

ศึกละเมิดอิมาน-อิหร่าน เหนือสิทธิจัดการช่องแคบฮอร์มุซ

ผู้เชี่ยวชาญในวงการเดินเรือพาณิชย์เปิดเผยว่า รัฐสุลต่านโอมานและสาธารณรัฐอิสลามอิหร่านต่างเร่งผลักดันแนวทางของตนในการบริหารจัดการช่องแคบฮอร์มุซในอนาคต ท่ามกลางสถานการณ์การเดินเรือพาณิชย์ที่กำลังฟื้นตัวและหวนกลับมาใช้เส้นทางยุทธศาสตร์สายนี้อย่างรวดเร็ว โดยข้อมูลสถิติชี้ว่า ในช่วงสองสัปดาห์สุดท้ายของเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา มีเรือพาณิชย์แล่นผ่านช่องแคบดังกล่าวเป็นจำนวนมากกว่ายอดรวมตลอดเดือนครั้งก่อนหน้านั้นเสียอีก

ด้านนาย Richard Meade บรรณาธิการบริหารสำนักข่าว Lloyd's List ให้ความเห็นว่า แม้ทั้งสองประเทศจะยังคงให้ความสำคัญกับการควบคุมการจราจรทางน้ำเป็นแกนหลักเหมือนกัน แต่วิสัยทัศน์ของแต่ละฝ่ายกลับเริ่มแยกทางและแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด โดยจนถึงขณะนี้ยังไม่ปรากฏกรอบความร่วมมือใดที่ทั้งสองฝ่ายจะยอมรับร่วมกันเป็นข้อยุติ

ข้อเสนอแนะและแนวทางของแต่ละฝ่าย

- ฝ่ายสาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน: มุ่งส่งเสริมระบบที่เรียกว่า "กลไกความมั่นคงร่วมกันของกลุ่มรัฐอ่าวอาหรับ" (Gulf state collective security mechanism) ตามถ้อยแถลงของ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศอิหร่าน นอกจากนี้ มีรายงานว่าหากโอมานปฏิเสธที่จะเข้าร่วมตามแนวทางดังกล่าว ทางอิหร่านอาจพิจารณาดำเนินการบริหารจัดการและควบคุมเส้นทางเดินเรือโดยลำพัง

- ฝ่ายรัฐสุลต่านโอมาน: ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลสหรัฐอเมริกาเพื่อพิจารณา "กลไกค่าบริการโดยสมัครใจ" (Voluntary service-cost mechanism) โดยกำหนดให้โอมานและอิหร่านร่วมกันกำกับดูแลการเดินเรือในช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวไม่มีการบังคับเรียกเก็บค่าผ่านทาง (Mandatory transit tolls) ใดๆ ทั้งสิ้น

Strait of Hormuz: Maritime boundary and shipping routes



--- Maritime Boundary — Inbound Shipping Lane — Outbound Shipping Lane

Source: International Maritime Organization, Marine Regions

Disclaimer: การเผยแพร่ข้อมูลข้างต้น มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองดูไบ

ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (DITP) จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการนำข้อมูลนี้ไปใช้

คณะผู้เจรจาของสหรัฐอเมริกากำลังอยู่ในระหว่างการตรวจสอบและได้ตั้งข้อสังเกตในประเด็นทางเทคนิคบางประการ

สภาพแวดล้อมและการดำเนินงานของภาคการเดินเรือพาณิชย์

แม้ว่าปริมาณการจราจรทางน้ำจะฟื้นตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ความชัดเจนในระยะยาวเกี่ยวกับการปฏิบัติการของเรือพาณิชย์ภายหลังการเปิดช่องแคบอย่างเต็มรูปแบบยังคงเป็นเครื่องหมายคำถาม โดยมีประเด็นสำคัญในทางปฏิบัติดังนี้:

- กลไกชั่วคราว: ผู้เชี่ยวชาญประเมินว่า มาตรการและทางออกต่าง ๆ ในปัจจุบันยังคงมีลักษณะชั่วคราวและขาดเสถียรภาพ รูปแบบการเดินเรือถูกขับเคลื่อนด้วยการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าและการประเมินความเสี่ยงตามสถานการณ์จริง (Pragmatic approach to risk)
- การขอความคุ้มครองและแนวปฏิบัติ: ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์บางส่วนยอมกลับมาเดินเรือหลังจากได้รับ "หนังสือคำประกันความปลอดภัย" จากรัฐบาลเท่านั้น ขณะที่บางส่วนเลือกที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของหน่วยงานบริหารจัดการช่องแคบเปอร์เซียของอิหร่าน (Persian Gulf Strait Authority: PGSA) เนื่องจากประเมินว่าเป็นแนวทางที่มีความเสี่ยงต่ำที่สุดในปัจจุบัน ซึ่งการเลือกเส้นทางเดินเรือเป็นการตัดสินใจแบบรายชั่วโมง โดยขึ้นอยู่กับความอึดอัดทางการเมืองและผลการประเมินความมั่นคงในเวลาจริง
- บันทึกความเข้าใจและเงื่อนไขการประกันภัย: ในห้วงเดือนที่ผ่านมา บันทึกความเข้าใจระหว่างสหรัฐ-อิหร่าน มีการอ้างถึงการเดินเรือภายใต้ "การจัดระเบียบ" ของอิหร่าน อีกทั้งเอกสารภายในอุตสาหกรรมเดินเรือระบุถึงข้อกำหนดด้านการประกันภัยที่ผูกโยงกับหน่วยงาน PGSA ของอิหร่านด้วย

