



เวียดนามยกระดับโลจิสติกส์ครบวงจร รับแรงกดดันการค้าโลก ชูดิจิทัล โครงสร้างพื้นฐาน ปฏิรูปกฎระเบียบ

1. เนื้อข่าว

ท่ามกลางความผันผวนของระบบการค้าโลกที่ได้รับผลกระทบจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น และการเปลี่ยนแปลงของเส้นทางการค้าโลก เวียดนามกำลังเร่งขับเคลื่อนการพัฒนาภาคโลจิสติกส์ผ่านการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล และการปฏิรูปเชิงนโยบาย เพื่อยกระดับขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ และเสริมสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานรองรับบทบาทของประเทศในฐานะศูนย์กลางการผลิตและการเชื่อมโยงทางการค้าในภูมิภาคและระดับโลก



ในขณะเดียวกัน การเติบโตอย่างรวดเร็วของเวียดนามในฐานะศูนย์กลางการผลิตได้ส่งผลให้ความต้องการบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ความน่าเชื่อถือ และความคุ้มค่าเชิงต้นทุน เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยภาครัฐและภาคเอกชนได้ร่วมกันผลักดันการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการผลิตและการค้าอย่างต่อเนื่อง อาทิ ท่าเรือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Expressways) และท่าอากาศยาน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ การเร่งรัดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้ก่อให้เกิดผลเชิงบวกต่อศักยภาพการเติบโตในระยะยาว โดยโครงการทางพิเศษระหว่างเมือง (Expressways) ช่วยลดระยะเวลาการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่การขยายขีดความสามารถของท่าเรือเอื้อให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่และปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ โครงการยุทธศาสตร์สำคัญ เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติลองแถ่ง (Long Thanh International Airport) มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้ามูลค่าสูง ขณะเดียวกัน การขยายตัวของนิคมอุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจหลักยังช่วยเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตและเครือข่ายโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ดี แม้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะมีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง แต่ข้อจำกัดด้านการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Connectivity) ยังคงเป็นประเด็นท้าทายเชิงโครงสร้าง โดยระบบการขนส่งสินค้ายังพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมอยู่ในระดับสูง และประสิทธิภาพการดำเนินงานยังไม่อยู่ในระดับเหมาะสม ขณะที่การขนส่งทางราง (Rail Transport) และทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterways) ยังไม่ได้รับการใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ ความไม่สมดุลดังกล่าว

ส่งผลให้ภาคโลจิสติกส์มีความเปราะบางต่อแรงกระทบจากภายนอก โดยเฉพาะความผันผวนด้านราคาพลังงาน ซึ่งต้นทุนเชื้อเพลิงสามารถคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30–50 ของต้นทุนการขนส่งทั้งหมด และเมื่อราคาปรับตัวสูงขึ้น จะส่งผลต่อโครงสร้างต้นทุนทั้งระบบ

ในด้านพลวัตของตลาด ภาคการขนส่งสินค้าของเวียดนามยังคงขยายตัวในระดับสูง โดยในปี 2568 ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.1 สะท้อนถึงอุปสงค์ด้านโลจิสติกส์ที่ยังคงแข็งแกร่ง โดยการขนส่งทางถนนยังคงมีบทบาทนำ ขยายตัวร้อยละ 14.7 ขณะที่การขนส่งทางน้ำภายในประเทศและทางทะเลขยายตัวในอัตราร้อยละ 12.8 และ 12 ตามลำดับ ส่วนการขนส่งทางรางและทางอากาศมีสัดส่วนค่อนข้างจำกัด แม้ว่าจะมีอัตราการเติบโตเชิงบวก

เพื่อตอบสนองต่อข้อจำกัดดังกล่าว แนวทางการพัฒนาโซลูชันโลจิสติกส์หลายรูปแบบ (Multimodal Logistics Solutions) จึงได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการบูรณาการการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ ทางราง และทางถนนเข้าด้วยกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงต้นทุนและความรวดเร็วในการจัดส่ง ตลอดจนลดความเสี่ยงจากการพึ่งพารูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว ทั้งนี้ ภาคเอกชนได้เริ่มปรับตัวอย่างชัดเจน โดยมีการเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบรางในเส้นทางหลักแนวเหนือ-ใต้ เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน

ในมิติของการเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก เวียดนามยังคงเป็นหนึ่งในตลาดที่มีศักยภาพการเติบโตทางการค้าสูง โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ที่ไหลเข้าอย่างต่อเนื่อง ท่าเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเอื้อต่อการลดผลกระทบจากความผันผวนภายนอก ขณะเดียวกัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศได้ขยายการลงทุนในเวียดนาม พร้อมนำเทคโนโลยีขั้นสูง และรูปแบบบริการแบบบูรณาการ (Integrated Service Models) มาใช้เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานแบบครบวงจร

นอกจากนี้ การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลกำลังมีบทบาทเป็นปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญของความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคอาเซียน โดยระบบนิเวศแบบบูรณาการ (Integrated Ecosystem) ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบดิจิทัล และกรอบนโยบายเข้าด้วยกัน ได้รับการยอมรับว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญในการยกระดับประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน ทั้งนี้ นักลงทุนมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับตลาดที่มีศักยภาพด้านดิจิทัลขั้นสูง อาทิ ความสามารถในการติดตามสถานะสินค้าแบบเรียลไทม์ (Real-time Visibility) ความรวดเร็วในกระบวนการศุลกากร และเสถียรภาพของการไหลของสินค้า (Cargo Flow Stability)

ในส่วนของกรอบนโยบายภาครัฐ เวียดนามได้กำหนดเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้เหลือร้อยละ 12–15 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ติดอันดับ 40 อันดับแรกของโลกภายในปี 2578 โดยมีการดำเนินนโยบายแบบบูรณาการที่ครอบคลุมการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การเร่งการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล การเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ตลอดจนการปรับปรุงกระบวนการศุลกากรและการส่งเสริมการขนส่งหลายรูปแบบ

ภายใต้กรอบการดำเนินงานดังกล่าว โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเลียนเจี๋ยว (Lien Chieu deep-sea port) ในนครดานัง มูลค่า 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือเป็นหนึ่งในโครงการยุทธศาสตร์ที่มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคภาคกลาง และเสริมสร้างความเชื่อมโยงกับเขตอุตสาหกรรมและเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ

ภายใต้การขับเคลื่อนเชิงบูรณาการระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และการดำเนินนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เวียดนามกำลังยกระดับบทบาทของตนสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่มีความยืดหยุ่นสูงและมีขีดความสามารถในการแข่งขันในห่วงโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกอย่างเป็นรูปธรรม

(แหล่งที่มา <https://vietnamnews.vn/> ฉบับวันที่ 4 พฤษภาคม 2569)

2. วิเคราะห์ผลกระทบ

ภาคโลจิสติกส์ของเวียดนามกำลังก้าวเข้าสู่ช่วงเปลี่ยนผ่านเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล และการปฏิรูปเชิงนโยบาย ได้กลายเป็น 3 กลไกหลักในการขับเคลื่อนการยกระดับขีดความสามารถทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ท่ามกลางบริบทเศรษฐกิจโลกที่เผชิญความผันผวนจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงของห่วงโซ่อุปทานโลก และต้นทุนด้านพลังงานและการขนส่งที่ยังอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ การขยายตัวอย่างรวดเร็วของภาคอุตสาหกรรมการผลิต พาณิชยกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) ได้ส่งผลให้ความต้องการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ความเชื่อมโยงสูง และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น มีความสำคัญต่อการรักษาความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รัฐบาลเวียดนามได้เร่งผลักดันการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง ทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Expressways) ท่าเรือน้ำลึก (Deep-sea Ports) ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และนิคมอุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ เพื่อยกระดับการเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตกับเครือข่ายการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ โครงการยุทธศาสตร์สำคัญ อาทิ ท่าอากาศยานนานาชาติลองแตง (Long Thanh International Airport) ในจังหวัดด่งนาย และท่าเรือน้ำลึกเลียนเจิว (Lien Chieu Deep-sea Port) ในนครดานัง มูลค่า 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ถือเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ระยะยาวในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าและรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอนาคต นอกจากนี้ การขยายตัวของเครือข่ายนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์โลจิสติกส์สมัยใหม่ ยังช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิต การส่งออก และภาคบริการได้อย่างเป็นระบบมากขึ้น

