

## 2 เดือนหลังความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ผลกระทบและการปรับตัวของธุรกิจไทย



ตลอดช่วงกว่า 2 เดือนที่ผ่านมา สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจจริงของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ในช่วงแรกหลายธุรกิจยังสามารถ “ประคองตัว” ได้ด้วยสต็อกวัตถุดิบเดิมและสัญญาซื้อขายล่วงหน้า และส่วนใหญ่ยังเลือกแบกรับต้นทุนไว้ก่อน

### ผ่านไป 2 เดือน

ผลกระทบต่อภาคธุรกิจ  
เพิ่มมากขึ้น

### 3 กลุ่มผลกระทบ

ตามขนาด  
ความรุนแรง

### กลางปี 69

ต้องจับตามต่อสภาพคล่อง  
และกำไรของธุรกิจ

แต่วันนี้ผลกระทบปรากฏชัดขึ้น ภาคธุรกิจไทยเริ่มได้รับผลกระทบในวงกว้างมากขึ้น จากทั้งต้นทุนพลังงาน ค่าขนส่ง ต้นทุนวัตถุดิบที่ปรับสูงขึ้น และความไม่แน่นอนในการจัดหาสินค้าและวัตถุดิบ (supply chain disruption) ซึ่งเป็นปัจจัยที่หลายธุรกิจเผชิญร่วมกัน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบในปัจจุบันเริ่มแตกต่างกันตามลักษณะธุรกิจ ซึ่งสามารถแบ่งตามระดับความรุนแรงและรูปแบบได้ดังนี้

# ผลกระทบระยะแรก

## จุดร่วมของภาคธุรกิจ

“ธุรกิจส่วนใหญ่เผชิญแรงกดดันเดียวกันจากต้นทุนพลังงาน ค่าขนส่ง และต้นทุนวัตถุดิบที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบต่างกันตามโครงสร้างต้นทุน การพึ่งพาตลาด และขนาดของสต็อก”

### 1) กลุ่มที่ “โดนก่อน เจ็บก่อน”: ได้รับผลกระทบสูงและเร็ว

ผลกระทบในระยะแรกจึงกระทบธุรกิจที่อ่อนไหวต่ออุปสงค์ ธุรกิจที่พึ่งพาวัตถุดิบต้นน้ำจากตะวันออกกลาง และธุรกิจที่มีต้นทุนพลังงานสูง ค่อนข้างเร็วและชัดเจนกว่ากลุ่มอื่น



#### อุปสงค์หดตัวพร้อมต้นทุนพุ่งสูงขึ้น: โรงแรม

- เดือน มี.ค. 69 พบการเลื่อนและยกเลิกการจองห้องพักราว 10–20% ของยอดจองทั้งหมด โดยเฉพาะพื้นที่ ป่าตอง พะจัน สมุย ที่พึ่งพานักท่องเที่ยวตะวันออกกลาง และยุโรป
- ยอดจองล่วงหน้าหลังสงกรานต์ – พ.ค. 69 ที่ยอดจองต่ำกว่า 50% ตาม 1) เกี่ยวบินจากตะวันออกกลาง เพียง 65–70% ของระดับปกติ 2) ราคาตัวเครื่องบินเพิ่ม 20–40% ตามราคาน้ำมันที่ปรับสูงขึ้น 3) ความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวลดลง ทำให้บางส่วน wait and see สถานการณ์

