

ขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนาม...โอกาสที่ไม่ควรมองผ่าน

18 กรกฎาคม 2019



- การค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนามมีแนวโน้มเติบโตราว 30% CAGR ในอีก 3 ปีข้างหน้า โดยมีปัจจัยหลักจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตและการบริโภคภายในประเทศของเวียดนาม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน ปัญหาสภาพถนน ความแตกต่างของกฎหมายขนส่ง และความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนาม
- ในเดือนมิถุนายน 2018 ประเทศสมาชิกในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเริ่มเปิดเดินรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างเป็นทางการภายใต้ความตกลง GMS-CBTA เพื่อลดอุปสรรคทั้งทางด้านพิธีศุลกากรและระบบการจราจร โดย เอไอซี ประเมินว่า ความตกลงดังกล่าวจะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งราว 45% และลดต้นทุนการขนส่งลงกว่า 20% จากการขนส่งสินค้าผ่านแดนรูปแบบเดิม
- จากการวิเคราะห์ภาพธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนที่ผ่านมา เอไอซี พบว่า จำนวนรถขนส่งสินค้าที่จดทะเบียนไม่ได้แสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ สะท้อนได้จากผลประกอบการของผู้ประกอบการที่มีรถขนส่งสินค้าจดทะเบียนมากกว่า 100 คันขึ้นไปต่ำกว่าค่าเฉลี่ยผลประกอบการโดยรวมในตลาดที่มีรายได้เติบโตเฉลี่ยราว 10% และอัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยอยู่ที่ราว 20%
- อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนจะต้องเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน การแข่งขันที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นทั้งจากผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการต่างชาติภายใต้ความตกลง GMS-CBTA และการขยายโครงข่ายขนส่งระบบรางที่จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ต้องการขนส่งสินค้าไปเวียดนาม

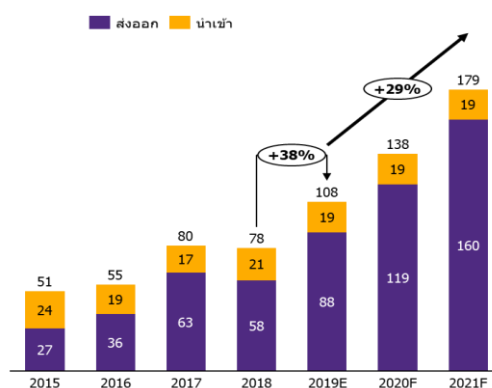
การค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีบทบาททางเศรษฐกิจมากขึ้น โดยเฉพาะเวียดนามซึ่งถือเป็นประเทศคู่ค้าผ่านแดนสำคัญ มีสัดส่วนปริมาณการค้ากว่า 60% ของปริมาณการค้าผ่านแดนโดยรวม เป็นที่ทราบกันดีว่าไทยทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมายาวนานและที่ผ่านมามาภาครัฐให้ความสำคัญกับการค้าในภูมิภาคมาโดยตลอด ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (2014-2018) การค้าชายแดนไปเมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซียขยายตัวราว 3% CAGR ขณะที่ การค้าผ่านแดนไปจีนตอนใต้ สิงคโปร์ และเวียดนาม เติบโตกว่า 12% CAGR โดยในปี 2018 การค้าผ่านแดนของไทยมีมูลค่ากว่า 3 แสนล้านบาทหรือมีปริมาณสูงกว่า 2 ล้านตัน ถึงแม้ว่ามูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับจีนตอนใต้จะสูงถึง 1 แสนล้านบาท แต่กลับมีสัดส่วนปริมาณการค้าไม่มากนัก เนื่องจากสินค้าส่งออกผ่านแดนส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ขณะที่ปริมาณการค้าผ่านแดนไปเวียดนามสูงถึง 1.3 ล้านตันหรือมีสัดส่วนกว่า 60% ของปริมาณการค้าผ่านแดนโดยรวม และกว่า 95% เป็นการส่งออก เวียดนามจึงเป็นตลาดที่น่าจับตามองและเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยไปเวียดนาม ได้แก่ ผลไม้สด แช่แข็งและอบแห้ง, เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ และชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

