



แนวคิดทางยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศเชิงรุก: การปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์การพัฒนาสู่แยกอินโดจีน ไปสู่ศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานอาเซียน

พลเอก ดร.ศิริ ทิวะพันธุ์
ประธานสถาบันพัฒนาสู่แยกอินโดจีน

เมื่อมีการจัดตั้งกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Sub Region) ซึ่งประกอบด้วย ประเทศจีน ไทย พม่า ลาว เวียดนาม และกัมพูชา รวม 6 ประเทศ โดยประเทศจีนกำหนดมณฑลยูนนาน เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง เข้าเป็นเครือข่าย เพราะมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับแม่น้ำโขง

กลุ่มประเทศภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ได้วางแผน โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ไว้สมบูรณ์ถึงขนาดที่จะกำหนด ให้ประเทศใดพัฒนาด้านใด โดยละเอียด การวิจัยและ พัฒนาด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาใช้เวลา นานพอสมควร แต่ก็มีความเป็นไปได้สูงยิ่ง โดยได้แก่การพัฒนาเป็น ระเบียงต่าง ๆ ดังนี้

1. ระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ตั้งแต่ (เวียดนาม) ผ่านสะหวันนะเขต (ลาว) ผ่าน ขอนแก่น พิษณุโลก สุโขทัย (อุทยานประวัติศาสตร์ โลก) ตาก แม่สอด (ไทย) ย่างกุ้ง, เนปีดอว์ (เมียน-มาร์)-ชายแดนอินเดีย

2. ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตั้งแต่ คุณหมิง (จีน) ผ่านพม่า เชียงตุง (หรือหลวงน้ำทา-ลาว) เชียง-แสน-พะเยา-แพร่-พิษณุโลก-นครสวรรค์-กรุงเทพ-ชุมพร-มาเลเซีย-สิงคโปร์

3. ระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Corridor) ผ่านเวียดนามด้านใต้ แบ่งเป็น 2 เส้น เส้นแรกจาก คีเยน ผ่านสะตังตรง-เสียมเรียบ (กัมพูชา) มุ่งสู่ กรุงเทพฯ อีกเส้นหนึ่ง จากนครโฮจิมินห์ (เวียดนาม) ผ่านสวายเรียง (กัมพูชา) มุ่งสู่กรุงเทพฯ

4. ระเบียงชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Corridor) จากใต้สุดของเวียดนาม ผ่านพนมเปญ มุ่งสู่ กรุงเทพฯ

5. ระเบียงตะวันออกเฉียงเหนือ (North Eastern Corridor) ผ่านฮานอย (เวียดนาม) ผ่าน เวียงจันทน์ (ลาว) ผ่านชัยภูมิ มุ่งสู่กรุงเทพฯ

6. ระเบียงส่วนกลาง (Central Corridor) จากชายแดนลาวผ่านเวียงจันทน์ ผ่านขอนแก่น แบ่ง เป็น 2 เส้น เส้นแรก จากเวียงจันทน์-ขอนแก่น ผ่าน

สัททีบ อีกเส้นหนึ่ง เลียบแม่น้ำโขงชายแดน ไทย-ลาว ผ่านเขมร มุ่งสู่พนมเปญ

7. ระเบียงเหนือตะวันตก (North West Corridor) จากคุนหมิง ผ่านเชียงตุง (เมียนมาร์) ผ่าน เชียงราย-ลำปาง-ตาก-แม่สอด

8. ระเบียงตะวันออก (Eastern Corridor) จากเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (จีน) ผ่านฮานอย (เวียดนาม) ชายฝั่งเวียดนามจนสุดเขตประเทศ เวียดนามด้านใต้

9. ระเบียงเหนือ (Northern Corridor) จาก หานหนิง-คุนหมิง (จีน) ผ่านมณฑลยี่ (เมียนมาร์) สู่ชายแดนอินเดีย

จากระเบียงเศรษฐกิจและระเบียงทั้ง 9 นี้ จะ เห็นได้ว่าประเทศไทย มีระเบียงเศรษฐกิจที่จะต้อง ได้รับการพัฒนาถึง 3 ระเบียงเศรษฐกิจ ประเทศอนุ ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง จึงยกให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางทางการพัฒนาอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อ เชื่อมโยงโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศอนุ ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ทั้ง 6 ประเทศ เพื่อให้เกิด ประโยชน์สูงสุด ประเทศไทยได้กำหนดกรุงเทพฯ เป็น ศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่สำคัญเชื่อมต่อกับ ศูนย์โลจิสติกส์อื่น ๆ ของประเทศ

สถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป การพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ตะวันตก เป็นไปอย่าง รวดเร็ว ในขณะเดียวกันการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ ใต้ ก็เป็นไปลักษณะเดียวกัน ทำให้เกิด ศูนย์กลางใหม่ที่สำคัญที่สามารถสนับสนุน ศูนย์ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานหลักกรุงเทพฯ อย่างมี ประสิทธิภาพ นั่นคือ การกำหนดจุดตัดระหว่าง ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียง เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ที่จังหวัดพิษณุโลก โดยกำหนด ภาคเหนือตอนล่างเป็นภูมิภาคหัวใจของประเทศ ตาม อนุมัติของคณะรัฐมนตรีเมื่อ 29 กรกฎาคม 2540

หลังจากได้รับอนุมัติ ได้ดำเนินการพัฒนาแล้ว สถาบันพัฒนาสู่แยกอินโดจีน เป็นองค์กรขับเคลื่อน



ยุทธศาสตร์ร่วมกับทุกฝ่าย ในระยะต้นการขับเคลื่อนค่อนข้างมีผลดีมาก แต่ด้วยเศรษฐกิจตกต่ำ จึงทำให้การพัฒนาตามยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ ชะงักงัน ไม่สามารถพัฒนาไปสู่เป้าหมายที่กำหนดได้ อย่างไรก็ตาม หลังจากสมาคมอาเซียนได้ประกาศพัฒนาไปสู่ประชาคมอาเซียน เร็วขึ้นถึง 5 ปี ทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ต้องรีบเร่งพัฒนาโครงสร้างประเทศทุกด้าน โดยรีบด่วน ประเทศไทยเองก็จำเป็นต้องแสวงหายุทธศาสตร์ที่เหมาะสมที่จะนำไปพัฒนาเพื่อให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานหลักของอาเซียน

ปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม ของประเทศ ทำให้ รัฐบาลไทยต้องกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะใช้งบประมาณจำนวนมหาศาล (2.2 ล้านล้านบาท) เพื่อพัฒนาโครงสร้างที่สำคัญของประเทศ เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ แผนการบริหารน้ำของประเทศ การศึกษา ฯลฯ เป็นต้น การใช้เงินก้อนนี้ถือว่า เป็นการฉวยโอกาส การพัฒนาเพื่อมิให้ประเทศไทยล้าหลังประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน ซึ่งรัฐบาลได้วิเคราะห์ชัดเจนว่า การลงทุนครั้งนี้ จะทำให้ประเทศไทยกลับมาครองความได้เปรียบด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเช่นเดิม และการใช้กระบวนการทางวัฒนธรรม เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวประเทศไทยให้ได้รับความนิยมในระดับนานาชาติ ซึ่งในปัจจุบันเป็นอันดับ 2 รองจากรัสเซีย

สถานการณ์ด้านการเมืองของประเทศที่วุ่นวายไม่มั่นคงมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจความมั่นคงและสังคมของประเทศอย่างมาก ต่างประเทศขาดความไว้วางใจในสถานการณ์ ประกอบกับการที่ไม่สามารถลดคอร์รัปชันได้ ทำให้ต่างประเทศขาดความเชื่อมั่นการลงทุนลดลงจนปรากฏเด่นชัด หากประเทศไทยจะต้องเผชิญสถานการณ์แบบนี้ต่อไปนาน ๆ จะทำให้ศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศอาเซียนหรือประเทศอื่น ๆ ของไทยลดลง จากการเป็นประเทศชั้นนำของอาเซียน ก็จะเป็นประเทศล้าหลังในประชาคมอาเซียน

เวียดนามได้ทุ่มงบประมาณมหาศาลพัฒนาตรางเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ พร้อมทั้งจะเป็นศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่สำคัญของอาเซียน ในขณะเดียวกันหลังจากจากเมียนมาร์ ได้เปลี่ยนนโยบายประเทศ ทำให้ยากยิ่งกลายเป็นศูนย์โลจิสติกส์

และโซ่อุปทานที่สำคัญของอาเซียน และนับวันจะพัฒนาอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นเรื่องจำเป็นที่ประเทศไทยจะคิดพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

ที่สี่แยกอินโดจีน (ภาคเหนือตอนล่าง) ให้เข้มแข็งเร็วที่สุดจะเร็วได้เพื่อสอดคล้องรับยุทธศาสตร์ทางประเทศมหาอำนาจเศรษฐกิจของโลกโดยเฉพาะจีนที่กำหนดไว้ชัดเจนว่า มุ่งสู่อาเซียนเป็นหลักเพราะเส้นทางที่มีสันติสุข มีข้อสังเกตที่สำคัญ ได้แก่

