

บทความพิเศษ :

Middle East : High War Risk Surcharges

ปิดช่องแคบฮอร์มุซขบวนเส้นทางเดินเรือโลก-งดรับจองเรือไปตะวันออกกลาง

... หากลากยาวเสี่ยงวิกฤตพลังงานขาดแคลนและราคาพุ่ง

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

วันที่ 4 มีนาคม 2569

“USA – IRAN CONFLICT WAR” สงครามสหรัฐฯ ร่วมกับพันธมิตรอิสราเอลเปิดฉากโจมตีอิหร่านต่อเนื่องเข้าสู่วันที่ 5 ต่างใช้โดรนและสมาร์ตมิสไซล์ (Smart Missile) ถล่มกันรายละเอียดยกเป็นที่ยอมรับจากสื่อต่างๆ ไม่ขอก้าวในขั้นนี้ประเด็นที่น่าเสียดายเฉพาะผลกระทบ การปิดช่องแคบฮอร์มุซอาจเกิดวิกฤตพลังงานและทำให้หลายสายการบินเรื่องรับขนส่งสินค้าไปอ่าวเปอร์เซีย อีกทั้งมีความเสี่ยงเส้นทางไปยุโรปและอเมริกาซึ่งตะวันออกซึ่งต้องผ่านทะเลแดงเพื่อเข้าคลองซูเอซเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงอ้อมแหลมกู๊ดโฮปประเทศแอฟริกาใต้ ประเทศกลุ่มตะวันออกกลางเป็นแหล่งผลิตน้ำมันสัดส่วน 1 ใน 5 ของโลก ไทยนำเข้าพลังงานจากภูมิภาคนี้ประมาณร้อยละ 53 เป็นการนำเข้าจากประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) เป็นหลักตามด้วยซาอุดีอาระเบีย ขณะเดียวกันไทยส่งออกไปประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้สัดส่วนร้อยละ 4 มูลค่าประมาณ 13.5 – 14.0 หมื่นล้านบาทหรือประมาณ 4.4 แสนล้านบาท ส่วนใหญ่ครึ่งหนึ่งส่งออกไป UAE และซาอุดีอาระเบีย

การที่ “อาลี คาเม เนอี” ผู้นำประเทศอิหร่านและแกนนำคนสำคัญรวมทั้งประชาชนเป็นร้อยคนเสียชีวิตจากการถูกสหรัฐฯ ใช้จรวดถล่มขณะที่กำลังประชุมทำให้สงครามมีแนวโน้มบานปลายและไม่จบได้ง่ายๆ กองทัพอิหร่านใช้โดรนและมิสไซล์ทำลายแหล่งผลิตน้ำมันในประเทศต่างๆ เช่น โรงกลั่นน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดในโลก “ราส ทานูรา (Ras Tanura)” ประเทศซาอุดีอาระเบียและโรงกลั่นแก๊ส “Qatar Energy” ของกาตาร์ จนต้องหยุดการผลิตเป็นโรงผลิตแก๊สใหญ่ที่สุดในโลก ล่าสุดอิหร่านประกาศปิดช่องแคบฮอร์มุซห้ามเรือทุกชนิดผ่านยกเว้นสัญชาติจีนและรัสเซียมีการยิงเรื่อน้ำมันหลายลำที่ผ่านช่องแคบ

ภูมิรัฐศาสตร์ช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz) เป็นแกตเวย์เส้นทางเดินเรือจากมหาสมุทรอินเดียไปสู่ประเทศต่างๆ ในตะวันออกกลาง ช่องแคบฮอร์มุซเป็นคอขวดเชื่อมอ่าวโอมานกับอ่าวเปอร์เซียด้านตะวันออกคือประเทศอิหร่านและด้านตะวันตกคือ UAE เฉพาะเรือบรรทุกน้ำมันประเภท “Super Tanker / VLCC” ระวางบรรทุก 2.5 – 3.2 แสนตัน แล่นผ่านวันละอย่างน้อย 15 ลำ ด้านการส่งออกของไทยไปตะวันออกกลางต้องใช้เส้นทางนี้ โดยทั่วไปอัตราค่าระวางเรือ (Freight Charges) จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือริยาด ประเทศซาอุดีอาระเบีย ตู้ขนาด 20 ฟิตราคา 1,100 USD และตู้ 40 ฟิต ราคา 1,300 USD ไปเปลี่ยนเรือที่ท่าเรือสิงคโปร์ระยะเวลาประมาณ 25 วัน หาก

ส่งออกท่าเรือเจเบล อาลี ประเทศ UAE ค่าระวางเรือ 1,100 USD/20 ft และ 1,400 USD/40 ft ระยะเวลาประมาณ 15 วัน

สถานะล่าสุดสงครามมีความเข้มข้นและการปิดช่องแคบฮอร์มุซกระทบเส้นทางเดินเรือที่จะเข้าไปอ่าวเปอร์เซียซึ่งเป็นแหล่งน้ำมันสำคัญทั้งของโลกและไทย การเดินเรือพาณิชย์ถูกระงับโดยปริยายทั้งขาเข้าและขาออก เช่น เส้นทางประเทศสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรสต์ กาตาร์ คูเวต ซาอุดีอาระเบียไม่สามารถเข้าหรือออกได้ สายการเดินเรือส่วนใหญ่ยกเลิกหรือระงับการจองตู้สินค้าไปตะวันออกกลาง บางสายเรือเลี่ยงความเสี่ยงเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไม่ผ่านคลองซูเอซอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งคงต้องมีค่าพรีเมียม ดังที่เคยเกิดเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2567 ซึ่งช่วงนั้นเก็บเพิ่มตู้ละ 750 – 950 USD สำหรับเรือที่ออกไปแล้วต้องเปลี่ยนเส้นทางไปหลบที่ปลอดภัยส่วนใหญ่ไปจอดที่อ่าวโอมาน บางสายเรือประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ “War Risk Emergency Surcharge” เช่น บางรายเก็บ 1,500 - 2,000 USD/20 ft และ 3,000 USD/40 ft หากเป็นตู้ควบคุมอุณหภูมิเก็บเพิ่ม 3,000 – 4,000 USD/20 ft

จากการสำรวจผู้ส่งออกประมาณ 30 กิจการพบว่า ส่วนใหญ่ขายเป็น FOB TERM การส่งออกลูกค้าเป็นผู้รับผิดชอบค่าระวางเรือ ผลกระทบ เช่น ถูกยกเลิกออเดอร์สินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์แล้วเพื่อรอเรือออกต้องนำกลับคืนจากท่าเรือ ส่วนที่ส่งออกไปแล้วเรือเปลี่ยนเส้นทางไปจอดตามท่าเรือต่างๆ เพราะที่ท่าเรือสิงคโปร์แออัด ส่วนใหญ่พบว่ามีปัญหาสินค้าที่พร้อมส่งมอบเตรียมส่งออกถูกลูกค้าสั่งระงับหรือ “Hold Shipment” ส่วนใหญ่แจ้งว่าลูกค้าปลายทางระบุว่าจะไม่รับผิดชอบค่าธรรมเนียมภัยสงครามและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจะรับผิดชอบแค่ Local Charges เท่านั้น บางเอเยนต์เรือให้ผู้ส่งออกทำหนังสือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายพิเศษจากความเสี่ยงสงคราม (War Risk Charges) ลูกค้าปลายทางบางรายยกเลิกออเดอร์ ปัญหาของผู้ส่งออกขณะนี้คือความไม่แน่นอนสินค้าที่พร้อมส่งออกถูกชะลอนกว่าสถานการณ์สงครามยุติโดยไม่รู้ว่าจะส่งออกได้เมื่อใด หากวิกฤตสงครามลากยาวจะกระทบสภาพคล่องเพราะไม่สามารถรับเงินค่าสินค้าที่เรียกว่า “L/C Bank Negotiated” ส่วนใหญ่รอสายเรือแจ้งอัปเดตเรื่องการบุกเบิกและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

สงครามสหรัฐฯ – อิหร่าน มีท่าทีรุนแรงและโอกาสลากยาวเพราะทางอิหร่านไม่เจรจาผลกระทบต่อประเทศไทยจะกลายเป็นวิกฤตพลังงานครั้งใหญ่ ราคาน้ำมันตลาดโลก (4 ม.ค. 69 เวลา 14.00 น.) น้ำมันตลาดนิวยอร์ก (WTI) อยู่ที่ 76.28 USD/บาร์เรล เพิ่มขึ้นก่อนหน้าสงครามร้อยละ 16.51 น้ำมันตลาด Brent ราคา 83.46 USD/บาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.68 (1 บาร์เรล = 158.9 ลิตร) น้ำมันตลาดดูไบราคา 76.53 USD/บาร์เรล ราคาขยับขึ้นร้อยละ 12.16 ตลาดดูไบมีความสำคัญเพราะไทยใช้อ้างอิงราคา ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันโดยเฉพาะปตท.และส่วนใหญ่ยังไม่มีมีการปรับราคาโดยเฉพาะราคาดีเซล B7 อยู่ที่ 29.94 บาท/ลิตร กองทุนน้ำมันแจ้งตรึงราคาน้ำมันไว้ 15 วัน ซึ่งคงหมายถึงรวมราคาแก๊สหุงต้มในครัวเรือน

