



Industry Analysis & ESG Reports | **ธุรกิจ** **ขนส่งสินค้าทางทะเล**

Key Highlights:

September 19, 2025

- ในช่วงปี 2568-69 รายได้ของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลคาดปรับตัวลดลงที่ราว -5.2%YoY และราว -6.7%YoY ซึ่งเป็นผลจากค่าระวางเรือที่ลดลง โดย 1) ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลก สะท้อนจาก SCFI เฉลี่ยในปี 2568-69 คาดจะอยู่ในช่วง 1,400-1,900 USD/TEU และ 1,300-1,800 USD/TEU ตามลำดับ จากเฉลี่ยในปี 2567 ที่ 2,740 USD/TEU และ 2) ดัชนีค่าระวางเรือเทกอง สะท้อนจาก BDI เฉลี่ยในปี 2568-69 คาดจะอยู่ในช่วง 1,100-1,600 และ 1,000-1,500 ตามลำดับ จากเฉลี่ยในปี 2567 ที่ 1,742 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากกองเรือขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ส่วนปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าทางทะเลของไทยคาดเพิ่มขึ้น 3%YoY เป็น 183.7 ล้านตันในปี 2568 และลดลง -4%YoY เป็น 176.4 ล้านตันในปี 2569
- ในปี 2568-69 ค่าใช้จ่ายของธุรกิจมีแนวโน้มลดลงจากปี 2567 จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่มีแนวโน้มลดลงตามราคาน้ำมันดิบ เช่น น้ำมันดิบดูไบที่คาดว่าราคาเฉลี่ยจะลดลงจาก 79.7 USD/บาร์เรล ในปี 2567 เป็น 66.3 และ 63.4 USD/บาร์เรล ในปี 2568-69
- ด้านเทรนด์ ESG องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดให้ผู้ประกอบการเดินเรือใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำเพื่อลดมลพิษมาระยะหนึ่งแล้ว รวมถึงผู้ประกอบการท่าเรือบางรายได้ปรับใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เช่น ปั่นจับไฟฟ้า รถบรรทุกไฟฟ้าในท่าเรือ เป็นต้น

Disclaimer: บทความนี้จัดทำขึ้นโดย บมจ. ธนาคารกรุงไทย (ธนาคาร) เพื่อนำเสนอข้อมูลและบทวิเคราะห์แก่สาธารณะ โดยรวบรวมและอ้างอิงข้อมูลจากแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อ หรือควรเชื่อว่ามีที่น่าเชื่อถือที่ปรากฏ ณ ขณะจัดทำ ซึ่งข้อมูลอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ ธนาคารมิอาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์ ความถูกต้อง หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้อันตักประสงค์เพื่อชี้แนะ เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใด ๆ อีกทั้งธนาคารจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้บทความนี้หรือเนื้อหาในบทความนี้ ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม

เนื้อหาและข้อมูลใด ๆ ที่หมดที่ปรากฏในบทความนี้ ถือเป็นทรัพย์สินและทรัพย์สินทางปัญญาของธนาคาร การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้หรือดำเนินการใด ๆ ไม่ว่าด้วยวิธีการใด ๆ ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ธนาคาร หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้น ๆ และเมื่ออนุญาตให้ทำซ้ำ ปรับปรุง ตัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำในลักษณะใด ๆ เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดนอกจากการใช้ส่วนตัว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจากธนาคาร



นักวิเคราะห์

สุปรีย์ ศรีสำราญ

0-2208-3583

supree.srisamran@krungthai.com

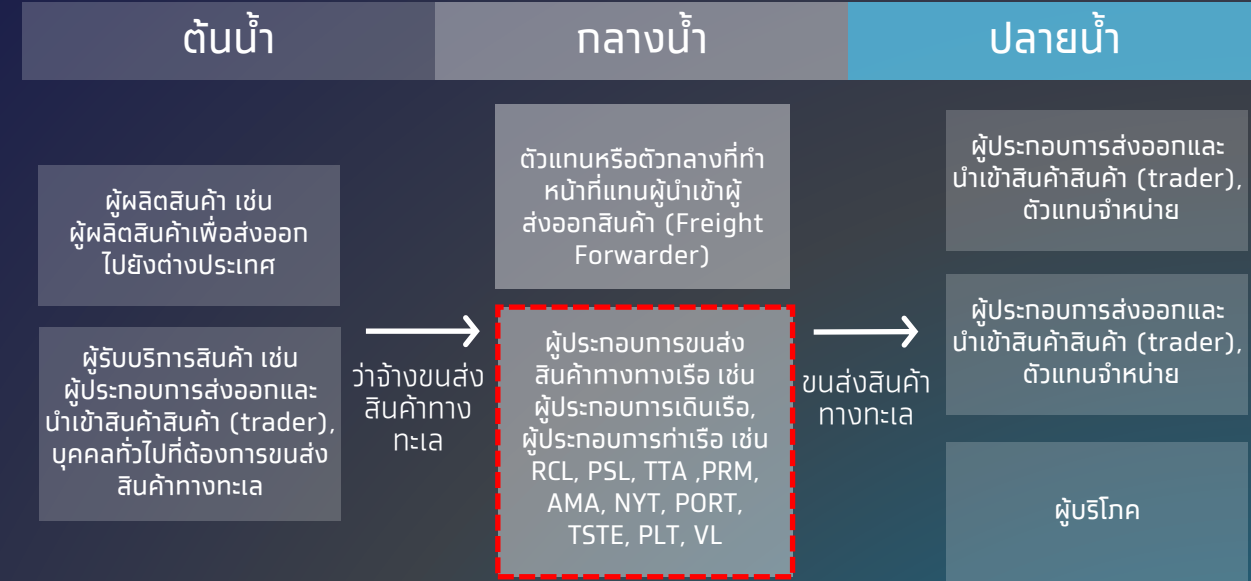
สรุปบทวิเคราะห์

โครงสร้างและลักษณะการประกอบธุรกิจ

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ: รายงานฉบับนี้จะวิเคราะห์ในส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล



ผลการดำเนินงานของบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล

ที่มา: SETSMART ณ.ก.ย. 2568 และคำนวณโดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ: 1) การคำนวณจากผลประกอบการของผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล 4 กลุ่ม แบ่งเป็น กลุ่มที่ 1 ได้แก่ RCL กลุ่มที่ 2 ได้แก่ PSL TTA กลุ่มที่ 3 ได้แก่ PRM AMA และกลุ่มที่ 4 ได้แก่ NYT PORT TSTE PLT VL 2) ผลการดำเนินงานของ RCL เป็นของกลุ่มบริษัท 3) รายได้ของผู้ประกอบการบางรายอาจมาจากธุรกิจหลากหลายประเภท

ธุรกิจหลัก	2567				6M2568			
	Revenue (%YoY)	Operating Profit (%YoY)	Net Profit (%YoY)	ROE (%)	Revenue (%YoY)	Operating Profit (%YoY)	Net Profit (%YoY)	ROE (%)
1. ขนส่งสินค้า โดยตู้สินค้า	35,558 au. (+32.6%)	9,917 au. (+396%)	9,170 au. (+510%)	19.4%	18,731 au. (+28.6%)	4,418 au. (+118.9%)	4,063 au. (+130.7%)	23%
2. ขนส่งสินค้า เทกอง	39,250 au. (+31.1%)	4,488 au. (+38.4%)	2,791 au. (+44.9%)	6.5%	18,444 au. (-9.4%)	1,181 au. (-65.1%)	759 au. (-69.6%)	2.4%
3. ขนส่งน้ำมัน	12,134 au. (+4.6%)	3,232 au. (+4.5%)	2,457 au. (1%)	17.1%	6,036 au. (+3.2%)	1,697 au. (-4%)	1,308 au. (-4.8%)	16.7%
4. ให้บริการท่าเรือ	7,600 au. (+0.3%)	1,150 au. (+6.9%)	752 au. (+8.7%)	7.4%	3,818 au. (+1.8%)	518 au. (-5.9%)	313 au. (-13.3%)	7%
รวมทั้งหมด	94,574 au. (+24.5%)	18,788 au. (+99.7%)	15,171 au. (+131.5%)	13.2%	47,030 au. (+4.7%)	7,815 au. (+1.2%)	6,443 au. (+7.6%)	13.2%

รายได้ของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการใน 4 ลักษณะหลัก ได้แก่ 1) ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะตู้สินค้า 2) ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะเทกอง 3) ให้บริการขนส่งสินค้าลักษณะของเหลว เช่น น้ำมัน สารเคมี และ 4) ให้บริการท่าเรือ โดยการวิเคราะห์ในรายงานฉบับนี้จะเน้นผู้ประกอบการกลุ่มที่ 1 และ 2 เป็นหลัก

รายได้รวมของธุรกิจในปี 2568-69 คาดปรับตัวลดลง -5.2%YoY และ -6.7%YoY จากที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 8%YoY ในปี 2567 ตามทิศทางของค่าระวางเรือ โดย 1) ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลก (สะท้อนจาก SCFI) เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วง พ.ศ. 2568 ส่วนหนึ่งเกิดจากปัจจัยชั่วคราวในการเร่งส่งสินค้าไปยังสหรัฐฯ หลังสหรัฐฯ และจีนบรรลุข้อตกลงปรับลดอัตราภาษีนำเข้าชั่วคราวเป็นเวลา 90 วันเมื่อ 14 พ.ศ. 2568 อย่างไรก็ดี ในระยะถัดไป ค่าระวางเรือมีแนวโน้มลดลงจากปัจจัยเร่งส่งออกที่ทยอยหมดลงและกองเรือคอนเทนเนอร์โลกที่เพิ่มขึ้น โดยคาดว่า ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลกเฉลี่ยในปี 2568-69 จะอยู่ในช่วง 1,400-1,900 และ 1,300-1,800 USD/TEU ตามลำดับ จากเฉลี่ย 2,740 USD/TEU ในปี 2567 2) ดัชนีค่าระวางเรือเทกอง สะท้อนจาก BDI เฉลี่ยในปี 2568-69 จะอยู่ในช่วง 1,100-1,600 และ 1,000-1,500 ตามลำดับ จากเฉลี่ย 1,742 ในปี 2567 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากกองเรือขนส่งสินค้าเทกองโลกที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับการประเมินของ BIMCO ขณะที่ปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าในปี 2568 คาดเพิ่มขึ้น 3%YoY เป็น 183.7 ล้านตัน ตามการส่งออกและนำเข้า (ในรูป USD) ที่คาดเติบโต 2.5%YoY และ 3.5%YoY ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเร่งส่งออกไปยังสหรัฐฯ ส่วนในปี 2569 ปริมาณสินค้าคาดลดลง -4%YoY เป็น 176.4 ล้านตัน ตามการส่งออกและนำเข้า (ในรูป USD) ที่คาดลดลง -1.5%YoY และ -0.8%YoY จากการขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ และเศรษฐกิจจีนที่ชะลอตัว

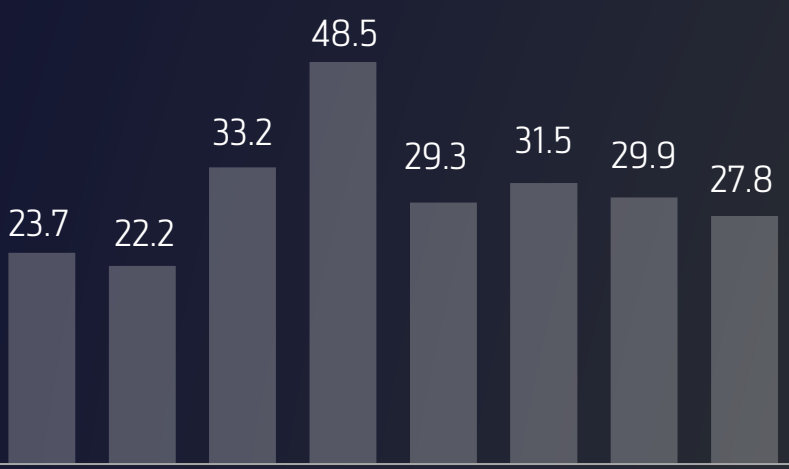
ในปี 2568-69 ค่าใช้จ่ายของธุรกิจมีแนวโน้มลดลงจากปี 2567 จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเคลื่อนไหวในทิศทางเดียวกับน้ำมันดิบ เช่น น้ำมันดิบดูไบที่คาดว่าราคาเฉลี่ยจะลดลงจาก 79.7 USD/บาร์เรล ในปี 2567 เป็น 66.3 และ 63.4 USD/บาร์เรลในปี 2568-69 ในระยะข้างหน้ายังต้องจับตาเรื่องปริมาณการขนส่งสินค้าหลังสหรัฐฯ ประกาศอัตราภาษีที่ชัดเจนเมื่อ 31 ก.ค. 2568 รวมถึงการเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าของสหรัฐฯ กับเรือที่ต่อในจีน ที่คาดว่าจะเริ่มเก็บ 14 ต.ค. 2568 ที่จำนวน 120 USD/ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งอาจทำให้ค่าขนส่งสินค้าโดยรวมเพิ่มขึ้นตาม ทั้งนี้ รวมถึงการแข่งขันที่มีแนวโน้มเข้มข้นขึ้นจากการสร้างพันธมิตรของสายเรือขนาดใหญ่

สำหรับเทรนด์ ESG องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้กำหนดให้เรือเดินทะเลทั่วโลกต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีมลพิษต่ำมาตั้งแต่ต้นปี 2563 แล้ว ในส่วนของท่าเรือ ผู้ประกอบการบางรายได้มีการปรับมาใช้เทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เช่น การใช้ปั๊มจันยกสินค้าระบบไฮบริด (ดีเซลและไฟฟ้า) ที่มีการใช้พลังงานและมลภาวะทางเสียงลดลง การใช้รถบรรทุกไฟฟ้าในท่าเทียบเรือ เป็นต้น

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลจัดอยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการขนส่งสินค้าในลักษณะตู้สินค้า (ตู้คอนเทนเนอร์) และสินค้าเทกอง โดยในปี 2568-69 รายได้รวมของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลคาดว่าจะหดตัว -5.2%YoY และ -6.7%YoY ตามลำดับ หลังจากที่เคยคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 8%YoY ในปี 2567 โดยการปรับตัวของรายได้รวมของธุรกิจเป็นผลจากค่าระวางเรือ ซึ่งในช่วงปี 2568-69 คาดว่าจะลดลงในทิศทางเดียวกับค่าระวางเรือของโลก

ที่มา: Enlite รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: F ประมาณโดย Krungthai COMPASS

รายได้รวมของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล
(พันล้านบาท)

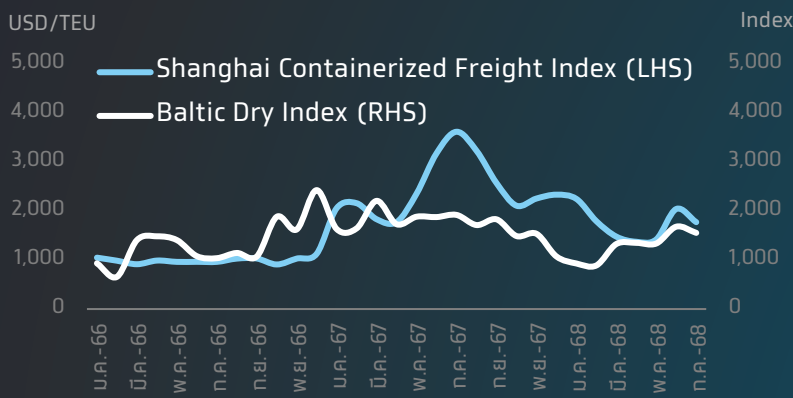


อัตราการเติบโต (%YoY)		
2567e	2568F	2569F
+8%	-5.2%	-6.7%

ค่าระวางเรือขนส่งสินค้า 2 ประเภทหลักในปี 2568-69 มีแนวโน้มลดลง โดย 1) ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลกสะท้อนจาก SCFI เฉลี่ยปี 2568-69 คาดว่าจะอยู่ในช่วง 1,400-1,900 และ 1,300-1,800 USD/TEU ตามลำดับ จากค่าเฉลี่ยปี 2567 ที่ 2,740 USD/TEU ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก supply กองเรือโลกที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 6.1% และ 4% ในปี 68-69 ส่วน demand คาดปรับขึ้นเฉลี่ยราว 4% และ 3% (BIMCO ก.ค. 68) และ 2) ค่าระวางเรือสินค้าเทกองของโลกสะท้อนจาก BDI คาดว่าปี 2568-69 จะอยู่ในช่วง 1,100-1,600 และ 1,000-1,500 ตามลำดับ จากเฉลี่ยปี 2567 ที่ 1,742 ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก supply กองเรือสินค้าเทกองโลกที่เพิ่มขึ้นราว 2% และ 3% ในปี 68-69 ส่วน demand คาดปรับขึ้น 1% และ 1.5% (BIMCO ก.ค. 68)

