



รายงานการวิเคราะห์สถิติและดัชนีคาดการณ์
อนาคตขององค์การสะพานปลา
ประจำปี 2569

STATISTICAL ANALYSIS AND FUTURE
FORECASTING INDEX REPORT OF THE
FISH MARKETING ORGANIZATION FOR
THE YEAR 2026



More Information



www.new.fishmarket.co.th



149 ซอยเจริญกรุง 58 แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

สำนักงานวิจัยและพัฒนา ฝ่ายส่งเสริมและโครงการพิเศษ

บทสรุปผู้บริหาร

(Executive Summary)

รายงานการวิเคราะห์สถิติและดัชนีคาดการณ์อนาคตขององค์การสะพานปลา ประจำปีงบประมาณ 2569 จัดทำขึ้นเพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงานขององค์การสะพานปลาในช่วงปีงบประมาณ 2565–2568 ศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของตัวชี้วัดที่สำคัญ และประเมินสถานการณ์ในปีงบประมาณ 2569–2570 โดยอาศัยข้อมูลสถิติด้านปริมาณสัตว์น้ำ มูลค่าการซื้อขาย การใช้บริการท่าเทียบเรือประมง ระบบโลจิสติกส์ และปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบาย การวางแผน และการบริหารจัดการขององค์กร

ผลการวิเคราะห์พบว่า ในปีงบประมาณ 2568 องค์การสะพานปลา มีปริมาณสัตว์น้ำผ่านท่ารวม 145.77 ล้านกิโลกรัม คิดเป็นมูลค่าการซื้อขาย 7,335.83 ล้านบาท โดยท่าเทียบเรือประมงปัตตานียังคงเป็นศูนย์กลางด้านปริมาณและมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำขององค์กร ขณะที่ท่าเทียบเรือประมงสงขลา และภูเก็ตมีบทบาทสำคัญในด้านการรองรับผลผลิตสัตว์น้ำ และสะพานปลากรุงเทพเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าทางบก สะท้อนให้เห็นถึงบทบาทและโครงสร้างการให้บริการของท่าเทียบเรือแต่ละแห่งที่แตกต่างกันตามศักยภาพของพื้นที่ รวมทั้งยังพบว่า การดำเนินงานได้รับอิทธิพลจากปัจจัยด้านฤดูกาล สภาพภูมิอากาศ ต้นทุนพลังงาน และมาตรการบริหารจัดการด้านการประมง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณสัตว์น้ำและกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในแต่ละช่วงเวลา

สำหรับการคาดการณ์ปีงบประมาณ 2569 ภายใต้สถานการณ์ฐาน (Base Case) ผลการวิเคราะห์ประเมินว่าตัวชี้วัดหลักขององค์การสะพานปลา ได้แก่ ปริมาณสัตว์น้ำ มูลค่าการซื้อขาย และการใช้บริการท่าเทียบเรือ มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2568 ในระดับที่เหมาะสม ภายใต้สมมติฐานว่าสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ สภาพภูมิอากาศ และนโยบายภาครัฐเป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ ทั้งนี้ รายงานฉบับนี้สามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดทิศทางการพัฒนาองค์กร การบริหารจัดการทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนการสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถขององค์การสะพานปลา เพื่อรองรับการพัฒนาภาคการประมง และเสริมสร้างความมั่นคงด้านเศรษฐกิจประมงและความมั่นคงทางอาหารของประเทศอย่างเหมาะสม

นายปรีดา ยังสุขสถาพร
ผู้อำนวยการองค์การสะพานปลา



สารบัญ

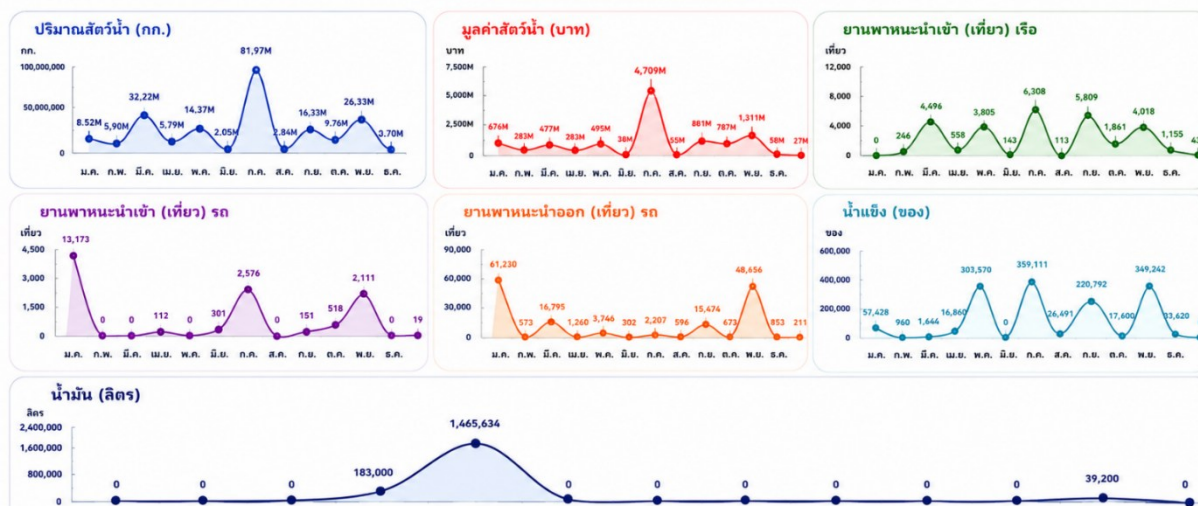
(Table of Contents)

หัวข้อ	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	2
รายงานวิเคราะห์สถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2565 – 2568	4
ภาพรวมดัชนีชี้วัดสถิติและพลวัตเชิงโครงสร้างขององค์การสะพานปลา (ปีงบประมาณ 2565 – 2568)	8
บทวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดสถิติและพลวัตเชิงโครงสร้างขององค์การสะพานปลา (ปีงบประมาณ 2565 – 2568)	9
วิเคราะห์ภาพรวมผลการดำเนินงานและแนวโน้ม ปี 2568	10
ปริมาณเรือประมงและการใช้บริการสนับสนุน ปีงบประมาณ 2568	12
วิเคราะห์แนวโน้มรายเดือนและปัจจัยฤดูกาล ปีงบประมาณ 2568 (Seasonal Analysis)	12
การพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลาปีงบประมาณ 2569	13
ดัชนีคาดการณ์อนาคต (Future Outlook Index 2569)	19
การเปรียบเทียบมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำปีงบประมาณ 2568 และคาดการณ์ปีงบประมาณ 2569	20
การวิเคราะห์ผลการคาดการณ์มูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำ ปีงบประมาณ 2569 (Forecast Revenue Analysis)	21
แบบจำลองพยากรณ์ 3 สถานการณ์ (Scenario Forecasts) สำหรับปีงบประมาณ 2569	22
การวิเคราะห์แนวโน้มรายได้และตัวชี้วัดสำคัญขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2568–2570	25
วิเคราะห์สถานการณ์คาดการณ์ผลการดำเนินงานขององค์การสะพานปลาในปีงบประมาณ 2570	25
การประเมินสถานการณ์สินค้าประมงและจุลยุทธศาสตร์	27
ภาคผนวกคณะผู้จัดทำ	29

รายงานวิเคราะห์สถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2565 – 2568

สถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา

ประจำปี 2565



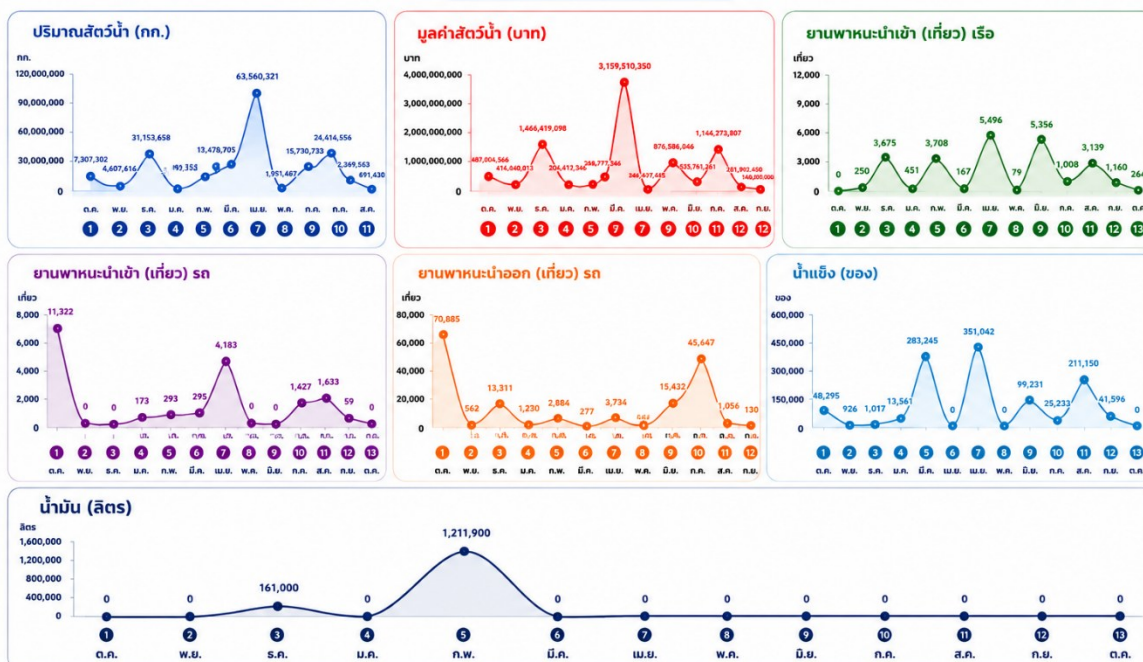
รายงานสถิติประจำปี 2565 ขององค์การสะพานปลา สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างเชิงพื้นที่และการแบ่งบทบาทหน้าที่ทางเศรษฐกิจ (Spatial Division of Labour) ของอุตสาหกรรมประมงไทยอย่างชัดเจน โดย "ท่าเทียบเรือประมงปัตตานี" มีบทบาทเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Primary Production Hub) ที่มีความหนาแน่นสูงสุดในประเทศ พิจารณาจากดัชนีชี้วัดที่ครองสถิติสูงสุดในทุกมิติ ทั้งปริมาณสัตว์น้ำผ่านท่า (กว่า 81.9 ล้านกิโลกรัม) มูลค่าสัตว์น้ำ (กว่า 4,709 ล้านบาท) และจำนวนเที่ยวเรือประมงที่เข้าเทียบท่า ซึ่งความหนาแน่นดังกล่าวสอดคล้องเชิงบวกกับอัตราการบริโภคน้ำแข็งเพื่อการรักษาคุณภาพสัตว์น้ำที่สูงที่สุดในประเทศเช่นกัน

ในทางกลับกัน "สะพานปลากรุงเทพ" ถูกจัดวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ให้ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ปลายน้ำ (Downstream Logistics Hub) แม้จะไม่มีกิจกรรมการนำเข้าสัตว์น้ำทางทะเลโดยตรง (0 เที่ยวเรือ) แต่กลับเป็นจุดยุทธศาสตร์หลักในการบริหารจัดการและกระจายสินค้าทางบก โดยมีปริมาณเที่ยวรถขนส่งเข้า-ออกรวมกันสูงที่สุดในประเทศ ขณะที่ "ท่าเทียบเรือประมงสุราษฎร์ธานี" ทำหน้าที่สนับสนุนห่วงโซ่อุปทานในฐานะสถานีพลังงานหลัก โดยมีปริมาณการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ภาคการประมงสูงที่สุดกว่า 1.46 ล้านลิตร

ข้อมูลเชิงสถิติทั้งหมดนี้ชี้ให้เห็นถึงปฏิสัมพันธ์เชิงพื้นที่ (Spatial Interaction) และโครงข่ายการส่งผ่านมูลค่า (Value Chain) ของสินค้าประมงอย่างเป็นระบบ โดยมีต้นทางจากแหล่งผลิตในภาคใต้ตอนล่าง เคลื่อนย้ายสู่ศูนย์กลางการกระจายสินค้าในเขตเมืองหลวงเพื่อตอบสนองต่ออุปสงค์ของผู้บริโภคในชั้นปลายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา

ประจำปีงบประมาณ 2566



รายงานสถิติประจำปีงบประมาณ 2566 ขององค์การสะพานปลา สะท้อนความผันแปรเชิงฤดูกาล (Seasonal Variation) ของอุตสาหกรรมประมงและระบบโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ โดยในมิติของผลผลิตและมูลค่าเชิงพาณิชย์ พบว่าปริมาณสัตว์น้ำผ่านท่ามีความหนาแน่นสูงสุดในเดือนเมษายน (กว่า 63.5 ล้านกิโลกรัม) ขณะที่มูลค่ารวมฟักสูงสุดในเดือนมีนาคม (กว่า 3,159 ล้านบาท) ซึ่งชี้ให้เห็นถึงกลไกราคาตลาดที่แปรผันตามประเภทและช่วงเวลาการจัดหาวัตถุดิบ

ในด้านห่วงโซ่อุปทานและกิจกรรมสนับสนุน ระบบโลจิสติกส์ทางน้ำและทางบกมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน โดยความถี่ของเที่ยวเรือประมงและอัตราการใช้รถบรรทุกน้ำแข็งเพื่อรักษาสภาพสัตว์น้ำฟักสูงสุดในเดือนเมษายน สอดรับกับปริมาณผลผลิตต้นน้ำ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการกระจายสินค้าทางบกกลับมีความถี่ของเที่ยวรถขนส่งสูงสุดในช่วงต้นปีงบประมาณ (เดือนตุลาคม) ขณะที่กิจกรรมด้านพลังงานหรือการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหนาแน่นที่สุดในเดือนกุมภาพันธ์ (กว่า 1.21 ล้านลิตร)

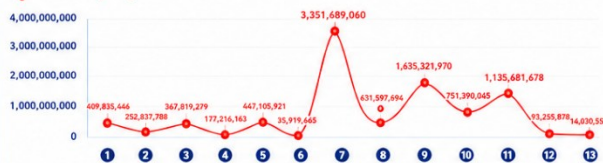
สถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา

ประจำปีงบประมาณ 2567

ปริมาณสัตว์น้ำ (กก.)



