

TPSO Weekly Analysis

วิเคราะห์สถานการณ์กรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยกเว้นค่าผ่านทาง เทศกาลสงกรานต์

กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กระทรวงคมนาคม ยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์ หมายเลข ๗ (เส้นทางกรุงเทพฯ-พัททยา) และหมายเลข ๙ (บางปะอิน-บางพลี) รวมทั้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ยกเว้นค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ ถึงเวลา ๒๔.๐๐ น. ของวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๑ รวมระยะเวลา ๘ วัน

ข้อวิเคราะห์

จากการที่กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ยกเว้นค่าผ่านทางในเดือนเมษายน ๒๕๖๑ รวมระยะเวลา ๘ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๑ ถึงเวลา ๒๔.๐๐ น. ของวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกการเดินทางกลับภูมิลำเนาในต่างจังหวัด และส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ส่งผลให้ภาวะค่าครองชีพของประชาชนหรือค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ค่าผ่านทาง) ลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออัตราเงินเฟ้อของปี ๒๕๖๑ (ดัชนีราคาผู้บริโภคของประเทศไทย) ลดลงร้อยละ -๐.๑๖ อีกทั้งยังส่งผลให้ดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ลดลงร้อยละ -๐.๐๑ อีกด้วย



นอกจากนี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้จัดงาน “เย็นทั่วหล้า มหาสงกรานต์” หรือ Amazing Songkran ๒๐๑๘ เพื่อกระตุ้นการใช้จ่ายในเมืองรอง (๕๕ จังหวัด) กระจายรายได้สู่ชุมชน พร้อมกับสนับสนุนการแต่งกายด้วยชุดไทย โดยในปีนี้นักท่องเที่ยวสามารถนำใบเสร็จที่ใช้ซื้อสินค้าบริการในเมืองรองตลอดปี ๒๕๖๑ มาใช้ลดหย่อนภาษีสูงสุดไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ บาท เพื่อเป็นการกระตุ้นการใช้จ่ายซึ่งน่าจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจฐานรากได้ดี

ผลผลิตอ้อยพุ่ง สอดคล้องกับการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

โรงงานน้ำตาล ยันหีบอ้อยหมดหลังเทศกาลสงกรานต์ คาดปริมาณอ้อยเข้าหีบในฤดูการผลิตปีนี้มีโอกาสสูงถึง ๑๓๐ ล้านตันอ้อย เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๓๐% หลังจากหีบอ้อยผ่าน ๑๒๙ วันรับผลผลิตอ้อยแล้ว ๑๒๔ ล้านตัน ผลิตน้ำตาลได้ ๑๓.๕๗ ล้านตัน แต่คาดว่าจะไม่ล้นตลาด เนื่องจากอุตสาหกรรมหลายชนิดมีความต้องการผลิตภัณฑ์จากอ้อยสูง

นายสิริวุทธิ เสียมภักดี รองประธานคณะกรรมการบริหารบริษัท ไทยชูการ์ มิลเลอร์ จำกัด (TSMC) เปิดเผยถึงแนวโน้มปริมาณการผลิตอ้อยในปีว่า จากการประเมินปริมาณผลผลิตอ้อยเข้าหีบประจำฤดูการผลิตปี ๒๕๖๐/๖๑ มีโอกาสเพิ่มสูงถึง ๑๓๐ ล้านตันอ้อย หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ๓๐% เมื่อเทียบกับปีก่อนที่มีปริมาณอ้อยเข้าหีบอยู่ที่ ๙๒.๙๕ ล้านตันอ้อย หลังจากช่วงฤดูการเพาะปลูกอ้อยในปีนี้มีปริมาณฝนเพียงพอต่อการเติบโตของต้นอ้อย ส่งผลให้ผลผลิตอ้อยเฉลี่ยต่อไร่เพิ่มขึ้นจากที่ประเมินไว้อยู่ที่ระดับ ๙-๑๐ ตันต่อไร่ โดยในปีนี้โรงงานน้ำตาลได้พยายามเร่งดำเนินการหีบอ้อยอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ทันก่อนย่างเข้าสู่ฤดูฝนในช่วงกลางเดือนพ.ค.นี้ คาดว่าภายในสิ้นเดือนเม.ย. หรืออย่างช้าต้นเดือนพ.ค. ๒๕๖๑ โรงงานน้ำตาลจะเริ่มทยอยปิดหีบได้ จากปัจจุบันมีโรงงานน้ำตาล ๓ แห่ง จากจำนวนทั้งหมด ๕๔ แห่ง ได้ปิดหีบอ้อยไปแล้ว ตั้งแต่วันที่ ๑ ธ.ค. ๒๕๖๐ ถึง ๘ เม.ย. ๒๕๖๑ รวมระยะเวลา ๑๒๙ วัน พบว่า โรงงานน้ำตาลทั่วประเทศรับผลผลิตอ้อยจากชาวไร่เข้าหีบแล้ว ๑๒๔.๐๙ ล้านตันอ้อย เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาการหีบอ้อยในช่วงเดียวกันของฤดูการหีบอ้อยปีก่อนที่มีอ้อยเข้าหีบ ๙๒.๗๖ ล้านตัน ซึ่งเป็นผลมาจากโรงงานน้ำตาลทั่วประเทศได้เตรียมพร้อมด้านการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่คุณภาพผลผลิตอ้อยเข้าหีบในปีนี้ก็อยู่ในเกณฑ์ที่ดี มีค่าความหวานเฉลี่ย ๑๒.๕๑ ซี.ซี.เอส. จากปีก่อนอยู่ที่ ๑๒.๒๗ ซี.ซี.เอส. และมีปริมาณผลผลิตน้ำตาลต่อตันอ้อย (ยิลด์) อยู่ที่ ๑๐๙.๓๖ กิโลกรัมต่อตันอ้อย เทียบกับปีก่อนที่มียิลด์ ๑๐๗.๘๘ กิโลกรัมต่อตันอ้อย หรือสามารถผลิตน้ำตาลทรายได้แล้วทั้งสิ้น ๑๓.๕๗ ล้านตัน

ข้อวิเคราะห์

การขยายพื้นที่เพาะปลูกอ้อยในฤดูการผลิตปี ๒๕๖๐/๖๑ และคุณภาพผลผลิตอ้อยปีนี้อยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องมาจากปัจจัยสภาพอากาศที่ดี ปริมาณฝนที่เหมาะสม ส่งผลให้ผลผลิตอ้อยเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ปริมาณผลผลิตน้ำตาลทรายเพิ่มขึ้นด้วย ส่วนราคาอ้อยคาดว่าจะเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก เพราะอ้อยสามารถนำไปผลิตน้ำตาลและผลิตภัณฑ์อื่นๆ ได้อีกมากมาย ทั้งเยื่อกระดาษ ผลิตภัณฑ์จากชานอ้อย เอทานอล และไฟฟ้าที่ผลิตจากเชื้อเพลิงชีวมวล สำหรับอุตสาหกรรมน้ำตาลนั้น ปัจจัยที่จะส่งผลต่อราคา มีทั้งอุปสงค์ อุปทานที่แท้จริงในตลาดโลก และผลจากการเก็งกำไรในตลาดสินค้าโภคภัณฑ์เกษตรล่วงหน้าด้วย สำหรับราคาน้ำตาลตลาดโลกคาดว่าจะมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากอุปทานยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ผู้วิเคราะห์ ชัยยุทธพัชร เชาวรัตน์ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

บริษัทรับสร้างบ้านมีแนวโน้มปรับขึ้นราคาบ้านจากการปรับขึ้นค่าแรงและราคาวัสดุก่อสร้าง คาดยอดขายปี ๖๑ เพิ่มสูงขึ้น

บริษัท แลนด์โฮม (ประเทศไทย) เปิดเผยว่า ในปี ๒๕๖๑ นี้ บริษัทรับสร้างบ้านโดยรวม มีแนวโน้มในการปรับขึ้นราคาบ้านมากกว่า ๕% จากการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำและราคาวัสดุก่อสร้าง แต่ แลนด์ โฮม จะยังคงตรึงราคา โดยหากจะมีการปรับราคาขึ้นภายในครึ่งปีแรกก็จะไม่เกิน ๓% และจะไม่ลดคุณภาพหรือต้นทุนบ้าน แต่จะใช้วิธีเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และลดการสูญเสียของการใช้วัสดุก่อสร้าง พร้อมลดขั้นตอนการทำงานแทน โดยคาดว่ายอดขายในปี ๒๕๖๑ จะอยู่ที่ ๑,๕๐๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๐ ซึ่งอยู่ที่ ๑,๒๐๐ ล้านบาท

ข้อวิเคราะห์

- ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้างเร่งตัวสูงขึ้นตั้งแต่กลางปี ๒๕๖๐ เนื่องจากได้รับอานิสงส์จากงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ โดยในเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ ราคาวัสดุก่อสร้างขยายตัวร้อยละ ๒.๗ ผลจากราคาเหล็ก ซีเมนต์ และคอนกรีตที่มีสัดส่วนการใช้ในการก่อสร้างมากอันดับต้นๆ ปรับตัวสูงขึ้นตามการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจที่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง และอุปสงค์การก่อสร้างที่เพิ่มสูงขึ้น โดยขยายตัวร้อยละ ๘.๓ (YoY) ๓.๙ (YoY) และ ๓.๘ (YoY) ตามลำดับ
- การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ อาจเป็นปัจจัยกดดันทำให้ต้นทุนการผลิตวัสดุก่อสร้างสูงขึ้น โดยจากการศึกษาของ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) พบว่าการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำในปี ๒๕๖๑ จะทำให้ต้นทุนค่าแรงในภาคการผลิตและบริการโดยรวมเพิ่มขึ้น ๑๐,๐๐๖ ล้านบาทต่อปี (คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๗ ของ GDP) ทั้งนี้ สาขาการผลิตและบริการที่มีต้นทุนแรงงานเพิ่มขึ้นสูงสุด ได้แก่ สาขาการก่อสร้าง เนื่องจากเป็นภาคการผลิตที่มีการใช้แรงงานเข้มข้น ซึ่งภาครัฐอาจออกมาตรการช่วยเหลือ โดยให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำหรือลดหย่อนภาษีเป็นกรณีพิเศษ
- ทิศทางรายได้ของกลุ่มผู้ผลิตวัสดุก่อสร้างในปี ๒๕๖๑ คาดว่า รายได้ของผู้ประกอบการที่ผลิตวัสดุที่ใช้ในงานก่อสร้างภาครัฐ ได้แก่ เหล็ก ปูนซีเมนต์ เสาเข็มคอนกรีต และ คอนกรีตผสมเสร็จ รายได้มีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นตามการเร่งลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของภาครัฐ ขณะที่วัสดุก่อสร้างที่มักนำไปใช้ในงานก่อสร้างภาคอสังหาริมทรัพย์หรือวัสดุที่ใช้ซ่อมแซม/ ตกแต่งบ้าน เช่น กระเบื้อง วัสดุฉนวนผิว และสุขภัณฑ์ คาดว่า รายได้ของผู้ประกอบการกลุ่มนี้จะมีการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปตามกำลังซื้อของผู้บริโภคที่เริ่มฟื้นตัว และนักลงทุนมีความเชื่อมั่นในการลงทุนมากขึ้น

ผู้วิเคราะห์: ตรีพิพัฒน์ สุขารมย์ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

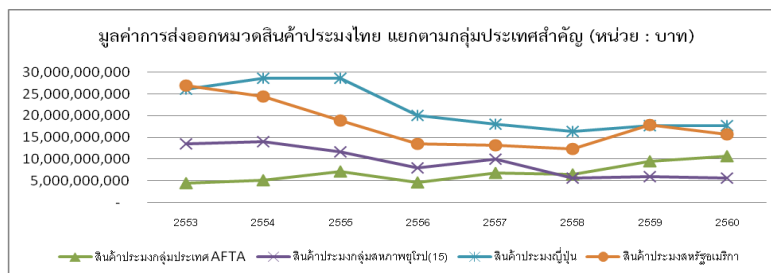
วิเคราะห์การส่งออกสินค้าประมงของไทย

จากการรายงานสถานการณ์การค้ามนุษย์ (Trafficking in Persons Report :TIP) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๖ ไทยถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม Tier ๒ Watch list และปี ๒๕๕๗ ไทยถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม Tier ๓ และในปี ๒๕๕๘ EU ประกาศให้ใบเหลืองไทย เนื่องจากไทยไม่มีการแก้ไขปัญหายังเป็นรูปธรรมในเรื่องการทำประมงผิดกฎหมายหรือ IUU Fishing ที่สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล โดยเรื่องที่ถูกจับตามองเป็นพิเศษ คือ การทำประมงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือใช้เครื่องมือจับปลาผิดกฎหมาย และปัญหาการใช้แรงงานทาสนั้น ซึ่งปี ๒๕๖๑ ไทยยังคงถูกจัดระดับให้อยู่ในสถานะเดิม ทำให้ผู้ส่งออกเกิดความกังวล

ข้อวิเคราะห์

ในปี ๒๕๖๐ ไทยเป็นผู้ส่งออกอาหารทะเลอันดับ ๗ ของโลก (รองมาจาก กลุ่มประเทศ EU จีน นอร์เวย์ เวียดนาม อินเดีย และชิลี) ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของภาคประมงของไทย ปี ๒๕๖๐ มีมูลค่า ๑๒๒,๐๑๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๙ ร้อยละ ๖.๙๙ โดยมีปัจจัยบวกจากสภาพเศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้น ความต้องการบริโภคอาหารทะเลสูงขึ้น และผู้เพาะเลี้ยงสามารถพัฒนาเทคนิคและป้องกันการติดเชื้อโรคในกุ้งได้ดีขึ้น

ปี ๒๕๖๐ ไทยส่งออกสินค้าประมงไปยังประเทศญี่ปุ่นสูงสุดมีมูลค่ากว่า ๑๗,๗๐๔ ล้านบาท สูงขึ้นร้อยละ ๐.๒๒๕ จากปีก่อน สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ทูน่ากระป๋อง ปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง และกุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง รองลงมาส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา มีมูลค่า ๑๕,๖๘๒ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๑๔.๓๗ จากปีก่อน สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ กุ้งปรุงแต่ง ทูน่ากระป๋อง กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง กลุ่มประเทศ AFTA มีมูลค่า ๑๐,๗๑๗ ล้านบาท สูงขึ้นร้อยละ ๑๐.๗๑ จากปีก่อน สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง ปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป และกลุ่มประเทศ EU มีมูลค่า ๕,๖๗๔ ล้านบาท ลดลงร้อยละ ๖.๔๒ จากปีก่อน สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ทูน่ากระป๋อง หมึกสดแช่เย็นแช่แข็ง อาหารสัตว์เลี้ยงกระป๋อง (ข้อมูลจากกลุ่มวิเคราะห์การค้าสินค้าประมงระหว่างประเทศ กองประมงต่างประเทศ กรมประมง)



ข้อมูลจาก : สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร (24 มีนาคม 2561)

จากการวิเคราะห์พบว่าในปี ๒๕๖๑ ไทยมีแนวโน้มจะส่งออกสินค้าประมงเพิ่มขึ้น ยกเว้นกลุ่มประเทศ EU ที่มีสาเหตุของการส่งออกลดลงอย่างชัดเจนเนื่องจากการตัดสิทธิ์ GSP ตั้งแต่วันที่ ๒๕๕๘ ส่วนแรงกดดันจากมาตรการกีดกันการค้าของประเทศคู่ค้าของ EU (ใบเหลือง IUU) และปัญหาการค้ามนุษย์ของไทยในระดับ Tier ๓ ของสหรัฐอเมริกา อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์สินค้า และส่งผลกระทบต่อความต้องการสินค้าของไทย ทำให้ปริมาณการผลิตและการส่งออกลดลงไปด้วย อย่างไรก็ตามในภาพรวมของปีนี้ ไทยยังมีสัญญาณการส่งออกที่ดีขึ้นเนื่องจากการแก้ไขปัญหาวิกฤตโรคระบาดกุ้งที่เกิดขึ้นเมื่อ ๔-๕ ปีก่อน ทำให้มีผลผลิตกุ้งเข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้น

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อธุรกิจสินค้าประมงไทย คือ นโยบายด้านเศรษฐกิจของประเทศ นโยบายการกีดกันทางการค้า การให้สิทธิพิเศษทางภาษี ปัญหาการขาดแคลนแรงงานประมง การขาดแคลนวัตถุดิบทรัพยากรสัตว์น้ำ และการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อผู้ส่งออกสินค้าประมงของไทย

วิเคราะห์โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เฟสแรก จำนวน ๗ เส้นทาง ระยะทางรวม ๙๙๓ กม. ใช้เงินก่อสร้าง ๑๑๓,๖๖๐ ล้านบาท มี ๒ เส้นทาง ที่จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ ได้แก่ เส้นทางฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย และเส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น อีก ๕ เส้นทางที่เหลือ ได้แก่ ลพบุรี - ปากน้ำโพ มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ นครปฐม - หัวหิน หัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ และ ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร โครงการได้เริ่มการก่อสร้างวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ และในช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน ๒๕๖๑ รมว.คมนาคม เตรียมเสนอที่ประชุม ครม. ขออนุมัติก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ เพิ่มเติมอีก ๒ สาย เส้นทางแรกเชื่อมเหนือ - ใต้ จากเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ส่วนเส้นทางที่สอง เชื่อมตะวันออก - ตะวันตก จากนครพนม - แม่สอด คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างราว ๓ - ๔ ปี

ข้อวิเคราะห์

การวางโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โลจิสติกส์นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่นักลงทุนให้ความสำคัญ เห็นได้จากในช่วง ๕ - ๑๐ ปีมานี้ ได้มีการพัฒนาการคมนาคมระบบราง ไม่ว่าจะเป็นโครงการรถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง หรือการพัฒนาปรับปรุงระบบรางแบบเดิมที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อโจทย์การใช้งานทั้งภาคธุรกิจ ภาคขนส่ง ที่น่าจับตามองก็คือการพัฒนา ระบบการขนส่งระบบราง เนื่องจากการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ การพัฒนาระบบรางจึงเป็นยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงและเป็นปัจจัยสำคัญ ในการเสริมสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันเชิงเศรษฐกิจ ดังนั้นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ถือเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยสู่ประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน ดังนั้นการพัฒนาโครงข่าย เชื่อมต่อภูมิภาคจึงเป็นสิ่งจำเป็น

การพัฒนาระบบทางคู่จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงกับระบบการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- การพัฒนาระบบทางคู่เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจ และส่งผลในการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้มากขึ้น อีกทั้งทำให้ขนส่งได้รวดเร็วและตรงต่อเวลา
- การขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ ทำให้ลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยลดลงเหลือ ๑๒% ของ GDP ได้ใน ๕ ปี
- ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขนส่งสินค้าตลอดจนการเดินทางของประชาชนให้มีความสะดวก รวดเร็ว สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและในระดับภูมิภาคต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิเคราะห์ รัชดาภรณ์ รุ่งฤทธิ์ นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

วิเคราะห์คนชั้นกลาง ยังก่อกวนเพิ่ม กระทบ.ชำแและ “เกษตรกรไทย” รายได้จุกอก

“แบงก์ชาติ” จับตาครัวเรือเงินเพิ่มขึ้น หลังคนรายได้ปานกลางเริ่มกลับมาก่อหนี้ ขณะที่ชำแและ ๕ ปีปัญหาเกษตรกรไทย พบรายได้ต่ำกว่าแรงงานนอกภาคเกษตรถึง ๓ เท่า ส่วนใหญ่ไม่มีที่ดินทำกิน ต้องพึ่งพาฟ้าดินเพาะปลูก ระบุหากไม่เร่งยกระดับรายได้เกิดปัญหาด้านการใช้จ่ายแน นายจาตุรงค์ จันทวังษ์ ผู้ช่วยผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) สายนโยบายการเงิน เปิดเผยรายงานนโยบายการเงิน ฉบับล่าสุดเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ โดยกล่าวถึงสถานการณ์หนี้ครวเรือเงินว่า หนี้ครวเรือเงินยังมีแนวโน้มสูงขึ้นตามการก่อกวนที่เพิ่มขึ้นของผู้มีรายได้ปานกลาง และ กระทบ.จะต้องติดตามสถานการณ์การชำระหนี้ของครวเรือเงินไทยต่อไปอย่างใกล้ชิด โดยหนี้ครวเรือเงินต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (จีดีพี) ไตรมาสที่ ๔ อยู่ที่ระดับร้อยละ ๗๗.๕ เพิ่มจากร้อยละ ๗๗.๓ ในไตรมาสก่อนหน้าเล็กน้อย และมีความเป็นไปได้ที่หนี้ครวเรือเงินในอนาคตจะสูงขึ้นตามเศรษฐกิจที่เริ่มปรับตัวดีขึ้น

