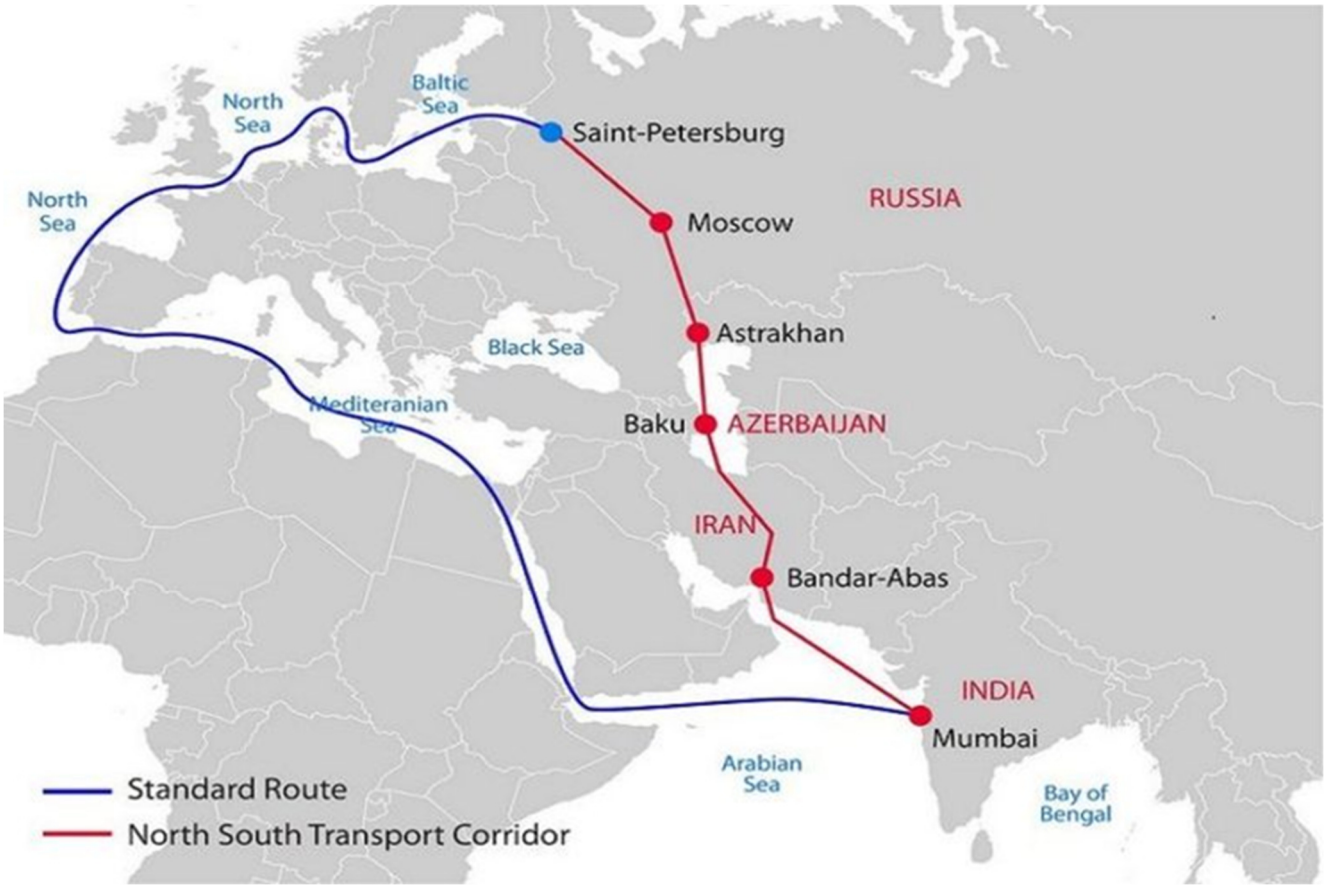
เส้นทางขนส่งเหนือ-ใต้ผ่านอิหร่าน



ความขัดแย้งในยูเครนส่งผลให้เกิดกระแสการค้าที่เปลี่ยนไปจากเส้นทางยุโรปสู่ตะวันออกและทางใต้ผ่าน **อิหร่าน** เนื่องจากข้อจำกัดในการขนส่งท่ามกลางมาตรการคว่ำบาตรเศรษฐกิจต่อในรัสเซีย โดยสินค้าจะถูกเปลี่ยนเส้นทางขนส่งผ่าน International North-South Transportation Corridor (INSTC) ที่ลัดเลาะผ่านอาณาเขตของอิหร่านเพื่อไปยังมหาสมุทรอินเดีย

