



ศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร

# รายงานธุรกิจโลจิสติกส์ในเวียดนาม



มีนาคม 2568

## 1. ภาพรวม

ธุรกิจโลจิสติกส์ของเวียดนามได้รับโอกาสอย่างมากจากข้อตกลงทางการค้าเสรี และการพัฒนาอีคอมเมิร์ซที่แข็งแกร่ง รวมทั้งกิจกรรมการนำเข้าและส่งออกสินค้า การผลิตและการขนส่งสินค้าในประเทศที่เติบโต ข้อมูลจากสมาคมธุรกิจโลจิสติกส์เวียดนาม (Vietnam Logistics Business Association: VLA) เปิดเผยว่า ธุรกิจโลจิสติกส์เวียดนามเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 14-16 ต่อปี มีมูลค่าประมาณ 40,000-42,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตลาดโลจิสติกส์ของเวียดนามมีศักยภาพในการเติบโต โดยอยู่อันดับ 50 ใน 160 ประเทศในโลก และอันดับ 4 ในอาเซียนรองจากสิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ของเวียดนามคิดเป็นร้อยละ 20 ของ GDP ในปี 2567 เวียดนามได้รับการประเมินและจัดอันดับให้อยู่ใน 10 อันดับแรกของตลาดโลจิสติกส์เกิดใหม่อันดับ 4 ของโลกในดัชนีโอกาสด้านโลจิสติกส์ (Logistics Opportunity Index) และติดอันดับ 43 อันดับแรกในดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index)

ในปี 2567 ตลาดโลจิสติกส์ของเวียดนามมีผู้ประกอบการด้านการขนส่ง คลังสินค้า บริการไปรษณีย์ และการจัดส่งสินค้ามากกว่า 7,919 ราย ด้วยทุนจดทะเบียนรวม 36,550 ล้านดอลลาร์ โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ และทางบก (ร้อยละ 74.16) บริษัทคลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุนการขนส่ง (ร้อยละ 33.26) และส่วนที่เหลือเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางเรือ (ร้อยละ 6.4) การขนส่งทางอากาศ (ร้อยละ 0.02) การขนส่งทางรถไฟ (ร้อยละ 0.3) และผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางไปรษณีย์ (Postal transmission enterprises) (ร้อยละ 2.34) โดยเฉพาะมีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ข้ามชาติประมาณ 40 แห่งที่เข้ามาดำเนินการในเวียดนาม เช่น บริษัท DHL บริษัท FedEx บริษัท Maersk Logistics บริษัท APL Logistics บริษัท CJ Logistics บริษัท DB Schenker บริษัท Toll Group และบริษัท Kuehne+Nagel เป็นต้น

ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Hubs) ของเวียดนามในปัจจุบันอยู่ที่กรุงฮานอย นครโฮฟอง นครดานัง และนครโฮจิมินห์ โดยบริการโลจิสติกส์ในเวียดนามแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ บริการโลจิสติกส์พื้นฐาน ได้แก่ การขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ และคลังสินค้าขาเข้าและขาออก และบริการโลจิสติกส์เฉพาะทาง ได้แก่ การจัดการคลังสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการใบสั่งซื้อ ข้อมูลและการสนับสนุนด้านศุลกากร เป็นต้น

โครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งของเวียดนามได้รับการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการขนส่งทางบก ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และท่าเรือ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของเวียดนามยังไม่เป็นระบบ ขาดแคลนศูนย์โลจิสติกส์ระดับชาติและระดับนานาชาติในเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ นอกจากนี้ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังคงสูง ดังนั้น การปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและการลดต้นทุนโลจิสติกส์จึงเป็นเรื่องที่สำคัญ

## 2. การขนส่งสินค้า

ในปี 2567 การขนส่งสินค้าของเวียดนามมีปริมาณรวม 2,450 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.67 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากกิจกรรมการผลิตฟื้นตัว ช่วยให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าเติบโตเป็นอย่างดี ความต้องการขนส่งสินค้าจึงเพิ่มขึ้นสูงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการขนส่งสินค้าทางถนนมีปริมาณ 1,422 ล้านตัน

เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 รองมาเป็นการขนส่งทางทะเลมีปริมาณ 864.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.34 ส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีปริมาณ 5.16 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.17 การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ มีปริมาณ 410.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.93 และการขนส่งสินค้าทางอากาศมีปริมาณ 0.25 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25

ตาราง 1 การขนส่งสินค้าของเวียดนามในปี 2566 - 2567

	2566	2567	อัตราการเติบโต
	ปริมาณ (ล้านตัน)	ปริมาณ (ล้านตัน)	(%)
ทางถนน	1,231	1,422	15.2
ทางทะเล	756	864.4	14.34
ทางน้ำภายในประเทศ	363.5	410.5	12.93
ทางรถไฟ	4.60	5.16	12.17
ทางอากาศ	0.2	0.25	25
รวม	2,100	2,450	16.67

ที่มา: กรมสถิติเวียดนาม

การขนส่งหลักในการส่งออกสินค้าเกษตรและสัตว์น้ำของเวียดนาม ได้แก่ ทางทะเลและทางถนน การขนส่งทางถนนส่วนใหญ่ใช้เพื่อส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและสัตว์น้ำไปยังประเทศต่างๆ เช่น จีน กัมพูชา ลาว และไทย การขนส่งทางอากาศมีสัดส่วนค่อนข้างน้อยประมาณร้อยละ 7.5 โดยส่วนใหญ่เป็นการส่งออกสินค้าเกษตรระดับไฮเอนด์ไปยังตลาดหลักของยุโรปและสหรัฐอเมริกา การขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นผลิตภัณฑ์ผลไม้ เช่น แก้วมังกร มะม่วง และแตงโม สินค้าเกษตรอื่นๆ ปุ๋ย และแร่ธาตุ เป็นต้น ไปยังตลาดจีน ท่าเรือและด่านชายแดนหลักสำหรับการส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรและสัตว์น้ำ ได้แก่ ท่าเรือ Cat Lai ด่านชายแดนระหว่างประเทศ Huu Nghi และสินค้าแร่เหล็ก แท่งอลูมิเนียม งานหัตถกรรมไม้ และ ผลไม้ ผ่านสถานีรถไฟสากลด่งดั่ง Dong Dang

### 3. โครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่ง

#### 3.1 การขนส่งทางบก

ปัจจุบัน เวียดนามมีระบบเครือข่ายทางถนนยาว 595,125 กิโลเมตร ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดินยาวประมาณ 26,484 กิโลเมตร ส่วนแบ่งการขนส่งทางถนน ประมาณร้อยละ 90 - 93 สำหรับผู้โดยสารและร้อยละ 61 - 64 สำหรับสินค้า จากคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการปรับปรุงได้ช่วยลดเวลาเดินทางลงอย่างมาก ในปี 2567 ระบบทางด่วนได้เปิดให้บริการแล้วประมาณ 21 สายมีความยาวมากกว่า 2,021 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างประมาณ 17 สาย โดยมีความยาว 916 กิโลเมตร

ระบบทางหลวงแผ่นดินที่เป็นถนนยางมะตอยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 62.87 ส่วนที่เหลือเป็นถนนคอนกรีต ถนน 1 เลน คิดเป็นร้อยละ 11.04 ถนนที่มี 2 เลนคิดเป็นร้อยละ 74.53 ถนนที่มี 4 เลนคิดเป็นร้อยละ 13.93 และถนนที่มี 6 -10 เลน คิดเป็นเพียงร้อยละ 0.5 เท่านั้น

ตาราง 3 ระบบเครือข่ายทางถนนในปี 2567 และเป้าหมายในปี 2573

ลำดับที่	ระบบเครือข่ายทางถนน	ปี 2567 (กิโลเมตร)	เป้าหมายในปี 2568 (กิโลเมตร)	เป้าหมายในปี 2573 (กิโลเมตร)
1	ทางหลวงแผ่นดิน	26,484		32,000
2	ทางด่วน	2,021	3,000	5,000



ที่มา <https://maisonoffice.vn/>

## เครือข่ายทางด่วนของเวียดนาม

ปัจจุบัน เวียดนามมีทางด่วนทั้งหมด 14 สาย แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ระดับ A (Freeway) และระดับ B (Expressway)

สำหรับเครือข่ายการขนส่งข้ามพรมแดน เวียดนามมีชายแดนทางบกกับจีน ลาว และกัมพูชา โดยเส้นทาง Asian Highway routes ที่สำคัญ ได้แก่

AH 1: (ยาว 1,789 กิโลเมตร) เริ่มต้นจากด่านหมกบาย (Moc Bai) ที่ติดกับกัมพูชา ผ่านนคร

โฮจิมินห์และกรุงฮานอย ไปถึงด่านฮูหงิ (Huu Nghi) ของประเทศจีน

AH 14: (ยาว 428 กิโลเมตร) จากนครโฮฟองถึงกรุงฮานอย

AH 15: (ยาว 83 กิโลเมตร) จากเมืองห่งหลิงจังหวัดฮาดิงห์ถึงด่านเก่าแจวจังหวัดฮาดิงห์ที่ติดกับลาว

AH 16: (ยาว 82 กิโลเมตร) จากถนน AH 1 ณ เมืองดงฮา (Dong Ha) จังหวัดกวางจิ (Quang Tri) ถึงด่านลาวบ่าว (Lao Bao) ที่ติดกับประเทศลาว



สำหรับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เวียดนาม – ลาว – ไทย เปิดให้บริการขนส่งสินค้าเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 และทั้งสามประเทศได้ขยายเส้นทางจาก EWEC ถึงกรุงฮานอย และนครโฮฟองของเวียดนามไปยังกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังของไทย

### เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าผลไม้ไทยไปยังจีนสำหรับการขนส่งทางบก (ทางตอนเหนือ)

1. เส้นทาง R9 เส้นทางสาย R9 เป็นอีกเส้นทางหลักที่สำคัญสำหรับการค้าระหว่างไทย – จีน โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่

– *เส้นทางที่ 1* : ด่านมุกดาหาร (ประเทศไทย) -> ด่านสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) -> ด่านลาวบาว (ประเทศเวียดนาม) -> กรุงฮานอย (ประเทศเวียดนาม) -> ด่านหุหงิ (ประเทศเวียดนาม) -> ด่านโหยวอีกวน เมืองผิงเสียง (ประเทศจีน) -> นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (ประเทศจีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,759 กิโลเมตร โดยระยะทางจากด่านลาวบ่าว (จ.กวางจิ) ไปยังด่านหุหงิประมาณ 827 กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 14.30 ชั่วโมง ซึ่งมีความสำคัญต่อธุรกิจการส่งออกผลไม้เป็นอย่างมาก เนื่องจากระยะเวลาขนส่งมีผลต่ออายุและการรักษาความสดของผลไม้ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

- **เส้นทางที่ 2** : ด้านมุกดาหาร (ประเทศไทย) -> ด้านสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) -> ด้านลาวบาว (ประเทศเวียดนาม) -> ด้านหม่องกาย (ประเทศเวียดนาม) -> ด้านตงซิง (เมืองฝางเชิงก่าง เขตปกครองตนเอง กว่างซีจ้วง ประเทศจีน) ที่เป็นเส้นทางใหม่ในการขนส่งผลไม้ไทยสู่จีน หลังจากนั้น จะไปสิ้นสุดที่นครหนานหนิง เพื่อกระจายสินค้าไปยังมณฑลฝูเจี้ยน มณฑลกลวงตุ้ง มณฑลหูหนาน กรุงปักกิ่ง และนครเซี่ยงไฮ้

**2. เส้นทาง R12** ทางหลวง R12 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน โดยแบ่งเป็น 3 เส้นทาง ได้แก่

- **เส้นทางที่ 1** : จาก กรุงเทพฯ-นครพนม/ท่าแขก-นาพาว/จาลอ-วินท์-ฮานอย-หฺูหฺิง (ลาว) เข้าสู่ด่าน โหย่วอี้กฺวาน (จีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,494 กิโลเมตร โดยระยะทางจากด่านจาลอ (จ.กว๋างบิ่งห์) ไปยังด่านหฺูหฺิงประมาณ 622 กม. ใช้เวลาเดินทางกว่า 10.5 ชั่วโมง

- **เส้นทางที่ 2** : จาก กรุงเทพฯ-นครพนม/ท่าแขก-นาพาว/จาลอ-วินท์-นามดิงห์-ฮึงเอียน-ไฮฟอง-หม่องกาย (จ.กว๋างบิ่งห์) เข้าสู่ด่านตงซิง (จีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,664 กิโลเมตร โดยระยะทางจากด่านจาลอ (จ.กว๋างบิ่งห์) ไปยังด่านหม่องกายประมาณ 718 กม. ใช้เวลาเดินทางกว่า 11 ชั่วโมง

- **เส้นทางที่ 3** : จาก กรุงเทพฯ-นครพนม/ท่าแขก-นาพาว/จาลอ-วินท์-นามดิงห์-ฮึงเอียน-ไฮฟอง-หล่าวกาย (จ.หล่าวกาย) เข้าสู่ด่านเหอโช่ว (จีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,702 กิโลเมตร โดยระยะทางจากด่านจาลอ (จ.กว๋างบิ่งห์) ไปยังด่านหล่าวกายประมาณ 752 กม. ใช้เวลาเดินทางกว่า 12.5 ชั่วโมง

ทั้งนี้ เส้นทาง R12 จากนครพนมไปยังด่านหฺูหฺิง (จ. ลาว) เข้าสู่ด่านโหย่วอี้กฺวาน (จีน) เป็นเส้นทางขนส่งผลไม้ที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นและสะดวกต่อการรับและกระจายสินค้าในฝั่งจีน

**3. เส้นทาง R8** เส้นทาง R8 นับเป็นอีกเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าจากไทยสู่ตลาดจีน โดยเส้นทางนี้เชื่อม 4 ประเทศด้วยกัน เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ -> จังหวัดบึงกาฬ (ประเทศไทย) -> ด้านปากซัน (สปป.ลาว) -> ด้านเกาแจว (ประเทศเวียดนาม) -> กรุงฮานอย (ประเทศเวียดนาม) -> ด้านหล่างเซิน (ประเทศเวียดนาม) -> ด่านโหย่วอี้กฺวาน เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (ประเทศจีน) ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,597 กิโลเมตร โดยระยะทางจากด่านเกาแจว (จ.ฮาดิงห์) ไปยังด่านหฺูหฺิงประมาณ 545 กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง สินค้าที่ขนส่งผ่านเส้นทางนี้มีความหลากหลาย อาทิ รถยนต์และชิ้นส่วนประกอบผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์การเกษตร สินค้าเวชภัณฑ์ เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังสามารถส่งสินค้าผ่านเวียดนามไปยังจีน ได้ทางด่านหล่าวกาย เข้าสู่นครคุนหมิง และด่านหม่องกาย เข้าสู่นครหนานหนิงได้อีกด้วย



### เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าไทยไปยังจีน

#### ด่านชายแดน และเส้นทางขนส่งที่สำคัญ (ทางตอนใต้)

1. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) - Northern Sub-corridor: กรุงเทพฯ - อร์ญุประเทศ (จ.สระแก้ว) - ปอยเปต (กัมพูชา) - เสียมเรียบ/เสียมราฐ (กัมพูชา) - สตึงเตร็ง (Stung Treng - กัมพูชา) - รัตนคีรี (Rattanakiri - กัมพูชา) - Ou Ya dav (กัมพูชา) - เปลกู (Pleiku - เวียดนาม) - กวีญิน (Quy Nhon - เวียดนาม)
2. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) - Central Sub-corridor: กรุงเทพฯ - อร์ญุประเทศ (จ.สระแก้ว) - ปอยเปต (กัมพูชา) - พนมเปญ (กัมพูชา) - บาเวต (กัมพูชา) - นครโฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หวงเต๋า (Vung Tau - เวียดนาม)
3. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) - Southern Coastal Sub-corridor: กรุงเทพฯ - ตราด - เกาะกง (กัมพูชา) - กำปอง (Kampot - กัมพูชา) - ห่าเตียน (Ha Tien - เวียดนาม) - กำเมา (Ca Mau - เวียดนาม) - นามกาน (Nam Can - เวียดนาม)



#### ด่านชายแดนและเส้นทางขนส่งที่สำคัญ (ทางตอนใต้)

### 3.2 การขนส่งทางรถไฟ

เวียดนามมีทางรถไฟยาวประมาณ 3,143 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 7 เส้น โดยรางรถไฟที่เป็นรางเดี่ยวมีขนาด 1,000 มม. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85 ขนาด 1,435 มม. คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6 และรางคู่ที่มีขนาด 1,000 มม. และ 1,435 มม. คิดเป็นร้อยละ 9 เวียดนามยังมุ่งมั่นที่จะสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเหนือ - ใต้ เชื่อมทางรถไฟกับสปป.ลาว และ จีน

โครงข่ายรถไฟที่มีอยู่เชื่อมต่อ 34 จังหวัด และ 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ ฮานอย - โฮจิมินห์ โฮจิมินห์-หล่าวกาย และฮานอย-ไฮฟอง ซึ่งรองรับผู้โดยสารร้อยละ 98 และร้อยละ 88 ของสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ ปัจจุบัน มีเส้นทางรถไฟผ่านจีนไปยังประเทศในเอเชียกลาง และไปยังยุโรปและตะวันออกกลาง โดยรถไฟของเวียดนามสามารถวิ่งไปจีนผ่านชายแดน 2 แห่ง ได้แก่ สถานีหล่าวกายบนเส้นทางฮานอย - หล่าวกาย (จังหวัดหล่าวกาย) และสถานีด่งดิงบนเส้นทางฮานอย - ด่งดิง (จังหวัดกลางเซิน) อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในพื้นที่สำคัญต่างๆ เช่น สถานีรถไฟด่งดิง และเอียนเวียนในฮานอย เนื่องจากระบบคลังสินค้า

และพื้นที่จอดรถไฟที่ยังไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มีจำนวนมาก นอกจากนี้ ระบบรางรถไฟของจีนได้รับการออกแบบตามมาตรฐานรางขนาด 1,435 มม. ในขณะที่รางรถไฟของเวียดนามมีขนาด 1,000 มม. อย่างไรก็ตาม รางรถไฟจากสถานีเอียนเวียนไปยังสถานีด่งดิงเป็นรางคู่ ซึ่งประกอบด้วยรางทั้งขนาด 1,435 มม. และ 1,000 มม.

