

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันจันทร์ที่ 13 มีนาคมพ.ศ.2560

กยท.เดินหน้าฟื้นฟูยางใต้



น้ำท่วมภาคใต้อย่างยาวนานต่อเนื่องถึง 2 เดือนเศษ ส่งผลให้แหล่งปลูกยางมากที่สุดของประเทศไทยเสียหายเป็นวงกว้างกว่า 7 แสนไร่ มีเกษตรกรชาวสวนยางได้รับความเดือดร้อนหลายหมื่นครัวเรือน...แต่กระนั้นยางพาราเป็นพืชที่สามารถทนน้ำท่วมขังได้เป็นระยะเวลาหนึ่ง ขึ้นอยู่กับอายุของต้นยาง

การลงพื้นที่สำรวจสวนยางที่ได้รับความเสียหาย การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) พบสวนยางจมน้ำเกิดความเสียหายไม่ให้ผลผลิต 32,655 ไร่ เกษตรกรได้รับความเดือดร้อน 3,913 ราย ในพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี พัทลุง ชุมพร ปัตตานี ตรัง กระบี่ นราธิวาส ยะลา และสงขลา พร้อมได้ไปส่งเสริมและสนับสนุนปลูกยางใหม่ทดแทน โดยแบ่งการช่วยเหลือเป็น 3 กลุ่ม

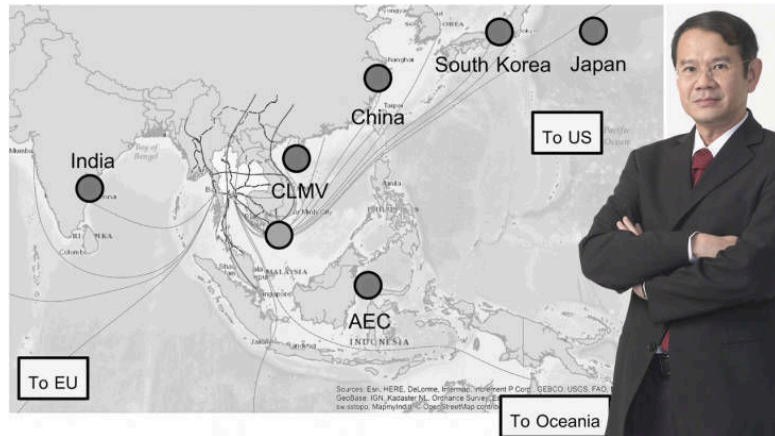
กลุ่มแรก ยางอายุเริ่มปลูกถึง 2 ปีครึ่ง เป็นยางเล็กที่ได้รับความเสียหายสูง จะต้องเร่งปลูกใหม่ทดแทน... กลุ่มสอง เป็นต้นยางอายุ 2 ปีครึ่งถึง 7 ปี หากเสียหายจะจ่ายเงินช่วยเหลือในการปลูกเสริม

ส่วนกลุ่มสุดท้ายเปิดกรีดแล้ว ส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบมากนัก แต่หากเกิดความเสียหาย ต้องไปขอรับการส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการปลูกแทนตามหลักเกณฑ์ของ กยท.ได้ไร่ละ 16,000 บาท

เมื่อเร็วๆ นี้ ดร.ธีรช สุขสะอาด ผู้ว่าการ กยท. ได้มอบเงินช่วยเหลือชาวสวนยางที่นครศรีธรรมราช 800 ราย รายละ 3,000 บาท มีพื้นที่สวนยางเสียหาย 3,623.75 ไร่ รวม 2.4 ล้านบาท เป็นเงินสวัสดิการเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากงบประมาณกองทุนพัฒนายางพารา มาตรา 49 (5) สวัสดิการเกษตรกรชาวสวนยาง เพื่อชดเชยรายได้ที่สูญเสีย เป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้ชาวสวนยาง และยังคงต้องไปมอบอีกหลายจังหวัดรวมเป็นเงิน 11,739,000 บาท

พร้อมได้กำชับให้อำนาจการ กยท.ทุกจังหวัด ลงพื้นที่และจัดเจ้าหน้าที่ให้ความรู้ และแนวทางการฟื้นฟูสวนยางอย่างถูกวิธี เพื่อให้ต้นยางกลับมาให้ผลผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอย่าลืมหันมาคอยสอดส่องดูแล ตรวจสอบการจ่าย-การรับเงิน อย่าให้ข้าราชการเรียกเก็บหัวคิวเหมือนอดีตที่ผ่านมา

จุดเปลี่ยนประเทศไทย 4.0 จัดทัพลงทุนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก



ย้อนหลังไปเมื่อ 30 ปีก่อน ผลงาน “ซินโอบาง” ของรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ คือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” ที่สามารถพลิกโฉมประเทศไทยจากยุค “เกษตรกรรม” มาเป็นยุค “อุตสาหกรรม” จนได้รับการกล่าวขานว่าเป็นยุค “โชติช่วงชัชวาล”

ทว่านับจากนั้นเป็นต้นมา การหลั่งไหลเข้ามาของทุนใหญ่จากต่างประเทศที่จะช่วยยกระดับประเทศไทยแบบ “พลิกฝ่ามือ” ก็ไม่ได้เกิดขึ้นมาอีก!

เมื่อประเทศไทยเดินมาถึงจุดบังคับที่ประเทศไม่อาจจะหยุดอยู่หนึ่ง ๆ ได้อีกแล้ว เนื่องจากการพัฒนาประเทศได้หยุดอยู่กับที่บนพื้นฐานอุตสาหกรรมเดิม ขณะที่ประเทศอื่น ๆ ก้าวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมใหม่จากการคิดค้นนวัตกรรมไปกันแล้ว

รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงมีนโยบายที่จะพลิกประเทศไทยใหม่ ด้วยการดึงการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี หรือเป็นอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยต่อยอดได้ โดยปัจจัยสำคัญของอุตสาหกรรมแห่งอนาคตต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ที่นักลงทุนต่างชาติรู้จักดีและอยู่บนพื้นที่ที่มีอุตสาหกรรมต่อยอดได้ จึงมีนโยบายที่จะพัฒนา “โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC)” บนพื้นที่ 3 จังหวัดคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นพื้นที่เดิมของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนั่นเอง

โดย พล.อ.ประยุทธ์ ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้อาศัยมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ.2557 ออกคำสั่งหัวหน้า คสช. เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อกำหนดมาตรการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ หรือ EEC ให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ประเทศไทยจะกลับมาโชติช่วงชัชวาลอีกครั้งหรือไม่ “ทีมเศรษฐกิจ” มีโอกาสสัมภาษณ์ ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขานุการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพิ่งอนุมัติแต่งตั้งและมอบหมายให้เป็นผู้เคลื่อนโครงการนี้ ดังนี้ :

คดี “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” ภาค 2

ดร.คณิตได้ย้อนรอยที่มาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจนี้ว่า คนที่คิด EEC ก็คือ ดร.เสนาะ อุณากรู และ ดร.อาณัติ อาภาภิรมย์ ที่คิดโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เพราะ EEC ก็คือการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ภาค 2 ส่วนคนที่มีความมุ่งมั่นจะทำโครงการนี้ให้สำเร็จคือ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกษ ที่ยอมมัจด ม.44 มาปลดล็อกการทำงานให้เร็วขึ้นพร้อมทั้งให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่

“อีกฝ่ายที่ประชาชนต้องขอบคุณก็คือ กองทัพเรือที่ช่วยให้มีการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งถือเป็นกระดูกสันหลังของโครงการนี้”

ทั้งนี้ โครงการนี้จะต้องผลักดันการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ สาขายานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวในกลุ่มรายได้สูงและท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ การแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร โดยจะต้องมีการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยเชิญชวนให้เอกชนเข้ามาลงทุนที่ครอบคลุม 4 โมดูล 15 โครงการ ใช้เม็ดเงินในการลงทุนในระยะ 5 ปีไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท

อย่างไรก็ตาม มี 5 โครงการหลักที่เปรียบเสมือน “กระดูกสันหลัง” ของอีอีซี ที่ภาครัฐต้องเร่งเปิดประมูลภายในระยะ 8 เดือนข้างหน้าเพื่อสร้างความมั่นใจกับทุกฝ่ายว่าโครงการนี้จะเกิดขึ้นแน่ๆ ถือเป็นงานท้าทายที่ต้องเกิดจากความร่วมมือของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และต้องนำเอาระบบ “พีพีพี-ฟาสแทร็ค” มาใช้

“ระบบพีพีพี ฟาสแทร็ค ใช้เวลาในการพิจารณาโครงการ 9 เดือน แต่สำหรับพื้นที่อีอีซีต้องเร็วกว่านั้น จึงมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาดูแลระบบพีพีพี ฟาสแทร็ค ของพื้นที่อีอีซีว่าจะสามารถร่นระยะเวลาในการพิจารณาโครงการให้สั้นขึ้นอีก ซึ่งในคำสั่งตามมาตรา 44 เปิดช่องทางให้ดำเนินการได้”

เร่งประมูล 5 กระดูกสันหลัง EEC

ภายในเดือน มี.ค.นี้ได้เสนอนายกรัฐมนตรีให้มีการประชุมคณะกรรมการระเบียบงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) ที่มีนายกษ เป็นประธาน เพื่อเสนอกรอบ 5 โครงการกระดูกสันหลังของ EEC ประกอบด้วย

1.โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา วงเงิน 200,000 ล้านบาท ในระยะ 5 ปีแรกต้องเพิ่มอัตรารองรับผู้โดยสารจาก 3 ล้านคน เป็น 15 ล้านคน ก่อนจะพัฒนาให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน ภายใน 15 ปี

2.โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง วงเงินลงทุน 158,000 ล้านบาท ที่จะต้องเชื่อมโยงสนามบินพาณิชย์ 3 แห่งให้สำเร็จได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา

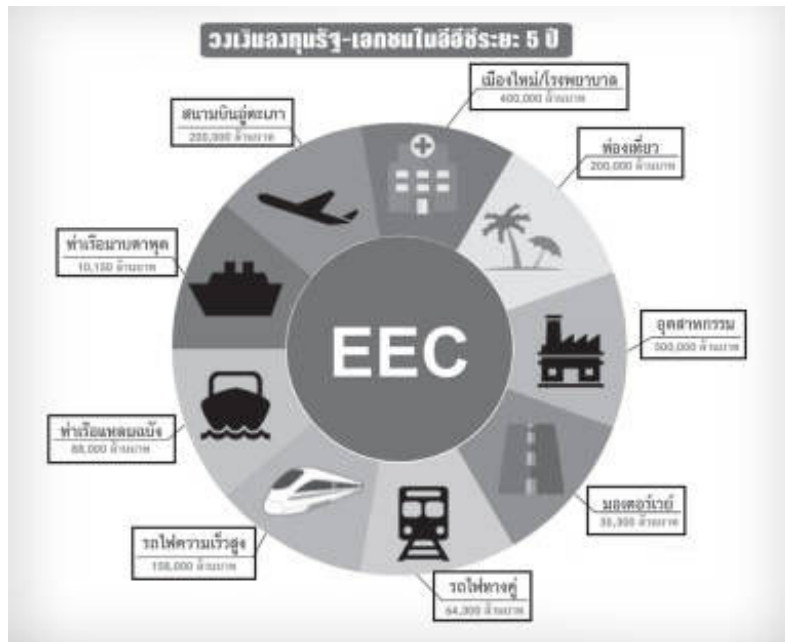
3.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 วงเงิน 88,000 ล้านบาท

4.โครงการรถไฟทางคู่ เชื่อมโยงท่าเรือ 3 แห่ง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางราง วงเงิน 64,300 ล้านบาท และ 5.โครงการพัฒนาเมืองใหม่ ในพื้นที่ 3 จังหวัด เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งในปีนี้จะต้องได้ข้อสรุปเรื่องพื้นที่และการจัดรูปที่ดิน

“ประเด็นสำคัญคือ ในระยะ 5 ปีจากนี้จะต้องขยายสนามบินอู่ตะเภาให้รองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนจากปัจจุบันที่กองทัพเรือได้เพิ่มขีดความสามารถในการรับผู้โดยสารจาก 1.5 ล้านคนให้เป็น 3 ล้านคนอยู่แล้ว เพราะปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปพัทยาปีละกว่า 10 ล้านคนอยู่แล้ว ซึ่งจะช่วยรองรับความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองได้ด้วย”

ขณะเดียวกัน โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง จะต้องเข้าถึงสนามบินอู่ตะเภาและมีการเปิดให้บริการในทันที จึงจะทำให้ทั้งโครงการสนามบินอู่ตะเภาและรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง ประสบความสำเร็จได้

“ทั้งสองโครงการนี้ต้องไปด้วยกันและต้องพึ่งพากัน อีกหน่อยคนที่ลงสนามบินอู่ตะเภาก็สามารถต่อรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ ได้ภายใน 45 นาที และเชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง”



ดร.คณิตกล่าวด้วยว่า ผลพวงของการพัฒนา EEC จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่เป็นเมืองที่ทันสมัยและประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตดีขึ้นอย่างน้อยใน 3 พื้นที่คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยฉะเชิงเทราจะเป็นเมืองที่รองรับความเจริญและการขยายตัวของกรุงเทพฯ เนื่องจากประชาชนสามารถเดินทางไปมาระหว่างสองเมืองนี้ด้วยรถไฟความเร็วสูงภายใน 20 นาที

ส่วนพื้นที่ชลบุรีเริ่มมีการหารือกันถึงการสร้าง “โครงการพัทยา 2” ย่านบางเสร่ รองรับการท่องเที่ยวและการจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ ขณะที่พื้นที่ระยองจะเป็นจังหวัดที่น่าอยู่ที่สุด เนื่องจากมีการเติบโตของเศรษฐกิจมากขึ้น และมีโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมเช่น โรงเรียนนานาชาติ โรงพยาบาลชั้นนำรองรับการอยู่อาศัยของผู้เชี่ยวชาญและนักลงทุนต่างชาติ

นอกจากนี้ยังมีการเตรียมงบประมาณอีกกว่า 200,000 ล้านบาท สำหรับส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวรายได้สูง โดยโครงการที่ดำเนินการไปแล้วคือ การพัฒนาท่าเรือจุกเสม็ด จ.ชลบุรี ให้เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์รองรับเรือเฟอร์รี่ที่จะเดินทางท่องเที่ยวในบริเวณอ่าวไทย

ชู “เครื่องมือพิเศษ” ดึงดูดการลงทุน!

เลขาธิการ ครศ. ยังกล่าวด้วยว่า นับตั้งแต่รัฐบาลได้นำเสนอโครงการ EEC ต่อนักลงทุนต่างชาติ ปรากฏว่าได้รับการตอบรับที่ดีมาก เนื่องจากรู้จักพื้นที่นี้ดีอยู่แล้วในนาม “อีสเทิร์น ซีบอร์ด”

ยิ่งเมื่อรู้ว่าประเทศไทยวางแผนใหม่สำหรับรองรับอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และจะพัฒนา EEC ให้เป็นพื้นที่ชั้นนำของเอเชีย พร้อมๆกับให้สิทธิประโยชน์พิเศษในการลงทุนที่พิเศษกว่าพื้นที่อื่นๆ ยิ่งได้รับความสนใจ

“แม้แต่ละบริษัทมีความต้องการและมีเงื่อนไขไม่เหมือนกัน ใน EEC จึงมีเครื่องมือดึงดูดการลงทุนครบถ้วนทั้งมาตรการทางภาษี และกองทุนพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน วงเงิน 10,000 ล้านบาท ถือเป็นเครื่องมือจูงใจบริษัทชั้นนำที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย คือกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และนำเอานวัตกรรมใหม่เข้ามา โดยจะมีการเจรจาตรงเป็นรายๆไป แตกต่างจากการส่งเสริมการลงทุนที่ผ่านมา ทั้งนี้เราจะเห็นการลงทุนของภาคเอกชนมีความชัดเจนขึ้นตั้งแต่ปีนี้ เป็นต้นไป ขณะนี้เริ่มมีนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศที่สนใจจะลงทุนในพื้นที่ที่ติดต่อเข้ามาแล้ว”

