

# “วิกฤตการณ์ตะวันออกกลาง” ความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์สู่การรับมือต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรมไทย

## 1. บทนำ

การส่งออกเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยภาคอุตสาหกรรม การผลิตเพื่อการส่งออกมีบทบาทต่อการสร้างรายได้ การจ้างงาน และการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางเรือ จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออกของไทย

ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญประการหนึ่ง คือ ค่าระวางเรือ (Freight Rate) ซึ่งเป็นค่าบริการขนส่งสินค้าทางเรือจากต้นทางไปยังปลายทาง โดยมีลักษณะผันผวนตามกลไกอุปสงค์และอุปทานของตลาดโลกและเป็นต้นทุนที่ผู้ประกอบการไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ การเปลี่ยนแปลงของค่าระวางเรือจึงส่งผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิต ราคาสินค้าส่งออก และความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทยอย่างมีนัยสำคัญ

ในช่วงปลายปี 2566 ต่อเนื่องถึงปี 2567 ค่าระวางเรือในตลาดโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นและมีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนแรงกดดันจากปัจจัยภายนอกหลายประการ โดยเฉพาะสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเส้นทางเดินเรือสำคัญอย่างทะเลแดง ทำให้สายการบินเรือต้องปรับเปลี่ยนเส้นทาง เพิ่มระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง บทความนี้จึงใช้กรณีความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางเป็นกรอบในการวิเคราะห์บทบาทของปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมไทย

## 2. สถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง

ตะวันออกกลาง (Middle East) เป็นภูมิภาคที่ตั้งอยู่ระหว่างทวีปเอเชีย แอฟริกา และยุโรป มีความสำคัญทั้งด้านพลังงาน การค้า และเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ ในรายงานฉบับนี้การกล่าวถึงตะวันออกกลางมุ่งเน้นพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ คือ พื้นที่บริเวณทะเลแดงช่องแคบบาบเอลมันเดบ และพื้นที่โดยรอบ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทั้งนี้ การวิเคราะห์ในหัวข้อนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เห็นพัฒนาการของสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางในช่วงปี 2566-2567

### 2.1 ภูมิศาสตร์ของทะเลแดง

ทะเลแดงเป็นทะเลแคบยาวที่ตั้งอยู่ระหว่างทวีปแอฟริกาและคาบสมุทรอาหรับ เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดียผ่านช่องแคบบาบเอลมันเดบทางตอนใต้ และเชื่อมต่อกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนผ่านคลองสุเอซทางตอนเหนือ ด้วยตำแหน่งที่ตั้งดังกล่าว ทะเลแดงจึงเป็นหนึ่งในเส้นทางเดินเรือหลักของโลก สำหรับการค้าระหว่างเอเชีย ยุโรป และตะวันออกกลาง



การหลีกเลี่ยงเส้นทางทะเลแดงส่งผลให้การเดินเรือจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) ซึ่งทำให้ระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยยกตัวอย่างเส้นทางเดินเรือระหว่างเอเชียและยุโรป เส้นทางปกติที่ผ่านคลองสุเอซมีระยะทางประมาณ 10,000 ไมล์ทะเล ขณะที่การเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮปทำให้ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 13,500-14,000 ไมล์ทะเล หรือเพิ่มขึ้นราว 3,500-4,000 ไมล์ทะเล คิดเป็นประมาณร้อยละ 35 ของระยะทางเดิม (หมายเหตุ: 1 ไมล์ทะเล  $\approx$  1.852 กิโลเมตร)

การเพิ่มขึ้นของระยะทางดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาเดินเรือ โดยหากเส้นทางผ่านคลองสุเอซใช้เวลาขนส่งประมาณ 25-31 วัน ขณะที่การหลีกเลี่ยงเส้นทางทะเลแดงและเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮปทำให้เวลาเดินเรือเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 34-41 วัน หรือเพิ่มขึ้นราว 10-14 วัน เมื่อเทียบกับเส้นทางมาตรฐาน ซึ่งความล่าช้านี้ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือให้ปรับตัวสูงขึ้น

