



ฝ่ายวิจัยธุรกิจ
กรกฎาคม 2560

สปป.ลาว ยกระดับความเชื่อมโยงกับอาเซียน...ต่อยอดจาก Land Link สู่ Logistic Hub

เป็นที่ทราบกันดีว่า สปป.ลาว เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ไม่มีพื้นที่ติดทะเล (Land Lock) แต่กลับมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับต้นๆ ของโลกแต่ละระดับ 7% ต่อปี สะท้อนให้เห็นว่าข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศของ สปป.ลาว แม้แต่ในสปป.ลาว ใช้ความได้เปรียบจากการตั้งอยู่บนพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) เพื่อเชื่อมโยงประเทศสมาชิก GMS (ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้) เข้าด้วยกัน จากจุดแข็งดังกล่าว ดูเหมือนว่าปัจจุบัน สปป.ลาว กำลังก้าวข้ามความเป็น Land Lock สู่การเป็น Land Link ได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

ข้อพิสูจน์สำคัญที่ชี้ให้เห็นว่า สปป.ลาว กำลังก้าวข้าม Land Lock สู่การเป็น Land Link นั้น สะท้อนได้จากข้อสังเกต 3 ประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้

“สปป.ลาว เร่งเปิดประตูการค้า...ยกระดับความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก”

สปป.ลาว ในวันนี้ นับว่าอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านสถานะสู่การเป็น Land Link อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น เป็นลำดับ โดยเฉพาะระดับการเปิดประเทศของ สปป.ลาว ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาสะท้อนได้จาก Degree of Openness หรือ อัตราส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อ GDP ของ สปป.ลาว เพิ่มขึ้นจาก 53% ในปี 2548 มาอยู่ที่ 64% ในปี 2557 อีกทั้งยังตั้งเป้าเพิ่มแต่ละระดับ 70% ภายในปี 2563 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 สะท้อนความมุ่งมั่นของ สปป.ลาว ที่ต้องการยกระดับความเชื่อมโยงเศรษฐกิจในประเทศกับเศรษฐกิจโลกให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

“ศูนย์กลางภูมิภาคเชื่อม GMS กับที่ใหญ่แห่งเอเชีย”

สปป.ลาว เป็นประเทศเดียวในกลุ่ม GMS ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อประเทศสมาชิกทั้ง 5 ประเทศ เห็นได้จากโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในกลุ่ม GMS จะเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว เกือบทุกสาย โดยเฉพาะ 3 เส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่ถือได้ว่าเป็นกระดูกสันหลังของการขนส่งสินค้าหลักในภูมิภาคที่สามารถเชื่อมต่อไปสู่ท่าเรือได้ คือ 1) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ผ่าน 5 ประเทศ คือ จีน เมียนมา สปป.ลาว ไทย เวียดนาม 2) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ผ่าน 4 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และ 3) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ผ่าน 5 ประเทศ คือ เมียนมา ไทย กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางดังกล่าวส่วนใหญ่ใกล้จะแล้วเสร็จ อีกทั้งยังมีแผนขยายเส้นทาง NSEC ให้เชื่อมต่อกับเมืองเศรษฐกิจสำคัญอย่างกรุงเนปีตอว์และเมืองย่างกุ้งของเมียนมาไปจนถึงประเทศอินเดีย ซึ่งจะทำให้เส้นทางโครงข่ายคมนาคมขนส่งครอบคลุมทั้งภูมิภาคมากยิ่งขึ้น

นอกเหนือจากการเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางคมนาคมทางบกที่สำคัญของ GMS แล้ว สปป.ลาว ยังเป็นอีกหนึ่งจิ๊กซอว์สำคัญของโครงการ One Belt One Road (OBOR) ของจีน ภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงระหว่างจีน-สปป.ลาว (คุนหมิง-เวียงจันทน์) กำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2564 ซึ่งจะทำให้ สปป.ลาว กลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยง GMS กับเส้นทางขนส่งสำคัญของจีนผ่านเส้นทาง NSEC ซึ่งหากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จจะยิ่งตอกย้ำบทบาทการเป็น Land Link ของ สปป.ลาว ให้เด่นชัดมากขึ้นจากการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยง GMS เข้ากับตลาดขนาดใหญ่อันดับ 1 และ 2 ของโลกอย่างจีนและอินเดียได้อย่างแท้จริง สปป.ลาว จึงไม่เพียงแต่เชื่อมโยง GMS เข้าด้วยกัน แต่ยังเป็นประตูสำคัญที่จะเชื่อม GMS เข้ากับตลาดศักยภาพของโลกอย่างจีนและอินเดียอีกด้วย

“ปรับปรุงกฎระเบียบให้ยืดหยุ่น...แรงกระตุ้นเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ”

สำหรับอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่เอื้อให้ สปป.ลาว สามารถก้าวสู่ Land Link ใน GMS อย่างเป็นทางการคือการปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งสินค้าในประเทศด้วยการลดขั้นตอนการส่งออก-นำเข้า เพื่อช่วยเร่งเวลาดำเนินการต่างๆ ให้สะดวกรวดเร็วกว่าขึ้น โดยข้อมูลปี 2557 พบว่ากระบวนการส่งออกสินค้าของ สปป.ลาว ใช้เวลาดำเนินการลดลงเหลือ 23 วัน จาก 55 วัน ในปี 2548 ขณะที่เวลาในการนำเข้าสินค้าลดลงเหลือ 26 วัน จากเดิม 65 วัน นอกจากนี้ ยังมีการทำข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA) ที่เป็นมาตรการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งล้วนเป็นการสนับสนุนให้ปริมาณการขนส่งสินค้าของ สปป.ลาว ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเพิ่มสูงขึ้นกว่า 100% โดยเฉพาะการขนส่งทางบก ที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก

การปฏิรูปประเทศของ สปป.ลาว จากการเป็นประเทศ Land Lock สู่ประเทศที่เป็น Land Link ไม่เพียงแต่ช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ให้ดีขึ้น แต่ยังเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มประเทศสมาชิก GMS ที่จะได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันมหาศาล โดยเฉพาะประเทศไทยที่จะได้ประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ ทางตรง : ไทยจะมีทางเลือกในการส่งออกและนำเข้าสินค้าผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศอื่นๆ ได้มากขึ้น อาทิ จีน และเวียดนาม นอกจากนี้ ไทยยังได้ประโยชน์จากการเป็น Land Link ของ สปป.ลาว ในการเชื่อมต่อกับโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) กับเส้นทางหลักของภูมิภาค GMS เกือบทุกเส้นทาง ต่อยอดสู่การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออกของไทยให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชียต่อไป ขณะที่ ทางอ้อม : การปฏิรูปประเทศของ สปป.ลาว ช่วยขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัวขึ้น ซึ่งจะทำการกำลังซื้อของชาว สปป.ลาว สูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้น ไทยซึ่งเป็นแหล่งนำเข้าอันดับ 1 ของ สปป.ลาว ย่อมได้อานิสงส์จากกำลังซื้อที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สปป.ลาว ตั้งเป้าที่จะหลุดพ้นจากการเป็นประเทศพัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries : LDCs) ภายในปี 2563 ด้วยการเพิ่มรายได้ประชาชาติต่อคนต่อปีเป็น 2,520 ดอลลาร์สหรัฐ (เทียบกับ 1,740 ดอลลาร์สหรัฐในปี 2558)

ปัจจุบันนับว่า สปป.ลาว ได้ก้าวข้ามข้อจำกัดของการเป็นประเทศ Land Lock สู่การเป็นประเทศ Land Link ของ GMS ได้มากขึ้นเป็นลำดับ เป็นที่คาดว่าหากโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมใน GMS ดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จอย่างสมบูรณ์ ตลอดจนการพัฒนากฎระเบียบของ สปป.ลาว ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าอย่างเป็นทางการจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยผลักดัน สปป.ลาว ให้ก้าวสู่การเป็นส่วนหนึ่งของ Logistic Hub หรือศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนตามแผนยุทธศาสตร์ที่รัฐบาล สปป.ลาว ตั้งเป้าไว้ในระยะถัดไป

Disclaimer : ข้อมูลต่าง ๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด