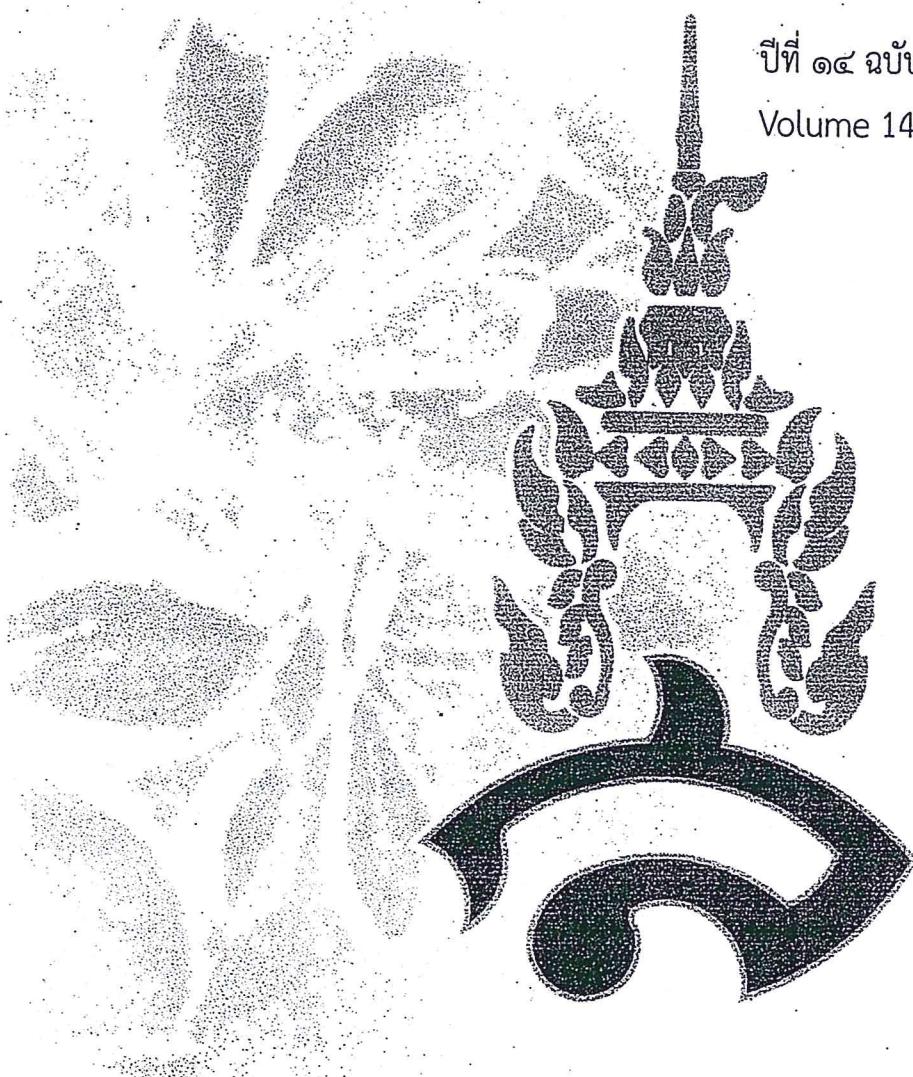


วารสารสวนสุนันทาวิชาการและวิจัย

Suan Sunandha Academic & Research Review

ปีที่ ๑๔ ฉบับที่ ๒ (กรกฎาคม-ธันวาคม) ๒๕๖๓

Volume 14 Number 2 (July-December) 2020



ISSN 1905-9353

TCE2

วารสารสวนสุนันทาวิชาการและวิจัย

วัตถุประสงค์ของการจัดพิมพ์วารสาร

1. เพื่อส่งเสริมและเผยแพร่ผลงานทางวิชาการหรือผลงานวิจัยที่มีคุณภาพด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ศึกษาศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์

2. เพื่อเป็นสื่อในการนำเสนอและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นทางวิชาการ ด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ศึกษาศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์

ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร.ชิติกาญจน์ ศรีวิบูลย์
รองศาสตราจารย์ ดร.ธนสุวิทย์ ทับทิรัญรักษ์

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บรรณาธิการ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธนา จันทร์สา

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

กองบรรณาธิการ

ศาสตราจารย์ ดร.สิน พันธุ์พินิจ
ศาสตราจารย์ ดร.รีวะรรณ ขันทะระกุล
รองศาสตราจารย์ ดร.ໂອໂຟນ ແສວງຕີ
รองศาสตราจารย์ ดร.wangkana jantanarak
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยุทธนา สุดเจริญ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธนา จันทร์สา
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภูสิทธิ์ ภูคำชัยโนด

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลลพบุรี
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
มหาวิทยาลัยมหิดล
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

กองการจัดการ

นางสาวพรพิพัฒ์ เรืองประษฐ
นางสาววรรภรณ์ ศรีบัวแก้ว
นายอ่อนพันธ์ สุทธิมาร
นายฉัตรไชย ดิษฐ์เจริญ
นางสาวอนุธิดา แสงใส
นางสาวอรยา ยอดอ่อน
นางสาวสุรัสวดี เรืองเดช

นายวุฒิกร มະคลิก
นางสาวเจนจิรา ชินวงศ์
นางสาวชุดามา อึ้งสุวรรณ
นางสาวณัณญา ศานติธรรมกุล
นางสาวสรวงสุดา ทรัพย์เจริญ
นางสาวจิไรตัน ตื้อดแก้ว
นางสาวพัชพรภานต์ ศรีบุญเพ็ง

ผู้ประสานงาน

นางสาวอรยา ยอดอ่อน

กำหนดการเผยแพร่

ปีละ 2 ฉบับ (มกราคม ถึง มิถุนายน และ กรกฎาคม ถึง ธันวาคม)

เจ้าของวารสาร

สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

สำนักงาน

สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา เลขที่ 1 ถนนอู่ทองนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300 โทรศัพท์ 0-2160-1341 www.ird.ssru.ac.th

พิมพ์ที่

สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ถนนพญาไท ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทร 02-218-3549-50
โทรศัพท์ 0-2218-3551

ออกแบบปกโดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธนา จันทร์สา

สารบัญ

บทความวิจัย	หน้า
การศึกษา “คุณลักษณะ” ของผู้หญิงล้านนาตามแนวคิดคุณลักษณะศึกษา A study of the "Characteristics" of Lanna Women According to Concept of Character Education ภักดีกุล รัตนา <i>Pakdeekul Ratana</i>	1 - 15
ค่านิยมที่สะท้อนจากชื่อสกุลคนไทยอสานในตำบลบ่อ อำเภอเบือ จังหวัดมหาสารคาม : การวิเคราะห์ทางอրรถศาสตร์ชาติพันธุ์ Values reflected through the Surname of Thai Isan People at Borabue Sub-district, Borabue District, Maha Sarakham Province: An Ethnosemantics Analysis ธนาพล เอกพาณ <i>Thanapon Eakapont</i>	16 - 35
การพัฒนาการค้าและการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก The Development of Trade and Production along the East-West Economic Corridor ปริญญา จิตราภรณ์ <i>Parinnapha Chitraphan</i>	36 - 43
การสำรวจท่าพื้นที่เมืองและลิ่งปลูกสร้างของจังหวัดนครปฐมด้วยวิธีการสำรวจระยะไกล จาก ดาวเทียม Landsat 8 และ Sentinel 2 Surveying for built up areas in Nakhon Pathom Province with Remote Sensing from Landsat 8 and Sentinel 2 Imagery. นายศุภพานิช, มรกต วรชัยรุ่งเรือง, พรมสิทธิ์ ชายสมิทธิกุล <i>Nayot Kulpanich, Morakot Worachairungreung, Pornsmith Chaysmithikul</i>	44 - 55



วารสารส่วนสุนัขทางวิชาการและวิจัย
Suan Sunandha Academic & Research Review

การพัฒนาการค้าและการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

แนวตัววันออก – ตะวันตก

ปริญญา จิตราภรณ์

คณะศรีธรรมราษฎร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

E-mail: parinnapha@hotmail.com.

บทคัดย่อ

ในการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ประกอบด้วย ประการที่หนึ่ง เพื่อศึกษาผลประโยชน์บนเส้นทาง ระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตัววันออก – ตะวันตก) ประการที่สอง เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตัววันออก-ตะวันตก)

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

คำสำคัญ : ระเบียงเศรษฐกิจ, การค้า, การผลิต, ตะวันออก, ตะวันตก

ปีที่ ๑๔ ฉบับที่ ๒๐๒๐ (ฉบับก่อน-กากกาก)

Volume 14 Number 2)July-December (2020.



วารสารสานสุนห์มหาวิชาการและวิจัย

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

ปีที่ ๑๔ ฉบับที่ ๒๖๕๓ (เดือนกันยายน-ธันวาคม)

Volume 14 Number 2)July-December (2020



บทนำ

การพัฒนาเส้นทางตามแนวราบเปียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ที่เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ในฝั่งตะวันออก เป็นเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่古 การพัฒนาจึงเป็นเพียงการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีมาตรฐานมากขึ้น เช่น ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 โดยได้มีการดำเนินการขนส่งทั้งคนและสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าว อันถือได้ว่า น่าจะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูงสุดในขณะนี้ (Asian Development Bank, 2010, p.47) ซึ่งประเทศไทยได้รับประโยชน์ในระยะสั้นและระยะกลางจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ นี้หรือไม่อย่างไร เพื่อให้เกิดผลการพัฒนาไปสู่เป้าหมายร่วมกันหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนสมาชิกในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภูมิหลังเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)

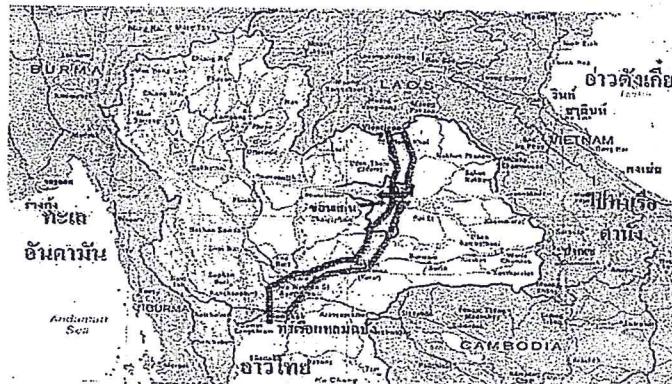
ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Program – GMS Program) เมื่อปี 2535 ซึ่งโครงการ GMS เป็นความร่วมมือของประเทศสมาชิกลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย, พม่า, สาธารณรัฐประชาชนจีน, สาธารณรัฐประชาชนอิหร่าน, ประเทศลาว, ประเทศไทย, และประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และการบริการ การสนับสนุนการจ้างงาน และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น (Asian Development Bank, 2006, p.36) รวมทั้งการส่งเสริมโอกาสทางด้านเศรษฐกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก เป็นโครงการ GMS ถือได้ว่าเป็นการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยังเป็นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศไทย (Physical connectivity) โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 (Route No. 9) เป็นหนึ่งในสามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจภายใต้โครงการ GMS ที่เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศไทยและประเทศสมาชิก (Asian Development Bank, 2009, p.57) โดยเส้นทางหมายเลข 9 ถือเป็นการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก ผ่าน 4 ประเทศคือ ประเทศไทย, ประเทศลาว, ประเทศไทย และประเทศไทยสหภาพมิว มีระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร และช่วงที่ยาวที่สุดของเส้นทางนี้จะผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 950 กิโลเมตร ผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 250 กิโลเมตร ผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 84 กิโลเมตร และที่เหลืออีกประมาณ 166 กิโลเมตรจะผ่านประเทศไทย แต่ยังมีการก่อสร้างและปรับปรุงสภาพถนนอยู่ในบางช่วง โดยนับนี้ การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางถนน ผ่านเส้นทางหมายเลข 9 จะช่วยให้ออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) สามารถเพิ่มพูนโอกาสทางด้านเศรษฐกิจและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและช่วยเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่กับการเสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความยั่งยืนให้แก่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ดังภาพที่ 1 ด้านล่างต่อไปนี้แสดงให้ทราบว่า



วารสารสวนสุนันห้าวิชาการและวิจัย

Suan Sunandha Academic & Research Review

เส้นทางการขนส่ง



ที่มา. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก Asian Development Bank.

อุปสรรคบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)

อย่างไรก็ได้ ในทางปฏิบัติประเทศไทยไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เพราวยังมีบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุง โดยเฉพาะในส่วนที่ของประเทศไทยพำน้ำ (Asian Development Bank, 2010, p.68) จึงจะทำให้เส้นทางหมายเลข 9 เสร็จสมบูรณ์ ซึ่ง kob กับปัญหาอุปสรรคทางด้านมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการค้า จึงทำให้ไม่สามารถที่จะใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ได้ตามที่คาดหวัง อาทิ ปัญหาภาระเบียบทหารด้านศุลกากรและด้านตราชคนเข้าเมือง (ต.ม.) ประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงการตราชินค้า อาทิ ระบบการตราชินค้าเข้าร่วมกัน หรือเรียกว่า Single Stop Inspection การพัฒนาระบบการตรวจสอบล้อยินค้า ณ จุดเดียว (Single Window) การห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐออกใบทำงานนอกประเทศ ปัญหาการขนส่งสิ่งค้าผ่านแดน (Trans-shipment Cargo) ปัญหاختกลงเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ปัญหาการประกันภัย และอื่นๆ ปัญหาด้านมาตรฐานและกฎระเบียบการขนส่ง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีปัญหาทางด้านระบบสารสนับโภคที่ไม่เอื้ออำนวย ฉะนั้นที่บังขาดการพัฒนากิจกรรมเพื่อรับการค้าและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในโครงการ GMS เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณชายแดนของประเทศไทย โดยมั่นใจพบปัญหาที่สำคัญดังนี้

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ความทรุดโทรมของสภาพถนนเส้นทางขาดการซ่อมอย่างเนื่องสำคัญของประเทศไทยที่ผ่านการขาดการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความสะอาดและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น

2. ปัญหาด้านกฎระเบียบและมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางด้านการตราชินค้า ณ จุดเดียว และปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เป็นต้น

3. ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกด้านความสะอาดจากเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ ความสูงมากของ



ขั้นตอนที่น้าาพึงการศึกษาการ ข้อจำกัดด้านการบรรจุ การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์ เมื่อผ่านขั้มแคน ขั้นตอนการผ่าน แคนที่สำคัญ ความไม่เพียงพอของศูนย์บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

4. ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข้อดังกล่าวที่เกี่ยวกับเส้นทางหมายเลข 9 การขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะอำเภอเมืองสอด จังหวัดตาก เป็นต้น

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

ถึงแม้ว่า ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านที่ดีทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ซึ่งสามารถที่จะใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางระบายน้ำเชิงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือเส้นทางหมายเลข 9 แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านความสมบูรณ์ครบถ้วนของเส้นทางหมายเลข 9 ที่เป็นประเด็นที่ทางด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ของเส้นทาง ประกอบกับปัญหาอุปสรรคด้านมาตรการอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกด้านการค้าสำหรับเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความพร้อมของภาครัฐในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 รวมทั้งปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข 9 โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้ห้องภาครัฐและเอกชนยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 มากเท่าที่ควรและไทยอาจไม่ได้รับประโยชน์ตามที่คาดหวังในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- เพื่อศึกษาผลประโยชน์บนเส้นทางระบายน้ำเชิงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก)
- เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการผลิตบนเส้นทางระบายน้ำเชิงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก-ตะวันตก)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาเป็นงานวิจัยที่เน้นวิเคราะห์ผลประโยชน์บนเส้นทางระบายน้ำเชิงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ด้านความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้า และด้านการผลิตเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก รวบรวมข้อมูลในลักษณะของการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) สถาอดทานกรรมแห่งประเทศไทย หอการค้าไทย สมาคมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม นักวิชาการ เป็นต้น เป็นการดำเนินการเจาะลึกข้อมูลในรายละเอียดของเส้นทางระบายน้ำเชิงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ด้านความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้า และด้านการผลิต เป็นทั้ง ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณผู้วิจัยใช้สถิติในการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และ One way ANOVA เก็บข้อมูลจากภาคธุรกิจและเอกชน จำนวน 120 ตัวอย่าง



วารสารสันนิหาวิชาการและวิจัย
Suan Sunandha Academic & Research Review

การผ่าน

เกี่ยวกับ
ภาคเอกชน
แผนที่
นวัตกรรม
ประกอบการ

ให้ เอเชีย
ตะวันออก-
เฉียงใต้
เชิงอาชญา
ค์ เศรษฐ์
จากเส้นทาง
ใช้ประโยชน์

- ตะวันตก)

คณะกรรมการ
หอการค้าไทย
หันทางระเบียง
นดัน ส่วนการ
เก็บข้อมูลจาก

ผลการวิจัย

ผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) พบร่วม ความเข้มข้นด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่นน้ำมีภัยคุกคามสูง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor – EEC) หรือเส้นทางหมายเลข 9 ที่เชื่อมโยงประเทศไทย – ลาว ไทยและสหภาพพม่า มีระยะทาง 1450 กิโลเมตร ผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง 777 กิโลเมตร ถือได้ว่าเป็นระยะทางเดินทางกว่าครึ่งหนึ่งของระยะทางโดยรวมของเส้นทางหมายเลข 9 ที่นี่ว่า ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางหมายเลข 9 อย่างไร และหากพิจารณาดึงความพร้อมและความสามารถใช้ประโยชน์ในมุมมองต่างๆ ได้ดังนี้

๑. ความเข้มข้นด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ความเข้มข้นด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับภาครัฐมักมองว่า มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อม ประสิทธิภาพและมาตรฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี-สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในอนาคต และการบังคับใช้ของ FTA ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดของความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของข่องโถบ้าย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจสำหรับปัจจัยทางอุปสรรคของเส้นทางหมายเลข 9 ได้แก่ สังคมภาพและความพร้อมของเส้นทาง ศักยภาพและความพร้อมของผู้ประกอบการ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับภาคเอกชนกับมองว่าประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าว มีความสำคัญต่อไทยทางด้านการค้า การขนส่ง การลงทุน และการท่องเที่ยว แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและบุคลากร นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคีไทย-สหภาพพม่า รวมทั้งการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม และการเดินไปข้างหน้าเพื่อเข้าสู่ EEC ในปี 2020 ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของข่องโถบ้าย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง กฎระเบียบของภาครัฐ ฉะนั้น จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9

๒. ด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

กิจกรรมด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเดิมท่องและพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข 9) ประกอบด้วย การค้า การผลิต และการลงทุน ขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนความร่วมมือในภูมิภาค ลักษณะเด่นทางหมายเลข 9 ที่สำคัญคือ การค้าผ่านแดน / การค้าชายแดน อุตสาหกรรมการเกษตร และการขนส่ง โดยต้องคำนึงถึง ต้นทุนขนส่ง ตลาดสินค้า และผู้ประกอบการ ขณะที่ประเทศไทยของภาคค้าที่มีผลโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 คือ การนำเข้า-ส่งออกกับประเทศไทยเพื่อบ้าน การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน แต่อย่างไรก็ตามภาคธุรกิจ กระหนนกว่า ปัจจัยทางอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ยังคงเป็น การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากร



อย่างไรก็ตามเส้นทางหมายเลข 9 จะยังคงเป็นประโยชน์ทاทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการค้าให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากจะช่วยให้มีการกระจายสินค้าได้ดีขึ้น และยังช่วยขยายตลาดในอาเซียน รวมทั้งเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์ สามารถดำเนินกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้โดยสะดวก อันเป็นประโยชน์ต่อการซื้อขายในประเทศเพื่อนบ้านและส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

ประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข 9) จากการค้า การท่องเที่ยว และการผลิตในขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข 9 ไม่ว่าจะเป็น การท่องเที่ยว การค้าผ่านแดน/ การค้าชายแดน และการค้า ล้วนส่งผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 แต่ทั้งนี้ก็ยังต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญทางด้านนโยบายของรัฐ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และตลาดสินค้า เป็นสำคัญ สำหรับการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการนำเข้า-ส่งออกกับประเทศไทยเพื่อนบ้าน จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางการค้าที่ต้องพิจารณา เมื่อเปิดใช้เส้นทางหมายเลข 9 ส่วนปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ที่สำคัญก็คือเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์และกฎหมายของประเทศไทยเพื่อนบ้าน กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากร แต่หากได้มีการปรับแก้ไขกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้การติดต่อการค้า การลงทุน และการค้าคมชัดมากขึ้น ทั้งนี้ช่วยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าคมชัดสูงและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน และยังจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งจากด้านตะวันตกไปสู่ตะวันออก

3. ด้านการผลิตบนเส้นทางระบายน้ำ

ด้วยกล่าวถึงการผลิตในภาคอุตสาหกรรมจะพบว่า ประเภทของอุตสาหกรรมการผลิตที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ประกอบด้วย การเกษตร วัสดุก่อสร้าง และสิ่งทอและเครื่องแต่งกาย ในขณะที่ปัจจัยที่มีผลต่อภาคการผลิตเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 ยังคงเป็นปัจจัยการผลิต ด้านทรัพยากร แรงงาน วัตถุติดบ า疼 ฯลฯ ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนและเกี่ยวนี้เอง กับคุณภาพและปริมาณความต้องการสินค้าและบริการในภาคอุตสาหกรรม โดยปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข 9 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเศรษฐกิจอื่นๆ คือ ปัจจัยด้านกฎระเบียบนโยบาย รัฐบาล หน่วยงานภาครัฐ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าอันได้แก่ จุดพักรถ ศูนย์กระจายสินค้า สถานีน้ำมัน รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่ง/ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับปัญหาอุปสรรคด้านการผลิต การใช้เส้นทางหมายเลข 9 ก็ยังคงเป็นปัญหาทางด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และตลาดสินค้า ถึงแม้ว่าจะมีปัญหาดังกล่าว แต่เส้นทางหมายเลข 9 ยังคงได้ประโยชน์โดยตรงต่อเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะภาคการผลิต นั้นคือ การใช้เวลาในการส่งสินค้า และการสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุน

ดังนั้น เส้นทางหมายเลข 9 จะเป็นประโยชน์ทاทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาด้านการผลิตสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพ และสนับสนุนให้มีเขตอุตสาหกรรมและการลงทุนในบริเวณแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกด้านการเกษตรมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดสินค้าและผลผลิตที่หลากหลาย และสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากปัจจัยการผลิตให้โดยสะดวกและมีต้นทุนต่ำลง รวมทั้งจะสามารถเขื่อนโยงกิจกรรมด้านการผลิต และสามารถขยายห่วงโซ่อุปทานจากภัยในประเทศไทยเป็นระดับภูมิภาคที่สอดคล้องกับการเป็นฐานการผลิตร่วมของอาเซียน



เมื่อประเทศไทย
ไม่ใช่ศูนย์กลาง
กับประเทศ
อุบล 9 จาก
นวน้ำเส้นทาง
ขยายชนบท
ตลาดสินค้า
ระยะไกลทาง
ริมแม่น้ำทาง
ที่ใช้เส้นทาง
การค้า และ
มนุษย์และ
การสินค้าใน

ให้ประเทศไทย
มีผลต่อภาค
โภชนาญาติ
ที่ปัจจัยที่มีผล
ญบ กับนโยบาย
เกี่ยวกับการ
การผลิต การ
จะมีปัญหา
การใช้เวลา

ประเทศไทย
จะสนับสนุน
นการเกษตร
จะดีกว่าและมี
ภาคเป็นระดับ

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) ถือเป็นการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือกับ
ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า
และการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาค จึงเป็นความสำคัญของความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาค
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor – EWEC) หรือ
เส้นทางหมายเลข 9 โดยจะเห็นได้ว่าเส้นทางหมายเลข 9 มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์
และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วนโดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้าง
พื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกเหนือนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความ
มีอิทธิพลต่อกันของภาคี-สหภาพมา รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2020 และการบังคับใช้ของ FTA
ที่จะมีเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) จะเป็นประโยชน์ทางด้านการเสริมศักยภาพทางด้านการผลิต
และการค้า ประเทศไทย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการเชื่อมโยงมากขึ้น มีการใช้ต้นทุนจากการผลิตลดลงระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น
และเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต

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 Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic 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.