

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์  
Trade Policy and Strategy Office

Journal  
TPSO | YEAR 12  
ISSUE 132  
July 2022

TPSO Journal

CEI | Community Economic  
Index



SPECIAL TALK

▶ ตีชনীเศรษฐกิจชุมชนฐานราก



ISSN 2408-2465  
9 772408 246502



**สวัสดีผู้อ่านทุกท่าน ก้าวเข้าสู่ครึ่งปีหลัง สถานการณ์ในประเทศและต่างประเทศมีการเปลี่ยนแปลงเรื่องเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนในหลายด้าน**

วารสาร สนค. ฉบับนี้จึงขอเสนอ Special Talk เกี่ยวกับ ดัชนีเศรษฐกิจชุมชนฐานราก และ Special Report เรื่อง ดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน CPI Worker

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เริ่มกลับมางัดวลอีกครั้ง ผู้อ่านทุกท่านอย่าลืมดูแลสุขภาพป้องกันตนเองและคนรอบข้าง แล้วเราจะผ่านพ้นไปด้วยกันค่ะ... พบกันอีกครั้งในฉบับหน้า

กองบรรณาธิการวารสาร สนค.

CONTENTS

- 03 SPECIAL TALK**  
» ดัชนีเศรษฐกิจชุมชนฐานราก
- 05 SPECIAL REPORT**  
» ดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน (CPI Worker)
- 08 LOGISTICS INSIGHTS**  
» จับชีพจรโลจิสติกส์  
» Highlight ประเด็นสำคัญ
- 10 ECONOMIC INDICATORS**  
ภาพรวมเศรษฐกิจ : มิถุนายน 2565
- 11 INTERNATIONAL TRADE FOCUS**  
ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทย : พฤษภาคม 2565  
**COMMODITIES & FX**  
สถานการณ์ราคากองค่า ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน และราคาสินค้าเกษตร : มิถุนายน 2565
- 12 TRADE ALERT**  
เดือนกรกฎาคม 2565



GETTING AROUND  
WITH TPSO  
ฉบับที่ 132

# สนค.

## เผยแพร่ผลการพัฒนาวิสาหกิจชุมชนต้นแบบ



นายอรณรงค์ พูลพิพัฒน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานเปิดงาน “การสัมมนาเผยแพร่ผลสัมฤทธิ์การพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจชุมชนต้นแบบ เพื่อยกระดับเศรษฐกิจฐานรากไทยในยุคหลังโควิด 19” ภายใต้โครงการการพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจชุมชน เพื่อยกระดับเศรษฐกิจฐานรากไทยในยุคหลังโควิด-19 ในวันที่ 2 มิถุนายน 2565 มีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ผลการดำเนินงานโครงการฯ รวมถึงรับฟังความเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อนำมาจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย สำหรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจชุมชนของไทย

โดยในการสัมมนาฯ ได้มีการนำเสนอวิสาหกิจชุมชนต้นแบบ ในภาคการผลิตสินค้า ได้แก่ วิสาหกิจชุมชนเกษตรผสมผสานสู่การแปรรูปเชิงนวัตกรรม (ข้าวน้ำจิ้ม) จังหวัดพะเยา และในภาคบริการ ได้แก่ วิสาหกิจชุมชนกลุ่มอนุรักษ์พายุลานบ้านแหลมโสมสเตย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมถึงมีหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมในงานกว่า 80 คน



โดย นางสาวกนกวรรณ คอยจันทร์แจ่ม  
กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า  
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

# ดัชนี เศรษฐกิจชุมชนฐานราก



การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง และจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาให้มีความเข้มแข็ง มีศักยภาพ และสามารถพึ่งพาตนเองได้แบบยั่งยืน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวให้ได้ผลจำเป็นต้องมีข้อมูลที่ถูกต้อง ทันสมัย และมีความครอบคลุมทุกมิติ

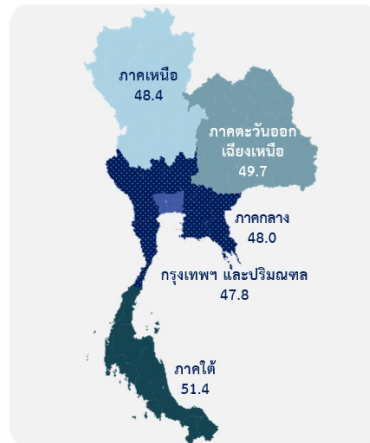
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ ในฐานะหน่วยงานกลางที่จัดทำเครื่องมือชี้วัดทางเศรษฐกิจการค้าหลักของประเทศ จึงได้พัฒนาเครื่องชี้วัดเศรษฐกิจฐานรากเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามและชี้ประเด็นการพัฒนาที่ภาครัฐต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับบริบท และความต้องการที่แท้จริงของประชาชนกลุ่มฐานราก

การดำเนินงานดังกล่าว สนค. ได้รับความร่วมมือจากสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) และสภาองค์กรชุมชนทั่วประเทศ ซึ่งเป็นองค์กรที่สามารถเข้าถึงชุมชนฐานรากได้อย่างทั่วถึง โดยได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลชุมชนในระดับฐานรากในทุกชุมชนทั่วประเทศ (7,778 แห่ง) ซึ่งในปี 2564 สำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ประมาณ 30,000 ตัวอย่าง ครอบคลุมพื้นที่ 76 จังหวัดทั่วประเทศ และกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาข้อมูลพื้นฐานรวมทั้งปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือของประชาชนในแต่ละพื้นที่ และ 2) เพื่อพัฒนา เครื่องชี้วัดที่สามารถสะท้อนความเชื่อมั่นและทัศนคติของประชาชนในระดับฐานราก และสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้อย่างต่อเนื่อง

## ผลการสำรวจข้อมูล

สนค. ได้นำผลจากการสำรวจข้อมูลดังกล่าวมาจัดทำดัชนีเศรษฐกิจชุมชนฐานราก โดยพบว่า ดัชนีเศรษฐกิจชุมชนฐานรากโดยรวม ปี 2564 อยู่ที่ระดับ 49.2 ซึ่งอยู่ในช่วงไม่เชื่อมั่น

เมื่อพิจารณาจำแนกเป็นรายภาค พบว่า ภาคใต้ ประชาชนมีความเชื่อมั่นสูงสุด และเป็นภูมิภาคเดียวที่ประชาชนมีความเชื่อมั่นอยู่ในช่วงเชื่อมั่น โดยมีความเชื่อมั่นอยู่ที่ระดับ 51.4 ในขณะที่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่ำที่สุด อยู่ที่ระดับ 47.8 สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคกลาง ประชาชนมีความเชื่อมั่นอยู่ที่ระดับ 49.7 48.4 และ 48.0 ตามลำดับ



พนักงานของรัฐ  
56.4



พนักงานเอกชน  
50.1



พนักงานเอกชน  
50.1



รับจ้าง  
48.0



เกษตรกร  
49.1



ไม่ได้ทำงาน  
44.8

เมื่อพิจารณาจำแนกเป็นอาชีพ พบว่า ประชาชนกลุ่มฐานรากที่มีความเชื่อมั่นสูงสุด คือ พนักงานของรัฐ (ระดับ 56.4) รองลงมาได้แก่ พนักงานเอกชน (ระดับ 50.1) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว (ระดับ 49.1) เกษตรกร (ระดับ 49.1) รับจ้าง (ระดับ 48.0) และ ผู้ที่ไม่ทำงานมีความเชื่อมั่นต่ำที่สุด (ระดับ 44.8)

