

## การยกระดับความร่วมมือความตกลง GMS CBTA... สู่โอกาสการค้าของไทยไปเวียดนามผ่านเส้นทาง R1

### ▶ ประเด็นสำคัญ

- การให้สัตยาบันความตกลง GMS CBTA ของประเทศสมาชิก GMS ซึ่งจะทำให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางระหว่างประเทศเป็น 500 คัน และมีการปรับปรุงพิธีการทางศุลกากรตั้งแต่ปี 2560 นี้ คงจะทำให้การเดินทางในเส้นทาง R1 (กรุงเทพฯ-พนมเปญ-นครโฮจิมินห์) มีประสิทธิภาพและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทยประเมินว่า ระยะเวลาการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R1 จากไทยไปเวียดนามจะลดลงประมาณ 8-10 ชั่วโมง ทำให้จากเดิมที่ต้องใช้เวลาราว 31-41 ชั่วโมง จะเหลือเพียง 23-31 ชั่วโมง ในขณะที่ต้นทุนการขนส่งก็จะถูกลงราวร้อยละ 30-35 จากต้นทุนเดิมทั้งหมดอีกด้วย
- การยกระดับความร่วมมือความตกลง GMS CBTA โดยเฉพาะในเส้นทาง R1 นี้ยังจะช่วยเพิ่มโอกาสทางการค้าผ่านชายแดนของไทยไปยังเวียดนาม โดยสินค้าที่มีศักยภาพได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เครื่องปรับอากาศ รวมไปถึงสินค้าอุปโภคบริโภคอย่างผลไม้และเครื่องดื่ม ตลอดจนชิ้นส่วนยานยนต์ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยจึงประเมินว่ามูลค่าการส่งออกจากไทยผ่านด่านอรัญประเทศในเส้นทาง R1 คงเติบโตร้อยละ 19.4 (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 1.5 พันล้านบาทในปี 2560

หลังประเทศสมาชิกในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยไทย จีน เวียดนาม กัมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา ได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ครบทุกฉบับในปลายปี 2558 ก็ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมสำหรับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในระดับรัฐมนตรีอย่างไม่เป็นทางการ (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Facilitation Agreement Joint Committee Retreat) อีกครั้งวันที่ 14 ก.ค. 2559 โดยสาระสำคัญในการประชุมดังกล่าวนี้คือ การร่วมกันปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางระหว่างประเทศ และการเพิ่มขีดความสามารถของรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางระหว่างประเทศชั่วคราว ในเส้นทางของ 4 ด้านชายแดน<sup>1</sup> เป็น 500 คัน ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2560 ถึง 30 ธ.ค. 2562 ในขณะที่ เส้นทางแม่สอด-เมียวดีนั้น ทางกรมเมียนมาจะเริ่มให้ใบอนุญาตได้ในเดือนก.ค. 2560

<sup>1</sup> ด้านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ด้านเชียงของ-ห้วยทราย (สปป.ลาว) ด้านแม่สอด-เมียวดี (เมียนมา) และด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต (กัมพูชา)

ทั้งนี้ ประเด็นที่น่าสนใจคงเป็นการเพิ่มโควตาใบอนุญาตเดินรถและปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถระหว่างประเทศบนเส้นทาง R1 (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-บาเวท-นครโฮจิมินห์) เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความร่วมมือและจำนวนโควตารถขนส่งที่ได้รับอนุญาตโดยไทยและกัมพูชาน้อยที่สุดเพียง 40 คัน ภายใต้บันทึกความเข้าใจการเดินรถระหว่างไทย-กัมพูชาในกรอบ GMS CBTA ทำให้การขนส่งสินค้าบนเส้นทางดังกล่าวยังมีข้อจำกัด ในขณะที่ เส้นทางขนส่งอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะผ่านสปป.ลาวไปยังประเทศที่ 3 อย่างเส้นทางผ่านด่านมุกดาหาร-สะหวันเขต-แดนสะหวัน (R9) ต่อยังเวียดนาม และเส้นทางในด่านเชียงของ-ห้วยทราย (R3A) ไปยังจีนตอนใต้ นั้นมีการเดินรถที่ค่อนข้างเสรี<sup>2</sup> ดังนั้น การให้สัตยาบันทุกฉบับในกรอบ GMS CBTA ของประเทศสมาชิก ซึ่งจะเพิ่มโควตาใบอนุญาตรถขนส่ง และมีการปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถระหว่างประเทศ ตลอดจนอำนวยความสะดวกด้านพิธีการทางศุลกากรนี้ คงจะส่งอานิสงส์ให้การขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R1 มากที่สุด อันจะนำไปสู่โอกาสการค้าชายแดนของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับเวียดนามบนเส้นทาง R1 ในระยะยาว เนื่องจากเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพ แต่ด้วยอุปสรรคด้านการเดินรถและระเบียบที่ค่อนข้างซับซ้อนในปัจจุบัน จึงทำให้ไม่ได้รับความนิยมมากนัก สะท้อนจากการมูลค่าการส่งออกผ่านแดนของไทยไปเวียดนามบนเส้นทาง R1 มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 4.6 ของมูลค่าการส่งออกผ่านแดนโดยรวมของไทยไปเวียดนาม

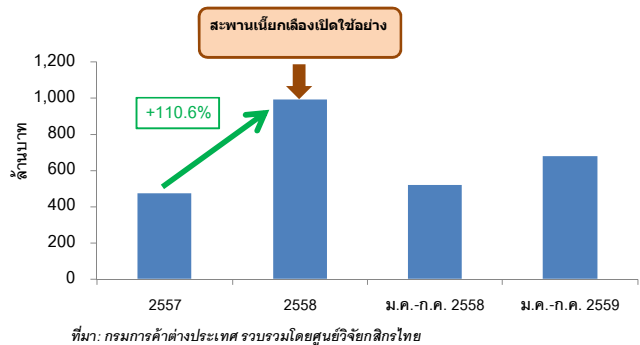
### การดำเนินงานตามกรอบ CBTA ...ช่วยเติมเต็มศักยภาพของเส้นทาง R1 ในฐานะเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

เส้นทาง R1 นับเป็นเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ที่สำคัญสำหรับการส่งออกสินค้าของไทยเป็นอย่างมาก กล่าวคือ เส้นทาง R1 เป็นเส้นทางส่งออกสินค้าหลักของไทยไปยังกัมพูชา และมีศักยภาพที่จะส่งออกต่อไปยังเวียดนาม โดยเฉพาะเวียดนามตอนใต้ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกกรุงเทพฯ และนครโฮจิมินห์ที่สั้นที่สุดเพียง 903 กม. สะท้อนจากในปี 2558 ที่เริ่มมีการเปิดใช้สะพานเนี้ยกเลื่อง (Neak Loeng) ข้ามแม่น้ำโขงในเส้นทาง R1 เพื่อทดแทนการใช้เรือขนส่งข้ามฟากที่ใช้เวลานานและมีความแออัด ทำให้มูลค่าการส่งออกผ่านแดนของไทยไปเวียดนามปี 2558 ในด้านอรัญประเทศขยายตัวถึงร้อยละ 110.6 (YoY)<sup>3</sup> หรือคิดเป็นมูลค่าการส่งออกผ่านแดนทั้งสิ้น 990.9 ล้านบาท

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันการขนส่งสินค้าในเส้นทางดังกล่าวไปเวียดนามนั้นยังไม่ได้รับความนิยมมากนัก เมื่อเทียบกับเส้นทางอื่นๆ โดยมีอุปสรรคสำคัญในเรื่องจำนวนโควตาการขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชาที่ได้รับอนุญาตเพียง

#### มูลค่าการส่งออกผ่านด่านอรัญประเทศไปยังเวียดนาม

ปี 2557-2559



<sup>2</sup> เนื่องจากไทยและสปป.ลาวได้ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างกันที่ซับซ้อนกับความตกลง GMS CBTA จึงเป็นผลให้รถขนส่งจากไทยสามารถใช้เส้นทางในสปป.ลาว ได้อย่างเสรี

<sup>3</sup> การขยายตัวของมูลค่าการส่งออกผ่านแดนในด่านอรัญประเทศส่วนหนึ่งอาจได้รับอานิสงส์จากการทยอยลดอัตราภาษีนำเข้าตามกรอบ AFTA (ASEAN Free Trade Agreement) ของเวียดนามตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2558

40 คัน<sup>4</sup> พิธีการทางศุลกากรที่ล่าช้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฝั่งกัมพูชา ประกอบกับการใช้ด่านศุลกากรเดียวกันของรถขนส่งสินค้าและรถโดยสาร ได้ทำให้เกิดความแออัดบริเวณด่านอรัญประเทศ ซึ่งแปรผันตรงต่อระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งจากไทย ผ่านด่านอรัญประเทศไปเวียดนาม จึง เป็นผลให้การส่งออกไปยังเวียดนามตอนต้นนั้น นิยมใช้เรือขนส่งสินค้ามากกว่า แม้ว่าจะใช้เวลานานแต่ขั้นตอนการขนส่งและพิธีการทางศุลกากรนั้นค่อนข้างมีความสะดวก

ทว่า การให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA ที่ครบทุกฉบับของประเทศสมาชิก GMS นี้ คงจะทำให้เกิดการปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการทางศุลกากรในเส้นทาง R1 มากขึ้น เช่น การพัฒนาพื้นที่ตรวจสอบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวกัน (Single Stop Inspection: SSI) และการเพิ่มโควต้าใบอนุญาตเดินรถเป็น 500 คัน เป็นต้น นอกจากนี้ การเร่งเจรจาทวิภาคีด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-กัมพูชา การนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยตรวจสินค้าและการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบต เพื่อแยกด่านรถโดยสารและรถขนส่งสินค้าออกจากกัน ก็จะช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดในบริเวณด่านอรัญประเทศ ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าจากไทยไปเวียดนาม โดยผ่านกัมพูชาในเส้นทาง R1 สะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยประเมินว่า ระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากไทยไปเวียดนามบนเส้นทาง R1 จะลดลงประมาณ 8-10 ชั่วโมง ทำให้จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ 31-41 ชั่วโมง ก็จะเหลือเพียง 23-31 ชั่วโมง ในขณะที่เดียวกัน ต้นทุนการขนส่งก็จะถูกลงเกือบร้อยละ 30-35 จากต้นทุนเดิมทั้งหมดอีกด้วย

เส้นทางขนส่งจากไทยไปเวียดนามโดยผู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (ชั่วโมง)	ต้นทุนการขนส่ง (USD)
เส้นทาง R9 : กรุงเทพฯ-มุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ (สปป.ลาว)-แดนสะหวัน (สปป.ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม) - ฮานอย (เวียดนาม) เป็นเส้นทางส่งออกจากไทยไปเวียดนามตอนบนและจีนตอนใต้**	1,633	40-45	≈ 2,110
เส้นทาง R1 : กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ (กัมพูชา)-บาเวท (กัมพูชา)-โฮจิมินห์ (เวียดนาม) เป็นเส้นทางส่งออกจากไทยไปยังเวียดนามตอนใต้**	903	31-41	≈ 2,217
ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือโฮจิมินห์ : เส้นทางส่งออกไปยังเวียดนามตอนใต้*	1,200	72-120	≈ 375

หมายเหตุ: \* ค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามประกาศสายเรือ  
\*\* การเดินทางด้วยรถบรรทุกยังไม่นับรวมชั่วโมงของการจราจร หากเกิดการติดขัดและการพักรถของคนขับรถบรรทุก

**หลังจากการให้สัตยาบัน CBTA ของทุกประเทศ**

- ✓ เพิ่มโควตารถขนส่งที่ได้รับอนุญาตจาก 40 คันเป็น 500 คัน
- ✓ ใช้เครื่อง X-ray เพื่อตรวจสินค้าในด่านศุลกากรไทย
- ✓ แยกจุดตรวจผ่านแดนสำหรับรถขนส่งสินค้าและรถโดยสาร
- ✓ พัฒนาพื้นที่ตรวจสอบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวกัน (SSI) ระหว่างไทยและกัมพูชา

ต้นทุนการขนส่ง	ระยะเวลา
ลดลง 0130-35%	ลดลง 08-10 ชั่วโมง

หมายเหตุ: ไม่นับรวมชั่วโมงของการจราจร หากเกิดการติดขัดและการพักรถของคนขับรถบรรทุกและ  
ที่มา: ADB, DITP, ITD, กรมขนส่งทางบกและด่านศุลกากรอรัญประเทศ คำนวณโดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย

อย่างไรก็ดี แม้การดำเนินงานข้างต้นจะช่วยลดปัญหาการเดินรถระหว่างไทย-กัมพูชาบนเส้นทาง R1 ซึ่งจะทำให้การขนส่งต่อไปยังเวียดนามมีความสะดวกมากขึ้น แต่การขนส่งจากไทยไปยังนครโฮจิมินห์ของเวียดนามบนเส้นทาง R1 ก็ยังคงมีอุปสรรคในบางประการ กล่าวคือ ปัจจุบันรถขนส่งของไทยไม่สามารถเข้าไปยังเวียดนาม

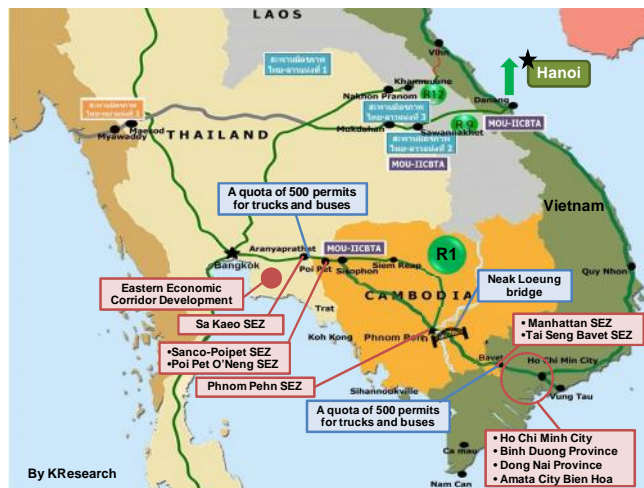
<sup>4</sup> นอกเหนือจากโควตาดังกล่าว การขนส่งสินค้าเข้าไปยังกัมพูชาต้องเปลี่ยนหัวรถเป็นสัญชาติกัมพูชาก่อนถึงจะสามารถเดินรถไปถึงพนมเปญได้

ได้โดยตรง เนื่องจากไทยยังไม่มีข้อตกลง 3 ฝ่ายกับกัมพูชาและเวียดนามสำหรับการเดินรถบนเส้นทาง R1<sup>5</sup> ประกอบกับกฎระเบียบการเดินรถภายในประเทศเวียดนามยังไม่อนุญาตให้รถขนส่งพวงมาลัยขวาของไทยเข้าประเทศได้ นอกจากนี้ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่แตกต่างกันของไทย กัมพูชาและเวียดนาม เช่น พิกัดนำหนักรถบรรทุกและมาตรฐานความเร็วรถ ก็เป็นอีกปัจจัยที่ทำให้การขนส่งบนเส้นทาง R1 นั้นยังมีข้อจำกัด **ดังนั้น หากไทยมีข้อตกลงการเดินรถขนส่ง 3 ฝ่ายกับกัมพูชาและเวียดนามในเส้นทาง R1 อีกยังมีความร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานการเดินรถที่เหมือนกันของทั้ง 3 ประเทศ คงจะทำให้การเดินรถระหว่างไทย ผ่านกัมพูชา เข้าไปยังเวียดนามสมบูรณ์มากขึ้น** ทั่ว การให้สัตยาบันของประเทศสมาชิก GMS การนำเทคโนโลยีเข้ามาอำนวยความสะดวกในการตรวจสินค้าของทางการไทย รวมไปถึงการยกระดับความร่วมมือระหว่างไทย-กัมพูชา ก็ถือเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R1 ซึ่งจะส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศในลำดับต่อไป

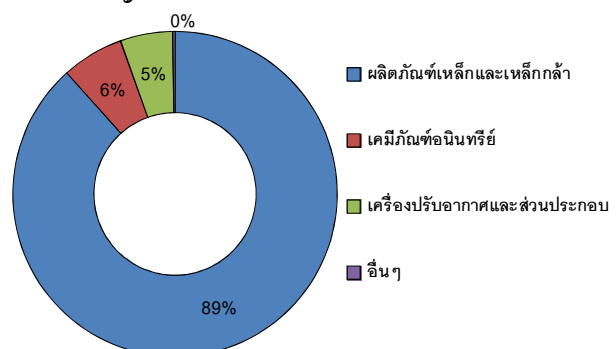
### เส้นทาง R1 จะช่วยเพิ่มโอกาสการส่งออกผ่านชายแดนไปยังเวียดนาม...เชื่อมต่อห่วงโซ่การผลิตและเจาะตลาดผู้บริโภค

เส้นทาง R1 เป็นหนึ่งในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ที่มีความน่าสนใจในมิติด้านการค้าจากไทยไปยังเวียดนามอีกเส้นทางหนึ่ง เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวนี้ได้เชื่อมเมืองสำคัญอย่างกรุงเทพฯ และนครโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นทั้งศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและยังมีการกระจายตัวของฐานการผลิตเพื่อการส่งออกในบริเวณใกล้เคียงเข้าด้วยกัน **ตอกย้ำโอกาสในการส่งออกสินค้าจากไทยไปยังเวียดนามผ่านเส้นทาง R1 โดยแบ่งเป็นสินค้า 2 ประเภทดังนี้**

1. สินค้าที่เดิมมีการส่งออกผ่านแดนไปเวียดนามบนเส้นทาง R1 และหากเส้นทางดังกล่าวได้รับการพัฒนายังคงจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการส่งออกที่มากขึ้น ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ กล่าวคือ เวียดนามตอนใต้ โดยเฉพาะบริเวณราบลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong River Delta) เป็นพื้นที่ที่มีการทำเกษตรกรรมเพื่อการส่งออกขนาดใหญ่



### สินค้าส่งออกผ่านแดนของไทยไปเวียดนามในด้านอัญประเทศช่วง 7 เดือนแรกของปี 2559



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย

<sup>5</sup> ในขณะที่ กัมพูชาและเวียดนามได้ลงนามข้อตกลงว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดนบริเวณด่านบาวเวท-มอคไบ (Bavet-Moc Bai Border) ทำให้รถขนส่งของกัมพูชาสามารถเข้าไปยังดินแดนของเวียดนามได้ โดยมีโควตาการขนส่งระหว่างกันที่ 500 คัน ดังนั้น รถขนส่งของไทยที่ต้องการจะเข้าไปยังเวียดนาม จะต้องเปลี่ยนหัวรถเป็นสัญชาติกัมพูชาก่อนที่จะเดินทางไปเวียดนาม

