



งานสารบรรณ สำนักงานอธิการบดี	
หนังสือเข้าภายนอก	
เลขรับ	02794
วันที่	8/4/2569
เวลา	15:47

ที่ นร ๐๘๐๖/ว๗๓๐๖

ถึง หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

กองความมั่นคงทางทะเล สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ได้จัดทำเอกสารวิชาการวิเคราะห์สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Focus) หรือ “MarSec Focus” ฉบับที่ ๗/๒๕๖๙ โดยมีหัวข้อ “ทะเลแดง....กับทางเลือกในการแก้วิกฤติทางด้านพลังงาน” (รายละเอียดตามที่แนบ) เพื่อเป็นการเสริมสร้างและเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับความมั่นคงทางทะเลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาใช้ประโยชน์ต่อไป

เรียน รองอธิการบดีฝ่ายแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย

ด้วย กองความมั่นคงทางทะเล สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ขอส่งเอกสารวิชาการวิเคราะห์สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security Focus) หรือ “MarSec Focus” ฉบับที่ ๗/๒๕๖๙ โดยมีหัวข้อ "ทะเลแดง....กับทางเลือกในการแก้วิกฤติทางด้านพลังงาน"

จึงเรียนมาเพื่อ

- เพื่อโปรดทราบ
- เห็นควรเผยแพร่ให้ทราบโดยทั่วกันและสามารถดาวน์โหลดหนังสือได้ที่ <https://docshare.buu.ac.th>

กองความมั่นคงทางทะเล

๐๘ เม.ย. ๒๕๖๙

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๖๒๙ ๘๐๐๐ ต่อ ๓๗๐๙

โทรสาร ๐ ๒๖๒๙ ๘๐๕๘

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [saraban@nsc.go.th](mailto:saraban@nsc.go.th) / [nsc.maritime@gmail.com](mailto:nsc.maritime@gmail.com)



ทราบ/ดำเนินการตามเสนอ

*[Signature]*  
๐๘ เม.ย. ๒๕๖๙

*[Signature]*  
๐๘ เม.ย. ๒๕๖๙

๐๘ เม.ย. ๒๕๖๙







แหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) ในทวีปแอฟริกา ซึ่งจะส่งผลทำให้ระยะทางในการเดินเรือเพิ่มมากขึ้นกว่า 6,000 ไมล์ทะเล หรือใช้ระยะเวลาในการแล่นเรือเพิ่มขึ้นประมาณ 10-14 วัน

## ๕ บทวิเคราะห์

1) ในมิติเชิงพื้นที่ทางยุทธศาสตร์นั้น นักวิชาการทางด้านความมั่นคงทางทะเลมองว่า “ทะเลแดง” เปรียบเสมือนเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีความสำคัญที่สุดอีกแห่งหนึ่งของโลก โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณช่องแคบบับเอลมันเดบที่ทำหน้าที่เปรียบเสมือนเป็นประตูเชื่อมต่อระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป และอเมริกาเหนือ ซึ่งจุดที่แคบที่สุดของช่องแคบแห่งนี้ มีความกว้างเพียง 30 กิโลเมตรเท่านั้น แต่กลับมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเดินเรือเชิงยุทธศาสตร์ (เรือบรรทุกเครื่องบิน และเรือรบประเภทต่าง ๆ) และเชิงพาณิชย์ (เรือขนส่งพลังงาน และเรือขนส่งสินค้า) โดยช่องแคบบับเอลมันเดบนั้น ถูกนักวิเคราะห์หลายท่านเปรียบเทียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่แห่งชีวิตที่ขาดไม่ได้ในระบบห่วงโซ่อุปทานและการค้าระหว่างประเทศ

2) ในมิติทางการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ การเกิดวิกฤตในช่องแคบฮอร์มุซในช่วงหนึ่งเดือนที่ผ่านมา แสดงให้เห็นถึงรูปแบบของภัยคุกคามความมั่นคง ซึ่งเกิดขึ้นกับพื้นที่ช่องแคบเล็ก ๆ แต่สามารถสร้างผลกระทบเป็นวงกว้างไปทั่วโลก ทราบดที่สถานการณ์ความตึงเครียดในช่องแคบดังกล่าวยังไม่คลี่คลาย ทะเลแดงซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสำรองและมีที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์เชื่อมต่อกับทะเลอาหรับเช่นเดียวกับช่องแคบฮอร์มุซ อาจตกเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการถูกโจมตีจากกลุ่มผู้ไม่หวังดีหรือกลุ่มผู้ที่มีแนวคิดสนับสนุนประเทศอิหร่านได้ ซึ่งจากสถานการณ์ความตึงเครียดที่ไต่กล้วมาข้างต้น อาจกลายเป็นจุดเปลี่ยนในการปฏิวัติด้านพลังงาน กล่าวคือ การเกิด “วิกฤตทางด้านพลังงาน” และ “ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น” อาจส่งผลทำให้ประเทศต่าง ๆ เกิดแนวคิดในการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ หรือค้นหาแหล่งพลังงานทางเลือกอื่น ๆ (พลังงานสะอาด/พลังงานหมุนเวียน) เข้ามาใช้ทดแทนพลังงานจากแหล่งฟอสซิล (พลังงานที่ใช้แล้วหมดไป) ที่ต้องรอการนำเข้าพลังงานจากตะวันออกกลางเพียงอย่างเดียว

3) ในมิติทางด้านโลจิสติกส์ นอกเหนือจากการเป็นเส้นทางขนส่งพลังงานแล้ว “ทะเลแดง” ยังเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความมั่นคงทางด้านอาหารและสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีพขั้นพื้นฐานของมนุษย์ (สิ่งอุปโภคบริโภค) เรือขนส่งสินค้าพืชผลทางการเกษตรหลากหลายประเภท อาทิ ข้าว แป้งสาลี ผลไม้ เนื้อสัตว์ อาหารสำเร็จรูป รวมถึงอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ล้วนแล้วต้องพึ่งพาเส้นทางแห่งนี้ เพื่อเข้าสู่กลไกตลาดโลก หากเส้นทางเดินเรือในทะเลแดงถูกปิดกั้นอีกเส้นทางหนึ่ง จะส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าประเภทอาหารและสินค้าอุปโภคบริโภคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สำหรับข้อได้เปรียบของทะเลแดงในมิติทางการขนส่ง คือ ช่วยประหยัดเวลา

และลดต้นทุน เนื่องจากทะเลแดงช่วยร่นระยะเวลาในการเดินเรือ 10-14 วัน โดยไม่ต้องแล่นเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮปในทวีปแอฟริกา ซึ่งต้องใช้ระยะทางมากกว่า 6,000 ไมล์ทะเล และสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นกว่า 1,000,000 ดอลลาร์ต่อเที่ยว

4) ในมิติทางด้านเศรษฐกิจ ทะเลแดงถือเป็นหนึ่งในเส้นทางการค้าโลกที่สำคัญที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างทวีปเอเชียกับยุโรปได้ โดยบางประเทศอาจมีการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านทะเลแดงเป็นเส้นทางหลัก หากทะเลแดงถูกปิดกั้นอาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ในหลายลักษณะ อาทิ ความล่าช้าของการขนส่งทางทะเลอันเนื่องมาจากเรือขนส่งสินค้าต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่ตึงเครียด ต้นทุนการขนส่งทางทะเลที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากเรือขนส่งสินค้าต้องเปลี่ยนเส้นทางไปใช้เส้นทางที่ยาวขึ้น ซึ่งต้องจ่ายค่าประกันภัยและค่าเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ความเสี่ยงด้านการจัดการสินค้า อันเนื่องมาจากเรือบางลำมีความจำเป็นต้องแล่นผ่านบางพื้นที่ที่กำลังเกิดความตึงเครียด อาจส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าบางส่วนได้ และผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือในการจัดส่งสินค้าหากเกิดกรณีเรือถูกขัดขวางหรือเกิดความไม่ปลอดภัยในการขนส่งผ่านทะเลแดง จนนำไปสู่ปัญหาการขาดความน่าเชื่อถือในการส่งมอบสินค้าที่ไม่ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น

