

เปิดประตูค้าชายแดนไทย – กัมพูชา



ดร.วัชรศม์ ลิละวัฒน์ รองผู้อำนวยการวิชาการสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและพัฒนา หรือ ไอทีดี เปิดเผยถึง ผลงานวิจัย เรื่อง การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันออก ว่า โครงการนี้เป็นการศึกษาถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนตามเส้นทางด้านตะวันออก ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 เส้นทางหลัก คือ 1) **เส้นทาง R1** จากกรุงเทพฯ – อนุรัฐประเทศ จ.สระแก้ว (ไทย) – ปอยเปต/ศรีโสภณ – พระเวท (กัมพูชา) – วังเตา (เวียดนาม) และ 2) **เส้นทาง R10** จากกรุงเทพฯ – บ้านหาดเล็ก จ.ตราด (ไทย) – เกาะกง (กัมพูชา) – นามคาน (เวียดนาม) การศึกษารอบคอบถึงสถิติการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดนระหว่างภาคตะวันออกของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และวิเคราะห์สถานการณ์ อุปสรรคในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า มาตรการกีดกันทางการค้า กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการค้าและการข้ามแดน แนวโน้มและรูปแบบทางการค้า รวมถึงโอกาสในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจนี้ เพื่อเสนอแนะแนวทางและกลยุทธ์การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดนสำหรับภาครัฐและภาคเอกชน



คณะผู้วิจัยพบว่าโดยรวมแล้วประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพของกระบวนการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุนที่ดีกว่ากัมพูชาและเวียดนามค่อนข้างมาก ส่วนโอกาสทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศไทยในกัมพูชาและเวียดนามนั้นมีความแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการเข้าไปทำธุรกิจ หากต้องการเข้าไปลงทุนทำการผลิตเพื่อการส่งออก ประเทศเวียดนามจะมีความน่าสนใจมากกว่ากัมพูชา เนื่องจากเวียดนามมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน เวลา และกระบวนการที่สูงกว่า แต่หากต้องการเข้าไปลงทุนค้าชายแดนแล้ว พบว่าประเทศกัมพูชามีศักยภาพในการนำสินค้าไทยเข้าไปค้าขายมากกว่า เนื่องจากระยะเวลาและกระบวนการในการนำเข้าสินค้านั้นรวดเร็วและสะดวกกว่าประเทศเวียดนาม แต่มีจะมีข้อเสียคือต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงกว่า

โดยสินค้าที่มีสัดส่วนในการส่งออกไปยังประเทศกัมพูชาทางบกสูงคือสินค้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอะไหล่รถยนต์ โดยมากจะเป็นการขนส่งผ่านเส้นทาง R1 ผ่านทางด้านอนุรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยสินค้าที่ทำการขนส่งทางบกจะมีลักษณะเฉพาะคือ สินค้าอุปโภคบริโภคที่มีปลายทางยังเขตที่อยู่ใกล้ชายแดนประเทศไทย เช่น ปอยเปต ศรีโสภณ พระตะบอง สินค้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอะไหล่รถยนต์ ที่ต้องมีการกระจายสินค้าไปยังเขตต่างๆ ในประเทศกัมพูชา รวมถึงเขตที่อยู่ใกล้ชายแดนกับประเทศไทย สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักมาก และมีจุดหมายปลายทางไปยังตอนในของประเทศกัมพูชาจะไม่นิยมใช้เส้นทางทางบก

ในส่วนของผู้ประกอบการไทยที่ส่งออกสินค้าไปขายยังประเทศเวียดนามตอนใต้พบว่า ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการยังอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก และไม่มีแผนในการเปลี่ยนมาใช้เส้นทางการขนส่งทางบก ทั้งนี้เนื่องจากประเทศเวียดนามตอนใต้มีพื้นที่ติดกับแม่น้ำและทะเลเป็นจำนวนมาก จึงมีท่าเรือทั้งท่าเรือน้ำลึกและท่าเรือแม่น้ำอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าต้นทุนการขนส่งทางบกค่อนข้างมาก โดยเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไม่ได้มีความแตกต่างกันมากนัก

สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการค้าทางบก คณะผู้วิจัย มีการข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไว้ดังนี้ หากมีการปรับปรุงการขนส่งทางบกให้มีต้นทุนที่ถูกลง จะเป็นการเพิ่มโอกาสในการนำสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อเวลาในการขนส่งไปขายในประเทศกัมพูชาตอนในมากยิ่งขึ้น เช่น ผักสด ผลไม้สด ต่างๆ และผู้ประกอบการไทยควรมองหาโอกาสในการเจาะตลาดในผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ นอกเหนือจากผลิตภัณฑ์หลักที่ส่งออกไปยังกัมพูชาอยู่แล้ว โดยมองการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตและรูปแบบการบริโภคของคนในประเทศกัมพูชามากยิ่งขึ้น เช่น คนในพนมเปญ ซึ่งมีความเจริญมากขึ้น และกำลังซื้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อาจพยายามเจาะตลาดในสินค้าฟุ่มเฟือยมากขึ้น เช่น เครื่องสำอาง เครื่องประดับ สินค้าเทคโนโลยี สินค้าที่อาศัยช่องทาง modern trade เพื่อรองรับรูปแบบการบริโภคที่จะมีการเปลี่ยนแปลงต่อไปในอนาคต สุดท้ายคือ การพยายามระงับข้อพิพาทหรือแก้ไขปัญหาความมั่นคงร่วมกัน จะช่วยพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี