

เรื่องเด่นประจำฉบับ

“เปิดเกมรุกอุตสาหกรรม
สู่โลกแห่งความยั่งยืน:
Driving Industrial
Excellence through
Sustainability Future”

สัมภาษณ์พิเศษ นายบุญ สุกสมาน

รองผู้อำนวยการ
สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

บทความพิเศษ

- สะพานมิตรภาพ-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ): โอกาสในการสร้างความยืดหยุ่นห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience) ของอุตสาหกรรมไทย บนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

นานาสาระ

- “วิกฤตการณ์ตะวันออกกลาง” ความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ สู่การรับมือต้นทุนโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมไทย

เกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม

- การวิเคราะห์ความสอดคล้องของ MPI และการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ปี 2568

CONTENTS

ปีที่ 22 ฉบับที่ 84 ประจำเดือนเมษายน - มิถุนายน 2569

3 เรื่องเด่นประจำฉบับ

“เปิดเกมรุกอุตสาหกรรม สู่อิสรภาพที่ยั่งยืน:
Driving Industrial Excellence through
Sustainability Future”

8 บทความพิเศษ สศอ.

- ▶ “สะพานมิตรภาพ-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ): โอกาสในการสร้างความยืดหยุ่นห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience) ของอุตสาหกรรมไทยบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)”

16 สัมภาษณ์พิเศษ

นายณัฐกร สุขสมาน
รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจ
อุตสาหกรรม

20 ภาพข่าวแนวโน้มเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สรุปดัชนีอุตสาหกรรมไทย ไตรมาส 1/2569

24 นานาสาระ:

“วิกฤตการณ์ตะวันออกกลาง” ความขัดแย้ง
เชิงภูมิรัฐศาสตร์สู่การรับมือต้นทุนโลจิสติกส์
อุตสาหกรรมไทย

31 เกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม

“การวิเคราะห์ความสอดคล้องของ MPI และการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ปี 2568”

36 รอบรู้อุตสาหกรรม

ภาพกิจกรรมการดำเนินงานที่ผ่านมา

45 OIE Business Indicator

- ▶ การส่งออก – นำเข้า สินค้าอุตสาหกรรมไทย
- ▶ The Early Warning System of Industrial Economic
- ▶ ดัชนีชี้วัดเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (PMI)

บรรณาธิการแถลง

สวัสดีท่านผู้อ่านทุกท่าน วารสารเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ฉบับที่ 84 ประจำเดือนเมษายน - มิถุนายน 2569 นำเสนอเรื่องเด่น “เปิดเกมรุกอุตสาหกรรม สู่อิสรภาพที่ยั่งยืน: Driving Industrial Excellence through Sustainability Future”

ในส่วนของการบทความพิเศษ นำเสนอเรื่อง “สะพานมิตรภาพ-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ): โอกาสในการสร้างความยืดหยุ่นห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience) ของอุตสาหกรรมไทยบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)”

สัมภาษณ์พิเศษพบกับ นายณัฐกร สุขสมาน รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ต่อด้วย นานาสาระ “วิกฤตการณ์ตะวันออกกลาง” ความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์สู่การรับมือต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรมไทย และเกร็ดความรู้คู่อุตสาหกรรม “การวิเคราะห์ความสอดคล้องของ MPI และการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมปี 2568”

แล้วพบกันใหม่อีกครั้งกับวารสารฯ ฉบับหน้าค่ะ

ด้วยความปรารถนาดี
บรรณาธิการ

ที่ปรึกษา

ศุภกิจ บุญศิริ

ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ณัฐกร สุขสมาน

รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ณิรดา วิสุทธิชาติธาดา

รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

อนุวัตร จุลินทร

ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

วิลาวัลย์ ดำจุติ

ผู้เชี่ยวชาญด้านการขึ้นและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม

สมานลักษณ์ ตันทิกุล

ผู้เชี่ยวชาญด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรม

บรรณาธิการบริหาร

ศุภิดา เสมอสุข

เลขานุการกรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

กองบรรณาธิการ

อนุชิต บุญจันทร์คง

วรรณารัตน์ มีภูมิรู้

อัมพร สุวรรณรัตน์

กุลชลี โหมดพลาย

ปัญญานันท์ ศรีสังข์

นเรศ กิจจาพัฒน์พันธ์

อภิษฎา บุญกลิ่น

พวงพิศ วิเศษสุวรรณภูมิ

บุญอนันต์ เสวตสิทธิ์

ปริญญญา มั่งคั่ง

คันสนีย์ กาญจนวิริยวิทย์

พลอยปวีณ์ ชุ่มชาติ

ข้อความที่ปรากฏในวารสารเป็นทัศนคติส่วนตัวของผู้เขียน

หากต้องการนำข้อเขียนหรือบทความ ไปตีพิมพ์ เผยแพร่ หรือเพื่อประโยชน์อื่นใด กรุณาติดต่อกองบรรณาธิการ



เปิดเกมรุกอุตสาหกรรม สู่โลกแห่งความยั่งยืน:

Driving Industrial Excellence through Sustainability Future

กองนโยบายอุตสาหกรรมภาค



การพัฒนาไปสู่ความยั่งยืนเป็นที่พูดถึงกันแทบทุกวงการรวมถึงภาคอุตสาหกรรม การจัดงานประจำปี สคอ. หรือ OIE Forum ในปีนี้ นอกจากหัวข้อใหญ่ของงานในภาคเช้าที่มุ่งเน้นการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่ความยั่งยืนด้วยแล้ว ในภาคบ่ายก็ได้จัดให้มีการสัมมนาประเด็นย่อยในหลายห้องที่ส่วนใหญ่ต่างมุ่งเน้นไปสู่โลกแห่งความยั่งยืน กองบรรณาธิการวารสารฯ ถือโอกาสหยิบยกหัวข้อ "เปิดเกมรุกอุตสาหกรรม สู่โลกแห่งความยั่งยืน: Driving Industrial Excellence through Sustainability Future" ซึ่งเป็นเวทีเสวนาให้ความรู้เกี่ยวกับการปรับปรุง ทบทวน มาตรฐานสากลด้านระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ที่คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในปี 2026 ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องรู้เพื่อเตรียมพร้อมรับความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งมุมมองการปรับตัวให้ทันต่อกระแสแห่งความยั่งยืนโลก โดยวิทยากรที่อยู่ในแวดวงเศรษฐกิจอุตสาหกรรมมานำเสนอท่านผู้อ่านพอสังเขป

♦ กอตรหัสมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001 เวอร์ชันใหม่

นายชานินท์ จันทรพัฒนะ ผู้จัดการแผนกอาวุโส แผนกส่งเสริมการตรวจ ฝ่ายรับรองระบบ สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ ได้อธิบายแนวความคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนในบริบทของภาคอุตสาหกรรม และบทบาทของมาตรฐานระบบการจัดการ ISO 9001 (การบริหารคุณภาพ) และ ISO 14001 (การจัดการสิ่งแวดล้อม) เวอร์ชันใหม่ในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนอย่างเป็นระบบ ดังนี้

1. การพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นวาระเชิงยุทธศาสตร์ของภาคอุตสาหกรรม

โดยภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้ความท้าทายระดับโลก เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การขาดแคลนทรัพยากร และแรงกดดันจากกฎระเบียบ นักลงทุน และผู้บริโภค ทำให้การพัฒนาที่ยั่งยืนไม่ใช่เพียงความรับผิดชอบต่อสังคม แต่เป็นความจำเป็นเชิงกลยุทธ์ ที่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว โดยภาคอุตสาหกรรมได้เปลี่ยนบทบาทจาก “ผู้ก่อปัญหา” สู่ “ผู้สร้างโซลูชัน” ผ่านการจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียน นวัตกรรมสีเขียว และการยกระดับห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน

2. บทบาทของมาตรฐาน ISO ต่อการขับเคลื่อนความยั่งยืน

มาตรฐาน ISO โดยเฉพาะ ISO 9001 และ ISO 14001 ทำหน้าที่เป็นกรอบการบริหารจัดการเชิงระบบที่ช่วยให้องค์กรสามารถบูรณาการมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยมีประโยชน์สำคัญ ได้แก่

- การบริหารจัดการแบบบูรณาการตามโครงสร้าง High Level Structure (HLS)
- การจัดการความเสี่ยงและโอกาส (Risk-based thinking)
- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- การปรับปรุงอย่างต่อเนื่องตามวงจร PDCA
- การเพิ่มประสิทธิภาพ นวัตกรรม และความยืดหยุ่นขององค์กร
- การเสริมสร้างความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือ

3. การเปลี่ยนแปลงสำคัญของ ISO 9001 เวอร์ชันคาดการณ์ปี 2026

ISO 9001 เวอร์ชันใหม่ยังคงโครงสร้าง HLS ตาม ISO Directive 2024 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างอย่างมีนัยสำคัญ แต่เน้นการปรับปรุงถ้อยคำและการขยายความให้ชัดเจนขึ้น โดยครอบคลุมประเด็นใหม่ เช่น

- การบูรณาการประเด็น Climate Change ในการวิเคราะห์บริบทองค์กร
- การส่งเสริมวัฒนธรรมคุณภาพ (Quality Culture)
- การเน้นจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ (Ethical Behaviour)
- การเพิ่มความชัดเจนในการวางแผนการเปลี่ยนแปลง (Planning of Changes) โดยยังคงมุ่งเน้นผลลัพธ์ด้านความพึงพอใจของลูกค้าและประสิทธิภาพของระบบบริหารคุณภาพ

4. การเปลี่ยนแปลงสำคัญของ ISO 14001 เวอร์ชันคาดการณ์ปี 2026

ISO 14001 เวอร์ชันใหม่ยังคงหลักการเดิมเป็นสำคัญ แต่ขยายความด้านความยั่งยืนเชิงสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจนขึ้น โดยมีประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การพิจารณาสภาพสิ่งแวดล้อมระดับมหภาค เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทรัพยากรธรรมชาติ และระบบนิเวศ
- การเน้นมุมมองวงจรชีวิต (Life-cycle perspective)
- การเพิ่มข้อกำหนดเรื่อง การวางแผนและบริหารการเปลี่ยนแปลง
- การปรับคำศัพท์และการจัดโครงสร้างให้สอดคล้องกับ HLS ใหม่
- การควบคุมกระบวนการจากภายนอกโดยพิจารณาผลกระทบต่อผลลัพธ์ของระบบ
- การเน้นการประเมินสมรรถนะด้านสิ่งแวดล้อมและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

5. แนวทางการเตรียมความพร้อมขององค์กรต่อการเปลี่ยนแปลงมาตรฐาน

องค์กรควรดำเนินการอย่างเป็นระบบ ได้แก่

- ศึกษาและวิเคราะห์ข้อกำหนดเวอร์ชันใหม่
- ทบทวนระบบการจัดการเดิมและระบุช่องว่าง
- วางแผนพัฒนาศักยภาพบุคลากรและปรับปรุงเอกสาร
- ดำเนินการตรวจประเมินภายในและทบทวนการจัดการ
- ประสานงานกับหน่วยรับรองในช่วงระยะเปลี่ยนผ่าน (Transition Period)

6. ข้อเสนอเชิงนโยบาย

มาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001 เวอร์ชันใหม่สะท้อนแนวโน้มการบูรณาการความยั่งยืนเข้าสู่ระบบบริหารจัดการองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม โดยช่วยยกระดับความสามารถในการแข่งขัน เสริมสร้างความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืนในระยะยาว



♦ การปรับตัวให้ทันต่อกระแสแห่งความยั่งยืนโลก

ในช่วงของการเสวนาแลกเปลี่ยนมุมมองต่อความสำคัญของการปรับตัวให้ทันต่อ Sustainability Global Trend ตามแนวนโยบายการยกระดับผลิตภาพอย่างยั่งยืน (Green Productivity) ซึ่งเป็นเครื่องมือการดำเนินงานด้านการยกระดับผลิตภาพและด้านความยั่งยืนของภาคอุตสาหกรรม โดยมีวิทยากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3 ท่าน มาให้ข้อคิดเห็นและทรรศนะในเรื่องนี้

นางสาวประวีรา โพธิ์สุวรรณ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ ผู้แทนสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กล่าวว่า ประเด็นแนวโน้มความยั่งยืน (Sustainability Trends) ได้แก่ 1) Promise to Performance หรือข้อผูกพันที่จะต้องมีการรายงานและจัดทำข้อมูลภายใต้กรอบต่าง ๆ อาทิ International Financial Reporting Standards (IFRS) ซึ่งมีการขยายขอบเขตสู่การรายงานความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับ IFRS S1 (ความยั่งยืน) และ IFRS S2 (สภาพภูมิอากาศ) Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) การเปิดเผยข้อมูลด้าน ESG และ TCFD Framework เป็นการจัดทำข้อมูลการประเมินผลกระทบทางการเงินจากความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศ 2) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circularity) 3) Sustainability Supply chains การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน” ในอุตสาหกรรมไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และแบตเตอรี่ 4) Climate Adaptation & Resilience และ 5) Energy Transition

กลไกการสร้างความยั่งยืน (Sustainability Mechanism) ผ่านร่างแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2571-2575) ร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ นโยบาย MIND 4 มิติ ของกระทรวงอุตสาหกรรม

(อก.) โดยเฉพาะในมิติที่ 3 ให้ความสำคัญกับการรักษาสิ่งแวดล้อม การพัฒนาสู่ “อุตสาหกรรมสีเขียว (Green Industry)” และบรรลุเป้าหมาย Carbon Neutrality และ Net Zero Emissions การขับเคลื่อนการดำเนินงานของ สศอ. ได้แก่ การยกระดับ Productivity และความยั่งยืนของภาคอุตสาหกรรมผ่านการปรับโครงสร้างสู่กิจกรรมที่มีมูลค่าสูงและส่งเสริมการใช้นวัตกรรม สำหรับกลไกการดำเนินงานผ่านโครงการร่วมกับสถาบันเครือข่ายได้ อก. ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs ให้สามารถยกระดับตนเองและแข่งขันได้ในระยะยาว ควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านโครงการของ สศอ. ได้แก่ โครงการยกระดับภาคอุตสาหกรรมเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรมด้วยแนวคิดการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment, Social, Governance: ESG) โครงการศูนย์สารสนเทศอัจฉริยะด้านการเพิ่มผลิตภาพภาคอุตสาหกรรม (Productivity) โดยภายใต้โครงการดังกล่าว มีการดำเนินการ ดังนี้ 1) จัดทำระบบข้อมูลในส่วน Industry 4.0 Quick Scan 2) การประเมิน Sustainable Productivity Index (SPI)



นายธีรกุล บุญยงค์ ผู้อำนวยการฝ่ายทวนสอบด้านความยั่งยืน สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ กล่าวถึงบทบาทและภารกิจของสถาบันเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการให้บริการรับรองตามมาตรฐานไอเอสโอ และมาตรฐานระบบอื่น ๆ การเสริมสร้างประสิทธิภาพและคุณภาพให้แก่ภาคอุตสาหกรรม การเพิ่มขีดความสามารถด้านการรับรองของประเทศให้ทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ รวมถึงการพัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมีผลิตภัณฑ์และบริการในด้านต่าง ๆ อาทิ การรับรอง การฝึกอบรม การพัฒนาด้านมาตรฐาน การตรวจ (Inspection) การพัฒนาระบบงานด้านการตรวจสอบและรับรอง การตรวจสอบความสมบูรณ์และการทวนสอบ และงานบริการด้าน GHG ประกอบด้วยงาน Validation และ Verification อาทิ การทวนสอบรายงานบัญชี GHG ตามข้อกำหนด ISO 14064-1 การทวนสอบรายงานบัญชี GHG ตามข้อกำหนด CFO (Carbon Footprint for Organization) ตามระเบียบขององค์การบริการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) การทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของงานอีเว้นท์ (Carbon Footprint for Event) ตามระเบียบของ อบก. การทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ผลิตภัณฑ์ (Carbon Footprint of Product: CFP) การทวนสอบข้อมูลในรายงานความยั่งยืน (SD report) บาง Parameter การตรวจสอบความสมบูรณ์ (Validation) และการทวนสอบ (Verification) โครงการลด GHG ภาคสมัครใจของประเทศไทย (Thailand Voluntary Emission Reduction Program หรือ Standard T-VER/Premium T-VER) ตามระเบียบของ อบก. เป็นต้น

ประเด็นสำคัญด้านการเปลี่ยนผ่านสู่อุตสาหกรรมยุคใหม่ ได้แก่ 1) การเปลี่ยนแปลงจากบริบทของการแข่งขันด้านราคา มาเป็นการแข่งขันด้านความยั่งยืน แรงกดดันจากภายนอกที่มีผลต่อการประกอบธุรกิจ เช่น Climate Change กติกาการค้าโลก ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นใหม่ ๆ การประยุกต์ใช้ Digital และ AI และสินค้า ที่ต้องไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนตลอดทั้งห่วงโซ่การผลิต เป็นต้น โดยผู้ประกอบการมีทางออกโดยการใช้ Data เพื่อบริหารความเสี่ยง ซึ่งไม่ใช่แค่ผลิตสินค้า นอกจากนี้ ภาครัฐควรเปลี่ยนบทบาทจาก “ผู้คุมกฎ” มาเป็น “ผู้ออกแบบระบบนิเวศเพื่อสนับสนุนเงินทุนและมาตรฐาน”

นายวุฒิพงศ์ บุญนายวา ผู้อำนวยการฝ่ายปรึกษา
แนะนำ สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ ได้กล่าวถึงบริการหลัก
ของสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ (FTPI) ในด้านต่าง ๆ ได้แก่
1) การพัฒนาระบบมาตรฐานสากล (ISO Standard)
2) การวางแผนกลยุทธ์เพื่อมุ่งสู่ความยั่งยืน 3) การยกระดับ
ผลิตภาพ (Productivity) อย่างเป็นระบบ และ 4) การพัฒนา
บุคลากรสมรรถนะสูง 5) มุ่งสู่ความเป็นเลิศด้วยรางวัลคุณภาพ
แห่งชาติ (Thailand Quality Award: TQA) 6) การจัดหลักสูตร
ฝึกอบรมที่ตอบโจทย์ธุรกิจ ทั้งในรูปแบบ In house Training
& Public Training รวมทั้งการดำเนินโครงการศูนย์สารสนเทศ
อัจฉริยะด้านการเพิ่มผลิตภาพภาคอุตสาหกรรม (Productivity)
ร่วมกับ สศอ. ในการเพิ่มและยกระดับ Productivity ให้แก่
ผู้ประกอบการไทย นอกจากนี้ สถาบันฯ ยังมีการดำเนินงาน
ด้านการบริหารจัดการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity Management)
ให้แก่ผู้ประกอบการไทยผ่านกลไกต่าง ๆ อาทิ เกณฑ์รางวัล
อุตสาหกรรมดีเด่นประเภทการเพิ่มผลผลิตซึ่งเป็นหนึ่งในเกณฑ์
ภายใต้เกณฑ์รางวัลคุณภาพแห่งชาติ (TQA) การนำดัชนีชี้วัด
ความพร้อมอุตสาหกรรม 4.0 สำหรับประเทศไทย หรือ

Thailand i4.0 Index ของ สวทช. ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญ
ในการยกระดับความพร้อมของผู้ประกอบการเพื่อการปรับตัว
เข้าสู่อุตสาหกรรม 4.0 และกรอบการทำงานที่เป็นเลิศ
ด้านการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity Excellence Framework)
มาปรับใช้เพื่อเพิ่มผลิตภาพให้แก่ผู้ประกอบการ

นอกจากนี้ ยังมีโครงการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มผลิตภาพ
ด้านการผลิตให้แก่ผู้ประกอบการผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการ
Smart I-Industry Project เพื่อยกระดับด้านการบริหารจัดการ
องค์กรภาคอุตสาหกรรมให้เป็นที่ยอมรับเพื่อมุ่งไปสู่องค์กร
ที่มีความเป็นเลิศด้านอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับเกณฑ์รางวัล
อุตสาหกรรมดีเด่น (TQA) ประเภทการเพิ่มผลผลิต โครงการ
Green Productivity Specialist เพื่อสร้างผู้เชี่ยวชาญด้าน
Green Productivity โครงการส่งเสริมผู้ประกอบการผ่านระบบ
3-DS (Business Development Service) เพื่อเพิ่ม
ขีดความสามารถด้านการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs
รวมถึงการให้คำปรึกษาแนะนำเชิงลึกในการยกระดับ
สถานประกอบการด้านการดำเนินงานสีเขียวอย่างเป็นระบบ

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

- สรุปสาระสำคัญการสัมมนาย่อยหัวข้อ “เปิดเกมรุกอุตสาหกรรม สู่อิสรแห่งความยั่งยืน: Driving Industrial Excellence through Sustainability Future” ในงาน
ประจำปี สศอ. (OIE Forum) ครั้งที่ 17
โดย นางสาวเรวดี แก้วมณี นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ
นายชาญชัย โฉลกคงถาวร นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ



บทวิเคราะห์

สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ):

โอกาสในการสร้างความยืดหยุ่นห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience) ของอุตสาหกรรมไทยบนเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

"พี่น้องลุ่มแม่น้ำโขง... เว้าหยักกะเข้าใจกัน" เป็นคำกล่าวที่หลายคนคงเคยได้ยินและบ่งบอกถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) จากมรดกทางประวัติศาสตร์อันยาวนานและวัฒนธรรมที่หยั่งรากลึกและการเดินทางไปมาหาสู่กันเป็นระยะเวลาอันยาวนาน 466 ปี ดังจะเห็นได้จากพระธาตุศรีสองรัก อำเภอด่านซ้าย จังหวัดเลย ซึ่งก่อสร้างเมื่อปี 2103 เพื่อเป็นสัญลักษณ์ แห่งมิตรไมตรีระหว่างกรุงศรีสัตนาคนหุตในยุคลสมัยของพระเจ้าไชยเชษฐาธิราชกับกรุงศรีอยุธยาในยุคลสมัยของสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ และยังมีพระธาตุพนมที่เป็นปูชนียสถานคู่บ้านคู่มืองสองฝั่งโขง โดยชาวลาวให้ความศรัทธาและเดินทางมาร่วมงานนมัสการพระธาตุพนม จังหวัดนครพนมเป็นประจำทุกปีสืบเนื่องเป็นประเพณีและวัฒนธรรมที่สืบทอดกันมา รวมถึงการเชื่อมโยงกับพระธาตุพนมเป็นพระธาตุคู่แฝดกับพระธาตุอิงฮังตั้งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว แม้ว่าการติดต่ออย่างเป็นทางการระหว่างกันได้ยุติลงในยุคสงครามอุดมการณ์ช่วงปี 2503-2523 อันมีเงื่อนไขมาจากการมีการปกครองต่างระบอบกันจะไม่มีความสัมพันธ์ ทางทางทูตจึงส่งผลให้รัฐบาลของแต่ละประเทศออกกฎหมายห้ามประชาชนไม่ให้เดินทางไปมาหาสู่กันและห้ามติดต่อค้าขายระหว่างกัน แต่ภายหลังการล่มสลายของระบบเศรษฐกิจสังคมนิยม ทั้งสองฝ่ายจึงได้มีการรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางการทูตกันอีกครั้ง

ความสัมพันธ์ด้านการคมนาคมระหว่าง สปป.ลาว และ ไทยเป็นอีกหนึ่งมิติที่สำคัญในการสร้าง ความเชื่อมโยงระหว่าง สองประเทศ ปัจจุบันจึงมีการสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว ที่เปิดให้ประชาชนของทั้งสองประเทศสามารถเดินทางไปมาหาสู่ กันได้ จำนวน 4 แห่ง ประกอบด้วยสะพานมิตรภาพไทย-สปป. ลาว แห่งที่ 1 เชื่อมต่อจังหวัดหนองคายกับเวียงจันทน์ สะพาน มิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 เชื่อมต่อจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน และสะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 4 เชื่อมต่อจังหวัดเชียงรายกับห้วยทราย และการเชื่อมโยงผูกพันของมิตรภาพระหว่างสองฝั่งแม่น้ำโขงระหว่าง ไทย-สปป.ลาวคงอยู่ต่อไปตราบใดที่สายน้ำของแม่น้ำโขง ยังไหลผ่านต่อเนื่อง ต่อมาที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2562 ได้มีมติเห็นชอบโครงการก่อสร้างสะพาน มิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) โดย ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันลงทุนเพื่อก่อสร้าง โดยฝ่ายไทย ได้ใช้เงิน ลงทุนจำนวน 2,575 ล้านบาทและมอบหมายให้กรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการ ในขณะที่ฝ่าย สปป.ลาว ได้ใช้เงินกู้จากสำนักงาน ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การ มหาชน) วงเงินลงทุนจำนวน 1,330 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนการ ก่อสร้างทั้งสิ้นจำนวนราว 3,905 ล้านบาท โดยที่ตั้งของโครงการนั้น ฝั่งไทย อยู่ที่บ้านดอนยม ตำบลโคสี อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัด บึงกาฬ และฝั่ง สปป.ลาว อยู่ที่บ้านก้วยอุดม เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ระยะทางของโครงการรวมทั้งสิ้น 16.18 กิโลเมตร และเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2568 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนิน ไปทรงเป็นประธานร่วมกับนายทองลุน สีสุลิด ประธานประเทศ แห่ง สปป.ลาว และนางนาลี สีสุลิด ภริยา ในพิธีเปิดสะพาน มิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ

แผนภาพที่ 1 ผังโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)



ที่มา: แขวงทางหลวงบึงกาฬ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ในภาพรวมจะเห็นได้ว่าการสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว นอกจากจะเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐาน ที่สร้าง สายสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างไทยและ สปป.ลาว แล้วยังส่งผลให้ สปป.ลาว ได้เปลี่ยนสภาพจากการเป็นประเทศ Land Lock เป็น Land Link ที่เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบก ไทย-สปป.ลาว-จีน -เวียดนาม ผ่านสะพาน ข้ามแม่น้ำโขงมากถึง 5 แห่ง และโดยเฉพาะสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 ซึ่งอยู่บนเส้นทางเชื่อมต่อระหว่าง 3 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานด้านความเชื่อมโยงภายใต้ โครงการด้านการขนส่งภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนา

ความเชื่อมโยงอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยง 5 ประเทศ ได้แก่ เมียนมา ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา โดยเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยอำนวยความสะดวก การคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างไทยและ สปป.ลาว รวมถึง เวียดนามและจีน ซึ่งจะมีส่วนช่วยกระตุ้นกิจกรรมและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาค GMS อย่างมีนัยสำคัญ และยังมี บทบาทสำคัญส่งเสริมความสัมพันธ์ในภาคประชาชน ภาคประชาสังคม ความร่วมมือด้านวัฒนธรรมระหว่างไทยและ สปป.ลาว และ เป็นเสมือนกุญแจที่จะช่วยไขประตูสู่โอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ ได้ ในอนาคต โดยกระทรวงคมนาคมได้คาดการณ์ว่าสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 5 จะช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ประมาณ 28,000 ล้านบาท และปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว จะเพิ่มขึ้นอีกประมาณร้อยละ 5 ต่อปี

แผนภาพที่ 2 โครงการสะพานมิตรภาพไทย-สปป. ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) และส่วนขยายในอนาคต



ที่มา: รายงานสรุปผลการดำเนินกิจกรรมลงพื้นที่ชายแดน จังหวัดหนองคาย เวียงจันทน์ บึงกาฬ อุดรธานี ระหว่างวันที่ 19-21 กุมภาพันธ์ 2568 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในด้านการใช้ประโยชน์สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 สำหรับการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ผ่านสะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) นั้น จากรายงานธุรกิจ โลจิสติกส์ในเวียดนาม (มีนาคม 2568) สำนักงานส่งเสริมการค้า ในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร ระบุว่าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ไทย- สปป.ลาว-เวียดนาม ไทยได้เปิดให้บริการขนส่ง สินค้าเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 และทั้งสามประเทศได้ขยาย เส้นทางจาก EWEC ถึงกรุงเทพมหานครและนครโฮฟองของเวียดนาม ไปยังกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังของไทย นอกจากนั้น ยังมี การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน โดยใช้ เส้นทางบนระเบียงเศรษฐกิจ EWEC สรุปได้ดังนี้

เส้นทาง R9 (แผนภาพที่ 3)

โดยเริ่มจากด่านมุกดาหาร (ไทย) -> ด่านสะพานนะเขต (สปป.ลาว) -> ด่านลาวบาว (เวียดนาม) -> กรุงฮานอย (เวียดนาม) -> ด่านหุทิง (เวียดนาม) -> ด่านโห่ยอิกวาน เมืองผิงเสียง (จีน) -> นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (จีน) เพื่อกระจาย สินค้าไปยังมณฑลฝูเจี้ยน มณฑลกว่างตุง มณฑลหูหนาน กรุงปักกิ่ง และนครเซี่ยงไฮ้ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,759 กิโลเมตร ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งผลไม้ส่งออก

แผนภาพที่ 3 เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าไทยไปยัง สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน ในปัจจุบัน



ที่มา: รายงานธุรกิจโลจิสติกส์ในเวียดนาม (มีนาคม 2568) สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร

เส้นทาง R12 (แผนภาพที่ 4)

• **เส้นทางที่ 1:** จากกรุงเทพฯ -> นครพนม (ไทย)/ท่าแขก (สปป.ลาว) -> นาพาว (สปป.ลาว)/จาลอ (เวียดนาม) -> วินห์ (เวียดนาม) -> ฮานอย (เวียดนาม) -> หุทิง (เวียดนาม) อยู่ในจังหวัด หล่างเซิน เป็นด่านสากลทางบกที่สำคัญที่สุดในการส่งออกผลไม้ ไทยไปจีน สามารถเชื่อมเข้าสู่ด่านโห่ยอิกวาน (จีน) ระยะทาง รวมทั้งสิ้น 1,494 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางขนส่งผลไม้ระหว่าง ไทย-จีนที่ได้รับความนิยมมากที่สุด

• **เส้นทางที่ 2:** จากกรุงเทพฯ-นครพนม (ไทย)/ท่าแขก (สปป.ลาว) -> นาพาว (สปป.ลาว)/จาลอ (เวียดนาม) -> วินห์ (เวียดนาม) -> นามดิงห์ (เวียดนาม) -> ฮึงเยียน -> โฮฟอง -> หม่องกาย (จังหวัดกว๋างบิงห์) เข้าสู่ด่านตงซิง (จีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,664 กิโลเมตร ซึ่งจากข้อมูลของสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองหนานหนิง ระบุว่าเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2569 จีนและเวียดนามได้ร่วมกันจัดพิธีเปิดโครงการก่อสร้างด่านอัจฉริยะ ตงซิง (จีน)-หม่องกาย (เวียดนาม) โดยโครงการนี้ได้มีการใช้ ประโยชน์จากเทคโนโลยีสมัยใหม่ในการให้บริการ อาทิ ปัญญา ประดิษฐ์ (AI) เพื่อร่วมกันสร้างระบบด่านอัจฉริยะที่ทันสมัย ประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานอันชาญฉลาด การตรวจสอบ ที่แม่นยำ การบริการที่มีประสิทธิภาพ และการเชื่อมโยง ข้ามพรมแดนหากสร้างเสร็จด้านตงซิง จะสามารถรองรับรถบรรทุก ผ่านด่านเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 1,000 คันต่อวันเป็น 3,300 คัน ต่อวัน และสามารถลดระยะเวลาการผ่านด่านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ สนับสนุนความสะดวกทางการค้าระหว่าง จีน-เวียดนามรวมทั้ง สปป.ลาว และสามารถช่วยส่งเสริมโอกาส ในการส่งออกผลไม้ไทย และช่วยลดอุปสรรคการขนส่งผลไม้ไทย ไปจีนในช่วงฤดูผลไม้ได้เป็นอย่างดี และเป็นอีกหนึ่งช่องทางให้กับ ผู้นำเข้าผลไม้และผู้ส่งออกผลไม้ไทยต่อไป

แผนภาพที่ 4 เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน บนเส้นทาง R12



ที่มา: สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

เส้นทาง R8 (แผนภาพที่ 5)

ภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) บนเส้นทาง R8 ซึ่งหากผู้ประกอบการเลือกใช้การขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดบึงกาฬข้ามสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 เพื่อส่งต่อไปยังด่านปากซัน (สปป.ลาว) -> ด่านเกาเจว (เวียดนาม) -> กรุงฮานอย (เวียดนาม) -> ด่านหล่างซิน (เวียดนาม) -> ด่านโหวออีกวาน เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (จีน) และเมืองหนานหนิง (จีน) ซึ่งลักษณะเส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นการตัดผ่านภูเขา ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,597 กิโลเมตร ปัจจุบันสินค้าที่มีการขนส่งผ่านเส้นทางนี้จะมีหลากหลาย อาทิ รถยนต์และชิ้นส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์การเกษตร สินค้าเวชภัณฑ์ ดังนั้นการใช้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 บนเส้นทาง R8 ถือเป็นอีกเส้นทางสำคัญในการกระจายสินค้าของไทยทั้งสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วประเทศตามเส้นทาง R8 จีนตอนใต้และไปจนถึงตลาดโลกโดยผ่านการขนส่งต่อเนื่องและกระจายสินค้าไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ในฝั่งทะเลของจีน ซึ่งหากเปรียบเทียบกับเส้นทาง R9 และเส้นทาง R12 (เส้นทางที่ 2) จะเห็นได้ว่าเส้นทาง R8 จะช่วยย่นระยะการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าการเกษตรจากไทยไปจีนได้ถึงหลายร้อยกิโลเมตร นอกจากนี้ การขนส่งโดยผ่านสะพาน

มิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 บนเส้นทาง R8 ยังสามารถที่จะส่งผ่านเวียดนามไปยังจีนได้ทางด่านหล่างกายเพื่อเข้าสู่ นครคุนหมิงและยังสามารถใช้การขนส่งผ่านด่านหม่องกายเข้าไปสู่ นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงได้อีกด้วย ซึ่งจะช่วยให้เปิดโอกาสและสร้างศักยภาพให้ผู้ประกอบการไทยสามารถสร้างความร่วมมืออื่น ๆ อีกหลากหลาย ด้านกับจีน อาทิ การคมนาคมขนส่ง การศึกษา วัฒนธรรม การท่องเที่ยว เทคโนโลยี การค้า และการลงทุนในสาขาใหม่โดยเฉพาะโอกาสในสร้างความร่วมมือในอุตสาหกรรมฮาลาลซึ่งเป็นหนึ่งในสาขาอุตสาหกรรมที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงได้ให้การสนับสนุนให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงและล่าสุด ได้มีการจัดทำโครงการสวนอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง โดยเป็นโครงการร่วมลงทุนระหว่าง บริษัท China-Malaysia Qinzhou Industrial Park (Guangxi) Investment Holding Group กับบริษัท Perbadanan Ekonomi Islam Perak Sdn. Bhd. (PSB) จากประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้สองฝ่ายได้ลงนามข้อตกลงโครงการฯ เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2568 และมีเนื้อที่ประมาณ 380 ไร่ เพื่อเป็นฐานอุตสาหกรรมฮาลาลแบบครบวงจรเพื่อส่งออก การสร้างมาตรฐานสินค้าฮาลาล และการสร้างแบรนด์ร่วมกัน การวิจัยและพัฒนา (R&D) การผลิต การรับรอง ฮาลาลและการค้า รวมทั้งมีเป้าหมายที่จะดึงดูดโครงการลงทุนด้านการผลิตและแปรรูปอาหารฮาลาลจากมาเลเซียรวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนอีกด้วย

แผนภาพที่ 5 เส้นทางขนส่งสินค้า

ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน บนเส้นทาง R8



หลังจากการพิจารณาในส่วนของแนวทางการใช้ประโยชน์สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 สำหรับ การขนส่งและโลจิสติกส์ไปแล้วนั้น ลำดับต่อไปจะเป็นการพิจารณาในด้านโอกาสในการสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience) ของอุตสาหกรรมไทยโดยอาศัยการใช้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 ซึ่งสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการช่วยสร้างห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงของภาคอุตสาหกรรมไทย กล่าวคือ ทำให้เกิดการเชื่อมโยงการผลิต วัตถุดิบ และการกระจายสินค้าภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่อสร้างความยืดหยุ่นโดยเฉพาะการกระจายแหล่งที่มาของวัตถุดิบ (Diversify Sourcing) ลดการพึ่งพาซัพพลายเออร์หรือเส้นทางขนส่งเดียว (Single Source) โดยเปลี่ยนไปใช้แบบหลายแหล่ง (Multi-sourcing) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักหากเกิดปัญหากับคู่ค้ารายใดรายหนึ่ง ลดความเสี่ยงจากภูมิรัฐศาสตร์และเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่ง โดยมุ่งเน้นการแบ่งงานกันทำตามความเชี่ยวชาญของแต่ละประเทศ ซึ่งมีความสำคัญมากต่ออุตสาหกรรมไทย อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

อัจฉริยะ (Smart Electronics) ยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) การแปรรูปอาหารที่มีมูลค่า (Food for the Future) เครื่องจักรกลอัจฉริยะ (Smart Machinery) นอกจากนั้น เหตุผลในการจัดทำความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศภายใต้กรอบต่าง ๆ ส่วนหนึ่งก็เพื่อเป็นการสร้างโอกาสและสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค (Regional Supply Chain) ของอุตสาหกรรมของประเทศ

