

ช่องแคบ MALACCA

นิเวศภูมิเศรษฐศาสตร์แห่งเอเชียกับโจทย์ยุทธศาสตร์การค้าไทย



ISSN 2408-2465



9 772408 246502

สถิตใจไทยมีรัตน

น้อมอาลัยขัตติยนารีผู้ทรงเป็นดังแสงเพชรแห่งแผ่นดิน

น้อมรำลึกในพระกรุณาธิคุณ

สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา
เจ้าฟ้าราชชนนีผู้เปี่ยมด้วยพระเมตตาและพระปรีชาสามารถอันล้นพ้น พระกรุณาธิคุณที่ทรงอุทิศ
เพื่อความยุติธรรมและความเสมอภาคของปวงชน จะยังคงสถิตเป็นมรดกทางคุณธรรม
และเป็นดังประกายแสงแห่งเพชรที่ส่องสว่างนำทางในดวงใจของคนไทยตราบนานัปการ

หากกล่าวถึง "ช่องแคบมะละกา" ภาพจำมักเป็นเพียงเส้นทางเดินเรือที่คลาคล่ำ ทว่าวันนี้ได้ยกระดับ
สู่ "นิเวศภูมิเศรษฐกิจศาสตร์" ที่เชื่อมโยงทั้งการค้า พลังงาน และโครงข่ายข้อมูลใต้น้ำเข้าด้วยกัน สะท้อนถึง
โลกยุคใหม่ที่มีมิติเศรษฐกิจและนวัตกรรมต้องขับเคลื่อนไปพร้อมกัน ซึ่งวารสารฉบับนี้พร้อมพาทุกท่าน
ไปอ่านเทรนด์อนาคตที่น่าสนใจผ่านบทความ "สร้างมูลค่าพิชไร้ เพิ่มโอกาสไทยด้วยพลาสติกชีวภาพ"
พลิกโฉมเกษตรไทยสู่อุตสาหกรรมสีเขียว และ "Autonomous Vehicles ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ
เปลี่ยนโลก" เจาะลึกเทคโนโลยีไร้คนขับที่จะปฏิวัติโครงสร้างเศรษฐกิจโลก

ในวันที่ภูมิเศรษฐกิจโลกหมุนไวเกินคาดเดา "การปรับตัว" จึงเป็นอาวุธที่จะพาเราไปข้างหน้า
ข้อมูลจึงเปรียบเสมือนเข็มทิศชี้ทิศทางแนวโน้มอนาคต และเจาะลึกเนื้อหาสำคัญเพื่อติดตาม เปิดมุมมองใหม่
และก้าวทันเกมเศรษฐกิจยุคนี้ไปด้วยกัน

กองบรรณาธิการวารสาร สนค.

CONTENTS

04 NEXT MOVE

ช่องแคบมะละกา นิเวศภูมิศาสตร์แห่งเอเชีย
กับปัจจัยยุทธศาสตร์การค้าไทย

06 ALL ROUND

สร้างมูลค่าพิชไร้ เพิ่มโอกาสไทยด้วยพลาสติกชีวภาพ

08 NEXT MOVE

Autonomous Vehicles
ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเปลี่ยนโลก

10 ECONOMIC INDICATORS

ภาพรวมดัชนีเศรษฐกิจการค้า เดือนพฤษภาคม 2569

11 INTERNATIONAL TRADE FOCUS

ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทย เดือนพฤษภาคม 2569

12 TRADE ALERT

เดือนมิถุนายน 2569



GETTING AROUND
WITH TPSO
ฉบับที่ 179



ผอ. สนค. เป็นผู้แทนร่วมเข้าเฝ้าฯ รับเสด็จ
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
และ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี

วันที่ 18 มิถุนายน 2569 เวลา 10.00 น. นายวุฒิไกร ลีวีระพันธุ์
ปลัดกระทรวงพาณิชย์ มอบหมาย นายณันทพงษ์ จิระเลิศพงษ์ ผู้อำนวยการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า เป็นผู้แทนร่วมเข้าเฝ้าฯ รับเสด็จ
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี
ในการเสด็จพระราชดำเนินในพระราชพิธีทรงบำเพ็ญพระราชกุศลสัตตมวาร
(7 วัน) พระศพสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี
กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา ณ พระที่นั่งพิมานรัตยา
ในพระบรมมหาราชวัง



สถิตในใจไทยนิรันดร์
สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าพัชรกิติยาภา นเรนทิราเทพยวดี
กรมหลวงราชสาริณีสิริพัชร มหาวัชรราชธิดา
น้อมสำนึกในพระกรุณาธิคุณเป็นล้นพ้น

ข้าพระพุทธเจ้า คณะผู้บริหาร ข้าราชการ พนักงานราชการ และลูกจ้าง

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

ช่องแคบมะละกา

นิเวศภูมิเศรษฐกิจศาสตร์แห่งเอเชีย กับโจทย์ยุทธศาสตร์การค้าไทย

เมื่อกล่าวถึง “ช่องแคบมะละกา” ภาพจำของคนส่วนใหญ่มักเป็นเส้นทางเดินเรือที่คับคั่งที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน อย่างไรก็ตาม ในบริบทเศรษฐกิจโลกปัจจุบัน ช่องแคบมะละกาไม่ได้เป็นเพียงทางผ่านของสินค้าอีกต่อไป หากแต่กำลังกลายเป็น “นิเวศภูมิเศรษฐกิจศาสตร์” ที่เชื่อมโยงการค้า พลังงาน อุตสาหกรรม เทคโนโลยีดิจิทัล และการแข่งขันเชิงยุทธศาสตร์ของมหาอำนาจเข้าไว้ด้วยกันอย่างซับซ้อน

มากกว่า Maritime Chokepoint สู่ Economic, Energy และ Digital Chokepoint

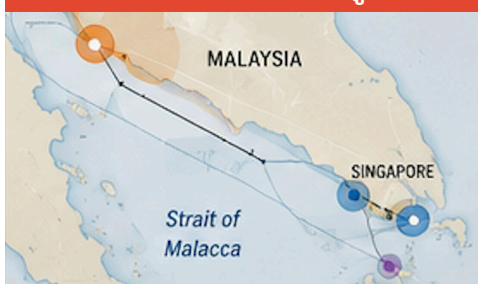
ความสำคัญของช่องแคบมะละกาจึงไม่อาจมองเพียงจำนวนเรือที่แล่นผ่าน หรือ ระยะทางที่ช่วยร่นเวลาการขนส่งเท่านั้น แต่ต้องมองให้ลึกถึงบทบาทของพื้นที่แห่งนี้ ในฐานะโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของเอเชีย ทั้งในมิติ “บนผิวน้ำ” ที่รองรับการไหลเวียนของสินค้าและพลังงาน และมิติ “ใต้น้ำ” ที่รองรับการไหลเวียนของข้อมูลผ่านสายเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศ กล่าวได้ว่า ช่องแคบมะละกาในวันนี้ไม่ได้เป็นเพียง Maritime Chokepoint แต่เป็น Economic, Energy และ Digital Chokepoint ในเวลาเดียวกัน

