

New Normal ทำทายการปรับตัวของธุรกิจขนส่งอาหารผ่านพรมแดนของไทยจนกว่า COVID-19 จะคลี่คลาย

CURRENT ISSUE

ปีที่ 26 ฉบับที่ 3121

วันที่ 25 มิถุนายน 2563

▶ ประเด็นสำคัญ

- COVID-19 เป็นจุดเปลี่ยนสำหรับ **ธุรกิจเกี่ยวกับการค้าชายแดนและผ่านแดนที่ต้องบริหารจัดการ** ธุรกิจท่ามกลางรายได้จากการส่งออกที่หายไปตามกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้านที่เผชิญวิกฤตเดียวกัน โดยในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 การค้าชายแดนและผ่านแดนไทยมีมูลค่า 209,231 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 10.6 (YoY) โดยเฉพาะการส่งออกอาหารสด ผักและผลไม้หดตัวสูงร้อยละ 38.1 (YoY) เนื่องจากอ่อนไหวด้านระยะเวลาขนส่งอย่างมาก ขณะที่อาหารแปรรูปยังขยายตัวที่ร้อยละ 2.0 (YoY) นอกจากนี้ การส่งออกอาหารในภาพรวมยังต้องเผชิญกับต้นทุนการขนส่งที่ไม่แน่นอนในการรับมือกับมาตรการเฉพาะหน้าอย่างการคัดกรองบุคคลข้ามแดนที่มีผลอย่างมากต่อการขนส่ง รวมถึงมาตรการความปลอดภัยอื่นๆ ที่จะส่งผลในระยะต่อไป กลายเป็นวิถีการขนส่งข้ามแดนรูปแบบใหม่ (New Normal) จนกว่าการแพร่ระบาดจะคลี่คลายอย่างแท้จริง
- การส่งออกอาหารผ่านชายแดนในปี 2563 อาจไม่ราบรื่นตลอดปี** เนื่องจากมีการส่งออกอาหารสด ผัก และผลไม้ในสัดส่วนถึงร้อยละ 30 ของการส่งออกอาหารผ่านชายแดน อีกทั้งสินค้าเกือบทั้งหมดมีปลายทางตลาดอยู่ที่เวียดนามและจีน ซึ่งต้องขนส่งผ่าน สปป.ลาว และต้องปรับตัวรับมือกับบางมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าอาหารสดที่ต้องแข่งกับเวลา รวมทั้งการปรับตัวในระยะยาวให้พร้อมรับมือกับมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยตั้งแต่กระบวนการผลิตจนถึงมือผู้บริโภคซึ่งนานาประเทศจะให้ความสำคัญมากขึ้นในระยะข้างหน้า
- นอกจากนี้ **วิถีปฏิบัติแบบเดิม (Old Normal) ก็ยังเป็นโจทย์สำคัญของภาครัฐบาลที่ต้องเร่งผลักดันลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าในภูมิภาคให้สามารถเชื่อมโยงกันในทุกเส้นทาง** เพื่อบรรเทาปัญหาจากความไม่แน่นอนหากไวรัสกลับมาลุกลามอีกครั้ง อาทิ การเจรจาให้แต่ละประเทศอะลุ่มอล่วยกฎระเบียบภายในเพื่อให้ทุกประเทศได้ประโยชน์ร่วมกันในการขนส่งสินค้า

สถานการณ์ COVID-19 ที่ปรับตัวดีขึ้นเป็นลำดับ เชื่อให้รัฐบาลในแต่ละประเทศผ่อนปรนมาตรการคุมเข้มบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ ซึ่งในช่วงที่บังคับใช้มาตรการตรวจสอบจุดผ่านแดนอย่างเข้มข้นก็อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าดำเนินการได้ปกติ แต่มาตรการคัดกรองบุคคลข้ามแดนก็มีผลต่อผู้ที่ขับรถขนส่งสินค้าและพนักงานที่มากับรถขนส่ง นับเป็นอุปสรรคสำคัญของการขนส่งสินค้าข้ามแดน รวมทั้งข้อปฏิบัติบางประการที่ทำให้การขนส่งสินค้ายุ่งยากซับซ้อน ไม่ว่าจะเป็น **มาตรการตรวจป้องกันโรคระบาดขั้นพื้นฐาน** ซึ่งหลายประเทศกำหนดให้