อย่างไรก็ดี แม้เวียดนามจะมีความก้าวหน้าในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง แต่ในทางปฏิบัติ ภาคธุรกิจยังคงเผชิญข้อจำกัดเชิงโครงสร้างหลายประการที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์โดยรวม โดยเฉพาะปัญหาข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Constraints) การจราจรติดขัดบริเวณท่าเรือหลัก ต้นทุนการขนส่งทางถนนที่อยู่ในระดับสูง และการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นสัดส่วนหลักของระบบขนส่งสินค้า ขณะที่การขนส่งทางรางและทางน้ำภายในประเทศ ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่า และมีศักยภาพในการรองรับการขนส่งปริมาณมาก ยังไม่ได้รับการใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ความตื้นเขินของร่องน้ำ การขาดแคลนท่าเทียบเรือมาตรฐาน และการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักที่ยังไม่สมบูรณ์

ข้อจำกัดดังกล่าวสะท้อนผ่านต้นทุนโลจิสติกส์ของเวียดนามที่ยังอยู่ในระดับเฉลี่ยประมาณร้อยละ 16.8–17 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกและหลายประเทศในภูมิภาคอย่างมีนัยสำคัญ แม้เวียดนามจะได้รับการจัดอันดับดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) อยู่ในระดับแนวหน้าของอาเซียน แต่ยังคงมีช่องว่างเมื่อเทียบกับประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์พัฒนาแล้ว สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อภาคการผลิตและการส่งออกของเวียดนาม เนื่องจากผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนด้านการขนส่ง คลังสินค้า และการบริหารจัดการสินค้าในระดับสูง ซึ่งอาจกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาในตลาดโลก โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่พึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก

นอกจากนี้ แม้รัฐบาลเวียดนามจะผลักดันนโยบายการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลอย่างจริงจัง แต่โครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของภาคโลจิสติกส์ยังคงมีข้อจำกัดในเชิงปฏิบัติ ธุรกิจจำนวนมากยังใช้ระบบบริหารจัดการแบบดั้งเดิม ขณะที่การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ท่าเรือ คลังสินค้า ผู้ให้บริการขนส่ง และหน่วยงานศุลกากร ยังมีลักษณะแยกส่วน (Fragmented Systems) ส่งผลให้การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานการติดตามสถานะสินค้าแบบเรียลไทม์ และการวางแผนด้านต้นทุนยังขาดประสิทธิภาพเพียงพอ ทั้งนี้ การขาดการบูรณาการระหว่างโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและระบบดิจิทัล ถือเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการยกระดับระบบโลจิสติกส์สู่มาตรฐานสากล

ในด้านโอกาส เวียดนามยังมีศักยภาพสูงในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบหลายรูปแบบ (Multimodal Logistics) และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศเข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ เพิ่มความยืดหยุ่นในการขนส่ง และลดความเสี่ยงจากการพึ่งพารูปแบบการขนส่งเพียงประเภทเดียว ท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและความผันผวนด้านราคาพลังงาน นอกจากนี้ การขยายตัวของการค้าอิเล็กทรอนิกส์และการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติ ยังเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เวียดนามมีโอกาสพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และกระจายสินค้าของภูมิภาคอาเซียนในระยะยาว

ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมระยะยาว รัฐบาลเวียดนามได้กำหนดเป้าหมายลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้เหลือร้อยละ 12–15 ของ GDP และผลักดันประเทศให้ติดอันดับ 40 ประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงที่สุดของโลกภายในปี 2578 ผ่านการดำเนินนโยบายแบบบูรณาการที่ครอบคลุมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน การยกระดับกระบวนการศุลกากร และการสนับสนุนศูนย์โลจิสติกส์สมัยใหม่ในระดับสากล เป้าหมายดังกล่าวสะท้อนถึงแนวทางการพัฒนาที่มุ่งยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ควบคู่กับการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

ในภาพรวม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของเวียดนามไม่ได้เป็นเพียงมาตรการลดต้นทุนด้านการขนส่งเท่านั้น แต่ยังเป็นกลไกสำคัญในการเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ การดึงดูดการลงทุน และการเชื่อมโยงเวียดนามเข้ากับห่วงโซ่อุปทานโลกอย่างมีประสิทธิภาพ หากเวียดนามสามารถผลักดันการลงทุน การปฏิรูปกฎระเบียบ และการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลให้ดำเนินไปอย่างสอดประสานกันได้อย่างต่อเนื่อง ก็จะมีโอกาสก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และมีบทบาทโดดเด่นในระบบการค้าและห่วงโซ่อุปทานโลกในอนาคตอย่างมั่นคง

3. นำเสนอโอกาส/แนวทาง

การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลของเวียดนาม จะส่งผลให้เวียดนามมีศักยภาพสูงขึ้นในการเป็นศูนย์กลางการผลิตและกระจายสินค้าของภูมิภาค ซึ่งจะเพิ่มการแข่งขันด้านต้นทุน ประสิทธิภาพการขนส่ง และความรวดเร็วในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานในอาเซียน ผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะในภาคการส่งออก อุตสาหกรรมการผลิต พาณิชยกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และโลจิสติกส์ อาจเผชิญแรงกดดันจากการย้ายฐานการลงทุนและการขยายบทบาทของเวียดนามในฐานะประตูการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ขณะเดียวกัน ต้นทุนโลจิสติกส์ของเวียดนามที่ยังอยู่ในระดับสูง รวมถึงข้อจำกัดด้านการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบและโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลที่ยังไม่สมบูรณ์ อาจยังเป็นปัจจัยจำกัดความสามารถในการแข่งขันในระยะสั้นถึงระยะกลาง

การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม และศูนย์โลจิสติกส์สมัยใหม่ในเวียดนาม จะเอื้อต่อผู้ประกอบการไทยที่ต้องการขยายตลาด การลงทุน หรือสร้างเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค โดยเฉพาะธุรกิจด้านโลจิสติกส์ คลังสินค้า การขนส่งหลายรูปแบบ เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ระบบติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์ และบริการสนับสนุนภาคการผลิตและการส่งออก นอกจากนี้ การเติบโตของพาณิชยกรรมอิเล็กทรอนิกส์และการลงทุนจากบริษัทข้ามชาติ ยังเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเชื่อมโยงธุรกิจเข้ากับเครือข่ายการค้าและการกระจายสินค้าในเวียดนามได้มากขึ้น ทั้งในรูปแบบการร่วมลงทุน การให้บริการสนับสนุน และการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการไทยควรให้ความสำคัญกับการปรับตัวด้านประสิทธิภาพโลจิสติกส์ การบริหารต้นทุน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการแข่งขันที่มีแนวโน้มเข้มข้นขึ้นในภูมิภาค ควบคู่กับการติดตามทิศทางนโยบายโลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และกฎระเบียบด้านการค้าและศุลกากรของเวียดนามอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญและแนวระเบียงเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับท่าเรือและศูนย์กลางการผลิต ซึ่งจะเป็ปัจจัยสำคัญต่อการวางแผนการลงทุน การบริหารห่วงโซ่อุปทาน และการขยายโอกาสทางการค้าในตลาดเวียดนามและภูมิภาคอาเซียนในระยะยาว