1. การกำหนดศูนย์หนึ่งเป็นประตูสู่ประเทศอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงและการกำหนดหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง เป็นประตูสู่ประชาคมอาเซียนได้มีการลงทุนด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในมณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง เป็นจำนวนมหาศาล ที่หนานหนิงได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านการค้า-ธุรกิจของประเทศต่าง ๆ โดยการลงทุนของนักลงทุนจีนขนาดใหญ่และศูนย์ประสานงานการค้าธุรกิจไทยจีน ก็มียอดการลงทุนหลายหมื่นล้านบาท

2. การสร้างสัมพันธ์ไมตรีที่ดีต่อประเทศไทย ทั้งทางราชวงศ์ รัฐบาล และภาคเอกชน โดยสนับสนุนกิจการต่าง ๆ และมีผู้นำจีนมาเยือนรัฐบาลไทยบ่อยครั้ง ทำให้พิจารณาได้ว่าจีนน่าจะจับมือกับไทยลงสู่อาเซียนมากกว่าเมียนมาร์ เวียดนาม ลาว

3. การกำหนดยุทธศาสตร์ทางรางและทางถนน แม้จะกำหนดผ่านเวียดนาม และลาวก็ตาม แต่ทางสะดวกที่สุดก็คือไทย เพราะมีพื้นฐานด้านคมนาคมที่ดีอยู่แล้ว

4. การกำหนดยุทธศาสตร์สร้างศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่สตูลและสงขลา โดยใช้สะพาน Land Bridge เชื่อมเป็นความปรารถนาของจีน ที่มุ่งสร้างศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่สำคัญของโลก ไม่น้อยหน้าสิงคโปร์

5. การศึกษาภาษาไทยในประเทศจีน มีคนจีนจำนวนมาก เรียนภาษาไทย ที่มหาวิทยาลัยต่าง ๆ ในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ถึง ปีละ 5,000 คนและได้ส่งมาศึกษา ในประเทศไทยอีกปีละ 2,000 คน รวม 7,000 คน ต่อปี

6. มีคนจีนจำนวนมากเข้ามาค้าขาย ศึกษา และท่องเที่ยวในประเทศไทยบางส่วน ไม่ยอมกลับประเทศหางานทำ และมีครอบครัวคนไทยอย่างถูก



กฎหมาย เพราะลักษณะประเทศไทยนั้นน่าจะอยู่
น่าอาศัยอย่างมีความสุข

7. ปัจจุบันมีอิทธิพลของจีนในเมียนมาร์ ลาว
เวียดนาม และกัมพูชา อยู่ในระดับหนึ่ง และมีอิทธิพล
ต่อคนจีนในประเทศไทย คนไทยจึงต้องมึนโยบายคิด
เป็นการเรื่องนี้อย่างชาญฉลาด สร้างมิตร สร้าง
เครือข่าย สร้างนโยบาย WIN WIN

การสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่ทะเลวาย
(เมียนมาร์) จะทำให้ประชาคมอาเซียนมีศูนย์
โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่สำคัญ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับ
กรุงเทพฯ-สี่แยกอินโดจีน-ชุมพร-ประจวบคีรีขันธ์-
กาญจนบุรี ได้ดี การสร้างท่าเรือทะเลวายจะมีประโยชน์
ต่อประเทศไทย และประชาคมอาเซียน รวมทั้งจีน
ด้วย เพราะอาเซียนสามารถดำเนินธุรกิจกับนานา
ประเทศทั่วโลกได้อย่างสะดวก

เมื่อจีนพยายามยึดอาเซียนเป็นหลัก ประเทศ
อื่น ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา อินเดีย รัสเซีย สหภาพยุโรป
ญี่ปุ่น เกาหลี ฯลฯ ก็ต้องการทรัพยากรธรรมชาติจาก
อาเซียนเช่นกัน การแข่งขันต้องเกิดขึ้นโดยไม่สามารถ
หลีกเลี่ยงได้ การพัฒนาท่าเรือที่ยุ่ง และญี่ปุ่นเป็น
ผู้บริหาร จะเป็นศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานขนาดใหญ่
ที่ประเทศไทยจะได้ประโยชน์ที่จะทำธุรกิจ
ร่วมกับเมียนมาร์ ความคิดการร่วมค้าจากประเทศไทย
ด้านระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก จะเพิ่ม
ความสำคัญมากขึ้น

สิ่งที่น่าวิตก ก็คือ ความพร้อมของคนไทยว่าจะ
มีความรู้ มีนวัตกรรม สามารถจับมือกับชาติ
มหาอำนาจทางเศรษฐกิจ ได้มากน้อยเพียงใด การ
เตรียมความพร้อมทั้งด้านภาษา ความสามารถในการ
บริหารด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ความสัมพันธ์ที่ดี
ความเข้าใจซึ่งกันและกัน ระยะ 2 ปี ที่จะถึงคงต้องใช้
ความพยายามมากขึ้นหลายเท่าตัว