บริการทุกระดับประทับใจ

พนักงานขับรถและคนที่ติดมากับรถต้องมีเอกสารรับรองสุขภาพ การกักตัวคนขับรถชาวต่างชาติเป็นเวลา 14 วัน การจำกัดจำนวนคนที่มากับรถขนส่ง การจำกัดเวลาเข้าประเทศ การกำหนดระยะเวลาเปิด-ปิดด่านชายแดนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในแต่ละประเทศ การใส่หน้ากากอนามัย การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อรถขนส่งก่อนเข้าสู่ประเทศ **มาตรการปิดพรมแดนและจำกัดเส้นทางข้ามแดนทั้งของไทยและต่างประเทศที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับระดับการแพร่ระบาดในแต่ละช่วงเวลา** ทำให้เหลือเฉพาะเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ในเบื้องต้นไม่กระทบต่อผู้ขนส่งรายใหญ่ที่ใช้เส้นทางสายหลักอยู่แล้ว แต่ด่านพรมแดนอื่นที่ถูกระงับการผ่านด่านชั่วคราวกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งรายย่อย ชาวบ้านและธุรกิจค้าขายสินค้าโดยรอบพื้นที่

ทั้งนี้ การค้าชายแดนเป็นช่องทางระบายสินค้าที่สำคัญของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ เวียดนามและจีนตอนใต้) โดยคิดเป็นร้อยละ 30 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของไทยในทุกช่องทางไปยังประเทศเหล่านี้ ซึ่งในช่วงที่ COVID-19 ระบาดหนักทำให้การส่งออกในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 หดตัวถึงร้อยละ 10.6 (YoY) มีมูลค่าส่งออกเหลือ 209,231 ล้านดอลลาร์บาท **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าการค้าชายแดนไทยในช่วงที่เหลือของปีนี้จะยังคงต้องรับมือกับมาตรการผ่านแดนที่ไม่แน่นอนของแต่ละประเทศยิ่งเพิ่มภาระให้แก่การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะมาตรการคัดกรองบุคคลเข้าประเทศมีผลให้การส่งสินค้าไป สปป.ลาว หรือใช้ สปป.ลาว เป็นทางผ่านเผชิญอุปสรรคมากที่สุด** ผู้ขนส่งสินค้าไทยต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ชายแดนไทย-สปป.ลาว เพื่อให้ชาว สปป.ลาว มารับสินค้าไปกระจายต่อจากเดิมที่คนขับรถไทยสามารถขนส่งสินค้าเข้าไปใน สปป.ลาวได้ ซึ่งมาตรการดังกล่าวยังคงมีใช้ต่อเนื่องจนเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าไปยังเวียดนามและจีนซับซ้อนมากขึ้น

ธุรกิจจำหน่ายสินค้าอาหารผ่านชายแดน ปรับตัวรับ New Normal

การส่งออกสินค้าในกลุ่มอาหารนับว่ามีบทบาทสำคัญช่วยขับเคลื่อนการค้าชายแดนของไทย โดยมีมูลค่าการส่งออกผ่านชายแดน 157,521 ล้านบาท ในปี 2562 คิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 4 ของการส่งออกชายแดนและผ่านแดนทั้งหมดของไทย ขณะที่มาตรการสกัดวิกฤต COVID-19 ของแต่ละประเทศทำให้การส่งออกสินค้าอาหารในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 หดตัวร้อยละ 15.0 (YoY) มีมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 46,864 ล้านบาท โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากการส่งออกสินค้าอาหารสด ผักและผลไม้ที่เน่าเสียง่ายต้องแข่งขันกับเวลาจึงได้รับผลกระทบมากที่สุดหดตัวถึงร้อยละ 38.1 (YoY) เพราะไม่สามารถรอเวลาการข้ามแดนได้นาน และมีต้นทุนสูงในการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง ขณะที่สินค้าอาหารแปรรูปมีความคล่องตัวในการขนส่งมากกว่าจึงยังสามารถขยายตัวได้ร้อยละ 2.0 (YoY) ทั้งนี้ แม้ COVID-19 จะทยอยดีขึ้น แต่บางมาตรการของ สปป.ลาว ยังคงมีผลจนกว่าสถานการณ์ทุกอย่างจะคลี่คลายอย่างแท้จริง อีกทั้งมีบางมาตรการอาจถูกปรับใช้มากขึ้นอันจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอาหารของไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือกับวิถีปฏิบัติแบบใหม่ (New Normal) ดังนี้

