วารสาร สนค.
TPSO Journal
Trade Policy and Strategy Office www.tpso.moc.go.th
ปีที่ 8 ฉบับที่ 85 สิงหาคม 2561

Special Talk

ค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ...ต้นทุนและอุปสรรคของการส่งออกไทย

Special Report

- การขนส่งสินค้าทางทะเล
- ทิศทางและแนวโน้มการส่งออกมันสำปะหลังไทยในอนาคต

ISSN 2408-2465

02 Editor's Note

เผลอหน่อยเดียวเวลาก็ล่วงเลยเข้าสู่เดือนที่ 8 ของปีไปแล้ว ด้วยงานมากมายที่ต้องรับผิดชอบท่ามกลางโลกธุรกิจอันวุ่นวายประกอบกับฤดูกาลฝนพรำ พวกเราชาว สนค. ขอเอาใจช่วยทุกท่านให้ผ่านพ้นช่วงเวลาหนักๆ ต่างๆ ไปให้ได้พร้อมกับการใส่ใจดูแลสุขภาพควบคู่ไปด้วย

และเหมือนเช่นทุกครั้งที่พวกเรารับหน้าที่เป็นเพื่อนคู่คิด คอยค้นคว้า วิเคราะห์ และเสาะหาข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจในด้านต่างๆ มาบรรจุลงใน TPSO Journal เพื่อผู้อ่านทุกท่าน โดยในครั้งนี้มาโฟกัสกันในกลุ่มสินค้าเกษตรอย่างมันสำปะหลังกับคอลัมน์ Special Report ที่นอกจากจะนำเสนอข้อมูลและสถิติต่างๆ แล้ว ยังวิเคราะห์ถึงความสามารถในการผลิตและส่งออกมันสำปะหลังของไทยที่อยู่ในอันดับ 1 ของโลกนั้น ในระยะยาวอุตสาหกรรมประเภทนี้ยังมีความเสี่ยงอยู่ไม่น้อย โดยเฉพาะจากการพึ่งพาตลาดจีนในสัดส่วนที่สูง รวมถึงการแข่งขันในอุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลังกับคู่แข่งอย่างเวียดนามและกัมพูชา ยังสร้างแรงกดดันให้ราคาส่งออกอยู่ในระดับต่ำ

ส่วนอีกเรื่องหนึ่งที่นำมาพูดถึงในฉบับนี้คือเรื่องราวเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า เพราะนอกจากการผลิตสินค้าที่ดีมีคุณภาพแล้ว การขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพนับเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญที่จะขับเคลื่อนธุรกิจได้อย่างราบรื่น ในคอลัมน์ Special Talk กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า ได้รวบรวมข้อมูลเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกิดขึ้นควบคู่กับระบบการค้าระหว่างประเทศมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตสูงขึ้นเรื่อยๆ ในทุกภูมิภาคของโลก และนโยบายการยกระดับโลจิสติกส์ของภาครัฐนั้น ก็ช่วยให้ไทยเราพัฒนาในด้านดังกล่าวจนสามารถแข่งขันในเวทีโลกได้ พร้อมๆ กับบทความเชิงวิเคราะห์เรื่องโครงสร้างต้นทุนการนำเข้าส่งออก ซึ่งถือเป็นตัวแปรสำคัญอีกอย่างหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กและมีตลาดภายในค่อนข้างจำกัด ทำให้ต้องพึ่งพาตลาดต่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และมีศักยภาพมากกว่าอีกด้วย

และในครั้งนี้คอลัมน์ Global News ยังได้ ดร.ไพศาล มะระพฤกษ์วรรณ ที่ให้เกียรตินำเกร็ดความรู้เรื่องราวรอบโลกเกี่ยวกับการใช้ความคิดสร้างสรรค์มาคิดค้นสินค้าและบริการที่ตอบโจทย์คนยุคนี้ได้อย่างน่าสนใจ

กองบรรณาธิการวารสาร สนค.

Getting Around with **TPSO**

ณ เดือนกรกฎาคม 2561 สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ ร่วมกิจกรรมจิตอาสา **"พาณิชย์...เราทำความดีด้วยหัวใจ อาสาพาเข้าวัดรักษ์สะอาด"** เมื่อวันเสาร์ที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ณ วัดชมภูเวก จังหวัดนนทบุรี และกิจกรรม **"ถนนนนทบุรีสะอาด"** เมื่อวันเสาร์ที่ 21 กรกฎาคม 2561 ณ บริเวณถนนนนทบุรี (สนามบินน้ำ) โดยทั้ง 2 กิจกรรมมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองแนวทางจิตอาสาพระราชทานตามแนวพระราชดำริของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และแสดงถึงความสามัคคี ความร่วมมือร่วมใจ และการมีส่วนร่วมในการพัฒนาสภาพแวดล้อมและความเป็นอยู่ของชุมชน สังคม และประเทศชาติอย่างยั่งยืน

วารสาร สนค.
ปีที่ 8 ฉบับที่ 85 สิงหาคม 2561
www.tpso.moc.go.th

CONTENTS

03 Special Talk
ค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ...ต้นทุนและอุปสรรคของการส่งออกไทย?

04 Special Report
การขนส่งสินค้าทางทะเล

06 Special Report
ทิศทางและแนวโน้มการส่งออกมันสำปะหลังไทยในอนาคต

08 Economic Indicator
ภาพรวมเศรษฐกิจ

10 International Trade Focus
การค้าระหว่างประเทศของไทย : มิถุนายน 2561

11 Commodities & Fx
สถานการณ์ราคาทองคำ ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน และราคาสินค้าเกษตร : กรกฎาคม 2561

12 Global News

TPSO Trade Policy and Strategy Office

MOC ZERO CORRUPTION

บรรณาธิการ : ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
ผู้จัดทำ : สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์
563 ถ.นนทบุรี ต.บางกระสอ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000
โทรศัพท์ 0 2507 7899 โทรสาร 0 2547 5687, 0 2547 4167

โดย : กลุ่มดัชนีราคาส่วออก/กลุ่มดัชนีราคาค่าบริการ กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า

ค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ?
...ต้นทุนและอุปสรรคของการส่งออกไทย

โครงสร้างการส่งออกของไทยในปัจจุบันยังเป็นกลไกหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจมาตลอดระยะเวลาหลายสิบปี เพราะประเทศไทยยังต้องพึ่งพาการส่งออกในอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 70 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) เนื่องจากประเทศของเรามีเศรษฐกิจขนาดเล็กและมีตลาดภายในที่ค่อนข้างจำกัด ทำให้ต้องพึ่งพาทั้งการนำเข้าสินค้าที่ผลิตเองไม่ได้และการส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และมีศักยภาพมากกว่าตลาดภายใน รวมทั้งยังเป็นฐานการผลิตของบริษัทข้ามชาติเพื่อการส่งออกมาเป็นระยะเวลายาวนาน ดังนั้นการส่งออกจึงเป็นลู่ทางสำคัญหนึ่งที่ทำให้คนไทยกินดีอยู่ดี

กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักด้านเศรษฐกิจของรัฐบาลและเป็นหน่วยงานสำคัญที่ดูแลและผลักดันการส่งออกของประเทศได้มีการตั้งเป้าหมายการส่งออกไว้ทุกปี ซึ่งในปี 2561 นี้ เป้าหมายการทำงานสำหรับการส่งออกคือ เติบโตร้อยละ 8.0 และในช่วงครึ่งแรกของปี 2561 (มกราคม - มิถุนายน) มูลค่าส่งออกของไทยเติบโตได้ถึงร้อยละ 10.95 แล้วเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการส่งออกในปีนี้ได้รับปัจจัยสนับสนุนหลักจากสถานการณ์เศรษฐกิจและการค้าโลกที่มีทิศทางการฟื้นตัวที่ชัดเจนและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ นับว่าเป็นสัญญาณที่ดีที่ภาครัฐจะได้ดำเนินการผลักดันการส่งออกได้ดียิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม การค้าระหว่างประเทศย่อมต้องเจอกับปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เป็นระยะ และความเป็นจริงในปัจจุบันพบว่า การแข่งขันทางการค้า การกีดกันทางการค้า รวมถึงการผูกขาดเพื่อการมีอำนาจเหนือตลาดในรูปแบบต่างๆ เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ยาก โดยเฉพาะระยะหลังเรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญมากขึ้นและสะท้อนมาจากผู้ส่งออกส่วนใหญ่ในการสำรวจความคิดเห็นด้านการส่งออกเพื่อจัดทำดัชนีภาวะธุรกิจส่งออกของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ ก็คือเรื่องของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งในส่วนของค่าระวาง ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มอื่นๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนการส่งออกสินค้า ทั้งนี้ถึงแม้ว่าดัชนีภาวะธุรกิจส่งออกโดยรวมตั้งแต่ปี 2559 จะมีทิศทางที่ดีขึ้นและอยู่ในแดนบวกหรือผู้ส่งออกมีมุมมองที่ดีขึ้นต่อสถานการณ์การส่งออกทั้งในส่วนของมูลค่าการส่งออก คำสั่งซื้อใหม่ การจ้างงาน และสินค้าคงคลัง แต่ก็ยังมีเสียงสะท้อนจากผู้ส่งออกส่วนใหญ่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าที่ไม่ค่อยจะดีนัก

ปัญหาด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นเกิดขึ้นมาระยะหนึ่งแล้ว และเริ่มชัดเจนมากขึ้นตั้งแต่ปี 2559 เป็นต้นมา โดยสายเรือขนาดใหญ่จำนวนมากประสบปัญหาการขาดทุนจากการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรง เนื่องจากแรงกดดันในการหาสินค้าลงเรือให้มากขึ้นจากการใช้เรือขนาดใหญ่เพื่อลดต้นทุนการให้บริการต่อตู้สินค้า แต่การแก้ปัญหาไม่ประสบผลสำเร็จจึงส่งผลให้สายการเรือจำนวนมากหันไปใช้แนวทางควบรวมกิจการหรือการร่วมกลุ่มเป็นพันธมิตรระหว่างสายเรือขนาดใหญ่ด้วยกันเองเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองและส่วนแบ่งการตลาด โดยเป็นการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน มีการแบ่งปันข้อมูลเพื่อบริหารจัดการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การรวมตัวที่เกิดขึ้นไม่ได้รวมไปถึงการตลาดและการกำหนดค่าระวางในการขนส่งสินค้า โดยแต่ละสายเรือยังคงกำหนดค่าระวางขึ้นเองและเป็นข้อมูลที่ไม่ได้มีการเปิดเผยทั่วไปเนื่องจากเป็นข้อมูลสำหรับการวางกลยุทธ์ด้านการขายและการทำตลาด นอกจากนี้ ผลกระทบจากการล้มละลายของสายเรือขนาดใหญ่สัญชาติเกาหลีอย่างฮันจิน ชิปปิ้ง ก็ทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนตู้สินค้าเนื่องจากนำตู้กลับเข้าสู่ระบบการขนส่งได้ไม่ทันกับความต้องการของผู้ส่งออก

