

## ผลกระทบต่อประเทศไทยจากการจัดการ โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และการปรับรูปแบบโซ่อุปทาน ภายใต้ AEC\*

### ประเด็นสำคัญ

- ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการรวมตัวกันของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้มีเขตการค้าเดียว โดยสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรี ทั้งวัตถุดิบและแรงงาน มีมาตรฐานสินค้า กฎระเบียบ และกฎเกณฑ์ทางการค้าแบบเดียวกัน อันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของภูมิภาค
- เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในเชิงนโยบายของภาครัฐ และเป็นแนวทางการปรับตัวของภาคธุรกิจ คณะผู้วิจัยทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานได้พัฒนาโครงการวิจัยต่างๆ ภายใต้แผนงาน “การสังเคราะห์เชิงนโยบายงานวิจัยด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” โดยมุ่งเน้นในการตอบคำถามเรื่องผลกระทบต่อประเทศไทยจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และผลกระทบจาก พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท ในแง่การปรับตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
- ผลการวิจัย พบว่า (1) ประเทศไทยจะได้รับผลกระทบในระดับที่ไม่มากนักในการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ มีการเพิ่มขึ้นของ GDP เทียบกับการไม่มีประชาคมอาเซียน เพียง 0.05% เพราะในความเป็นจริงนั้นประเทศไทยได้รับผลกระทบจาก AEC มานานแล้ว ตั้งแต่ที่ไทยลงนามในข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ใน พ.ศ. 2534 และผลทางบวกดังกล่าวก็เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องค่อยเป็นค่อยไปมาตลอด (2) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ตาม พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท นอกจากจะทำให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจของไทยแล้ว ยังดึงดูดปัจจัยการผลิตจากประเทศรอบข้าง ทำให้ไทยได้เปรียบในเชิงการแข่งขันมากขึ้น

\* สรุปและเรียบเรียงจากโครงการวิจัย เรื่อง การสังเคราะห์ผลกระทบต่อประเทศไทยจากการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และการปรับรูปแบบโซ่อุปทานภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดย รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ (2556) สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (ดร.ณัฐพล แสงอรุณ: ผู้สรุปและเรียบเรียง)

# 1. บทนำ

ความมุ่งหวังของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) คือ ต้องการให้ 10 ประเทศสมาชิก กลายเป็นเขตการค้าเดียวที่สามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรี ทั้งวัตถุดิบและแรงงาน มีมาตรฐานสินค้า กฎระเบียบและกฎเกณฑ์ทางการค้าแบบเดียวกัน อันจะนำไปสู่ปริมาณการค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น

เงื่อนไขสำคัญที่ทุกประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องปฏิบัติ ในการเป็นประชาคมอาเซียน คือ การดำเนินการตามแผนแม่บท ว่าด้วยการเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) โดยกำหนดแนวทางการเชื่อมโยงภูมิภาค ใน 3 มิติ อันประกอบด้วย 1) การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) ซึ่งเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาด้านการสื่อสารผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการพัฒนาเครือข่ายด้านพลังงาน 2) การเชื่อมโยงทางสถาบัน (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงระบบ และกระบวนการของหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยกลไกการสร้างข้อตกลงและร่วมมือกันปฏิบัติ และ 3) การเชื่อมโยงผู้คน (People-to-people Connectivity) ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี เรียนรู้แลกเปลี่ยนภาษาและวัฒนธรรม เพื่อส่งเสริมให้เกิดความไว้วางใจ อันนำไปสู่การพัฒนาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ

นอกเหนือจากการดำเนินการตามแผนแม่บท MPAC แล้ว ประเทศไทยยังมีแนวทางในการดำเนินการก่อสร้าง และปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขัน โดยมีการออกร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวง การคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของประเทศ พ.ศ. .... ในกรอบวงเงินงบประมาณ 2 ล้านล้านบาท ซึ่งจะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการเชื่อมต่อพื้นที่ ทั้งภายในและระหว่างประเทศ รวมถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วย

งานวิจัยนี้นอกจากจะมุ่งเน้นในการตอบคำถามเรื่อง ผลกระทบต่อประเทศไทยจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน และ ผลกระทบจาก พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท ในแง่การปรับตัวของ กิจกรรมทางเศรษฐกิจแล้ว ยังรวมถึงการประเมินระดับขีดความ

สามารถในการแข่งขันของประเทศไทยตามตามดัชนี Global Competitiveness Index โดย World Economic Forum (WEF) และขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยตามดัชนี World Competitiveness Scoreboard ของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการจัดการ (International Institute for Management Development – IMD) แห่งประเทศสวิตเซอร์แลนด์

การวิจัยนี้ได้นำข้อมูลจาก 2 แผนงานวิจัย รวม 11 โครงการ ซึ่งได้รับทุนวิจัยภายใต้ภารกิจด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มาสังเคราะห์ร่วมกับข้อมูลที่นักวิจัยเก็บจากการลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานต่างๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน ข้อมูลทั้งหมด จะถูกประมวลเพื่อสร้างสถานการณ์จำลองนำเข้าสู่ตัวแบบ GSM (Geographical Simulation Model) ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาของอุตสาหกรรม ในแต่ละพื้นที่ แสดงผลออกมาเป็นตัวชี้วัดเศรษฐกิจระดับมหภาค โดยมุ่งพิจารณาผลกระทบทางเศรษฐกิจของประเทศไทยจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และผลกระทบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ พ.ร.บ. 2 ล้านล้านบาท ที่ น่าจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจได้รวดเร็วเพิ่มขึ้น จากการรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพียงอย่างเดียว

## 2. ผลกระทบต่อประเทศไทยจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เมื่อพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในกลุ่มอาเซียนทั้งหมด จากการเติบโตของ GDP ที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับการไม่มีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนรวมแล้วประมาณ 26,298 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2573 ในขณะที่กลุ่มอาเซียนบวก 6 (ASEAN+6) รวมแล้ว มีการขยายตัวของ GDP เพิ่มขึ้นประมาณ 31,094 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวตกอยู่เฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียนประมาณ 84.6% ของผลกระทบทั้งหมด

สำหรับประเทศไทยจะได้รับผลกระทบในระดับที่ไม่มากนัก โดยมีผลกระทบอยู่ในลำดับ 7 ของอาเซียน โดยในปี พ.ศ. 2563 ประเทศไทยจะมีอัตราการเจริญเติบโตของ GDP เพิ่มมากขึ้นเทียบกับการไม่มีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพียง 0.05 เปอร์เซ็นต์ต่อปี หรือคิดเป็น GDP ในปี 2563 ประมาณ 977 พันล้านเหรียญสหรัฐ

หรือประมาณ 30.3 ล้านล้านบาท ในปี 15 หลังเข้าสู่ AEC โดยหากเทียบกับ GDP ของไทยในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 365.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ จะเห็นได้ว่า GDP ของไทยจะโตขึ้นประมาณ 2.7 เท่า ในปี ค.ศ. 2030

เมื่อนำระดับ GDP ของประเทศไทยมาคิดคำนวณกับประมาณการณ์การเจริญเติบโตของจำนวนประชากร เพื่อคำนวณรายได้ต่อหัวของประชากร (GDP per Capita) จะพบว่าประเทศไทยจะมี GDP per Capita สูงขึ้นเรื่อยๆ หลังเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และในเวลาประมาณ 17 ปี หลังจากนั้นประเทศไทยจะมีรายได้ต่อหัวประชากรอยู่ที่ประมาณ 12,616 เหรียญสหรัฐต่อปี ซึ่งตามแนวทางของธนาคารโลกจะจัดให้ประเทศไทยเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง (High Income Country) ซึ่งหมายความว่าไทยจะหลุดจากการอยู่ในกับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) ในประมาณ ปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030)

### 3.

## ผลกระทบต่อประเทศไทยจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตาม พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท

การก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศภายใต้พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... ในกรอบวงเงินงบประมาณ 2 ล้านล้านบาท หรือเรียกสั้นๆ ว่า พ.ร.บ. เงินกู้ 2 ล้านล้านบาท ช่วยให้เกิดการเชื่อมต่อพื้นที่ทั้งภายในและระหว่างประเทศมากขึ้น รวมถึงทำให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นอย่างมาก โดยพบว่าประเทศไทยจะมีอัตราการเติบโตของ GDP เพิ่มขึ้นอีกเฉลี่ยปีละ 0.67% ต่อปี เมื่อเทียบกับการไม่ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้นของ GDP ในกรณีที่เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพียงอย่างเดียว ซึ่งอยู่ที่ 0.05% จะพบว่าการลงทุนตาม พ.ร.บ. ทำให้ผลต่างการเติบโตของเศรษฐกิจมากขึ้นถึงประมาณ 13 เท่า

