

โอกาสในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทยบนเส้นทาง R3B

Opportunities for Enhancing the Competitiveness of Myanmar and Thailand on the R3B Route

วันที่รับบทความ: 5 พ.ย. 67

วันที่แก้ไขบทความ: 24 เม.ย. 68

วันที่ตอบรับ: 30 เม.ย. 68

วิษระ วัฒนารวี¹

Watchara Watanarawee¹

ไพโรจน์ ด้วงนคร²

Pairoj Duang-Nakorn²

ขวัญเรือน สิ้นณรงค์³

Kwanruen Sinnarong³

บทคัดย่อ

เส้นทาง R3B เป็นส่วนหนึ่งของโครงการระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ที่เชื่อมโยงไทย เมียนมา และจีน (มณฑลยูนนาน) ที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทย โดยใช้การสังเคราะห์เชิงเปรียบเทียบข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง การออกสำรวจพื้นที่ และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากนักวิชาการ นักธุรกิจไทยและเมียนมา ภายใต้กรอบแนวคิดของทฤษฎีตัวแบบเพชร ทฤษฎีมุมมองฐานทรัพยากร และบริบทของเส้นทาง R3B ผลการศึกษาพบว่าเส้นทางนี้มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการค้าและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะเมืองเชียงตุงซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของเส้นทางมีศักยภาพในการพัฒนาได้เป็นอย่างมาก แต่ทั้งนี้ประเทศเมียนมายังประสบปัญหาความไม่สงบทางการเมือง กอปรกับค่าธรรมเนียมการขนส่งที่สูง กฏระเบียบที่ซับซ้อน เส้นทางที่ชำรุดเป็นอุปสรรคต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางได้อย่างเต็มที่ ส่งผลให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงและการค้าชายแดนลดลง ดังนั้น การแก้ไขปัญหาความมั่นคงทางการเมืองและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์จะเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของเส้นทาง R3B ทั้งของเมียนมาและไทย ทำให้สามารถเข้าสู่ตลาดขนาดใหญ่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ ทั้งนี้ ควรมีความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางโดยตรง อันได้แก่ ไทย เมียนมา และจีน

คำสำคัญ : ความสามารถในการแข่งขัน ไทย เมียนมา เส้นทาง R3B ระเบียงเศรษฐกิจ

¹ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

¹ Assistant Professor, Faculty of Industrial Management, Chiang Rai Rajabhat University

²รองศาสตราจารย์ คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

² Associate Professor, Faculty of Industrial Management, Chiang Rai Rajabhat University

³ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย

³ Assistant Professor, Faculty of Industrial Management, Chiang Rai Rajabhat University

Abstract

The R3B route forms part of the North-South Economic Corridor (NSEC) project, which connects Thailand, Myanmar, and China (Yunnan Province). This corridor is expected to enhance the competitiveness of both Myanmar and Thailand. The study employs a comparative synthesis of data from relevant documents, field surveys, and exchanges of perspectives with academics and business professionals in Thailand and Myanmar. The analysis is conducted within the frameworks of the Diamond Model Theory, the Resource-Based View Theory, and the specific context of the R3B route. The findings indicate that this route possesses significant potential to serve as a center for trade and tourism. In particular, Kengtung, which is the central hub of the route, demonstrates considerable development potential. However, Myanmar continues to face political instability, compounded by high transportation fees, complex regulations, and deteriorated infrastructure along the route. These factors hinder the full utilization of the route, resulting in high logistics costs and a decline in cross-border trade. Therefore, addressing political security issues and improving logistics infrastructure are essential for enhancing the competitiveness of the R3B route for both Myanmar and Thailand. Such improvements would enable greater access to the large markets of Southeast Asia. Furthermore, cooperation among the countries directly involved in the route—namely Thailand, Myanmar, and China—should be promoted.

Keywords: Competitiveness, Thailand, Myanmar, R3B Route, Economic Corridor

บทนำ

ในปี ค.ศ. 1992 ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้เป็นผู้สนับสนุนหลัก ให้กลุ่มประเทศซึ่งตั้งอยู่ในเขตลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน) พัฒนาจัดตั้งระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Corridors) โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจในการค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) ซึ่งได้มีการประชุมและเจรจาหารือระหว่างผู้นำและรัฐบาลของประเทศในกลุ่ม GMS เพื่อกำหนดกรอบความร่วมมือ รวมถึงแผนงานและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ในการพัฒนาเศรษฐกิจ (วิจิตร ประยูรวงษ์, 2567) ซึ่งหนึ่งในโครงการหลักคือ การพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างจีน ยูนนาน กับไทย ผ่านเส้นทาง R3 หรือ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจีน ลาว และไทย ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2538 ภายใต้โครงการ "สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2551 ถนนสาย R3 แบ่งเป็น 2 เส้นทางย่อย ได้แก่ เส้นทาง R3A (ตะวันออก) เชื่อมโยงจีนตอนใต้ ลาว และไทย โดยเริ่มจากคุนหมิง ผ่านบ่อหาน-เซียงรุ่ง ในจีน ข้ามชายแดนเข้าห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ผ่านหลวงน้ำทา-บ่อเต็น ของลาว และเข้าสู่ไทยที่

อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และเส้นทาง R3B (ตะวันตก) เชื่อมโยงจีนตอนใต้ เมียนมา และไทย โดยเริ่มจาก คุณหมิง ผ่านด้าลั่ว รัฐฉาน เชียงตุง และท่าจี้เหล็ก ในเมียนมา และเข้าสู่ไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ทั้งสองเส้นทางมีจุดบรรจบกันที่ คุณหมิง มณฑลยูนนานของจีน รวมระยะทางกว่า 1,800 กิโลเมตร ถนนสาย R3 ถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวระหว่างไทย ลาว เมียนมา และจีน โดยเฉพาะในเขต "สี่เหลี่ยมมรกต" นอกจากนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road) ภายใต้ยุทธศาสตร์ "หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง" (One Belt, One Road) ของจีนอีกด้วย (Noranitipadurgkam & Hansasiripotch, 2020)

ปัจจุบัน เส้นทาง R3A ช่วยเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและจีน มีการขนส่งสินค้าระหว่างเส้นทางนี้จำนวนมาก มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยังช่วยส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทย ลาว และจีนมาโดยตลอด (Watchara et al., 2024) เส้นทาง R3A จึงเป็นเส้นทางหลัก จึงมีการศึกษาวิจัยถึงระบบโลจิสติกส์การการค้าการลงทุน บนเส้นทาง R3A เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลาตั้งแต่การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในขณะที่เส้นทาง R3B ซึ่งตั้งใจในการสร้างโอกาสเชิงยุทธศาสตร์ให้ทั้งไทยและเมียนมาในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันทางเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน โดยเชื่อมโยงเขตอุตสาหกรรมของไทยและตลาดเกิดใหม่ของเมียนมาเข้ากับมณฑลยูนนานของจีน การเชื่อมต่อดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง เส้นทาง R3B เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่าง ไทย – เมียนมา – จีน ใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 3-5 วัน โดยเชื่อมต่อผ่านจุดสำคัญของทั้ง 3 ประเทศ ดังนี้ อำเภอแม่สาย จ.เชียงราย ประเทศไทย ผ่านด่านท่าจี้เหล็ก ประเทศเมียนมา เข้าสู่เมืองเชียงตุง เพื่อผ่านจุดข้ามแดนถาวร ที่เมืองลา ประเทศเมียนมา จากนั้นจึงเข้าสู่ประเทศจีนที่เมืองล่อ และเมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งเส้นทางนี้จะไปรวมกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่ง และไปยังนครคุนหมิง มณฑลยูนนานต่อไป ซึ่งนำเสนอข้อมูลของเส้นทาง R3B ได้ดังนี้

ตารางที่ 1 รายละเอียดของเส้นทาง R3B

รายการ	รายละเอียด
ชื่อเส้นทาง	R3B (Route 3B)
จุดเริ่มต้น	อ.แม่สาย จ.เชียงราย ประเทศไทย
ผ่าน	อ.แม่สาย – เมืองท่าจี้เหล็ก – เมืองลา (เมียนมา)
ปลายทาง	เมืองหมิงล่า (Menglian) – สิ้นสุดที่เมืองจิ่งหง (Jinghong) มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
ความยาวรวม	ประมาณ 260–300 กิโลเมตร
ความสำคัญ	เป็นหนึ่งในเส้นทางขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ โดยไม่ต้องผ่านลาว
ลักษณะเส้นทาง	ถนนข้ามแดน – ภูเขา – ผ่านพื้นที่ชนกลุ่มน้อย
จุดอ่อนไหว	เขตปกครองพิเศษ เมืองลา มีปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ (ยาเสพติด/ค้ายมนุษย์)
หน่วยงานดูแล	โครงการ GMS โดย ADB, รัฐบาลไทย-เมียนมา-จีน ร่วมพัฒนา

