



# เดลินิวส์

กรอบบ่าย

Daily News (Mid-Day)  
Circulation: 350,000  
Ad Rate: 1,800

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: เสาร์ 28 มีนาคม 2569

ปีที่: - ฉบับที่: 27925

หน้า: 1 (ล่างซ้าย), 3

Col.Inch: 70.58 Ad Value: 127,044

PRValue (x3): 381,132

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: สก๊อปหน้า 1: 'วิกฤติ 2569' ตื่นมากก็จุก 'ลดแรงกระแทก' มีคู่มือ... มีวิธี...



**สก๊อปหน้า 1 เดลินิวส์**  
ต่อจากหน้า 1

**ห** ลังจาก “คนไทยถูกลั่นกรับ” กันมาหลายรอบทำให้ตอนนี้หลายคนเริ่มไม่กล้าเข้านอนแล้ว เพราะไม่รู้วันรุ่งขึ้นในตอนเช้าจะต้องตื่นขึ้นมาพบกับราคาน้ำมันสุดช็อกกันอีกกี่รอบ!! จนหลายคนเริ่มบ่น ๆ การทำงานของรัฐบาลมากขึ้นเรื่อย ๆ ขณะที่รัฐบาลเองก็พยายามสื่อสารให้สังคมมองวิกฤตินี้เป็นเรื่องปกติ!... ทั้งนี้ กับวิธีการแก้ปัญหาของรัฐบาล ท่ามกลางวิกฤติหลายเรื่องที่ย้อนทับกัน ระหว่างนี้ “คนไทยอาจต้องช่วยเหลือตัวเอง” โดยลำพังไปก่อน เพื่อให้อยู่รอดจากวิกฤติให้ได้มากที่สุด ซึ่งแต่ละคนก็คงจะพยายาม “ค้นหาวิธีรับมือ” ผ่านวิธีการต่าง ๆ ด้วยรูปแบบที่แตกต่างกันไป...

เพื่อ “รับมือแรงกระแทก” วิกฤติที่เกิดขึ้นนี้ หรือเพื่อ “ลดผลกระทบ” จากแรงกระแทกที่เปรียบเสมือนคลื่นลูกใหญ่กระทบหน้าชีวิต สำหรับแนวทาง “รับมือแรงกระแทก” และเพื่อ “ลดผลกระทบชีวิต” จากสารพัดวิกฤติซึ่งมีทั้งวิกฤติที่เป็นอยู่ รวมไปถึงวิกฤติลูกใหม่ที่จะตามมาอีกนั้น เรื่องนี้ก็มีคำแนะนำที่ทาง ศ.วิทวัส รุ่งเรืองผล อาจารย์ภาควิชาการตลาด คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) ได้ให้แนวทางไว้ โดยได้กล่าวว่า... วิกฤติสงครามซ้ำเติมภาวะเศรษฐกิจไทยที่ย่ำแย่อยู่ก่อนหน้านี้ยิ่งดึงลงเหวมากขึ้น ซึ่งถึงแม้บางคนจะพยายามมองวิกฤติที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องปกติที่คนอื่น หรือประเทศอื่น ๆ ก็เจอเหมือนกัน แต่จะต้องไม่ลืม “จุดอ่อนไหวของไทย” ที่อาจจะส่งผลทำให้วิกฤติเดียวกัน... แต่กลับทำให้ “ไทย

เจ็บกว่า” เนื่องจากต้องยอมรับว่า... ประเทศไทยมีศักยภาพ “แรงต้านทานต่อวิกฤติในระดับที่ต่ำ”

เมื่อเทียบกับศักยภาพในอีกหลายประเทศ จากจุดอ่อนดังกล่าวที่ทำให้หน้าหงายใจเช่นนี้ กรณีนี้จึงน่าห่วงว่า... ไทยมีโอกาสเจ็บหนักกว่าเพื่อน! รวมถึง... มีโอกาสเจอวิกฤติหลายเรื่อง อีกด้วย... ทำให้คนไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมตัวแต่เนิ่น ๆ “เพื่อรับแรงกระแทก” ส่วนจะมีวิธีรับแรงกระแทกอย่างไร? ... หรือมีแนวทางใดช่วยให้ลดแรงกระแทกที่เกิดขึ้นและเข้ามาให้ลดลงได้นั้น กรณีนี้นัก



วิชาการเศรษฐศาสตร์ ได้แนะนำไว้เป็นแนวทาง “คู่มือรับมือวิกฤติ” ทั้งกับวิกฤติตอนนี้ และวิกฤติอื่น ๆ ที่จะตามมาในอนาคต ดังนี้...