ถึงแม้ว่าปัญหาเรื่องค่าระวางเรือได้เกิดขึ้นและมีความรุนแรงมาตั้งแต่เมื่อสองปีก่อนผ่านมาแล้ว แต่ปัญหาที่ผู้ส่งออกสะท้อนกลับมาเป็นประจำอย่างต่อเนื่องยังคงเป็นปัญหาเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเป็นส่วนใหญ่ อาทิ ค่าระวางที่ปรับสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลจากอำนาจการต่อรองที่เหนือกว่าของสายเรือ การขาดแคลนตู้สำหรับบรรจุสินค้าส่งออกและจำนวนเรือไม่เพียงพอ ตลอดจนท่าเรือขนส่งสินค้าของไทยที่มีความแออัด ทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการลากตู้และส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าต่างประเทศ ซึ่งส่งผลไปถึงค่าใช้จ่ายที่จะต้องเพิ่มขึ้นของผู้ส่งออกซึ่งถือได้ว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งของการส่งออกในปัจจุบัน

ผลกระทบดังกล่าวข้างต้น ภาพรวมเกิดจากอำนาจในการต่อรองของผู้ส่งออกที่มีต่อสายเรือลดลงจากการผูกขาดของสายเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ส่งออกจะต้องหาโอกาสในการแสดงความคิดเห็นและมุมมองของปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้แก่ภาครัฐให้มากขึ้น โดยควรมีการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ส่งออกด้วยกันเอง รวมถึงภาครัฐก็ควรมีการกำกับดูแลให้ใกล้ชิดมากขึ้น เพื่อสร้างความเป็นธรรมและหาแนวทางที่เหมาะสมให้กับทั้งสองฝ่าย ซึ่งจะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ผู้ส่งออกของไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก และสามารถสนับสนุนนโยบายและเป้าหมายการเติบโตของการส่งออกได้ตามที่รัฐบาลคาดหวัง

โดย : กลุ่มดัชนีราคาค่าบริการ กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า

การขนส่งสินค้าทางทะเล

Table I.3 Growth in international seaborne trade, selected years
(Millions of tons loaded)

Year	Oil and gad	Main bulks*	Dry cargo other than main bulks	Total (all cargoes)
2007	2,747	1,953	3,334	8,034
2008	2,742	2,065	3,422	8,229
2009	2,642	2,085	3,131	7,858
2010	2,772	2,335	3,302	8,409
2011	2,794	2,486	3,505	8,785
2012	2,841	2,742	3,614	9,197
2013	2,829	2,923	3,762	9,514
2014	2,825	2,985	4,033	9,843
2015	2,932	3,121	3,971	10,023
2016	3,055	3,172	4,059	10,287

Source : Compiled by the UNCTAD secretariat.

Figures for 2016 are estimates

a : Iron ore, grain, coal, bauxite, alumina and phosphate rock.

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศมาเป็นเวลาช้านาน เพราะสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิดและจำนวนมากต่อการขนส่งแต่ละครั้ง ในต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ปัจจุบันประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้มีการพัฒนาความเจริญเติบโต และความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการค้าในประเทศ ซึ่งการค้าระหว่างประเทศถือเป็นหัวใจสำคัญของการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศ และเกิดการพัฒนาระบบเศรษฐกิจให้มีความเจริญเติบโต การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก

จากข้อมูลของ UNCTAD บ่งชี้ว่า แนวโน้มการค้าทางทะเลของโลกเติบโตแบบปานกลาง จากปี 2552 ที่ภาวะการค้าทางทะเลตกต่ำโดยได้รับแรงกดดันจากภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลก ตัวเลขล่าสุดในปี 2559 การค้าทางทะเลมีปริมาณ 10.3 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากปี 2558 ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 เติบโตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยที่ร้อยละ 3 ในช่วงเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมาเป็นผลจากความต้องการนำเข้าสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมากของประเทศจีน ซึ่งตัวเลขการเติบโตในปี 2559 จำนวนกว่า 260 ล้านตัน ครึ่งหนึ่งมาจากการค้าน้ำมัน (Tanker Trade) ทั้งนี้ปริมาณการค้าสินค้าทางทะเลทั้งที่มีการบรรทุก (Loaded) และที่อยู่ระหว่างขนถ่ายหรือรอการส่งมอบ (Unloaded) ทั่วโลกนั้นส่วนใหญ่เป็นการค้าสินค้าแห้งหรือสินค้าทั่วไป ซึ่งมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 70 นอกนั้นเป็นสินค้าน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และก๊าซ

กลุ่มประเทศกำลังพัฒนาเป็นกลุ่มประเทศที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการค้าทางทะเล และมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยการเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา สะท้อนให้เห็นถึงความโดดเด่นในการก้าวเข้ามาเป็นผู้ส่งออกและผู้นำเข้ารายหลักของโลกตลอดระยะเวลากว่า 40 ปีที่ผ่านมา กลุ่มประเทศกำลังพัฒนามีสัดส่วนการนำเข้าสินค้าอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่สัดส่วนการส่งออกสินค้าก็เพิ่มขึ้น แต่เป็นการเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ ก่อนจะคงที่อยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 นับจากปี 2553 ในขณะที่กลุ่มประเทศพัฒนาแล้วกลับกลายเป็นผู้บริโภคสินค้าต่างๆ รวมถึงวัตถุดิบแทนการเป็นแหล่งวัตถุดิบ และพลังงานจากซากพืชซากสัตว์

สำหรับสินค้าที่มีการขนส่งทางทะเลหลักๆ จำแนกได้ 3 ประเภท คือ 1) สินค้าน้ำมัน และแก๊ส เป็นสินค้าที่มีการขนส่งทางทะเลกว่าร้อยละ 30 ของการขนส่งทางทะเลทั่วโลก ในจำนวนนี้เป็นน้ำมันดิบถึงร้อยละ 60 นอกนั้นเป็นสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเหล่านี้เติบโตท่ามกลางอุปทานส่วนเกินและราคาที่ตกต่ำ โดยปี 2559 เติบโตร้อยละ 4.2 จากปีก่อนหน้า 2) สินค้าแห้งที่เป็นสินค้าเทกองหลัก (Main Bulk) จำนวนร้อยละ 30 ประกอบด้วย สินแร่เหล็ก ธัญพืช ถ่านหิน บอกไซต์ หินอะลูมินา และฟอสเฟต โดยการขนส่งสินค้าเทกองหลักทั้ง 5 ชนิด เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 จากการเติบโตอย่างแข็งแกร่งของแร่เหล็กที่ร้อยละ 3.4 ปริมาณขนส่ง 1.4 พันล้านตันจากการนำเข้าของจีน การขนส่งสินค้าธัญพืชเติบโตร้อยละ 3.7 จากการที่ยุโรปนำเข้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากไม่สามารถเก็บเกี่ยวผลผลิตได้ และ 3) ที่เหลือเป็นสินค้าแห้งอื่นๆ ที่นอกเหนือจากสินค้าเทกองหลัก โดยเป็นการขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์ถึงร้อยละ 42 ที่มีการเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากการฟื้นตัวของการค้าระหว่างเอเชียกับยุโรป และการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงการค้าในเส้นทาง trans-pacific ขณะที่ข้อจำกัดที่เกิดขึ้นในการค้าในเส้นทางเหนือ - ใต้ ทำให้มีการนำเข้าสินค้าแบบตู้คอนเทนเนอร์ลดลง

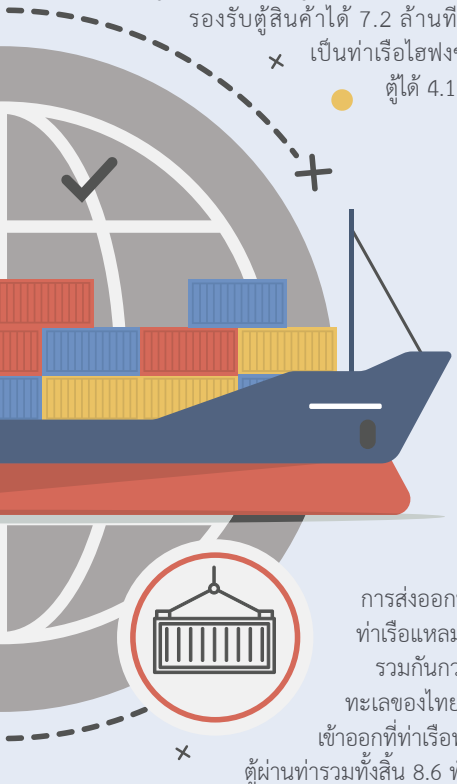
เส้นทางการค้าสำคัญที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล World Shipping Council รายงานว่า ปี 2556 เส้นทางที่มีการขนส่งทางทะเลมากที่สุดคือ Asia - North America มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากกว่าร้อยละ 37 ของเส้นทางหลัก อันดับถัดไปคือ Asia - North Europe สัดส่วนกว่าร้อยละ 22 เส้นทาง Asia - Mediterranean (ร้อยละ 11) เส้นทาง Asia - Middle East (ร้อยละ 8) เส้นทาง North Europe - North America (ร้อยละ 7.7) เส้นทาง Australia - Far East (ร้อยละ 4.8) เส้นทาง Asia - East Coast South America (ร้อยละ 3.5) เส้นทาง North Europe / Mediterranean East Coast South America (ร้อยละ 2.7) และเส้นทาง North America - East Coast South America (ร้อยละ 2.1) ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเส้นทางการขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซึ่งเป็นสินค้าที่มีความสำคัญและมีสัดส่วนการค้าถึง 1 ใน 3 ของสินค้าที่ค้าทางทะเลทั่วโลก ผ่านช่องแคบต่างๆ ที่สำคัญ คือ 1) เส้นทางขนส่งผ่านช่องแคบฮาร์มุส เชื่อมระหว่างอ่าวโอมานกับอ่าวเปอร์เซียในตะวันออกกลางของเอเชีย เป็นเส้นทางการขนส่งน้ำมันที่สำคัญอันดับ 1 ของโลก ปริมาณขนส่งราว 18.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือร้อยละ 19 ของการซื้อขายน้ำมันทั่วโลก หรือร้อยละ 35 ของการขนส่งน้ำมันทางทะเลของโลก 2) เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา เป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญอันดับต้นๆ ของโลก เชื่อมระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก มีการขนส่งน้ำมันเป็นอันดับ 2 ของโลก ประมาณ 16 ล้านบาร์เรลต่อวัน 3) เส้นทางผ่านคลองสุเอซ เป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญอันดับ 3 ของโลก ที่ผู้ผลิตน้ำมันแถบตะวันออกกลางใช้ขนส่งน้ำมันไปยังภูมิภาคอื่นๆ ปริมาณขนส่ง 5.5 ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็นเส้นทางเดินเรือที่สั้นที่สุด จากทวีปยุโรปไปยังทวีปเอเชีย และทวีปแอฟริกาฝั่งตะวันออก รวมถึงเป็นเส้นทางขนส่งระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดงที่ได้รับความนิยมมากที่สุด

ในส่วนของท่าเรือขนส่งที่สำคัญของโลกส่วนใหญ่อยู่ในแถบทวีปเอเชียที่สำคัญ 5 อันดับแรก ปี 2559 (The Journal of Commerce Annual) คือ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (จีน) เป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากกว่าร้อยละ 20 ของประเทศจีน ท่าเรือสิงคโปร์ (สิงคโปร์) ท่าเรือเซินเจิ้น (จีน) ท่าเรือนิงโป (จีน) และท่าเรือปูซาน (เกาหลีใต้) โดยความสามารถของทั้ง 5 ท่าเรือรวมกันรองรับตู้สินค้าได้ถึง 133.45 ล้านทีอียู หากพิจารณาใน 50 อันดับท่าเรือสำคัญของโลก ภูมิภาคอาเซียนมีท่าเรือที่ติดอันดับ คือ ท่าเรือสิงคโปร์ เป็นอันดับที่ 2 รองรับตู้ได้ 30.9 ล้านตู้ เป็นท่าเรือที่เชื่อมการจราจรทั้ง 6 ทวีป เชื่อมต่อกับท่าเรือมากกว่า 600 แห่งทั่วโลก ท่าเรือกลางของมาเลเซีย อันดับที่ 11 รองรับตู้ได้ 13.2 ล้านทีอียู ตันจุง ปาลาปัส ของมาเลเซีย อันดับที่ 19 รองรับตู้ได้ 8.3 ล้านทีอียู ท่าเรือแหลมฉบังของไทย อันดับที่ 21 รองรับตู้สินค้าได้ 7.2 ล้านทีอียู และอันดับที่ 39 เป็นท่าเรือไฮฟงของเวียดนาม รองรับตู้ได้ 4.1 ล้านทีอียู

Million TEU

Rank	Port	2016	2015	2014	2013	2012
1	Shanghai, China	37.13	36.54	35.29	33.62	32.53
2	Singapore	30.90	30.92	33.87	32.60	31.65
3	Shenzhen, China	23.97	24.20	24.03	23.28	22.94
4	Ningbo-Zhoushan, China	21.60	20.63	19.45	17.33	16.83
5	Busan, South Korea	19.85	19.45	18.65	17.69	17.04
6	Hong Kong, S.A.R., China	19.81	20.07	22.23	22.35	23.12
7	Guangzhou Harbor, China	18.85	17.22	16.16	15.31	14.74
8	Qingdao, China	18.01	17.47	16.62	15.52	14.50
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15.73	15.60	15.25	13.64	13.30
10	Tianjin, China	14.49	14.11	14.05	13.01	12.30

Source data : The Journal of Commerce Annual Top 50 World Container Ports, Lloyd's List Annual Top 100 Ports, AAPA World Port Rankings, Drewry World Container Traffic Port Handling and individual port websites.
ข้อมูล ณ 12 กรกฎาคม 2561



สำหรับประเทศไทยที่มีระบบเศรษฐกิจพึ่งพาการส่งออกกว่าร้อยละ 70 การค้าระหว่างประเทศทางทะเลจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยช่วงหลายปีที่ผ่านมา การค้าระหว่างประเทศทางทะเลได้รับผลกระทบจากภาวะการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก รวมถึงการประสบปัญหาการแข่งขันที่รุนแรง จำนวนเรือที่ให้บริการมีมากกว่าจำนวนสินค้าที่ขนส่ง จึงก่อให้เกิดภาวะ Over Supply การค้าทางทะเลของไทยจึงอยู่ในภาวะที่ชะลอตัว โดยในปี 2558 - 2560 มูลค่าการค้าทางทะเลของไทยขยายตัวอยู่ในแดนลบเฉลี่ยร้อยละ -1.9 ต่อปี ผลจากการชะลอตัวเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป รวมถึงความอ่อนแอในพลวัตการฟื้นตัวของเศรษฐกิจญี่ปุ่น ทั้งนี้ข้อมูลจากกรมศุลกากร 5 เดือนแรก ปี 2561 ประเทศไทยมีปริมาณการค้าทางทะเล 100.0 ล้านตัน มีสัดส่วนร้อยละ 86.3 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทุกรูปแบบ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีก่อนหน้าร้อยละ 10.7 และมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 137.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ สัดส่วนร้อยละ 66.8 ของการค้าระหว่างประเทศ เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.0

การส่งออกทางทะเลของประเทศไทย ใช้ช่องทางท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งมีสัดส่วนรวมกันกว่าร้อยละ 90 ของการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย โดยปีงบประมาณ 2559 มีสินค้าผ่านเข้าออกที่ท่าเรือทั้ง 2 แห่ง รวม 95.6 พันล้านตัน และตู้ผ่านท่ารวมทั้งสิ้น 8.6 พันล้านทีอียู โดยแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในอันดับ 21 ของโลก และอันดับ 4 ในภูมิภาคอาเซียน เป็นประตูการค้าที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ มีสินค้าผ่านท่า 76.7 พันล้านตัน และตู้ผ่านท่า 7.1 พันล้านทีอียู มีเรือเทียบท่า 10,385 เที่ยว เติบโตจากปีงบประมาณก่อนหน้าร้อยละ 5.6 4.2 และ 1.1 ตามลำดับ สำหรับท่าเรือกรุงเทพด้วยข้อจำกัดของขนาดและความลึกหน้าท่า และพื้นที่หน้าท่าไม่สามารถขยายได้ ทำให้การขนส่งสินค้าเติบโตไม่ดีเท่าที่ควร มีสินค้าผ่านท่าและตู้ผ่านท่า ชะลอตัวลงร้อยละ 13.4 และร้อยละ 3.4 จากปีงบประมาณก่อนหน้า ตามลำดับ มีสินค้าผ่านท่า 18.9 พันล้านตัน ตู้ผ่านท่า 1.5 ล้านทีอียู เรือเทียบท่า 3,460 เที่ยว

เส้นทางที่กองเรือพาณิชย์ไทยให้บริการจะอยู่ในภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก มีให้บริการในเส้นทางยุโรปและแอฟริกาบ้าง แต่ไม่มีเส้นทางบริการข้ามทวีปไปอเมริกา การขนส่งสินค้าในเส้นทางข้ามทวีปต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติเกือบทั้งหมด นอกจากนี้ ในกรณีของเรือขนส่งน้ำมันและก๊าซ ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศ เส้นทางเดินเรือที่สำคัญของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลของไทย ได้แก่ เส้นทาง Transpacific คือ สายเอเชียตะวันออกผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังฝั่งตะวันตกของอเมริกา เส้นทาง Transatlantic คือ สายยุโรปผ่านมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังฝั่งตะวันออก เส้นทาง Europe / Asia วิ่งระหว่างทวีปยุโรปและเอเชีย และเส้นทาง Intra - Asia วิ่งระหว่างประเทศต่างๆ ในเอเชีย และเนื่องจากธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลมีความซับซ้อนมาก สายเรือที่ดำเนินการในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นสายเรือต่างชาติที่เปิดบริษัทตัวแทนในประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าน้อยมาก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะประเทศไทยมีขนาดกองเรือพาณิชย์ที่เล็กมากเมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าที่ประเทศไทยค้าขายกับต่างชาติ ทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้อันพึงมีจากการขนส่งสินค้าให้กับต่างชาติจำนวนมหาศาล รวมถึงสูญเสียโอกาสในการนำเงินตรากลับมาพัฒนาประเทศให้มีศักยภาพและทัดเทียมกับนานาประเทศ

ปัจจุบันรัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางน้ำทั้งในประเทศและระหว่างประเทศที่เป็นประตูเชื่อมสู่การค้าอีกหลายภูมิภาคทั่วโลก ได้มีการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าสำคัญๆ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าเข้าออกที่นับวันจะมีอัตราการเติบโตของสินค้าผ่านท่าและตู้ผ่านท่ามากขึ้น จนทำให้เกิดสภาวะแออัด รัฐบาลได้วางแผนเพิ่มศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมถึงท่าเรือสำคัญอื่นๆ ทั้งด้านสิ่งอานวยความสะดวกและโครงข่ายระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อ รวมถึงการนำเทคโนโลยีเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่ง และผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค ซึ่งนอกจากจะเสริมสร้างรายได้ให้ประเทศยังช่วยยกระดับและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าระหว่างประเทศให้เติบโตอย่างมีศักยภาพ และสามารถแข่งขันได้ในเวทีนานาชาติ

โดย : กลุ่มดัชนีราคาส่งออก - นำเข้า กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า

ทิศทางและแนวโน้มการส่งออกมันสำปะหลังไทยในอนาคต

ทิศทางและแนวโน้มการส่งออกมันสำปะหลังไทยในอนาคต คาดว่าจะมีทิศทางที่สดใสมากขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบัน ความต้องการบริโภคมันสำปะหลังเพิ่มขึ้นมากกว่าปริมาณผลผลิตที่มีในตลาด ทำให้ราคามันสำปะหลังเพิ่มสูงขึ้นเกือบทั้งระบบ พิจารณาได้จากตัวชี้วัดด้านราคาที่บ่งชี้ทิศทางราคาส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทยที่ปรับตัวดีขึ้น โดยเฉพาะตั้งแต่กลางปี 2560 เป็นต้นมา เนื่องจากประเทศคู่ค้าให้ความเชื่อมั่นในด้านคุณภาพและมาตรฐานของผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทย ส่งผลให้มีความต้องการของตลาดต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ดี การพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทยให้เป็นที่ยอมรับของตลาดโลก รวมถึงการพัฒนามันสำปะหลังให้เป็นวัตถุดิบในภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม จะเป็นโอกาสสำคัญต่อการส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทยในอนาคตและช่วยยกระดับราคาให้สูงขึ้นได้

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีศักยภาพในฐานะเป็นทั้งผู้ผลิตและส่งออกสินค้าเกษตรรายใหญ่ของโลก โดยสินค้าเกษตรที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในอดีตจนถึงปัจจุบัน ได้แก่ สินค้ากสิกรรม ทำให้ประเทศไทยได้รับการขนานนามในอดีตว่าเป็นประเทศกสิกรรม เนื่องจากมีการปลูกข้าวเป็นหลัก และประชาชนส่วนใหญ่ทำไร่ทำนา แม้ในปัจจุบันโครงสร้างเศรษฐกิจไทยจะเปลี่ยนไปให้ความสำคัญกับภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น แต่ภาคการเกษตรก็ยังคงสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศเป็นจำนวนเงินมหาศาล โดยเฉพาะข้าว ยางพารา ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ผักและผลไม้ เป็นต้น สำหรับบทความฉบับนี้ จึงขอนำเสนอทิศทางและแนวโน้มการส่งออกมันสำปะหลังไทยในอนาคต เนื่องจากปัจจุบันเป็นสินค้าเกษตรที่ตลาดมีความต้องการสูงและแนวโน้มราคาที่อยู่ในเกณฑ์ดีต่อเนื่อง