มูลค่าสัตว์น้ำ (บาท)



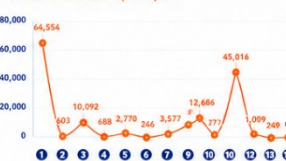
ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) เรือ



ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) รถ



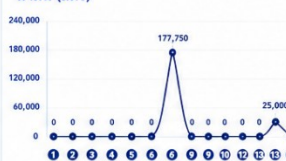
ยานพาหนะนำออก (เที่ยว) รถ



น้ำแข็ง (ซอง)



น้ำมัน (ลิตร)

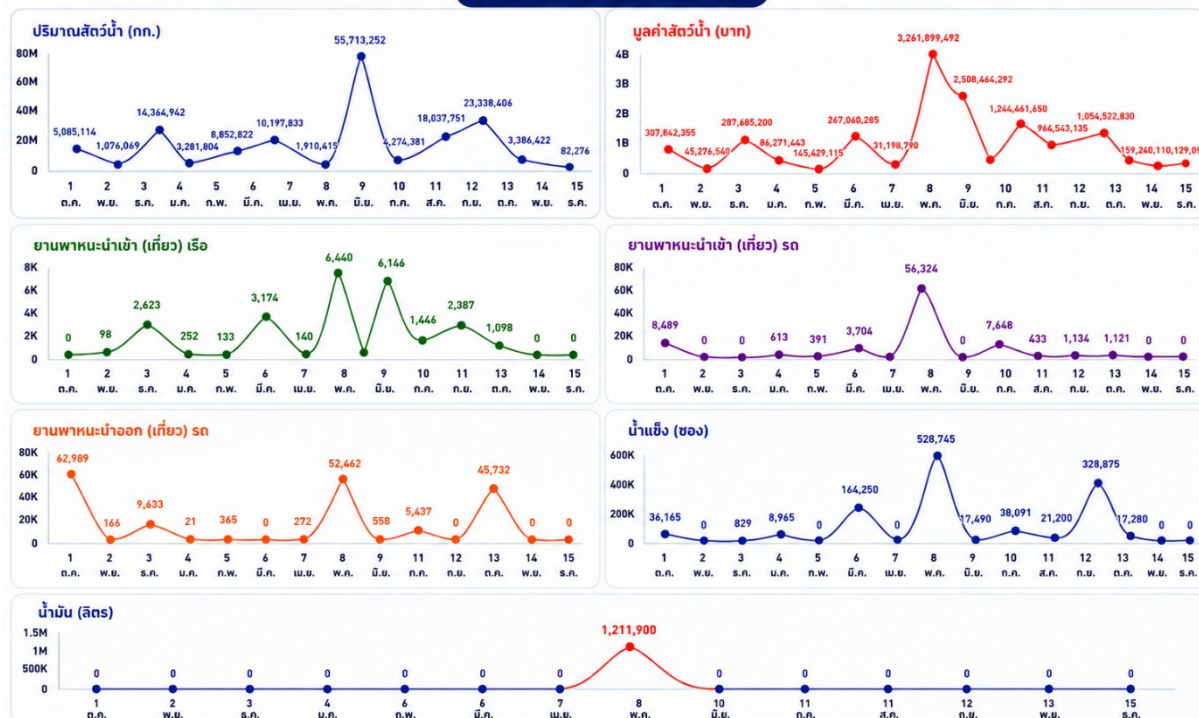


รายงานสถิติประจำปีงบประมาณ 2567 ขององค์การสะพานปลา สะท้อนโครงสร้างการแบ่งบทบาทหน้าที่เชิงพื้นที่ (Spatial Division of Labour) ในห่วงโซ่อุปทานประมงอย่างชัดเจน โดย "ท่าเทียบเรือประมงปัตตานี" ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและแหล่งวัตถุดิบต้นน้ำ (Primary Production Hub) ที่สำคัญที่สุด พิจารณาจากปริมาณสัตว์น้ำผ่านท่า (กว่า 72.6 ล้านกิโลกรัม) และมูลค่าเชิงพาณิชย์ (กว่า 3,351 ล้านบาท) ซึ่งสูงที่สุดในประเทศ ขณะที่ "ท่าเทียบเรือประมงสตูล" และ "ท่าเทียบเรือประมงภูเก็ต" ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำหลัก โดยรองรับจำนวนเที่ยวเรือเข้าเทียบท่าหนาแน่นที่สุด สอดคล้องกับอัตราการบริโภคน้ำแข็งเพื่อคงคุณภาพสัตว์น้ำที่กระจุกตัวสูงในโซนภาคใต้และฝั่งอันดามัน

ในทางกลับกัน "สะพานปลากรุงเทพ" ถูกจัดวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ปลายน้ำ (Downstream Logistics Hub) แม้ปราศจากกิจกรรมการขนส่งทางน้ำ (0 เที่ยวเรือ) แต่ทำหน้าที่บริหารจัดการและกระจายสินค้าทางบกหลักของประเทศ โดยมีปริมาณเที่ยวรถขนส่งเข้า-ออกรวมกันสูงที่สุดอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ด้านโครงสร้างพื้นฐานพลังงานมี "ท่าเทียบเรือประมงสุราษฎร์ธานี" เป็นสถานีสนับสนุนหลักด้วยยอดการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุด (177,750 ลิตร) ข้อมูลอนุกรมเวลานี้จึงแสดงถึงปฏิสัมพันธ์เชิงพื้นที่ (Spatial Interaction) ในการส่งผ่านมูลค่าสัตว์น้ำจากแหล่งผลิตภาคใต้สู่การกระจายสินค้าในเขตเมืองหลวงอย่างเป็นระบบ

สถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา

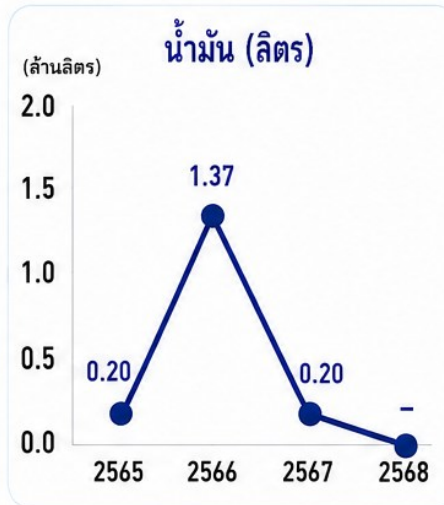
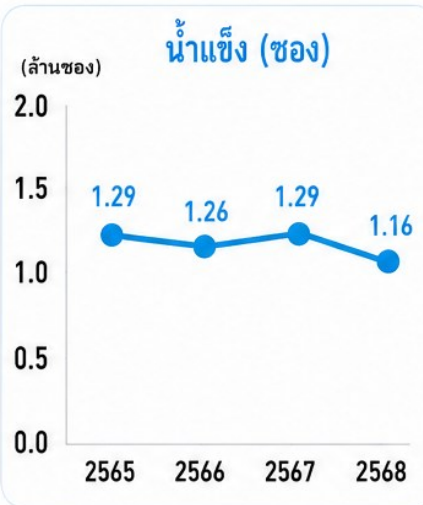
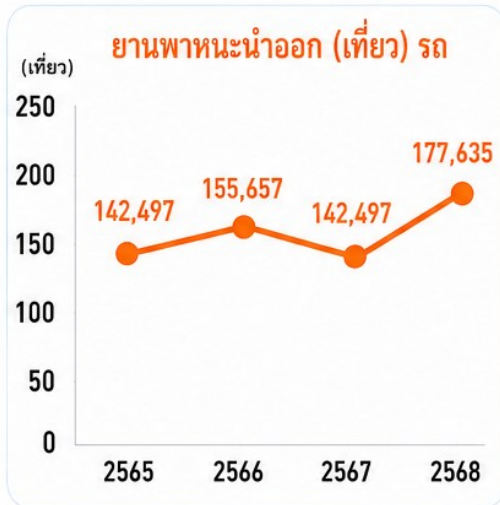
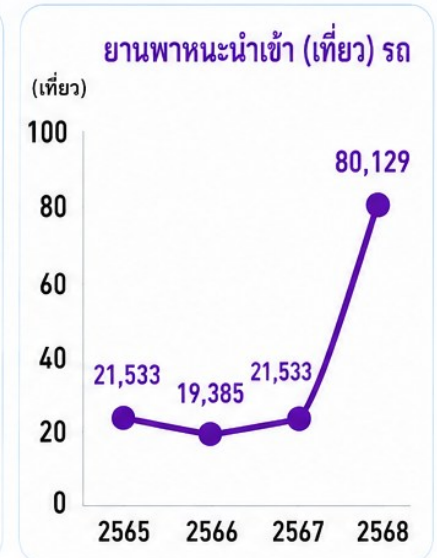
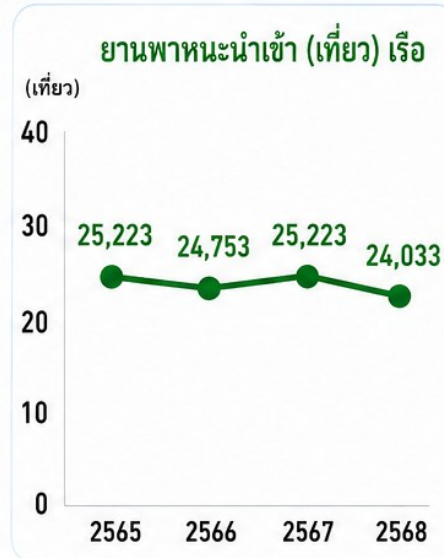
ประจำปีงบประมาณ 2568



รายงานสถิติประจำปีงบประมาณ 2568 ขององค์การสะพานปลา สะท้อนอิทธิพลของปัจจัยความผันแปรเชิงฤดูกาล (Seasonal Variation) ที่ส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทานประมงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในมิติของผลผลิตต้นน้ำ พบว่าปริมาณสัตว์น้ำผ่านท่าสร้างจุดพิกสูงสุดในรอบปีช่วงเดือนมิถุนายน (ปริมาณ 55,713,252 กิโลกรัม และมูลค่า 3,261,898,492 บาท) ซึ่งความหนาแน่นดังกล่าวสอดคล้องเชิงบวกโดยตรงกับดัชนีชีวัดด้านโลจิสติกส์การขนส่งทางน้ำที่จำนวนเที่ยวเรือประมงนำเข้าเทียบท่าสูงที่สุด (6,440 เที่ยว) และอัตราการบริโภคน้ำมันเพื่อการรักษาสภาพและคงคุณภาพสัตว์น้ำพิกสูงสุดในเดือนเดียวกันที่ 528,745 ซอง

ในทางกลับกัน ระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทางบกปลายน้ำแสดงกลไกการกระจายสินค้าที่จำเพาะเจาะจง โดยในมิติของภาคพลังงานและการสนับสนุนระบบปฏิบัติการทางเรือมีการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหนาแน่นสูงสุดในเดือนมิถุนายน (1,211,900 ลิตร) ขณะที่มิติการคมนาคมขนส่งทางบกพบว่า ปริมาณเที่ยวรถนำเข้าสินค้าเพื่อกระจายตัวมีสถิติพิกสูงสุดในเดือนเมษายน (56,324 เที่ยว) ส่วนเที่ยวรถนำออกเพื่อการกระจายสินค้าสู่ตลาดบริโภคชั้นปลายสูงสุดในช่วงต้นปีงบประมาณคือเดือนตุลาคม (62,989 เที่ยว) ข้อมูลอนุกรมเวลานี้จึงแสดงถึงปฏิสัมพันธ์และการส่งผ่านมูลค่า (Value Chain) ที่แปรผันตามฤดูกาลผลิตและการจัดสรรทรัพยากรโลจิสติกส์ขององค์กรอย่างเป็นระบบ

