



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

Key Highlights:

January 23, 2026

- ในช่วงปี 2569-70 รายได้ของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลคาดปรับตัวลดลงราว -4.5%YoY และราว -1.8%YoY ซึ่งเป็นผลจากค่าระวางเรือที่ลดลงโดย 1) ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลก สะท้อนจาก SCFI เฉลี่ยในปี 2569-70 คาดจะอยู่ในช่วง 1,300–1,600 USD/TEU และ 1,200–1,500 USD/TEU ตามลำดับ จากเฉลี่ยในปี 2568 ที่ 1,587 USD/TEU และ 2) ดัชนีค่าระวางเรือเทกอง สะท้อนจาก BDI เฉลี่ยในปี 2569-70 คาดจะอยู่ในช่วง 1,400-1,800 และ 1,400-1,800 ตามลำดับ จากเฉลี่ยในปี 2568 ที่ 1,673 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากกองเรือขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ส่วนปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าทางทะเลของไทยคาดลดลง -3%YoY เป็น 183.4 ล้านตันในปี 2569 ตามการส่งออกที่คาดว่าจะได้รับผลลบหลักจากการเก็บภาษีของสหรัฐฯเต็มปี และปรับขึ้น 3%YoY เป็น 188 ล้านตันในปี 2570
- ในปี 2569-70 ค่าใช้จ่ายของธุรกิจมีแนวโน้มลดลงจากปี 2568 จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่มีแนวโน้มลดลงตามราคาน้ำมันดิบ เช่น น้ำมันดิบดูไบที่คาดว่าราคาเฉลี่ยจะลดลงจาก 68.5 USD/บาร์เรล ในปี 2568 เป็น 61.3 และ 64.4 USD/บาร์เรล ในปี 2569-70
- ในปี 2569 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีแนวโน้มจะมุ่งเน้นการใช้กฎระเบียบเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงอย่างน้อย 2% ต่อปี ทำให้บริษัทเดินเรือต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง



นักวิเคราะห์

สุปรีย์ ศรีสำราญ

0-2208-3583

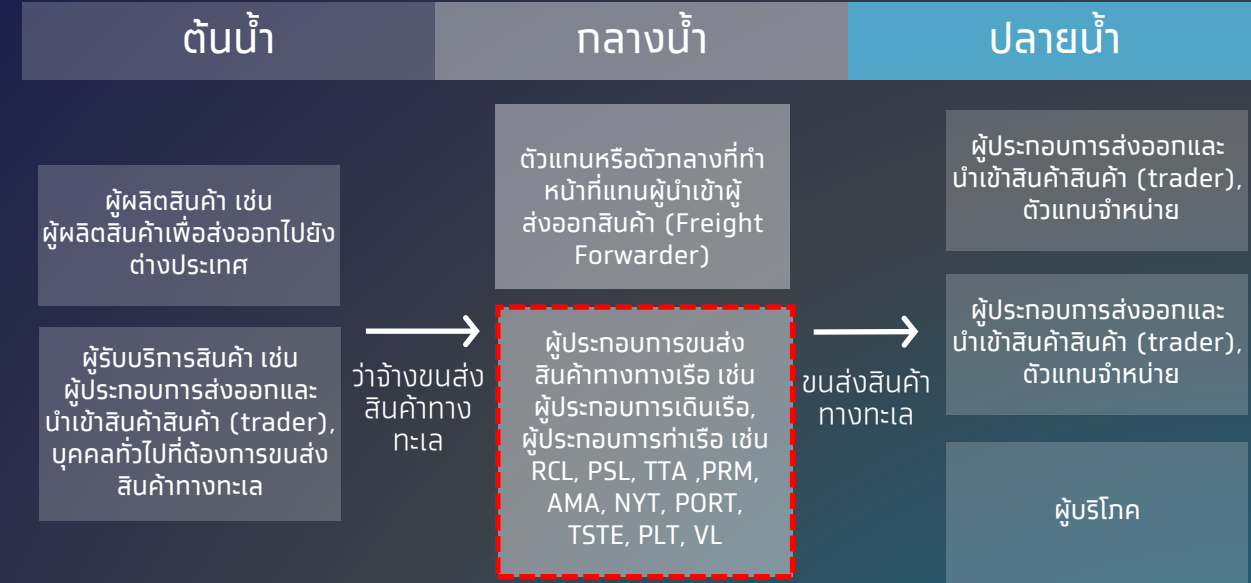
supree.srisamran@krungthai.com

Disclaimer: บทความนี้จัดทำขึ้นโดย บมจ. ธนาคารกรุงไทย (ธนาคาร) เพื่อนำเสนอข้อมูลและบทวิเคราะห์แก่สาธารณะ โดยรวบรวมและอ้างอิงข้อมูลจากแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อ หรือควรเชื่อว่ามีที่น่าเชื่อถือที่ปรากฏ ณ ขณะจัดทำ ซึ่งข้อมูลอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ในแต่ละช่วงเวลา ทั้งนี้ ธนาคารมิอาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์ ความถูกต้อง หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้นับวัตถุประสงค์เพื่อชี้ชวน เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใด ๆ อีกทั้งธนาคารจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้บทความนี้หรือเนื้อหาในบทความนี้ ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม
เนื้อหาและข้อมูลใด ๆ ที่หมดอายุปรากฏในบทความนี้ ถือเป็นทรัพย์สินและทรัพย์สินทางปัญญาของธนาคาร การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้หรือดำเนินการใด ๆ ไม่ว่าด้วยวิธีการใด ๆ ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ธนาคาร หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้น ๆ และเมื่ออนุญาตให้ทำซ้ำ ปรับปรุง ตัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำในลักษณะใด ๆ เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดนอกจากการใช้ส่วนตัว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจากธนาคาร

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ: รายงานฉบับนี้จะวิเคราะห์ในส่วนของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น

ห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล



ผลการดำเนินงานของบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล

ที่มา: SETSMART ณ ส.ค. 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				9M2568			
	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%	28,229 au. (+10.2%)	6,988 au. (+11.4%)	6,363 au. (+8.7%)	19.6%
2.ขนส่งสินค้า เทกทอง	39,250 au. (+31.1%)	4,487 au. (+38.4%)	2,791 au. (+44.9%)	6.5%	28,380 au. (-5.5%)	2,459 au. (-13.6%)	1,514 au. (-10.1%)	6.2%
3.ขนส่งน้ำมัน	12,134 au. (+4.6%)	3,232 au. (+4.5%)	2,457 au. (1%)	17.1%	8,949 au. (-2.6%)	2,502 au. (1.9%)	1,915 au. (1.6%)	18.1%
4.ให้บริการท่าเรือ	7,600 au. (+0.3%)	1,150 au. (+6.9%)	752 au. (+8.7%)	7.4%	5,753 au. (-0.3%)	782 au. (-8.8%)	472 au. (-16.4%)	6.5%
รวมทั้งหมด	94,574 au. (+24.5%)	18,787 au. (+99.7%)	15,171 au. (+131.5%)	13.2%	71,313 au. (+1%)	12,733 au. (+2.4%)	10,266 au. (+2.8%)	13.4%

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

รายได้รวมของธุรกิจในปี 2569-70 คาดปรับตัวลดลง -4.5%YoY และ -1.8%YoY ซึ่งเป็นผลหลักจากค่าระวางเรือที่มีแนวโน้มลดลง โดย 1) ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลก (สะท้อนจาก SCFI) เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วง เม.ย-มิ.ย. 2568 ส่วนหนึ่งเกิดจากปัจจัยชั่วคราวในการเร่งส่งสินค้าไปยังสหรัฐฯ จากนั้นค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์โลกมีการปรับตัวลดลงจากปัจจัยเร่งส่งออกที่ทยอยหมดลง รวมถึงปัจจัยกองเรือคอนเทนเนอร์โลกที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และคาดว่าค่าระวางเรือจะมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่องในปี 2569 เนื่องจากการเก็บภาษีของสหรัฐฯ เดิมปี ทำให้อุปทานการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มลดลง โดยคาดว่าค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ของโลกเฉลี่ยในปี 2569-70 จะอยู่ในช่วง 1,300-1,600 USD/TEU และ 1,200-1,500 USD/TEU ตามลำดับ จากเฉลี่ย 1,587 USD/TEU ในปี 2568 2) ดัชนีค่าระวางเรือเทกทอง สะท้อนจาก BDI เฉลี่ยในปี 2569-70 คาดจะอยู่ในช่วง 1,400-1,800 และ 1,400-1,800 ตามลำดับ จากเฉลี่ย 1,673 ในปี 2568 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากทุกกองเรือขนส่งสินค้าเทกทองโลกที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับการประเมินของ BIMCO ขณะที่ปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าในปี 2569 คาดลดลง -3%YoY เป็น 183.4 ล้านตันในปี 2569 ตามการส่งออกและนำเข้าของไทย (ในรูป USD) ที่คาดหดตัว -1%YoY และ -0.6%YoY ส่วนในปี 2570 ปริมาณสินค้าคาดปรับขึ้น 3%YoY เป็น 188.9 ล้านตัน ตามการส่งออกและนำเข้าของไทย (ในรูป USD) ที่คาดปรับขึ้น 1.5%YoY และ 2.2%YoY

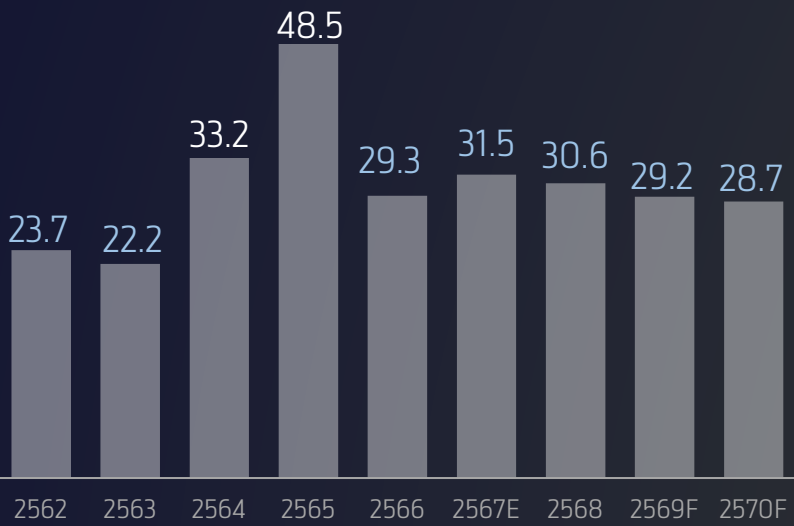
ในปี 2569-70 ค่าใช้จ่ายของธุรกิจมีแนวโน้มลดลงจากปี 2568 จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือมีการเคลื่อนไหวในทิศทางเดียวกับน้ำมันดิบ เช่น น้ำมันดิบดูไบที่คาดว่าราคาเฉลี่ยจะลดลงจาก 68.5 USD/บาร์เรล ในปี 2568 เป็น 61.3 และ 64.4 USD/บาร์เรลในปี 2569-70 ในระยะข้างหน้ายังต้องจับตาเรื่องอุปสงค์การขนส่งสินค้าทางทะเลหลังสหรัฐฯ ประกาศอัตราภาษีที่ชัดเจน รวมถึงการเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าของสหรัฐฯ กับเรือที่ต่อในจีน ที่ถูกเลื่อนออกไป 12 เดือนจากเดิมที่คาดว่าจะเริ่มเก็บ 14 ต.ค. 2568 ซึ่งอาจทำให้ค่าขนส่งทางทะเลโดยรวมเพิ่มขึ้น รวมถึงแนวโน้มการกลับไปใช้เส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลผ่านคลองสุเอซ หลังจากกองกำลังรัฐในเยเมนยุติการโจมตีเรือพาณิชย์ที่แล่นผ่านเส้นทางดังกล่าว

สำหรับเทรนด์ ESG ในปี 2569 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีแนวโน้มจะมุ่งเน้นการใช้กฎระเบียบเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงอย่างน้อย 2% ต่อปี ทำให้บริษัทเดินเรือต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงเพื่อลดมลพิษเชิงบวก

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลจัดอยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการขนส่งสินค้าในลักษณะตู้สินค้า (ตู้คอนเทนเนอร์) และสินค้าเทกอง โดยในปี 2569-70 รายได้รวมของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลคาดว่าจะหดตัว -4.5%YoY และ -1.8%YoY ตามลำดับ หลังจากที่เคยคาดว่าจะลดลง -3%YoY ในปี 2568 โดยการปรับตัวของรายได้รวมของธุรกิจเป็นผลจากค่าระวางเรือ ซึ่งในช่วงปี 2568-70 คาดว่าจะลดลงในทิศทางเดียวกับค่าระวางเรือของโลก

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

รายได้รวมของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล
(พันล้านบาท)



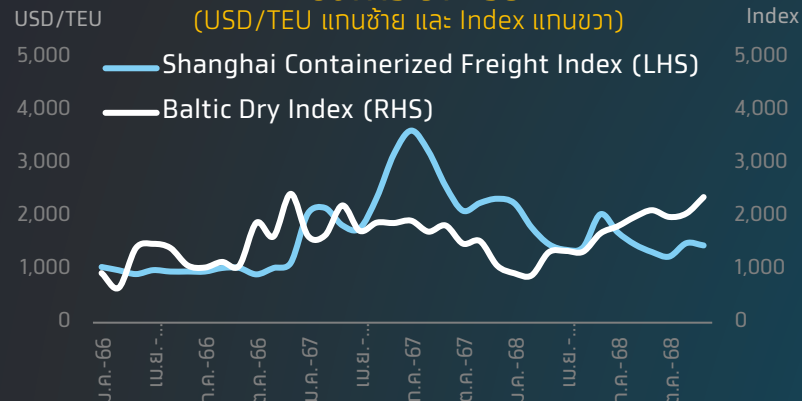
อัตราการเติบโต (%YoY)

ปี	2568e	2569f	2570f
อัตราการเติบโต (%YoY)	-3%	-4.5%	-1.8%

ค่าระวางเรือขนส่งสินค้าในปี 2569-70 คาดมีแนวโน้มลดลงโดย 1) ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์โลก สะท้อนจาก SCFI เฉลี่ยปี 2569-70 คาดว่าจะอยู่ในช่วง 1,300-1,600 และ 1,200-1,500 USD/TEU ตามลำดับ จากค่าเฉลี่ยปี 2568 ที่ 1,587 USD/TEU ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก supply กองเรือโลกที่คาดเพิ่มขึ้น 3% และ 3.5% ในปี 69-70 ส่วน demand คาดปรับขึ้นเฉลี่ยราว 2.5%-3.5% ทั้งสองปี (BIMCO ธ.ค. 68) และ 2) ค่าระวางเรือสินค้าเทกองโลก สะท้อนจาก BDI คาดว่าปี 2569-70 จะอยู่ในช่วง 1,400-1,800 ทั้งสองปี จากเฉลี่ยปี 2568 ที่ 1,673 ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก supply กองเรือสินค้าเทกองโลกที่เพิ่มขึ้นราว 2.8% และ 2.7% ในปี 69-70 ส่วน demand คาดปรับขึ้น 1.5%-2.5% และ 1%-2% (BIMCO ต.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

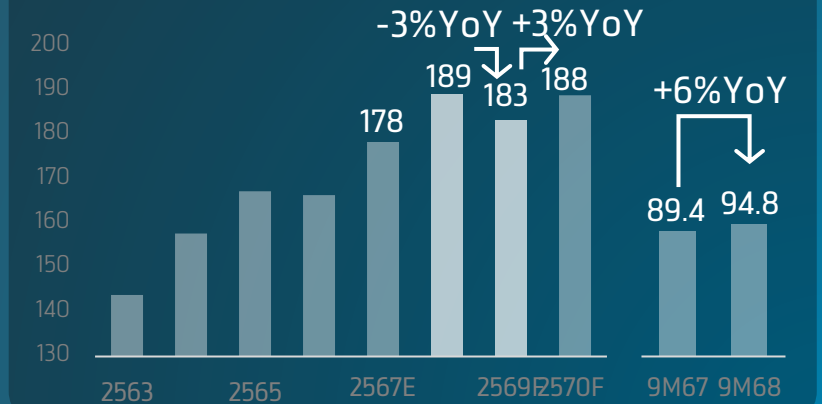


	ค่าเฉลี่ย	ประมาณการ			
	2562	2567	2568	2569F	2570F
SCFI	2,562	2,470	1,587	1,300-1,600	1,200-1,500
BDI	1,347	1,743	1,673	1,400-1,800	1,400-1,800

ปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยในช่วง 9M2568 เพิ่มขึ้นถึง 6%YoY เป็นราว 94.8 ล้านตัน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเร่งส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐฯ แต่ปัจจัยดังกล่าวคาดว่าจะทยอยหมดลงในช่วงถัดไป โดยภาพรวมทั้งปี 2568 คาดว่าปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลจะเพิ่มขึ้น 6%YoY เป็น 189 ล้านตัน สอดคล้องกับการส่งออกและนำเข้า (ในรูป USD) ของไทยที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 10% และ 10.2% ตามลำดับ ส่วนปี 2569 ปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลคาดว่าจะลดลง -3%YoY เป็น 183 ล้านตัน ตามการส่งออกและนำเข้า (ในรูป USD) ของไทยที่ประเมินว่าจะลดลง -1% และ -0.6% ตามลำดับ ส่วนหนึ่งเป็นผลกระทบจากการจัดเก็บภาษีเต็มปีของสหรัฐฯ ที่อาจทำให้การนำเข้าสินค้าจากไทยลดลง และการเติบโตทางเศรษฐกิจของคู่ค้าหลัก เช่น จีน ที่คาดว่าจะชะลอตัวลงจาก 4.8% ในปี 2568 เป็น 4.2% และ 4.2% ในปี 2569 และ 2570 ตามลำดับ (ประมาณการ ณ ธ.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 2569-70
(ล้านตัน)

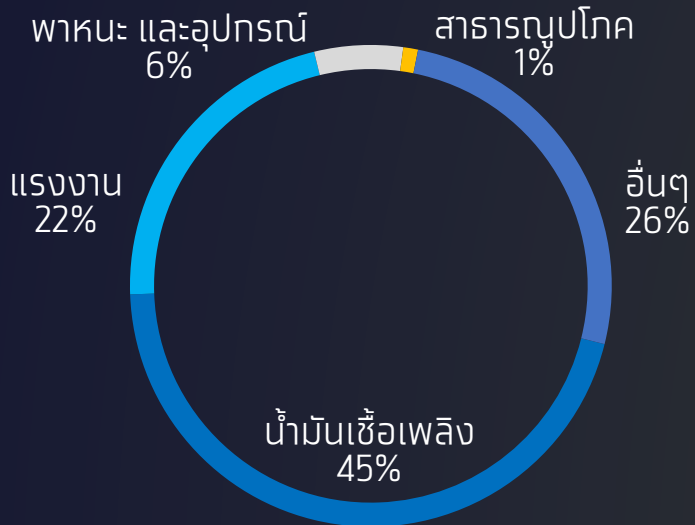


ต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง หรือ น้ำมันเตา (Marine Fuel Oil: MFO) เป็นต้นทุนหลักของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีสัดส่วนราว 45% ของค่าใช้จ่ายต้นทุนทั้งหมด สำหรับต้นทุนแรงงานและต้นทุนทางด้านพาหนะและอุปกรณ์ เป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนเป็นลำดับที่ 2 และ 3 ที่ราว 22% และ 6% ตามลำดับ

กำไรของธุรกิจเกิดจากค่าบริการหรือค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางทะเล หักลบด้วยค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลสามารถเรียกเก็บ ค่าระวางพิเศษ (Shipping surcharge) หรือค่าธรรมเนียม เนียมจากผู้รับบริการเพิ่มขึ้นได้ เช่น ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่สายเรือเรียกเก็บเพื่อชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมัน

ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: 1) โครงสร้างต้นทุนอ้างอิงจากข้อมูลจาก IO Table 2558, NESDC

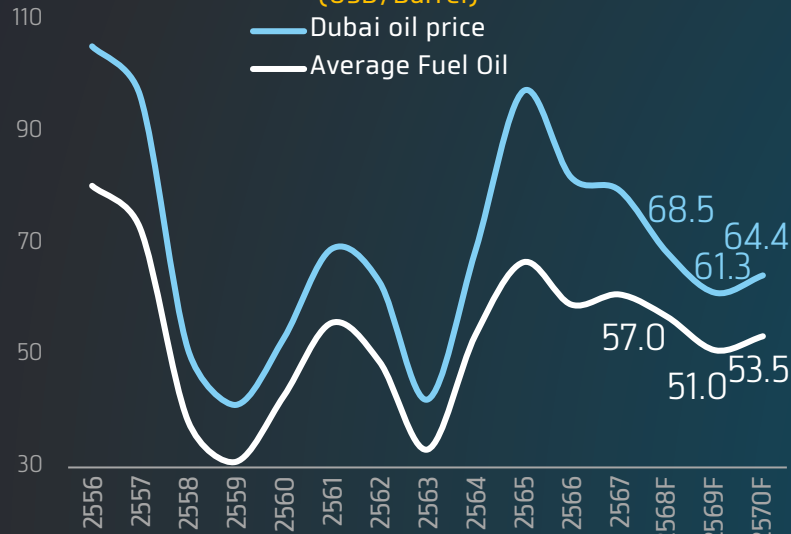
โครงสร้างต้นทุนของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล



ในปี 2569-70 ค่าใช้จ่ายของธุรกิจมีแนวโน้มลดลงจากปี 2568 ตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่มีแนวโน้มลดลง โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง Marine Fuel Oil (MFO) มีแนวโน้มลดลงตามราคาน้ำมันดิบ ซึ่งคาดว่าราคาน้ำมันดิบดูไบเฉลี่ยจะลดลงจาก 68.5 USD/บาร์เรล ในปี 2568 เป็น 61.3 และ 64.4 USD/บาร์เรลในปี 2569-70 และคาดว่าจะส่งผลให้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ เช่น Fuel Oil 180 cst Singapore FOB cargoes และ Fuel Oil 380 cst Singapore FOB cargoes มีราคาลดลงตาม โดยคาดว่าค่าเฉลี่ยน้ำมันทั้งสองประเภทดังกล่าวจะอยู่ที่ราว 51 และ 53.5 USD/บาร์เรล ในปี 2569-70 จากเฉลี่ยราว 57 USD/บาร์เรล ในปี 2568 หรือลดลง -11%YoY และปรับขึ้น 5%YoY 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 ประกาศอัตราภาษีที่ชัดเจนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าที่นำเข้าจากภาษีที่เพิ่มขึ้น รวมถึงกฎระเบียบอื่นๆ เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าของสหรัฐฯ กับเรือที่ต่อในจีน ที่ปัจจุบันถูกละเลยออกไป 12 เดือนจากเดิมที่คาดว่าจะเริ่มเก็บ 14 ต.ค. 2568 ซึ่งอาจทำให้ค่าขนส่งสินค้าในภาพรวมเพิ่มขึ้นตาม

ด้านสงครามการค้าสู้รบ คาดว่าสถานการณ์ความไม่สงบในเส้นทางทะเลแดงจะคลี่คลาย โดยใน ต.ค.2568 อิสราเอลและกลุ่มฮามาสได้เห็นพ้องในข้อตกลงตามแผนสันติภาพ จากนั้น สายเรือสำคัญ เช่น Maersk ได้เริ่มกลับไปใช้เส้นทางดังกล่าว เมื่อ 18-19 ธ.ค. 2568 โดยมีเรือ Maersk Sebarok ได้เดินทางโดยสำเร็จและเรือทั้งหมดของ Maersk จะเริ่มใช้เส้นทางดังกล่าวในระยะถัดไป การกลับไปเดินเรือในเส้นทางดังกล่าวของสายเรือต่างๆ คาดว่าจะส่งผลให้ค่าระวางเรือในภาพรวมมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากการย่นระยะทางในเส้นทางเอเชีย-ยุโรป ได้ถึง 3,000-3,500 ไมล์ทะเล จากเส้นทางที่ต้องผ่านแหลมกู๊ดโฮป หรือ ใช้เวลาขนส่งสินค้าลดลงถึง 10-14 วัน

นอกจากนี้ ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการ Joint Venture (JV) ระหว่างผู้ประกอบการในการขนส่งทางทะเล เช่น AD Ports Group และ CEI Supply Chain Logistics เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง door-to-door ในปาติสถานและภูมิภาค Samudera Japan และ Imoto Corp. ตั้งบริษัทขนส่งในญี่ปุ่น ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการรายอื่นต้องปรับตัวในการแข่งขันในการให้บริการ

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 ในปี 2569 International Maritime Organization (IMO) มีแนวโน้มกำหนดมาตรการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ที่เข้มข้นขึ้น เช่น เรือจะต้องลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ลง 2% ต่อปี ตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป IMO Net-Zero Framework ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก ได้แก่ 1.มาตรฐานเชื้อเพลิงโลก (Global Fuel Standard) และ 2.กลไกการกำหนดราคา (Pricing Mechanism) เมื่อมีการปล่อย GHG สูงกว่าปริมาณที่กำหนด ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องเตรียมพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้มากขึ้น

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

ตัวอย่าง ESG Rating ของผู้ประกอบการ

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

ความเคลื่อนไหวด้าน ESG ของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล

ที่มา: รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

- | | |
|-----------|--|
| Maersk | <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมายด้าน ESG: สิ่งแวดล้อม (E):Net-Zero ภายในปี 2583: ตั้งเป้าลดการปล่อยคาร์บอนให้เป็นศูนย์ตลอดห่วงโซ่คุณค่า (Scope 1, 2 และ 3) เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงสีเขียว เช่น เมทานอล และใช้เทคโนโลยีเรือใหม่ สนับสนุนลูกค้าในการลดการปล่อยคาร์บอนในห่วงโซ่อุปทาน สังคม (S):สร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย มีแรงบันดาลใจ ธรรมาภิบาล (G):การดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม ปฏิบัติตามจริยธรรม ในปี 2567 บริษัทได้นำเรือที่ใช้เชื้อเพลิงเมทานอลสีเขียวจำนวน 7 ลำมาใช้งาน พร้อมทั้งมีคำสั่งซื้อเพิ่มเติมในระยะข้างหน้า นอกจากนี้ บริษัทยังใช้ StarConnect ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มของกองเรือที่ใช้ AI ในการประมวลผลข้อมูลกว่า 2.5 พันล้านจุดต่อปีจากเรือมากกว่า 700 ลำ เพื่อคาดการณ์และปรับการใช้เชื้อเพลิงและความปลอดภัย โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อม |
| Evergreen | <ul style="list-style-type: none"> เป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม (E):ลดอัตราการปล่อย CO₂ ลง 70% ภายในปี 2573 เทียบกับปี 2551 สร้างเรือที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง ทดสอบและใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ เป้าหมายด้านสังคม (S):บุคลากรทำงานปลอดภัยและมีคุณภาพ ตอบสนองข้อกังวลผ่านช่องทางรับความคิดเห็น CSR เป้าหมายด้านธรรมาภิบาล (G):การจัดซื้ออย่างยั่งยืน: ให้ซัพพลายเออร์ปฏิบัติตามมาตรฐานสิทธิมนุษยชน สิ่งแวดล้อม จริยธรรม ในปี 2567บริษัทได้มีการสั่งเรือที่สามารถใช้เชื้อเพลิงเมทานอล ขนาด 2,400 TEU จำนวน 6 ลำ ทั้งยังได้เซ็น MOU กับผู้ผลิตเมทานอลอีกกว่า 15 ราย รวมถึงการใช้ Marine Biofuel 3.8 หมื่นตัน ซึ่งสามารถลดคาร์บอนได้กว่า 2.5 หมื่นตัน |

การขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าเย็น (Reefer container) เป็นหนึ่ง segment ของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีแนวโน้มเติบโต โดย Intel Market Research คาดว่าในปี 2568 ตลาดการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าเย็นของโลกจะเติบโตราว 6%YoY เป็น 2.06 พันล้าน USD และคาดเติบโตต่อเนื่อง 6.5%CAGR ในช่วงปี 2568-2574 ซึ่งสอดคล้องกับการประเมินของ DHL

ส่วนในปี 2569 DHL คาดว่าอุปสงค์ของ reefer จะมีการปรับขึ้นราว 5-6%YoY โดยเป็นการขับเคลื่อนจากการขนส่งอาหารทะเล ยาและเวชภัณฑ์ ในภูมิภาคอเมริกาเหนือ เอเชียตะวันออก และตะวันออกกลาง ขณะที่จำนวนคอนเทนเนอร์คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นราว 9.5 หมื่นตู้ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันค่าระวางเรือ reefer ในปี 2569 ได้

ที่มา: Intel Market Research, DHL รวบรวมโดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: 1) Intel Market Research ประมาณการ ณ ส.ค. 2568
2) DHL ประมาณการ ณ ไตรมาสที่ 4 ของปี 2568

ตลาดการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าเย็นของโลก (พันล้าน ดอลลาร์สหรัฐฯ)