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จะทำให้ประเทศไทยมีการเติบโตของ GDP เพิ่มขึ้นประมาณ 203,400 ล้านบาทต่อปี ในปี พ.ศ. 2573 โดยทุกจังหวัดในประเทศไทยได้รับผลกระทบในทางบวกทั้งสิ้น และกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดถึง 34% ในขณะที่ผลกระทบส่วนใหญ่ถึง 82% กระจุกตัวอยู่ในจังหวัดเพียง 15 จังหวัด ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เดิมที่เป็นเขตเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอยู่ก่อนหน้าแล้ว ทั้งนี้โครงการพัฒนาท่าเรือให้ผลกระทบต่อประเทศไทยในสัดส่วนที่สูงที่สุด

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังดึงดูดปัจจัยการผลิตจากประเทศรอบข้าง ทำให้ไทยได้เปรียบในเชิงการแข่งขันมากขึ้น ซึ่งหากเมื่อพิจารณาจากมุมมองกลับกัน หากไทยไม่มีการลงทุนดังกล่าว แต่ทุกประเทศรอบข้างมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ประเทศไทยนอกจากจะไม่ได้รับผลกระทบเชิงบวกจาก AEC แล้ว อาจจะทำให้เศรษฐกิจไม่เติบโตอย่างที่ควรจะเป็น และอาจสูญเสียความสามารถในการแข่งขันได้

## 4. ผลกระทบของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย

ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามดัชนี Global Competitiveness Index (GCI) ของ World Economic Forum (WEF) เป็นการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเน้นปัจจัยด้านการประกอบธุรกิจเป็นหลัก ซึ่งสามารถใช้เป็นเครื่องมือที่ใช้วัดปัจจัยพื้นฐานเศรษฐกิจระดับมหภาคและจุลภาคของความสามารถในการแข่งขันระดับชาติ

หลังการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะพบว่าคะแนน GCI ของประเทศไทยในภาพรวมจะเพิ่มขึ้นประมาณ 0.24 คะแนนจาก 7 คะแนน โดยมีผลสำคัญมาจากการที่โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และขนส่งมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นในทุกด้าน รวมถึงประสิทธิภาพของตลาดแรงงานที่เพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แม้ว่าจะมีผลกระทบเชิงลบเล็กน้อยจากเรื่องความร่วมมือในการสร้างสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง

ส่วนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามดัชนี World Competitiveness Scoreboard ของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการจัดการ (International Institute for Management Development – IMD) ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งมีการจัดอันดับความสามารถของประเทศต่างๆ จากการสร้างและรักษาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจ

พบว่า เมื่อประเทศไทยเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 คะแนนความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้วยวิธีการประเมินของ IMD น่าจะเพิ่มขึ้น 1.36 คะแนน จากคะแนน 100 คะแนนเต็ม โดยประสิทธิภาพของภาครัฐเพิ่มขึ้น 0.479 คะแนน ส่วนด้านประสิทธิภาพของธุรกิจเพิ่มขึ้นถึง 0.85 คะแนน

กล่าวโดยสรุป ทั้ง Global Competitive Index ของ WEF และ World Competitiveness Scoreboard ของ IMD ต่างก็แสดงให้เห็นว่า ความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่างก็เพิ่มขึ้นหลังจากเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นผลมาจากประเด็นสำคัญที่ไทยจะปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ให้สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้ามากขึ้น

## 5. ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

### 5.1 ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐ

1) ประเทศไทยมีความตื่นตัวต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในระดับสูง แต่ในสาระสำคัญด้านการปฏิบัติตามกรอบข้อตกลงต่างๆ ไทยยังดำเนินการไม่ได้ตามแผน จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ภาครัฐจะต้องดำเนินการตามกรอบข้อตกลงต่างๆ โดยเคร่งครัด

2) กรอบระยะเวลาในการปฏิบัติเป็นสิ่งสำคัญ การดำเนินการที่ล่าช้าจะส่งผลให้ประเทศอื่นที่ดำเนินการได้ทันได้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจไปก่อน

3) กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นในไทยจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่อุตสาหกรรมที่มีอยู่เดิม รัฐบาลจำเป็นต้องกระจายความเจริญไปยังพื้นที่ต่างๆ เพื่อลดช่องว่างในการพัฒนา โดยการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มเติม

4) ประเทศไทยจะสามารถหลุดจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางได้รวดเร็วขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2573 ถ้าภาครัฐดำเนินการลงทุนก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และส่งเสริมให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มากยิ่งขึ้น

5) ผลกระทบต่อประเทศไทยจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าจะมีส่วนมาจากการพัฒนาท่าเรือมากที่สุด แต่ภาครัฐก็ควรให้ความสำคัญกับโครงการอื่นๆ ด้วย

6) รัฐควรวางแผนแม่บทด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Master Plan) เพื่อเร่งให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญให้เศรษฐกิจขยายตัว

## 5.2 ข้อเสนอแนะต่อภาคเอกชน

1) การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจะยังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ธุรกิจหรืออุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่เดิม ฉะนั้นอาจจะยังไม่จำเป็นต้องเร่งย้ายฐานการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะหากรัฐมีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศอื่น กิจกรรมทางเศรษฐกิจจะยังคงอยู่ในประเทศเป็นส่วนใหญ่

2) หากต้องการย้ายฐานการผลิตหรือขยายสถานที่กระจายสินค้าไปในภูมิภาคอาเซียน ควรมุ่งเน้นในพื้นที่ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้มข้น เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มจะไม่กระจายตัวทั่วไป แต่จะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณดังกล่าว

3) พื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตก (EWEC) มีการขยายตัวอย่างเด่นชัด หลังเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อเทียบกับแนวระเบียงเศรษฐกิจอื่น จึงอาจเป็นเป้าหมายที่ดีในการขยายการลงทุน

4) คุณภาพฝีมือแรงงานจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจได้อย่างดี เอกชนควรวางแผนพัฒนาบุคลากรของตนอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มีข้อได้เปรียบในการแข่งขัน

## เอกสารอ้างอิง

รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ. 2556. *โครงการการสังเคราะห์ผลกระทบต่อประเทศไทยจากการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ และการปรับรูปแบบโซ่อุปทานภายใต้บริบทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. รายงานการวิจัย เสนอต่อ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

TRF Policy Brief (หรือ เอกสารบทสรุปเชิงนโยบาย) เป็นเอกสารที่สรุปและเรียบเรียงจากงานวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เป็นหลัก และอาจมีการนำรายงานวิจัยหรือเอกสารรายงานจากแหล่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบเพื่อให้ได้เนื้อหาที่สมบูรณ์ขึ้น วัตถุประสงค์หลักในการจัดทำ Policy Brief คือ การส่งผ่านผลงานวิจัยของ สกว. ไปสู่ฝ่ายนโยบาย (ผู้กำหนดนโยบาย และ ฝ่ายปฏิบัติ นโยบาย)

การจัดทำ TRF Policy Brief มาจากแนวคิดที่ว่า เอกสารงานวิจัยของ สกว. ที่มีอยู่เป็นเอกสารที่มีเนื้อหาค่อนข้างมาก และมีความเป็นวิชาการสูง ซึ่งทำให้เกิดแรงจูงใจกับผู้ใช้ประโยชน์จากงานวิจัยที่จะศึกษาเอกสารวิจัยดังกล่าว ดังนั้น TRF Policy Brief จึงถูกทำขึ้นในลักษณะของบทสรุปเชิงนโยบายที่มีเนื้อหากระชับ มีความยาวประมาณ 5-8 หน้า และพยายามนำเสนอเนื้อหาในรูปแบบที่ให้อ่านเข้าใจได้ง่ายขึ้น

### เจ้าของ

โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

### กองบรรณาธิการ

ภาคภูมิ ทิพคุณ, ไพรว ศิริพรภักดิ์

### สถานที่ติดต่อ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ชั้น 14 อาคาร เอส เอ็มทาวเวอร์ 979/17-21 ถนนพหลโยธิน แขวงสามสมนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0-2278-8200 ต่อ 8329 โทรสาร 0-2298-0032

### ออกแบบ

บริษัท สร้างสื่อ จำกัด [www.sangsue.co.th](http://www.sangsue.co.th)

### ดาวน์โหลดเอกสารนี้ได้ที่

<http://prp.trf.or.th>