## 2.2 ลำดับเหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางช่วงปี 2566-2567

ช่วงต้นปี 2566 สถานการณ์ในตะวันออกกลางโดยรวมยังอยู่ในภาวะที่สามารถควบคุมได้ แม้จะมีความตึงเครียดทางการเมืองและความขัดแย้งในบางพื้นที่เป็นระยะ แต่ยังไม่ปรากฏเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศอย่างมีนัยสำคัญ การเดินเรือผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซยังดำเนินได้ตามปกติ

ช่วงครึ่งหลังของปี 2566 สถานการณ์ในภูมิภาคเริ่มมีความตึงเครียดเพิ่มขึ้นจากเหตุการณ์ความขัดแย้งที่ทวีความรุนแรงในบางพื้นที่ของตะวันออกกลาง ส่งผลให้ความเสี่ยงด้านความมั่นคงในเส้นทางเดินเรือเริ่มได้รับความสนใจมากขึ้น อย่างไรก็ตามในช่วงเวลาดังกล่าว การเดินเรือผ่านทะเลแดงโดยรวมยังไม่ได้ถูกจำกัดอย่างเป็นทางการ และยังไม่มีการปิดเส้นทางเดินเรือเป็นวงกว้าง

เข้าสู่ต้นปี 2567 สถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางมีแนวโน้มรุนแรงและต่อเนื่องมากขึ้น โดยเฉพาะเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเรือพาณิชย์ในบริเวณทะเลแดงและพื้นที่ใกล้เคียง ส่งผลให้สายการบินเดินเรือและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเริ่มประเมินความเสี่ยงในการใช้เส้นทางดังกล่าวอย่างเข้มข้นมากขึ้น

ในช่วงกลางถึงปลายปี 2567 ความไม่แน่นอนด้านความมั่นคงในทะเลแดงยังคงดำเนินอยู่เป็นระยะ แม้ในบางช่วงสถานการณ์จะผ่อนคลายลง แต่ความเสี่ยงโดยรวมยังไม่คลี่คลายอย่างสมบูรณ์ ส่งผลให้เส้นทางเดินเรือบริเวณทะเลแดงถูกจัดอยู่ในพื้นที่ที่ต้องเฝ้าระวังด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดปี

## 2.3 ช่องแคบฮอร์มุซ : เส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญของโลก

นอกจากช่องแคบบาบเอลมันเดบซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของเส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดงแล้ว ภูมิภาคตะวันออกกลางยังมีช่องแคบสำคัญอื่นที่มีบทบาทต่อการค้าทางทะเลของโลก คือ ช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติจากประเทศผู้ผลิตในอ่าวเปอร์เซียสู่ตลาดโลก ช่องแคบฮอร์มุซดังกล่าวเชื่อมระหว่างอ่าวเปอร์เซียกับอ่าวโอมาน และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมตะวันออกกลางกับภูมิภาคเอเชียและยุโรป ทั้งนี้ มีการประเมินว่าประมาณ ร้อยละ 20 ของการค้าปิโตรเลียมทางทะเลของโลกต้องผ่านช่องแคบดังกล่าว ทำให้ช่องแคบฮอร์มุซมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเสถียรภาพของตลาดพลังงานและระบบโลจิสติกส์โลก ดังนั้นความเคลื่อนไหวหรือความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในบริเวณดังกล่าวจึงได้รับการจับตามองจากภาคการขนส่งและตลาดพลังงานโลกอย่างใกล้ชิด

ในช่วงปี 2566-2567 ภูมิภาคอ่าวเปอร์เซียยังคงเผชิญกับความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับอิหร่านและประเทศมหาอำนาจบางประเทศ ซึ่งนำไปสู่เหตุการณ์การยึดหรือพยายามยึดเรือพาณิชย์ในพื้นที่ใกล้เคียงเป็นระยะ แม้เหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซเป็นวงกว้าง แต่ได้เพิ่มความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของเส้นทางขนส่งพลังงานและสินค้าในภูมิภาคตะวันออกกลาง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาร่วมกับสถานการณ์ความไม่สงบในบริเวณทะเลแดงและช่องแคบบาบเอลมันเดบความตึงเครียดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของเส้นทางการค้าทางทะเลในภูมิภาคตะวันออกกลางซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือในตลาดโลกในระยะต่อไป

### 3. เส้นทางเดินเรือของไทย

การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยอาศัยเครือข่ายเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงกับตลาดสำคัญทั่วโลก โดยจากรายงานข้อมูลค่าระวางเรือประจำสัปดาห์ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ระบุว่า ไทยมีเส้นทางเดินเรือหลักจำนวน 20 เส้นทาง ครอบคลุมทั้งตลาดในภูมิภาคเอเชียและตลาดข้ามทวีป โดยเส้นทางเดินเรือจำนวน 20 เส้นทาง ได้แก่

ตารางเส้นทางเดินเรือหลัก 20 เส้นทาง

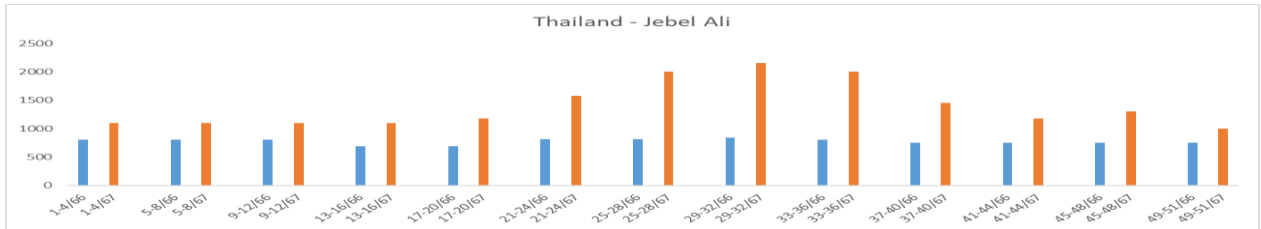
เส้นทางเดินเรือ	ประเทศปลายทาง	รายละเอียดเส้นทางเดินเรือ
1. Thailand - Shanghai	จีน	เดินเรือผ่านอ่าวไทยทะเลจีนใต้ มุ่งหน้าขึ้นเหนือตามแนวชายฝั่งจีนไปยังเซี่ยงไฮ้
2. Thailand - Qingdao	จีน	เดินเรือผ่านอ่าวไทยทะเลจีนใต้ ขึ้นเหนือผ่านช่องแคบไต้หวันและทะเลเหลืองไปยังชิงเต่า
3. Thailand - Hong Kong	ฮ่องกง-จีน	เดินเรือผ่านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ไปยังฮ่องกง
4. Thailand - Japan	ญี่ปุ่น	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรแปซิฟิกไปท่าเรือหลักของญี่ปุ่น
5. Thailand - Kaohsiung	ไต้หวัน	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ และช่องแคบไต้หวันไปยังเกาสง
6. Thailand - Klang	มาเลเซีย	เดินเรือในอ่าวไทย ลงใต้ผ่านช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ไปยังท่าเรือปลายทาง
7. Thailand - Jakarta	อินโดนีเซีย	เดินเรือในอ่าวไทยลงใต้ผ่านช่องแคบมะละกาหรือช่องแคบสิงคโปร์ และเข้าช่องแคบซุนดา (Sunda Strait) สู่กรุงจาการ์ตา
8. Thailand - Ho Chi Minh	เวียดนาม	เดินเรือผ่านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้เข้าสู่แม่น้ำโขงตอน
เส้นทางเดินเรือ	ประเทศปลายทาง	รายละเอียดเส้นทางเดินเรือ
9. Thailand - Singapore	สิงคโปร์	เดินเรือในอ่าวไทย ลงใต้ผ่านช่องแคบมะละกา/ช่องแคบสิงคโปร์ไปยังสิงคโปร์
10. Thailand - Manila	ฟิลิปปินส์	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ มุ่งหน้าไปยังกรุงมะนิลา
11. Thailand - Jebel Ali	สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ข้ามมหาสมุทรอินเดีย ผ่านช่องแคบบาบเอลมันเดบและทะเลแดง เข้าสู่ท่าเรือในอ่าวเปอร์เซีย
12. Thailand - South Korea (Busan)	เกาหลีใต้	เดินเรือผ่านอ่าวไทย ทะเลจีนใต้ ผ่านช่องแคบไต้หวันและช่องแคบคูชิโนะเอราบะ (Kuchi-no-Erabu Strait) หรือช่องแคบสีชิมะ (Tsushima Strait) ไปยังปูซาน
13. Thailand - South Korea (Incheon)	เกาหลีใต้	เดินเรือเส้นทางเดียวกับปูซาน แต่ไปต่อยังท่าเรืออินชอนในทะเลเหลือง
14. Thailand - Nhava Sheva	อินเดีย	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ข้ามมหาสมุทรอินเดีย ข้ามไปยังชายฝั่งตะวันตกของอินเดีย
15. Thailand - Melbourne	ออสเตรเลีย	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ลงใต้ผ่านมหาสมุทรอินเดียและช่องแคบบาสส์ (Bass Strait)
16. Thailand - Sydney	ออสเตรเลีย	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ลงใต้ผ่านมหาสมุทรอินเดีย อ้อมทางใต้ของออสเตรเลีย หรือผ่านช่องแคบตอร์เรส (Torres Strait) ไปซิดนีย์
17. Thailand - Durban / Cape Town	แอฟริกาใต้	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาข้ามมหาสมุทรอินเดียไปยังชายฝั่งแอฟริกาใต้
18. Thailand - Europe	ยุโรป	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกาข้ามมหาสมุทรอินเดีย ผ่านคลองสุเอซและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนสู่ยุโรป
19. Thailand - US West Coast	สหรัฐอเมริกา	เดินเรือผ่านมหาสมุทรแปซิฟิก โดยมักใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกา หรือบางครั้งผ่านทางเหนือของญี่ปุ่น
20. Thailand - US East Coast	สหรัฐอเมริกา	เดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา ข้ามมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแอตแลนติก โดยใช้คลองสุเอซ หรือผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกโดยใช้คลองปานามา

เพื่อให้เห็นภาพการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนดังกล่าวในบทความนี้จึงวิเคราะห์มุ่งเน้นเฉพาะเส้นทางที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ทะเลแดง ได้แก่ เส้นทาง Thailand-Jebel Ali เส้นทาง Thailand-Europe และเส้นทาง Thailand-US East Coast

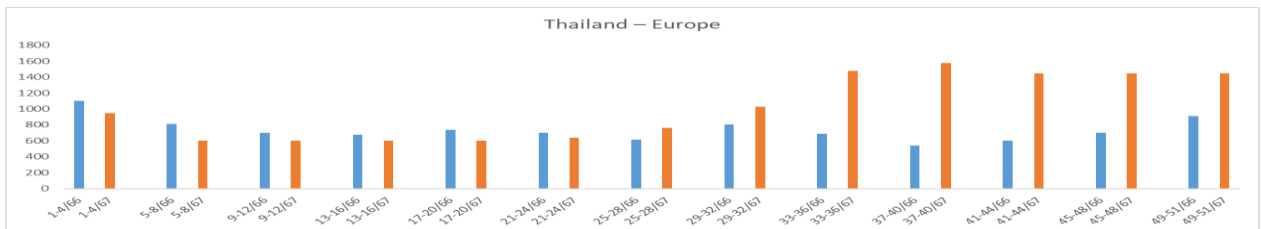
#### 4. แนวโน้มการค้าระวางเรือของไทยในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติทะเลแดง

เพื่อทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงของค่าระวางเรืออย่างเป็นรูปธรรม บทความนี้ได้นำข้อมูลค่าระวางเรือของตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต รายสัปดาห์ในช่วงปี 2566-2567 รวมทั้งสิ้น 102 สัปดาห์ ของเส้นทางเดินเรือที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกมาวิเคราะห์แนวโน้มและรูปแบบการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

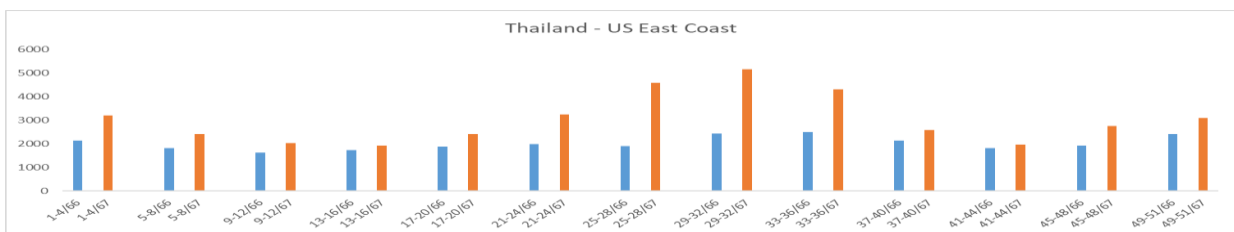
เส้นทาง Thailand-Jebel Ali



เส้นทาง Thailand-Europe



เส้นทาง Thailand-US East Coast



จากกราฟค่าเฉลี่ยค่าระวางเรือราย 4 สัปดาห์ ของทั้ง 3 เส้นทาง พบว่า ในปี 2567 ค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2566 อย่างชัดเจน โดยเส้นทาง Thailand-Jebel Ali เพิ่มขึ้นร้อยละ 81 เส้นทาง Thailand-US East Coast ร้อยละ 51 และเส้นทาง Thailand-Europe ร้อยละ 38 เมื่อเทียบกับปี 2566 สะท้อนผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางที่ส่งผลต่อเส้นทางเดินเรือหลักของโลก โดยการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือทั้งสามเส้นทางมีลักษณะเป็นการปรับระดับต้นทุนในภาพรวมมากกว่าความผันผวนระยะสั้น

#### 5. อุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ

สำหรับประเทศไทยซึ่งพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นหลัก การเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือจากปัจจัยภายนอกได้ส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตและต้นทุนของภาคอุตสาหกรรมไทย ในการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าว บทความนี้พิจารณาอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ โดยคัดเลือกสินค้าส่งออกของไทยที่มีมูลค่าการค้าในตลาดปลายทางสูงสุด 10 อันดับแรกในแต่ละเส้นทาง (อ้างอิงจากข้อมูลมูลค่านำเข้าของประเทศปลายทาง) จากนั้นนำสินค้านี้มาวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าต่อหน่วย และคัดเลือกเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยเพิ่มขึ้นมากที่สุด 5 อันดับ เพื่อสะท้อนผลกระทบที่เกิดขึ้นในแต่ละเส้นทางเดินเรือ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### 5.1 เส้นทาง Thailand-Jebel Ali

สินค้า	ผลกระทบ
1. คอมพิวเตอร์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของคอมพิวเตอร์จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 161 เหรียญสหรัฐฯ จาก 53 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 205
2. เครื่องประดับ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องประดับจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 128 เหรียญสหรัฐฯ จาก 113 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 13
3. เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 257 เหรียญสหรัฐฯ จาก 233 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10
4. ยานยนต์สำหรับคนของ เช่น รถบรรทุก	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของยานยนต์สำหรับคนของจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 20,800 เหรียญสหรัฐฯ จาก 19,778 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.17
5. เครื่องปรับอากาศ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องปรับอากาศจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 365 เหรียญสหรัฐฯ จาก 348 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.68

### 5.2 เส้นทาง Thailand-Europe

สินค้า	ผลกระทบ
1. คอมพิวเตอร์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของคอมพิวเตอร์จากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 264 เหรียญสหรัฐฯ จาก 164 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 61
2. เส้นใยนำแสง	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเส้นใยนำแสงจากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 7 เหรียญสหรัฐฯ จาก 6 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14
3. เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ จากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 451,351 เหรียญสหรัฐฯ จาก 414,173 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9
4. ยางรถยนต์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของยางรถยนต์จากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 49 เหรียญสหรัฐฯ จาก 47 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4
5. หม้อแปลงไฟฟ้า	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของหม้อแปลงไฟฟ้าจากไทยที่ส่งไปยุโรปเพิ่มขึ้นเป็น 54,000 เหรียญสหรัฐฯ จาก 52,341 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3

### 5.3 เส้นทาง Thailand-US East Coast

สินค้า	ผลกระทบ
1. เครื่องจักรไฟฟ้า	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องจักรไฟฟ้าจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 165 เหรียญสหรัฐฯ จาก 54 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 203
2. เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของเครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟนและเครื่องโทรศัพท์อื่น ๆ จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 396 เหรียญสหรัฐฯ จาก 208 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 90
3. แผงวงจรพิมพ์	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของแผงวงจรพิมพ์จากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 149 เหรียญสหรัฐฯ จาก 121 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20
4. หม้อแปลงไฟฟ้า	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของหม้อแปลงไฟฟ้าจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 29 เหรียญสหรัฐฯ จาก 25 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14

สินค้า	ผลกระทบ
5. กล้องถ่ายรูป	ในปี 2567 มูลค่าต่อหน่วยของกล้องถ่ายรูปจากไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเป็น 126 เหรียญสหรัฐฯ จาก 121 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4

จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าต่อหน่วยของสินค้าในแต่ละเส้นทาง พบว่า การเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือได้ส่งผลกระทบต่อไทยในลักษณะที่แตกต่างกันตามโครงสร้างสินค้า โดยเส้นทาง Thailand-Jebel Ali และ Thailand-Europe ซึ่งพึ่งพาเส้นทางทะเลแดงและคลองสุเอซโดยตรงแสดงให้เห็นการเพิ่มขึ้นของมูลค่าต่อหน่วยในสินค้าอย่างชัดเจน ขณะที่เส้นทาง Thailand-US East Coast แม้ในบางกรณีจะใช้เส้นทางผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกและคลองปานามาโดยไม่ได้ผ่านทะเลแดงโดยตรง แต่ยังคงได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือของสายการเดินเรือระหว่างประเทศและความตึงตัวของบริการเรือในตลาดโลก อย่างไรก็ตาม ลักษณะความยืดหยุ่นต่อราคาของสินค้าเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่กำหนดระดับผลกระทบต่อภาคการผลิต โดยสินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ (Inelastic Goods) ซึ่งเป็นสินค้าจำเป็นต่อการบริโภค เช่น ยา น้ำมันเชื้อเพลิง และข้าว ผู้ผลิตสามารถผลักภาระต้นทุนค่าระวางเรือไปยังผู้บริโภคได้ในระดับหนึ่ง ขณะที่สินค้าที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาสูง (Elastic Goods) หรือสินค้าฟุ่มเฟือย เช่น เครื่องประดับ รถยนต์ และเครื่องปรับอากาศ มีแนวโน้มได้รับผลกระทบมากกว่า เนื่องจากมีข้อจำกัดในการผลักภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภค

## 6. ข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย

ในปี 2568 สถานการณ์ค่าระวางเรือในตลาดโลกมีแนวโน้มผ่อนคลายลงจากระดับสูงในช่วงปี 2567 ตามการปรับตัวของสายการเดินเรือและการเพิ่มขึ้นของกำลังการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับที่ผันผวนและสูงกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤติทะเลแดง แม้จะต่ำกว่าระดับสูงสุดในปี 2567 แล้วก็ตาม โดยมีปัจจัยสำคัญจากความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางที่แม้ความรุนแรงจะลดลงเป็นบางช่วง แต่ยังไม่คลี่คลายอย่างยั่งยืน ส่งผลให้เส้นทางเดินเรือสำคัญ เช่น ทะเลแดงและคลองสุเอซยังคงเผชิญความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและความไม่แน่นอนของระยะเวลาขนส่ง

ภายใต้สถานการณ์ที่ค่าระวางเรือมีแนวโน้มผันผวนจากปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์และความไม่แน่นอนของการค้าโลก ผู้ประกอบการไทยและภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมและการปรับตัว ดังนี้

1. ผู้ประกอบการควรติดตามสถานการณ์ค่าระวางเรือและเส้นทางเดินเรืออย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งพิจารณาทำสัญญาค่าระวางเรือระยะยาว หรือกระจายความเสี่ยงด้านเส้นทางและผู้ให้บริการ เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของต้นทุน
2. ปรับแผนการผลิตและการส่งออกให้สอดคล้องกับบริบทโลก โดยคำนึงถึงระยะเวลาในการขนส่งที่อาจยาวนานขึ้น รวมถึงความไม่แน่นอนของเส้นทางเดินเรือ โดยเฉพาะในเส้นทางข้ามทวีป เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าและต้นทุนที่ไม่คาดคิด
3. เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการรายย่อย โดยภาครัฐควรมีบทบาทในการสนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร และเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs ซึ่งมีข้อจำกัดในการรับมือกับต้นทุนที่ผันผวนมากกว่าผู้ประกอบการรายใหญ่ ทั้งนี้ ควรดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลค่าระวางเรือและเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศในรูปแบบดิจิทัล เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าถึงข้อมูลแนวโน้มตลาดได้อย่างสะดวก การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ส่งออกเพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองค่าระวางเรือ รวมถึงการสนับสนุนสินเชื่อและสภาพคล่องผ่านสถาบันการเงินของรัฐ เช่น ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย และ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยผู้ประกอบการบริหารต้นทุนโลจิสติกส์และปรับตัวต่อความผันผวนของตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. ใช้ข้อมูลและการวิเคราะห์เชิงลึกเป็นฐานในการตัดสินใจ โดยการนำข้อมูลค่าระวางเรือรายสัปดาห์ และข้อมูลการค้าโลกมาใช้ในการวิเคราะห์แนวโน้ม จะช่วยให้ทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถประเมินสถานการณ์ล่วงหน้า และกำหนดนโยบายหรือกลยุทธ์ทางธุรกิจได้อย่างเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

โดยสรุป ความไม่สงบในตะวันออกกลางไม่เพียงส่งผลกระทบต่อเส้นทางเดินเรือและค่าระวางเรือในระยะสั้นเท่านั้น หากแต่ยังเป็นบทเรียนสำคัญที่สะท้อนถึงความจำเป็นในการเสริมสร้างความยืดหยุ่น ให้แก่ภาคการส่งออกของไทย เพื่อให้สามารถปรับตัวและดำรงความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืนภายใต้บริบทเศรษฐกิจโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

## บทสรุป

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ค่าระวางเรือในช่วงปี 2566-2567 พบว่า ความผันผวนของค่าระวางเรือที่เกิดขึ้นภายใต้ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางได้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมไทย ในลักษณะที่แตกต่างกันตามเส้นทางการค้าและโครงสร้างสินค้า โดยเฉพาะเส้นทางที่พึ่งพาการเดินเรือผ่านทะเลแดง และคลองสุเอซ ซึ่งสะท้อนผลกระทบชัดเจนมากกว่าเส้นทางอื่น ขณะเดียวกัน เส้นทางที่ไม่ได้ผ่านพื้นที่ดังกล่าวโดยตรงก็ยังได้รับผลกระทบทางอ้อมจากความตึงตัวของกำลังการให้บริการเรือและการปรับโครงสร้างเส้นทางเดินเรือในระดับโลก

ทั้งนี้ สถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีความไม่แน่นอนสูงและยังไม่มีสัญญาณคลี่คลายในระยะใกล้ ความเสี่ยงด้านเสถียรภาพของเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศจึงอาจยังคงดำรงอยู่และส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ภาคอุตสาหกรรมไทยจำเป็นต้องติดตามพัฒนาการด้านภูมิรัฐศาสตร์ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการต้นทุนและความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมการค้าโลกในอนาคต

สุรัสวดี ขำวิไล

กองวิจัยเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

เมษายน 2569

แหล่งที่มาข้อมูล

1. สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย <https://tnsc.com/>
2. กรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ <https://www.hydro.navy.mi.th/index1.php>
3. The Global Trade Atlas (GTA)