

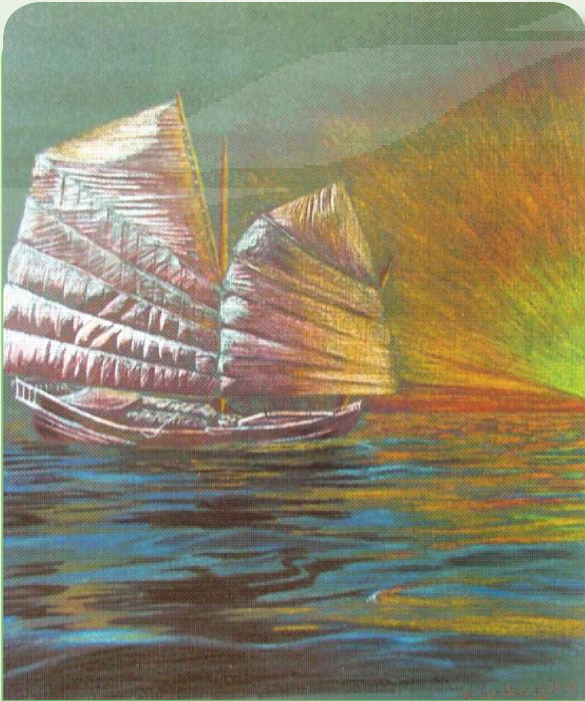


❖ ดัชนีค่าบริการขนส่งทางถนน

❖ ดัชนีราคาส่งออกผลไม้สดของไทย



ภาพรวมเศรษฐกิจไทย | ตัวชี้วัดเศรษฐกิจการค้า
การค้าระหว่างประเทศของไทย | สถานการณ์ราคาสินค้าสำคัญ



Editor's Note

วารสาร สนย. ฉบับนี้เป็นฉบับส่งท้ายปีงบประมาณ 2555 และเป็นฉบับแรก
ที่นำเสนอเรื่องราวเกี่ยวกับดัชนีเศรษฐกิจการค้าที่สำคัญของไทย ที่หลายท่านอาจยังไม่
คุ้นเคย คือ **ดัชนีค่าบริการขนส่งทางถนน** และ **ดัชนีราคาส่งออกผลไม้สดของไทย**
ซึ่งสามารถเป็นเครื่องมือที่ใช้วัดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจการค้า
ของไทย เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดย
มีการวิเคราะห์ที่ชี้ให้เห็นการเปลี่ยนแปลงต้นทุนค่าขนส่งทางถนน ซึ่งมีผลกระทบต่อ
ต้นทุนและระดับราคาสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งมีการวิเคราะห์เจาะลึกดัชนี
ราคาส่งออกผลไม้และทุเรียน ซึ่งเป็นผลไม้ส่งออกสำคัญของไทย

นอกจากนี้ เรายังนำเสนอจดหมายถึงน้องญาญ่า ที่เล่าประสบการณ์ของ
ณเดช ที่พานักธุรกิจไทยในภูมิภาคออกไปเจรจาสร้างเครือข่ายธุรกิจการค้าที่สิงคโปร์
และมาเลเซีย ซึ่งมีทั้งสาระทางเศรษฐกิจการค้า และเรื่องราวเกร็ดเล็กเกร็ดน้อยเกี่ยวกับ
การค้าขายและชีวิตประจำวันของผู้คนในทั้งสองประเทศ ที่เป็นประโยชน์การขยาย
ช่องทางการตลาดสินค้าบริการของไทย

สำหรับภาพรวมเศรษฐกิจไทย เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจการค้าที่สำคัญของประเทศ
และการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งสถานการณ์ราคาสินค้าที่สำคัญ เช่น สินค้าเกษตร
ทองคำ น้ำมัน ฯลฯ ยังคงเป็นเรื่องที่เรานำเสนอเป็นประจำ เพื่อท่านทั้งหลายจะสามารถ
มองเห็นทิศทางแนวโน้มเศรษฐกิจการค้าของไทยได้ชัดเจนมากขึ้น

ทั้งนี้ เรายินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากท่าน
เพื่อปรับปรุงวารสาร สนย. ฉบับต่อไปให้เป็นประโยชน์ต่อท่านทั้งหลายมากขึ้น

บรรณาธิการ

CONTENT

Special Talks	3
ดัชนีค่าบริการขนส่งทางถนน	4
ดัชนีราคาส่งออกผลไม้สดของไทย	6
ภาพรวมเศรษฐกิจไทย	8
ตัวชี้วัดเศรษฐกิจการค้า	9
การค้าระหว่างประเทศของไทย	10
สถานการณ์ราคาสินค้าสำคัญ	11

ผู้จัดทำ

ที่ปรึกษา

ผู้อำนวยการ

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เบญจวรรณ รัตนประยูร

บรรณาธิการ

รองผู้อำนวยการ

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

ลินา พงษ์พุกษา

กองบรรณาธิการ

กมลวรรณ อนุภาพพันธ์ ไพศาล มะระพะภักษ์วรรณ

พรกมล เกษอารี พัจฉา ปัญจรมัตถ์

วิมล เจริญฤทธิ์ สมจิตร เดิมธรณินทร์

เจ้าของ

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

กระทรวงพาณิชย์

44/100 ถนนนนทบุรี 1 ตำบลบางกระสอ

อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000

โทร 0 2507 7895 โทรสาร 0 2547 5687

Getting Around with TPSO

พาณิชย์ภาคเหนือนำผู้ประกอบการค้า
ภาคเหนือ 17 จังหวัด ไปเจรจาธุรกิจการค้า
ณ สปป.ลาว และเวียดนาม



สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรธานี ดำเนิน
กิจกรรมสำรวจเส้นทางการค้า และประชุมเจรจา
การค้า ณ สปป.ลาว และเวียดนาม ระหว่างวันที่
27 - 31 สิงหาคม 2555 ตามโครงการพัฒนา

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างภาคเหนือกับประเทศเพื่อนบ้าน (GMS; BIMST-
EC; AEC) เพื่อสำรวจเส้นทางการค้า และขยายโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว
กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับ AEC ตลอดจนส่งเสริม และสนับสนุนการสร้างเครือข่าย
ความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวใน AEC และเสริมสร้างศักยภาพ
ขีดความสามารถในการแข่งขัน และเชื่อมโยงตลาดสินค้าและบริการภาคเหนือ สู่ตลาดสากล
ใน AEC โดยได้จัดการเจรจาการค้า ณ แขวงคำม่วน สปป.ลาว จังหวัดหนองคาย จังหวัดฮาดง่าง
จังหวัดกว๋างบิงห์ ประเทศเวียดนาม ในการนี้มีรองปลัดกระทรวงพาณิชย์ (นายพนพล
สระวาสี) ให้เกียรติเป็นประธานกล่าวเปิดงาน และได้รับการต้อนรับเป็นอย่างดี จากผู้แทน
ของจังหวัดต่าง ๆ ที่ไปร่วมเจรจาการค้าในครั้งนี้ โดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดภาคเหนือ
ได้นำผู้ประกอบการค้าจาก 17 จังหวัดภาคเหนือ เข้าร่วมเจรจาจับคู่ธุรกิจ (Business
Matching) โดยนำผู้ประกอบการค้าของไทย จำนวน 53 ราย ประกอบด้วย ธุรกิจท่องเที่ยว
ธุรกิจสิ่งทอ ธุรกิจสินค้าเกษตร ธุรกิจ OTOP ธุรกิจรถยนต์ ธุรกิจ SME และธุรกิจบริการ
เข้าร่วมเจรจาการค้า และได้มีการทำ MOU กับทางประเทศเวียดนาม รวม 13 สัญญา
ซึ่งถือเป็นนิมิตหมายอันดี ในการค้าระหว่างไทยกับเวียดนามต่อไป

จดหมายจากสิงคโปร์



Special Talks

ญูญาน้องรัก

ตอนนี้ที่อยู่สิงคโปร์จะ คราวนี้ที่มากับคณะของกระทรวงพาณิชย์และนักธุรกิจกว่า 30 รายจากภาคใต้ 14 จังหวัด นำโดยท่านเบญจวรรณ รัตนประยูร ที่ปรึกษาการพาณิชย์ และผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนย.) กระทรวงพาณิชย์มาเยือนมาเลเซีย-สิงคโปร์เพื่อจับคู่ธุรกิจกับพ่อค้าที่นี่ ก่อนมา สิงคโปร์คณะของเราได้แวะหาลูกค้าที่กัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซียกันก่อน 1 วัน มาเลเซียมีชาวมาเลย์ 50% จีน 24% (แม้ชาวจีนจะเป็นชนกลุ่มน้อย แต่ก็กุม 60% ของเศรษฐกิจมาเลเซีย) อินเดีย 7% และอื่นๆ (รวมทั้งไทย) 19% มาเลเซียจึงมีความโดดเด่นในการเป็นพหุสังคม มีอาหารนานาชาติให้ลิ้มลองไม่รู้เบื่อ ไม่ว่าจะป็น อาหารมาเลย์แท้ๆอย่าง ซัมบัล (น้ำพริก) เนื้อสะเต๊ะ นาซีอูลัม (ข้าวน้ำพริกปลาย่าง) นาซีมินยะก (ข้าวคอกเครื่องเทศ) นาซี โกรเร็ง (ข้าวผัดมาเลย์) กัวยเตี่ยวแซก (Laksa) ตามด้วยชาชัก (Teh Tarik) และ ขนมปังสังขยา (Kaya Toast) หรืออาหารจีน อย่าง งาโพพาน ข้าวอบไก่หม้อดิน อาหารอินเดียก็ไม่นำพลาตอย่าง นาซีกันดาร์ (ข้าวโรตีสั้น) และใครที่ไปมาเลย์ไม่ควรพลาดอาหารแบบบ๊าบ-ย่าญ่า เช่น บู๊ตเป็รียวหวานและปูพริกไทยดำ ต้มยำกุ้งของไทย และอาหารโปรตุเกสเลิศรสอีกด้วย