ในระยะกลาง (2019-2021) การค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนามมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นราว 30% CAGR ตามทิศทางเศรษฐกิจเวียดนามที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง กิจจากภาคการผลิตและการบริโภคภายในประเทศ เวียดนามถือเป็นประเทศที่มีการเติบโตของเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วเป็นอันดับต้น ๆ ของโลกและยังเป็นที่น่าสนใจของนักลงทุนต่างชาติในการตั้งฐานการผลิตเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะนักลงทุนจากจีนที่มีแนวโน้มย้ายฐานการผลิตมายังเวียดนามมากขึ้นเพื่อเลี่ยงสงครามการค้า อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการผลิตของเวียดนามส่วนใหญ่ยังคงพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าชิ้นกลางจากต่างประเทศ ซึ่งส่งผลบวกให้การส่งออกชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ของไทยขยายตัวต่อเนื่องเพื่อป้อนให้กับโรงงานเหล่านี้

ด้านการบริโภคภายในประเทศ ด้วยจำนวนประชากรชาวเวียดนามที่มากถึง 90 ล้านคนและราว 15% เป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อสูงส่งผลให้ความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีคุณภาพรวมถึงสินค้าฟุ่มเฟือยเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของร้านค้าปลีกสมัยใหม่ (modern trade) สัญชาติไทย เช่น Big C เวียดนามในเครือกลุ่มเซ็นทรัล และ Metro ธุรกิจในเครือ TCC ที่ถือเป็นผู้เล่นหลักในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ในเวียดนามจะผลักดันให้สินค้าไทยเป็นที่นิยมและมีการนำเข้ามากขึ้น

