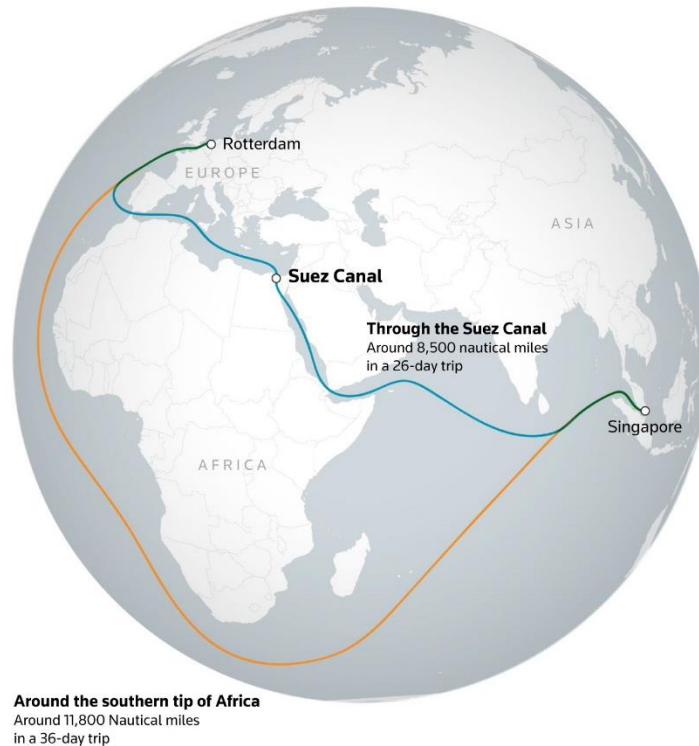


วิกฤติในทะเลแดงยืดเยื้ออาจลดประสิทธิภาพการขนส่ง เอเชีย-ยุโรป ถึงร้อยละ 20



เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2566 (2024) บริษัท Maersk ซึ่งเป็นสายการเดินเรือรายใหญ่ของโลก ได้คาดการณ์ว่า วิกฤตการณ์ในทะเลแดง (Red Sea Crisis) โดยกลุ่มกองกำลังติดอาวุธฮูตี (Houthi) ในสาธารณรัฐเยเมน ได้ใช้โดรนและมิสไซล์โจมตีเรือสินค้าที่เดินเรือผ่านอ่าวเอเดนและทะเลแดง เพื่อสนับสนุนกลุ่มฮามาสที่กำลังทำสงครามกับกองทัพรัฐอิสราเอลในฉนวนกาซา ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2566 (2023) จะทำให้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรปมีประสิทธิภาพลดลงถึงร้อยละ 20 ในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2567 (2024)

ในปัจจุบัน การโจมตีได้ขยายวงกว้างออกมาจากบริเวณชายฝั่งเพิ่มมากขึ้น บริษัทสายการเดินเรือหลายรายที่เลือกเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope) เช่น บริษัท Maersk บริษัท Hapag-Lloyd ต้องขยายเส้นทาง เพื่อเลี่ยงพื้นที่อันตรายมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนเชื้อเพลิงในการเดินเรือระหว่างทวีปเอเชียและทวีปยุโรปเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 40

ทั้งนี้ บริษัท CMA CGM ยังคงทำการเดินเรือผ่านทะเลแดงโดยมีเรือจากกองทัพเรือสาธารณรัฐฝรั่งเศส และกองทัพเรือจากประเทศยุโรปอื่น ๆ หนาแน่นขึ้นเพื่อรักษาความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ได้เปลี่ยนให้เรือส่วนใหญ่เดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮปแทนแล้ว เนื่องจากการเดินเรือผ่านทะเลแดงมีความเสี่ยงสูง และจำเป็นต้องเทียบท่า ณ ท่าเรือที่ไม่ใช่ปลายทางซึ่งมีการจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว เช่น ท่าเรือเมือง Tangiers ราชอาณาจักรโมร็อกโก เพื่อใช้เป็นจุดถ่ายลำสินค้าไปยังเรือที่มีขนาดเล็กลง

อย่างไรก็ตาม การเดินเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮปหรือทวีปแอฟริกา เพื่อขนส่งสินค้าไปยังทวีปยุโรปหรือทวีปอเมริกานั้น ยังก่อให้เกิดปัญหา Vessel Bunching หรือการที่เรือมาถึงท่าเรือปลายทางในเวลาไล่เลี่ยกันมากเกินไป ทำให้ท่าเรือไม่มีอุปกรณ์หรือพื้นที่ขนถ่ายสินค้าเพียงพอ

อ้างอิง

Stine Jacobsen. "Maersk says Red Sea disruption could cut Asia-Europe capacity by 20%." Reuters.

<https://www.reuters.com/business/red-sea-disruption-cuts-q2-capacity-by-15-20-maersk-says-2024-05-06/>.

Accessed 14 May 2024.

Photo Courtesy of LSEG, Maps4News