- การขนส่งสินค้าอาหารสด ผักและผลไม้ต้องเผชิญอุปสรรคไปอีกระยะหนึ่ง โดยเฉพาะการส่งไปเวียดนามและจีนที่ต้องผ่าน สปป.ลาว โดยเส้นทาง R3A (จากจังหวัดเชียงราย-สปป.ลาว-มณฑลยูนนานของจีน) ที่ขาดแคลนคนขับรถชาว สปป.ลาว และชาวจีน ในการรับช่วงขนส่งสินค้าทั้งใน สปป.ลาว และในจีน เมื่อบวกกับมาตรการที่เข้มงวดตั้งแต่เกิด COVID-19 ในการห้ามรถและคนขับต่างชาติเข้าประเทศ ทำให้การส่งสินค้าจากไทยไป

บริการทุกระดับประทับใจ

จีนต้องเปลี่ยนรถและคนขับ 2 ครั้ง (ที่พรมแดนไทย-สปป.ลาว และที่พรมแดน สปป.ลาว-จีน) จากเดิมที่เปลี่ยนรถครั้งเดียวโดยใช้รถและคนขับไทยวิ่งไปถึงพรมแดน สปป.ลาว-จีน แล้วจึงเปลี่ยนเป็นรถและคนขับจีน ขณะที่การส่งผ่านพรมแดน สปป.ลาว ในจุดเส้นทาง R9 และ R12 มีความยืดหยุ่น สามารถแก้ปัญหาการขนส่งได้คล่องตัวกว่า แต่ก็ทำให้มีต้นทุนการขนส่งเกินจำเป็นเพิ่มขึ้นมา ทั้งนี้ หากมองในภาพรวมการขนส่งสินค้าอาหารสด ผักและผลไม้ทางชายแดนของไทยเกือบทั้งหมดพุ่งตรงไปยังเวียดนามและจีน ซึ่งก่อนเกิด COVID-19 การส่งออกอาหารสด ผักและผลไม้คิดเป็นร้อยละ 42 ของการส่งออกอาหารทางชายแดน แต่พอประสบปัญหาการขนส่งทำให้มีสัดส่วนลดลงเหลือเพียงร้อยละ 31 และมีมูลค่าส่งออกเหลือเพียง 14,460 ล้านบาทเท่านั้น ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 (จากเดิม 23,362 ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปี 2562)

สินค้าอาหารของไทยส่งออกผ่านชายแดนไทยปีละ 1.5 แสนล้านบาท



● การบริหารจัดการเวลาขนส่งในทุกเส้นทางกลายเป็นโจทย์สำคัญที่ผู้ส่งออกสินค้าอาหารสด ผักและผลไม้สดต้องมีแผนสำรองและยืดหยุ่นได้ เพื่อให้พร้อมรับมือมาตรการคัดกรองทั้งคนและสินค้าอย่างเข้มข้นบริเวณจุดผ่านพรมแดนที่จะยังคงอยู่จนกว่าการแพร่ระบาดยุติ ควบคู่กับการรับภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในกรณีที่ต้องเปลี่ยนเส้นทางขนส่งหากเส้นทางปกติไม่สามารถใช้งานได้จากการปิดบางด่านชั่วคราวหาก COVID-19 กลับมาแพร่ระบาดอีกครั้ง รวมถึงค่าใช้จ่ายอีกประการอื่นๆ อาทิ การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อบริเวณจุดผ่านแดน การจัดหาหน้ากากอนามัยและผลิตภัณฑ์ทำความสะอาดส่วนบุคคลสำหรับพนักงานขับรถ และการขอเอกสารรับรองสุขภาพซึ่งมีระยะเวลาการใช้งานที่จำกัด การจัดหาพนักงานขับรถชาว สปป.ลาว ชาวเวียดนาม และชาวจีนให้สอดคล้องกับข้อกำหนดในแต่ละเส้นทาง รวมทั้งควรมีแผนสำรองในการผ่านแดนที่คงต้องใช้เวลานานกว่าปกติ โดยเฉพาะในระหว่างที่ COVID-19 แพร่ระบาดรุนแรงจะเห็นได้ว่าเส้นทางขนส่งผลไม้สายหลักที่ผ่านสปป.ลาว ที่มีปัญหาค่อนข้างมากในการส่งต่อไปเวียดนาม และจีนตอนใต้