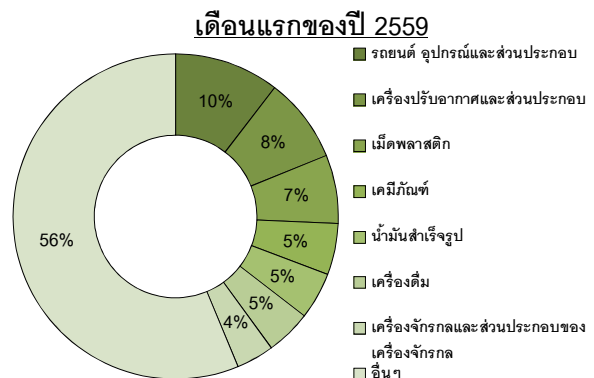
ประกอบกับเคมีภัณฑ์อินทรีย์ ก็เป็นสารตั้งต้นสำหรับการผลิตปุ๋ยและยาฆ่าแมลง ดังนั้น การยกระดับเส้นทาง R1 คงจะช่วยอำนวยความสะดวกและกระตุ้นการส่งออกเคมีภัณฑ์อินทรีย์ของไทยไปเวียดนามตอนใต้ เพื่อรองรับภาคการเกษตรที่กำลังขยายตัว จากการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากร GSP และการทยอยลดภาษีการนำเข้าจากกรอบการค้าเสรีที่เวียดนามได้ทำกับประเทศต่างๆ เช่น เกาหลีใต้และสหภาพยุโรป เป็นต้น นอกจากนี้ เวียดนามตอนใต้ยังเป็นตลาดขนาดใหญ่ ที่มีประชากรถึง 33.3 ล้านคน<sup>6</sup> ประกอบกับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและสังคมเมืองในบริเวณดังกล่าว ก็คงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับการเจาะตลาดเครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ ผ่านเส้นทาง R1 เช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ไร่ก็ดี สำหรับผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า แม้จะเป็นสินค้าส่งออกหลักของไทยไปเวียดนามผ่านเส้นทาง R1 แต่การที่เวียดนามมีทั้งอุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำ และกำลังก่อสร้างฐานการผลิตเหล็กขนาดใหญ่ที่ลงทุนโดยนักลงทุนต่างชาติ ก็คงจะทำให้การส่งออกเหล็กของไทยไปเวียดนามได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

**2. สินค้าที่ส่วนใหญ่ยังส่งออกผ่านทางเรือไปยังเวียดนามตอนใต้ แต่มีแนวโน้มที่จะหันมาเลือกใช้เส้นทาง R1 มากขึ้น หากการขนส่งมีประสิทธิภาพและสะดวกรวดเร็ว ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภคอย่างเครื่องดื่มและผลไม้ ตลอดจนชิ้นส่วนยานยนต์ที่ส่วนใหญ่เป็นอะไหล่ทดแทน (REM) เนื่องจากสินค้าดังกล่าวเป็นสินค้าส่งออกหลักของไทยไปเวียดนาม ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางถนนที่รวดเร็ว กล่าวคือ ลักษณะเฉพาะตัวของการขนส่งทางถนนที่มีความรวดเร็วและสามารถ**

ให้บริการแบบถึงมือผู้รับ (Door to Door Service) จะช่วยลดต้นทุนในการเก็บรักษาและเพิ่มประสิทธิภาพในการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ดังนั้น หากมองต้นทุนโดยรวมแล้ว การขนส่งทางถนนจึงถือมีความคุ้มค่ามากกว่าการขนส่งทางเรือสำหรับสินค้านี้ดังกล่าว และในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2559 เครื่องดื่มและชิ้นส่วนยานยนต์ก็เริ่มมีการส่งออกผ่านด่านอรัญประเทศบนเส้นทาง R1 ไปยังเวียดนามมากขึ้น ทั้งนี้ สำหรับผลไม้ แม้จะยังไม่มีการส่งออกผ่านด่านอรัญประเทศไปเวียดนาม แต่ก็ยังเป็นสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งเพื่อความสดใหม่ ประกอบกับการส่งออกผลไม้ของไทยไปเวียดนามกว่าร้อยละ 97 เป็นการส่งออกผ่านแดน โดยส่วนใหญ่จะผ่านด่านนครพนมและด่านมุกดาหาร เพื่อส่งออกไปยังเวียดนามตอนกลาง ตอนเหนือและจีนตอนใต้ ดังนั้น หากเส้นทาง R1 ได้รับการพัฒนา ก็คงทำให้เกิดการส่งออกผลไม้ไทยไปเวียดนามตอนใต้ในเส้นทางดังกล่าวมากขึ้น