รูปที่ 1 : มูลค่าการค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม

หน่วย : พันล้านบาท



ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์

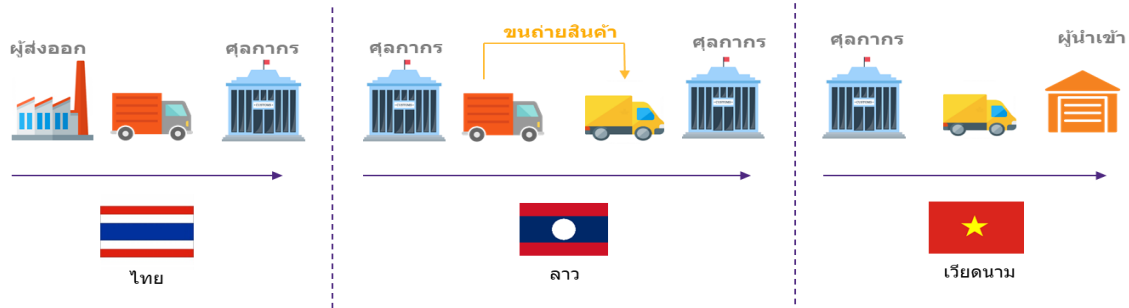
ที่ผ่านมา ปัญหาสภาพถนน ความแตกต่างของกฎหมายขนส่ง และความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร ยังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนาม ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อดัชนีการขนส่ง โดยส่วนใหญ่การขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนามใช้เส้นทาง R12 (กรุงเทพฯ-นครพนม/ท่าแขก-นาพาา/จาลอ-วินห์-ฮานอย) เป็นหลักเนื่องจากระยะทางที่สั้นกว่าเส้นทางอื่นและเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังนครหนานหนิง มณฑลกว่างตุงทางตอนใต้ของจีนได้ โดยเส้นทางนี้ยังคงเป็นถนน 2 เลนข้างทางเป็นหุบเขาสลับพื้นที่การเกษตร และบางช่วงเป็นหลุมเป็นบ่อทำให้มีการซ่อมแซมถนนเป็นระยะ ในด้านกฎหมายขนส่งของเวียดนามที่ไม่อนุญาตให้รถขนส่งสัญชาติไทยข้ามพรมแดนไปเวียดนามทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนามต้องใช้วิธีถ่ายสินค้าลงรถขนส่งสัญชาติลาวที่พรมแดนลาว แล้วจึงส่งต่อไปยังเวียดนาม นอกจากนี้ กฎหมายจราจรทางบกของลาวและเวียดนามยังมีความแตกต่างจากไทย เช่น การกำหนดน้ำหนักบรรทุก และการจำกัดความเร็ว ขณะที่ พิธีปฏิบัติด้านศุลกากรและกฎระเบียบด้านการค้าระหว่างประเทศของแต่ละประเทศมีความซับซ้อนหลายขั้นตอนทำให้เกิดความแออัดของรถขนส่งสินค้าที่จุดตรวจบริเวณหน้าด่านศุลกากร ซึ่งอุปสรรคเหล่านี้ส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ในเดือนมิถุนายน 2018 ที่ผ่านมา กลุ่มประเทศสมาชิกในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงจึงเริ่มเปิดเดินรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างเป็นทางการภายใต้ความตกลง GMS-CBTA ซึ่ง ไอไอซี ประเมินว่า จะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งลงราว 45% และลดต้นทุนการขนส่งลงกว่า 20% ในระยะเริ่มต้น กลุ่มประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วย กัมพูชา จีน ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม ได้เห็นชอบเปิดเดินรถขนส่งสินค้าผ่านแดนตามกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ (GMS-CBTA) เพื่อลดข้อจำกัดและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าผ่านแดนรูปแบบเดิม โดยครอบคลุมทั้งทางด้านพิธีการศุลกากรและระบบการจราจร เช่น การดำเนินพิธีการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว (Single Window Inspection: SWI) การปฏิบัติการร่วมกันในการตรวจสอบสินค้า ณ จุดผ่านแดน (Single Stop Inspection: SSI) และการกำหนดเส้นทางเดินรถที่ชัดเจน โดยใช้เส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) หรือเส้นทาง R9 ที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต/แดนสะหวัน-ลาวบาว-ดานัง เป็นเส้นทางนำร่องและในระยะแรกได้กำหนดโควตาใบอนุญาตไว้ที่ 500 คันต่อประเทศ ซึ่งตามกรอบความตกลงนี้จะอนุญาตให้รถบรรทุกสัญชาติไทยสามารถขนส่งสินค้าไปถึงเวียดนามได้โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าที่พรมแดนลาว ซึ่งขณะนี้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจำนวน 12 รายรวมเป็นรถขนส่งสินค้าจำนวน 400 คันได้รับใบอนุญาตแล้ว และเดือนมีนาคม ถึง เดือนเมษายน 2019 กรมขนส่งทางบกได้ประกาศโควตารถขนส่งเพิ่มเติมอีก 200 คัน

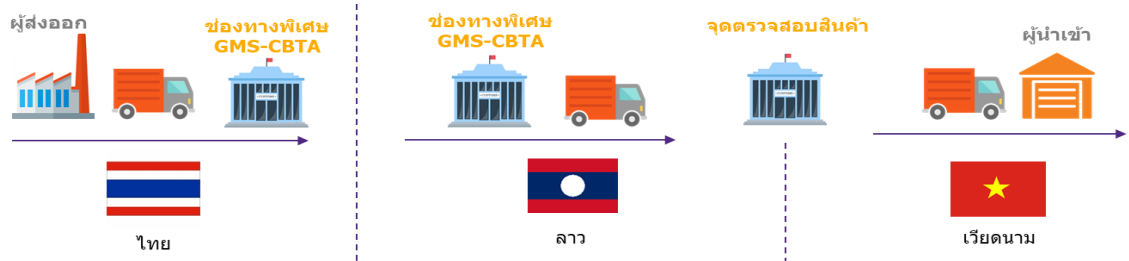
เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากกรุงเทพฯ ผ่านพรมแดนลาวต่อไปยังฮานอย เวียดนาม ไอไอซี ประเมินว่า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้โควตา GMS-CBTA จะสามารถลดระยะเวลาขนส่งลงราว 45% จากการลดขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนถ่ายสินค้า ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนขนส่งถูกลงกว่า 20% เมื่อเปรียบเทียบกับการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนรูปแบบปกติ

รูปที่ 2 : ความแตกต่างการขนส่งสินค้าผ่านแดนแบบขนถ่ายสินค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้ GMS-CBTA

การขนส่งสินค้าแบบขนถ่ายสินค้า



การขนส่งสินค้าภายใต้ GMS-CBTA



ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ GMS

จากการเติบโตของการค้าผ่านแดนที่ผ่านมา ส่งผลให้รายได้ผู้ประกอบการเติบโตเฉลี่ยราว 10% และอัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยอยู่ที่ราว 20% และคาดว่าอัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยของผู้ประกอบการภายใต้โควตา GMS-CBTA จะมีแนวโน้มสูงขึ้นจากต้นทุนการขนส่งที่ลดลง เมื่อมองภาพรวมธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนพบว่า กว่า 80% ของตลาดให้บริการโดยผู้ประกอบการขนาดใหญ่และกลางที่มีรถขนส่งสินค้าจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่ 30 คันขึ้นไป โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (2013-2017) จากการวิเคราะห์ของอีไอซีพบว่า จำนวนรถขนส่งสินค้าที่จดทะเบียนไม่ได้แสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ สะท้อนจาก อัตรากำไรขั้นต้นของผู้ประกอบการที่จดทะเบียนรถขนส่งสินค้าน้อยกว่า 30 คันเฉลี่ยสูงถึงราว 23% และการเติบโตของรายได้ผู้ประกอบการที่จดทะเบียนรถขนส่งสินค้าน้อยกว่า 30 คันอยู่ที่ 13% ขณะที่ ผลประกอบการของผู้ประกอบการที่จดทะเบียนรถขนส่งสินค้ามากกว่า 100 คันนั้นต่ำกว่าค่าเฉลี่ยภาพรวมผลประกอบการในตลาดขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนาดใหญ่ใช้รถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลักในการขนส่งสินค้าผ่านแดนทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงกว่าผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ให้บริการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก 6 ล้อและรถบรรทุก 10 ล้อ

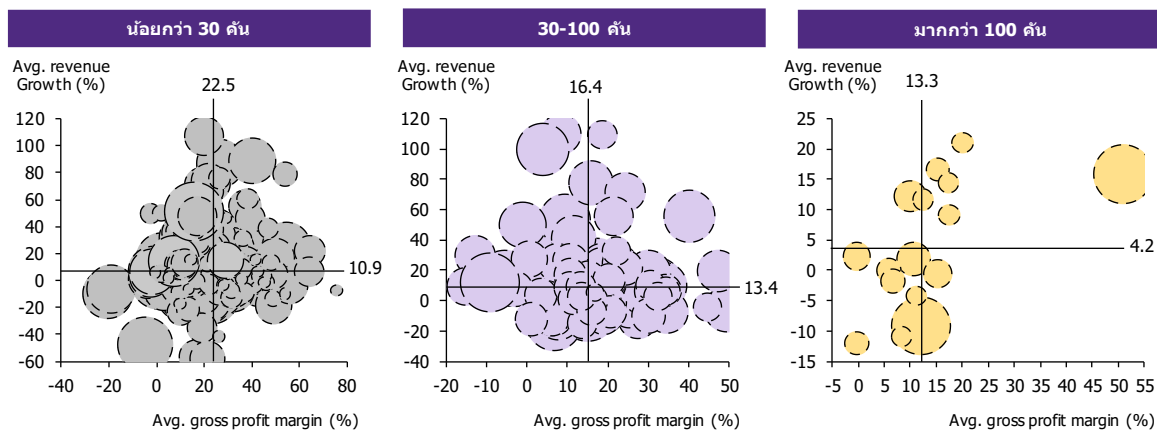
หลังจากเปิดการเดินรถขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้กรอบความตกลง GMS-CBTA อีไอซี ประเมินว่า ผู้ประกอบการที่ถือโควตาจะสามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งและลดระยะเวลาในการขนส่งให้แข่งขันได้มากขึ้นจากการลดการพึ่งพาผู้ประกอบการท้องถิ่น ซึ่งส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยมีแนวโน้มสูงขึ้น นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าผ่านแดน

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.

จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ที่ต้องการขนส่งสินค้าไปเวียดนามเนื่องจากระยะเวลาขนส่งที่รวดเร็วและสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ถึงมือผู้รับ (door-to-door) ขณะที่ ต้นทุนการให้บริการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางเรือเพียงเล็กน้อย ซึ่งผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าไปเวียดนามทางเรืออาจหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนเพิ่มมากขึ้น นั่นหมายถึงโอกาสในการสร้างรายได้ของผู้ประกอบการในอนาคต

รูปที่ 3 : ภาพประกอบการของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (2013-2017)

หน่วย : %



หมายเหตุ : ขนาดของลูกบอลแสดงถึงจำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียน

ที่มา : การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ ENLITE และรายงานประจำปี 56-1

กึ่งนี้ไออี ประเมินว่า ความเชี่ยวชาญของบุคลากร การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ และการให้บริการขนส่งสินค้าแบบครบวงจรถือเป็น 3 กลยุทธ์สำคัญสู่ความสำเร็จของธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดน ปฏิเสธไม่ได้ว่าการทำธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนจำเป็นต้องอาศัยความชำนาญเส้นทางและความเชี่ยวชาญในการดำเนินพิธีการศุลกากรตั้งแต่ประเทศต้นทางจนถึงประเทศปลายทางรวมถึงความได้เปรียบในเรื่องภาษาท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนการทำงานและลดต้นทุนการขนส่ง ประกอบกับการมีพันธมิตรทางธุรกิจที่ดีและมีเครือข่ายที่มีศักยภาพในการกระจายสินค้า ไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิตสินค้าหรือร้านค้าปลีกจะช่วยให้ผู้ประกอบการมีฐานลูกค้าที่แน่นอนและสามารถจัดการต้นทุนการขนส่งทั้งขาไปขากลับลดความเสี่ยงในการวิ่งรถเปล่าที่ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นโดยเปล่าประโยชน์ นอกจากนี้ การให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรเชื่อมต่อการขนส่งทางเรือ ทางรถไฟ และทางอากาศจะสามารถตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าได้หลากหลายมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนจะต้องเตรียมพร้อมเผชิญกับความท้าทาย 3 ประการ ได้แก่ ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน, การแข่งขันที่มีแนวโน้มรุนแรง และการขยายโครงข่ายขนส่งระบบรางในอนาคตธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนมีแนวโน้มที่จะเติบโตได้มากขึ้น อีกทั้งความร่วมมือของภาครัฐในกลุ่มภูมิภาคยังส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการค้าและโครงข่ายโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าผ่านแดนเป็นธุรกิจที่ผู้ประกอบการในหลายกลุ่มจับตามองเพื่อสร้างโอกาสในการขยายกิจการ ขณะที่ ความท้าทายสำคัญของธุรกิจนี้ ได้แก่ 1) ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็นสภาพถนนที่ยังต้องการการพัฒนาและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น จุดพักรถ สถานีบริการน้ำมัน ร้านซ่อมรถ ยังมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของภาคโลจิสติกส์ในอนาคต 2) การแข่งขันที่มีแนวโน้มรุนแรงขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบกเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และจากผู้ประกอบการต่างชาติภายใต้

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.

โคเวตา GMS-CBTA และ 3) การขยายโครงข่ายขนส่งระบบรางในภูมิภาคอาเซียน เช่น รถไฟรางคู่ของไทยที่
เชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายทรานส์เอเชีย (Trans-Asian Railway) จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ต้องการขนส่งสินค้า
ไปเวียดนามเนื่องจากมีต้นทุนขนส่งที่ต่ำกว่า

โดย : ดร.กมลมาลย์ แจ็งล้อม (kamonmarn.janglom@scb.co.th)

นักวิเคราะห์อาวุโส

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ (จำกัด) มหาชน

EIC Online: www.scbeic.com

Line: [@scbeic](https://www.line.me/@scbeic)