ตัวเลขที่สะท้อนความสำคัญ

ในเชิงกายภาพ ช่องแคบมะละกาทอดตัวยาวกว่า 900 กิโลเมตร พาดผ่าน 3 ประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย แม้มีจุดที่แคบที่สุดเพียง 2.7 กิโลเมตร แต่กลับรองรับเรือสินค้ากว่า 102,500 ลำต่อปี หรือกว่า 30% ของปริมาณการค้าโลก โดยมีมูลค่าการค้าไหลเวียนสูงถึง 3.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ขณะเดียวกัน ในครั้งแรกของปี 2568 มีน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขนส่งผ่านช่องแคบนี้สูงถึง 23.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือเกือบ 29% ของการขนส่งน้ำมันทางทะเลทั่วโลก ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนว่า ช่องแคบมะละกาเป็นเส้นเลือดใหญ่ด้านการค้าและพลังงานของเอเชียอย่างแท้จริง

ยิ่งไปกว่านั้น พื้นที่สองชายฝั่งของช่องแคบมะละกาได้ยกระดับจากจุดผ่านทางการค้าไปสู่ฐานการผลิตและศูนย์กลางอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่เชื่อมโยงกันอย่างหนาแน่น

สายพานการผลิตระดับภูมิภาค



รัฐป็นัง และเมืองคูลิมของมาเลเซีย

เป็นฐานการผลิตและทดสอบเซมิคอนดักเตอร์ และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูง

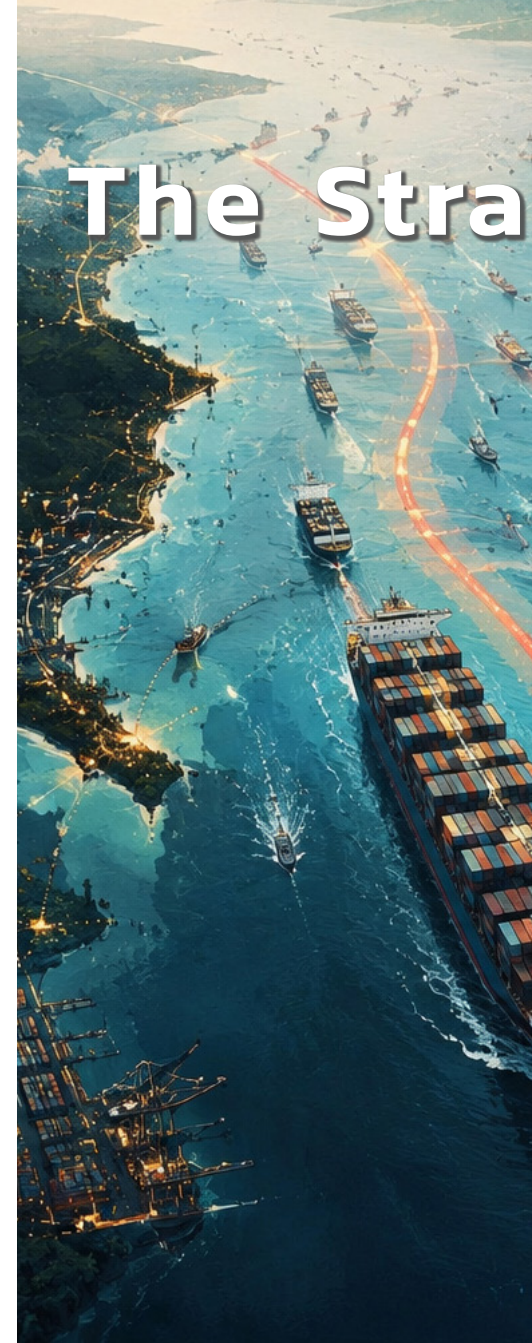
พื้นที่ยะโฮร์ - สิงคโปร์

กำลังพัฒนาไปสู่ศูนย์กลาง Data Center และการผลิตอัจฉริยะ

บาตัม บินตัน และการิมนของอินโดนีเซีย

เขตการค้าเสรีที่รองรับอุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วนและการรับช่วงผลิต

The Stra



ในอีกมิติหนึ่ง ช่องแคบมะละกายังมีบทบาทสำคัญในฐานะ Digital Chokepoint ภายใต้อิทธิพลของช่องแคบแห่งนี้มีระบบสายเคเบิลใต้น้ำระหว่างประเทศรวมกว่า 18 สาย และยังเชื่อมโยงกับระบบสายเคเบิลจากทวีปอื่น ๆ อีกไม่น้อยกว่า 50 สาย ทำหน้าที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจดิจิทัลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป ออสเตรเลีย ทวีปอเมริกา และแอฟริกา ในยุคที่ข้อมูลกลายเป็นทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าน้ำมันหรือสินค้า อุตสาหกรรม ความเสี่ยงต่อสายเคเบิลใต้น้ำ จึงไม่ใช่เพียงประเด็นด้านเทคนิค แต่เป็น ความเสี่ยงต่อธุรกรรมดิจิทัลระบบคลาวด์ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และบริการทางการเงินของทั้งภูมิภาค

it of Malacca

Asia's Geoeconomic Lifeline



Connecting
Oceans

Indian Ocean ↔ Pacific Ocean



Powering
Economies

Global Energy Artery



Connecting
Digital Asia

Carrying the World's Data

กล่าวอีกนัยหนึ่ง หากช่องแคบมะละกาในอดีต คือ เส้นทางของเรือ น้ำมัน และสินค้า ช่องแคบมะละกาในโลกยุคใหม่ คือ เส้นทางของข้อมูลด้วยเช่นกัน การหยุดชะงักของพื้นที่แห่งนี้จึงอาจไม่ได้หมายถึงเพียงเรือสินค้าล่าช้า แต่ยังเป็นการสะดุดของการไหลเวียนข้อมูล ธุรกิจออนไลน์ และบริการดิจิทัลที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของเศรษฐกิจสมัยใหม่

อย่างไรก็ตาม ช่องแคบมะละกายังเผชิญข้อจำกัดและความเสี่ยงหลายด้าน ทั้งความแออัดของเส้นทาง ความตื้นแคบในบางช่วง ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล ปัญหาโจรสลัดหมอกควันจากไฟป่า และข้อจำกัดในการรองรับเรือบรรทุกขนาดใหญ่พิเศษ หากเกิดสถานการณ์ที่ทำให้การเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาหยุดชะงัก เรือสินค้าจำนวนมากอาจต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านช่องแคบซุนดา ช่องแคบลอมบอก และช่องแคบมาเก๊าซาร์ ซึ่งมีข้อจำกัดด้านภูมิศาสตร์ ระยะทาง และต้นทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ประเด็นนี้ชี้ให้เห็นว่า ในโลกการค้าใหม่ ความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ไม่ได้อยู่ที่การมีเส้นทางที่สั้นที่สุดเพียงอย่างเดียว แต่อยู่ที่ความสามารถในการบริหารความเสี่ยงของเส้นทาง การมีทางเลือกที่เพียงพอ และการสร้างความยืดหยุ่นให้กับห่วงโซ่อุปทาน ช่องแคบมะละกาจึงเป็นกรณีศึกษาสำคัญว่า ระบบการค้าโลกที่ดูเหมือนเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพอาจมีจุดเปราะบางเชิงโครงสร้างที่หากเกิดการหยุดชะงักเพียงจุดเดียว ก็สามารถสร้างแรงกระเพื่อมต่อเศรษฐกิจโลกได้ในวงกว้าง

สำหรับประเทศไทย บทเรียนจากช่องแคบมะละกาจึงไม่ควรถูกตีความเพียงว่า ไทยควรมีเส้นทางคมนาคมทางเลือกเพื่อหลีกเลี่ยง chokepoint แห่งนี้เท่านั้น หากแต่ควรมองให้ลึกกว่านั้นว่า ไทยจะวางตำแหน่งของตนเองอย่างไรในระบบนิเวศเศรษฐกิจรอบช่องแคบมะละกา ซึ่งกำลังเป็นพื้นที่เชื่อมโยงการผลิต อุตสาหกรรมอนาคต โลจิสติกส์ พลังงาน และเศรษฐกิจดิจิทัลของเอเชียเข้าด้วยกัน

โจทย์สำคัญของไทยจึงไม่ใช่เพียงการหาทางผ่านใหม่ แต่เป็นการสร้างบทบาทใหม่ให้เศรษฐกิจไทยสามารถเชื่อมต่อกับห่วงโซ่มูลค่ารอบช่องแคบมะละกาได้อย่างมียุทธศาสตร์ โดยเฉพาะการผลักดันภาคการผลิตไทยและ MSMEs ให้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมแห่งอนาคต ไม่ว่าจะเป็นอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนยานยนต์อัจฉริยะอาหารแปรรูปคุณภาพสูง โลจิสติกส์ดิจิทัล บริการสนับสนุนการค้า และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ Data Center และเศรษฐกิจดิจิทัล

ด้วยเหตุนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการกำหนดทิศทางนโยบายการค้าในระยะต่อไป ข้อมูลด้านเส้นทางขนส่ง ต้นทุนโลจิสติกส์ การเคลื่อนย้ายฐานการผลิต ความเสี่ยงภูมิรัฐศาสตร์ ความหนาแน่นของท่าเรือ และความต้องการของตลาดปลายทาง ควรถูกนำมาใช้เป็นเข็มทิศเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อช่วยให้ภาครัฐและภาคเอกชนประเมินโอกาสและความเสี่ยงได้แม่นยำขึ้น

ท้ายที่สุด ช่องแคบมะละกาจึงไม่ใช่เพียงเส้นทางเดินเรือของเอเชีย แต่เป็นภาพสะท้อนของเศรษฐกิจโลกยุคใหม่ ที่การค้า พลังงาน อุตสาหกรรม และข้อมูลเชื่อมโยงกันอย่างแนบแน่น ในโลกที่การแข่งขันไม่ได้วัดเพียงว่าใครมีต้นทุนต่ำกว่า หรือใครอยู่ใกล้เส้นทางการค้ามากกว่า หากแต่วัดกันที่ความสามารถในการเชื่อมโยงสร้างมูลค่าเพิ่ม และบริหารความเสี่ยงได้ดีกว่า ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องอ่านภูมิเศรษฐศาสตร์ของช่องแคบมะละกาให้ออก และแปลงความเข้าใจนั้นให้เป็นยุทธศาสตร์การค้าที่จับต้องได้ เพื่อให้การค้าไทยเติบโตได้อย่างยืดหยุ่น และยั่งยืน ท่ามกลางระเบียบโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว



วิทพงศ์ เล้ารัตนอารีย์

สร้างมูลค่าพืชไร่

เพิ่มโอกาสไทยด้วยพลาสติกชีวภาพ



ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ปัญหาขยะพลาสติกจำนวนมหาศาลซึ่งผลิตจากเชื้อเพลิงฟอสซิล (น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และถ่านหิน) เริ่มกลายเป็นภาวะวิกฤตด้านสิ่งแวดล้อม และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่เริ่มขึ้นช่วงต้นปี 2569 ทำให้เกิดการหยุดชะงักของอุปทานน้ำมันครั้งใหญ่ ส่งผลให้ทั่วโลกหันมาให้ความสนใจวัตถุดิบทางเลือกในการผลิตสินค้าต่าง ๆ มากขึ้น ซึ่งรวมถึงเม็ดพลาสติก โดยเมื่อราคาน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติปรับตัวสูงขึ้น ย่อมส่งผลโดยตรงต่อราคาแนฟทา (Naphtha) ซึ่งเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตเม็ดพลาสติกจากแหล่งฟอสซิล ทำให้ราคาพลาสติกทั่วไปเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 30-70 ขณะที่ราคาพลาสติกชีวภาพ (Bioplastics) ค่อนข้างคงที่ จึงทำให้พลาสติกชีวภาพเริ่มได้รับความสนใจเพิ่มมากขึ้น

พลาสติกชีวภาพ

แบ่งเป็น 2 ประเภทหลักได้แก่

01



พลาสติกที่สลายตัวได้ทางชีวภาพ
Certified Compostable Bioplastic
 ย่อยสลายได้ในธรรมชาติ

02



พลาสติกชีวฐาน
Bio-based Plastic
 ใช้ทดแทนพลาสติกทั่วไปได้อย่างสมบูรณ์

ลักษณะสำคัญของพลาสติกชีวภาพ

คือ เป็นวัตถุดิบจากธรรมชาติที่ปลูกหรือผลิตใหม่ได้ อาทิ อ้อย ข้าวโพด ปาล์มน้ำมัน และมันสำปะหลัง ซึ่งต่างกับพลาสติกทั่วไปที่ผลิตจากวัตถุดิบเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ใช้แล้วหมดไป

ดังนั้น ประเด็นนี้จึงน่าสนใจสำหรับประเทศไทยที่มีความได้เปรียบในการผลิตพลาสติกชีวภาพ เนื่องจากไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกวัตถุดิบทางการเกษตรรายสำคัญของโลก



อ้อย



ข้าวโพด



ปาล์มน้ำมัน



มันสำปะหลัง



ตัวอย่างวัตถุดิบทางการเกษตรสำคัญของไทย ได้แก่ “มันสำปะหลัง” ในปี 2567 ไทยผลิตมันสำปะหลังได้เป็นอันดับที่ 3 ของโลก รองจากไนจีเรีย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก² และครองอันดับ 1 ผู้ส่งออกมันสำปะหลังของโลกมาอย่างต่อเนื่อง สำหรับในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา พบว่า ในปี 2566 ไทยส่งออกมันสำปะหลังได้ 8.69 ล้านตัน มูลค่า 127,728.49 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 14,704 บาท/ตัน ปี 2567 ส่งออก 6.52 ล้านตัน มูลค่า 110,741.25 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าเฉลี่ย 16,974 บาท/ตัน และปี 2568 ส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 8.25 ล้านตัน แต่มูลค่าลดลง

อยู่ที่ 95,032.74 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าเฉลี่ย 11,515 บาท/ตัน โดยในช่วง 3 ปี (2566-2568) พบว่า มูลค่าการส่งออกต่อตันของมันสำปะหลังมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ลดลงอยู่ที่ร้อยละ -11.5 สะท้อนให้เห็นว่าสินค้ามันสำปะหลังของไทยยังคงเป็นสินค้าขึ้นต้น และยังไม่มีการเพิ่มมูลค่าอย่างเต็มที่

เมื่อพิจารณาด้านราคาสินค้ามันสำปะหลัง จะเห็นช่องว่างของมูลค่าที่ชัดเจน โดยพบว่า ในปี 2568 หัวมันสดมีราคาเฉลี่ยเพียง 1.71 บาท/กิโลกรัม และแป้งมันดิบมีราคาส่งออกอยู่ที่ 14.41 บาท/กิโลกรัม³ ขณะที่งานวิจัย Development

of Bioplastics from Cassava toward the Sustainability of Cassava Value Chain in Thailand ระบุว่า การแปรรูปมันสำปะหลังเป็นพลาสติกชีวภาพจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ถึง 14.8-22 เท่า เมื่อเทียบกับมันสำปะหลังดิบ โดย Bioplastic PLA/TPS blend ซึ่งเป็นพลาสติกชีวภาพที่ใช้มันสำปะหลังเป็นวัตถุดิบหลัก⁴ มีราคาอยู่ที่ 2.23-2.50 ดอลลาร์สหรัฐ/กิโลกรัม (ประมาณ 80-90 บาท/กิโลกรัม) ดังนั้น การแปรรูปมันสำปะหลังเป็นพลาสติกชีวภาพ จึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรไทย



แม้ปัจจุบันพลาสติกชีวภาพทั่วโลกจะมีสัดส่วนการผลิตเพียงประมาณร้อยละ 0.5 ของการผลิตพลาสติกทั้งหมด ที่มีราว 431 ล้านตันต่อปี⁵ แต่ตลาดพลาสติกชีวภาพกำลังเติบโตอย่างรวดเร็วจากความต้องการที่เพิ่มขึ้น ด้วยกระแสการให้ความสำคัญกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม และแนวโน้มการใช้มาตรการการค้าด้านสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ European Bioplastics ซึ่งเป็นตัวแทนกลุ่มผู้ค้าสำหรับอุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพในยุโรป คาดว่า กำลังการผลิตพลาสติกชีวภาพทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นจาก 2.31 ล้านตันในปี 2568 เป็น 4.69 ล้านตันในปี 2573 หรือเพิ่มขึ้นราว 2 เท่าภายในระยะเวลา 5 ปี⁶ คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี (CAGR) ประมาณร้อยละ 15

ในส่วนของประเทศไทย นายชานนทร์ พันธุสินธุ นายกสมาคมอุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพไทยเปิดเผยว่า กำลังการผลิตพลาสติกชีวภาพของไทยในอนาคต มีโอกาสที่จะเติบโตเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากจีน โดยปัจจุบัน ไทยมีกำลังการผลิตอยู่ที่ประมาณ 150,000 – 170,000 ตัน/ปี และหากรวมโครงการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทเอกชนที่เข้ามาลงทุนในไทยอย่างต่อเนื่อง เช่น การร่วมทุนของ บริษัท PTTGC กับ NatureWorks ของสหรัฐอเมริกา ที่มีเป้าหมายการผลิตพลาสติกชีวภาพ

จากอ้อยประมาณ 75,000 ตัน/ปี และการร่วมทุนของบริษัท Braskem ผู้นำด้านพลาสติกชีวภาพระดับโลกจากบราซิล กับ SCG Chemicals ที่มีเป้าหมายกำลังการผลิต 200,000 ตัน/ปี คาดว่าภายในปี 2571 ไทยจะมีกำลังการผลิตพลาสติกชีวภาพรวมกันประมาณ 400,000 ตัน/ปี

นอกจากนี้ นายกสมาคมอุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพไทยยังได้เสนอแนวคิดในการส่งเสริมการผลิตและการใช้พลาสติกชีวภาพในประเทศไทยให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อช่วยยกระดับรายได้แก่เกษตรกรไทย โดยเสนอให้ประเทศไทยกำหนดมาตรฐานสัดส่วนขั้นต่ำในการใช้พลาสติกชีวฐาน (Bio-based Bioplastic) ในเชิงสมัครใจ (Voluntary Standard) เป็นแนวปฏิบัติภายในประเทศ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาและการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เหมาะสมกับพลาสติกที่ย่อยสลายได้ทางชีวภาพ (Certified Compostable Bioplastic) มากขึ้น อาทิ ฟิล์มคลุมดิน แก้วพลาสติก และแคปซูลกาแฟ เพื่อเพิ่มการใช้วัตถุดิบทางการเกษตรภายในประเทศ และส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพของไทยอย่างยั่งยืน

ที่ผ่านมา กระทรวงพาณิชย์ได้ให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุด รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ (นางศุภจี สุธรรมพันธุ์) และ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม (นายวรารุณ ศิลปอาชา) ได้หารือร่วมกันในการหาแนวทางเดินหน้าผลักดันการใช้วัสดุการเกษตรเพื่อรับมือกับสถานการณ์สงครามในตะวันออกกลาง ที่ส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทานหลายสินค้ารวมถึงเม็ดพลาสติก ทั้งนี้ หากไทยสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมพลาสติกชีวภาพได้ครบวงจร ตั้งแต่วัตถุดิบต้นน้ำจนถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำ สร้างความตระหนักรู้และเพิ่มอุปสงค์ภายในประเทศ จะไม่เพียงช่วยเพิ่มมูลค่าให้สินค้าเกษตรไทยและลดการพึ่งพาการส่งออกวัตถุดิบขั้นต้นเท่านั้น แต่ยังเป็นโอกาสสำคัญในการยกระดับสินค้าเกษตรไทยไปสู่อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง สร้างความมั่นคงทางรายได้ให้แก่เกษตรกร และเดินหน้าสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป

⁵ นพทา (Naphtha) เป็นวัตถุดิบในการผลิตเม็ดพลาสติกที่ได้มาจากกระบวนการกลั่นน้ำมันดิบ

⁶ FAO Stat, Top 10 Country Production of Cassava, fresh, https://www.fao.org/faostat/en/#rankings/countries_by_commodity

⁷ คิดค่า.com, แดชบอร์ดสินค้าเกษตรมันสำปะหลัง, https://xn--42ca1c5gh2k.com/data/?tab=dashboard&_cat=cassava&_iframe_ids=14648