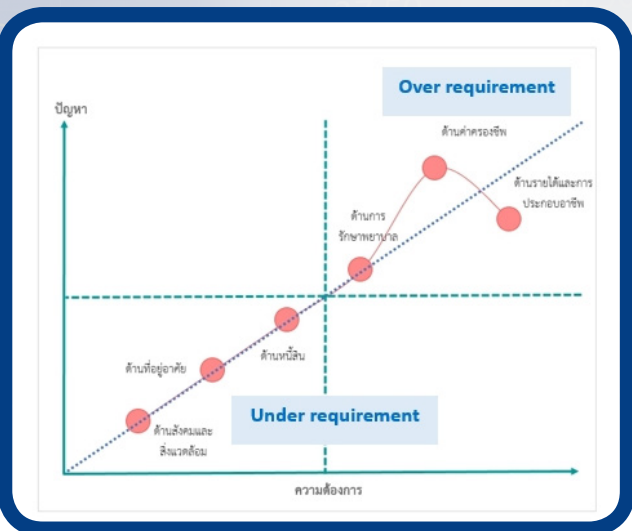
เมื่อพิจารณาจำแนกรายองค์ประกอบของดัชนี พบว่า **ด้านภาวะเศรษฐกิจ** และ**ด้านสถานะทางการเงิน** ประชาชนยังไม่มีเชื่อมั่น โดยมีระดับความเชื่อมั่นอยู่ที่ 23.9 และ 42.3 ตามลำดับ ขณะที่ด้านศักยภาพในการประกอบอาชีพ ประชาชนกลุ่มฐานรากมีความเชื่อมั่นอยู่ในช่วงเชื่อมั่นที่ระดับ 68.7

ระดับค่าของดัชนีมีค่าอยู่ระหว่าง 0 - 100 หากค่าของดัชนีมีค่าตั้งแต่ระดับ 50 หมายถึง ประชาชนมีความเชื่อมั่น (อยู่ในช่วงเชื่อมั่น) และหากค่าดัชนีต่ำกว่า 50 หมายถึง ประชาชนมีความไม่เชื่อมั่น (อยู่ในช่วงไม่เชื่อมั่น)



**กล่าวโดยสรุป** จากผลการจัดทำดัชนีฯ สะท้อนให้เห็นว่าถึงแม้ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่มีเชื่อมั่นต่อด้านสถานะทางการเงินและภาวะเศรษฐกิจ แต่ประชาชนมีความเชื่อมั่นในด้านศักยภาพในการประกอบอาชีพค่อนข้างสูง นั่นหมายถึงแม้ภาวะเศรษฐกิจในมุมมองของประชาชนกลุ่มฐานรากจะยังไม่ดีนัก และรายได้จากการประกอบอาชีพในปัจจุบันจะยังไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายของตนและของครอบครัว แต่อชีพดังกล่าวมีความมั่นคงค่อนข้างสูง และประชาชนมีความมั่นใจว่าหากตนได้รับโอกาสที่ดีขึ้น จะสามารถใช้โอกาสดังกล่าวในการสร้างรายได้หรืออาชีพให้ดีขึ้นได้ ดังนั้น ภาครัฐและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรมีแนวทางในการยกระดับศักยภาพในการประกอบอาชีพ เช่น การสนับสนุนการช่วยเหลือทางด้านวิชาการต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้และทักษะที่จะช่วยเสริมสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ ส่งเสริมการรวมกลุ่มเพื่อให้เกิดกลไกการตลาดที่เป็นธรรม การส่งเสริมการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำเป็น เป็นต้น โดยอาจพิจารณาร่วมกับดัชนีฯ ในมิติที่จำแนกรายพื้นที่และรายอาชีพ เพื่อให้การการวางแผนนโยบายเป็นไปอย่างถูกต้อง ตรงจุด และมีความเหมาะสม

การสำรวจข้อมูลในครั้งนี้ นอกจากเพื่อนำมาใช้ในการจัดทำดัชนีเศรษฐกิจชุมชนฐานรากแล้ว ยังมีการสำรวจประเด็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือของประชาชนกลุ่มฐานราก พบว่า ปัญหาที่มีความคล้ายคลึงกันในทุก ๆ ภูมิภาค โดยเรื่องที่ประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นปัญหาในระดับมาก เป็นปัญหาในด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ เรื่องค่าครองชีพสูง รายได้ตกต่ำ และอาชีพไม่มั่นคง สำหรับความต้องการที่ประชาชนต้องการให้ช่วยเหลือ/แก้ไขมากที่สุด ได้แก่ ลดภาระค่าสินค้าและบริการ ลดภาระค่าไฟฟ้า/ประปา เพิ่มค่าจ้าง/ค่าตอบแทน ลดภาระค่าใช้จ่ายด้านปัจจัยการผลิต และการเข้าถึงแหล่งเงินทุน ยกเว้น ประชาชนที่อาศัยในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีความต้องการความช่วยเหลือ/แก้ไข แตกต่างจากภูมิภาคอื่น ๆ ที่ต้องการความช่วยเหลือในเรื่องลดภาระค่าโดยสาร/การเดินทาง และลดภาระค่าเช่าที่อยู่อาศัย



เมื่อรวมปัญหาในพื้นที่และความต้องการความช่วยเหลือ/แก้ไข มาพิจารณาร่วมกันในลักษณะ 2 มิติ พบว่า ปัญหาและความต้องการความช่วยเหลือมีความสัมพันธ์กัน โดยสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม

**กลุ่มที่ 1** มีปัญหาและต้องการความช่วยเหลือมาก ได้แก่ ด้านรายได้และการประกอบอาชีพ ด้านค่าครองชีพ และด้านการรักษาพยาบาล

**กลุ่มที่ 2** มีปัญหาและต้องการความช่วยเหลือน้อย ได้แก่ ด้านหนี้สิน ด้านที่อยู่อาศัย และด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ ในส่วนของกระทรวงพาณิชย์ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับเรื่องค่าครองชีพและการส่งเสริมการประกอบอาชีพของประชาชนมาโดยตลอด โดยมีมาตรการในการดูแลประชาชน ตั้งแต่ต้นน้ำ (เกษตรกร) กลางน้ำ (ผู้ประกอบการ) และปลายน้ำ (ประชาชน) ให้เกิดความสมดุล ผ่านภารกิจหลักของกระทรวง ได้แก่ การดูแลราคาสินค้าเกษตรและรายได้เกษตรกร การดูแลผู้บริโภคภายใต้กรอบกฎหมายของกระทรวงพาณิชย์ และส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการค้า ทั้งการค้าสินค้าและบริการ นอกจากนี้ สนค. จะดำเนินการสำรวจความเห็นของประชาชนในประเด็นต่าง ๆ ในลักษณะนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการจัดทำเครื่องชี้วัดทางด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อนำไปประกอบการดำเนินการของภาครัฐได้อย่างตรงจุดต่อไป



# ดัชนี ราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน CPI Worker



## ดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน (CPI Worker)

จากการสำรวจภาวะการทำงาน ไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า โครงสร้างกำลังแรงงานในปัจจุบันมีอยู่ถึง 38.72 ล้านคน โดยเป็นกำลังแรงงานในภาคการเกษตร 11.41 ภาคการผลิต ร้อยละ 8.89 และภาคการค้าและบริการ ร้อยละ 18.42 ดังนั้น การมีตัวชี้วัดที่สะท้อนภาวะค่าครองชีพของกลุ่มแรงงานโดยเฉพาะจึงเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งนอกจากจะใช้ติดตามและประเมินค่าใช้จ่ายของกลุ่มแรงงานแล้ว ยังสามารถใช้ในการกำหนดมาตรการและนโยบายต่าง ๆ ด้านแรงงานได้อีกด้วย

การกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่เหมาะสมจะทำให้แรงงานสามารถครองชีพตามอัตภาพได้ และย่อมส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดี ขณะเดียวกันแรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่มีความสำคัญปัจจัยหนึ่ง ต้นทุนของแรงงานที่เพิ่มขึ้นย่อมส่งผลต่อต้นทุนที่สูงขึ้นของกิจการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตาม หากค่าจ้างที่เพิ่มสูงขึ้นมีความเหมาะสมและคุ้มค่างกับผลิตภาพแรงงานย่อมไม่ส่งผลกระทบต่อกิจการมากนัก ในทางกลับกันหากค่าจ้างที่ปรับเพิ่มขึ้น ไม่เหมาะสม ผู้ประกอบการอาจตัดสินใจผลักภาระต้นทุนให้กับผู้บริโภคผ่านการเพิ่มราคาสินค้าและบริการ หรืออาจปรับตัวโดยการลดการจ้างงาน เป็นต้น สำหรับในด้านเศรษฐกิจของประเทศ อัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการดำรงชีพย่อมช่วยกระตุ้นกำลังซื้อ และจะมีผลสะท้อนด้านบวกกลับมายังการขยายตัวของบริการบริโภคภายในประเทศในที่สุด ดังนั้น จะเห็นได้ว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่เหมาะสมมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

ประเทศไทยมีการใช้กฎหมายอัตราค่าจ้างขั้นต่ำมาตั้งแต่ปี 2516 และได้พัฒนากระบวนการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำมาเป็นลำดับ ซึ่งในปัจจุบันมีคณะกรรมการค่าจ้างแบบไตรภาคี (หน่วยงานภาครัฐ นายจ้าง และลูกจ้าง) เป็นผู้พิจารณากำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจ และเป็นการรักษาผลประโยชน์ของทั้งฝ่ายลูกจ้าง ฝ่ายนายจ้าง และฝ่ายรัฐบาล ที่ต้องดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ โดยมีการนำตัวชี้วัดทางด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ มาใช้เป็นตัวแปรประกอบการพิจารณาอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ







โดยในปัจจุบันยังไม่มีตัวชี้วัดที่สะท้อนการบริโภคของผู้ใช้แรงงานโดยตรง มีเพียงดัชนีราคาผู้บริโภคระดับจังหวัด ซึ่งเป็นหนึ่งในตัวแปรสำคัญที่ใช้ในการพิจารณาปรับอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ แต่ด้วยรูปแบบและพฤติกรรมการบริโภคของครัวเรือนในดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นการสะท้อนค่าครองชีพของประชาชนทั่วไป (ทุกกลุ่มอาชีพ) ซึ่งอาจมีรูปแบบและพฤติกรรมการบริโภคแตกต่างจากกลุ่มผู้ใช้แรงงานพอสมควร ดังนั้น เพื่อให้มีเครื่องชี้วัดสำหรับกลุ่มแรงงานโดยเฉพาะ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) กระทรวงพาณิชย์ จึงได้จัดทำดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน (CPI Worker) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเครื่องชี้วัดด้านค่าครองชีพของกลุ่มแรงงาน ซึ่งเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญทางเศรษฐกิจ ให้สามารถสะท้อนรูปแบบและพฤติกรรมการบริโภคของผู้ใช้แรงงานอย่างแท้จริง และสามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจและวางแผนให้สอดคล้องกับภารกิจที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

## ผลการจัดทำ

สนค. ได้จัดทำโครงสร้างการใช้จ่ายของกลุ่มแรงงาน โดยใช้ข้อมูลค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคกลุ่มแรงงานจากการสำรวจค่าใช้จ่ายที่จำเป็นของแรงงานทั่วไปแรกเข้าทำงานในภาคอุตสาหกรรม พ.ศ. 2564 จากสำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน ซึ่งเป็นการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างประมาณ 20,000 คน จำแนกตามสัดส่วนประเภทอุตสาหกรรม อาทิ ภาคการผลิต การขายส่งและการขายปลีก ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร การก่อสร้าง และกิจกรรมด้านสุขภาพ เป็นต้น มาใช้ในการจัดทำโครงสร้างน้ำหนักดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน โดยแบ่งเป็น 7 หมวด สินค้าและบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างของดัชนีราคาผู้บริโภคในปัจจุบัน

### โครงสร้างการใช้จ่ายของแรงงานในภาพรวม

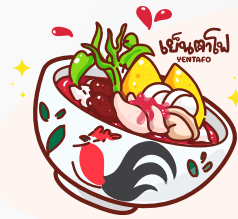
หมวด/กลุ่ม	ค่าใช้จ่าย (บาท/เดือน)	สัดส่วนน้ำหนัก (ร้อยละ)
<b>รวมทุกรายการ</b>	<b>8,611</b>	<b>100.00</b>
หมวดอาหารและเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์	3,659	42.49
อาหารปรุงที่บ้าน	1,773	20.59
อาหารสำเร็จรูป	1,886	21.90
หมวดเครื่องนุ่งห่มและรองเท้า	523	6.08
หมวดเคหสถาน	1,773	20.59
หมวดการตรวจรักษาและบริการส่วนบุคคล	750	8.71
หมวดพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสาร	1,531	17.78
หมวดการบันเทิง การอ่าน การศึกษา และการศาสนา	262	3.03
หมวดยาสูบและเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์	114	1.32
กลุ่มพลังงาน	764	8.87





## สัดส่วนค่าใช้จ่ายในหมวดอาหารและ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์สูงสุด

สัดส่วนค่าใช้จ่ายในหมวดอาหารและเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์สูงสุด มีสัดส่วนเกือบครึ่งหนึ่งของค่าใช้จ่ายทั้งหมด โดยคิดเป็นร้อยละ 42.49 (อาหารปรุงที่บ้าน ร้อยละ 20.59 และอาหารสำเร็จรูป ร้อยละ 21.90) รองลงมา ได้แก่ หมวดเคหสถาน และหมวดพาหนะ การขนส่ง และการสื่อสาร คิดเป็นร้อยละ 20.59 และ 17.78 ตามลำดับ ขณะที่กลุ่มพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 8.87 **อย่างไรก็ตาม** กลุ่มพลังงานเป็นต้นทุนแฝงของทุกหมวด ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการสูงขึ้นของค่าใช้จ่ายของผู้บริโภค สำหรับโครงสร้างการใช้จ่ายของแต่ละจังหวัดนั้นแตกต่างกันตามบริบทและพฤติกรรมผู้บริโภคของแรงงานในแต่ละจังหวัด แต่ค่อนข้างสอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคของแรงงานในภาพรวม



**อาหารปรุงที่บ้าน**  
**20.59 %**  
**อาหารสำเร็จรูป**  
**21.90 %**

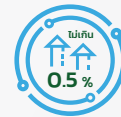
โดย **สนค.** ได้นำข้อมูลค่าใช้จ่ายฯ ดังกล่าว และข้อมูลราคาสินค้าและบริการที่ใช้ในการจัดทำดัชนีราคาผู้บริโภครายจังหวัด มาจัดทำดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงานระดับจังหวัด พบว่า อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงานรายจังหวัด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปรายจังหวัด ปี 2564 เทียบกับปี 2563 สามารถสรุปได้ดังนี้

### 1 ผลต่างของอัตราการเปลี่ยนแปลง

พบว่า ดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงานรายจังหวัด มีอัตราการเปลี่ยนแปลงใกล้เคียงกับดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป โดยมีค่าเฉลี่ยของผลต่างของอัตราการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 0.5 และเมื่อพิจารณาจำแนกเป็นรายจังหวัด พบว่า