**โดยสรุป** การเร่งปรับปรุงเส้นทาง R1 โดยการเพิ่มจำนวนรถขนส่งที่ได้รับอนุญาต และปรับปรุงพิธีการทางศุลกากร ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่กำลังจะเกิดขึ้นในปี 2560 **ทำให้ศูนย์วิจัยกสิกรรมไทยประเมินว่ามูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านอรัญประเทศบน**

### สินค้าส่งออกของไทยไปเวียดนามโดยรวมในช่วง 7



ที่มา: MOC รวบรวมโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย

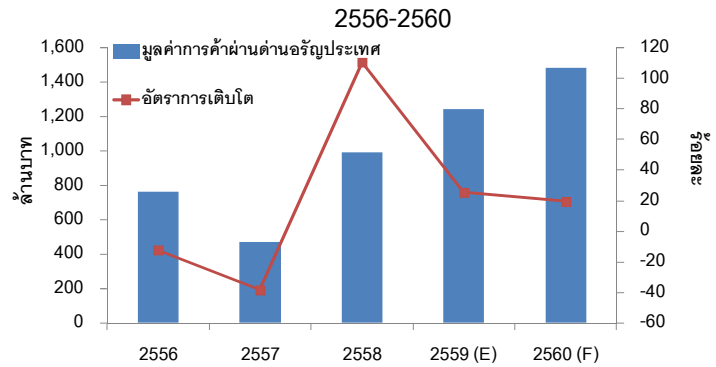
<sup>6</sup> จำนวนประชากรในภาคตะวันออกเฉียงใต้ (South East) และบริเวณพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong River Delta)

**เส้นทาง R1 ไปยังเวียดนามในปี 2560 คงเติบโตร้อยละ 19.4 (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 1.5 พันล้านบาท** แม้มูลค่าจะยังไม่สูงมากนักหากเทียบกับด้านอื่นๆ แต่การพัฒนาเส้นทาง R1 นี้คงทำให้มีการส่งออกผ่านแดนบนเส้นทางดังกล่าวที่มากขึ้น

ตอกย้ำความสำคัญและโอกาสของเส้นทาง R1 ในการเชื่อมโยงการค้า เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของไทยกับเวียดนามเข้าด้วยกัน ซึ่งคงเป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปเจาะตลาดเวียดนาม เนื่องจากเวียดนามเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกที่กำลังเติบโตจากการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีอากร GSP ในการส่งออกไปยังสหรัฐฯ สหภาพยุโรปและญี่ปุ่น

อันเป็นผู้บริโภคหลักของโลก อีกทั้งเป็นตลาดที่มีศักยภาพจากการขยายตัวของชนชั้นกลางและสังคมเมืองที่มากขึ้น **อย่างไรก็ดี การขนส่งผ่านเส้นทาง R1 ไปยังเวียดนามในปัจจุบันยังคงมีอุปสรรคในบางส่วนที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง** ดังนั้น การจัดการต้นทุนในการขนส่งทั้งขาไปและขากลับที่ดี จึงเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพสูงสุด ในขณะเดียวกันทางการไทยเองก็ควรเร่งเจรจาตกลงนามกับกัมพูชาและเวียดนามในการเดินรถระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการค้าผ่านแดนในเส้นทาง R1 อันจะเป็นประโยชน์ของเศรษฐกิจไทยในลำดับต่อไป

**มูลค่าการส่งออกของไทยไปเวียดนามบนเส้นทาง R1 ปี**



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ ประเมินโดยศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย

#### Disclaimer

รายงานวิจัยฉบับนี้จัดทำเพื่อเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่น่าเชื่อถือ แต่บริษัทฯ มิอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด บริษัทฯ อาจมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงข้อมูลได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเองทั้งสิ้น บริษัทฯ จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น