ล่าสุด คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติด้านมาตรการภาษีในส่วนที่เป็นเงินได้ ทั้งที่เป็นเงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง และโบนัส สำหรับผู้เชี่ยวชาญระดับโลกที่เข้ามาทำงานในบริษัทที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC จากเดิมที่จัดเก็บภาษีในอัตราก้าวหน้าสูงสุด 35% ลดเหลือเพียง 17% ต่ำกว่าสิงคโปร์ที่เก็บ 20% และไต้หวัน 15-17% เพียงแต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด คือ เป็นผู้ที่ทำงานในบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และบริษัทที่ทำอยู่ได้รับการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลตาม พ.ร.บ.เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศหรือได้รับสิทธิประโยชน์การลงทุนจากบีโอไอ

“มาตรการนี้ต้องขอขอบคุณ นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รมว.คลัง ที่ตัดสินใจนำเสนอ ครม.เพราะจะช่วยดึงดูดผู้บริหาร ผู้เชี่ยวชาญ และนักวิจัยระดับโลกให้เข้ามาทำงานในประเทศไทย จากเดิมที่คนเก่งเหล่านี้จะมาแบบชั่วคราว บินมาแล้วก็บินกลับไป เมื่อเรามีมาตรการภาษีที่ดึงดูดเขาจะมาทำงานในประเทศไทยจะช่วยให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องให้กับบุคลากรใน EEC เพื่อต่อยอดการพัฒนาอุตสาหกรรมขั้นสูงในประเทศไทย”

บีโอไอ-ชีวภาพ 2.5 แสนล้าน

ดร.คณิตเผยอีกว่า ตลอดเวลา 1 ปีที่ผ่านมาที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายให้จัดทำแผนโครงการพัฒนา EEC ทาง ครศ.ได้จัดทำแผนร่วมกับนายกานต์ ตระกูลฮุน และนายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ โดยนายประเสริฐยืนยันว่า การลงทุนเพิ่มเติมของธุรกิจบีโอไอในพื้นที่จะมีขึ้นอย่างแน่นอน และเมื่อรวมกับการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชีวภาพ จะมีการลงทุนไม่ต่ำกว่า 250,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปีนี้

ขณะที่การลงทุนของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะต่อยอด S-Cruve อุตสาหกรรมเดิมในพื้นที่เช่น การลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ในอนาคตจะมีการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อรองรับเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ และใน 5 ปีข้างหน้ามีความเป็นไปได้สูงที่รถยนต์ไฟฟ้าจะมีราคาถูกลงกว่ารถยนต์แบบเดิม

ดังนั้น ทางบีโอไอจะให้การส่งเสริมบริษัทระดับโลกที่มีเทคโนโลยีมอเตอร์และแบตเตอรี่ไฟฟ้าให้เข้ามาลงทุนใน EEC ซึ่งก่อนหน้านี้ นายอุตตม สาวนายน รมว.อุตสาหกรรม ได้หารือกับบริษัทรถยนต์ชั้นนำอย่างบริษัท บีเอ็ม ดับเบิลยู ของเยอรมนี และได้ชักชวนให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยแล้ว

ขณะที่การลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เป็นอนาคต เช่น อุตสาหกรรมการแพทย์ ทางบริษัท ฟุจิฟิล์ม คอร์ปอเรชั่น ผู้นำเทคโนโลยีการแพทย์ของญี่ปุ่น ได้เข้าพบ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เพื่อแสดงความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในอีอีซี เช่นเดียวกับบริษัท อาลีบาบา ของแจ็ค หม่า ที่มีการซื้อกิจการค้าปลีกออนไลน์เพิ่มเติมก็สนใจที่จะเข้ามาลงทุนสร้างคลังสินค้าในพื้นที่ EEC เพื่อกระจายสินค้าในไทย และในภูมิภาค CLMV เช่นกัน

นอกจากนั้น ธุรกิจการบินซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาโครงการ EEC ได้วางแผนการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาสู่เชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบรองรับการเป็น “Aeropolis” หรือเมืองอุตสาหกรรมการบินเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินในภูมิภาค โดยล่าสุดนี้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจกับบริษัท แอร์บัส กรุ๊ป ผู้นำอุตสาหกรรมการบินจากฝรั่งเศส เพื่อร่วมกันพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่บริเวณสนามบินอยู่ตะเภาด้วย

ดังนั้น อนาคตบริเวณรอบสนามบินอยู่ตะเภาก็มีพื้นที่เชิงพาณิชย์เป็นพื้นที่ปลอดภาษีเพื่อรองรับการท่องเที่ยว มีสถาบันฝึกการบินครบวงจร และโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานโดยตรงด้วย

โครงการลงทุนเหล่านี้จะพลิกโฉมหน้าประเทศไทยสู่รูปธรรมตามนโยบาย “ไทยแลนด์ 4.0” ที่ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศด้วยปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรมอย่างแท้จริง!!!

ทีมเศรษฐกิจ

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันจันทร์ที่ 13 มีนาคมพ.ศ.2560

กยท.เดินหน้าฟื้นฟูยางใต้



น้ำท่วมภาคใต้อย่างยาวนานต่อเนื่องถึง 2 เดือนเศษ ส่งผลให้แหล่งปลูกยางมากที่สุดของประเทศไทยเสียหายเป็นวงกว้างกว่า 7 แสนไร่ มีเกษตรกรชาวสวนยางได้รับความเดือดร้อนหลายหมื่นครัวเรือน...แต่กระนั้นยางพาราเป็นพืชที่สามารถทนน้ำท่วมขังได้เป็นระยะเวลาหนึ่ง ขึ้นอยู่กับอายุของต้นยาง

การลงพื้นที่สำรวจสวนยางที่ได้รับความเสียหาย การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) พบสวนยางจมน้ำเกิดความเสียหายไม่ให้เกิดผลผลิต 32,655 ไร่ เกษตรกรได้รับความเดือดร้อน 3,913 ราย ในพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี พัทลุง ชุมพร ปัตตานี ตรัง กระบี่ นราธิวาส ยะลา และสงขลา พร้อมได้ไปส่งเสริมและสนับสนุนปลูกยางใหม่ทดแทน โดยแบ่งการช่วยเหลือเป็น 3 กลุ่ม

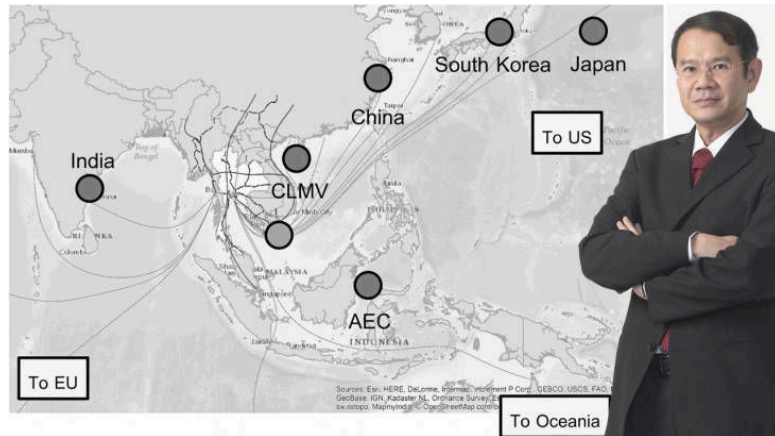
กลุ่มแรก ยางอายุเริ่มปลูกถึง 2 ปีครึ่ง เป็นยางเล็กที่ได้รับความเสียหายสูง จะต้องเร่งปลูกใหม่ทดแทน... กลุ่มสอง เป็นต้นยางอายุ 2 ปีครึ่งถึง 7 ปี หากเสียหายจะจ่ายเงินช่วยเหลือในการปลูกเสริม

ส่วนกลุ่มสุดท้ายเปิดกรีดแล้ว ส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบมากนัก แต่หากเกิดความเสียหาย ต้องไปขอรับการส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการปลูกแทนตามหลักเกณฑ์ของ กยท.ได้ไร่ละ 16,000 บาท

