



บทความพิเศษ

เรื่อง

พลิกวิกฤติโควิดสู่โอกาสของเศรษฐกิจไทย : รุกปลุกยุทธศาสตร์ สานสัมพันธ์นวัตกรรมขั้นสูงยุคใหม่ไทย-จีน ต่อยอด BRI นำไทยสู่ศูนย์กลางโลจิสติกส์อัจฉริยะโลก ก่อนปี 2030

โดย

อาจารย์ชนะ คณารัตนดิลก

- อดีตประธานฝ่ายอาเซียนในคณะเจรจา FTA อาเซียน-จีน

อาจารย์ ดร.พิชญ์ เจริญมหาสาร

- ที่ปรึกษาของสถาบันด้านวิชาการและต่างประเทศ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
(สจล.)

- อาจารย์ผู้รับผิดชอบโครงการปริญญาเอก

สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง



ความเป็นมาและเหตุผล

ผลกระทบจากวิกฤตโคโรนาไวรัสครั้งนี้รุนแรงและกว้างขวางกว่าที่ทุกคนคาดคิดมาก่อน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างหนักหน่วงโดยถ้วนหน้า ประเทศไทยก็ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 รุนแรงไม่แพ้ชาติใดๆ ทั้งนี้ก็อยู่การบริหารจัดการสถานการณ์ของแต่ละประเทศที่จะบรรเทาผลกระทบอันหนักหน่วงในครั้งนี้ให้ผ่านพ้นไปได้ และมองหามาตรการเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจให้เจริญเติบโตขยายตัวอย่างมั่นคง ยั่งยืนต่อไปในระยะยาว หลังวิกฤตโควิดทุเลาและผ่านพ้นไป

ในต้นปี 2563 ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (Jan 5, 2564 : Weekly) รายงานว่า ไทยต้องเผชิญปัญหาการแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งครั้งนั้นไทยสามารถรับมือแก้ไขปัญหามาได้ดี ด้วยการใช้นโยบายการล็อกเซกเตอร์พร้อมกับมาตรการเยียวยาให้เงินช่วยเหลือแก่คนจนอาชีพอิสระและลูกจ้างตกงาน รวมถึงเงินเยียวยาพร้อมเงินกองทุนเสริมสภาพคล่องแก่ภาค SMEs พื้นที่ที่เกิดวิกฤตโควิดระบาด รวมเป็นเงินมากกว่า 2 ล้านล้านบาท ถือเป็นมาตรการเร่งด่วนแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ผลระยะสั้นที่ช่วยลดการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้น้อยมาก

เมื่อเกิดระบาดโควิด-19 รอบใหม่ในเดือนพฤศจิกายน 2563 และรุนแรงมากขึ้นในเดือนธันวาคม 2563 เป็นเหตุส่งผลให้เศรษฐกิจไทยทั้งปี 2563 หดตัวด้วยอัตราสูงถึงร้อยละ -6.4 เทียบกับอัตราเพิ่ม GDP ไทยในปี 2562 ขยายตัวร้อยละ 2.4

สำหรับภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2564 (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย: 20 สิงหาคม 2564) เดิมคาดว่าจะขยายตัวจากปี 2563 ร้อยละ 3.3 เนื่องจากเชื่อว่ามาตรการเยียวยาและมาตรการเสริมสภาพคล่อง SMEs จะกระตุ้นเร่งค่าใช้จ่ายจากรัฐและฐาน GDP ปี 2563 อยู่ในระดับต่ำ

แต่จากผลกระทบทางลบอย่างชัดเจนจากการระบาดโควิด-19 ตั้งแต่ปลายไตรมาส 1 ปี 2564 ต่อเนื่องรุนแรงมากขึ้นในไตรมาส 2 และรุนแรงสูงสุดในเดือนสิงหาคม 2564 โดยในไตรมาส 4 ยังคงสรุปภาวะระบาดโควิด-19 ได้ไม่ชัดเจน ตลอดถึงสิ้นปี 2564 ถึงผลกระทบทางลบต่อเศรษฐกิจไทยน่าจะรุนแรงมาก เนื่องจากการลดลงของนักท่องเที่ยว รุนแรงมาก รวมถึงภาคการผลิตชะงักงันต่อเนื่อง ขณะที่ผลทางบวกต่อ GDP จากการส่งออกในครึ่งปีแรก 2564 ที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.53 และคาดว่าในครึ่งปีหลัง 2564 ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับที่รัฐบาลยังคงใช้นโยบายการล็อกดาวน์เข้มข้น น่าจะผ่อนคลายลงตั้งแต่กันยายนเป็นต้นไป รวมถึงการยังคงใช้นโยบายการลดอัตราดอกเบี้ยประมาณกระตุ้นค่าใช้จ่ายคนจนและเสริมสภาพคล่อง SMEs ซึ่งให้ผลทางบวกต่อเศรษฐกิจต่ำมากก็ตาม เมื่อรวมกับผลบวกจากการส่งออกและผลจากการท่องเที่ยวและภาคการผลิตชะงักงันต่อเนื่องแล้ว คาดว่า GDP ไทยในปี 2564 จะหดตัวร้อยละ -0.5

อย่างไรก็ตาม ตามที่รัฐบาลมุ่งใช้นโยบายการเยียวยาและเสริมสภาพคล่องนั้น ถือเป็นมาตรการฉุกเฉินเฉพาะหน้าที่จะส่งผลบวกต่อเศรษฐกิจไทยต่ำมากในระยะสั้น ประกอบกับจนถึงขณะนี้หน่วยงานเกี่ยวข้องต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ยังขาดวิสัยทัศน์การเสนอแผนยุทธศาสตร์การใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่องยั่งยืน มี



เสถียรภาพในระยะยาว เพราะขาดความรู้ความเข้าใจโครงการ BRI (Belt and Road Initiative) ของจีน จึงยังไม่มี การเสนอเมกะโปรเจกต์ที่จะนำไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์อัสเซียนโลก

ดังนั้น รัฐบาลไทยจำเป็นต้องรีบมือจัดทำแผน “ยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนกระตุ้นเศรษฐกิจที่คลุมถึงระยะกลาง ต่อเนื่องระยะยาว เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง มั่นคง ยั่งยืนและมีเสถียรภาพ” ล่วงหน้า ตั้งแต่บัดนี้ที่ยังคงมีวิกฤตโควิดอยู่ ก็ตาม

พร้อมกันนี้ต้องเร่งให้มีการปฏิบัติการด้วยแผนปฏิบัติการเร่งด่วน “ยุทธศาสตร์ความสัมพันธ์เศรษฐกิจ ไชนาวัตกรรมทันสมัยยุคใหม่ใกล้ชิดสุดไทย-จีน” ภายในปี 2564 ทั้งนี้ แม้วิกฤตโควิดยังคงอยู่เพื่อรับประโยชน์สูงสุดจาก โครงการ BRI ของจีน (พิชญ เจริญมหาสาร : 2561 หน้า 182-198) ดังนี้

1. เงินทุนที่มาภายใต้ BRI จาก AIIB และกองทุน BRI ในจีน
2. รับถ่ายโอนไฮเทคโนโลยีนวัตกรรมทันสมัยยุคใหม่จากจีน
3. ผุดไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์โลกจากการต่อยอดทางน้ำเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน
4. เกิดเขตพัฒนาเศรษฐกิจไฮเทคฯ เขตพัฒนาอุตสาหกรรมสมัยใหม่ เขตพัฒนาการค้าเสรี เขตพัฒนาเกษตรทันสมัยยุคใหม่ กระจายทั่วประเทศไทย รวมถึงประเทศ CLM ดึงดูดการลงทุนต่างประเทศ
5. ดึงดูดการลงทุนต่างประเทศ การลงทุนร่วมจากภาครัฐ เกิดการจ้างงานเพิ่มทวีคูณในเขตพัฒนาเศรษฐกิจตามข้อ 4.
6. สามารถส่งออกสินค้ามูลค่าเพิ่มสูงสมัยใหม่ มูลค่าส่งออกไทยจะเพิ่มขยายทวีคูณ

โอกาสและความเป็นไปได้ของเป้าหมายความสำเร็จของเมกะโปรเจกต์

เมกะโปรเจกต์เส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันที่น่าเสนอนานี้ มีศักยภาพนำไปสู่ความสำเร็จสูง เนื่องจากมีปัจจัยสนับสนุนด้านต่างๆ ดังนี้

1. เมกะโปรเจกต์เส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน จะเป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่สุดในอาเซียนที่ อยู่ในข่ายสอดคล้องกับข้อกำหนดใน BRI ที่จีนกำหนดมุ่งเน้นให้ความช่วยเหลือลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้ประเทศสมาชิก BRI เป็นสำคัญ

2. ภายใต้ BRI มีแหล่งเงินทุนตนเอง ประกอบด้วย 4 ธนาคาร คือ (1) Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB (2) BRIC Development Bank (3) Development Bank Special Loan (China) (4) EXIM Bank Special Loan (China) และ 2 กองทุนคือ ASEAN Infrastructure Fund และ China-ASEAN Maritime Cooperation Fund รวมเงินทุนตนเองภายใต้ BRI มีมูลค่า 204,000 M.US\$ และ 203,000 M.Yuan



3. ความช่วยเหลือจากจีนภายใต้ BRI เป็นหลักการความร่วมมือร่วมกัน 3 รูปแบบคือ คิดร่วมกัน ปฏิบัติร่วมกัน และผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งหลักการดังกล่าวจะเอื้อต่อการเจรจาความร่วมมือระดับต่างๆ ให้เกิดความสะดวก ง่าย ได้ข้อสรุปร่วมกันเร็วมากขึ้น

4. บริเวณเส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันจะกลายเป็นบริเวณยุทธศาสตร์ของศูนย์กลางเขตพัฒนาเศรษฐกิจโลก ที่มีศักยภาพของการกระจายเขตพัฒนาเศรษฐกิจสาขาต่างๆ ทั้งในเชิงกว้างและเชิงลึก สู่ทุกภูมิภาคทั่วไทย รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียนและ BRI ที่อยู่ในรัศมีเชื่อมโยงถึงบริเวณเส้นทางเชื่อมได้โดยสะดวก

5. จีนมีศักยภาพสูงมากในการใช้เทคโนโลยีก้าวหน้าทันสมัย และระบบจัดการการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่มากมายให้สำเร็จภายในเวลารวดเร็วและเสร็จตามกำหนดแน่นอน อาทิเช่น (1) โครงการเชียน 3 โตรก (2) โครงการทางด่วนและทางหลวงเชื่อมโยงเมืองต่างๆ ทั่วประเทศจีน สะพานทางด่วนอ่าวหังโจวระยะทาง 36 กิโลเมตร สะพานทางด่วนหยางซานระยะทาง 32.5 กิโลเมตร และสะพานทางด่วนอ่าวชิงเต่าระยะทาง 48 กิโลเมตร และ (3) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงเป่ย์จิง-ซางไห่ เป่ย์จิง-กวางโจว และซางไห่-คุนหมิง เป็นต้น

6. ความสัมพันธ์ไทย-จีน (พิษณุ เหยี่ยมหาสาร: 2558) ได้ชื่อว่าเป็นความสัมพันธ์ใกล้ชิดที่สุดระดับยุทธศาสตร์ครบครันเดียวกัน ในปี 2558 จีนได้เคยแสดงท่าทีพร้อมจะให้ความร่วมมือสนับสนุนลักษณะโครงการชุดเส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันในหลายโอกาส โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโอกาสกล่าวปิดการสัมมนาวิชาการการวิจัยร่วมไทย-จีน ครั้งที่ 2 ณ มหาวิทยาลัยหัวเฉียว (เซี่ยเหมิน) เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2013 อธิการบดีได้กล่าวสนับสนุนชัดเจนว่า “สำหรับโครงการชุดคอคอดกระ จีนพร้อมให้การสนับสนุนแก่ไทยเต็มที่ (การกล่าวแสดงสนับสนุนไทยดังกล่าว เป็นผลสืบเนื่องจากการนำเสนอผลวิจัยเรื่องโครงการคอคอดกระของนักวิจัยอาวุโสไทยในวาระประชุมภาคเช้า ผู้นำเสนอได้หยิบยกปัญหาขาดแหล่งเงินทุน พร้อมกับเสนอว่าไทยอาจต้องขอความช่วยเหลือจากญี่ปุ่น แต่มีผู้ร่วมสัมมนาอื่นของไทยได้ให้ข้อสังเกตว่า โดยที่สถานภาพทางเศรษฐกิจการเงินของจีนแข็งแกร่งมากสุดในเอเชีย จึงอยู่ในฐานะเป็นแหล่งเงินทุนได้มากกว่าประเทศใดๆ”

7. ประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่ต่างมีท่าทีให้ความสำคัญกับผลประโยชน์เศรษฐกิจประเทศเหนือเรื่องการเมือง

ในอดีตยุคที่มีปัญหาสงครามเย็นระหว่างค่ายเสรีนิยมกับค่ายสังคมนิยมนั้น มีหลายประเทศร่วมกันอยู่เบื้องหลังคัดค้านโครงการชุดเส้นทางในภาคใต้ของไทยมาโดยตลอดเป็นเวลาหลายสิบปี ด้วยการอ้างปัญหาความมั่นคงเพื่อสกัดโครงการดังกล่าว เป็นเหตุให้โครงการชุดเส้นทางฯ ต้องหยุดชะงักจนถึงขณะนี้

ในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมาประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนท่าทีหันมาใช้นโยบายเศรษฐกิจนำการเมืองกันมากขึ้น ดังกรณีฟิลิปปินส์และเวียดนามที่ให้ความสำคัญร่วมมือกับจีนเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีที่ส่งผลถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่าการคำนึงเรื่องข้อพิพาททะเลจีนใต้ อินโดนีเซียหันมาใช้รถไฟความเร็วและเทคโนโลยี



สมัยใหม่ของจีน โดยพบความระหองระแหงในอดีตไว้อีกก่อน ในขณะที่กัมพูชาและลาวต่างได้รับความช่วยเหลือด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะด้านดิจิทัลก้าวหน้ายุคใหม่จากจีนตลอดช่วงทศวรรษที่ผ่านมา จนเป็นที่ประจักษ์ว่า สถานภาพการใช้ดิจิทัลของทั้งสองประเทศไม่เป็นรองของไทย และการเยือนเมียนมาร์ของสี จิ้นผิงเมื่อเดือนมกราคม 2563 นี้ เชื่อแน่ว่าเทคโนโลยีเมียนมาร์จะได้รับเทคโนโลยีถ่ายโอนจากจีนเพิ่มมากขึ้น มีแนวโน้มจะไล่ทันไทยในไม่ช้า หากไทยยังไม่ตื่นตัวร่วมมือพัฒนาเทคโนโลยีร่วมกับจีนมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้

ดังนั้นจึงเป็นโอกาสเหมาะยิ่งสำหรับไทยก็ทำนองเดียวกันต้องถกฉวยประโยชน์การพัฒนาเศรษฐกิจไทยสู่เศรษฐกิจโลก ยกระดับ GDP ไทยสู่ประเทศร่ำรวย (ประเทศพัฒนาแล้ว) ด้วยเมกะโปรเจกต์ โดยลดความกังวลปัญหาความมั่นคงด้านการแบ่งแยกประเทศลง ทั้งนี้ไทยสามารถหลีกเลี่ยงหรือลดแรงกดดันได้ ด้วยการเลือกแนวเส้นทางให้อยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสมทางด้านเหนือสุดของด้ามขวานไทย ห่างจากชายแดนใต้ให้มากที่สุด อาจเป็นบริเวณจังหวัดชุมพร ก็จะลดแรงกดดันด้วยข้ออ้างความมั่นคงลงได้

8. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) กับศักยภาพหน่วยงานด้านเทคนิคขับเคลื่อนเมกะโปรเจกต์

ในการดำเนินการสร้างเมกะโปรเจกต์ระดับระหว่างประเทศ จำเป็นต้องเตรียมความพร้อมของหน่วยงานด้านเทคนิคที่มีความเชี่ยวชาญทางเทคโนโลยีก้าวหน้าทันสมัย เพื่อรองรับการเข้าร่วมปฏิบัติการแนวหน้าในการขับเคลื่อนโครงการฯ จึงจะเสร็จสมบูรณ์ทันภายในเวลาที่กำหนด

ในการนี้ คณะศึกษาฯ พิจารณารอบคอบแล้ว จึงใคร่เสนอให้สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ซึ่งมีจุดแข็งชำนาญการด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ให้เป็นหน่วยงานด้านเทคนิคที่เหมาะสมที่สุดในการนำปฏิบัติการขับเคลื่อนการสร้างโครงสร้างเมกะโปรเจกต์ดังกล่าว ดังคุณสมบัติตามประสบการณ์ ดังนี้

1) เป็นสถาบันการศึกษาและวิจัยชั้นนำของประเทศไทยในด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้าน AI

2) มีความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยชั้นนำด้านเทคโนโลยีในต่างประเทศ เช่น Chinese Academy of Sciences, Carnegie Mellon University, Imperial College เป็นต้น

3) ร่วมมือกับบริษัทชั้นนำต่างๆ ของโลก เช่น ความร่วมมือด้านดิจิทัลกับหัวเว่ยในการสร้างเครือข่ายมหาวิทยาลัย SDN 100G ร่วมมือกับอาลีบาบาเปิดหลักสูตรอีคอมเมิร์ซ

4) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ตั้งอยู่บนบริเวณ Container Yard ลาดกระบัง จุดส่งต่อสินค้าขนาดใหญ่ไปท่าเรือแหลมฉบัง

5) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) วิทยาเขตชุมพรเขตรอุดมศักดิ์ ในจังหวัดชุมพร เป็นศูนย์กลางพาณิชยนาวีของประเทศได้



- 6) เดือนกันยายน 2560 ได้จัดสัมมนานานาชาติ เรื่อง หนุนทำโครงการเส้นทางเดินเรือสายใหม่เชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน
- ดังนั้น สจล. จึงมีประสบการณ์ด้านเทคโนโลยีก้าวหน้าทันสมัย เหมาะสมที่สุดที่จะร่วมมีบทบาทนำหน้าในการปฏิบัติขับเคลื่อนการพัฒนาโครงการเมกะโปรเจกต์นี้มากที่สุด

เส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน พลังขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยขยาย GDP มั่นคงสู่ระดับโลก

