สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
เอกสารประกอบการพิจารณา

กรอบการเจรจาจัดตั้งกองทุน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน

อ.พ. ๓/๒๕๕๔ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่
www.parliament.go.th/library

กรอบการเจรจาจัดตั้งกองทุน
เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัดเพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณากรอบการเจรจาจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจาก สื่อต่าง ๆ และ/หรือ สรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่ สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ – ๗๒ โทรสาร๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ
สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
๑. สาระสำคัญกรอบการเจรจาจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. Equity Contribution and Administration of ASEAN Infrastructure Fund	๔
๓. ความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคอาเซียน	๖
๔. แนวทางความร่วมมือเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน	๑๒
๕. บทความจากสื่อมวลชน	
- วิกฤตโลกบีบเอเชียพึ่งเศรษฐกิจในประเทศ กูรูแนะดึงเงินออมลงทุนโปรเจ็กต์พื้นฐาน	๑๗

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชราภรณ์ ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์ วิทยากรเชี่ยวชาญ

(บังคับบัญชาข้าราชการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒)

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นายภูมิพิชญ์ ยาสิทธิ์ วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นายทศนารถ เมฆประยูร นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวสุนันท์ เจสละ เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน

พฤศจิกายน ๒๕๕๔

สาระสำคัญ
กรอบการเจรจาจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

---

๑. วัตถุประสงค์

เพื่อสนับสนุนการนำแหล่งเงินทุนของอาเซียนมาใช้ในการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในภูมิภาคอาเซียน และสามารถนำเงินออมภายในภูมิภาคมาใช้ให้เกิดประโยชน์ ผ่านทางการออกพันธบัตรของกองทุนฯ ที่มีความน่าเชื่อถือในระดับที่ธนาคารกลางของแต่ละประเทศสามารถถือและนับเป็นส่วนหนึ่งของเงินสำรองระหว่างประเทศได้ (Reserve Eligibility)

๒. ความเป็นมา

ที่ประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาเซียน [ASEAN Finance Ministers' Meeting (AFMM)] ครั้งที่ ๑๓ ซึ่งได้จัดตั้งเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๒ ณ เมืองพัทยา ประเทศไทย ได้เห็นชอบให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน [ASEAN Infrastructure Fund (AIF)] โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนภายในภูมิภาคอาเซียนที่จะนำมาใช้สำหรับการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศสมาชิกอาเซียน และสามารถนำเงินออมภายในภูมิภาคมาใช้ให้เกิดประโยชน์ ผ่านทางการออกพันธบัตรของกองทุนฯ ที่มีความน่าเชื่อถือในระดับที่ธนาคารกลางของแต่ละประเทศสามารถถือและนับเป็นส่วนหนึ่งของเงินสำรองระหว่างประเทศได้ (Reserve Eligibility) โดยได้มอบหมายให้ ADB ทำการศึกษารูปแบบในการจัดตั้งที่เหมาะสม และต่อมาที่ประชุม AFMM ครั้งที่ ๑๔ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๓ ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้เร่งรัดให้มีการจัดตั้งกองทุนฯ ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๔

ล่าสุดที่ประชุม AFMM ครั้งที่ ๑๕ ซึ่งได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๕๔ ณ เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของโครงสร้างทางเทคนิค (Technical Design) ของกองทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน [ASEAN Infrastructure Fund (AIF)] และเงินลงทุนเริ่มต้นจำนวน ๔๘๕.๒ ล้านเหรียญสหรัฐฯ ดังกล่าว

๓. หลักการ

ประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศยังคงขาดปัจจัยทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการเชื่อมโยงระหว่างกัน เพื่อประสานความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนให้มีความใกล้ชิดกันยิ่งขึ้น ในขณะเดียวกัน อาเซียนก็ยังมีเงินออมในระดับสูง (รวมถึงเงินสำรองระหว่างประเทศ)

ที่มา : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ดังนั้นการจัดตั้งแหล่งเงินทุนของภูมิภาค ที่มีความปลอดภัย แน่นอน และมีสภาพคล่อง พร้อมผลตอบแทนที่สามารถเปรียบเทียบได้กับการลงทุนมาตรฐาน จะเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยให้เกิดความสมดุลของการไหลเวียนเงินทุนในภูมิภาคได้

๔. โครงสร้างเงินกองทุน

ในเบื้องต้นคาดว่า กองทุน AIF จะมีเงินกองทุนเริ่มต้นจำนวน ๔๘๕.๒ ล้านเหรียญสหรัฐฯ แบ่งออกได้เป็น จากประเทศสมาชิกอาเซียน ๓๓๕.๒ ล้านเหรียญสหรัฐฯ และจากธนาคารพัฒนาเอเชีย [Asian Development Bank (ADB)] ๑๕๐ ล้านเหรียญสหรัฐฯ (ขึ้นอยู่กับการเห็นชอบของแต่ละประเทศและ ADB) โดยจะจัดตั้งกองทุนเป็นนิติบุคคล (Corporate Entity) ที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกอาเซียน

นอกจากนี้ กองทุน AIF มีแผนที่จะออกตราสารทางการเงินกึ่งหนี้กึ่งทุน (Hybrid Bond) และการออกพันธบัตร (Bond) รวมถึงการเพิ่มเงินกองทุนจากผู้ถือหุ้นเดิมและผู้ถือหุ้นรายใหม่ และคาดว่ากองทุนฯ จะสามารถสร้างอันดับความน่าเชื่อถือของกองทุนฯ ได้ในระดับ “AA” เพื่อให้ธนาคารกลางของประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถถือพันธบัตรที่ออกโดยกองทุน AIF เป็นส่วนหนึ่งของเงินสำรองระหว่างประเทศได้

การลงเงินทุนในกองทุน AIF ประกอบด้วย

	เงินทุน (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	**ร้อยละ**
มาเลเซีย	๑๕๐	๓๐.๙๒
อินโดนีเซีย	๑๒๐	๒๔.๗๓
ฟิลิปปินส์	๑๕	๓.๐๙
ไทย	๑๕	๓.๐๙
สิงคโปร์	๑๕	๓.๐๙
บรูไน	๑๐	๒.๐๖
เวียดนาม	๑๐	๒.๐๖
กัมพูชา และลาว	๐.๒	๐.๐๔
พม่า	๐	๐
รวม ประเทศสมาชิกอาเซียน	**๓๓๕.๒**	**๖๙.๐๘**
ADB	๑๕๐.๐	๓๐.๙๒
รวม อาเซียนและ ADB	**๔๘๕.๒**	**๑๐๐.๐๐**

หมายเหตุ ขึ้นอยู่กับการเห็นชอบของแต่ละประเทศและ ADB

๕. โครงสร้างการกำกับดูแล

จะมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารกองทุนฯ [The Board of Directors (BOD)] ซึ่งประกอบด้วยผู้ถือหุ้นทุกรายและเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการตัดสินใจประเด็นต่าง ๆ โดยมี ADB เป็นผู้บริหารจัดการกองทุนฯ ซึ่งจะมีการคิดค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ในระดับที่เหมาะสม

๖. การปล่อยกู้

คาดว่า กองทุน AIF จะอยู่ที่ประมาณ ๓๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐฯ ทุกปี โดยเป็นการให้กู้ร่วมกับ ADB (Co-finance) ในทุกโครงการ ในอัตราส่วน ๓๐.๗๐ และในช่วงระหว่างปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ จะปล่อยกู้ให้กับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีรัฐบาลค้ำประกันเท่านั้น หลังจากนั้น เมื่อกองทุนมีระดับความน่าเชื่อถือในระดับที่น่าพอใจแล้ว จึงจะจัดสรรเงินส่วนหนึ่งให้กับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ใช่โครงการของรัฐบาล

๗. หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการ

กองทุน AIF จะให้ความสำคัญกับโครงการต่าง ๆ ดังนี้

๗.๑ โครงการที่แสดงให้เห็นถึงศักยภาพที่จะเสริมสร้างความร่วมมือ และผลประโยชน์ในภูมิภาคอาเซียนในวงกว้าง (เช่น การลงทุนข้ามพรมแดน และการค้า)

๗.๒ โครงการที่แสดงให้เห็นถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน รวมถึงโอกาสสำหรับการเป็นหุ้นส่วนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน [Public-Private-Partnership (PPP)]

๘. ประโยชน์ของการจัดตั้งกองทุนAIF

- สัญลักษณ์ความร่วมมือบนเวทีอาเซียนของไทยการเข้าร่วมการจัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียนอีก ๘ ประเทศจะเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ในการแสดงความร่วมมือของไทยในเวทีอาเซียนและจะเป็นการกระชับความเป็นมิตรประเทศในระดับภูมิภาค

- การนำเอาเงินออมของประเทศมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอีกหนึ่งวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนฯ ได้แก่การนำเอาเงินออมของประเทศ อาทิ เงินทุนสำรองระหว่างประเทศมาใช้ในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดประโยชน์มากขึ้น

- การพัฒนาความเชื่อมโยงในโครงสร้างพื้นฐานะระหว่างประเทศการจัดตั้งกองทุน AIF จะเป็นอีกแหล่งเงินทุนการช่วยส่งเสริมและสนับสนุนในการพัฒนาความเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐานตามแผนแม่บท ASEAN Connectivity ด้วย

Equity Contribution and Administration of ASEAN Infrastructure Fund

(RRP REG 45097)

DEVELOPMENT COORDINATION

A. Major Development Partners: Strategic Foci and Key Activities

1. In addition to the equity contribution in the ASEAN Infrastructure Fund (AIF), the Asian Development Bank (ADB) will administer the AIF on its behalf and oversee project preparation and implementation. ADB is expected to review its performance and report on the AIF progress as appropriate. The typical financing plan of a cofinanced transaction is presented in Table 1.

Table 1: Typical Financing Plan under Cofinancing

Sources of Financing	Typical Items Financed	Percentage
Counterpart financing by concerned government(s)	Support for project management	10%–20%
ADB	Detailed engineering design, civil works, and institutional and project management	40%–50%
ASEAN Infrastructure Fund	Same as ADB, but with components and segments to be financed clearly identified	20%–30%
Other cofinanciers	Selected segments or components of projects	To be determined

ADB = Asian Development Bank, ASEAN = Association of Southeast Asian Nations.
Source: ADB estimates.

2. ADB is expected to mobilize its own resources for the AIF to cofinance all projects financed by the AIF. In addition, ADB will be able to mobilize its various trust funds related to infrastructure and seek additional cofinancing from other sources as required. The technical assistance required for the AIF projects will be prepared and implemented by ADB. Details are further outlined in Table 2.

Table 2: Support from ADB and Major Development Partners

Sectors and Themes	Development Partner	Duration	Amount
All areas of infrastructure[a]	ADB	Full duration of the AIF	The projects will be from the larger pipeline of potential requirements identified by individual ASEAN members jointly with ADB, as part of the regular country partnership strategy process and consultations. ADB's pipeline for ASEAN member countries was about $10 billion for 2010–2012.
All areas of infrastructure[a]	Asian Infrastructure Financing Initiative	Full duration of the AIF	Approved in 2008, the Asian Infrastructure Financing Initiative is supported by about $4.6 billion from the Islamic Development Bank and the Republic of Korea.
All areas of infrastructure[a]	Various sector-trust funds	Full duration of the AIF	Based on need, ADB will seek additional partnership and/or cofinancing with various sector-level trust funds.
All areas of infrastructure[a]	Credit Guarantee Investment Fund	Full duration of the AIF	Based on need, ADB will explore possibilities of guaranteeing bond issues as related to infrastructure investments linked with the AIF.[b]
All areas of	Various	Full duration	As needed, the AIF can further partner with the

ที่มา:ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ข้อมูลออนไลน์ สืบค้นได้ที่ http://www.adb.org/Documents/RRPs/REG/45097/45097-001-reg-dc.pdf

infrastructure[a]	multilateral and bilateral donor agencies	of the AIF	multilateral banks (e.g., the World Bank) and bilateral agencies (e.g., the Japan International Cooperation Agency).
All areas of infrastructure[a]	ASEAN member countries	Full duration of the AIF	The AIF can partner with the national infrastructure funds established in ASEAN countries (e.g., the Indonesia Infrastructure Fund)

ADB = Asian Development Bank, ASEAN = Association of Southeast Asian Nations.
[a] This includes transport, water and sanitation, energy, information and communication technology, urban development, and other general infrastructure services.
[b] The Credit Guarantee Investment Fund is established by the ASEAN members, Japan, the Republic of Korea, and the People's Republic of China.
Source: ADB estimates.

3. Specific cases of development partnership and/or cofinancing will be determined for individual projects. Because of the large investments requirements, it is expected that additional resources will be needed. Finally, it should be noted that the AIF will actively seek private investments through public–private partnership.

B. Institutional Arrangements and Processes for Development Coordination

4. ADB will undertake, in coordination with ASEAN members, much of the development coordination for the AIF. ADB will widely disseminate information on the activities, progress, and achievements of the AIF.

5. Wide-ranging coordination with civil society is envisioned, recognizing that infrastructure projects, large and small, can have both positive and negative impacts on people. ADB's safeguard procedures ensure that project designs foresee such impacts and take measures to amplify the positive effects while mitigating the negative ones. Public communication and maintaining effective, continuous liaison with all stakeholders are critical. ADB will play this important role on behalf of the AIF.

C. Achievements and Issues

6. The establishment of AIF is a clear case of coordination between ADB and ASEAN. This is based on ASEAN governments' recognition of the importance of infrastructure development in the region. Specifically, they would like to effectively utilize the financial resources that are available in the region for infrastructure development within the region. For this purpose, ASEAN finance ministers proposed establishing the AIF and requested ADB to recommend an appropriate structure for it. In response, ADB has worked closely with ASEAN officials from ministries of finance and central banks since June 2009, building on past work with ASEAN countries in 2007–2008 to finance infrastructure.

D. Summary and Recommendations

7. The AIF is structured as a mechanism to mobilize regional resources for regional development. It is clear that there are a number of valid reasons for investing in other regions, and that economic openness is strongly supported by ADB. There are also opportunities for the region and its institutions with resources to identify inward investment opportunities, especially if they can promote economic development and poverty reduction in the region.

ความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคอาเซียน

ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีความคืบหน้าหลายด้านในการเตรียมความพร้อมสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 ทั้งการลงนามใช้กฎบัตรอาเซียน การจัดทำแผนดำเนินการสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งเป็นหนึ่งในสามเสาหลักของประชาคมอาเซียน จนกระทั่งล่าสุดในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 29-30 ตุลาคม 2553 ที่ผ่านมา ที่ประชุมฯ ได้ข้อสรุปสำคัญอันหนึ่ง คือ การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ASEAN Connectivity) อันจะครอบคลุมทั้งการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบ/กระบวนการทำงานต่างๆ และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกันในอาเซียน

เน้นความเชื่อมโยง 3 มิติ

ที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 นี้ ได้เห็นชอบร่างแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) เพื่อใช้เป็นยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนปี 2554-2558 ทั้งนี้ MPAC ได้กำหนดการเชื่อมโยงครอบคลุม 3 มิติ คือ การเชื่อมโยงทางกายภาพ การเชื่อมโยงองค์กร และการเชื่อมโยงประชาชน

การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น สำหรับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงที่สำคัญอาทิ

การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แผนแม่บท MPAC จะผลักดันโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกที่สำคัญให้แล้วเสร็จ อาทิ โครงการ ASEAN Highway Network (AHN) ซึ่งเป็นเครือข่ายเส้นทางถนนเชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นระยะทางทั้งสิ้น 38,400 กิโลเมตร ซึ่งยังมีอีกหลายจุดที่ขาดความเชื่อมโยง (Missing Link) โดยเฉพาะในพม่า และอีกหลายเส้นทางที่ยังไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ ยังมีโครงการ Singapore Kunming Rail Link (SKRL) ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟเชื่อมโยง 8 ประเทศ คือ เส้นทางหลักที่ผ่าน 6 ประเทศคือ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนาม และจีน (คุนหมิง) และมีเส้นทางแยกอีก 2 สาย คือ ไทย- สปป.ลาว และไทย-พม่า ซึ่งยังมี Missing Link หลายจุดในกัมพูชา เวียดนาม พม่า สปป.ลาว และไทย สำหรับทางน้ำ แผนแม่บท MPAC ได้กำหนดยุทธศาสตร์พัฒนาศักยภาพท่าเรือหลักสำหรับเครือข่ายการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคอาเซียนไว้ 47 แห่ง ซึ่งท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของไทยได้ถูกนับรวมไว้ในยุทธศาสตร์ดังกล่าวด้วย รวมทั้งยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางในอนุภูมิภาค ขณะที่ทางอากาศจะเน้นในเรื่องการปรับปรุงระบบการบิน/พัฒนาคุณภาพสาธารณูปโภคพื้นฐานรองรับการขนส่งทางอากาศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาเส้นทางบินใหม่ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาค

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อตอบสนองการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและบริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวทางการค้า รวมทั้งลดช่องว่างความเหลื่อมล้ำที่เกิดจากความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและเทคโนโลยีระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องเร่งแก้ไขเพื่อลดผลกระทบที่จะบั่นทอนการเติบโตทางเศรษฐกิจและความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันภายในประชาคมอาเซียน ทั้งนี้ หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญคือ การจัดตั้ง ASEAN Broadband Corridor ภายในปี 2557 เพื่อช่วยให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าถึงข้อมูลได้เช่นเดียวกันก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

การเชื่อมโยงเครือข่ายด้านพลังงาน เนื่องจากประเทศอาเซียนมีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานการผลิตภาคอุตสาหกรรมของโลก ทำให้ความต้องการพลังงานมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่หลายประเทศโดยเฉพาะ CLMV ยังไม่สามารถเข้าถึงพลังงานได้อย่างทั่วถึง แผนแม่บท MPAC จึงเน้นให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงพลังงาน โดยอาศัยกรอบ ASEAN Power Grid (APG) และ Trans-ASEAN Gas Pipeline (TAGP) เป็นความเชื่อมโยงหลักเพื่อก่อให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงาน การเข้าถึงพลังงาน และความยั่งยืนด้านพลังงานภายในภูมิภาคอาเซียน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity) เน้นการเชื่อมโยงในด้านระบบ/กระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิผล โดยอาศัยความตกลงหรือความร่วมมือระหว่างกันที่จะนำมาซึ่งการดำเนินการในเชิงรูปธรรม ทั้งนี้ ปัจจุบันมีความตกลงหลายกรอบที่เอื้อต่อความเชื่อมโยงของระบบ แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้และต้องปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ อาทิ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การเชื่อมโยงทางกายภาพและการเชื่อมโยงองค์กร นับเป็นกลไกที่จะช่วยสร้างความพร้อมในการก้าวสู่การเป็นประชาคมอาเซียน และควรได้รับการผลักดันความเชื่อมโยงทั้งสองด้านไปพร้อมๆกันเพื่อให้การเชื่อมโยงมีประสิทธิผลสูงสุด โดยการเชื่อมโยงทางกายภาพจะช่วยสร้างความแข็งแกร่งด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในอาเซียนให้เข้มแข็งและเชื่อมโยงเข้าถึงกันมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานกระจายอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคหลายๆ โครงการ อาทิ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และกรอบความร่วมมือพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย (อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย) หรือ IMT-GT ซึ่งทำให้หลายจุดขาดความเชื่อมโยงกันและเป็นการลดทอนศักยภาพด้านการขนส่งคมนาคม ขณะที่การเชื่อมโยงองค์กรจะช่วยให้ระบบ/พิธีการ/ขั้นตอนต่างๆเป็นไปด้วยความราบรื่นมากขึ้น ลดปริมาณงานด้านเอกสารและลดระยะเวลาในการดำเนินการต่างๆให้น้อยลง ซึ่งการพัฒนาความเชื่อมโยงทั้งสองด้านนี้จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเดินทาง/ขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศในอาเซียนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติยังคงมีข้อจำกัดด้านระเบียบปฏิบัติระดับท้องถิ่น ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐของแต่ละประเทศ โดยเฉพาะหน่วยงานระดับท้องถิ่น ควรร่วมกันทำการศึกษาระเบียบปฏิบัติของแต่ละประเทศ เพื่อให้เข้าใจและสามารถปรับปรุงขั้นตอนให้สอดคล้องและเอื้อต่อการขนส่งระหว่างกันมากขึ้น

การเชื่อมโยงประชาชน (People-to-people Connectivity) จะให้การส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมและสังคมของประเทศอาเซียน อาทิ การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษาของประเทศในอาเซียนเป็นภาษาที่สาม การถ่ายทอดหรือแลกเปลี่ยนระบบการศึกษาระหว่างกัน รวมถึงการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายบุคคลโดยเสรี อาทิ การยกเว้นระบบวีซ่าระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอาเซียนภายในปี 2555 ซึ่งน่าจะช่วยให้ประชาชนในภูมิภาคเรียนรู้และเข้าใจประเทศร่วมกลุ่มอาเซียนได้ลึกซึ้งยิ่งขึ้นทั้งในด้านสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งเอื้อต่อการปรับใช้ในทางธุรกิจเพื่อผลิตสินค้าตอบสนองความต้องการผู้บริโภคในตลาดอาเซียนได้มากขึ้น และเกิดความไว้เนื้อเชื่อใจในการทำการค้าและการลงทุนระหว่างกันมากกว่าเดิม อย่างไรก็ตาม ความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนนับเป็นสิ่งท้าทายสำคัญประการหนึ่งของสมาชิกอาเซียน เนื่องจากความหลากหลายด้านสังคม วัฒนธรรม ศาสนา และภาษา อาจทำให้ต้องอาศัยในการเรียนรู้และปรับตัวเข้าหากันพอสมควร

กองทุน AIF ...อีกหนึ่งกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอาเซียน

นอกเหนือจากการเห็นชอบแผนแม่บทการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนแล้ว ที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 ได้เห็นชอบการจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Infrastructure Fund : AIF) ในรูปแบบของ Special Purpose Vehicle (SPV) โดยเบื้องต้นตั้งวงเงินกองทุนที่ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนหนึ่งเป็นเงินทุนจากประเทศสมาชิกอาเซียนรวม 450 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และอีกส่วนหนึ่งเป็นเงินจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) จำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และที่ประชุมฯได้ตั้งเป้าหมายว่าจะดำเนินการจัดตั้งกองทุน AIF ให้แล้วเสร็จภายในปี 2554 ทั้งนี้ การตั้งกองทุนดังกล่าวสะท้อนความมุ่งมั่นของประเทศสมาชิกอาเซียนในการขับเคลื่อน ASEAN Connectivity ให้เป็นรูปธรรมและเป็นระบบมากขึ้น ซึ่งน่าจะช่วยสร้างความมั่นใจในการขับเคลื่อนแผนแม่บทดังกล่าวให้บรรลุเป้าหมายได้

โอกาสและความท้าทายของไทย

ความคืบหน้าในการเห็นชอบร่างแผนแม่บทว่าด้วยการสร้างความเชื่อมระหว่างกันในอาเซียนนับเป็นสัญญาณที่ดีสำหรับเส้นทางการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 เนื่องจากสะท้อนถึงการเตรียมพร้อมในด้านต่างๆอย่างเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกอาเซียนที่น่าจะได้รับผลประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนค่อนข้างมาก ทั้งในด้านการค้าและการลงทุน ดังนี้

การส่งออกของไทยน่าจะได้อานิสงส์จากการเชื่อมโยงที่เข้าถึงกันมากขึ้นในภูมิภาคอาเซียน ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา สัดส่วนการค้าภายในอาเซียนเทียบกับการค้าทั้งหมดของสมาชิกอาเซียนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากราวร้อยละ 21.0 ในปี 2541 เป็นร้อยละ 26.8 ในปี 2551 และร้อยละ 24.5 ในปี 2552 ทั้งนี้ ในช่วงเดือนมกราคม-ตุลาคม 2553 ไทยมีการส่งออกไปยังอาเซียน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.9 ของการส่งออกทั้งหมดของไทย เพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 18.2 ในปี 2541 โดยประเทศอาเซียนที่ไทยส่งออกไปมากที่สุด คือ

มาเลเซีย ประมาณร้อยละ 24 ของการส่งออกไปอาเซียน รองลงมาคือ สิงคโปร์ (ร้อยละ 20.5) และอินโดนีเซีย (ร้อยละ 16.6)

ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่า สัดส่วนการส่งออกของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ (มาเลเซีย กัมพูชา สปป.ลาว และพม่า) เทียบกับการส่งออกไปกลุ่มอาเซียนทั้งหมด มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น และเป็นการส่งออกผ่านชายแดนมากถึงร้อยละ 88.9 ของการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2553 ขณะที่การส่งออกผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนาม จีน (ตอนใต้) และสิงคโปร์ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.7 ของการส่งออกรวมไปทั้ง 3 ประเทศในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2553 จากร้อยละ 2.8 ในปี 2548 สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางบกที่เชื่อมกันมากขึ้นระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีนัยสำคัญต่อการส่งออกของไทย ดังเห็นได้จากภายหลังการเปิดใช้เส้นทาง R3A ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมจากไทยไปยังมณฑลยูนาน (จีนตอนใต้) ช่วยให้การส่งออกสินค้าผ่านแดนจากไทยไปจีน (ตอนใต้) ขยายตัวเพิ่มขึ้นมากราว 2 เท่าตัวจากปี 2550 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มเปิดใช้เส้นทาง R3A และล่าสุดในช่วง 10 เดือนแรกปี 2553 ไทยยังคงได้เปรียบดุลการค้าผ่านชายแดนกับจีนเป็นมูลค่า 6,865.1 ล้านบาท ซึ่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์

สำหรับสินค้าที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ในการขยายตัวด้านการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน รวมถึงสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าอาหารอื่นๆ ส่วนสินค้าส่งออกผ่านแดนไปเวียดนาม สิงคโปร์และจีนตอนใต้ ที่น่าจะได้ประโยชน์ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเพื่อใช้ในการผลิตภาคอุตสาหกรรม เช่น ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า อุปกรณ์กึ่งตัวนำทรานซิสเตอร์และไดโอด รวมถึงสินค้ากลุ่มเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า และเครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ นอกจากนี้ การพัฒนาโครงข่ายสาธารณูปโภคด้านต่างๆ ตามแผน MPAC จะทำให้ความต้องการสินค้าในกลุ่มวัสดุก่อสร้างและโลหะพื้นฐานขยายตัวมากขึ้นด้วย

