

ปลดล็อคขนส่งพรมแดนไทย-เมียนมา ... คาดยอดการค้าชายแดนกลับมาเร่งตัวในปี 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 และการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย-เมียนมา (IICBTA) เมื่อปลายเดือนตุลาคมที่ผ่านมา นอกจากจะช่วยให้การขนส่งสินค้าประหยัดเวลาและต้นทุนแล้ว ยังนับเป็นจุดเปลี่ยนที่ทำให้ไทยเป็นตัวกลางเชื่อมโยงฐานการผลิตของทั้ง 3 ประเทศ (เมียนมา-ไทย-สปป.ลาว) เข้าด้วยกันได้อย่างไร้พรมแดน ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ความสะดวกดังกล่าวทำให้การส่งออกผ่านด่านแม่สอด จ.ตาก ททยอยกระเตื้องขึ้น หนุนการส่งออกชายแดนไทย-เมียนมาในภาพรวมปี 2563 ชัยดีขึ้นมาแตะ 1.05 ถึง 1.1 แสนล้านบาท ขยายตัวที่ร้อยละ 3.0-8.0
- สำหรับโอกาสของสินค้าไทยจากอานิสงส์ข้างต้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า ปัจจุบันสถานะการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดเมียนมาค่อนข้างดี โดยสินค้าไทยที่ครองตลาดอย่างโดดเด่น ทั้งในแง่ของการขยายตลาดส่งออกหรือการเปลี่ยนไปเป็นการลงทุนที่เมียนมาแทนการนำเข้าจากไทยก็ตามยังคงเป็นสินค้าเดิมในกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม สินค้าอุปโภคบริโภคในชีวิตประจำวัน มอเตอร์ไซค์ และเครื่องใช้ไฟฟ้าบางรายการ ขณะที่ก็ยังมีโอกาสในการส่งสินค้าอื่นไปตอบโจทย์ความต้องการของเมียนมาอาจจะต้องเผชิญการแข่งขันอยู่บ้าง อาทิ ยารักษาโรค อาหารทารก และอาหารแปรรูปต่างๆ ขณะที่สินค้าชั้นกลางของไทยน่าจะเป็นดาวรุ่งใหม่ที่น่าจับตาและยังทิ้งห่างคู่แข่งอย่างจีน ได้แก่ วัสดุก่อสร้าง บรรจุกัมมันต์ เม็ดพลาสติก (เอธิลีน) กระจาดขายส่วนประกอบยานยนต์ ยางล้อ ขวดแก้ว และถุงพลาสติก เป็นต้น

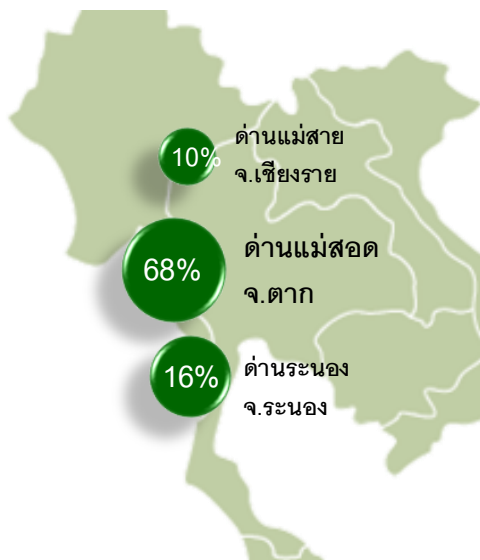
พัฒนาการระหว่างพรมแดนไทยกับเมียนมาในปีนี้มีที่น่าสนใจอย่างมาก ทั้งการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 ที่บริเวณด่านแม่สอด จ.ตาก เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 ช่วยบรรเทาความคับคั่งของการขนส่งที่สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 1 พร้อมทั้งมีแผนขยายเวลาเปิด-ปิดด่านให้เอื้อต่อการขนส่งและการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย-เมียนมา (Initial Implementation of Cross-Border Transport Facilitation Agreement: IICBTA) และบทเพิ่มเติม (Addendum) ที่เมียนมาขอเริ่มใช้กับไทยเป็นประเทศแรกเริ่มวันที่ 22 ตุลาคม 2562 บริเวณจุดเชื่อมต่อเมียวดี-ด่านแม่สอด จ.ตาก มีผลให้รถขนส่งที่ได้รับอนุญาตสามารถข้ามประเทศไปได้ลึกขึ้น มีเวลาอยู่ในแต่ละประเทศนานถึง 30 วัน กล่าวคือ รถบรรทุกเมียนมาสามารถขนส่งสินค้าข้ามมายังด่านแม่สอดไปยังปลายทางได้ 2 ที่ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.กรุงเทพฯ และชายแดน จ.มุกดาหารของไทย ในทางกลับกัน