ภาพรวมดัชนีชี้วัดสถิติและพลวัตเชิงโครงสร้างขององค์การสะพานปลา (ปีงบประมาณ 2565 – 2568)



บทวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดสถิติและพลวัตเชิงโครงสร้างขององค์การสะพานปลา (ปีงบประมาณ 2565 – 2568)

การวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดทางสถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา ระหว่างปีงบประมาณ 2565 – 2568 สะท้อนให้เห็นถึงพลวัตเชิงโครงสร้างและความแปรผันของภาคการประมงไทย ตลอดจนบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กรในฐานะศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายผลผลิตสัตว์น้ำระดับประเทศ ข้อมูลเชิงประจักษ์บ่งชี้ว่าปริมาณและมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำมีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ โดยในรอบระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา มีปริมาณสัตว์น้ำผ่านสะพานปลารวมทั้งสิ้น 732.54 ล้านกิโลกรัม ซึ่งมีจุดสูงสุดในปีงบประมาณ 2565 ที่จำนวน 210.08 ล้านกิโลกรัม ก่อนจะประสบภาวะหดตัวอย่างต่อเนื่องจนเหลือ 145.77 ล้านกิโลกรัม ในปีงบประมาณ 2568 คิดเป็นการลดลงร้อยละ 30.62 เมื่อเทียบกับปีฐาน ในทำนองเดียวกัน มูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำมีทิศทางสอดคล้องกัน โดยปรับตัวลดลงจาก 10,082.82 ล้านบาท เหลือ 7,335.83 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 27.24 ปรากฏการณ์ดังกล่าวสะท้อนถึงความท้าทายด้านอุปทานสัตว์น้ำในระบบตลาดและผลกระทบจากสถานะชะลอตัวทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์โดยรวม

อย่างไรก็ดี ในมิติการขนส่งและห่วงโซ่อุปทาน กลับพบแนวโน้มการเติบโตเชิงความถี่อย่างมีนัยสำคัญ โดยในปีงบประมาณ 2568 ยานพาหนะนำเข้าสัตว์น้ำเพิ่มขึ้นเป็น 104,162 เที่ยว และยานพาหนะนำออกเพิ่มขึ้นเป็น 177,635 เที่ยว ซึ่งต่างเป็นสถิติที่สูงที่สุดในรอบ 4 ปี สะท้อนถึงการปรับเปลี่ยนรูปแบบโลจิสติกส์ไปสู่ดัชนีความถี่ที่สูงขึ้น (Higher Frequency) บนฐานปริมาณบรรทุกเฉลี่ยต่อเที่ยวที่ลดลง เพื่อรักษาคุณภาพความสดใหม่ของสินค้า ขณะที่ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงาน อาทิ ปริมาณการใช้น้ำแข็งหดตัวลงจาก 1.39 ล้านซอง เหลือ 1.16 ล้านซอง สอดคล้องกับปริมาณสัตว์น้ำที่ลดลง เช่นเดียวกับยอดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงอย่างชัดเจน ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้พลังงานของผู้ประกอบการ โดยสรุป แม้จะเผชิญสถานะถดถอยทางมูลค่าและปริมาณสัตว์น้ำ แต่องค์การสะพานปลาก็ยังคงรักษาสถานะกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจประมง ข้อมูลเชิงสถิตินี้จึงเป็นสารสนเทศเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือประมงไทยให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

วิเคราะห์ภาพรวมผลการดำเนินงานและแนวโน้ม ปี 2568



จากข้อมูลปริมาณและมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำขององค์การสะพานปลา ประจำปี 2568 พบว่ามีปริมาณสัตว์น้ำผ่านท่าเทียบเรือและสะพานปลารวมทั้งสิ้น 145,768,721.21 กิโลกรัม คิดเป็นมูลค่าการซื้อขายรวม 7,335,827,629.70 บาท โดยโครงสร้างการกระจายปริมาณสัตว์น้ำมีลักษณะ กระจุกตัว (Concentration Pattern) อยู่ในท่าเทียบเรือหลักเพียงไม่กี่แห่ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทของพื้นที่ศูนย์กลางด้านการประมงและการค้าสัตว์น้ำของประเทศ

ท่าเทียบเรือประมงปัตตานีมีปริมาณสัตว์น้ำสูงที่สุด 55.71 ล้านกิโลกรัม หรือคิดเป็น 38.22% ของปริมาณทั้งหมด และมีมูลค่าการซื้อขายสูงถึง 3,261.90 ล้านบาท คิดเป็นประมาณ 44.46% ของมูลค่ารวม แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่ในการเป็นศูนย์กลางการรับสัตว์น้ำและการซื้อขายเชิงพาณิชย์ที่สำคัญของประเทศ ทั้งในด้านปริมาณและมูลค่าทางเศรษฐกิจ

รองลงมา ได้แก่ ท่าเทียบเรือประมงสงขลา ซึ่งมีปริมาณสัตว์น้ำ 23.34 ล้านกิโลกรัม (16.01%) และมูลค่าการซื้อขาย 1,054.52 ล้านบาท ขณะที่ ท่าเทียบเรือประมงภูเก็ต มีปริมาณสัตว์น้ำ 18.04 ล้านกิโลกรัม (12.37%) แต่มีมูลค่าการซื้อขายสูงถึง 1,248.46 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าสงขลา แม้ว่าจะมีปริมาณสัตว์น้ำน้อยกว่า สะท้อนให้เห็นว่าประเภทสัตว์น้ำที่ซื้อขายผ่านท่าเทียบเรือประมงภูเก็ตมีมูลค่าต่อหน่วยสูงกว่า เช่น สัตว์น้ำเศรษฐกิจหรือสัตว์น้ำเพื่อการส่งออก ส่งผลให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจที่สูงกว่าพื้นที่ที่มีปริมาณมากกว่า

ในกลุ่มท่าเทียบเรือและสะพานปลาระดับรอง ได้แก่ สะพานปลาสมุทรสาคร (11.23%) ท่าเทียบเรือประมงชุมพร (7.00%) ท่าเทียบเรือประมงระนอง (3.76%) และ สะพานปลากรุงเทพ (3.64%) มีสัดส่วนปริมาณรวมกันประมาณ 25.63% ของปริมาณทั้งหมด ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทของพื้นที่เหล่านี้ในการรองรับการขนถ่ายและกระจายสินค้าสัตว์น้ำในระดับภูมิภาค โดยเฉพาะพื้นที่ชายฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน

เมื่อพิจารณาในเชิงโครงสร้าง พบว่า 5 ท่าเทียบเรือหลักแรก ได้แก่ ปัตตานี สงขลา ภูเก็ต สมุทรสาคร และชุมพร มีปริมาณสัตว์น้ำรวมกันประมาณ 84.83% ของปริมาณทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงการกระจุกตัวของกิจกรรมด้านการประมงในพื้นที่หลักเพียงไม่กี่แห่ง ขณะที่ท่าเทียบเรือที่เหลืออีก 10 แห่งมีสัดส่วนรวมกันเพียง 15.17% ซึ่งสะท้อนถึงความแตกต่างของศักยภาพด้านทรัพยากรประมง โครงสร้างพื้นฐาน และบทบาททางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่

ในด้านมูลค่าการซื้อขาย พบว่ามีความแตกต่างระหว่างปริมาณและมูลค่าในบางพื้นที่อย่างชัดเจน โดยเฉพาะ ท่าเทียบเรือประมงระนอง ซึ่งมีปริมาณสัตว์น้ำเพียง 5.48 ล้านกิโลกรัม แต่สร้างมูลค่าการซื้อขายสูงถึง 560.54 ล้านบาท แสดงให้เห็นถึงมูลค่าเฉลี่ยต่อหน่วยที่ค่อนข้างสูง ในทางกลับกัน สะพานปลาสมุทรสาคร มีปริมาณสัตว์น้ำมากกว่า 16.36 ล้านกิโลกรัม แต่มีมูลค่าการซื้อขายเพียง 287.86 ล้านบาท สะท้อนถึงความแตกต่างของชนิดสัตว์น้ำ คุณภาพสินค้า หรือรูปแบบการซื้อขายในแต่ละพื้นที่

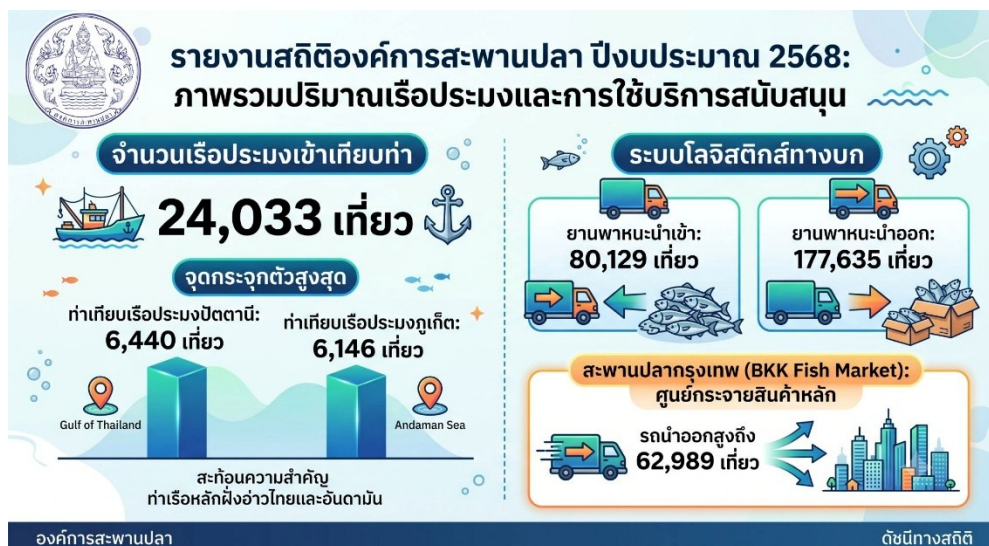
นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือขนาดเล็ก เช่น ทรายดำ นราธิวาส และอ่างศิลา มีสัดส่วนปริมาณรวมกันต่ำกว่า 0.15% ของปริมาณทั้งหมด แสดงให้เห็นว่ามีบทบาทในเชิงพื้นที่เฉพาะหรือรองรับกิจกรรมประมงระดับชุมชนมากกว่าการเป็นศูนย์กลางการค้าสัตว์น้ำในระดับประเทศ

ผลการวิเคราะห์สะท้อนให้เห็นว่าโครงสร้างการซื้อขายสัตว์น้ำขององค์การสะพานปลาในปี 2568 มีลักษณะ การกระจุกตัวในศูนย์กลางประมงหลัก (High Spatial Concentration) โดยเฉพาะท่าเทียบเรือประมงปัตตานี สงขลา และภูเก็ต ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจประมงของประเทศ ทั้งนี้ ความแตกต่างระหว่างปริมาณสัตว์น้ำและมูลค่าการซื้อขายในแต่ละพื้นที่ยังสะท้อนถึงความหลากหลายของชนิดสัตว์น้ำ คุณภาพผลผลิต และโครงสร้างตลาด ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และการยกระดับห่วงโซ่อุปทานสัตว์น้ำ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการประมงไทยในระยะยาว.

ปริมาณเรือประมงและการใช้บริการสนับสนุน ปีงบประมาณ 2568

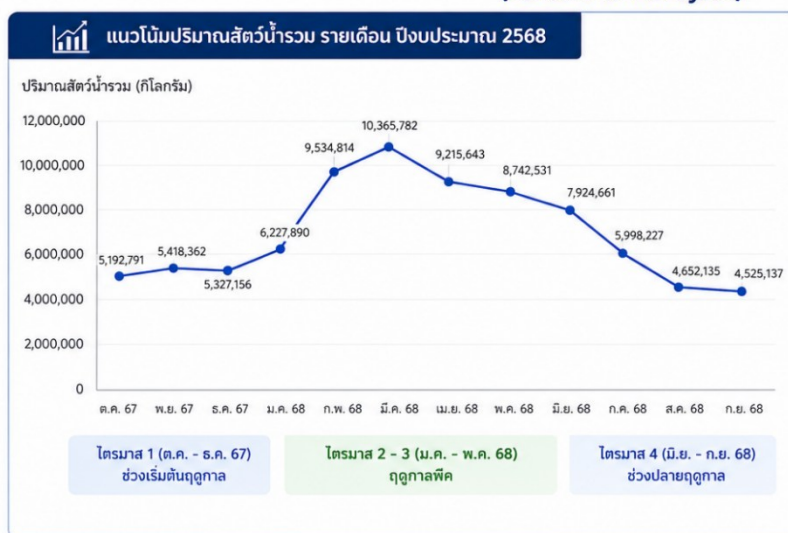
จำนวนเรือประมงเข้าเทียบท่า: มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 24,033 เที้ยว โดยจุดที่มีการกระจุกตัวสูงสุด คือ ท่าเทียบเรือประมงปัตตานี (6,440 เที้ยว) และท่าเทียบเรือประมงภูเก็ต (6,146 เที้ยว) สะท้อนความสำคัญในฐานะท่าเรือหลักของฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและฝั่งอันดามัน

ระบบโลจิสติกส์ทางบก: ยานพาหนะนำเข้ามีจำนวน 80,129 เที้ยว และยานพาหนะนำออกสูงถึง 177,635 เที้ยว (โดยเฉพาะสะพานปลากรุงเทพที่มีรถนำออกสูงถึง 62,989 เที้ยว เนื่องจากเป็นศูนย์กระจายสินค้าสู่กรุงเทพมหานคร)



วิเคราะห์แนวโน้มรายเดือนและปัจจัยฤดูกาล ปีงบประมาณ 2568 (Seasonal Analysis)

วิเคราะห์แนวโน้มรายเดือนและปัจจัยฤดูกาล ปีงบประมาณ 2568 (Seasonal Analysis)



1 ช่วงไตรมาสที่ 1 (ต.ค. - ธ.ค.)