อัตราการเปลี่ยนแปลง**เท่ากัน** มี 6 จังหวัด ได้แก่ ชัยภูมิหนองบัวลำภู อุตรธานี กำแพงเพชร ตรัง และปัตตานี



อัตราการเปลี่ยนแปลง**แตกต่างกันไม่เกินค่าเฉลี่ย (ร้อยละ 0.5)** มี 42 จังหวัด เช่น สุพรรณบุรี สุโขทัย ลำปาง นครนายก ร้อยเอ็ด สุรินทร์ พังงา และชัยนาท



อัตราการเปลี่ยนแปลง**แตกต่างกันเกินค่าเฉลี่ย แต่ไม่เกินร้อยละ 1.0** มี 17 จังหวัด เช่น พระนครศรีอยุธยา กาญจนบุรี อำนาจเจริญ นครพนม นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี และพิษณุโลก



อัตราการเปลี่ยนแปลง**แตกต่างกันเกินร้อยละ 1.0** มี 9 จังหวัด ได้แก่ ยโสธร อุดรดิษฐ์ สกลนคร เพชรบุรี แพร่ เชียงราย จันทบุรี นราธิวาส และประจวบคีรีขันธ์

### 2 อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงานรายจังหวัดส่วนใหญ่ต่ำกว่าดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไปรายจังหวัด ขณะที่ 20 จังหวัดสูงกว่า อาทิ จังหวัดสกลนคร ยโสธร เชียงราย อุดรดิษฐ์ สตุล ยะลา และชัยนาท

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างของพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้บริโภคทั่วไปและผู้บริโภคกลุ่มแรงงาน ดัชนีราคาผู้บริโภคกลุ่มแรงงานที่ สนค. จัดทำขึ้นจึงเป็นเครื่องชี้วัดด้านค่าครองชีพของกลุ่มแรงงานที่สะท้อนรูปแบบและพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้ใช้แรงงานอย่างแท้จริง

**นอกจากนี้** อาจใช้เป็นตัวชี้วัดทางเลือกให้คณะกรรมการค่าจ้างขึ้นต่ำ สามารถใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณากำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่ถูกต้องและตรงกลุ่มเป้าหมายมากยิ่งขึ้น





# จับชีพจรโลจิสติกส์

## การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มิถุนายน 2565)

### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม\* **38,610**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	352	▼ -16.8%
ปิดกิจการ	94	▲ 104.3%

\* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด  
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึง คนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(14.8%)	▼ -13.3%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.8%)	▲ 80.0%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน มิ.ย. 2565  
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ทางบก (52219)	474.31	(10.9%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	353.94	(8.1%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-มิ.ย. 2565  
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,610 ราย โดยเปิดกิจการใหม่ 352 ราย ลดลง 16.8% และปิดกิจการ 94 ราย หรือเพิ่มขึ้น 104.3% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 173 ราย คิดเป็น 49.1% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 27.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- การลงทุนจากต่างชาติในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-มิ.ย. 2565) มูลค่า 4,346.37 ล้านบาท คิดเป็น 19.9% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตามลำดับ

## มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤษภาคม 2565)

### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,233,971.50**  
สัดส่วน **69.2%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 25.6%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (20.0%)	▲ 26.1%
ญี่ปุ่น (10.9%)	▲ 3.8%
สหรัฐอเมริกา (10.0%)	▲ 16.5%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรทางอากาศ (ปีโตรเลียม)	▲ 102.6%
ท่าเรือ บ.อีซีสันแหลมฉบังฯ	▲ 14.4%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.)	▲ 101.6%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	▲ 103.7%
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ดิบอื่น (2710)	▲ 101.8%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	▲ 0.4%

ที่มา: สำนักงานสถิติกระทรวงพาณิชย์ โดยคำนวณเบื้องต้นจากกรมศุลกากร

### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **377,499.18**  
สัดส่วน **21.2%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 24.2%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (17.7%)	▲ 38.7%
สหรัฐอเมริกา (16.9%)	▲ 20.1%
ญี่ปุ่น (9.8%)	▲ 4.3%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย	▲ 25.6%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี คาร์โก้	▲ 19.8%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี (EXPRESS)	▲ 31.6%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเล็คทริก (8542)	▲ 27.8%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	▲ 52.9%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471)	▼ -3.0%

ที่มา: สำนักงานสถิติกระทรวงพาณิชย์ โดยคำนวณเบื้องต้นจากกรมศุลกากร

### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **161,730.92**  
สัดส่วน **9.1%**  
การเติบโต (YoY) **▼ -0.4%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย (17.4%)	▲ 11.2%
จีน (15.2%)	▼ -30.5%
เมียนมา (14.2%)	▲ 39.3%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรทะเล	▲ 21.2%
ด้านศุลกากรอากาศยาน (ศก2)	▼ -60.4%
ด้านศุลกากรชายของ	▲ 119.5%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810)	▼ -3.0%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523)	▼ -3.1%
ยางธรรมชาติ (4001)	▲ 22.0%

ที่มา: สำนักงานสถิติกระทรวงพาณิชย์ โดยคำนวณเบื้องต้นจากกรมศุลกากร

### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,520.74**  
สัดส่วน **0.1%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 12.0%**

**ตลาดสำคัญ\***

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (83.0%)	▲ 23.0%
เกาหลีใต้ (7.9%)	▲ 3.3%
ญี่ปุ่น (3.9%)	▲ 107.7%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์	▲ 6.4%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002)	▲ 32.4%
ยางธรรมชาติ (4001)	▼ -22.5%
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810)	-

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการนำเข้าและส่งออก  
ที่มา: สำนักงานสถิติกระทรวงพาณิชย์ โดยคำนวณเบื้องต้นจากกรมศุลกากร

## ประเด็นโอกาส

### ปัญหาคอบอดส่งออกผลไม้ผ่านด่านจีนคลี่คลาย

- รัฐบาลไทยได้ขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างไทย-จีน เพื่อแก้ไขปัญหาคอบอดการส่งออกผลไม้ผ่านด่านจีน ทำให้การส่งออกผลไม้ไทยผ่านด่านจีนคล่องตัวขึ้น โดยมีแนวทางที่ใช้ในการแก้ปัญหาหลายด้าน เช่น การเพิ่มศักยภาพของช่องทางการขนส่งสินค้า ทั้งด้านทางบก ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น นอกจากนี้ ด้านตงซิงได้กลับมาเปิดให้สามารถขนส่งผลไม้ผ่านด่านได้แล้ว เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565

### เงินบาทอ่อนค่า อาานิสงค์ภาคส่งออก

- เงินบาทอ่อนค่าแตะระดับ 35.00 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถือเป็นค่าอ่อนค่ามากที่สุดในรอบ 5 ปี ส่งผลเชิงบวกต่อผู้ส่งออกของไทย
- สาเหตุสำคัญมาจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ทำให้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้น
- แนวโน้มของค่าเงินบาทในระยะต่อไปค่อนข้างผันผวน โดยมีทั้งปัจจัยที่ทำให้เงินบาทอ่อนค่า คือ การแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ยังมีปัจจัยหนุนให้เงินบาทแข็งค่า คือ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนหลังคลาย Lockdown ที่อาจเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียและค่าเงินในภูมิภาคแข็งค่าขึ้น

## ประเด็นความท้าทาย

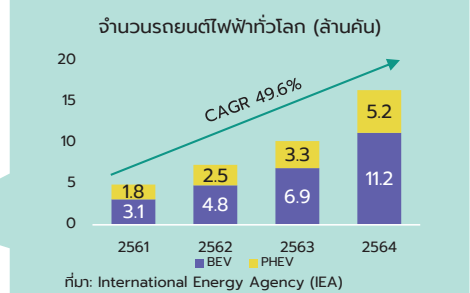
### อัตราดอกเบี้ยสูง

- ธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา (Federal Reserve: Fed) ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย 0.75% ซึ่งเป็นการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยสูงสุดในรอบ 28 ปี เพื่อรับมือกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ในขณะที่ธนาคารกลางประเทศอื่นได้มีแผนที่จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเช่นกัน เช่น ธนาคารกลางยุโรป (ECB)
- ถึงแม้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ยังไม่ปรับขึ้นดอกเบี้ยในตอนนี้ แต่มีความเป็นไปได้สูงว่า ธปท. อาจปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อแก้ไขปัญหาเงินเฟ้อเช่นเดียวกับกับธนาคารกลางประเทศอื่น เนื่องจากเงินเฟ้อของประเทศไทยในขณะนี้อยู่ในระดับสูง โดยดัชนีเงินเฟ้อทั่วไปเดือนมิถุนายน 2565 อยู่ที่ 7.66%
- หากมีการปรับอัตราดอกเบี้ยขึ้นในประเทศไทย จะส่งผลให้ต้นทุนในการทำธุรกิจสูงขึ้น ผู้ประกอบการอาจต้องวางแผนในการบริหารสภาพคล่องอย่างรอบคอบเพื่อเตรียมรับมือกับการขึ้นอัตราดอกเบี้ย
- รวมถึงต้องติดตามทิศทางของเศรษฐกิจโลกอย่างใกล้ชิด เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ Fed ปรับขึ้นในครั้งนี้อยู่ในระดับสูง อาจส่งผลให้เกิดการถดถอยของเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา (Recession) ซึ่งจะกระทบเศรษฐกิจทั่วโลกต่อไปได้

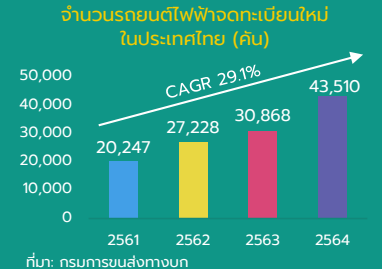
# Highlight ประเด็นสำคัญ

## รถยนต์ไฟฟ้า สู่อนาคตกรีนโลจิสติกส์

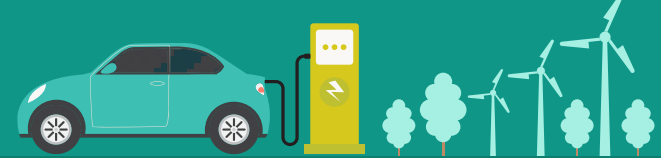
**อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า หรือรถยนต์ EV ในประเทศไทยและทั่วโลกกำลังเติบโต** เนื่องจากกระแสโลกในปัจจุบันให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยในปี 2564 มีจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าบนท้องถนนทั่วโลกมากกว่า 16.5 ล้านคัน คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) 49.6% ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นราว 3 เท่า ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2561 - 2564)<sup>1</sup> การตื่นตัวของประเทศต่างๆ ในการบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net Zero) มีส่วนทำให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าของโลกขยายตัวอย่างก้าวกระโดดในปี 2564 โดยเฉพาะตลาดจีนและยุโรป มีอัตราการเติบโตราว 200% และ 65% ตามลำดับ (ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าทั้งสองประเทศรวมกันคิดเป็น 85% ของยอดขายทั่วโลก)



ในปี 2573 หรืออีกเพียง 8 ปีข้างหน้า **รัฐบาลไทยตั้งเป้าหมายลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาคมนาคมขนส่งให้ได้ 20% และมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ หรือ ZEV (Zero Emission Vehicle) ให้ได้อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมด** รวมถึงการส่งเสริมการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็นรถยนต์นั่งและรถกระบะ 440,000 คัน รถจักรยานยนต์ 650,000 คัน รถบัสและรถบรรทุก 33,000 คัน และมาตรการส่งเสริม ZEV ต่างๆ อาทิ การพัฒนาสถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า และการส่งเสริม ZEV ECO System เป็นต้น<sup>2</sup> ทั้งนี้ ในปี 2564 ประเทศไทยมีจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนใหม่ จำนวน 43,510 คัน อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) 29.1% ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นราว 2 เท่า จากปี 2561<sup>3</sup>



- ปัจจุบัน เริ่มมีธุรกิจที่ใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับภาคขนส่งสินค้าในหลายประเทศ เช่น FedEx บริษัทโลจิสติกส์รายใหญ่ของโลก เริ่มนำรถบรรทุก EV มาใช้ในการขนส่งสินค้าที่สหรัฐอเมริกา โดยมีเป้าหมายเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุก EV ทั้งหมดในปี 2583 เช่นเดียวกับบริษัท Sagawa บริษัทโลจิสติกส์ชั้นนำของญี่ปุ่น ก็มีแผนที่จะเปลี่ยนรถขนส่งสินค้าขนาดเล็ก (Kei Minicar) ให้เป็นรถไฟฟ้าทั้งหมดในปี 2573<sup>4</sup> ทั้งนี้ การใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับภาคการขนส่งสินค้าในไทยยังไม่แพร่หลายมากนัก เช่น **ลาดิส** นำร่องใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่งสินค้าแก็จ **Kerry, Flash** และ **ไปรษณีย์ไทย** มีการทดลองใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในการขนส่งสินค้า เป็นต้น
- กระแสการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก ปัญหาต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น และแนวโน้มการใช้มาตรการคุมครองสิ่งแวดล้อม เช่น การเก็บภาษีคาร์บอน เป็นแรงกดดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะกระทบต่อการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยให้เข้าสู่การเป็น Green Logistics ในอนาคตจึงน่าจะเห็นการนำรถไฟฟ้าใช้ในภาคการขนส่งของไทยมากขึ้น รวมถึงการเกิดขึ้นของธุรกิจใหม่ที่สนับสนุนกระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ที่มา: <sup>1</sup>International Energy Agency (IEA) <sup>2</sup>กระทรวงพลังงาน <sup>3</sup>กรมขนส่งทางบก <sup>4</sup>Reuters, Nikkei Asia

## ห่วงโซ่อุปทานโลกเปลี่ยน ธุรกิจโลจิสติกส์ปรับ

อนาคตของโลจิสติกส์ทั่วโลกมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตามความผันผวนของกระแสต่างๆ ที่มีเข้ามาอย่างต่อเนื่อง กระตุ้นให้ภาคธุรกิจจำเป็นต้องปรับกระบวนการทำงาน โดยหน่วยงาน Enterprise Singapore ได้สรุป**แนวโน้มสำคัญ 3 ประเด็นของภาคโลจิสติกส์ตามการเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain)** ได้แก่

- 1 การบริหารจัดการคลังสินค้าจาก Just-in-Time สู่ Just-in-Case**  
จากปัญหาการได้รับสินค้าล่าช้าจากโควิด-19 ผู้คนแทนเนอร์ไม่เพียงพอ การขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ และความกังวลต่อความมั่นคงด้านอาหาร ฯลฯ ธุรกิจจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ที่เพิ่มความยืดหยุ่นตามสถานการณ์เพื่อป้องกันการขาดแคลนสินค้า/วัตถุดิบ แทนการมุ่งลดการกักเก็บสินค้าคงคลังเพียงอย่างเดียว ซึ่งนำไปสู่ความต้องการใช้คลังสินค้าเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อเนื่องในการพัฒนาระบบจัดการคลังสินค้าอัจฉริยะ และระบบวิเคราะห์และจัดการข้อมูล จะสามารถตอบโต้ภัยให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น
- 2 การลงทุนในระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีเพื่อติดตามความเคลื่อนไหวในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Digitalization)**  
เช่น ระบบการติดตามสินค้าล่วงหน้า การเคลื่อนไหวของข้อมูลแบบเป็นปัจจุบัน (Real-time) และการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับซัพพลายเชน ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูล ตลอดจนการส่งเสริมความร่วมมือในหลายภาคส่วนในการแบ่งปันข้อมูล
- 3 ห่วงโซ่อุปทานใหม่ที่คำนึงถึงความยั่งยืน**  
ตามแรงกดดันจากนานาชาติในการไปสูเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และแนวคิด ESG โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม (Environment) สังคม (Social) และธรรมาภิบาล (Governance) เป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจลงทุน ซึ่งนำไปสู่การเกิดขึ้นของธุรกิจที่ช่วยในการปรับลดคาร์บอน การใช้พลังงานสะอาด และเทคโนโลยีเพื่อการใช้พลังงาน เป็นต้น

- สิงคโปร์ได้มีการพัฒนาธุรกิจใหม่ที่ตอบสนองต่อแนวโน้มดังกล่าว ตัวอย่างเช่น (1) SGTrade (Singapore Trade Data Exchange) แพลตฟอร์มข้อมูลเชื่อมโยงแบบ end-to-end ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในระบบนิเวศของซัพพลายเชน ทั้งผู้นำเข้าส่งออก ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม สถาบันการเงิน Freight Forwarder และภาครัฐ ฯลฯ (2) บริษัท จีเคอี (GKE) ผู้ให้บริการคลังสินค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีระบบการส่งมอบงานให้คนขับรถบรรทุกแบบอัตโนมัติ (3) บริษัท ฟิวเจอร์ (PLG) ให้บริการจัดการระบบแสดงภาพคลังสินค้าแบบเรียลไทม์ 3 มิติ บนเดสก์ท็อปควบคุมคลังสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนใช้พื้นที่คลังสินค้า (4) บริษัท เลเจนด์ โลจิสติกส์ (Legend logistics) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สินค้าหนัก มีระบบการติดตาม ISO tank แบบเรียลไทม์ และ (5) บริษัท F-Drones ให้บริการขนส่งทางโดรนไปยังเรือขนส่งที่สามารถรับน้ำหนัก 100 กิโลกรัม ในระยะทางกว่า 100 กิโลเมตร ฯลฯ
- ในส่วนของไทยรัฐบาลก็มีการผลักดันนโยบาย BCG และการเปิดรับการลงทุนกลุ่ม S-curve ซึ่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมให้แก่กลุ่มโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามสิ่งที่ท้าทายคือการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน ทั้งรูปแบบ Public-Private Partnership รวมถึงการสนับสนุนเงินทุนในการสร้างนวัตกรรม จะเป็นจุดแข็งหนึ่งที่ก่อให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีในภาคโลจิสติกส์ไทย เช่นเดียวกับสิงคโปร์ รวมทั้งการจับตามองเทคโนโลยีใหม่อย่างระบบอัตโนมัติ (Automation) และเมตาเวิร์ส (Metaverse) ที่กำลังเข้ามาว่าโลจิสติกส์จะเปลี่ยนแปลงอย่างไรต่อไป

ที่มา: Enterprise Singapore, tradeandconnectivity.innovation-challenge.sg/





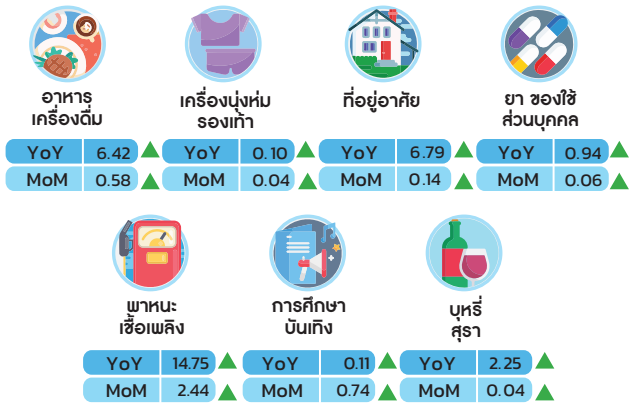
ภาพรวม

เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจที่สำคัญ เดือน มิถุนายน 2565

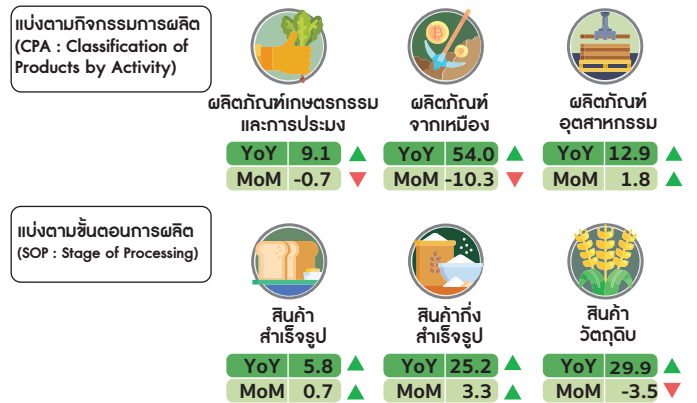
	ดัชนี	%MoM	%YoY	%AoA
อัตราเงินเฟ้อทั่วไป : Headline Inflation	มิ.ย. 65	107.58	0.90	7.66
ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป : CPI	พ.ค. 65	106.62	1.40	7.10
เงินเฟ้อพื้นฐาน : Core Inflation	มิ.ย. 65	102.99	0.24	2.51
ดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐาน : Core CPI	พ.ค. 65	102.74	0.17	2.28
ดัชนีราคาผู้ผลิต : PPI	มิ.ย. 65	116.2	1.0	13.8
	พ.ค. 65	115.1	1.0	13.3
ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง : CMI	มิ.ย. 65	120.9	-1.0	5.5
	พ.ค. 65	122.1	-0.1	6.5
ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคโดยรวม : CCI	อยู่ที่ระดับ		44.3	พ.ค. 65 44.7

เศรษฐกิจไทยยังมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป แม้เงินเฟ้อในเดือนนี้จะยังคงขยายตัว แต่เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคเทียบกับเดือนก่อนหน้า เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.90 (MoM) ชะลอลดลงจากเดือนพฤษภาคมที่สูงขึ้นร้อยละ 1.40 (MoM) ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากมาตรการของภาครัฐที่พยายามช่วยเหลือประชาชนอย่างเต็มที่ และผู้ประกอบการภาคเอกชนได้ให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการตรึงราคาขายปลีกเพื่อไม่ให้เป็นภาระต่อค่าครองชีพของประชาชน โดยคำนึงถึงการได้รับประโยชน์ร่วมกันอย่างสมดุล ทั้งเกษตรกร ผู้ประกอบการ และผู้บริโภค เป็นสำคัญ

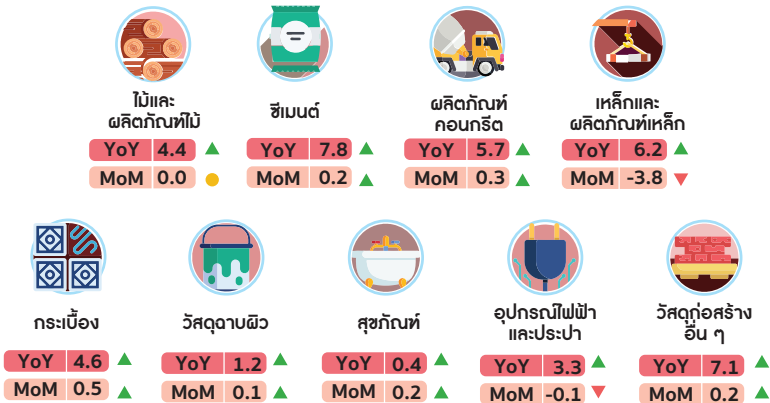
**ดัชนีราคาผู้บริโภค**  
เดือนมิถุนายน 2565 อยู่ที่ร้อยละ 7.66 (YoY)



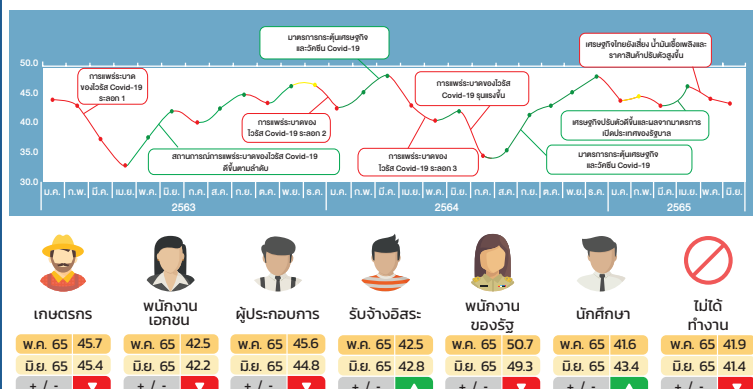
**ดัชนีราคาผู้ผลิต**  
เดือนมิถุนายน 2565 สูงขึ้นร้อยละ 13.8 (YoY)



**ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง**  
เดือนมิถุนายน 2565 สูงขึ้นร้อยละ 5.5 (YoY)



**ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค**  
เดือนมิถุนายน 2565 เท่ากับ 44.3



กลุ่มอาชีพ	พ.ค. 65	มิ.ย. 65
เกษตรกร	45.7	45.4
พนักงานเอกชน	42.5	42.2
ผู้ประกอบการ	45.6	44.8
รับจ้างอิสระ	42.5	42.8
พนักงานของรัฐ	50.7	49.3
นักศึกษา	41.6	43.4
ไม่ได้ทำงาน	41.9	41.4

ท่านสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติม  
สถานการณ์ราคาสินค้าและบริการ  
ประจำเดือนมิถุนายน 2565  
ผ่าน QR Code นี้



# การค้าระหว่างประเทศของไทย เดือนพฤษภาคม 2565



โดย สำนักงานนโยบายและ  
ยุทธศาสตร์การค้า

**การส่งออก** มีมูลค่า 25,509.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (854,372 ล้านบาท)

ขยายตัวร้อยละ 10.5 ขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 15 หากหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัวร้อยละ 11.1 การส่งออกยังคงเป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรที่เติบโตอย่างแข็งแกร่ง สะท้อนถึงบทบาทการเป็น “ครัวโลก” ในช่วงเวลาที่ทั่วโลกมีความต้องการสินค้าอาหารเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมเติบโตตามภาคการผลิตโลกที่ยังขยายตัวดี **สินค้าส่งออก 5 อันดับแรก** ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์ ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง น้ำมันสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์ยาง **ตลาดส่งออกที่ขยายตัว** อาทิ สหรัฐฯ จีน และญี่ปุ่น

**การนำเข้า** มีมูลค่า 27,383.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (856,253 ล้านบาท)

ขยายตัวร้อยละ 24.2 สินค้านำเข้า 5 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ เครื่องจักรกล และเครื่องจักรไฟฟ้า **แหล่งนำเข้า** ที่ขยายตัว อาทิ จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สหรัฐฯ และมาเลเซีย

**ดุลการค้า** ขาดดุล 1,874.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (74,518 ล้านบาท)

**ดัชนีราคาส่งออก** ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 18 ที่ร้อยละ 5.0 (YoY)

**ดัชนีราคานำเข้า** ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 18 ที่ร้อยละ 14.4 (YoY)

## การค้าระหว่างประเทศของไทย

หน่วย (Unit) : ล้านเหรียญสหรัฐฯ (Million USD)	พ.ค. 2565 May 2022	ม.ค. - พ.ค. 2565 Jan-May 2022
มูลค่าการส่งออก (Export Value)	25,509.0 +10.5%	122,631.8 +12.9%
มูลค่าการนำเข้า (Import Value)	27,383.2 +24.2%	127,358.3 +20.2%
ดุลการค้า (Trade Balance)	-1,874.2	-4,726.6

## สินค้าและตลาดส่งออก 5 อันดับแรก เดือน พ.ค. 65

สินค้า	พ.ค. 65			ประเทศ			
	มูลค่า (ล้าน USD)	Δ (%YoY)	สัดส่วน (%)	มูลค่า (ล้าน USD)	Δ (%YoY)	สัดส่วน (%)	
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	2,338.5	-3.1	9.2	สหรัฐฯ	4,071.3	29.2	16.0
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,528.8	-17.9	6.0	จีน	3,789.1	3.8	14.9
ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง	1,366.3	27.6	5.4	ญี่ปุ่น	2,173.1	6.2	8.5
น้ำมันสำเร็จรูป	1,294.1	64.2	5.1	เวียดนาม	1,190.8	-2.5	4.7
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,264.1	10.0	5.0	มาเลเซีย	1,035.2	-1.7	4.1

## สินค้าและแหล่งนำเข้า 5 อันดับแรก เดือน พ.ค. 65

สินค้า	พ.ค. 65			ประเทศ			
	มูลค่า (ล้าน USD)	Δ (%YoY)	สัดส่วน (%)	มูลค่า (ล้าน USD)	Δ (%YoY)	สัดส่วน (%)	
น้ำมันดิบ	3,462.9	66.6	12.7	จีน	6,257.9	8.9	22.9
เคมีภัณฑ์	1,931.5	15.0	7.1	ญี่ปุ่น	2,960.1	12.2	10.8
เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	1,735.4	273.6	6.3	สหรัฐอาหรับ เอมิเรตส์	1,599.3	102.1	5.8
เครื่องจักรกลและ ส่วนประกอบ	1,729.5	-1.8	6.3	สหรัฐฯ	1,568.6	29.3	5.7
เครื่องจักรไฟฟ้าและ ส่วนประกอบ	1,704.0	11.5	6.2	มาเลเซีย	1,367.8	45.7	5.0

## ดัชนีราคาส่งออก - นำเข้า เดือน พ.ค. 65

ดัชนีราคา	การเปลี่ยนแปลง (%MoM)			การเปลี่ยนแปลง (%YoY) พ.ค. 65	ดัชนี พ.ค. 65
	มี.ค. 65	เม.ย. 65	พ.ค. 65		
ส่งออก	1.1	0.4	0.4	5.0	108.4
นำเข้า	3.4	-0.5	1.3	14.4	113.9



ท่านสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติม  
ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทย  
ประจำเดือนพฤษภาคม 2565  
ผ่าน QR Code นี้

# สถานการณ์ราคทองคำ ราคาน้ำมันอัตรแลกเปลี่ยน และราคาสินค้าเกษตร

## เดือนมิถุนายน 2565

### ราคาสินค้ารายเดือน

แหล่งที่มา : CEIC

สินค้า	เดือน	May-65	Jun-65	%Δ(MOM)	Jun-64	Jun-65	%Δ(YOY)
<b>ข้าว : (Baht/100Kg)</b>							
ข้าวขาว 5% (Hb)		1,459.21	1,405.00	-3.72	1,299.29	1,405.00	8.14
ข้าวหอมมะลิ 100% ชั้น 2		3,088.68	3,104.52	0.51	2,149.76	3,104.52	44.41
<b>ยางพารา : (Baht/Kg)</b>							
แป้นบดควีน ชั้น 3 (f.o.b)		75.02	73.15	-2.49	67.19	73.15	8.87
ยางแท่ง STR20 (f.o.b)		56.44	57.34	1.59	51.50	57.34	11.34
<b>ทองคำ</b>							
ลอนดอน PM (USD/Troy oz.)		1,848.30	1,833.83	-0.78	1,834.57	1,833.83	-0.04
ไทย (THB/Baht)		30,093.18	30,295.45	0.67	27,231.82	30,295.45	11.25
<b>น้ำมันดิบ : (USD/BBL)</b>							
WTI		109.60	114.59	4.55	71.38	114.59	60.54
<b>อัตราแลกเปลี่ยน</b>							
THB/USD		34.41	34.97	1.62	31.44	34.97	11.23

## ราคากองคำ

ราคาทองคำตลาดโลกปรับตัวลดลง ขณะที่ราคาในประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้น ราคากองคำยังคงผันผวนจากความกังวลเรื่องเศรษฐกิจสหรัฐฯ และเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม หลังจากสหรัฐฯ เปิดเผยดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) รายเดือนพฤษภาคม 2565 ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ประกาศขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย และคาดว่าจะปรับขึ้นอีก เพื่อสกัดเงินเฟ้อรุนแรงในประเทศ ส่งผลให้เงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่ากดดันราคาทองคำ

## ราคาน้ำมัน

ราคาน้ำมันดิบ (WTI) ปรับตัวเพิ่มขึ้น จากการตึงตัวของอุปทาน และความกังวลจากการที่สหภาพยุโรปมีมติระงับการนำเข้าน้ำมันดิบจากรัสเซียกว่าร้อยละ 90 ภายในสิ้นปี 2565 อีกทั้งการเจรจาระหว่างสหรัฐฯ และ อิหร่านยังไม่มีความคืบหน้า นอกจากนี้ กลุ่มประเทศโอเปกพลัสบางประเทศยังประสบปัญหาการผลิต ประกอบกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ทำให้หลายประเทศปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยนโยบาย โดยเฉพาะในสหรัฐฯ ส่งผลให้เงินดอลลาร์แข็งค่า และสัญญาซื้อขายน้ำมันดิบของผู้ซื้อที่ถือครองสกุลเงินอื่นราคาสูงขึ้น

## อัตราแลกเปลี่ยน

ค่าเงินบาทอ่อนค่าลง สาเหตุสำคัญมาจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของสหรัฐฯ อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผลตอบแทนพันธบัตรสูงขึ้น ประกอบกับสถานการณ์เศรษฐกิจที่ไม่แน่นอน ทำให้นักลงทุนเทขายสินทรัพย์ที่ถือครองในประเทศอื่น ไปลงทุนในสหรัฐฯ มากขึ้น อย่างไรก็ตาม การท่องเที่ยวในประเทศไทยที่ปรับตัวดีขึ้น ประกอบกับการคาดการณ์ว่าธนาคารแห่งประเทศไทยอาจเพิ่มอัตราดอกเบี้ยในเดือนสิงหาคม อาจทำให้ค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นเล็กน้อย

## ข้าว

ในภาพรวมราคาข้าวปรับตัวลดลงจากเดือนก่อนหน้า โดยได้รับผลกระทบจากหลายปัจจัย อาทิ การแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงในตลาดโลก ผู้ส่งออกรายสำคัญอย่างอินเดียมีการขยายข้าวสู่ตลาดจำนวนมาก และตลาดสหรัฐฯ ชะลอคำสั่งซื้อ

## ยางพารา

ในภาพรวมราคายางพาราเดือนมิถุนายน 2565 ปรับตัวลดลงจากเดือนก่อนหน้า เนื่องจากเป็นช่วงที่มีปริมาณผลผลิตยางออกสู่ตลาดมากขึ้น ประกอบกับได้รับปัจจัยกดดันจากการปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันดิบและราคาตลาดล่วงหน้าต่างประเทศ



## จีน-อียิปต์ จับมือร่วมพัฒนา เส้นทางสายไหมใหม่

จีนและอียิปต์ร่วมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างภูมิภาคเอเชียและกลุ่มประเทศในภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกาตอนเหนือ ให้มีความใกล้ชิดมากขึ้นผ่านการเชื่อมโยงแผน “เส้นทางสายไหมใหม่” ของจีน” กับ “วิสัยทัศน์ปี 2030 ของอียิปต์” ทั้งนี้ ก่อนหน้านี้อินได้รวม 21 ประเทศอาหรับเข้าสู่เส้นทางสายไหมใหม่ เพื่อเป็นเส้นทางขนส่งและขายสินค้าไปยังตลาดยุโรปและแอฟริกา



## อินโดนีเซีย พร้อมเป็นฐานการผลิต รถ Tesla

จากการเป็นประเทศผู้ผลิตแร่ निकเกิลซึ่งเป็นวัตถุดิบสำคัญในการสร้างแบตเตอรี่สำหรับใช้งานในรถยนต์ไฟฟ้าขนาดใหญ่ที่สุดในโลก อินโดนีเซียเตรียมพร้อมเป็นฐานการผลิตแบตเตอรี่และรถยนต์ไฟฟ้าให้กับ Tesla นอกเหนือจาก Hyundai และ LG Energy Solution ที่เริ่มก่อสร้างโรงงานผลิตแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้ามูลค่า 1.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ กรุงจาการ์ตา ถึงแม้ในขณะนี้ยังคงอยู่ในขั้นตอนเจรจาและรอการลงนามเซ็นสัญญาอย่างเป็นทางการ



## รัสเซีย-ยูเครน บรรลุข้อตกลง ขนส่งธัญพืช

รัสเซียและยูเครนบรรลุข้อตกลงเบื้องต้นในการขนส่งธัญพืชออกจากยูเครน ในการเจรจา 4 ฝ่าย ระหว่างคณะผู้แทนจากรัสเซีย ยูเครน ตุรกี และองค์การสหประชาชาติ (UN) ที่เมืองอิสตันบูล ประเทศตุรกี เมื่อ 13 ก.ค. 65 เกี่ยวกับการขนส่งธัญพืชที่ติดอยู่ตามท่าเรือของยูเครน โดยเฉพาะเมืองท่าโอเดสซาในทะเลดำ ออกไปยังตลาดต่างประเทศ ทั้ง 2 ฝ่ายตกลงที่จะจัดตั้งศูนย์ประสานงานร่วม เพื่อให้มีการขนส่งอย่างปลอดภัย โดยมีการบรรลุข้อตกลงในประเด็นทางเทคนิคต่าง ๆ เช่น การควบคุมร่วมกันที่จุดหมายปลายทาง และการรับประกันความปลอดภัยในการนำทางไปจนกว่าจะถึงจุดเปลี่ยนการดูแล ทั้งนี้ จะมีการประชุมร่วมกันอีกครั้ง ก่อนที่จะลงนามข้อตกลงอย่างเป็นทางการต่อไป



แหล่งที่มาข้อมูล: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

รับข้อมูล ข่าวสาร บทวิเคราะห์  
ง่ายๆ แคสแกน QR Code