บริการทุกระดับประทับใจ

รถบรรทุกไทยสามารถขนสินค้าจากด่านแม่สอดไปถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวา (Thilawa Special Economic Zone: SEZ) กรุงย่างกุ้ง (จากเดิมไปได้แค่เมืองเมียวดี) สิ่งเหล่านี้ช่วยย่นระยะเวลาและลดต้นทุนค่าขนส่งให้แก่ธุรกิจไทย ทำให้การส่งออกผ่านชายแดนของไทยคล่องตัวขึ้นกว่าเดิม

ในปัจจุบันสินค้าไทยได้รับการตอบรับที่ดีจากชาวเมียนมาอยู่แล้ว โดยไทยเป็นแหล่งนำเข้าลำดับที่ 3 (รองจากจีนและสิงคโปร์) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13 ของการนำเข้าทั้งหมดของเมียนมา ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาสินค้าไทยหลายกลุ่มขยายตลาดในเมียนมาได้เป็นอย่างดี ประกอบกับความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของไทยที่มีพรมแดนติดเมียนมาทำให้การส่งออกของไทยกว่าร้อยละ 70 ใช้ช่องทางชายแดนระหว่างกันเป็นหลัก ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคที่ส่งผ่านไปทุกช่องทาง ทั้งด่านระนอง จ.ระนอง ด่านแม่สาย จ.เชียงราย ขณะที่ด่านแม่สอด จ.ตาก ที่เป็นด่านการค้าที่สำคัญที่สุดยังมีความพิเศษตรงที่สามารถขนสินค้าเชื่อมโยงไปยังใจกลางพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของเมียนมา จึงมีความต้องการสินค้าชั้นกลางเพื่อตอบโจทย์การผลิตอย่างน่าสนใจแก่ผู้ประกอบการอาจต้องแข่งขันด้านราคากับสินค้าจีนและอินโดนีเซีย ขณะที่สินค้าสิงคโปร์เป็นคนละกลุ่มกัน ดังนี้

ด่านแม่สอดเป็นช่องทางส่งออกหลัก 68% ของการส่งออกชายแดนไทย-เมียนมา



สินค้าส่งออก 10 อันดับแรกผ่านด่านแม่สอด

การส่งออก 9 เดือน	มูลค่า (ล้านบาท)		ขยายตัว (%YoY)	สัดส่วน (%)
	2561	2562		
1. เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	3,438	3,852	12.1	7.3
2. ผ้าผืนและด้าย	3,545	3,766	6.2	7.2
3. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	2,555	2,335	-8.6	4.4
4. เครื่องเทศและสมุนไพร	1,299	1,964	51.2	3.7
5. น้ำมันสำเร็จรูป	2,302	1,896	-17.6	3.6
6. น้ำมันดีเซล	1,433	1,769	23.5	3.4
7. เครื่องโหราศร/โทรศัพท์อุปกรณ/ส่วนประกอบ	2,185	1,599	-26.8	3.0
8. สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	1,459	1,453	-0.4	2.8
9. เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	1,219	1,317	8.0	2.5
10. ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีอื่นๆ	916	1,210	32.1	2.3
รวม 10 อันดับ	20,351	21,162	4.0	40.2
อื่นๆ	34,610	31,449	-9.1	59.8
มูลค่ารวม	54,961	52,611	-4.3	100.0














































ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

▪ สินค้าอาหารและเครื่องดื่มของไทยค่อนข้างโดดเด่นครองส่วนแบ่งการนำเข้าของเมียนมาได้ถึง 1 ใน 3 ของการนำเข้าสินค้าอาหารของเมียนมาในปี 2561 โดยสินค้าที่มีศักยภาพสูงที่จะยังทำตลาดได้อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ น้ำผลไม้ เครื่องดื่มเพื่อสุขภาพ ขนมขบเคี้ยวและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขณะที่สินค้าที่มีความต้องการสูงและเป็นโอกาสของไทยหากเร่งทำตลาด ได้แก่ เต้าหู้/นมถั่วเหลือง/ครีมเทียม อาหารเด็ก ขนมปัง/พาสต้า ซา/กาแฟปรุงสำเร็จ อาหารปรุงแต่งทำจากธัญพืช ทั้งนี้ สินค้ากลุ่มอาหารและเครื่องดื่มของไทยส่งไปเมียนมาลดลงมาระยะเวลาหนึ่ง เนื่องจากนักลงทุนไทยในกลุ่มเครื่องดื่มชูกำลัง บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป และอาหารแปรรูป ที่เคยส่งสินค้าไปเมียนมาได้เข้าไปขยายการผลิตในเมียนมาแทน และสถานการณ์แบบนี้จะยังคงอยู่ต่อไปตามแรงดึงดูดของการผ่อนคลายกฎระเบียบภายในประเทศจนเมียนมาได้รับการจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีความสะดวกในการประกอบธุรกิจดีขึ้นเรื่อยๆ โดยธนาคารโลก (World Bank) จัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจปี 2563 (Ease of Doing Business 2020) ให้เมียนมามาอยู่ในอันดับที่ 165 จาก

บริการทุกระดับประทับใจ

อันดับที่ 171 ในปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ในระยะข้างหน้าแม้ตลาดอาหารและเครื่องดื่มในเมียนมาจะแข่งขันสูงขึ้น แต่ก็เชื่อว่าสินค้าไทยจะยังรักษาตลาดไว้ได้อย่างแข็งแกร่งด้วยจุดแข็งด้านพฤติกรรมผู้บริโภคที่คล้ายคลึงกัน

ไทยเป็นแหล่งนำเข้าอันดับ 3 ของเมียนมา ครองสัดส่วน 13% ของการนำเข้าทั้งหมดของเมียนมา (รองจากจีนและสิงคโปร์ที่มีสัดส่วน 32% และ 19% ตามลำดับ)

สินค้าไทยในตลาดเมียนมา (% ของการนำเข้าของเมียนมาในกลุ่มสินค้านั้น)	ตัวอย่างสินค้า ศักยภาพของไทย	แหล่งนำเข้าที่สำคัญ (% ของการนำเข้าของเมียนมา)		
		อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3
อาหารและเครื่องดื่มบางรายการ ลดลงแต่ภาพรวมยังแข็งแกร่ง 3.1 → 28.8 2553 → 2561	1. นำน้ําแร่/น้ําอัดลม	 84.9%	 5.7%	 4.4%
	2. ซอสปรุงรส	 81.6%	 4.5%	 3.4%
	3. ซุป/น้ําซุป	 93.8%	 2.0%	 1.6%
	4. ขนมที่มีน้ําตาลเป็นส่วนผสม	 50.7%	 26.2%	 8.5%
	5. อาหารที่ทำจากธัญพืช	 53.4%	 26.9%	 7.0%
อุปโภคบริโภคทำตลาดได้ เพิ่มขึ้นสองเท่าตัว 9.4 → 17.7 2553 → 2561	1. มอเตอร์ไซด์	 40.4%	 38.9%	 17.2%
	2. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	 49.8%	 38.1%	 1.8%
	3. สบู่	 46.1%	 31.1%	 13.9%
	4. ยาสระผม	 52.7%	 18.2%	 13.2%
	5. เครื่องสำอาง	 35.6%	 33.4%	 9.1%
สินค้าชั้นกลางแข่งขันสูงกับสินค้า จีนแต่บางรายการไทยเก่ง 7.5 → 8.7 2553 → 2561	1. ส่วนประกอบยานยนต์	 30.6%	 28.0%	 17.8%
	2. เม็ดพลาสติก	 31.4%	 21.1%	 15.0%
	3. ขวดแก้ว	 87.5%	 8.3%	 2.1%
	4. ถังพลาสติก	 65.4%	 23.0%	 8.3%
	5. กระจับปี่/บลิ้อคปุณ	 81.1%	 16.3%	 1.0%