แนวโน้มที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่องนี้ทำให้การขนส่งสินค้าของอิหร่านเพิ่มขึ้นร้อยละ 52 ในเดือนมีนาคม และสร้างความปั่นป่วนทางการเมืองให้กับสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา เนื่องจากอิหร่านที่ตกอยู่ในสถานการณ์เช่นเดียวกับรัสเซียคืออยู่ภายใต้การคว่ำบาตรอย่างรุนแรง โดยสหรัฐฯ ต้องการสกัดการค้าระหว่างประเทศของอิหร่านหรือบั่นทอนการอำนวยความสะดวกในเรื่องนี้ ในขณะที่ยุโรปต้องการเส้นทางการเข้าถึงตลาดเอเชียหลังจากมีการใช้มาตรการคว่ำบาตรอย่างเข้มข้นกับรัสเซีย

สหรัฐฯ กำลังจะประเมินว่าต้องการผนวกสหภาพยุโรปเข้ากับระบบห่วงโซ่อุปทานในอเมริกาเหนือของตัวเองมากกว่าการปล่อยให้การค้าของอิหร่านกลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งหรือไม่ สำหรับขณะนี้อิหร่านสามารถต้านทานกับความกดดันจากตะวันตกอย่างทรหดมายาวนานกว่าทศวรรษซึ่งผลที่ออกมากลับกลายเป็นว่าเส้นทางอิหร่าน

และเอเชียมีความสำคัญต่อสหภาพยุโรปมากกว่าเส้นทางการค้ายุโรปกับสหรัฐฯ

แม้ว่าอิหร่านยังอยู่ภายใต้การคว่ำบาตรอย่างหนักของสหรัฐฯ แต่ก็กำลังได้รับผลประโยชน์จากความขัดแย้งในยูเครน เนื่องจากมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจต่อรัสเซียได้ก่อให้เกิดการปิดพรมแดนทางเหนือของสหภาพยุโรปกับรัสเซีย จึงเป็นการเปิดโอกาสให้กับเส้นทางขนส่ง INSTC ซึ่งเดิมทีตั้งใจให้เป็นเพียงทางเชื่อมเพื่อส่งเสริมการค้าของอินเดีย-อิหร่าน-เอเชียกลาง ด้วยเหตุนี้อิหร่านจึงกลายเป็นผู้ได้ผลประโยชน์ไป

ประเด็นที่น่าสนใจของ INSTC คืออิหร่านเป็นศูนย์กลางหลัก โดยท่าเรือ Chabahar ที่ติดมหาสมุทรเพียงแห่งเดียวของอิหร่านในทะเลโอมานซึ่งเปิดออกสู่มหาสมุทรอินเดีย นอกจากนั้น INSTC ยังเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าผ่านรัสเซียซึ่งมีเส้นทางไปและกลับจากท่าเรือยุโรปรวมถึงเมืองเฮลซิงกิในฟินแลนด์ แต่จากสถานการณ์ในขณะนี้ INSTC ได้กลายเป็นส่วนสำคัญของเส้นทางสายใต้ที่วิ่งระหว่างยุโรปและเอเชียไปแล้ว

INSTC เชื่อมต่อทะเลสาปแคสเปียนกับอ่าวเปอร์เซีย ทำให้สินค้าจากยุโรปขนส่งไปทางตะวันออกจากท่าเรือตอนใต้ของสหภาพยุโรปคืออิตาลีและกรีซ รวมทั้งจากท่าเรือในทะเลดำของบัลแกเรียและโรมาเนีย ซึ่งกระแสการค้าสามารถไหลผ่านตุรกีและจอร์เจียไปยังท่าเรือทะเลสาปแคสเปียนของเมืองบากูในอาเซอร์ไบจานก่อนที่จะเคลื่อนลงใต้ผ่านอิหร่านเชื่อมต่อไปยังตลาดในแอฟริกาตะวันออก ตะวันออกกลาง ปากีสถาน และอินเดีย รวมถึงจุดหมายปลายทางอื่น ๆ