เป็นที่เชื่อมั่นได้ว่า เมกะโปรเจกต์เส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันจะพลิกฟื้นศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยสู่เศรษฐกิจมั่นคงมั่งคั่งระดับโลก ด้วยปัจจัยสนับสนุน ดังต่อไปนี้

ก. นำไทยกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงโลก

1. ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงจีน-อาเซียนทางบก

1.1 ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2008 อาเซียนสามารถเชื่อมโยงทางบกกับจีน (ภาคตะวันตก) ด้วยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (N-S Economic Corridor) หรือ ศูนย์มั่งคั่ง (เชื่อมศูนย์มั่งคั่ง-กรุงเทพฯ) ต่อมา 1 พฤศจิกายน 2011 อาเซียนสามารถเชื่อมโยงทางบกกับจีน (ภาคตะวันออก) ด้วยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอีสาน-หริดี (NE-SW Economic Corridor) หรือ หนานมั่งคั่ง (เชื่อมหนานหนิง-กรุงเทพฯ) ในปี 2010 นายกรัฐมนตรีวิน เจียเป่า ได้กำหนดวางแผนเชื่อมจีน-อาเซียนด้วยรถไฟความเร็ว 3 แนวทางคือ

- สายตะวันตก จากคุนหมิงผ่านเมียนมาร์เข้าไทยไปกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์
- สายตะวันออก จากคุนหมิงผ่านเวียดนาม กัมพูชาเข้าไทยไปกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์
- สายกลาง ผ่านลาวเข้าไทยไปกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์ ซึ่งกำลังดำเนินการก่อสร้างในขณะนี้

1.2 ไทยจึงได้ชื่อว่าเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงทางบกในอาเซียนสำคัญสุดเชื่อมกับจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเชื่อมจีนกับภูมิภาค CLMTV

1.3 ในปี 2013 ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เริ่มโครงการ Belt And Road Initiative (BRI) เส้นทางด่วนศูนย์มั่งคั่ง หนานมั่งคั่ง และเส้นทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ ถูกรวมอยู่ในเส้นทางระหว่างเศรษฐกิจที่ 6 ของไทยได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางระหว่างเศรษฐกิจสายใหม่สู่เอเชียอาคเนย์

2. ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงทางทะเล

ภายใต้ BRI จีนได้กำหนดเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ในแผนหลักจากทะเลจีนใต้สู่ทะเลอันดามัน ผ่านช่องแคบมะละกา ดังนั้นตามเส้นทางนี้ ไทยจะไม่มียกเว้นบทบาทบนเส้น Maritime Silk Road ปัจจุบันนี้แต่ประการใด



2.1 หากเกิดเส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันในภาคใต้ของไทย จะเปลี่ยนสถานภาพประเทศไทยให้มีบทบาทสำคัญยิ่งบนเส้นทาง Maritime Silk Road ภายใต BRI ทันทิ โดยไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงทางทะเล เชื่อมระหว่างประเทศบนคาบสมุทรแปซิฟิก (ปากตะวันออก) กับประเทศบนคาบสมุทรอินเดีย (รวมประเทศอัฟริกา) และผ่านเส้นทางสู่ยุโรป

3. การเกิดเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงทางทะเลของไทยดังข้อ 2.1 เมื่อรวมกับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงทางบก (พิชญ เจริญมหาสาร: 2554 หน้า 178-208 และ พิชญ เจริญมหาสาร: 2561 หน้า 54-56, 71-78) ดังข้อ 1.3 ซึ่งเป็นส่วนเส้นทางบกที่สำคัญที่สุดของเส้นทางโลจิสติกส์จีนกับอาเซียน ภายใต BRI ประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงของโลก (ทั้งทางบกและทางน้ำ) ในทันที

ข. ผลพวงในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงโลกจะผลักดันไทยสู่ศูนย์กลางเขตพัฒนาเศรษฐกิจโลก

การขยายฐานะประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยง ถือเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งใหญ่ที่จะเกิดการต่อยอดด้านเศรษฐกิจ ให้เกิดการจูงใจประเทศต่างๆ ทั่วโลกเข้ามาลงทุนในไทยขยายตัวมากขึ้นทั้งในเชิงกว้างและเชิงลึกของรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจทั่วทุกภูมิภาคของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสอดคล้องกับต้นแบบการพัฒนาเศรษฐกิจเปิดของจีนอย่างเห็นเป็นตอนของจีน ตั้งแต่ปี 1984-2015 (พิชญ เจริญมหาสาร: 2546 หน้า 34-62 และ พิชญ เจริญมหาสาร: 2549 หน้า 144-156)

ในการนี้เป็นการยกระดับไทยสู่ศูนย์กลางเขตพัฒนาเศรษฐกิจโลกในทันที กล่าวคือ การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในไทย จะไม่เข้มข้นเฉพาะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจที่มีลักษณะกระจุกอย่างปัจจุบัน แต่จะเกิดการกระจายเข้าสู่เขตพัฒนาเศรษฐกิจรูปแบบหลากหลายที่เกิดขึ้นในพื้นที่ภาคใต้ ใกล้เคียงเส้นทางเชื่อมและในพื้นที่อื่นๆ ทั่วทุกภูมิภาคของไทยที่สามารถต่อยอดตามแนวเส้นทางเชื่อมถึงภาคใต้ได้ และจะเกิดศูนย์กลางเศรษฐกิจรูปแบบต่างๆ ขยายทั่วไทยตามความเหมาะสมของสภาพปัจจัยพื้นฐานเศรษฐกิจในแต่ละพื้นที่ อาทิเช่น ศูนย์กลางการลงทุน, ศูนย์กลางสุขภาพสำราญ (Health and Wellness Being Center), ศูนย์กลางบริหารบริษัทข้ามชาติ, ศูนย์กลางพัฒนาเทคโนโลยีถ่ายโอน, ศูนย์กลางพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลอัจฉริยะขั้นสูงยุคใหม่, ศูนย์กลางนวัตกรรมขั้นสูงสมัยใหม่โลก และ ศูนย์กลางการพัฒนา AI เป็นต้น

นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาขยายศูนย์กลางเศรษฐกิจสำคัญของไทย คือ ศูนย์กลางการค้าโลก (World Trade Center) แยกเป็น 3 รูปแบบคือ (1) ศูนย์กลางการค้าปลีกโลก (World Shopping Center) (2) ศูนย์กลางการค้าส่งโลก (World Distribution Center) และศูนย์ประชุมใหญ่และการแสดงสินค้านานาชาติ (World MICE Center) ตามมาอีกด้วย

ค. การลงทุนจากต่างประเทศในเมกกะโปรเจกต์เส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน แบ่งออกเป็น 2 ระยะคือ



1. ระยะสั้น-ระยะกลาง เป็นการลงทุนในส่วนของโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน คาดว่าใช้เวลาประมาณ 5 ปี โดยในช่วงเวลาดังกล่าวจะมีการลงทุนก่อสร้างจำนวนมากพร้อมกันไปในพื้นที่ภาคใต้บริเวณใกล้เคียงเส้นทางเชื่อมฯ และพื้นที่ในภูมิภาคอื่นๆ ของไทยที่อยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมโยงมายังภาคใต้ของไทย

อนึ่ง หากรัฐบาลตัดสินใจให้ดำเนินการโครงการนี้ทันทีในปี 2564 ก็จะมีการลงทุนภายในปีนี้ จะส่งผลให้เกิดการกระตุ้นฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยในระยะสั้นต่อการขยายเติบโต GDP ปี 2564 ซึ่งจะมีส่วนบรรเทาอัตราการทรุดแรงจากวิกฤติโควิด ซึ่งคาดการณ์ว่าจะลดลงมากกว่าร้อยละ 5 นั้นลงได้ และการลงทุนต่อเนื่องในปีถัดๆ ไปจะเป็นตัวจักรสำคัญกระตุ้น GDP ในระยะกลางให้เพิ่มในอัตราสูงกว่าอัตราเพิ่ม GDP ภาวะไม่มีโครงการเส้นทางเชื่อมฯ

2. ระยะกลาง-ระยะยาว มีการลงทุนแยกใน 2 ประเภทศูนย์กลาง ดังนี้

2.1 ศูนย์กลางโลจิสติกส์อัจฉริยะเชื่อมโยงโลกของไทย เป็นการดึงดูดการลงทุนพร้อมกับเทคโนโลยีถ่ายโอนทันสมัยยุคใหม่จากประเทศที่แข็งแกร่งด้านเทคโนโลยีที่ดีที่สุดเกี่ยวกับโลจิสติกส์แต่ละด้านของประเทศนั้นๆ โดยเฉพาะจากจีนเข้ามาลงทุนในไทย อาทิเช่น

- ด้าน Shipping จากจีน กรีกและญี่ปุ่น
- ด้านท่าเรือและระบบโลจิสติกส์ จากจีน สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์และฮ่องกง
- ด้านการเงินและกฎหมายโลจิสติกส์ จากสหรัฐอเมริกา นอร์เวย์ สหราชอาณาจักรและฮ่องกง
- ด้านเทคโนโลยีพาณิชย์นาวี จากจีน เกาหลีใต้ (Ship Building) ญี่ปุ่น เยอรมนีและสหรัฐอเมริกา

ศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงของไทยจะนำมาซึ่งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะยิ่งใหญ่ที่สุดในภาคพื้นมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดีย เทคโนโลยีก้าวหน้าทันสมัย โลจิสติกส์ดิจิทัลยุคใหม่ทันสมัยและโลจิสติกส์นวัตกรรมขั้นสูงสมัยใหม่ จะพร้อมๆ เข้าสู่ประเทศไทย พลิกผันเศรษฐกิจไทยสู่เศรษฐกิจโลจิสติกส์อัจฉริยะก้าวหน้าสูงสุดในโลก

2. ศูนย์กลางเขตพัฒนาเศรษฐกิจโลก

เมกะโปรเจกต์เส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันจะดันให้ไทยเกิดเขตพัฒนาเศรษฐกิจรูปแบบต่างๆ กระจายทั่วทุกภาคของไทย ตามทุกๆ แนวเส้นทางที่ติดต่อเชื่อมโยงถึงภาคใต้ของไทย ได้แก่ ศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงบริเวณเส้นทางเชื่อมฯ ในภาคใต้ ศูนย์พัฒนาอุตสาหกรรมอัจฉริยะต่างๆ บนแนวเส้นทางสู่ภาคใต้ ศูนย์พัฒนาเกษตรครบวงจรอัจฉริยะต่างๆ ตามแนวเส้นทางสู่ภาคใต้ ศูนย์กลางกระจายสินค้าและบริการสู่ CLMTV ศูนย์กลางถ่ายโอนเทคโนโลยีประจำภูมิภาค ศูนย์กลางการศึกษาวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีขั้นสูงในอาเซียน ศูนย์กลางการเงิน ศูนย์กลางการค้าเสรี ศูนย์กลางการลงทุนไทยและ CLMV และศูนย์กลางอีกหลากหลายจะกระจายอยู่ทั่วทุกภาค ของไทย เป็นส่วนสำคัญสุดในการหนุนผลักดันเศรษฐกิจไทยสู่ระดับโลก โอกาสที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการพลิกโฉมระดับการ



ขับเคลื่อน กระตุ้นและผลักดันเศรษฐกิจไทยขึ้นสู่ระดับโลกสู่การเป็นประเทศเศรษฐกิจร่ำรวยของโลกเช่นเดียวกับ สิงคโปร์และเกาหลีใต้ ภายในทศวรรษ 2020 จึงมีโอกาสเป็นไปได้สูงยิ่ง

สรุป

ความสำเร็จตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-อันดามัน จะก่อให้เกิด Disruption ครั้งยิ่งใหญ่สุดในวงการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ทุกประเทศจะมุ่งเข้ามีส่วนร่วมกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย เกิดพลังยิ่งใหญ่ในการผลักดัน พลิกผัน ขับเคลื่อน เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจไทยสู่เศรษฐกิจโลกที่โชติช่วงและเป็นประเทศร่ำรวย ด้วยปัจจัยต่อไปนี้

1. จำนวนเงินลงทุน (I+G) ในโครงสร้างพื้นฐานโครงการเส้นทางเชื่อมอ่าวไทย-อันดามัน จะก่อให้เกิด Disruption ครั้งยิ่งใหญ่สุดในวงการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ทุกประเทศจะมุ่งเข้ามีส่วนร่วมกับการพัฒนาเศรษฐกิจไทย เกิดพลังยิ่งใหญ่ในการผลักดัน พลิกผัน ขับเคลื่อน เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจไทยสู่เศรษฐกิจโลกที่โชติช่วงและเป็นประเทศร่ำรวย ด้วยปัจจัยต่อไปนี้

2. เกิดการลงทุนต่อเนื่องในศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงในไทยและการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจสาขาต่างๆ ทั้งเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว โลจิสติกส์การค้า เชื่อมโยงและการผลิต ตลอดจนถึงสาขาอวกาศและเทคโนโลยีขั้นสูง ดิจิทัลก้าวหน้าและนวัตกรรมขั้นสูงสมัยใหม่ รวมถึงการศึกษา จะเกิดกระจายทั่วทุกภาคในไทย และตามแนวเส้นทางสู่ภาคใต้ของไทย ครอบคลุมถึงประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มประเทศ CLMTV

3. ผลจากการมี Technology Transformation ขั้นสูงจากประเทศพัฒนา พร้อมกับการเข้าร่วมลงทุนในโครงการการพัฒนาเศรษฐกิจไฮเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูงสมัยใหม่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจต่างๆ ในประเทศไทยแล้ว เชื่อแน่ว่าการเติบโตขยายตัว GDP ของไทยจะมีอัตราเติบโตแบบก้าวกระโดด และช่วยผลักดันขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้เป็นเศรษฐกิจโลกแห่งเทคโนโลยีขั้นสูง ดิจิทัลก้าวหน้าสมัยใหม่ AI ขั้นล่าสุดและนวัตกรรมขั้นสูงทุนสมัยยุคใหม่ให้เทียบทันการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมคุณภาพระดับ “Made in China 2025” ของจีน ซึ่งเทียบกับอุตสาหกรรม 4.0 ของเยอรมนี และถึงเมื่อนั้นไทยก็จะกลายเป็นประเทศเศรษฐกิจร่ำรวย ประเทศพัฒนาแล้ว มี GDP ใหญ่ลำดับโลก และใหญ่สุดในอาเซียนได้ภายในทศวรรษ 2020 ไม่เกินปี 2030

4. ผลจากการพลิกโฉมยุทธศาสตร์สัมพันธ์ไฮเทคโนโลยีทันสมัยยุคใหม่ใกล้ชิดสุดไทย-จีน ด้วยการเชื่อมอ่าวไทย-อันดามันต่อยอดกับ BRI จะช่วยส่งเสริมสนับสนุนนำไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์อัจฉริยะของโลกที่สำคัญที่สุดเชื่อมทั่วโลกตั้งแต่ยุค 2020 เป็นต้นไป และเกิดผลต่อเนื่องถึง GDP ไทยขยายตัวอย่างทวีคูณผ่านเครื่องจักรเศรษฐกิจ คือ



ก. ไทยจะกลายเป็นฐานการผลิตสินค้า/บริการชั้นสูง มูลค่าเพิ่มสูงที่มีคุณภาพมาตรฐานสากลขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน ไทยจึงสามารถดึงดูดการลงทุนต่างประเทศในไทยได้มากกว่าประเทศในภูมิภาคนี้

ข. ส่งผลต่อการส่งออกของไทย สามารถขยายการส่งออกสินค้า/บริการชั้นสูงที่มีมูลค่าเพิ่มสูงไปทั่วโลกมากขึ้น ทั้งในเชิงหลากหลายประเภทสินค้า/บริการและในการขยายกลุ่มประเทศทั่วโลกในเชิงลึกและเชิงกว้างเพิ่มขึ้นอีกมาก

ผลของการขยายตัวเพิ่มขึ้นมากของการลงทุนต่างประเทศในไทยและการส่งออก รวมถึงการลงทุนในประเทศจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ BRI ตลอดจนส่งผลค่าใช้จ่าย (C) จะช่วยขับเคลื่อนกระตุ้น GDP ไทยให้ขยายตัวยิ่งใหญ่สุด เกิดการพัฒนาขยายเศรษฐกิจไทยเติบโตสูงอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ยกย่องไทยเป็นประเทศร่ำรวยโลกภายในปี ค.ศ. 2030

บรรณานุกรม

- พิษณุ เหริยอุมาหาสาร. (2546). จีน: หุ่นส่วนใหญ่ของไทยมั่งคั่ง. กรุงเทพมหานคร : บริษัท บพิตรการพิมพ์ จำกัด.
- พิษณุ เหริยอุมาหาสาร. (2549). ถอดแก็ดมังกรตอน คัมภีร์ชี้ช่องรวย. กรุงเทพมหานคร : บริษัท พีเพิล มีเดีย จำกัด.
- พิษณุ เหริยอุมาหาสาร, ชุตีระ ระบอบ และ Shang Hongyan. (2554). ถอดแก็ดมังกรตอน โลจิสติกส์พญามังกร จรทะยานพุ่งมุ่งไทย. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดสุนทรฟิล์ม.
- พิษณุ เหริยอุมาหาสาร. (2558). ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจไทย-จีน. ดุษฎีนิพนธ์ โครงการหลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง: กรุงเทพมหานคร
- พิษณุ เหริยอุมาหาสาร. (2561). ถอดแก็ดมังกร ตอน 8 : เจาะเจาะเศรษฐกิจมังกร จรพุ่งพุ่งสู่ GDP ที่ 1 โลก. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดพิมพ์อักษร.
- ธนาคารกรุงศรีอยุธยา. (2564). เศรษฐกิจไทยปี 2563 และแนวโน้มปี 2564. สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2564, จาก การศึกษา เว็บไซต์: <https://www.krungsri.com/th/research/macroeconomic/weekly/weekly-210105>.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2564). ศูนย์วิจัยกสิกรไทยปรับลดประมาณการเศรษฐกิจไทยปี 2564 อยู่ที่ -0.5% จากผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดที่มีมากขึ้น (มองเศรษฐกิจ ฉบับที่ 3946). สืบค้นเมื่อ 20 สิงหาคม 2564, จาก การศึกษา เว็บไซต์: <https://kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/economy/Pages/TH-GDP-y3946.aspx>.