10–20%

ยกเลิก/เลื่อนจอง

ต่ำกว่า 50% YoY

ยอดจองล่วงหน้า



#### Supply chain สะดุด เนื่องจากพึ่งพาวัตถุดิบต้นน้ำจากตะวันออกกลางสูง: ปิโตรเคมี พลาสติก เคมีภัณฑ์ และปุ๋ย

- แนฟทา (สารตั้งต้นการผลิตเม็ดพลาสติก) หายไปจากตลาดโลกราว 20% จากการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ทำให้การผลิตเม็ดพลาสติกค้างตัว ซ้ำเติมด้วยราคาเม็ดพลาสติกที่ปรับเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว ส่วนหนึ่งจากต้นทุนประกันขนส่งที่เพิ่มจาก 100 เป็น 600 ดอลลาร์/ตัน ส่งผลให้ราคาบรรจุก๊าซพลาสติกปรับเพิ่มกว่า 30%
- ยูเรีย (สารเคมีสำหรับผลิตปุ๋ย) พึ่งพาการนำเข้าจากตะวันออกกลาง 40% ทำให้ 1) ผู้ผลิตปุ๋ยบางรายเริ่มขาดแคลนวัตถุดิบและหยุดการผลิตชั่วคราว 2) ราคาปุ๋ยปรับเพิ่ม 20–50% อย่างไรก็ตาม ในเดือน เม.ย. 69 รัฐบาลและภาคธุรกิจอยู่ระหว่างเจรจาการนำเข้าปุ๋ยจากหลายประเทศเพื่อคลี่คลายสถานการณ์

100 เป็น

600 ดอลลาร์ /ตัน

ต้นทุนประกันขนส่ง  
ที่ปรับเพิ่มขึ้น

20–50%

ราคาปุ๋ยเพิ่มขึ้น



#### สัดส่วนต้นทุนพลังงานสูง ด้วยน้ำมันคิดเป็น 40–70% ของต้นทุนรวม: ขนส่ง สายการบิน และประมง

- ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศเพิ่มจาก 20 บาท/ลิตร ใน ก.พ. 69 เป็นเกือบ 50 บาท/ลิตร ในต้น เม.ย.
- ธุรกิจขนส่ง: เริ่มทยอยปรับราคาค่าบริการ เช่น ค่าขนส่งสินค้า ค่าโดยสารเรือประจำทาง ตัวเครื่องบิน ขณะที่บางสายการบินเริ่มยกเลิก/ลดเที่ยวบินช่วง เม.ย.-ส.ค. 69 เพื่อลดภาระต้นทุน ทั้งนี้ บางส่วนถูกยกเลิกสัญญาณจากลูกค้า ขณะที่บางกลุ่มเริ่มขาดทุนจากงานภายใต้สัญญา เนื่องจากข้อจำกัดด้านสัญญา ระยะยาว ทำให้ปรับราคาไม่ได้
- ธุรกิจประมง: 50–70% หยุดออกจับปลาแล้ว และคาดว่าจำนวนเรือที่หยุดออกเรือจะเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่ยังอยู่ในระดับสูง

40–70%

สัดส่วนต้นทุนน้ำมัน  
ต่อต้นทุนรวม

50–70%

เรือประมงหยุดออกเรือ



## ผลกระทบเริ่มลามไปในหลายธุรกิจ

หลายภาคธุรกิจเริ่มเผชิญแรงกดดันจากต้นทุนและวัตถุดิบ แม้สต็อกเดิมยังช่วยประคองได้ชั่วคราว

### 2) กลุ่มที่ “แรงกดดันกำลังไล่ตามมา” จากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นและวัตถุดิบเริ่มตึงตัว

ผลกระทบยังไม่เกิดขึ้นพร้อมกันทั้งหมด เนื่องจากหลายธุรกิจยังมีสต็อกรองรับได้ราว 1-3 เดือน แต่ต้นทุนวัตถุดิบ ค่าบรรจุภัณฑ์พลาสติก ค่าขนส่ง และค่าระวางที่สูงขึ้น เริ่มกดดันธุรกิจเกือบทุกหมวดมากขึ้น

#### ร้านอาหารและการค้า

- ราคาวัตถุดิบ บรรจุภัณฑ์ และค่าขนส่งสูงขึ้นรวมทั้งระยะเวลาขนส่งข้ามสินค้าซ้ำซ้ำซ้ำ
  - **การค้า:** ช่วงแรกมีการเร่งซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น สบู่ แชมพู อาหารแห้ง น้ำมันพืช และปุ๋ยเคมี แต่ปัจจุบันคำสั่งซื้อเริ่มชะลอลง เพราะกำลังซื้อที่อ่อนแอ
  - **ร้านอาหาร:** ลูกค้าลดความถี่การรับประทานอาหารนอกบ้าน หรือเลือกร้านที่มี ticket size ลดลง

#### อสังหาริมทรัพย์ และก่อสร้าง

- ราคาวัสดุก่อสร้างเพิ่ม 20-30% เช่น เหล็ก ปูน อะลูมิเนียม
- ต้นทุนขนส่งปรับเพิ่มขึ้น ตามราคาน้ำมันดีเซลในประเทศ
- การขาดแคลนรถหรือหิ้วลากสำหรับก่อสร้าง ซึ่งอาจทำให้การส่งมอบงานล่าช้าในระยะถัดไป

#### อาหารและเครื่องดื่ม

การส่งออกไปตะวันออกกลาง มีค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น 100-600% และล่าช้า อีกทั้งอาจมีค่าขนส่งทางบกเพิ่มเติม 1,000-1,500 ดอลลาร์/ตู้

- คำสั่งซื้อใหม่ถูกเลื่อนอย่างไม่กำหนด เช่น ภาชนะบรรจุ อาหารสัตว์เลี้ยง น้ำดื่ม
- ความล่าช้าการรับวัตถุดิบ เช่น ปลาจากการหยุดเดินเรือประมงบางส่วน
- บรรจุภัณฑ์ที่มีสต็อกถึงสิ้น เม.ย. 69

#### ยานยนต์และชิ้นส่วน

- ต้นทุนวัตถุดิบเพิ่ม 60-100% โดยเฉพาะเม็ดพลาสติก เหล็ก อะลูมิเนียม และสี
- Supplier บางรายเริ่มส่งมอบวัตถุดิบไม่ครบตามสัญญา ซึ่งอาจกระทบต่อ SMEs ที่มีสต็อกเพียง 1 เดือน ขณะที่รายใหญ่ที่มีสต็อกถึง 3 เดือน

#### วัตถุดิบที่ต้องจับตา



##### เม็ดพลาสติก

- เริ่มตึงตัวในบางช่วง
- ราคาเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว



##### บรรจุภัณฑ์พลาสติก

- ราคาเพิ่มขึ้น 30%
- กระทบอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น การผลิตอาหารสำเร็จรูป ร้านอาหาร



##### ปุ๋ยเคมี

- ราคาเพิ่มขึ้น 20-50%
- มีสต็อกถึงราว พ.ค. 69



##### สี

- ราคาเพิ่มขึ้น 30-40%

### 3) กลุ่มที่ “ยังตั้งรับได้”: ได้รับผลกระทบจำกัดในปัจจุบัน



#### เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

- ยังได้รับผลกระทบจำกัดในระยะนี้ เนื่องจากคำสั่งซื้อและการผลิตเป็นสัญญาล่วงหน้า 3-6 เดือน และมีการซื้อวัตถุดิบล่วงหน้าราว 6 เดือน
- แม้วัตถุดิบบางรายการ เช่น สารเคมีที่ใช้ในกระบวนการเคลือบ IC (treating process) จะเริ่มตึงตัว แต่ยังสามารถนำเข้าจากแหล่งอื่น เช่น ไต้หวัน เพื่อทดแทนได้

# มองไปข้างหน้า และการปรับตัว

ความเร็วในการคลี่คลายสถานการณ์จะเป็นตัวกำหนดว่าผลกระทบจะทยอยบรรเทา หรือขยายกว้างไปสู่การผลิตและการจ้างงาน

**“การกลับมาเปิดช่องแคบฮอร์มุซจะเป็นจุด trigger สำคัญ  
ของการคลี่คลายสถานการณ์ supply chain disruption”**

## กรณีสถานการณ์คลี่คลายภายใน Q2/69



### ถ้าสถานการณ์จบลง

- การขนส่งทางเรือจะทยอยกลับมาใกล้เคียงปกติภายในราว 6 สัปดาห์
- ผลกระทบทางธุรกิจอาจยังลากยาวอีก 6 เดือนถึง 1 ปี เพราะ 1) ต้นทุนจะยังคงค้างอยู่และค่อย ๆ ปรับลดลง 2) ความเสียหายจากโครงสร้างพื้นฐานในตะวันออกกลาง เช่น ก๊าซที่ต้องใช้เวลาฟื้นฟู