เมื่อเร็วๆ นี้ ดร.ธีรช สุขสะอาด ผู้ว่าการ กยท. ได้มอบเงินช่วยเหลือชาวสวนยางที่นครศรีธรรมราช 800 ราย รายละ 3,000 บาท มีพื้นที่สวนยางเสียหาย 3,623.75 ไร่ รวม 2.4 ล้านบาท เป็นเงินสวัสดิการเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากงบประมาณกองทุนพัฒนายางพารา มาตรา 49 (5) สวัสดิการเกษตรกรชาวสวนยาง เพื่อชดเชยรายได้ที่สูญเสีย เป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้ชาวสวนยาง และยังคงต้องไปมอบอีกหลายจังหวัดรวมเป็นเงิน 11,739,000 บาท

พร้อมได้กำชับให้อำนาจการ กยท.ทุกจังหวัด ลงพื้นที่และจัดเจ้าหน้าที่ให้ความรู้ และแนวทางการฟื้นฟูสวนยางอย่างถูกวิธี เพื่อให้ต้นยางกลับมาให้ผลผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอย่าลืมหันมาคอยสอดส่องดูแล ตรวจสอบการจ่าย-การรับเงิน อย่าให้ข้าราชการเรียกเก็บหัวคิวเหมือนอดีตที่ผ่านมา

จุดเปลี่ยนประเทศไทย 4.0 จัดทัพลงทุนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก



ย้อนหลังไปเมื่อ 30 ปีก่อน ผลงาน “ซินโบแดง” ของรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ คือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” ที่สามารถพลิกโฉมประเทศไทยจากยุค “เกษตรกรรม” มาเป็นยุค “อุตสาหกรรม” จนได้รับการกล่าวขานว่าเป็นยุค “โชติช่วงชัชวาล”

ทว่านับจากนั้นเป็นต้นมา การหลั่งไหลเข้ามาของทุนใหญ่จากต่างประเทศที่จะช่วยยกระดับประเทศไทยแบบ “พลิกฝ่ามือ” ก็ไม่ได้เกิดขึ้นมาอีก!

เมื่อประเทศไทยเดินมาถึงจุดบังคับที่ประเทศไม่อาจจะหยุดอยู่หนึ่ง ๆ ได้อีกแล้ว เนื่องจากการพัฒนาประเทศได้หยุดอยู่กับที่บนพื้นฐานอุตสาหกรรมเดิม ขณะที่ประเทศอื่นๆ ก้าวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมใหม่จากการคิดค้นนวัตกรรมไปกันแล้ว

รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงมีนโยบายที่จะพลิกประเทศไทยใหม่ ด้วยการดึงการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี หรือเป็นอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยต่อยอดได้ โดยปัจจัยสำคัญของอุตสาหกรรมแห่งอนาคตต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ที่นักลงทุนต่างชาติรู้จักดีและอยู่บนพื้นที่ที่มีอุตสาหกรรมต่อยอดได้ จึงมีนโยบายที่จะพัฒนา “โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC)” บนพื้นที่ 3 จังหวัดคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นพื้นที่เดิมของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนั่นเอง

โดย พล.อ.ประยุทธ์ ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้อาศัยมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ.2557 ออกคำสั่งหัวหน้า คสช. เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อกำหนดมาตรการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ หรือ EEC ให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ประเทศไทยจะกลับมาโชติช่วงชัชวาลอีกครั้งหรือไม่ “ทีมเศรษฐกิจ” มีโอกาสสัมภาษณ์ ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขานุการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพิ่งอนุมัติแต่งตั้งและมอบหมายให้เป็นผู้เคลื่อนโครงการนี้ ดังนี้ :

คดี “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” ภาค 2

ดร.คณิตได้ย้อนรอยที่มาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจนี้ว่า คนที่คิด EEC ก็คือ ดร.เสนาะ อุณากรู และ ดร.อาณัติ อาภาภิรมย์ ที่คิดโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เพราะ EEC ก็คือการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ภาค 2 ส่วนคนที่มีความมุ่งมั่นจะทำโครงการนี้ให้สำเร็จคือ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกษ ที่ยอมมั่งด ม.44 มาปลดล็อกการทำงานให้เร็วขึ้นพร้อมทั้งให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่

“อีกฝ่ายที่ประชาชนต้องขอบคุณก็คือ กองทัพเรือที่ช่วยให้มีการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งถือเป็นกระดูกสันหลังของโครงการนี้”

ทั้งนี้ โครงการนี้จะต้องผลักดันการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ สาขายานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวในกลุ่มรายได้สูงและท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ การแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร โดยจะต้องมีการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยเชิญชวนให้เอกชนเข้ามาลงทุนที่ครอบคลุม 4 โมดูล 15 โครงการ ใช้เม็ดเงินในการลงทุนในระยะ 5 ปีไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท

อย่างไรก็ตาม มี 5 โครงการหลักที่เปรียบเสมือน “กระดูกสันหลัง” ของอีอีซี ที่ภาครัฐต้องเร่งเปิดประมูลภายในระยะ 8 เดือนข้างหน้าเพื่อสร้างความมั่นใจกับทุกฝ่ายว่าโครงการนี้จะเกิดขึ้นแน่ๆ ถือเป็นงานท้าทายที่ต้องเกิดจากความร่วมมือของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และต้องนำเอาระบบ “พีพีพี-ฟาสแทร็ค” มาใช้

“ระบบพีพีพี ฟาสแทร็ค ใช้เวลาในการพิจารณาโครงการ 9 เดือน แต่สำหรับพื้นที่อีอีซีต้องเร็วกว่านั้น จึงมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาดูและระบบพีพีพี ฟาสแทร็ค ของพื้นที่อีอีซีว่าจะสามารถร่นระยะเวลาในการพิจารณาโครงการให้สั้นขึ้นอีก ซึ่งในคำสั่งตามมาตรา 44 เปิดช่องทางให้ดำเนินการได้”

เร่งประมูล 5 กระดูกสันหลัง EEC

ภายในเดือน มี.ค.นี้ได้เสนอนายกรัฐมนตรีให้มีการประชุมคณะกรรมการระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) ที่มีนายกษ เป็นประธาน เพื่อเสนอกรอบ 5 โครงการกระดูกสันหลังของ EEC ประกอบด้วย

1.โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา วงเงิน 200,000 ล้านบาท ในระยะ 5 ปีแรกต้องเพิ่มอัตรารองรับผู้โดยสารจาก 3 ล้านคน เป็น 15 ล้านคน ก่อนจะพัฒนาให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน ภายใน 15 ปี

2.โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง วงเงินลงทุน 158,000 ล้านบาท ที่จะต้องเชื่อมโยงสนามบินพาณิชย์ 3 แห่งให้สำเร็จได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา

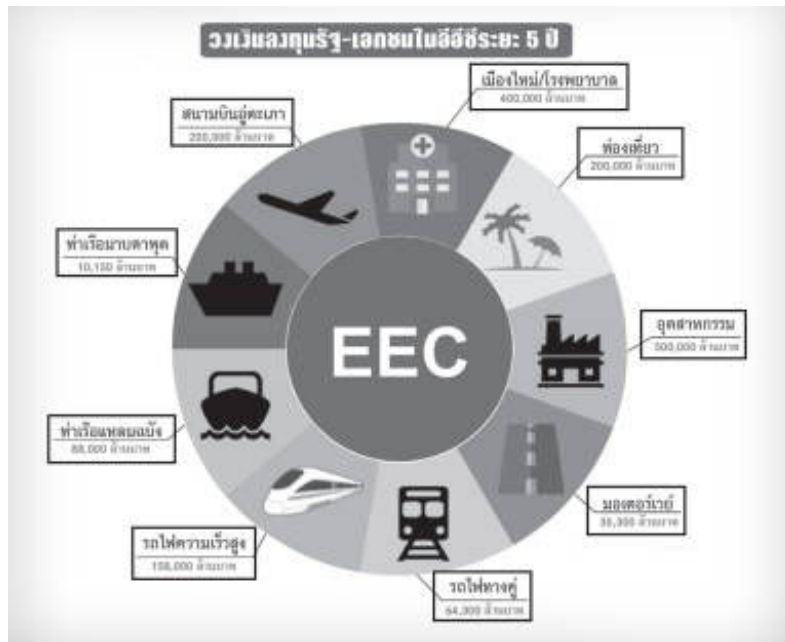
3.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 วงเงิน 88,000 ล้านบาท

4.โครงการรถไฟทางคู่ เชื่อมโยงท่าเรือ 3 แห่ง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางราง วงเงิน 64,300 ล้านบาท และ 5.โครงการพัฒนาเมืองใหม่ ในพื้นที่ 3 จังหวัด เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งในปีนี้จะต้องได้ข้อสรุปเรื่องพื้นที่และการจัดรูปที่ดิน

“ประเด็นสำคัญคือ ในระยะ 5 ปีจากนี้จะต้องขยายสนามบินอู่ตะเภาให้รองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนจากปัจจุบันที่กองทัพเรือได้เพิ่มขีดความสามารถในการรับผู้โดยสารจาก 1.5 ล้านคนให้เป็น 3 ล้านคนอยู่แล้ว เพราะปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปพัทยาปีละกว่า 10 ล้านคนอยู่แล้ว ซึ่งจะช่วยรองรับความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองได้ด้วย”

ขณะเดียวกัน โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง จะต้องเข้าถึงสนามบินอู่ตะเภาและมีการเปิดให้บริการในทันที จึงจะทำให้ทั้งโครงการสนามบินอู่ตะเภาและรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง ประสบความสำเร็จได้

“ทั้งสองโครงการนี้ต้องไปด้วยกันและต้องพึ่งพากัน อีกหน่อยคนที่ลงสนามบินอู่ตะเภาก็สามารถต่อรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ ได้ภายใน 45 นาที และเชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง”



ดร.คณิตกล่าวด้วยว่า ผลพวงของการพัฒนา EEC จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่เป็นเมืองที่ทันสมัยและประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตดีขึ้นอย่างน้อยใน 3 พื้นที่คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยฉะเชิงเทราจะเป็นเมืองที่รองรับความเจริญและการขยายตัวของกรุงเทพฯ เนื่องจากประชาชนสามารถเดินทางไปมาระหว่างสองเมืองนี้ด้วยรถไฟความเร็วสูงภายใน 20 นาที

ส่วนพื้นที่ชลบุรีเริ่มมีการหารือกันถึงการสร้าง “โครงการพัทยา 2” ย่านบางเสร่ รองรับการท่องเที่ยวและการจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ ขณะที่พื้นที่ระยองจะเป็นจังหวัดที่น่าอยู่ที่สุด เนื่องจากมีการเติบโตของเศรษฐกิจมากขึ้น และมีโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมเช่น โรงเรียนนานาชาติ โรงพยาบาลชั้นนำรองรับการอยู่อาศัยของผู้เชี่ยวชาญและนักลงทุนต่างชาติ

นอกจากนี้ยังมีการเตรียมงบประมาณอีกกว่า 200,000 ล้านบาท สำหรับส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวรายได้สูง โดยโครงการที่ดำเนินการไปแล้วคือ การพัฒนาท่าเรือจุกเสม็ด จ.ชลบุรี ให้เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์รองรับเรือเฟอร์รี่ที่จะเดินทางท่องเที่ยวในบริเวณอ่าวไทย

ชู “เครื่องมือพิเศษ” ดึงดูดการลงทุน!

เลขาธิการ ครศ. ยังกล่าวด้วยว่า นับตั้งแต่รัฐบาลได้นำเสนอโครงการ EEC ต่อนักลงทุนต่างชาติ ปรากฏว่าได้รับการตอบรับที่ดีมาก เนื่องจากรู้จักพื้นที่นี้ดีอยู่แล้วในนาม “อีสเทิร์น ซีบอร์ด”

ยิ่งเมื่อรู้ว่าประเทศไทยวางแผนใหม่สำหรับรองรับอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และจะพัฒนา EEC ให้เป็นพื้นที่ชั้นนำของเอเชีย พร้อมๆกับให้สิทธิประโยชน์พิเศษในการลงทุนที่พิเศษกว่าพื้นที่อื่นๆ ยิ่งได้รับความสนใจ

“แม้แต่ละบริษัทมีความต้องการและมีเงื่อนไขไม่เหมือนกัน ใน EEC จึงมีเครื่องมือดึงดูดการลงทุนครบถ้วนทั้งมาตรการทางภาษี และกองทุนพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน วงเงิน 10,000 ล้านบาท ถือเป็นเครื่องมือจูงใจบริษัทชั้นนำที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย คือกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และนำเอานวัตกรรมใหม่เข้ามา โดยจะมีการเจรจาตรงเป็นรายๆไป แตกต่างจากการส่งเสริมการลงทุนที่ผ่านมา ทั้งนี้เราจะเห็นการลงทุนของภาคเอกชนมีความชัดเจนขึ้นตั้งแต่ปีนี้เป็นต้นไป ขณะนี้เริ่มมีนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศที่สนใจจะลงทุนในพื้นที่ติดต่อเข้ามาแล้ว”

ล่าสุด คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติด้านมาตรการภาษีในส่วนที่เป็นเงินได้ ทั้งที่เป็นเงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง และโบนัส สำหรับผู้เชี่ยวชาญระดับโลกที่เข้ามาทำงานในบริษัทที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC จากเดิมที่จัดเก็บภาษีในอัตราก้าวหน้าสูงสุด 35% ลดเหลือเพียง 17% ต่ำกว่าสิงคโปร์ที่เก็บ 20% และไต้หวัน 15-17% เพียงแต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด คือ เป็นผู้ที่ทำงานในบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และบริษัทที่ทำอยู่ได้รับการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลตาม พ.ร.บ.เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศหรือได้รับสิทธิประโยชน์การลงทุนจากบีโอไอ

“มาตรการนี้ต้องขอขอบคุณ นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รมว.คลัง ที่ตัดสินใจนำเสนอ ครม.เพราะจะช่วยดึงดูดผู้บริหาร ผู้เชี่ยวชาญ และนักวิจัยระดับโลกให้เข้ามาทำงานในประเทศไทย จากเดิมที่คนเก่งเหล่านี้จะมาแบบชั่วคราว บินมาแล้วก็บินกลับไป เมื่อเรามีมาตรการภาษีที่ดึงดูดเขาจะมาทำงานในประเทศไทยจะช่วยให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องให้กับบุคลากรใน EEC เพื่อต่อยอดการพัฒนาอุตสาหกรรมขั้นสูงในประเทศไทย”

บีโอไอ-ชีวภาพ 2.5 แสนล้าน

ดร.คณิตเผยอีกว่า ตลอดเวลา 1 ปีที่ผ่านมาที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายให้จัดทำแผนโครงการพัฒนา EEC ทาง ครศ.ได้จัดทำแผนร่วมกับนายกานต์ ตระกูลฮุน และนายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ โดยนายประเสริฐยืนยันว่า การลงทุนเพิ่มเติมของธุรกิจบีโอไอในพื้นที่จะมีขึ้นอย่างแน่นอน และเมื่อรวมกับการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชีวภาพ จะมีการลงทุนไม่ต่ำกว่า 250,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปีนี้

ขณะที่การลงทุนของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะต่อยอด S-Cruve อุตสาหกรรมเดิมในพื้นที่เช่น การลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ในอนาคตจะมีการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อรองรับเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ และใน 5 ปีข้างหน้ามีความเป็นไปได้สูงที่รถยนต์ไฟฟ้าจะมีราคาถูกลงกว่ารถยนต์แบบเดิม

ดังนั้น ทางบีโอไอจะให้การส่งเสริมบริษัทระดับโลกที่มีเทคโนโลยีมอเตอร์และแบตเตอรี่ไฟฟ้าให้เข้ามาลงทุนใน EEC ซึ่งก่อนหน้านี้ นายอุตตม สาวนายน รมว.อุตสาหกรรม ได้หารือกับบริษัทรถยนต์ชั้นนำอย่างบริษัท บีเอ็ม ดับเบิลยู ของเยอรมนี และได้ชักชวนให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยแล้ว

ขณะที่การลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เป็นอนาคต เช่น อุตสาหกรรมการแพทย์ ทางบริษัท ฟุจิฟิล์ม คอร์ปอเรชั่น ผู้นำเทคโนโลยีการแพทย์ของญี่ปุ่น ได้เข้าพบ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เพื่อแสดงความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในอีอีซี เช่นเดียวกับบริษัท อาลีบาบา ของแจ็ค หม่า ที่มีการซื้อกิจการค้าปลีกออนไลน์เพิ่มเติมก็สนใจที่จะเข้ามาลงทุนสร้างคลังสินค้าในพื้นที่ EEC เพื่อกระจายสินค้าในไทย และในภูมิภาค CLMV เช่นกัน

นอกจากนั้น ธุรกิจการบินซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาโครงการ EEC ได้วางแผนการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาสู่เชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบรองรับการเป็น “Aeropolis” หรือเมืองอุตสาหกรรมการบินเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินในภูมิภาค โดยล่าสุดนี้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจกับบริษัท แอร์บัส กรุ๊ป ผู้นำอุตสาหกรรมการบินจากฝรั่งเศส เพื่อร่วมกันพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่บริเวณสนามบินอยู่ตะเภาด้วย

ดังนั้น อนาคตบริเวณรอบสนามบินอยู่ตะเภาก็จะมีพื้นที่เชิงพาณิชย์เป็นพื้นที่ปลอดภาษีเพื่อรองรับการท่องเที่ยว มีสถาบันฝึกการบินครบวงจร และโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานโดยตรงด้วย

โครงการลงทุนเหล่านี้จะพลิกโฉมหน้าประเทศไทยสู่รูปธรรมตามนโยบาย “ไทยแลนด์ 4.0” ที่ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศด้วยปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรมอย่างแท้จริง!!!

ทีมเศรษฐกิจ

ข่าวจากหนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันจันทร์ที่ 13 มีนาคมพ.ศ.2560

กยท.เดินหน้าฟื้นฟูยางใต้



น้ำท่วมภาคใต้อย่างยาวนานต่อเนื่องถึง 2 เดือนเศษ ส่งผลให้แหล่งปลูกยางมากที่สุดของประเทศไทยเสียหายเป็นวงกว้างกว่า 7 แสนไร่ มีเกษตรกรชาวสวนยางได้รับความเดือดร้อนหลายหมื่นครัวเรือน...แต่กระนั้นยางพาราเป็นพืชที่สามารถทนน้ำท่วมขังได้เป็นระยะเวลาหนึ่ง ขึ้นอยู่กับอายุของต้นยาง

การลงพื้นที่สำรวจสวนยางที่ได้รับความเสียหาย การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) พบสวนยางจมน้ำเกิดความเสียหายไม่ให้ผลผลิต 32,655 ไร่ เกษตรกรได้รับความเดือดร้อน 3,913 ราย ในพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี พัทลุง ชุมพร ปัตตานี ตรัง กระบี่ นราธิวาส ยะลา และสงขลา พร้อมได้ไปส่งเสริมและสนับสนุนปลูกยางใหม่ทดแทน โดยแบ่งการช่วยเหลือเป็น 3 กลุ่ม

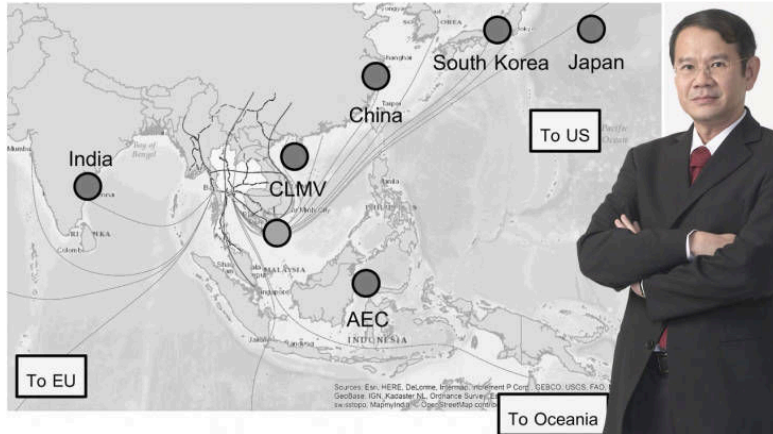
กลุ่มแรก ยางอายุเริ่มปลูกถึง 2 ปีครึ่ง เป็นยางเล็กที่ได้รับความเสียหายสูง จะต้องเร่งปลูกใหม่ทดแทน... กลุ่มสอง เป็นต้นยางอายุ 2 ปีครึ่งถึง 7 ปี หากเสียหายจะจ่ายเงินช่วยเหลือในการปลูกเสริม

ส่วนกลุ่มสุดท้ายเปิดกรีดแล้ว ส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบมากนัก แต่หากเกิดความเสียหาย ต้องไปขอรับการส่งเสริมและสนับสนุน ให้มีการปลูกแทนตามหลักเกณฑ์ของ กยท.ได้ไร่ละ 16,000 บาท

เมื่อเร็วๆ นี้ ดร.ธีรช สุขสะอาด ผู้ว่าการ กยท. ได้มอบเงินช่วยเหลือชาวสวนยางที่นครศรีธรรมราช 800 ราย รายละ 3,000 บาท มีพื้นที่สวนยางเสียหาย 3,623.75 ไร่ รวม 2.4 ล้านบาท เป็นเงินสวัสดิการเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากงบประมาณกองทุนพัฒนายางพารา มาตรา 49 (5) สวัสดิการเกษตรกรชาวสวนยาง เพื่อชดเชยรายได้ที่สูญเสีย เป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้ชาวสวนยาง และยังคงต้องไปมอบอีกหลายจังหวัดรวมเป็นเงิน 11,739,000 บาท

พร้อมได้กำชับให้อำนาจการ กยท.ทุกจังหวัด ลงพื้นที่และจัดเจ้าหน้าที่ให้ความรู้ และแนวทางการฟื้นฟูสวนยางอย่างถูกวิธี เพื่อให้ต้นยางกลับมาให้ผลผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอย่าลืมหันมาคอยสอดส่องดูแล ตรวจสอบการจ่าย-การรับเงิน อย่าให้ข้าราชการเรียกเก็บหัวคิวเหมือนอดีตที่ผ่านมา

จุดเปลี่ยนประเทศไทย 4.0 จัดทัพลงทุนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก



ย้อนหลังไปเมื่อ 30 ปีก่อน ผลงาน “ซินโบแดง” ของรัฐบาล พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ คือ โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก หรือ “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” ที่สามารถพลิกโฉมประเทศไทยจากยุค “เกษตรกรรม” มาเป็นยุค “อุตสาหกรรม” จนได้รับการกล่าวขานว่าเป็นยุค “โชติช่วงชัชวาล”

ทว่านับจากนั้นเป็นต้นมา การหลั่งไหลเข้ามาของทุนใหญ่จากต่างประเทศที่จะช่วยยกระดับประเทศไทยแบบ “พลิกฝ่ามือ” ก็ไม่ได้เกิดขึ้นมาอีก!

เมื่อประเทศไทยเดินมาถึงจุดบังคับที่ประเทศไม่อาจจะหยุดอยู่หนึ่ง ๆ ได้อีกแล้ว เนื่องจากการพัฒนาประเทศได้หยุดอยู่กับที่บนพื้นฐานอุตสาหกรรมเดิม ขณะที่ประเทศอื่น ๆ ก้าวเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรมใหม่จากการคิดค้นนวัตกรรมไปกันแล้ว

รัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา จึงมีนโยบายที่จะพลิกประเทศไทยใหม่ ด้วยการดึงการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี หรือเป็นอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยต่อยอดได้ โดยปัจจัยสำคัญของอุตสาหกรรมแห่งอนาคตต้องตั้งอยู่บนพื้นที่ที่นักลงทุนต่างชาติรู้จักดีและอยู่บนพื้นที่ที่มีอุตสาหกรรมต่อยอดได้ จึงมีนโยบายที่จะพัฒนา “โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC)” บนพื้นที่ 3 จังหวัดคือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นพื้นที่เดิมของโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนั่นเอง

โดย พล.อ.ประยุทธ์ ในฐานะหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้อาศัยมาตรา 44 แห่งรัฐธรรมนูญ (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ.2557 ออกคำสั่งหัวหน้า คสช. เรื่องการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อกำหนดมาตรการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ หรือ EEC ให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ประเทศไทยจะกลับมาโชติช่วงชัชวาลอีกครั้งหรือไม่ “ทีมเศรษฐกิจ” มีโอกาสสัมภาษณ์ ดร.คณิต แสงสุพรรณ เลขานุการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) ที่คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพิ่งอนุมัติแต่งตั้งและมอบหมายให้เป็นผู้เคลื่อนโครงการนี้ ดังนี้ :

คดี “อีสเทิร์น ซีบอร์ด” ภาค 2

ดร.คณิตได้ย้อนรอยที่มาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจนี้ว่า คนที่คิด EEC ก็คือ ดร.เสนาะ อุณากรู และ ดร.อาณัติ อาภาภิรมย์ ที่คิดโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เพราะ EEC ก็คือการพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ภาค 2 ส่วนคนที่มีความมุ่งมั่นจะทำโครงการนี้ให้สำเร็จคือ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกษ ที่ยอมจัด ม.44 มาปลดล็อกการทำงานให้เร็วขึ้นพร้อมทั้งให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่

“อีกฝ่ายที่ประชาชนต้องขอบคุณก็คือ กองทัพเรือที่ช่วยให้มีการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งถือเป็นกระดูกสันหลังของโครงการนี้”

ทั้งนี้ โครงการนี้จะต้องผลักดันการลงทุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ สาขายานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวในกลุ่มรายได้สูงและท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ การแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ และเคมีชีวภาพ ดิจิทัล และการแพทย์ครบวงจร โดยจะต้องมีการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยเชิญชวนให้เอกชนเข้ามาลงทุนที่ครอบคลุม 4 โมดูล 15 โครงการ ใช้เม็ดเงินในการลงทุนในระยะ 5 ปีไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท

อย่างไรก็ตาม มี 5 โครงการหลักที่เปรียบเสมือน “กระดูกสันหลัง” ของอีอีซี ที่ภาครัฐต้องเร่งเปิดประมูลภายในระยะ 8 เดือนข้างหน้าเพื่อสร้างความมั่นใจกับทุกฝ่ายว่าโครงการนี้จะเกิดขึ้นแน่ๆ ถือเป็นงานท้าทายที่ต้องเกิดจากความร่วมมือของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และต้องนำเอาระบบ “พีพีพี-ฟาสแทร็ค” มาใช้

“ระบบพีพีพี ฟาสแทร็ค ใช้เวลาในการพิจารณาโครงการ 9 เดือน แต่สำหรับพื้นที่อีอีซีต้องเร็วกว่านั้น จึงมีการตั้งคณะกรรมการขึ้นมาดูและระบบพีพีพี ฟาสแทร็ค ของพื้นที่อีอีซีว่าจะสามารถร่นระยะเวลาในการพิจารณาโครงการให้สั้นขึ้นอีก ซึ่งในคำสั่งตามมาตรา 44 เปิดช่องทางให้ดำเนินการได้”

เร่งประมูล 5 กระดูกสันหลัง EEC

ภายในเดือน มี.ค.นี้ได้เสนอนายกรัฐมนตรีให้มีการประชุมคณะกรรมการระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ครศ.) ที่มีนายกษ เป็นประธาน เพื่อเสนอกรอบ 5 โครงการกระดูกสันหลังของ EEC ประกอบด้วย

1.โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา วงเงิน 200,000 ล้านบาท ในระยะ 5 ปีแรกต้องเพิ่มอัตรารองรับผู้โดยสารจาก 3 ล้านคน เป็น 15 ล้านคน ก่อนจะพัฒนาให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน ภายใน 15 ปี

2.โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง วงเงินลงทุน 158,000 ล้านบาท ที่จะต้องเชื่อมโยงสนามบินพาณิชย์ 3 แห่งให้สำเร็จได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา

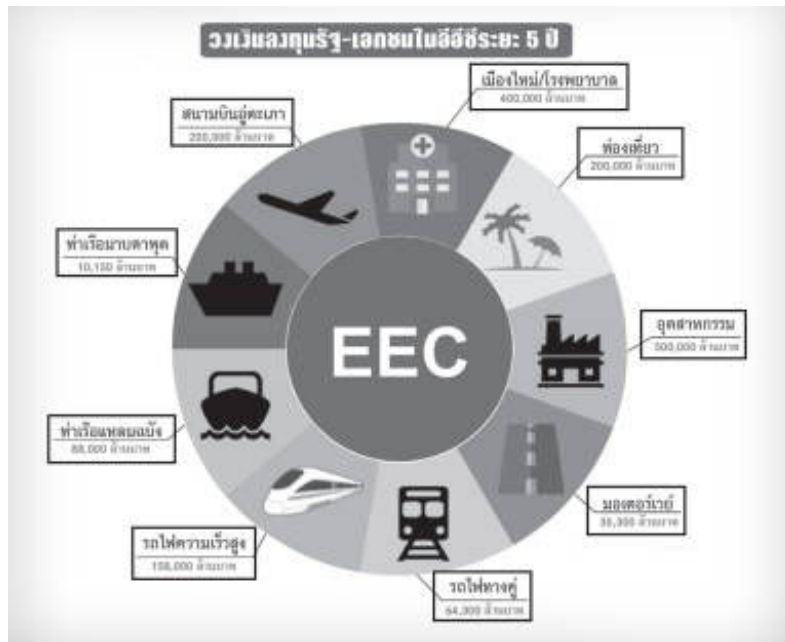
3.โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 วงเงิน 88,000 ล้านบาท

4.โครงการรถไฟทางคู่ เชื่อมโยงท่าเรือ 3 แห่ง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางราง วงเงิน 64,300 ล้านบาท และ 5.โครงการพัฒนาเมืองใหม่ ในพื้นที่ 3 จังหวัด เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งในปีนี้จะต้องได้ข้อสรุปเรื่องพื้นที่และการจัดรูปที่ดิน

“ประเด็นสำคัญคือ ในระยะ 5 ปีจากนี้จะต้องขยายสนามบินอุตะเภาะให้รองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนจากปัจจุบันที่กองทัพเรือได้เพิ่มขีดความสามารถในการรับผู้โดยสารจาก 1.5 ล้านคนให้เป็น 3 ล้านคนอยู่แล้ว เพราะปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปพญาปีละกว่า 10 ล้านคนอยู่แล้ว ซึ่งจะช่วยรองรับความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองได้ด้วย”

ขณะเดียวกัน โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยอง จะต้องเข้าถึงสนามบินอุตะเภาะและมีการเปิดให้บริการในทันที จึงจะทำให้ทั้งโครงการสนามบินอุตะเภาะและรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง ประสบความสำเร็จได้

“ทั้งสองโครงการนี้ต้องไปด้วยกันและต้องพึ่งพากัน อีกหน่อยคนที่ลงสนามบินอุตะเภาะก็สามารถต่อรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯได้ภายใน 45 นาที และเชื่อมต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง”



ดร.คณิตกล่าวด้วยว่า ผลพวงของการพัฒนา EEC จะทำให้เกิดการพัฒนาเมืองใหม่เป็นเมืองที่ทันสมัยและประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตดีขึ้นอย่างน้อยใน 3 พื้นที่คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยฉะเชิงเทราจะเป็นเมืองที่รองรับความเจริญและการขยายตัวของกรุงเทพฯ เนื่องจากประชาชนสามารถเดินทางไปมาระหว่างสองเมืองนี้ด้วยรถไฟความเร็วสูงภายใน 20 นาที

ส่วนพื้นที่ชลบุรีเริ่มมีการหารือกันถึงการสร้าง “โครงการพญา 2” ย่านบางเสร่ รองรับการท่องเที่ยวและการจัดตั้งสำนักงานใหญ่ข้ามประเทศ ขณะที่พื้นที่ระยองจะเป็นจังหวัดที่น่าอยู่ที่สุด เนื่องจากมีการเติบโตของเศรษฐกิจมากขึ้น และมีโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมเช่น โรงเรียนนานาชาติ โรงพยาบาลชั้นนำรองรับการอยู่อาศัยของผู้เชี่ยวชาญและนักลงทุนต่างชาติ

นอกจากนี้ยังมีการเตรียมงบประมาณอีกกว่า 200,000 ล้านบาท สำหรับส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวรายได้สูง โดยโครงการที่ดำเนินการไปแล้วคือ การพัฒนาท่าเรือจุกเสม็ด จ.ชลบุรี ให้เป็นท่าเรือเชิงพาณิชย์รองรับเรือเฟอร์รี่ที่จะเดินทางท่องเที่ยวในบริเวณอ่าวไทย

ชู “เครื่องมือพิเศษ” ดึงดูดการลงทุน!