ข้อมูลพื้นฐาน

มันสำปะหลัง เป็นพืชหัวชนิดหนึ่งที่มีชื่อเรียกทั่วไปในภาษาอังกฤษว่า แคสซาวา (Cassava) หรือทาปิโอก้า (Tapioca) ขณะที่ประเทศแถบแอฟริกาเรียกชื่อเป็นภาษาฝรั่งเศสว่า แมนิออค (Manioc) มีถิ่นกำเนิดในอเมริกาใต้ เช่น ประเทศเปรู เม็กซิโก กัวเตมาลา ฮอนดูรัส และบราซิล นอกจากนี้ มันสำปะหลังมีการปลูกมาเป็นระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 3,000 - 7,000 ปี ต่อมาได้มีการขยายไปยังแหล่งอื่นๆ ของโลก โดยชาวโปรตุเกสและชาวสเปน

สำหรับประเทศไทยนั้น ยังไม่มีหลักฐานที่แน่ชัดว่ามีการนำมันสำปะหลังเข้ามาปลูกเมื่อใด แต่คาดว่ามีการนำมันสำปะหลังมาจากประเทศมาเลเซียเมื่อปี 2329 โดยมีชื่อเรียกในระยะต่อมาว่า มันไม้ และมันสำโรง คำว่าสำปะหลังนั้นภาษามาเลเซียและอินโดนีเซียเรียกว่า Ubikayu แปลว่า พืชที่มีรากขยายใหญ่ และคล้ายกับภาษาชวาตะวันตกว่า “สัมเปอ (Sampeu)”

มันสำปะหลังที่ปลูกในประเทศไทย แบ่งเป็น 2 ชนิด ประกอบด้วย มันสำปะหลังชนิดหวาน (Sweet Type) เป็นมันสำปะหลังที่มีปริมาณกรดไฮโดรไซยานิกต่ำ ไม่มีรสขม ใช้เพื่อการบริโภคของมนุษย์ มีทั้งชนิดเนื้อร่วนนุ่มและชนิดเนื้อแน่นเหนียว แต่มีจำนวนน้อย และมันสำปะหลังชนิดขม (Bitter Type) ซึ่งส่วนใหญ่ปลูกในประเทศไทย เป็นมันสำปะหลังที่มีกรดไฮโดรไซยานิกสูง เป็นพิษและมีรสขม ไม่เหมาะสำหรับการบริโภคของมนุษย์ หรือใช้เลี้ยงสัตว์โดยตรง แต่จะใช้สำหรับอุตสาหกรรมแปรรูปต่างๆ เช่น แป้งมัน มันอัดเม็ด และแอลกอฮอล์ เป็นต้น

สถานการณ์และแนวโน้มมันสำปะหลังของไทย

ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา กล่าวได้ว่ามันสำปะหลังค่อนข้างมีราคาถูกกว่าพืชอาหารชนิดอื่นที่ให้แป้ง เช่น ข้าวสาลี ข้าวโพด ข้าว และมันฝรั่ง จึงทำให้มีความต้องการบริโภคมันสำปะหลังเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเพื่อใช้เป็นอาหารสัตว์ และเป็นวัตถุดิบที่ใช้ในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น แอลกอฮอล์ กรดมะนาว เครื่องนุ่งห่ม ยา กระดาษ และกาว รวมถึงเป็นวัตถุดิบในการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ (เอทานอล) ซึ่งจากปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้ประเทศไทยมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังอย่างต่อเนื่อง โดยพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังของไทยส่วนใหญ่จะอยู่ในจังหวัดนครราชสีมา กำแพงเพชร ชัยภูมิ กาญจนบุรี และอุบลราชธานี ซึ่งเป็นที่ตั้งของธุรกิจแปรรูปมันสำปะหลัง อาทิ ลานเทมันสำปะหลัง โรงงานผลิตภัณฑ์แป้งมันสำปะหลัง เป็นต้น และจากความพร้อมทางด้านวัตถุดิบและอุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลังของไทยที่มีความก้าวหน้า จึงทำให้ไทยสามารถผลิตผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังได้หลากหลายประเภท ประกอบด้วย

1. ผลิตภัณฑ์ขั้นต้น หรือผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังตากแห้ง (Dried Cassava) ได้แก่

1.1 มันอัดเม็ด (Cassava Pellet) มีสัดส่วนการส่งออกน้อย ประกอบกับภาวะการส่งออกแต่ละปีค่อนข้างไม่แน่นอน โดยมีตลาดหลักคือญี่ปุ่น

1.2 มันเส้น (Cassava Chip) มีสัดส่วนการส่งออกค่อนข้างสูง และมักถูกนำไปใช้ในอุตสาหกรรมที่หลากหลาย เช่น อาหารสัตว์ แอลกอฮอล์ และกรดมะนาวโดยเกือบทั้งหมดเป็นการส่งออกไปยังจีน

2. ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูง (Value-added Product) ได้แก่

2.1 แป้งมันสำปะหลังดิบ (Native Starch) ส่วนใหญ่ใช้ในอุตสาหกรรมอาหาร กระดาษ เครื่องดื่ม และสิ่งทอ โดยมีตลาดหลักคือจีน

2.2 แป้งมันสำปะหลังดัดแปร (Modified Starch) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ทำกำไรได้สูงกว่าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังอื่นๆ เช่น เครื่องสำอางและยา โดยมีตลาดหลักได้แก่ ญี่ปุ่น รองลงมาคือจีนและอินโดนีเซีย

หากพิจารณาตามโครงสร้างการส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทย (ณ ม.ค. - พ.ค. 61) พบว่าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังตากแห้ง ได้แก่ มันสำปะหลังอัดเม็ดและมันเส้น มีสัดส่วนการส่งออกร้อยละ 38.16 ของผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งหมด โดยเกือบทั้งหมดเป็นผลผลิตจากการผลิตมันเส้น ขณะที่ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่มีมูลค่าสูง ได้แก่ แป้งมันสำปะหลังดิบและแป้งมันสำปะหลังดัดแปร มีสัดส่วนการส่งออกรวมร้อยละ 60.13 ของผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งหมด สำหรับผลผลิตที่เหลือเป็นผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังอื่นๆ มักถูกนำไปใช้ในการผลิตเอทานอล

ปัจจุบันสถานการณ์การส่งออกอุตสาหกรรมมันสำปะหลังของไทยเริ่มมีทิศทางและแนวโน้มเติบโตดีขึ้น ตามความต้องการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากต่างประเทศที่ขยายตัวต่อเนื่อง ประกอบกับสถานการณ์การผลิตมันสำปะหลังที่ลดลง โดยเป็นผลจากพื้นที่เก็บเกี่ยวและปริมาณผลผลิตลดลง (พิจารณาจากกราฟ) เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาไทยต้องเผชิญกับปัญหามันสำปะหลังล้นตลาด ทำให้อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังมีทิศทางชะลอตัวลง เกษตรกรจึงเปลี่ยนไปปลูกพืชชนิดอื่นที่ให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า เช่น อ้อย และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

นอกจากนี้ หากพิจารณาผลผลิตมันสำปะหลังของไทยปี 2561 (เริ่มออกสู่ตลาดตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 - กันยายน 2561) คาดว่าจะมีพื้นที่เก็บเกี่ยว 7.87 ล้านไร่ ผลผลิต 27.24 ล้านตัน ผลผลิตต่อไร่ 3.46 ตัน เมื่อเทียบกับปี 2560 ที่มีพื้นที่เก็บเกี่ยว 8.71 ล้านไร่ ผลผลิต 30.50 ล้านตัน และผลผลิตต่อไร่ 3.50 ตัน จากการวิเคราะห์พบว่า พื้นที่เก็บเกี่ยว ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ลดลงร้อยละ 9.64, 10.69 และ 1.14 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นช่วงปลายฤดูกาลเก็บเกี่ยว ทำให้ผลผลิตออกสู่ตลาดลดลง ประกอบกับมีฝนตกชุกในบางพื้นที่เพาะปลูก ทำให้หัวมันสำปะหลังเน่าเสีย และส่งผลต่อคุณภาพและปริมาณผลผลิตลดลง ซึ่งจากปัจจัยดังกล่าวคาดว่าจะส่งผลดีต่อแนวโน้มราคาส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทยให้ปรับตัวสูงขึ้น

สอดคล้องกับดัชนีราคาส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทยระหว่างปี 2558 - 2561 พบว่าแนวโน้มราคาส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทยเริ่มปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่กลางปี 2560 เป็นต้นมา ทั้งนี้ เนื่องจากผลผลิตมันสำปะหลังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ประกอบกับจีนซึ่งเป็นคู่ค้าหลักมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจากไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบผลิตแอลกอฮอล์ เพราะราคาข้าวโพดในจีนเริ่มสูงขึ้นมาก ด้วยเหตุนี้จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทยให้เป็นที่ยอมรับของตลาดโลก โดยเฉพาะให้ประเทศคู่ค้าเห็นถึงศักยภาพในการผลิตและแปรรูป รวมถึงการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมมันสำปะหลังของไทย เพื่อสร้างโอกาสทางการค้าและขยายตลาดไปยังประเทศต่างๆ ให้การส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไทยเติบโตได้ดีในอนาคตและช่วยยกระดับราคาให้สูงขึ้นได้

อย่างไรก็ตาม แม้ปัจจุบันไทยจะสามารถผลิตและส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังได้เป็นอันดับ 1 ของโลก แต่ในระยะยาวอุตสาหกรรมมันสำปะหลังของไทยยังคงเผชิญกับความเสี่ยงอยู่ โดยเฉพาะปัญหาการที่ไทยพึ่งพาตลาดจีนในสัดส่วนที่สูง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงกรณีเศรษฐกิจจีนมีความไม่แน่นอน รวมถึงปัญหาการแข่งขันของอุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลังจากประเทศคู่แข่ง อาทิ เวียดนามและกัมพูชา ซึ่งส่งผลให้เกิดภาวการณ์แข่งขันในตลาดโลกสูงขึ้น และกดดันให้ราคาส่งออกอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ปัญหาการขาดแคลนท่อนพันธุ์ในการเพาะปลูกเพื่อใช้ในฤดูกาลต่อไป และการเผชิญกับปัญหาแย่งชิงวัตถุดิบจากอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงและนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นแทน เช่น เอทานอลไบโอพลาสติก เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง :

1. มูลนิธิสถาบันพัฒนามันสำปะหลังแห่งประเทศไทย
2. เชฐชุดา เชื้อสุวรรณ. สิงหาคม (2560) แนวโน้มธุรกิจ / อุตสาหกรรม 2560 - 2562 : อุตสาหกรรมมันสำปะหลัง. ศูนย์วิจัยกรุงศรี
3. สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

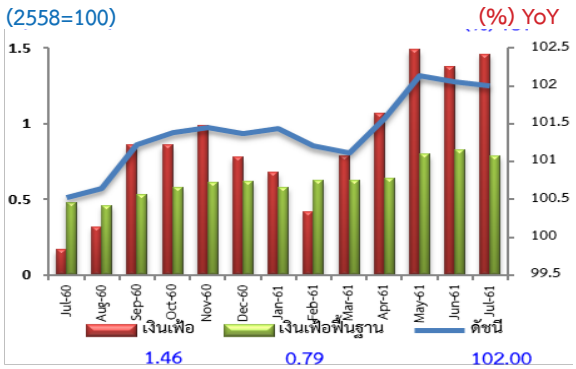
โดย : กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า

ภาพรวมเศรษฐกิจ

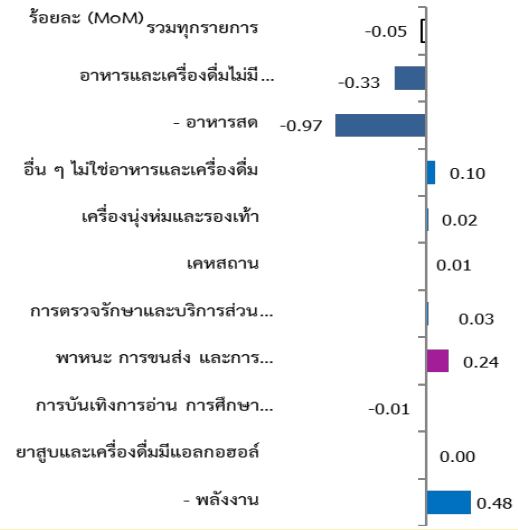
ภาพรวมเศรษฐกิจยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยอัตราเงินเฟ้อทั่วไปปรับตัวเพิ่มขึ้นจากความต้องการและราคาพลังงานที่สูงขึ้น ซึ่งแนวโน้มความต้องการด้านการบริโภคและมาตรการกระตุ้นการลงทุนการใช้จ่ายของภาครัฐ และการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั้งในประเทศและโลก รวมทั้งเสถียรภาพด้านการจ้างงานและการเงินอยู่ยังในระดับที่ดี เป็นปัจจัยหนุนให้เศรษฐกิจในครึ่งปีหลังน่าจะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

ดัชนีชี้วัดเศรษฐกิจที่สำคัญ

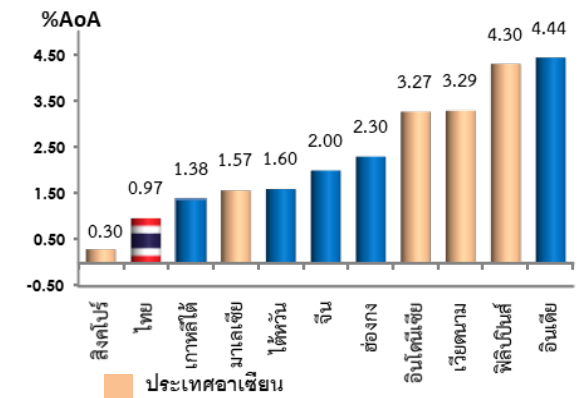
สถิติอัตราเงินเฟ้อทั่วไป



ระดับราคาสินค้า เดือนกรกฎาคม 2561 (MoM)



อัตราเงินเฟ้อประเทศต่างๆ เดือนมิถุนายน 2561



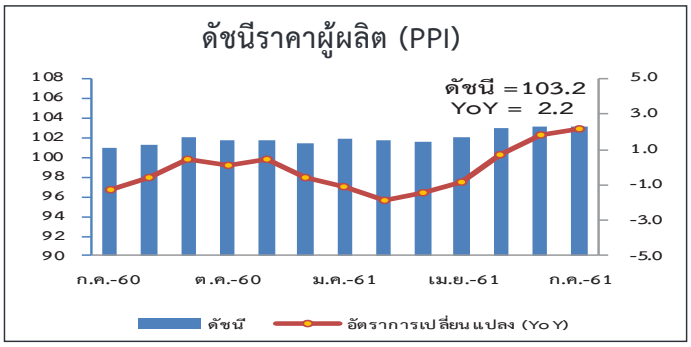
ดัชนีราคาผู้บริโภค เดือนกรกฎาคม 2561 เท่ากับ 102.00 เมื่อเทียบกับ

ระยะเวลา	การเปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
1.1 เดือนมิถุนายน 2561 (MoM)	ลดลง	-0.05
1.2 เดือนกรกฎาคม 2560 (YoY)	สูงขึ้น	1.46
1.3 เฉลี่ย 7 เดือน 2561 (AoA) (ม.ค. - ก.ค. 2561) / (ม.ค. - ก.ค. 2560)	สูงขึ้น	1.04

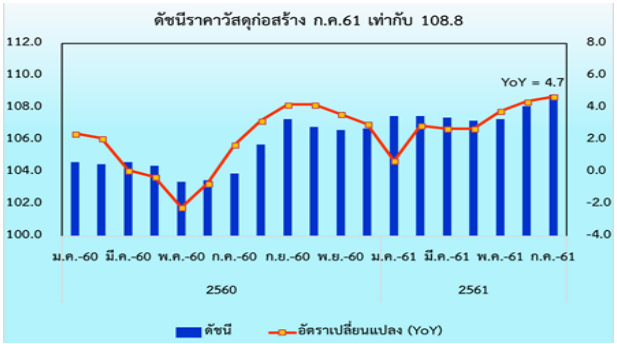
ดัชนีราคาผู้บริโภค (เงินเฟ้อทั่วไป) เดือนกรกฎาคม 2561 เทียบกับเดือนกรกฎาคม 2560 เพิ่มขึ้น 1.46 (YoY) เป็นการสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 13 ติดต่อกัน จากการสูงขึ้นของหมวดพลังงานที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 20 ร้อยละ 10.18 ในขณะที่อาหารสดหดตัวลดลงเป็นเดือนที่ 2 ที่ร้อยละ 1.61 (YoY) ดัชนีราคาลดลงจากการลดลงของผักและผลไม้เป็นสำคัญ เมื่อหักอาหารสดและพลังงานออก เงินเฟ้อพื้นฐานขยายตัวที่ร้อยละ 0.79 (YoY) ช่วงเฉลี่ย 7 เดือน (ม.ค. - ก.ค.) ปี 2561 อัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 1.04 (AoA) ส่วนอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานขยายตัวร้อยละ 0.70 (AoA) ทั้งนี้ กระทรวงพาณิชย์ปรับประเมินอัตราเงินเฟ้อปี 2561 อยู่ระหว่างร้อยละ 0.8 - 1.6 จากเดิม 0.7 - 1.7 เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในช่วงครึ่งปีหลัง

การเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าสำคัญ ที่ส่งผลให้เงินเฟ้อเดือนกรกฎาคม ปี 2561 ลดลงจากเดือนก่อนหน้าร้อยละ 0.05 (MoM) (มิถุนายน 2561 ลดลงร้อยละ 0.09) มีรายละเอียดดังนี้

- **หมวดอาหารและเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์** ลดลงร้อยละ 0.33 จากการลดลงของกลุ่มอาหารสดร้อยละ 0.97 ผักและผลไม้สดลดลงร้อยละ 1.80 โดยเฉพาะผักสดลดลงร้อยละ 5.75 (แตงกวา ผักคะน้า ผักชี ถั่วฝักยาว มะนาว ต้นหอม) เนื่องจากภูมิอากาศเอื้ออำนวยต่อการเจริญเติบโต นอกจากนี้ยังมีการปรับลดลงของเนื้อสุกร ไก่ย่าง ปลาดุก กุ้งนาง ส่งผลให้เนื้อสัตว์ เป็ดไก่ และสัตว์น้ำลดลงร้อยละ 1.13 หมวดไข่และผลิตภัณฑ์นมลดลงร้อยละ 0.42 (ไข่ไก่ ไข่เป็ด นมสด นมเปรี้ยว นมถั่วเหลือง) ในขณะที่เครื่องประกอบอาหาร ดัชนีราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.95 ข้าวแป้งและผลิตภัณฑ์จากแป้งสูงขึ้นร้อยละ 0.37 ผลไม้สดสูงขึ้นร้อยละ 1.43 (ส้มเขียวหวาน เงาะ มะม่วง ทุเรียน ฝรั่ง ลองกอง) นอกจากนี้อาหารบริโภคนอกบ้านและในบ้านสูงขึ้นร้อยละ 0.10 และ 0.03 ตามลำดับ
- **หมวดอื่นๆ ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่ม** สูงขึ้นร้อยละ 0.10 ตามการสูงขึ้นของน้ำมันเชื้อเพลิงร้อยละ 0.74 จากการสูงขึ้นของน้ำมันเบนซิน 95 ดีเซล แก๊สโซฮอล์ 91, 95 และก๊าซธรรมชาติ (NGV) ส่งผลให้หมวดพาหนะ การขนส่งและการสื่อสาร สูงขึ้นร้อยละ 0.24 นอกจากนี้หมวดการตรวจรักษาและบริการส่วนบุคคลสูงขึ้นร้อยละ 0.03 (ยาสระผม กระดาษชำระ โฟมล้างหน้า) หมวดเคหสถาน สูงขึ้นร้อยละ 0.01 จากการสูงขึ้นของค่าเช่าบ้าน หมวดเครื่องนุ่งห่มและรองเท้า สูงขึ้นร้อยละ 0.02 (เสื้อเด็ก กางเกงเด็ก รองเท้าแตะหนังบุรุษ) ขณะที่หมวดบันเทิง การอ่าน และการศึกษาฯ ลดลงร้อยละ 0.01 ตามการลดลงของเครื่องรับโทรทัศน์ สำหรับหมวดยาสูบและเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ไม่เปลี่ยนแปลง

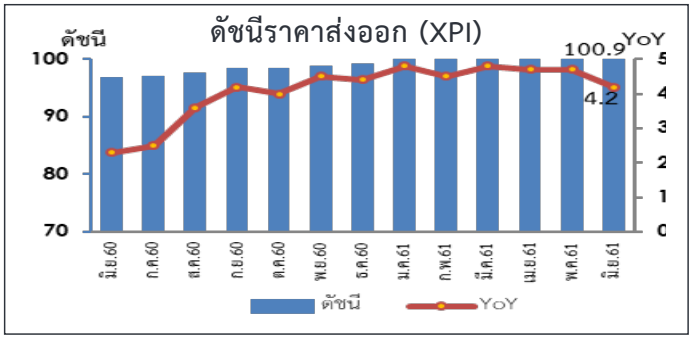


ดัชนีราคาผู้ผลิตของประเทศ แบ่งตามกิจกรรมการผลิต เดือนกรกฎาคม 2561 (ปี 2553 = 100) เท่ากับ 103.2 เทียบกับเดือนกรกฎาคม 2560 สูงขึ้นร้อยละ 2.2 (YoY) ตามการสูงขึ้นของหมวดผลผลิตเกษตรกรรม (ร้อยละ 1.1) ดัชนีราคาหมวดผลิตภัณฑ์จากเหมือง (ร้อยละ 12.6) และหมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (ร้อยละ 2.0) โดยหมวดผลผลิตเกษตรกรรมสูงขึ้นตามราคาสินค้าสำคัญ อาทิ ข้าวเปลือก ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมันสำปะหลังสด จากความต้องการของตลาดและแนวทางการแก้ไขปัญหาของภาครัฐส่งผลให้ราคาปรับตัวดีขึ้น ปลาและสัตว์น้ำ (ปลาดุก ปลานิล ปลาทูสด ปลาลัง กุ้งแวนนาไม) หมวดผลิตภัณฑ์จากเหมืองสูงขึ้นตามราคาน้ำมันปิโตรเลียมดิบ ก๊าซธรรมชาติและแร่โลหะ ตามภาวะตลาดโลก หมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสูงขึ้นตามราคาสินค้าสำคัญ เช่น กลุ่มผลิตภัณฑ์อาหาร (ข้าวสาร ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง) เนื่องจากความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศมีอย่างต่อเนื่อง กลุ่มเยื่อกระดาษ กล่องกระดาษ จากต้นทุนวัตถุดิบและความต้องการของตลาด กลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง จากการปรับลดกำลังการผลิตของประเทศผู้ผลิตน้ำมันและความต้องการใช้ต่อเนื่อง กลุ่มสินค้าเคมีภัณฑ์ตามราคาน้ำมันซึ่งเป็นสินค้าเกี่ยวเนื่อง กลุ่มเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก ราคาวัตถุดิบปรับขึ้นตามราคาตลาดโลก กลุ่มผลิตภัณฑ์อโลหะและกลุ่มเครื่องจักร ราคาปรับสูงขึ้นตามต้นทุนการผลิต เมื่อเทียบกับเดือนมิถุนายน 2561 ดัชนีราคาผู้ผลิตไม่เปลี่ยนแปลง (MoM) โดยดัชนีราคาหมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสูงขึ้นร้อยละ 0.1 และหมวดผลิตภัณฑ์จากเหมืองสูงขึ้นร้อยละ 1.6 ขณะที่หมวดผลผลิตเกษตรกรรมลดลงร้อยละ 1.3

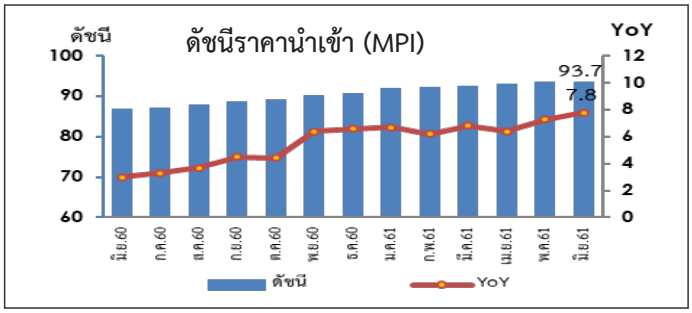


ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง เดือนกรกฎาคม 2561 เท่ากับ 108.8 เทียบกับเดือนกรกฎาคม 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 (YoY) ต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 13 และสูงสุดในรอบ 75 เดือน จากการสูงขึ้นของดัชนีราคาหมวดเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็กเป็นสำคัญ สูงขึ้นร้อยละ 16.3 หมวดไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ร้อยละ 0.3 หมวดซีเมนต์สูงขึ้นร้อยละ 2.4 หมวดผลิตภัณฑ์คอนกรีตสูงขึ้นร้อยละ 2.3 หมวดกระเบื้องสูงขึ้นร้อยละ 1.4 และหมวดวัสดุก่อสร้างอื่นๆ สูงขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับเดือนมิถุนายน 2561 ดัชนีราคาสูงขึ้นร้อยละ 0.6 (MoM) จากการสูงขึ้นของหมวดเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก ร้อยละ 2.8 (เหล็กเส้น เหล็กฉาก เหล็กตัว I เหล็กตัว H เหล็กรางน้ำ ลวดผูกเหล็ก ท่อเหล็กกลวงสี่เหลี่ยมจัตุรัส ชีทไพล์เหล็ก ตะปู) ราคาวัตถุดิบคือเศษเหล็กขยับสูงขึ้น ประกอบกับความต้องการบริโภคเหล็กในประเทศขยายตัวตามภาวการณ์ก่อสร้าง หมวดซีเมนต์สูงขึ้นร้อยละ 0.3 (ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ ปูนซีเมนต์ผสม) และหมวดวัสดุฉาบผิว สูงขึ้นร้อยละ 0.1 (ซิลิโคน) จากการปรับส่วนลดน้อยลง

แนวโน้มดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างคาดว่าจะคงขยายตัวต่อเนื่องตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ ที่เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญให้การลงทุนภาคเอกชนขยายตัว เห็นได้จากการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจใหม่ ธุรกิจก่อสร้างยังคงขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นอันดับหนึ่ง อีกทั้งมีความคาดหวังจากการเดินหน้าลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐอีกจำนวนมากทั้งโครงการรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีต่างๆ โครงการพัฒนาถนน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน รวมทั้งโครงการ EEC ที่ชัดเจนมากขึ้น ประกอบกับความล่าช้าจาก พ.ร.บ.จัดซื้อจัดจ้าง พ.ศ. 2560 เริ่มมีทิศทางดีขึ้น



ดัชนีราคาส่งออก เดือนมิถุนายน 2561 เท่ากับ 100.9 เทียบกับเดือนมิถุนายน 2560 (ปี 2555 = 100) สูงขึ้นร้อยละ 4.2 (YoY) ปัจจัยหลักเป็นผลจากการสูงขึ้นของหมวดสินค้าแร่และเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นจากน้ำมันสำเร็จรูปตามแนวโน้มราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้น หมวดสินค้าอุตสาหกรรมสูงขึ้นจากเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ นอกจากนี้เครื่องใช้ไฟฟ้า เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ปรับตัวสูงขึ้นตามความต้องการสินค้าจากตลาดต่างประเทศที่มีอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับมีสินค้าที่เกี่ยวเนื่องกับราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น หมวดสินค้าเกษตรกรรมสูงขึ้นจากผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าว ไก่สดแช่เย็นแช่แข็ง ขณะที่ดัชนีราคาส่งออกหมวดสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรลดลงจากราคาน้ำตาลทรายเป็นหลัก ตามปริมาณผลผลิตน้ำตาลในตลาดโลกเพิ่มขึ้น ขณะที่ความต้องการยังมีปริมาณน้อยลง



ดัชนีราคานำเข้า เดือนมิถุนายน 2561 เท่ากับ 93.7 เทียบกับเดือนมิถุนายน 2560 (ปี 2555 = 100) สูงขึ้นร้อยละ 7.8 (YoY) ปรับสูงขึ้นทุกหมวดสินค้า โดยได้รับแรงหนุนจากหมวดสินค้าเชื้อเพลิงเป็นหลัก ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และก๊าซธรรมชาติปิโตรเลียม จากการปรับลดกำลังการผลิตลงอย่างต่อเนื่องของผู้ผลิตน้ำมันทั้งในและนอกกลุ่มโอเปก หมวดสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป ได้แก่ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ ทองคำ ปุ๋ยและยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์ สินแร่โลหะ และส่วนประกอบเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ หมวดสินค้าทุน ได้แก่ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ หมวดยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ได้แก่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์ รถยนต์นั่ง และหมวดสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม เสื้อผ้า รองเท้า และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ สบู่ ผงซักฟอกและเครื่องสำอาง

การค้าระหว่างประเทศของไทย : มิถุนายน 2561

การส่งออก

การส่งออกของไทยในเดือนมิถุนายน 2561 ขยายตัวสูงขึ้นที่ร้อยละ 8.2 เติบโตต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 16 หรือคิดเป็นมูลค่า 21,780 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการส่งออกรายตลาดยังคงขยายตัวได้ดีในตลาดสำคัญ โดยเฉพาะสหรัฐฯ ที่มีมูลค่าส่งออกสูงสุดเป็นประวัติการณ์ รวมทั้งการส่งออกไปญี่ปุ่น สหภาพยุโรป (15) และจีน ยังขยายตัวได้ดี นอกจากนี้ ตลาดศักยภาพสูงโดยเฉพาะตลาดอินเดีย และ CLMV มีการเติบโตและขยายตัวในระดับ 2 หลักต่อเนื่อง สำหรับการส่งออกสินค้ากลุ่มอุตสาหกรรม ขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 16 โดยสินค้าที่มีการขยายตัวในระดับสูง ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ ขณะที่การส่งออกสินค้ากลุ่มเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ขยายตัวที่ร้อยละ 4.5 สินค้าที่ขยายตัวได้ดี ได้แก่ ข้าว ผักผลไม้สด แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป น้ำตาลทราย แนวโน้มการส่งออกในปี 2561 จะขยายตัวได้ดีสอดคล้องกับเศรษฐกิจโลกที่มีการขยายตัวเกือบทุกภูมิภาค และความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการส่งออกสะท้อนจากดัชนีภาวะธุรกิจส่งออกที่ยังคงสูงกว่าระดับ 50 นอกจากนี้ การส่งออกไทยมีการกระจายตัวในตลาดใหม่มากขึ้นจะช่วยลดความเสี่ยงและผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางการค้าของประเทศมหาอำนาจ และคาดว่าการส่งออกทั้งปี 2561 จะขยายตัวได้ใกล้เคียงกับเป้าหมายการส่งออกของกระทรวงพาณิชย์ที่ร้อยละ 8

การส่งออกไปตลาดสำคัญๆ ยังขยายตัวดี โดยการส่งออกไปยังตลาดหลักขยายตัวร้อยละ 6.8 ซึ่งเป็นการขยายตัวในทุกตลาด ทั้งการส่งออกไปญี่ปุ่น สหรัฐฯ และสหภาพยุโรป (15) ที่ขยายตัวร้อยละ 7.3 6.9 และ 6.1 ตามลำดับ ขณะที่การส่งออกไปตลาดศักยภาพขยายตัวในอัตราสูงที่ร้อยละ 14.1 ซึ่งตลาดส่วนใหญ่ขยายตัวในระดับ 2 หลัก โดยการส่งออกอินเดียยังขยายตัวสูงต่อเนื่องที่ร้อยละ 20.9 ประกอบกับการส่งออกไปจีน อาเซียน 5 และ CLMV ขยายตัวร้อยละ 11.8 11.7 และ 22.5 ตามลำดับ ด้านตลาดศักยภาพระดับรองกลับมาหดตัวครั้งแรกในรอบ 11 เดือน ที่ร้อยละ 0.1 โดยการส่งออกไปแอฟริกาและกลุ่มประเทศ CIS ขยายตัวร้อยละ 14.7 และ 9.6 ส่วนทวีปออสเตรเลีย ลาตินอเมริกา และตะวันออกกลาง หดตัวร้อยละ 4.6 0.1 และ 10.8 ตามลำดับ

การส่งออกในปี 2561 คาดว่าจะขยายตัวได้ดีและมีการกระจายตัวมากขึ้น ผู้ประกอบการส่งออกยังมีมุมมองที่เป็นบวกและเชื่อมั่นการส่งออกยังมีแนวโน้มเติบโตสะท้อนจากดัชนีภาวะธุรกิจส่งออกที่ยังคงสูงกว่าระดับ 50 ในเกือบทุกตัวชี้วัด (ดัชนีมูลค่าการส่งออก ดัชนีมูลค่าคำสั่งซื้อใหม่ และดัชนีมูลค่าการจ้างงาน) นอกจากนี้ เศรษฐกิจโลกที่มีการขยายตัวอย่างชัดเจนในเกือบทุกภูมิภาคช่วยสนับสนุนการส่งออกให้ขยายตัวได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ กลุ่มประเทศยูโรโซน มีพื้นฐานการขยายตัวดีโดยเฉพาะด้านการจ้างงานซึ่งจะช่วยกระตุ้นการใช้จ่ายมากขึ้น เศรษฐกิจจีน เศรษฐกิจญี่ปุ่น ยังมีแนวโน้มเติบโตและไทยจะได้ประโยชน์จากการเป็นห่วงโซ่อุปทานในสินค้ากลุ่มเทคโนโลยี อิเล็กทรอนิกส์และรถยนต์

แม้ในระยะสั้นอาจต้องเผชิญความผันผวนจากมาตรการการค้าระหว่างประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม การส่งออกไทยที่มีลักษณะการกระจายตัวในตลาดใหม่มากขึ้นจะช่วยลดความเสี่ยงและผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางการค้าของประเทศมหาอำนาจได้บ้าง นอกจากนี้ สถานการณ์ค่าเงินบาทที่เริ่มอ่อนค่าลงเป็นโอกาสดีต่อผู้ส่งออกในการเร่งผลักดันส่งออกสินค้าและทำให้รายได้การส่งออกในรูปเงินบาทสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกจำเป็นต้องเฝ้าระวังสถานการณ์และทำประกันความเสี่ยงเพื่อรองรับความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนและสถานการณ์การค้าที่อาจเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา

การค้าระหว่างประเทศของไทย

	มิถุนายน 2561		มกราคม - มิถุนายน 2561	
	มูลค่าล้านเหรียญสหรัฐ	(%YoY)	มูลค่าล้านเหรียญสหรัฐ	(%YoY)
ส่งออก	21,780	8.2	125,812	11.0
นำเข้า	20,201	10.8	122,356	15.6
ดุลการค้า	**1,579**		**3,456**	

สินค้าและตลาดส่งออก 5 อันดับแรก เดือนมิถุนายน 2561

สินค้า	มูลค่า	Δ	สัดส่วน	ประเทศ	มูลค่า	Δ	สัดส่วน
	(ล้าน USD)	(%YoY)	(%)		(ล้าน USD)	(%YoY)	(%)
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	2,404	7.5	11.0	จีน	2,492	11.8	11.4
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,839	12.0	8.4	สหรัฐอเมริกา	2,488	7.0	11.4
อัญมณีและเครื่องประดับ	1,164	5.7	5.3	ญี่ปุ่น	2,129	7.3	9.8
ผลิตภัณฑ์ยาง	944	12.3	4.3	ฮ่องกง	1,351	13.7	6.2
เม็ดพลาสติก	901	20.3	4.1	เวียดนาม	1,010	6.6	4.6

หมายเหตุ : มูลค่า - ล้านเหรียญสหรัฐ

สินค้าและแหล่งนำเข้า 5 อันดับแรก เดือนมิถุนายน 2561

สินค้า	มูลค่า	Δ	สัดส่วน	ประเทศ	มูลค่า	Δ	สัดส่วน
	(ล้าน USD)	(%YoY)	(%)		(ล้าน USD)	(%YoY)	(%)
น้ำมันดิบ	2,065	97.7	10.2	จีน	4,440	18.5	22.0
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	1,790	13.5	8.9	ญี่ปุ่น	2,960	12.9	14.7
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	1,690	16.6	8.4	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	1,153	148.6	5.7
เคมีภัณฑ์	1,385	10.1	6.9	มาเลเซีย	1,125	20.7	5.6
เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	1,114	8.8	5.5	สหรัฐอเมริกา	1,048	-7.8	5.2

การนำเข้า

เดือนมิถุนายน 2561 มีมูลค่า 20,201 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 10.8 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยเป็นการขยายตัวของน้ำมันดิบ (+97.7%) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (+13.5%) เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ (+16.6%) เคมีภัณฑ์ (+10.1%) และเหล็ก เหล็กกล้า (+8.8%) แหล่งนำเข้าสำคัญของไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน (+18.5%) ญี่ปุ่น (+12.9%) สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (+148.6%) มาเลเซีย (+20.7%) และสหรัฐอเมริกา (-7.8%)

ดุลการค้า

เดือนมิถุนายน 2561 ขาดดุลการค้ามูลค่า 1,579 ล้านเหรียญสหรัฐ ภาพรวมดุลการค้า 2561 (ม.ค. - มิ.ย.) เกินดุลการค้ามูลค่า 3,456 ล้านเหรียญสหรัฐ

ดัชนีราคาส่งออก - นำเข้า

ดัชนีราคา	การเปลี่ยนแปลง (%MoM)			การเปลี่ยนแปลง (%YoY)	
	เม.ย. 61	พ.ค. 61	มิ.ย. 61	มิ.ย. 61	ม.ค. - มิ.ย. 61
ส่งออก	0.4	0.2	-0.3	4.2	4.6
นำเข้า	0.4	0.6	0.0	7.8	6.9

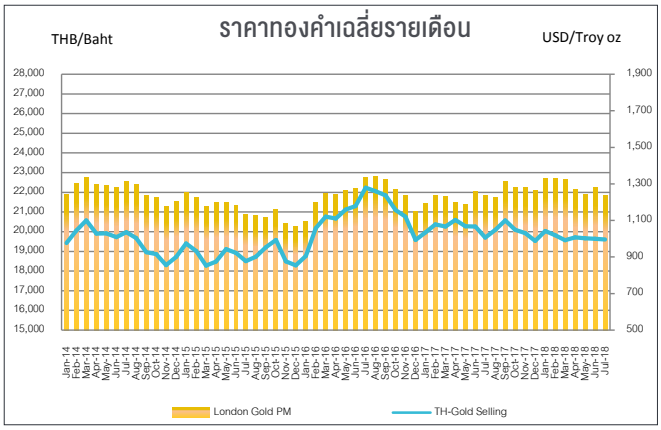
ราคาสินค้าส่งออก - นำเข้า

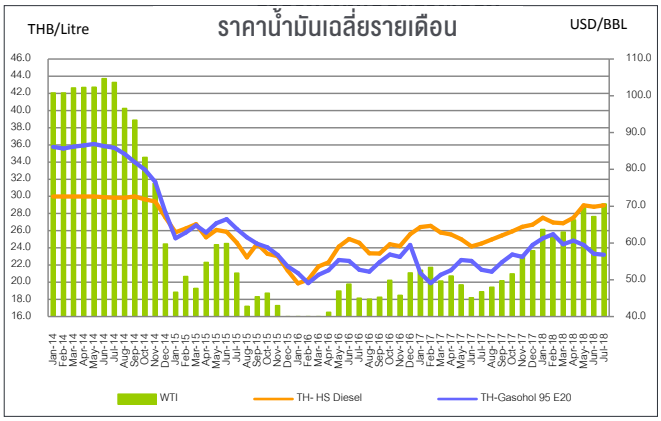
ดัชนีราคาสินค้าส่งออกเดือนมิถุนายน 2561 อยู่ที่ 100.9 (ปี 2555 = 100) สูงขึ้นร้อยละ 4.2 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของดัชนีราคาส่งออกหมวดสินค้าเกษตรกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 หมวดสินค้าอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 และหมวดสินค้าแร่และเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.3 ขณะที่หมวดสินค้าอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 0.2

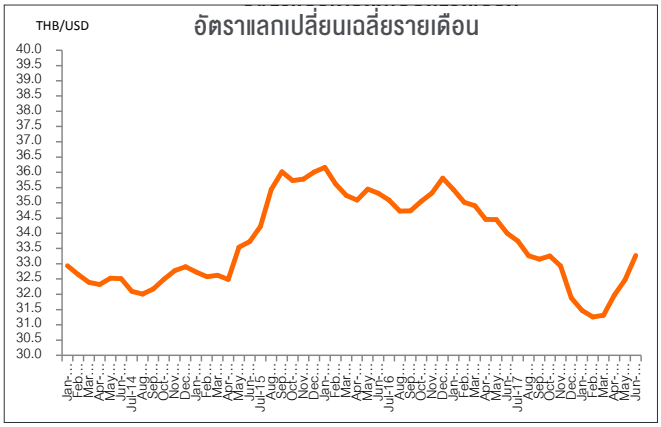
ดัชนีราคาสินค้านำเข้าเดือนมิถุนายน 2561 อยู่ที่ 93.7 (ปี 2555 = 100) ขยายตัวร้อยละ 7.8 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของดัชนีราคานำเข้าหมวดสินค้าเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.2 หมวดสินค้าทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 สินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 หมวดสินค้าอุปโภคบริโภคเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 และหมวดยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1

สถานการณ์ราคาทองคำ ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน และราคาสินค้าเกษตร

กรกฎาคม 2561







ราคาสินค้ารายเดือน

สินค้า / เดือน	มิ.ย. 61	ก.ค. 61	%Δ (MoM)	ก.ค. 61	ก.ค. 61	%Δ (YoY)
ข้าว : (Baht/100 Kg)						
ข้าวขาว 5% (ใหม่)	1,235.95	1,175.00	-4.93	1,293.42	1,175.00	-9.16
ข้าวหอมมะลิ 100% ชั้น 2	3,556.90	3,462.00	-2.67	2,306.58	3,462.00	50.09
ยางพารา : (Baht/Kg)						
แผ่นรมควัน ชั้น 3 (f.o.b)	52.04	49.78	-4.35	59.09	49.78	-15.77
ยางแท่ง STR 20 (f.o.b)	45.36	44.48	-1.94	52.30	44.48	-14.96
ทองคำ						
ลอนดอน PM (USD/Troy oz)	1,281.60	1,238.50	-3.36	1,236.20	1,238.50	0.20
ไทย (THB/Baht)	19,640.50	19,600.00	-0.21	19,698.10	19,600.00	-0.50
น้ำมันดิบ : (USD/BBL)						
WTI	67.20	70.70	5.12	46.80	70.70	51.10
อัตราแลกเปลี่ยน						
THB/USD	32.50	33.30	2.46	33.70	33.30	-1.40