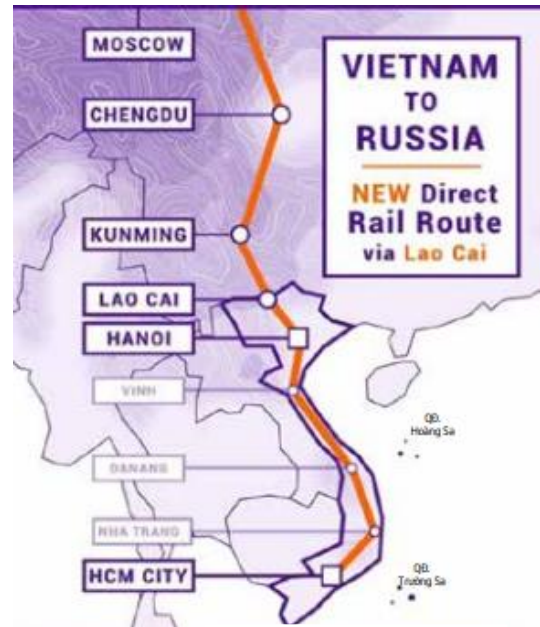
ในแผนแม่บทถึงปี 2573 ระบบรถไฟโดยทั่วไปจะรักษาเส้นทางที่มีอยู่ โดยเพิ่มการลงทุน และปรับปรุงให้ทันสมัย เพื่อตอบสนองความต้องการของการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้งปรับปรุงเครือข่ายรถไฟเวียดนามที่เชื่อมโยงกับประเทศในเอเชียและยุโรปผ่านทางรถไฟจีน และเชื่อมโยงกับการรถไฟอาเซียนผ่านลาว และ กัมพูชา นอกจากนี้ ดำเนินการจัดทำโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ หล่าวกาย-กรุงฮานอย-ไฮฟอง (Lao Cai - Ha Noi - Hai Phong) เพื่อดำเนินการโครงการในปี 2568 โดยจะดำเนินการใน 2 ระยะ โดยระยะแรกจะสร้างเส้นทางรถไฟหลักและโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดให้แล้วเสร็จก่อนปี 2573 ส่วนระยะที่สองจะก่อสร้างเส้นทางรถไฟ ไฮฟอง-กว่างนิญ (Hai Phong – Quang Ninh) ตามแผนการออกแบบหลังปี 2573 โครงการรถไฟ หล่าวกาย-กรุงฮานอย-ไฮฟอง จะมีมาตรฐานขนาดของรางเท่ากับ 1,435 มม. ซึ่งกว้างกว่ามาตรฐานแบบเดิม พร้อมกับการปรับเปลี่ยนการใช้พลังงานดีเซลเป็นพลังงานไฟฟ้า ซึ่งรองรับทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และจะเชื่อมต่อกับท่าเรือในเมือง ไฮฟอง และระบบขนส่งข้ามแดนไปยังประเทศจีน





ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟอยู่ที่ 3.61 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลลัพธ์การเติบโตเชิงบวกของการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากได้รับนโยบายที่ครอบคลุมในการปรับปรุงคุณภาพบริการ กระจายเส้นทางการคมนาคม การยกระดับและการประกาศสถานีรถไฟเพิ่มเติมอีก 2 แห่ง ได้แก่ Song Than จังหวัดบิญเซือง ทางตอนใต้ (เส้นทางรถไฟกรุงฮานอย - นครโฮจิมินห์) และ Cao Xa จังหวัดหายเซือง ทางตอนเหนือ (เส้นทางกรุงฮานอย-นครโฮฟอง) เพื่อขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากผลิตภัณฑ์ขนส่งระหว่างประเทศระหว่างเวียดนามและจีนให้มากขึ้น และเปลี่ยนผ่านจีนไปยังประเทศที่สาม เช่น รัสเซีย ยุโรป มองโกเลีย และประเทศในเอเชียกลาง มีส่วนสนับสนุนในการส่งเสริมการเติบโตของปริมาณการขนส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่ส่งออกจากเวียดนามไปยังตลาดที่มีศักยภาพ

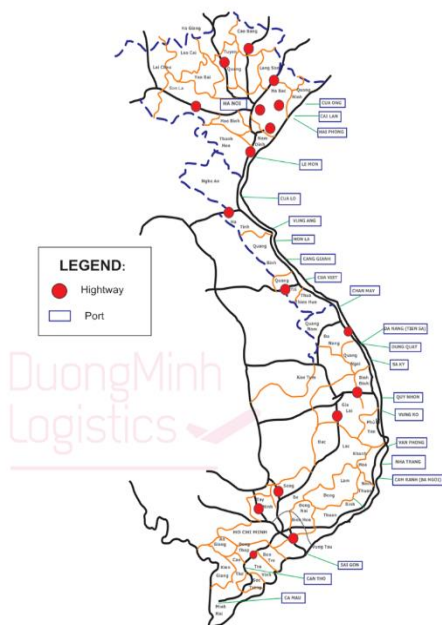
เวียดนามมีแผนจะดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ-ใต้ หนึ่งในโครงการที่สำคัญของเวียดนามมีความยาวประมาณ 1,545 กม. คาดว่าจะเชื่อมต่อเมืองใหญ่ๆ จากกรุงฮานอยไปยัง นครโฮจิมินห์ด้วยความเร็วสูงสุด 350 กม./ชม. ลดเวลาการเดินทางได้อย่างมากเมื่อเทียบกับวิธีปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ยังอยู่ในระหว่างการเตรียมการและต้องใช้เวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนการลงทุนและดำเนินการให้เสร็จสิ้น



ที่มา: Truстана Logistics

### 3.3 การขนส่งทางเรือ

Main seaport map (Vietnam Seaport Association)



ตามข้อมูลจากกรมพัฒนาเส้นทางขนส่งทางน้ำในเวียดนาม (Vietnam Inland Waterways Administration: VIWA) ระบุว่า ในปี 2567 เวียดนามมีทางน้ำภายในประเทศระยะทาง 7,189 กม. โดยทางภาคเหนือมีระยะทาง 3,049 กม. ภาคใต้มีระยะทาง 2,972 กม. และภาคกลางมีระยะทาง 1,168 กม.

ในปี 2567 เวียดนามมีท่าเรือทั้งหมด 310 แห่ง โดยความยาวของท่าเทียบเรือรวม 95 กม. (ท่าเทียบเรือสินค้า 202 ท่า ท่าผู้โดยสาร 11 ท่า และท่าพิเศษ 97 ท่า) กิจกรรมขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศของเวียดนามส่วนใหญ่จะดำเนินการที่เมืองใหญ่และบริเวณใกล้เคียง เช่น นครโฮจิมินห์ นครโฮฟอง กรุงฮานอย นครดานัง และเมืองกวีญิน (Qui Nhon) สำหรับเส้นทางขนส่งทางทะเล เวียดนามมีทั้งหมด 32 เส้นทาง โดยแบ่งเป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ 25 เส้นทาง และเส้นทางขนส่งภายในประเทศ 7 เส้นทาง

นอกจากนี้ยังมีท่าเรือ 3 แห่งในกลุ่มท่าเรือ 50 แห่ง และมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ได้แก่ ท่าเรือ โฮจิมินห์อยู่ในอันดับที่ 22 ท่าเรือไฮฟองอยู่ในอันดับที่ 28 ท่าเรือ Cai Mep - Thi Vai อยู่ในอันดับที่ 32 คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือของเวียดนามยังคงได้รับความสนใจด้านการลงทุน



ท่าเรือโฮจิมินห์อันดับที่ 22



ท่าเรือไฮฟองอันดับที่ 28



ท่าเรือ Cai Mep - Thi Vai อันดับที่ 32

สำหรับเส้นทางขนส่งสินค้าเกษตร อาหารทะเล สิ่งทอ และ ผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ และส่วนประกอบ โดยตู้คอนเทนเนอร์ เส้นทางตรงไปยังยุโรปและอเมริกา มี 27 เส้นทางที่ท่าเรือหลักเฮียน (Lach Huyen) นครไฮฟอง และท่าเรือกายแม็บ - ฮีไว (Cai Mep - Thi Vai) จังหวัดบ่าเสียด-หุงเต่า (เพิ่มขึ้นจาก 8 เส้นทาง ในปี 2556 เป็น 23 เส้นทาง (ในปี 2566) เส้นทางภายในเอเชียมีมากกว่า 100 เส้นทางอยู่ในกลุ่มท่าเรือ หมายเลข 1 (นครไฮฟอง, กว่างนิงห์) และกลุ่มท่าเรือหมายเลข 4 (นครโฮจิมินห์, หุงเต่า) และท่าเรือบางแห่งในภาค กลาง (นครดานัง, กวีญิน)