ที่มา: Bloomberg BIMCO รวบรวมและประมาณการโดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: 1) Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) Baltic Dry Index (BDI) | 2) F ประมาณการโดย Krungthai COMPASS

ดัชนีค่าระวางเรือ
(USD/TEU แกนซ้าย และ Index แกนขวา)

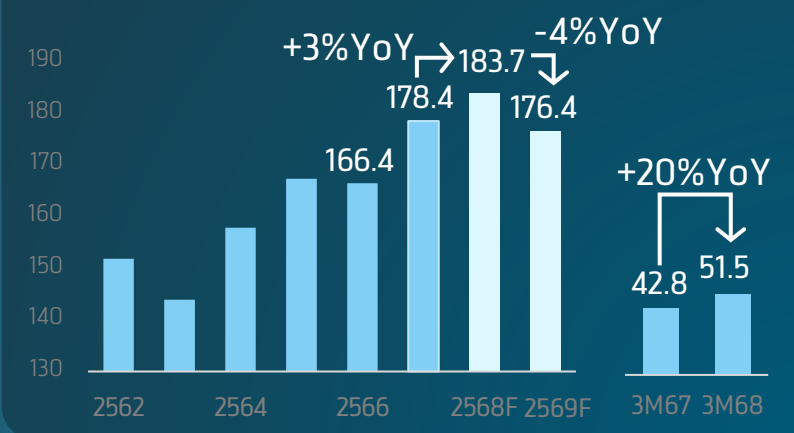


	ค่าเฉลี่ย			ประมาณการ	
	2562	2567	ม.ค.-ธ.ค. 68	2568F	2569F
SCFI	2,562	2,470	1,582	1,400-1,900	1,300-1,800
BDI	1,347	1,743	1,460	1,100-1,600	1,000-1,500

ปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วง 3M2568 เพิ่มขึ้นถึง 20%YoY เป็นราว 51.5 ล้านตัน เป็นผลจากการเร่งส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐฯ แต่ปัจจัยดังกล่าวคาดทยอยหมดลงในช่วงถัดไป โดยภาพรวมทั้งปี 2568 คาดว่าปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลจะเพิ่มขึ้น 3%YoY เป็น 183.7 ล้านตัน สอดคล้องกับการส่งออกและนำเข้า (ในรูป USD) ของไทยที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 2.5% และ 3.5% ตามลำดับ ส่วนปี 2569 ปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลคาดว่าจะลดลง -4%YoY เป็น 180.1 ล้านตัน ตามการส่งออกและนำเข้า (ในรูป USD) ของไทยที่ประเมินว่าจะลดลง -1.5% และ -0.8% ตามลำดับ ส่วนหนึ่งเป็นผลกระทบจากการขึ้นภาษีของสหรัฐฯ ที่อาจทำให้การนำเข้าสินค้าจากไทยลดลง และการเติบโตทางเศรษฐกิจของคู่ค้าหลัก เช่น จีน ที่ The World Bank คาดว่าจะชะลอตัวลงจาก 5% ในปี 2567 เป็น 4.5% และ 4% ในปี 2568 และ 2569 ตามลำดับ (ประมาณการ ณ ก.ค. 2568) ซึ่งอาจทำให้การส่งสินค้าจากไทยไปจีนทางทะเลลดลงตาม

ที่มา: กระทรวงคมนาคม รวบรวมและประมาณการโดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: 1) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลผ่าน 5 ท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ แหลมฉบัง กรุงเทพฯ เชียงแสน เชียงของ และระนอง
2) F ประมาณการโดย Krungthai COMPASS

ปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2568-69
(ล้านตัน)