ธุรกิจท่องเที่ยวได้รับอานิสงส์จากการเชื่อมโยง เอื้อให้เดินทางสะดวกและประชาชนเข้าถึงกันได้มากขึ้น ทั้งจากการคมนาคมที่พัฒนาและเชื่อมโยงถึงกัน ระเบียบ/ขั้นตอนต่างๆในด้านเอกสารและการปฏิบัติมีความยุ่งยากน้อยลง ตลอดจนต้นทุน/ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวที่ต่ำลง จะเป็นแรงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวทั้งในอาเซียนและประเทศนอกอาเซียน เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในไทยมากขึ้น นอกจากนี้ ยังอาจช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเลือกที่จะเดินทางด้วยการคมนาคมทางบกมากขึ้น เพื่อสามารถแวะแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางที่ผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ ซึ่งจะมีส่วนให้ระยะเวลาการพำนักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทยเพิ่มขึ้น และจะเป็นโอกาสในการเพิ่มรายได้ด้านการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆของประเทศ

นักลงทุนต่างชาติสนใจเข้ามาลงทุนในอาเซียนและไทยเพิ่มขึ้น ความพร้อมและเข้าถึงสาธารณูปโภคพื้นฐานเป็นปัจจัยสำคัญอันหนึ่งในการพิจารณาประกอบการลงทุนธุรกิจ/อุตสาหกรรมการผลิตต่างๆ เพราะสะท้อนถึงต้นทุนและความราบรื่นในการดำเนินธุรกิจ/อุตสาหกรรม ดังนั้น เมื่ออาเซียนมีการปรับปรุงและพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานและระเบียบต่างๆ จึงน่าจะเป็นปัจจัยเชิงบวกสำคัญที่จะดึงดูดให้นัก

ลงทุนหันมาลงทุนในอาเซียนและไทยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะประเทศคู่เจรจาทั้ง 6 ประเทศ คือ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย จากข้อมูลการลงทุนจากต่างประเทศที่ขออนุมัติการลงทุน (Net Applications) จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ของไทย พบว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ที่สนใจลงทุนFDIรายใหญ่ที่สุดของไทยขณะที่กลุ่มอาเซียน จีน และเกาหลีใต้ มีโครงการลงทุนในไทยอย่างต่อเนื่องสำหรับสาขาอุตสาหกรรมที่ไทยน่าจะได้รับความสนใจลงทุนเพิ่มขึ้น คือ กลุ่มอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตและส่งออก อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ และอุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูป รวมถึงสาขาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขยายตัวด้านโครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนยังมีประเด็นที่ท้าทายธุรกิจและหน่วยงานภาครัฐของไทยหลายด้าน อาทิ

ยุทธศาสตร์ในแผนแม่บทการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนอาจเร่งให้มีการลงทุนในประเทศอาเซียนเร็วขึ้นเพื่อช่วงชิงความได้เปรียบในตลาด แม้การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะสร้างโอกาสแก่ธุรกิจในด้านการค้า-การลงทุนเพิ่มขึ้น แต่ก็ส่งผลให้ธุรกิจเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงได้ยาก ทั้งจากประเทศอาเซียนและประเทศนอกอาเซียน โดยเฉพาะจากกลุ่ม ASEAN+3 และ ASEAN+6 กอปรกับแผนแม่บท MPAC ได้กำหนดยุทธศาสตร์และกรอบระยะเวลาไว้ค่อนข้างชัดเจน ซึ่งน่าจะเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับวางแผนการลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจมากที่สุด ซึ่งเป็นไปได้ว่าในระยะ 1-2 ปีข้างหน้านี้ ธุรกิจไทยน่าจะเผชิญแรงกดดันจากการขยายการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติมากขึ้น

การเชื่อมโยงและเข้าถึงกันง่ายขึ้นในภูมิภาคอาเซียน อาจกดดันให้ธุรกิจเอสเอ็มอี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของไทย เผชิญความยากลำบากยิ่งขึ้นในการปรับตัวและรักษาส่วนแบ่งในตลาด ดังนั้น ผู้ประกอบการธุรกิจเอสเอ็มอีไทยจึงควรเร่งพัฒนาและปรับปรุงการผลิตสินค้าทั้งด้านต้นทุนและคุณภาพ เพื่อรับมือกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ขณะที่หน่วยงานภาครัฐควรจะเร่งวางแผนทั้งในเชิงยุทธศาสตร์และเชิงปฏิบัติเพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจไทย โดยเฉพาะธุรกิจเอสเอ็มอี

บทสรุป การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนหรือ ASEAN Connectivity เป็นเสมือนการก้าวเข้าใกล้ความเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมากขึ้น โดยเน้นความเชื่อมโยงครอบคลุมใน 3 มิติ มิติแรกคือ การเชื่อมโยงทางกายภาพ ซึ่งเน้นความเชื่อมโยงโครงข่ายสาธารณูปโภคพื้นฐานระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ทั้งด้านการคมนาคม การสื่อสารแลกเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครือข่ายด้านพลังงาน ส่วนความเชื่อมโยงมิติที่สองคือ การเชื่อมโยงองค์กร ซึ่งเน้นความเชื่อมโยงด้านระบบ นโยบาย และกระบวนการทำงานของหน่วยงานแต่ละประเทศ ผ่านความร่วมมือ/ความตกลงในอาเซียน ซึ่งความเชื่อมโยงด้านนี้จะช่วยเอื้อให้ความเชื่อมโยงทางกายภาพสมบูรณ์ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น สำหรับความเชื่อมโยงในมิติที่สาม คือ การเชื่อมโยงประชาชน เน้นการส่งเสริมการเรียนรู้และเข้าใจวัฒนธรรมและสังคมในกลุ่มอาเซียนมากขึ้น เนื่องจากประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียนยังมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม สังคม ศาสนา

รวมถึงภาษา ซึ่งเป็นความท้าทายและต้องอาศัยเวลาพอสมควรในการพัฒนาผสมผสานให้เกิดความเชื่อมโยงด้านประชาชนในอาเซียน

การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนนี้ น่าจะเอื้อให้ไทยจะได้รับประโยชน์ทั้งในด้านการค้าและการลงทุน โดยการส่งออกและการท่องเที่ยวของไทยจะได้รับประโยชน์จากเครือข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงถึงกัน โดยเฉพาะการคมนาคมทางบกเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จีน(ตอนใต้) และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดส่งออกของไทยที่มีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าการเชื่อมโยงด้านโครงข่ายการคมนาคมและการเชื่อมโยงด้านระเบียบ/ขั้นตอน กระบวนการ จะช่วยให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าได้คล่องตัว มีความยุ่งยากน้อยลง และอาจทำให้ใช้เวลาในการขนส่งน้อยลง จะอำนวยให้การส่งออกของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้น ขณะที่การเดินทางข้ามพรมแดนที่สะดวกรวดเร็วและเข้าถึงยิ่งขึ้น จะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งจากประเทศในอาเซียนและนอกอาเซียน เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในไทยและภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น รวมทั้งยังน่าจะดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติสนใจเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น โดยเฉพาะในสาขาธุรกิจที่ไทยมีศักยภาพด้านการผลิตและส่งออก อย่างไรก็ตาม แม้การเชื่อมโยงเข้าถึงกันมากขึ้นนี้จะสร้างโอกาสแก่ธุรกิจไทยในหลายๆด้าน ขณะเดียวกันก็เป็นความท้าทายสำหรับธุรกิจไทยที่จะปรับตัวรองรับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจเอสเอ็มอีซึ่งเป็นธุรกิจส่วนใหญ่ของไทยที่อาจเผชิญแรงกดดันในการปรับตัวทั้งในด้านการผลิตทั้งด้านต้นทุนและคุณภาพ รวมถึงการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาสินค้ามากขึ้น เพื่อสร้างจุดยืนในตลาด ขณะที่หน่วยงานภาครัฐควรเร่งวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ ระยะสั้น-กลาง-ยาว เพื่อลดทอนผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเป็นแนวทางในการปรับตัวที่เป็นรูปธรรมต่อธุรกิจไทย

ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ปีที่ 16 มองเศรษฐกิจฉบับที่ 3001 วันที่ 3 ธันวาคม 2553

แนวทางความร่วมมือเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน

การดำเนินงานเพื่อไปสู่เป้าหมายของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาเซียนได้จัดทำแผนงานเชิงบูรณาการการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อให้เห็นการดำเนินงานในภาพรวมที่จะมุ่งไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายใน ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศสมาชิกซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงอาเซียนเข้าด้วยกัน กองทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน [ASEAN Infrastructure Fund (AIF)]ที่จะจัดตั้งขึ้น จะได้เข้ามาสนับสนุนทางด้านการเงินในส่วนนี้ ซึ่งอาเซียนได้มีกรอบพิมพ์เขียวความร่วมมือที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของอาเซียน ดังนี้

1. ความร่วมมือด้านการขนส่ง โครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมั่นคง และบูรณาการในอาเซียนเป็นปัจจัยสาคัญที่ช่วยพัฒนาใช้ศักยภาพของเขตการค้าเสรีอาเซียนได้อย่างเต็มที่ ส่งเสริมแรงจูงใจด้านการเป็นฐานการผลิตเดียว การเป็นจุดหมายด้านการท่องเที่ยวและการลงทุนในภูมิภาค อีกทั้งลดช่องว่างของการพัฒนา ยิ่งไปกว่านั้น การขนส่งในอาเซียนยังเป็นสิ่งจาเป็นที่จะเชื่อมโยงอาเซียนกับประเทศเพื่อนบ้านทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือ และเอเชียใต้

2. ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคได้ร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมการอานวยความสะดวกด้านการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ สนับสนุนการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อานวยความสะดวกด้านการขนส่งและการรวมกลุ่มด้านการท่องเที่ยวและส่งเสริมการเปิดเสรีสาขาการขนส่งทางอากาศและทางน้ำ และจะเร่งวางกรอบการดาเนินงานด้านการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศในอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบโดยเร็ว

3. การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แผนปฏิบัติการด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Action Plan: ATAP) 2005–2010 ครอบคลุมการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ และการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง โดยแผนปฏิบัติการดังกล่าวประกอบด้วยมาตรการการดำเนินงาน 48 มาตรการ

การดำเนินงาน:

☐ ดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอานวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ภายใน ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552)

☐ ดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ภายใน ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553)

☐ เร่งรัดการหาข้อยุติการจัดทาร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนให้แล้วเสร็จ ภายใน ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2551) และเริ่มดาเนินการตามกรอบความตกลงฯ ได้ภายใน ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553)

4. การขนส่งทางบก ให้ความสำคัญกับการดำเนินโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์–คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link Project: SKRL) และโครงการโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network: AHN) ให้เสร็จสมบูรณ์

การดำเนินงาน:

☐ พัฒนาเส้นทางช่วงขาดภายใต้โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์–คุนหมิง ให้เสร็จสมบูรณ์

☐ พัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้เสร็จสมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างถนน/การปรับปรุงถนนต่ำกว่าระดับ 3 สำหรับเส้นทางการขนส่งผ่านแดน (Transit Transport Routes: TTRs) ที่กำหนดในโครงการโครงข่ายทางหลวงอาเซียน

☐ เสริมสร้างการรักษาความปลอดภัยทางถนนในอาเซียน

5. การขนส่งทางน้ำและทางอากาศ นาหลักการและกรอบการทางานเพื่อให้มีการรวมกลุ่มสาขาการขนส่งทางทะเลของอาเซียนเป็นตลาดเดียวมาใช้ และพัฒนาการเป็นตลาดการบินร่วมอาเซียนอย่างเป็นรูปธรรม

การดำเนินงาน:

☐ ปฏิบัติตามสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Marine Organization: IMO)

☐ ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการว่าด้วยการขนส่งทางทะเลที่มีการรวมตัวและมีขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียน

☐ ดำเนินนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีอาเซียน (แผนงานรวมกลุ่มสาขาการบิน)

☐ พัฒนาตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market)

6. โครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศ (Information Infrastructure) โครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศที่มีการป้องกันความปลอดภัยและเชื่อมต่อกันมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาและการแข่งขันทางเศรษฐกิจของภูมิภาค มีการดำเนินการหลาย ๆ ด้านเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อโครงข่ายระหว่างกัน (Interconnectivity) และความสามารถในการทางานร่วมกันทางด้านเทคนิค (Technical Interoperability) ระหว่างระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การยกระดับเครือข่ายแห่งชาติที่มีอยู่และพัฒนาเครือข่ายดังกล่าวให้เป็นโครงสร้าง

พื้นฐานสารสนเทศของภูมิภาค ให้ความสำคัญเท่า ๆ กันกับการเพิ่มความน่าเชื่อถือและความมั่นใจในการใช้อินเทอร์เน็ต และความปลอดภัยในการทาธุรกรรม การจ่ายเงิน และการรับชาระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์

7. พัฒนาการเชื่อมโยงต่อความเร็วสูง (High–speed Inter–connection) ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศแห่งชาติ (National Information Infrastructures: NII) ของทุกประเทศสมาชิกอาเซียน

การดำเนินงาน:

☐ อำนวยความสะดวกให้เกิดการเชื่อมต่อความเร็วสูง ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศแห่งชาติของทุกประเทศสมาชิกอาเซียน ภายใน ค.ศ. 2010 (พ.ศ. 2553) และดำเนินมาตรการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ (Vientiane Action Plan)

☐ เสริมสร้างขีดความสามารถ และจัดทำโปรแกรมการฝึกอบรมสาหรับศูนย์ประสานการรักษาความปลอดภัยคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (Computer Emergency Response Teams: CERTs) ของแต่ละประเทศ และเพิ่มศักยภาพให้กับความมั่นคงปลอดภัยบนเครือข่ายสารสนเทศ (Cyber–security Network) ของอาเซียน โดยการขยายเครือข่ายของการดำเนินการทดสอบการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินต่อความมั่นคงบนเครือข่ายและสารสนเทศ (ASEAN CERT Incident Drills) ให้ครอบคลุมประเทศคู่เจรจาของอาเซียนภายใน ค.ศ. 2007 (พ.ศ. 2550)

☐ ส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง (ประชาชน ชุมชน ธุรกิจ และหน่วยงานภาครัฐ) มีส่วนร่วมในการพัฒนาและนำเทคโนโลยีสารสนเทศและบริการด้านโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศในภูมิภาคมาใช้ในงานที่เกี่ยวข้อง

☐ สนับสนุนให้สาขาที่เป็นกลุ่มเป้าหมายนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผล (ในเบื้องต้นประกอบด้วยสาขาสำคัญ เช่น ศุลกากร โลจิสติกส์ ขนส่ง ธุรกิจเกี่ยวกับข้อมูลในรูปแบบต่าง ๆ)

☐ เพิ่มจำนวนประเทศสมาชิกในการตกลงยอมรับร่วมกันของอาเซียน (ASEAN MRA) สาหรับอุปกรณ์ด้านโทรคมนาคม

☐ พัฒนานโยบายและกรอบการกำกับดูแลในเชิงลึกเพื่อรองรับโอกาสและความท้าทายทางธุรกิจในส่วนที่เกี่ยวกับโครงข่ายยุคหน้า (Next Generation Network) ซึ่งรวมถึงการทำงานร่วมกันได้ของสินค้าและบริการ ระบบสารสนเทศ และเครือข่ายที่เชื่อมโยงกัน

8. ความร่วมมือด้านพลังงาน การมีแหล่งพลังงานที่มั่นคงและเพียงพอเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้ระบบเศรษฐกิจรวมทั้งภาคอุตสาหกรรมมีการพัฒนาที่ยั่งยืน ความร่วมมือในภูมิภาคด้านโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน และโครงการเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน ส่งผลให้มีการใช้ทรัพยากรพลังงานในภูมิภาคอย่างเหมาะสมและก่อให้เกิดความมั่นคงทางด้านพลังงานมากขึ้น โครงการเหล่านี้ยังเป็นโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในด้านการลงทุน การเงิน และการถ่ายโอนเทคโนโลยีการเชื่อมโยงเครือข่าย

ระหว่างประเทศทั้งด้านเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติ ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างยิ่งทั้งด้านความมั่นคง ความยืดหยุ่น และคุณภาพของพลังงาน

9. เร่งการพัฒนาโครงการเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน และโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน โครงการเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียนมี 14 โครงการ และโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน มี 7 โครงการ

การดำเนินงาน:

☐ เร่งการดำเนินการโครงการเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน และโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน

☐ส่งเสริมการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคเอกชนเกี่ยวกับโครงการเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน และโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียนให้มากขึ้น

☐ ดำเนินการเร่งความตกลงอาเซียนว่าด้วยความมั่นคงทางปิโตรเลียม (ASEAN Petroleum Security Agreement: APSA) ให้แล้วเสร็จเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของแหล่งน้ำมัน และก๊าซในภูมิภาค

10.ในขณะที่ประเทศสมาชิกกำลังผลักดันทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการจัดตั้งประชาคมอาเซียนในปี 2015 จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างความมั่นใจว่าพัฒนาการดังกล่าวเป็นไปอย่างยั่งยืนภายใต้นโยบายและมาตรการต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การลดสภาวะก๊าซเรือนกระจกด้วยนโยบายและมาตรการที่มีประสิทธิผล ซึ่งช่วยบรรเทาปัญหาการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิของโลก อาเซียนตระหนักดีถึงความจำกัดของแหล่งสำรองพลังงานฟอสซิลของโลกและความไร้เสถียรภาพของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก จึงเน้นความสำคัญในการสร้างแหล่งพลังงานทดแทนที่สามารถนำกลับมาใช้ได้ใหม่ อาทิ ไบโอดีเซล และส่งเสริมให้มีการค้า การอำนวยความสะดวก และความร่วมมือในสาขาพลังงานที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ รวมไปถึงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับแหล่งพลังงานดังกล่าว

11. ความร่วมมือด้านการทาเหมืองแร่ เพิ่มศักยภาพด้านการค้าและการลงทุน และเสริมความแข็งแกร่งด้านความร่วมมือ และการสร้างขีดความสามารถในสาขาภูมิศาสตร์และการเหมืองแร่ เพื่อให้มีการพัฒนาสาขาเหมืองแร่ที่ยั่งยืนในภูมิภาค

การดำเนินงาน:

☐ สนับสนุนการค้าและการลงทุนในสาขาเหมืองแร่ให้มากขึ้น

☐เสริมสร้างขีดความสามารถขององค์กรและบุคลากรในสาขาภูมิศาสตร์และการเหมืองแร่ในอาเซียน

☐ ส่งเสริมการพัฒนาสาขาเหมืองแร่ให้มีพัฒนาการที่ยั่งยืนทั้งในแง่สิ่งแวดล้อมและสังคม

☐ สนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาสาขาเหมืองแร่

12. การสนับสนุนด้านการเงินแก่โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เงินทุนมีบทบาทสำคัญต่อการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยที่อาเซียนได้เร่งการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ จำเป็นต้องส่งเสริมการลงทุนมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค ดังนั้น การพัฒนาวิธีการระดมเงินทุนแบบใหม่ ๆ เพื่อดึงดูดให้ภาคเอกชนสนใจลงทุนจึงเป็นสิ่งสำคัญ

การดำเนินงาน:

☐ ส่งเสริมให้ภาคเอกชนและองค์กรระหว่างประเทศเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในการสนับสนุนด้านการเงินแก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค อาทิ โครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติของอาเซียน โครงการเครือข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสิงคโปร์–คุนหมิง และโครงการทางหลวงอาเซียน

☐ ยกเลิก/ลดอุปสรรคต่อการลงทุนและ/หรือการสนับสนุนเงินทุนเพื่อพัฒนาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค

ที่มา: "การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน" ข้อมูลออนไลน์ นายครรชิต พุทธโกษา
สืบค้นได้ที่http://www.nrct.go.th/downloads/sci_adviser/content.pdf

บทความจากสื่อมวลชน

วิกฤตโลกบีบเอเชียพึ่งเศรษฐกิจในประเทศ กูรูแนะดึงเงินออมลงทุนโปรเจ็กต์พื้นฐาน*

กูรูเศรษฐศาสตร์แนะไทย ฉกฉวยโอกาสช่วงโลกตะวันตกทรุด เร่งปรับโครงสร้างตลาดเงิน ตลาดทุน ดึงเงินออมจำนวนมหาศาล ลงทุนในประเทศ รับยุคทองของภูมิภาคเอเชีย เตือนอย่าไปหวังพึ่งเงินต่างประเทศ ชี้ที่ผ่านมา เงินลงทุนโดยตรงจาก ต่างชาติลดลงต่อเนื่อง

นายบัณฑิต นิจถาวร ประธานคณะกรรมการสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (ThaiBMA) อดีตรองผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) กล่าวว่า ประเทศไทยยากที่จะเลี่ยงผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ เนื่องจากมีการส่งออกเป็นองค์ประกอบสำคัญของจีดีพี แม้ระยะหลังจะมีการกระจายการส่งออกไปสู่เอเชียที่มีการเติบโตดี แต่การส่งออกไปทั้งสหรัฐและยุโรปรวมเป็นกว่า 20% ก็ถือเป็น สัดส่วนที่มาก อย่างไรก็ตาม ยังเชื่อว่าเศรษฐกิจไทยจะปรับตัวรับมือกับความผันผวนได้ เพราะยังมีพื้นที่ในการดำเนินนโยบายการเงินการคลังได้

นายบัณฑิตกล่าวว่า ส่วนประเด็นที่จะต้องพิจารณาในตอนนี้ คือระบบเศรษฐกิจมีการออมมากกว่าการลงทุน ทำให้มีการนำเงินส่วนเกินออกไปลงทุนต่างประเทศ เนื่องจากตลาดทุนไทยไม่มีความกว้างและลึกเพียงพอรองรับการลงทุน ส่วนธนาคารพาณิชย์ก็มีการขยายสินเชื่อสูงถึง 16% ส่วนใหญ่เป็นสินเชื่อบุคคล สินเชื่อเพื่อการบริโภค ขณะที่สินเชื่อเพื่อการลงทุนรองรับการเติบโตของประเทศในระยะยาว ยังไม่ขยายตัวเท่าที่ควร "ประเทศไทยต้องมีแนวทางการบริหารเงินออมที่มีอยู่ให้สามารถแปลงไปลงทุน เพื่อรองรับการเติบโตในระยะยาว" นายบัณฑิตกล่าว

นายณรงค์ชัย อัครเศรณี ประธานกรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า วิกฤตเศรษฐกิจในประเทศตะวันตกตอนนี้เป็นปัจจัยที่ดึงให้นักลงทุนไทยและประเทศอื่นในเอเชียที่เคยออกไปลงทุนตะวันตก (go west) ให้หันกลับมาลงทุนในภูมิภาคนี้ (regional demand) และเป็นโอกาสในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้มีความสมดุล จากเดิมที่พึ่งเงินลงทุนจากต่างชาติเข้ามาพัฒนาประเทศเป็นหลัก (out-in mode) มาเป็นการพึ่งเงินทุนภายในประเทศและภูมิภาคมากขึ้น

ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ที่ต้องการเพิ่มสัดส่วนการลงทุนให้สูงขึ้น ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจด้วยการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการเป็นประชาคมอาเซียนอย่างสมบูรณ์ "เงินสำรองระหว่างประเทศของเราสูงถึง 2 แสนล้านเหรียญ มันเยอะเกินไป เราไม่ได้เอาออกมาใช้ประโยชน์ ตอนนี้เป็นโอกาสดีที่จะคิดเรื่องการลงทนในเอเชียมาทำเรื่อง regional demand

---

* ที่มา: หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2554 ปีที่ 35 ฉบับที่ 4353

ไม่ใช่เฉพาะประเทศไทย หมายถึงการลงทุนทั้งในอาเซียนบวกสาม บวกหก และตอนนี้มีความเห็นที่สอดคล้องกันว่านี่คือแนวทางที่ต้องเกิดขึ้น"

นายณรงค์ชัยกล่าวว่า ประเทศไทยควรใช้โอกาสนี้ปรับโครงสร้างตลาดเงิน ตลาดทุนให้รับสถานการณ์สภาพคล่องล้นโลก โดยสภาพคล่องระดับสูงดังกล่าว ทำให้ปัจจุบันเงินเข้ามาส่วนใหญ่เป็นเงินที่ลงทุนในพอร์ตลงทุน ไม่ใช่เงินลงทุนโดยตรง ซึ่งหากปล่อยให้โครงสร้างเป็นเป็นเหมือนเดิม ธปท.ก็ยังต้องคอยดูดซับสภาพคล่องจากเงินที่ไหลเข้ามาลงทุนในตลาดหุ้น ตลาดพันธบัตร โดยแนวทางหนึ่งที่จะทำให้ตลาด ทุนไทยใหญ่ขึ้นเพื่อรับกับเงินไหลเข้ามาลงทุน คือการนำรัฐวิสาหกิจเข้า จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างในตลาดหุ้นเชี่ยงไฮ้ประสบความสำเร็จจากการเพิ่มขนาดตลาดทุน ด้วยหุ้นกลุ่มรัฐวิสาหกิจ (state-owned enterprises-SOE)

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า แนวคิดในการหันมาพึ่งพิงเงินลงทุน และลงทุนภายในเอเชียดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง นับแต่เศรษฐกิจของสหรัฐ ยุโรป รวมถึงญี่ปุ่น มีปัญหา โดยล่าสุด คณะรัฐมนตรีคลังของประเทศในสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) ได้ลงนามในข้อตกลงเพื่อจัดตั้งกองทุน สาธารณูปโภคของอาเซียน (ASEAN Infrastructure Fund : AIF) มูลค่า 482.5 ล้านดอลลาร์ ณ กรุงวอชิงตัน ของสหรัฐ ในการเจรจานอกรอบการประชุมประจำปีธนาคารโลกและ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (ไอเอ็มเอฟ)

ทั้งนี้ AIF เป็นการร่วมลงทุนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (ยกเว้นพม่า) และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) โดยมีกองทุนเริ่มต้น 485.2 ล้านดอลลาร์ ประเทศไทยจะร่วมลงทุน15 ล้านเหรียญสหรัฐ มี ADB เป็นผู้บริหารกองทุน การให้เงินกู้จะดำเนินการร่วมกับ ADB ในอัตราส่วน 30:70 ในทุกโครงการ มีแผนจะเพิ่มขนาดของกองทุนผ่านการออกตราสารทางการเงินกึ่งหนี้กึ่งทุน (Hybrid Bond) และพันธบัตร (Bond) รวมถึงการลงทุนเพิ่มจากชาติสมาชิกในอนาคต

สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย์ การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน

๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็คทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น. โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ออกแบบปกโดย น.ส.เพ็ญา ศาตะประภา