## ท่าเรือไฮฟอง

ท่าเรือไฮฟอง ตั้งอยู่ในเมืองไฮฟองซึ่งเป็นท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศ และใหญ่ที่สุดในเขต ภาคเหนือ ระยะทางจากท่าเรือไฮฟองถึงโฮจิมินห์ทางทะเลประมาณ 1,480 กิโลเมตร ทางบก 1,800 กิโลเมตร และ ทางรถไฟ 1,926 กิโลเมตร ไฮฟองเป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้าของจังหวัดต่างๆ ในเขตภาคเหนือของเวียดนาม ท่าเรือไฮฟองประกอบด้วยท่าเทียบเรือหลัก 4 ท่า ได้แก่ Hoang Dieu Terminal, Chua Ve Terminal, Tan Vu Terminal, และท่าเรือน้ำลึก Lach Huyen โดยมีจุดจอดเรือทั้งหมด 20 จุด และมีร่องน้ำลึก 7.5-14 เมตร สามารถ รองรับเรือ 12,000 TEU ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้างท่าเทียบเรือหมายเลข 3 และ 4 ของท่าเรือ Lach Huyen

สามารถรองรับเรือ 14,000 TEU (140,000 DWT) และจะเป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าไปยังทวีปยุโรป ในปี 2567 มีสินค้าผ่านท่าเรือไฮฟองรวมทั้งสิ้น 40 ล้านตัน สินค้าส่วนใหญ่ที่ผ่านท่าเรือ ได้แก่ เหล็ก อาหารสัตว์ เครื่องจักรกล สารเคมี สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ พลาสติก ฯลฯ สำหรับสินค้าไทยที่ส่งมายังท่าเรือไฮฟอง ได้แก่ รถยนต์ (โดยส่งมาจากท่าเรือแหลมฉบัง) และสินค้าอุปโภค บริโภคต่างๆ

ในต้นปี 2568 นายกรัฐมนตรีออกมติเลขที่ 140/QD-TTg ลงวันที่ 16 มกราคม 2568 อนุมัติการวางแผนโดยละเอียดของกลุ่มท่าเรือและท่าเรือในพื้นที่น้ำในช่วงปี 2564 - 2573 โดยมีวิสัยทัศน์ถึงปี 2593 โดยมีแผนสร้างท่าเรือไฮฟองใน 5 โซน จำนวนประมาณ 70 - 74 ท่าเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าภายในปี 2573 จะสามารถรองรับสินค้าและบริการได้มากกว่า 215 ล้านตัน ต่อปี



### ท่าเรือหุงอ่าง

ท่าเรือหุงอ่าง (Vung Ang) อยู่ในจังหวัดฮาทิงห์ ห่างจากกรุงฮานอย 340 กม. เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศที่รัฐบาลเวียดนามกำลังผลักดันให้เป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัดในภาคกลางตอนบนของเวียดนาม และในระยะยาวมีแผนที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของจังหวัด เชื่อมโยงกับสปป.ลาว ท่าเรือหุงอ่างยาว 1.5 กิโลเมตร อยู่บนร่องน้ำลึก ๑๓ เมตร สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกได้ 61,671 DWT ท่าเรือหุงอ่าง (Vung Ang) (รวมถึงท่าเทียบเรือที่ 1, 2, 3) และท่าเรือ Xuan Hai มีความสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้มากถึง 6-8 ล้านตันต่อปี

การวางแผนของจังหวัดทำตั้งอยู่ในช่วงปี 2564-2573 โดยมีวิสัยทัศน์ถึงปี 2593 กำหนดว่า เขตเศรษฐกิจหุงอ่าง ท่าเรือหุงอ่าง (Vung Ang) – ซอนเยือง (Son Duong) จะเป็นศูนย์กลางขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัด



## ท่าเรือดานัง

ท่าเรือดานังเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ เป็นท่าเรือน้ำลึกและมีการเชื่อมต่อไปท่าเรือต่างๆ ในเวียดนามโดยตรง ปัจจุบัน ท่าเรือดานังเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในภาคกลาง มีท่าเทียบเรือยาว 1,700 เมตร และจุดจอดเรือ 8 จุด สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป 70,000 DWT เรือคอนเทนเนอร์ขนาดสูงสุด 4,000 Teus และเรือโดยสาร 170,000 GRT ท่าเรือดานังมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าและคลังสินค้าที่ทันสมัย ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ท่าเรือดานังมีปริมาณการขนส่งสินค้า 10 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15. เมื่อเทียบกับปี 2566



## ท่าเรือก๊ายแม็บ

ในภาคใต้ ท่าเรือก๊ายแม็บ (Cai Mep) ตั้งอยู่ในจังหวัดหุงเต่า เป็นท่าเรือน้ำลึกซึ่งมีการเชื่อมต่อไปท่าเรือทางภาคเหนือของภูมิภาคยุโรป มีท่าเทียบเรือยาว 600 ม. มีจุดจอดเรือ 7 จุด สามารถรองรับเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ที่มีขนาด 160,000 DWT ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 มีสินค้าผ่านท่าเรือก๊ายแม็บจำนวน 102 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับปี 2566 ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือก๊ายแม็บ (Cai Mep) (รวมตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศ) สูงถึง 7.98 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นร้อยละ 37 และจำนวนเรือที่มีน้ำหนักรวมมากกว่า 80,000 ตัน ที่ผ่านท่าเรืออยู่ที่ 1,661 ลำ โดยเฉลี่ยมากกว่า 6 รอบ ต่อวัน



## ท่าเรือกัตลาย

ท่าเรือกัตลาย (Cat Lai Port) ตั้งอยู่ในนครโฮจิมินห์ เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุด และมีเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่สุดในเวียดนาม โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ปริมาณสินค้ารวมผ่านท่าเรือจะอยู่ที่มากกว่า 640 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน 2566 โดยการส่งออกมากกว่า 150 ล้านตัน การนำเข้ามากกว่า 200 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 และสินค้าในประเทศมีจำนวนประมาณ 290 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ท่าเรือกัตลายมีท่าเทียบเรือยาว 2,080 เมตร และจุดจอดเรือ 10 จุด อย่างไรก็ตาม ท่าเรือกัตลายไม่ใช่ท่าเรือหลัก การขนส่งสินค้าจากต่างประเทศต้องผ่านท่าเรือที่สิงคโปร์ก่อน ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าของนครโฮจิมินห์ จังหวัดด่งนายและจังหวัดบิ่นห์เอียง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าที่สำคัญของเวียดนาม



### 3.4 การขนส่งทางอากาศ

ในปัจจุบัน เวียดนามมีสนามบินที่ยังดำเนินการอยู่ทั้งหมด 22 แห่ง โดยมีพื้นที่รวม 11,859 เฮกตาร์ แบ่งเป็นสนามบินระหว่างประเทศ 8 แห่ง ได้แก่ สนามบินโหน่ยบาย (Noi Bai) ณ กรุงฮานอย สนามบินเตินเซินญืด (Tan Son Nhat) ณ นครโฮจิมินห์ สนามบินดานัง (Da Nang) สนามบินกัตบี (Cat Bi) สนามบินฟู้บาย (Phu Bai) สนามบินวินห์ (Vinh) สนามบินฟู้ก๊วก (Phu Quoc) และสนามบินกามแรงห์ (Cam Ranh)

สนามบินเตินเซินญืดเป็นสนามบินนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดในเวียดนาม โดยมีพื้นที่ 1,500 เฮกตาร์ และเป็นสนามบินที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในเวียดนาม รองมาเป็นสนามบินโหน่ยบายที่มีพื้นที่ 139,216 ตารางเมตร และรองรับผู้โดยสารจำนวน 15 ล้านคน สนามบินโหน่ยบายเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่สำคัญในฮานอย และภาคเหนือของเวียดนาม และถัดไปเป็นสนามบินดานังที่มีพื้นที่ 842 เฮกตาร์ ซึ่งถือเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญของภาคกลาง



สนามบินเตินเซินญี๊ต



สนามบินน้อยบาย



สนามบินดานัง



สนามบินฟู๊กวก

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 บริการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยมีปริมาณ 0.326 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ ในช่วงระหว่างปี 2563 – 2573 การขนส่งสินค้าทางอากาศของเวียดนามจะมีการเจริญเติบโตร้อยละ 15.3

เวียดนามมีสายการบินรายใหญ่จำนวน 6 ราย ได้แก่ สายการบิน Vietnam Airlines (สายการบินแห่งชาติของเวียดนาม) สายการบิน Vietjet Air สายการบิน Jetstar Pacific สายการบิน Bamboo Airways Vietravel และสายการบิน Vasco รวมทั้งมีเครื่องบินทั้งหมด 229 ลำ มีเส้นทางบินภายในประเทศ 48 เส้นทาง และมีสายการบินต่างประเทศ 63 สายการบิน สายการบินที่มีเส้นทางระหว่างประเทศ 169 เส้นทางและเที่ยวบินเชื่อมต่อ 28 ประเทศในอเมริกาเหนือ ยุโรป ตะวันออกกลาง เอเชีย และแอฟริกา

ตามร่างแผนแม่บทการพัฒนาาระบบสนามบินระดับชาติถึงปี 2573 จะเน้นการลงทุนสร้างสนามบิน Long Thanh) กวางจิ (Quang Tri) ฟานทียัด (Phan Thiet) ซาปา (Sapa) และขยายสนามบินบางแห่ง เพื่อเพิ่มความจุ เช่น สนามบินน้อยบาย (Noi Bai) สนามบินเตินเซินญี๊ต (Tan Son Nhat) สนามบินดานัง (Da Nang) เป็นต้น รัฐบาลเวียดนามตั้งเป้าว่า สนามบินท้องถิ่นจะเป็นสนามบินนานาชาติแห่งใหม่สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางจากและไปนครโฮจิมินห์และ จังหวัดใกล้เคียง และจะช่วยแบ่งเบาจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศของสนามบินเตินเซินญี๊ต ณ นครโฮจิมินห์



สนามบินนานาชาติลองอันท์

ด้วยเป้าหมายในการส่งเสริมบริการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคมได้ขอให้สายการบินต่างๆ ปรับเปลี่ยนและเพิ่มจำนวนที่นั่งในสนามบินบางแห่ง เพื่อสร้างเงื่อนไขที่เอื้ออำนวยให้สายการบินใหม่เปิด เพิ่มเที่ยวบินตรงระหว่างเวียดนามกับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศไปยังจุดหมายปลายทาง การท่องเที่ยวหลักและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเวียดนาม

### 3.5 คลังสินค้า

#### 3.5.1 คลังสินค้าห้องเย็น

สมาคมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของเวียดนามระบุว่า ปัจจุบัน ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของเวียดนาม มากกว่า 3,000 ราย โดยร้อยละ 89 เป็นผู้ประกอบการในประเทศ ส่วนที่เหลือเป็นผู้ประกอบการต่างชาติที่ลงทุน บริการคลังสินค้ายังคงเป็นหนึ่งในบริการหลักของบริษัทโลจิสติกส์เวียดนาม เรื่องเทคโนโลยีการจัดการคลังสินค้า และการลงทุนในการพัฒนาคลังสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของการผลิตและการนำเข้าส่งออกสินค้า โดยเฉพาะการจัดเก็บคลังสินค้าห้องเย็น และห่วงโซ่อุปทานสินค้าแช่แข็ง (cold chain) เป็นเรื่องที่น่าสนใจสำหรับ นักลงทุน บริษัทที่ปรึกษาด้านอสังหาริมทรัพย์



ในปี 2567 เวียดนามมีผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ห้องเย็นประมาณ 101 ราย คาดว่าในช่วงปี 2568-2571 จะมีโครงการห้องเย็นใหม่ 13 โครงการ ส่งผลให้ความจุห้องเย็นรวมของประเทศมีมากกว่า 1.7 ล้านpallet ภายในปี 2571 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 70 เมื่อเทียบกับปัจจุบัน คลังสินค้าห้องเย็นส่วนใหญ่อยู่ในภาคใต้ โดยเฉพาะจังหวัดลองอัน (Long An) เนื่องจากการพัฒนาด้านการประมงและอุตสาหกรรมการเกษตร และใกล้กับสามเหลี่ยม

ปากแม่น้ำโขงและนครโฮจิมินห์ คาดการณ์ว่า คลังสินค้าห้องเย็นของเวียดนามจะมีมูลค่า 295 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ต่อปีภายในปี 2568 อัตราการเติบโตดังกล่าวได้รับแรงหนุนจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากอุตสาหกรรมประมงและสำหรับการจัดเก็บวัคซีน ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมห้องเย็นของเวียดนามได้รับความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติ และกำลังมองหาโอกาสในการเข้าสู่ตลาดผ่านการลงทุนหรือการเข้าซื้อกิจการ

ห่วงโซ่อุปทานห้องเย็นในเวียดนามส่วนใหญ่ดำเนินการโดยบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลาง และกระจายไปตามพื้นที่ต่างๆ ดังนั้นการลงทุนในคลังสินค้าห้องเย็นจึงยังคงมีศักยภาพสูงสำหรับนักลงทุนต่างชาติรวมถึงนักลงทุนไทย ความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างมากหมายความว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต้องเร่งสร้างนวัตกรรมและใช้เทคโนโลยีใหม่เพื่อให้ทันกับแนวโน้มและความต้องการของลูกค้า โดยเฉพาะบริการโลจิสติกส์ Cold chain จะต้องหาวิธีเพิ่มประสิทธิภาพระหว่างการขนส่ง โดยผู้ประกอบการที่ให้บริการคลังสินค้าห้องเย็นรายใหญ่ เช่น Lineage Logistics, AJ Total , Hanaro TNS, Mekong Logistics, MP Logistics, Vinafco Vietnam, ABA Cooltrans, Transimex และ TL Corp เป็นต้น

ในเวียดนามมีบริษัทที่ให้บริการรถบรรทุกห้องเย็นจำนวนมาก เช่น Delta Interantional, Logivan, Yoshida Sai Gon, Aba Cooltrans, Proship เป็นต้น โดยมีรถบรรทุกห้องเย็นทั้งหมดกว่า 700 คันและตู้รถไฟ 450 ตู้ที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็น ปัจจุบันบริษัท Ratraco มีตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นจำนวน 300 ตู้ โดยให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นในประเทศ และการขนส่งจากจีนไปยังประเทศที่สาม (มองโกเลีย คาซัคสถาน อุซเบกิสถาน รัสเซีย จิกลสถาน โปแลนด์ เยอรมนี และสหราชอาณาจักร) Ratraco สามารถจัดหาตู้คอนเทนเนอร์เย็นดีเซลให้กับสถานที่ผลิตสินค้าเกษตรได้

### 3.6 ศูนย์โลจิสติกส์

เวียดนามมีศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่และขนาดกลางทั้งหมด 69 แห่ง ที่อยู่ในเขตอุตสาหกรรมหลายแห่งในจังหวัดกว๋างนิงห์ (Quang Ninh) ไฮฟอง (Hai Phong) นครโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh) บิ่งเงื่อง (Binh Duong) ด่งนาย (Dong Nai) ลองอาน (Long An) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีศูนย์กระจายสินค้าขนาดใหญ่ที่ดำเนินการ เช่น Vietnam Post (จังหวัดหะงอาน) ที่มีพื้นที่ 21,600 ตร.ม. พร้อมระบบคัดแยกอัตโนมัติที่มีกำลังการผลิต 12,000 ชิ้น/ชม. ศูนย์โลจิสติกส์ Southern Logistics Center ของบริษัท Viettel Post ในนครโฮจิมินห์สามารถคัดแยกพัสดุ 42,000 ชิ้น/ชม. เป็นต้น และ ศูนย์โลจิสติกส์ Viettel Logistics Park 143 เฮกตาร์ (893.75 ไร่) ซึ่งเป็นศูนย์โลจิสติกส์แห่งแรกในเวียดนามที่ให้บริการโลจิสติกส์นำเข้าและส่งออกครบวงจร ตั้งแต่พิธีการศุลกากร การกักกัน การตรวจสอบการบรรทุก การจัดเก็บ ไปจนถึงการขนส่งผ่านด่านชายแดนมีการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีนและเวียดนาม มีรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 1,500 คัน/วัน (ซึ่งมากกว่าสองเท่าเมื่อเทียบกับปัจจุบัน) Viettel Logistics Park สร้างขึ้นตามมาตรฐานเทคโนโลยีสูงสุด (เช่น IoT, 5G, AI, Big Data และ Digital





Twins) และระบบอัตโนมัติ (เช่น ระบบควบคุมเส้นทางรถบรรทุก ล้ออัจฉริยะไดรเวอร์โรดโรนไร้สาย และรถขนของอัตโนมัติ) นอกจากนี้ ยังมีศูนย์โลจิสติกส์จำนวนมากที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เช่น Vung Ang Logistics Center และ Son Duong Logistics Center ในจังหวัดฮาทิงห์ Cai Mep Ha Logistics Center ในจังหวัดหวงเต๋า ITL Logistics Danang ในเมืองดานัง และ Vinh Phuc ICD Logistics Center เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เวียดนามยังคงขาดศูนย์โลจิสติกส์ที่ทันสมัยและขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งศูนย์โลจิสติกส์สำหรับการแปรรูป และเก็บรักษาสินค้าเกษตรและผักผลไม้ เพื่อลดความเสียหายและรับรองเงื่อนไขสำหรับการส่งออก