⁸ Bioplastic PLA/TPS blend คือ พลาสติกชีวภาพที่เกิดจากการผสมระหว่างพลาสติกชีวภาพที่สกัดมาจากพืช (Polylactic Acid: PLA) และเทอร์โมพลาสติกสตาρχ (Thermoplastic Starch: TPS) ที่มาจากมันสำปะหลัง

⁹ UKHI, Bioplastics Market report 2025-2030, <https://ukhi.com/bioplastics-market-report-2025-2030/>

¹⁰ European Bioplastics, BIOPLASTICS MARKET DEVELOPMENT UPDATE 2025, <https://www.european-bioplastics.org/market/>



Tangtem

Autonomous Vehicles

ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเปลี่ยนโลก

ปัจจุบันเทคโนโลยีสมัยใหม่ได้เข้ามามีบทบาทต่อทุกภาคส่วน รวมถึงการยกระดับและเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าและบริการ ยานยนต์เป็นตัวอย่างสินค้าสำคัญที่นำเทคโนโลยีอัตโนมัติและปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาประยุกต์ใช้กับระบบควบคุมยานพาหนะและการให้บริการ ทำให้เกิดการพัฒนายานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Vehicles: AVs) ซึ่งเป็นนวัตกรรมที่พลิกโฉมอุตสาหกรรมยานยนต์ และส่งผลต่อระบบโลจิสติกส์ ธุรกิจบริการ และเศรษฐกิจโดยรวม

Autonomous Vehicles คืออะไร?

ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Vehicles: AVs) หรือยานยนต์ไร้คนขับ คือ ยานพาหนะที่ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ อาทิ เซนเซอร์ AI และซอฟต์แวร์ประมวลผล มาใช้ในการรับรู้สภาพแวดล้อม วางแผน ตัดสินใจ และควบคุมการขับเคลื่อน โดยพึ่งพาการควบคุมด้วยมนุษย์น้อยมากหรือแทบไม่มีเลย ซึ่งช่วยให้ระบบคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยและประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



องค์กรระหว่างประเทศด้านวิศวกรรม (SAE International) และสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) แบ่งยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติตามการใช้งานเป็น 4 ประเภท ได้แก่ (1) ยานยนต์ส่วนบุคคล (Personal Vehicles) โดยบุคคลทั่วไปอาจเป็นเจ้าของหรือเช่าใช้งาน (2) โรโบแท็กซี่ (Robo taxis) และโรโบชัทเทิลบัส (Robo Shuttles) (3) รถบรรทุกอัตโนมัติ (Autonomous Trucks) สำหรับขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานหรือพนักงานขับรถ เพิ่มประสิทธิภาพด้านต้นทุนโลจิสติกส์ และความต่อเนื่องในการดำเนินงาน และ (4) ยานยนต์ที่มีวัตถุประสงค์การใช้งานเฉพาะด้าน (Special Purpose Autonomous Vehicles) สำหรับปฏิบัติงานเฉพาะด้าน อาทิ เหมืองแร่ ท่าเรือ สนามบิน เขตอุตสาหกรรม พื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

สถานการณ์และตลาด Autonomous Vehicles

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทำให้ตลาดยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติทั่วโลกขยายตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทวิจัยการตลาด Grand View Research รายงานว่า ในปี 2567 ตลาดยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติทั่วโลก มีมูลค่า 6.81 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะในช่วงปี 2568 – 2573 ตลาดยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติทั่วโลกจะเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 19.90 ต่อปี จนมีมูลค่าถึง 2.14 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2573 โดยตลาดเอเชียแปซิฟิกเติบโตเร็วที่สุดถึงร้อยละ 25 ต่อปี เนื่องจากมีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาสู่ความเป็นเมือง (Urbanization) และนโยบายการส่งเสริมเมืองอัจฉริยะของภาครัฐ โดยเฉพาะตลาดจีนที่เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 17.5 ต่อปี ในช่วงปี 2564 – 2568 จากปัจจัยสนับสนุน คือ มีการพัฒนาเทคโนโลยีและการเชื่อมต่อทั้งระบบนิเวศและผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ อาทิ BYD และ Changan ติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติขั้นสูงในรถยนต์หลายรุ่น เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงเทคโนโลยีการขับเคลื่อนอัจฉริยะอย่างเท่าเทียม (Intelligent Driving Equality) สำหรับตลาดอเมริกาเหนือก็เป็นตลาดสำคัญ เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่ มีความพร้อม และมีกฎระเบียบที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ ขณะที่ตลาดยุโรปมีปัจจัยสนับสนุนจากภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นอันดับแรก นอกจากนี้ บริษัทวิจัยการตลาด Fortune Business Insights ระบุว่า ในปี 2568 ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนบุคคลมีส่วนแบ่งตลาดโลกมากที่สุด ถึงร้อยละ 92.21 และยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเชิงพาณิชย์ (Commercial Vehicles) มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 7.79



สำหรับไทย ยังอยู่ในช่วงเตรียมความพร้อมก่อนอนุญาตให้ใช้งานเชิงพาณิชย์ โดยหน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้ร่วมกันพัฒนาเทคโนโลยีและทดสอบการใช้งาน อาทิ เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EECI) ร่วมกับกรมวิทยาศาสตร์บริการ แชนสิริ เวเนเจอร์ Whetron (บริษัทได้หัว) AIROVR (สตาร์ทอัพไทย) พัฒนาและทดสอบการใช้งานยานยนต์อัตโนมัติในเมืองนวัตกรรมหุ่นยนต์ ระบบอัตโนมัติ และระบบอัจฉริยะ (EECI ARIPOLIS) และอยู่ระหว่างศึกษากฎหมายของประเทศที่อนุญาตให้ใช้งานยานยนต์อัตโนมัติในเชิงพาณิชย์



ปัจจัยส่งเสริมการเติบโตของ Autonomous Vehicles

- **ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี** โดยเฉพาะ AI ระบบเซ็นเซอร์ และเครือข่ายโทรคมนาคม ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงทำให้ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถูกพัฒนาอย่างรวดเร็วเช่นกัน

- **การสนับสนุนจากภาครัฐ** หลายประเทศมีนโยบายส่งเสริมเทคโนโลยีขั้นสูงและนวัตกรรม โดยเฉพาะ AI และหุ่นยนต์ ทั้งนี้ นโยบายส่งเสริมการลงทุน สิทธิประโยชน์ต่างๆ และการปรับปรุงระบบกฎระเบียบ ช่วยให้ตลาดยานยนต์อัตโนมัติเติบโตทั้งทางตรงและทางอ้อม