ที่มา : วิจิตรา ประยูรวงษ์ (2567)

หลังจากนั้นจะมีการกระจายสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศจีน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าจะนิยมใช้เส้นทาง R3A เป็นหลัก โดยเส้นทาง R3B ไม่เป็นที่นิยมใช้มากนัก เนื่องจากต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง แต่ที่ผ่านมาจากปัญหาการเมืองในเมียนมา ส่งผลให้การส่งสินค้าจากไทยไปสู่จีนบนเส้นทาง R3B ยังไม่สามารถทำได้อย่างสมบูรณ์ จนกระทั่งขณะนี้ การศึกษาวิจัยถึงบริบทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทาง R3B ยังมีจำนวนน้อย ทั้งที่เส้นทาง R3B เป็นองค์ประกอบสำคัญของกลยุทธ์การรวมเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเพิ่มการเชื่อมต่อและการค้าระหว่างประเทศสมาชิกในอาเซียน ทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างชุมชนทางเศรษฐกิจภายในอาเซียน และได้ถูกออกแบบเส้นทางมาเพื่ออำนวยความสะดวกในการไหลเวียนของการค้าและการลงทุน โดยมีส่วนร่วมในเป้าหมายของชุมชนเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และทุนได้อย่างอิสระ (Petri et al., 2012) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวทาง R3B มีความสำคัญเนื่องจากรองรับการเชื่อมต่อข้ามพรมแดนในอาเซียน ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาค (Bhattacharyay, 2009) นอกจากนี้เส้นทางนี้ยังตัดกับโครงการริเริ่มด้านพลังงาน เช่น ท่อส่งก๊าซธรรมชาติข้ามอาเซียน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานระดับภูมิภาคและการพัฒนาเศรษฐกิจ (Sovacool, 2009) ซึ่งคาดว่าจะตอบสนองความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้นของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ภูมิภาคนี้มีความสำคัญในตลาดพลังงานทั่วโลก (Sovacool, 2009) ซึ่งจะเห็นว่าเส้นทาง R3B มีศักยภาพที่เหมาะสมในด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน การค้าการลงทุนของอาเซียนเป็นอย่างยิ่ง อันจะส่งผลให้เส้นทางนี้กลายเป็นแนวระเบียงสำคัญสำหรับการบูรณาการทางเศรษฐกิจในภูมิภาค สำหรับประเทศไทย การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ก้าวหน้าและศักยภาพด้านการลงทุน สามารถดึงดูดให้ภาคอุตสาหกรรมมาใช้เส้นทางนี้มากขึ้น ในขณะเดียวกัน เมียนมาก็ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งในท้ายที่สุดจะช่วยให้เมียนมาสามารถวางตำแหน่งตนเองเป็นผู้เล่นที่สำคัญในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงได้ ดังนั้น บทความนี้จึงได้นำทฤษฎีต่าง ๆ มาสังเคราะห์ร่วมกับบริบทของเส้นทาง R3B เพื่อศึกษาถึงโอกาสในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทยร่วมกัน

วัตถุประสงค์

1. ศึกษาบริบทของเส้นทาง R3B
2. ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R3B
3. ศึกษาโอกาสในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทยบนเส้นทาง R3B

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากที่ได้กล่าวมาในบทนำ จะเห็นถึงความสำคัญ และน่าสนใจของเส้นทาง R3B ที่จะสร้างโอกาสในการค้าการลงทุนให้แก่เมียนมาและไทย โดยการเข้าถึงตลาดเกิดใหม่ในเมียนมา และตลาดขนาดใหญ่ในอินเดียและประเทศอื่น ๆ ในเอเชียกลาง รวมทั้งการสร้างความสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ คณะผู้ศึกษาจึงจะได้นำทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย ทฤษฎีตัวแบบเพชร ทฤษฎีมุมมองฐานทรัพยากร มาวิเคราะห์ร่วมกับบริบทของเส้นทาง R3B ในปัจจุบัน เพื่อสังเคราะห์เป็นโอกาสในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทยบนเส้นทาง R3B โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

1.1 ตัวแบบเพชร (Dynamic Diamond Model)

Michael E. Porter ได้กล่าวถึงความได้เปรียบเชิงแข่งขันของประเทศใน *The Competitive Advantage of Nation* (1990) โดยเสนอกรอบแนวคิดตัวแบบเพชร ซึ่งใช้ในการประเมินศักยภาพการแข่งขันของแต่ละประเทศ (Kumar et al., 2021) ประกอบด้วยปัจจัย 4 ด้าน ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านการผลิต เช่น ความชำนาญของแรงงาน ทรัพยากรมนุษย์ ทรัพยากรกายภาพ ทรัพยากรทุน และโครงสร้างพื้นฐาน 2) ปัจจัยด้านอุปสงค์หรือความต้องการของตลาด ซึ่งต้องพิจารณาโครงสร้างความต้องการ ขนาด ความคาดหวัง การเติบโต และการขยายตัวผู้ต่างประเทศ 3) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน ซึ่งจะก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันระหว่างประเทศ และ 4) กลยุทธ์ โครงสร้างและการแข่งขัน ซึ่งหมายถึงการจัดการและกลยุทธ์การแข่งขันทางธุรกิจที่เหมาะสม ตลอดจนความสามารถในการพัฒนาธุรกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยที่ส่งผลต่อทุกด้าน ได้แก่ บทบาทของภาครัฐ (Role of Government) ซึ่งนโยบายของภาครัฐมีผลต่อศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดยมีอิทธิพลทั้งด้านบวกและด้านลบ (Alkhatani et al 2020; Zulu-Chisanga et al., 2021) รวมทั้งการแข่งขันภายในประเทศ ด้วยการกำหนดนโยบาย ออกกฎระเบียบต่างๆ บทบาทของภาครัฐมีผลในทางอ้อมต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศแต่ไม่สามารถสร้างความสามารถในการแข่งขันได้โดยตรง (Butt & Katuse, 2023) แต่มีความสำคัญในการเป็นเครื่องมือเพื่อเพิ่มพูนศักยภาพและความสามารถของประเทศ ทำให้องค์กรประสบความสำเร็จในการดำเนินงาน โดยเฉพาะด้านการส่งออก (Mai & Le Tan, 2024) ผ่านนโยบาย โครงการ หรือกิจกรรมที่ครอบคลุมในด้านต่างๆ การให้เงินสนับสนุน การส่งเสริมการตลาดเพื่อการส่งออก การช่วยเหลือด้านการเงิน นโยบายผ่านตลาดทุน นโยบายการศึกษา การเพิ่มผลิตภาพและความสามารถด้านการผลิต การพัฒนาศักยภาพในการบริหารจัดการ และนโยบายด้านภาษี นอกจากนี้ ภาครัฐยังสามารถปรับเปลี่ยนความต้องการภายในประเทศด้วยการกำหนดมาตรฐานสินค้าด้วยเช่นกัน (Li & Tham, 2023)

สรุปได้ว่า การส่งเสริมสนับสนุนจากภาครัฐในด้านต่างๆ มีบทบาทในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศ โดยการส่งเสริมสนับสนุนจากภาครัฐ จะเกิดประโยชน์มากขึ้นอยู่กับการเลือกใช้ประโยชน์จากการส่งเสริมของภาครัฐในนโยบาย โครงการ ที่มีความเหมาะสมกับศักยภาพของประเทศทั้งในด้านทรัพยากร และความสามารถ

ปัจจัยสำคัญอีกประการในกรอบแนวคิดตัวแบบเพชรที่ส่งผลต่อปัจจัยอื่นทุกปัจจัย ได้แก่ บทบาทของโอกาส (Role of Chance) ซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของธุรกิจและรัฐบาลในประเทศนั้น แต่อาจอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลประเทศอื่น (Li & Tham, 2023; Korkmaz & Topcu, 2021) ซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ภายนอกที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการแข่งขันของประเทศ แต่สามารถสร้างทั้งโอกาสใหม่หรือความท้าทายให้กับประเทศหรืออุตสาหกรรมได้ โดยทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงพลวัตของการแข่งขัน (Tsai et al., 2021) โอกาสเหล่านี้อาจประกอบด้วยภัยพิบัติทางธรรมชาติ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในความต้องการของตลาด การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง หรือการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับโลก แม้ว่า Porter ไม่ได้เน้นถึงบทบาทของโอกาสในโมเดลเพชรดั้งเดิมของเขาอย่างชัดเจน แต่บรรดานักวิชาการและผู้ปฏิบัติงานจำนวนมากได้เพิ่มเป็นปัจจัย