#### 4. ระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับธุรกิจ E-commerce

ธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มเติบโตได้ดีในเวียดนาม คือ การจัดส่งสินค้าเพื่อธุรกิจอีคอมเมิร์ซ (E-commerce delivery operations) ธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ การขนส่งและคลังสินค้าจะเติบโตควบคู่ไปกับธุรกิจ e-commerce เนื่องจากตลาดอีคอมเมิร์ซเวียดนามมีศักยภาพในการเติบโต เวียดนามมีประชากรจำนวนมาก ความต้องการบริโภคสินค้าที่สูงขึ้นและการใช้อินเทอร์เน็ตที่เพิ่มขึ้น (ในปี 2567 เวียดนามมีผู้ใช้อินเทอร์เน็ตจำนวน 70 ล้านราย คิดเป็นร้อยละ 70 ของประชากรทั้งหมด) ในปี 2567 ธุรกิจค้าปลีกอีคอมเมิร์ซของเวียดนามมีมูลค่าอยู่ที่ 20,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปี 2566 โดยคาดการณ์ว่า ตั้งแต่ปี 2567 – 2572 จำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตในเวียดนามเพิ่มขึ้นประมาณ 100 ล้านราย และ ภายในปี 2568 อีคอมเมิร์ซของเวียดนามจะอยู่เป็นอันดับ 3 ของอาเซียน รองจากอินโดนีเซีย และไทย การพัฒนาที่แข็งแกร่งของอุตสาหกรรมสนับสนุนและกิจกรรมอีคอมเมิร์ซที่เพิ่มขึ้นเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้ภาคการขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของเวียดนามขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต ตามสถิติจากแพลตฟอร์มข้อมูลอีคอมเมิร์ซ Metric ระบุว่า ในไตรมาสที่สองของปี 2567 รายได้โดยประมาณบนแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซค้าปลีกออนไลน์ที่ใหญ่ที่สุด 5 แห่งในเวียดนาม ได้แก่ Shopee, Lazada, Tiki, Sendo, Tiktokshop มีมูลค่าสูงถึงประมาณ 85,000 ล้านดอลลาร์ (3.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) เพิ่มขึ้นร้อยละ 78 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

สำหรับการจัดส่งสินค้าในเวียดนาม การใช้บริการจัดส่งสินค้าจาก third party เป็นที่นิยม โดยบริษัทที่ให้บริการจัดส่งสินค้าให้บริษัทอีคอมเมิร์ซในเวียดนาม ได้แก่ DHL e-Commerce, Viettel Post, VNPost, Saigon Post, Giaohanghanh, Shipchung, Giaohangtietkiem, Lalamove, Ahamove, บริษัท EMS, บริษัท TNT, J&T Express, SpeedLink เป็นต้น จัดส่งสินค้าทั่วประเทศเวียดนาม โดยขนส่งสินค้าโดยรถยนต์/รถบรรทุกหรือจัดส่งสินค้าถึงผู้บริโภคโดยใช้มอเตอร์ไซด์ ทั้งนี้ ผู้จัดส่งสินค้าจะเก็บเงินปลายทาง (COD) ให้ผู้ขายสินค้า เนื่องจากผู้บริโภคเวียดนามนิยมจ่ายเงินปลายทาง (COD) อย่างไรก็ตาม การชำระเงินผ่าน e-Wallet ได้รับความนิยมมากขึ้น ตามรายงาน e-Conomy SEA 2024 โดย Google, Temasek และ Bain & Company ระบุว่า ในปี 2567 การชำระเงินแบบไร้เงินสดในเวียดนาม มีการพัฒนาอย่างมาก โดยมีมูลค่า 149,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่มีผู้ใช้งานที่สุดในเวียดนาม ได้แก่ Momo, ZaloPay, AirPay, Viettel pay, Payoo เป็นต้น

ในปี 2567 แนวโน้มของอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดนมีการพัฒนาขึ้นเช่นกัน ด้วยการพัฒนาบริการจัดส่งแบบ Last-mile ที่เชื่อมต่อโดยตรงจากจีน การสั่งซื้อสินค้าโดยตรงบนแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซของจีนจึงกลายเป็นเรื่องง่าย และมีต้นทุนที่ต่ำ

## 5. บริษัทโลจิสติกส์ในเวียดนาม

บริษัทต่างชาติครองตลาดโลจิสติกส์ของเวียดนามมากที่สุด โดยเฉพาะในด้านขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีบริษัทขนส่งต่างชาติในเวียดนามประมาณ 40 ราย อาทิ Maersk Logistics, APL Logistics, Agility Logistics, SCHENKER , DHL และ FedEx เป็นต้น โดยให้บริการด้านการนำเข้าและส่งออกของเวียดนามถึงร้อยละ 80 โดยส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการค้ากับตลาดยุโรปและอเมริกา ในขณะที่บริษัทโลจิสติกส์ของเวียดนามส่วนใหญ่เป็นผู้รับจ้างช่วง (Sub-contractors) หรือเป็นตัวแทนของบริษัทต่างชาติ การขนส่งโดยรถบรรทุกหรือตู้คอนเทนเนอร์ อัตราการจัดจ้างผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Logistics outsourcing ratio) ของบริษัทเวียดนามยังอยู่ในระดับที่ต่ำ ประมาณร้อยละ 25 - 30 นอกจากนี้ บริษัทต่างชาติส่วนใหญ่สามารถให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบ Third Party Logistics (3PL) และ Fourth Party Logistics (4PL) ในขณะที่บริษัทเวียดนามมีความสามารถให้บริการเพียงแบบ 2PL เท่านั้น

### 5.1 บริษัทโลจิสติกส์ต่างชาติ

1) SCHENKER VIETNAM CO., LTD เป็นที่บริษัทชั้นนำในด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในประเทศเยอรมนี เข้าสู่ตลาดเวียดนามในปี 2534 และมีการพัฒนาในตลาดอย่างต่อเนื่อง รวดเร็ว บริการหลักที่ Schenker Vietnam ให้บริการ ได้แก่ การขนส่งทางทะเล ทางอากาศ และทางถนน นอกจากนี้ บริษัทยังพัฒนาสาขาอิเล็กทรอนิกส์ เซมิคอนดักเตอร์ สินค้าอุปโภคบริโภคที่เคลื่อนไหวเร็ว แพชั่น และเกษตรกรรม เป็นต้น มีสำนักงานและคลังสินค้า 21 แห่งในเวียดนาม มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในกรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์



2) บริษัท Dalsey, Hillblom and Lynn: DHL เป็นบริษัทเยอรมันให้บริการด้านงานไปรษณีย์และโลจิสติกส์ บริการการจัดการคลังสินค้าและห่วงโซ่อุปทานของโลก เข้าสู่ตลาดเวียดนามในปี 2536 ปัจจุบัน DHL มีบริษัทอยู่ใน 220 ประเทศและอาณาเขตทั่วโลก

3) บริษัท A.P Moller-Maersk เป็นบริษัทดำเนินธุรกิจหลายสาขา โดยให้บริการขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์ ในประเทศและต่างประเทศ บริษัท A.P Moller-Maersk เข้าสู่ตลาดเวียดนามในปี 2537 Maersk มีสำนักงาน 6 แห่งในเวียดนาม



4) บริษัท Agility Logistics Vietnam Co., Ltd. เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรชั้นนำของโลก จากประเทศคูเวต โดยดำเนินงานใน 100 ประเทศ บริษัท Agility Logistics Vietnam Co., Ltd. เข้าสู่ตลาดเวียดนามในปี 2547 Agility ได้สร้างเครือข่ายที่แข็งแกร่ง และให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่อุตสาหกรรมต่างๆ ตั้งแต่การผลิตไปจนถึงการบริโภค

## 5.2 บริษัทโลจิสติกส์ของเวียดนาม

เวียดนามมีบริษัทโลจิสติกส์ขนาดใหญ่หลายราย เช่น Viettel Post Joint Stock Corporation (Viettel Post), Gemadept, Indo Trans Logistics Corporation ITL, Bee Logistics Corp , Legend Cargo Logistics, CP Transimex , Hop Nhat International, เป็นต้น ซึ่งได้รับการรับรองว่าเป็นบริษัทที่ให้บริการอย่างมืออาชีพ

1) บริษัท Viettel Post Joint Stock Corporation (Viettel Post) เป็นสมาชิกของกลุ่ม Military Telecommunications Group (Viettel) ก่อตั้งในปี 1997 หลังจากดำเนินการมากกว่า 20 ปี Viettel Post ได้กลายเป็นหนึ่งในบริษัทชั้นนำในเวียดนาม การขนส่งสินค้าของ ViettelPost รวดเร็วและมีประสิทธิภาพแก่ลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ



2) บริษัท Indo Trans Logistics Corporation ITL เป็นบริษัทด้านโลจิสติกส์ในเวียดนามและภูมิภาคอินโดจีน ด้านโลจิสติกส์ บริการคลังสินค้า บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก และเครือข่ายการขนส่งทั่วประเทศ มีพนักงานมากกว่า 1,800 คน สำนักงานใหญ่ของ ITL ตั้งอยู่ในนครโฮจิมินห์ และมีสำนักงานและศูนย์กระจายสินค้ามากกว่า 90 แห่งในประเทศเวียดนามและกลุ่มประเทศอินโดจีน เช่น กัมพูชา ลาว เมียนมาร์ สิงคโปร์ และไทย สำหรับภาคอุตสาหกรรมและการพาณิชย์

3) บริษัท GEMADEPT CORPORATION เป็นบริษัท โลจิสติกส์ชั้นนำของเวียดนาม ดำเนินการในสาขาการขนส่งสินค้าต่างๆ และการดำเนินธุรกิจด้านท่าเรือในเวียดนาม โดยให้บริการต่างๆ เช่น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คลังสินค้า พิธีทางศุลกากร คลังสินค้าทัณฑ์บน (bonded warehouse) สำหรับสินค้าเกษตร บริการให้แก่บริษัทผลิตสินค้า



Fast Moving Consumer Goods หรือ FMCG ในประเทศ การนำเข้า/ส่งออกสินค้าและโครงการขนส่งสินค้า บริษัทมีสาขาทั้งหมด 8 สาขาทั่วเวียดนาม โดยให้บริการแก่ลูกค้าขนาดใหญ่ มากกว่า 40 ราย ทั้งในและต่างประเทศ อาทิเช่น Samsung, Unilever, Fonterra , Vinamilk, Masan และ Kinh Do ในปัจจุบันบริษัทครองส่วนแบ่งตลาดโลจิสติกส์เวียดนามอยู่ที่ร้อยละ 28



4) บริษัท Bee Logistics Corp เป็นหนึ่งในบริษัทขนส่งรายใหญ่ของเวียดนาม ก่อตั้งในปี 2557 ตลอดระยะเวลากว่า 17 ปีของการพัฒนาและการเติบโต Bee Logistics มีการเติบโตอย่างมาก มีพนักงานมากกว่า 900 คน โดยมีสำนักงานในเวียดนาม (สำนักงาน 35 แห่ง) กัมพูชา เมียนมาร์ และบริษัทร่วมทุนสำนักงานตัวแทนในประเทศไทย อินเดีย ไต้หวัน เกาหลี จีน มาเลเซีย... และระบบพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ทั่วโลก

5) บริษัท CP Transimex เป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจรชั้นนำของเวียดนาม ที่สามารถตอบสนองทุกความต้องการของลูกค้า โดยให้บริการโซลูชันด้านโลจิสติกส์ครบวงจรตั้งแต่การขนส่งภายในประเทศ การขนส่งทางทะเลและทางอากาศระหว่างประเทศ ไปจนถึงคลังสินค้า การกระจายสินค้า และบริการด้านพิธีการทางศุลกากร ด้วยประสบการณ์กว่า 37 ปีในอุตสาหกรรมบริการขนส่งสินค้าพร้อมกับโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย เทคโนโลยีขั้นสูง และบริการระดับมืออาชีพช่วยให้บริษัทสามารถจัดหาห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพสำหรับลูกค้าทุกคน



## 6. กฎระเบียบในการจัดตั้งธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

- ตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 ตามพันธกรณีตามความตกลงภาคบริการภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) เวียดนามได้อนุญาตให้บริษัทลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในเกือบทุกกิจกรรมด้านธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นไปตาม Decree เลขที่ 140/2007/ND-CP ลงวันที่ 5 กันยายน 2550 ว่าด้วยเงื่อนไขการดำเนินการธุรกิจโลจิสติกส์ในเวียดนาม สัดส่วนเงินทุนของนักลงทุนต่างชาติในธุรกิจโลจิสติกส์จะแตกต่างกันตามประเภทของการให้บริการ สัดส่วนเงินทุนของนักลงทุนต่างชาติ

- การลงทุนประกอบการธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในเวียดนามเปิดกว้างมากขึ้น บริษัทไทยสามารถเข้าสู่ธุรกิจโลจิสติกส์ในเวียดนามหลายระดับ คือ จัดตั้งบริษัทโดยลงทุนร้อยละ 100 (สำหรับธุรกิจบริการคลังสินค้า ตัวแทนขนส่งสินค้า ขนส่งสินค้าทางทะเล การจัดส่งสินค้าเพื่อธุรกิจอีคอมเมิร์ซ และบริการสนับสนุนอื่นๆ) หรือร่วมทุนกับบริษัทเวียดนาม โดยบริการขนส่งสินค้าทางบกสัดส่วนเงินทุนของนักลงทุนต่างชาติไม่เกินร้อยละ 51 และบริการการขนถ่ายสินค้าไม่เกินร้อยละ 50

- การจัดตั้งธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในเวียดนามมีขั้นตอนและกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามหลายประการ ซึ่งรวมถึงการได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการปฏิบัติตามกฎหมายท้องถิ่นในด้านต่างๆ โดยสรุปแล้วมีขั้นตอนหลักๆ ดังนี้:

**การขอใบอนุญาตจัดตั้งธุรกิจ :** การขอใบอนุญาตจัดตั้งธุรกิจในเวียดนามต้องยื่นขอที่ **\*\*Cục Đầu Tư** (Department of Investment) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลการลงทุนต่างชาติในประเทศโดยเอกสารที่จำเป็นรวมถึง:

- แบบฟอร์มการขออนุญาตจัดตั้งบริษัท
- เอกสารแสดงข้อมูลบริษัท: (เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกิจการ สถานที่ตั้ง ประเภทธุรกิจ ฯลฯ)
- แผนธุรกิจ: ที่แสดงให้เห็นถึงลักษณะและขอบเขตของบริการโลจิสติกส์ที่จะทำในเวียดนาม
- รายละเอียดผู้ถือหุ้น: (ในกรณีที่บริษัทต่างชาติ)

**การจดทะเบียนภาษี:** การลงทะเบียนภาษีเป็นขั้นตอนสำคัญในการจัดตั้งธุรกิจในเวียดนาม โดยธุรกิจต้องทำการจดทะเบียนภาษีกับ **Cục Thuế** (Department of Taxation) และยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น:

- การลงทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)
- การลงทะเบียนภาษีรายได้จากการดำเนินธุรกิจ (CIT)

**การขอใบอนุญาตการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์:** การให้บริการโลจิสติกส์ในเวียดนามอาจต้องได้รับใบอนุญาตจาก **Bộ Giao thông Vận tải** (Ministry of Transport) ขึ้นอยู่กับประเภทของบริการที่ธุรกิจจะให้ เช่น การขนส่งสินค้าภายในประเทศ, การขนส่งระหว่างประเทศ, หรือการให้บริการในด้านคลังสินค้าและการกระจายสินค้า

**ข้อกำหนดเกี่ยวกับการลงทุนของต่างชาติ:** ในกรณีที่บริษัทต่างชาติ ควรตรวจสอบข้อกำหนดเกี่ยวกับการถือหุ้นของต่างชาติในธุรกิจโลจิสติกส์ เนื่องจากบางประเภทของการบริการโลจิสติกส์อาจมีข้อจำกัดในการลงทุนจากต่างชาติ เช่น ในบางกรณีบริษัทต่างชาติอาจจะต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 หรือร้อยละ 51 ขึ้นอยู่กับประเภทของบริการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การจัดตั้งธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในเวียดนามต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดและมีการขออนุญาตจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการยื่นขอใบอนุญาตต่างๆ การจดทะเบียนภาษี และการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์และแรงงาน

## 8. นโยบายของภาครัฐ

### 8.1 แผนการปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาบริการโลจิสติกส์ของเวียดนาม

- ภายในปี 2568 รายได้จากธุรกิจด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 8-10 ของ GDP ของประเทศ อัตราการเติบโตของธุรกิจโลจิสติกส์จะอยู่ที่ร้อยละ 15 -20 การจ้างองค์กรภายนอกที่มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญในบริการโลจิสติกส์ (Outsourcing Logistics) คิดเป็นร้อยละ 50-60 ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง คิดเป็นร้อยละ 16 -20 ของ GDP และได้รับการจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ที่อันดับ 50 หรือสูงกว่า

- ดึงดูดการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ การสร้างศูนย์โลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติ ปรับปรุงประสิทธิภาพการเชื่อมต่อระหว่างเวียดนามและประเทศอื่นๆ

- มีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ชั้นนำที่สามารถแข่งขันในตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ

- ผู้ประกอบการด้านการผลิตและการค้าจัดการห่วงโซ่อุปทานได้ดี ประหยัดวัตถุดิบและลดต้นทุนการผลิต และลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้า

- นำเทคโนโลยีใหม่มาประยุกต์ใช้ในด้านโลจิสติกส์ ผูกอบรวมบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพในด้านโลจิสติกส์

- ปรับปรุงกฎระเบียบ นโยบายสนับสนุนการพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์

## 8.2 นโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในช่วงปี 2564 -2568

เวียดนามจัดทำร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาบริการโลจิสติกส์ของเวียดนามจนถึงปี 2573 โดยมีวิสัยทัศน์ถึงปี 2593 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

8.2.1 เวียดนามตั้งเป้าหมายว่าภายในปี 2573 อุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์จะมีสัดส่วนร้อยละ 6 - 8 ของ GDP อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์เฉลี่ยร้อยละ 15 - 20 การเอาท์ซอร์สบริการโลจิสติกส์คิดเป็นร้อยละ 60-70 ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลดลงเหลือร้อยละ 16 - 18 ของ GDP และได้รับการจัดอันดับตามดัชนี LPI ในโลกที่อันดับที่ 45 รวมทั้งอัตราการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) ประมาณร้อยละ 80 โดยจะดำเนินการมาตรการที่ก้าวกระโดด เช่น ก่อสร้างศูนย์กลางท่าเรือโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Hub port) สายเดินเรือแห่งชาติ และศูนย์โลจิสติกส์

8.2.2 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ทางรถ ทางราง ทางลำน้ำ ทางทะเล และทางอากาศ

**ทางรถ:** ภายในปี 2573 จะก่อสร้างทางด่วนรวม 26 สาย โดยมีระยะทาง 5,170 กม. และทางหลวง 173 สาย ระยะทาง 29,854 กม. ในปี 2593 จะมีทางด่วน 9,014 กม. ส่วนทางหลวงยังคงเดิม

**ทางราง:** ภายในปี 2573 จะก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 9 สาย ระยะทาง 2,362 กม. โดยปัจจุบัน มีโครงข่ายรถไฟรวม 7 สาย ระยะทาง 2,440 กม. ภายในปี 2593 จะก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเหนือ-ใต้ ให้แล้วเสร็จ (ซึ่งขณะนี้โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเหนือ-ใต้ อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้) แผนการพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานทางรางดังกล่าว จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อกับท่าเรือไฮฟอง (จังหวัดไฮฟอง) และท่าเรือ Cai Mep-Thi Vai (จังหวัดบ่าเหริยะ-หฺวุงเต่า)

**ทางลำนํ้า:** ภายในปี 2573 จะมีเส้นทางขนส่งทางลำนํ้า 55 เส้น ท่าเรือขนส่งสินค้า 60 แห่ง และท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร 27 แห่ง และจะเชื่อมต่อกับท่าเรือทางทะเล

**ทางทะเล:** ภายในปี 2573 จะมีท่าเรือรวม 36 แห่งโดยมีท่าเรือพิเศษ 3 แห่ง คือ ไฮฟอง โฮจิมินห์ และบ่าเหริยะ-หฺวุงเต่า ภายในปี 2593 ยังคงจำนวนท่าเรือไว้ที่ 36 แห่งแต่จะลงทุนท่าเทียบเรือ โครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนถ่ายสินค้าให้มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน

**ทางอากาศ:** ภายในปี 2573 จะมีสนามบินนานาชาติ 14 แห่ง และสนามบินในประเทศ 16 แห่ง ส่วนแผนปี 2593 จะสร้างสนามบินในประเทศเพิ่มอีก 3 แห่ง โดยก่อสร้างศูนย์โลจิสติกส์ขนส่งทางอากาศในสนามบิน Noi Bai, Van Don, Cat Bi (ภาคเหนือ) และสนามบิน Tan Son Nhat, Da Nang, Chu Lai, Long Thanh, Can Tho (ภาคใต้)

## 9. โอกาสสำหรับผู้ประกอบการ

9.1 ธุรกิจโลจิสติกส์เวียดนามยังมีแนวโน้มเติบโตเป็นอย่างดีเนื่องจากรัฐบาลมีแผนงานและโครงการปรับปรุงและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสร้างใหม่เพิ่มหลายโครงการ นโยบายของรัฐบาลที่มีเสถียรภาพ อีกทั้งเวียดนามมีข้อตกลงทางการค้าเสรีกับประเทศอื่นๆ และแนวโน้มที่เอื้ออำนวยในด้านการผลิต การส่งออก และการบริโภคภายในประเทศ ซึ่งจะช่วยให้บริการด้านโลจิสติกส์พัฒนามากขึ้น ความต้องการสำหรับระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ที่มีทั้งระบบอัตโนมัติและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ค้าปลีกและอุตสาหกรรมอีคอมเมิร์ซในเวียดนามอยู่ในอันดับสูง ในขณะที่บริษัทโลจิสติกส์หลายแห่งในประเทศยังไม่สามารถเข้าร่วมห่วงโซ่อุปทานระดับโลกได้ เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็กหรือขนาดกลาง ซึ่งมีการจำกัดในเรื่องทุน เทคโนโลยี ระบบอัตโนมัติ

9.2 จากการที่เวียดนามมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ได้ช่วยอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางบก ทางทะเล ทางรถไฟ และทางอากาศอย่างมาก ซึ่งสร้างโอกาสมากมายให้ทั้งผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และผู้ผลิต นำเข้า และส่งออกสินค้าในเวียดนาม สำหรับการค้าผ่านแดนของไทยไปยังจีนตอนใต้ เวียดนามถือว่าเป็นบทบาทสำคัญในเส้นทางขนส่งสินค้าจากไทยผ่านเวียดนามไปยังนครคุนหมิงและนครหนานหนิงของจีน จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านชายแดน การขยายถนน และการก่อสร้างเส้นทางทางด่วนที่เชื่อมโยงจังหวัดต่างๆ ของเวียดนามไปยังจีน ช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งผ่านแดนจากไทยไปยังจีนมีโอกาสที่จะขยายตัวมากยิ่งขึ้น

9.3 ธุรกิจโลจิสติกส์ที่เติบโตได้ดีในเวียดนาม คือ การจัดส่งสินค้าเพื่อธุรกิจอีคอมเมิร์ซ (E-commerce delivery operations) ธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ การขนส่งและคลังสินค้าจะเติบโตควบคู่ไปกับธุรกิจ e-commerce เนื่องจากตลาดอีคอมเมิร์ซเวียดนามมีศักยภาพในการเติบโต เวียดนามมีประชากรจำนวนมาก ความต้องการบริโภคสินค้าที่สูงขึ้นและการใช้อินเทอร์เน็ตที่เพิ่มขึ้น บริษัทวิจัยตลาดเอเชียและอาเซียนคาดการณ์ว่าการซื้อของออนไลน์ของเวียดนามจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ หากเวียดนามสามารถรักษาการเติบโตต่อไป คาดว่า ในปี 2568 เวียดนามจะอยู่ในอันดับที่ 3 ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองจากอินโดนีเซีย และไทย ซึ่งจะส่งผล

ให้เวียดนามกลายเป็นหนึ่งในตลาดที่น่าสนใจที่สุดสำหรับบริษัทที่ดำเนินธุรกิจด้านอีคอมเมิร์ซ สำหรับการจัดส่งสินค้าในเวียดนาม การใช้บริการจัดส่งสินค้าจาก third party เป็นที่นิยม โดยบริษัทที่ให้บริการจัดส่งสินค้าให้บริษัทอีคอมเมิร์ซในเวียดนาม ได้แก่ DHL e-Commerce, Viettel Post, VNPost, Saigon Post, Giaohangnhanh, Shipchung, Giaohangtietkiem, Ahamove, บริษัท EMS, บริษัท TNT, J&T Express, SpeedLink เป็นต้น จัดส่งสินค้าทั่วประเทศเวียดนาม

## 10. หน่วยงานภาครัฐเกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์

### 10.1 สมาคมธุรกิจโลจิสติกส์เวียดนาม (VLA)

Address: Head Office: 5th Floor, Saigon Port Building, 3 Nguyen Tat Thanh, District 4, HCMC

Tel: 84-28-3 943 2658

Email: vla-hcm1@vla.com.vn; vla-hcm2@vla.com.vn

Hanoi Office: 2st Floor, Toserco Building, 273 Kim Ma, Giang Vo, Ba Dinh District, Ha Noi

Tel: 84-24-3562 7709

Email: vla-hn02@vla.com.vn / vla-hnrep@vla.com.vn

### 10.2 สมาคมธุรกิจโลจิสติกส์ ณ กรุงฮานอย (HNLA)

Address: 2nd Floor, 4-storey Building, ICD My Dinh, No. 2 Ton That Thuyet, My Dinh 2, Hanoi

Email: Info@hnla.com.vn

Website: <https://hnla.com.vn/>

---

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงฮานอย

มีนาคม 2568