

# ดัชนีราคาส่งออก

## เดือนกุมภาพันธ์ 2565

### สูงขึ้นร้อยละ 3.8 (YoY)

ดัชนีราคาส่งออก เดือนกุมภาพันธ์ 2565 เท่ากับ 106.4 สูงขึ้นร้อยละ 3.8 (YoY) หมวดสินค้าที่ดัชนีราคาส่งออกปรับตัวสูงขึ้น ประกอบด้วย หมวดสินค้าแร่และเชื้อเพลิง หมวดสินค้าอุตสาหกรรมเกษตร หมวดสินค้าอุตสาหกรรม และหมวดสินค้าเกษตรกรรม



เกษตรกรรม

|     |     |   |
|-----|-----|---|
| YoY | 0.5 | ▲ |
| MoM | 1.7 | ▲ |



อุตสาหกรรมเกษตร

|     |     |   |
|-----|-----|---|
| YoY | 5.0 | ▲ |
| MoM | 0.7 | ▲ |



อุตสาหกรรม

|     |     |   |
|-----|-----|---|
| YoY | 2.5 | ▲ |
| MoM | 0.4 | ▲ |



แร่และเชื้อเพลิง

|     |      |   |
|-----|------|---|
| YoY | 43.8 | ▲ |
| MoM | 9.0  | ▲ |

# ดัชนีราคานำเข้า

## เดือนกุมภาพันธ์ 2565

### สูงขึ้นร้อยละ 12.1 (YoY)

ดัชนีราคานำเข้า เดือนกุมภาพันธ์ 2565 เท่ากับ 109.3 สูงขึ้นร้อยละ 12.1 (YoY) หมวดสินค้าที่ดัชนีราคานำเข้าปรับตัวสูงขึ้น ประกอบด้วย หมวดสินค้าเชื้อเพลิง หมวดสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป หมวดสินค้าอุปโภคบริโภค และหมวดสินค้าทุน ขณะที่หมวดยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่งปรับตัวลดลง



สินค้าเชื้อเพลิง

|     |      |   |
|-----|------|---|
| YoY | 56.3 | ▲ |
| MoM | 12.0 | ▲ |



สินค้าทุน

|     |     |   |
|-----|-----|---|
| YoY | 3.6 | ▲ |
| MoM | 0.5 | ▲ |



สินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป

|     |     |   |
|-----|-----|---|
| YoY | 6.8 | ▲ |
| MoM | 0.5 | ▲ |



สินค้าอุปโภคบริโภค

|     |     |   |
|-----|-----|---|
| YoY | 4.8 | ▲ |
| MoM | 1.1 | ▲ |



ยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง

|     |      |   |
|-----|------|---|
| YoY | -3.3 | ▼ |
| MoM | 1.0  | ▲ |

## อัตรการการค้า

Term of Trade

อัตรการการค้าของไทย เดือนกุมภาพันธ์ 2565 เท่ากับ 97.3 (เดือนมกราคม 2565 เท่ากับ 99.0) อัตรการการค้าอยู่ในระดับต่ำกว่า 100 เป็นเดือนที่ 2 ติดต่อกัน เมื่อเทียบกับ

เดือนก่อนหน้า สะท้อนถึงไทยเริ่มมีความเสียเปรียบทางโครงสร้างราคาระหว่างประเทศ เนื่องจากระดับราคานำเข้าสูงกว่าราคาส่งออก ปัจจัยหลักเป็นผลจากราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เร่งตัวสูงขึ้นมาก ส่งผลให้ราคานำเข้า (ซึ่งมีสัดส่วนน้ำมันมากกว่าส่งออก) สูงขึ้นในอัตรที่มากกว่าการสูงขึ้นของราคาส่งออก รวมถึงทำให้สินค้าโภคภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นตาม และสะท้อนไปยังต้นทุนวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตปรับตัวสูงขึ้น ด้วยเหตุนี้ หากราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น จะเป็นข้อจำกัดต่อการปรับตัวสูงขึ้นของอัตรการการค้าไทยในระยะต่อไป สำหรับกลุ่มสินค้าที่ราคาส่งออกยังคงเพิ่มขึ้นในอัตรที่สูงกว่าราคานำเข้า (ได้เปรียบในอัตรการการค้า) ประกอบด้วย กลุ่มสินค้าที่ใช้วัตถุดิบขึ้นกลางจากต่างประเทศในการผลิต เช่น เคมีภัณฑ์ เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ผลิตภัณฑ์พลาสติก เม็ดพลาสติก เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ และกลุ่มสินค้าขึ้นกลางที่ใช้วัตถุดิบภายในประเทศในการผลิต เช่น ผัก ผักกระป๋องและแปรรูป และของปรุงแต่งทำจากผัก ผลไม้ ผลไม้กระป๋องและแปรรูป และของปรุงแต่งทำจากผลไม้ และผลิตภัณฑ์ทำจากข้าวและแป้ง เป็นต้น ขณะที่กลุ่มสินค้าที่ราคานำเข้าสูงกว่าราคาส่งออก (เสียเปรียบในอัตรการการค้า) ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ทองคำ นมและผลิตภัณฑ์นม และทองแดงและผลิตภัณฑ์ นอกจากนี้ ยังมีสินค้าอื่น ๆ ที่ราคานำเข้าสูงกว่าราคาส่งออก อาทิ อุปกรณ์และเครื่องประดับ เครื่องใช้ไฟฟ้า แผงวงจรไฟฟ้า กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ และสิ่งทอและเสื้อผ้า เป็นต้น

## แนวโน้ม

### ดัชนีราคาส่งออก-นำเข้า

แนวโน้มดัชนีราคาส่งออกและนำเข้าในช่วงที่เหลือของปี 2565 คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ซึ่งส่งผลให้

มีความไม่แน่นอนในตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ที่สำคัญของโลก ทั้ง ผลกระทบทางตรง เนื่องจากสินค้าที่รัสเซียและยูเครนเป็นผู้ผลิตสำคัญมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาก เช่น ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ ปุ๋ย ข้าวสาลี เหล็ก และนิกเกิล เป็นต้น ขณะที่ ผลกระทบทางอ้อม เนื่องจากมาตรการคว่ำบาตรของรัสเซียจากประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจสำคัญของโลก รวมทั้งผลกระทบจากการตอบโต้มาตรการคว่ำบาตรของรัสเซีย โดยเฉพาะการจำกัดการส่งออกสินค้าบางชนิด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อวงกว้างที่ส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าและต้นทุนการผลิต เช่น (1) สินค้าที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันและพืชพลังงานทดแทนมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น (2) สินค้าที่ใช้ทดแทนข้าวสาลีมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น (3) สินค้าทางการเกษตรมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น จากต้นทุนปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น (4) สินค้าที่ใช้เหล็กและนิกเกิลเป็นวัตถุดิบในการผลิตมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น และ (5) ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นจากการดำเนินมาตรการปิดน่านฟ้าของทั้ง 2 ฝ่าย ทำให้การเดินทางอากาศมีต้นทุนระยะเวลาและต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น