ทั้งนี้ ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ (Key Success Factors) ที่จะช่วยสนับสนุนการสร้างความยืดหยุ่น ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมไทยผ่านการใช้ประโยชน์ของสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 นั้น ประกอบด้วย ศักยภาพของการค้าชายแดนระหว่างบึงกาฬ-บอลิคำไซ ความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 ในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง (Transportation connectivity) รวมทั้งโอกาสในการพัฒนาการค้าและการลงทุนชายแดนร่วมกัน ดังต่อไปนี้

♦ ศักยภาพของการค้าชายแดนระหว่างบึงกาฬ-บอลิคำไซ

นับตั้งแต่ไทยได้มีการจัดตั้งด่านศุลกากรบึงกาฬและด่านพรมแดนและเปิดทำการครั้งแรกเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ปัจจุบันยังมีปริมาณการค้าชายแดนระหว่างบึงกาฬ-บอลิคำไซ อย่างต่อเนื่อง และล่าสุดจากรายงานสรุปภาวะการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ประจำเดือน ธันวาคม 2568 จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งจัดโดยสำนักงานพาณิชย์จังหวัดบึงกาฬได้รายงานข้อมูลสำคัญสรุปได้ดังนี้

- มูลค่าการส่งออก จำนวน 331.97 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ 10 อันดับ ได้แก่ 1) น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมิเนส นอกจากนี้เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งปรุงแต่ง (น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน สารละลายรับเบอร์ โพลีเอทิลีน 1425 น้ำมันแวนพา น้ำมันหล่อลื่น) 2) โครงรถเกษตรเล็กรุ่น 4 เกียร์ และ 8 เกียร์ พร้อมอุปกรณ์ครบชุด 3) ปุ๋ยเคมี 4) กระเบื้องมุงหลังคา ไม้ฝาเฌอร่า 5) อาหารสัตว์ 6) น้ำรวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม ที่เติมน้ำตาลที่ทำให้หวานอื่น ๆ หรือที่ปรุงกลิ่นรสและเครื่องดื่มอื่น ๆ ที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (ชาโออิชิ น้ำอัดลม นมแลคตาซอย เครื่องดื่มบำรุงกำลัง) 7) น้ำมัน 8) นมแลคตาซอย นมโฟร์โมสต์ นมไทยเดนมาร์ก 9) ของผสมที่ใช้ปรุง และ 10) ผงซักฟอก น้ำยาล้างจาน
- มูลค่าการนำเข้า จำนวน 107.86 ล้านบาท โดยมีสินค้านำเข้า 7 อันดับ ได้แก่ 1) มันสำปะหลังตากแห้ง (มันเส้น)

- 2) พลังงานไฟฟ้า 3) ชาผง 4) ไม้แปรรูป 5) ลูกตำ 6) เครื่องย้อยดินใช้ไฟฟ้า (สภาพเก่าใช้แล้ว) และ 7) บานหน้าต่างบานประตู

ซึ่งสรุปภาวะการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ดังกล่าวมีความสอดคล้องกับ สรุปผลการดำเนินกิจกรรมลงพื้นที่ชายแดนจังหวัดหนองคาย เวียงจันทน์ บึงกาฬ อุดรธานี ระหว่างวันที่ 19-21 กุมภาพันธ์ 2568 ของคณะผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยที่ระบุว่าคณะผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้เข้าพบและหารือกับพาณิชย์จังหวัดบึงกาฬ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2568 และพบว่าสินค้านำเข้าที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรกรรม คือ มันสำปะหลังแห้ง (มันเส้น) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน ในส่วนโอกาสของพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ คือ เป็นแหล่งของวัตถุดิบด้านการเกษตร โดยเฉพาะ มันสำปะหลัง จึงเป็นโอกาสในด้านการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบึงกาฬ เพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ในด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและการพัฒนาวัตถุดิบด้านการเกษตรสู่ผลิตภัณฑ์ชีวภาพมูลค่าสูง (High-Value Bio-based Products) โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ชีวภาพจากมันสำปะหลัง (Cassava Bio-based Products) โดยการนำแป้งมันสำปะหลังมาแปรรูปเป็นสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่ย่อยสลายได้ทางธรรมชาติ 100% อาทิ ถุงพลาสติกบรรจุภัณฑ์ใส่อาหาร (จาน/ชาม/ช้อนส้อม) फिल्मคลุมดิน วัสดุอุตสาหกรรม ปุ๋ยชีวภาพและอาหารสัตว์จากกากมันสำปะหลัง (Cassava Pulp)

นอกจากนั้น ในเดือนธันวาคม 2568 จังหวัดบึงกาฬมีมูลค่าการค้าผ่านแดนที่ส่งต่อไปยัง สปป.ลาว รวมทั้งสิ้น 45.41 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) เครื่องปรับอากาศ 28.06 ล้านบาท 2) ยางรถบรรทุก 12.92 ล้านบาท 3) แบตเตอรี่ 3.02 ล้านบาท 4) รถจักรยานไฟฟ้า 1.24 ล้านบาท และ 5) น้ำมันหล่อลื่น 0.18 ล้านบาท



♦ **ความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง (Transportation connectivity) ทั้งสินค้าและผู้โดยสาร** การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 ทำให้จังหวัดบึงกาฬและเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ เป็นประตูสู่ประเทศอินโดจีนที่สามารถใช้เส้นทาง R8 และ R12 เชื่อมทั้ง 3 ประเทศ (ไทย ลาว และเวียดนาม) 9 จังหวัด (บึงกาฬ ปากซัน นาพาว คำเกิด ฮาดิงห์ จาลอ วินห์ ฮานอย และหล่างซิน) ทำให้เกิดความร่วมมือและ เกิดการแลกเปลี่ยนความร่วมมือทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงเป็น การปรับปรุงบรรยากาศการลงทุนในพื้นที่ตามแนวเส้นทางเชื่อมโยงนี้ให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจร่วมกัน และล่าสุดบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ร่วมกับบริษัท SPS ท่องเที่ยว และบริษัท การขนส่งโดยสารภายใน-ต่างประเทศ จำกัด ของ สปป.ลาว ได้เปิดบริการเดินรถโดยสารเส้นทางจังหวัดบึงกาฬ-แขวงบอลิคำไซ อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2569 เพื่ออำนวยความสะดวกประชาชน และนักท่องเที่ยว ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสองประเทศด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวก สบาย รวดเร็ว ปลอดภัย และส่งเสริมเศรษฐกิจการค้า และท่องเที่ยวในพื้นที่ชายแดนกลุ่มน้ำโขงตามนโยบายกระทรวงคมนาคม สำหรับเส้นทางบึงกาฬ-บอลิคำไซ มีระยะทาง 27 กม. ใช้รถโดยสารปรับอากาศชั้น 2 จำนวน 42 ที่นั่ง ค่าโดยสาร 100 บาท ใช้ระยะเวลาเดินทางและกระบวนการผ่านแดน 3 ชั่วโมง โดยมีรถโดยสารของ บขส. และผู้ประกอบการ สปป.ลาว ให้บริการวันละ 8 เที่ยววิ่ง (ไป-กลับ) เริ่มตั้งแต่ 08.00-15.30 น.

♦ **ความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน** ปัจจุบันจังหวัด บึงกาฬมีจุดผ่านแดนทั้งหมด 3 จุด ได้แก่ 1) ด้านบึงกาฬบ้านพันลำ ตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ ฝั่งตรงข้าม คือ เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว (ระยะทางจากตำบลบึงกาฬ 12 กิโลเมตร) 2) จุดผ่อนปรน บ้านห้วยคต ตำบลปากคต อำเภอปากคต จังหวัดบึงกาฬ ฝั่งตรงข้าม คือ บ้านทวย เมืองท่าพะบาด แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว (ระยะทางจากตำบลบึงกาฬ 49 กิโลเมตร) และ 3) จุดผ่อนปรน บ้านบุงคล้า ตำบลบุงคล้า อำเภอบุงคล้า จังหวัดบึงกาฬ ฝั่งตรงข้าม คือ บ้านปากกระดิง เมืองปากกระดิง แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว (ระยะทางจากตำบลบึงกาฬ 42 กิโลเมตร) รวมไปถึงการพัฒนาและขยายพื้นที่ผิวจราจรในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ จากเดิม 2 ช่องจราจร ให้เป็น 4 ช่องจราจร และโครงการ การพัฒนาเส้นทางหมายเลข 13 และหมายเลข 8 ของแขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์และส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดนจังหวัดบึงกาฬและเมืองปากซัน นอกเหนือจากการมีสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (แผนภาพที่ 6)

แผนที่ 6 โครงข่ายการขนส่งทางบกที่เชื่อมกับ สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว ทั้ง 5 แห่ง



ที่มา : www.adb.org

♦ โอกาสในการพัฒนาการค้าและการลงทุนชายแดนร่วมกัน

การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 จะช่วยให้เกิดการพัฒนาค้าขายแดน (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ในรูปแบบที่เป็นประตูการค้า (Gateway) ไปยังประเทศที่สาม อีกทั้ง สปป.ลาว ยังเป็นหนึ่งในช่องทางตลาดสินค้าส่งออกของไทยที่สำคัญที่สุดในอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง โดยสินค้าส่งออกของไทยในอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง ประมาณร้อยละ 70 จะถูกทำการ Re-Export (สินค้าไทยที่นำเข้ามา สปป.ลาว แล้วส่งกลับไปประเทศที่อื่น) โดยผู้ประกอบการของ สปป.ลาว เป็นผู้ส่งต่อไปขายที่เวียดนามและมณฑลของจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่มีกำลังซื้อมากอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสภาพทางภูมิศาสตร์จะช่วยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของไทยในด้านความได้เปรียบในการใช้ต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าและสามารถจัดส่งสินค้าได้รวดเร็วและเสียหายน้อยกว่า ตัวอย่างเช่น หากมีการขนส่งสินค้าโดยใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 5 บนเส้นทาง R8 ซึ่งนับเป็นอีกเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าจากไทยสู่ตลาดจีน โดยเส้นทางนี้เชื่อม 4 ประเทศ คือ จังหวัดบึงกาฬ (ไทย) -> ด่านปากซัน (สปป.ลาว) -> ด่านเกาเจว (เวียดนาม) -> กรุงฮานอย (เวียดนาม) -> ด่านหลางเซิน (ประเทศเวียดนาม) -> ด่านไฮวอ๊กกว่าน เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (จีน) ระยะทางรวม 1,597 กิโลเมตร ใช้เวลาในการขนส่งราว 2 วัน ในขณะที่เส้นทาง R9 ใน สปป.ลาว ที่เชื่อมต่อกับจังหวัดมุกดาหารผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ด่านสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ผ่านด่านลาวบาว (เวียดนาม) เพื่อเข้าสู่กรุงฮานอย (เวียดนาม) และด่านหุหงิ (เวียดนาม) ต่ไปยังด่านไฮวอ๊กกว่าน เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (จีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,759 กิโลเมตร จะใช้เวลาขนส่งตลอดเส้นทางประมาณ 3-4 วัน ขณะที่การขนส่ง

ทางเรือใช้เวลานานถึง 1 สัปดาห์ จะเห็นได้ว่าสะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 จะช่วยสร้างโอกาสของไทยที่จะมีประตูการค้าส่งออกที่สำคัญสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเพิ่มขึ้น จะช่วยย่นระยะเวลาและลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้และ เป็นตัวเร่งการขยายตัวของการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาว และเวียดนามให้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเฉพาะอย่างยิ่งการค้า ทางทะเลระหว่างประเทศ ในอนุภูมิภาคที่มีแนวโน้มจะเปลี่ยนมาเป็นการขนส่งทางบกเพื่อประโยชน์ในการลดต้นทุน การแข่งขันโดยเฉพาะต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าและเป็นทางเลือกในกรณีที่เกิดปัญหาความขัดแย้งภูมิรัฐศาสตร์ในปัจจุบันและอนาคต

ดังนั้น โดยสรุปแล้วสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 นับเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ยกระดับโอกาสและศักยภาพของอุตสาหกรรมไทยให้เชื่อมโยงกับลาว เวียดนาม และจีน บนเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุดตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ส่งผลให้ไทยสามารถเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิต กับสปป.ลาว และเวียดนามได้สะดวกขึ้น ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน และส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทยให้เข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค (Regional Supply Chain) ในระดับ อนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขง (GMS) และผลจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 จะส่งผลให้การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว โดยเฉพาะ



ชายแดนไทย (บึงกาฬ) และสปป.ลาว (บอลิคำไซ) ขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีสินค้าส่งออกสำคัญในปัจจุบัน อาทิ สินค้าอุปโภค บริโภค เชื้อเพลิง เครื่องดื่มและเครื่องดื่มบำรุงกำลัง สินค้าอุตสาหกรรม เครื่องจักรการเกษตร อุปกรณ์ก่อสร้าง ในขณะที่ไทยจะสามารถนำเข้าสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากสปป.ลาว ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น อาทิ มันสำปะหลังตากแห้ง (มันเส้น) ชามังไม้แปรรูป แร่ธาตุ รวมทั้งช่วยให้สปป.ลาว เป็นช่องทางตลาดส่งออกของสินค้าไทยไปยังประเทศอื่น ๆ ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการขนส่งจากไทย ไปสู่ตลาดจีนตอนใต้และเชื่อมโยงการส่งสินค้าจากภาคกลางของ สปป.ลาว สู่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อขนส่งทางทะเล ไปยังภูมิภาคอื่นในอนาคต นอกเหนือจากช่วยสร้างโอกาสและศักยภาพในการส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถของห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค (Regional Supply Chain) ของอุตสาหกรรมของไทยโดยเฉพาะ อุตสาหกรรมการเกษตรแปรรูป เครื่องไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกลการเกษตร ยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน และในอนาคต สปป.ลาว อาจจะเป็นกลายเป็นหนึ่งในแหล่งการลงทุนที่สำคัญของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมพลังงานทางเลือกและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องของไทย เนื่องจากปัจจุบันรัฐบาลลาวจะร่วมมือกับพันธมิตรด้านการพัฒนาเพื่อศึกษา ความเป็นไปได้ของการก่อสร้างโครงการพลังงานแสงอาทิตย์ที่แขวงบอลิคำไซและเขกอง โครงการดังกล่าวจะครอบคลุมพื้นที่ราว 25,000 ไร่ แขวงบอลิคำไซ ที่ตั้งอยู่ทางตอนกลางของประเทศ และราว 10,300 ไร่ อยู่ในแขวงเขกองที่ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของสปป.ลาว เพื่อกระตุ้นการผลิตพลังงานและสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งเกื้อหนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจท้องถิ่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการป้องกันสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

อย่างไรก็ดี ในการจะแสวงหาประโยชน์สูงสุดจากการใช้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เพื่อสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมเป้าหมายของไทยให้เกิดผลสำเร็จ เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริงนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยทั้งภาครัฐและเอกชนต้องร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาและแสวงหาประโยชน์สูงสุดจากสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ที่มุ่งเน้นการเป็นประตูการค้าและโลจิสติกส์สายใหม่เชื่อมโยงอีสานตอนบนสู่เวียดนามและจีน โดยเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษบึงกาฬส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงสองฝั่งโขงและยกระดับด้านศุลกากรให้สะดวกรวดเร็วเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง อาทิ การพัฒนาบึงกาฬเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) โดยเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดนบึงกาฬ ทั้งจุดพักสินค้า คลังสินค้า และสถานีบรรจุสินค้า เพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าผ่านสะพานไปยังลาวและเวียดนาม (เส้นทาง R8) การส่งเสริมการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบึงกาฬเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ ยกกระตักการให้บริการด้านศุลกากรโดยการใช้ ระบบดิจิทัล (Digital Customs) และลดขั้นตอนการผ่านแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส และลดต้นทุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับสะพานให้มีความสะดวก เชื่อมโยงถนนสายหลักสายรอง และวางแผนพัฒนาการคมนาคมทางราง ในอนาคตเพื่อรองรับการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

จัดทำโดย :

นางสาวอุบลวรรณ หลอดเงิน

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

1. รายงานสรุปผลการดำเนินกิจกรรมลงพื้นที่ชายแดนจังหวัดหนองคาย เวียดนาม บึงกาฬ อุดรธานี ระหว่างวันที่ 19-21 กุมภาพันธ์ 2568 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2. รายงานสรุปภาวะการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ประจำปีเดือน ธันวาคม 2568 จังหวัดบึงกาฬ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดบึงกาฬ
3. รายงานธุรกิจโลจิสติกส์ในเวียดนาม (มีนาคม 2568) สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย



นายบุญ สุธสมาน

รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

วสารฯ ฉบับนี้จะพาทุกท่านไปทำความรู้จักกับผู้บริหารของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม “บุญ สุธสมาน” ในบทบาทรองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ที่มากด้วยประสบการณ์กว่า 30 ปีในกระทรวงอุตสาหกรรมที่ท่านมาร่วมขับเคลื่อนการทำงานของ สศอ.



ประสบการณ์เข้ารับราชการ ในกระทรวงอุตสาหกรรม

ผมเริ่มรับราชการเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2538 ในตำแหน่งวิศวกรส่วนกลาง สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ช่วงแรก ผมได้เรียนรู้เรื่องมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรากฐานสำคัญที่ทำให้รู้ว่า “คุณภาพ” และ “มาตรฐาน” คือหัวใจของการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย มีโอกาสได้ทำงานร่วมกับผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม และได้เรียนรู้เกี่ยวกับระบบและระเบียบที่สำคัญในการปฏิบัติราชการ ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของการรับราชการ ต่อมาในปี 2539 ผมได้รับโอกาสให้ปฏิบัติงานในตำแหน่งนักวิชาการมาตรฐานส่วนกลาง สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ได้ฝึกฝนประสบการณ์เรื่องการตรวจสอบตรวจประเมิน และควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายอุตสาหกรรม ได้ทำงานร่วมกับผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขา ทำให้เห็นถึงความสำคัญของการยกระดับมาตรฐานสินค้าไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล



จุดเปลี่ยนสำคัญอีกช่วงหนึ่งเกิดขึ้นในปี 2548 ผมได้ย้ายมาปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งวิศวกรชำนาญการพิเศษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การทำงานในหน่วยงานนี้ทำให้ได้สัมผัสภาคอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิดมากขึ้น ทั้งด้านการผลิต ความปลอดภัย และการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ได้ลงพื้นที่พบผู้ประกอบการ รับรู้ปัญหาและร่วมคิดแก้ปัญหา ให้ข้อเสนอแนะ ถือเป็นประสบการณ์ที่ท้าทาย ได้รับผิดชอบงานที่มีความสำคัญต่อประชาชนและปฏิบัติงานเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และพลังงานในโรงงานอุตสาหกรรม การให้คำปรึกษา แนะนำ การใช้ข้อกฎหมายหรือระเบียบเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการและประชาชนได้ประโยชน์สูงสุด ต่อมาในปี 2562 ผมได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองตรวจการมาตรฐาน 2 สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ถือเป็นอีกบทบาทหนึ่งที่ท้าทาย เพราะมีหน้าที่ติดตามสถานที่จัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์มาตรฐานบังคับตามรายชื่อวิศวกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ กลุ่มผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้า เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและผู้บริโภค และในปี 2565 ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองเลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และรองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทรายในเวลาต่อมา เพื่อบริหารจัดการและร่วมขับเคลื่อนในการกำหนดนโยบาย วางแผนยุทธศาสตร์ และพัฒนาอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย



ในปี 2568 ผมได้กลับมาดำรงตำแหน่งรองเลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม บริหารจัดการด้านกระบวนการตรวจประเมินและออกใบอนุญาตมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) และการกำกับดูแลผลิตภัณฑ์ในตลาดก่อนที่จะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2569 ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งโอกาสและความท้าทายใหม่ เนื่องจากที่สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) เป็นหน่วยงานที่จัดทำ บูรณาการผลักดัน และขับเคลื่อนนโยบาย แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมและส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของประเทศ

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในฐานะรองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

เมื่อมารับตำแหน่งรองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ผมได้รับมอบหมายให้กำกับดูแล 3 กอง คือ 1. กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 จะดูแลกลุ่มอุตสาหกรรมหนัก แบ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่และระบบราง กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องมือแพทย์สุขภาพและโลหะพื้นฐาน



กลุ่มอุตสาหกรรมหุ่นยนต์และอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ กลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและวัสดุใหม่ 2. กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 2 จะดูแลกลุ่มอุตสาหกรรมเบา คือ กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรและแปรรูปอาหาร กลุ่มอุตสาหกรรมแฟชั่นสร้างสรรค์ กลุ่มอุตสาหกรรมชีวภาพและเกษตรที่ไม่ใช่อาหาร กลุ่มอุตสาหกรรมโลหะและวัสดุศาสตร์ ภารกิจของ 2 กองนี้ ต้องทำเรื่องนโยบาย แนวทาง และมาตรการ รวมถึงศึกษา วิเคราะห์ และติดตามสถานการณ์ที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 3. กองเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ ดูแลเกี่ยวกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แนวทาง มาตรการ และกำหนดท่าทีความร่วมมือด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมกับต่างประเทศ รวมทั้งองค์การระหว่างประเทศ โดยแบ่งความรับผิดชอบเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ 1. กลุ่มอาเซียนและประเทศ

เพื่อนบ้าน 2. กลุ่มเอเชีย ตะวันออกกลาง และแอฟริกา 3. กลุ่มยุโรป อเมริกา แอฟริกาใต้ และองค์การระหว่างประเทศ ทำให้ได้เรียนรู้ กระบวนการทำงานในการจัดทำนโยบาย แนวทาง มาตรการ การติดตามสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด เป็นอีกหนึ่งบทบาท ที่มีความท้าทาย

นอกจากนี้ ก็ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้บริหารด้านต่าง ๆ 4 ด้าน ได้แก่ 1. ผู้บริหารด้านการส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรม (Chief Ethic Promotion Officer - CEPO) 2. ผู้บริหารด้านการจัดการพลังงาน (Chief Energy Management Officer - CEMO) 3. ผู้บริหารด้านการจัดการความรู้ (Chief Knowledge Officer- CKO) และ 4. ผู้บริหารด้านการบริหารการเปลี่ยนแปลง (Chief Change Officer - CCO) ซึ่งจะทำหน้าที่ในรูปแบบของ คณะทำงาน คณะกรรมการที่ให้แก่ของ สศอ. มาร่วมมือร่วมกัน เพื่อขับเคลื่อนพัฒนาองค์กร สศอ. ไปสู่ความก้าวหน้าและ ประสบความสำเร็จ



แผนงานหรือภารกิจสำคัญ ที่อยากขับเคลื่อนไปสู่ความสำเร็จ

สิ่งที่ผมมุ่งมั่นที่จะผลักดันและขับเคลื่อน คือ การยกระดับ อุตสาหกรรมไทยไปสู่ ‘อุตสาหกรรมแห่งอนาคต’ (New S-Curve) เช่น อุตสาหกรรมดิจิทัล ปัญญาประดิษฐ์ (AI) เชมิคอนดักเตอร์ ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ตลอดจนการแพทย์และสุขภาพ โดยผลักดัน ให้อุตสาหกรรมไทยเข้าสู่ห่วงโซ่อุปทานสำคัญของโลก ควบคู่ไปกับการช่วยเหลือภาคอุตสาหกรรมเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมสู่เศรษฐกิจสีเขียว (Green Economy) ให้ผู้ประกอบการปรับตัว เข้ากับกติกาโลกใหม่ พัฒนาระบบการผลิตคาร์บอนต่ำ และสร้างโอกาสให้สามารถเปลี่ยนกิจกรรมการผลิตก๊าซเรือนกระจก

มาเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ เพื่อก้าวเข้าสู่ตลาดคาร์บอนเครดิต ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจะผลักดันให้ประเทศไทยบรรลุ เป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน โดยกระทรวงอุตสาหกรรม ต้องทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการส่งเสริมภาคธุรกิจ รวมถึง การพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตเกษตรในพื้นที่ชุมชน ตามนโยบาย “ONE MIND” ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวง อุตสาหกรรม นายวราวุธ ศิลปอาชา หากเราสามารถพัฒนา อุตสาหกรรมแห่งอนาคตควบคู่ไปกับการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ของเศรษฐกิจได้อย่างสมดุล สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่มีคุณภาพ จะนำพาภาคอุตสาหกรรมไทยสู่อนาคตที่มั่นคงและ ยั่งยืนได้

หลักสำคัญที่ยึดถือในการปฏิบัติงาน

“ตลอดระยะเวลาของการทำงาน ผมเชื่อมั่นเสมอว่า ‘คน’ คือหัวใจสำคัญขององค์กร และ ‘วัฒนธรรมองค์กร’ คือ “รากฐาน” ที่หล่อหลอมให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพและความยั่งยืน หลักสำคัญที่ผมยึดถือในการปฏิบัติงานคือการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี เปิดพื้นที่ให้บุคลากรทุกระดับสามารถแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รับฟังซึ่งกันและกัน และทำงานร่วมกันด้วยความเข้าใจ เพื่อลดช่องว่างระหว่างบุคคลและหน่วยงาน อันจะนำไปสู่การประสานพลังในการขับเคลื่อนภารกิจขององค์กรให้บรรลุเป้าหมายร่วมกัน รวมถึงการสร้างบรรยากาศแห่งความไว้วางใจและความโปร่งใสในการทำงาน โดยยึดมั่นในหลักคุณธรรม จริยธรรม และความรับผิดชอบต่อส่วนรวม

อีกประการหนึ่งที่ผมยึดปฏิบัติเสมอมา คือ การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรผ่านการพัฒนาองค์ความรู้และการใช้เทคโนโลยีอย่างเหมาะสม โดยการยกระดับขีดความสามารถของบุคลากร ใช้ความรู้เป็นฐานในการตัดสินใจ และใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทำงาน

ท้ายที่สุด ผมเชื่อว่าความสำเร็จขององค์กรไม่ได้เกิดจากความสามารถของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง แต่เกิดจากการร่วมแรงร่วมใจของทุกคนภายใต้ค่านิยมร่วมกัน เมื่อองค์กรมีวัฒนธรรมที่ดี บุคลากรมีศักยภาพ และการดำเนินงานตั้งอยู่บนหลักคุณธรรมและความโปร่งใส องค์กรย่อมสามารถสร้างคุณค่าและประโยชน์แก่สังคมส่วนรวมได้อย่างยั่งยืน”



ในยุคที่เต็มไปด้วยสถานการณ์ความไม่แน่นอนและท้าทาย ท่านมีข้อเสนอแนะอะไรบ้างถึงผู้ประกอบการ

ในโลกที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน ทั้งความผันผวนทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม เป็นความท้าทายที่ผู้ประกอบการไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ เราจะปรับตัวอย่างไรให้อยู่รอดได้ในสถานการณ์เช่นนี้ ผู้ประกอบการควรนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการผลิตอย่างเป็นระบบ เช่น นำระบบอัตโนมัติ (Automation) และหุ่นยนต์มาใช้ในการกระบวนการทำงานที่มีความซ้ำซ้อน การเชื่อมโยงข้อมูลผ่านแพลตฟอร์มกลางเพื่อเพิ่มความแม่นยำในการบริหารจัดการ หรือการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการจัดการพลังงานอัจฉริยะเพื่อควบคุมต้นทุนและใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

ในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการควรมองการบริหารในมิติด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติด้านสังคม (Social) และมิติด้านธรรมาภิบาล (Governance) หรือ ESG ซึ่งผมเห็นว่าควรปรับกระบวนการผลิตสู่อุตสาหกรรมคาร์บอนต่ำ การสร้างระบบนิเวศทางอุตสาหกรรมที่มีความโปร่งใส รวมทั้งการให้ความสำคัญกับมิติด้านสังคม โดยเฉพาะการพัฒนาทักษะแรงงาน (Upskill/Reskill) ให้อุตสาหกรรมพร้อมรับเทคโนโลยีสีเขียว การดูแลสวัสดิภาพความปลอดภัย และสุขอนามัยในสถานประกอบการอย่างเท่าเทียม ตลอดจนการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ชุมชนรอบข้างโรงงาน ซึ่งการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมไม่ใช่เพียงความรับผิดชอบต่อสังคมเท่านั้น แต่ยังเป็นเงื่อนไขสำคัญในการเข้าถึงตลาดและสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในอนาคต รวมทั้งการจัดการทรัพยากรอย่างครบวงจร การเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานหมุนเวียน การเลือกใช้เทคโนโลยีที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตลอดจนการติดตั้งระบบตรวจวัดและบันทึกข้อมูลการปล่อยคาร์บอนอย่างเป็นมาตรฐาน จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเตรียมความพร้อมรับมือกับมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศคู่ค้า สร้างความได้เปรียบและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภคและนักลงทุนได้มากยิ่งขึ้น.

ดัชนีอุตสาหกรรมไตรมาส 1/2569

กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (Manufacturing Production Index : MPI) ไตรมาส 1/2569 (เดือนมกราคม ถึงเดือนมีนาคม) เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.03 โดยดัชนีการส่งสินค้า ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง และดัชนีผลิตภาพแรงงานอุตสาหกรรม ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.92 5.92 3.95 และ 3.90 ตามลำดับ แต่ดัชนีแรงงานอุตสาหกรรม ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.97 สำหรับอัตราการใช้กำลังการผลิต อยู่ที่ร้อยละ 61.28 (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1 และรูปที่ 1) อุตสาหกรรมสำคัญที่มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในไตรมาสนี้ เช่น น้ำตาล น้ำมันปาล์ม และเหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน เป็นต้น

สำหรับอุตสาหกรรมที่การปรับตัวลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน เช่น การผลิตเครื่องจักรอื่นๆ ที่ใช้งานทั่วไป การผลิตผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ และสตาร์ช และผลิตภัณฑ์จากสตาร์ช เป็นต้น (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 2)

ตารางที่ 1 ดัชนีอุตสาหกรรมรายไตรมาส

ดัชนีอุตสาหกรรม รายไตรมาส (75 กลุ่มอุตสาหกรรม)					
ดัชนีอุตสาหกรรม	ไตรมาส 3/2568 (ก.ค.-ก.ย.)	ไตรมาส 4/2568 (ต.ค.-ธ.ค.)	ไตรมาส 1/2569 (ม.ค.-มี.ค.)	อัตราการเปลี่ยนแปลง เมื่อเทียบกับไตรมาส ก่อน (%MoM)	อัตราการเปลี่ยนแปลง เมื่อเทียบกับไตรมาส เดียวกันของปีก่อน (%YoY)
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าเพิ่ม)	94.49	94.62	102.96	8.81	1.03
ดัชนีการส่งสินค้า	95.99	97.18	101.73	4.68	0.92
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	104.38	104.18	108.85	4.48	5.92
ดัชนีอัตราส่วนสินค้า สำเร็จรูปคงคลัง	123.38	116.56	108.57	-6.85	3.95
ดัชนีแรงงานอุตสาหกรรม	97.42	97.69	98.70	1.04	-1.97
ดัชนีผลิตภาพแรงงาน อุตสาหกรรม	96.38	97.93	102.81	4.98	3.90
อัตราการใช้กำลังการผลิต	57.83	57.50	61.28	-	-

ที่มา : กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

หมายเหตุ : ฐานเฉลี่ยปี 2564 เป็นดัชนีที่ยังไม่ได้ปรับผลกระทบของฤดูกาล

รูปที่ 1 ดัชนีอุตสาหกรรมรายไตรมาส



ที่มา : กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
หมายเหตุ : ฐานเฉลี่ยปี 2564 เป็นดัชนีที่ยังไม่ได้ปรับผลกระทบของฤดูกาล

อุตสาหกรรมสำคัญ 5 อันดับแรกที่มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลต่อดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมในไตรมาสที่ 1 ของปี 2569 มีดังนี้



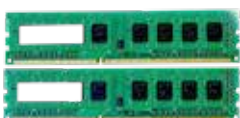
การผลิตน้ำตาล ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.89 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตและการจำหน่ายเพิ่มขึ้นจากน้ำตาลทรายดิบ น้ำตาลทรายขาวบริสุทธิ์ และกากน้ำตาล เป็นหลัก ตามปริมาณอ้อยที่เข้าหีบเพิ่มขึ้น หลังมีปริมาณฝนในพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้น



การผลิตน้ำมันปาล์ม ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.53 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตปรับตัวเพิ่มขึ้น จากปริมาณผลผลิตปาล์มที่ออกสู่ตลาดมากขึ้น



การผลิตเหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.92 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตเพิ่มขึ้น จากสินค้าเหล็กแผ่นรีดร้อน เหล็กเส้นข้ออ้อย เหล็กหลอด เหล็กเส้นกลม และเหล็กแผ่นรีดเย็น เป็นหลัก ตามความต้องการของตลาดที่มีมากกว่าปีก่อน ตลอดจนราคาสินค้ามีการปรับลดลงทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคามากขึ้น



การผลิตชิ้นส่วนและแผ่นวงจรอิเล็กทรอนิกส์ ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.32 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตเพิ่มขึ้น เนื่องจากในตลาดโลกมีความต้องการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



การผลิตเคมีภัณฑ์ขั้นมูลฐาน ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.64 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตเพิ่มขึ้นจากโซดาไฟ และคลอรีน เนื่องจากมีผู้ผลิตบางรายขยายกำลังการผลิต และเอทานอล เนื่องจากมีความต้องการใช้เอทานอลเป็นส่วนผสมในแก๊สโซฮอล์เพิ่มขึ้น

อุตสาหกรรมสำคัญ 5 อันดับแรกที่มีการปรับตัวลดลงซึ่งส่งผลต่อดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมในไตรมาสที่ 1 ของปี 2569 มีดังนี้



การผลิตเครื่องจักรอื่น ๆ ที่ใช้งานทั่วไป ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.44 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตปรับลดลงในเกือบทุกสินค้า เนื่องจากฐานสูงในปีก่อน ตลอดจนความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจโลก และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้คู่ค้าเริ่มใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs) มากขึ้น



การผลิตผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ ปรับตัวลดลงร้อยละ 4.91 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตลดลง จากความไม่แน่นอนของสถานการณ์สงครามที่เกิดขึ้นในภูมิภาคตะวันออกกลาง ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่ปรับสูงขึ้น ตลอดจนคำสั่งซื้อจากต่างประเทศชะลอตัว



การผลิตสตาร์ช และผลิตภัณฑ์จากสตาร์ช ปรับตัวลดลงร้อยละ 18.56 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตและการจำหน่ายลดลง เนื่องจากมีปริมาณวัตถุดิบลดลง ประกอบกับที่ต้นทุนการผลิตปรับตัวสูงขึ้น



การผลิตพลาสติกและยางสังเคราะห์ขั้นต้น ปรับตัวลดลงร้อยละ 3.74 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตลดลง เนื่องจากมีผู้ผลิตบางรายหยุดผลิตชั่วคราวจากการขาดแคลนวัตถุดิบ



การผลิตมอเตอร์ไฟฟ้า เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หม้อแปลงไฟฟ้า และอุปกรณ์ควบคุมและจ่ายไฟฟ้า ปรับตัวลดลงร้อยละ 9.72 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ภาวะการผลิตลดลงจากสินค้ามอเตอร์ไฟฟ้า เป็นหลัก ซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว รวมถึงสถานการณ์สงครามในตะวันออกกลาง

ตารางที่ 2 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมภาพรวมรายสาขาสำคัญ 10 อันดับแรก ตามน้ำหนักโครงสร้างอุตสาหกรรม

ผลิตภัณฑ์	น้ำหนัก	ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมรายสาขาสำคัญ								
		2566	2567	2568	ไตรมาส			2569		
					3/2568	4/2568	1/2569	ม.ค.	พ.ค.	มิ.ย.
ดัชนีรวมยังไม่ได้ปรับฤดูกาล (%YoY)	100.00000	98.12 -3.63	97.60 -0.53	97.18 -0.43	94.49 -1.93	94.62 -0.26	102.96 1.03	101.76 1.64	97.83 0.09	109.28 1.30
TSIC : 10 การผลิต ผลิตภัณฑ์อาหาร (%YoY)	16.67109	101.96 -2.29	106.34 4.29	106.54 0.18	100.15 -3.11	99.48 0.54	125.52 5.02	124.35 2.41	122.91 3.81	129.30 8.90
TSIC : 11 การผลิตเครื่องดื่ม (%YoY)	3.81452	104.91 0.53	109.31 4.20	103.41 -5.40	93.43 -7.54	107.47 -2.86	105.95 -3.80	95.33 -4.34	99.07 -4.63	123.46 -2.69
TSIC : 19 การผลิตถ่านโค้ก และผลิตภัณฑ์ที่ได้จาก การกลั่นปิโตรเลียม (%YoY)	10.73809	120.74 8.62	122.69 1.61	117.57 -4.17	113.02 -6.80	117.35 -5.29	122.10 0.19	131.78 -4.34	106.15 -4.63	128.37 -2.69

ผลิตภัณฑ์	น้ำหนัก	ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมรายสาขาสำคัญ								
		2566	2567	2568	ไตรมาส			2569		
					3/2568	4/2568	1/2569	ม.ค.	พ.ค.	มิ.ย.
TSIC : 20 การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	8.79036	91.79	95.43	95.92	98.98	89.22	96.76	96.59	92.96	100.75
(%YoY)		-0.99	3.96	0.52	0.17	-0.7	0.68	-1.01	4.16	-0.75
TSIC : 22 การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	8.82379	97.91	99.32	98.21	97.45	96.26	101.50	100.29	98.86	105.35
(%YoY)		-2.94	1.44	-1.12	-2.18	-4.11	-2.21	-2.59	-1.76	-2.26
TSIC : 23 การผลิตผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่ทำจากแร่โลหะ	5.38613	105.86	98.82	95.86	94.11	91.13	99.13	92.38	97.72	107.29
(%YoY)		-2.16	-6.65	-3.00	-4.83	-4.53	-2.91	-4.65	-0.80	-3.25
TSIC : 24 การผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	3.44048	88.08	86.62	93.20	98.78	92.13	102.04	98.63	98.44	109.05
(%YoY)		-4.85	-1.66	7.60	15.53	10.37	11.92	8.53	12.60	14.54
TSIC : 26 การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์	9.4396	71.04	65.52	68.94	72.25	70.48	71.63	68.99	67.93	77.97
(%YoY)		-18.51	-7.78	5.23	6.91	7.95	9.89	18.50	10.09	3.09
TSIC : 27 การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า	3.49469	85.53	89.07	89.05	88.11	86.83	92.88	89.83	92.28	96.54
(%YoY)		-11.88	4.14	-0.03	-1.92	-0.47	2.02	1.66	4.95	-0.32
TSIC : 29 การผลิตยานยนต์ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง	11.19519	113.24	95.05	95.30	93.26	94.72	95.69	94.05	89.86	103.16
(%YoY)		0.82	-16.06	0.26	-2.35	5.59	1.16	4.79	-1.32	0.18

ที่มา : กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

หมายเหตุ : ฐานเฉลี่ยปี 2564 เป็นดัชนีที่ยังไม่ได้ปรับผลกระทบของฤดูกาล

ทั้งนี้ สามารถสืบค้นข้อมูลรายละเอียดดัชนีอุตสาหกรรม ได้ที่เว็บไซต์ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) <https://www.oie.go.th>





วิกฤตการณ์ตะวันออกกลาง

ความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์

สู่การรับมือต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรมไทย

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

การส่งออกเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยภาคอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออกมีบทบาทต่อการสร้างรายได้ การจ้างงาน และการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนั้นระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางเรือ จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออกของไทย

ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญประการหนึ่ง คือ ค่าระวางเรือ (Freight Rate) ซึ่งเป็นค่าบริการขนส่งสินค้าทางเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง โดยมีลักษณะผันผวนตามกลไกอุปสงค์และอุปทานของตลาดโลกและเป็นต้นทุนที่ผู้ประกอบการไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ การเปลี่ยนแปลงของค่าระวางเรือจึงส่งผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิต ราคาสินค้าส่งออก และความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทยอย่างมีนัยสำคัญ

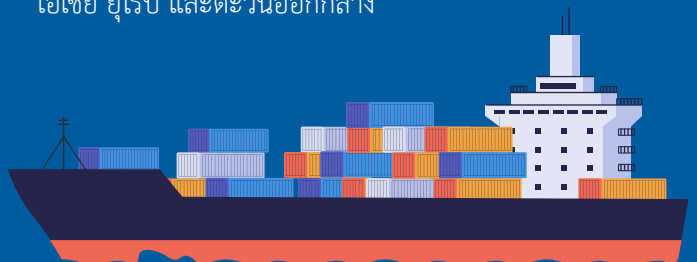
ในช่วงปลายปี 2566 ต่อเนื่องถึงปี 2567 ค่าระวางเรือในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นและมีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนแรงกดดันจากปัจจัยภายนอกหลายประการ โดยเฉพาะสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือสำคัญอย่างทะเลแดง ทำให้สายการเดินเรือต้องปรับเปลี่ยนเส้นทาง เพิ่มระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง บทความนี้จะใช้กรณีความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางเป็นกรอบในการวิเคราะห์ห้บทบาทของปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมไทย

สถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง

ตะวันออกกลาง (Middle East) เป็นภูมิภาคที่ตั้งอยู่ระหว่างทวีปเอเชีย แอฟริกา และยุโรป มีความสำคัญทั้งด้านพลังงาน การค้า และเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ ในรายงานฉบับนี้การกล่าวถึงตะวันออกกลางมุ่งเน้นพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ คือ พื้นที่บริเวณทะเลแดง ช่องแคบบาบเอลมันเดบ และพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทั้งนี้การวิเคราะห์ในหัวข้อนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เห็นพัฒนาการของสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางในช่วงปี 2566-2567

ภูมิศาสตร์ของทะเลแดง

ทะเลแดงเป็นทะเลแคบยาวที่ตั้งอยู่ระหว่างทวีปแอฟริกาและคาบสมุทรอาหรับ เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียผ่านช่องแคบบาบเอลมันเดบทางตอนใต้ และเชื่อมต่อกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนผ่านคลองสุเอซทางตอนเหนือ ด้วยตำแหน่งที่ตั้งดังกล่าว ทะเลแดงจึงเป็นหนึ่งในเส้นทางเดินเรือหลักของโลก สำหรับการค้าระหว่างเอเชีย ยุโรป และตะวันออกกลาง



การหลีกเลี่ยงเส้นทางทะเลแดงส่งผลให้การเดินเรือจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) ซึ่งทำให้ระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยยกตัวอย่างเส้นทางเดินเรือระหว่างเอเชียและยุโรป เส้นทางปกติที่ผ่านคลองสุเอซมีระยะทางประมาณ 10,000 ไมล์ทะเล ขณะที่การเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮปทำให้ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 13,500-14,000 ไมล์ทะเล หรือเพิ่มขึ้นราว 3,500-4,000 ไมล์ทะเล คิดเป็นประมาณร้อยละ 35 ของระยะทางเดิม (หมายเหตุ: 1 ไมล์ทะเล $\approx$ 1.852 กิโลเมตร)

การเพิ่มขึ้นของระยะทางดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาเดินเรือ โดยหากเส้นทางผ่านคลองสุเอซใช้เวลาขนส่งประมาณ 25-31 วัน ขณะที่การหลีกเลี่ยงเส้นทางทะเลแดงและเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป ทำให้เวลาเดินเรือเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 34-41 วัน หรือเพิ่มขึ้นราว 10-14 วัน เมื่อเทียบกับเส้นทางมาตรฐาน ซึ่งความล่าช้านี้ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือให้ปรับตัวสูงขึ้น



ลำดับเหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ช่วงปี 2566-2567

ช่วงต้นปี 2566 สถานการณ์ในตะวันออกกลางโดยรวมยังอยู่ในภาวะที่สามารถควบคุมได้ แม้จะมีความตึงเครียดทางการเมืองและความขัดแย้งในบางพื้นที่เป็นระยะ แต่ยังไม่ปรากฏเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ การเดินเรือผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซยังดำเนินได้ตามปกติ

ช่วงครึ่งหลังของปี 2566 สถานการณ์ในภูมิภาคเริ่มมีความตึงเครียดเพิ่มขึ้นจากเหตุการณ์ความขัดแย้งที่ทวีความรุนแรงในบางพื้นที่ของตะวันออกกลาง ส่งผลให้ความเสี่ยงด้านความมั่นคงในเส้นทางเดินเรือเริ่มได้รับความสนใจมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าว การเดินเรือผ่านทะเลแดงโดยรวมยังไม่ได้ถูกจำกัดอย่างเป็นทางการ และยังไม่มีการปิดเส้นทางเดินเรือเป็นวงกว้าง

เข้าสู่ต้นปี 2567 สถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางมีแนวโน้มรุนแรงและต่อเนื่องมากขึ้น โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเรือพาณิชย์ในบริเวณทะเลแดงและพื้นที่ใกล้เคียง ส่งผลให้สายการเดินเรือและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเริ่มประเมินความเสี่ยงในการใช้เส้นทางดังกล่าวอย่างเข้มข้นมากขึ้น

ในช่วงกลางถึงปลายปี 2567 ความไม่แน่นอนด้านความมั่นคงในทะเลแดงยังคงดำเนินอยู่เป็นระยะ แม้ในบางช่วงสถานการณ์จะผ่อนคลายลง แต่ความเสี่ยงโดยรวมยังไม่คลี่คลายอย่างสมบูรณ์ ส่งผลให้เส้นทางเดินเรือบริเวณทะเลแดงถูกจัดอยู่ในพื้นที่ที่ต้องเฝ้าระวังด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดปี

ช่องแคบฮอร์มุซ : เส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญของโลก

นอกจากช่องแคบบาเบลมันเดบซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของเส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดงแล้ว ภูมิภาคตะวันออกกลางยังมีช่องแคบสำคัญอื่นที่มีบทบาทต่อการค้าทางทะเลของโลก คือ ช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติจากประเทศผู้ผลิตในอ่าวเปอร์เซียสู่ตลาดโลก ช่องแคบฮอร์มุซดังกล่าวเชื่อมระหว่างอ่าวเปอร์เซียกับอ่าวโอมาน และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมตะวันออกกลางกับภูมิภาคเอเชียและยุโรป ทั้งนี้ มีการประเมินว่าประมาณ ร้อยละ 20 ของการค้าปิโตรเลียมทางทะเลของโลกต้องผ่านช่องแคบดังกล่าว ทำให้ช่องแคบฮอร์มุซมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเสถียรภาพของตลาดพลังงานและระบบโลจิสติกส์โลก

ดังนั้นความเคลื่อนไหวหรือความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในบริเวณดังกล่าวจึงได้รับการจับตามองจากภาคการขนส่งและตลาดพลังงานโลกอย่างใกล้ชิด

ในช่วงปี 2566-2567 ภูมิภาคอ่าวเปอร์เซียยังคงเผชิญกับความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับอิหร่านและประเทศมหาอำนาจบางประเทศ ซึ่งนำไปสู่เหตุการณ์การยึดหรือพยายามยึดเรือพาณิชย์ในพื้นที่ใกล้เคียงเป็นระยะ แม้เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซในวงกว้าง แต่ได้เพิ่มความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของเส้นทางขนส่งพลังงานและสินค้าในภูมิภาคตะวันออกกลาง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาพร้อมกับสถานการณ์ความไม่สงบในบริเวณทะเลแดงและช่องแคบบาเบลมันเดบความตึงเครียดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงบางประการของเส้นทางการค้าทางทะเลในภูมิภาคตะวันออกกลางซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือในตลาดโลกในระยะต่อไป

เส้นทางเดินเรือของไทย

การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยอาศัยเครือข่ายเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงกับตลาดสำคัญทั่วโลก โดยจากรายงานข้อมูลค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ระบุว่า ไทยมีเส้นทางเดินเรือหลักจำนวน 20 เส้นทางครอบคลุมทั้งตลาดในภูมิภาคเอเชียและตลาดข้ามทวีป โดยเส้นทางเดินเรือจำนวน 20 เส้นทาง ได้แก่

ตารางเส้นทางเดินเรือหลัก 20 เส้นทาง

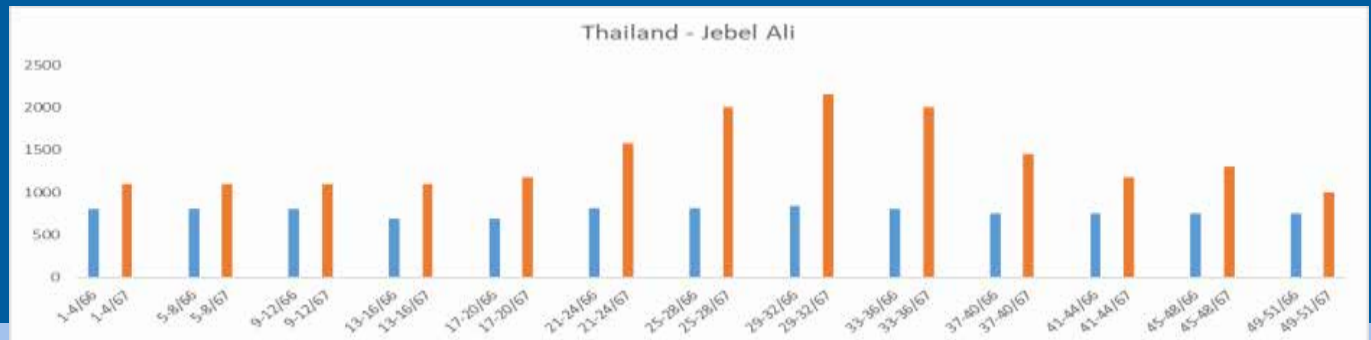
เส้นทางเดินเรือ	ประเทศปลายทาง	รายละเอียดเส้นทางเดินเรือ
1. Thailand - Shanghai	จีน	เดินเรือผ่านอ่าวไทยทะเลจีนใต้ มุ่งหน้าขึ้นเหนือตามแนวชายฝั่งจีนไปยังเซี่ยงไฮ้
2. Thailand - Qingdao	จีน	เดินเรือผ่านอ่าวไทยทะเลจีนใต้ ขึ้นเหนือผ่านช่องแคบไต้หวันและทะเลเหลืองไปยังชิงเต่า
3. Thailand - Hong Kong	ฮ่องกง-จีน	เดินเรือผ่านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ไปยังฮ่องกง
4. Thailand - Japan	ญี่ปุ่น	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังท่าเรือหลักของญี่ปุ่น
5. Thailand - Kaohsiung	ไต้หวัน	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ และช่องแคบไต้หวันไปยังเกาสง
6. Thailand - Klang	มาเลเซีย	เดินเรือในอ่าวไทย ลงใต้ผ่านช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ไปยังท่าเรือปลายทาง
7. Thailand - Jakarta	อินโดนีเซีย	เดินเรือในอ่าวไทยลงใต้ผ่านช่องแคบมะละกาหรือช่องแคบสิงคโปร์ และเข้าสู่ช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) สู่กรุงจาการ์ตา
8. Thailand - Ho Chi Minh	เวียดนาม	เดินเรือผ่านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้เข้าสู่แม่น้ำโขงตอน
9. Thailand - Singapore	สิงคโปร์	เดินเรือในอ่าวไทย ลงใต้ผ่านช่องแคบมะละกา/ช่องแคบสิงคโปร์ไปยังสิงคโปร์
10. Thailand - Manila	ฟิลิปปินส์	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ มุ่งหน้าไปยังกรุงมะนิลา
11. Thailand - Jebel Ali	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาและทะเลอาหรับ ผ่านอ่าวโอมาน และช่องแคบฮอร์มุซ เข้าสู่ท่าเรือในอ่าวเปอร์เซีย
12. Thailand - South Korea (Busan)	เกาหลีใต้	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ ผ่านช่องแคบไต้หวันและช่องแคบคูชิโนะเอราบะ (Kuchi-no-Erabu Strait) หรือช่องแคบสึชิมะ (Tsushima Strait) ไปยังปูซาน
13. Thailand - South Korea (Incheon)	เกาหลีใต้	เดินเรือเส้นทางเดียวกับปูซาน แต่ไปต่อยังท่าเรืออินชอนในทะเลเหลือง
14. Thailand - Nhava Sheva	อินเดีย	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา เข้ามหาสมุทรอินเดีย ข้ามไปยังชายฝั่งตะวันตกของอินเดีย
15. Thailand - Melbourne	ออสเตรเลีย	เดินเรือลงใต้ผ่านทะเลซาวและช่องแคบลอมบอก เข้ามหาสมุทรอินเดีย ผ่านช่องแคบบาสส์สู่ท่าเรือเมลเบิร์น
16. Thailand - Sydney	ออสเตรเลีย	เดินเรือลงใต้ผ่านทะเลซาวและช่องแคบลอมบอก ตัดข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกตอนใต้ มุ่งหน้าสู่ท่าเรือซิดนีย์
17. Thailand - Durban / Cape Town	แอฟริกาใต้	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาข้ามมหาสมุทรอินเดียไปยังชายฝั่งแอฟริกาใต้
18. Thailand - Europe	ยุโรป	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาข้ามมหาสมุทรอินเดีย ผ่านคลองสุเอซและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนสู่ยุโรป
19. Thailand - US West Coast	สหรัฐอเมริกา	เดินเรือผ่านทะเลจีนใต้และช่องแคบไต้หวัน ตัดข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกตรงสู่ฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา
20. Thailand - US East Coast	สหรัฐอเมริกา	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ข้ามมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแอตแลนติก โดยใช้คลองสุเอซ หรือผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกโดยใช้คลองปานามา

เพื่อให้เห็นภาพการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนดังกล่าวในบทความนี้จึงวิเคราะห์มุ่งเน้นเฉพาะเส้นทางที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ทะเลแดง ได้แก่ เส้นทาง Thailand-Jebel Ali เส้นทาง Thailand-Europe และเส้นทาง Thailand-US East Coast

แนวโน้มค่าระวางเรือของไทยในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตทะเลแดง

เพื่อทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางเรืออย่างเป็นรูปธรรม บทความนี้ได้นำข้อมูลค่าระวางเรือของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต รายสัปดาห์ในช่วงปี 2566-2567 รวมทั้งสิ้น 102 สัปดาห์ ของเส้นทางเดินเรือที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกมาวิเคราะห์แนวโน้มและรูปแบบการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

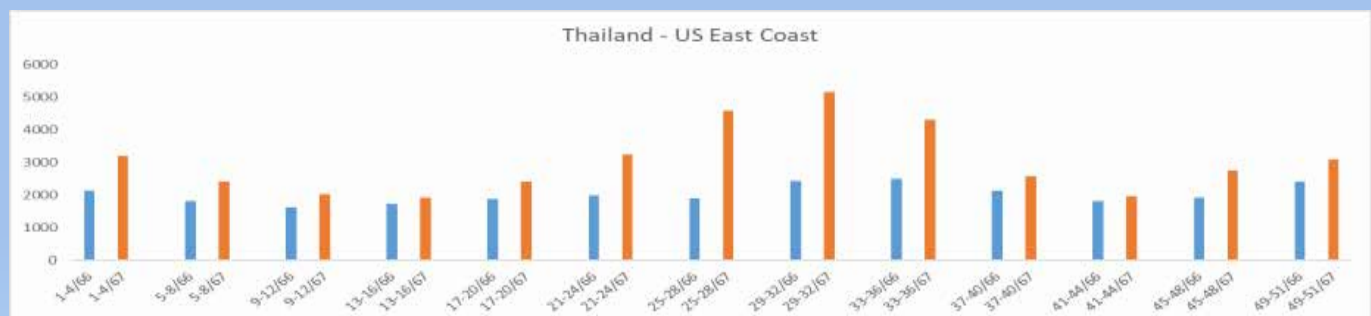
เส้นทาง Thailand-Jebel Ali



เส้นทาง Thailand-Europe



เส้นทาง Thailand-US East Coast



จากกราฟค่าเฉลี่ยค่าระวางเรือราย 4 สัปดาห์ ของทั้ง 3 เส้นทาง พบว่า ในปี 2567 ค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2566 อย่างชัดเจน โดยเส้นทาง Thailand-Jebel Ali เพิ่มขึ้นร้อยละ 81 เส้นทาง Thailand-US East Coast ร้อยละ 51 และเส้นทาง Thailand-Europe ร้อยละ 38 เมื่อเทียบกับปี 2566 สะท้อนผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือหลักของโลก โดยการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือทั้งสามเส้นทางมีลักษณะเป็นการปรับระดับต้นทุนในภาพรวมมากกว่าความผันผวนระยะสั้น



อุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ

สำหรับประเทศไทยซึ่งพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นหลัก การเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือจากปัจจัยภายนอกได้ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและต้นทุนของภาคอุตสาหกรรมไทย ในการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าว บทความนี้พิจารณาอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ โดยคัดเลือกสินค้าส่งออกของไทยที่มีมูลค่าการค้าในตลาดปลายทางสูงสุด 10 อันดับแรกในแต่ละเส้นทาง (อ้างอิงจากข้อมูลมูลค่านำเข้าของประเทศปลายทาง) จากนั้นนำสินค้านี้มาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าต่อหน่วย และคัดเลือกเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยเพิ่มขึ้นมากที่สุด 5 อันดับ เพื่อสะท้อนผลกระทบที่เกิดขึ้นในแต่ละเส้นทางเดินเรือ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทาง Thailand-Jebel Ali

สินค้า	ผลกระทบ
1. คอมพิวเตอร์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของคอมพิวเตอร์จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นเป็น 161 เหรียญสหรัฐฯ จาก 53 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 205
2. เครื่องประดับ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องประดับจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นเป็น 128 เหรียญสหรัฐฯ จาก 113 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 13
3. เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์เพิ่มขึ้นเป็น 257 เหรียญสหรัฐฯ จาก 233 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10
4. ยานยนต์สำหรับคนของ เช่น รถบรรทุก	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของยานยนต์สำหรับคนของจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เพิ่มขึ้นเป็น 20,800 เหรียญสหรัฐฯ จาก 19,778 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.17
5. เครื่องปรับอากาศ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องปรับอากาศจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เพิ่มขึ้นเป็น 365 เหรียญสหรัฐฯ จาก 348 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.68

เส้นทาง Thailand-Europe

สินค้า	ผลกระทบ
1. คอมพิวเตอร์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของคอมพิวเตอร์จากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 264 เหรียญสหรัฐฯ จาก 164 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 61
2. เส้นใยนำแสง	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเส้นใยนำแสงจากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 7 เหรียญสหรัฐฯ จาก 6 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14
3. เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ จากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 451,351 เหรียญสหรัฐฯ จาก 414,173 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9
4. ยางรถยนต์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของยางรถยนต์จากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 49 เหรียญสหรัฐฯ จาก 47 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4
5. หม้อแปลงไฟฟ้า	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของหม้อแปลงไฟฟ้าจากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 54,000 เหรียญสหรัฐฯ จาก 52,341 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3

เส้นทาง Thailand-US East Coast

สินค้า	ผลกระทบ
1. เครื่องจักรไฟฟ้า	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องจักรไฟฟ้าจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 165 เหรียญสหรัฐฯ จาก 54 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 203
2. เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟน และเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 396 เหรียญสหรัฐฯ จาก 208 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 90
3. แผงวงจรพิมพ์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของแผงวงจรพิมพ์จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 149 เหรียญสหรัฐฯ จาก 121 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20
4. หม้อแปลงไฟฟ้า	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของหม้อแปลงไฟฟ้าจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 29 เหรียญสหรัฐฯ จาก 25 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14
5. กล้องถ่ายรูป	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของกล้องถ่ายรูปจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 126 เหรียญสหรัฐฯ จาก 121 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4

จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าต่อหน่วยของสินค้าในแต่ละเส้นทาง พบว่า การเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือได้ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถของไทยในลักษณะที่แตกต่างกันตามโครงสร้างสินค้า โดยเส้นทาง Thailand-Jebel Ali และ Thailand-Europe ซึ่งพึ่งพาเส้นทางทะเลแดงและคลองสุเอซ โดยตรงแสดงให้เห็นการเพิ่มขึ้นของมูลค่าต่อหน่วยในสินค้าอย่างชัดเจน ขณะที่เส้นทาง Thailand-US East Coast แม้ในบางกรณีจะใช้เส้นทางผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกและคลองปานามาโดยไม่ได้ผ่านทะเลแดงโดยตรง แต่ยังคงได้รับผลกระทบทางอ้อม

จากการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือของสายการเดินเรือระหว่างประเทศและความตึงตัวของการให้บริการเรือในตลาดโลก อย่างไรก็ตาม ลักษณะความยืดหยุ่นต่อราคาของสินค้าเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่กำหนดระดับผลกระทบต่อภาคการผลิต โดยสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ (Inelastic Goods) ซึ่งเป็นสินค้าจำเป็นต่อการบริโภค เช่น ยา น้ำมันเชื้อเพลิง และข้าว ผู้ผลิตสามารถผลักภาระต้นทุนค่าระวางเรือไปยังผู้บริโภคได้ในระดับหนึ่ง ขณะที่สินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาสูง (Elastic Goods) หรือสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น เครื่องประดับ รถยนต์ และเครื่องปรับอากาศ มีแนวโน้มได้รับผลกระทบมากกว่า เนื่องจากมีข้อจำกัดในการผลักภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภค



ข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย

ในปี 2568 สถานการณ์ค่าระวางเรือในตลาดโลก มีแนวโน้มผ่อนคลายลงจากระดับสูงในช่วงปี 2567 ตามการปรับตัวของสายการบินเรือและการเพิ่มขึ้นของกำลังการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับที่ผันผวนและสูงกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤติทะเลแดง แม้จะต่ำกว่าระดับสูงสุดในปี 2567 แล้วก็ตาม โดยมีปัจจัยสำคัญจากความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลาง ที่แม้ความรุนแรงจะลดลงเป็นบางช่วง แต่ยังไม่คลี่คลายอย่างยั่งยืน ส่งผลให้เส้นทางเดินเรือสำคัญ เช่น ทะเลแดงและคลองสุเอซ ยังคงเผชิญความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและความไม่แน่นอนของระยะเวลาขนส่งภายใต้สถานการณ์ที่ค่าระวางเรือมีแนวโน้มผันผวนจากปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์และความไม่แน่นอนของการค้าโลก ผู้ประกอบการไทยและภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมและการปรับตัว ดังนี้

1. ผู้ประกอบการควรติดตามสถานการณ์ค่าระวางเรือและเส้นทางเดินเรืออย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งพิจารณาทำสัญญาค่าระวางเรือระยะยาว หรือกระจายความเสี่ยงด้านเส้นทางและผู้ให้บริการ เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของต้นทุน
2. ปรับแผนการผลิตและการส่งออกให้สอดคล้องกับบริบทโลก โดยคำนึงถึงระยะเวลาในการขนส่งที่อาจยาวนานขึ้น รวมถึงความไม่แน่นอนของเส้นทางเดินเรือ โดยเฉพาะในเส้นทางข้ามทวีป เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าและต้นทุนที่ไม่คาดคิด
3. เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการรายย่อย โดยภาครัฐควรมีบทบาทในการสนับสนุนข้อมูลข่าวสาร และเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์

ให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งมีข้อจำกัดในการรับมือกับต้นทุนที่ผันผวนมากกว่าผู้ประกอบการรายใหญ่ ทั้งนี้ ควรดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลค่าระวางเรือและเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศในรูปแบบดิจิทัล เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าถึงข้อมูลแนวโน้มตลาดได้อย่างสะดวก การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ส่งออกเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองค่าระวางเรือ รวมถึงการสนับสนุนสินเชื่อและสภาพคล่องผ่านสถาบันการเงินของรัฐ เช่น ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย และ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยผู้ประกอบการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์และปรับตัวต่อความผันผวนของตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. ใช้ข้อมูลและการวิเคราะห์เชิงลึกเป็นฐานในการตัดสินใจ โดยการนำข้อมูลค่าระวางเรือรายสัปดาห์ และข้อมูลการค้าโลกมาใช้ในการวิเคราะห์แนวโน้ม จะช่วยให้ทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถประเมินสถานการณ์ล่วงหน้า และกำหนดนโยบายหรือกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

โดยสรุป ความไม่สงบในตะวันออกกลางไม่เพียงส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือและค่าระวางเรือในระยะสั้นเท่านั้น หากแต่ยังเป็นบทเรียนสำคัญที่สะท้อนถึงความจำเป็นในการเสริมสร้างความยืดหยุ่น ให้แก่ภาคการส่งออกของไทย เพื่อให้สามารถปรับตัวและดำรงความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ภายใต้บริบทเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ค่าระวางเรือในช่วงปี 2566-2567 พบว่า ความผันผวนของค่าระวางเรือที่เกิดขึ้นภายใต้ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางได้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมไทยในลักษณะที่แตกต่างกันตามเส้นทางการค้าและโครงสร้างสินค้า โดยเฉพาะเส้นทางที่พึ่งพาการเดินเรือผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซ ซึ่งสะท้อนผลกระทบชัดเจนมากกว่าเส้นทางอื่น ขณะเดียวกัน เส้นทางที่ไม่ได้ผ่านพื้นที่ดังกล่าวโดยตรงก็ยังได้รับผลกระทบทางอ้อมจากความตึงตัวของกำลังการให้บริการเรือและการปรับโครงสร้างเส้นทางเดินเรือในระดับโลก

ทั้งนี้ สถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีความไม่แน่นอนสูงและยังไม่มีสัญญาณคลี่คลายในระยะใกล้ ความเสี่ยงด้านเสถียรภาพของเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศจึงอาจยังคงดำรงอยู่และส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ภาคอุตสาหกรรมไทยจำเป็นต้องติดตามพัฒนาการด้านภูมิรัฐศาสตร์ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการต้นทุนและความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมการค้าโลกในอนาคต

จัดทำโดย :

สุรัสวดี ขำวิไล

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย <https://tnsc.com/>

กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ <https://www.hydro.navy.mi.th/index1.php>

The Global Trade Atlas (GTA)

การวิเคราะห์ความสอดคล้องของ MPI และการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ปี 2568

กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) เป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจที่จัดทำโดย สศอ. สำหรับใช้ในการติดตามสถานการณ์การผลิตภาคอุตสาหกรรมเป็นรายเดือน โดย MPI เป็นข้อมูลที่คำนวณจากจำนวนสินค้า ที่ภาคอุตสาหกรรมสามารถผลิตได้ในแต่ละเดือน เพื่อบอกทิศทางอัตราการขยายตัวหรือหดตัวของการผลิตสินค้าในภาพรวมและรายกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม โดยสามารถนำมาวิเคราะห์เป็นอัตราการเปลี่ยนแปลงโดยเทียบกับเดือนก่อน (%MOM) หรือเทียบกับปีก่อนในช่วงเดียวกัน (%YOY) นอกจากนี้ MPI ยังเป็นข้อมูลช่วยสะท้อนภาพรวมของ GDP ภาคอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นข้อมูลรายไตรมาสสำหรับดูทิศทางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรม ในขณะที่ MPI มีข้อมูลสถิติที่มีการจัดเก็บเป็นรายเดือนทำให้สามารถเห็นทิศทางการผลิตภาคอุตสาหกรรมในระยะสั้นได้รวดเร็วกว่า

MPI เป็นข้อมูลการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมการบริโภคในประเทศและการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ แต่จากข้อมูลสถิติที่ผ่านมา พบว่า ในบางช่วงเวลาทิศทางของอัตราการขยายตัวเมื่อเทียบกับ ปีก่อน (%YOY) ของ MPI และการส่งออกสินค้ากลับไม่สอดคล้องกัน บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์และจัดกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมจากอัตราการเปลี่ยนแปลงของ MPI และการส่งออก โดยใช้ข้อมูลในปี 2568 เพื่อวิเคราะห์และจำแนกการจัดกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญที่มีศักยภาพในด้านการผลิตและการส่งออก รวมถึงจัดกลุ่มวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัว MPI ระยะสั้น (รายเดือน) เปรียบเทียบกับในระยะยาว (รายปี) เพื่อหากกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มหรือส่งสัญญาณการผลิตที่เริ่มฟื้นตัวในระยะสั้น

ข้อมูลพื้นฐาน ปี 2568 (ม.ค.-ธ.ค.)

1. MPI อยู่ในระดับ 95.81 หดตัวร้อยละ 0.78 เมื่อเทียบกับปี 2567 โดยมีกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญ ที่ส่งผลกระทบต่อ MPI ได้แก่ ปิโตรเลียม เครื่องปรับอากาศ และเครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ และกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญที่ส่งผลบวกต่อ MPI ได้แก่ ชิ้นส่วนและแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ เหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน และอาหารสัตว์สำเร็จรูป
2. การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมรายการพิเศษ) ขยายตัวร้อยละ 15.94 เมื่อเทียบกับปี 2567 สินค้าอุตสาหกรรมที่ส่งผลบวก ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องประดับ เครื่องใช้ไฟฟ้าประเภทแผงสวิทช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง และรถบรรทุกขนาดเล็กถึงกลาง (รถปิกอัพ)

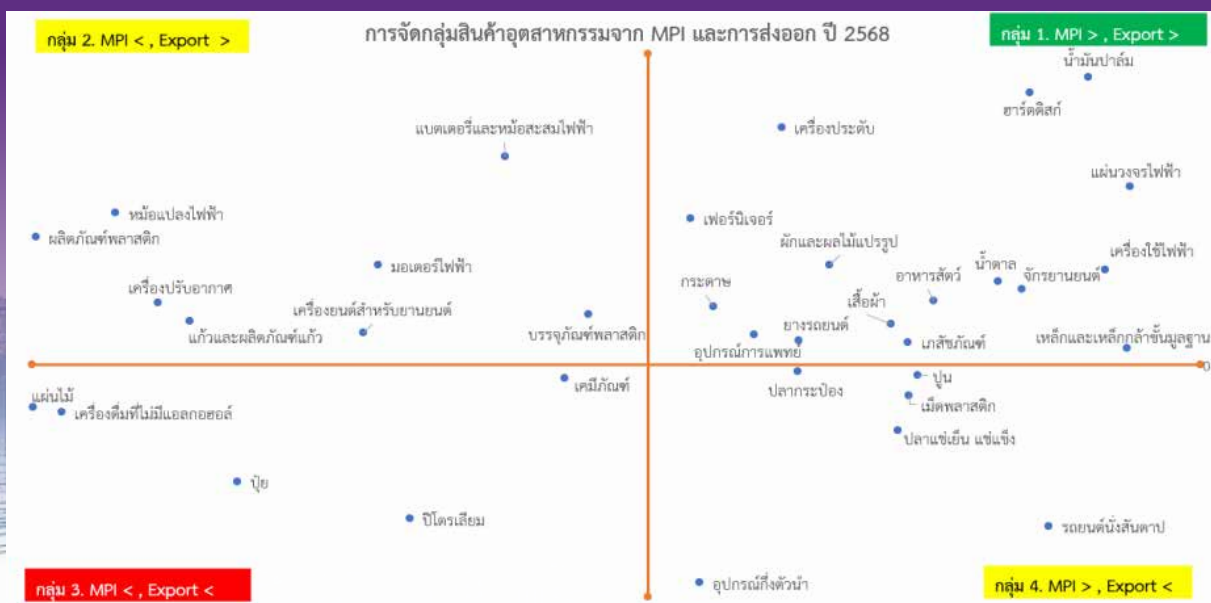


จากกราฟแสดงทิศทางอัตราการขยายตัว MPI และมูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ในปี 2568 (ไม่รวมรายการพิเศษ) พบว่า ในปี 2568 โดยส่วนใหญ่ MPI และการส่งออกจะมีทิศทางที่สอดคล้องกัน แต่จะมีในบางช่วงเวลาที่มีทิศทางไม่สอดคล้องกัน ดังนี้

- เดือน ก.พ. เนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์ (ซึ่งมีน้ำหนักมากในการคำนวณดัชนี MPI) หดตัวลงถึงร้อยละ 12.71
- เดือน เม.ย. การส่งออกขยายตัวเพียงเล็กน้อย ในขณะที่ MPI ขยายตัวสูง เนื่องจากสหรัฐฯ ได้ประกาศใช้ภาษีตอบโต้การนำเข้า (Reciprocal Tariff) จากประเทศคู่ค้าในอัตราเดียวกันกับที่มีการเก็บภาษีสินค้านำเข้าจากสหรัฐฯ ทำให้ผู้ส่งออกเกิดความกังวลจากความไม่ชัดเจนของนโยบายและอัตราภาษีที่ถูกเรียกเก็บ จึงทำให้ช่วงเดือนนี้มีการส่งออกสินค้าชะลอตัวลง และเริ่มกลับมาส่งออกมากขึ้นในเดือน พ.ค.

- เดือน ก.ค. MPI หดตัวจากอุตสาหกรรมปิโตรเลียมมีการหยุดซ่อมบำรุง และยานยนต์หดตัวจากปีก่อน จึงส่งผลต่อ MPI เช่นเดียวกัน จึงกล่าวได้ว่า ในภาพรวม ปี 2568 MPI และมูลค่าการส่งออก มีทิศทางที่ค่อนข้างสอดคล้องกัน ซึ่งในลำดับถัดไปจะเป็นการวิเคราะห์แนวโน้มในรายสาขาอุตสาหกรรม

การวิเคราะห์เพื่อดูความสอดคล้องของ MPI และมูลค่าการส่งออก ในปี 2568 ในรายสาขาอุตสาหกรรมสำคัญ จัดกลุ่มโดยแสดงข้อมูลเป็นกราฟ 4 แกน โดยใช้อัตราการขยายตัว (%YOY) ของดัชนี MPI เป็นแกนนอน และอัตราการขยายตัว (%YOY) ของมูลค่าการส่งออกเป็นแกนตั้ง สามารถแบ่งได้เป็น 4 กลุ่มสินค้า ดังนี้





กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่มีอัตราการขยายตัวของ MPI และการส่งออกเพิ่มขึ้น หมายถึงเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มทั้งการผลิตและการส่งออกขยายตัว สินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มนี้ ประกอบด้วย ฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องประดับ เพอร์นิเจอร์ น้ำตาล กระดาษ จักรยานยนต์ ผักและผลไม้แปรรูป จักรยานยนต์ อาหารสัตว์ ยางรถยนต์ อุปกรณ์การแพทย์ เหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน เสื้อผ้า และเภสัชภัณฑ์ เป็นต้น

เป็นกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพ มีทิศทางการขยายตัวทั้งจากตลาดในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้ากลุ่มเทคโนโลยีที่มีการผลิตเพิ่มตามความต้องการของตลาดโลกที่เพิ่มขึ้น เช่น แผงวงจรไฟฟ้า และฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ นอกจากนี้ เครื่องใช้ไฟฟ้า โดยเฉพาะไมโครเวฟ มีคำสั่งซื้อเพิ่มขึ้นจากสหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ จีน ไต้หวัน และอิตาลี



กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่มีอัตราการขยายตัว MPI ลดลง แต่การส่งออกเพิ่มขึ้น หมายถึงเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้ม การผลิตหดตัว แต่มีการส่งออกขยายตัว สินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มนี้ ประกอบด้วย เครื่องปรับอากาศ แบริเตอร์และหม้อสะสมไฟฟ้า หม้อแปลงไฟฟ้า มอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า แก้วและผลิตภัณฑ์แก้วเครื่องยนต์สำหรับยานยนต์ และผลิตภัณฑ์พลาสติก เป็นต้น

เป็นกลุ่มสินค้าที่กำลังมีคำสั่งซื้อจากต่างประเทศกลับมาเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ประกอบการยังไม่เพิ่ม กำลังการผลิต เนื่องจากต้องการควบคุมปริมาณสินค้าในสต็อก รวมถึงสินค้าบางประเภท มีการส่งออกที่เพิ่มขึ้นจากการส่งสินค้ามาจากประเทศต้นทางอื่น ๆ โดยใช้ไทยเป็นทางผ่าน เพื่อหลีกเลี่ยงการถูกเก็บภาษีนำเข้าอัตราสูง



กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่มีอัตราการขยายตัวของทั้ง MPI และการส่งออกลดลง หมายถึงเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้ม การผลิตหดตัว และส่งออกไปต่างประเทศหดตัวด้วยเช่นเดียวกัน สินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มนี้ ประกอบด้วย แผ่นไม้ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ปีโตรเลียม ปุ๋ยเคมีและสารประกอบไนโตรเจน และเคมีภัณฑ์

สินค้าในกลุ่มนี้มีแนวโน้มลดลงทั้งจากความต้องการในประเทศและต่างประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการ ลดกำลังการผลิตลง โดยผู้ประกอบการอาจต้องปรับปรุงสินค้าให้ตรงกับความต้องการของตลาดมากขึ้น นอกจากนี้ บางกลุ่มสินค้าได้รับผลกระทบจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัวลง รวมถึงจากปัญหาชายแดนไทย-กัมพูชา ที่มีการปิดด่านในปีที่ผ่านมา ทำให้มีการผลิตลดลง



กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่มีอัตราการขยายตัว MPI เพิ่มขึ้น แต่การส่งออกลดลง หมายถึงเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มการผลิตขยายตัว แต่มีการส่งออกไปต่างประเทศหดตัว สินค้าอุตสาหกรรมในกลุ่มนี้ ประกอบด้วย เม็ดพลาสติก รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ปูน อาหารทะเลแปรรูปกระป๋อง อาหารทะเลสด แช่เย็นแช่แข็ง อุปกรณ์กึ่งตัวนำและวงจรรวม เป็นต้น

เป็นกลุ่มสินค้าที่มีแนวโน้มการผลิตขยายตัว โดยได้รับอานิสงส์จากตลาดในประเทศเป็นหลัก มากกว่าตลาดต่างประเทศ บางสินค้ามาจากการขยายกำลังการผลิตตามความต้องการของตลาด เช่น อาหารสัตว์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ และจากความต้องการที่ขยายตัวจากราคาสินค้าปรับลดลง รวมถึงฐานที่ต่ำในปีก่อน เช่น เหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน เป็นต้น

จากผลการวิเคราะห์ ทำให้ทราบว่า สินค้าอุตสาหกรรม บางกลุ่มอาจมีทิศทางของอัตราการเปลี่ยนแปลง MPI และการส่งออก ที่ไม่สอดคล้องกันตามเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งอาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

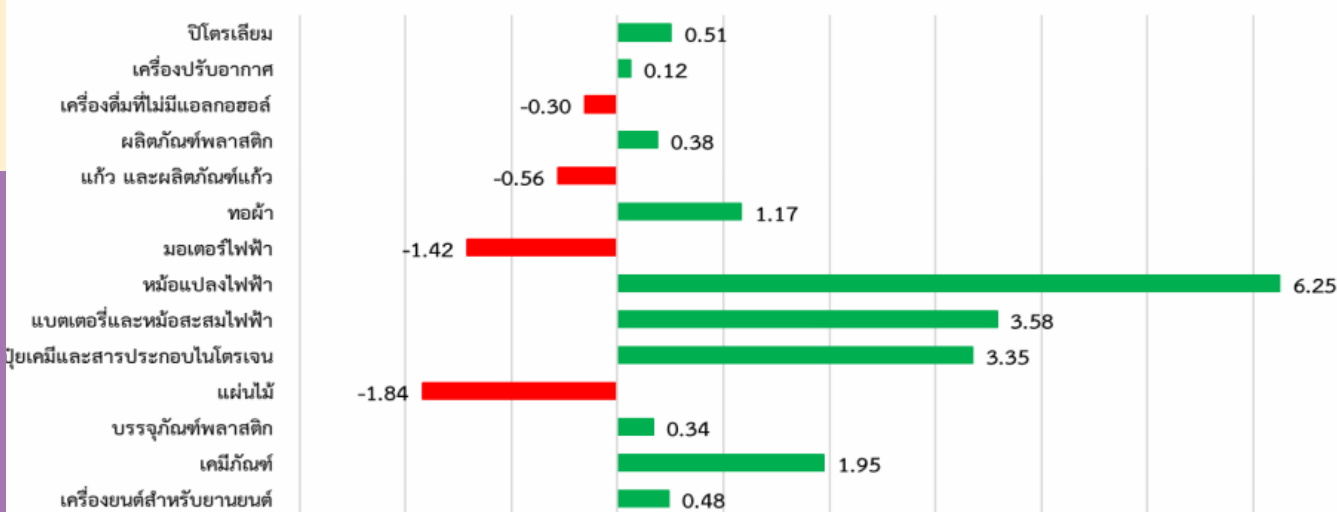
- **กลุ่ม MPI เป็นบวก** ได้แก่ กลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มสินค้าที่มีทั้งอัตราการขยายตัว MPI และมูลค่าการส่งออกเป็นบวก และกลุ่มที่ 4 ที่มีอัตราการขยายตัว MPI เป็นบวกแต่มีอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกเป็นลบ
- **กลุ่ม MPI เป็นลบ** ได้แก่ กลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มสินค้าที่มีอัตราการขยายตัว MPI เป็นลบแต่มีอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกเป็นบวก แต่ยังมีศักยภาพในการส่งออก และกลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มสินค้าเพียงส่วนน้อยที่มีทั้งอัตราการขยายตัว MPI และมูลค่าการส่งออกเป็นลบ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีสินค้าที่ส่งผลกระทบต่อการค้าในระดับนี้ MPI ไม่มาก (ยกเว้นปิโตรเลียม)

ทั้งนี้ หากนำกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวเมื่อเทียบกับปีก่อน (%YOY) ติดลบ ซึ่งได้แก่ในกลุ่มที่ 2 และ 3 สินค้าประกอบด้วย ปิโตรเลียม เครื่องปรับอากาศ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก แก้วและผลิตภัณฑ์แก้ว ทอผ้า

มอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า หม้อแปลงไฟฟ้า แบตเตอรี่และหม้อสะสมไฟฟ้า ปุ๋ยเคมีและสารประกอบไนโตรเจน แผ่นไม้บรรจุภัณฑ์พลาสติก เคมีภัณฑ์ และเครื่องยนต์สำหรับยานยนต์ นำข้อมูลมาจัดกลุ่มใหม่เพื่อนำดูแนวโน้มการขยายตัวทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จากอัตราการขยายตัวเฉลี่ยเมื่อเทียบกับเดือนก่อน (%MOM) และอัตราการขยายตัวเมื่อเทียบกับปีก่อน (%YOY) ในช่วง 12 เดือนในปี 2568 (ม.ค.-ธ.ค.) จะสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่มได้ ดังนี้

กลุ่ม 1	%Mom	%Yoy
ปิโตรเลียม	0.51	-4.18
เครื่องปรับอากาศ	0.12	-8.05
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	0.38	-9.94
ทอผ้า	1.17	-11.10
หม้อแปลงไฟฟ้า	6.25	-8.71
แบตเตอรี่	3.58	-2.71
ปุ๋ย	3.35	-6.84
บรรจุภัณฑ์พลาสติก	0.34	-1.42
เคมีภัณฑ์	1.95	-1.79
เครื่องยนต์สำหรับยานยนต์	0.48	-4.90
กลุ่ม 2	%Mom	%Yoy
เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	-0.30	-9.55
แก้ว และผลิตภัณฑ์แก้ว	-0.56	-7.58
มอเตอร์ไฟฟ้า	-1.42	-4.67
แผ่นไม้	-1.84	-9.99

อัตราการขยายตัว MPI เฉลี่ย (ม.ค.-ธ.ค. 2568) เทียบกับเดือนก่อน (%MOM)



1. กลุ่มที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในปี 2568 เมื่อเทียบกับเดือนก่อน (%MOM) เป็นบวก หมายถึง เป็นกลุ่มสินค้าที่มีแนวโน้มกำลังฟื้นตัวในระยะสั้น (%MOM) แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงในระยะยาวเมื่อเทียบกับปีก่อน (%YOY) จะเป็นลบ สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย ปิโตรเลียม เครื่องปรับอากาศ ผลิตภัณฑ์พลาสติก ทอผ้า หม้อแปลงไฟฟ้า แบตเตอรี่และหม้อสะสมไฟฟ้า ปุ๋ยเคมีและสารประกอบไนโตรเจน บรรจุภัณฑ์พลาสติก เคมีภัณฑ์ และเครื่องยนต์สำหรับยานยนต์

2. กลุ่มที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในปี 2568 เมื่อเทียบกับเดือนก่อน (%MOM) เป็นลบ หมายถึง เป็นกลุ่มสินค้าที่มีแนวโน้มถดถอยทั้งในระยะสั้น (%MOM) และในระยะยาวเมื่อเทียบกับปีก่อน (%YOY) สินค้าในกลุ่มนี้ประกอบด้วย เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ แก้วและผลิตภัณฑ์แก้ว มอเตอร์ไฟฟ้า และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า และแผ่นไม้



สำหรับผลการวิเคราะห์เพื่อจัดกลุ่มดูแนวโน้มการขยายตัวระยะสั้นและระยะยาว พบว่า หากนำกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีอัตราการขยายตัวของ MPI (%YOY) ติดลบ ได้แก่ สินค้าในกลุ่มที่ 2 และ 3 จากสินค้าจำนวน 14 กลุ่ม เมื่อนำมาหาอัตราการเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับเดือนก่อน (%MOM) พบว่า จะมีเหลือเพียง 4 กลุ่มสินค้านั้น ที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลง MPI ทั้งเทียบกับเดือนก่อน (%MOM) และเทียบกับปีก่อน (%YOY) ลดลง คือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ แก้วและผลิตภัณฑ์แก้วมอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า และแผ่นไม้ ดังนั้น จากการวิเคราะห์โดยนำสินค้ากลุ่มที่มีอัตราการเปลี่ยนแปลง MPI เมื่อเทียบกับปีก่อน (%YOY) ติดลบ มาดูแนวโน้มการขยายตัวระยะสั้น (%MOM) จึงทำให้ทราบว่าในภาพรวมสินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ในกลุ่มนี้ยังมีสัญญาณในการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากการดูทิศทางเปลี่ยนแปลง MPI เฉลี่ย (%MOM) ในช่วงระยะเวลา 12 เดือนที่ผ่านมา

จากผลการวิเคราะห์และจำแนกการจัดกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญที่ส่งผลต่อ MPI ทำให้ทราบว่าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มใดบ้างที่มีศักยภาพทั้งด้านการผลิตและการส่งออก หรือมีศักยภาพในด้านการผลิต หรือการส่งออกเพียงด้านใดด้านหนึ่ง และกลุ่มที่มีทิศทางชะลอตัวทั้งด้านการผลิตและการส่งออก รวมถึงการจัดกลุ่มวิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของ MPI ในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้ทราบว่าอุตสาหกรรมกลุ่มใดบ้างที่ยังมีแนวโน้มส่งสัญญาณของการฟื้นตัวในระยะสั้น นอกจากนี้ ยังเป็นข้อมูลสำหรับการออกมาตรการวางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมที่แนวโน้มการผลิตมีทิศทางชะลอตัว เป็นต้น

ข้อสังเกตของการศึกษาวิเคราะห์ข้างต้น การนำดัชนี MPI และมูลค่าการส่งออก ซึ่งมีหน่วยนับไม่เหมือนกันมาใช้วิเคราะห์ข้อมูล เนื่องจากข้อมูลการส่งออกสินค้า และ MPI มีหน่วยนับที่แตกต่างกัน จึงอาจส่งผลกระทบต่อการใช้วิเคราะห์ข้อมูลได้ นอกจากนี้ MPI ยังถูกกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ เช่น ปัญหาต้นทุนค่าจ้างแรงงานและราคาพลังงานปรับตัวสูง ปัญหาหนี้ครัวเรือนและการบริโภคที่ยังไม่ฟื้นตัว ความไม่แน่นอนของนโยบายด้านเศรษฐกิจและมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ การชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า และปัญหาเชิงโครงสร้างของแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลทำให้ MPI มีแนวโน้มที่ชะลอตัวลงมากกว่าการส่งออกนั่นเอง

จัดทำโดย :

นเรศ กิจจาพัฒน์พันธ์

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

แหล่งข้อมูลอ้างอิง :

1 <https://www.oie.go.th/>

2. <https://tradereport.moc.go.th/th>

กิจกรรมเนื่องในโอกาส พระราชพิธีมหามงคล เฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ 3 มิถุนายน 2569



สศอ. เข้าร่วมพิธีลงนามถวายพระพรชัยมงคล สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี

เนื่องในโอกาสมหามงคลวันเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ 3 มิถุนายน 2569



วันที่ 2 มิถุนายน 2569 นายวรารุณ ศิลปอาชา เป็นประธานในพิธีลงนามถวายพระพรชัยมงคล สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสมหามงคลวันเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ 3 มิถุนายน 2569 โดยมี นายธนศพล ธนบุญยวัฒน์ เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม นายณัฐพล รังสิตพล ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม พร้อมคณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ส่วนราชการระดับกรม รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานในกำกับดูแล และสถาบันเครือข่ายในสังกัดเข้าร่วมพิธีอย่างพร้อมเพรียง ณ ห้องประชุม ชั้น 6 อาคารกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

ในโอกาสนี้ นายณรรุณ สุขสมาน รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม นางสาวณิรดา วิสุทธิชาติธาดา รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม นางสาวพฐ ทองจุล ผู้อำนวยการกองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 นายจักรพันธ์ เด่นดวงบริพันธ์ ผู้อำนวยการกองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจอุตสาหกรรม นางสาววิลาวัลย์ คำจตุติ ผู้เชี่ยวชาญด้านการขึ้นและเตือนภัยภาคอุตสาหกรรม นางสาวสมานลักษณ์ ตันติกุล ผู้เชี่ยวชาญด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรม พร้อมด้วยข้าราชการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมเข้าร่วมพิธีด้วย



สศอ. จัดพิธีถวายราชสักการะ และพิธีลงนามถวายพระพรชัยมงคล

เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ
สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2569



วันที่ 8 มิถุนายน 2569 นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม นำคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ร่วมพิธีถวายราชสักการะ กล่าวถวายพระพรชัยมงคล และร่วมร้องเพลงสรรเสริญพระบารมีและเพลงสดุดีจอมราชา และพิธีลงนามถวายพระพรชัยมงคล สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ 3 มิถุนายน 2569 เพื่อแสดงความจงรักภักดีและสำนึกในพระราชมหกรุณาธิคุณอันทรงคุณูปการต่อประเทศไทยและประชาชนชาวไทย ณ ห้องประชุม 601 ชั้น 6 สศอ.