ปริมาณสัตว์น้ำในเขตอ่าวไทยตอนบน (เช่น สมุทรสาคร) มีปริมาณปลาทุเข้าสูงในเดือน ต.ค. ราว 344,764 กิโลกรัม

2 ช่วงไตรมาสที่ 2 - 3 (ม.ค. - พ.ค.)



เป็นฤดูกาลพืคของฝั่งอันดามันและอ่าวไทยตอนล่าง พบปริมาณสัตว์น้ำจำพวกปลาทรายแดงที่ระนอง สูงถึง 887,292 กิโลกรัมในเดือน ก.พ. และปลาโอ/ปลาเบ็ดที่ปัตตานี ทะลักเข้าท่าสูงในเดือน มี.ค. - พ.ค. (เฉลี่ยเที้ยวละ 3 - 6 แสนกิโลกรัม) ซึ่งตรงกับช่วงคลื่นลมสงบ

3 ช่วงไตรมาสที่ 4 (มิ.ย. - ก.ย.)



ปริมาณสัตว์น้ำเริ่มลดลง เนื่องจากเข้าสู่ฤดูมรสุม คลื่นลมแรง ทำให้ออกเรือได้น้อยลง

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อแนวโน้ม



ผลกระทบทางภูมิอากาศ

สภาพอากาศแปรปรวน ส่งผลให้อวนการออกเรือสั้นลงในช่วงปลายไตรมาส 3 - ไตรมาส 4 (มิ.ย. - ก.ย.) ทำให้ปริมาณสัตว์น้ำลดลงจากข้อจำกัดด้านสภาพอากาศ



นโยบายควบคุมการทำประมงที่ผิดกฎหมาย (IUU Fishing)

ทำให้ปริมาณเรือประมงพาณิชย์ทรงตัว แต่ส่งผลต่อเสถียรภาพราคาสัตว์น้ำระดับสูง เช่น ปลาทรายแดง ราคาเฉลี่ย 110 บาท/กิโลกรัม

สรุปภาพรวม



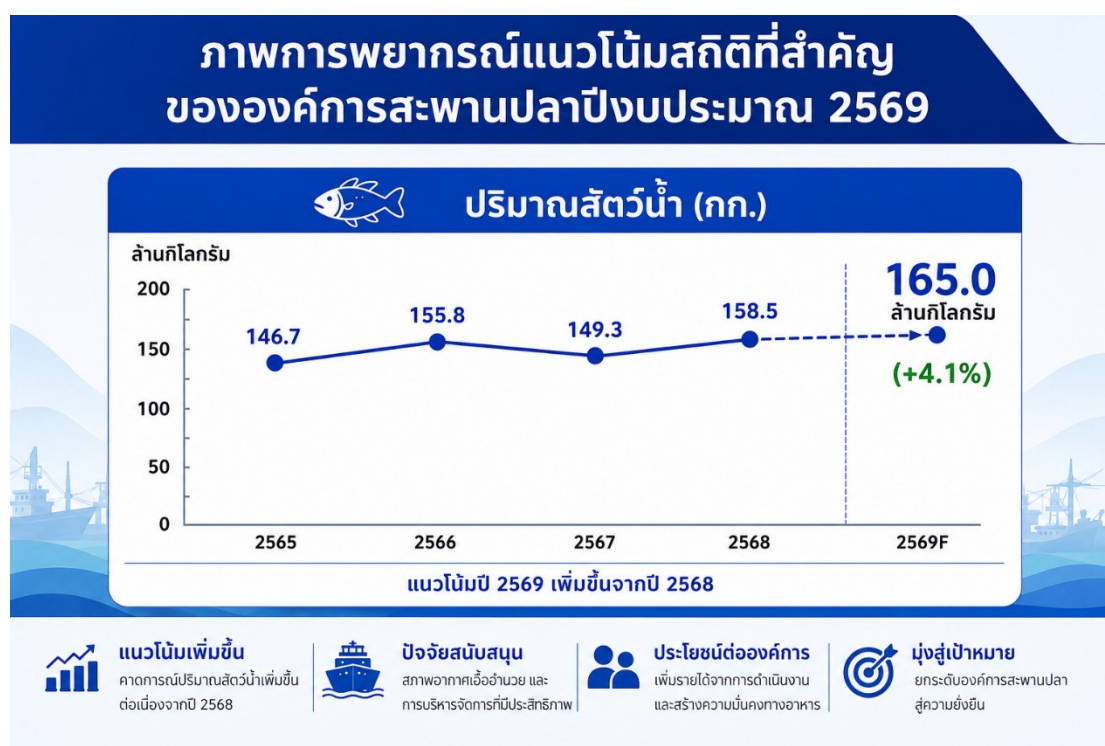
ปีงบประมาณ 2568 ปริมาณสัตว์น้ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องตั้งแต่เดือน ม.ค. ถึงจุดสูงสุดในเดือน มี.ค. ก่อนลดลงในช่วงปลายปี เนื่องจากปัจจัยฤดูกาลและสภาพอากาศ โดยช่วงเดือน ม.ค. - พ.ค. เป็นช่วงที่มีศักยภาพสูงสุดของการจับสัตว์น้ำ

ช่วงไตรมาสที่ 1 (ต.ค. - ธ.ค.): ปริมาณสัตว์น้ำในเขตอ่าวไทยตอนบน (เช่น สมุทรสาคร มีปริมาณปลาหูช้างสูงในเดือน ต.ค. รว 344,764 กิโลกรัม)

ช่วงไตรมาสที่ 2-3 (ม.ค. - พ.ค.): เป็นฤดูกาลพีคของฝั่งอันดามันและอ่าวไทยตอนล่าง พบปริมาณสัตว์น้ำจำพวกปลาทรายแดงที่ระนองสูงถึง 887,292 กิโลกรัมในเดือน ก.พ. และปลาโอ/ปลาเปิดที่ปัตตานี ทะลักเข้าท่าสูงในเดือน มี.ค. - พ.ค. (เฉลี่ยเที่ยวละ 3-6 แสนกิโลกรัม) ซึ่งตรงกับช่วงคลื่นลมสงบ

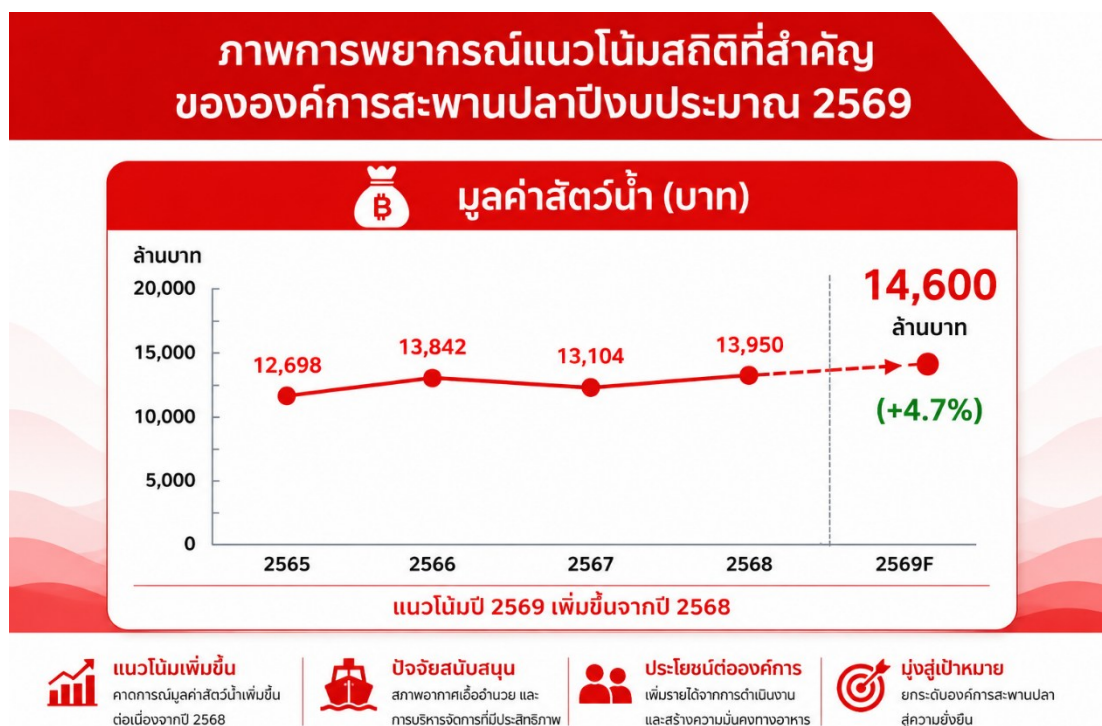
ผลกระทบทางภูมิอากาศและนโยบาย: ปรากฏการณ์สภาพอากาศแปรปรวนส่งผลให้รอบการออกเรือสั้นลง ขณะที่นโยบายควบคุมการทำประมงที่ผิดกฎหมาย (IUU Fishing) ทำให้ปริมาณเรือประมงพาณิชย์ทรงตัว แต่ส่งผลดีต่อเสถียรภาพราคาสัตว์น้ำระดับสูง (เช่น ปลาทรายแดงราคาเฉลี่ย 110 บาท/กก.)

การพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลาปีงบประมาณ 2569



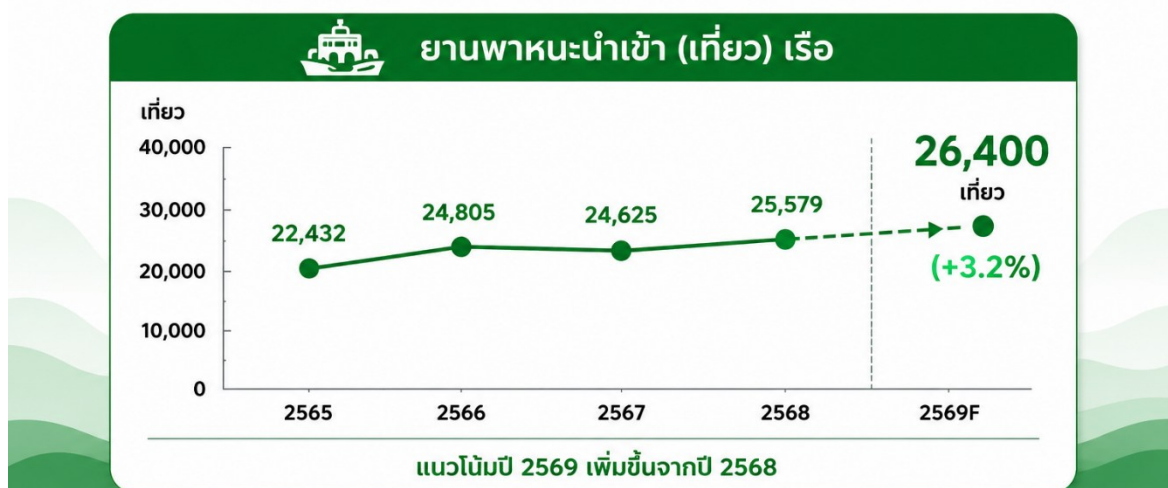
จากภาพการพยากรณ์แนวโน้มปริมาณสัตว์น้ำขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 สะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มการฟื้นตัวของปริมาณสัตว์น้ำที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 158.5 ล้านกิโลกรัมในปี 2568 เป็น 165.0 ล้านกิโลกรัมในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 4.1 ซึ่งเป็นผลจากการประเมินข้อมูลเชิงสถิติย้อนหลังประกอบกับการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมที่ส่งผลต่อภาคการประมง ทั้งด้านสภาพอากาศ การบริหารจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำ และการดำเนินมาตรการสนับสนุนของภาครัฐ แนวโน้มดังกล่าวสะท้อนถึงศักยภาพในการเพิ่มประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานประมง และเป็นสัญญาณเชิงบวกต่อการสร้างรายได้ขององค์การสะพานปลา ตลอดจนการยกระดับความมั่นคงทางเศรษฐกิจของภาคประมงและความมั่นคงทางอาหารของ

ประเทศ ทั้งนี้ ผลการพยากรณ์ดังกล่าวยังเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สำคัญสำหรับการกำหนดนโยบาย การวางแผนบริหารจัดการทรัพยากร การจัดสรรงบประมาณ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการประมงให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคต.



ภาพการพยากรณ์แนวโน้มมูลค่าสัตว์น้ำขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำ โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 13,950 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 14,600 ล้านบาทในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 4.7 ซึ่งสะท้อนถึงการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคการประมงและประสิทธิภาพของระบบตลาดสัตว์น้ำภายใต้การบริหารจัดการขององค์การสะพานปลา การคาดการณ์ดังกล่าวเกิดจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติย้อนหลังร่วมกับการประเมินปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ การฟื้นตัวของอุปสงค์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ การบริหารจัดการท่าเทียบเรือประมงและตลาดสัตว์น้ำที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนการยกระดับมาตรฐานด้านคุณภาพและความปลอดภัยของสัตว์น้ำ ผลการพยากรณ์นี้จึงเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่มีความสำคัญต่อการกำหนดนโยบาย การวางแผนกลยุทธ์ และการจัดสรรทรัพยากรขององค์การสะพานปลา เพื่อรองรับการเติบโตของภาคประมง เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงไทย และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานทรัพยากรทางทะเลให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว.

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญ ขององค์การสะพานปลาปีงบประมาณ 2569



แนวโน้มเพิ่มขึ้น

คาดการณ์ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว)
เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2568



ปัจจัยสนับสนุน

สภาพอากาศเอื้ออำนวย และ
การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ



ประโยชน์ต่อองค์การ

เพิ่มรายได้จากการดำเนินงาน
และสร้างความมั่นคงทางอาหาร

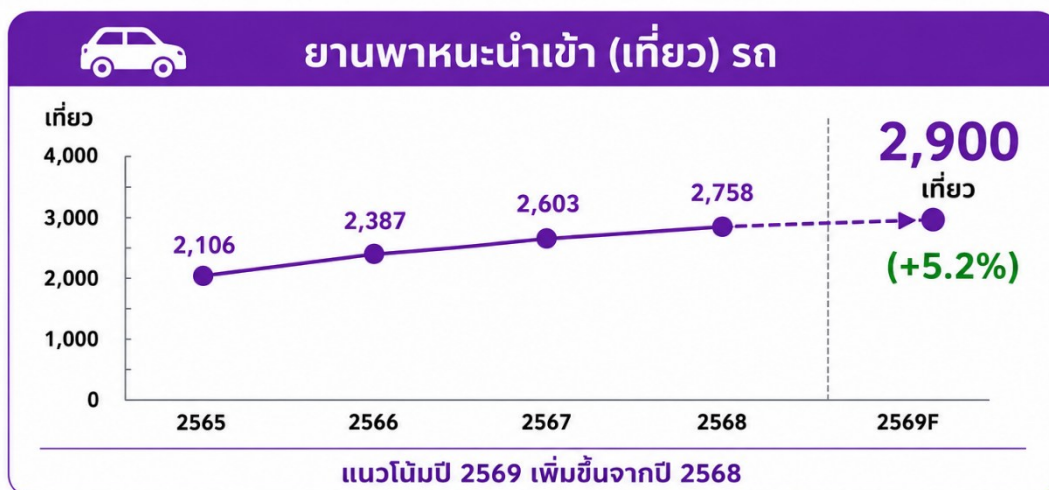


มุ่งสู่เป้าหมาย

ยกระดับองค์การสะพานปลา
สู่ความยั่งยืน

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มจำนวนยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) ขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 แสดงให้เห็นว่าจำนวนเที่ยวเรือที่คาดว่าจะเข้ามาใช้บริการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 25,579 เที่ยวในปี 2568 เป็น 26,400 เที่ยวในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 3.2 สะท้อนถึงการขยายตัวของกิจกรรมการประมงและความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการต่อศักยภาพของท่าเทียบเรือประมงภายใต้การบริหารขององค์การสะพานปลา แนวโน้มดังกล่าวเกิดจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติย้อนหลังร่วมกับการประเมินปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ สภาพอากาศที่เอื้อต่อการทำประมง การบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนมาตรการส่งเสริมภาคประมงของภาครัฐ ผลการพยากรณ์นี้จึงมีความสำคัญในฐานะข้อมูลเชิงประจักษ์สำหรับการวางแผนบริหารจัดการท่าเทียบเรือ การจัดสรรทรัพยากรและบุคลากรให้สอดคล้องกับปริมาณการใช้บริการที่เพิ่มขึ้น รวมถึงเป็นเครื่องมือสนับสนุนการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับศักยภาพการให้บริการขององค์การสะพานปลา และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของภาคประมงไทยให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว.

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญ ขององค์การสะพานปลาปีงบประมาณ 2569



แนวโน้มเพิ่มขึ้น

คาดการณ์ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว)
เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2568



ปัจจัยสนับสนุน

สภาพอากาศเอื้ออำนวย และ
การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ



ประโยชน์ต่อองค์กร

เพิ่มรายได้จากการดำเนินงาน
และสร้างความมั่นคงทางอาหาร

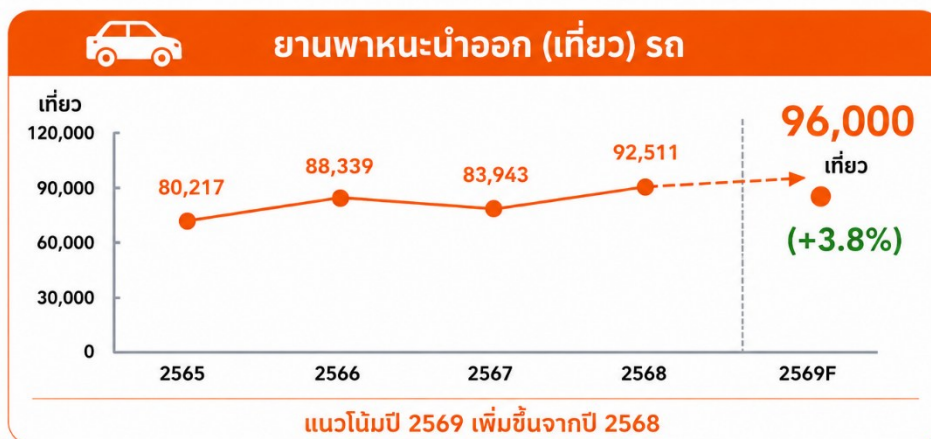


มุ่งสู่เป้าหมาย

ยกระดับองค์การสะพานปลา
สู่ความยั่งยืน

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มจำนวนยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) รถ ขององค์การสะพานปลา งบประมาณ 2569 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถขนส่งที่เข้ามาใช้บริการ โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 2,758 เที่ยวในปี 2568 เป็น 2,900 เที่ยวในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 5.2 ซึ่งสะท้อนถึงการขยายตัวของกิจกรรมด้านการขนส่งและการกระจายสินค้าสัตว์น้ำผ่านระบบโลจิสติกส์ขององค์การสะพานปลา แนวโน้มดังกล่าวเป็นผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติย้อนหลังร่วมกับการประเมินปัจจัยสนับสนุน อาทิ การฟื้นตัวของภาคการประมง ความต้องการบริโภคสัตว์น้ำที่เพิ่มขึ้น การบริหารจัดการด้านการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการให้บริการ ผลการพยากรณ์นี้จึงมีความสำคัญในฐานะข้อมูลเชิงประจักษ์สำหรับการวางแผนบริหารจัดการด้านจราจรและโลจิสติกส์ การจัดสรรทรัพยากรและสิ่งอำนวยความสะดวกให้รองรับปริมาณการให้บริการที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนสนับสนุนการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในการยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการขององค์การสะพานปลา เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันของภาคประมงและสร้างความมั่นคงด้านห่วงโซ่อุปทานอาหารของประเทศอย่างยั่งยืน.

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญ ขององค์การสะพานปลาปีงบประมาณ 2569



แนวโน้มเพิ่มขึ้น

คาดการณ์ยานพาหนะนำออก (เที่ยว)
เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2568



ปัจจัยสนับสนุน

สภาพอากาศเอื้ออำนวย และ
การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ



ประโยชน์ต่อองค์กร

เพิ่มรายได้จากการดำเนินงาน
และสร้างความมั่นคงทางอาหาร



มุ่งสู่เป้าหมาย

ยกระดับองค์การสะพานปลา
สู่ความยั่งยืน

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มจำนวนยานพาหนะนำออก (เที่ยว) รถ ขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถขนส่งที่ออกจากพื้นที่ให้บริการ โดยคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 92,511 เที่ยวในปี 2568 เป็น 96,000 เที่ยวในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 3.8 สะท้อนถึงการขยายตัวของกิจกรรมการกระจายสินค้าและประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ภายใต้การบริหารจัดการขององค์การสะพานปลา แนวโน้มดังกล่าวเป็นผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติย้อนหลังร่วมกับการประเมินปัจจัยสนับสนุน ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณสัตว์น้ำที่เข้าสู่ตลาด การฟื้นตัวของความต้องการบริโภคทั้งในประเทศและต่างประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และการบริหารจัดการเส้นทางการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ผลการพยากรณ์นี้จึงมีความสำคัญในฐานะข้อมูลเชิงประจักษ์สำหรับการวางแผนบริหารจัดการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การจัดสรรทรัพยากรให้รองรับปริมาณการใช้บริการที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ในการยกระดับศักยภาพการให้บริการขององค์การสะพานปลา เสริมสร้างความคล่องตัวของห่วงโซ่อุปทานสัตว์น้ำ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคประมงไทยให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในอนาคต.

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญ ขององค์การสะพานปลาปีงบประมาณ 2569



แนวโน้มเพิ่มขึ้น
คาดการณ์ปริมาณน้ำแข็ง (ซอง)
เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2568



ปัจจัยสนับสนุน
สภาพอากาศเอื้ออำนวยและ
การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ



ประโยชน์ต่อองค์กร
เพิ่มรายได้จากการดำเนินงาน
และสร้างความมั่นคงทางอาหาร



มุ่งสู่เป้าหมาย
ยกระดับองค์การสะพานปลา
สู่ความยั่งยืน

ภาพการพยากรณ์แนวโน้มการใช้น้ำแข็งขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 แสดงให้เห็นว่า ปริมาณการใช้น้ำแข็งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 1,009,779 ชองในปี 2568 เป็น 1,050,000 ชองในปี 2569 หรือ เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 4.0 ซึ่งสะท้อนถึงการขยายตัวของกิจกรรมการขนถ่าย การเก็บรักษา และการจำหน่ายสัตว์น้ำภายในท่าเทียบเรือและตลาดสัตว์น้ำขององค์การสะพานปลา โดยน้ำแข็งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาคุณภาพ ความสด และความปลอดภัยของสัตว์น้ำตลอดห่วงโซ่อุปทาน ผลการพยากรณ์ดังกล่าว อาศัยการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติย้อนหลังร่วมกับการประเมินปัจจัยสนับสนุน อาทิ แนวโน้มปริมาณสัตว์น้ำที่เพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ และการฟื้นตัวของกิจกรรมทางการประมงและการค้า ผลการคาดการณ์นี้จึงมีความสำคัญต่อการวางแผนจัดหา น้ำแข็ง การบริหารคลังสินค้าและระบบโลจิสติกส์ การจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอต่อความต้องการ ตลอดจนใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและแผนบริหารจัดการขององค์การสะพานปลา เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ รักษามาตรฐานคุณภาพสัตว์น้ำ และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมประมงไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน

สรุปภาพรวมแนวโน้มปี 2569			
รายการ	แนวโน้มปี 2569	ประมาณการปี 2569	อัตราการเปลี่ยนแปลง (YoY)
 ปริมาณสัตว์น้ำ (กก.)	↑	165.0 ล้านกิโลกรัม	+4.1%
 มูลค่าสัตว์น้ำ (บาท)	↑	14,600 ล้านบาท	+4.7%
 ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) เรือ	↑	26,400 เที่ยว	+3.2%
 ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) รถ	↑	2,900 เที่ยว	+5.2%
 ยานพาหนะนำออก (เที่ยว) รถ	↑	96,000 เที่ยว	+3.8%
 น้ำแข็ง (ชอง)	↑	1,050,000 ชอง	+4.0%
 น้ำมัน (ลิตร)	↑	1,550,000 ลิตร	+2.0%

จากผลการพยากรณ์แนวโน้มสถิติที่สำคัญขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 พบว่าตัวชี้วัดหลักทุกด้านมีแนวโน้มขยายตัวในทิศทางบวกเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2568 โดยคาดว่าปริมาณสัตว์น้ำจะเพิ่มขึ้นเป็น 165.0 ล้านกิโลกรัม (+4.1%) มูลค่าสัตว์น้ำเพิ่มขึ้นเป็น 14,600 ล้านบาท (+4.7%) จำนวนยานพาหนะนำเข้าเพิ่มเป็น 26,400 เที่ยว (+3.2%) ยานพาหนะนำเข้าประเภทรถเพิ่มเป็น 2,900 เที่ยว (+5.2%) ยานพาหนะนำออกรถเพิ่มเป็น 96,000 เที่ยว (+3.8%) ปริมาณการใช้น้ำแข็งเพิ่มเป็น 1,050,000 ชอง (+4.0%) และการใช้น้ำมันเพิ่มเป็น 1,550,000 ลิตร (+2.0%) ผลการพยากรณ์ดังกล่าวสะท้อนถึงแนวโน้มการฟื้นตัวและการเติบโตของกิจกรรมด้านการประมง การค้า และการขนส่งสัตว์น้ำภายใต้การบริหารขององค์การสะพานปลา อันเป็นผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติย้อนหลังควบคู่กับการประเมินปัจจัยแวดล้อมทั้งด้านเศรษฐกิจ การบริหารจัดการ และศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน จึงนับเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่มีความสำคัญต่อการกำหนดนโยบาย การวางแผนเชิงกลยุทธ์ การจัดสรรทรัพยากร และการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพื่อรองรับการเติบโตของภาคประมง เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันขององค์การสะพานปลา และสนับสนุนความมั่นคงทางอาหารของประเทศให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว

ดัชนีคาดการณ์อนาคต (Future Outlook Index 2569)



ดัชนีคาดการณ์อนาคต (Future Outlook Index) ขององค์การสะพานปลา ประจำปีงบประมาณ 2569 สะท้อนภาพรวมแนวโน้มการดำเนินงานขององค์กรจากการประเมินตัวชี้วัดสำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจ การให้บริการ การบริหารจัดการ และปัจจัยด้านทรัพยากร โดยผลการประเมินภาพรวมอยู่ที่ 68.3 คะแนน จาก 100 คะแนน ซึ่งจัดอยู่ในระดับ "ฟื้นตัว (Recovery Stage)" แสดงให้เห็นว่าองค์การสะพานปลา มีแนวโน้มกลับเข้าสู่ภาวะการเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป ภายใต้บริบทที่ปัจจัยสนับสนุนทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเริ่มส่งผลเชิงบวกต่อประสิทธิภาพการดำเนินงาน แม้ว่าจะยังคงเผชิญข้อจำกัดจากปัจจัยเสี่ยงด้านทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อมภายนอก

เมื่อพิจารณาในรายตัวชี้วัด พบว่า กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ มีคะแนนสูงสุด (85 คะแนน) สะท้อนถึงศักยภาพของระบบขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางการประมงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่ ความสามารถในการแข่งขันขององค์กร อยู่ในระดับดีขึ้น (80 คะแนน) อันเป็นผลจากการพัฒนาระบบบริหารจัดการ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และการยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ ส่วน มูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (75 คะแนน) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการปรับตัวของราคาสัตว์น้ำเฉลี่ยมากกว่าการเพิ่มขึ้นของปริมาณผลผลิต ในขณะที่ ปริมาณสัตว์น้ำ (65 คะแนน) และ รายได้จากบริการสนับสนุน (60 คะแนน) ยังคงอยู่ในระดับฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป สะท้อนว่าการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจยังต้องอาศัยระยะเวลาในการสร้างความมั่นคง

อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดด้านความเสี่ยงจากทรัพยากรสัตว์น้ำ มีคะแนนเพียง 45 คะแนน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนของการดำเนินงานในระยะยาว ทั้งจากความผันผวนของทรัพยากรสัตว์น้ำ ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ต้นทุนการดำเนินงานที่ยังอยู่ในระดับสูง และการแข่งขันจากภาคเอกชน ดังนั้น ผลการประเมินดังกล่าวจึงสะท้อนว่า ปีงบประมาณ 2569 ควรเป็นช่วงเวลาแห่งการเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กรผ่านการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ตลอดจนการบริหารความเสี่ยงด้านทรัพยากรอย่างเป็นระบบ เพื่อวางรากฐานสู่การเติบโตที่มั่นคงและยั่งยืนขององค์กรสะพานปลาในอนาคต.

การเปรียบเทียบมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำปีงบประมาณ 2568 และคาดการณ์ปีงบประมาณ 2569



เปรียบเทียบมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำปีงบประมาณ 2568 และคาดการณ์ปีงบประมาณ 2569 หากลองแยกย่อยรายเดือนในกลุ่มหน่วยงานที่สร้างรายได้หลักสูงสุด 3 อันดับแรก เพื่อให้เห็นเป้าหมายรายเดือนที่ชัดเจนขึ้น ดังนี้

1. ทำเทียบเรือประมงปัตตานี (อันดับ 1 ขององค์กร)

ปี 2568 (รายเดือน): ~271,824,874.33 บาท/เดือน

คาดการณ์ ปี 2569 (รายเดือน): 285,499,451.38 บาท/เดือน

เป็นหน่วยงานหลักที่แบกรับสัดส่วนมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำเกือบครึ่งหนึ่งของตาราง (ประมาณ 44%) เป้าหมายรายเดือนในปี 2569 ต้องต้นยอดให้ได้เฉลี่ยถึง 285.4 ล้านบาทต่อเดือน ซึ่งมีอัตราการเติบโตที่ถูกตั้งไว้สูงกว่าทำอื่นๆ เล็กน้อยที่ 5.03%

2. ทำเทียบเรือประมงภูเก็ต (อันดับ 2)

ปี 2568 (รายเดือน): ~104,038,420.83 บาท/เดือน

คาดการณ์ ปี 2569 (รายเดือน): 109,240,341.88 บาท/เดือน

ท่าเทียบเรือประมงภูเก็ตมีฐานมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำเฉลี่ยต่อเดือนเกิน 100 ล้านบาท โดยในปี 2569 มีเป้าหมายที่ต้องทำให้ได้เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 5.2 ล้านบาทต่อเดือน จากฐานเดิม

3. ท่าเทียบเรือประมงสงขลา (อันดับ 3)

ปี 2568 (รายเดือน): ~87,876,985.83 บาท/เดือน

คาดการณ์ ปี 2569 (รายเดือน): 92,270,835.13 บาท/เดือน

ขยับเป้าหมายรายเดือนขึ้นมาใกล้เคียง 100 ล้านบาท โดยเฉลี่ยแล้วต้องทำยอดเพิ่มขึ้นให้ได้ประมาณ 4.39 ล้านบาทต่อเดือน คิดเป็นอัตราการเติบโตประมาณ 5.00%

การวิเคราะห์ผลการคาดการณ์มูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำ ปีงบประมาณ 2569 (Forecast Revenue Analysis)

ผลการคาดการณ์มูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำเฉลี่ยต่อเดือนของท่าเทียบเรือประมงที่มีรายได้สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ท่าเทียบเรือประมงปัตตานี ท่าเทียบเรือประมงภูเก็ต และท่าเทียบเรือประมงสงขลา แสดงให้เห็นว่าในปีงบประมาณ 2569 ทั้ง 3 ท่า มีแนวโน้มรายได้เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2568 อย่างต่อเนื่อง โดยท่าเทียบเรือประมงปัตตานี มีมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำเฉลี่ยต่อเดือนเพิ่มขึ้นจาก 271.82 ล้านบาท เป็น 285.50 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 13.67 ล้านบาทต่อเดือน (+5.03%) ขณะที่ท่าเทียบเรือประมงภูเก็ต เพิ่มขึ้นจาก 104.04 ล้านบาท เป็น 109.24 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 5.20 ล้านบาทต่อเดือน (+5.00%) และท่าเทียบเรือประมงสงขลาเพิ่มขึ้นจาก 87.88 ล้านบาท เป็น 92.27 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 4.39 ล้านบาทต่อเดือน (+5.00%) ส่งผลให้มูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำเฉลี่ยรวมของทั้ง 3 ท่าเพิ่มขึ้นจาก 463.74 ล้านบาท เป็น 486.01 ล้านบาทต่อเดือน คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 22.27 ล้านบาทต่อเดือน หรือร้อยละ 4.80

เมื่อพิจารณาโครงสร้างมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำ พบว่า ท่าเทียบเรือประมงปัตตานียังคงเป็นแหล่งมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำหลัก คิดเป็นร้อยละ 44 ของรายได้รวมของทั้ง 3 ท่า สะท้อนให้เห็นว่าการเติบโตของมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำในปีงบประมาณ 2569 มีความเชื่อมโยงกับศักยภาพของท่าหลักเป็นสำคัญ ขณะเดียวกัน อัตราการเพิ่มขึ้นของทั้ง 3 ท่าอยู่ในช่วงใกล้เคียงกัน (ประมาณร้อยละ 5) แสดงให้เห็นว่าการคาดการณ์ไม่ได้เกิดจากการเติบโตผิดปกติของท่าใดท่าหนึ่ง แต่เป็นแนวโน้มการขยายตัวในระดับที่สมดุลและสอดคล้องกัน ซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับการใช้เป็นกรอบประมาณการรายได้และการจัดทำแผนงบประมาณขององค์กร

ในเชิงการบริหาร ผลการคาดการณ์ดังกล่าวสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการวางแผนจัดเก็บมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำและการบริหารทรัพยากร โดยควรให้ความสำคัญกับการรักษาศักยภาพของท่าเทียบเรือประมงปัตตานีซึ่งเป็นแหล่งมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำหลักขององค์กร ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเทียบเรือประมงภูเก็ตและสงขลา เพื่อรักษาแนวโน้มการเติบโตตามที่คาดการณ์ไว้ นอกจากนี้ ควรมีการติดตามผลการจัดเก็บมูลค่าการซื้อขายสัตว์น้ำเป็นรายเดือน เปรียบเทียบกับค่าประมาณการ (Forecast vs Actual) เพื่อประเมินความคลาดเคลื่อนของประมาณการ และปรับแผนการดำเนินงานหรือมาตรการด้านการตลาด การให้บริการ และการบริหารพื้นที่ท่าเทียบเรือให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง ซึ่งจะช่วยเพิ่มความแม่นยำของการพยากรณ์และสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายขององค์กรสะพานปลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

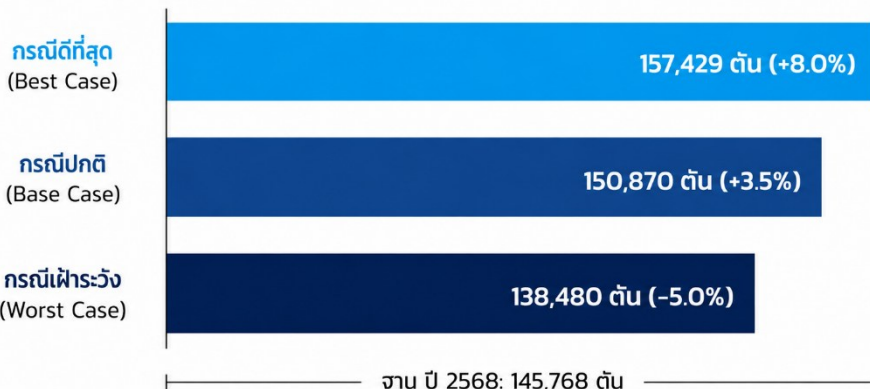
แบบจำลองพยากรณ์ 3 สถานการณ์ (Scenario Forecasts) สำหรับปีงบประมาณ 2569

ที่มาของการประมาณการปริมาณสัตว์น้ำ ปีงบประมาณ 2569

ปริมาณสัตว์น้ำรวม ปีงบประมาณ 2569 จัดทำโดยใช้ แบบจำลองพยากรณ์ 3 สถานการณ์ (Scenario Forecasts) ซึ่งอ้างอิงปริมาณสัตว์น้ำรวมของปีงบประมาณ 2568 จำนวน 145,768 ตัน เป็นปีฐาน (Base Year) และกำหนดสมมติฐานอัตราการเปลี่ยนแปลงของปริมาณสัตว์น้ำตามแนวโน้มข้อมูลสถิติย้อนหลัง ประกอบกับปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการประมาณ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศและฤดูกาล สถานการณ์ทรัพยากรสัตว์น้ำ มาตรการบริหารจัดการประมง ภาวะเศรษฐกิจ และปริมาณการนำสัตว์น้ำเข้าสู่ท่าเทียบเรือขององค์การสะพานปลา

ปริมาณสัตว์น้ำรวม

(Total Volume of Aquatic Animals)



การคำนวณใช้สมการ ดังนี้

ปริมาณสัตว์น้ำคาดการณ์ = ปริมาณสัตว์น้ำปีฐาน $\times$ (1 + อัตราการเปลี่ยนแปลง)