ประเด็นคือราคาน้ำมันโลกปรับขึ้นไปแล้วเฉลี่ยร้อยละ 14.30 จากผลกระทบจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซซึ่งหมายถึงการปิดประตูเส้นทางขนส่งน้ำมันอ่าวเปอร์เซียซึ่งเป็นแหล่งพลังงานหลัก

เกินกว่าครึ่งของไทย รัฐบาลแจ้งว่าน้ำมันที่สำรองและอยู่ระหว่างการขนส่งใช้ได้ 60 วัน หากสถานการณ์สงครามหากลากยาวยืดเยื้อออกไปรัฐบาลและกองทุนน้ำมันจะรับมือไหวไหม ขณะนี้ยังคงเร็วเกินไปที่จะคาดการณ์ว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะประเด็นวิกฤตน้ำมันขาดแคลนและราคาสูงซึ่งแน่นอนจะกระทบเป็นลูกโซ่ตั้งแต่ต้นทุนการผลิต ราคาค่าไฟฟ้า ค่าแก๊สหุงต้ม ค่าน้ำมันและราคาสินค้าอุปโภคบริโภคอาจพุ่งสูงโดยเฉพาะการส่งออกและการท่องเที่ยวเป็นการซ้ำเติมภาวะเศรษฐกิจไทยที่เปราะบางทำให้การแก้ปัญหาที่มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น รัฐบาลมีการตั้ง “War Room” ในการรับมืออย่างเป็นระบบท่ามกลางความไม่แน่นอนทางการเมืองเป็นความท้าทายของประเทศ ...

### มาตรการและค่าธรรมเนียมสายการเดินเรือ

#### การปิดช่องแคบฮอร์มุซ

(ข้อมูล 4 มี.ค. 69 เวลา 14.00 น. ความน่าเชื่อถืออยู่ในดุลยพินิจ)

สายเรือ	มาตรการ/ประกาศ	ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม (War Risk Surcharges)	พื้นที่/เส้นทางที่ได้รับผลกระทบ
CMA CGM	เรียกเก็บค่าธรรมเนียมฉุกเฉิน (Emergency Conflict Surcharges) ตั้งแต่ 2 มี.ค. 2569 ระงับการเดินเรือช่องแคบซุเอซและสั่งการเรือที่มุ่งหน้าไปอ่าวเปอร์เซียให้เปลี่ยนเส้นทางรอบที่ปลอดภัย	- 20 ฟุต: 2,000 USD - 40 ฟุต: 3,000 USD - Reefer/Flat Rack/Open Top: 4,000 USD	ท่าเรือในตะวันออกกลางทั้งหมด
Hapag Lloyd	กำหนดค่าธรรมเนียมความเสี่ยงจากสงคราม (War Risk Surcharges) ตั้งแต่ 2 มี.ค. 2569 ระงับการจองเรือและเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซหยุดให้บริการเส้นทางผ่านคลองซุเอซ	- 20 ฟุต: 1,500 USD - 40 ฟุต: 3,000 USD - Reefer/Flat Rack/Open Top: 3,500 USD	สินค้าที่ไป-กลับจากอ่าวเปอร์เซียและอ่าวอาหรับ
Maersk	งดการจองเรือและระงับเส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซ หยุดการเดินเรือผ่านคลองซุเอซ เปลี่ยนเส้นทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป	ยังไม่มีประกาศค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม	ท่าเรือในตะวันออกกลางทั้งหมด
MSC	งดรับการจองระวางใหม่ไปยังท่าเรือในตะวันออกกลาง เปลี่ยนเส้นทางหรือหลบภัยที่ปลอดภัย	ไม่ระบุค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม	อ่าวเปอร์เซียและท่าเรือในกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง
One	ขณะนี้ไม่รับจองเรือ	ไม่ระบุค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม	-
COSCO Shipping	ลดการเดินเรือไปยังท่าเรือในตะวันออกกลาง ห้ามเรือเข้าอ่าวเปอร์เซียให้จอดในที่ปลอดภัย	ไม่ระบุค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม	-

หมายเหตุ : สถานการณ์ปัจจุบันเส้นทางช่องแคบฮอร์มุซไม่สามารถผ่านทำให้สินค้าทั้งเรือน้ำมันและตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถเข้าออกเทียบท่าเรือเอมิเรสต์ กาดาร์ บาร์เรน คูเวต ซาอุดีอาระเบีย จอร์แดน ขณะเดียวกันเส้นทางผ่านทะเลแดงเพื่อเข้าคลองซุเอซเชื่อมโยงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สายเดินเรือส่วนใหญ่ระงับการเดินเรือเปลี่ยนไปอ้อมแหลมกู๊ดโฮปเพื่อความปลอดภัย