

ความขัดแย้งในพื้นที่ทะเลแดง และช่องแคบฮับ - อัมมันต์



Timeline

18 NOV 66

กลุ่มฮูตีเริ่มโจมตีเรือสินค้า บริเวณทะเลแดงส่งผลให้ ค่าระวางเรือพุ่งสูงขึ้น

31 DEC 66

สหรัฐฯ โจมตีเรือของฮูตีที่ พยายามเข้ายึดเรือสินค้า Maersk Hangzhou ส่งผลให้กลุ่มฮูตีเสียชีวิต 10 ราย

15 JAN 67

กลุ่มฮูตีได้โจมตีเรือสินค้า ของสหรัฐฯโดยตรง เป็นการตอบโต้การโจมตีของสหรัฐฯ

18 DEC 66

สหรัฐฯก่อตั้ง "ปฏิบัติการ ผู้พิทักษ์ความ เจริญรุ่งเรือง" (OPG) ร่วมกับประเทศพันธมิตร

11-12 JAN 67

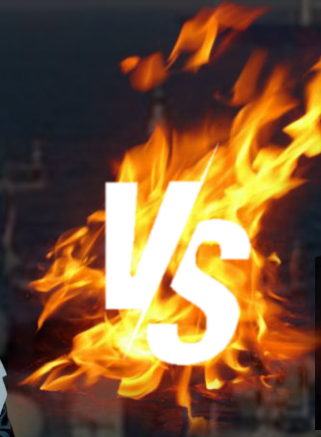
สหรัฐฯโจมตีฐานบัญชาการ ของกลุ่มฮูตีและเข้ายึดเรือ ขนส่งอาวุธซึ่งบรรทุก ส่วนประกอบของขีปนาวุธ ต่อต้านเรือ

16 JAN 67

สหรัฐฯโจมตีฐานบัญชาการ ของฮูตีในเยเมน โดยมุ่งเป้า ไปที่ขีปนาวุธต่อต้านเรือ ของกลุ่มฮูตี



الله أكبر
الصوت لأمریکا
الصوت لإسرائيل
اللعنة على اليهود
النصر للإسلام



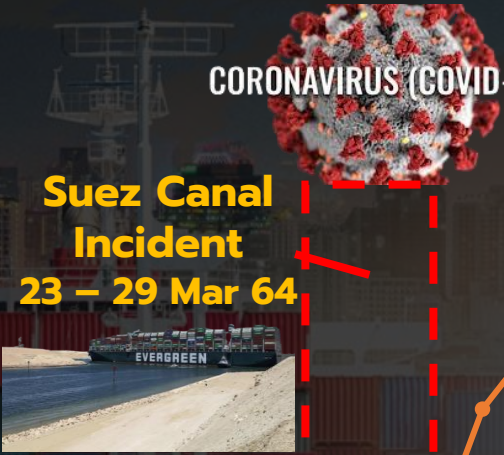
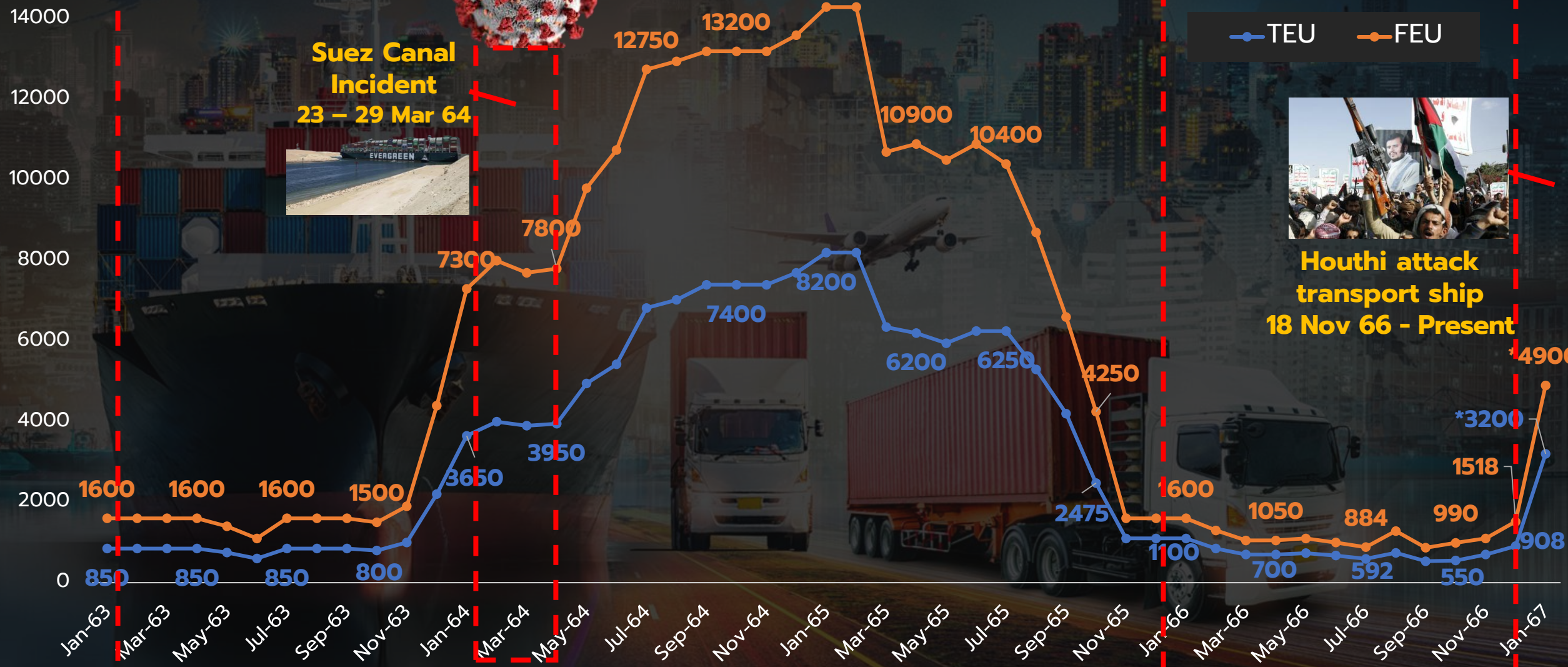
รายชื่อบริษัทขนส่งทางเรือที่ประกาศงดเดินเรือผ่านทะเลแดง

บริษัทเดินเรือ	ประเทศ	เวลาที่ประกาศระงับเดินเรือ
 Maersk	โดเปนเฮเกน, เดนมาร์ก	
 Mediterranean Shipping Company (MSC)	เจนีวา, สวิตเซอร์แลนด์	15 ส.ค. 2566
 CMA CGM	มาร์เซย, ฝรั่งเศส	
 Hapag-Lloyd	ฮัมบูร์ก, เยอรมนี	
 BP	ลอนดอน, สหราชอาณาจักร	18 ส.ค. 2566
 HMM	โซล, เกาหลีใต้	
 Evergreen	ไทเป, ไต้หวัน	19 ส.ค. 2566
 Yang Ming	จีหลง, ไต้หวัน	

ค่าระวางเรือ (Freight Rate) ระหว่างไทย - ยุโรป ย้อนหลัง 4 ปี



หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐ
* ราคาถึง 31 ม.ค. 2567



ที่มา: สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ค่าระวางเรือ (Freightos Baltic Index) ทั่วโลก 3 เดือนย้อนหลัง



ขนาดตู้ 40 ฟุต หน่วย: USD	ตุลาคม	พฤศจิกายน	%MoM	ธันวาคม	%MoM	มกราคม* (ณ 26 ม.ค. 67)	%MoM	เส้นทาง เดินเรือ
จีน-ยุโรปเหนือ	1,059	1,211	14.35	1,590	31.29	5,456	243.14	คลองสุเอซ
ยุโรปเหนือ-จีน	296	324	9.46	312	-3.70	1,263	304.80	
จีน-เมดิเตอร์เรเนียน	1,371	1,492	8.83	2,401	60.92	6,449	168.60	
เมดิเตอร์เรเนียน-จีน	297	194	-34.68	169	-12.89	1,330	686.98	
อเมริกาเหนือฝั่งตะวันออก- ยุโรปเหนือ	334	238	-28.74	353	48.32	535	51.55	มหาสมุทร แอตแลนติก
ยุโรปเหนือ-อเมริกาเหนือฝั่ง ตะวันออก	1,035	1,228	18.65	1,176	-4.23	1,168	-0.68	
ยุโรป-อเมริกาใต้ฝั่งตะวันออก	740	960	29.73	874	-8.96	899	2.86	
ยุโรป-อเมริกาใต้ฝั่งตะวันตก	2,165	1,763	-18.57	1,766	0.17	1,768	0.11	
จีน-อเมริกาเหนือฝั่งตะวันตก	1,564	1,613	3.13	1,695	5.08	4,099	141.83	มหาสมุทรแปซิฟิก
อเมริกาเหนือฝั่งตะวันตก-จีน	372	353	-5.11	374	5.95	396	5.88	
จีน-อเมริกาเหนือฝั่งตะวันออก	2,213	2,362	6.73	2,525	6.90	6,152	143.64	
อเมริกาเหนือฝั่งตะวันออก-จีน	410	406	-0.98	523	28.82	626	19.7	

สถิติการนำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย – สหภาพยุโรปและ 10 อันดับ สินค้า ปี พ.ศ. 2566 (ม.ค. – พ.ย.)

