

บทที่ 4 ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการผลิตและบริการ

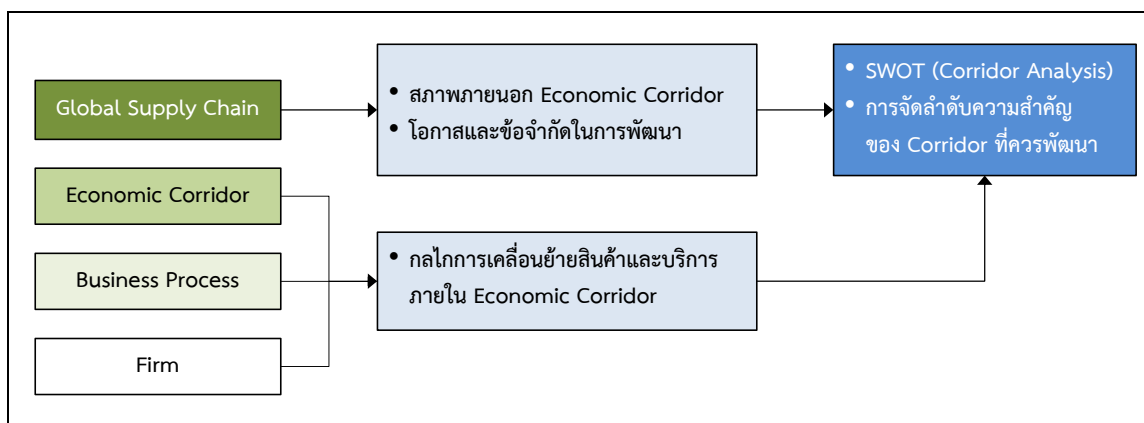
ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการผลิตและบริการตามแนว Economic Corridor มีความหมายครอบคลุมไปถึงบริเวณที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน และมีการเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างกันภายใน Corridor นั้นๆ โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ การเชื่อมโยงภายใน Corridor จะสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากขึ้นได้ ต้องอาศัยปัจจัยอื่นๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการบูรณาการให้การเคลื่อนย้ายเป็นไปอย่างอิสระและคล่องตัวด้วย เช่น กฎระเบียบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) การส่งถ่ายข้อมูล (Information Flow) การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น นอกจากนี้ ทิศทางของการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกประเทศ เช่น แนวโน้มความต้องการบริโภคสินค้าและบริการของต่างประเทศ และการเชื่อมโยงโซ่อุปทานของผู้ผลิตในระดับโลก เป็นต้น

ดังนั้น การศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา Corridor จึงต้องศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ Corridor นั้นในทุกด้าน เพื่อให้เข้าใจถึงอิทธิพลของปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องอันส่งผลต่อการขับเคลื่อนภายใน Corridor ในขณะเดียวกัน ยังจำเป็นต้องศึกษาภาพการณ์ต่างๆ ภายใน Corridor ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม

โดยพื้นฐานการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกให้ครอบคลุมทุกมิติ เกิดจากการวิเคราะห์ในภาพที่กว้างขึ้นกว่า Economic Corridor คือ ความเชื่อมโยงของ Economic Corridor กับโซ่อุปทานในระดับโลก (Global Supply Chain) เนื่องจากการผลิตสินค้าและบริการของประเทศที่อยู่ใน Corridor นั้น สามารถนำวัตถุดิบจากนอก Economic Corridor ส่วนลูกค้าปลายทาง (ผู้บริโภค) ก็สามารถอยู่นอก Economic Corridor ด้วยเช่นกัน อีกทั้งการวางแผนการผลิตรวมทั้งการดำเนินธุรกิจภายใน Economic Corridor ยังขึ้นอยู่กับวางแผนการลงทุนจากนอก Economic Corridor ได้ด้วย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า Economic Corridor มีความเชื่อมโยงกับทิศทางของการค้าโลก ทำให้เกิดโซ่อุปทานระหว่างประเทศ และโครงข่ายการผลิตที่เชื่อมโยงทั่วโลก ผลที่ได้รับจากการวิเคราะห์ สามารถนำไปประยุกต์กับการวิเคราะห์ Corridor (Corridor Analysis) ต่อไป (บทที่ 5 (การวิเคราะห์ SWOT และการจัดลำดับความสำคัญของ Economic Corridor)) โดยสรุปประเด็นเหล่านี้เป็นสภาพแวดล้อมภายนอกหรือปัจจัยภายนอกที่จะส่งผลกระทบต่อ Economic Corridor เช่น การเคลื่อนย้าย การเพิ่มขึ้น ลดลง การเปลี่ยนแปลงที่ตั้ง รูปแบบ และกระบวนการ เป็นต้น

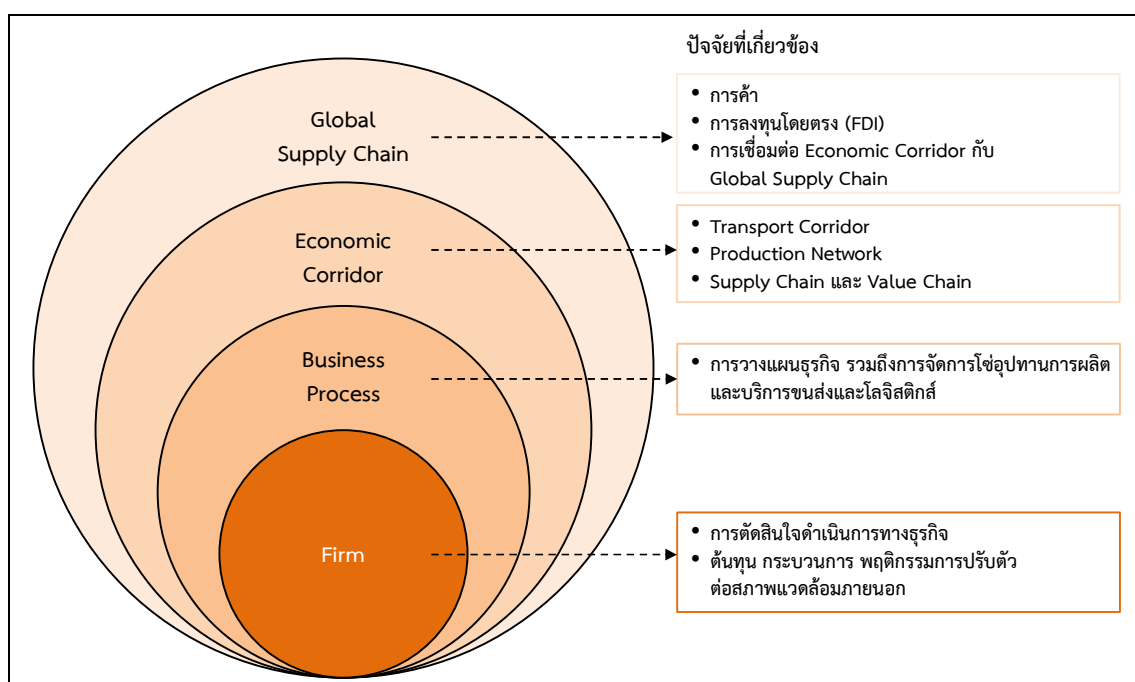
จากการเชื่อมโยงมีระดับที่กว้างที่สุดซึ่งเป็น Global Supply Chain รองลงมา คือ การเชื่อมโยงภายใน Economic Corridor โดยภายใน Economic Corridor มีการเชื่อมโยงของจุดต้นทาง-ปลายทาง เครือข่ายการผลิตหรือโซ่อุปทานภายใน ซึ่งดำเนินการทบทวนในบทที่ 3 (สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนว Economic Corridor) โดยในบทนี้ แสดงแนวคิดการเชื่อมโยงดังกล่าวในการนำวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิตและกระจายสู่ผู้บริโภค ภายในกระบวนการวางแผนธุรกิจ (Business Process) ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ โดยในกระบวนการเหล่านั้นประกอบด้วยหน่วยธุรกิจต่างๆ (Business Unit หรือ Firm) ผลที่ได้รับ จะทำให้เกิดความเข้าใจต่อกลไกการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการภายในของ Economic Corridor ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อสรุปประเด็นประกอบการวิเคราะห์ Corridor เพิ่มเติม นอกจากการทบทวนประเด็นของ Economic Corridor เพื่อสรุปสภาพภายในของ Economic Corridor จากบทที่ 3 (สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนว Economic Corridor)

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและบริการและการนำไปประยุกต์ใช้ แสดงดังรูปที่ 4-1 และกลุ่มมิติของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ Economic Corridor ที่สามารถเป็นปัจจัยกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง Economic Corridor แสดงดังรูปที่ 4-2



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4-1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและบริการและการนำไปประยุกต์ใช้



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4-2 กลุ่มมิติของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ Economic Corridor

4.1 ขอบเขตการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- 1) Global Supply Chain: ความเชื่อมโยงของเครือข่ายการผลิตในระดับโลก เนื่องจากเป็นตัวแปรสำคัญในการกำหนดกลยุทธ์ ทิศทางการผลิตและการค้าระหว่างประเทศ โดยขอบเขตการวิเคราะห์ในงานศึกษานี้มุ่งเน้นที่แนวโน้มเครือข่ายการผลิตที่มีผลชัดเจนต่อ Supply Chain ของประเทศไทย (ไทย) และประเทศในกลุ่ม CLMV (Cambodia-Lao PDR-Myanmar-Vietnam) ซึ่งก็คือ เครือข่ายของกลุ่มประเทศภายใน ASEAN รวมทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) และประเทศญี่ปุ่น (ญี่ปุ่น) ที่รวมเป็นกลุ่มกรอบความร่วมมืออาเซียน+3 (ASEAN+3) เพราะกลุ่มนี้มีอิทธิพลต่อการค้าการลงทุนและโครงสร้างการผลิตของไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV ก่อนข้างชัดเจนและมีขนาดของเศรษฐกิจที่ใหญ่ (ประมาณการอันดับ Nominal GDP ของจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ปี พ.ศ. 2559 อยู่ในอันดับที่ 2, 3 และ 11 ของโลกตามลำดับ¹)

¹ ที่มา : IMF Outlook, October 2016

- 2) Economic Corridor: แนวโน้มความเชื่อมโยงของจุดต้นทาง-ปลายทาง เครือข่ายการผลิตภายใน Corridor ในการขยายการผลิต การค้า การบริการต่างๆ ระหว่างประเทศที่อยู่ติดกัน อันเกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก โดยพิจารณา (i) North-South Economic Corridor (ii) East-West Economic Corridor และ (iii) Southern Economic Corridor
- 3) Business Process: การจัดการโซ่อุปทานและการสร้างมูลค่าเพิ่มในการผลิตสินค้าและบริการ โดยวิเคราะห์ถึงกลยุทธ์ในลักษณะ Corporate Strategy
- 4) Firms: กลยุทธ์ระดับธุรกิจองค์กรในการผลิตและลงทุน

ในการวิเคราะห์ ได้อาศัยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและรายงานการศึกษาที่มีการดำเนินการมาแล้ว (รวมทั้งข้อมูลด้านการผลิตและข้อมูลด้านการค้าการลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรม) และการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อตรวจสอบข้อมูลทุติยภูมิ (สรุปประเด็นในภาคผนวก ค (สรุปประเด็นหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศต่างประเทศ)) โดยผลการวิเคราะห์ที่ได้นั้น บางส่วนจัดเป็นปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อโอกาส (Opportunity) และความท้าทาย (Challenge) ในการพัฒนา Economic Corridor

4.2 ผลการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการผลิตและบริการ

4.2.1 ผลกระทบของกลุ่ม ASEAN+3 และ Global Supply Chain

ASEAN+3 เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศภาคีสมาชิกอาเซียนกับประเทศนอกกลุ่ม 3 ประเทศ คือ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออก และเพื่อนำไปสู่การจัดตั้งชุมชนเอเชียตะวันออก (East Asian Community)²

จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เป็นประเทศในเอเชียตะวันออกที่มีขนาดของเศรษฐกิจใหญ่กว่าไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV โดยเริ่มจากการทำการค้าและขยายการลงทุนเข้ามาในไทย (Foreign Direct Investment: FDI) ก่อนประเทศอื่น ทำให้โครงสร้างการผลิตของไทยมีสัดส่วนไปยังกิจกรรมด้านอุตสาหกรรม (รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านก่อสร้าง เหมืองแร่ การจัดการระบบสาธารณสุขโรค) มากขึ้น ประมาณร้อยละ 34 ของ GDP ในปี พ.ศ. 2558 ในขณะที่ภาคเกษตรกรรมมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 10 นอกนั้นเป็นกิจกรรมด้านบริการ³

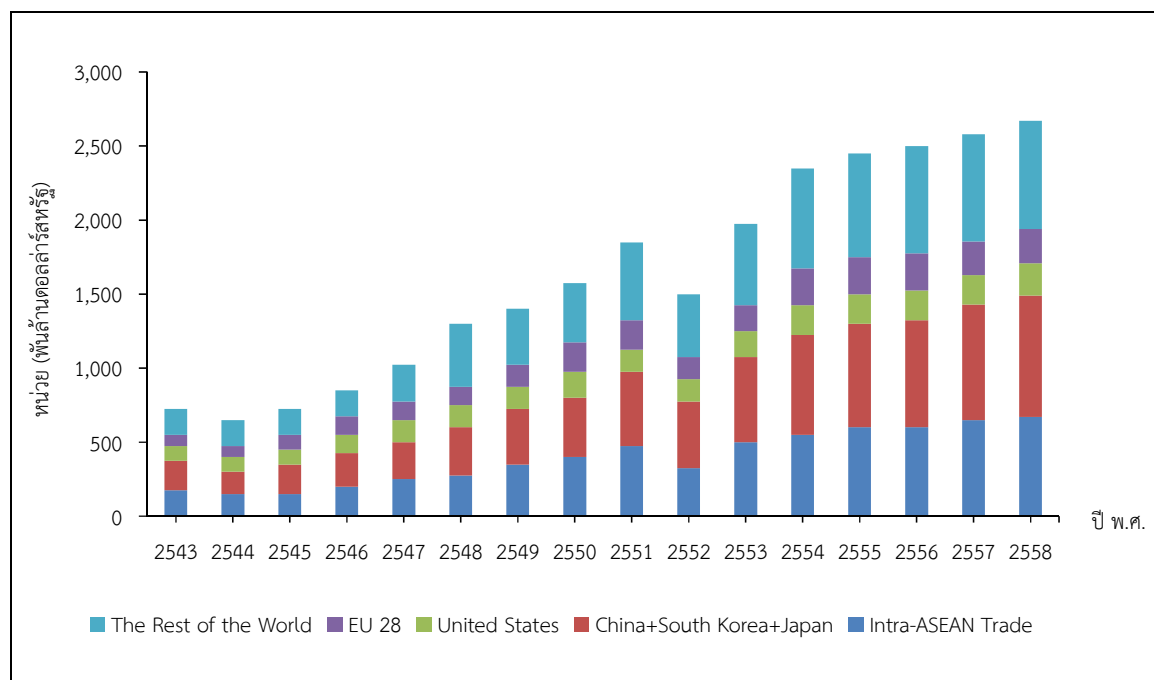
ทั้งนี้ FDI นอกจากทำให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในไทยแล้ว ยังทำให้มูลค่าการค้าต่างประเทศกับจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น มีสัดส่วนสูงขึ้น โดยต่อมาทั้ง 3 ประเทศได้เข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาไม่เพียงแต่เฉพาะประเทศไทย แต่เข้ามามีบทบาทกับกลุ่มอาเซียน โดยเฉพาะประเทศในกลุ่ม CLMV อีกด้วย ทั้งการร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาอุตสาหกรรมธุรกิจบริการ

1) สภาพการค้าของประเทศในกลุ่มอาเซียนกับจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น

มูลค่าการค้าภายในของประเทศในกลุ่ม ASEAN กับ 3 ประเทศ คือ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นในช่วงระยะ 10 ปีที่ผ่านมา จากรูปที่ 4.2-1 แสดงภาพรวมของมูลค่าการค้าภายในกลุ่มอาเซียน (Intra-ASEAN Trade) ที่สูงขึ้นในช่วงเวลาประมาณ 15 ปีที่ผ่านมา (ระหว่างปี พ.ศ. 2543-2558)

² ที่มา : กรมอาเซียน

³ ที่มา : ประมาณการจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “สถิติบัญชีประชาชาติของประเทศไทย พ.ศ. 2558”



ที่มา: ปรับปรุงจาก UN Camtrade Database

รูปที่ 4.2-1 สถิติมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของประเทศในกลุ่มอาเซียนกับคู่ค้า ปี พ.ศ. 2543-2558

สัดส่วนการค้าของกลุ่มอาเซียนกับ 3 ประเทศ คือ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น (เฉพาะในปี พ.ศ. 2558) ประมาณการได้ที่ร้อยละ 55 ของมูลค่าการค้าทั้งหมด ดังนั้น จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น จึงเป็นประเทศที่มีบทบาทต่อการค้าของกลุ่มอาเซียน โดยแสดงข้อมูลมูลค่าการค้า ดังตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของประเทศในกลุ่มอาเซียนกับคู่ค้า พ.ศ. 2558

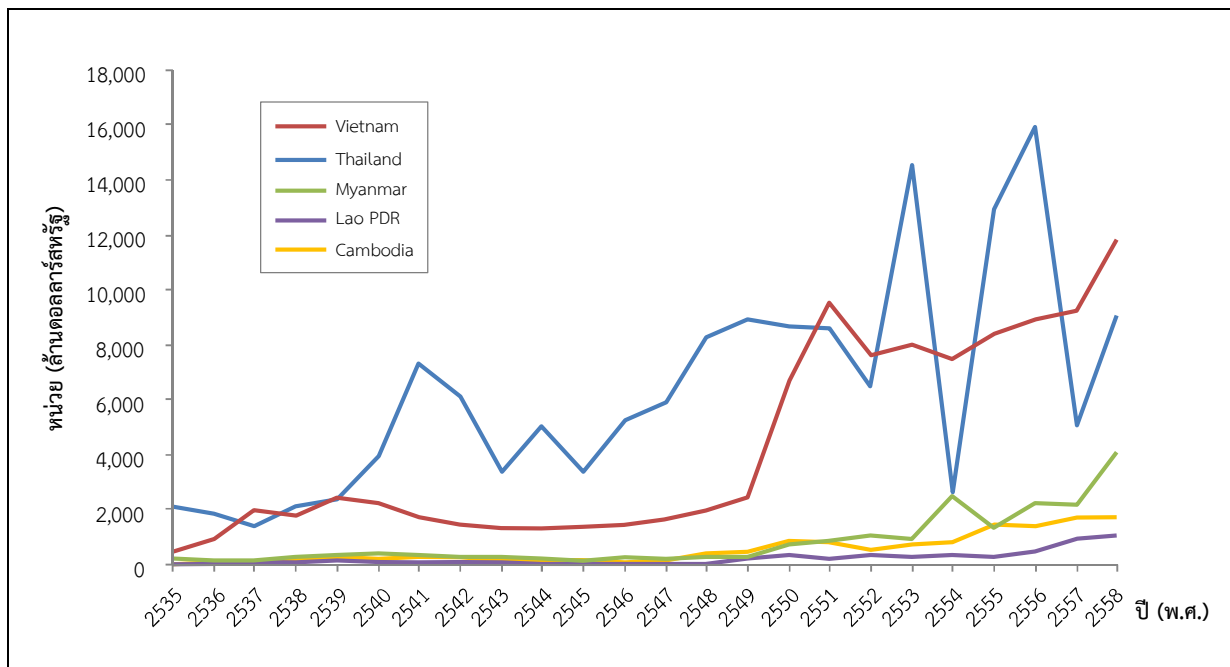
Trade Partner Country/region	Value (US\$million)			% Share to Total ASEAN Trade		
	Exports	Imports	Total Trade	Exports	Imports	Total Trade
Intra-ASEAN Trade	305,693	238,059	543,751	25.9	21.9	24.0
Plus 3 Countries Trade						
- China PRC	134,249	211,516	345,764	11.4	19.4	15.2
- Republic of Korea	45,809	76,676	122,484	3.9	7.0	5.3
- Japan	113,693	124,350	238,044	9.6	11.4	10.5
EU 28	127,584	100,056	227,640	10.7	9.2	10.0
United States	129,171	83,172	212,344	10.9	7.6	9.4
Taiwan	33,077	61,261	94,338	2.8	5.7	4.2
Hong Kong	77,303	14,113	91,416	6.5	1.4	4.0
India	39,101	19,453	58,554	3.3	1.8	2.6
Germany	26,756	28,755	55,512	2.3	2.6	2.4
Total Top Ten Trade Partner Countries	1,032,436	957,411	1,989,847	87.3	88.0	87.6
Others	149,595	130,868	280,463	12.7	12.0	12.4
Total	1,182,031	1,088,279	2,270,310	100.0	100.0	100.0

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนพฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2559

ที่มา: ปรับปรุงจาก ASEAN Secretariat

2) สภาพการลงทุนโดยตรงจากจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น

ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา การลงทุนจากต่างประเทศ เป็นปัจจัยพัฒนาของอาเซียนและโดยเฉพาะไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV ทั้งในรูปแบบของการเข้ามาตั้งโรงงานผลิตสินค้าและบริการ การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค โดยไทยเป็นประเทศที่สามารถดึงดูดการลงทุนโดยตรงในเชิงมูลค่าสะสมได้สูงสุด อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 มูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศมีความผันผวน ในขณะที่การลงทุนโดยตรงนั้น เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) ดังรูปที่ 4.2-2



หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2559

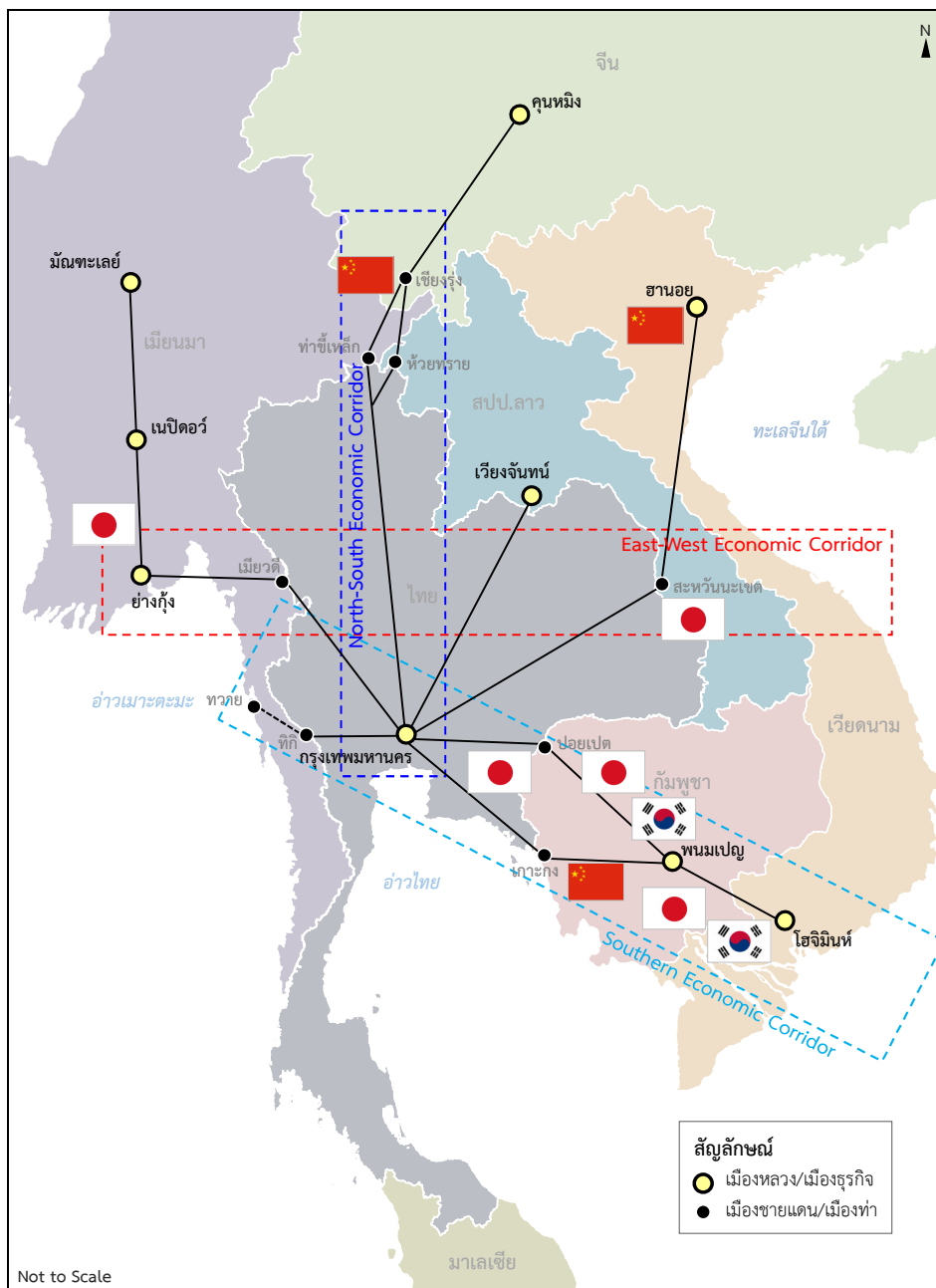
ที่มา: ปรับปรุงจาก World Bank

รูปที่ 4.2-2 แนวโน้มมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2535-2558

การส่งเสริมการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ที่เข้ามา กระจายไปยังหลายกลุ่มอุตสาหกรรม โดย จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่นเป็นผู้ลงทุนหลัก สำหรับการเข้ามาลงทุนในไทย เนื่องจากคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสาธารณูปโภคที่พร้อมกว่าประเทศในกลุ่ม CLMV ทำให้โครงสร้างการผลิตของไทยปรับเปลี่ยนเป็นกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมมากขึ้น โดย FDI มีแนวโน้มไปที่การลงทุนในอุตสาหกรรมขั้นกลาง (Intermediate Industry) และผลิตเพื่อส่งออก (Export-oriented Industry) เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และเคมีภัณฑ์ เป็นต้น และสินค้าขั้นสุดท้าย (Finished Goods) บางส่วนสำหรับการอุปโภคบริโภคในประเทศ

อุตสาหกรรมที่มีอยู่ทั้งในไทยและเริ่มขยายตัวมากขึ้นในประเทศในกลุ่ม CLMV โดย จีน เกาหลี และญี่ปุ่น จากกลยุทธ์ FDI (รูปที่ 4.2-3) โดยการลงทุนยังคงเป็นอุตสาหกรรมขั้นกลาง ที่จะต้องมีการส่งต่อผลผลิตไปทำต่อ เพื่อให้เป็นสินค้าขั้นสุดท้าย เพื่อส่งต่อไปให้ผู้บริโภค Demand สำหรับสินค้าจึงเป็นความต้องการสินค้านั้นๆ เพื่อเข้าสู่สายพานการผลิตขั้นต่อไป (ที่ประเทศอื่น) ก่อนที่จะส่งถึงผู้บริโภค ทำให้อุตสาหกรรมของไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV เป็นส่วนหนึ่งของ Global Supply Chain โดยเกิดจากการวางแผนการลงทุน เครือข่ายการผลิตและโซ่อุปทาน และการเข้าถึงลูกค้าเป็นของบริษัทแม่หรือบริษัทข้ามชาติ (Multinational Enterprises: MNEs) ไม่ได้เกิดจากการลงทุนโดยกลุ่มประเทศ CLMV และประเทศไทย

จากข้อมูลฐานภูมิ FDI ของจีนได้กระจายการลงทุนในอุตสาหกรรมขั้นต้น บริการด้านการค้าและโลจิสติกส์ และสินค้าอุปโภคบริโภคในตอนใต้ของจีน ตอนเหนือของเวียดนามและในราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) ส่วนญี่ปุ่นเน้นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรม (Manufacturing) ในเวียดนามตอนใต้ กัมพูชา และเมียนมา ส่วนเกาหลีใต้เข้ามาจับตลาดต่อกลุ่มพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของเวียดนามตอนใต้ (การกระจายตัวของ FDI อยู่ในกลุ่ม CLMV สรุปรูปที่ 4.2-3) โดยประเทศเหล่านี้ส่งผลต่อการเชื่อมโยงภายในของ Economic Corridor คือ (i) North-South Economic Corridor : มีการลงทุนจากจีนเป็นหลัก (ii) East-West Economic Corridor : ญี่ปุ่นเข้ามาจับตลาดในเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) จนถึงเวียดนามตอนกลาง ส่วนจีนมีบทบาทอยู่ในเวียดนามตอนเหนือ ซึ่งมีพรมแดนติดกับจีน และ (iii) Southern Economic Corridor : เกาหลีใต้ และญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญในโครงสร้างการผลิต และการพาณิชย์



ที่มา: ปรับปรุงจาก By Keiichiro Oizumi and Katsuhiro Soejima, 2015⁴ และการสัมภาษณ์เชิงลึก

รูปที่ 4.2-3 ประเทศที่ลงทุนโดยตรงในกลุ่ม CLMV และการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตใน Economic Corridor

⁴ ที่มา : Keiichiro Oizumi and Katsuhiro Soejima, 2015, "Expanding Regional Supply Chains in the ASEAN Economic Community- The Potential for Building Science Cities in Thailand"

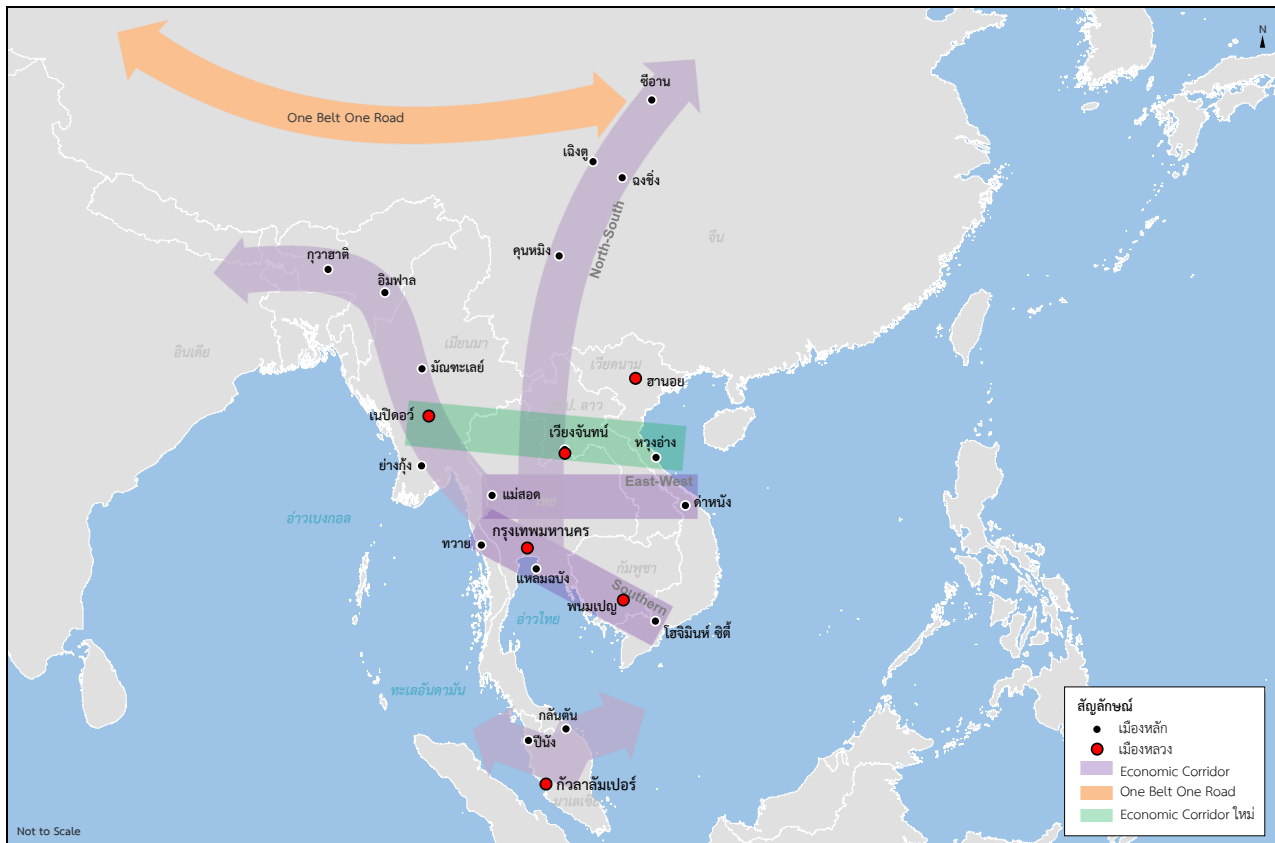
3) การเชื่อมต่อ Economic Corridor กับ Global Supply Chain

จากที่กล่าวมา การค้าและการลงทุนจากภายนอก Economic Corridor เข้ามามีบทบาทต่อการผลิตสินค้าและบริการภายใน Economic Corridor โดยการผลิตสินค้าและบริการภายในกลายเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการ Global Supply Chain โดยบริษัทแม่ (ผู้ลงทุน) ส่วนใหญ่จากจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ที่มีปริมาณการค้าและการลงทุนกับไทย กลุ่มประเทศ CLMV และประเทศอื่นๆ ของอาเซียน

โดยสรุปประเด็นสภาพแวดล้อมภายนอก Economic Corridor หรือปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการเชื่อมต่อระหว่าง Economic Corridor กับ Global Supply Chain อันจะกลายเป็นโอกาสและอุปสรรคสำหรับการพัฒนา Economic Corridor ต่อไป อาทิ

- การเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น : โดยจีนเริ่มเข้าสู่ภาวะถดถอย (Recession Period) ส่งผลต่อกำลังซื้อโดยภาพรวมของจีน และต่อนโยบายของจีนในการสรรหาวัตถุดิบภายในประเทศเพื่อลดการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศ และการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศเพื่อรองรับการอุปโภคบริโภคสำหรับเกาหลีใต้และญี่ปุ่น จากการที่เป็นตลาดที่พัฒนาแล้วและการขยายตัวทางเศรษฐกิจไม่สูงมากนัก ยิ่งทำให้ทั้งสองประเทศแสวงหาการลงทุนจากต่างประเทศในการผลิตสินค้าและบริการ รวมถึงการสร้างคุณค่าให้กับผลิตภัณฑ์และบริการมากขึ้น แทนการแข่งขันด้านราคา โดยใช้ช่องทางของการลงทุนโดยตรงเพื่อเผยแพร่ความนิยมในสินค้า พร้อมกับการถ่ายทอดวัฒนธรรมและเทคโนโลยี
- ความตื่นตัวจากการพัฒนาอุตสาหกรรมไปสู่ยุคอุตสาหกรรม 4.0 ทำให้จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ได้พัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง จากการวิจัยและพัฒนาจากองค์ความรู้ของตัวเอง อย่างไรก็ตาม ในกระบวนการผลิตสินค้าขั้นสูงในอุตสาหกรรม 4.0 ยังมีส่วนประกอบที่ต้องอาศัยแรงงาน ทำให้จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่นยังคงพิจารณาการลงทุนในไทย แต่เริ่มมีการขยายการลงทุนไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV เนื่องจากค่าแรงที่ต่ำกว่า
- ศักยภาพผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น โดยสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการจัดการโครงข่ายบริการขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ หรือการเคลื่อนย้ายสินค้า ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางอย่างสมบูรณ์ ทำให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ของตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ระดับโลกได้ และมีส่วนแบ่งการตลาดที่สูงขึ้น โดยบริการขนส่งและโลจิสติกส์เหล่านี้ สามารถรองรับสินค้าที่มีการเชื่อมต่อภายใน Economic Corridor ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ Global Supply Chain ตามการวางแผนของจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่นเอง
- การเติบโตของประเทศที่อยู่ติดกับ Economic Corridor ทำให้แนว Economic Corridor มีแนวโน้มขยายต่อจาก Corridor ที่มีอยู่ เช่น
 - (i) แนวคิดการพัฒนา Corridor ตะวันออก-ตะวันตกของมาเลเซีย (East Coast Rail Line: ECRL) เกิดระบบรางเชื่อมท่าเรือฝั่งอันดามันกับทะเลจีนใต้ของมาเลเซีย
 - (ii) การเติบโตของระบบเศรษฐกิจและการพัฒนาอุตสาหกรรมในอินเดีย มีแนวโน้มการพัฒนาแนว Corridor ขยายจากด้านศุลกากรแม่สอดของไทยสู่เมียนมาและเมืองท่าสำคัญ คือ ย่างกุ้ง รวมถึงเมืองใหญ่อันดับ 2 คือ มณฑลเฉิงตู ซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับบทบาทในการเป็น Hub ทางตอนเหนือของเมียนมา และการเชื่อมต่อกับจีน (มณฑลยูนนาน) และอินเดีย
 - (iii) นโยบาย One Belt One Road ของจีนที่พยายามพัฒนาการเชื่อมต่อจากจีนไปยุโรป
- การเกิดเส้นทางการค้าใหม่ ระหว่าง มณฑลเฉิงตู - เนปาล - จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านห้วยต้นนุ่น (จังหวัดแม่ฮ่องสอน) - เวียงจันทน์ - หงสาวดี (เวียดนาม) หากสามารถยกระดับจากจุดผ่อนปรนทางการค้าเป็นด่านศุลกากร ซึ่งอาจกลายเป็น Economic Corridor แนวใหม่ในอนาคต

ภาพการขยายแนว Economic Corridor และเส้นทางการค้าใหม่ในอนาคต แสดงดังรูปที่ 4.2-4



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.2-4 ภาพการขยายแนว Economic Corridor และเส้นทางการค้าใหม่ในอาเซียน

4.2.2 การเชื่อมโยงเครือข่ายการค้า การผลิตและการลงทุนใน Economic Corridor

การลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเมืองใหญ่ของไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV มีการกระจุกตัวในพื้นที่ที่ประชากรหนาแน่น เพื่อให้ผลผลิตสามารถตอบสนองความต้องการอุปโภคบริโภค นอกจากนั้น แหล่งผลิตยังได้มีการกระจายอยู่ในจุดที่สะดวกกับการนำเข้าส่งออก สำหรับการผลิตรายการค้าที่ต้องอาศัยกระบวนการนำเข้าส่งออก (โดยเฉพาะกรณีของอุตสาหกรรมชั้นกลาง) สภาพการณ์ดังกล่าวทำให้ฐานการผลิตหลักบน Corridor ต่างๆ อยู่ที่เมืองหลวง เมืองธุรกิจ เมืองท่า และเมืองชายแดน อันมีการส่งต่อสินค้าและเกิดกิจกรรมโลจิสติกส์ระหว่างกัน จึงเกิดการเชื่อมโยงของจุดต้นทาง-ปลายทาง เช่น จากโรงงานไปจนถึงประตูการค้าชายแดน เกิดการค้า (นำเข้า-ส่งออก) มีการส่งต่อวัตถุดิบและมีกระบวนการผลิตส่งต่อถึงกัน และเป็นภาพของการเชื่อมโยงต่อกับผู้บริโภค เป็นต้น กระบวนการที่กล่าวมาได้ดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์สภาพภายใน Economic Corridor ในบทที่ 3 (สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนว Economic Corridor)

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงที่เกิดขึ้นนั้นยังไม่สมบูรณ์ โดยมีปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อเครือข่ายโซ่อุปทาน และสามารถเป็นทั้งจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสหรืออุปสรรคสำหรับ Economic Corridor อาทิ

- อุปสรรคการค้าข้ามแดนและผ่านแดน รวมถึงการขนส่งระหว่างกันที่ยังต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกด้านการค้าการขนส่งอย่างแท้จริง ทำให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดนยังอยู่ในสัดส่วนที่สูง นอกจากนี้ การค้าข้ามแดนและผ่านแดนยังคงประสบกับ Non-Tariff Barrier ดังนั้น ความเชื่อมโยงของโซ่อุปทานที่เป็นการส่งต่อวัตถุดิบและผลิตต่อตามสายพานการผลิตภายใน Economic Corridor ยังไม่ชัดเจน (โดยเฉพาะใน East-West และ Southern Economic Corridor) อย่างไรก็ตาม มูลค่าและปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้ขยายตัวเพิ่มขึ้น

โดยประเทศในกลุ่ม CLMV เป็นกลุ่มประเทศที่อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงปีละมากกว่าร้อยละ 5 ทำให้ยังคงต้องนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคและกลุ่มวัสดุก่อสร้างสำหรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและธุรกิจใหม่ ได้แก่ (i) การค้าระหว่างไทย-เมียนมา (ii) การค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว และ (iii) การค้าระหว่างไทย-กัมพูชา ในส่วนของการค้าการขนส่งทางถนนกับจีน (ผ่าน สปป.ลาว) เป็นกลุ่มสินค้าขั้นต้น

- การปรับเปลี่ยนนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV ส่วนที่เป็นแนวการเชื่อมโยงจุดต้นทาง-ปลายทางสำคัญๆ ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและโครงข่ายมีการเชื่อมโยงถึงกันตั้งแต่การลดจุดที่ขาด (Missing Links) การยกระดับคุณภาพ เช่น การขยายช่องจราจร และการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงข่ายรถไฟ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ที่การลงทุนเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากต้องอาศัยเงินทุนจำนวนมากจากการร่วมลงทุนเอกชน (Public-Private Partnership : PPP) ทั้งในและต่างประเทศ และความไม่แน่นอนทางการเมือง ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ยังสูงอยู่ (ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ประมาณร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 20 ของมูลค่าสินค้า) ทำให้การกระจายที่ตั้งของโรงงานและเครือข่ายการผลิตยังไม่เกิดขึ้นมากนัก
- การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าแรงขั้นต่ำ ส่งผลต่อการวางแผนการลงทุน เครือข่ายการผลิตและโซ่อุปทาน และการเข้าถึงลูกค้าเป็นของบริษัทแม่หรือบริษัทข้ามชาติ โดยอุตสาหกรรมชั้นกลางที่มีอยู่ในไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV อาศัยแรงงานเป็นส่วนหนึ่งในปัจจัยการผลิตที่สำคัญ และฐานการผลิตสินค้ายังอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออกของไทย โดยมีการลงทุนโดยตรงที่ขยายไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV มากขึ้น ทำให้เกิดการเชื่อมโยงของโซ่อุปทานระหว่างกันเฉพาะในบางอุตสาหกรรม เช่น การเพิ่มการผลิตสินค้าบางรุ่นในประเทศในกลุ่ม CLMV นอกเหนือจากที่มีอยู่แล้วในไทยบางส่วน สำหรับรุ่นที่ต้องอาศัยแรงงานราคาถูกกว่าแรงงานในไทย ทำให้จำเป็นต้องมีการส่งต่อระหว่างฐานการผลิตในไทย แต่บางส่วนก็สามารถผลิตและส่งออกโดยประเทศในกลุ่ม CLMV เป็นต้น สภาพการณ์ดังกล่าวทำให้ปรากฏภาพของการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษนิคมอุตสาหกรรมในเมืองหลวง เมืองธุรกิจและเมืองท่าที่อยู่ใน Catchment Area ของ Southern Economic Corridor และข้อมูลการนำเข้า/ส่งออกสินค้าชั้นกลางกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ของด่านศุลกากรนครพนมและด่านศุลกากรมุกดาหาร กับเวียดนามของ East-West Economic Corridor
- นโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ที่เน้นการเพิ่มสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ลงทุนทั้งในรูปแบบโซนและตามประเภทอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมการลงทุนสำหรับประเทศไทย ในขณะเดียวกันเวียดนาม กัมพูชา และเมียนมา ต่างก็เพิ่มสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ลงทุนทั้งการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล การนำเข้าเครื่องจักร อนุญาตให้นำเข้าที่ดิน และการเช่าที่ดินให้มีระยะเวลาที่นานขึ้น เหล่านี้ทำให้ฐานการผลิตที่เกิดจากการลงทุนของต่างประเทศกระจายไปสู่กลุ่ม CLMV มากขึ้นและจำเป็นต้องอาศัยการเชื่อมโยงภายใน Economic Corridor ในการจัดการเครือข่ายการผลิต

