



● **จรัสพร จารุภรสุกุล**

ประธานคณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
กลุ่มบริษัทดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

ลงทุน EEC



การแข่งขันระหว่างมหาอำนาจสหรัฐ-จีน รวมถึงสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 ตั้งแต่ปลายปี 2562 เป็นต้นมากลายเป็นปัจจัยท้าทายสำคัญต่อการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานโลก ภาวะ Supply Chain Disruption และ Trade-Tech-Security war ที่ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างทำให้หลายฝ่ายตั้งคำถามถึงทิศทางการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป

ผู้เขียนจึงขอถือโอกาสใช้พื้นที่นี้เพื่อพูดคุยเกี่ยวกับข้อมูล เรื่องราว และเหตุการณ์ที่น่าสนใจในช่วงนี้กันค่ะ

(1) ยอดขอรับการส่งเสริม ปี 2563

COVID-19 ทำให้ยอดคำขอรับการส่งเสริมชะลอตัวลงในปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม สถิติการยื่นขอรับการส่งเสริมปี 2563 ยังมีมูลค่าสูงถึง 481,150 ล้านบาท และแม้ว่าจะมีมูลค่าลดลงเมื่อเทียบกับปี 2562 ที่มียอดขอรับการส่งเสริมทั้งสิ้น 691,390 ล้านบาท แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดจะพบว่าคำขอปี 2562 ได้รวมโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินมูลค่ารวมกว่า 162,320 ล้านบาทไว้ด้วย ซึ่งหากไม่รวมโครงการดังกล่าว ยอดขอรับการส่งเสริมในปี 2563 จะมีจำนวนลดลงเพียง 47,920 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 9 จากปี 2562 เท่านั้น

(2) ทิศทาง/สถานการณ์การค้าและการลงทุนของภูมิภาค

ผลกระทบจาก COVID-19 และการแข่งขัน/การแยกตัวระหว่างสหรัฐและจีน (US-China Decoupling) กลายเป็นตัวเร่ง Megatrend ต่างๆ ทั้งรูปแบบสินค้าและบริการที่เปลี่ยนแปลงไป พฤติกรรมการยอมรับและปรับใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ตลอดจนความไม่แน่นอนเนื่องจากการกระจุกตัวของแหล่งผลิตและต้นทุนที่เริ่มสูงขึ้นของปัจจัยการผลิตในประเทศจีน รวมถึง

กำแพง/มาตรการทางภาษีการตรวจสอบและคำสั่ง Blacklist บริษัทเทคโนโลยีชั้นนำต่างๆ ของจีนล้วนส่งผลทำให้ห่วงโซ่อุปทานโลกเกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างครั้งใหญ่ที่นอกจากจะทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศจีนเร็วมากยิ่งขึ้นแล้วยังเป็นปัจจัยกำหนดลักษณะ Supply Chain ในอนาคตที่จะมีการกระจายตัวเพื่อลดความเสี่ยง (Diversification) และมีความเชื่อมโยงระหว่างกันภายในภูมิภาค (Regionalization) อีกด้วย

ภูมิภาคที่ได้รับผลเชิงบวกจากการเปลี่ยนแปลงนี้จึงหนีไม่พ้นภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เนื่องด้วยศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ก้าวกระโดดกำลังซื้อจากการขยายตัวของประชากรชั้นกลาง ปัจจัยการผลิตอันอุดมสมบูรณ์ทั้งวัตถุดิบและแรงงาน สิทธิประโยชน์จากพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) รวมถึงโครงการความร่วมมือต่างๆ อาทิ Belt and Road Initiatives (BRIs) และข้อตกลงหุ้นส่วนความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ที่จะเป็ปัจจัยดึงดูดให้บริษัทจากทั่วโลกพิจารณาย้ายฐานการผลิตเข้ามาในภูมิภาค

(3) โครงการ EEC กับโอกาสการพัฒนาเพื่อต่อยอดจุดเด่นของประเทศไทย

ประเทศไทยตั้งอยู่บนจุดยุทธศาสตร์ใจกลางผืนแผ่นดินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสามารถเชื่อมโยงระหว่างสองฟากมหาสมุทรแปซิฟิกและมหาสมุทรอินเดียโดยสะดวก ซึ่งโครงการ EEC ก็นำจุดเด่นทางภูมิรัฐศาสตร์ของไทยมาต่อยอดผ่านโครงการเมกะโปรเจกต์ต่างๆ อาทิ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทางบก ทะเล และอากาศที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านไปจนถึงแผนการพัฒนา Landbridge เชื่อมระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือชุมพร-ท่าเรือระนอง หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง 3 สนามบินที่ในอนาคตจะสามารถเชื่อมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา รวมถึงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของประเทศต่างๆ อาทิ จีน และลาว ตามแผนการพัฒนาของโครงการ BRIs เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม เหมือนที่ผู้เขียนมักสื่อสารเมื่อมีโอกาสเสมอว่า EEC ไม่ได้เป็นแค่เรื่องของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น แต่ต้องรวมถึงการขับเคลื่อนเพื่อต่อยอดอุตสาหกรรมแห่งอนาคตและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลซึ่งปัจจุบันก็ยังเป็นโจทย์ที่ทุกภาคส่วนต้องร่วมแรงร่วมใจช่วยกันผลักดันต่อไปนั่นเอง