ให้จัดทำตารางชีวิตใหม่ เพื่อทบทวนว่าตัวเองมีเงินเก็บไว้ใช้ชีวิตอยู่ได้เป็นเวลานานเพียงใด ในกรณีที่ถูกลดเงินเดือน หรือมีรายได้ลดลงไป 50% จากปกติ หรือมีเงินเก็บพอที่จะใช้ชีวิตได้นานแค่ไหน กรณีที่ถูกลดหรือตกงานใน 3-6 เดือนข้างหน้า, ให้วางแผนการใช้เงินใหม่ โดยคิดถึงสถานการณ์ที่แย่ที่สุด และให้เน้นใช้ชีวิตยึดหลักประหยัดที่สุด, ลอง ประเมินทรัพย์สินที่มี ว่าว่ามีทรัพย์สินอะไรที่ไม่ได้



# เดลินิวส์

กรอบบ่าย

Daily News (Mid-Day)  
Circulation: 350,000  
Ad Rate: 1,800

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: เสาร์ 28 มีนาคม 2569

ปีที่: - ฉบับที่: 27925

หน้า: 1 (ล่างซ้าย), 3

Col.Inch: 70.58 Ad Value: 127,044

PRValue (x3): 381,132

ศิลปิน: สีสี่

หัวข้อข่าว: สก๊อปหน้า1: 'วิกฤติ 2569'ตื่นมาก็จุก 'ลดแรงกระแทก' มีคู่...

ใช้ประโยชน์เต็มที่ หรือสามารถนำไปใช้เปลี่ยนเป็นเงินสดได้หรือไม่ และสุดท้ายคือ **หาช่องทางขายไว้ล่วงหน้า** ซึ่งถ้าพบช่องทางที่ถ่ายทอดทรัพย์สินได้ ควรทำทันที เพราะถ้าทอดเวลาไปอีก 3-6 เดือน เมื่อถูกลดเงินเดือน หรือตกงานโดยไม่เตรียมตัว จะยิ่งทำให้ชีวิตลำบาก เนื่องจากการหารายได้เพิ่มช่วงวิกฤตินั้นทำได้ยากมาก

**“กรณีที่มีสินทรัพย์ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เช่น ทองคำ กระเป๋าแบรนด์เนม นาฬิกา ที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ ให้ลองมองหาช่องทางในการนำไปขาย หรือจำหน่ายไว้ก่อนเพื่อรักษาสภาพคล่อง**



ศ.วิวิทส์ รุ่งเรืองพา

**ให้ตัวเอง หรือแม้แต่บ้านที่อยู่อาศัย ถ้ามองว่ามีขนาดใหญ่เกินจำเป็น หรือเป็นภาระในการผ่อนระยะยาว ให้วางแผนขายตั้งแต่เนิ่น ๆ”**

ส่วน **“กลุ่มคนต่างจังหวัด”** ที่มีบ้านหรือที่พักในภูมิลำเนาบ้านเกิดอยู่แล้ว กรณีนี้ ศ.วิวิทส์ มีคำแนะนำเช่นกัน โดยแนะนำเอาไว้ว่า... ให้เริ่มวางแผนชีวิตทุกมิติไว้ล่วงหน้า เช่น กรณีที่บริษัทให้ Work Form Home ก็อาจเป็นทางเลือกที่ดีในการกลับไปอยู่ต่างจังหวัดก่อน เพราะค่าครองชีพถูกกว่าในกรุงเทพฯ ซึ่งถ้าสถานการณ์ดีขึ้นค่อยกลับมา ซึ่งวิธีนี้เป็น “โมเดลเดียวกับช่วงโควิด-19” ซึ่งสะท้อนผลลัพธ์