ที่มา: Trademap โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

▪ **สินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าสำเร็จรูปที่ใช้ในชีวิตประจำวันของไทยมีคุณภาพ สามารถมัดใจชาวเมียนมาได้มากขึ้น** โดยเมียนมานำเข้าสินค้ากลุ่มนี้จากไทยเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าตัว คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.7 ของการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคทั้งหมดของเมียนมา ในปี 2561 (จากเดิมร้อยละ 9.4 ในปี 2553) โดยเฉพาะ **กลุ่มที่ไทยมีส่วนแบ่งตลาดสูงและมาแรง** ได้แก่ มอเตอร์ไซด์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก สบู่ ยาสระผม เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์โขนหวด/ระงับกลิ่นกาย และผ้าอนามัย/ผ้าอ้อม เป็นต้น นอกจากนี้ **สินค้าที่ไทยมีโอกาสพอจะแข่งขันได้ตามความต้องการนำเข้าเมียนมาที่อยู่ในระดับสูง** อาทิ ยารักษาโรคที่ไทยมีส่วนแบ่งการนำเข้าในเมียนมาร้อยละ 10.2 (อินเดียมีสัดส่วนถึงร้อยละ 42) รถยนต์นั่ง รถโดยสาร สำหรับสินค้าอื่นๆ จีนครองตลาดในเมียนมาอยู่ซึ่งสินค้าไทยก็ไม่ได้ลงไปแข่งขันด้านราคาด้วย ได้แก่ รถกระบะ ตู้เย็น เครื่องปรับอากาศ คอมพิวเตอร์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เฟอร์นิเจอร์ โทรศัพท์ เครื่องทำน้ําร้อน ก่อ่งใส่ของ ผลิตภัณฑ์ที่ใช้บนโต๊ะอาหาร เสื้อผ้าและรองเท้า เป็นต้น

▪ **สินค้าในกลุ่มสนับสนุนภาคการผลิต (Supporting Industry) เป็นสินค้ากลุ่มที่มีโอกาสขยายตลาดได้มากขึ้นอีก** แต่ก็ต้องแย่งชิงพื้นที่ตลาดกับสินค้าจีนที่ครองตลาดอยู่ราวครึ่งหนึ่ง ซึ่งการขยายกำลังการผลิตและการลงทุนในเมียนมาส่วนใหญ่ยังเป็นลักษณะการประกอบเป็นสินค้าขั้นสุดท้าย และนำเข้าสินค้าชั้นกลาง

บริการทุกระดับประทับใจ

ส่วนใหญ่จากจีน ซึ่งต้องยอมรับว่าสินค้าไทยยากจะแข่งขัน อาทิ เคมีภัณฑ์ เม็ดพลาสติก (โพรพิลีน) เหล็กและผลิตภัณฑ์ ขณะที่สินค้าไทยประเภทใหม่หลายรายการก็สามารถเข้าแทรกตลาดได้มากขึ้น อาทิ วัสดุก่อสร้าง บรรจุก๊าซ เม็ดพลาสติก (เอทิลีน) กระดาษ ส่วนประกอบยานยนต์ ยางล้อ ขวดแก้ว ถุงพลาสติก ซีเมนต์ เส้นใยสิ่งทอ และผ้าฝ้าย เป็นต้น เพื่อสนับสนุนนักลงทุนรายใหม่ทั้งนักลงทุนไทย และญี่ปุ่นที่เข้าไปขยายการผลิตในเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ของเมียนมา ประกอบกับไทยมีแต้มต่อมากกว่าจีนในด้านเส้นทางขนส่งของไทยที่ใกล้แหล่งผลิตของเมียนมามากกว่าและไทยมีห่วงโซ่การผลิตที่แน่นอนกับนักลงทุนญี่ปุ่นเป็นทุนเดิม

โดยสรุป ในช่วงที่ผ่านมาการลงทุนที่เข้าไปในประเทศเมียนมาทำให้ความต้องการสินค้าจากไทยผ่านชายแดนไทย-เมียนมาหดตัวต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2560 โดยตลอดเวลา 9 เดือนแรกปี 2562 มีมูลค่าส่งออกราว 6.8 หมื่นล้านบาท ยังคงหดตัวที่ร้อยละ 3.9 (YoY) และคาดว่าทั้งปีจะมีมูลค่าใกล้เคียง 1.02 แสนล้านบาท หดตัวที่ราวร้อยละ 3.0 ในปี 2562 ขณะที่การอำนวยความสะดวกระหว่างชายแดนไทยกับเมียนมาบริเวณด่านแม่สอด จ.ตาก ดังกล่าวช่วยย่นระยะเวลาและลดต้นทุนค่าขนส่งให้แก่ธุรกิจไทย ขับเคลื่อนการส่งออกผ่านชายแดนของไทยในระยะข้างหน้าคล่องตัวขึ้นกว่าเดิม โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าชั้นกลางรายการใหม่ของไทยจะกลายเป็นสินค้าดาวรุ่งแรงในอนาคตตามการขยายตัวของการผลิตในเมียนมา ทั้งนี้ **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดว่า ด้วยอานิสงส์ข้างต้นมีผลขับเคลื่อนการส่งออกของไทยผ่านด่านแม่สอด จ.ตาก จะขยับสูงขึ้นเป็นมูลค่าใกล้เคียง 8 หมื่นล้านบาท ในปี 2563 ขยายตัวเร่งขึ้นราวร้อยละ 14 อันจะมีส่วนช่วยสนับสนุนการส่งออกชายแดนไทย-เมียนมาในภาพรวมปี 2563 ขยับขึ้นมาแตะ 1.05 ถึง 1.1 แสนล้านบาท ขยายตัวที่ร้อยละ 3.0-8.0 หลังจากนั้นในปี 2564 การส่งออกผ่านด่านแม่สอด จ.ตาก น่าจะแตะ 1 แสนล้านบาท**

นอกจากนี้ การปลดล็อกข้อจำกัดในการขนส่งระหว่างไทยกับเมียนมายังทำให้ไทยขยับไปเป็นประเทศผู้เชื่อมต่อการผลิตของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงหรือ **GMS (Greater Mekong Sub-region)** ได้เกือบครบ โดยรถขนส่งไทยสามารถทะลุไปยังทะเลอันดามันได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง รถขนส่งของไทยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ถึง 8 แห่ง ประกอบด้วย เขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวา ในเมียนมา และเขตเศรษฐกิจพิเศษอีก 7 แห่ง ตลอดแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี เขตเศรษฐกิจพิเศษพะอ้น และเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะละแหม่งในเมียนมา เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด และเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารในไทย เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน และเขตเศรษฐกิจพิเศษแดนสะหวัน ใน สปป.ลาว **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า** ถ้าวางแผนของไทยสามารถผ่านไปถึงเขตเศรษฐกิจดานัง เขตเศรษฐกิจพิเศษกวางจิ (กวางตรี) เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในเวียดนามได้สำเร็จ จะยิ่งทำให้ห่วงโซ่การผลิตของภูมิภาคนี้ครบสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นกว่าเดิม ไทยมีโอกาสดึงดูดการลงทุนต่างชาติได้มากขึ้นจากการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากฝั่งทะเลอันดามันไปถึงมหาสมุทรแปซิฟิกได้รวดเร็วเพียง 3 วัน

Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบผู้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น