ราคาทองคำ

ราคาทองคำเดือนกรกฎาคมเฉลี่ยอยู่ที่ 19,600 บาท ลดลงร้อยละ 0.2 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า และลดลงร้อยละ 0.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ขณะที่ราคาทองคำในตลาดโลกอยู่ที่ 1,238.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อทรอยออนซ์ ลดลงร้อยละ 3.4 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า ส่วนค่าเฉลี่ย 7 เดือนแรกของปีอยู่ที่ 1,288.9 ดอลลาร์สหรัฐต่อทรอยออนซ์ แม้ว่าความเสี่ยงจากสงครามการค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น รวมทั้งอัตราเงินเฟ้อในประเทศต่างๆ ปรับตัวสูงขึ้น แต่นักลงทุนยังมีความต้องการลงทุนในทองคำไม่มากนักเมื่อเทียบกับสินทรัพย์ปลอดภัยอื่นๆ โดยเฉพาะพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ และเงินดอลลาร์สหรัฐ ส่วนราคาทองคำในโลกปี 2561 ยังมีแนวโน้มเคลื่อนไหวในกรอบแคบๆ เฉลี่ยที่ 1,200 - 1,300 ดอลลาร์สหรัฐต่อทรอยออนซ์

ราคาน้ำมัน

ราคาน้ำมันดิบเดือนกรกฎาคมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า โดยราคาน้ำมันดิบ WTI เฉลี่ยอยู่ที่ 70.7 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในรอบ 44 เดือน เนื่องจากผลกระทบจากด้านกำลังการผลิตของประเทศสำคัญ ทั้งการผลิตน้ำมันของซาอุดิอาระเบียยังลดลง และกำลังการผลิตของสหรัฐฯ ขยายตัวต่ำกว่าคาดการณ์เดิม รวมทั้งความกังวลต่อสถานการณ์การยกเลิกการคว่ำบาตรอิหร่านของสหรัฐฯ ทั้งนี้คาดว่าราคาน้ำมันดิบ (Dubai) ในช่วงที่เหลือของปี 2561 จะอยู่ที่ระดับ 65.0 - 75.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนหลักจากการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก และกำลังการผลิตในประเทศสำคัญๆ ยังอยู่ในระดับต่ำ และผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกน้ำมันของอิหร่านจากการถูกสหรัฐฯ คว่ำบาตร

อัตราแลกเปลี่ยน

ค่าเงินบาทเดือนกรกฎาคมเฉลี่ยอยู่ที่ 33.37 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งอ่อนค่ามากสุดในรอบ 12 เดือน โดยอ่อนค่าร้อยละ 2.5 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า เนื่องจากดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าขึ้นตามการปรับเพิ่มขึ้นของผลตอบแทนพันธบัตร 10 ปีของสหรัฐฯ หลังจากมีธนาคารกลางสหรัฐฯ ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายต่อเนื่องและส่งสัญญาณจะปรับขึ้นอีก 2 ครั้งในช่วงที่เหลือของปี 2561 ทั้งนี้ ขณะที่ 7 เดือนแรกของปี 2561 ค่าเงินเฉลี่ยอยู่ที่ 31.95 และในช่วงที่เหลือมีแนวโน้มอ่อนค่าจากครึ่งแรกของปี โดยจะเคลื่อนไหวอยู่ที่ 33.0 - 34.0 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นผลมาจาก (1) ธนาคารกลางสหรัฐฯ มีแนวโน้มปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยนโยบายอีก 2 ครั้งในช่วงที่เหลือของปี 2561 และ (2) แนวโน้มการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

ข้าว

ราคาขายส่งเฉลี่ยข้าวขาว 5% (ใหม่) เดือนกรกฎาคม 2561 ปรับตัวลดลงจากเดือนมิถุนายน 2561 จากราคา 1,235.95 บาท/100 กิโลกรัม เป็น 1,175.00 บาท/100 กิโลกรัม เช่นเดียวกับราคาขายส่งเฉลี่ยข้าวหอมมะลิ 100% ชั้น 2 (ใหม่) ที่ปรับตัวลดลงจาก 3,556.90 บาท/100 กิโลกรัม เป็น 3,462.00 บาท/100 กิโลกรัม ราคาข้าวในตลาดมีการปรับตัวลดลงเป็นผลมาจากผู้ประกอบการบางรายมีความกังวลต่อการกำหนดราคาสินเชื่อโครงการสินเชื่อชะลอการขายข้าวเปลือกและการช่วยเหลือค่าเก็บเกี่ยวและปรับปรุงคุณภาพของคณะกรรมการนโยบายและบริหารจัดการข้าว รวมถึงการส่งออกข้าวปรับตัวลดลงตามภาวะอุปทานข้าวในตลาด

ยางพารา

ราคายางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และราคายางแท่ง STR 20 (ราคาเฉลี่ย ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือสงขลา) เดือนกรกฎาคม 2561 เฉลี่ยอยู่ที่กิโลกรัมละ 49.78 บาท และ 44.48 บาท ตามลำดับ โดยราคายางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และราคายางแท่ง STR 20 ลดลงจากเดือนมิถุนายน 2561 คิดเป็นร้อยละ 4.35 และ 1.94 ในภาพรวมราคายางปรับตัวลดลงตามทิศทางราคายางในตลาดล่วงหน้าของตลาดต่างประเทศ อีกทั้งสต็อกยางโดยรวมอยู่ในระดับสูง นักลงทุนระมัดระวังในการซื้อขายเนื่องจากปัญหาสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ และความผันผวนของราคาน้ำมันดิบ อย่างไรก็ตามราคายางได้รับปัจจัยสนับสนุนจากความต้องการของผู้ประกอบภายในประเทศ ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ

โดย : ดร. ไพศาล มะระพฤกษ์วรรณ

ปากกาไฮเทค

โลกทุกวันนี้สะดวกขึ้นมากด้วย IT โดยเฉพาะในธุรกิจเครื่องเขียนและอุปกรณ์การเรียนของญี่ปุ่น ได้มีการนำนวัตกรรมใหม่มาใช้กับปากกาไฮไลท์ที่เชื่อมต่อกับสมาร์ทโฟนด้วยระบบบลูทูธ ซึ่งเมื่อเรากวาดปากกานี้ไปที่คำใดๆ คำนั้นก็จะไปปรากฏบนสมาร์ทโฟนทันที พร้อมแปลคำศัพท์ให้เราเสร็จสรรพสมกับยุค 4.0 จริงๆ เครื่องเขียนของไทยคงจะต้องปรับตัวครั้งใหญ่เสียแล้ว

บริการให้เช่าแบตเตอรี่สำรอง

บริการแบบใหม่ป้ายแดงของญี่ปุ่น โดยบริษัท Tokyo Electronic Energy Partner Co., Ltd. (TEPCO) เพียงแค่คุณหยอดเหรียญที่ตู้ขายของอัตโนมัติ ชื่อว่า “JUREN” ตามสถานีรถไฟฟ้าคุณก็ได้แบตเตอรี่สำรองไปใช้แล้ว ซึ่งสะดวกมากกว่าการที่จะวิ่งหาปลั๊กไฟเพื่อชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือ เพราะคุณไม่ต้องนั่งเฝ้ามือถือตลอดเวลา ที่หากเผลอเมื่อไร มือถือของคุณคงหายแน่ๆ เมื่อชาร์จเสร็จก็ส่งคืนได้ที่ตู้ JUREN ตามสถานีรถไฟฟ้าใดก็ได้ ไอเดียเก๋ๆ แบบนี้เหมาะกับธุรกิจ Startup คนรุ่นใหม่จริงๆ

สะพานเศรษฐกิจฮ่องกง

นับจากที่จีนได้เปิดตัวสะพานสำหรับรถยนต์ข้ามทะเลยาวที่สุดในโลก เชื่อมระหว่างเขตปกครองพิเศษฮ่องกง - มาเก๊า และเมืองจูไห่ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 55 กิโลเมตร เมื่อเร็วๆ นี้ ก็สามารถช่วยย่นระยะเวลาเดินทางจาก 3 ชั่วโมง ให้เหลือเพียง 30 นาที โครงการนี้จะทำให้ฮ่องกง - จูไห - มาเก๊า กลายเป็นพื้นที่ทางด้านการค้าและการลงทุนที่สำคัญ ฮ่องกงจะเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของเอเชียอย่างแท้จริง เป็นโอกาสดีสำหรับนักลงทุนชาวไทยที่จะเข้าไปลงทุนในสามเมืองนี้มากขึ้น โดยธุรกิจที่มีโอกาสสูง ได้แก่ ด้านการโรงแรม เพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากนักท่องเที่ยวและผู้เข้าร่วมประชุม หรือนิทรรศการ ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม บริการการท่องเที่ยว ธุรกิจการกีฬา / อุปกรณ์ซึ่งได้กลายมาเป็นอุตสาหกรรมที่ทั้งรัฐบาลจีนและฮ่องกงให้การสนับสนุน ธุรกิจการบันเทิงและการเปิดสวนสนุกก็เป็นโอกาสหนึ่งสำหรับนักลงทุนชาวไทยอีกด้วย

ฟิลิปปินส์บูมการท่องเที่ยวทางทะเล

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศหนึ่งที่เศรษฐกิจเติบโตสูงที่สุดในโลกที่ระดับร้อยละ 6.7 โดยมี BPO (อาทิ Call Center และ Software และการส่งเงินกลับประเทศของทัพแรงงานฟิลิปปินส์โพ้นทะเลเป็นตัวจักรสำคัญ) ส่งผลให้รัฐบาลเร่งพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำ โดยเฉพาะเมืองปาลาวันซึ่งถือเป็น “มัลดีฟส์” ของฟิลิปปินส์ ทั้งนี้ภายใต้แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฟิลิปปินส์ (NTDP) จะมีการลงทุน 23 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว ระหว่างปี 2559 ถึงปี 2565 เพื่อให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีพัฒนาการที่ยั่งยืน โดยจะครอบคลุมเครือข่ายถนน สนามบิน ท่าเรือ รถไฟ พื้นที่โครงสร้างพื้นฐาน องค์กรการท่องเที่ยว หน่วยขนส่ง ที่พัก และการจัดซื้อเครื่องบิน จึงเป็นโอกาสดีที่นักลงทุนไทยที่เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวทางทะเลจะเข้าไปพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในฟิลิปปินส์

พบกับ
ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการ
ได้ที่ สนค. ชั้น 13
0-2507-7895
www.tpso.moc.go.th