ผลกระทบ

แม้ว่าปริมาณการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ แต่จากข่าวพบว่ายังไม่มีกรอบการบริหารจัดการที่ชัดเจนระหว่างโอมานและอิหร่าน และการเดินเรือยังต้องอาศัยการประเมินความเสี่ยงเป็นรายชั่วโมง ส่งผลให้ความไม่แน่นอนด้านโลจิสติกส์ยังคงอยู่ ซึ่งมีผลกระทบต่อไทยและสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (ยูเออี) ดังนี้

1. ผลกระทบต่อการค้าไทย

แม้เรือพาณิชย์จะเริ่มกลับมาใช้เส้นทางผ่านช่องแคบฮอร์มุซมากขึ้น แต่ผู้ประกอบการเดินเรือยังคงแบกรับภาระค่าเบี้ยประกันภัยสงครามและค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ค่าระวางเรือยังคงสูงกว่าระดับปกติ และเพิ่มต้นทุนการส่งออกของไทยไปยังตะวันออกกลาง โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอาหาร ยานยนต์

เครื่องใช้ไฟฟ้า และวัสดุก่อสร้าง ขณะเดียวกัน การปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือตามสถานการณ์ความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ยังสร้างความไม่แน่นอนด้านระยะเวลาขนส่ง ซึ่งกระทบโดยตรงต่อสินค้าที่ต้องส่งมอบตรงเวลา เช่น สินค้าเกษตร นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนดังกล่าวยังอาจทำให้ผู้นำเข้าในภูมิภาคเพิ่มปริมาณสินค้าคงคลังสำรอง (Safety Stock) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนสินค้า ส่งผลให้ค่าส่งซึ่งมีความผันผวนในระยะสั้นตามไปด้วย

2. ผลกระทบต่อสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์

ผลกระทบต่อยูเออี ครอบคลุมทั้งด้านต้นทุนการส่งออกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ซึ่งยูเออี

ยังคงต้องพึ่งพาช่องแคบฮอร์มุซเป็นส่วนใหญ่แม้จะมีท่อส่งน้ำมัน Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (Habshan–Fujairah Pipeline) ที่ช่วยลดการพึ่งพาได้บางส่วนแต่ยังไม่เพียงพอต่อปริมาณการส่งออกทั้งหมด บทบาทของท่าเรือฟูไจราห์ (Fujairah) ที่ตั้งอยู่นอกช่องแคบฮอร์มุซซึ่งจะทวีความสำคัญมากขึ้นในฐานะศูนย์กลางการเติมเชื้อเพลิง การเก็บสำรองน้ำมัน และการขนส่งสินค้าทางทะเล ตลอดจนภาคโลจิสติกส์ของยูเออี ที่บริษัทเดินเรือบริษัทประกันภัย และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับต้นทุนด้านความปลอดภัยและการบริหารความเสี่ยงที่เพิ่มสูงขึ้น

ข้อสังเกตเชิงนโยบาย

- การแข่งขันระหว่างโอมานและอิหร่านในการกำหนดรูปแบบการกำกับดูแลช่องแคบฮอร์มุซสะท้อนให้เห็นว่า ประเด็นภูมิรัฐศาสตร์ในอ่าวอาหรับยังไม่คลี่คลาย แม้การเดินเรือจะเริ่มกลับสู่ภาวะปกติ
- ในระยะสั้น ความเสี่ยงหลักไม่ได้อยู่ที่การปิดช่องแคบ แต่เป็นความไม่แน่นอนของกฎเกณฑ์การเดินเรือ การกำหนดค่าธรรมเนียม การประกันภัย และมาตรการด้านความปลอดภัย ซึ่งอาจเพิ่มต้นทุนการค้าและ โลจิสติกส์
- สำหรับไทย ควรติดตามพัฒนาการของการเจรจาระหว่างสหรัฐ อิหร่าน โอมาน และประเทศสมาชิกคณะมนตรีความร่วมมือรัฐอ่าวอาหรับ (GCC) อย่างใกล้ชิด รวมทั้งประเมินผลกระทบต่อการนำเข้าพลังงาน การส่งออกไปตลาดตะวันออกกลาง และต้นทุนการขนส่งทางทะเล เพื่อเตรียมมาตรการรองรับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นในระยะต่อไป

ที่มา: <https://www.agbi.com/analysis/shipping/2026/07/oman-and-iran-advance-rival-plans-for-hormuz-shipping/>