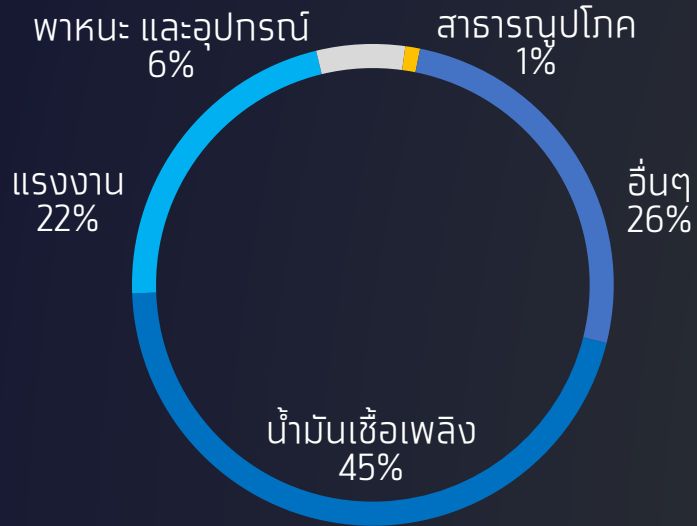


ต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ น้ำมันเตา (Marine Fuel Oil: MFO) เป็นต้นทุนหลักของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีสัดส่วนราว 45% ของค่าใช้จ่ายต้นทุนทั้งหมด สำหรับ ต้นทุนแรงงานและต้นทุนทางด้านพาหนะและอุปกรณ์ เป็น ต้นทุนที่มีสัดส่วนเป็นลำดับที่ 2 และ 3 ที่ราว 22% และ 6% ตามลำดับ

กำไรของธุรกิจเกิดจากค่าบริการหรือค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางทะเล หักลบด้วยค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการ (สายเรือ) สามารถเรียกเก็บค่าระวางพิเศษ (Shipping surcharge) หรือค่าธรรมเนียมจากผู้รับบริการเพิ่มขึ้นได้ เช่น ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่สายเรือเรียกเก็บเพื่อชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมัน

ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: โครงสร้างต้นทุนอ้างอิงจากข้อมูลจาก IO Table 2558, NESDC

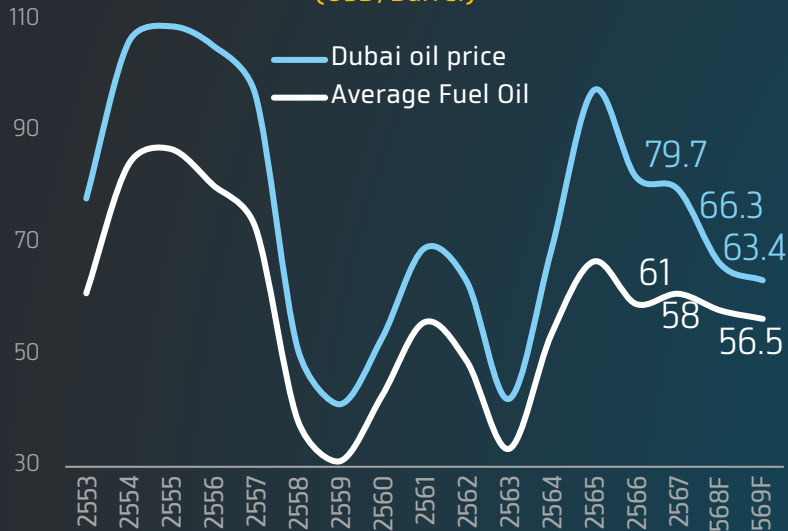
โครงสร้างต้นทุนของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล



ในปี 2568-69 ค่าใช้จ่ายของธุรกิจมีแนวโน้มลดลงจากปี 2567 ตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่มีแนวโน้มลดลง โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง Marine Fuel Oil (MFO) มีแนวโน้มลดลงตามราคาน้ำมันดิบ ซึ่งคาดว่าราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยจะลดลงจาก 79.7 USD/บาร์เรล ในปี 2567 เป็น 66.3 และ 63.4 USD/บาร์เรลในปี 2568-69 และคาดว่าจะส่งผลให้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ เช่น Fuel Oil 180 cst Singapore FOB cargoes และ Fuel Oil 380 cst Singapore FOB cargoes มีราคาลดลงตาม โดยคาดว่าค่าเฉลี่ยน้ำมันทั้งสองประเภทดังกล่าวจะอยู่ที่ราว 58 และ 56.5 USD/บาร์เรล ในปี 2568-69 จากเฉลี่ย ราว 61 USD/บาร์เรล ในปี 2567 หรือลดลง -5%YoY และ -2.5%YoY ในปี 2568-69 ตามลำดับ

ที่มา: Bloomberg รวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: 1) Average Fuel oil ค่าเฉลี่ยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง Fuel Oil 180 cst Singapore FOB cargoes และ Fuel Oil 380 cst Singapore FOB 2) Dubai oil price และ Fuel Oil ช่วงปี 2553-2567 มีค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ราว 93%

ราคาน้ำมันดิบดูไบและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเรือ (USD/Barrel)



ในระยะถัดไป ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลมีแนวโน้มจะเผชิญกับความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์เป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ด้านสงครามการค้า ยังต้องจับตาเรื่องปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล หลังสหรัฐฯ ประกาศอัตราภาษีที่ชัดเจนเมื่อ 31 ก.ค. 2568 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าที่นำเข้าส่งออกจากภาษีที่เพิ่มขึ้น รวมถึงกฎระเบียบอื่นๆ เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าของสหรัฐฯ กับเรือที่ต่อในจีน ที่คาดว่าจะเริ่มเก็บ 14 ต.ค. 2568 เป็นจำนวน 120 USD/ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งอาจทำให้ค่าขนส่งสินค้าในภาพรวมเพิ่มขึ้นตาม

ด้านสงครามการสู้รบ ยังต้องจับตาดูความไม่สงบในหลายสถานการณ์ เช่น ความไม่สงบในทะเลแดง ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าหลักระหว่างเอเชียกับยุโรปที่มีสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้านี้อยู่ 20%-30% ของจำนวนตู้สินค้าที่ขนส่งทางทะเลทั่วโลก สงครามอิสราเอล-อิหร่าน ที่อาจนำไปสู่การปิดช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่มีสัดส่วนประมาณ 20% ของการขนส่งน้ำมันทั่วโลก

ความไม่สงบเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อสายเรือ เช่น การเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือ ราคาน้ำมันอาจปรับตัวขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นตาม เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังรวมถึงภาวะการแข่งขันที่คาดว่าจะเข้มข้นขึ้นจากสายเรือระดับโลกที่มีขนาดใหญ่ เช่น ความร่วมมือระหว่าง Hapag-Lloyd และ Maersk ในชื่อ Gemini Cooperation ที่ทำให้มีกองเรือขนส่งกว่า 290 ลำ และพื้นที่ระวางสินค้าถึง 3.4 ล้าน TEUs ซึ่งจะทำให้คุณภาพการบริการดีขึ้น ทำให้สายเรืออื่นๆ ต้องปรับตัวในการแข่งขันในการให้บริการ

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

ปัจจุบัน แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน เช่น ESG ซึ่งประกอบไปด้วย สิ่งแวดล้อม (Environment) สังคม (Social) และ ธรรมาภิบาล (Governance) เข้ามามีบทบาทกับอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งรวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น โดยเฉพาะด้าน สิ่งแวดล้อม ซึ่ง FondenbMaersk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping พบว่า อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลมีการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกราว 3% ของการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากอุตสาหกรรมทั้งหมดทั่วโลก ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการที่เรือเดินทะเลส่วนใหญ่ยังใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลในการขับเคลื่อน รวมถึงประสิทธิภาพของการใช้พลังงานยังต่ำ

อย่างไรก็ดี องค์กรและผู้ประกอบการได้ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเริ่มออกมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและปรับมาใช้เทคโนโลยีประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นแล้ว เช่น การบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือเดินทะเลตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ที่กำหนดให้เรือเดินทะเลทั่วโลกต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกิน 0.5% โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2563 การใช้ปั่นจั่นยกสินค้าระบบไฮบริด (ใช้พลังงานดีเซลและไฟฟ้า) ที่ใช้พลังงานและมลภาวะทางเสียงลดลง การใช้รถบรรทุกไฟฟ้าในท่าเทียบเรือ

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

ตัวอย่าง ESG Rating ของผู้ประกอบการ

Company Symbol	Company Name	SET
		ESG Rating
TTA	บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)	AA
PSL	บริษัท พรีเมียม ซีพิง จำกัด (มหาชน)	AA

ความเคลื่อนไหวด้าน ESG ของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

RCL	<ul style="list-style-type: none"> RCL ตั้งเป้าในการลดความเข้มข้นของคาร์บอนในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศลงร้อยละ 2 ทุกปี ในช่วงปี 2566-2569 โดยอ้างอิงระดับจากปี 2562 ซึ่งสอดคล้องกับตามเป้าหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ที่ต้องการลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงร้อยละ 40 จากระดับปี 2551 ภายในปี 2573 โดยมีการ 1) ลดการใช้เชื้อเพลิงโดยรวมของกองเรือ 2) ลดการใช้เชื้อเพลิงขณะเรือจอดเทียบท่า 3) การเติมสารเคมีในน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเผาไหม้ การจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพบนเรือ เช่น ติดตั้งเครื่องผลิตน้ำจืดและผลิตน้ำจืดให้เหมาะสมกับความต้องการใช้ เพื่อลดการสูญเสียน้ำส่วนเกิน การตรวจสอบและซ่อมแซมการรั่วไหลของน้ำจืดบนเรืออย่างสม่ำเสมอ ใช้อุปกรณ์ประหยัดน้ำ เช่น ท่อน้ำ และฝักบัวที่มีการไหลต่ำเพื่อลดการใช้น้ำ ให้ความรู้แก่ลูกเรือในการประหยัดน้ำ
PSL	<ul style="list-style-type: none"> การปรับปรุงกองเรือเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและประหยัดพลังงาน เช่น การติดตั้งท่อปรับความสั่นสะเทือนบนเรือจำนวน 200 ลำ ช่วยให้บริการเป้าหมายในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ประมาณร้อยละ 5 ต่อเรือ 1 ลำ การติดตั้งใบพัดใหม่บนเรือ 2 ลำ ช่วยให้บริการเป้าหมายในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ประมาณร้อยละ 7 ต่อเรือ 1 ลำ การทำความสะอาดตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำด้านนอกและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทาน รวมถึงการใช้สารเคลือบเรือ (สีกันเพรียง) ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการประหยัดพลังงาน การเปิดตัวตัวโครงการ ESG DNA Program เพื่อส่งเสริมให้พนักงานเรียนรู้ผ่านหลักสูตรจาก ESG Academy ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าเย็น (Reefer container) หรือตู้สินค้าที่มีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้อุณหภูมิต่ำเป็นหนึ่งใน segment ของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีแนวโน้มเติบโต โดยการขนส่งทางทะเลด้วยตู้สินค้าเย็นส่วนใหญ่จะใช้ขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิ เช่น อาหารสด ผักผลไม้ อาหารแช่แข็ง และเวชภัณฑ์

Intel Market Research คาดว่า ในปี 2568 ตลาดการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าเย็นของโลกจะเติบโตราว 6%YoY เป็น 2.06 พันล้าน USD และคาดเติบโตต่อเนื่อง 6.5%CAGR ในช่วงปี 2568-2574 สอดคล้องกับการประเมินของ DHL ที่คาดว่าจำนวนการใช้ตู้สินค้าเย็นจะเพิ่มจาก 4 ล้าน TEUs ในปี 2566 เป็น 7.1 ล้าน TEUs ในปี 2573 หรือเติบโตราว 8.8%CAGR ซึ่งเป็นการเติบโตจากการขนส่งสินค้า ยาและเวชภัณฑ์ สินค้าที่เน่าเสียง่าย (Perishable goods) เช่น ผลไม้ต่างๆ อาหารทะเล

ที่มา: Intel Market Research, DHL รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ: 1) Intel Market Research ประมาณการ ณ ส.ค. 2568

2) DHL ประมาณการ ณ ไตรมาสที่ 2 ของปี 2568

ตลาดการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าเย็นของโลก

(พันล้าน ดอลลาร์สหรัฐฯ)

