

บทที่ 1

บทนำ

1. หลักการและเหตุผล

แผนงานพัฒนาพื้นที่แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) เป็นหนึ่งใน 11 แผนงานที่มีลำดับความสำคัญสูงสุด ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion : GMS) ซึ่งเกิดจากความร่วมมือของประเทศ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน(ยูนนาน) โดยมีธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก[1] ได้จัดทำกรอบยุทธศาสตร์พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะเกื้อกูลกันบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ(Economic Corridor) ขึ้นในปี 2540

โครงการพัฒนาพื้นที่แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทาง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และ บริการ แก่นักลงทุนและประชากรในพื้นที่ โดยเริ่มต้นจะให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งและพลังงานรวมถึงพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยแบ่งการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ออกเป็น 2 ฝั่งคือ

ฝั่งตะวันออก มีการพัฒนาพื้นที่ตั้งแต่ มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดงฮา-เว้-ดานัง ซึ่งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือ

1) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ระหว่างจังหวัดมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขตเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว

2) การปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 9 ในสปป.ลาว จาก เมืองคันทะบูลี-เซโน-พะลานไซ-เมืองพิน-เซโปน-แดนสะหวัน ระยะทาง 245 กิโลเมตร

3) การปรับปรุงเส้นทางในส่วนของประเทศเวียดนาม จาก เมืองลาวบาว-ดงฮา-เว้-ดานัง ระยะทาง 256 กิโลเมตร และการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกที่ดานัง

ฝั่งตะวันตก มีการพัฒนาพื้นที่ตั้งแต่ แม่สอด-เมียวดี-ผาอัน/ตะไถ่-ย่างกุ้ง ซึ่งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือ

1) การปรับปรุงเส้นทางจาก แม่สอด-เชิงเขาตะนาวศรี ระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตร

2) การปรับปรุงเส้นทางจาก เชิงเขาตะนาวศรี-กอกาเร็ก-ตะไถ่ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ

2.1) เส้นทางเชิงเขาตะนาวศรี-กอกาเร็ก-ผาอัน-ตะไถ่ ระยะทาง 172 กิโลเมตร

2.2) เส้นทางกอกาเร็ก-มุดอง-มะละแหม่ง-ตะไถ่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร

โดยการพัฒนาเส้นทางนี้เพื่อการเชื่อมโยงพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกจากทะเลอันดามันเข้ากับพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกด้านทะเลจีนใต้ ซึ่งถือว่าเส้นทาง EWEC เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สั้นที่สุดที่สามารถเชื่อมโยงมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียเข้าด้วยกัน นอกเหนือจากการเชื่อมโยงดังกล่าวยังเป็นการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ ของซีกโลกตะวันออกกับมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี เมืองท่าชายฝั่งทะเลของประเทศจีน เช่น ปักกิ่ง เซียงไฮ้ กวางโจว ฮองกง รวมไปถึงประเทศสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตกและประเทศ

ออสเตรเลีย โดยใช้ประเทศเวียดนามเป็นจุดเชื่อมเข้าสู่แผ่นดิน(Land Bridge) [2] นับว่าเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงเป็นอย่างมาก

แนวระเบียงเศรษฐกิจนี้เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของ 4 ประเทศ โดยด้านตะวันตกจากสหภาพม่า ผ่านประเทศไทย สปป.ลาว และไปสิ้นสุดด้านตะวันออกที่ประเทศเวียดนาม ซึ่งมีจุดเริ่มต้นของเส้นทางที่เมืองมะละแหม่ง ผ่านเมืองเมียวดี เข้าสู่ประเทศไทยผ่านชายแดนที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก ผ่านจังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และสิ้นสุดเส้นทางของประเทศไทยที่จังหวัดมุกดาหารโดยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารเชื่อมโยงเข้าสู่สปป.ลาว ที่แขวงสะหวันนะเขต และเข้าสู่ประเทศเวียดนามโดยผ่านชายแดนแดนสะหวัน-ลาวบาว เข้าสู่เมืองงาในจังหวัดกว๋างตรี ผ่านเมืองเว้และไปสิ้นสุดปลายทางด้านทิศตะวันออกที่ท่าเรือดานังชายฝั่งของประเทศเวียดนาม (ภาพที่ 1) รวมระยะทางประมาณ 1,500 กิโลเมตร [3]



ภาพที่ 1 เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก(East-West Economic Corridor)

ที่มา : Asia development Bank, 2550 [4]

จากโครงการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงล้วนได้ให้ความสำคัญและความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อที่จะทำให้ระเบียงเศรษฐกิจนี้มีความสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ อันจะนำมาซึ่งการขยายโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น ในขณะที่ด้วยกันประเทศไทยซึ่งถือเป็นศูนย์กลางของเส้นทางนี้ก็มียุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ คือ “การเพิ่มประสิทธิภาพและการยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการขนส่ง สื่อสาร โทรคมนาคม พลังงาน และสาธารณสุขการเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ” ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (ปี พ.ศ.2545-2549) [5] ซึ่งในขณะนั้นเป็นนโยบายหลักด้านการคมนาคมต้องการให้ประเทศไทยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมต่อเครือข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน กระทรวงคมนาคมจึงมียุทธศาสตร์หลักในการดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายหลักของประเทศ คือ “การเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐาน และบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ” [6] ระยะเวลาประเทศไทยได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระหว่างปี พ.ศ. 2550-2554 ขึ้น โดยมียุทธศาสตร์ที่สำคัญคือ ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้กำหนดกลยุทธ์หลักคือ การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศ [7] โดยให้มีการพัฒนาทั้งระบบการขนส่ง ถนน รวมถึงศูนย์กระจายสินค้า

เป็นต้น จากกลยุทธ์ดังกล่าวกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหนึ่งในผู้มีบทบาทหลักได้มอบหมายให้กรมทางหลวงพัฒนาโครงข่ายคมนาคมโดยกรมทางหลวงเองได้กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ดังกล่าวของประเทศคือ การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งในงบประมาณปี พ.ศ. 2548-2550 กรมทางหลวงได้มีการก่อสร้าง บูรณะ ปรับปรุง และการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ในภูมิภาคต่าง ๆ รวมถึงบางส่วนของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นต้น [8]

นอกเหนือจากการกำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนาในระดับประเทศดังกล่าวแล้ว หน่วยงานภาครัฐและเอกชนของจังหวัดที่เป็นทางผ่านของเส้นทาง EWEC ที่ประกอบด้วย 7 จังหวัด คือ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร ล้วนให้ความสนใจต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เพื่อรองรับโอกาสการขยายการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจในท้องถิ่นของตน โดยมีโครงการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot, ICD) ทางรถไฟ ณ จังหวัดขอนแก่น [9] โครงการศึกษาพัฒนาอุตสาหกรรมเป็นศูนย์กลางการผลิต รวบรวม แปรรูป และกระจายสินค้า (Distribution Center) [10] เป็นต้น โดยโครงการศึกษาข้างต้นเน้นความสำคัญของการรวบรวมและขนส่งสินค้าทั้งในและต่างภูมิภาค อีกทั้งเป็นการช่วยพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ สามารถผลิตสินค้าเกษตรได้หลากหลาย มีปริมาณมาก และสามารถผลิตสินค้าเกษตรเชิงอุตสาหกรรมได้มากขึ้น ทำให้สามารถขยายตลาดจำหน่ายสินค้าเกษตรทั้งในและต่างประเทศได้ โดยสินค้าเกษตรหลักที่สำคัญของภูมิภาคได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ยางพารา ฯลฯ อีกทั้งในปัจจุบันได้มีการนำผลผลิตที่ได้ไปแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้าโดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีโรงงานแปรรูปผลผลิตการเกษตรขนาดใหญ่จำนวนมากและกระจายตัวอยู่ทั่วภูมิภาค เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานแป้งมันสำปะหลัง โรงสีข้าว ฯลฯ ซึ่งจากการพัฒนาเส้นทาง EWEC นับว่าเป็นโอกาสอันดีของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่จะมีทางเลือกของเส้นทางการส่งออกสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น โดยสามารถที่จะขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้สู่ประเทศในแถบเอเชียตะวันออก เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ฮองกง ฯลฯ ได้ในอนาคต

จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก รวมถึงการเติบโตของฐานการผลิตสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และบริการอื่น ๆ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ งานวิจัยนี้จึงได้ศึกษาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาภูมิภาคโดยมีวัตถุประสงค์ คือ การศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ตามเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก วิเคราะห์ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับพัฒนาในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ วิเคราะห์หาตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเกษตร โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือกสินค้าเกษตรที่สำคัญ คือ เป็นสินค้าเกษตรหรือพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศและมีแนวโน้มความต้องการของตลาดเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจากเกณฑ์พิจารณาดังกล่าวจึงได้คัดเลือกสินค้าเกษตร 4 ประเภท คือ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย และยางพารา จากนั้นพิจารณาว่าสินค้าเกษตรแต่ละประเภทควรมีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมลักษณะใดเพื่อให้มีความเหมาะสมที่สุด ซึ่งพบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีโรงงานแปรรูปข้าวและมันสำปะหลังตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจึงกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าวและเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลัง ในพื้นที่เขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือปลูกอ้อยเพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานน้ำตาลเป็นส่วนใหญ่ โดยมีโรงงานน้ำตาลในพื้นที่ศึกษาอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งการก่อตั้งโรงงานน้ำตาลมีกฎระเบียบบังคับถึงระยะห่างระหว่างโรงงานน้ำตาล เมื่อเปรียบเทียบเขตพื้นที่ศึกษา

กับจำนวนโรงงานน้ำตาลต่าง ๆ ที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศึกษาประกอบกับปัจจุบันโรงงานน้ำตาลประสบปัญหาขาดวัตถุดิบในการผลิต จึงไม่ควรมีการก่อสร้างโรงงานน้ำตาลในเขตพื้นที่ศึกษาอีก ดังนั้นจึงกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกน้ำตาล และยางพาราเป็นพืชที่ได้รับการส่งเสริมให้ปลูกมากขึ้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งในปัจจุบันยังมีโรงงานแปรรูปจำนวนน้อย ดังนั้นเพื่อรองรับปริมาณผลผลิตดังกล่าวจึงกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเนื่องจากยางพารา และวิเคราะห์ปริมาณและการขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมดังกล่าวตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก สู่ประเทศปลายทาง ทั้งนี้เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อภาครัฐและเอกชนในการขยายโอกาสในการการค้า การลงทุน ในภูมิภาคต่อไป

2. วัตถุประสงค์

ในการศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาดังต่อไปนี้

- 2.1 เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก
- 2.2 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก
- 2.3 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาตำแหน่งที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรม ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก
- 2.4 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณและการขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ประเทศจีนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

3. ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกมีขอบเขตในการศึกษาดังนี้

- 3.1 การศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ประกอบด้วย โครงข่ายคมนาคม ศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot) ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Estate) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) รวมถึงแผนแม่บทด้านโลจิสติกส์ของประเทศและโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษาครอบคลุมพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกของทั้ง 4 ประเทศ คือ สหภาพพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม
- 3.2 ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและการวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม มีผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเป้าหมาย คือ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา โดยกำหนดพื้นที่ศึกษาครอบคลุมกลุ่มจังหวัดที่มีเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก พาดผ่านในภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งประกอบด้วยภาคอีสานตอนบนและตอนกลาง 12 จังหวัด คือ กาฬสินธุ์ ขอนแก่น ชัยภูมิ ร้อยเอ็ด นครพนม มหาสารคาม มุกดาหาร เลย สกลนคร หนองคาย หนองบัวลำภู และอุดรธานี

4. ระเบียบวิธีวิจัย

4.1 ศึกษาและรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ โดยการสำรวจเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ในประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม และรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิในสหภาพพม่า

4.2 วิเคราะห์ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

4.3 ศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เทคนิคในการวิเคราะห์ทำเลที่ตั้ง (Facility Location) การจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ (Supply Chain & Logistics) ระบบการขนส่ง (Transportation System) การวิจัยการปฏิบัติการ (Operation Research)

4.4 ศึกษาและรวบรวมข้อมูลปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาล เขตพื้นที่อุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากยางพารา เช่น วัตถุประสงค์ที่สามารถผลิตได้จากวัตถุดิบในพื้นที่ ระบบสาธารณูปโภค การคมนาคม ฯลฯ

4.5 วิเคราะห์หาตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรม โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีต่าง ๆ

4.6 วิเคราะห์ปริมาณสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และปริมาณสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากยางพารา

4.7 วิเคราะห์หาสัดส่วนการส่งออกสินค้าทั้ง 4 ประเภทจากข้อ 4.4 สู่อุตสาหกรรมปลายทาง

4.8 วิเคราะห์การขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่จากข้อ 4.4 สู่อุตสาหกรรมปลายทาง ของการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง EWEC และการขนส่งสินค้าในเส้นทางปัจจุบัน โดยวิเคราะห์หาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

4.9 เปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่าง การขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC และการขนส่งผ่านเส้นทางในปัจจุบัน

4.10 สรุปผลการวิจัย

4.11 จัดทำรายงานรูปเล่มวิทยานิพนธ์

5. ความหมายหรือนิยามคำศัพท์เฉพาะ

สปป.ลาว หมายถึง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

เวียดนาม หมายถึง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

เขตฯ หมายถึง เขตพื้นที่อุตสาหกรรม

เขตพื้นที่ศึกษา หมายถึง ขอบเขตพื้นที่ในการวิจัย 12 จังหวัด(ข้อ 3.2)

เส้นทาง EWEC หมายถึง เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

6. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ทราบความคืบหน้าของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

6.2 ได้ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาล เขตพื้นที่อุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องจากยางพารา ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

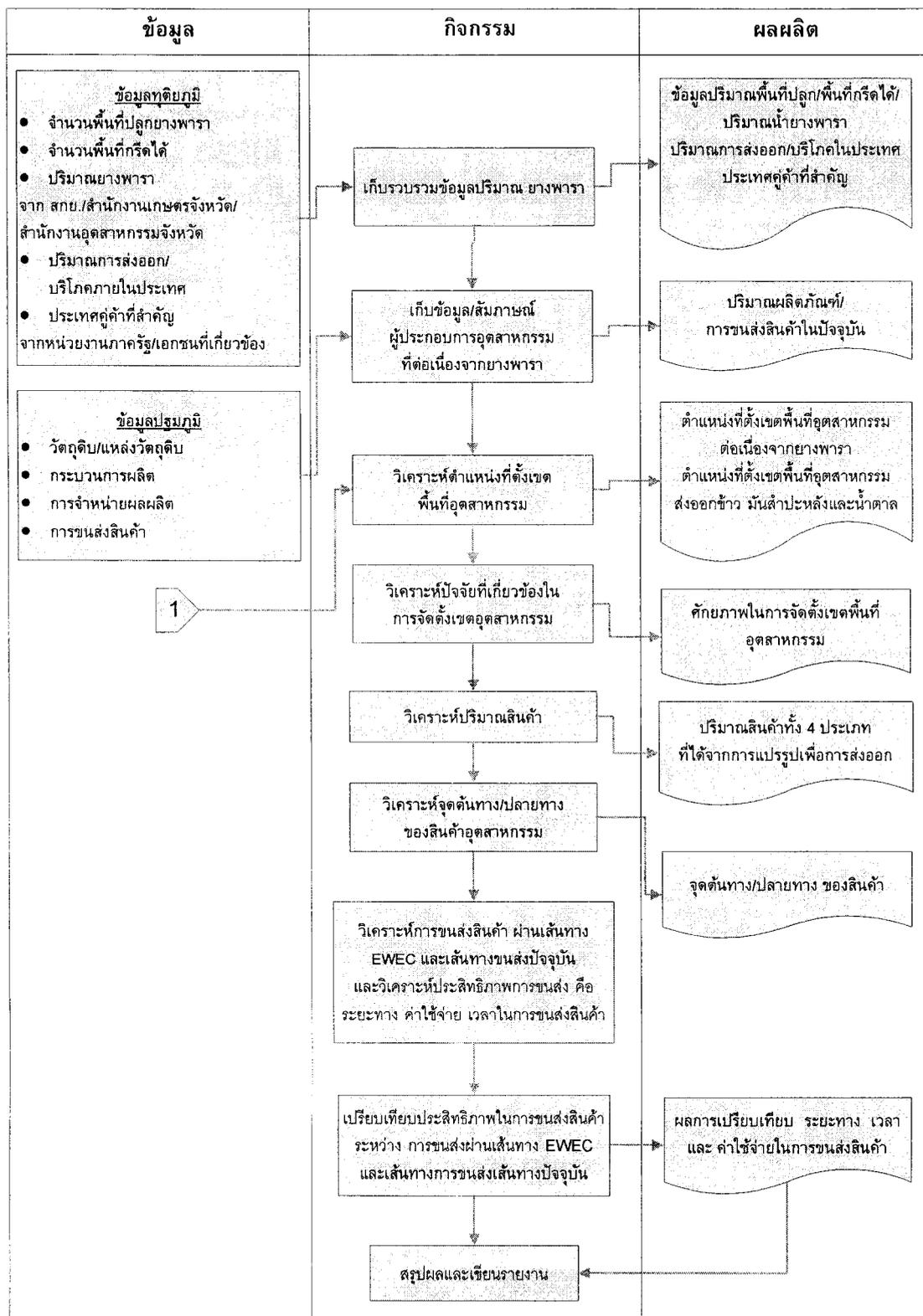
6.3 ทราบประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

6.4 เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานภาครัฐในการก่อสร้าง บูรณะ หรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อให้รองรับการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

6.5 เพื่อเป็นแนวทางแก่ผู้สนใจในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในการค้า การลงทุน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก



ภาพที่ 2 ขั้นตอนการศึกษา



ภาพที่ 2 ขั้นตอนการศึกษา (ต่อ)