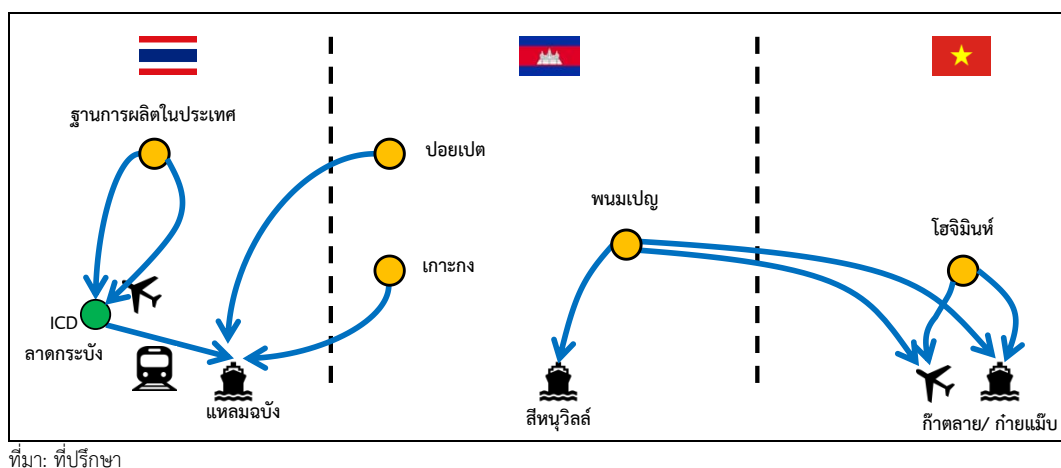
4.2.3 Business Process ของการวางแผนจัดการโซ่อุปทาน การผลิต และการขนส่งและบริการโลจิสติกส์

อุตสาหกรรมชั้นกลางที่อยู่ในไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV มาจากการลงทุนโดยตรงของญี่ปุ่นและเกาหลีใต้เป็นหลัก ส่วนจีนเข้าร่วมลงทุนในส่วนของมูลค่าโดยเป็นคู่ค้าสำคัญ นอกจากนั้น ทั้ง 3 ประเทศได้ร่วมลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเป็นโครงการของภาครัฐ FDI สามารถกระตุ้นการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการจ้างงานในสายการผลิต การค้าและบริการต่างๆ

FDI ที่เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน สามารถสร้างอำนาจการตลาด (Monopolistic Power) จากโครงการสัมปทานของภาครัฐ และอาศัยความได้เปรียบในกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากสัมปทานที่ได้รับ เช่น การลงทุนในอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจค้าปลีก เป็นต้น ส่วนในภาคบริการก็สามารถเข้ามาดำเนินธุรกิจจากความสัมพันธ์กับฐานการผลิตที่มีอยู่ได้ ตัวอย่างการเลือกใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของบริษัทญี่ปุ่น ในการรับส่งสินค้าที่ผลิตจากโรงงานที่ญี่ปุ่นเป็นผู้ลงทุน ดังนั้น FDI ที่เข้ามาสามารถกระจายไปในหลายธุรกิจ

ส่วนผลกระทบของ FDI ในภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมในไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นกลาง อยู่ในสถานะของการรับจ้างผลิตสินค้า โดยการวางแผนเครือข่ายโซ่อุปทานของผู้ลงทุนต่างชาติ เรียกว่า “Original Equipment Manufacturer (OEM)” หมายถึง การรับจ้างผลิตสินค้าให้กับแบรนด์ต่างๆ ตามแบบที่เจ้าของแบรนด์กำหนด (ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของแบรนด์จากต่างประเทศ) โดยการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าที่ผลิตได้ มีทางเลือกในการใช้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ของกลุ่มที่เข้ามาลงทุนจากประเทศเดียวกัน จากการวางแผนของเจ้าของสินค้าจากต่างประเทศ

สำหรับประเทศในกลุ่ม CLMV อุตสาหกรรมสิ่งทอ (เสื้อผ้าและรองเท้า) เป็นอุตสาหกรรมที่เป็นเครือข่าย OEM ที่ชัดเจน โดยเจ้าของแบรนด์เข้ามาตั้งโรงงานเพื่ออาศัยแรงงานราคาถูก เนื่องจากแรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญ (Labour-Intensive Production) โดยใช้ทั้งแรงงานกลุ่มที่มีและไม่มีฝีมือ (ขึ้นอยู่กับประเภทของงานที่จ้างผลิต) โดยสรุปหลักเกณฑ์ในการเข้ามาจ้างโรงงานท้องถิ่นนั้นๆ ขึ้นอยู่กับ (i) ต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำสินค้าที่จ้างผลิตไปสู่การผลิตขั้นต่อไป (ii) การอาศัยสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Generalized System of Preferences: GSP) และ (iii) ปริมาณและคุณภาพแรงงาน โดยเครือข่าย OEM หรือฐานการผลิตของเสื้อผ้าและรองเท้าที่สำคัญ และมีการส่งต่อสินค้าเพื่อส่งออกตามประตูการค้า แสดงดังรูปที่ 4.2-5



รูปที่ 4.2-5 เครือข่ายการจ้างผลิตเสื้อผ้าและรองเท้า

จากรูปที่ 4.2-5 เครือข่ายการจ้างผลิตเสื้อผ้าและรองเท้ากระจายไปยังกัมพูชาและเวียดนามด้วย สำหรับในกัมพูชา โรงงานที่อยู่ใกล้ชายแดนมีการส่งออกโดยการข้ามแดนเข้ามาในไทย เพื่อใช้ทำเรือแหลมฉบัง (หรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) โดยเฉพาะส่วนที่มีมูลค่าสูง เช่น รุ่นที่เป็นสินค้าตัวอย่าง⁵ ส่วนที่ตั้งอยู่ในพนมเปญขนส่งข้ามแดนไปยังเวียดนาม เพื่อส่งออกทางท่าเรือก๊าดลาย (Cat Lai Port) และท่าเรือกายเม็บ (Cai Mep Port) หรือส่งออกทางอากาศที่ท่าอากาศยานเตินซินเงี๊ต (Tan Son Nhat International Airport) (ขึ้นอยู่กับการวางแผนขนส่งสินค้าไปยังลูกค้า) แต่การส่งต่อไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์ (Shihanoukville Port) ยังมีปริมาณไม่มาก เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพของท่าเรือ และสายเรือที่เข้ามารับสินค้ามีไม่มากนัก