บริการทุกระดับประทับใจ

● การส่งออกสินค้าอาหารควรเตรียมปรับตัวให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นเรื่องที่หลายประเทศหันมาให้ความสำคัญมากขึ้นในระยะข้างหน้า โดยเฉพาะมาตรฐานด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) และมาตรการอุปสรรคทางเทคนิคต่อสินค้า (Technical Barriers to Trade: TBT) มักเป็นประเด็นสำหรับสินค้าอาหารของไทยบ่อยครั้ง ซึ่งตลอดเวลาที่ผ่านมามีประเทศเพื่อนบ้านของไทยประกาศใช้มาตรการ SPS และ TBT มาแล้วถึง 3,777 ครั้ง โดยเฉพาะจีน เวียดนาม มาเลเซีย และสิงคโปร์มักมีการปรับเพิ่มข้อกำหนดอยู่ตลอด และบ่อยครั้งจะใช้เป็นข้ออ้างในการกีดกันสินค้าไทย อาทิ ข้อกำหนดด้านสารตกค้างในผลไม้ แผลงที่ปนมากับผัก/ผลไม้ ปริมาณส่วนประกอบที่อยู่ในอาหาร ในส่วนนี้ทำหายการปรับตัวของเจ้าของสินค้าเป็นหลัก ในกลุ่มอาหาร ผักและผลไม้ถ้าหากยกระดับมาตรฐานการผลิตตลอดห่วงโซ่การผลิตได้จะช่วยลดอุปสรรคในระยะยาว ตั้งแต่การทำไร่นาสวนให้ปลอดภัยด้วย GAP (Good Agricultural Practice) จนมาถึงการคัดแยกและบรรจุในโรงงานให้เป็นไปตามมาตรฐานการผลิตอาหารหรือ GMP (Good Manufacturing Practice) และหากมีการนำผลผลิตมาแปรรูปก็ควรเป็นไปตามมาตรฐาน HACCP (Hazards Analysis and Critical Control Points) อันจะช่วยเป็นใบเบิกทางให้สินค้าเข้าสู่ตลาดสะดวกขึ้น อีกทั้งถ้าต้องการขยายตลาดไปประเทศอื่นนอกเหนือจากการค้าชายแดนก็ยังสามารถใช้มาตรฐานนี้ได้เช่นกัน

นอกจากนี้ การเกิดวิกฤต COVID-19 ยังเป็นเครื่องพิสูจน์ให้เห็นว่าวิถีปฏิบัติของการขนส่งสินค้าทางบกภายในภูมิภาคแบบเดิม (Old Normal) ยังไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทำให้เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินการขนส่งสะดุดอย่างมาก แม้จะมีกรอบความตกลง AEC ที่เชื่อมโยงการตรวจสอบเอกสารศุลกากรผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ASEAN Single Window: ASW) แต่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมาก็ยังอยู่ระหว่างพัฒนาระบบ อีกทั้ง ยังมีความตกลงการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงหรือ GMS-CBTA ที่ช่วยต่อขยายการขนส่งไปถึงประเทศจีนตอนใต้ แม้มีความคืบหน้าในหลักการตรวจปล่อยสินค้าและการเดินทางขนส่งสินค้าข้ามแดนบริเวณแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) แต่ในทางปฏิบัติก็ยังคงต้องเปลี่ยนรถในบางพรมแดน

ดังนั้น การจะแก้ปัญหาที่มีอยู่เดิมก็ต้องอาศัยภาครัฐให้เร่งผลักดันความสะดวกด้านต่าง ๆ ให้เป็นรูปธรรมขึ้นมา โดยเฉพาะ การเจรจาให้ประเทศที่มีพรมแดนติดกันมีความอะลุ่มอล่วยให้รถขนส่งสินค้าข้ามแดนได้ไม่ว่าจะเป็นพวงมาลัยซ้ายหรือขวา โดยอาจใช้วิธีการออกใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าทั้งรถพวงมาลัยซ้ายและขวาโดยจำกัดจำนวนรถและระบุเส้นทางให้อยู่ในข้อตกลง ตัวอย่างเช่นกรณีของรถขนส่งไทยที่สามารถวิ่งส่งสินค้าใน สปป.ลาว ได้ในพื้นที่ที่กำหนดแม้จะใช้พวงมาลัยคนละด้าน แต่รถขนส่งไทยไม่ได้รับอนุญาตให้วิ่งในเวียดนามและจีน เป็นต้น การเร่งรัดให้เกิดแนวทางการขนส่งร่วมกันในทุกด้านตรวจ เพิ่มความสะดวกการข้ามแดน อาทิ การมีช่องทางผ่านแดนเฉพาะรถขนส่งสินค้า และช่องทางเฉพาะสินค้าอาหารสดที่ต้องใช้ความเร็ว โดยผลักดันให้เกิดการตรวจสอบสินค้า ณ จุดเดียวกัน และการตรวจสอบเอกสารด้วยอิเล็กทรอนิกส์ได้ในทุกจุด ซึ่งยังติดขัดในเชิงปฏิบัติ รวมถึง การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาช่วยรายงานสถานการณ์ปัจจุบัน (Real-time) สำหรับรายงานระยะเวลาในการผ่านแดนทั้งฝั่งขาไปและขากลับ เพื่อให้ผู้ประกอบการวางแผนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยสรุป วิกฤตไวรัส COVID-19 เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้กำลังซื้อและเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านไทยอ่อนแรงโดยในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2563 การส่งออกชายแดนและผ่านแดนไทยมีมูลค่า 209,231 ล้านบาทหดตัวที่ร้อยละ 10.6(YoY) ซึ่งยังคงมีความเสี่ยงอ่อนแรงต่อเนื่องในช่วงที่เหลือของปี **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่าการส่งออกสินค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยทั้งปี 2563 จะยังหดตัวแรงที่ร้อยละ 12.8 (YoY) จากนั้นด้วยอานิสงส์ของฐานการส่งออกที่ต่ำในปีนี้ ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านในภาพรวมมีส่วนช่วยให้ภาพการค้าชายแดนและผ่านแดนไทยปรับตัวดีขึ้นในปี 2564 อย่างไรก็ตาม **ภาคธุรกิจคงต้องเผชิญความเสี่ยงจากรายรับที่ลดลงหนักกว่าปีอื่นๆ ขณะเดียวกันยังต้องแบกรับภาระรายจ่ายที่เพิ่มขึ้น** ในการจัดเตรียมสิ่งป้องกันเชื้อ อุปกรณ์ทำความสะอาด โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ เปลี่ยนพนักงานขับรถท้องถิ่น รวมถึงเปลี่ยนรถเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดการผ่านแดนในแต่ละประเทศ สิ่งเหล่านี้ล้วน**เป็นบททดสอบความพร้อมของภาคธุรกิจขนส่งสินค้าข้ามแดน** ในการบริหารจัดการคลังสินค้า การกระจายสินค้า การวางแผนการตลาดใหม่ให้สอดคล้องกับต้นทุน ภายใต้สถานการณ์ไม่แน่นอนที่จะอยู่กับเราไปอีกระยะเวลาหนึ่ง นอกจากนี้มาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยจะกลายเป็นแนวทางที่นานาชาติให้ความสำคัญมากขึ้น จากเดิมประเทศเพื่อนบ้านของไทยก็มักจะหยิบขึ้นมาใช้เป็นประเด็นกีดกันการค้ากับไทยอยู่ตลอด



Disclaimer

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

บริการทุกระดับประทับใจ