



จัดทำโดย

ดร. เรืองรอง สุวรรณการ

ประจำเดือน เมษายน พ.ศ. 2569

Key Findings:

- **ปรากฏการณ์แส้ม้าในตลาดแรงงาน (The Labour Bullwhip Effect)**
ภาวะซ็อกด้านอุปทานที่เกิดจากวิกฤตพลังงานจากสถานการณ์สงครามอิหร่าน-สหรัฐฯ ส่งผลให้ราคาดีเซลขายปลีกในไทยพุ่งสูงขึ้นกว่าร้อยละ 69 (จาก 29.94 สู่ 50.54 บาทต่อลิตร) ภายในระยะเวลาอันสั้น ความผันผวนที่รุนแรงนี้ถูกขยายแรง (Amplify) ผ่านการบริหารความเสี่ยงของบริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) ที่เร่งผลกระทบต้นทุนและความไม่แน่นอนลงสู่ห่วงโซ่อุปทานส่วนล่าง จนกลายเป็นการหั่นชั่วโมงงานและลดกะทำงานของแรงงานรายวันอย่างรุนแรงทั่วไค
- **โครงสร้างสองชั้นและการถ่ายโอนความเสี่ยงในภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ (Two-tier Structure and Risk Shifting)**
ภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์กำลังเผชิญกับการแบ่งแยกโครงสร้างการทำงานออกเป็นสองส่วนอย่างชัดเจน โดยแรงงานประจำในสายขนส่งระยะทางไกลถูกจำกัดชั่วโมงงานเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน ในขณะที่การจัดส่งในขั้นตอนสุดท้ายก่อนถึงมือผู้บริโภค (Last-mile Delivery) ถูกใช้เป็นช่องทางหลักในการแปลงสภาพความเสี่ยงให้กลายเป็นงานรายชิ้น (Gig-ification of Risk) ผ่านกลุ่มแรงงานนอกระบบ ส่งผลให้แรงงานกลุ่มนี้ต้องแบกรับภาระความผันผวนของต้นทุนและอุปสงค์ในตลาดโดยปราศจากหลักประกันทางรายได้และสวัสดิการที่มั่นคง
- **การลุกลามสู่ธุรกิจบริการชั้นรองในห่วงโซ่อุปทาน (B2B Secondary Contagion)**
การลดลงของนักท่องเที่ยวต่างชาติหลังเทศกาลสงกรานต์และต้นทุนค่าไฟฟ้าที่จ่อปรับสูงขึ้นบีบให้ธุรกิจบริการขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) เช่น โรงแรมและสายการบินเริ่มตัดลดงบประมาณในส่วนงานจ้างเหมาช่วง ส่งผลให้ธุรกิจบริการชั้นรอง เช่น ทำความสะอาด ซักรีดและอีเวนต์ ถูกยกเลิกสัญญาจ้างอย่างฉับพลัน ซึ่งกระทบต่อการจ้างงานพาร์ทไทม์เร็วกว่าการเลิกจ้างพนักงานประจำ

- **ภาวะกำไรถูกบีบอัด (Margin Compression) และภาวะแรงบีบสองทาง (Double Squeeze)**

- ในกลุ่มแรงงานนอกระบบ**

- แรงงานนอกระบบในเขตเมือง โดยเฉพาะผู้ค้ารายย่อยและแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล เช่น ไโรเตอร์ส่งของหรืออาหาร และคนขับรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน กำลังเผชิญภาวะเงินทุนหมุนเวียน ร้อยหรือ จากแรงบีบสองทาง (Double Squeeze) คือต้นทุนวัตถุดิบและพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นตามห่วงโซ่อุปทานอาหารโลก ในขณะที่กำลังซื้อของผู้บริโภคอ่อนแอลงจนไม่สามารถส่งผ่านภาระต้นทุนได้ นำไปสู่ความเสี่ยงในการว่างงานเชิงโครงสร้างโดยไม่มีสัญญาณเตือนล่วงหน้า

- **ข้อจำกัดทางการคลังและการเปลี่ยนกระบวนทัศน์นโยบายที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล (Data-driven Policy)**

- ด้วยภาวะหนี้สะสมด้านพลังงานที่พุ่งสูงกว่า 1.3 แสนล้านบาท (กฟผ. และกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง) และพื้นที่ทางการคลังที่จำกัด ปีให้รัฐบาลต้องเลิกใช้นโยบายการอุดหนุนแบบถ้วนหน้า (Broad-based Interventions) บทวิเคราะห์นี้จึงขอเสนอให้เริ่มสร้างระบบสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) ผ่านข้อมูลความถี่สูง (High-frequency Data) เพื่อให้สามารถใช้มาตรการช่วยเหลือแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมาย (Targeted Interventions) ได้อย่างแม่นยำและทันเวลาที่ก่อนที่วิกฤตรายได้จะลุกลามสู่การว่างงานถาวร

1. บทนำ

จากการวิเคราะห์ผลกระทบสงครามอิหร่าน-สหรัฐฯ ต่อเศรษฐกิจไทยและความต้องการแรงงาน ในบทวิเคราะห์ฉบับเดือนมีนาคม 2569 นั้น กล่าวโดยสรุปได้ว่า จุดตั้งต้นของวิกฤตครั้งนี้คือภาวะช็อกฝั่งอุปทานที่ส่งแรงกดดันไปยังเงินเพื่อ ต้นทุนการผลิต การจ้างงาน และค่าจ้างที่แท้จริงของแรงงานไทย บทวิเคราะห์ฉบับนี้จึงต่อยอดจากบทวิเคราะห์ฉบับก่อนหน้า โดยมุ่งอธิบายเส้นทางภาวะช็อกของห่วงโซ่อุปทาน ที่นำไปสู่การจัดการความเสี่ยงของบริษัท และเกิดผลกระทบต่อแรงงานในระดับจุลภาค ซึ่งไม่ใช่เพียงต้นทุนสูงขึ้น แต่คือวิธีที่ความผันผวนดังกล่าวถูกขยายตัวเป็นลูกคลื่นตลอดห่วงโซ่อุปทาน จนไปจบลงที่ตลาดแรงงานปลายน้ำในรูปแบบที่รุนแรงกว่าต้นเหตุเดิมหลายเท่า

สำหรับผู้กำหนดนโยบายด้านแรงงาน สิ่งที่ต้องจับตาไม่ใช่แค่ระดับราคาน้ำมัน แต่คือจุดที่บริษัทเริ่มตัดชั่วโมงทำงานล่วงเวลา (OT) เลื่อนกะการทำงาน ย้ายงานไปสู่ระบบการจ้างบุคคลภายนอกองค์กร (Outsource) หรือปล่อยให้คนงานรับความเสี่ยงจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นด้วยตัวเอง ดังนั้น บทวิเคราะห์แรงงานฉบับนี้จึงมีโครงสร้างการนำเสนอใน 6 หัวข้อหลัก ได้แก่ (1) กรอบการวิเคราะห์: โครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วนและปรากฏการณ์แส้ในในตลาดแรงงาน (The Fissured Workplace and The Labour Bullwhip Effect) (2) ภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์: การปรับโครงสร้างสู่ระบบการถ่ายโอนความเสี่ยง (Logistics: The Sub-contracting Squeeze) (3) ภาคธุรกิจบริการ: การลุกลามสู่ธุรกิจบริการชั้นรองในห่วงโซ่อุปทาน (Service Sector: The B2B Secondary Contagion) (4) แรงงานนอกระบบ: กั้นชนด้านสุดท้ายที่กำลังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง (Informal Workers: The Ultimate Shock Absorbers) (5) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย: จากกรอบมหภาคสู่ปฏิบัติการระดับจุลภาค

เพื่ออุดช่องโหว่ห่วงโซ่อุปทาน (Policy Recommendations: Targeted Interventions) และ (6) บทสรุป โดยมีรายละเอียดดังนี้

2. กรอบการวิเคราะห์: โครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วนและปรากฏการณ์แส้ม้าในตลาดแรงงาน (The Fissured Workplace and The Labour Bullwhip Effect)

ในทางทฤษฎี ปรากฏการณ์แส้ม้า¹ (The Bullwhip Effect²) ซึ่งริเริ่มโดย Hau L. Lee และคณะ (1997)³ อธิบายถึงภาวะการบิดเบือนของข้อมูล (Information Distortion) ในห่วงโซ่อุปทาน ที่ทำให้ความผันผวนของคำสั่งซื้อขยายตัวรุนแรงขึ้นเมื่อส่งผ่านจากปลายน้ำ (ผู้บริโภค) ไปสู่ต้นน้ำ (ผู้ผลิต) โดยมีสาเหตุสำคัญจากการพยายามบริหารความเสี่ยงของธุรกิจ เช่น การรวบยอดคำสั่งซื้อ (Order Batching) เพื่อลดต้นทุนการจัดส่ง และการกักตุนออเดอร์เมื่อเกิดภาวะตึงตัว (Rationing Game) ผนวกกับทฤษฎีโครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วน (Fissured Workplace) นำเสนอโดย เดวิด ไวล์ (David Weil, 2014; 2019)⁴ ซึ่งอธิบายพฤติกรรมของบริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) ในเศรษฐกิจสมัยใหม่ ว่ามักจะรักษาเฉพาะงานที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูงไว้กับตัว เช่น แปรนตร์และเทคโนโลยี แต่เลือกที่จะผลักภาระของกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงและการใช้แรงงานเข้มข้นออกไปอยู่นอกขอบเขตองค์กรผ่านระบบผู้รับเหมาช่วง (Subcontracting) แฟรนไชส์ หรือแพลตฟอร์ม หัวใจสำคัญของกลไกนี้คือการแยกอำนาจควบคุม (Control) ออกจากความรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง (Employment Responsibility) กล่าวคือ บริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทานยังคงสามารถควบคุมมาตรฐานและราคาได้อย่างเข้มงวดผ่านเงื่อนไขสัญญาหรืออัลกอริทึม แต่บีบให้ผู้รับเหมาช่วงต้องแข่งขันกันลดต้นทุน (Race to the Bottom) เพื่อแย่งชิงงาน ซึ่งท้ายที่สุดแรงกดดันทั้งหมดจะไปตกอยู่ที่การลดทอนค่าจ้างและสวัสดิการของแรงงานชั้นล่างสุด

จุดชนวนสำคัญที่กระตุ้นให้กลไกทั้งสองนี้ทำงานอย่างรุนแรง คือภาวะช็อกด้านต้นทุนพลังงาน (Supply-side Shock) ซึ่งปรากฏชัดผ่านข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สะท้อนการพุ่งสูงขึ้นของต้นทุนในสองระดับพร้อมกัน เริ่มจากระดับสากล ที่ราคาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) อ้างอิง Japan-Korea Market (JKM) พุ่งทะยานขึ้นเกือบเท่าตัวจาก 10.7 ไปแตะระดับสูงสุดที่ 22.4 ดอลลาร์สหรัฐต่อล้านบีทียู ภายในเวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์ (ดังแสดงในรูปภาพที่ 1) ภายหลังจากปิดช่องแคบฮอร์มุซและการโจมตีแหล่งผลิตก๊าซในตะวันออกกลาง ซึ่งสถานการณ์ความไม่สงบดังกล่าว ยังได้ส่งผลกระทบต่อยังภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยอย่างฉับพลัน (ดังแสดงในรูปภาพที่ 2) โดยราคาน้ำมันดีเซลขายปลีกพุ่งทะยานจาก 29.94 บาทต่อลิตร ในวันที่ 17 มีนาคม 2569 ขึ้นสู่ระดับ 50.54 บาทต่อลิตร ในวันที่ 5 เมษายน 2569 หรือเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 69 ภายในเวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์

¹ อ้างอิงการใช้คำศัพท์จากงานวิจัยเรื่อง “ปรากฏการณ์แส้ม้าในห่วงโซ่อุปทาน The Bullwhip Effect in Supply Chains” ของ ดร. กุลเชษฐ์ มงคล ตีพิมพ์ในวารสารวิทยาลัยบัณฑิตศึกษาระดับบริหาร มหาวิทยาลัยขอนแก่น

² ปรากฏการณ์แส้ม้า (The Bullwhip Effect) ถูกกล่าวถึงครั้งแรกในภาคธุรกิจโดยผู้บริหารบริษัท Procter & Gamble (P&G) ซึ่งสังเกตเห็นความผันผวนอย่างผิดปกติของยอดสั่งซื้อผ้าอ้อมเด็ก Pampers ต่อมาศาสตราจารย์ Hau L. Lee แห่งมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ดและคณะ ได้นำปรากฏการณ์ดังกล่าวมาพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดและทฤษฎีทางวิชาการจนได้รับการยอมรับในระดับสากลในปี 1997

³ งานวิจัยเรื่อง Information Distortion in a Supply Chain: The Bullwhip Effect

⁴ หนังสือเรื่อง The Fissured Workplace: Why Work Becomes So Bad for So Many and What Can Be Done to Improve It. และงานวิจัยเรื่อง Understanding The Present and Future of Work in The Fissured Workplace Context

ต้นทุนพลังงานที่พุ่งทะลุเพดานในทุกมิตินี้เองที่เป็นตัวบีบให้บริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) ต้องเร่งรัดเข็มขัดและดำเนินมาตรการป้องกันงบดุลของตนเองขึ้นสูงสุด

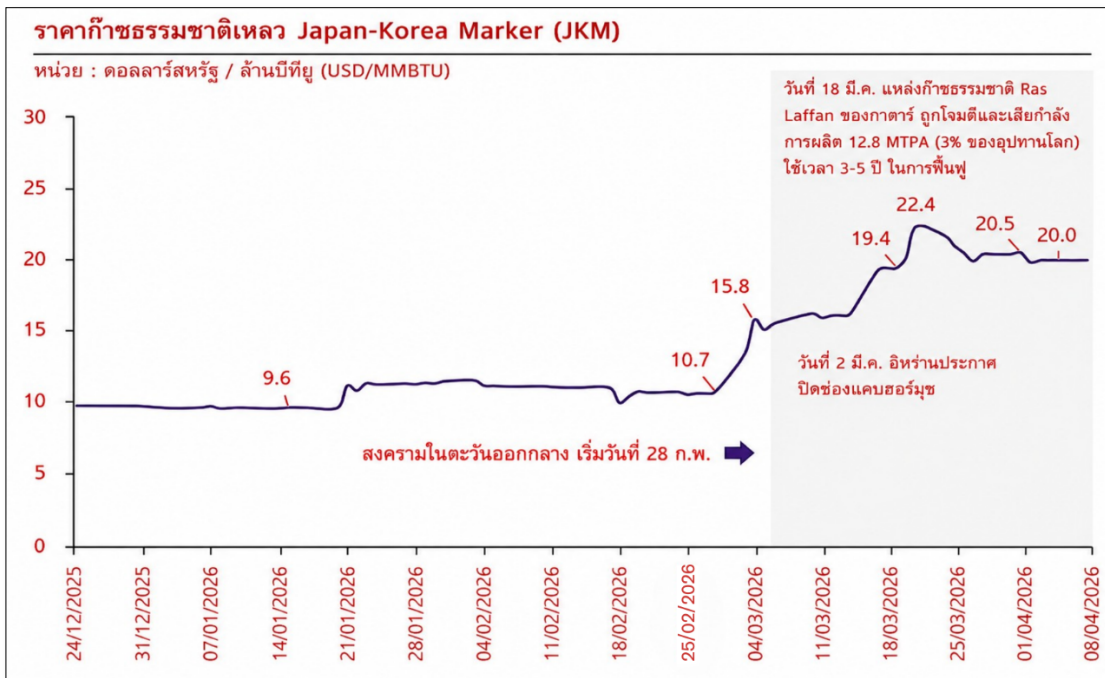
เมื่อสองปรากฏการณ์นี้ นั่นคือ ปรากฏการณ์แส้มา (The Bullwhip Effect) และทฤษฎีโครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วน (Fissured Workplace) มาหลอมรวมกันภายใต้ภาวะช็อกด้านต้นทุนดังกล่าว จึงเกิดสิ่งที่บทวิเคราะห์ฉบับนี้เรียกว่าปรากฏการณ์แส้มาในตลาดแรงงาน (The Labour Bullwhip Effect) กล่าวคือ ความผันผวนของคำสั่งซื้อที่บิดเบือนไปจากความเป็นจริง (Bullwhip Effect) และความผันผวนของต้นทุนที่ขยายตัวรุนแรง (Amplify) ได้บังคับให้บริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทานต้องปกป้องผลกำไรของตนเอง และใช้โครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วน (Fissured Workplace) เป็นเหมือนช่องทางการถ่ายโอนความเสี่ยง โดยผลักความผันผวนนั้นลงไปสู่ฐานราก แรงสั่นสะเทือนจากออเดอร์ การเดินเรือที่ชะงักงัน หรือต้นทุนที่ผันผวนเพียงเล็กน้อยที่ห่วงโซ่อุปทานส่วนบน จึงถูกขยายวงกว้างและสะท้อนออกมาในรูปของการหันหัวชั่วโมงงานตัดรอบวิ่ง และการจ้างงานรายชิ้น ของแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล⁵ (อาทิ ไรเดอร์ส่งของหรืออาหาร และคนขับรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน) และแรงงานรายวันที่อยู่ปลายสุดของห่วงโซ่อุปทานอย่างรุนแรงทวีคูณ

บทวิเคราะห์ฉบับนี้จึงเป็นการต่อยอดจากฉบับเดือนมีนาคม 2569 โดยไม่ได้หยุดอยู่เพียงการสรุปว่าเศรษฐกิจชะลอหรือค่าครองชีพสูงขึ้น แต่เน้นย้ำให้เห็นว่าโครงสร้างตลาดแรงงานกำลังถูกเปลี่ยนรูปแบบผ่านกลไกการผลักราคาความเสี่ยงที่เคยอยู่บนงบการเงินของบริษัทขนาดใหญ่ จึงถูกผลักไปอยู่บนไหล่ของแรงงานที่มีอำนาจต่อรองต่ำกว่าให้แบกรับแทน

การสังเคราะห์จากกรอบแนวคิดนี้ รวมถึงหลักฐานเชิงประจักษ์ของไทย แสดงให้เห็นถึงการย้ายจากการจ้างงานรายเดือนไปสู่รายวันและการจ้างเหมาช่วง (Outsource) มากขึ้นในหลายธุรกิจ รวมถึงเงื่อนไขการทำงานของแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลที่รับภาระต้นทุนโดยตรง ความเสี่ยงที่ถูกประเมินจึงอยู่ในระดับสูงมากในช่วง 1-3 เดือนข้างหน้า เพราะข้อมูลอัตราการว่างงานที่ล่าช้าอาจทำให้ภาครัฐเห็นเพียงภาพลวงตาว่าคนยังมีงานทำ แต่ไม่ทันสังเกตเห็นว่ารายได้ ชั่วโมงทำงาน และความมั่นคงของสัญญาจ้างกำลังเสื่อมสลายลงอย่างรวดเร็ว ณ ชั้นล่างสุดของตลาดแรงงาน

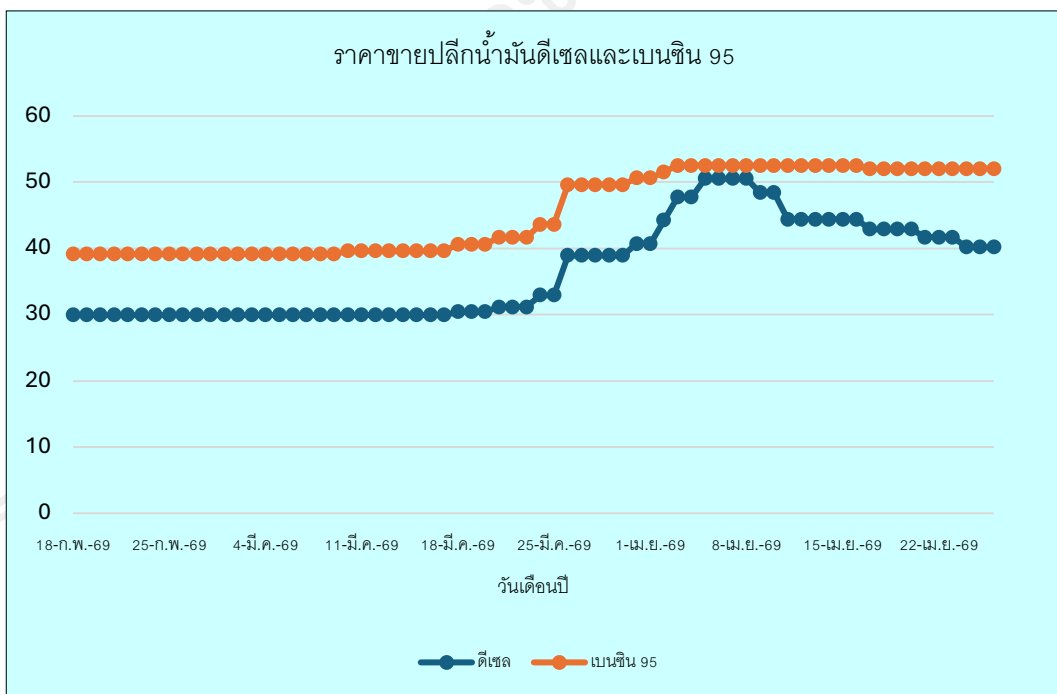
⁵ อ้างอิงการใช้คำศัพท์จากบทความเรื่อง “เศรษฐกิจแพลตฟอร์มกับมาตรฐานแรงงาน” ของ ดร. สราวุธ ไพฑูรย์พงษ์ นักวิชาการอาวุโสด้านแรงงาน สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) เผยแพร่ในเว็บไซต์ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (www.tdri.or.th)

รูปภาพที่ 1 แสดงแนวโน้มราคาก๊าซธรรมชาติเหลว Japan-Korea Market (JKM)



หมายเหตุ: ดัดแปลงรูปภาพจากทวีตเรขาคณิต เรื่อง “สงครมตะวันออกกลางเขย่าพลังงานโลก: ก๊าซธรรมชาติแพงยืดเยื้อ กดดันค่าไฟฟ้าสูงอย่างน้อย 2 ปี” ผู้แต่ง: จิรุตติ อิ่มรัตน์ จาก ศูนย์วิจัย SCB EIC
ที่มา: ศูนย์วิจัย SCB EIC

รูปภาพที่ 2 แสดงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลและเบนซิน 95 (หน่วย: บาท/ลิตร) ระหว่างวันที่ 18 กุมภาพันธ์ – 26 เมษายน 2569



หมายเหตุ: 1. ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลและเบนซิน 95 เป็นราคาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. ราคาขายปลีกดังกล่าวไม่รวมภาษีบำรุงท้องที่ (ถ้ามี)
3. ท่ามกลางความผันผวนจากสถานการณ์สงครามอิหร่าน-สหรัฐฯ แม้ในตลาดจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงจำหน่ายหลายชนิด (เช่น ดีเซล B20, แก๊ซโซฮอล์ 91, แก๊ซโซฮอล์ 95, แก๊ซโซฮอล์ E20 และแก๊ซโซฮอล์ E85) แต่ทวีตเรขาคณิตฉบับนี้นำเสนอเพียงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลและเบนซิน 95 เพื่อสะท้อนภาพภาวะซอกด้านต้นทุนพลังงานที่เป็นภาระค่าใช้จ่ายหลักของภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงกลุ่มแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลได้อย่างชัดเจน
ที่มา: บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

3. ภาคธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์: การปรับโครงสร้างสู่ระบบการถ่ายโอนความเสี่ยง (Logistics: The Sub-contracting Squeeze)

จากบทวิเคราะห์ประจำเดือนมีนาคม 2569 ได้ชี้ให้เห็นประเด็นสำคัญว่า ภาคขนส่งและโลจิสติกส์มีโครงสร้างที่เปราะบางต่อราคาพลังงานอย่างมาก โดยธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนต้นทุนน้ำมันต่อต้นทุนทั้งหมดสูงถึง 20.0% และพุ่งสูงถึง 27.8% ในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน เมื่อเผชิญกับภาวะช็อกด้านอุปทานจากความไม่สงบในตะวันออกกลาง ด้วยโครงสร้างต้นทุนพลังงานที่กดดันอย่างหนักนี้ บริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) จึงต้องหาทางปกป้องงบดุลและรักษาระดับกำไรของตนเอง นำไปสู่กลไกที่บทวิเคราะห์ฉบับเดือนเมษายน 2569 นี้ให้ความสำคัญ นั่นคือการถ่ายโอนความเสี่ยง (Sub-contracting Squeeze) ลงไปยังแรงงานรายวัน แรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล (อาทิ ไรเดอร์ส่งของหรืออาหาร และคนขับรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน) และผู้รับเหมาช่วง ส่งผลให้แรงกระแทกจากวิกฤตครั้งนี้ไม่ได้กระทบแรงงานทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน แต่เกิดการย้ายความเสี่ยงภายในโครงสร้างของภาคธุรกิจโลจิสติกส์เองอย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากแรงกดดันด้านต้นทุนพลังงานแล้ว ความเสี่ยงที่เข้ามาซ้ำเติมภาคธุรกิจโลจิสติกส์คือความไม่แน่นอนของเส้นทางและเวลาขนส่ง (Lead-time Shock) ที่รุนแรงและยืดเยื้อกว่าที่คาดการณ์ไว้ โดยการประเมินล่าสุดจากศูนย์วิจัย SCB EIC ชี้ให้เห็นว่าความไม่แน่นอนนี้ไม่ได้เกิดจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซเพียงอย่างเดียว แต่ยังเกิดจากความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานการผลิตน้ำมันในอ่าวเปอร์เซีย รวมถึงปัญหาคอขวดด้านโลจิสติกส์ที่ประเทศต้นทางจากการอพยพของแรงงานชุดเจาะและภาวะขาดแคลนกองเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งอาจต้องใช้เวลาฟื้นฟูนานหลายเดือน หรือกำลังการผลิตบางส่วนอาจสูญเสียไปอย่างถาวร (Permanent Capacity Loss) สิ่งนี้ยืนยันว่าวิกฤตพลังงานครั้งนี้ได้เปลี่ยนจากภาวะช็อกชั่วคราว (Transitory Shock) ไปสู่ปัญหาเชิงโครงสร้างที่ยืดเยื้อ (Prolonged Structural Issue) ส่งผลให้เกิดการปิดตารางงานและการตัดรอบวิ่งของคนขับรถบรรทุก และพนักงานคลังสินค้ารายวันในไทย ไม่ใช่เพียงมาตรการประคองตัวชั่วคราวของบริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทานอีกต่อไป แต่มีแนวโน้มจะกลายเป็นโครงสร้างการจ้างงานแบบความปกติใหม่ (New Normal) ที่ฝังรากลึกในห่วงโซ่อุปทาน

ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) สนับสนุนสถานการณ์นี้ในภาพรวม โดยพบว่าสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้ามีผู้มีงานทำจำนวนประมาณ 1.73 ล้านคนในเดือนกรกฎาคม 2568 และลดลงเหลือราว 1.68 ล้านคนในเดือนธันวาคม 2568 (หดตัวร้อยละ 2.89 ภายใน 5 เดือน) ขณะที่ข้อมูลล่าสุดในเดือนมีนาคม 2569 จำนวนผู้มีงานทำลดลงอย่างต่อเนื่องเหลือเพียง 1.59 ล้านคน หรือหดตัวลงไปอีกร้อยละ 5.36 เมื่อเทียบกับช่วงสิ้นปี 2568

ในระดับจุลภาค กลไกที่น่ากังวลกว่าการลดจำนวนแรงงานคือการแยกแรงงานออกเป็นสองกลุ่ม กลุ่มแรกคือแรงงานในบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) เช่น พนักงานประจำและคนขับรถขนส่งทางไกลสายหลัก ที่อาจยังไม่ถูกเลิกจ้างทันที แต่ถูกตัดรอบวิ่งและลดชั่วโมงล่วงเวลา (OT) เป็นอันดับแรก กลุ่มที่สองคือ แรงงานชั่วคราวและแรงงานรับจ้างรายวัน ในคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งถูกเรียกใช้งานตามความผันผวนของปริมาณสินค้า (Flexibility-driven Demand) สอดคล้องกับผลการศึกษาของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ที่พบว่า หลายธุรกิจกำลังปรับรูปแบบการจ้างงานจากรายเดือนเป็นรายวัน

และใช้แรงงานยืดหยุ่นมากขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายคงที่ ปรากฏการณ์นี้อธิบายถึงความย้อนแย้ง (Divergence) ของสถิติแรงงาน ที่ในภาพรวมสาขาขนส่งอาจดูหดตัวลงตามตัวเลขของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) แต่ในระดับปฏิบัติการ ณ สถานที่คัดแยกบางจุด กลับพบการเรียกใช้งานแรงงานรายวันเพิ่มขึ้นเป็นระยะตามรอบอุปสงค์ที่ผันผวน

หลักฐานเชิงประจักษ์ในระดับปฏิบัติการ (Micro-level Evidence) จากการสำรวจประกาศรับสมัครงานในช่วงเดือนเมษายน 2569 สะท้อนภาพการปรับตัวที่ชัดเจน โดยพบการประกาศรับพนักงานคลังสินค้ารายวันในอัตราค่าจ้าง 500 บาทต่อวัน⁶ ควบคู่ไปกับการเติบโตของบทบาทบริษัทจัดหาแรงงาน (Outsourcing Agencies) ที่เน้นโมเดลการจ้างงานแบบผสมผสานระหว่างพนักงานประจำและพนักงานรายวัน แม้ข้อมูลเชิงคุณภาพความถี่สูงนี้จะไม่สามารทดแทนที่สถิติระดับประเทศได้ทั้งหมด แต่ถือเป็นตัวบ่งชี้ล่วงหน้า (Leading Indicators) ที่สอดคล้องกับกลไกโครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วน (Fissured Workplace) ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมว่า ในภาวะที่ห่วงโซ่อุปทานเผชิญกับปรากฏการณ์แส้มา (Bullwhip Effect) ภาคธุรกิจเลือกที่จะบริหารความเสี่ยงผ่านตำแหน่งงานชั่วคราวหรือการจ้างเหมาช่วง เพื่อรักษาความยืดหยุ่นของบุคคลมากกว่าการเพิ่มภาระผูกพันผ่านการจ้างงานประจำเต็มเวลา

สำหรับการจัดส่งในขั้นตอนสุดท้ายก่อนถึงมือผู้บริโภค (Last-mile Delivery) ปัญหาใหญ่ที่เกิดขึ้นคือการแปลงสภาพความเสี่ยงให้กลายเป็นงานรายชิ้น (The Gig-ification of Risk) โดยงานวิจัยของ ดร. สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ (2566)⁷ จากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ชี้ให้เห็นว่า โมเดลแพลตฟอร์มขนส่งอาหารสร้างรายได้หลักจากการหักส่วนแบ่งรายได้จากร้านอาหาร (GP) และค่าธรรมเนียมการใช้แอปพลิเคชันจากไรเดอร์ ในขณะที่ไรเดอร์จำนวนมากกลับถูกจัดสถานะให้เป็นเพียงพาร์ทเนอร์ทางธุรกิจหรือผู้รับจ้างอิสระ ไม่ใช่ลูกจ้าง ทำให้สิทธิประโยชน์และสวัสดิการขั้นพื้นฐานมักถูกผูกติดกับเงื่อนไขความถี่ในการรับงาน เช่น ต้องทำรอบให้ถึงเกณฑ์ที่กำหนด โครงสร้างเช่นนี้หมายความว่า เมื่ออุปสงค์ชะลอตัว ค่าตอบแทนหรือต้นทุนน้ำมันพุ่งสูงขึ้น แพลตฟอร์มยังคงสามารถรักษาระดับต้นทุนคงที่ของตนเองไว้ได้ โดยผลักภาระความผันผวนและต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดไปให้แรงงานนอกระบบเป็นผู้แบกรับแต่เพียงฝ่ายเดียว

เมื่อประกอบกับหลักการประเมินรายได้สุทธิหลังหักต้นทุนของงานแพลตฟอร์มและงานรายชิ้นดังกล่าว ซึ่งนับรวมค่าน้ำมัน ค่าบำรุงรักษายานพาหนะ ค่าประกันภัย อุบัติเหตุ และค่าอินเทอร์เน็ต ผลลัพธ์ที่ได้คือโครงสร้างแรงงานแบบสองชั้นที่แยกส่วนกันอย่างชัดเจน โดย ชั้นที่หนึ่ง คือแรงงานประจำ (Core Staff) ที่ยังพอมีสวัสดิการแต่สูญเสียรายได้ส่วนแปรผัน เช่น ค่าล่วงเวลา (OT) และชั้นที่สอง คือกลุ่มพาร์ทเนอร์และผู้รับจ้างอิสระในการจัดส่งขั้นตอนสุดท้ายก่อนถึงมือผู้บริโภค (Last-mile Delivery) ซึ่งเป็นกลุ่มที่รายได้สุทธิลดลงทันทีเมื่อต้นทุนพลังงานพุ่งสูงขึ้นหรือจำนวนงานชะงัก

ความเสี่ยงจากการแปลงสภาพความเสี่ยงให้กลายเป็นงานรายชิ้น (Gig-ification of Risk) นี้ จึงปรากฏให้เห็นชัดเจนในเขตนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ และศูนย์กระจายสินค้า เนื่องจากแรงงานที่ได้รับผลกระทบเป็นกลุ่มแรกมักไม่ใช่ผู้ถูกเลิกจ้างโดยตรง แต่เป็นแรงงานที่ถูกลดชั่วโมงงาน ลดรอบวิ่ง และถูกบีบอัดรายได้สุทธิ (Margin

⁶ อ้างอิงจากแพลตฟอร์มจัดหางานระยะสั้นและแรงงาน On-demand อาทิ แอปพลิเคชัน TEMP และเว็บไซต์ JobTH.com

⁷ งานวิจัยเรื่อง “การศึกษาผลกระทบและนำเสนอมาตรการในการกำกับดูแล Digital Platform ในประเทศไทย”

Compression) จนเข้าสู่ภาวะเงินทุนหมุนเวียนร่อยหรอ ซึ่งเครื่องมือชี้วัดในตลาดแรงงานแบบดั้งเดิม เช่น อัตราการว่างงาน (Unemployment Rate) ไม่สามารถตรวจจับความเปราะบางที่ซ่อนอยู่ภายใต้ชั่วโมงการทำงานที่ลดลงนี้ได้อย่างทันท่วงที

4. ภาคธุรกิจบริการ: การลุกลามสู่ธุรกิจบริการชั้นรองในห่วงโซ่อุปทาน (Service Sector: The B2B Secondary Contagion)

ต่อเนื่องจากบทวิเคราะห์ประจำเดือนมีนาคม 2569 ที่ได้ชี้ให้เห็นถึงความเปราะบางของภาคบริการและการท่องเที่ยวจากการเผชิญภาวะผลกระทบซ้อน (Double Shock) ซึ่งประกอบด้วยแรงกดดันสองทางคือ ต้นทุนน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel) ที่พุ่งสูงขึ้นกว่าร้อยละ 100 และการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของนักท่องเที่ยวกลุ่มพรีเมียมระยะไกล (Long Haul) ที่หายไปกว่าร้อยละ 30-50

ข้อมูลยืนยันล่าสุดจากศูนย์วิจัย SCB EIC สะท้อนให้เห็นว่าวิกฤตตะวันออกกลางได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยอย่างชัดเจนในเดือนเมษายน 2569 โดยปริมาณผู้โดยสารขาเข้าเริ่มลดลงอย่างมีนัยสำคัญภายหลังสิ้นสุดเทศกาลสงกรานต์ (ดังแสดงในรูปภาพที่ 3) ปรากฏการณ์นี้เป็นผลโดยตรงจากต้นทุนการเดินทางที่พุ่งทะยาน บีบให้สายการบินทั่วโลกต้องปรับขึ้นค่าโดยสารและปรับลดเที่ยวบินลงผนวกกับวิกฤตขาดแคลนพลังงานในหลายประเทศ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจากยุโรปและตะวันออกกลางมีทางเลือกในการเดินทางที่จำกัดลงอย่างต่อเนื่อง ขณะที่สายการบินหลักในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงอยู่ในภาวะชะงักงันและเปิดให้บริการได้เพียงบางเส้นทางเท่านั้น สภาวะดังกล่าวไม่เพียงแต่กระทบต่อรายได้จากนักท่องเที่ยวโดยตรงแต่กำลังกลายเป็นจุดเริ่มต้นของการลดการใช้บริการในห่วงโซ่อุปทานต่อเนื่องที่รุนแรงกว่าที่คาดการณ์ไว้

ในบทวิเคราะห์ฉบับเดือนเมษายน 2569 นี้จึงมุ่งวิเคราะห์ถึงกลไกการปรับตัวของธุรกิจระดับบนของห่วงโซ่อุปทานที่ส่งผลกระทบต่อเนื่องในรูปแบบการลุกลามสู่ระดับกลางของห่วงโซ่อุปทาน (Secondary Contagion) โดยชี้ให้เห็นว่าเมื่อผู้ว่าจ้างหลักอย่างโรงแรมหรือสายการบินถูกโจมตีด้วยภาวะช็อกทั้งด้านต้นทุนและอุปสงค์พร้อมกัน กลไกการเอาตัวรอดที่เกิดขึ้นทันทีเพื่อรักษาอัตรากำไร (Profit Margin) คือการตัดลดงบประมาณและยกเลิกสัญญาฉบับซัพพลายเออร์ชั้นรองที่เป็นแรงงานเข้มข้น แทนที่จะเป็นการปลดพนักงานประจำในทันที

ผลกระทบในภาคธุรกิจบริการของวิกฤตครั้งนี้จึงควรพิจารณาในมิตินี้ มากกว่าการมองเพียงจำนวนนักท่องเที่ยวที่หายไป เพราะเมื่อบริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) เริ่มรัดเข็มขัด ผู้ที่รับแรงกระแทกก่อนมักเป็นซัพพลายเออร์ที่อยู่ถัดลงไปหนึ่งชั้นในห่วงโซ่อุปทาน เช่น ผู้รับเหมาทำความสะอาด ซักกรีด งานจัดเตรียมสถานที่ งานอีเวนต์ หรือโค้ดอิสระ ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ที่ระบุว่าผู้ประกอบการหันไปพึ่งพาแรงงานแบบยืดหยุ่นหรือการจ้างเหมาบริการ (Outsource) มากขึ้นเพื่อลดภาระความเสี่ยง

นอกจากนี้ ข้อมูลตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Tables) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์) ยังแสดงให้เห็นชัดเจนว่า กิจกรรมเหล่านี้ได้ถูกแยกออกจากโครงสร้างต้นทุนแรงงานในงบการเงินของผู้ว่าจ้างโดยตรง ทำให้ธุรกิจรายย่อยต้องรับความเปราะบางสูงสุดเมื่อคำสั่งซื้อถูกเลื่อนหรือยกเลิก ข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้าระบุว่า ปี 2568 มีการจัดตั้งธุรกิจใหม่ถึง 419 ราย

และในสองเดือนแรกของปี 2569 ยังมีเพิ่มอีก 85 ราย สถิติเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า ฐานธุรกิจบริการทำความสะอาดและรับเหมาช่วงเต็มไปด้วยผู้ประกอบการรายเล็กที่แข่งขันสูง และยิ่งทวีความเปราะบางเมื่ออุปสงค์จากลูกค้าองค์กรหดตัวอย่างฉับพลัน

หากผู้ว่าจ้างรายใหญ่ในภาคบริการต้องลดต้นทุนต่อยอดขาย (Cost-to-sales) อย่างรวดเร็ว องค์กรเหล่านี้มักไม่ปิดกิจการหรือเลิกจ้างพนักงานประจำในทันที แต่จะเริ่มต้นจากการชะลอแพ็คเกจซักรีด ลดรอบ Deep Cleaning ตัดงานจัดเตรียมสถานที่ และเลื่อนอีเวนต์ออกไป สิ่งนี้ทำให้การยกเลิกงานเกิดขึ้นที่ปลายห่วงโซ่อุปทานเร็วกว่าการลดจำนวนลูกจ้างขององค์กรใหญ่ ดังนั้นข้อมูลจำนวนผู้ว่างงานอย่างเป็นทางการจึงมักสะท้อนภาพล่าช้ากว่าความเป็นจริง (Lagging Indicator) ที่เกิดขึ้น ณ ปลายห่วงโซ่อุปทาน

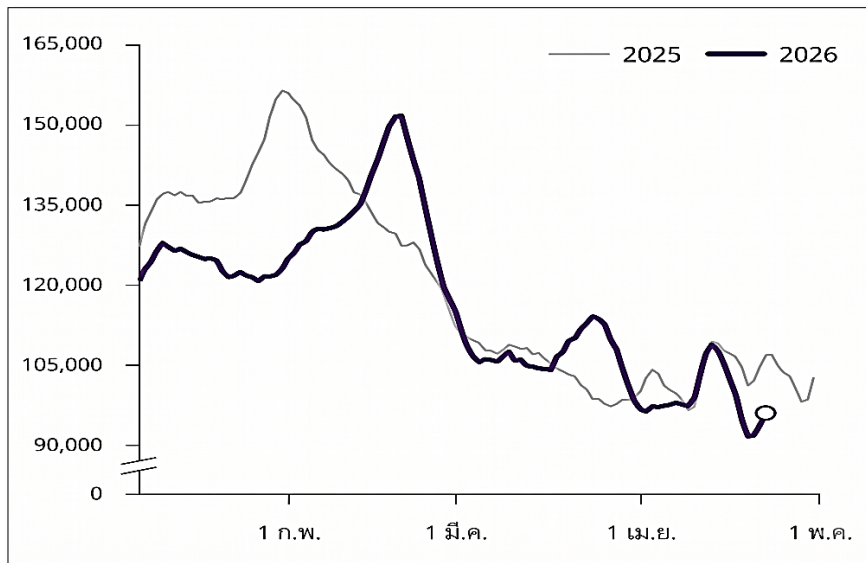
นอกจากนี้ แรงกดดันจากการเร่งตัวของค่าไฟฟ้า ซึ่งศูนย์วิจัย SCB EIC ประเมินว่าอาจพุ่งสูงแตะระดับ 4.9 บาทต่อหน่วยในปลายปี 2569 จะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยเร่งให้ภาคธุรกิจบริการและค้าปลีกต้องปรับโครงสร้างต้นทุนอย่างรุนแรง หนึ่งในกลยุทธ์การเอาตัวรอดคือการบริหารจัดการพลังงานโดยหลีกเลี่ยงการใช้ไฟฟ้า ในช่วงเวลาที่มีความต้องการสูงสุด (Peak Hours) ซึ่งในมิติของตลาดแรงงาน กลยุทธ์นี้จะส่งผลกระทบต่อตรงต่อการจัดกะทำงาน (Shift Hours) ของพนักงานพาร์ทไทม์และพนักงานรายวัน ที่อาจถูกตัดชั่วโมงทำงานในช่วงกลางวัน และถูกบีบให้ต้องสลับไปทำงานในกะที่มีความต้องการใช้ไฟฟ้าน้อยกว่า (Off-peak) ซึ่งนอกจากจะกระทบต่อรายได้แล้ว ยังส่งผลต่อความสมดุลและคุณภาพชีวิตของแรงงานอีกด้วย

กรณีศึกษาที่เห็นได้ชัดคือ รายงานข่าวจากสำนักข่าวหลักที่อ้างอิงข้อมูลจาก ดร. อติษฐ์ ชัยรัตนานนท์ เลขาธิการสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA) ในเดือนมีนาคม 2569 ซึ่งระบุว่าเที่ยวบินนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าสู่เมืองท่องเที่ยวหลักทางภาคใต้ถูกยกเลิกฉับพลันถึง 10 เที่ยวบิน หลังสถานการณ์สู้รบในตะวันออกกลางปะทุขึ้น ส่งผลให้ สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต ร่วมกับสมาคมโรงแรมไทยภาคใต้ ต้องออกมาเรียกร้องและกำหนดแนวทางมาตรฐานด้านการเดินทางและการจัดการเงินมัดจำภายหลังการจอง (Booking) เพื่อบรรเทาผลกระทบแก่ผู้เดินทางและผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบนี้ไม่ได้หยุดอยู่แค่โรงแรมและสายการบิน แต่ลุกลามลงไปยังภาคธุรกิจบริการชั้นรองในทันที อย่างเช่น ผู้รับเหมาช่วง, ผู้ให้บริการจัดเตรียมงานสถานที่, ผู้ให้บริการจัดเลี้ยง, มัคคุเทศก์อิสระ และผู้รับเหมาทำความสะอาด

ผลกระทบดังกล่าวยังลุกลามต่อมายังภาคค้าปลีกและร้านอาหารในประเทศ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ระบุว่าธุรกิจจำนวนมากยังเผชิญกำลังซื้อที่อ่อนแอ และผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถส่งผ่านต้นทุนไปยังผู้บริโภคได้เต็มที่ สอดคล้องกับสถิติแรงงานที่ชี้ว่าการจ้างงานในสาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร ลดลงจาก 3.48 ล้านคนในเดือนกรกฎาคม 2568 เหลือ 3.30 ล้านคนในเดือนธันวาคม 2568 (ลดลงราวร้อยละ 5.0) อีกทั้งปรากฏการณ์ในเดือนเมษายน 2569 ยังสะท้อนว่าผู้ประกอบการรายย่อยจำนวนมาก ต้องยอมแบกรับต้นทุนและตรึงราคาขาย (หรือแม้แต่การลดโปรโมชั่นลดราคาเพื่อรักษาสภาพคล่อง) ทั้งที่ต้นทุนวัตถุดิบและก๊าซ LPG พุ่งสูงขึ้น เพราะไม่มั่นใจว่าผู้บริโภคจะรับราคาที่สูงขึ้นได้ สภาพแวดล้อมเช่นนี้คือตัวเร่งที่นำไปสู่การลดกะงานและการตัดพนักงานพาร์ทไทม์ก่อนการลดจำนวนพนักงานประจำอย่างมีนัยสำคัญ

ความเสี่ยงที่ถูกประเมินจึงอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะกลุ่มซัพพลายเออร์รายเล็กที่ผูกรายได้ไว้กับลูกค้าองค์กรเพียงไม่กี่ราย เพราะเมื่อคำสั่งซื้อหรืออีเวนต์ถูกเลื่อนเพียงรอบเดียว รายได้อาจหายอย่างฉับพลันโดยไม่มีกลไกชดเชยรายได้มารองรับ และสถานการณ์ความเปราะบางนี้มักจะไม่สะท้อนในสถิติการเลิกจ้างของภาครัฐในทันที

รูปภาพที่ 3 แสดงจำนวนผู้โดยสารชาวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยรายวันรวมทุกด่าน (หน่วย: คน)



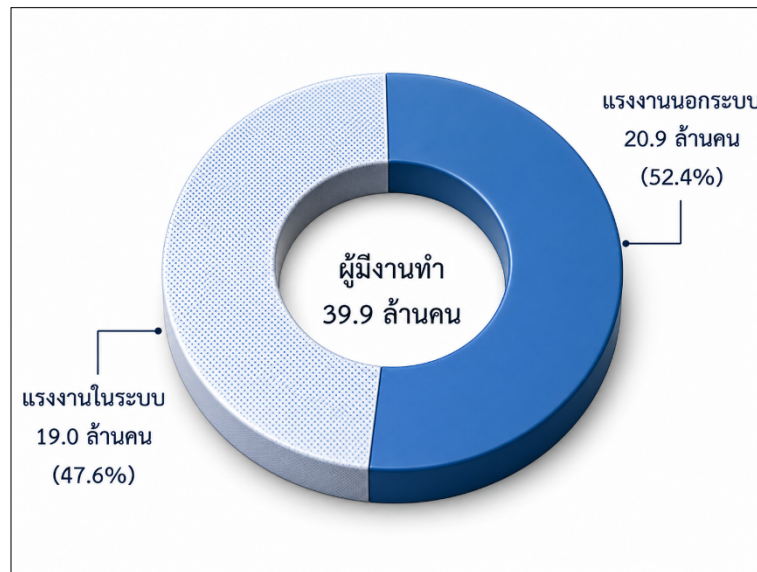
หมายเหตุ: ดัดแปลงรูปภาพจากบทวิเคราะห์ เรื่อง “SCB EIC Monthly Insight, Issue: April 2026” ของศูนย์วิจัย SCB EIC
ที่มา: ศูนย์วิจัย SCB EIC, กระทรวงการท่องเที่ยว และ Travel Link

5. แรงงานนอกระบบ: กันชนด้านสุดท้ายที่กำลังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง (Informal Workers: The Ultimate Shock Absorbers)

ต่อเนื่องจากบทวิเคราะห์ประจำเดือนมีนาคม 2569 ที่ได้ประเมินความเสี่ยงระดับมหภาคว่าเศรษฐกิจไทยอาจเผชิญภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวร่วมกับภาวะเงินเฟ้อสูง (Stagflation) และภาวะเงินเฟ้อจากต้นทุน (Cost-push Inflation) อย่างรุนแรง ในบทวิเคราะห์ฉบับเดือนเมษายน 2569 นี้ จะแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงดังกล่าวได้ตกกระทบลงสู่แรงงานนอกระบบในเขตเมืองอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งกลุ่มนี้เป็นกันชนด้านสุดท้ายของระบบเศรษฐกิจในยามที่ภาคธุรกิจขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) ลดการจ้างงานหรือลดกะการทำงาน ข้อมูลล่าสุดของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) ระบุว่าปี 2568 ไทยมีผู้มีงานทำ 39.9 ล้านคน ในจำนวนนี้ 20.9 ล้านคน หรือ 52.4% เป็นแรงงานนอกระบบ (ดังแสดงในรูปภาพที่ 4) โดยมีสัดส่วนผู้ที่ทำงานมากกว่า 49 ชั่วโมงต่อสัปดาห์สูงกว่าแรงงานในระบบด้วย (ร้อยละ 19.7 เทียบกับร้อยละ 14.0) ดีความได้ว่าแรงงานกลุ่มนี้ไม่ได้ทำงานน้อยกว่า แต่ต้องทำงานภายใต้เงื่อนไขที่เปราะบางกว่า รายได้ผันผวนกว่า และไม่มีสวัสดิการรองรับ เมื่อเกิดภาวะช็อกด้านอุปทาน พวกเขาจึงได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงแบบหลีกเลี่ยงไม่ได้ (ดังแสดงในตารางที่ 1)

ความเปราะบางดังกล่าวยิ่งเด่นชัดเมื่อพิจารณาในมิติของผลตอบแทน ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) ระบุว่า แรงงานในระบบได้รับค่าจ้างเฉลี่ยสูงถึง 26,436 บาทต่อเดือน ซึ่งมากกว่าแรงงานนอกระบบที่ได้รับค่าจ้างเฉลี่ยเพียง 17,549 บาทต่อเดือนถึง 1.5 เท่า ฐานรายได้ที่ต่ำกว่าอย่างมีนัยสำคัญนี้สะท้อนให้เห็นว่าแรงงานนอกระบบมีข้อจำกัดในการออมและไม่มีสายป่านทางการเงินเพียงพอที่จะรับมือกับภาวะช็อกทางเศรษฐกิจ นอกจากนี้ แม้แรงงานนอกระบบในภาคการบริการและการค้าจะมีรายได้เฉลี่ยค่อนข้างสูง (27,514 บาทต่อเดือน) แต่รายได้ส่วนใหญ่นี้คือรายรับก่อนหักค่าใช้จ่าย (Gross Income) ซึ่งมีต้นทุนแฝงในการดำเนินงานที่พวกเขาต้องแบกรับเอง

รูปภาพที่ 4 แสดงจำนวนและสัดส่วนของแรงงานในระบบและนอกระบบ ปี 2568



ที่มา: โครงการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.)

ตารางที่ 1 แสดงการเปรียบเทียบชั่วโมงการทำงานเฉลี่ยต่อสัปดาห์ระหว่างแรงงานในระบบและนอกระบบ ปี 2568

ชั่วโมงทำงาน*	ยอดรวม (ร้อยละ)	แรงงานในระบบ (ร้อยละ)	แรงงานนอกระบบ (ร้อยละ)
ยอดรวม	100.0	100.0	100.0
น้อยกว่า 15 ชั่วโมง	1.5	0.3	2.5
15-34 ชั่วโมง	14.4	3.0	24.8
35-48 ชั่วโมง	67.1	82.7	53.0
49 ชั่วโมงขึ้นไป (ทำงานหนักกว่าปกติ)	17.0	14.0	19.7
ชั่วโมงการทำงานเฉลี่ยต่อสัปดาห์	43	46	41

หมายเหตุ: *ชั่วโมงการทำงาน หมายถึง จำนวนชั่วโมงทำงานจริงต่อสัปดาห์ในระหว่าง 7 วันก่อนวันสัมภาษณ์

ที่มา: โครงการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.)

ตารางที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบค่าจ้างหรือเงินเดือนเฉลี่ยระหว่างแรงงานในระบบและนอกระบบจำแนกตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ปี 2568

กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	แรงงานในระบบ (บาท)	แรงงานนอกระบบ (บาท)
ยอดรวมเฉลี่ยทุกสาขาอาชีพ	26,436	17,549
การบริการและการค้า	26,695	27,514
การผลิต	27,530	14,727
เกษตรกรรม	11,211	9,735

หมายเหตุ: ไม่รวมแรงงานหรือลูกจ้างที่ไม่ได้รับค่าจ้างหรือเงินเดือน

ที่มา: โครงการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.)

ผลกระทบจากภาวะ Stagflation สะท้อนออกมาชัดเจนผ่านปรากฏการณ์ภาวะกำไรถูกบีบอัด (Margin Compression) ในกลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอยและวิสาหกิจรายย่อยในเมือง ที่ต้องเผชิญกับต้นทุนสำคัญหลายรายการที่ขยับราคาขึ้นพร้อมกัน ขณะที่กำลังซื้อของลูกค้าอ่อนแอลงพร้อมกัน ด้านหนึ่ง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินทางและยานพาหนะของครัวเรือนไทยอยู่ที่เฉลี่ย 3,405 บาทต่อเดือนจากค่าใช้จ่ายรวม 21,984 บาท

หรือคิดเป็นราว 15.5% ของรายจ่ายทั้งหมด จึงสะท้อนว่าค่าขนส่งและการเดินทางเป็นรายการที่กระทบกับงบรายจ่ายของครัวเรือนสูงอยู่แล้ว

อีกด้านหนึ่ง ข้อมูลสถิติราคาพลังงานยืนยันถึงความผันผวนที่รุนแรง โดยราคาดีเซลขายปลีกในช่วงกลางเดือนมีนาคม 2569 อยู่ที่ 29.94 บาทต่อลิตร ก่อนที่ภาครัฐจะจำเป็นต้องปรับโครงสร้างราคาหลายครั้งในช่วงปลายเดือนมีนาคมถึงต้นเดือนเมษายน 2569 จนกระทั่งราคาพุ่งแตะระดับสูงสุดที่ 50.54 บาทต่อลิตร และค่อย ๆ ปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 40.2 บาท ณ วันที่ 26 เมษายน 2569 (ดังแสดงในรูปภาพที่ 2) ความผันผวนของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 69 ในช่วงเวลาสั้น ๆ นี้เองที่เป็นตัวเร่งให้กำไรสุทธิของผู้ค้ารายย่อยถูกบีบอัดจนถึงขีดสุด

ขณะเดียวกันราคาก๊าซ LPG ซึ่งเป็นต้นทุนโดยตรงของร้านอาหารริมทางก็ยังเป็นรายการที่ผู้ค้ารายย่อยต้องเฝ้าติดตามรายวัน ข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ตอกย้ำความเปราะบางนี้โดยชี้ว่าผู้ประกอบการรายเล็กจำนวนมากไม่สามารถผลักดันภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภคได้เต็มที่ ผนวกกับข้อมูลล่าสุดจากศูนย์วิจัย SCB EIC ที่ประเมินว่าภาวะสงครามได้ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานอาหารโลก (Food Supply Chain) ทำให้ต้นทุนวัตถุดิบและอาหารสดปรับตัวสูงขึ้นตามราคาพลังงาน ซึ่งเป็นการซ้ำเติมต้นทุนของร้านอาหารริมทางโดยตรง ยิ่งไปกว่านั้น การประเมินล่าสุดจาก SCB EIC ยังพบว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านก๊าซธรรมชาติที่เสียหายในตะวันออกกลางอาจต้องใช้เวลาฟื้นฟูนาน 3-5 ปี ซึ่งจะกดดันให้ต้นทุนก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และค่าไฟฟ้าของไทยต้องทรงตัวอยู่ในระดับสูงไปอีกอย่างน้อย 2 ปีข้างหน้า (ดังแสดงในรูปภาพที่ 1 และ 5 ตามลำดับ) ภาระค่าใช้จ่ายด้านพลังงานและสาธารณูปโภคที่ลากยาวนี้ จะยิ่งบีบอัดกำไร (Profit Margin) ของผู้ประกอบการรายเล็กที่ต้องใช้ทั้งก๊าซ LPG เครื่องใช้ไฟฟ้า และตู้แช่ ให้บางลงจนถึงขีดจำกัด ทำให้เกิดภาวะขายได้แต่กำไรบางลง หรือหนักกว่านั้นคือ ขายได้เท่าเดิมแต่กินทุนตัวเอง ทั้งนี้ข้อมูลสาธารณะของกรุงเทพมหานคร มีเพียงฐานข้อมูลจุดผ่อนผันและการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยรายเดือน ซึ่งมีประโยชน์สำหรับการระบุตำแหน่งและจำนวนจุดค้า แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์รายได้ กำไรขั้นต้น หรือการปิดกิจการแบบเรียลไทม์ (Real-time) จึงมีความเสี่ยงสูงที่ผู้ค้าจำนวนหนึ่งจะเปลี่ยนสถานะจากยังขายอยู่แต่รายได้หด ไปสู่การว่างงานเชิงโครงสร้างโดยไม่มีสัญญาณเตือนล่วงหน้าในระบบข้อมูลของภาครัฐ

สำหรับแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล ภาวะแรงบีบสองทาง (Double Squeeze) เกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังที่ได้วิเคราะห์กลไกการถ่ายโอนความเสี่ยงและงานวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ไว้แล้วในหัวข้อที่ 3 ว่าแรงงานกลุ่มนี้ในฐานะพาร์ทเนอร์ต้องแบกรับต้นทุนการดำเนินงานเองทั้งหมด เมื่อนำมาประกอบกับบริบทในหัวข้อนี้ จะเห็นภาพความเปราะบางที่ชัดเจนขึ้น กล่าวคือ เมื่อค่าน้ำมันพุ่งสูงขึ้น (รายจ่ายเพิ่มขึ้น) (ดังแสดงในรูปภาพที่ 2) สวนทางกับแพลตฟอร์มที่ปรับลด Incentive หรือจำนวนออเดอร์ที่ลดลงจากกำลังซื้อที่หดตัว (รายรับลด) ทางรอดเดียวของแรงงานกลุ่มนี้คือการเร่งเพิ่มชั่วโมงการทำงาน (Overwork) เพื่อชดเชยรายได้สุทธิที่หายไป ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลในตารางที่ 1 ที่พบว่าแรงงานนอกระบบต้องทำงานหนักเกิน 49 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ในสัดส่วนที่สูงมาก แต่กระนั้น ในสภาวะที่กำไรถูกบีบอัดเช่นนี้บ่อยครั้งที่การทำงานหนักขึ้นก็ไม่สามารถรักษาระดับรายได้สุทธิให้เพียงพอต่อการดำรงชีพได้เหมือนในอดีต

ภาพที่เห็นบ่อยในวิกฤตลักษณะนี้คือ ผู้ค้าริมทางยังเปิดร้านตามเดิมและไรเดอร์ยังออนไลน์เหมือนเดิม แต่ทั้งสองฝ่ายมีรายได้สุทธิลดลงพร้อมกัน ผู้ค้าถูกบีบจากต้นทุนก๊าซ LPG และวัตถุดิบที่มีราคาสูงขึ้น

ขณะที่โรเตอร์ถูกบีบจากค่าน้ำมันและงานที่น้อยลง ภายนอกจึงดูเหมือนตลาดแรงงานยังคงทำงานอยู่ แต่ในความเป็นจริงคือกำลังสูญเสียฐานที่มั่นของความอยู่รอดทีละชั้น

ความเสี่ยงที่ถูกประเมินจึงอยู่ในระดับสูงมากที่สุด เพราะแรงงานนอกระบบไม่มีตัวช่วยรองรับรายได้ระหว่างเกิดภาวะช็อกทางอุปทานในครั้งนี้อย่างชัดเจน และเมื่อเกิดการรายย่อยปิดตัวลง การกลับเข้าสู่ตลาดแรงงานอีกครั้งของแรงงานนอกระบบจึงมักมีความยากลำบากมากขึ้นและใช้เวลานานมากกว่าการฟื้นตัวของแรงงานในระบบ

6. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย: จากกรอบมหภาคสู่ปฏิบัติการระดับจุลภาคเพื่ออุดช่องโหว่ห่วงโซ่อุปทาน (Policy Recommendations: Targeted Interventions)

ต่อเนื่องจากข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในบทวิเคราะห์ฉบับเดือนมีนาคม 2569 ที่ได้เน้นย้ำถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการเปลี่ยนผ่านสู่นโยบายตลาดแรงงานเชิงรุก (Active Labour Market Policies: ALMPs) ผ่านมาตรการรักษาระดับการจ้างงาน (Employment Retention) และการร่วมจ่ายค่าจ้าง (Wage Subsidy) ในระดับมหภาค บทวิเคราะห์ฉบับเดือนเมษายน 2569 นี้ ขอนำเสนอกิจกรรมนำกรอบนโยบายดังกล่าวมาแปลงสู่เครื่องมือปฏิบัติการระดับจุลภาค (Targeted Micro-Interventions) จากข้อค้นพบในหัวข้อที่ 3 ถึง 5 ที่ชี้ให้เห็นว่าแรงกระแทกจากภาวะช็อกด้านอุปทานไม่ได้นำไปสู่การเลิกจ้างขนาดใหญ่อย่างฉับพลัน แต่จะค่อย ๆ เกิดการผลักระยะความเสี่ยงลงสู่ซัพพลายเออร์ชั้นรอง (Secondary Contagion) แรงงานรายวัน และแรงงานนอกระบบ การใช้นโยบายช่วยเหลือแบบถ่วงน้ำหนัก (Broad-based) จึงอาจไม่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่แท้จริงได้ทันทั่วถึงและไม่คุ้มค่าทางการคลัง ภาครัฐจึงจำเป็นต้องปรับปรุงเครื่องมือเชิงนโยบายเพื่อเข้าแทรกแซงและอุดช่องโหว่ (Blind Spots) ในห่วงโซ่อุปทานดังต่อไปนี้

6.1 มาตรการรักษาชั่วโมงงาน (Short-term Work Protection: Micro-stabilizers)

เปลี่ยนจุดเน้นจากการอุดหนุนเพื่อรักษาตำแหน่งงาน (Job Retention) เพียงอย่างเดียว มาเป็นการคุ้มครองชั่วโมงการทำงาน โดยออกแบบเงินร่วมจ่าย (Wage Co-payment) ชั่วคราวที่อิงตามจำนวนกะหรืองานที่ถูกตัดลดลง (Under-employment) โดยมีเงื่อนไขสำคัญคือ บริษัทที่ได้รับความช่วยเหลือต้องคงสถานะแรงงานองค์กรไว้และห้ามเปลี่ยนงานประจำไปเป็นการจ้างเหมาช่วง (Outsource) เต็มรูปแบบทั้งหมดในช่วงวิกฤต มาตรการนี้จะช่วยยับยั้งปัญหาตั้งแต่ในระยะที่เกิดภาวะรายได้หดตัว (Income Shock) ก่อนจะลุกลามไปสู่ภาวะการว่างงาน

6.2 การอุดหนุนต้นทุนเป้าหมายและเกณฑ์รายได้ขั้นต่ำ (Targeted Cost Relief and Net Income Floor)

เนื่องจากการประเมินล่าสุดชี้ให้เห็นว่าการฟื้นฟูกำลังการผลิตน้ำมันในตะวันออกกลางอาจต้องใช้เวลาและส่งผลให้ค่าไฟฟ้าต้องอยู่ในระดับสูงไปอีกอย่างน้อย 2 ปี ภาครัฐจึงไม่สามารถใช้นโยบายอุดหนุนราคาพลังงานและค่าครองชีพแบบถ่วงน้ำหนัก (Broad-based Subsidy) ต่อเนื่องในระยะยาวได้ ท่ามกลางข้อจำกัดด้านพื้นที่ทางการคลัง (Limited Policy Space) จากการแบกรับภาระหนี้สาธารณะและการอุดหนุนพลังงานเป็นระยะเวลานาน สอดคล้องกับข้อกังวลของศูนย์วิจัย SCB EIC ที่ประเมินว่า หากภาครัฐยังคงพยายามตรึงราคาพลังงานและค่าไฟฟ้าแบบถ่วงน้ำหนักต่อไป จะส่งผลให้ภาระต้นทุนค่าไฟฟ้าค้างรับสะสม (Accumulated Factor: AF) ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ. หรือ EGAT) พุ่งสูงกว่า 70,000 ล้านบาท (ดังกลไกการคำนวณใน

รูปภาพที่ 5) ผนวกกับสถานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของภาครัฐ ณ วันที่ 21 เมษายน 2569 อยู่ที่ -62,086 ล้านบาท (ดังแสดงในรูปภาพที่ 6) ภาระหนี้แฝงที่รวมกันกว่า 130,000 บาทนี้ จะกระทบต่อความน่าเชื่อถือและสร้างความเปราะบางต่อฐานะการคลังของประเทศอย่างรุนแรง