ความเข้มแข็งด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสี่
แยกอินโดจีนเท่าที่มีคงไม่เพียงพอ เพราะฐานการผลิต
และฐานการค้าได้ขยายกว้างขวางออกไปมาก ควรที่
จะได้พิจารณายุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
ให้กว้างขวางออกไปไกลกว่าประชาคม
อาเซียน เพราะนั่นหมายถึงการนำมาซึ่งความร่ำรวย
และความมั่นคง มาสู่อาเซียนโดยตรงนั่นเอง

รัฐบาลไทยต้องพัฒนาสี่แยกอินโดจีนให้เป็น
ศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เข้มแข็ง เพื่อเชื่อมต่อ

กับศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เข้มแข็งของเมียน
มาร์ (ย่างกุ้ง) เวียดนาม (ดานัง) จีน (คุนหมิง และ
หนานหนิง) ให้ได้ เพราะจากยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์
และโซ่อุปทาน จีนจะมุ่งสู่อาเซียนผ่านสี่แยกอินโดจีน
เพื่อเชื่อมต่อเมียนมาร์-ลาว-เวียดนาม-สิงคโปร์-
มาเลเซีย และประเทศอื่น ๆ หากประเทศไทย ไม่
พัฒนาด้วยตนเอง ก็เป็นความจำเป็นที่จีนและประเทศ
มหาอำนาจทางเศรษฐกิจอื่น ๆ จะดำเนินการด้านโลจิสติกส์
และโซ่อุปทานด้วยตนเอง โดยอาศัยเงื่อนไขของ
อาเซียน อาเซียน+3 และ อาเซียน+6 และอื่น ๆ ทำ
ให้ประเทศไทยเสียประโยชน์อย่างมาก ในระยะยาว
อาจจะหมดศักยภาพในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์
และโซ่อุปทานในภาพรวม การที่ประเทศไทยจะ
ดำเนินการเป็นการมีศักยภาพได้ ต้องแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ความไม่มั่นคงทางการเมือง ซึ่งเกิดจากการ
ขัดแย้งอย่างรุนแรง จนไม่สามารถตกลงอะไรได้
สถานการณ์ยืดเยื้อจนเกิดวิกฤตศรัทธา
 2. สถานการณ์ไม่สงบในประเทศ เช่น การก่อ
การร้ายในภาคใต้ ทำให้ประเทศที่จะมาลงทุนหมด
ความเชื่อถือ
 3. การชะงักงันในการตกลงใจของรัฐบาลใน
การใช้งบประมาณขนาดใหญ่ เพื่อพัฒนาประเทศไม่ให้
ล้าหลัง มีสาเหตุจากการไม่ไว้วางใจในการใช้
งบประมาณ และคนส่วนใหญ่หวาดกลัวคอร์รัปชัน
 4. ความเข้าใจในเรื่องการพัฒนาโลจิสติกส์
และโซ่อุปทานจากคนส่วนใหญ่ ยังไม่รวมศูนย์ไปใน
ทิศทางเดียวกัน ขาดวิสัยทัศน์ที่ยาวไกล รวมทั้งการ
เพิ่มเติมโลจิสติกส์และโซ่อุปทานด้านเหนือตะวันตก
ตอนบนด้วย (ระเบียงเหนือตะวันตกตอนบน)
 5. การแก้ไขความตึงเครียดด้านศักยภาพการ
แข่งขันกับประเทศอาเซียน ซึ่งเกิดจากความไม่จริงใจ
และไม่เข้าใจสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจของโลกและ
ประเทศอย่างแท้จริง
 6. การปฏิบัติการเชิงรุก ทั้งด้านการเมือง
ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรม ทั้งในประเทศ
และต่างประเทศ โดยการใช้นโยบายเดินออกไปนอก
ประเทศมากกว่าการตั้งรับอยู่แต่ในประเทศ
- ปัญหาเหล่านี้ถ้าคนไทยรวมใจกันศึกษาและ
วิเคราะห์ด้วยความบริสุทธิ์ใจและจริงจัง ก็จะเป็น
ปัญหาที่สามารถแก้ได้ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง



คอร์รัปชัน ความขัดแย้งทางการเมือง เรื่องการจัดสรรงบประมาณที่เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและส่งเสริมด้านศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของอาเซียน

การเสนอบทความนี้ ก็เพื่อเสนอข้อเท็จจริงแนวคิดของยุทธศาสตร์เชิงรุก การพัฒนาภาคเหนือ

ตอนล่างซึ่งมีทั้ง 9 จังหวัด มีจุดแข็งหลายจุดจาก 9 จังหวัด มาถักทอรวมกันเป็นศักยภาพที่แข็งแกร่งสามารถสนับสนุนสี่แยกอินโดจีนไปสู่ศูนย์โลจิสติกส์และโซ่อุปทานอาเซียนได้