ในปัจจุบัน เส้นทาง INSTC ที่ผ่านอิหร่านเป็นทางเชื่อมของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างถนนและรางได้หลายเส้นทาง แต่ทั้งนี้การก่อสร้างทางรถไฟยังไม่เสร็จสมบูรณ์โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปีหน้า

อิหร่านกลายเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างยุโรปและเอเชีย ตามสถิติของสนามบินอิหร่านและบริษัทเดินอากาศพบว่า INSTC ช่วยเร่งเวลาการส่งมอบสินค้าโดยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของอิหร่านผ่านสนามบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 128 ในเดือนแรกของปีงบประมาณปัจจุบันของอิหร่าน (21 มีนาคมถึง 20 เมษายน พ.ศ. 2565)

สินค้าประมาณ 4,100 ตันถูกขนส่งระหว่างประเทศผ่านสนามบินอิหร่านในเดือนนั้น เทียบกับ 1,800 ตันในเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว การเพิ่มขึ้นดังกล่าวยังสะท้อนให้เห็นในการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารอีกด้วย โดยผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางผ่านสนามบินอิหร่านเพิ่มขึ้นสี่เท่าเป็น 202,000 คน ในช่วงเวลาเดียวกัน เทียบกับ 48,700 คน ในปีก่อนหน้า

ที่มา: *Iran the winner as Ukraine conflict repercussions divert European trade flows,* bne IntelliNews

---

ระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของรัสเซียทั้งเข้าและออกกำลังประสบปัญหาและอุปสรรคอย่างรุนแรงจากมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจของประเทศตะวันตกและพันธมิตรจากกรณีความขัดแย้งในยูเครน

เส้นทางขนส่งสินค้าหลักทางเรือระหว่างเอเชียกับรัสเซียขณะนี้แทบเป็นไปไม่ได้ เนื่องจากบริษัทเดินเรือรายใหญ่ของสหภาพยุโรปและท่าเรือสำคัญปฏิเสธที่จะให้บริการกับสินค้าเข้า-ออกรัสเซีย รวมทั้งไม่อนุญาตให้เรือของรัสเซียใช้บริการท่าเทียบเรือในสหภาพยุโรปด้วย จึงทำให้การขนส่งสินค้าไทยส่วนใหญ่ที่มีปลายทางที่ท่าเรือเมืองเซนต์ปีเตอร์สเบิร์กซึ่งต้องอาศัยการเปลี่ยนถ่ายลำที่ท่าเรือในยุโรปไม่สามารถดำเนินการได้

ภาระหนักจึงไปตกอยู่ที่ท่าเรือวลาดิวอสตอคทางฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซียที่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าผ่านทางรางอีกทอดหนึ่งทำให้ไม่สะดวกและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและติดขัดล่าช้าจนไม่สามารถทราบกำหนดเวลาส่งมอบสินค้าได้แน่นอน

นอกจากเส้นทางที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ก็ยังมีอีกช่องทางหนึ่งโดยใช้เส้นทาง International North-South Transportation Corridor (INSTC) ผ่านท่าเรือตอนใต้ของอิหร่านก่อนจะเปลี่ยนระบบขนส่งเป็นทางบกขึ้นไปทางเหนือเพื่อเข้าสู่ตลาดรัสเซียได้ แต่เส้นทางนี้ยังต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สมบูรณ์อีกสักระยะหนึ่ง

และมีอุปสรรคของการเปลี่ยนระบบการขนส่งหลายครั้งหลายทอด อีกทั้งมีความเสี่ยงที่อาจจะถูกสหรัฐฯ เข้ามาแทรกแซงเนื่องจากต้องการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจต่ออิหร่านและไม่ต้องการให้อิหร่านสามารถทำการค้าได้เป็นปกติ

อย่างไรก็ตาม เส้นทาง INSTC ดูจะเป็นทางออกที่ดีสำหรับการส่งออกสินค้าไทยไปยังรัสเซียรวมทั้งประเทศต่าง ๆ ในแถบเอเชียกลางได้อีกด้วยในสถานการณ์ที่ยากลำบากในขณะนี้ และหวังให้บริษัทให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยเข้ามาศึกษาและเปิดเส้นทางขนส่งสินค้าเส้นนี้อย่างจริงจังต่อไปในอนาคตอันใกล้