ข้อวิเคราะห์

ชนชั้นกลางหรือกลุ่มมนุษย์เงินเดือน แม้จะมีรายได้ประจำสม่ำเสมอทุกเดือน แต่ก็ยังเป็นกลุ่มสำคัญที่ก่อกวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเติบโตของเศรษฐกิจ เห็นได้จากจากหนี้ครวเรือเงินที่ยังอยู่ในระดับสูงมาก โดยยอดคงค้างหนี้ครวเรือเงินที่ยังคงขยับสูงขึ้นต่อเนื่อง ตามแนวโน้มสินเชื่อและทิศทางเศรษฐกิจ ทำให้ภาระหนี้สินยังเป็นประเด็นที่เปราะบางของครวเรือเงินบางกลุ่ม โดยเฉพาะครวเรือเงินที่มีภาระผูกพันกับหนี้หลายก้อน รวมถึงคนรุ่นใหม่ที่มีการก่อกวนเร็วขึ้น โดยครวเรือเงินในหลายๆ กลุ่ม ยังคงมีภาระหนี้ และมีแนวโน้มที่จะใช้จ่ายอย่างระมัดระวัง จากค่าครองชีพที่ยังคงอยู่ในระดับสูง รวมถึงความกังวลกับกำลังซื้อในอนาคต โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้มีฐานรายได้ต่อเดือนไม่สูงมาก สำหรับเกษตรกรส่วนใหญ่ของไทย เป็นเกษตรกรแปลงเล็ก ขาดความรู้ทางด้านเทคนิค การเงิน การบริหารจัดการ และยังมีหนี้สินล้นพ้นตัว ขาดการวางแผนล่วงหน้า โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อความอยู่รอด ระหว่างรอบของการเก็บเกี่ยว และรอบของการก่อกวนนี้ยืมสิน จึงเป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายที่รัฐบาลในชุดปัจจุบัน ได้พัฒนา Thailand ๔.๐ เพื่อเปลี่ยนเศรษฐกิจแบบเดิมไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม และยังคงมีนโยบาย เกษตร ๔.๐ เพื่อพัฒนาเกษตรกรรมของประเทศ ด้วยวิถีทางแห่งนวัตกรรม การเพิ่มมูลค่า และการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน การที่เกษตรกรยังคงเป็นส่วนหนึ่งของประชากรที่เป็นจำนวนมากของประเทศ และส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ การที่จะสนับสนุนและผลักดันให้เกษตรกรที่ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ และขาดทักษะในการใช้เทคโนโลยี มีการปรับตัวทางด้านเทคนิค การเงิน การบริหารจัดการ เรียนรู้และนำนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ เพื่อสร้างความเปลี่ยนแปลงต่อการทำการเกษตร อย่างยั่งยืน ถึงแม้ว่า หลายปีที่ผ่านมา เกษตรกรที่สูงอายุ มีส่วนหนึ่งที่เริ่มใช้สมาร์ทโฟน แต่ก็ยังคงใช้อยู่เพียงฟังก์ชันที่ผิวเผิน ที่ไม่ได้ส่งผลต่อการทำการเกษตร อีกประการหนึ่ง คือ เกษตรกรที่ได้มีการปรับตัวในหลายด้าน และนำนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้เพื่อความเปลี่ยนแปลง กลับเป็นเกษตรกร ที่อยู่ใน Generation X และ Generation Y ซึ่งมีทักษะในการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ และสามารถสร้างโมเดลต้นแบบที่ประสบความสำเร็จ นอกจากนี้ การขาดช่วงของเกษตรกรในประเทศไทยที่เป็นลูกหลานของเกษตรกรได้ปฏิเสธที่จะเลือกสายอาชีพนี้ จะส่งผลอย่างไรกับระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย

ผู้วิเคราะห์ วลัยพรรณ กาเนตมณี นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

กองสารสนเทศและดัชนีเศรษฐกิจการค้า
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า