## ๕ บทส่งท้าย

ในอนาคตหากสถานการณ์ความขัดแย้งในช่องแคบฮอร์มุซทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น สิ่งทีนักวิชาการทางด้านความมั่นคงทางทะเลมีความกังวล คือ ความขัดแย้งอาจขยายวงกว้างและส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือในพื้นที่ทะเลแดงด้วย ที่สำคัญผลพวงจากสถานการณ์ความขัดแย้งที่ไต่กล้วมาข้างต้น ได้ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม) ควรพิจารณาหาแนวทางในการป้องกันความเสี่ยง และค้นหามาตรการรับมือกับปัญหาที่อาจจะเกิดอย่างเป็นระบบ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและนักลงทุน รวมถึงการรับประกันว่าการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนจะไม่ได้รับผลกระทบ หรือได้รับผลกระทบน้อยที่สุดจากปัญหาที่เกิดขึ้น ในขณะเดียวกันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ อาจจะต้องมีการพิจารณาฐานข้อมูลอย่างรอบด้านในทุกมิติ อาทิ สถานการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ต่าง ๆ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อไทย และการแสวงหาแหล่งวัตถุดิบทางเลือกอื่น ๆ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานและห่วงโซ่การผลิตของไทย

### ★อ้างอิง

- สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.nia.go.th/>
- สำนักข่าวนิวยอร์กไทมส์. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://ipdefenseforum.com/th/>
- สำนักข่าวกระทรวงพาณิชย์. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.moc.go.th/>

วิเคราะห์โดย... นายกนกฤกษ์ รักษาพรหมณ์ นักวิเคราะห์นโยบาย



## รายชื่อตามแนบ

๑. ปลัดกระทรวงกลาโหม
๒. ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ
๓. ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
๔. ปลัดกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม
๕. ปลัดกระทรวงพลังงาน
๖. ปลัดกระทรวงมหาดไทย
๗. ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
๘. ปลัดกระทรวงคมนาคม
๙. ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
๑๐. ปลัดกระทรวงยุติธรรม
๑๑. ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
๑๒. ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๑๓. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๔. ผู้อำนวยการสำนักข่าวกรองแห่งชาติ
๑๕. เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
๑๖. เลขาธิการศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
๑๗. ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๑๘. ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๑๙. ผู้บัญชาการวิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๒๐. ผู้อำนวยการสำนักการศึกษาทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๒๑. ผู้บัญชาการทหารเรือ
๒๒. อธิบดีกรมเจ้าท่า
๒๓. อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
๒๔. อธิบดีกรมประมง
๒๕. อธิบดีกรมศุลกากร
๒๖. อธิบดีกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย
๒๗. อธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
๒๘. ผู้บังคับการตำรวจน้ำ
๒๙. เลขาธิการกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร
๓๐. อธิการบดีมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
๓๑. อธิการบดีมหาวิทยาลัยแม่โจ้
๓๒. อธิการบดีวิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย
๓๓. อธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา
๓๔. อธิการบดีมหาวิทยาลัยทักษิณ



- ๓๕. อธิการบดีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย
- ๓๖. อธิการบดีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ๓๗. อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา
- ๓๘. อธิการบดีมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ๓๙. อธิการบดีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ๔๐. คณบดีคณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ๔๑. อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
- ๔๒. อธิการบดีมหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ๔๓. อธิการบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ๔๔. อธิการบดีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- ๔๕. อธิการบดีมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