เลขาธิการ ครศ. ยังกล่าวด้วยว่า นับตั้งแต่รัฐบาลได้นำเสนอโครงการ EEC ต่อนักลงทุนต่างชาติ ปรากฏว่าได้รับการตอบรับที่ดีมาก เนื่องจากรู้จักพื้นที่นี้ดีอยู่แล้วในนาม “อีสเทิร์น ซีบอร์ด”

ยิ่งเมื่อรู้ว่าประเทศไทยวางแผนใหม่สำหรับรองรับอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และจะพัฒนา EEC ให้เป็นพื้นที่ชั้นนำของเอเชีย พร้อมๆกับให้สิทธิประโยชน์พิเศษในการลงทุนที่พิเศษกว่าพื้นที่อื่นๆ ยิ่งได้รับความสนใจ

“แม้แต่ละบริษัทมีความต้องการและมีเงื่อนไขไม่เหมือนกัน ใน EEC จึงมีเครื่องมือดึงดูดการลงทุนครบถ้วนทั้งมาตรการทางภาษี และกองทุนพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน วงเงิน 10,000 ล้านบาท ถือเป็นเครื่องมือจูงใจบริษัทชั้นนำที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย คือกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และนำเอานวัตกรรมใหม่เข้ามา โดยจะมีการเจรจาตรงเป็นรายๆไป แตกต่างจากการส่งเสริมการลงทุนที่ผ่านมา ทั้งนี้เราจะเห็นการลงทุนของภาคเอกชนมีความชัดเจนขึ้นตั้งแต่ปีนี้ เป็นต้นไป ขณะนี้เริ่มมีนักลงทุนทั้งในและนอกประเทศที่สนใจจะลงทุนในพื้นที่ที่ติดต่อเข้ามาแล้ว”

ล่าสุด คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติด้านมาตรการภาษีในส่วนที่เป็นเงินได้ ทั้งที่เป็นเงินเดือน ค่าจ้าง เบี้ยเลี้ยง และโบนัส สำหรับผู้เชี่ยวชาญระดับโลกที่เข้ามาทำงานในบริษัทที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC จากเดิมที่จัดเก็บภาษีในอัตราก้าวหน้าสูงสุด 35% ลดเหลือเพียง 17% ต่ำกว่าสิงคโปร์ที่เก็บ 20% และไต้หวัน 15-17% เพียงแต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด คือ เป็นผู้ที่ทำงานในบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย และบริษัทที่ทำอยู่ได้รับการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลตาม พ.ร.บ.เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศหรือได้รับสิทธิประโยชน์การลงทุนจากบีโอไอ

“มาตรการนี้ต้องขอขอบคุณ นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์ รมว.คลัง ที่ตัดสินใจนำเสนอ ครม.เพราะจะช่วยดึงดูดผู้บริหาร ผู้เชี่ยวชาญ และนักวิจัยระดับโลกให้เข้ามาทำงานในประเทศไทย จากเดิมที่คนเก่งเหล่านี้จะมาแบบชั่วคราว บินมาแล้วก็บินกลับไป เมื่อเรามีมาตรการภาษีที่ดึงดูดเขาจะมาทำงานในประเทศไทยจะช่วยให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมทั้งถ่ายทอดองค์ความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องให้กับบุคลากรใน EEC เพื่อต่อยอดการพัฒนาอุตสาหกรรมขั้นสูงในประเทศไทย”

บีโอไอ-ชีวภาพ 2.5 แสนล้าน

ดร.คณิตเผยอีกว่า ตลอดเวลา 1 ปีที่ผ่านมาที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายให้จัดทำแผนโครงการพัฒนา EEC ทาง ครศ.ได้จัดทำแผนร่วมกับนายกานต์ ตระกูลฮุน และนายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ โดยนายประเสริฐ ยืนยันว่า การลงทุนเพิ่มเติมของธุรกิจบีโอไอในพื้นที่จะมีขึ้นอย่างแน่นอน และเมื่อรวมกับการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชีวภาพ จะมีการลงทุนไม่ต่ำกว่า 250,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปีนี้

ขณะที่การลงทุนของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะต่อยอด S-Cruve อุตสาหกรรมเดิมในพื้นที่เช่น การลงทุนอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ในอนาคตจะมีการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อรองรับเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้าที่ได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ และใน 5 ปีข้างหน้ามีความเป็นไปได้สูงที่รถยนต์ไฟฟ้าจะมีราคาถูกลงกว่ารถยนต์แบบเดิม

ดังนั้น ทางบีโอไอจะให้การส่งเสริมบริษัทระดับโลกที่มีเทคโนโลยีมอเตอร์และแบตเตอรี่ไฟฟ้าให้เข้ามาลงทุนใน EEC ซึ่งก่อนหน้านี้ นายอุตตม สาวนายน รมว.อุตสาหกรรม ได้หารือกับบริษัทรถยนต์ชั้นนำอย่างบริษัท บีเอ็ม ดับเบิลยู ของเยอรมนี และได้ชักชวนให้เข้ามาลงทุนในประเทศไทยแล้ว

ขณะที่การลงทุนในอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เป็นอนาคต เช่น อุตสาหกรรมการแพทย์ ทางบริษัท ฟุจิฟิล์ม คอร์ปอเรชั่น ผู้นำเทคโนโลยีการแพทย์ของญี่ปุ่น ได้เข้าพบ นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เพื่อแสดงความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในอีอีซี เช่นเดียวกับบริษัท อาลีบาบา ของแจ็ค หม่า ที่มีการซื้อกิจการค้าปลีกออนไลน์เพิ่มเติมก็สนใจที่จะเข้ามาลงทุนสร้างคลังสินค้าในพื้นที่ EEC เพื่อกระจายสินค้าในไทย และในภูมิภาค CLMV เช่นกัน

นอกจากนั้น ธุรกิจการบินซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาโครงการ EEC ได้วางแผนการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาสู่เชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบรองรับการเป็น “Aeropolis” หรือเมืองอุตสาหกรรมการบินเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินในภูมิภาค โดยล่าสุดนี้บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจกับบริษัท แอร์บัส กรุ๊ป ผู้นำอุตสาหกรรมการบินจากฝรั่งเศส เพื่อร่วมกันพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่บริเวณสนามบินอยู่ตะเภาด้วย

ดังนั้น อนาคตบริเวณรอบสนามบินอยู่ตะเภาก็มีพื้นที่เชิงพาณิชย์เป็นพื้นที่ปลอดภาษีเพื่อรองรับการท่องเที่ยว มีสถาบันฝึกการบินครบวงจร และโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานโดยตรงด้วย

โครงการลงทุนเหล่านี้จะพลิกโฉมหน้าประเทศไทยสู่รูปธรรมตามนโยบาย “ไทยแลนด์ 4.0” ที่ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศด้วยปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรมอย่างแท้จริง!!!

ทีมเศรษฐกิจ