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล** ให้ครอบคลุม โครงข่าย 5G และอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง เอื้อต่อการเชื่อมต่อของยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติกับระบบควบคุมยานยนต์ (Vehicle-to-Everything: V2X) อาทิ สัญญาณไฟจราจร ศูนย์ควบคุม สถานการณ์บนท้องถนน และยานพาหนะคันอื่น เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลได้แบบเรียลไทม์ แม่นยำ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- **ความต้องการใช้งานยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น** ประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย ประสิทธิภาพด้านต้นทุนและค่าบริการ ความต่อเนื่องของการใช้งาน รวมทั้งความเชื่อมั่นต่อเทคโนโลยี ทำให้ความต้องการใช้งานยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติช่วยลดระยะเวลาการรอคอยในกรณีที่ไม่มีการผลิต (idle time) และเพิ่มอัตราการใช้งานต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง ใน 7 วัน และบริษัท Economics Observatory คาดว่า ในสหรัฐอเมริกา ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจถึง 9.36 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี จากการลดต้นทุนทางด้านอุบัติเหตุและการเพิ่มผลผลิตทางเศรษฐกิจ ในขณะที่บริษัทวิจัย McKinsey & Company ประเมินว่า เทคโนโลยียานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจสร้างรายได้ถึง 3-4 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2578

แนวทางการส่งเสริม Autonomous Vehicles ไทย

ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นนวัตกรรมที่ช่วยขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทั่วโลก และยังส่งผลทางอ้อมต่อผู้ประกอบการและผู้บริโภคด้วย หน่วยงานภาครัฐและกระทรวงพาณิชย์ควรช่วยส่งเสริมผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ดังนี้

- **ส่งเสริมการเจรจา** ระหว่างนักวิจัยและพัฒนานวัตกรรม นักลงทุน และผู้ประกอบการ และการขึ้นทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญา อาทิ การออกแบบผลิตภัณฑ์ เทคโนโลยี ซอฟต์แวร์ เพื่อสร้างโอกาสต่อยอดนวัตกรรมไปสู่การผลิตเชิงพาณิชย์ เพิ่มโอกาสในการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่ช่วยต่อยอดทางธุรกิจไปสู่ห่วงโซ่อุปทานโลก พร้อมทั้งคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินทางปัญญาในการเชื่อมโยงผู้ประกอบการไทยเข้ากับห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

- **ผลักดันมาตรฐานสินค้าและบริการ** ที่เกี่ยวข้องกัยยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ควรสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัย คุณภาพ ความมั่นคงทางไซเบอร์ และการคุ้มครองข้อมูล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคและคู่ค้า รวมทั้งช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถผลิตสินค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศ

- **สนับสนุนผู้ประกอบการไทยให้เข้าสู่ธุรกิจบริการใหม่** ที่เกี่ยวข้องกัยยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ควรส่งเสริมธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มเรียกรถ ระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ บริการซ่อมบำรุงซอฟต์แวร์ รวมถึงธุรกิจประกันภัยและบริการข้อมูล เพื่อให้ไทยสามารถเป็นได้ทั้งฐานการผลิต และสร้างรายได้จากบริการมูลค่าสูงในระบบนิเวศยานยนต์อัตโนมัติ

- **สนับสนุนผู้ประกอบการไทยให้เชื่อมกับห่วงโซ่อุปทานยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ** อาทิ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แพลตฟอร์มเรียกรถ และธุรกิจประกันภัยและบริการข้อมูล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการไทยให้เข้าร่วมงานแสดงสินค้านานาชาติ เจรจาทธุรกิจ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะ SMEs และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แบบเดิม สามารถขยายโอกาสทางการค้า ปรับตัว วางแผนลงทุน และพัฒนาสินค้าให้ตอบโจทย์ตลาดอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

Kittipong Pongpairot



ภาพรวมดัชนีเศรษฐกิจการค้า เดือนพฤษภาคม 2569

เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจที่สำคัญ เดือนพฤษภาคม 2569

	ดัชนี	%MoM	%YoY	%AoA
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป : Headline Inflation	พ.ค. 69 103.20	0.17	2.79	0.82
ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป : CPI	เม.ย. 69 103.03	2.75	2.89	0.32
เงินเฟ้อพื้นฐาน : Core Inflation	พ.ค. 69 102.40	0.27	0.92	0.70
ดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐาน : Core CPI	เม.ย. 69 102.12	0.41	0.83	0.64
ดัชนีราคาผู้ผลิต : PPI	พ.ค. 69 116.0	-1.3	8.5	4.3
เม.ย. 69 117.5	2.6	9.1	3.2	
ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง : CMI	พ.ค. 69 113.8	1.2	7.2	3.2
เม.ย. 69 112.4	3.6	5.9	2.2	

ปรับสูงขึ้นตามราคาสินค้าหมวดไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ ซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์คอนกรีต เหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก กระเบื้อง วัสดุฉนวนผิว สุขภัณฑ์ อุปกรณ์ไฟฟ้าและประปา และ วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ ส่วนดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคโดยรวมปรับตัวสูงขึ้นจากเดือนก่อนหน้า

แนวโน้มอัตราเงินเฟ้อทั่วไปเดือนมิถุนายน 2569 คาดว่าจะเป็นบวกอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปสูงขึ้น ได้แก่ (1) ราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศปรับตัวสูงขึ้นตามกลไกตลาด สอดคล้องกับราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ทรงตัวในระดับสูง จากสถานการณ์ความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลาง รวมถึงการปิดช่องแคบฮอร์มุซ และการเจรจาสันติภาพที่ยังคงยืดเยื้อ (2) ราคาสินค้าสำเร็จรูปทยอยปรับตัวสูงขึ้น จากการส่งผ่านต้นทุนของผู้ประกอบการไปยังราคาจำหน่าย (3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทางปรับตัวสูงขึ้น โดยเฉพาะค่าโดยสารรถประจำทาง จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทรงตัวในระดับสูง และ (4) ราคาสินค้าสำคัญมีแนวโน้มสูงกว่าปีก่อนหน้า จากฐานราคาที่ต่ำในปีก่อน สำหรับปัจจัยกดดันให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไปลดลง ได้แก่ (1) ค่ากระแสไฟฟ้าในรอบเดือนพฤษภาคม - สิงหาคม 2569 ยังคงต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าเล็กน้อย และ (2) ราคาสินค้าสำคัญมีแนวโน้มปรับลดลง จากอุปทานในตลาดที่มีเพียงพอ



ดัชนีราคาผู้บริโภค

เดือนพฤษภาคม 2569 สูงขึ้นร้อยละ 2.79 (YoY)

อาหาร เครื่องดื่ม	เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า	ที่อยู่อาศัย	ยา ของใช้ส่วนบุคคล
YoY 0.95 ▲	YoY -0.91 ▼	YoY 0.12 ▲	YoY -1.17 ▼
MoM 0.59 ▲	MoM 0.05 ▲	MoM 0.35 ▲	MoM -0.27 ▼

พาหนะ เชื้อเพลิง	การศึกษา บันเทิง	บุหรี่ย สุรา
YoY 11.06 ▲	YoY 0.76 ▲	YoY -0.07 ▼
MoM -0.62 ▼	MoM 0.37 ▲	MoM 0.00 ●



ดัชนีราคาผู้ผลิต

เดือนพฤษภาคม 2569 สูงขึ้นร้อยละ 8.5 (YoY)