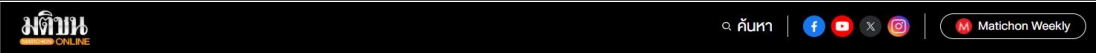
ว่า... **“ได้ผล”** ในการลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับชีวิตของหลาย ๆ คน

นอกจากนั้น นักวิชาการคนเดิมยังพูดถึง **“คนที่รับแรงกระแทกเป็นกลุ่มแรก ๆ”** ว่า... สามารถแบ่งได้เป็น 4 กลุ่มสำคัญ คือ **กลุ่มเกษตรกร** ที่จะได้รับผลกระทบตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ อาทิ ราคาปุ๋ย บรรจุก๊าซเพื่อส่งออก ค่าประกันภัย ซึ่งเมื่อต้นทุนสูงขึ้น ก็จะทำให้ความสามารถในการส่งออกลดลง เพราะทำราคาสู้คู่แข่งไม่ได้, **กลุ่มอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง** โดยเฉพาะอาชีพขนส่งที่เป็นอิสระ ซึ่งอาจต้องผ่อนรถมาใช้ทำงาน และผ่อนต่อไม่ได้ จนรถถูกยึดและติดเครดิตบูโร ทำให้เมื่อสถานการณ์ดีขึ้นแล้ว ก็จะไม่สามารถทำอาชีพต่อได้อยู่ดี

**กลุ่มอาชีพเกี่ยวข้องกับภาคท่องเที่ยว-อุตสาหกรรมการบิน** ซึ่งจะได้รับผลกระทบคล้าย ๆ กันในช่วงโควิด-19 เนื่องจากเมื่อน้ำมันแพงขึ้น ค่าโดยสารก็ย่อมแพงขึ้นตามไป รวมถึงมีคนจำนวนไม่น้อยที่ลดการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อประหยัด และกลุ่มสุดท้าย **กลุ่มเปราะบาง** โดยเฉพาะผู้มีรายได้น้อย เพราะในสถานการณ์ปกติก็มีรายได้น้อย ดึงตัวอยู่แล้ว เมื่อข่าวของแพงและค่าไฟสูงขึ้น จึงทำให้ผู้มีรายได้น้อย จึงยังมีกำลังซื้อจำกัด และมีโอกาสก่อหนี้ครัวเรือนเพิ่มมากขึ้น โดยทาง ศ.วิวิทส์ ย้ำว่า... หากเป็นแบบนี้ต่อไปจะกลายเป็นแรงกดดันไปที่รัฐบาล ซึ่งถ้าแก้ปัญหาไม่ดี ประชาชนอาจออกมาประท้วง ซึ่งหากเกิดการประท้วงรุนแรงก็จะยิ่งกระทบเศรษฐกิจไทยซ้ำ!!! ...ศ.วิวิทส์ ระบุ **“มากที่ศันนำหวั่น”** จากวิกฤติที่เกิดขึ้นเวลานี้...

**ที่นอกจากคนไทยต้องหาวิธีรับแรงกระแทก รัฐบาลก็เลี้ยงที่จะเจอแรงกระแทกประชาชน ยิ่งถ้าหากคนรู้สึกว่าจะทำได้ไม่เวิร์กอย่างที่คุย.**





ข่าวในพระราชสำนัก การเมือง เศรษฐกิจ ในประเทศ ภูมิภาค ต่างประเทศ กีฬา ประชาชน

เมนูเพิ่มเติม

แท็ก



หน้าแรก เศรษฐกิจ ม.ธรรมศาสตร์...

ข่าวที่เกี่ยวข้อง

# ม.ธรรมศาสตร์ เปิดผลวิจัย “อนาคต Ride-Hailing ไทย” ชี้ดัชนีดีพีประเทศทะลุ 5 หมื่นล้าน

26.03.26 | 21:42 น.