ดังนั้น กลยุทธ์และอิทธิพลของ FDI ส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ครอบคลุมทั้งการผลิตและบริการที่เกี่ยวข้อง ทำให้การสร้างมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV ถูกจำกัดอยู่กับเครือข่าย OEM ทำให้ได้มูลค่าเพิ่มจากการจ้างงาน แต่ยังไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในกระบวนการผลิตด้วยตัวเองและที่ผลิตภัณฑ์ที่เป็นสินค้าขั้นสุดท้ายได้ รวมถึงมูลค่าเพิ่มของการจัดการโซ่อุปทานและเครือข่ายการขนส่งและโลจิสติกส์

4.2.4 องค์กร (Firm) และปัจจัยต่อการตัดสินใจดำเนินธุรกิจ

การเปลี่ยนแปลงขององค์กรภายใน Economic Corridor เกิดจากการปรับตัวจากสภาวะการณ์ภายในและภายนอก Economic Corridor เช่น การเปลี่ยนแปลงทิศทางการค้า การบริโภค ความสะดวกของการนำเข้าส่งออกผ่านประตูการค้าต่างๆ เป็นต้น

⁵ ที่มา: กรมการบินพลเรือน, “โครงการการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย”, พ.ศ. 2558

การเปลี่ยนแปลงสามารถเกิดขึ้นใน 3 รูปแบบสำคัญๆ คือ (i) การขยาย/ย้ายฐานการผลิต โดยการเพิ่ม/ลดการลงทุนโดยตรงในต่างประเทศ (ii) การปรับปรุง ยกระดับการผลิต เพื่อสร้างคุณค่าของสินค้า และ (iii) การเปลี่ยนเป้าหมายโดยยกเลิกกิจการเดิมแล้วดำเนินการอย่างอื่น หรืออาจเข้าไปถือหุ้น/ร่วมลงทุน หรือดำเนินการธุรกิจตามช่องว่างของตลาด (Outward Investment) โดยสรุปแนวคิดของการตัดสินใจดำเนินการธุรกิจจากปัจจัยต่างๆ ดังนี้

- ที่ตั้ง (Strategic Location) ของการผลิต ขึ้นอยู่กับแต่ละอุตสาหกรรม โดยส่วนใหญ่โรงงานอุตสาหกรรมจะ (i) ตั้งอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบและปัจจัยการผลิต เพื่อความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งวัตถุดิบกับแหล่งผลิต และการจัดหาแรงงาน สำหรับอุตสาหกรรมขั้นต้นหรือขั้นกลางที่ยังอาศัยแรงงานเข้มข้น (Labour Intensive) และ (ii) ตั้งอยู่ใกล้ลูกค้า สำหรับสินค้าที่เป็นสินค้าขั้นสุดท้าย เพื่อให้สามารถวางแผนการผลิตในปริมาณมากในลักษณะ Economy of Scale ได้ สำหรับสินค้าที่ต้องมีการส่งออก ก็จะตั้งอยู่ในบริเวณที่ใกล้กับประตูการค้า (Gateway)
- การขยาย/ย้ายฐานการผลิต ขึ้นอยู่กับประเภทของอุตสาหกรรมหรือธุรกิจนั้นๆ การย้ายฐานการผลิต คือ การพิจารณาปัจจัยด้านที่ตั้งเป็นหลัก โดยเปรียบเทียบศักยภาพด้านต้นทุนและการเข้าถึงวัตถุดิบและลูกค้า ส่วนการขยายการผลิตเกิดจากวัตถุประสงค์ที่ต่างกันของแต่ละองค์กร เช่น กรณีสินค้าอุปโภคบริโภค มีการขยายฐานการผลิตไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV เพื่อเข้าไปแย่งส่วนแบ่งการตลาดที่คาดว่าจะขยายตัวมากขึ้นจากการขยายตัวของประชากรและเศรษฐกิจ ส่วนกรณีสินค้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ขยายการผลิตสินค้าบางรุ่นไปยังประเทศในกลุ่ม CLMV เนื่องจากข้อจำกัดด้านกำลังการผลิตของโรงงานที่มีอยู่แล้วและความต้องการแรงงานราคาถูก
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านการขนส่งนั้น โครงสร้างพื้นฐานถือเป็นปัจจัยสนับสนุนการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ แรงงาน ตลอดจนสินค้าที่ผลิตได้ไปสู่ลูกค้า นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา ระบบสื่อสาร บำบัดน้ำเสีย เป็นต้น เป็นปัจจัยในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการ
- ต้นทุนการผลิตและต้นทุนโลจิสติกส์ ทั้งสองส่วนเป็นตัวกำหนดราคาของสินค้า และความสามารถในการแข่งขัน (Cost Competitiveness) โดยปัจจัยด้านที่ตั้งและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน สามารถช่วยให้ต้นทุนนั้นต่ำลงได้ นอกจากนี้ สินค้าที่มีความอ่อนไหวด้านเวลาและมูลค่าสูง การแข่งขันด้านเวลา (Time) เป็นปัจจัยสำหรับการดำเนินธุรกิจด้วย
- แรงงานทักษะและเทคโนโลยี ส่งผลต่อการปรับตัวในกระบวนการผลิตสินค้าและบริการ และการพัฒนาผลิตภัณฑ์
- เสถียรภาพทางการเมือง (Political Stability) เนื่องจากความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การเปลี่ยนแปลงกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ เช่น สิทธิประโยชน์ของการส่งเสริมการลงทุนและภาษี เป็นต้น

4.3 สรุปปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการผลิตและบริการตามแนว Economic Corridor

ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการผลิตและบริการตามแนว Economic Corridor แสดงปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายใน Economic Corridor ที่ศึกษา คือ (i) North-South Economic Corridor (ii) East-West Economic Corridor และ (iii) Southern Economic Corridor

จากพื้นฐานทรัพยากรและระบบเศรษฐกิจของประเทศในแนว Economic Corridor ได้แก่ ไทย เมียนมา กัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม (รวมเรียกว่าประเทศในกลุ่ม CLMV) จัดเป็นกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา โดยที่การเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมทั้งได้รับอิทธิพลจากกลุ่มประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่นจากการลงทุน โดยรูปแบบการลงทุนโดยตรงจากประเทศเหล่านี้ส่งผลต่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การขยายตัวของการผลิตสินค้าและบริการภายในประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ กิจกรรมทางเศรษฐกิจดังกล่าวการเชื่อมต่อระหว่างกันเป็นเครือข่ายโซ่อุปทานในลักษณะการจ้างผลิต (OEM) ระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และโซ่อุปทานระดับโลก (Global Supply Chain) ผ่านประตูการค้าของประเทศในกลุ่ม CLMV ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ทั้งบริบทด้านนโยบาย รูปแบบการค้าและการลงทุนในภาพรวมและรายสาขา จึงเป็นปัจจัยภายนอกที่จะกระทบต่อการผลิตสินค้าและบริการภายใน Economic Corridor เช่น การพัฒนาอุตสาหกรรมในบางสาขา การย้ายฐานการผลิต การเกิดเส้นทางการค้าใหม่ๆ และการขยาย Economic Corridor เป็นต้น