### ต้องจับตา

- ช่วงกลางปี 69: ต้นทุนวัตถุดิบ บรรจุภัณฑ์ และค่าขนส่งจะเพิ่มขึ้นอีก เพราะธุรกิจส่วนใหญ่สต็อกวัตถุดิบไว้ไม่เกิน 3 เดือน
- หลัง มิ.ย. 69 คาดว่า 1) ความเสียหายขาดแคลนวัตถุดิบจะรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มปิโตรเคมีและปุ๋ย 2) ผลผลิตเกษตรลดลงจากราคาปุ๋ยที่สูงขึ้น ซึ่งซ้ำเติมจากผลของภัยแล้ง 3) จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติหดตัวทุกสัญชาติ

## การปรับตัวของผู้ประกอบการ

### แบกรับต้นทุนไว้ก่อน

- ธุรกิจส่วนใหญ่ยังเลือกแบกรับต้นทุนไว้ก่อนราว 3 เดือน เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อยอดขาย
- เม.ย. 69 เริ่มมีการทยอยขึ้นราคาในกลุ่มที่จำเป็น เช่น ค่าขนส่งและสินค้าอุปโภคบริโภค

### ปรับแผนการขาย/การผลิต

- ผลิตเฉพาะสินค้าที่ขายดี
- หาดตลาดใหม่ทดแทนตลาดตะวันออกกลาง เช่น ส่งออกทูน่ากระป๋องไปญี่ปุ่นเพื่อระบายสต็อก
- ปรับรูปแบบบริการ เช่น ธุรกิจขนส่ง ลดรอบวิ่ง คัดเลือกงานที่มีอัตรากำไรเหมาะสม ธุรกิจโรงแรม เพิ่มบริการเสริมเพื่อรักษาลูกค้า

### Diversify วัตถุดิบเพื่อลดการพึ่งพาทลาดตะวันออกกลาง

- ธุรกิจผลิตเม็ดพลาสติก นำเข้าจากจีน สหรัฐฯ และออสเตรเลีย
- ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ นำเข้าอะลูมิเนียมจากอินเดียแทน

### ชะลอลงทุน - รักษาสภาพคล่อง

- คงระดับการจ้างงาน โดยบางธุรกิจ เช่น กลุ่มผลิตทูน่ากระป๋องและอัญมณี ลดกำลังผลิต 30-40% / ลด OT / ใช้ ม.75\*\* ในบางไลน์การผลิต
- เน้นลงทุนที่จำเป็นต่อประสิทธิภาพการผลิต และบางรายเลื่อนการลงทุนออกไป

## หากสถานการณ์รุนแรงยืดเยื้อเข้าสู่ H2/69



**การจ้างงานอาจลดลง** ธุรกิจอาจเริ่มปรับลดจำนวนการจ้างงานหลังจากรองรับผลกระทบไว้เองระยะหนึ่ง เช่น กลุ่มโรงแรมที่พึ่งพานักท่องเที่ยวตะวันออกกลาง  
**การลงทุนลดลง** ธุรกิจอาจเริ่มเปลี่ยนมุมมองจากการ wait and see เป็นการเลือกเฉพาะการลงทุนที่คุ้มค่า หรือลดการลงทุน

หมายเหตุ: \*\*มาตรา 75 คือ ข้อกำหนดภายใต้ พ.ร.บ. คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ที่ให้นายจ้างใช้สิทธิหยุดกิจการชั่วคราว โดยให้ลูกจ้างหยุดงานและจ่ายเงินให้ไม่น้อยกว่า 75% ของค่าจ้าง

### ผู้เขียน



ศรุตฯ วัชรอยู่  
เศรษฐกรอาวุโส ฝ่ายเศรษฐกิจมหภาค ธนาคารแห่งประเทศไทย  
Email: SarutaW@bot.or.th

งานเขียนชิ้นนี้ ต้องขอขอบคุณภาคเอกชนและภาครัฐสำหรับข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติม รวมถึงคุณวราภรณ์ อิมอุดม คุณจุฑา อิศรกาญจน์ และคุณกัญญาพร-ภา เจริญเจริญ ผู้ซึ่งทำให้งานเขียนชิ้นนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

**\*\* บทความนี้เป็นข้อคิดเห็นส่วนบุคคล ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับข้อคิดเห็นของหน่วยงานที่ผู้เขียนสังกัด \*\***