

## 66 วัน จับตาวิกฤตทะเลแดงขยายวง กระทบเศรษฐกิจการค้าไทย

ความตึงเครียดในทะเลแดงที่เริ่มต้นจากการโจมตีเรือสินค้าโดยกลุ่มฮูตี ดำเนินมาเป็นระยะเวลากว่า 66 วัน และยังคงยกระดับความรุนแรงต่อเนื่อง หลังมีการโจมตีตอบโต้โดยกองทัพสหรัฐฯ และพันธมิตร ทำให้หลายฝ่ายกังวลว่าพื้นที่ทะเลแดงอาจกลายเป็นสมรภูมิใหม่ของตะวันออกกลาง ควบคู่ไปกับสงครามอิสราเอล-ฮามาส ในฉนวนกาซา และอาจทำให้ความขัดแย้งขยายสู่ระดับภูมิภาค กระทบต่อเศรษฐกิจและการค้าไทยเป็นวงกว้าง

นายพูนพงษ์ นัยนาภากรณ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) เปิดเผยว่า นับตั้งแต่ที่กลุ่มฮูตีในเยเมนโจมตีและยึดเรือสินค้าที่มีความเกี่ยวข้องกับอิสราเอลซึ่งแล่นผ่านช่องแคบบัลเบลมันเดบ (Bab-el-Mandeb) ในทะเลแดง เมื่อ 19 พ.ย. 66 เพื่อแสดงการต่อต้านอิสราเอลที่ทำสงครามในฉนวนกาซา จนทำให้สหรัฐฯ และพันธมิตร ประกาศจัดตั้งกองกำลัง Operation Prosperity Guardian เพื่อปกป้องการเดินเรือบริเวณทะเลแดง แต่กลุ่มฮูตีก็ยังคงยืนยันกรณว่าจะโจมตีเป้าหมายต่อไปจนกว่าสงครามของอิสราเอลในฉนวนกาซาจะยุติลง ซึ่งเหตุการณ์ตึงเครียดที่เกิดขึ้นบริเวณทะเลแดงซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญของโลก ขณะนี้ได้ส่งผลกระทบต่อ การเดินเรือขนส่ง และหากเหตุการณ์ยังคงยืดเยื้อ ก็อาจกระทบกับห่วงโซ่อุปทานสินค้าต่าง ๆ รวมถึงน้ำมันดิบทั่วโลก

ทะเลแดงซึ่งเชื่อมต่อกับคลองสุเอซเป็นเส้นทางการค้าหลักระหว่างเอเชียกับยุโรป และยังคงครอบคลุมเส้นทางทางการค้าทางทะเลประมาณ 12% ของโลก โดยหลังเกิดเหตุโจมตีเรือขนส่งสินค้าทำให้บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกเร่งปรับการเดินเรือในเส้นทางทะเลแดง และเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นที่ใช้ระยะเวลาขนส่งยาวนานขึ้น ผลักดันให้คาร์กัวเรือปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง ไม่เพียงแต่เฉพาะคาร์กัวเรือที่ผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซ เท่านั้น ซึ่งผลกระทบจากสถานการณ์ข้างต้นทำให้สินค้าจากไทยที่จะไปยังตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกาเหนือ รวมถึงสหรัฐฯ ผังตะวันออกบางส่วน ต้องเผชิญกับต้นทุนที่สูงขึ้น โดยข้อมูลอัตราค่าระวางเรือ ณ สัปดาห์ที่ 2 ของปี 2567 จากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พบว่า ค่าระวางเรือในเดือน ม.ค. 67 เพิ่มขึ้นจากเดือน ธ.ค. 66 ทั้งในเส้นทางไทย-Jebel Ali (สหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์) เส้นทางไทย-ยุโรป (Main Port) เส้นทางไทย-สหรัฐฯ ผังตะวันตก และเส้นทางไทย-สหรัฐฯ ผังตะวันออก โดยเฉพาะเส้นทางไทย-ยุโรป ที่ค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นถึง 252% สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต และ 196% สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต มาอยู่ที่ 3,200 – 4,500 เหรียญสหรัฐฯ นอกจากนี้ ผู้ส่งออกสินค้ายังเผชิญกับค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มอื่น ๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมการหยุดชะงักของระบบขนส่ง ค่าบริการเพิ่มเติมในช่วงหนาแน่น และค่าธรรมเนียมฉุกฉิน เป็นต้น