แบ่งตามกิจกรรมการผลิต (CPA : Classification of Products by Activity)

ผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม และการประมง	ผลิตภัณฑ์จากเหมือง	ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
YoY 3.6 ▲	YoY 14.1 ▲	YoY 9.0 ▲
MoM 2.4 ▲	MoM 10.8 ▲	MoM -2.1 ▼

แบ่งตามขั้นตอนการผลิต (SOP : Stage of Processing)

สินค้า สำเร็จรูป	สินค้า กึ่งสำเร็จรูป	สินค้า วัตถุดิบ
YoY 6.0 ▲	YoY 14.4 ▲	YoY 7.4 ▲
MoM -0.2 ▼	MoM -4.9 ▼	MoM 4.7 ▲



ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง

เดือนพฤษภาคม 2569 สูงขึ้นร้อยละ 7.2 (YoY)

ไม้และ ผลิตภัณฑ์ไม้	ซีเมนต์	ผลิตภัณฑ์ คอนกรีต	เหล็กและ ผลิตภัณฑ์เหล็ก
YoY 1.7 ▲	YoY 2.4 ▲	YoY 9.5 ▲	YoY 5.4 ▲
MoM 0.7 ▲	MoM 0.0 ●	MoM 3.5 ▲	MoM -0.7 ▼

กระเบื้อง	วัสดุฉนวนผิว	สุขภัณฑ์	อุปกรณ์ไฟฟ้า และประปา	วัสดุก่อสร้าง อื่น ๆ
YoY 2.7 ▲	YoY 0.8 ▲	YoY 0.1 ▲	YoY 13.5 ▲	YoY 11.2 ▲
MoM 1.6 ▲	MoM 0.6 ▲	MoM 1.2 ▲	MoM 8.1 ▲	MoM -3.7 ▼



ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค

เดือนพฤษภาคม 2569 เท่ากับ 49.2

	เม.ย. 69	พ.ค. 69	+ / -		เม.ย. 69	พ.ค. 69	+ / -
ภาพรวม อยู่ระดับ	45.0	49.2	▲	กรุงเทพฯ และปริมณฑล	49.7	52.6	▲
ปัจจุบัน อยู่ระดับ	35.0	38.7	▲	ภาคกลาง	43.1	46.9	▲
อนาคต อยู่ระดับ	51.7	56.3	▲	ภาคเหนือ	43.2	48.7	▲
				ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	46.8	51.1	▲
				ภาคใต้	44.5	48.7	▲

พนักงานของรัฐ	เกษตรกร	ผู้ประกอบการ	นักศึกษา	รับจ้างอิสระ	พนักงานเอกชน	ไม่ได้ทำงาน
พ.ค. 69 53.8	พ.ค. 69 48.6	พ.ค. 69 50.7	พ.ค. 69 47.3	พ.ค. 69 46.7	พ.ค. 69 48.7	พ.ค. 69 49.7
เม.ย. 69 48.9	เม.ย. 69 42.8	เม.ย. 69 46.8	เม.ย. 69 43.1	เม.ย. 69 42.9	เม.ย. 69 45.5	เม.ย. 69 45.3
+ / - ▲	+ / - ▲	+ / - ▲	+ / - ▲	+ / - ▲	+ / - ▲	+ / - ▲

ท่านสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมสถานการณ์ราคาสินค้าและบริการ
ประจำเดือนพฤษภาคม 2569 ผ่าน QR Code นี้

WEBSITE
https://oea.go.th/summary-trade-economy-th



การค้าระหว่างประเทศของไทย

International
TRADE FOCUS

โดย กองยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพการแข่งขัน
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

เดือนพฤษภาคม 2569

การส่งออกของไทยในเดือนพฤษภาคม 2569

มีมูลค่า **34,333.1** ล้านดอลลาร์สหรัฐ
(1,095,139 ล้านบาท)



ขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 23 ที่ 10.6%

หากหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัว **8.6%**



ปัจจัยขับเคลื่อนยังคงเป็นความต้องการสินค้าเทคโนโลยีขั้นสูงและการลงทุนพื้นฐานด้าน AI และ Data center ทั่วโลก รวมถึงปัจจัยเร่งจากการนำเข้าเพื่อลดความเสี่ยงจากความกังวลต่อห่วงโซ่อุปทานที่ตึงตัวและความไม่แน่นอนของมาตรการภาษีของสหรัฐฯ กลุ่มสินค้าหลักที่ยังขยายตัวได้ดี ได้แก่ สินค้าอุตสาหกรรม เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องส่งวิทยุ เครื่องโทรศัพท์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า ขณะที่สินค้าเกษตรอย่างทุเรียนและเงาะยังคงเติบโตได้ดีตามฤดูกาล นอกจากนี้ สินค้าเกษตรกลุ่มคักยภาพ เช่น ถั่วเขียวผิวมัน กาแฟ และเมล็ดมะม่วงหิมพานต์ แม้จะมีสัดส่วนมูลค่าน้อย แต่มีอัตราการขยายตัวที่โดดเด่นอย่างต่อเนื่อง โดยมีตลาดส่งออกหลักที่เป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญในเดือนนี้ ได้แก่ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น อาเซียน(5) และสหภาพยุโรป ทั้งนี้ การส่งออก 5 เดือนแรกของปี 2569 ขยายตัวที่ร้อยละ 17.0 หากหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัวที่ร้อยละ 16.7

● **มูลค่าการค้า** เดือนพฤษภาคม 2569 การส่งออก มีมูลค่า 34,333.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 10.6 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 40,044.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 35.1 ดุลการค้า ขาดดุล 5,711.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

● แนวโน้มการส่งออกในปี 2569

คาดว่าจะยังคงขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง ท่ามกลางภาวะการฟื้นตัวอย่างจำกัดของเศรษฐกิจโลก โดยมีปัจจัยกดดันสำคัญจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ ทั้งความขัดแย้งในตะวันออกกลางและมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและกำลังซื้อของผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ภาคการส่งออกไทยยังคงได้รับแรงหนุนจากอุปสงค์สินค้าเทคโนโลยีขั้นสูงในตลาดโลกที่ขยายตัวอย่างแข็งแกร่ง ประกอบกับสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่มีแนวโน้มผ่อนคลายลงเป็นลำดับ ส่งผลให้ภาพรวมการส่งออกในระยะต่อไปยังสามารถรักษาสภาพการเติบโตไว้ได้ ทั้งนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้ดำเนินมาตรการเชิงรุกในหลายมิติเพื่อขับเคลื่อนการส่งออก โดยมุ่งเน้นการเฝ้าระวังและรับมือกับความผันผวนทางภูมิรัฐศาสตร์ ควบคู่ไปกับการเร่งปรับโครงสร้างสินค้าส่งออกกลุ่มที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เพื่อรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในช่วงที่เหลือนของปี

การค้าระหว่างประเทศของไทย

หน่วย (Unit) : ล้านดอลลาร์สหรัฐ (Million USD)	พ.ค. 2569 May 2026	ม.ค. - พ.ค. 2569 Jan - May 2026
มูลค่าการค้ารวม	74,377.6 +22.6%	349,381.1 +26.3%
มูลค่าการส่งออก (Export Value)	34,333.1 +10.6%	162,085.9 +17.0%
มูลค่าการนำเข้า (Import Value)	40,044.5 +35.1%	187,295.2 +35.6%
ดุลการค้า (Trade Balance)	-5,711.4	-25,209.3

สินค้าและตลาดส่งออก 5 อันดับแรก เดือน พ.ค. 69

สินค้า	มูลค่า (ล้าน USD)	△ (%YoY)	สัดส่วน (%)	ประเทศ	มูลค่า (ล้าน USD)	△ (%YoY)	สัดส่วน (%)
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	5,434.3	+26.8	15.8	สหรัฐอเมริกา	8,338.7	33.5	24.3
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	2,520.1	-15.2	7.3	จีน	4,757.2	-2.5	13.9
อัญมณีและเครื่องประดับ	2,286.4	+30.4	6.7	ญี่ปุ่น	2,327.3	+11.7	6.8
ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	1,639.7	+5.2	4.8	สิงคโปร์	1,550.8	+62.7	4.5
เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,555.3	+129.9	4.5	เวียดนาม	1,435.9	+33.5	4.2

สินค้าและแหล่งนำเข้า 5 อันดับแรก เดือน พ.ค. 69

สินค้า	มูลค่า (ล้าน USD)	△ (%YoY)	สัดส่วน (%)	ประเทศ	มูลค่า (ล้าน USD)	△ (%YoY)	สัดส่วน (%)
แผงวงจรไฟฟ้า	4,986.2	+121.5	12.5	จีน	12,186.8	+36.3	30.4
น้ำมันดิบ	4,712.2	+121.5	11.8	ไต้หวัน	3,983.9	+47.2	10.0
เครื่องจักรไฟฟ้า และส่วนประกอบ	4,270.5	+67.4	10.7	สหรัฐอเมริกา	2,881.2	+71.7	7.2
เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท้ และทองคำ	3,152.1	+3.7	7.9	ญี่ปุ่น	2,634.6	+6.6	6.6
เครื่องจักรกล และส่วนประกอบ	2,318.8	+6.3	5.8	มาเลเซีย	1,924.3	+46.2	4.8

WEBSITE

<https://tpso.go.th/international-trade>



ท่านสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมการค้าระหว่างประเทศของไทย
ประจำเดือนพฤษภาคม 2569 ผ่าน QR Code นี้

ตลาดเซมิคอนดักเตอร์ จ่อพุ่ง 90%

ปี 69 อเมริกา-เอเชียแปซิฟิก
นำโด่งการเติบโต

World Semiconductor Trade Statistics (WSTS) หรือองค์กรสถิติการค้าเซมิคอนดักเตอร์โลก เผยแพร่รายงานคาดการณ์ว่าในปี 2569 ตลาดเซมิคอนดักเตอร์โลกจะเติบโต 90% และระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 1.51 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีปัจจัยหลักจากการขยายตัวของ Data Center และความต้องการผลิตภัณฑ์โครงสร้างพื้นฐาน AI หน่วยความจำแบนด์วิดท์สูง (HBM) และแพลตฟอร์มการประมวลผลสมรรถนะสูง (Accelerated Computing Platforms) โดยชิปหน่วยความจำจะเติบโตถึง 250% (YoY) สู่ระดับ 8 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ และชิปลอจิกจะเติบโต 37% (YoY) ทั้งนี้ คาดการณ์การเติบโตรายภูมิภาค ได้แก่ อเมริกา 112% เอเชียแปซิฟิก 87% ยุโรป 58% และญี่ปุ่น 28%



เวียดนามรุกหนักลงทุน ไฮเทค 5 เดือนแรก

ยอดพุ่ง 34.9% เร่งเครื่องสู่
ศูนย์กลางเทคโนโลยีโลก

เวียดนามดึงดูดการลงทุนเทคโนโลยีขั้นสูงต่อเนื่อง เพื่อยกระดับบทบาทในห่วงโซ่มูลค่าโลก ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2569 สามารถดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศได้ 24.81 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 34.9% (YoY) และสัดส่วน 65% เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตและแปรรูป โดยเฉพาะวัสดุสำหรับแบตเตอรี่ อิเล็กทรอนิกส์ Data Center และ AI อย่างไรก็ตาม เวียดนามจะต้องเร่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์คุณภาพสูง ควบคู่กับการยกระดับกรอบกฎหมายให้มีความน่าเชื่อถือ เพื่อส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการวิจัยพัฒนาในประเทศ และเปลี่ยนจากการเป็นฐานการผลิตสินค้าไปสู่กิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มมากขึ้น

รพท. ยกระดับกำกับดูแล สินเชื่อ BNPL

มุ่งลดความเสี่ยงหนี้เสีย
กลุ่มนักศึกษาและวัยเริ่มทำงาน

ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) วางเกณฑ์กำกับสินเชื่อ Buy Now Pay Later (BNPL) ซึ่งคาดว่าจะเริ่มบังคับใช้ช่วงปลายปี 2569 โดยกำหนดเงื่อนไขด้านอายุผู้ใช้งาน ประเภทสินค้า และเพดานดอกเบี้ย เพื่อรับมือกับ BNPL ที่สูงขึ้น ข้อมูลจากผู้ให้บริการ BNPL รายใหญ่ 6 - 8 ราย พบว่า มูลค่าสินเชื่อ BNPL ในปี 2567 อยู่ที่ 17,908 ล้านบาท สูงขึ้น 38% (YoY) ขณะที่ จำนวนบัญชีเพิ่มขึ้นจาก 6.2 แสนบัญชีเมื่อปี 2564 เป็น 4.91 ล้านบัญชี ในปี 2567 เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 99.9% ต่อปี โดยมีมูลค่าการใช้จ่ายขยายตัวเฉลี่ย 38% สะท้อนการเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดสินเชื่อรูปแบบใหม่ โดยเกณฑ์กำกับสินเชื่อ BNPL ดังกล่าวน่าจะมีเป้าหมายสกัดกั้นความเสี่ยงและหนี้เสียโดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษา และวัยเริ่มทำงานที่มีอัตราการค้างชำระสูง



เกาะติดสถานการณ์
เศรษฐกิจการค้า
ทั้งไทยและเทศ ก่อนใคร!

เพียง 1 สแกน QR Code 2 กด LIKE 3 เลือก Favorites
Facebook: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า



ห้ามพลาด !!
กดสแกน QR Code
เพื่อติดตามข้อมูล บวกวิเคราะห์
ด้านเศรษฐกิจการค้าจาก
ช่องทางประชาสัมพันธ์อื่น ๆ ของ
สำนักงานนโยบายและ
ยุทธศาสตร์การค้า
กระทรวงพาณิชย์