เราพักกันที่โรงแรม Grand Season Hotel โรงแรมใหญ่ใจกลางกรุงกัวลาลัมเปอร์ “กัวลาลัมเปอร์” ในภาษา มาลายาแปลว่า “ปากน้ำโคลน” เนื่องจากเมืองนี้ตั้งอยู่บนสามเหลี่ยมปากน้ำซึ่งแม่น้ำกลังมาสบกับแม่น้ำกอมบะ ในอดีต กัวลาลัมเปอร์เคยเป็นศูนย์กลางการค้าดีบุกมาก่อนในสมัยอังกฤษปกครอง เนื่องจากในสมัยศตวรรษที่ 19 อุตสาหกรรม ปลากรอบเพื่อส่งออกในอังกฤษ และมีการขุดดีบุกในมาเลย์ไปทำการระบอบจำนวนมาก ปัจจุบันกัวลาลัมเปอร์เป็นเมืองที่ เต็มไปด้วยสิ่งก่อสร้างอันเป็นสัญลักษณ์แห่งความภาคภูมิใจในความรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจของมาเลเซียมากมายไม่ว่าจะเป็นตึกแฝดเปโตรนาส จัตุรัสเมอร์เดกา กัวลาลัมเปอร์ทาวเวอร์ สิ่งที่ยอดเยี่ยมของมาเลเซียเห็นจะไม่มีสิ่งใดเกินน้ำมันและปิโตรเลียม มาเลย์มีน้ำมันดิบสำรองถึง 3.8 พันล้านบาร์เรล มากเป็นอันดับ 24 ของโลก แหล่งน้ำมันจะอยู่แถวรัฐตรังกานู ปะหัง ยะโฮร์ และซาราวัก มาเลเซียมีโรงกลั่นน้ำมัน 5 บริษัท มีก๊าซธรรมชาติ 87 ล้านลูกบาศก์ฟุต มากเป็นอันดับ 13 ของโลก เป็นผู้ผลิตก๊าซเหลวเป็นอันดับ 3 ของโลก ส่งผลให้คนมาเลย์มีฐานะค่อนข้างดี โดยมีรายได้ประชาชาติต่อคนสูงถึง 9,700 เหรียญสหรัฐทีเดียว (ไทย 5,394 เหรียญสหรัฐ) รัฐบาลใช้นโยบาย ภูมิบุตราแบบประชานิยม คนเชื้อสายมาเลย์แท้ๆ มีชีวิตที่ค่อนข้างสุขสบาย นอกจากนั้นมาเลย์ยังเป็นผู้ผลิตยางพาราอันดับ 3 ของโลกรองจากไทยและอินโดนีเซีย เป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มอันดับ 1 ของโลก (ราว 54% ของการผลิตโลก) เป็นศูนย์กลางอาหารฮาลาลอันดับ 1 ของโลก นำที่จริงๆ สมกับคำขวัญของเขาที่ว่า “มาเลเซียโลละห์” หรือ “มาเลเซียทำได้” สิ่งที่น่าสังเกตอีกอย่างหนึ่งคือคนมาเลย์พูดอังกฤษได้ดี เนื่องจากภาษาอังกฤษเป็นภาษาราชการและในโรงเรียนรัฐบาลก็บังคับให้ครูวิชาวิทยาศาสตร์และวิชาคณิตศาสตร์ต้องสอนเป็นภาษาอังกฤษด้วย ส่งผลให้เด็กมาเลเซียมีความแตกฉานในภาษาอังกฤษ

เราได้จัดกิจกรรมพบปะนักธุรกิจกันที่โรงแรม Grand Season Hotel ที่เราพักนั่นเอง ปรากฏว่าประสบความสำเร็จเกินความคาดหมาย มีพ่อค้ามาเลย์ สนใจซื้อสินค้าไทยกันอย่างคับคั่งกว่า 70 ราย ลูกค้านำมาไกลจากซาบาและซาราวักเลยทีเดียว สินค้าเด่นๆ ได้แก่ รั้งนก ของตกแต่งบ้าน ผ้าบาติก ของขวัญของที่ระลึก อาหาร น้ำพริก และการท่องเที่ยว สามารถขายออกชยะหลูเป้าพลิกลือกกลมหลาย ก่อนเข้าสิงคโปร์คณะของเราได้มีโอกาสไปเยือนมะละกาด้วย ประวัติศาสตร์ ของมาเลย์เริ่มต้นที่เมืองนี้จะ เราไปถึงมะละการาวบ่าย 2 อากาศที่นี่กำลังดีมีลมพัดเย็นสบายตลอดเวลา คำว่ามะละกา มาจากภาษามลายู “มะละกา” แปลว่า มะขามป้อม เพราะแคว้นนี้เคยเป็นดงมะขามป้อมมาก่อน เมืองนี้เป็นเมืองท่าเก่าแก่สำคัญของโลก ตั้งอยู่บนช่องแคบมะละกา ด้วยความเจริญรุ่งเรืองด้านการค้านี้เอง ส่งผลให้ชาติต่างๆ ผลัดเปลี่ยนกันยึดครองเป็นเจ้าของนับตั้งแต่โปรตุเกส ดัตช์ จนถึงอังกฤษ ทุกคนที่ไปเยือนจึงสามารถสัมผัสได้ถึงกลิ่นไอวัฒนธรรมอันหลากหลาย ที่หลอมรวมกันเป็นวัฒนธรรมท้องถิ่น สิ่งที่ขาดไม่ได้และเป็นเอกลักษณ์ของมะละกาก็คือ “ชาวปรานากัน” เป็นชื่อที่ชาวตะวันตกเรียกขานกัน แปลว่า “เกิดที่นี่” หมายถึงชาวจีนช่องแคบ ซึ่งเกิดจากการแต่งงานระหว่างพ่อค้าจีนกับชาวมาลายูท้องถิ่น ลูกครึ่งที่เกิดขึ้นเรียกว่าปรานากัน คนไทยเรียกพวกนี้ว่าบ๊าบ-ย่าญ่า เคยมีละครสิงคโปร์เรื่อง “บ๊าบย่าญ่า รักยิ่งใหญ่จากใจดวงน้อย” (the Little Nyonya) ฉายในที่วิบ้านเราด้วย ชาวปรานากันมีวัฒนธรรมเป็นของตนเอง เช่น อาหาร บ้าน และการแต่งกายแบบบ๊าบ-ย่าญ่า (คนมาเลย์เรียกญูญ่า หรือ Nyonya) คนกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเดียวกับที่อยู่ที่นี่ และภูเก็ตของไทยเรา ก็เลยมีอะไร คล้ายๆ กัน ทั้งบ้าน อาหาร และการแต่งกาย ได้ข่าวว่าตอนนี้คนไทยนิยมส่งลูกไปเรียนป็นต้นฉบับ AEC เพราะนอกจากจะได้เรียนรู้เกี่ยวกับชาวญูญ่าพ่อค้า คนเก่งของมาเลย์แล้ว ยังได้เรียนภาษา อังกฤษ มาเลย์ และจีนอีกด้วย



ในตอนค่ำคณะของเราเดินทางด้วยรถบัสข้ามสะพานไปยังสิงคโปร์ ที่ด่านชายแดนมาเลย์-สิงคโปร์ ทุกเช้าจะมีชาวมาเลย์เดินข้ามมาทำงานฝั่งสิงคโปร์กันนับแสนคนเลยทีเดียว เนื่องจากสิงคโปร์ขาดแคลนแรงงาน อย่างมาก ปัจจุบันสิงคโปร์เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วหนึ่งของอาเซียน ติดอันดับในกลุ่มประเทศที่ร่ำรวยที่สุดในโลกด้วยนะ มีรายได้ประชาชาติต่อคนถึง 49,000 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าอังกฤษเสียอีก แถมยังมีความเป็นที่สุด อีกหลายๆ ด้าน เช่น มีท่าเรือดีที่สุดในโลก เป็นศูนย์กลางทางการเงิน แม้ว่าจะมีพื้นที่เพียง 700 ตาราง กิโลเมตร แต่มีสถาบันทางการเงินตั้งอยู่ถึง 8,000 แห่ง และยังเป็นศูนย์กลางทางการบิน การขนส่ง การศึกษา การบริการ สุขภาพ/การแพทย์ชีวภาพ สถาบันวิจัยและพัฒนาชั้นนำ ศูนย์กลางการต่อเรือ/ซ่อมเรือ บริการทางธุรกิจ และประกันภัย แม้ว่าจะไม่มีน้ำมันสักหยดแต่เป็นศูนย์กลางการกลั่นน้ำมันใหญ่ที่สุดในเอเชีย และเป็นสถานี เต็มน้ำมันเรือใหญ่ที่สุดอันดับ 2 ของโลก สิงคโปร์มีเป้าหมาย เป็นเมืองติดอันดับ top 10 เมืองน่าอยู่ที่สุดในโลก

เช่นเดียวกับซูริกและเวียนนาภายในปี 2017 ถ้าไทยจะตามสิงคโปร์ให้ทันก็ต้องผลักดันท่าเรือทวายให้เกิดโดยเร็ว เนื่องจากความสำเร็จของสิงคโปร์ล้วนมีจุดเริ่มต้น จากการเป็นการศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ทั้งสิ้น เพราะเมื่อมีโลจิสติกส์เข้มแข็ง ธุรกิจด้านการเงินและการประกันภัยก็จะเติบโตตามไปด้วย ส่งผลให้มีเงินเข้าประเทศ ไปพัฒนาด้านอื่นๆ ต่อไป ivotนี้ที่เสียดยอย่างเดียวยังหาตลอดช่องสิงคโปร์ไม่เจอ เราได้จัดกิจกรรมพบปะนักธุรกิจสิงคโปร์เช่นกัน และเช่นเคย เราสามารถถ่ายทอด ขายทะเลปูเป้าพลิกลือกกลมหลายไม่แพ้ที่มาเลเซีย เห็นทีจะต้องกลับมาติดตามผลกันที่มาเลย์-สิงคโปร์กันอีกในปีต่อไป วันนั้นคณะนักธุรกิจไทยร่ำรวยกลับเมืองไทย กันหมดแล้ว ส่วนที่ขอทำวิจัยเรื่องวัฒนธรรมชาวญูญ่าต่ออีก 2-3 วัน หลงเสน่ห์ญูญ่าเข้าเสียแล้ว ได้ผลประการใดจะเขียนจดหมายไปบอกนะจ๊ะ

รักและคิดถึง
ณเดช

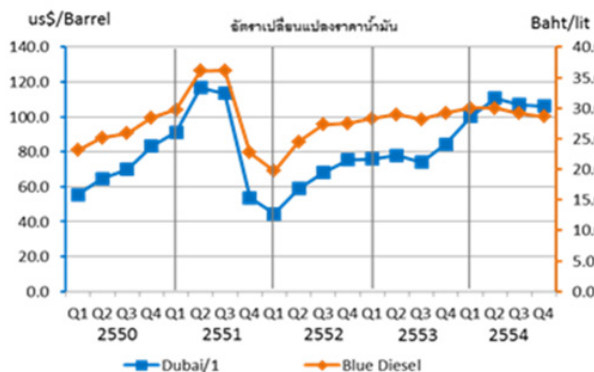
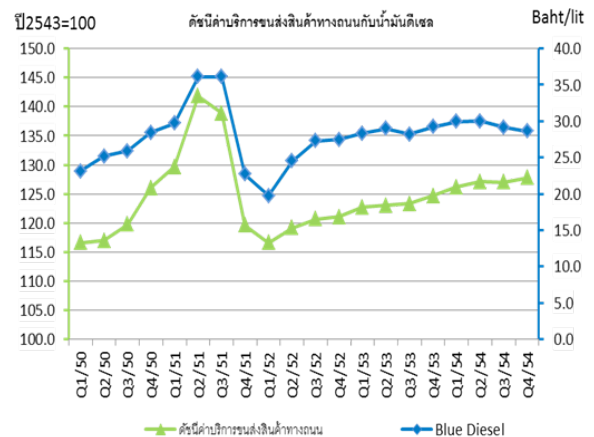


การขนส่งนับเป็นปัจจัยสำคัญและเป็นกลไกสนับสนุนให้กิจกรรมต่างด้านการค้าประสบความสำเร็จ อีกทั้งยังเป็นตัวชี้วัดอันหนึ่ง ที่แสดงให้เห็นถึงความเจริญก้าวหน้าของประเทศ โดยรูปแบบของการขนส่งแบ่งได้ 5 รูปแบบคือ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางรถยนต์หรือรถบรรทุก การขนส่งทางรางหรือรถไฟ และการขนส่งทางท่อ

การขนส่งสินค้าทางถนนหรือทางรถยนต์นับเป็นการขนส่งหลักของการค้าในประเทศ โดยสถิติปี 2554 ของกระทรวงคมนาคม มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน 405.5 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.2 ของการขนส่งสินค้าในประเทศไทยทั้งหมด เนื่องจากภาครัฐให้การสนับสนุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนมากกว่าการขนส่งด้านอื่นๆ ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนจึงจัดเป็นบริการที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ มีผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจนี้จำนวนมาก มีสัดส่วนประมาณกว่าร้อยละ 90 เป็นผู้ประกอบการรายกลางถึงรายย่อย ส่งผลให้การบริการแข่งขันสูงมาก

เมื่อพิจารณาจากตัวเลขดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย ที่จัดทำโดย สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งแสดงถึงภาวะการเปลี่ยนแปลงราคาค่าขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ ปี 2550 ค่าดัชนีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนถึง ไตรมาสที่ 2 ปี 2551 จากค่าบริการขนส่งที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการปรับสูงขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลภายในประเทศตามราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่ขยับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับค่าเงินสหรัฐอ่อนตัวลงทำให้นักลงทุนหันมาเก็งกำไรในน้ำมันมากขึ้น รวมถึงความต้องการน้ำมันของประเทศภูมิภาคเอเชียที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง เช่น จีน อินเดีย และเวียดนาม ยังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะจีนที่มีการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 22.0 อีกทั้งปัญหาภาวะการตึงตัวการผลิตน้ำมันโลก

ค่าดัชนีมีแนวโน้มปรับสูงขึ้น เนื่องจากค่าบริการขนส่งที่ปรับเพิ่มตามราคาน้ำมันดีเซลขยับตัวตามราคาน้ำมันตลาดโลก และชะลอตัวลงเล็กน้อยในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2554 เนื่องจาก ภาครัฐดำเนินมาตรการงดเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเบนซินและดีเซลชั่วคราว ในขณะที่ไตรมาสสุดท้ายของปี 2554 ขยับตัวสูงขึ้นเนื่องจากเกิดวิกฤติอุทกภัยรุนแรงทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ เป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง ทำให้ต้นทุนขนส่งเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนมีแนวโน้มเริ่มลดลงจาก 141.8 ในไตรมาสที่ 2 ปี 2551 เป็น 138.9 ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2551 และลดลงต่อเนื่องเป็น 111.6 ในไตรมาสแรกของปี 2552 เนื่องจาก ภาวะเศรษฐกิจโลกที่หดตัวอย่างรุนแรงเมื่อปลายปี 2551 จากปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา ทำให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ส่งผลกระทบต่อภาคการค้าของไทยทั้งด้านส่งออกและนำเข้าชะลอตัวอย่างมาก ทำให้ความต้องการขนส่งสินค้าน้อยลง รวมถึงภาครัฐกำหนดนโยบาย “6 มาตรการ 6 เดือน ฝ่าวิกฤติเพื่อคนไทยทุกคน” เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนและกระตุ้นเศรษฐกิจตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2551 โดย 1 ใน 6 มาตรการคือการลดอัตราภาษีสรรพสามิตของน้ำมันทำให้น้ำมันดีเซลขายปลีกมีราคา ลดลงต่ำที่สุดในช่วงไตรมาส 4 ปี 2551 ราคาเฉลี่ยลดลงมาอยู่ที่ 22.7 บาท/ลิตร จาก 36.1 บาท/ลิตร ในไตรมาส 3 ปี 2551 หรือลดลงร้อยละ 37.2 ประกอบกับผู้ประกอบการขนส่งหันไปใช้พลังงานทดแทนที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมากขึ้น ตลอดจนราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ตกลงอย่างมากตามภาวะเศรษฐกิจและปริมาณความต้องการใช้ที่ลดลง



ลักษณะธุรกิจการขนส่งในประเทศไทยเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง มีผู้ประกอบการจำนวนมากในธุรกิจดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ผู้ประกอบการสัญชาติไทยส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจแบบดั้งเดิมในลักษณะครอบครัว ใช้ความชำนาญและประสบการณ์ในการบริหารธุรกิจ ไม่ค่อยใช้ทฤษฎีหรือเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาปรับปรุงระบบบริหารงาน นอกจากนี้การพัฒนาบุคลากรยังมีน้อย ทำให้บุคลากรไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะบุคลากรด้านพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ ซึ่งขณะนี้ก็เป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งของผู้ประกอบการขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ เหตุผลสำคัญประการหนึ่งเนื่องจาก ผู้ประกอบการไทยยังไม่ค่อยมีการรวมตัวกันเป็นเครือข่ายพันธมิตรที่เข้มแข็ง จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม การขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ และการสร้างอำนาจต่อรองกับภาครัฐในเรื่อง กฎระเบียบกีดกัน ซึ่งล้วนแต่เป็นข้อจำกัดในการขยายศักยภาพการให้บริการ ทำให้ขาดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ

ปัจจุบัน ค่าบริการขนส่งขึ้นกับปัจจัยหลักคือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งคิดเป็นสัดส่วนต้นทุนในการขนส่งประมาณร้อยละ 50 หากราคาน้ำมันในตลาดโลกมีความผันผวนมาก จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง ทำให้ราคาค่าบริการมีความเคลื่อนไหวมาก ต้นทุนอื่น อาทิ ค่าแรง สัดส่วนประมาณกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนการขนส่ง ซึ่งปัจจุบันประสบกับภาวะการขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ 300 บาท ค่าอะไหล่รถยนต์ เช่น ราคายางรถยนต์ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นตามราคายางพาราในช่วงปี 2554 ร้อยละ 24.6 จากปีก่อนหน้า ค่าซ่อมบำรุงรักษา ค่าประกันสินค้า ค่าประกันตัวรถ ค่าเสื่อมราคาของรถ ต้นทุนต่างๆเหล่านี้ถึงแม้มีความสำคัญแต่ไม่ค่อยมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาค่าบริการเนื่องจากถูกนำมาคำนวณเพื่อใช้กำหนดราคาค่าบริการขนส่งในสัดส่วนที่น้อยไม่ชัดเจนเหมือนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งโดยส่วนใหญ่ราคาค่าบริการขนส่งจะเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำมัน นอกจากนี้ยังมีปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนขนส่งคือ ต้นทุนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า ซึ่งเกิดขึ้นมากในกรณีการขนส่งสินค้าทั่วไป เป็นต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนดังกล่าว

การบริการขนส่ง สาขาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางทะเล ทางถนน และทางราง เป็นสาขาที่ต้องเปิดเสรีบริการภายในปี 2556 ในการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และสามารถให้ต่างชาติเข้ามาถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 จากเดิมร้อยละ 49 ดังนั้นผู้ประกอบการไทยต้องปรับตัวให้สามารถอยู่รอดได้ ภาครัฐได้เร่งดำเนินการทั้งทางด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ อาทิ การจัดทำบันทึกความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งประเทศสมาชิกกำหนดจุดผ่านแดนนำร่องไว้ 7 จุด ล่าสุดเมื่อ 14 มิถุนายน 2555 ได้มีพิธีเปิดเดินรถเพื่อขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา ที่จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต โดยในระยะเริ่มต้นให้รถบรรทุกวิ่งเข้าไปในประเทศของทั้งสองได้ประเทศละ 40 คัน และในอนาคตคาดว่าจะมีรถขนส่งวิ่งระหว่างกันมากขึ้นทำให้ปริมาณการค้าระหว่างกันเพิ่มขึ้น

สิ่งสำคัญ ประการหนึ่งซึ่งเป็นจุดอ่อนสำหรับการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยคือ ขาดข้อมูลด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาครวมถึงข้อมูลของทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน วิเคราะห์และปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ให้มีความเหมาะสม กระทรวงพาณิชย์ โดย สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการ ทั้งด้านให้การส่งเสริมผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านข้อมูลเตรียมจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งทางถนน ทางทะเล และทางอากาศเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยได้มีการประชุมหารือผู้เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนกับอาเซียน ล่าสุด เมื่อ 25 ก.ค. 55 ได้หารือร่วมกับ สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกันจัดทำตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนสามารถใช้เป็นข้อมูลในการประกอบการตัดสินใจการดำเนินธุรกิจด้านขนส่ง

ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport Index : RFTI)

เป็นตัวเลขแสดงทิศทางการเปลี่ยนแปลงค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ โดยค่าบริการขนส่งสินค้าถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิตและการตลาด มีผลถึงราคาสินค้าที่ประชาชนซื้อเพื่อการครองชีพ

ประโยชน์ของดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน

- ✓ ใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายด้านโลจิสติกส์
- ✓ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติใช้ เป็นข้อมูลประกอบในการคำนวณมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ
- ✓ ผู้ประกอบการใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการลงทุนด้านโลจิสติกส์

จัดทำและเผยแพร่เป็นรายไตรมาส ตั้งแต่ ไตรมาสที่ 2 ปี 2550 ใช้ปี 2543 เป็นปีฐาน ใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตของประเทศไทย (Input - Output Table of Thailand : I-O Table) ที่จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าที่สำรวจโดยกรมการขนส่งทางบกในปี 2548 รวมทั้งค่าบริการขนส่งเฉลี่ยของสินค้าแต่ละชนิดที่สำรวจโดยสำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า แบ่งหมวดหมู่ตามประเภทการขนส่งสินค้าเป็น 6 หมวด ได้แก่ 1) หมวดบริการขนส่งสินค้าทั่วไป 2) หมวดบริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ 3) หมวดบริการขนส่งน้ำมัน 4) หมวดบริการขนส่งก๊าซ 5) หมวดบริการขนส่งสารเคมีและผลิตภัณฑ์เคมี 6) หมวดบริการขนส่งสินค้าเบ็ดเตล็ด

ปัจจุบัน สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้าได้มีการพัฒนาการจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงค่าบริการขนส่งทางถนนที่แท้จริง โดยมีการศึกษาและปรับปรุงข้อมูลโครงสร้างดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนให้ทันสมัย และสอดคล้องกับภาวะการขนส่งปัจจุบัน เนื่องจากค่าบริการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการผลิต จึงปรับโครงสร้างดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนให้สะท้อนต้นทุนการขนส่งในการผลิตสินค้าในแต่ละสาขาได้ดียิ่งขึ้น โดยใช้โครงสร้างแบ่งตามกิจกรรมการผลิต (Classification of Products by Activity : CPA) ทั้งนี้ได้มีการปรับปรุงฐานจากปี 2543 เป็นปี 2548 โดยใช้ข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีการปรับปรุงล่าสุด (ปี 2548) โดยแบ่งการจัดหมวดหมู่เป็น 3 หมวดหลัก คือ

- ◆ หมวดค่าบริการขนส่งผลผลิตเกษตรกรรม
- ◆ หมวดค่าบริการขนส่งผลิตภัณฑ์จากเหมือง
- ◆ หมวดค่าบริการขนส่งผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า ดำเนินการสำรวจ สุ่มตัวอย่างจัดเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่ง 211 แห่ง ครอบคลุมทั้งกรุงเทพฯ และปริมณฑล และส่วนภูมิภาค จำนวน 47 จังหวัด โดยดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนโครงสร้างตามกิจกรรมการผลิต เริ่มจัดทำและเผยแพร่ไตรมาสที่ 1 ของปี 2555



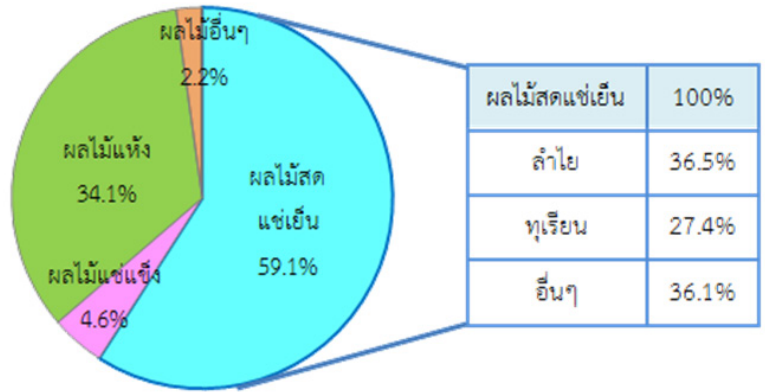
พัชรวิภา ถนอมจิตร และ กาญจนา โปทอง
กลุ่มดัชนีราคาส่งออก-นำเข้า สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า

ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกผลไม้ที่มีชื่อเสียงในเรื่องของคุณภาพ รสชาติ สี สัน และความเป็นเอกลักษณ์ รวมทั้งผลผลิตยังออกสู่ตลาด ตลอดทั้งปีสลับกันไปตามฤดูกาล สามารถสร้างรายได้ให้กับเกษตรกรไทยได้จำนวนไม่น้อยและนำรายได้เข้าประเทศไม่ต่ำกว่าหมื่นล้านบาทในแต่ละปี ผลไม้ส่งออกของไทยนั้น แบ่งได้เป็น 4 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. ผลไม้สด แช่เย็น
2. ผลไม้แช่แข็ง
3. ผลไม้แห้ง และ
4. ผลไม้อื่นๆ

ผลไม้สด แช่เย็น มีสัดส่วนการส่งออกกว่าครึ่งหนึ่งของมูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยทั้งหมด ผลไม้สดที่สำคัญที่ส่งออก คือ ลำไยและทุเรียน โดยมีสัดส่วนต่อมูลค่าการส่งออกผลไม้สดแช่เย็น ทั้งหมดร้อยละ 36.5 และ ร้อยละ 27.4 ตามลำดับ

สัดส่วนมูลค่าการส่งออกผลไม้ของไทย ปี 2554



ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์



การส่งออกและดัชนีราคาส่งออกลำไยสด

ระหว่างปี 2550-2554 การส่งออกลำไยสด มีปริมาณเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว จาก 160.01 พันตัน ในปี 2550 เป็น 382.01 พันตันในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 28.6 ต่อปี ขณะที่มูลค่าการส่งออกสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 30.0 ต่อปี ตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ จีน อินโดนีเซีย และฮ่องกง สำหรับปี 2555 นั้น ครึ่งปีแรกสามารถส่งออกได้แล้ว 170.25 พันตัน มูลค่า 3,278.17 ล้านบาท

ดัชนีราคาส่งออกลำไยสด ปีฐาน 2550=100

ปี	ดัชนีราคาส่งออก	ผลกระทบ
2550	100.0	(-) เงินบาทแข็งค่า และเงินสามารถปลูกลำไยได้ผลจำนวนมาก ทำให้ผู้ส่งออกไทยไม่สามารถส่งออกในราคาสูงได้
2551	92.9	(-) มีอุปสรรคเรื่องเงินบาทแข็งค่า
2552	95.1	(+) ภาครัฐมีนโยบายผลักดันการส่งออกและรักษาระดับราคาส่งออกลำไยสด
2553	95.8	(+) ผลผลิตออกสู่ตลาดน้อยจากสภาพอากาศที่แปรปรวน
2554	94.2	(-) ผลผลิตปรับเพิ่มขึ้นจากสภาพอากาศเอื้ออำนวย จึงต้องมีการเร่งส่งออก
2555 (ม.ค.-มิ.ย.)	94.6	(+) ความต้องการของตลาดต่างประเทศมีอย่างต่อเนื่อง และทางภาครัฐมีแผนในการจัดการเรื่องราคาลำไย

ที่มา : สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ปริมาณและมูลค่าการส่งออกลำไยสด รายปี

ปี	ปริมาณ (พันตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
2550	160.01	2,429.03
2551	168.29	2,613.26
2552	239.83	3,632.87
2553	216.39	3,512.87
2554	382.01	6,209.32
2555 (ม.ค.-มิ.ย.)	170.25	3,278.17

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

ในครั้งแรกของปี 2555 ดัชนีราคาส่งออกลำไยสด แช่เย็น ปรับตัวสูงขึ้น และครึ่งปีหลังคาดว่าผลผลิตลำไยจะออกสู่ตลาดมาก อาจส่งผลกระทบต่อราคาส่งออกชะลอตัวลง อย่างไรก็ตาม ตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจีน ยังมีความต้องการบริโภคอย่างต่อเนื่อง และทางภาครัฐมีแผนในการจัดการเรื่องราคาลำไย โดยด้านการส่งออกเน้นการบริหารจัดการสินค้าให้เป็นระบบและให้ได้มาตรฐาน ดังนั้น คาดว่าทั้งปี 2555 ราคาส่งออกลำไยสด แช่เย็น จะปรับสูงขึ้นเล็กน้อย



การส่งออกและดัชนีราคาส่งออกทุเรียนสด

ปี 2550-2554 การส่งออกทุเรียนสด มีปริมาณเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว จาก 157.41 พันตันในปี 2550 เป็น 271.95 พันตันในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 16.8 ต่อปี ขณะที่มูลค่าการส่งออกสูงขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.4 ต่อปี ตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ จีน ฮองกงและอินโดนีเซีย สำหรับปี 2555 ครึ่งปีแรกสามารถส่งออกได้แล้ว 187.33 พันตัน มูลค่า 3,417.23 ล้านบาท คาดว่ามูลค่าส่งออกทุเรียนทั้งปี 2555 จะสูงกว่าปีที่ผ่านมา

ปริมาณและมูลค่าการส่งออกทุเรียนสด รายปี

ปี	ปริมาณ (พันตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
2550	157.41	2,566.72
2551	203.13	3,131.52
2552	256.17	4,114.41
2553	207.50	3,690.34
2554	271.95	4,662.24
2555 (ม.ค.-มิ.ย.)	187.33	3,417.23

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

การส่งออกลำไยสดและทุเรียนสด ปี 2550-2554 มีปริมาณและมูลค่าส่งออกเพิ่มขึ้นเกือบทุกปี มูลค่าส่งออกเฉลี่ยต่อตันซึ่งเป็นผลไม้คุณภาพปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากรวมค่าบรรจุภัณฑ์ที่มีการขยับตัวสูงขึ้นประมาณร้อยละ 10 ในช่วงเวลา 3-4 ปีที่ผ่านมา ขณะที่การจัดทำดัชนีราคาส่งออก คำนวณโดยเปรียบเทียบราคาของสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะหรือคุณภาพเดียวกัน และไม่รวมค่าบรรจุภัณฑ์ ประกอบกับอัตราแลกเปลี่ยนในแต่ละปีมีความผันผวนส่งผลให้ดัชนีราคาส่งออกของผลไม้ทั้งสองชนิดเคลื่อนไหวในทิศทางที่ลดลง ดัชนีราคาส่งออกลำไยสดและทุเรียนสดมีความผันผวนน้อยกว่าดัชนีราคาผลผลิตลำไยและทุเรียนที่เกษตรกรขายได้ เนื่องจาก ราคาผลผลิตที่เกษตรกรขายได้มีการเคลื่อนไหวตามฤดูกาลที่ผลผลิตออกสู่ตลาด ขณะที่ลำไยสดมีการพัฒนาของเทคโนโลยีการผลิตและการควบคุมคุณภาพของลำไยเพื่อส่งออกและทุเรียนสดมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ ทำให้มีทุเรียนเพื่อการส่งออกตลอดปี อันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ระดับราคาส่งออกมีความผันผวนลดลง

ปัญหาและอุปสรรคของการส่งออกผลไม้ไทย

การส่งออกผลไม้ไทย พบปัญหาการปนเปื้อนทางจุลชีววิทยา แมลงศัตรูพืช และสารเคมีตกค้างในผลไม้ รวมทั้งความแปรปรวนของสภาพอากาศ ทำให้ระยะเวลาออกผลล่าช้าและผลผลิตลดลง ช่วงเวลาที่ส่งออกตรงกับการออกผลตามฤดูกาลของผลไม้ชนิดเดียวกันของประเทศผู้นำเข้า จึงมีผลกระทบต่อราคาส่งออกที่ต้องแข่งขันกับราคาในประเทศของผู้นำเข้า สำหรับทุเรียนพบปัญหาการเก็บผลผลิตก่อนกำหนด ทำให้ผลผลิตด้อยคุณภาพ ไม่ตรงตามความต้องการของผู้บริโภคต่างประเทศ

การเพิ่มมูลค่าการส่งออกให้สูงขึ้น ผู้ประกอบการควรควบคุมกระบวนการผลิตและคุณภาพผลไม้ให้ได้มาตรฐาน เพื่อรองรับการตรวจสอบที่เข้มงวด และเพื่อให้ผู้นำเข้าต่างประเทศเชื่อมั่นในคุณภาพสินค้าไทยว่าปลอดภัยไร้สารตกค้างและสารปนเปื้อน ขณะเดียวกันหน่วยงานภาครัฐควรให้ข้อมูลที่เพียงพอต่อผู้ผลิตและผู้ส่งออก เกี่ยวกับมาตรฐานต่างๆ ในการนำเข้าสินค้าประเภทผลไม้ของแต่ละประเทศ ให้ความรู้เกี่ยวกับเกษตรกรเรื่องการใช้ยาฆ่าแมลงที่ถูกวิธีและถูกต้องตามหลักวิชาการ ส่งเสริมการพัฒนาารูปแบบบรรจุภัณฑ์ให้สามารถยืดอายุผลผลิต รวมทั้งจัดให้มีการจับคู่ทางการค้า (Business Matching) และประชาสัมพันธ์ให้ผลไม้ไทยเป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในต่างประเทศ ณ แหล่งที่มีการขายส่งสินค้าและแหล่งที่นิยมบริโภคสินค้า

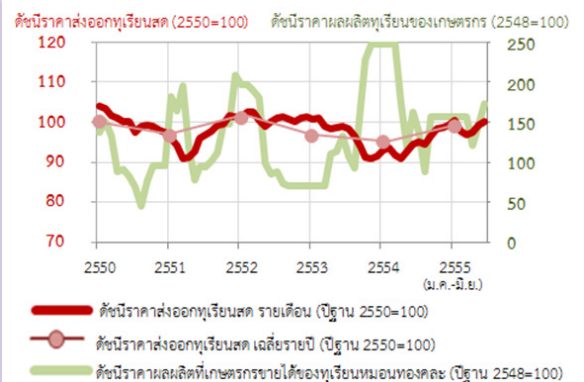
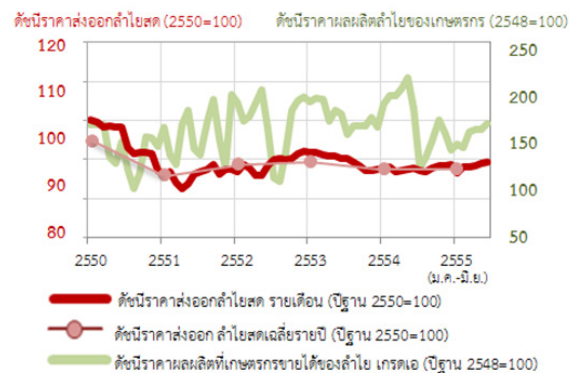
ดัชนีราคาส่งออกทุเรียนสด ปีฐาน 2550=100

ปี	ดัชนีราคาส่งออก	ผลกระทบ
2550	100.0	(-) ผลไม้หลายอย่างออกสู่ตลาดพร้อมกัน
2551	96.5	(-) มีอุปสรรคเรื่องเงินบาทแข็งค่าและถูกกีดราคาจากพ่อค้าต่างประเทศ
2552	100.9	(+) ทุเรียนนอกฤดูกาลออกสู่ตลาดมากขึ้น
2553	96.6	(-) มีปัญหาผลผลิตบางส่วนไม่ได้คุณภาพจากการเร่งเก็บเกี่ยว
2554	94.9	(-) ผลผลิตบางส่วนไม่ได้มาตรฐาน ไม่เป็นที่ต้องการของตลาดต่างประเทศ
2555 (ม.ค.-มิ.ย.)	98.7	(+) ความต้องการของตลาดต่างประเทศมีอย่างต่อเนื่อง

ที่มา : สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ในครึ่งแรกของปี 2555 ดัชนีราคาส่งออกทุเรียนสด ปรับตัวสูงขึ้น ขณะที่ความต้องการของตลาดต่างประเทศยังคงมีอย่างต่อเนื่องและเพิ่มขึ้น คาดว่าทั้งปี 2555 ราคาทุเรียนส่งออกจะปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

ดัชนีราคาส่งออกและดัชนีราคาผลผลิตเกษตรกร



Economic Highlight

เศรษฐกิจของไทย ไตรมาส 2 ปี 2555 ขยายตัวสูงขึ้นร้อยละ 4.2 (ไตรมาสแรก ปี 2555 ขยายตัวร้อยละ 0.4) ส่วนเดือนกรกฎาคม 2555 ในภาพรวมขยายตัวเล็กน้อย และยังคงอยู่ในเกณฑ์ดีเมื่อเทียบกับประเทศต่างๆ ในเอเชีย ทั้งนี้ เป็นผลจากอุปสงค์ภายในประเทศ โดยเฉพาะการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนที่ยังขยายตัวได้ดี ส่วนการส่งออกของไทยยังได้รับผลกระทบจากปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจยุโรปที่ลุกลามไปทั่วโลก อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยเดือนมกราคม - กรกฎาคม ปี 2555 อยู่ที่ร้อยละ 2.92 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน สำหรับประมาณการแนวโน้มเศรษฐกิจไทย ปี 2555 สศช. คาดว่า จะขยายตัวร้อยละ 5.5 - 6.5 และอัตราเงินเฟ้อ ปี 2555 กระทรวงพาณิชย์ คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.3 - 3.8

เสถียรภาพเศรษฐกิจในประเทศ เดือนกรกฎาคม 2555 อัตราเงินเฟ้อขยายตัวที่ร้อยละ 2.73 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ข้อมูลล่าสุด ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2555 อยู่ที่ระดับ 43.3 สะท้อนได้ว่าสถานะหนี้สาธารณะของไทย มีความมั่นคงและยังต่ำกว่ากรอบความมั่นคงทางการคลังที่ตั้งไว้ คือไม่เกินร้อยละ 60.0 และอัตราการว่างงานเดือนมิถุนายน 2555 อยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 0.7 ส่วนเสถียรภาพภายนอกประเทศยังอยู่ในเกณฑ์ดี โดยทุนสำรองระหว่างประเทศ ณ สิ้นเดือนกรกฎาคม 2555 อยู่ในระดับสูงที่ 175.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

ภาคอุปทาน ในเดือนกรกฎาคม 2555 หดตัวลงเล็กน้อย เนื่องจากได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจยุโรปที่ลุกลามไปทั่วโลก ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตของไทย โดยดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมหดตัวร้อยละ 5.8 (มิถุนายน 2555 หดตัวร้อยละ 9.5) เป็นผลทำให้ดัชนีความเชื่อมั่นอุตสาหกรรม ปรับตัวลดลงอยู่ที่ระดับ 98.7 จากระดับ 102.7 ในเดือนก่อนหน้า ส่วนดัชนีราคาสินค้าเกษตรลดลงร้อยละ 7.52 สำหรับดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรขยายตัวที่ร้อยละ 15.28 (มิถุนายน 2555 ขยายตัวร้อยละ 6.97) และจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงที่ร้อยละ 4.6 (มิถุนายน 2555 ขยายตัวร้อยละ 11.1)

การบริโภคภาคเอกชน ในเดือนกรกฎาคม 2555 ขยายตัวได้ดีต่อเนื่องจากเดือนที่ผ่านมา โดยสะท้อนได้จากปริมาณจำหน่ายรถยนต์นั่งที่ยังคงขยายตัวในอัตราเร่งที่ร้อยละ 99.6 (มิถุนายน 2555 ขยายตัวร้อยละ 84.2) ยอดการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มขยายตัวร้อยละ 18.8 และปริมาณนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคในรูปของดอลลาร์สหรัฐขยายตัวร้อยละ 11.2 ปริมาณจำหน่ายรถจักรยานยนต์ขยายตัวร้อยละ 6.1 ส่วนรายได้เกษตรกรที่แท้จริงขยายตัวร้อยละ 4.3

การลงทุนภาคเอกชน ในเดือนกรกฎาคม 2555 ขยายตัวสูงขึ้นต่อเนื่องจากเดือนที่ผ่านมา โดยยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงพาณิชย์ (เช่น รถบรรทุกขนาด 1 ตัน) ขยายตัวร้อยละ 65.5 ปริมาณนำเข้าสินค้าทุนในรูปของดอลลาร์สหรัฐและยอดขายปูนซีเมนต์ขยายตัวเร่งขึ้นจากเดือนก่อนหน้าที่ร้อยละ 34.1 และ 12.9 ตามลำดับ (มิถุนายน 2555 ขยายตัวร้อยละ 8.8 และ 7.7ตามลำดับ) และภาษีธุรกรรมอสังหาริมทรัพย์ ขยายตัวร้อยละ 2.5

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง, สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, เว็บไซต์สำนักงานสถิติของประเทศต่างๆ

ภาพรวมเศรษฐกิจไทย

ประเทศ	อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ย ม.ค. - ก.ค. 55	Real GDP ปี 54 (%y-o-y)	คาดการณ์ ปี 55	
			เงินเฟ้อ	GDP
ไทย	2.92	0.1	3.3 - 3.8	5.5 - 6.5
มาเลเซีย	1.94	4.9	2.5	4.0 - 5.0
ฟิลิปปินส์	3.03	3.7	3.0 - 5.0	4.2
สิงคโปร์	4.90	4.9	4.5	1.0 - 3.0
จีน	3.11	9.2	4.0	8.3
อินโดนีเซีย	4.17	6.5	4.0 - 6.0	6.5
อินเดีย	8.83	6.9	7.0	6.9
เวียดนาม	11.35	5.9	9.0	5.6

ข้อมูลเศรษฐกิจไทย	ปี 54	ปี 55		
		Q2	มิ.ย.	ก.ค.
Real GDP (%y-o-y)				
อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ	0.1	4.2	-	-
เสถียรภาพเศรษฐกิจ				
ดุลการค้าตามระบบกรมศุลกา (ล้าน USD)	334.4	-5,150.0	-550.0	-1,750.0
ดุลบัญชีเดินสะพัด (ล้าน USD)	11,870	-2,452.8	603.6	-
ทุนสำรองระหว่างประเทศ (พันล้าน USD)	175.1	174.7	174.7	175.4
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป (%y-o-y)	3.81	-	2.56	2.73
อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน (%y-o-y)	2.36	-	1.92	1.87
หนี้สาธารณะต่อ GDP (%)	40.8	43.3	43.3	-
อัตราการว่างงาน (%)	0.7	0.9	0.7	-
การส่งออก - นำเข้า (%y-o-y)				
มูลค่าการส่งออกในรูป USD	13.96	2.00	-2.31	-4.46
มูลค่าการนำเข้าในรูป USD	25.07	9.49	2.58	13.73
อุปทาน (%y-o-y)				
ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตร	5.1	3.0	6.97	15.28
ดัชนีราคาสินค้าเกษตร	12.2	-11.9	-11.73	-7.52
ดัชนีผลผลิตสินค้าอุตสาหกรรม	-9.3	-1.5	-9.5	-5.8
ดัชนีความเชื่อมั่นอุตสาหกรรม (ระดับ)	101.2	104.2	102.7	98.7
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ	20.7	10.0	11.1	4.6
ดัชนีราคาผู้ผลิต	5.5	-	-0.4	0.7
การบริโภคเอกชน (%y-o-y)				
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	11.7	6.3	10.1	18.8
ยอดจำหน่ายรถยนต์นั่ง	4.6	77.0	84.2	99.6
ยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์	7.9	4.4	-4.2	6.1
รายได้เกษตรกรที่แท้จริง	10.6	-11.8	-8.9	4.3
ปริมาณนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคในรูป USD	13.7	7.5	4.1	11.2
การลงทุนเอกชน (%y-o-y)				
ปริมาณนำเข้าสินค้าทุนในรูป USD	16.5	22.0	8.8	34.1
ยอดจำหน่ายรถยนต์เชิงพาณิชย์	-4.4	62.3	68.3	65.5
ภาษีธุรกรรมอสังหาริมทรัพย์	12.5	23.7	45.1	2.5
ยอดขายปูนซีเมนต์	4.3	5.2	7.7	12.9
ยอดขายเหล็ก	6.5	-6.4	-19.7	-
ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง	6.3	-	4.5	3.6

ตัวชี้วัดเศรษฐกิจการค้า

Price Indices

ดัชนีราคาผู้บริโภคของประเทศ เดือนสิงหาคม 2555 เท่ากับ 116.28 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน สูงขึ้นในอัตราที่ชะลอตัวลงที่ร้อยละ 2.69 (กรกฎาคม 2555 สูงขึ้นร้อยละ 2.73) แต่ยังคงสะท้อนให้เห็นว่าภาวะเศรษฐกิจโดยรวมยังอยู่ในเกณฑ์ดี มีเสถียรภาพ ตามนโยบายการดูแลราคาสินค้าอย่างเข้มงวด เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้บริโภคของภาครัฐ สำหรับสินค้าประเภทอาหารที่มีราคาสูงขึ้น ได้แก่ หมวดผักและผลไม้ ปลาและสัตว์น้ำ เครื่องประกอบอาหาร อาหารสำเร็จรูป ข้าวแป้งและผลิตภัณฑ์จากแป้ง เป็นต้น ส่วนสินค้าอื่นๆ ที่ไม่ใช่อาหาร และเครื่องใช้ที่ราคาสูงขึ้น ได้แก่ หมวดเคหสถาน พาหนะ การขนส่งและการสื่อสาร และหมวดยาสูบและเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ สำหรับดัชนีราคาผู้บริโภคเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า (กรกฎาคม 2555) สูงขึ้นร้อยละ 0.40 โดยเฉลี่ย มกราคม - สิงหาคม 2555 สูงขึ้นร้อยละ 2.89 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน

สำหรับปี 2555 กระทรวงพาณิชย์คาดการณ์เงินเฟ้ออยู่ที่ร้อยละ 3.3 - 3.8 ภายใต้สมมติฐาน ราคาน้ำมันดิบดูไบ 95-115 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล อัตราแลกเปลี่ยน 29-33 บาทต่อเหรียญสหรัฐ และรัฐบาลยังคงมาตรการลดภาระค่าครองชีพต่อไป

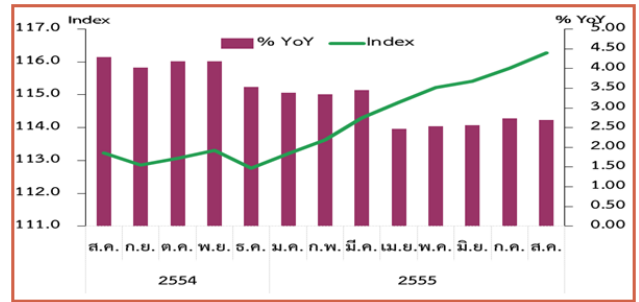
ดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐานของประเทศ (ไม่รวมสินค้ากลุ่มอาหารสดและพลังงาน) เดือนสิงหาคม 2555 เท่ากับ 108.52 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1.76 และเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า (กรกฎาคม 2555) สูงขึ้นร้อยละ 0.17 โดยเฉลี่ย มกราคม - สิงหาคม 2555 สูงขึ้นร้อยละ 2.23 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน

ดัชนีราคาผู้ผลิต เดือนสิงหาคม 2555 เท่ากับ 138.5 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน สูงขึ้นร้อยละ 0.1 จากการสูงขึ้นของหมวดผลิตภัณฑ์จากเหมือง ตามการสูงขึ้นของราคาลิกไนต์ ปีโตรเลียมและก๊าซธรรมชาติ หมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สินค้าที่ราคาสูงขึ้น ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ผลิตภัณฑ์อาหาร เครื่องดื่มและยาสูบ สิ่งทอและผลิตภัณฑ์สิ่งทอ และเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า (กรกฎาคม 2555) สูงขึ้นร้อยละ 0.3 โดยเฉลี่ย มกราคม - สิงหาคม 2555 สูงขึ้นร้อยละ 1.2 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน

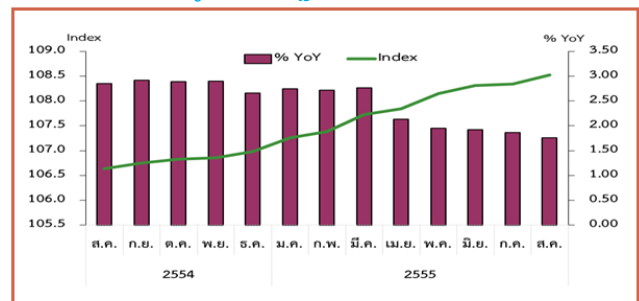
ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง เดือนสิงหาคม 2555 เท่ากับ 125.4 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน สูงขึ้นร้อยละ 3.7 จากการสูงขึ้นของสินค้าในหมวดผลิตภัณฑ์คอนกรีต เช่น เสาค้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก-อัดแรง คอนกรีตบล็อกก่อผนัง-ปูพื้น คอนกรีตบล็อกก่อผนังมวลเบา หมวดวัสดุก่อสร้างอื่นๆ เช่น อิฐมอญ ทราย อิฐโปร่ง และหมวดไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ เช่น วงกบประตู-หน้าต่าง บานประตู-หน้าต่าง เนื่องจากต้นทุนการผลิตปรับตัวสูงขึ้น และเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า (กรกฎาคม 2555) สูงขึ้นร้อยละ 0.2 โดยเฉลี่ย มกราคม - สิงหาคม 2555 สูงขึ้นร้อยละ 4.4 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีก่อน

ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค สิงหาคม 2555 มีค่า 29.5 ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องจากเดือนที่ผ่านมา (กรกฎาคม 2555 อยู่ที่ร้อยละ 29.1) ซึ่งค่าดัชนียังต่ำกว่า 50 สะท้อนให้เห็นว่าประชาชนยังมีความกังวล ต่อภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกและยุโรป นอกจากนี้ ประชาชนยังมีความกังวลเรื่องสถานการณ์การเมือง ความไม่สงบในภาคใต้ และภัยธรรมชาติ

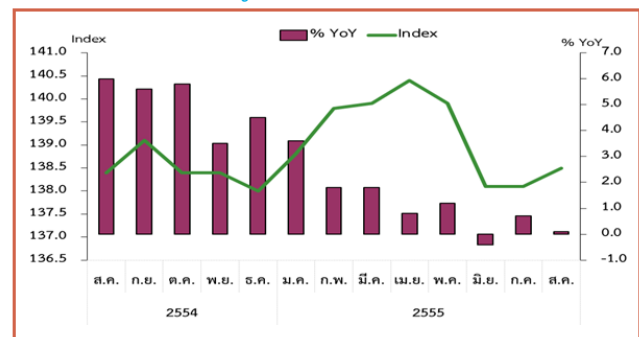
ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป (ปี 2550 = 100)



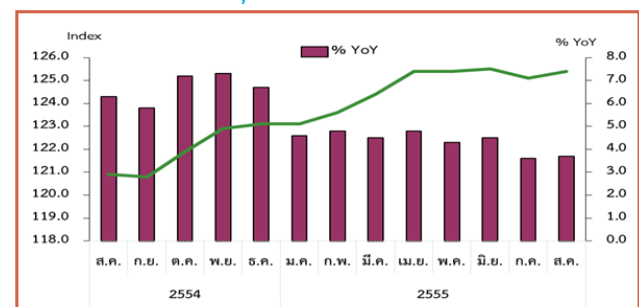
ดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐาน (ปี 2550 = 100)



ดัชนีราคาผู้ผลิต (ปี 2548 = 100)



ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง (ปี 2548 = 100)



ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค



ที่มา : สำนักสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

การส่งออก

เดือนกรกฎาคม 2555 มีมูลค่า 19,544.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลง ร้อยละ 4.46 โดยสินค้าเกษตร/อุตสาหกรรมเกษตร ภาพรวมลดลงร้อยละ 6.6 โดยข้าว ยางพารา กุ้งแช่แข็งและแปรรูป มูลค่าการส่งออกลดลงร้อยละ 28.5, 33.8 และ 17.8 ตามลำดับ ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ ภาพรวมลดลง ร้อยละ 4.3 โดยรถยนต์และอุปกรณ์ฯ (+29%) คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ฯ (-1.7%) อัญมณีและเครื่องประดับ (-37.3%) ตลาดส่งออกสำคัญของไทย 5 ลำดับแรก ได้แก่ จีน (-7.4%) ญี่ปุ่น (-3.5%) สหรัฐอเมริกา (+2.3%)ฮ่องกง (+4.4%) และมาเลเซีย (-20.1%)

ระยะ 7 เดือนของปี 55 (ม.ค.-ก.ค.) มีมูลค่า 131,809 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 0.4 โดยสินค้าเกษตร/อุตสาหกรรมเกษตร ภาพรวมลดลง 8.9 % โดยข้าว (-36.5%) ยางพารา (-28%) กุ้งแช่แข็งและแปรรูป (-10%) ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป (+15.2%) น้ำตาล (+17.5%) สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ ภาพรวมลดลงร้อยละ 0.9 โดยเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ (-4.1%) เครื่องใช้ไฟฟ้า (-2.8%) เม็ดและผลิตภัณฑ์พลาสติก (-2.7%) สิ่งทอ (-15.4%) ยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+18.2%)

การนำเข้า

เดือนกรกฎาคม 2555 มีมูลค่า 21,290.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.7 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของเครื่องจักรไฟฟ้า (+105.7%) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (+39.8%) เคมีภัณฑ์ (+10.4%) เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ (+30.3%) แหล่งนำเข้าสำคัญของไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ ญี่ปุ่น (+20.7%) จีน (+19.4%) สหรัฐอเมริกา (+52%) สหราชอาณาจักร (-0.2%) และมาเลเซีย (+7.8%)

ระยะ 7 เดือนของปี 55 (ม.ค.-ก.ค.) มีมูลค่า 143,895.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.50 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของน้ำมันดิบ (+14.4%) เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (+41.8%) เครื่องจักรไฟฟ้า (+60.87%) เคมีภัณฑ์ (-1.5%) เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ (+11.0%)

ดุลการค้า

เดือนกรกฎาคม 2555 ไทยขาดดุลการค้า 1,746.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ดุลระยะ 7 เดือนของปี 55 (ม.ค.-ก.ค.) ไทยขาดดุลการค้ามูลค่า 12,086.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ราคาสินค้าส่งออก

ดัชนีราคาสินค้าส่งออกเดือนกรกฎาคม 2555 อยู่ที่ 128.0 (ปี 2550=100) ลดลงร้อยละ 0.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหมวดสินค้าเกษตรกรรม ลดลง ร้อยละ 1.8 หมวดอุตสาหกรรมเกษตร หมวดอุตสาหกรรม และหมวดสินแร่และเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6, 0.2, 2.2 ตามลำดับ ส่วนดัชนีราคาส่งออกเฉลี่ยในระยะ 7 เดือนของปี 55 (ม.ค.-ก.ค.) เทียบกับระยะเดียวกันของปี 54 สูงขึ้นร้อยละ 0.6

ราคาสินค้านำเข้า

ดัชนีราคาสินค้านำเข้าเดือนกรกฎาคม 2555 อยู่ที่ 131.7 (ปี 2550=100) ลดลงร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และสูงขึ้นจากเดือนก่อนหน้า ร้อยละ 0.1 โดยหมวดสินค้าเชื้อเพลิง หมวดทุน หมวดสินค้าอุปโภคบริโภค หมวดยานพาหนะและอุปกรณ์ขนส่ง สูงขึ้นร้อยละ 0.1, 0.2, 0.4 และ 0.1 ตามลำดับ ในขณะที่หมวดวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป ลดลงร้อยละ 0.2 ส่วนดัชนีราคานำเข้าของประเทศเฉลี่ยในระยะ 7 เดือนของปี 55 (ม.ค.-ก.ค.) เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปี 54 สูงขึ้นร้อยละ 3.2

การค้าระหว่างประเทศของไทย

	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)			การเปลี่ยนแปลง (%YoY)		
	มิ.ย.55	ก.ค.55	ม.ค.-ก.ค. 55	มิ.ย.55	ก.ค.55	ม.ค.-ก.ค. 55
ส่งออก	19,770.7	19,544.4	131,809.0	-2.3	-4.5	-0.4
นำเข้า	20,317.0	21,290.7	143,895.7	2.6	13.7	10.5
ดุลการค้า	-546.3	-1,746.3				

สินค้าและแหล่งส่งออก 5 อันดับแรก เดือนกรกฎาคม 2555

สินค้า	มูลค่า	Δ	สัดส่วน	ประเทศ	มูลค่า	Δ	สัดส่วน
รถยนต์ และอุปกรณ์	2,101.1	29.0	10.7	จีน	2,247.4	-7.4	11.5
คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	1,576.3	-1.7	8.1	ญี่ปุ่น	2,066.1	-3.5	10.6
อัญมณีและเครื่องประดับ	948.1	-37.3	4.8	สหรัฐฯ	1,959.3	2.3	10.0
น้ำมันสำเร็จรูป	889.6	10.5	4.5	ฮ่องกง	1,123.6	4.4	5.7
เม็ดพลาสติก	781.4	3.0	4.0	มาเลเซีย	997.5	-20.1	5.1

สินค้าและแหล่งนำเข้า 5 อันดับแรก เดือนกรกฎาคม 2555

สินค้า	มูลค่า	Δ	สัดส่วน	ประเทศ	มูลค่า	Δ	สัดส่วน
น้ำมันดิบ	2,778.3	-7.3	13.0	ญี่ปุ่น	4,298.2	20.7	20.2
เครื่องจักรไฟฟ้า	2,326.1	105.7	10.9	จีน	3,223.4	19.4	15.1
เครื่องจักรกล	2,243.5	39.8	10.5	สหรัฐฯ	1,531.6	52.0	7.2
เคมีภัณฑ์	1,299.8	10.4	6.1	สหรัฐฯ	1,306.2	-0.2	6.1
เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	1,290.5	30.3	6.1	มาเลเซีย	1,084.1	7.8	5.1

ดัชนีราคาส่งออก-นำเข้า

ดัชนีราคา	การเปลี่ยนแปลง (%MoM)			การเปลี่ยนแปลง (%YoY)		
	พ.ค.55	มิ.ย.55	ก.ค.55	มิ.ย.55	ก.ค.55	ม.ค.-ก.ค.55
ส่งออก	-0.3	-0.7	0.0	-0.2	-0.2	0.6
นำเข้า	-0.4	-1.7	0.1	0.3	-0.3	3.2

สถานการณ์ราคาทองคำ ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน และ ราคาสินค้าเกษตร : สิงหาคม 2555

Commodities & Fx

ราคาทองคำ

ราคาทองคำในเดือนสิงหาคมปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่ง โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 24,254 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.52 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า เนื่องจากตลาดทองคำได้รับแรงหนุนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความวิตกกังวลเกี่ยวกับเงินเฟ้อ นอกจากนี้ ยังได้รับแรงหนุนจากการปรับตัวขึ้นของตลาดหุ้นและตลาดน้ำมันภายหลังการกล่าวสุนทรพจน์ของประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ (เฟด) และการอ่อนค่าลงของสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ทำให้สินค้าโภคภัณฑ์มีราคาถูกลงสำหรับผู้ถือครองเงินสกุลอื่นๆ

ราคาน้ำมัน

ราคาน้ำมันดิบในเดือนสิงหาคมยังคงทะยานสูงขึ้น โดยราคาน้ำมันดิบ WTI เฉลี่ยอยู่ที่ 94.13 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อนหน้า ซึ่งอยู่ที่ 87.90 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สาเหตุจากตลาดเกิดความกังวลต่ออุปทานน้ำมัน หลังพายุไซรอน ISAAC ก่อตัวขึ้นที่มหาสมุทรแอตแลนติกและปะทะอ่าวเม็กซิโกที่รัฐหลุยเซียน่า ส่งผลให้ฐานการผลิตน้ำมันดิบในอ่าวเม็กซิโกต้องหยุดการผลิตลงกว่าร้อยละ 90 หรือคิดเป็น 1.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน นอกจากนี้ ยังมีมาจากปัญหาความตึงเครียดในซีเรีย ประกอบกับสำนักงานปรมาณูสากลประสบความสำเร็จในการเจรจากับอิหร่านเพื่อขอเข้าตรวจสอบที่ตั้งโครงการนิวเคลียร์ของอิหร่านที่เมืองพาร์คิน

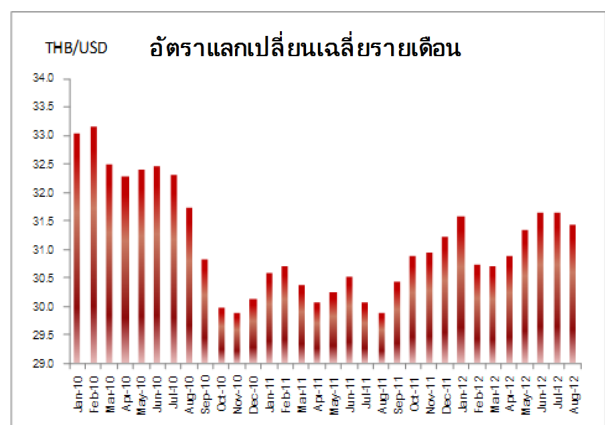
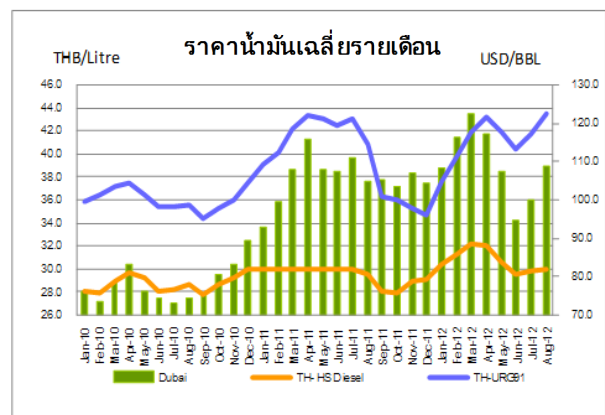
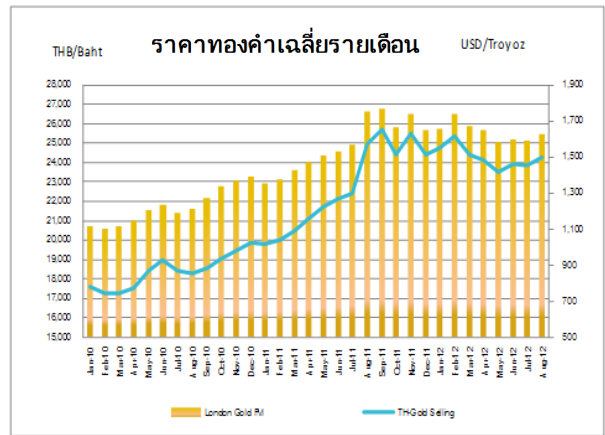
อัตราแลกเปลี่ยน

ค่าเงินบาทในเดือนสิงหาคมปรับตัวแข็งค่าขึ้น โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 31.43 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ จาก 31.65 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ เมื่อเทียบจากเดือนก่อนหน้า ทั้งนี้ เงินบาทได้รับแรงหนุนจากการอ่อนค่าของเงินเหรียญสหรัฐฯ จากความคาดหวังว่าจะมีมาตรการผ่อนคลายทางการเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจสหรัฐฯ นอกจากนี้ การปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งของเงินยูโรและการปรับตัวขึ้นของราคาทองคำในตลาดโลกก็เป็นปัจจัยบวกต่อการแข็งค่าของเงินบาทด้วยเช่นกัน

สินค้าเกษตร

ข้าว ราคาขายส่งเฉลี่ยข้าวหอมมะลิ 100% ชั้น 2 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจาก 3,000 บาท/100 กิโลกรัม เป็น 3,127 บาท/100 กิโลกรัม ส่วนข้าวขาว 5% (ใหม่) ปรับตัวลดลงจากเดือนที่แล้ว จาก 1,700 บาท/100 กิโลกรัม เป็น 1,695 บาท/100 กิโลกรัม แต่เมื่อพิจารณาการรายวันพบว่า ข้าวขาว 5% (ใหม่) มีราคาเพิ่มขึ้นตั้งแต่ช่วงต้นเดือนที่ผ่านมา เนื่องจากผู้ประกอบการเร่งรับซื้อข้าว เพื่อทยอยส่งมอบให้ทันตามกำหนด สำหรับแนวโน้มเดือนกันยายน ราคามีแนวโน้มปรับตัวอยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องจากความต้องการซื้อจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น เพราะผลผลิตข้าวของประเทศผู้ส่งออกข้าวรายอื่นๆ ลดลง เนื่องจากประสบภาวะน้ำท่วม จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะระบายข้าวออกสู่ตลาดได้

ยางพารา ราคายางแผ่นดิบและยางแผ่นรมควันชั้น 3 (ไม่อัดก้อน) ณ ตลาดกลางยางพาราสงขลา เดือนสิงหาคม 2555 เฉลี่ยกิโลกรัมละ 81.12 บาท และ 88.13 บาท ตามลำดับ ปรับตัวลดลงจากเดือนที่ผ่านมา เนื่องจากได้รับแรงกดดันจากเศรษฐกิจที่อ่อนแอของประเทศต่างๆ ทั่วโลก หลังจากที่มีรายงานข้อมูลเศรษฐกิจของประเทศกลุ่มยูโรโซนที่ออกมาแย่ ประกอบกับรัฐบาลญี่ปุ่นมีการปรับลดการประเมินเศรษฐกิจภายในประเทศลง อีกทั้งความต้องการยางจากต่างประเทศยังคงอ่อนแอ โดยเฉพาะจีนผู้ใช้ยางรายใหญ่ของโลกที่มีการชะลอการซื้อขาย จึงกดดันให้ราคายางปรับตัวลดลงสำหรับราคาในเดือนกันยายน 2555 คาดว่าจะปรับตัวขึ้น-ลงในกรอบแคบ เพราะมาตรการลดการส่งออกยางของประเทศผู้ผลิตยางรายใหญ่ของโลกจะช่วยพยุงราคายางไม่ให้เปลี่ยนแปลงมากนัก



ราคาสินค้ารายเดือน

เดือน	ก.ค.55	ส.ค.55	% Δ (MOM)	ม.ค.-ส.ค.54	ม.ค.-ส.ค.55	% Δ (YOY)
ข้าว : (THB/100kg)						
ข้าวขาว 5% (ใหม่)	1,700.00	1,695.00	-0.29	1,412.16	1,646.02	16.56
ข้าวหอมมะลิ 100% ชั้น 2	3,000.46	3,127.00	4.22	2,662.68	2,965.57	11.38
ยางพารา : (THB/Kg)						
แผ่นดิบ ชั้น3	89.28	81.12	-9.14	146.31	99.34	-32.11
แผ่นรมควัน ชั้น3	99.29	88.13	-11.24	162.17	111.69	-31.13
ทองคำ						
ลอนดอน PM (USD/Troy oz.)	1,593.91	1,626.03	2.02	1,499.35	1,640.68	9.43
ไทย (THB/Baht)	23,890.39	24,254.00	1.52	21,574.97	24,295.13	12.61
น้ำมันดิบ : (USD/BBL)						
Dubai	99.94	108.81	8.88	105.95	109.45	3.31
WTI	87.90	94.13	7.09	96.40	96.36	-0.04
อัตราแลกเปลี่ยน						
THB/USD	31.65	31.43	-0.70	30.30	31.25	3.10

กระทรวงพาณิชย์นำนักธุรกิจ 17 จังหวัดภาคเหนือ สำรวจเส้นทางและเจรจาการค้า

ณ แขวงคำม่วน ประเทศสปป.ลาว, หงะฮาน ฮาดิง และกว๋างบิ่ง ประเทศเวียดนาม
ระหว่างวันที่ 27 – 31 สิงหาคม 2555



การเจรจาการค้าระหว่างกระทรวงพาณิชย์ไทย และนักธุรกิจของเวียดนาม



ผู้ประกอบการไทยและสปป.ลาวที่เข้าร่วมเจรจาการค้า



ผู้ประกอบการไทยและเวียดนามที่เข้าร่วมเจรจาการค้า



ผู้ประกอบการไทยนำเสนอสินค้าแก่ผู้ประกอบการเวียดนาม



การทำสัญญา MOU ร่วมทุนการค้าระหว่างผู้ประกอบการไทย และผู้ประกอบการเวียดนาม



สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์
44/100 ถนน นนทบุรี 1 ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000