

EXIM BANK แนะนำผู้ส่งออกมองเส้นทางขนส่งทางเรือไปตะวันออกกลาง เพื่อให้การค้าไม่สะดุด

โดย ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM BANK)

ความตึงเครียดในตะวันออกกลางที่ทวีความรุนแรงและยืดเยื้อ กำลังกลายเป็นแรงกดดันสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าโลก โดยเฉพาะเมื่อความขัดแย้งลุกลามไปกระทบการขนส่งในเส้นทางยุทธศาสตร์อย่างช่องแคบ Hormuz ซึ่งเป็นเส้นเลือดหลักของการขนส่งในตะวันออกกลาง สะท้อนถึงความเปราะบางเชิงภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคนี้ ขณะเดียวกันความเสี่ยงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงจุดเดียว แต่เริ่มขยายไปยังช่องแคบ Bab-el-Mandeb ในทะเลแดง ซึ่งเป็นอีกหนึ่งเส้นทางโลจิสติกส์สำคัญของโลกและตะวันออกกลาง ภายใต้สถานการณ์ความไม่แน่นอนดังกล่าว EXIM BANK แนะนำให้ผู้ส่งออกวางแผนการขนส่งและมองหาเส้นทางโลจิสติกส์ทางเลือกในกรณีที่เส้นทางหลักเผชิญข้อจำกัด เพื่อปรับตัวและบริหารความเสี่ยงการค้าในตลาดตะวันออกกลางอย่างรอบด้าน

ตลาดส่งออกสำคัญในภูมิภาคนี้จะอยู่ที่สหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ (UAE) และซาอุดีอาระเบีย โดยนอกเหนือจากเส้นทางหลักที่ใช้ขนส่งอยู่เดิม EXIM BANK แนะนำเส้นทางขนส่งทางเลือกโดยใช้กลยุทธ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) **เส้นทางจากไทยไปนครดูไบ UAE** มีสองทางเลือก ได้แก่ (1) **เทียบท่าที่ท่าเรือ Fujairah UAE** เมื่อตู้สินค้าถูกขนถ่ายและผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าแล้ว จะใช้การขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกผ่านทางหลวงยุทธศาสตร์ Sheikh Khalifa Highway ซึ่งตัดผ่านแนวเทือกเขา Hajar แล้วเข้าสู่ นครดูไบต่อไป หลังจากนั้นสินค้าบางส่วนอาจถูกกระจายทางถนนไปยังประเทศอื่นในอ่าวเปอร์เซียต่อไป เส้นทางนี้มีข้อดีในด้านความเร็ว โดยมีระยะทางขนส่งทางบกเพียง 130-150 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 2-3 ชั่วโมงเท่านั้น แต่เส้นทางนี้มีข้อพิงระวังด้านความปลอดภัย เนื่องจากท่าเรือ Fujairah เคยถูกถล่มด้วยขีปนาวุธมาแล้ว (2) **เทียบท่าที่ท่าเรือ Sohar โอมาน** ผ่านพิธีศุลกากรแล้วต่อรถบรรทุกบนทางหลวง Batinah Highway ผ่านด่านศุลกากร Al Wajajah (โอมาน)-Hatta (UAE) แล้วใช้เส้นทาง Dubai-Hatta Highway เข้าสู่ นครดูไบ เส้นทางนี้ใช้ระยะทางขนส่งทางบก 200-220 กิโลเมตร ระยะเวลา 2.5-3 ชั่วโมง แต่ต้องผ่านด่านศุลกากรทั้งฝั่งโอมาน และ UAE

สำหรับเส้นทางจากไทยสู่กรุงริยาดเมืองหลวงของซาอุดีอาระเบีย โดยปกติจะใช้ท่าเรือ Jeddah และ Damman แล้วขนส่งต่อด้วยรถไฟหรือรถบรรทุก แต่หากช่องแคบ Hormuz และ Bab-el-Mandeb มีข้อจำกัด จะต้องเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือโอมานเป็นประตูด่านแรกก่อนต่อด้วยรถบรรทุกเข้าไปซาอุดีอาระเบีย โดยสินค้าจากไทย จะเทียบท่าที่ท่าเรือ Sohar ตอนเหนือของโอมาน จากจุดนี้ขบวนรถบรรทุกสินค้าจะใช้เส้นทางทิศตะวันตกเฉียงใต้สู่เมือง Ibri ก่อนจะเข้าสู่ด่านศุลกากร Ramlat Khaliya (โอมาน)-Rub' al Khali (ซาอุดีอาระเบีย) จากนั้นจึงต่อเนื่องเพื่อไปบรรจบกับทางหลวงเส้นใหม่ Rub' al Khali Highway ที่ตัดผ่านทะเลทราย เพื่อเดินทางต่อเข้าไปกรุงริยาด ระยะทางขนส่งทางบกรวม 1,400 กิโลเมตร โดยสินค้าที่มีจุดหมายไปยังเมืองอื่น เช่น Jeddah ก็จะสามารถกระจายผ่านทางถนน/รถไฟต่อไป อย่างไรก็ตาม สิ่งที่มีผู้ประกอบการต้องพิจารณาเพิ่มเติมคือ ท่าเรือ Sohar ไม่ใช่ท่าเรือใหญ่ อาจต้องใช้การขนส่งด้วยเรือ Feeder จากท่าเรือขนาดใหญ่อื่น เช่น ท่าเรือ Salalah ซึ่งจะเพิ่มต้นทุนและระยะเวลา รวมถึงการขนส่งทางบกจะต้องผ่านทะเลทราย ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายจากความร้อนและพายุทะเลทราย

การปรับเปลี่ยนเส้นทางโลจิสติกส์ดังกล่าว ย่อมมาพร้อมกับต้นทุนการบริหารจัดการที่สูงขึ้นและระยะเวลาขนส่งที่ยาวนานขึ้น สิ่งเหล่านี้จะสร้างแรงกดดันโดยตรงต่อสภาพคล่องทางธุรกิจ ผู้ส่งออกไทยจึงควรวางแผนกลยุทธ์อย่างรอบคอบและรัดกุม ประเมินความเสี่ยงรอบด้าน ใช้เครื่องมือทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ท่ามกลางสมรภูมิภูมิรัฐศาสตร์ที่ไร้ความแน่นอน โดย EXIM BANK มุ่งมั่นยืนเคียงข้างผู้ส่งออกไทยในทุกสถานการณ์ พร้อมให้คำปรึกษาอย่างครบวงจร เพื่อให้การค้าของไทยเดินหน้าได้อย่างต่อเนื่องและมั่นคง

22 เมษายน 2569