ดังนั้น การเปลี่ยนมาใช้มาตรการแทรกแซงแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมาย (Targeted Interventions) จึงเป็นทางออกเดียวที่ยั่งยืนในการประคองสถานการณ์การคลัง ควบคู่กับการคุ้มครองแรงงานด้านสุดท้ายให้รอดพ้นจากยุคพลังงานแพงระยะยาว ดังนี้

- สำหรับกลุ่มผู้ค้ารายย่อย ควรใช้ระบบคูปองพลังงาน (Energy Vouchers) สำหรับก๊าซ LPG โดยผูกกับการลงทะเบียนและโครงการสำรวจรายได้รายสัปดาห์ เพื่อเปลี่ยนแรงงานนอกระบบให้เข้ามาอยู่ในระบบฐานข้อมูลของรัฐ (Formalization via Incentive)
- สำหรับกลุ่มแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล ควรผลักดันเกณฑ์ฐานรายได้สุทธิขั้นต่ำ (Minimum Net Earning Floor) โดยคำนวณรายได้สุทธิหลังหักต้นทุนพลังงานและการบำรุงรักษา พร้อมมาตรการภาครัฐสมทบประกันอุบัติเหตุโดยไม่ผูกกับจำนวนออเดอร์ขั้นต่ำ
- สำหรับกลุ่มธุรกิจบริการ ควรประกาศใช้แนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาความต่อเนื่องของซัพพลายเออร์ (Supplier Continuity Protocol) เพื่อสร้างมาตรฐานระยะเวลาแจ้งล่วงหน้า (Notice Period) และเกณฑ์การคืนเงินมัดจำกรณีเลื่อนงาน เพื่อป้องกันไม่ให้ความเสี่ยงทางการเงินจากธุรกิจต้นน้ำตกถึงซัพพลายเออร์รายเล็กแบบฉับพลัน

6.3 ควรมีการติดตามข้อมูลผ่านแดชบอร์ดแรงงานในระดับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Labour Dashboard)

การบูรณาการข้อมูลความถี่สูง (High-frequency Data) เพื่อสร้างระบบสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าด้านแรงงาน ถือเป็นแนวปฏิบัติที่ดีระดับสากล (International Best Practices) ที่ได้รับการพิสูจน์แล้วในหลายประเทศ อาทิ สหรัฐอเมริกา โดยธนาคารกลางสหรัฐฯ (Federal Reserve) ที่ใช้ข้อมูลจากซอฟต์แวร์จัดตารางงาน (Scheduling Software) เพื่อวิเคราะห์ความผันผวนของชั่วโมงงานแบบเรียลไทม์ (Real-time), ออสเตรเลีย โดยหน่วยงาน Jobs and Skills Australia (JSA) ที่ใช้ระบบ Internet Vacancy Index (IVI) ผ่านเทคนิคการดึงข้อมูลจากเว็บไซต์ (Web Scraping) ของแพลตฟอร์มจัดหางานหลัก เช่น SEEK และ CareerOne เพื่อจับสัญญาณแนวโน้มการเปิดรับสมัครงานรายอุตสาหกรรม และติดตามการเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากงานประจำไปสู่งานพาร์ทไทม์, สิงคโปร์ โดยกระทรวงแรงงาน (Ministry of Manpower: MOM) ได้บังคับใช้กฎหมาย Platform Workers Act กำหนดให้ผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม (Platform Operators) ต้องนำส่งข้อมูลรายได้และชั่วโมงการทำงาน เพื่อให้รัฐเข้าไปคุ้มครองสิทธิประโยชน์และสวัสดิการของแรงงานอิสระได้อย่างตรงจุด, สหภาพยุโรป โดยศูนย์พัฒนาการฝึกอบรมสายอาชีพแห่งสหภาพยุโรป (Cedefop) ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์ความต้องการทักษะแรงงานและการฝึกอาชีพ ได้พัฒนาแพลตฟอร์มชื่อ Skills-OVATE ที่ใช้ระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) วิเคราะห์การประกาศรับสมัครงานออนไลน์ (Online Job Advertisements: OJA) หลายสิบล้านรายการจาก 32 ประเทศทั่วยุโรป เพื่อตรวจจับทิศทางการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทักษะแรงงานแบบเรียลไทม์ (Real-time) และ ธนาคารโลก (World Bank) ที่ใช้การโทรศัพท์สำรวจด้วยความถี่สูง (High-frequency Phone Surveys) เป็นประจำทุกสัปดาห์หรือทุกเดือน

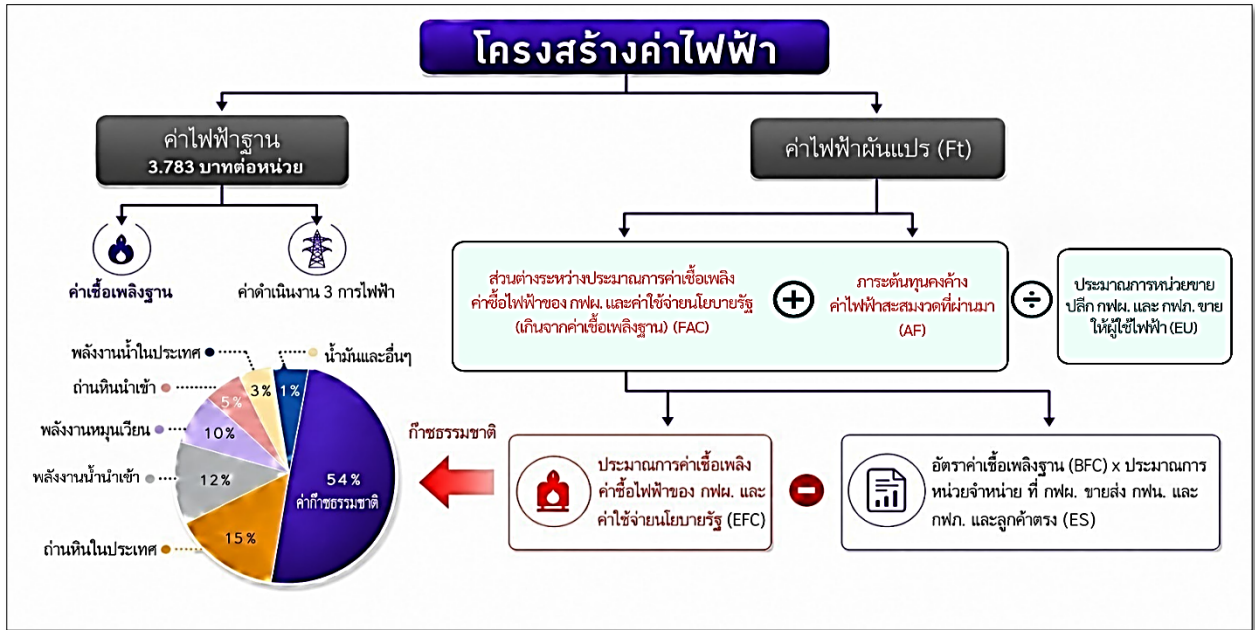
ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา เพื่อติดตามรายได้และผลกระทบทางเศรษฐกิจของกลุ่มแรงงานนอกระบบที่ยูนอกฐานข้อมูลของรัฐ ซึ่งเครื่องมือเหล่านี้ช่วยให้ภาครัฐสามารถออกแบบมาตรการแทรกแซงแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมาย (Targeted Interventions) ได้รวดเร็วและแม่นยำกว่าการพึ่งพาเพียงสถิติทางการแบบดั้งเดิม การถอดบทเรียนจากนานาชาติชี้ให้เห็นว่า การมีข้อมูลที่แม่นยำรวดเร็ว (High-frequency Data) คือโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ไม่เพียงแต่ช่วยเยียวยาแรงงานในยามวิกฤต แต่ยังเป็นกุญแจสู่การทำ Digital Transformation ในการบริหารจัดการตลาดแรงงานไทยในระยะยาว

จากกรณีศึกษาและแนวทางปฏิบัติดังกล่าว เพื่อให้การเข้าแทรกแซงนโยบายของประเทศไทยเกิดขึ้นอย่างทันทั่วถึง ภาครัฐจึงควรนำแนวทางเหล่านี้มาประยุกต์ใช้เพื่อจัดทำระบบเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) โดยไม่จำเป็นต้องรอความสมบูรณ์ของสถิติสภาวะการทำงานรายไตรมาสหรือรายปี แต่ควรเริ่มบูรณาการข้อมูลแบบความถี่สูง (High-frequency Data) ผ่าน 3 กลไกหลัก ได้แก่ (1) การทำ MOU แลกเปลี่ยนข้อมูลภาพรวม (Aggregated Data) กับแพลตฟอร์มดิจิทัล ซอฟต์แวร์จัดตารางงาน (Scheduling Software) และผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายใหญ่, (2) การจัดทำฐานข้อมูลกลุ่มตัวอย่างแรงงานในเขตเมือง (Urban Informal Worker Panel) ในจังหวัดหัวเมืองหลัก เพื่อติดตามรายได้สุทธิรายสัปดาห์ในพื้นที่เป้าหมาย และ(3) การดึงข้อมูลตำแหน่งงานว่าง (Job-vacancy Scraping) จากเว็บไซต์จัดหางานร่วมกับการจัดทำแบบสำรวจ (Quick Survey) รายสัปดาห์ของสมาคมธุรกิจและสำนักงานแรงงานจังหวัด เพื่อจับสัญญาณการเปลี่ยนผ่านจากงานประจำไปสู่งานรายวัน

จากกลไกข้างต้น บทวิเคราะห์ฉบับนี้จึงขอเสนอชุดตัวชี้วัดสำหรับแดชบอร์ดเฝ้าระวังแรงงานระดับห่วงโซ่อุปทาน ดังแสดงในตารางที่ 3 โดยหัวใจสำคัญของการออกแบบตัวชี้วัดนี้ คือการมุ่งเน้นตัวแปรชี้นำ (Leading Indicators) ที่สามารถสะท้อนความผิดปกติได้เร็วกว่าข้อมูลอัตราการว่างงานที่เป็นเพียงข้อมูลตามหลัง (Lagging Indicator) ทำให้ภาครัฐสามารถมองเห็นผลกระทบที่แฝงตัวอยู่ในชั้นผู้รับเหมาช่วง แรงงานรายวัน และแรงงานนอกระบบได้อย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ ชุดตัวชี้วัดและเกณฑ์เตือนภัยเบื้องต้น (Threshold) ถูกสังเคราะห์ขึ้นภายใต้ข้อจำกัดของข้อมูลในปัจจุบัน โดยต่อยอดจากฐานข้อมูลที่มีอยู่จริง อาทิ ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) สถิติแรงงานนอกระบบ ข้อมูลภาวะธุรกิจ ข้อมูลราคาพลังงาน และฐานข้อมูลจุดทำการค้าหาบเร่แผงลอยของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นเครื่องมือรองรับให้ผู้กำหนดนโยบายสามารถประเมินสัญญาณความเสี่ยง และอนุมัติมาตรการช่วยเหลือได้ก่อนที่สถานการณ์จะลุกลามสู่การเลิกจ้างอย่างเป็นทางการ

รูปภาพที่ 5 แสดงแผนผังโครงสร้างค่าไฟฟ้า



หมายเหตุ: 1. ดัดแปลงรูปภาพจากบทวิเคราะห์ เรื่อง “สงครามตะวันออกกลางเขย่าพลังงานโลก: ก๊าซธรรมชาติแพงยืดเยื้อ กดดันค่าไฟฟ้าสูงอย่างน้อย 2 ปี” ผู้แต่ง: จิรวดี อิมรตัน จาก ศูนย์วิจัย SCB EIC

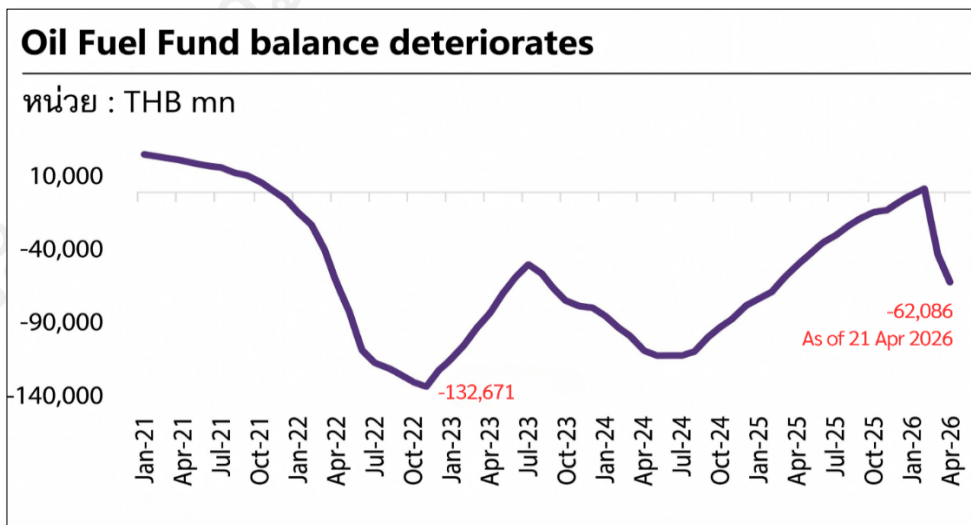
2. โครงสร้างค่าไฟฟ้าถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ ค่าไฟฟ้าฐานแบบคงที่ (3.783 บาทต่อหน่วย) และค่าไฟฟ้าผันแปร (Ft) ที่จะปรับปรุงทุก ๆ 4 เดือน โดยปัจจัยหลักที่กำหนดค่า Ft คือ ภาระหนี้คงค้างสะสม (Accumulated Factor: AF) ของ กฟผ. และส่วนต่างของประมาณการค่าเชื้อเพลิงและนโยบายรัฐ (FAC) ซึ่งต้นทุนส่วนนี้จะผันผวนตามราคาก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่มีสัดส่วนการใช้ผลิตไฟฟ้าสูงถึงร้อยละ 54

3. สำหรับขั้นตอนการคำนวณค่า Ft ออกมาเป็นอัตราต่อหน่วย (บาท/หน่วย) จะมีลำดับการคิดเพื่อให้ประชาชนถูกเก็บเงินเข้าช้อนเป็นขั้นตอนดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1: หารต้นทุนเชื้อเพลิงสุทธิ (FAC) โดยการนำประมาณการค่าเชื้อเพลิงและนโยบายรัฐ (EFC) มาหักลบกับอัตราค่าเชื้อเพลิงฐาน (BFC x ES) ที่ถูกรวมอยู่ในค่าไฟฟ้าฐานไปแล้วออกเสียก่อน
- ขั้นตอนที่ 2: รวมก้อนหนี้ โดยนำต้นทุนเชื้อเพลิงสุทธิ (FAC) ไปบวกกับภาระหนี้คงค้างสะสมของ กฟผ. (AF)
- ขั้นตอนที่ 3: หารเฉลี่ยต่อหน่วย โดยนำยอดรวมทั้งหมดในขั้นตอนที่ 2 หารด้วยประมาณการหน่วยขายปลีก (EC) หรือปริมาณไฟฟ้าที่คาดว่าจะขายได้ จึงจะออกมาเป็นค่า Ft ต่อหน่วย

ที่มา: ศูนย์วิจัย SCB EIC, การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ. หรือ EGAT) และสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ. หรือ EPPO)

รูปภาพที่ 6 แสดงสถานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสะสม ระหว่างปี 2564-2569 (หน่วย: ล้านบาท)



หมายเหตุ: 1. ดัดแปลงรูปภาพจากบทวิเคราะห์ เรื่อง “SCB EIC Monthly Insight, Issue: April 2026” ของศูนย์วิจัย SCB EIC

2. สถานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสะสมติดลบสูงสุด (นับตั้งแต่ปี 2564 ถึงปัจจุบัน) อยู่ที่ระดับ 132,671 ล้านบาท เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2565

3. สถานะกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสะสมติดลบล่าสุด ณ วันที่ 21 เมษายน 2569 อยู่ที่ 62,086 ล้านบาท

ที่มา: ศูนย์วิจัย SCB EIC และสำนักงานกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (สกนช.)

ตารางที่ 3 แสดงชุดตัวชี้วัดสำหรับแดชบอร์ดเฝ้าระวังแรงงานระดับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Labour Dashboard)

ตัวชี้วัด	คำนิยาม	แหล่งข้อมูลหลัก	ความถี่	เกณฑ์สัญญาณเตือนที่ ต้องเฝ้าระวัง (Threshold)	การตีความเชิงเศรษฐศาสตร์และโครงสร้าง แรงงาน เมื่อตัวชี้วัดมีค่าเกินเกณฑ์ (Threshold)
1. ภาวะช็อกของ ระยะเวลาขนส่ง (Shipping Lead-time Shock)	ระยะเวลาขนส่งเฉลี่ย ในเส้นทางนำเข้าสู่สำคัญ ที่เพิ่มขึ้นผิดปกติ	ข้อมูลจากบริษัทผู้เดินเรือ (Shipping Lines), ตัวแทนขนส่ง (Freight Forwarders) และผู้ ส่งออก	รายสัปดาห์	เพิ่มขึ้นเกิน 20% จากค่าเฉลี่ยรายสัปดาห์	ส่งสัญญาณเตือนภาวะคอขวดในห่วงโซ่ อุปทานต้นน้ำอันเนื่องมาจากความขัดแย้ง ทางภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดเริ่มของ ปรากฏการณ์แส้มา (Bullwhip Effect) โดย คาดการณ์ผลกระทบเนื่องจากการชะลอตัว ของการผลิตและการจ้างงานในภาคขนส่ง และโลจิสติกส์ในระยะเวลาอันใกล้
2. ระยะเวลาสินค้าตกค้าง ท่าเรือ (Port/Container Dwell Time)	เวลาเฉลี่ยที่ตู้สินค้า ตกค้างอยู่ในท่าเรือหรือ ลานวางตู้	ท่าเรือ, ผู้ประกอบการ ลานตู้สินค้า (Terminal Operators) และ ข้อมูลศุลกากร (Customs EDI)	รายวัน/ราย สัปดาห์	เพิ่มขึ้นเกิน 15% จาก ค่าเฉลี่ย ต่อเนื่อง 2 สัปดาห์	บ่งชี้ถึงอุปสงค์ที่หดตัวฉับพลันหรือภาวะชะงัก งันในห่วงโซ่อุปทานภาคการค้า ซึ่งส่งผลให้ การหมุนเวียนสินค้าล่าช้าลง โดยทำหน้าที่เป็น สัญญาณเตือนล่วงหน้า (Early Warning) ถึงแนวโน้มการตัดลดชั่วโมงงานหรือการจ้าง แรงงานรายวันและแรงงานชั่วคราว ในคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า
3. ดัชนีความต้องการ แรงงานคลังสินค้ารายวัน (Warehouse Day-labor Vacancy Index)	จำนวนประกาศรับ สมัครแรงงานรายวัน หรือชั่วคราวในเขต อุตสาหกรรม	เว็บไซต์หางาน (Job Portals) และ บริษัทจัดหางาน (Staffing Firms)	รายวัน	เพิ่มขึ้นเกิน 30% เมื่อ เทียบกับค่าเฉลี่ยใน สัปดาห์ก่อนหน้า (%WoW)	บ่งชี้ถึงกลยุทธ์การถ่ายโอนความเสี่ยงของ องค์กรขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) โดยเริ่มส่งสัญญาณเตือนถึง การชะลอการจ้างงานประจำและ เปลี่ยนไปใช้แรงงานภายนอกหรือแรงงาน รายวันแทน เพื่อรักษาความยืดหยุ่นของงบดุล ซึ่งส่งผลให้ความมั่นคงในงานของแรงงานใน ห่วงโซ่อุปทานลดลง
4. อัตราการวิ่งรอบรถ ขนส่งทางไกล (Long- haul Trip Utilization)	จำนวนรอบวิ่งเฉลี่ยต่อ รถบรรทุก 1 คัน และ ชั่วโมงทำงานล่วงเวลา (OT) จริง	ข้อมูล GPS รถขนส่ง (GPS Fleet Data), บัญชี เงินเดือน (Payroll) และ กรมสวัสดิการและ คุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน	รายสัปดาห์	รอบวิ่งลดลงเกิน 10% หรือ OT ลดลงเกิน 15% จากฐาน OT ปกติ (Baseline)	บ่งชี้ถึงมาตรการควบคุมต้นทุนของบริษัท ขนส่งขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) โดยแม้แรงงานประจำในสาย ขนส่งหลักอาจยังไม่ถูกเลิกจ้างในทันที แต่ กำลังเผชิญภาวะรายได้หดตัวจากการถูกตัดลด รอบการขนส่งและค่าทำงานล่วงเวลา (OT) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการใช้แรงงานเป็นกลไก ดูดซับแรงกระแทก (Shock Absorber) จาก อุปสงค์ที่ชะลอตัวและต้นทุนพลังงานที่พุ่ง สูงขึ้น
5. ประมาณการการจ้าง งานภาคขนส่งและ คลังสินค้า (Transport/ Storage Employment Nowcast)	แนวโน้มจำนวนผู้มีงาน ทำหรือผู้ประกันตนใน ภาคธุรกิจโลจิสติกส์/ ขนส่งและเก็บสินค้า	สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) และประกันตน มาตรา 33 รายกิจกรรม	รายเดือน	ลดลงเกิน 0.5% เมื่อ เทียบกับเดือนก่อนหน้า (%MoM)	บ่งชี้ถึงภาวะช็อกด้านต้นทุนที่ได้เริ่มถูกลามจน นำไปสู่การหดตัวของการทำงานใน อุตสาหกรรมระดับมหภาค ซึ่งอาจเกิดจากการ เลิกจ้าง หรือการชะลอการรับพนักงานใหม่ เพื่อทดแทนตำแหน่งที่ว่างลง (Hiring Freeze)
6. รายได้สุทธิรายชั่วโมง ของแรงงานส่งสินค้า (Last-mile Net Hourly Earnings)	รายได้สุทธิหลังหักค่าน้ำมัน ค่าซ่อมบำรุง ประกัน และค่า อินเทอร์เน็ต	ข้อมูลจากแอปฯ แพลตฟอร์ม (Platform Data via MOU) และ แบบบันทึกรายได้แรงงาน (Worker Diary Survey)	รายสัปดาห์	ต่ำกว่าค่าจ้างขั้นต่ำของ จังหวัดต่อเนื่อง 2 สัปดาห์	บ่งชี้ถึงความรุนแรงของการแปลงสภาพความ เสี่ยงให้กลายเป็นงานรายชิ้น (Gigification of Risk) โดยแพลตฟอร์มดิจิทัลสามารถหลัก ภาระต้นทุนพลังงานไปให้แรงงานผู้ให้บริการ แทนได้อย่างเต็มรูปแบบ ส่งผลให้แรงงานกลุ่ม นี้หลุดออกจากมาตรฐานการคุ้มครองรายได้ ขั้นต่ำ และเสี่ยงต่อภาวะขาดสภาพคล่องใน การดำรงชีพ

ตารางที่ 3 แสดงชุดตัวชี้วัดสำหรับแดชบอร์ดเฝ้าระวังแรงงานระดับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Labour Dashboard)

(ต่อ)

ตัวชี้วัด	คำนิยาม	แหล่งข้อมูลหลัก	ความถี่	เกณฑ์สัญญาณเตือนที่ ต้องเฝ้าระวัง (Threshold)	การตีความเชิงเศรษฐศาสตร์และโครงสร้าง แรงงาน เมื่อตัวชี้วัดมีค่าเกินเกณฑ์ (Threshold)
7. ชั่วโมงการทำงานจริง ของแรงงานผู้ให้บริการ ผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล (Active Hours of Riders/Drivers)	ชั่วโมงที่รอรอบงานเทียบ กับชั่วโมงที่มีรายได้จริง ต่อสัปดาห์	ข้อมูลจากแอปฯ แพลตฟอร์ม (Platform Data via MOU) และ กลุ่มตัวอย่างแรงงาน (Worker Panel)	รายสัปดาห์	ชั่วโมงรอรอบงานเพิ่มขึ้น แต่รายได้สุทธิลดลง ติดต่อกัน 2 สัปดาห์	บ่งชี้ถึงภาวะการทำงานเกินขีดความสามารถ (Overwork) ของแรงงานผู้ให้บริการผ่าน แพลตฟอร์มดิจิทัล เพื่อชดเชยรายได้สุทธิที่หด ตัวลงอันเป็นบัพทพิสูจน์ของภาวะแรงบีบสอง ทาง (Double Squeeze) ที่แรงงานต้องเผชิญ กับต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้นสวนทางกับ อุปสงค์ในตลาดที่ลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อ โดยตรงต่อสุขภาพและเสถียรภาพในการ ดำรงชีพ
8. อัตราการยกเลิกสัญญา จ้างผู้ให้บริการรายย่อย (Supplier Contract Cancellation Rate)	สัดส่วนงานซักรีด, ทำ ความสะอาด, จัดเลี้ยง และอีเวนต์ ที่ถูกเลื่อน หรือยกเลิก	สมาคมธุรกิจ และ เครือข่ายโรงแรมและ สถานที่จัดงาน (Hotel and Venue Networks)	รายสัปดาห์	ยกเลิกมากกว่า 15% ของงานที่จองไว้	บ่งชี้ถึงการลุกลามของผลกระทบสู่ธุรกิจ บริการระดับรองในห่วงโซ่อุปทาน (B2B Secondary Contagion) เมื่อองค์กรขนาด ใหญ่ที่เป็นผู้นำห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) เช่น โรงแรมและสายการบิน ได้รับผลกระทบ และเริ่มตัดลดงบประมาณการจ้างเหมาช่วง เป็นอันดับแรก ส่งผลให้ซัพพลายเออร์รายย่อย สูญเสียรายได้ฉับพลัน ซึ่งจะนำไปสู่ การเลิกจ้างแรงงานนอกเวลา (Part-time) ในที่สุด
9. ชั่วโมงการจัดกะการ ทำงานในภาคค้าปลีกและ อาหาร (Retail/Food and Beverage Schedule Shift Hours)	ชั่วโมงงานที่จัดสรรให้ พนักงานชั่วคราวเทียบ กับช่วงปกติ (Baseline)	ระบบจัดการกะการ ทำงาน (POS/Scheduling Software) และแบบ สำรวจผู้ประกอบการ (Employer Quick Survey)	รายสัปดาห์	ลดลงมากกว่า 10% จากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 4 สัปดาห์	บ่งชี้ถึงกลยุทธ์การปรับตัวเพื่อความอยู่รอด ของนายจ้างในภาคบริการ เพื่อรับมือกับกำลัง ซื้อที่หดตัวและต้นทุนการดำเนินงานที่พุ่ง สูงขึ้น (เช่น ค่าไฟฟ้า) ด้วยการหลีกเลี่ยงการ ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Costs) ผ่านการตัดลด ชั่วโมงและกะการทำงานของกลุ่มแรงงาน รายวันและแรงงานนอกเวลา (Part-time) แทนการเลิกจ้างแรงงานประจำ
10. ดัชนีส่วนต่างกำไร ของผู้ค้ารายย่อยในเขต เมือง (Urban Vendor Margin Index)	ส่วนต่างระหว่างราคา ขายกับต้นทุนวัตถุดิบ ก๊าซ LPG และค่า เดินทาง	กรมการค้าภายใน, กลุ่ม ตัวอย่างหาบเร่แผงลอย และสำนักงานนโยบาย และแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน	รายสัปดาห์	กำไรหดตัว (ส่วนต่าง ลดลง) เกิน 5จุด เปอร์เซ็นต์ (Percentage Point)	บ่งชี้ถึงภาวะกำไรถูกบีบอัด (Margin Compression) ในกลุ่มแรงงานนอกระบบ เช่น ผู้ค้ารายย่อย ที่ต้องแบกรับต้นทุนวัตถุดิบ และก๊าซหุงต้มที่พุ่งสูงขึ้น แต่ไม่สามารถส่งผ่าน ภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภคได้ เนื่องจากกำลัง ซื้อที่อ่อนแอ ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงในการปิด กิจการและการว่างงานอย่างฉับพลัน
11. ประมาณการ ภาวะการทำงานต่ำกว่า เกณฑ์ของแรงงานนอก ระบบ (Informal Underemployment Nowcast)	จำนวนแรงงานนอก ระบบที่ทำงานน้อยกว่า 35 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ และต้องการทำงานเพิ่ม	ข้อมูลโครงการสำรวจ ภาวะการทำงานของ ประชากร (Labour Force Survey: LFS) แบบข้อมูลความถี่สูง (High-frequency Data)	รายเดือน	เพิ่มขึ้นเกิน 1% เมื่อ เทียบกับไตรมาสก่อน หน้า (%QoQ)	บ่งชี้ถึงภาวะการว่างงานแฝง (Underemployment) ซึ่งสะท้อนถึงวิกฤต ที่ซ่อนรูป (Hidden Crisis) ในตลาดแรงงาน โดยแม้แรงงานจะยังไม่สูญเสียงานอย่างเป็นทางการ แต่กลับต้องเผชิญกับการถูกตัดลด ชั่วโมงการทำงานจนรายได้ไม่เพียงพอต่อการ ดำรงชีพ ส่งผลให้แรงงานกลุ่มเปราะบาง เหล่านี้กลายเป็นกันชนด้านสุดท้ายของระบบ เศรษฐกิจที่ต้องแบกรับผลกระทบอย่างหนัก หนักที่สุด

ตารางที่ 3 แสดงชุดตัวชี้วัดสำหรับแดชบอร์ดเฝ้าระวังแรงงานระดับห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Labour Dashboard)

(ต่อ)

ตัวชี้วัด	คำนิยาม	แหล่งข้อมูลหลัก	ความถี่	เกณฑ์สัญญาณเตือนที่ ต้องเฝ้าระวัง (Threshold)	การตีความเชิงเศรษฐศาสตร์และโครงสร้าง แรงงาน เมื่อตัวชี้วัดมีค่าเกินเกณฑ์ (Threshold)
12. ระยะเวลาการค้างชำระเงินแก่ผู้รับเหมาช่วง (Payment Delay to Subcontractors)	จำนวนวันเฉลี่ยที่บริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firm) ค้างจ่ายเงินให้แก่ซัพพลายเออร์รายเล็ก	ระบบใบกำกับภาษีอิเล็กทรอนิกส์ (E-tax) และแบบสำรวจซัพพลายเออร์ (Supplier Survey)	รายเดือน	นานเกิน 45 วัน หรือเพิ่มขึ้นเกิน 7 วันจากภาวะปกติ	บ่งชี้ถึงสัญญาณเตือนขั้นวิกฤตของปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน เมื่อองค์กรขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) พยายามรักษากระแสเงินสดโดยผลักภาระต้นทุนไปยังผู้รับเหมาช่วงรายย่อย จนเกิดผลกระทบลูกโซ่ (Domino Effect) ที่ทำให้ธุรกิจรายย่อยขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรงและขาดความสามารถในการชำระค่าจ้างให้แก่แรงงานรายวันที่อยู่ปลายห่วงโซ่อุปทานในที่สุด

หมายเหตุ: 1. ชุดตัวชี้วัดสังเคราะห์ขึ้นเพื่อใช้เป็นระบบเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) เพื่อให้ภาครัฐเห็นสัญญาณการบีบอัดของห่วงโซ่อุปทานก่อนที่จะลุกลามไปสู่ปัญหาการว่างงานถาวร

2. %WoW (Week-over-Week) คือ การเปรียบเทียบสัดส่วนหรืออัตราการเปลี่ยนแปลงกับสัปดาห์ก่อนหน้า
3. POS (Point of Sale) คือ ระบบบริหารจัดการการขายหน้าร้านและคลังสินค้า
4. จุดเปอร์เซ็นต์ (Percentage Point) คือ หน่วยที่ใช้แสดงความแตกต่างของอัตราส่วนร้อยละ

ที่มา: สังเคราะห์โดยผู้จัดทำวิเคราะห์แรงงาน โดยประยุกต์จากกรอบข้อมูลความถี่สูงของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (สศช.), ฐานข้อมูลเปิด (Open Data) ของกรุงเทพมหานคร และแนวทางปฏิบัติระดับสากล

7. บทสรุป

วิกฤตความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลให้ราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติพุ่งขึ้นอย่างฉับพลัน ดังที่ปรากฏผ่านข้อมูลราคาน้ำมันดีเซลที่ขยับตัวขึ้นกว่าร้อยละ 69 ในช่วงเวลาสั้น ๆ นั้น ไม่ควรถูกตีความเพียงแค่ว่าความผันผวนทางเศรษฐกิจมหภาคหรือภาวะเงินเฟ้อชั่วคราว แต่บทวิเคราะห์ฉบับเดือนเมษายน 2569 นี้ ยืนยันว่านี่คือ วิกฤตเชิงโครงสร้างของตลาดแรงงานไทย ที่ถูกซ้ำเติมด้วยปรากฏการณ์แส้ในในตลาดแรงงาน (The Labour Bullwhip Effect)

ภายใต้โครงสร้างการจ้างงานแบบแยกส่วน (The Fissured Workplace) บริษัทขนาดใหญ่ที่เป็นผู้นำในห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) ได้ใช้สถานะผู้คุมอำนาจในการระบายนโยบายความเสี่ยง โดยผลักภาระต้นทุนพลังงานและการชะงักงันของอุปสงค์สู่ฐานรากของห่วงโซ่อุปทานอย่างรุนแรงวิคูณ แรงสั่นสะเทือนจากการยกเลิกเที่ยวบินหรือการชะลอคำสั่งซื้อที่ห่วงโซ่อุปทานส่วนบนจึงถูกขยายแรงจนกลายเป็นการหันหัวชั่วโมงงานและการตัดสัญญาจ้างรายขึ้นของซัพพลายเออร์ชั้นรองและแรงงานนอกระบบที่ปลายน้ำ ซึ่งเปรียบเสมือนกันชนด้านสุดท้ายที่กำลังเผชิญกับภาวะกำไรถูกบีบอัด (Margin Compression) และภาวะแรงบีบสองทาง (Double Squeeze) จนเข้าสู่ภาวะเงินทุนหมุนเวียนร่อยหรอ

ในขณะที่พื้นที่ทางการเมืองของประเทศ (Policy Space) ตีบตันลงจากภาระหนี้สะสมด้านพลังงานที่พุ่งสูงกว่า 1.3 แสนล้านบาท ภาครัฐจึงไม่สามารถใช้นโยบายการอุดหนุนแบบถ้วนหน้า (Broad-based Interventions) ได้อีกต่อไป ความท้าทายเร่งด่วนในขณะนี้คือการเปลี่ยนผ่านกระบวนทัศน์จากการวัดผลด้วยข้อมูลที่ล่าช้า (Lagging Indicators) เช่น อัตราการว่างงาน ไปสู่การใช้ข้อมูลความถี่สูง (High-frequency Data) เพื่อสร้าง

ระบบเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) และการแทรกแซงเชิงนโยบายแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมาย (Targeted Interventions)

จากวิกฤตเชิงโครงสร้างและกลไกการถ่ายโอนความเสี่ยงที่กำลังมาทั้งหมด กระทรวงแรงงานในฐานะหน่วยงานหลักในการกำหนดทิศทางนโยบายและกำกับดูแลเสถียรภาพของตลาดแรงงาน ไม่สามารถรอตั้งรับด้วยข้อมูลที่ล่าช้า (Lagging Indicators) ได้อีกต่อไป แต่จำเป็นต้องเร่งเปลี่ยนผ่านสู่นโยบายตลาดแรงงานเชิงรุก (Active Labour Market Policies: ALMPs) โดยมีข้อเสนอแนะเร่งด่วน 3 ประการ ดังนี้

1. ยกระดับการใช้ข้อมูลความถี่สูง (High-frequency Data) ด้วยการพัฒนาแดชบอร์ดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Labour Dashboard)

กระทรวงแรงงานควรเร่งทำบันทึกข้อตกลง (MOU) แลกเปลี่ยนข้อมูลภาพรวมกับแพลตฟอร์มดิจิทัลและผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายใหญ่ที่เป็นผู้นำห่วงโซ่อุปทาน (Lead Firms) เพื่อนำข้อมูลความถี่สูง เช่น ชั่วโมงรอรับงานของไรเดอร์ จำนวนประกาศรับงานรายวัน หรือการตัดกะทำงาน มาใช้เป็นระบบสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) การมีข้อมูลระดับจุลภาคนี้อาจช่วยให้กระทรวงแรงงาน เข้าแทรกแซงและช่วยเหลือแรงงานที่เผชิญภาวะรายได้ถูกบีบอัดได้อย่างทันท่วงที ก่อนที่จะกลายเป็นผู้ว่างงานถาวร

2. เปลี่ยนจากมาตรการเชิงตั้งรับเป็นการอุดหนุนแบบร่วมจ่ายเพื่อรักษาชั่วโมงทำงาน (Short-term Work Protection)

กระทรวงแรงงานควรปรับเปลี่ยนบทบาทจากการตั้งรับเพื่อรอจ่ายเงินชดเชยเมื่อเกิดการเลิกจ้างไปสู่การดำเนินมาตรการรักษาระดับการจ้างงาน (Employment Retention) เชิงรุก ด้วยการอุดหนุนแบบร่วมจ่าย (Wage Co-payment) ชั่วคราว โดยชดเชยรายได้ตามจำนวนกะหรืองานที่ถูกตัดลดลง (Under-employment) โดยมีเงื่อนไขผูกมัดว่าสถานประกอบการที่รับความช่วยเหลือ จะต้องรักษาการจ้างงานประจำไว้ และห้ามเปลี่ยนรูปแบบไปเป็นการจ้างเหมาช่วง (Outsource) เต็มรูปแบบในช่วงวิกฤต

3. กำหนดเกณฑ์รายได้ขั้นต่ำและขยายสิทธิประโยชน์เพื่อคุ้มครองแรงงานผู้ให้บริการผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล

สำหรับกลุ่ม Gig Workers เช่น ไรเดอร์ ที่ต้องแบกรับต้นทุนพลังงานด้วยตนเอง กระทรวงแรงงานควรผลักดันเกณฑ์ฐานรายได้สุทธิขั้นต่ำ (Minimum Net Earning Floor) ที่คำนวณหลังหักต้นทุนพลังงานและค่าเสื่อมราคายานพาหนะแล้ว พร้อมทั้งภาครัฐควรช่วยสมทบประกันอุบัติเหตุโดยไม่ผูกกับยอดขั้นต่ำของการรับงาน นอกจากนี้ ควรเร่งยกระดับสิทธิประโยชน์ประกันสังคมมาตรา 40 สำหรับแรงงานนอกระบบ เช่น การเพิ่มเงินทดแทนกรณีทุพพลภาพ (จาก 1,000 เป็น 3,000 บาท) และปรับเพิ่มค่าทดแทนการขาดรายได้ รวมถึงการผลักดัน ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและคุ้มครองแรงงานอิสระ ให้มีระบบสวัสดิการที่ติดตัวแรงงาน (Portable Benefits) และรองรับสิทธิในการรวมกลุ่มเจรจาต่อรองอย่างเป็นรูปธรรม

บทวิเคราะห์ฉบับนี้ขอเน้นย้ำว่า หากภาครัฐไม่เร่งบูรณาการข้อมูลเพื่ออุดช่องโหว่ในห่วงโซ่อุปทานและคุ้มครองรายได้ขั้นต่ำของแรงงานกลุ่มเปราะบางเหล่านี้ ความเปราะบางทางการเงินที่แฝงตัวอยู่ในปัจจุบัน จะแปรสภาพกลายเป็นการว่างงานเชิงโครงสร้างขนาดใหญ่ ซึ่งจะสร้างความเสียหายต่อรากฐานทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยอย่างยากที่จะเยียวยาในระยะยาว
