Received 7/06/2563
Revised 11/08/2563
Accepted 27/08/2563



วารสารสวนสุนันทาวิชาการและวิจัย
Suan Sunandha Academic & Research Review

การพัฒนาการค้าและการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

ปริณภา จิตราภัณฑ์
คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
E-mail: parinnapha@hotmail.com

บทคัดย่อ

ในการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ประกอบด้วย ประการที่หนึ่ง เพื่อศึกษาผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ประการที่สอง เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก-ตะวันตก)

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ เป็นเส้นทางที่ให้ความสำคัญต่อความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) หรือเส้นทางหมายเลข 9 โดยเส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทย ทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้ได้บางส่วน ซึ่งยังต้องอาศัยกลไกลความร่วมมือระหว่างประเทศ และการแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้แก่ ความร่วมมือในระดับทวิภาคี เป็นต้น

คำสำคัญ : ระเบียงเศรษฐกิจ, การค้า, การผลิต, ตะวันออก, ตะวันตก

วารสารสวนสุนันทาวิชาการและวิจัย
Suan Sunandha Academic & Research Review

The Development of Trade and Production along the East-West Economic Corridor

Parinnapha Chitraphan
Faculty of Economics Ramkhamhaeng University
E-mail: parinnapha@hotmail.com

ABSTRACT

The purpose of the study was twofold: (1) to study on the factors benefit on the GMS physical connectivity, and (2) to study on the economic activities arising from GMS physical connectivity and thereby leading to the national interest. The study was focused on the information collected from the relevant documents and research works as well as interviews with the executives and questionnaires made by the practical staff of government and private agencies.

Economic Corridor was focused on the importance of the physical connectivity, particularly for East West Economic Corridor or Route No. 9 This route is beneficial and essential to Thailand in terms of transport, logistic and investment. But it can work in some parts, with the involvement of factors and problems concerned.

Keyword: Economic Corridor, Trade, Production, East, West

บทนำ

การพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ที่เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว -เวียดนาม ในฝั่งตะวันออก เป็นเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมานานแล้วดังนั้น การพัฒนาจึงเป็นเพียงการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีมาตรฐานมากขึ้น เช่น ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยได้มีการดำเนินการขนส่งทั้งคนและสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าว อันถือได้ว่า น่าจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูงสุดในขณะนี้ (Asian Development Bank, 2010, p.47) ซึ่งประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ในระยะสั้นและระยะกลางจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ นี้หรือไม่อย่างไร เพื่อให้เกิดผลการพัฒนาไปสู่เป้าหมายร่วมกันหลายฝ่ายทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนสมาชิกในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภูมิหลังเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Program – GMS Program) เมื่อปี 2535 ซึ่งโครงการ GMS เป็นความร่วมมือของประเทศสมาชิกลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสหภาพพม่า ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตรและการบริการ การสนับสนุนการจ้างงาน และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น (Asian Development Bank, 2006, p.36) รวมทั้งการส่งเสริมโอกาสทางด้านเศรษฐกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก เป็นโครงการ GMS ถือได้ว่าเป็นการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยังเป็นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศสมาชิก (Physical connectivity) โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (Route No. 9) เป็นหนึ่งในสามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจภายใต้โครงการ GMS ที่เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศสมาชิก (Asian Development Bank, 2009, p.57) โดยเส้นทางหมายเลข 9 ถือเป็นการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก ผ่าน 4 ประเทศคือ ประเทศเวียดนาม ประเทศลาว ประเทศไทย และประเทศสหภาพพม่า มีระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร และช่วงที่ยาวที่สุดของเส้นทางนี้จะผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 950 กิโลเมตร ผ่านประเทศลาวเป็นระยะทาง 250 กิโลเมตร ผ่านประเทศเวียดนามเป็นระยะทาง 84 กิโลเมตร และที่เหลืออีกประมาณ 166 กิโลเมตรจะผ่านประเทศสหภาพพม่า แต่ยังมีการก่อสร้างและปรับปรุงสภาพถนนอยู่ในบางช่วง โดยนัยนี้ การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางถนนผ่านเส้นทางหมายเลข 9 จะช่วยให้อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) สามารถเพิ่มพูนโอกาสระหว่างประเทศสมาชิกในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและจะช่วยเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่กับการเสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนให้แก่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ดังภาพที่ 1 ตัวอย่างต่อไปนี้ที่แสดงให้ทราบว่า

เส้นทางการขนส่ง



ที่มา. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก Asian Development Bank.

อุปสรรคบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)

อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติประเทศไทยยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เพราะยังมีบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุง โดยเฉพาะในพื้นที่ของประเทศสหภาพพม่า (Asian Development Bank, 2010, p.68) จึงจะทำให้เส้นทางหมายเลข 9 เสร็จสมบูรณ์ ประกอบกับปัญหาอุปสรรคทางด้านมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการค้า จึงทำให้ไม่สามารถที่จะใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ได้ตามที่คาดหวัง อาทิ ปัญหากฎระเบียบทางด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง (ต.ม.) ประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงการตรวจสินค้า อาทิ ระบบการตรวจสินค้าขาเข้าร่วมกัน หรือเรียกว่า Single Stop Inspection การพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Window) การห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐออกไปทำงานนอกประเทศ ปัญหาการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Trans-shipment Cargoes) ปัญหาข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ปัญหาการประกันภัย และอื่นๆ ปัญหาด้านมาตรฐานและกฎระเบียบการขนส่ง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีปัญหาทางด้านระบบสาธารณูปโภคที่ไม่เอื้ออำนวยและพื้นที่ยังขาดการพัฒนากิจกรรมเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในโครงการ GMS เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณชายแดนของประเทศไทย โดยมักจะพบปัญหาที่สำคัญดังนี้

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ความทรุดโทรมของสภาพถนนเส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศที่ผ่านการขาดการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น

2. ปัญหาด้านกฎระเบียบและมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางด้านการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว และปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เป็นต้น

3. ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกจากเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ความยุ่งยากของ

ขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากร ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์ เมื่อผ่านข้ามแดน ขั้นตอนการผ่านแดนที่ล่าช้า ความไม่เพียงพอของศูนย์บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

4. ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงที่เกี่ยวกับเส้นทางหมายเลข 9 การขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นต้น

5. ปัญหาทางด้านผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ การใช้รถบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนด ผู้ประกอบการขาดการพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรม ภาคเอกชนขาดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 การขาดมาตรฐานและความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

ถึงแม้ว่า ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ซึ่งสามารถที่จะใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือเส้นทางหมายเลข 9 แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านความสมบูรณ์ครบถ้วนของเส้นทางหมายเลข 9 ที่เป็นประเด็นทางด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ของเส้นทาง ประกอบกับปัญหาอุปสรรคด้านมาตรการอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าสำหรับเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความพร้อมของภาครัฐในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 รวมทั้งปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข 9 โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 มากเท่าที่ควรและไทยอาจไม่ได้รับประโยชน์ตามที่คาดหวังในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)
2. เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก-ตะวันตก)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาเป็นงานวิจัยที่เน้นวิเคราะห์ผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ด้านความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้า และด้านการผลิตเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก รวบรวมข้อมูลในลักษณะของการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าไทย สมาคมธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศ นักวิชาการ เป็นต้น เป็นการดำเนินการเจาะลึกข้อมูลในรายละเอียดของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ด้านความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้า และด้านการผลิต เป็นต้น ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณผู้วิจัยใช้สถิติในการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และ One way ANOVA เก็บข้อมูลจากภาครัฐและเอกชน จำนวน 120 ตัวอย่าง

ผลการวิจัย

ผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) พบว่า ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor – EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 ที่เชื่อมโยงประเทศเวียดนาม ลาว ไทยและสหภาพพม่า มีระยะทาง 1450 กิโลเมตร ผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 777 กิโลเมตร ถือได้ว่าเป็นระยะทางเกินกว่าครึ่งหนึ่งของระยะทางโดยรวมของเส้นทางหมายเลข 9 เห็นว่า ประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางหมายเลข 9 อย่างไร และหากพิจารณาถึงความพร้อมและโอกาสการใช้ประโยชน์ในมุมมองต่างๆ ได้ ดังนี้

1. ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับภาครัฐมักมองว่า มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพ้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี-สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในอนาคต และการบังคับใช้ของ FTA ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดของความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจสำหรับปัญหาอุปสรรคของเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง ศักยภาพและความพร้อมของผู้ประกอบการ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับภาคเอกชนกับมองว่าประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าว มีความสำคัญต่อไทยทางด้านการค้า การขนส่ง การลงทุน และการท่องเที่ยว แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและบุคลากร นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคีไทย-สหภาพพม่า รวมทั้งการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม และการเดินไปข้างหน้าเพื่อเข้าสู่ AEC ในปี 2020 ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง กฎระเบียบของภาครัฐและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

2. ด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

กิจกรรมด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข 9) ประกอบด้วย การค้า การผลิต และการลงทุน ขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ที่สำคัญก็คือ การค้าผ่านแดน / การค้าชายแดน อุตสาหกรรมการเกษตร และการขนส่ง โดยต้องคำนึงถึง ต้นทุนขนส่ง ตลาดสินค้า และผู้ประกอบการ ขณะที่ประเภทของการค้าที่มีผลโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ก็คือ การนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน แต่อย่างไรก็ตามภาครัฐควรตระหนักว่า ปัญหาอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ยังคงเป็น การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากร

อย่างไรก็ตามเส้นทางหมายเลข 9 จะยังคงเป็นประโยชน์ทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการค้าให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากจะช่วยให้มีการกระจายสินค้าได้ง่ายขึ้น และยังช่วยขยายตลาดในอาเซียน รวมทั้งเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์ สามารถดำเนินกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้โดยสะดวก อันเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

ประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข 9) จากการค้า การท่องเที่ยว และการผลิตในขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ไม่ว่าจะเป็น การท่องเที่ยว การค้าผ่านแดน/ การค้าชายแดน และการค้า ล้วนส่งผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 แต่ทั้งนี้ก็ยังต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญทางด้าน นโยบายของรัฐ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และตลาดสินค้าเป็นสำคัญ สำหรับการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางการค้าที่ต้องพิจารณา เมื่อเปิดใช้เส้นทางหมายเลข 9 ส่วนปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ที่สำคัญก็คงเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์และกฎหมายของประเทศเพื่อนบ้าน กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากร แต่หากได้มีการปรับแก้ไขกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้การติดต่อการค้า การลงทุน และการคมนาคมขนส่งมีความสะดวกขึ้น ก็จะช่วยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน และยังจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งจากด้านตะวันตกไปสู่ตะวันออก

3. ด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

ถ้าจะกล่าวถึงการผลิตในภาคอุตสาหกรรมจะพบว่า ประเภทของอุตสาหกรรมการผลิตที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ประกอบด้วย การเกษตร วัสดุก่อสร้าง และสิ่งทอและเครื่องแต่งกาย ในขณะที่ปัจจัยที่มีผลต่อภาคการผลิตเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ยังคงเป็นปัจจัยการผลิต ด้านทรัพยากร แรงงาน วัตถุดิบ เทคโนโลยี ฯลฯ ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง กับคุณภาพและปริมาณความต้องการสินค้าและบริการในภาคอุตสาหรรม โดยปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเศรษฐกิจอื่นๆ คือ ปัจจัยด้านกฎระเบียบ นโยบายรัฐบาล หน่วยงานภาครัฐ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าอันได้แก่ จุดพักรถ ศูนย์กระจายสินค้า สถานีน้ำมัน รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่ง/ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับปัญหาอุปสรรคด้านการผลิต การใช้เส้นทางหมายเลข 9 ก็ยังคงเป็นปัญหาทางด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และตลาดสินค้า ถึงแม้ว่าจะมีปัญหาดังกล่าว แต่เส้นทางหมายเลข 9 ยังคงได้ประโยชน์โดยตรงต่อเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะภาคการผลิต นั่นคือ การใช้เวลาขนส่งน้อยลง และการสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุน

ดังนั้น เส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นประโยชน์ทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาด้านการผลิตสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพ และสนับสนุนให้มีเขตอุตสาหกรรมและการลงทุนในบริเวณแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนจะมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกด้านการเกษตรมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดสินค้าและผลผลิตที่หลากหลาย และสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากปัจจัยการผลิตได้โดยสะดวกและมีต้นทุนต่ำลง รวมทั้งจะสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมด้านการผลิต และสามารถขยายห่วงโซ่อุปทานจากภายในประเทศเป็นระดับอนุภูมิภาคที่สอดคล้องกับการเป็นฐานการผลิตร่วมของอาเซียน

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ถือเป็นการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาค จึงเป็นความสำคัญของความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor – EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 โดยจะเห็นได้ว่าเส้นทางหมายเลข 9 มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วนโดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี-สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2020 และการบังคับใช้ของ FTA ดังนั้นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) จะเป็นประโยชน์ทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการเชื่อมโยงมากขึ้น มีการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น และยังช่วยลดเวลาประหยัดพลังงานและทำให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต

References

Asian Development Bank (2006). **Regional Cooperation and Integration Strategy**. Philippines: Asian Development Bank.

Asian Development Bank (2009). **Corridor Chronicles – Profiles of Cross-Border Activities in the Greater Mekong Sub-region**.

Philippines: Asian Development Bank.Asian Development Bank (2010). **Strategy and Aetion Plan for the Greater Mekong Suberegion East-West Economie Corridor.** Philippines: Asian Development Bank.

Porter, Michael E. (1985). **Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance**. New York: The Free Press.

Porter, Michael E. (1998). **The Competitive Advantage of Nations: With A New Introduction**. New York: The Free Press.

United Nations ESCAP. (2002). **Greater Mekong Sub region Business Handbook**. New York: United Nations ESCAP.