โดยกำหนดสมมติฐาน 3 สถานการณ์ ได้แก่

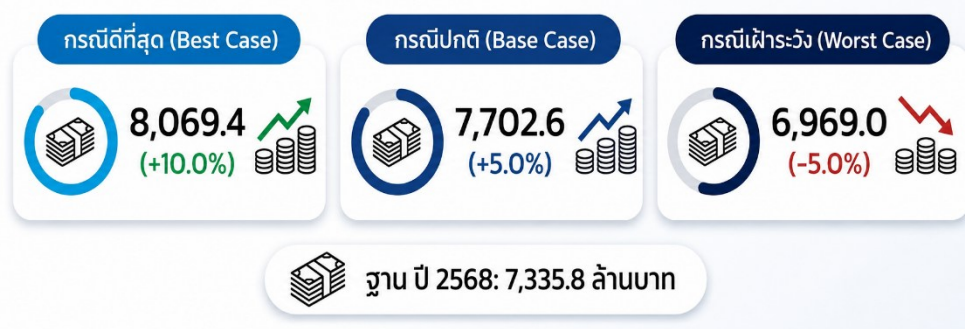
- กรณีดีที่สุด (Best Case) : เพิ่มขึ้น 8.0%
 $= 145,768 \times 1.08 = 157,429$ ตัน
- กรณีปกติ (Base Case) : เพิ่มขึ้น 3.5%
 $= 145,768 \times 1.035 = 150,870$ ตัน
- กรณีเฝ้าระวัง (Worst Case) : ลดลง 5.0%
 $= 145,768 \times 0.95 = 138,480$ ตัน

ทั้งนี้ การกำหนดอัตราการเปลี่ยนแปลง (+8.0%, +3.5% และ -5.0%) เป็นการสร้างกรอบการวิเคราะห์เชิงสถานการณ์ (Scenario Analysis) เพื่อสะท้อนช่วงความเป็นไปได้ของปริมาณสัตว์น้ำในปีงบประมาณ 2569 ภายใต้ปัจจัยเสี่ยงและปัจจัยสนับสนุนที่แตกต่างกัน โดยใช้ปีงบประมาณ 2568 เป็นฐานในการคำนวณ และไม่ได้เป็นการคาดการณ์เพียงค่าเดียว แต่เป็นการประเมินทางเลือกสำหรับการวางแผนและการตัดสินใจเชิงนโยบายขององค์การสะพานปลา

ที่มาของการประมาณการมูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวม ปีงบประมาณ 2569

การประมาณการมูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวม ปีงบประมาณ 2569 จัดทำโดยใช้ แบบจำลองพยากรณ์ 3 สถานการณ์ (Scenario Forecasts) โดยอ้างอิงมูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวม ของปีงบประมาณ 2568 จำนวน 7,335.8 ล้านบาท เป็นปีฐาน (Base Year) และกำหนดสมมติฐานอัตราการเปลี่ยนแปลงจากการวิเคราะห์ แนวโน้มข้อมูลสถิติย้อนหลัง ประกอบกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อมูลค่าการซื้อขาย ได้แก่ ปริมาณสัตว์น้ำที่นำขึ้น ทำราคาสัตว์น้ำเฉลี่ย ภาวะเศรษฐกิจ กำลังซื้อของตลาด ต้นทุนการขนส่ง และสภาพอุปสงค์-อุปทานของตลาดสัตว์น้ำ

มูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวม (ล้านบาท)



การคำนวณใช้สมการ ดังนี้

มูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวมคาดการณ์ = มูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวมปีฐาน $\times$ (1 + อัตราการเปลี่ยนแปลง)

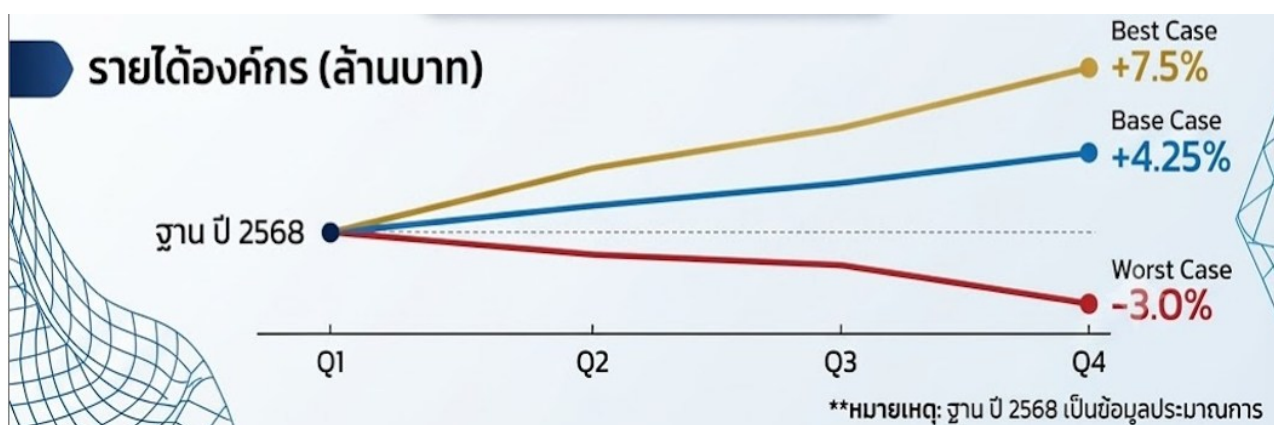
ผลการประมาณการแบ่งเป็น 3 สถานการณ์ ได้แก่

- กรณีดีที่สุด (Best Case) : เพิ่มขึ้น 10.0%
 $= 7,335.8 \times 1.10 = 8,069.4$ ล้านบาท
- กรณีปกติ (Base Case) : เพิ่มขึ้น 5.0%
 $= 7,335.8 \times 1.05 = 7,702.6$ ล้านบาท
- กรณีเฝ้าระวัง (Worst Case) : ลดลง 5.0%
 $= 7,335.8 \times 0.95 = 6,969.0$ ล้านบาท

การกำหนดอัตราการเปลี่ยนแปลง (+10.0%, +5.0% และ -5.0%) เป็นการวิเคราะห์เชิงสถานการณ์ (Scenario Analysis) เพื่อสะท้อนช่วงความเป็นไปได้ของมูลค่าซื้อขายสัตว์น้ำรวมในปีงบประมาณ 2569 ภายใต้ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยงที่แตกต่างกัน โดยใช้ข้อมูลปีงบประมาณ 2568 เป็นปีฐานในการคำนวณ และมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการวางแผน การบริหารความเสี่ยง และการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน ขององค์การสะพานปลา

ที่มาของการประมาณการรายได้องค์กร ปีงบประมาณ 2569

การประมาณการรายได้ขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2569 จัดทำโดยใช้ แบบจำลองพยากรณ์ 3 สถานการณ์ (Scenario Forecasts) โดยอ้างอิง รายได้จริงหรือรายได้ประมาณการของปีงบประมาณ 2568 เป็นปีฐาน (Base Year) และกำหนดสมมติฐานอัตราการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากการวิเคราะห์แนวโน้มข้อมูลย้อนหลัง ประกอบกับผลการคาดการณ์ปริมาณสัตว์น้ำและมูลค่าซื้อขายรวม รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อรายได้ขององค์กร ได้แก่ ปริมาณสัตว์น้ำที่นำขึ้นท่า มูลค่าการซื้อขาย การใช้บริการท่าเทียบเรือ การให้เช่าพื้นที่ การจัดเก็บค่าธรรมเนียม และสถานะเศรษฐกิจโดยรวม



การคำนวณใช้สมการ ดังนี้

$$\text{รายได้คาดการณ์} = \text{รายได้ปีฐาน 2568} \times (1 + \text{อัตราการเปลี่ยนแปลง})$$

โดยกำหนดสมมติฐาน 3 สถานการณ์ ได้แก่

- กรณีที่ดีที่สุด (Best Case) : รายได้เพิ่มขึ้น 7.5%
= รายได้ปีฐาน $\times 1.075$
- กรณีปกติ (Base Case) : รายได้เพิ่มขึ้น 4.25%
= รายได้ปีฐาน $\times 1.0425$
- กรณีเฝ้าระวัง (Worst Case) : รายได้ลดลง 3.0%
= รายได้ปีฐาน $\times 0.97$

การกำหนดอัตราการเปลี่ยนแปลง (+7.5%, +4.25% และ -3.0%) เป็นการวิเคราะห์เชิงสถานการณ์ (Scenario Analysis) เพื่อสะท้อนความเป็นไปได้ของรายได้องค์กรในปีงบประมาณ 2569 ภายใต้ปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยเสี่ยงที่แตกต่างกัน โดยอาศัยข้อมูลปีงบประมาณ 2568 เป็นปีฐาน และเชื่อมโยงกับผลการคาดการณ์ปริมาณสัตว์น้ำและมูลค่าซื้อขายรวม ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลโดยตรงต่อรายได้ขององค์การสะพานปลา ทั้งนี้ การพยากรณ์ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการกำหนดเป้าหมายรายได้ การจัดทำแผนงบประมาณ และการบริหารความเสี่ยงขององค์กรในปีงบประมาณ 2569

การวิเคราะห์แนวโน้มรายได้และตัวชี้วัดสำคัญขององค์การสะพานปลา ปีงบประมาณ 2568–2570



เปรียบเทียบรายได้และคาดการณ์แนวโน้ม

ปีงบประมาณ 2568, 2569 และคาดการณ์ปีงบประมาณ 2570

หน่วย : บาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2568 (1 ต.ค. 2567 – 30 ก.ย. 2568)	ปีงบประมาณ 2569 (1 ต.ค. 2568 – 30 ก.ย. 2569)	คาดการณ์ปีงบประมาณ 2570 (1 ต.ค. 2569 – 30 ก.ย. 2570)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (YoY)	
				2569 เทียบ 2568	2570 เทียบ 2569
 ปริมาณสัตว์น้ำ (ล้านกิโลกรัม)	158.5	165.0	171.4	↑ +4.1%	↑ +3.9%
 มูลค่าสัตว์น้ำ (ล้านบาท)	13,950	14,600	15,200	↑ +4.7%	↑ +4.1%
 ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) เรือ	25,579	26,400	27,300	↑ +3.2%	↑ +3.4%
 ยานพาหนะนำเข้า (เที่ยว) รถ	2,758	2,900	3,050	↑ +5.2%	↑ +5.2%
 ยานพาหนะนำออก (เที่ยว) รถ	92,511	96,000	99,800	↑ +3.8%	↑ +4.0%
 น้ำแข็ง (ซอง)	1,009,779	1,050,000	1,095,000	↑ +4.0%	↑ +4.3%
 น้ำมัน (ลิตร)	1,550,000	1,550,000	1,580,000	↑ +2.0%	↑ +1.9%
รวมทั้งสิ้น (รายได้) (ล้านบาท)	7,335.83	7,702.62	8,070.40	↑ +5.00%	↑ +4.77%

หมายเหตุ : คาดการณ์รายได้ปี 2569 อ้างอิงจากการเติบโตเฉลี่ย 5.00% จากรายได้ปี 2568 | คาดการณ์รายได้ปี 2570 อ้างอิงจากการเติบโตเฉลี่ย 4.77% จากคาดการณ์รายได้ปี 2569

จากภาพข้อมูลเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2568 ปีงบประมาณ 2569 และการคาดการณ์ปีงบประมาณ 2570 พบว่าตัวชี้วัดหลักขององค์การสะพานปลามีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องในทุกมิติ สะท้อนถึงศักยภาพในการบริหารจัดการ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านประมง และการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการให้บริการที่สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคการประมงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การประมาณการดังกล่าวตั้งอยู่บนสมมติฐานว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาค สถานการณ์การประมง และนโยบายภาครัฐยังคงดำเนินไปในทิศทางที่เอื้อต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมประมง

เมื่อพิจารณาปริมาณสัตว์น้ำที่ผ่านการใช้บริการขององค์การสะพานปลา พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 158.5 ล้านกิโลกรัม ในปีงบประมาณ 2568 เป็น 165.0 ล้านกิโลกรัม ในปีงบประมาณ 2569 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 171.4 ล้านกิโลกรัม ในปีงบประมาณ 2570 หรือเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แนวโน้มดังกล่าวสะท้อนถึงการฟื้นตัวของภาคการผลิตสัตว์น้ำ การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งและกระจายสินค้า รวมถึงความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการในการใช้บริการขององค์การสะพานปลา ในด้านมูลค่าสัตว์น้ำ พบว่าการขยายตัวจาก 13,950 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2568 เป็น 14,600 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 15,200 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2570 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณสัตว์น้ำและการปรับตัวของราคาสินค้าประมงในตลาด สะท้อนถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมประมง

สำหรับตัวชี้วัดด้านการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าจำนวนเที่ยวเรือนำเข้าสัตว์น้ำเพิ่มขึ้นจาก 25,579 เที่ยว เป็น 26,400 เที่ยว และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 27,300 เที่ยว ขณะที่จำนวนรถขนส่งสัตว์น้ำขาเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 2,758 เที่ยว เป็น 2,900 เที่ยว และ 3,050 เที่ยว ตามลำดับ ส่วนจำนวนรถขนส่งขาออกเพิ่มจาก 92,511 เที่ยว เป็น 96,000 เที่ยว และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 99,800 เที่ยว ในปีงบประมาณ 2570 แนวโน้มดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าประมง ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการค้าและการตลาดสัตว์น้ำของประเทศ

นอกจากนี้ ปริมาณการใช้ทรัพยากรสนับสนุนการให้บริการ ได้แก่ น้ำแข็งและน้ำมัน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณน้ำแข็งเพิ่มจาก 1,009,779 ซอง เป็น 1,050,000 ซอง และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 1,095,000 ซอง ขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันคาดว่าจะเพิ่มจาก 1,550,000 ลิตร ในปีงบประมาณ 2569 เป็น 1,580,000 ลิตร ในปีงบประมาณ 2570 แม้อัตราการเติบโตจะอยู่ในระดับไม่สูงมาก แต่สะท้อนถึงการขยายตัวของกิจกรรมการขนส่งและการให้บริการที่มีความต่อเนื่อง โดยยังสามารถควบคุมการใช้ทรัพยากรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

เมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานด้านรายได้รวม พบว่ารายได้ขององค์การสะพานปลา มีแนวโน้มเติบโตอย่างมั่นคง จาก 7,335.83 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2568 เพิ่มขึ้นเป็น 7,702.62 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2569 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.00 และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 8,070.40 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2570 หรือขยายตัวร้อยละ 4.77 ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตที่สอดคล้องกับแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของตัวชี้วัดหลักทั้งหมด และสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารรายได้ขององค์การสะพานปลา ตลอดจนความสามารถในการรักษาความต่อเนื่องของการเติบโตภายใต้สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลง

โดยสรุป ผลการคาดการณ์ชี้ให้เห็นว่าองค์การสะพานปลา มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งด้านปริมาณการให้บริการ มูลค่าทางเศรษฐกิจ และรายได้ขององค์กร ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาระบบบริหารจัดการ การเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านประมง และการยกระดับคุณภาพการให้บริการ อย่างไรก็ตาม การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวยังขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกที่สำคัญ ได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจโลก สภาพภูมิอากาศ ทรัพยากรสัตว์น้ำ นโยบายด้านการประมง และต้นทุนด้านพลังงาน ดังนั้น องค์การสะพานปลาควรมีการติดตามตัวชี้วัดอย่างต่อเนื่อง พร้อมทบทวนประมาณการเป็นระยะ เพื่อให้การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์และการบริหารทรัพยากรมีความแม่นยำ สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรในระยะยาว

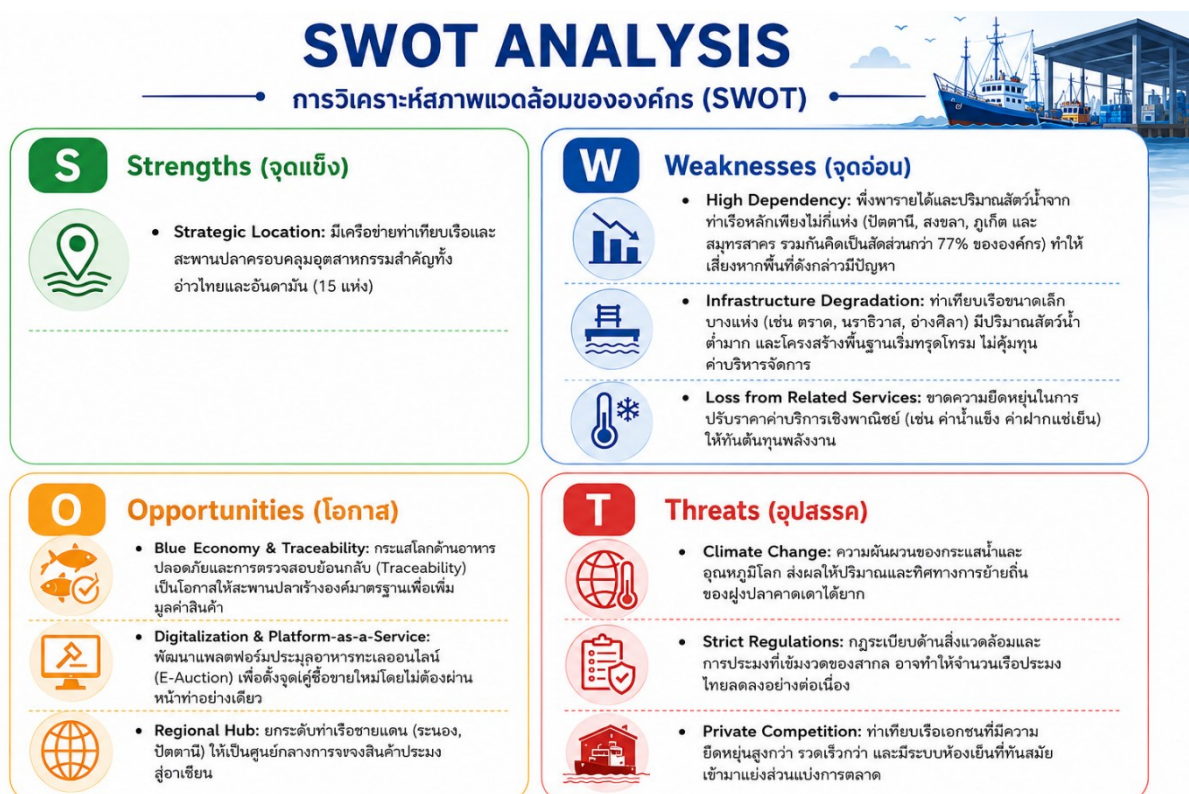
การประเมินสถานการณ์สินค้าประมงและจุดยุทธศาสตร์

จุดยุทธศาสตร์สัตว์น้ำ: ข้อมูลเชิงลึกถึงระดับความโดดเด่นของสินค้าเฉพาะพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานการส่งออก



ภาพประกอบ จุดยุทธศาสตร์การประมงและชนิดสัตว์น้ำหลัก แสดงการเปรียบเทียบปริมาณทรัพยากรสัตว์น้ำที่ขึ้นท่าขององค์การสะพานปลา จำแนกตามพื้นที่และชนิดสัตว์น้ำสำคัญ พบว่าพื้นที่ปัตตานีมีปริมาณสูงที่สุด 55.71 ล้านกิโลกรัม รองลงมา ได้แก่ สงขลา ภูเก็ต สมุทรสาคร และระนอง สะท้อนศักยภาพของแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมประมงและการค้าสัตว์น้ำ ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญสำหรับการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการและการพัฒนาอุตสาหกรรมด้านการประมงในอนาคต

SWOT ANALYSIS ประจำปีงบประมาณ 2569



- Strategic Location: มีเครือข่ายท่าเทียบเรือและสะพานปลาครอบคลุมจุดยุทธศาสตร์สำคัญทั้งอ่าวไทยและอันดามัน (15 แห่ง)

Weaknesses (จุดอ่อน)

- High Dependency: พึ่งพารายได้และปริมาณสัตว์น้ำจากท่าเรือหลักเพียงไม่กี่แห่ง (ปัตตานี, สงขลา, ภูเก็ต และสมุทรสาคร รวมกันคิดเป็นสัดส่วนกว่า 77% ขององค์กร) ทำให้เสี่ยงหากพื้นที่ดังกล่าวมีปัญหา
- Infrastructure Degradation: ท่าเทียบเรือขนาดเล็กบางแห่ง (เช่น ตราด, นราธิวาส, อ่างศิลา) มีปริมาณสัตว์น้ำต่ำมาก และโครงสร้างพื้นฐานเริ่มทรุดโทรม ไม่คุ้มทุนค่าบริหารจัดการ
- Loss from Related Services: ขาดความยืดหยุ่นในการปรับราคาค่าบริการเชิงพาณิชย์ (เช่น ค่าน้ำแข็ง ค่าฝากแช่เย็น) ให้ทันต้นทุนพลังงาน

Opportunities (โอกาส)

- Blue Economy & Traceability: กระแสโลกด้านอาหารปลอดภัยและการตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) เป็นโอกาสให้สะพานปลารับรองมาตรฐานเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า
- Digitalization & Platform-as-a-Service: พัฒนาแพลตฟอร์มประมูลอาหารทะเลออนไลน์ (E-Auction) เพื่อดึงดูดผู้ซื้อรายใหม่โดยไม่ต้องผ่านหน้าท่าอย่างเดียว
- Regional Hub: ยกกระดับท่าเรือชายแดน (ระนอง, ปัตตานี) ให้เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าประมงสู่อาเซียน

Threats (อุปสรรค)

- Climate Change: ความผันผวนของกระแสน้ำและอุณหภูมิโลก ส่งผลให้ปริมาณและทิศทางการย้ายถิ่นของฝูงปลาคาดเดาได้ยาก
- Strict Regulations: กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมและการประมงที่เข้มงวดของสากล อาจทำให้จำนวนเรือประมงไทยลดลงอย่างต่อเนื่อง
- Private Competition: ท่าเทียบเรือเอกชนที่มีความยืดหยุ่นสูงกว่า รวดเร็วกว่า และมีระบบห้องเย็นที่ทันสมัยเข้ามาแย่งส่วนแบ่งการตลาด

ภาคผนวก คณะผู้จัดทำ



นางสาวนิโรบล ตั้งเพ็ชร

หัวหน้าสำนักงานวิจัยและพัฒนา

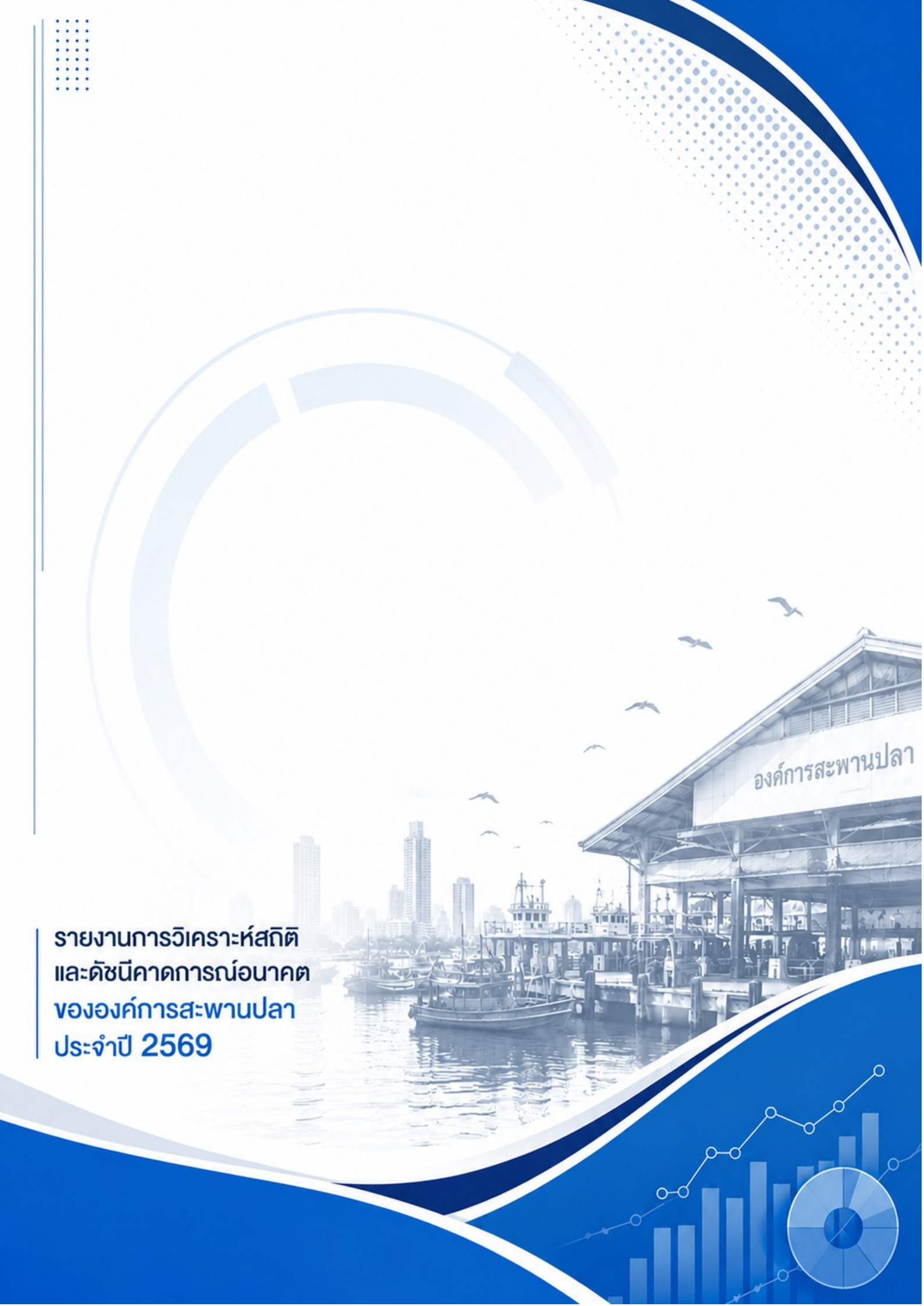


นางสาวสุริรา แดงวิสุทธิ์

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๒

สำนักงานวิจัยและพัฒนา
ฝ่ายส่งเสริมและโครงการพิเศษ
องค์การสะพานปลา

รายงานการวิเคราะห์สถิติ
และดัชนีคาดการณ์อนาคต
ขององค์การสะพานปลา
ประจำปี 2569



องค์การสะพานปลา