EXPORT

23,851.65 (-3.01%)
มูลค่า (สัดส่วน)
หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

1. เครื่องคอมพิวเตอร์
อุปกรณ์และ
ส่วนประกอบ



6. ผลิตภัณฑ์ยาง

2. อัญมณีและ
เครื่องประดับ



7. หม้อแปลงไฟฟ้าและ
ส่วนประกอบ

3. รถยนต์ อุปกรณ์และ
ส่วนประกอบ



8. รถจักรยานยนต์และ
ส่วนประกอบ

4. เครื่องปรับอากาศและ
ส่วนประกอบ



9. ไก่แปรรูป

5. แผงวงจรไฟฟ้า



10. เครื่องจักรกลและ
ส่วนประกอบ
เครื่องจักรกล



สหภาพยุโรป เป็นตลาด ส่งออกอันดับที่ 4 ของไทย

ดุลการค้าย้อนหลัง 4 ปี หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

2566 (ม.ค. – พ.ย.)	2,923.91
2565	6,472.44
2564	4,904.42
2563	3,447.09

IMPORT

20,927.74 (12.00%)
มูลค่า (สัดส่วน)
หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

1. เครื่องจักรกลและ
ส่วนประกอบ



6. เครื่องมือเครื่องใช้
เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์
การแพทย์



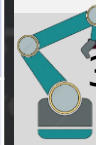
2. ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและ
เภสัชกรรม



7. เครื่องบิน เครื่องร่อน
อุปกรณ์การบินและ
ส่วนประกอบ



3. เครื่องจักรไฟฟ้าและ
ส่วนประกอบ



8. ส่วนประกอบและ
อุปกรณ์ยานยนต์



4. เคมีภัณฑ์



9. เครื่องใช้เบ็ดเตล็ด







5. แผงวงจรไฟฟ้า



10. สัตว์และผลิตภัณฑ์
จากสัตว์

ผลกระทบจากความรุนแรงบริเวณทะเลแดง – ช่องแคบบับ อัลมันด์ับ

หมวด	ผลกระทบ
 <p>โลจิสติกส์</p>	<ul style="list-style-type: none"> • สายเรือส่วนใหญ่หลีกเลี่ยงการเดินทางเรือผ่านทะเลแดง และหันไปเดินเรืออ้อมแหลม Good Hope ทำให้ระยะเวลาการเดินทาง ล่าช้ากว่าเดิม 14 - 21 วัน • ค่าระวางเรือในการส่งออกสินค้าจากไทยไปตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกาเหนือ รวมไปถึงสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก ปรับตัวเพิ่มขึ้น จากค่า Surcharge และค่าเบี้ยประกันความเสี่ยง (ค่าระวางเรือจากไทย-ยุโรปอยู่ที่ 3,200 – 4,900 USD) • ตารางเดินเรือไม่สม่ำเสมอและการบริการล่าช้ามากขึ้น • มีการประกาศยกเลิกการรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือ Sokhna (อียิปต์) และท่าเรือ Jeddah (ซาอุดีอาระเบีย) • เริ่มเกิดความแออัดบริเวณท่าเรือ Damman Port (ซาอุดีอาระเบีย) • อาจเกิดปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าและความต้องการตู้สินค้าเพิ่มสูงขึ้นจำนวนมากในช่วงตรุษจีน
 <p>การผลิต</p>	<ul style="list-style-type: none"> • มีความเสี่ยงที่จะเกิดปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบ และทำให้เกิดปัญหา Supply Chain Disruption โดยเฉพาะวัตถุดิบทางการเกษตร • ราคาวัตถุดิบมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นตามต้นทุนค่าขนส่ง • ส่งมอบสินค้าและวัตถุดิบอาจล่าช้า รวมทั้งอาจทำให้ผลิตภัณฑ์ส่งมอบ
 <p>พลังงาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • โกลด์แมน แซคส์ คาดการณ์ว่าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือบรรทุกน้ำมัน จะทำให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดสปอตเพิ่มขึ้นราว 3 – 4 ดอลลาร์/บาร์เรลเป็นเวลานานหลายวัน (72.55 USD/Barrel ณ วันที่ 16 ม.ค. 67) • คลองสุเอซและช่องแคบบับ – อัลมันด์ับ เป็นทางผ่านการขนส่งน้ำมันเฉลี่ยวันละ 7 ล้านบาร์เรล/วัน
 <p>อื่นๆ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • มีความเสี่ยงที่จะความรุนแรงจะขยายตัวสู่ระดับภูมิภาคได้

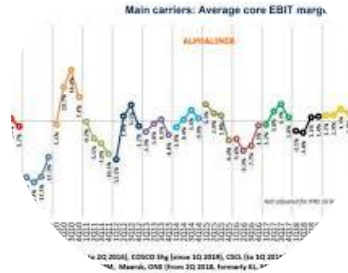
- สภาอุตสาหกรรมฯ ได้เข้าร่วมประชุมหารือติดตามสถานการณ์ ผลกระทบ และหามาตรการรองรับกรณีกองทัพชุดโจมตี เรือขนส่งสินค้าเส้นทางทะเลแดง จัดโดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยมีการเข้าร่วมประชุม ทั้งหมด 3 ครั้ง 1) วันที่ 21 ธันวาคม 2566 2) วันที่ 26 ธันวาคม 2566 3) วันที่ 11 มกราคม 2567 มีสาระสำคัญดังนี้

ด้านราคาค่าระวางและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม

- **ในกรณีสินค้าที่ส่งไปแล้ว** ขอให้สายการบินเรือต่าง ๆ คงราคาสินค้าตามสัญญาเดิม
- **ในกรณีการจองระวางใหม่** หากสายเรือจะมีการปรับขึ้นราคาค่าขนส่ง อันเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ เช่นราคาค่าน้ำมันจากการเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง ค่าความเสี่ยงจากการประกันภัยสินค้า หรือค่ายกขนต่าง ๆ เพิ่มเติมนั้น ขอให้คิดราคาตามความเป็นจริง
- ขอให้สายเดินเรือมีความชัดเจนในเรื่อง Surcharges ต่าง ๆ และให้มีการประกาศราคาต่างๆ อย่างชัดเจน
- ขอให้สายเรือต่าง ๆ รายงานสถานการณ์ เส้นทาง และราคาต่าง ๆ ที่เป็นปัจจุบันบน website เพื่อให้ผู้ประกอบการทราบเพื่อการวางแผนด้านการส่งออก
- ขอให้สำนักงานการค้าต่างประเทศมีการเจรจากับสายเรือเรื่องขยายระยะเวลา Free Time ที่ Damman Port หรือ Riyad Port (ซาอุดีอาระเบีย) เป็น 21 วัน

ด้านความแออัดบริเวณท่าเรือ

- ควรมีการสำเนารายงานการประชุมครั้งนี้ให้กับการท่าเรือแห่งประเทศไทยด้วย
- ขอให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยหารือกับสายเรือต่างประเทศเพื่อรับทราบตารางการเดินเรือล่วงหน้า





ผลกระทบด้านการเพิ่มต้นทุนเวียนและเพิ่มจำนวนเรือ (ต่อ)

- ขอให้การทำเรือแห่งประเทศไทยช่วยอำนวยความสะดวกเรื่อง การหมุนเวียนตู้ให้เร็วที่สุด
- ขอให้สายเรือเพิ่มจำนวนเรือในเส้นทางเอเชีย – ยุโรปให้เพียงพอต่อ ปริมาณสินค้าและรักษาความถี่ในการให้บริการเท่าเดิม เพื่อให้เกิดความ สมดุลระหว่างพื้นที่ระวาง ปริมาณเรือ ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้า ในตลาดให้สามารถส่งออกได้ตามกำหนด

แนวทางการดำเนินงานในระยะต่อไป

- กระทรวงพาณิชย์ทำหนังสือส่งออกไปยังสายเรือต่างๆ เกี่ยวกับความ กังวลเรื่องค่าระวางเรือสินค้าและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบ
- สำหรับค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มต่าง ๆ ขอให้สายเรือคำนวณเป็นต้นทุนที่สามารถ มองเห็นได้
- สำนักงานการค้าต่างประเทศต่าง ๆ จะติดตามรายงานสถานการณ์ใน ทะเลแดงและพื้นที่ใกล้เคียงอย่างใกล้ชิด เพื่อให้ประเมินสถานการณ์ได้ อย่างถูกต้อง
- สถานการณ์เรื่องตู้สินค้า ที่ไม่เพียงพอมีทิศทางจะคลี่คลายหลังช่วง ตรุษจีน (10 กุมภาพันธ์ 2567)