ม.ธรรมศาสตร์ เปิดผลวิจัย “อนาคต Ride-Hailing ไทย” ชี้ดัชนีดีพีประเทศทะลุ 5 หมื่นล้าน

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดงานเปิดตัวรายงานผลการศึกษา “อนาคตของอุตสาหกรรมบริการเรียกรถรับจ้างออนไลน์ (Ride-Hailing) และผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมไทย” ซึ่งธุรกิจเรียกรถผ่านแอปฯ เด็บโตก้าวกระโดด คาดผู้ใช้งานพุ่งกว่า 16 ล้านคนภายในปี 2573 พร้อมแนะนำภาครัฐปรับตัวรับนวัตกรรมด้านราคา เพื่อสร้างความยั่งยืนให้ทั้งผู้โดยสารและคนขับ การศึกษาพบว่า อุตสาหกรรม Ride-Hailing ของไทยมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 10% ต่อปี โดยได้แรงหนุนจากพฤติกรรมของกลุ่ม Gen Z และ Gen Y ที่นิยมใช้รถรับจ้างผ่านแอปฯ ร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะ แทนการซื้อรถยนต์ส่วนตัวที่มีต้นทุนราคาและการดูแลรักษา ธุรกิจนี้จึงกลายเป็นพื้นที่เชิงสำคัญที่สร้างผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ได้ถึง 30,000 – 50,000 ล้านบาทต่อปี หรือ 0.2 – 0.3% ของ GDP ประเทศ

ผศ.ดร.สุทธิกร กิ่งแก้ว ผู้บริหารโครงการวิจัย เผยผลสำรวจว่า ประชากรในเมืองกว่า 80% นิยมใช้ระบบเรียกรถผ่านแอปฯ และกว่า 70% ใช้เป็นประจำทุกวันอาทิตย์ ทั้งนี้เพราะความสะดวก อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้บริการยังกังวลเรื่องความปลอดภัย ปัญหาการขาดแคลนรถ และราคาที่พุ่งสูงในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ขณะที่ฝั่งผู้ขับขี่พบว่า มีรายได้สุทธิเฉลี่ย 850 บาทต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอาชีพเดิมและต่างพอใจในความอิสระของการทำงาน แต่ยังมีความกังวลเรื่องสัดส่วนการหักค่าคอมมิชชั่นที่เป็นสัดส่วนสำคัญของค่าโดยสาร และการเพิ่มขึ้นของค่าครองชีพที่ต้องเพิ่มชั่วโมงทำงาน ซึ่งอาจกระทบต่อคุณภาพบริการในระยะยาว ในด้านการกำกับดูแล ภาครัฐได้ให้การรับรองธุรกิจนี้ตั้งแต่ปี 2564 และล่าสุด คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA) เตรียมบังคับใช้ประกาศฉบับใหม่ในวันที่ 31 มีนาคม 2569 เพื่อยกระดับความปลอดภัย เช่น การตรวจสอบเรื่องใบขับขี่สาธารณะของผู้ขับขี่ การเชื่อมโยงข้อมูลกับแอปพลิเคชัน ThaiD เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมให้เติบโตอย่างยั่งยืน รายงานได้เสนอแนะเชิงนโยบายต่อภาครัฐ ดังนี้

1. เปิดกว้างรับนวัตกรรมด้านราคา สนับสนุนโมเดลราคาที่ยืดหยุ่น เช่น ระบบ P2P Pricing ที่ให้ผู้โดยสารและคนขับต่อรองราคากันได้โดยตรง และขยายกรอบราคาในระบบ Dynamic Pricing ทั้งหมดนี้เพื่อสร้างกลไกตลาดที่สมบูรณ์ สามารถตอบโจทย์ความหลากหลายของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ
2. การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ กำหนดมาตรการที่ปฏิบัติได้จริง และไม่สร้างภาระต้นทุนแก่ผู้ขับที่รถบริการและแพลตฟอร์มมากเกินไป เพราะต้นทุนที่สูงขึ้นจะส่งผลไปที่ราคาสำหรับผู้บริโภค
3. บูรณาการความร่วมมือภาครัฐ ให้นักวิจัยที่เกี่ยวข้องทำงานเป็นทิศทางเดียวกัน ผ่านคณะกรรมการร่วมที่มีอำนาจ รวมทั้งร่วมกันกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมนี้ โครงการศึกษานี้มุ่งหวังให้ทุกภาคส่วนร่วมกันหาจุดสมดุล ระหว่างการนำเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวก การดูแลสวัสดิภาพคนขับ และการปกป้องผู้บริโภค เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยอย่างยั่งยืนต่อไป