หากพิจารณาในแง่ของผลกระทบต่อ การส่งออกสินค้าของไทยตามเส้นทางที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ดังนี้

- **การส่งออกไปยุโรป** การส่งออกไปยุโรปจากไทยใช้เส้นทางผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซเกือบทั้งหมด โดยการส่งออกไปสหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักร คิดเป็นสัดส่วนกว่า 8% ของการส่งออกทั้งหมดของไทย สินค้าส่งออกสำคัญที่อาจได้รับผลกระทบจากปัญหาการขนส่ง อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องนุ่งห่ม ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องปรับอากาศ ไก่แปรรูป และผลิตภัณฑ์ข้าวสาลี

- **การส่งออกไปตะวันออกกลาง** เส้นทางทะเลแดงและคลองสุเอซเป็นเส้นทางทางการส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศในตะวันออกกลาง ได้แก่ จอร์แดน และอิสราเอล คิดเป็นสัดส่วนรวมกันประมาณ 10% ของการค้าไทยกับตะวันออกกลาง โดยสินค้าส่งออกสำคัญ อาทิ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป ส่วนประเทศอื่นที่เหลือ 90% จะขนส่งผ่านทางท่าเรือของสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ เพื่อกระจายสินค้าต่อไปยังประเทศในตะวันออกกลางอื่น ๆ ดังนั้น ภาพรวมการส่งออกไปตะวันออกกลางน่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์นี้มากนัก

- **การส่งออกไปแอฟริกาตอนเหนือ** เส้นทางทะเลแดง-คลองสุเอซ เป็นช่องทางการส่งออกหลักไปอียิปต์ ซึ่งเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับ 1 ของไทยในภูมิภาคแอฟริกาตอนเหนือ (สัดส่วน 0.2% ของการส่งออกสินค้าทั้งหมดของไทย) โดยมีสินค้าส่งออกสำคัญ อาทิ เคมีภัณฑ์ อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป ชิ้นส่วนยานยนต์ และผลิตภัณฑ์เหล็ก

• **การส่งออกปัสทรรูฐ** การหยุดชะงักของการขนส่งสินค้าผ่านทะเลแดงยังส่งผลกระทบต่อการค้าของเอเชียและสหรัฐ เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาเรือขนส่งบางลำได้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออ้อมมาจากคลองปานามาไปยังคลองสุเอซเพื่อหลีกเลี่ยงระดับน้ำที่ต่ำของคลองปานามาซึ่งเป็นข้อจำกัดในการเดินเรือ และเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยในทะเลแดงอาจต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออีกครั้งไปเป็นการเดินเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮป

ผอ.สนค. กล่าวเพิ่มเติมว่า ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่เริ่มมาจากสงครามอิสราเอล-ฮามาส ในฉนวนกาซา จนมาถึงวิกฤตการณ์ในทะเลแดง เป็นสัญญาณบ่งชี้ว่าสงครามมีโอกาสขยายวงไปยังพื้นที่อื่น ๆ หรืออาจเกิดเหตุการณ์ที่มีประเทศอื่น ๆ เข้าร่วมสงครามโดยตรง แม้ว่าสถานการณ์ปัจจุบันพื้นที่สงครามหลักยังไม่ขยายวงออกนอกพื้นที่ฉนวนกาซา แต่ก็มีภาวะปะทะกันเป็นระยะ ๆ ระหว่างอิสราเอลกับกลุ่มติดอาวุธต่าง ๆ บริเวณพรมแดนอิสราเอล-เลบานอนและซีเรีย ทำให้หลายฝ่ายกังวลว่าอาจลุกลามสู่ระดับภูมิภาค จนเกิดการปิดช่องแคบฮอร์มุซซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ที่มีการขนส่งน้ำมันวันละ 21 ล้านบาร์เรล หรือคิดเป็น 21% ของปริมาณการขนส่งน้ำมันทั่วโลกในแต่ละวัน<sup>1</sup> อีกทั้งยังเป็นช่องทางเดินเรือส่งออกสินค้าสำคัญของประเทศที่ส่งออกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเกือบทั้งหมดในตะวันออกกลาง ทั้งนี้ ธนาคารโลก (World Bank)<sup>2</sup> เคยประเมินไว้ว่า หากสงครามอิสราเอลกับฮามาสลุกลามนำไปสู่ความขัดแย้งขนาดใหญ่ของชาติในตะวันออกกลาง เทียบเท่ากับเมื่อครั้งที่เกิดเหตุการณ์คว่ำบาตรน้ำมันของชาติอาหรับในโลกตะวันตก เมื่อปี ค.ศ. 1973 หรือสงครามยมคิปปูร์ (Yom Kippur) จะทำให้อุปทานน้ำมันทั่วโลกลดลง 6-8 ล้านบาร์เรลต่อวัน ส่งผลให้ราคาน้ำมันโลกอยู่ในช่วง 140-157 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สูงเป็นประวัติการณ์

สำหรับผลกระทบต่อไทย การปิดช่องแคบฮอร์มุซส่งผลกระทบต่อไทยที่พึ่งพาการนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง โดยในปี 2566 ไทยนำเข้าพลังงาน (น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และน้ำมันสำเร็จรูป) จากกลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง สัดส่วนประมาณ 50% ของการนำเข้าสินค้ากลุ่มดังกล่าวทั้งหมดของไทย โดยนำเข้าจากสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ซาอุดีอาระเบีย และกาตาร์ เป็นหลัก ดังนั้น หากช่องแคบฮอร์มุซถูกปิด อุปทานน้ำมันดิบกว่าครึ่งหนึ่งของประเทศจะประสบปัญหาการขนส่ง เกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันดิบ ราคาน้ำมันพุ่งสูง กระทบการผลิตภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่ง อันจะนำไปสู่ภาวะเงินเฟ้อและปัญหาค่าครองชีพ ขณะที่ด้านการส่งออก ช่องแคบฮอร์มุซก็เป็นช่องทางสำคัญในการกระจายสินค้าไทยเข้าสู่ประเทศต่าง ๆ ในตะวันออกกลางเช่นกัน โดยส่วนใหญ่สินค้าไทยจะขนส่งผ่านทางช่องแคบฮอร์มุซเพื่อเข้าสู่ท่าเรือในเมือง Jebel Ali ของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

ผอ. สนค. กล่าวทิ้งท้ายว่า สถานการณ์ในพื้นที่ตะวันออกกลางมีแนวโน้มจะยืดเยื้อกว่าที่หลายฝ่ายคาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้ การสู้รบมีโอกาสขยายวงออกนอกพื้นที่ฉนวนกาซา ท่ามกลางความไม่แน่นอนที่เพิ่มสูงขึ้น หลังกลุ่มติดอาวุธในภูมิภาคเข้ามามีบทบาทมากขึ้น แม้ที่ผ่านมาจะมีการเจรจาพักรบชั่วคราวและแลกเปลี่ยนตัวประกันระหว่างอิสราเอลกับกลุ่มฮามาส แต่ตราบดีที่อิสราเอลยังไม่ยุติปฏิบัติการในฉนวนกาซา สงครามพร้อมที่จะปะทุขึ้นในพื้นที่อื่น ๆ ดังเช่นวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นในทะเลแดงซึ่งกระทบการขนส่งสินค้าทั่วโลก ดังนั้น ทุกฝ่ายจึงต้องติดตามสถานการณ์ดังกล่าวอย่างใกล้ชิดและพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะหากสงครามลุกลามจะผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย ทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นวงกว้าง โดย สนค. รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ในกระทรวงพาณิชย์จะร่วมมือกับภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางการดูแลแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอนเช่นนี้

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า  
กระทรวงพาณิชย์  
26 มกราคม 2567

<sup>1</sup> <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002>

<sup>2</sup> <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/10/26/commodity-markets-outlook-october-2023-press-release>