เสริม เนื่องจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเหล่านี้สามารถเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการดำเนินงานขององค์กรได้ หรืออาจสร้างความได้เปรียบชั่วคราวให้กับบางองค์กรหรือประเทศ ในขณะที่อาจสร้างสร้างความเสียหายได้เช่นกัน (Vlados, 2019; Tsai et al., 2021; Kuloglu, 2023)

1.2 ทฤษฎีมุมมองฐานทรัพยากร (Resource Base View)

ทฤษฎีมุมมองฐานทรัพยากร ได้ถูกคิดค้นและปรับปรุงมาตามแนวคิดของ Barney (1991); Barney (2001); Barney et al. (2001); Barney & Arikan (2005) เป็นทฤษฎีด้านความได้เปรียบ ในเชิงแข่งขันที่อธิบายว่าทรัพยากรและความสามารถภายในขององค์กร เป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานขององค์กร ความได้เปรียบนี้เกิดจากการที่องค์กรสามารถครอบครองและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคู่แข่งไม่สามารถลอกเลียนแบบหรือหาทรัพยากรอื่นมาทดแทนได้ เป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันภายใต้แนวคิดมุมมองฐานทรัพยากร โดยพิจารณาว่าการจะมีความได้เปรียบด้านใดๆ ต้องมีพื้นฐานมาจากทรัพยากรและความสามารถขององค์กร แต่ทรัพยากรทุกอย่างไม่ได้เป็นแหล่งของความได้เปรียบในการแข่งขัน (Freeman et al., 2021) ทรัพยากรที่จะเป็นแหล่งของความได้เปรียบต้องมีคุณลักษณะเฉพาะ 4 ประการที่เรียกว่า VRIO Framework ได้แก่ 1) ความมีคุณค่าของทรัพยากร (Value) ทรัพยากรแต่ละชนิดมีคุณค่าต่อองค์กรแตกต่างกัน องค์กรต้องพิจารณาจากจุดแข็ง จุดอ่อนของตนเองว่าจะนำมาใช้สร้างความได้เปรียบจากโอกาสและอุปสรรคภายนอกได้อย่างไร เป็นคุณลักษณะที่ทำให้องค์กรสามารถสร้างคุณค่าและนำเสนอคุณค่านั้นสู่ลูกค้า (Baia et al., 2020) หรือทำให้องค์กรดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล พิจารณาจากการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรนั้นในการกำหนดและนำกลยุทธ์สู่การปฏิบัติเพื่อปรับปรุงพัฒนาประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน (Al-Qudah et al., 2020) 2) ความหายากของทรัพยากร (Rarity) ทำให้ทรัพยากรเป็นสิ่งที่หาได้ยาก เช่น ความลับทางการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร เทคโนโลยี หากองค์กรอื่นๆ ทั้งคู่แข่งปัจจุบันหรืออนาคตสามารถครอบครองทรัพยากรชนิดนี้ได้ จะไม่ถือว่าทรัพยากรนั้นหายากเมื่อทรัพยากรไม่หายาก แม้จะมีคุณค่า ก็จะไม่เป็นที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน เพราะทุกองค์กรที่ครอบครองสามารถใช้ทรัพยากรชนิดนี้ในการดำเนินกลยุทธ์อย่างเดียวกันได้ แต่หากเป็นทรัพยากรที่หายาก จะทำให้คู่แข่งยากไม่สามารถนำความได้เปรียบลักษณะเดียวกับองค์กรมาใช้ในการแข่งขันได้ องค์กรต้องตระหนักรู้ถึงความหายากนั้นเพื่อป้องกันมิให้ความหายากลดน้อยลง (Ployhart, 2021) 3) การลอกเลียนแบบไม่ได้ (Imitability) คือคุณลักษณะที่ทำให้คู่แข่งอื่นหรือคู่แข่งไม่สามารถลอกเลียนแบบหรือสร้างขึ้นใหม่ได้ หรือต้องใช้ต้นทุนสูงมากในการลอกเลียนแบบ หากทรัพยากรมีความเป็นเอกลักษณ์และซับซ้อน จะไม่ถูกลอกเลียนแบบได้อย่างสมบูรณ์ การที่คู่แข่งไม่สามารถลอกเลียนแบบได้จะลดทอนความสามารถของคู่แข่งในการบรรลุถึงตำแหน่งของความได้เปรียบในการแข่งขัน ในขณะที่เดียวกันองค์กรเองต้องมีการพัฒนาทรัพยากรอย่างต่อเนื่องด้วย (Ferreira et al., 2022) 4) การจัดการขององค์กร (Organization) องค์กรต้องมีความสามารถในการจัดการและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีคุณค่า หายาก และเลียนแบบได้ยาก ดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน (Davis & DeWitt, 2021) ทรัพยากรชนิดใดชนิดหนึ่งอาจมีคุณลักษณะครบทั้ง 4 ประการหรือไม่ก็ได้ ซึ่งส่งผลต่อระดับของความสามารถในการแข่งขันที่แตกต่างกัน (Freeman et al, 2021).

กล่าวโดยสรุป ความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืนขององค์กรมาจากคุณลักษณะของทรัพยากรที่องค์กรครอบครอง ได้แก่ ความมีคุณค่า ความหายาก การลอกเลียนแบบไม่ได้ และการจัดการ

ทรัพยากรนั้นขององค์กร ทฤษฎีฐานทรัพยากรจึงเป็นทฤษฎีที่มีประโยชน์ในการค้นหาทรัพยากรที่สามารถนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว และมีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้เป็นทฤษฎีหลักในการศึกษาวิจัยด้านความสามารถในการแข่งขัน

2. บริบทของเส้นทาง R3B ในปัจจุบัน

2.1 การเชื่อมโยงกับเมืองอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เส้นทาง R3B ในเมียนมา เริ่มจากจังหวัดท่าจีเหล็ก (Tachilek) เมียนมา ผ่านเมืองท่าเล (Tarlay) และไปถึงเมืองเชียงตุง (Keng Tung) ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ที่สุดในรัฐฉานของเมียนมา และเป็นจุดศูนย์กลางที่จะไปเมืองลา (Mongla) อันเป็นเขตปกครองตนเองของชาติพันธุ์ลื้อ และเป็นจุดผ่านแดนจากเมียนมาไปยังเมืองท่าล่อ (Daluo) ประเทศจีน (ปีณภพ ตั้งศรีวงศ์, 2022) มุ่งหน้าสู่เขตปกครองตนเองสิบสองปันนาประเทศจีน โดยในปัจจุบันการขนส่งสินค้าจากไทยไปประเทศจีนโดยตรงยังไม่ได้รับการอนุญาตจากเมืองลา แต่สามารถขนส่งไปได้ถึงเมืองเชียงตุง ในขณะที่เดียวกันสินค้าจากจีนผ่านท่าล่อก็มาถึงได้แค่เมืองเชียงตุงเช่นกัน ดังนั้นเมืองเชียงตุงจึงเป็นเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำคัญระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน นอกจากนั้น จากเมืองเชียงตุงยังเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคนี้ ที่จะเดินทางไปยังพื้นที่ส่วนกลางของเมียนมา โดยสามารถเดินทางต่อไปยังเมืองต่างๆ ได้แก่ เมืองตองยี อันเป็นเมืองสำคัญทางตอนเหนือของรัฐฉาน ห่างจากเชียงตุงราว 160 กม. และเดินทางไปยังเมืองมณฑลทะเลย์ เมืองใหญ่อันดับ 2 ของเมียนมา และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางตอนเหนือ อันมีทะเลสาบอินเล ทะเลสาบขนาดใหญ่ที่มีชื่อเสียงในรัฐฉาน ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างตองยีและมณฑลทะเลย์ แต่สภาพเส้นทางจากเชียงตุงไปมณฑลทะเลย์ค่อนข้างคดเคี้ยว ผ่านเขตภูเขาและที่ราบสูง ใช้เวลาเดินทางนานพอสมควร โดยเฉพาะช่วงเชียงตุง-ตองยี อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้ก็ถือเป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมรัฐฉานเข้ากับพื้นที่ศูนย์กลางของประเทศ แม้ว่าจากเมืองเชียงตุงไม่มีเส้นทางตรงไปยังกึ่ง ต้องผ่านมณฑลทะเลย์ก่อน โดยอาจใช้เส้นทางบกหรือเครื่องบินจากมณฑลทะเลย์ไปยังกึ่ง แต่ก็สามารถเดินทางผ่านจากเมืองมณฑลทะเลย์ไปยังกึ่งได้ โดยมีระยะราว 630 กม. ใช้เวลาทางรถยนต์ประมาณ 8 ชั่วโมง ส่วนเที่ยวบินใช้เวลาราว 1.5 ชั่วโมง

อย่างไรก็ตาม แม้เมืองเชียงตุงอยู่ติดชายแดนไทย ระยะทางประมาณ 160 กม. และสามารถเดินทางเข้าไทยได้ที่ด่านแม่สาย จ.เชียงราย แต่เส้นทางนี้ยังมีปัญหาเนื่องจากต้องผ่านด่านตรวจหลายจุด ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูง (สุมาลี, 2562)

2.2 ความร่วมมือกับโครงการนานาชาติ จุดเด่นประการหนึ่งของเส้นทาง R3B คือ การเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือระหว่างประเทศหลายโครงการ ได้แก่

1) ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในแนวเหนือ-ใต้ ประกอบด้วยจีน (ยูนนาน), เมียนมา และไทย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

2) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) อันมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค ระหว่างจีน (ยูนนานและกว่างซี), กัมพูชา, ลาว, เมียนมา, เวียดนาม, ไทย

3) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วยกัมพูชา, ลาว, เมียนมา, ไทย, เวียดนาม

4) ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งประกอบด้วย 7 ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ, ภูฏาน, อินเดีย, เมียนมา, เนปาล, ศรีลังกา, ไทย

5) ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT) ซึ่งเป็นความร่วมมือของประเทศสมาชิก ASEAN ทั้งหมด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง

การพัฒนาเส้นทาง R3B ยังสามารถช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างอินเดียและเมียนมา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบาย "Act East" ของอินเดียที่มุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Roy & Mitra, 2023; , Kaura & Rani, 2020) และยังสามารถส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและการสร้างงานในพื้นที่ที่มีการพัฒนาได้อีกด้วย (Rahman, 2024).

ทั้งนี้โครงการ Belt and Road Initiative (BRI) ของจีน มีบทบาทสำคัญในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศเมียนมาและประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ซึ่งความร่วมมือเหล่านี้มีวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมการค้า และการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (Li et al., 2021; , Yu, 2024). หนึ่งในความร่วมมือที่สำคัญคือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมถึงการสร้างถนนและทางรถไฟที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ (Yu, 2024; Sun et al., 2019) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนี้ไม่เพียงแต่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง แต่ยังส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศที่เข้าร่วม (Li et al., 2021; Sun et al., 2019) อีกหนึ่งความร่วมมือที่สำคัญคือการส่งเสริมความร่วมมือด้านวัฒนธรรมและการศึกษา ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเข้าใจและความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศต่าง (Yu, 2024) การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมและการศึกษาไม่เพียงแต่ช่วยลดอุปสรรคทางวัฒนธรรม แต่ยังส่งเสริมความร่วมมือในด้านอื่น ๆ เช่น การค้าและการลงทุน (Xianggang, 2024) นอกจากนี้ การสร้างความร่วมมือในด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติยังเป็นอีกหนึ่งวัตถุประสงค์ที่สำคัญของเส้นทาง R3B ซึ่งจะช่วยให้ประเทศที่เข้าร่วมสามารถพัฒนาทรัพยากรของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Menghan et al., 2023). ในส่วนของประเทศที่เข้าร่วมในความร่วมมือนี้ ประกอบด้วยประเทศจีน อินเดีย เมียนมา ไทย และประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งแต่ละประเทศมีบทบาทและความสำคัญที่แตกต่างกันในการพัฒนาเส้นทาง R3B (Li et al., 2021; Yu, 2024). การร่วมมือกัน ใน โครงการนี้จึงเป็นการสร้างเครือข่ายที่เข้มแข็งระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในระยะยาว (Yu, 2024; , Sun et al., 2019) ทั้งของเมียนมาและของไทยได้

2.3 ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมอันยาวนานของเมืองเชียงตุง ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ที่สุดบนเส้นทาง R3B และภูมิภาครัฐฉานตอนใต้ มีประวัติความเป็นมาอันยาวนาน เป็น 1 ในเมือง 5 เชียงที่รุ่งเรืองในอดีตอันประกอบด้วย เชียงราย เชียงใหม่ เชียงตุง เชียงรุ่ง(สิบสองปันนา) และเชียงทอง(หลวงพระบาง) (เชียงราย สไมล์ทัวร์, 2566) จึงมีความเชื่อมโยงสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และเป็นที่ทราบกันดีว่าทั้ง เชียงราย เชียงใหม่ สิบสองปันนาและหลวงพระบาง ล้วนเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงมีความเป็นไปได้

ได้ว่า เชียงตุงจะสามารถเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อได้เช่นกัน ทั้งนี้ เชียงตุง หรือ เขมรัฐตุงคบุรี เป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน อุดมไปด้วยวัฒนธรรม และมีความเกี่ยวข้องกับดินแดนล้านนาในประเทศไทย นอกจากนี้ เมืองเชียงตุงในประเทศเมียนมามีความโดดเด่นในหลายด้านที่ทำให้เมืองนี้เป็นจุดสนใจทั้งในด้าน วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยในด้านวัฒนธรรมและชาติพันธุ์ เห็นได้ว่าเชียงตุงเป็นเมืองที่มีความหลากหลายทางชาติพันธุ์ โดยมีชนเผ่าต่าง ๆ อาศัยอยู่ ประมาณ 135 กลุ่ม ที่ได้รับการยอมรับจากรัฐบาล เช่น ชาวไทใหญ่ ไทลื้อ ไทจีน ชาวขาน ชาวกะเหรี่ยง และชาวปาโอ ซึ่งแต่ละกลุ่มมีวัฒนธรรมและประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะที่โดดเด่น (Li et al., 2013; Oo et al., 2021) การมีวัฒนธรรมที่หลากหลายนี้ทำให้เชียงตุงเป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ (Purkey et al., 2019) ในด้านเศรษฐกิจเองเชียงตุงมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านการเกษตรและการค้า เนื่องจากเมืองนี้ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและสะพาน ได้ช่วยส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ (Summerer et al., 2014) ในด้านการท่องเที่ยวเชียงตุงมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เช่น วัดที่เป็นสถานที่สำคัญทางศาสนาและวัฒนธรรมจำนวนมาก (Diao, 2021). นอกจากนี้เมืองนี้ยังมีธรรมชาติที่สวยงาม เช่น ภูเขาและแม่น้ำ ซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ (Tang et al., 2017).

นอกจากนี้ ในด้านการศึกษาและการพัฒนา ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เชียงตุงมีการพัฒนาด้านการศึกษา โดยมีการเปิดโรงเรียนและสถาบันการศึกษาต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างความรู้และทักษะให้กับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งขณะนี้เมืองเชียงตุงมีมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่ตั้งอยู่ คือ มหาวิทยาลัยเชียงตุง อันได้ทำความร่วมมือและความตกลงกับมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีคุณภาพทันต่อยุคสมัย การพัฒนาด้านการศึกษาเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะยาว ดังนั้น โดยรวมแล้ว เมืองเชียงตุงมีความโดดเด่นในด้านวัฒนธรรม เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการศึกษา ซึ่งทำให้เมืองนี้เป็นจุดสนใจที่สำคัญในประเทศเมียนมาและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2.3 อุปสรรคและปัญหาของเส้นทาง R3B

ถึงแม้เส้นทาง R3B จะมีศักยภาพในการเป็นเส้นทางการค้าและขนส่งที่สำคัญ แต่สิ่งที่ได้กล่าวถึง ปัญหาของบนเส้นทางไปในเบื้องต้นบ้างแล้ว ในหัวข้อนี้จะขอสรุปถึงปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของเส้นทาง R3B ซึ่งปัญหาหลัก ๆ ได้แก่ ความขัดแย้งและสงครามกลางเมืองในเมียนมา ที่ทวีความรุนแรงขึ้นตั้งแต่การรัฐประหารปี 2564 ส่งผลกระทบอย่างมากต่อเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ การสู้รบได้ทำให้เส้นทางการค้าสำคัญหลายเส้นทางถูกตัดขาด รวมถึงเส้นทาง R3B ด้วยทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น และส่งผลให้การค้าชายแดนลดลง ก่อให้เกิดปัญหาเศรษฐกิจและเงินเฟ้อเศรษฐกิจเมียนมา ประสบภาวะชะงักงันตามไปด้วย ระดับเงินเฟ้อหลังการก่อรัฐประหาร ส่งผลให้ค่าเงินจัตว่งลงและระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ ปัญหาเหล่านี้ทำให้ต้นทุนการผลิตและการขนส่งสูงขึ้น กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้าเมียนมา (Roy and Mitra, 2023) นอกจากนี้ ยังส่งผลต่อการขาดแคลนแรงงานในประเทศอีกด้วย เนื่องจากกฎหมายเกณฑ์ทหารบังคับของรัฐบาลทหารเมียนมา ทำให้ประชากรวัยแรงงานจำนวนมากต้องอพยพ

หนีออกนอกประเทศ ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนแรงงานในหลายอุตสาหกรรมซึ่งกระทบต่อกำลังการผลิตและส่งออกของประเทศ (Zhou, 2019)

ปัญหาที่เป็นประเด็นสำคัญอีกประเด็นหนึ่งบนเส้นทาง R3B คือ ค่าธรรมเนียมที่ด่านตรวจสูงเกินไปแม้เส้นทาง R3B จะเป็นเส้นทางที่สั้นกว่าเส้นทาง R3A ผ่านลาว แต่ค่าธรรมเนียมที่สูงเกินไปตามด่านตรวจต่างๆ ตลอดเส้นทางในเมียนมา ส่งผลให้การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3B ในเมียนมาไม่เต็มศักยภาพ ประกอบกับกฎระเบียบและข้อบังคับที่ซับซ้อนและไม่โปร่งใสทำให้ผู้ประกอบการหันไปใช้เส้นทางอื่นแทน (Zhou, 2019)

นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ปัญหาระบบไฟฟ้าขัดข้อง และยังไม่ทั่วถึง ข้อจำกัดการเข้าถึงเงินตราต่างประเทศ และโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่พร้อม เป็นอุปสรรคสำคัญที่ลดขีดความสามารถในการแข่งขันของเมียนมา (Zhou, 2019)

วิธีดำเนินการวิจัย

การสังเคราะห์เพื่อหาโอกาสในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทยบนเส้นทาง R3B มีรายละเอียดดังนี้

1. วิธีการศึกษา ใช้สังเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ (Comparative Synthesis) โดยการเปรียบเทียบข้อมูลจากหลายแหล่ง (Ritchie & Spencer, 1994)

2. ขอบเขตการศึกษา การศึกษานี้ใช้ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยได้ออกสำรวจพื้นที่ภาคสนามบนเส้นทาง R3B ตลอดจนการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากนักวิชาการ นักธุรกิจชาวไทยและเมียนมา ภายใต้กรอบกรอบแนวคิด ของทฤษฎีตัวแบบเพชร และทฤษฎีมุมมองฐานทรัพยากร

3. ผลการสังเคราะห์ จากข้อมูลของเส้นทาง R3B อันมีเมืองเชียงตุงเป็นจุดศูนย์กลาง เมื่อนำมาพิจารณา ร่วมกับทฤษฎีตัวแบบเพชร สามารถกล่าวได้ว่า ในส่วนของบทบาทภาครัฐ (Role of Government) ของเมียนมา ส่งผลกระทบทางลบอย่างรุนแรงต่อความสามารถในการแข่งขันของเส้นทาง R3B เนื่องจากภาวะความไม่สงบทางการเมือง การแยกกลุ่มปกครองตนเองของชนเผ่าต่าง ๆ รวมทั้งกฎระเบียบข้อบังคับที่ซับซ้อนและไม่โปร่งใส ซึ่งส่งผลไปยังปัจจัยอื่นๆ ด้วย เช่น ระบบการเงินและเงินตราระหว่างประเทศที่ไม่มีความเสถียร การลงทุนของนักลงทุนจากต่างประเทศ โยในระบบโลจิสติกส์นั้นจะส่งต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนในการแข่งขันระหว่างประเทศโดยตรง ส่วนผลต่อปัจจัยด้านการผลิต ด้านทรัพยากรมนุษย์ และโครงสร้างพื้นฐานก็ได้รับผลกระทบตามไปตามเช่นกัน เนื่องจากขาดแรงงานในประเทศ และขาดการลงทุนจากต่างประเทศซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้แรงงานเกิดทักษะ ความชำนาญเพิ่มขึ้น ตลอดจนความสามารถในการพัฒนาธุรกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ในขณะที่ปัจจัยด้านอุปสงค์หรือความต้องการของตลาด ก็จะมีการเติบโต และการขยายตัวของต่างประเทศลดลงตามไปด้วย เป็นไปตามทฤษฎีตัวแบบเพชรของ Michael E. Porter (1990) และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Alkahtani et al. (2020) และ Zulu-Chisanga et al. (2021) อย่างไรก็ตามบทบาทของภาครัฐในเมียนมานั้นส่งผลโดยตรงกับความสามารถในการแข่งขัน ในขณะที่การศึกษาของ Butt & Katuse (2023) พบว่าบทบาทของภาครัฐมีผลในทางอ้อม เนื่องจากงานของ Butt & Katuse ศึกษาบทบาทของภาครัฐในการเป็นตัวกลางเท่านั้น แต่ในเมียนมาภาครัฐเป็นกลไกหลักในการกำหนดสภาพแวดล้อมส่วนใหญ่ อันเนื่องมาจากปัญหาภายในประเทศเมียนมาเอง ดังนั้น บทบาทของภาครัฐจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องได้รับการปรับปรุงเป็นลำดับแรก

อย่างไรก็ตาม บทบาทด้าน โอกาส (Role of Chance) ตามทฤษฎีตัวแบบเพชรบนเส้นทางนี้ก็มีอยู่ด้วยเช่นกัน ได้แก่ เส้นทาง R3B เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย เมียนมา และจีน โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนานของจีน ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ ทั้งยังอาจนำไปถึงตลาดอื่น ๆ ในประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ รวมทั้งเมืองเชียงตุงเป็นศูนย์กลางการค้าและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำคัญระหว่างไทยและจีน เนื่องจากข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าโดยตรง แต่เมื่อเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าทั้งของจีนและไทย และมีเส้นทางไปในตลาดของประเทศเมียนมาเองได้ด้วยนั้น ทำให้เมืองเชียงตุงสามารถพัฒนาให้ศูนย์กลางการกระจายสินค้าของระบบโลจิสติกส์ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ Tsai et al., (2021) ที่กล่าวว่าสามารถสร้างได้โอกาสใหม่ให้กับประเทศได้ โดยทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงพลวัตของการแข่งขัน แต่ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทาง R3B เช่น ถนนและสะพาน จะช่วยส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น

นอกจากนี้ เมืองเชียงตุงมีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่น่าสนใจ เช่น วัดและสถานที่สำคัญทางศาสนาจำนวนมาก รวมถึงธรรมชาติที่สวยงาม ซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศได้เป็นอย่างดี ทั้งเมืองเชียงตุงมีความเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมกับเมืองท่องเที่ยวสำคัญอื่นๆ เช่น เชียงราย เชียงใหม่ ลีปสองปันนา และหลวงพระบาง จึงมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญได้รวมทั้ง ความหลากหลายทางชาติพันธุ์และวัฒนธรรมของชนเผ่าต่างๆ ในเชียงตุง เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สนใจวัฒนธรรมท้องถิ่น ตลอดจนปัจจุบันการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Nostalgia Tourism) ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นไปที่ประสบการณ์ในอดีต ที่ต้องการหวนรำลึกถึงความทรงจำ เรื่องราว หรือวิถีชีวิตในอดีต ผ่านการเยี่ยมชมสถานที่ สัมผัสวัฒนธรรม และกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอดีตกำลังเป็นที่นิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งเมืองเชียงตุงเหมาะที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้ด้วยเช่นกัน เมื่อนำทฤษฎีมุมมองฐานทรัพยากรมาพิจารณาแล้วจะเห็นว่า บนเส้นทาง R3B มีทรัพยากรที่สำคัญที่สามารถสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ ทั้งด้านประวัติความเป็นมาอันยาวนาน ทั้งทางศาสนา และด้านการปกครองดั้งเดิม ความเป็นเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมทั้งธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ทั้งยังมีวิถีความเป็นอยู่แบบดั้งเดิมของชนเผ่าต่าง ๆ โดยเฉพาะชนชาวไทยเชื้อ ไทยใหญ่ ที่มีความผูกพันทางวัฒนธรรมอย่างใกล้ชิดกับกลุ่ม 5 เชียง ที่ไม่สามารถหาจากที่ไหนได้อีกแล้ว ดังนั้นสิ่งเหล่านี้จึงเป็นทรัพยากรที่ทรงคุณค่าอย่างแท้จริง หากที่จะลอกเลียนแบบหรือสร้างขึ้นใหม่ได้ แต่ทั้งนี้ทางเมียนมา และเมืองเชียงตุงเองก็ต้องรับรู้ถึงคุณค่าเหล่านี้จึงจะสามารถสร้างความเข้มแข็งให้กับตนเองบนเส้นทาง R3B นี้ได้

ซึ่งหากเส้นทาง R3B ได้รับการส่งเสริมให้เกิดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า และสร้างโอกาสในการท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แล้ว ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย เนื่องจากต้องอาศัยเส้นทาง R3B ในการขนส่งสินค้าเพื่อไปยังประเทศจีน และยังสามารถส่งสินค้าเข้ายังเมืองใหญ่อื่นๆ ของเมียนมา และอาจไปถึงอินเดีย และเอเชียกลางได้อีกด้วย นอกจากนี้ ด้วยความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมที่ใกล้ชิดระหว่างเชียงตุง กับเชียงรายและเชียงใหม่ ทั้งยังมีระยะทางที่ใกล้กัน จะสามารถช่วยส่งเสริมโอกาสด้านการท่องเที่ยวซึ่งกันและกันได้เป็นอย่างดี อาจสามารถพัฒนาการท่องเที่ยว 5 เชียงแบบสมบูรณ์เพื่อศึกษาวัฒนธรรมร่วมระหว่างกันและกันได้อีกด้วย

องค์ความรู้ใหม่

จากการศึกษาข้างต้น สามารถสังเคราะห์เป็นองค์ความรู้ใหม่และแนวทางในการนำไปใช้ประโยชน์ ส่งเสริม และพัฒนา ดังนี้

แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมเส้นทาง R3B

1. การปรับปรุงบทบาทของภาครัฐ โดยลดความซับซ้อนและเพิ่มความโปร่งใสในกฎระเบียบข้อบังคับ เสริมสร้างเสถียรภาพทางการเมืองและการเงิน และส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และทรัพยากรมนุษย์

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ โดยการปรับปรุงถนนและสะพานบนเส้นทาง R3B เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง พร้อมทั้งพัฒนาเมืองเชิงตุ้งให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าระหว่างประเทศ

3. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ควรมีการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและธรรมชาติในเมืองเชิงตุ้ง โดยเฉพาะส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอภิมรดก (Nostalgia Tourism) โดยเน้นประสบการณ์ทางวัฒนธรรม และประวัติศาสตร์เป็นสำคัญ ในขณะที่เดียวกันนั้น ก็ควรสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวร่วมกับเมืองใกล้เคียง เช่น เชียงราย เชียงใหม่ สิบสองปันนา และหลวงพระบาง

4. การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตระหนักถึงคุณค่าและนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ใช้ความโดดเด่นทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมเป็นจุดขายในการดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยเน้นการอนุรักษ์และส่งเสริมวิถีชีวิตดั้งเดิมของชนเผ่าต่างๆ เพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้กับเมือง ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์ และส่งเสริมความรู้สึกรักของชุมชนท้องถิ่นในการรักษามรดกทางวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังสามารถใช้ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติเป็นทรัพยากรในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้

โมเดลแนวทางการพัฒนา

จากแนวทางการพัฒนาและส่งเสริมเส้นทาง R3B ข้างต้น สามารถนำเสนอแนวทางเหล่านี้ในรูปแบบโมเดลดังนี้

ตารางที่ 2 โมเดลแนวทางการพัฒนา R3B เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน

องค์ประกอบ	แนวทางการปฏิบัติ
บทบาทภาครัฐ	- ปรับปรุงกฎระเบียบ - เสริมสร้างเสถียรภาพ
โครงสร้างพื้นฐาน	- พัฒนถนนและสะพาน - สร้างศูนย์กลางกระจายสินค้า
การท่องเที่ยว	- พัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว - ส่งเสริม Nostalgia Tourism - สร้างเครือข่ายกับเมืองใกล้เคียง
ทรัพยากรท้องถิ่น	- อนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม - ส่งเสริมความรู้สึกรักของชุมชน

โมเดลนี้สามารถใช้เป็นกรอบในการดำเนินการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเส้นทาง R3B และส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวม

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ Scenario Analysis สำหรับเส้นทาง R3B

การวิเคราะห์ฉากทัศน์จากข้อมูล เพื่อศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง ที่อาจเกิดขึ้นได้ภายใต้สถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งแบ่งเป็น 3 ฉากทัศน์หลักดังนี้

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนาเส้นทาง R3B ไทย-เมียนมา-จีน

ฉากทัศน์	คำอธิบาย	ผลลัพธ์เชิงบวก (Opportunity)	ผลลัพธ์เชิงลบ (Risk)
1. Best-case Scenario “พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความมั่นคงสำเร็จ”	รัฐบาลทั้ง 3 ประเทศ (ไทย-เมียนมา-จีน) ร่วมมือกันอย่างเข้มแข็ง มีการลงทุนในถนนและระบบตรวจคนเข้าเมือง มีความปลอดภัยและโปร่งใส	- เพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน - เชื่อมโยง Supply Chain ไทยกับยูรนานาได้เต็มที่ - สร้างงานในพื้นที่ชายแดน - ดึงดูดนักท่องเที่ยวจีนผ่านด่าน	- ความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่เมือง-ชนบทเพิ่มขึ้น - อาจเกิดการพึ่งพาเงินสูงเกิน ไป
2. Base-case Scenario “พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบางส่วน ความมั่นคงไม่แน่นอน”	ถนนสร้างเสร็จแต่การควบคุมชายแดนยังไม่ดีพอ เมืองลาและเขตใกล้เคียงยังมีปัญหาอาชญากรรม	- เพิ่มความสะดวกการขนส่งสินค้าได้บางส่วน - เอกชนได้ใช้เส้นทางทางเลือกจาก R3A	- การลักลอบขนยาเสพติดเพิ่มขึ้น - นักลงทุนไม่มั่นใจ - ความร่วมมือด้านความมั่นคงไม่เพียงพอ
3. Worst-case Scenario “โครงสร้างพื้นฐานล่าช้า/รัฐประหารเมียนมาส่งผล”	เกิดความขัดแย้งทางการเมืองในเมียนมา การคมนาคมถูกขัดขวาง หรือไม่ปลอดภัย	- ไทยและจีนหันไปใช้เส้นทางอื่น เช่น R3A ผ่านลาว - มีการประเมินแผนสำรอง (Plan B)	- สูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ - เมืองชายแดนซบเซา - เพิ่มภาระงบประมาณไทยในการควบคุมชายแดน

จากฉากทัศน์ดังกล่าวสามารถสรุปภาพรวมของฉากทัศน์ได้ดังนี้

ตารางที่ 4 สรุปผลฉากทัศน์

ด้าน	Best-case	Base-case	Worst-case
เศรษฐกิจ	ขยายตัวสูง	ขยายตัวปานกลาง	หยุดชะงัก
ความปลอดภัย	มีระบบควบคุมดี	ปานกลาง – มีช่องโหว่	เสี่ยงสูง
การค้าข้ามแดน	เติบโตและยั่งยืน	โตช้าและมีอุปสรรค	ถดถอย

ดังนั้นจะเห็นได้อย่างชัดเจนถึงบทบาทของภาครัฐในการร่วมมือกันอันจะส่งผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและการค้าข้ามแดน ซึ่งหากต้องการพัฒนาเส้นทาง R3B อย่างยั่งยืน ควรมีการประสานความร่วมมือกับ

ประเทศจีนในการช่วยลงทุนในฝั่งเมียนมา รวมทั้งพัฒนาโลจิสติกส์-ด้าน-ศุลกากร ฝั่งไทยให้พร้อม และส่งเสริม Soft Power เช่นการค้าชุมชน การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อันเป็นวัตถุประสงค์ตามความร่วมมือบนเส้นทาง R3B

อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ขัดแย้งโดยเฉพาะระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ในประเทศ เป็นอุปสรรคสำคัญ ซึ่งเกิดขึ้นทั่วโลก เช่น ประเทศชูดาน ประเทศซิมบับเว ประเทศซีเรีย ประเทศเวเนซุเอล่า เป็นต้น แต่หนึ่งในประเทศที่มีความขัดแย้งเช่นเดียวกันนี้ แต่สามารถกลับมาพัฒนาประเทศได้อีกครั้ง อันจะเป็นตัวแบบสำคัญในการแก้ไขความขัดแย้ง เช่นนี้ ได้แก่ประเทศวันดา จากประเทศที่แตกสลายด้วยสงครามกลางเมืองและความเกลียดชังระหว่างเผ่าพันธุ์ กลายเป็น แบบอย่างของการฟื้นฟูประเทศ ด้วยการรวมชาติ นโยบายเศรษฐกิจที่ชัดเจน และการลงทุนในมนุษย์ ปัจจุบันยังมีข้อท้าทายอยู่บ้าง แต่วันดาถือเป็น ดาวดวงใหม่ของแอฟริกา ที่โลกจับตามอง (United Nations Security Council., 1994)

สรุปผลการวิจัย

โดยบริบทของเส้นทาง R3B นั้นมีความสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน แม้จะมีข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนโดยตรง แต่เมืองเชียงคังยังคงเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สำคัญระหว่างสินค้าจากไทยและจีน นอกจากนี้ เส้นทาง R3B ยังเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือระหว่างประเทศหลายโครงการ เช่น ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC), ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS), และยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ในขณะที่เมืองเชียงคังซึ่งเป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภูมิภาคนี้ ก็มีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่หลากหลาย เป็นที่อยู่อาศัยของกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ เช่น ชาวไทใหญ่ ไทลื้อ และชาวกะเหรี่ยง ซึ่งทำให้เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ นอกจากนี้ เมืองนี้ยังมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านการเกษตรและการค้า รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและสะพาน เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ ในด้านการศึกษา เมืองเชียงคังได้มีการพัฒนาด้านการศึกษาอย่างต่อเนื่อง โดยมีมหาวิทยาลัยเชียงคังที่ทำความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ในภูมิภาค เพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีคุณภาพทันต่อยุคสมัย การพัฒนาเหล่านี้ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะยาว

เส้นทาง R3B แม้จะมีศักยภาพในการเป็นเส้นทางการค้าและขนส่งที่สำคัญ แต่กลับประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของเส้นทางนี้ ปัญหาหลักคือความขัดแย้งและสงครามกลางเมืองในเมียนมาที่รุนแรงขึ้นหลังการรัฐประหารปี 2564 ซึ่งกระทบต่อเศรษฐกิจและการค้าอย่างมาก การสู้รบทำให้เส้นทางการค้าถูกตัดขาด รวมถึงเส้นทาง R3B ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้นและการค้าชายแดนลดลง เศรษฐกิจเมียนมาชะงักงัน ค่าเงินจ๊าตร่วงต่ำสุดในประวัติศาสตร์ ทำให้ต้นทุนการผลิตและขนส่งสูงขึ้น กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้า นอกจากนี้ กฎหมายเกณฑ์ทหารบังคับทำให้แรงงานอพยพออกนอกประเทศ ส่งผลให้ขาดแคลนแรงงานในหลายอุตสาหกรรม อีกทั้งค่าธรรมเนียมที่สูงเกินไปตามด่านตรวจในเมียนมาทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3B ได้เต็มที่ ประกอบกับกฎระเบียบที่ซับซ้อนทำให้ผู้ประกอบการหันไปใช้เส้นทางอื่น นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ปัญหาระบบไฟฟ้าขัดข้อง ข้อจำกัดการเข้าถึงเงินตราต่างประเทศ และโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่พร้อม ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของเมียนมา

โอกาสในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของเมียนมาและไทยบนเส้นทาง R3B นั้นควรใช้เมือง เชียงตุงเป็นจุดศูนย์กลาง ซึ่งจากการวิเคราะห์ถึงบทบาทของภาครัฐเมียนมาที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของเส้นทางนี้ เนื่องจากปัญหาความไม่สงบทางการเมืองและกฎระเบียบที่ไม่โปร่งใส ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบการเงิน การลงทุน และ โครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม เส้นทาง R3B มีโอกาสทางการค้าที่สำคัญเนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา และจีน โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนานของจีน นอกจากนี้ เมืองเชียงตุงยังมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ด้วยความหลากหลายทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่โดดเด่น การท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิตกำลังเป็นที่นิยม ซึ่งเชียงตุงเหมาะสมที่จะพัฒนาในด้านนี้ เมื่อพิจารณาจากทรัพยากรที่มีอยู่ เส้นทาง R3B จึงมีศักยภาพในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อได้รับการส่งเสริมอย่างเหมาะสม ทั้งในด้าน โลจิสติกส์และการท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมระหว่างเมืองสำคัญในภูมิภาคนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภายในปี 2030 อาเซียนคาดว่าจะมีประชากร 720 ล้านคน ประเทศจีนจะมีประชากรประมาณ 1.46 พันล้านคน และประเทศอินเดียจะมีประชากรราว 1.53 ล้านคน (Alekhina & Ganelli, 2023) ทำให้ R3B มีความสำคัญต่อการเข้าสู่ตลาดขนาดใหญ่เหล่านี้ ในขณะที่ R3B ได้เสนอ โอกาสมากมายสำหรับการเติบโตทั้งทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว แต่ความท้าทายเช่นความมั่นคงทางการเมืองและ โครงสร้างพื้นฐานควร ได้รับการแก้ไขเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของเส้นทาง R3B ทั้งของเมียนมาและไทย

ข้อเสนอแนะ

1. ควรลดความซับซ้อนและเพิ่มความโปร่งใสในกฎระเบียบข้อบังคับ เสริมสร้างเสถียรภาพทางการเมืองและการเงิน และส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรมนุษย์
2. ควรมีการปรับปรุงถนนและสะพานบนเส้นทาง R3B เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง พร้อมทั้งพัฒนาเมืองเชียงตุงให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าระหว่างประเทศ
3. ควรมีการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและธรรมชาติในเมืองเชียงตุง โดยเฉพาะส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต (Nostalgia Tourism) โดยเน้นประสบการณ์ทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์เป็นสำคัญ ในขณะเดียวกันนั้น ก็ควรสร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวร่วมกับเมืองใกล้เคียง เช่น เชียงราย เชียงใหม่ สิบสองปันนา และหลวงพระบาง
4. การตระหนักถึงคุณค่าและนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ใช้ความโดดเด่นทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมเป็นจุดขายในการดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยเน้นการอนุรักษ์และส่งเสริมวิถีชีวิตดั้งเดิมของชนเผ่าต่างๆ เพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้กับเมือง ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์ และส่งเสริมความรู้สึกรักของชุมชนท้องถิ่นในการรักษามรดกทางวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังสามารถใช้ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติเป็นทรัพยากรในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้
5. การส่งเสริมความร่วมมือภายในกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค เช่น ความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และกรอบความร่วมมืออื่นๆ เพื่อสนับสนุนการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของเส้นทาง R3B และส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวม

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากกองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (ววน.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) ผ่านมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย เรื่อง การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าการลงทุนข้ามเขตแดน จากไทยสู่จีน และได้รับความร่วมมือในการประสานงานจาก ดร.ณัฐพันธ์ สันธิ และข้อมูลจาก Dr. San San Mar อธิการบดีแห่งมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จึงแสดงความขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

รายการอ้างอิง

- ปีภภพ ตั้งศรีวงศ์. (2022). เงื่อนไขวาระซ่อนเร้นของ “ว่า-เมืองลา” ในการเจรจาสันติภาพ. สืบค้นเมื่อ 18 กันยายน 2567 จาก <https://thaipublica.org/2022/10/pundop88/>.
- วิจิตรา ประยูรวงษ์. (2567). การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย. สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. สืบค้นเมื่อ 18 กันยายน 2567 จาก <https://library.parliament.go.th/index.php/th/radioscript/rr2567-sep8>.
- สุมาลี สุขदानนท์. (2562). ประเทศไทยกับการยุทธศาสตร์การพัฒนาเส้นทางสายไหมใหม่. สืบค้นเมื่อ 18 กันยายน 2567 จาก <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/495/>.
- Alekhina, V., & Ganelli, G. (2023). *Determinants of inclusive growth in ASEAN. Journal of the Asia Pacific Economy, 28(3), 1196-1228.*
- Alkahtani, A., Nordin, N., & Khan, R. U. (2020). *Does government support enhance the relation between networking structure and sustainable competitive performance among SMEs?. Journal of Innovation and Entrepreneurship, 9, 1-16.*
- Al-Qudah, S., Obeidat, A. M., Shrouf, H., & Abusweilem, M. A. (2020). *The impact of strategic human resources planning on the organizational performance of public shareholding companies in Jordan. Problems and Perspectives in Management, 18(1), 219.*
- Baia, E., Ferreira, J. J., & Rodrigues, R. (2020). *Value and rareness of resources and capabilities as sources of competitive advantage and superior performance. Knowledge Management Research & Practice, 18(3), 249-262.*
- Barney B. J. (2001). *Resource-based theories of competitive advantage: A ten-year retrospective on the resource-based view. Journal of Management, 27(6), 643-650.*
- Barney, J. (1991). *Firm resources and sustained competitive advantage. Journal of management, 17(1), 99-120.*
- Barney, J. B., & Arian, A. M. (2005). *The resource-based view: origins and implications. The Blackwell handbook of strategic management, 123-182.*
- Barney, J., Wright, M., & Ketchen Jr, D. J. (2001). *The resource-based view of the firm: Ten years after 1991. Journal of management, 27(6), 625-641.*

- Bhattacharyay, B. N. (2009). *Infrastructure development for ASEAN economic integration (No. 138)*. ADBI Working Paper.
- Butt, M. A., & Katusse, P. (2023). *Role of government as moderator: Porter's diamond firm strategy, structure, and rivalry attribute and industry's performance*. *International Journal of Research in Business and Social Science* (2147-4478), 12(7), 85-93.
- Davis, G. F., & DeWitt, T. (2021). *Organization theory and the resource-based view of the firm: The great divide*. *Journal of Management*, 47(7), 1684-1697.
- Diao, M., Kong, H., & Zhao, J. (2021). *Impacts of transportation network companies on urban mobility*. *Nature Sustainability*, 4(6), 494-500.
- Ferreira, J. J., Fernandes, C. I., & Ferreira, F. A. (2022). *What makes organizations unique? Looking inside the box*. *Journal of Business Research*, 139, 664-674.
- Freeman, R. E., Dmytriiev, S. D., & Phillips, R. A. (2021). *Stakeholder theory and the resource-based view of the firm*. *Journal of management*, 47(7), 1757-1770.
- Kaura, V. and Rani, M. (2020). *India's neighbourhood policy during 2014– 2019: political context and policy outcomes*. *Indian Journal of Public Administration*, 66(1), 10-27.
- Korkmaz, G., & Topcu, M. K. (2021). *Porter's diamond model and the competitiveness of the Turkish defense industry*. *Journal of Defense Resources Management*, 12(1).
- Kuloglu, A. (2023). *Approaches to competitiveness and Porter diamond model*. *International Academic Research and Reviews in Social, Human and Administrative Sciences*.
- Kumar, S., Kumar, D., Sengupta, K., & Giri, T. K. (2021). *Impact of community-based business model and competitive advantage on exports: evidence from diamond industry*. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 31(2), 276-296.
- Li, J., Dong, X., Jiang, Q., & Dong, K. (2021). *Analytical approach to quantitative country risk assessment for the belt and road initiative*. *Sustainability*, 13(1), 423.
- Li, W., Albattat, A. R. S., & Tham, J. (2023). *Factors influencing cultural industry competitiveness in Anhui province using Porter's diamond model and the mediating effect of government support*. *International Journal of Professional Business Review: Int. J. Prof. Bus. Rev.*, 8(6), 11.
- Mai Xuan, D., & Le Tan, B. (2024). *Relationship among government export support, perceived export stimuli, barriers and export performance*. *Cogent Business & Management*, 11(1), 2336646.
- Menghan, Z., Suocheng, D., Fujia, L., Hao, C., Kexin, G., & Xinyuan, W. (2023). *Analysis of resource and environment patterns along the belt and road*. *Advances in Engineering Research*, 182-192.
- Oo, W. H., Hoban, E., Gold, L., Than, K. K., La, T. & Fowkes, F. J. I. (2021). *Community demand for comprehensive primary health care from malaria volunteers in south-east myanmar: a qualitative study*. *Malaria Journal*, 20(1).

- Petri, P. A., Plummer, M. G., & Zhai, F. (Eds.). (2012). *The Trans-pacific partnership and Asia-pacific integration: a quantitative assessment*. (Vol. 98). Peterson Institute.
- Ployhart, R. E. (2021). *Resources for what? Understanding performance in the resource-based view and strategic human capital resource literatures*. *Journal of Management*, 47(7), 1771-1786.
- Porter, M.E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press. USA.
- Purkey, E., Htoo, S. N., Whelan, R., Mhote, N. P. P., & Davison, C. (2019). *Creating a locally driven research agenda for the ethnic minorities of eastern myanmar*. *Health Research Policy and Systems*, 17(1).
- Rahman, K. M. M. (2024). *Economic development under the authoritarian military rule in thailand and myanmar: a survey of literature*. *Nemzet És Biztonság*, 16(2), 144-160.
- Ritchie, J., & Spencer, L. (2002). *Qualitative data analysis for applied policy research*. In *Analyzing qualitative data* (pp. 173-194). Routledge.
- Roy, S. and Mitra, S. (2023). *Enhancing bilateral relations and regional cooperation: analysing the feasibility and implications of india–myanmar railway connectivity*. *South Asian Survey*, 30(1), 72-98.
- Sovacool, B. K. (2009). *The importance of comprehensiveness in renewable electricity and energy-efficiency policy*. *Energy Policy*, 37(4), 1529-1541.
- Summerer, M., Horst, J., Erhart, G., Weissensteiner, H., Schönherr, S. & Kloss □ Brandstätter, A. (2014). *Large-scale mitochondrial dna analysis in southeast asia reveals evolutionary effects of cultural isolation in the multi-ethnic population of myanmar*. *BMC Evolutionary Biology*, 14(1).
- Sun, Q., Zhang, X., Xu, X. E., Qi, Y., & Wang, S. (2019). *Does the “belt and road initiative” promote the economic growth of participating countries?*. *Sustainability*, 11(19), 5240.
- Tang, K., Zhao, Y., Li, B., Zhang, S., & Lee, S. H. (2017). *Health inequity on access to services in the ethnic minority regions of northeastern myanmar: a cross-sectional study*. *BMJ Open*, 7(12), e017770.
- Tsai, P. H., Chen, C. J., & Yang, H. C. (2021). *Using Porter’s diamond model to assess the competitiveness of Taiwan’s solar photovoltaic industry*. *Sage Open*, 11(1), 2158244020988286.
- United Nations Security Council. (1994). *Resolution 955 (1994) on the establishment of the International Criminal Tribunal for Rwanda (ICTR)*. U.N. Doc. S/RES/955.
- Vlados, C. (2019). *Porter’s diamond approaches and the competitiveness web*. *International Journal of Business Administration*, 10(5), 33-52.
- Watchara, Pechdin., Sorasich, Swangsilp., Sumalee, Sukdanont., Tien, D., N., Ho. (2024). 1. *Narratives of Chinese policies on route R3A tourism development: A question in collaboration*. *Journal of infrastructure, policy and development*, doi: 10.24294/jipd.v8i8.7060
- Xianggang, X. (2024). *Conflict Prevention and Resolution Mechanism: A Study on Promoting Peace Building in Countries along the Belt and Road*. *Journal of Political Science Research*, 5(1), 18-26.

- Yu, A. (2024). *Research on the impact of the belt and road initiative on the economies and development of participating countries*. *Frontiers in Business, Economics and Management*, 12(3), 148-151.
- Zhou, T. (2019). *Aligning the belt and road initiative with myanmar's sustainable development plan: opportunities and challenges*. *IDS Bulletin*, 50(4).
- Zulu-Chisanga, S., Chabala, M., & Mandawa-Bray, B. (2021). *The differential effects of government support, inter-firm collaboration and firm resources on SME performance in a developing economy*. *Journal of Entrepreneurship in Emerging Economies*, 13(2), 175-195.

