



พลิกข้อจำกัดการขนส่งใน สปป.ลาว ... สู่ออกาสใหม่ทางธุรกิจ

เป็นที่ทราบกันดีว่า สปป.ลาว มีข้อจำกัดทางภูมิประเทศ คือ เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ไม่ติดทะเล ทำให้ไม่มีท่าเรือ ส่งผลให้ที่ผ่านมารัฐบาล สปป.ลาว เร่งผลักดันและขับเคลื่อนประเทศด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศจาก Land Lock สู่ Land Link เพื่อเปลี่ยนข้อจำกัดทางภูมิประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) คือ จีนตอนใต้ เมียนมา ไทย สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เข้าด้วยกัน ซึ่งเริ่มเห็นผลการพัฒนาเป็นรูปธรรมชัดเจนขึ้น อย่างไรก็ตามจากการเดินทางภาคสนามและได้พบปะกับหน่วยงานภาครัฐของไทยและของ สปป.ลาว ทำให้ทราบว่านอกจาก Land Lock ที่เป็นข้อจำกัดด้านการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว สปป.ลาว ยังมีข้อจำกัดด้านการขนส่งภายในประเทศที่ก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจที่น่าสนใจจนต้องนำมาเล่าสู่กันฟัง

แม้ สปป.ลาว เร่งรัดการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา แต่ระบบไปรษณีย์ในประเทศยังมีข้อจำกัดจากการที่บริการจัดส่งพัสดุและจดหมายถึงมือผู้รับตามแต่ละบ้านยังไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะในพื้นที่นอกเมือง ซึ่งมักจัดส่งพัสดุและจดหมายของทั้งหมดบ้านมารวมกันไว้ที่ P.O. Box ส่วนกลางที่บ้านของ “นายบ้าน” ซึ่งคล้ายกับตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านของไทย จากนั้นนายบ้านจะแจ้งให้ลูกบ้านมารับพัสดุและจดหมายไป สะท้อนให้เห็นความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันระหว่างนายบ้านกับลูกบ้าน อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวไม่สามารถอำนวยความสะดวกในการจัดส่งพัสดุและจดหมายทางไปรษณีย์ให้แก่ผู้รับได้โดยตรง นอกจากนี้ ระบบบ้านเลขที่ใน สปป.ลาว ยังไม่สมบูรณ์นัก

ตัวอย่าง P.O. Box ในเกาะดอนชาว บ้านต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว



ที่มา : <https://commons.wikimedia.org/wiki/>

โดยในบางพื้นที่ชนบทห่างไกลไม่มีบ้านเลขที่ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการจัดส่งพัสดุและจดหมายด้วยเช่นกัน โดยที่ผ่านมาชาวลาวมักว่าจ้างรถจักรยานยนต์ในท้องถิ่นให้ไปรับของให้ อย่างไรก็ตาม ความต้องการใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะปัจจุบันที่โลกการค้าออนไลน์ใน สปป.ลาว เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นตามกระแสดิจิทัล (อ่านเพิ่มเติมได้จาก “เรื่องเล่าระหว่างทาง : วิธีการค้าออนไลน์ใน สปป.ลาว ... จุดเล็กๆ ที่แตกต่าง”) จึงเป็นช่องว่างที่เปิดโอกาสให้ธุรกิจบริการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Door to Door Service) เข้ามามีบทบาทเติมเต็มความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้ การที่ผู้ขายสินค้าหลายรายเริ่มทำกลยุทธ์การตลาดด้วยการขายสินค้าพร้อมพ่วงการให้บริการส่งสินค้าถึงมือผู้รับเพื่อเป็นจุดขายแก่ลูกค้ารุ่นใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบายล้วนมีส่วนช่วยให้ธุรกิจดังกล่าวมีแนวโน้มเติบโตและเป็นโอกาสที่น่าสนใจของผู้ประกอบการไทย อาทิ ผู้ประกอบการขนส่งอาจขยายขอบเขตการให้บริการครอบคลุมไปจนถึงการขนส่งสินค้าถึงมือผู้รับ ขณะที่ผู้ส่งออกไทยก็ควรคำนึงถึงไลฟ์สไตล์ของชาวลาวที่เริ่มให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายและความรวดเร็วในการรับสินค้า จึงอาจทำโปรโมชั่นพ่วงการให้บริการขนส่งถึงมือผู้รับเพื่อสร้างความประทับใจและกระตุ้นยอดขาย

นอกจากนี้ ในส่วนของการพัฒนาระบบขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจุบันรัฐบาล สปป.ลาว กำลังตั้งเป้าต่อยอดการพัฒนาไปสู่การเป็น Logistics Hub หรือศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน โดยมีโครงการพัฒนาการขนส่งทางบกผ่านเส้นทางรถไฟ 4 สายสำคัญ คือ โครงการรถไฟ สปป.ลาว-จีน ที่กำหนดแล้วเสร็จในปี 2564 ซึ่งเชื่อมนครหลวงเวียงจันทน์สู่ตลาดจีน ผ่านเมืองคุนหมิง ในมณฑลยูนนาน และอีก 2 สายจะเชื่อมโยงไปยังท่าเรือ Vung Ang และ Dong Ha ในเวียดนามเพื่อเป็นเส้นทางขนส่งจาก สปป.ลาว ออกสู่ทะเล โดยเมื่อเดือนเมษายน 2560 รัฐบาลเวียดนามและรัฐบาล สปป.ลาว ลงนาม MOU ในการบริหารท่าเรือ Vung Ang ภายใต้ Vietnam-Laos Vung Ang Port Joint Stock Company (VLP) นับเป็นอีกก้าวสำคัญที่ทำให้ประเทศ Land Lock ดังเช่น สปป.ลาว มีส่วนในการเป็นเจ้าของท่าเรือของตนเอง สำหรับเส้นทางรถไฟสายที่ 4 คือ เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซ-สะหวันนะเขต-ลาวบาว เพื่อเชื่อมพื้นที่ สปป.ลาว ตอนใต้และตอนกลางเข้าด้วยกัน



ที่มา : The Ministry of Public Works and Transport, Laos

จากที่เล่ามาข้างต้นจะเห็นได้ว่าแม้ สปป.ลาว มีข้อจำกัดทั้งด้านการขนส่งในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ แต่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคที่มีไลฟ์สไตล์ของชาวเมืองยุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบายมากขึ้นและกระแสดิจิทัลในปัจจุบันล้วนเป็นปัจจัยที่มีส่วนในการพลิกข้อจำกัดของ สปป.ลาว สู่อีกทางธุรกิจที่น่าสนใจของผู้ประกอบการไทย ทั้งโอกาสพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ รวมทั้งธุรกิจขนส่งในประเทศ □

Disclaimer : ข้อมูลต่าง ๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด