ผ่าทางตันโลจิสติกส์ เส้นทางขนส่งทางเลือกสู่ตะวันออกกลาง ทางรอดผู้ส่งออกไทย

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

ความตึงเครียดในตะวันออกกลางที่ทวีความรุนแรงและยืดเยื้อ กำลังกลายเป็นแรงสั่นสะเทือนสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าโลก โดยเฉพาะเมื่อความขัดแย้งลุกลามไปกระทบการขนส่งในเส้นทางยุทธศาสตร์อย่างช่องแคบ Hormuz ซึ่งเป็นเส้นเลือดหลักของการขนส่งในตะวันออกกลาง สะท้อนถึงความเปราะบางเชิงภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคนี้ ขณะเดียวกันความเสี่ยงไม่ได้จำกัดอยู่เพียงจุดเดียว แต่เริ่มขยายไปยังช่องแคบ Bab-el-Mandeb ในทะเลแดง ซึ่งเป็นอีกหนึ่งเส้นทางโลจิสติกส์สำคัญของโลกและตะวันออกกลาง ภายใต้สถานการณ์ความไม่แน่นอนดังกล่าว บทความนี้จึงนำเสนอเส้นทางโลจิสติกส์ทางเลือกในกรณีที่เส้นทางหลักเผชิญข้อจำกัด เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้ส่งออกไทยให้เตรียมปรับตัวและบริหารความเสี่ยงในตลาดตะวันออกกลาง

ในกรณีนี้จะมุ่งไปที่การส่งออกไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) และซาอุดีอาระเบีย ซึ่งเป็นสองตลาดส่งออกสำคัญของไทยในตะวันออกกลาง โดยใช้ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดย**เส้นทางจากไทยไปนครดูไบ UAE** มีสองทางเลือก ได้แก่ **(1) เทียบท่าที่ท่าเรือ Fujairah UAE** เมื่อตู้สินค้าถูกขนถ่ายและผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้าแล้ว จะใช้การขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกผ่านทางหลวงยุทธศาสตร์ Sheikh Khalifa Highway ซึ่งตัดผ่านแนวเทือกเขา Hajar แล้วเข้าสู่นครดูไบต่อไป หลังจากนั้นสินค้าบางส่วนอาจถูกกระจายทางถนนไปยังประเทศอื่นในอ่าวเปอร์เซียต่อไป เส้นทางนี้มีข้อดีในด้านความรวดเร็ว โดยมีระยะทางขนส่งทางบกเพียง 130-150 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 2-3 ชั่วโมงเท่านั้น รวมถึงไม่ต้องดำเนินพิธีการศุลกากรข้ามแดนหลายครั้ง เนื่องจากขนส่งใน UAE ทั้งหมด แต่เส้นทางนี้มีข้อพึงระวังด้านความปลอดภัย เนื่องจากท่าเรือ Fujairah เคยถูกถล่มด้วยขีปนาวุธมาแล้ว **(2) เทียบท่าที่ท่าเรือ Sohar โอมาน** ผ่านพิธีศุลกากรแล้วต่อรถบรรทุกบนทางหลวง Batinah Highway ผ่านด่านศุลกากร Al Wajajah (โอมาน) – Hatta (UAE) แล้วใช้เส้นทาง Dubai-Hatta Highway เข้าสู่นครดูไบ เส้นทางนี้ใช้ระยะทางขนส่งทางบก 200-220 กิโลเมตร ระยะเวลา 2.5-3 ชั่วโมง แต่ต้องผ่านด่านศุลกากรทั้งฝั่งโอมานและ UAE

สำหรับ**เส้นทางจากไทยสู่กรุงริยาดเมืองหลวงของซาอุดีอาระเบีย** โดยปกติจะใช้ท่าเรือ Jeddah และ Damman แล้วขนส่งต่อด้วยรถไฟหรือรถบรรทุก แต่หากช่องแคบ Hormuz และ Bab-el-Mandeb มีข้อจำกัด จะต้องเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือโอมานเป็นประตูด่านแรกก่อนต่อด้วยรถบรรทุกเข้าไปซาอุดีอาระเบีย โดยสินค้าจากไทยจะเทียบท่าที่ท่าเรือ Sohar ตอนเหนือของโอมาน จากจุดนี้ขบวนรถบรรทุกสินค้าจะใช้เส้นทางทิศตะวันตกเฉียงใต้สู่เมือง Ibri ก่อนจะเข้าสู่ด่านศุลกากร Ramlat Khaliya (โอมาน) - Rub' al Khali (ซาอุดีอาระเบีย) จากนั้นวิ่งต่อเนื่องเพื่อไปบรรจบกับทางหลวงเส้นใหม่ Rub' al Khali Highway ที่ตัดผ่านทะเลทราย เพื่อเดินทางต่อเข้าไปกรุงริยาด ระยะทางขนส่งทางบกรวม 1,400 กิโลเมตร โดยสินค้าที่มีจุดหมายไปยังเมืองอื่น เช่น Jeddah ก็จะกระจายผ่านทางถนน/รถไฟต่อไป อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ผู้ประกอบการต้องพิจารณาเพิ่มเติม คือ ท่าเรือ Sohar ไม่ใช่ท่าเรือใหญ่ อาจต้องใช้การขนส่งด้วยเรือ Feeder จากท่าเรือขนาดใหญ่อื่น เช่น ท่าเรือ Salalah ซึ่งจะเพิ่มต้นทุนและระยะเวลา รวมถึงการขนส่งทางบกจะต้องผ่านทะเลทราย ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายจากความร้อนและพายุทะเลทราย

การปรับเปลี่ยนเส้นทางโลจิสติกส์ดังกล่าว ย่อมมาพร้อมกับต้นทุนการบริหารจัดการที่สูงขึ้นและระยะเวลาขนส่งที่ยาวนานขึ้น สิ่งเหล่านี้จะสร้างแรงกดดันโดยตรงต่อสภาพคล่องทางธุรกิจ ผู้ส่งออกไทยจึงควรวางแผนกลยุทธ์อย่างรอบคอบและรัดกุม ประเมินความเสี่ยงรอบด้าน ใช้เครื่องมือทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ท่ามกลางสมรภูมิภูมิรัฐศาสตร์ที่ไร้ความแน่นอน ผู้ชนะในเกมนี้อาจไม่ใช่ผู้ที่แข็งแกร่งที่สุด แต่คือผู้ที่ออกแบบวงจรธุรกิจและห่วงโซ่อุปทานให้ยืดหยุ่น และพลิกแพลงกลยุทธ์ได้เร็วกว่าใคร

Disclaimer : ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏเป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดย EXIM BANK จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด