

ส่องเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ไทยได้ประโยชน์จริงหรือ ?

Keepaneye on East - West Economic Corridor : Does Thailand Really get Benefit ?

ปริณภา จิตรภักดิ์¹ และ ภาคภูมิ ตีระนันท์²
Parinnapha Chitraphan¹ and Pakpoom Teranantana²

บทคัดย่อ

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ เป็นเส้นทางที่ให้ความสำคัญต่อความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) หรือเส้นทางหมายเลข 9 โดยเส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์ และมีความสำคัญต่อไทย ทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้ได้ บางส่วน ซึ่งยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ และการแก้ไขปัญหาต่างๆ

คำสำคัญ: ระเบียงเศรษฐกิจ ผลประโยชน์

Abstract

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, Get benefit

¹ อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง E-mail address : parinnapha@hotmail.com

² ฝ่ายองค์กรระหว่างประเทศ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ในฝั่งตะวันออก เป็นเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมานานแล้ว ดังนั้น การพัฒนาจึงเป็นเพียงการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีมาตรฐานมากขึ้น เช่น ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เป็นต้น โดยได้มีการดำเนินการขนส่งทั้งคนและสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าว อันถือได้ว่าน่าจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูงสุดในขณะนี้ ซึ่งไทยจะได้รับประโยชน์ในระยะสั้นและระยะกลางจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจดังกล่าว นี้หรือไม่อย่างไร เพื่อให้เกิดผลการพัฒนาไปสู่เป้าหมายร่วมกันหลายฝ่ายทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนสมาชิกในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภูมิหลังเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Program – GMS Program) เมื่อปี 2535 ซึ่งโครงการ GMS เป็นความร่วมมือของประเทศสมาชิกกลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศสหภาพพม่า ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตรและการบริการ การสนับสนุนการจ้างงาน และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมโอกาสทางด้านเศรษฐกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ซึ่งโครงการ GMS ถือได้ว่าเป็นการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยังเป็นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศสมาชิก (Physical connectivity) โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (Route No. 9) เป็นหนึ่งในสามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจภายใต้โครงการ GMS ที่เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศสมาชิก โดยเส้นทางหมายเลข 9 ถือเป็นการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก ผ่าน 4 ประเทศคือ ประเทศเวียดนาม ประเทศลาว ประเทศไทย และประเทศสหภาพพม่า มีระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร ซึ่งช่วงที่ยาวที่สุดของเส้นทางนี้จะผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 950 กิโลเมตร ผ่านประเทศลาวเป็นระยะทาง 250 กิโลเมตร ผ่านประเทศเวียดนามเป็นระยะทาง 84 กิโลเมตร และที่เหลืออีกประมาณ 166 กิโลเมตรจะผ่านประเทศสหภาพพม่า ซึ่งยังมีการก่อสร้างและปรับปรุงสภาพถนนอยู่ในบางช่วง โดยนัยนี้ การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางถนนผ่านเส้นทางหมายเลข 9 จะช่วยให้อนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) สามารถเพิ่มพูนโอกาสระหว่างประเทศสมาชิกในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและจะช่วยเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่กับการเสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนให้แก่อนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

ภาพที่ 1: เส้นทางการขนส่ง

เส้นทางการขนส่ง



อุปสรรคบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)

อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติประเทศไทยยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ได้เต็มที่ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เพราะยังมีบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุง โดยเฉพาะในพื้นที่ของประเทศสหภาพพม่า 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 นอกจากนี้ ยังมีปัญหาทางด้านระบบสาธารณูปโภคที่ไม่เอื้ออำนวยและพื้นที่ยังขาดการพัฒนากิจกรรมเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในโครงการ GMS เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณชายแดนของประเทศไทย โดยมักจะพบปัญหาที่สำคัญ ดังนี้

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ความทรุดโทรมของสภาพถนน เส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศที่ผ่านการขาดการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น
2. ปัญหาด้านกฎระเบียบและมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว และปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เป็นต้น

3. ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกจากเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ความยุ่งยากของขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากร ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์ เมื่อผ่านข้ามแดน ขั้นตอนการผ่านแดนที่ล่าช้า ความไม่เพียงพอของศูนย์บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

4. ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงที่เกี่ยวกับเส้นทางหมายเลข 9 การขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นต้น

5. ปัญหาทางด้านผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ การใช้รถบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนด ผู้ประกอบการขาดการพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรม ภาคเอกชนขาดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 การขาดมาตรฐานและความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการ ธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

ถึงแม้ว่า ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ซึ่งสามารถที่จะใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือเส้นทางหมายเลข 9 แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านความสมบูรณ์ครบถ้วนของเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ของเส้นทาง ประกอบกับปัญหาอุปสรรคด้านมาตรการอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าสำหรับเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความพร้อมของภาครัฐในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 รวมทั้งปัญหาทางการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข 9 โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 มากเท่าที่ควรและไทยอาจไม่ได้รับประโยชน์ตามที่คาดหวังในอนาคต

ผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก)

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงโดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมโยงประเทศเวียดนาม ลาว ไทยและสหภาพพม่า มีระยะทาง 1,450 กิโลเมตร โดยผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 777 กิโลเมตร ซึ่งถือได้ว่าเป็นระยะทางเกินกว่าครึ่งหนึ่งของระยะทางโดยรวมของเส้นทางหมายเลข 9 จึงเห็นว่า ประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางหมายเลข 9 อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงความพร้อมและโอกาสการใช้ประโยชน์ในมุมมองต่างๆ ได้ดังนี้

1. ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับภาครัฐมักมองว่ามีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี-สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในอนาคตและการบังคับใช้ของ FTA ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดของความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ สำหรับปัญหาอุปสรรคของเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง ศักยภาพและความพร้อมของผู้ประกอบการ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับภาคเอกชนก็มองว่าประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการค้า การขนส่ง การลงทุน และการท่องเที่ยว แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและบุคลากร นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคีไทย-สหภาพพม่า รวมทั้งการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม และการเดินไปข้างหน้าเพื่อเข้าสู่ AEC ในปีค.ศ. 2020ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง กฎระเบียบของภาครัฐ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

2. ด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

กิจกรรมด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข 9) ประกอบด้วย การค้า การผลิต และการลงทุน ขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ที่สำคัญก็คือ การค้าผ่านแดน / การค้าชายแดน อุตสาหกรรมบริการเกษตร และการขนส่ง โดยต้องคำนึงถึงต้นทุนขนส่ง ตลาดสินค้าและผู้ประกอบการ ขณะที่ประเภทของการค้าที่มีผลโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ก็คือ การนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน แต่อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรตระหนักว่า ปัญหาอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ยังคงเป็น การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากร

อย่างไรก็ตามเส้นทางหมายเลข 9 จะยังคงเป็นประโยชน์ทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการค้าให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากจะช่วยให้มีการกระจายสินค้าได้ง่ายขึ้น และยังช่วยขยายตลาดใน

อาเซียน รวมทั้งเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์สามารถดำเนินกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้โดยสะดวก อันเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

ประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข 9) จาก การค้า การท่องเที่ยว และการผลิต ในขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ไม่ว่าจะเป็น การท่องเที่ยว การค้าผ่านแดน/การค้าชายแดน และการค้า ล้วนส่งผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 แต่ทั้งนี้ก็ยังต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญทางด้าน นโยบายของรัฐ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และตลาดสินค้า เป็นสำคัญ สำหรับการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางการค้าที่ต้องพิจารณา เมื่อเปิดใช้เส้นทางหมายเลข 9 ส่วนปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ที่สำคัญก็คงเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์และกฎหมายของประเทศเพื่อนบ้าน กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากรแต่หากได้มีการปรับแก้ไขกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้การติดต่อการค้า การลงทุน และการคมนาคมขนส่งมีความสะดวกขึ้นก็จะช่วยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน และยังคงจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งจากด้านตะวันตกไปสู่ตะวันออก

3. ด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

ถ้าจะกล่าวถึงการผลิตในภาคอุตสาหกรรมก็จะพบว่า ประเภทของอุตสาหกรรมการผลิตที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ประกอบด้วย การเกษตร วัสดุก่อสร้าง และสิ่งทอและเครื่องแต่งกาย ในขณะที่ปัจจัยที่มีผลต่อภาคการผลิตเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ยังคงเป็นปัจจัยการผลิต ด้านทรัพยากร แรงงาน วัตถุดิบ เทคโนโลยี ฯลฯ ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง กับคุณภาพและปริมาณความต้องการสินค้าและบริการในภาคอุตสาหกรรม โดยปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเศรษฐกิจอื่นๆ ก็คือ ปัจจัยด้านกฎระเบียบ นโยบายรัฐบาล หน่วยงานภาครัฐ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าอัน ได้แก่ จุดพักรถ ศูนย์กระจายสินค้า สถานีน้ำมัน รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่ง/ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับปัญหาอุปสรรคด้านการผลิต การใช้เส้นทางหมายเลข 9 ก็ยังคงเป็นปัญหาทางด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และตลาดสินค้าถึงแม้ว่าจะมีปัญหาดังกล่าว แต่เส้นทางหมายเลข 9 ยังคงได้ประโยชน์โดยตรงต่อเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะภาคการผลิต นั่นคือการใช้เวลาขนส่งน้อยลง และการสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุน

ดังนั้น เส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นประโยชน์ทางด้านเสริมศักยภาพทางด้านการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า ซึ่งจะส่งเสริมให้มีการพัฒนาด้านการผลิตสินค้า

เกษตรที่มีศักยภาพ และสนับสนุนให้มีเขตอุตสาหกรรมและการลงทุนในบริเวณแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนจะมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกด้านการเกษตรมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดสินค้าและผลผลิตที่หลากหลาย และสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากปัจจัยการผลิตได้โดยสะดวกและมีต้นทุนต่ำลง รวมทั้งจะสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมด้านการผลิต และสามารถขยายห่วงโซ่อุปทานจากภายในประเทศเป็นระดับอนุภูมิภาคที่สอดคล้องกับการเป็นฐานการผลิตร่วมของอาเซียน

สรุปและข้อคิดเห็น

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ถือเป็นการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า และการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาค จึงเป็นความสำคัญของความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงโดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor – EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 โดยจะเห็นได้ว่าเส้นทางหมายเลข 9 มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วนโดยมีปัจจัยสำคัญได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี-สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปีค.ศ. 2020 และการบังคับใช้ของ FTA

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) จะเป็นประโยชน์ทางด้านเสริมศักยภาพทางการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการเชื่อมโยงมากขึ้น มีการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น และยังช่วยลดเวลาประหยัดพลังงานและทำให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต

เอกสารอ้างอิง

- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2546). **โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค
ลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ**. เอกสารเผยแพร่ของสำนักเอเชียตะวันออก เดือนกุมภาพันธ์ 2546.
- กรมส่งเสริมการค้าส่งออก. (2551). “**เชื่อมโยงโลจิสติกส์: โอกาสทางเศรษฐกิจ..ลุ่มน้ำโขง**” ในผู้
ส่งออก. ปีที่ 21 ฉบับที่ 498 ประจำปีที่ 1 เดือนพฤษภาคม 2551 (หน้า 47 – 54)
- กรมอาเซียน. (2552). **แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน**. กรุงเทพฯ: บริษัท
คาริสมา มีเดีย จำกัด.
- พรรณาภา ปรัชญาศิริ. (2560). **การใช้ประโยชน์ของเส้นทาง R 9**. Gotoknow.org/posts/
- ธนิต โสรัตน์. (2550). “**ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งตามเส้นทางหมายเลข 9**” ใน **วีเชิร์ฟโลจิส
ติกส์** **เม็กกาซีน** ฉบับที่ 15 เดือนพฤศจิกายน – ธันวาคม 2550 (หน้า 30 - 31).
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). 2557. **การพัฒนากรอบความ
ร่วมมือเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS
Economic Corridor) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)**. กรุงเทพฯ :
บริษัท ออนป้า จำกัด
- สุภัค ศิวะรักษ์. (2557). “**แม่สอด – เมียวดีในอนาคตมีศักยภาพมากกว่าเป็นด่านการค้าชายแดน**”
ในวารสารสมาชิกไฟแนนซ์: ให้เงินทำงาน เล่มที่ 4 ฉบับที่ 46 เดือนพฤศจิกายน 2557
- 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.
- 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.