กระทรวงอุตสาหกรรม

ร่วมพิธีถวายเครื่องราชสักการะและวางพานพุ่ม
เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ
สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2569

วันที่ 3 มิถุนายน 2569 นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ร่วมพิธีถวายเครื่องราชสักการะและวางพานพุ่ม เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2569 ณ ท้องสนามหลวง





รศอ.นิรดา ร่วมพิธีจุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 4 รอบ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2569



เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2569 นางสาวนิรดา วิสุทธิชาติธาดา รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ร่วมพิธีจุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี 3 มิถุนายน 2569 โดยมี นายอนุทิน ชาญวีรกูล นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานในพิธีฯ ณ เวทีใหญ่ ท้องสนามหลวง



สศอ. ร่วมใจเดินหน้า "องค์กรคาร์บอนต่ำ" ต่อเนื่อง

เข้ารับประกาศนียบัตรเครื่องหมายรับรองฉลากคาร์บอน
ประเภท "คาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO)" เป็นปีที่ 2



วันที่ 26 พฤษภาคม 2569 นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม พร้อมด้วย นางนิอร สุขุม ผู้อำนวยการกองนโยบายอุตสาหกรรมมหภาค และเจ้าหน้าที่ สศอ. เข้าร่วมพิธีมอบประกาศนียบัตรเครื่องหมายรับรองฉลากคาร์บอน จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) โดยมี ดร.วิจารย์ สิมาฉายา ประธานกรรมการ องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก เป็นประธานฯ ณ ห้อง Conference Hall สถาบันเพื่อการยุติธรรมแห่งประเทศไทย (TIJ) ถนนแจ้งวัฒนะ

สำหรับพิธีการในครั้งนี้ จัดขึ้นเพื่อมอบประกาศนียบัตรเครื่องหมายรับรองฉลากคาร์บอน 6 ประเภท ให้แก่ 120 หน่วยงาน ได้แก่

- เครื่องหมายการชดเชยคาร์บอน (Carbon Offset & Carbon Neutral) จำนวน 6 หน่วยงาน
- เครื่องหมายคู่มือ (CoolMode) จำนวน 1 หน่วยงาน
- คาร์บอนฟุตพริ้นท์แพลตฟอร์ม (CF Platform) จำนวน 1 หน่วยงาน
- เครื่องหมายลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (Carbon Footprint Reduction : CFR) จำนวน 3 หน่วยงาน
- เครื่องหมายคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (Carbon Footprint of Product : CFP) จำนวน 21 หน่วยงาน
- เครื่องหมายคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization : CFO) จำนวน 88 หน่วยงาน

โดย สศอ. เป็นหน่วยงานภาครัฐระดับกรมหน่วยงานเดียว ที่ผ่านการรับรองและได้รับประกาศนียบัตรเครื่องหมายรับรองฉลากคาร์บอน ประเภท CFO ในครั้งนี้ ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจ และแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นตั้งใจของผู้บริหารและบุคลากรทุกคนที่ได้มีส่วนร่วมพัฒนา สศอ. ไปสู่ "องค์กรคาร์บอนต่ำ" อย่างต่อเนื่อง





สศอ. จัดกิจกรรมจิตอาสา

“อาสาปลูกป่าเพื่อโลกของเรา”

ร่วมปลูกป่าชายเลน ณ ศูนย์ศึกษาธรรมชาติกองทัพบก (บางปู) เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา มหาราชินี จ.สมุทรปราการ

วันที่ 8 พฤษภาคม 2569 นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นประธาน เปิดกิจกรรมจิตอาสา “อาสาปลูกป่าเพื่อโลกของเรา” พร้อมด้วย นายณรณ สุขสมาน รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม นางสาวณิรดา วิสุทธิชาติธาดา รองผู้อำนวยการ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ สศอ. เข้าร่วม ณ อาคารสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) โดยกลุ่ม พัฒนาระบบบริหาร (กพบ.) จัดกิจกรรม “อาสาปลูกป่าเพื่อโลก

ของเรา” ร่วมปลูกป่าชายเลน ณ ศูนย์ศึกษาธรรมชาติกองทัพบก (บางปู) เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา มหาราชินี จ.สมุทรปราการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นต่อเนื่องทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมคุณธรรมและจริยธรรมให้กับบุคลากรในองค์กร ปลูกจิตสำนึกบุคลากรให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการอนุรักษ์และฟื้นฟูป่าชายเลนซึ่งเป็นทรัพยากรสำคัญของประเทศ ทั้งในด้านการป้องกันชายฝั่ง เป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ และแหล่งบดคาร์บอนที่ช่วยลดก๊าซเรือนกระจกได้ออกไซด์ให้กับโลก





สศอ. รับรางวัล ข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี 2568 เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน ประจำปี 2569

วันที่ 1 เมษายน 2569 นายณัฐพล รังสิตพล ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เข้าร่วมพิธีมอบเกียรติบัตรและเข็มเชิดชูเกียรติแก่ข้าราชการพลเรือนดีเด่น ประจำปี พ.ศ. 2568 เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน ประจำปี พ.ศ. 2569 โดยมีนายอนุทิน ชาญวีรกูล นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธี พร้อมด้วย นายปิยวัฒน์ ศิวรักษ์ เลขาธิการ ก.พ. นายสุเทพ แก่งสันเทียะ ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ผู้บริหารส่วนราชการระดับกระทรวง และข้าราชการที่ได้รับรางวัลเข้าร่วม ทั้งนี้ ในปีนี้มีข้าราชการได้รับการคัดเลือกเข้ารับรางวัลรวมทั้งสิ้น 623 คน จัดขึ้น ณ หอประชุมกรมประชาสัมพันธ์ ซอยอารีย์สัมพันธ์ ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) มีผู้ได้รับการคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น จำนวน 1 ราย ได้แก่ นางสาวภคอร ก้องภพธนดล นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กองนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1 โดยมี นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม พร้อมด้วยนางสาวณิรดา วิสุทธิชาติธาดา รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ได้ร่วมแสดงความยินดีกับข้าราชการกระทรวงอุตสาหกรรมที่ได้รับรางวัล ณ อาคารสำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมด้วย

ในการจัดงานฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธานในพิธีมอบเกียรติบัตรและเข็มเชิดชูเกียรติแก่ข้าราชการพลเรือนดีเด่น เนื่องในวันข้าราชการพลเรือน ประจำปี 2569 ภายใต้แนวคิด “ซื่อสัตย์ต่อหน้าที่ ยึดมั่นความดี มีจิตมุ่งบริการ สืบสานงานเพื่อปวงประชา” พร้อมกล่าวแสดงความยินดีกับผู้ได้รับรางวัล

พร้อมย้ำว่า “ข้าราชการคือที่พึ่งของประชาชน” ที่มีบทบาทสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และขับเคลื่อนประเทศให้เจริญก้าวหน้า จึงขอให้ข้าราชการทุกคนพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านความรู้และความสามารถ ควบคู่กับการยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และยึดหลักธรรมาภิบาล โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนเป็นสำคัญ

การมอบรางวัลดังกล่าวเป็นการยกย่องเกียรติคุณของผู้ได้รับการคัดเลือกเป็นข้าราชการพลเรือนดีเด่น เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ข้าราชการในการตระหนักถึงเกียรติ ศักดิ์ศรี และหน้าที่ของตน พร้อมทั้งสร้างขวัญกำลังใจในการปฏิบัติราชการต่อไป





ผศอ.ศุภกิจ นำทีม สศอ. เดินหน้ายกระดับธรรมาภิบาล

ประกาศเจตนารมณ์นโยบาย "No Gift Policy จากการปฏิบัติหน้าที่"
ประจำปีงบประมาณ 2569 เพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ซื่อสัตย์ สุจริต
และโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล

วันที่ 19 พฤษภาคม 2569 นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม พร้อมด้วย คณะผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ สศอ. ประกาศเจตนารมณ์ "No Gift Policy" ในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยกำหนดให้ผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ทุกระดับ ไม่รับของขวัญและของกำนัลทุกชนิดจากการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งในขณะก่อนและหลังปฏิบัติหน้าที่ อันจะส่งผลให้เกิดการทุจริต และประพฤติมิชอบ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อหลีกเลี่ยง การกระทำที่อาจส่งผลต่อการใช้ดุลยพินิจและการเลือกปฏิบัติ ณ ห้องประชุมพวงค์ 1 ชั้น 2 โรงแรม เดอะ ทวิน ทาวเวอร์ กรุงเทพมหานคร

"การประกาศ No Gift Policy ในครั้งนี้ ไม่เพียงแต่ เป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย แต่เป็นการร่วมกันสร้างค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรคุณธรรม ให้ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ มั่นใจในความโปร่งใสและการให้บริการที่เท่าเทียมของ สศอ."





โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง "การป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนและส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรมในการปฏิบัติงาน" วันอังคารที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๙ ณ โรงแรมเดอะ วทิน กรุงเทพมหานคร

ผศ.ศุภกิจ เปิดโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

เรื่อง การป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนและส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม
ในการปฏิบัติงาน ปลุกฝังค่านิยมสุจริต สร้างองค์กรโปร่งใส



วันที่ 19 พฤษภาคม 2569 นายศุภกิจ บุญศิริ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เป็นประธานในพิธีเปิดโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “เรื่องการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนและส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม ในการปฏิบัติงาน” โดยมีนางสาวณิรดา วิสุทธิชาติธาดา รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กล่าวรายงาน ณ ห้องประชุมณพวงศ์ 1 ชั้น 2 โรงแรม เดอะ วทิน ทาวเวอร์ กรุงเทพมหานคร

โครงการสัมมนาได้จัดการบรรยายในหัวข้อ “ผลประโยชน์ทับซ้อนในการปฏิบัติงาน” โดย นางสาวทิพวรรณ เศรษฐกิจกุล เจ้าพนักงานป้องกันการทุจริตชำนาญการพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ และกิจกรรมสัมพันธ์ในหัวข้อ “ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และการต่อต้านการทุจริต สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม” โดย นายศุภกฤษณ์ มาลากุล และทีมวิทยากร โดยมีข้าราชการ ลูกจ้างประจำ พนักงานราชการ และเจ้าหน้าที่ สศอ. เข้าร่วมโครงการสัมมนา จำนวน 60 คน

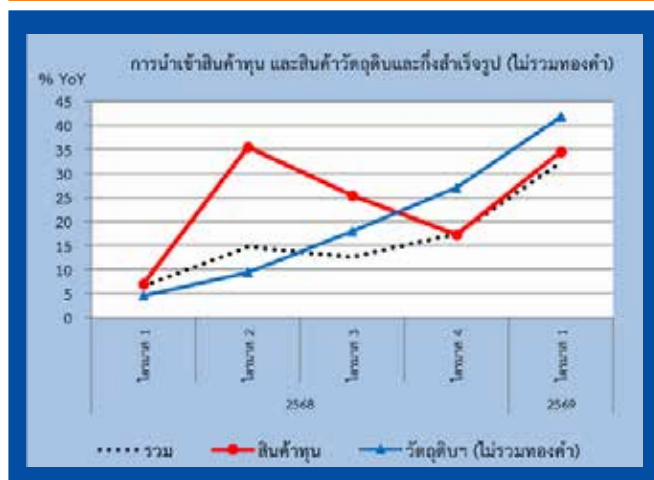
โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปลุกฝังคุณธรรม จริยธรรม ค่านิยมสุจริต ที่พึงมีในการปฏิบัติงาน ให้ผู้เข้ารับการอบรม นำความรู้ไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การส่งออก - นำเข้า

สินค้าอุตสาหกรรมไทย ไตรมาส 1 ปี 2569



ไตรมาส 1 ปี 2569 การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ) ขยายตัวร้อยละ 19.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยสินค้าสำคัญที่ขยายตัว อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ, เครื่องใช้ไฟฟ้าประเภทแผงสวิทช์ และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า, รถจักรยานยนต์, เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ในส่วนตลาดส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่ขยายตัว เช่น สหรัฐอเมริกา เอเชีย (5) สหภาพยุโรป (27) จีน อินเดีย ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และ CLMV ในขณะที่ตลาดส่งออกไปตะวันออกกลาง (15) หดตัว



ไตรมาส 1 ปี 2569 การนำเข้าสินค้า ขยายตัวร้อยละ 32.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และขยายตัวจากไตรมาสที่ผ่านมาร้อยละ 15.2 ทั้งนี้ หมวดสินค้าที่มีการขยายตัวในไตรมาสที่ 1 ได้แก่ สินค้าทุน ขยายตัวร้อยละ 34.6 จากเครื่องจักรกลและส่วนประกอบ สินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป (ไม่รวมทองคำ) ขยายตัวร้อยละ 41.9 จากอุปกรณ์ส่วนประกอบเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าอุปโภคบริโภค ขยายตัวร้อยละ 8.6 ยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ขยายตัวร้อยละ 9.6 จากระบบรถไฟฟ้าโดยสารประเภทยานยนต์ไฟฟ้า และรถจักรยานยนต์ หมวดสินค้าที่มีการหดตัว ได้แก่ สินค้าเชื้อเพลิง หดตัวร้อยละ 8.8

สินค้า	2567				2568				2569
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
ส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (ไม่รวมทองคำ)	-0.3%	4.0%	5.6%	10.1%	16.4%	16.7%	14.5%	16.8%	19.2%
นำเข้าสินค้าทุน	15.5%	1.8%	12.0%	17.4%	7.0%	35.5%	25.4%	17.3%	34.6%
นำเข้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป (ไม่รวมทองคำ)	-0.03%	3.0%	12.9%	9.0%	4.57%	9.5%	18.0%	27.1%	41.90%

สินค้าอุตสาหกรรม 3 อันดับแรกในตลาดส่งออกสำคัญของไทย ไตรมาส 1 ปี 2569

• เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ +134.0% • แผงสวิทช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า (+56.1%) • เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ +18.2%	• เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ (+22.0%) • รถจักรยานยนต์ (+54.5%) • อัญมณีและเครื่องประดับ (หักทองคำ) (+28.8%)	• เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+70.5%) • เครื่องปรับอากาศ (+21.4%) • เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ (+35.4%)	• เครื่องตัดต่อและป้องกันวงจรไฟฟ้า (+78.7%) • เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ (+26.3%) • ทองแดง (+36.4%)	• ทองแดง (+103.4%) • เครื่องโทรศัพท์และส่วนประกอบ (+505.3%) • สายไฟฟ้าและสายเคเบิล (+156.1%)
---	---	--	---	--

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์ ประมวลผลโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ดัชนีชี้นำเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทยรายไตรมาส : EWS_IE



หลักการพิจารณาสัญญาณการขึ้นนำเตือนภัย

ระบบเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทย (EWS_IE) ดำเนินการโดยใช้ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) ซึ่งจัดทำโดย สศอ. เปรียบเทียบกับตัวแปรชี้นำเศรษฐกิจล่วงหน้า (Leading indicators) เพื่อวัดค่าความผิดปกติที่มีผลต่อภาคอุตสาหกรรม ทั้งนี้กำหนดใช้สัญลักษณ์มาตรฐานวัดเป็นเครื่องมือชี้้นำการเตือนภัยล่วงหน้า แบ่งออกเป็น 5 ระดับ คือ ค่าดัชนี มากกว่า 1.0 ปกติสีเขียว, มากกว่า 0.0 ถึง 1.0 ปกติเบื้องต้นสีเขียวอ่อน, น้อยกว่า 0.0 ถึง -1.0 เฝ้าระวังสีเหลือง, น้อยกว่า -1.0 ถึง -2.0 ไม่ปกติเบื้องต้นสีแดงอ่อน และน้อยกว่า -2.0 ขึ้นไป ไม่ปกติระยะรุนแรงสีแดง

ดัชนีการเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทย (EWS_IE) ไตรมาส 2 ปี 2569 และคาดการณ์ไตรมาส 3 ปี 2569

ไตรมาส 2 ปี 69 ค่าดัชนีฯ ส่งสัญญาณเฝ้าระวัง ภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของไทยมีแนวโน้มชะลอตัวจากต้นทุนการผลิตและการขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลกระทบของความยืดเยื้อสงครามในตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายไตรมาสที่เริ่มใช้มาตรการ “ไทยช่วยไทย พลัส” อาจช่วยกระตุ้นการบริโภคได้

คาดการณ์ไตรมาส 3 ปี 69 ค่าดัชนีฯ ส่งสัญญาณเฝ้าระวัง จากประเด็นของสงครามในตะวันออกกลาง ซึ่งทำให้ภาวะเศรษฐกิจโลกยังคงมีความเสี่ยงเกิดการชะลอตัว และสถานการณ์ภัยแล้งที่อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่ใช้น้ำในการผลิตสูง และอุตสาหกรรมที่ใช้ผลผลิตทางการเกษตรเป็นวัตถุดิบ อย่างไรก็ตาม การบริโภคยังคงได้รับแรงหนุนจากมาตรการ “ไทยช่วยไทย พลัส” ที่จะมีการใช้งานตลอดทั้งไตรมาสที่ 3

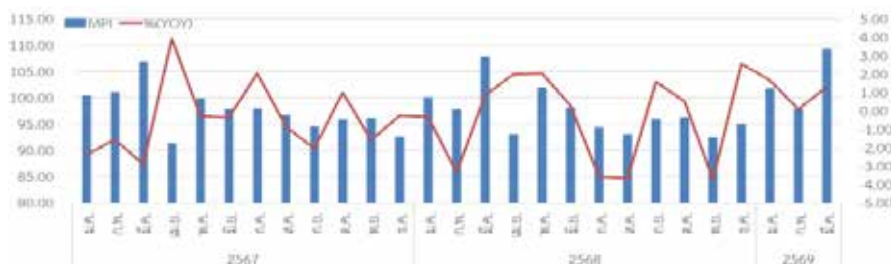
รายการ	ปี 2567			ปี 2568												ปี 2569								
	ไตรมาส 4			ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4			ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3		
Early Warning Indus.	-0.18	-0.09	0.04	-0.01	-0.09	0.02	-0.08	-0.02	-0.02	-0.18	-0.24	-0.22	-0.11	-0.45	-0.38	-0.14	0.29	-0.05	-0.11	-0.01	-0.01	-0.09	-0.19	-0.16
	-0.08			-0.08			-0.04			-0.21			-0.31			0.08			-0.04			-0.15		

หมายเหตุ * ค่าดัชนีล่วงหน้า

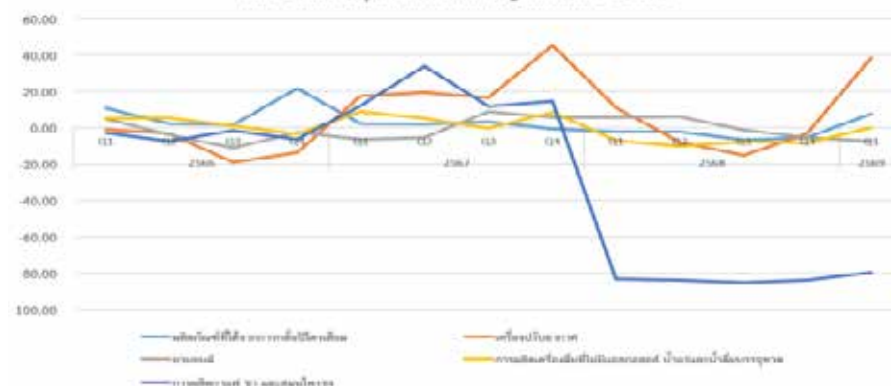
ที่มา รายงานการเตือนภัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรมรายเดือน จาก <https://iiu.oie.go.th/>

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI)

ไตรมาสที่ 1/2569 MPI ขยายตัวร้อยละ 0.94 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 อุตสาหกรรมที่ส่งผลให้ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมขยายตัวจากไตรมาสเดียวกันของปี 2568 อาทิ อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐาน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและแผ่นวงจรอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ขั้นมูลฐาน



MPI รายสาขาอุตสาหกรรมที่สำคัญ ไตรมาส 1 ปี 2569



2567	Jul	2.04
	Aug	0.83
	Sep	2.06
	Q3	0.29
2568	Oct	0.99
	Nov	1.58
	Dec	0.26
	Q4	0.03
	Jan	0.32
	Feb	3.36
	Mar	0.86
	Q1	0.91
	Apr	1.97
	May	2.03
	Jun	0.26
	Q2	1.41
2569	Jul	3.58
	Aug	3.69
	Sep	1.58
	Q3	1.93
	Oct	0.51
	Nov	3.73
	Dec	2.56
	Q4	0.29
	Jan	1.64
	Feb	0.18
	Mar	1.30
	Q1	0.94