



บทที่ 4

ความร่วมมือทางด้านการค้าและเศรษฐกิจภายในกลุ่มประเทศอาเซียน

กลุ่มประเทศอาเซียนได้มีการร่วมมือและประสานงานกันในกิจกรรมต่าง ๆ มากมายทั้งทางด้านการเมือง สังคมและวัฒนธรรม เศรษฐกิจและการค้า และอื่น ๆ อีกมาก โดยในระยะแรกของการก่อตั้งกลุ่มอาเซียน ได้เน้นถึงความร่วมมือที่จะประสานกันในด้านการเมืองเป็นหลักใหญ่ ทำให้ความร่วมมือในด้านอื่น โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจและการค้าไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร เพราะเมื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจขัดกัน ความร่วมมือทางด้านทางการเมืองก็ทำห่าจะไปไม่รอด ดังนั้น ตั้งแต่ปี 2519 เป็นต้นมา กลุ่มอาเซียนจึงเปลี่ยนแปลงนโยบายการดำเนินงานใหม่ โดยเน้นความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจและการค้า ซึ่งความก้าวหน้าในด้านการค้าและเศรษฐกิจ สรุปได้ดังนี้ คือ

ด้านการค้า ความร่วมมือทางการค้า ได้แก่

- ก. การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร
- ข. การให้สิทธิพิเศษในลักษณะอื่น
- ค. มาตรการอื่น ๆ ในการร่วมมือทางการค้า

ด้านเศรษฐกิจ แบ่งออกได้เป็น

- ก. ด้านการพัฒนาการกลีกรรม การประมง และป่าไม้
- ข. ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม
- ค. ด้านการเงินระหว่างประเทศ
- ง. ด้านกิจการประกันภัย
- จ. ด้านการคมนาคม การขนส่ง และสื่อสารระหว่างประเทศ
- ฉ. ด้านการพัฒนาการลงทุน

คือ

(1) การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรของอาเซียน ควรจะกระทำ เฉพาะผลิตภัณฑ์บางชนิดเท่านั้น กล่าวคือ ควรมีการพิจารณาตามรายชนิดของผลิตภัณฑ์

(2) ถ้าได้มีการเจรจาสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรไว้ ไม่ว่าจะอยู่ใน รูปทวีภาคีหรือพหุภาคีก็ตาม ผลจากการเจรจานั้นควรจะขยายออกไปใช้กับทุกประเทศ สมาชิกอาเซียน โดยยึดหลักการปฏิบัติของประเทศที่ได้รับความอนุเคราะห์ซึ่งแห่งอาเซียน

(3) ในการเจรจาสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรนั้น ควรพิจารณา ถึงผลอันเกิดจากการให้สิทธิพิเศษทางการค้าอื่น ๆ ประกอบด้วย เพื่อให้เกิดความสม ดุลในการแลกเปลี่ยนสิทธิพิเศษดังกล่าว

(4) การกำหนดช่วงต่าง ๆ ของอัตราภาษี (Tariff preferential Margin) ที่ให้เป็นพิเศษแก่ประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น ควรพิจารณาอัตราภาษีศุลกากร ปัจจุบันของแต่ละประเทศประกอบด้วย

2. คุณสมบัติของสินค้าที่จะขอรับสิทธิพิเศษ มีดังนี้

(1) มีคุณสมบัติถูกต้องว่าควยแหล่งกำเนิดของสินค้า และมีหนังสือ รับรองแหล่งกำเนิดที่ทางราชการของประเทศผู้ส่งออกเป็นผู้ออกให้ ไปแสดงต่อศุลกากร ขาเขาควย

(2) เป็นสินค้าที่ส่งโดยตรงจากประเทศผู้ส่งออกไปยังประเทศผู้นำเข้า

3. กฎเกณฑ์เกี่ยวกับถิ่นกำเนิดของสินค้า มีดังนี้

ก) กฎว่าควยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) สินค้าที่ จะขอรับสิทธิพิเศษได้ ต้องมีคุณสมบัติถูกต้องตามกฎว่าควยแหล่งกำเนิดของสินค้า มีสาระ สำคัญโดยสรุปดังนี้

(1) เป็นสินค้าที่ผลิตขึ้นในประเทศผู้ส่งออก โดยใช้วัตถุดิบ ของ ประเทศผู้ผลิตสินค้านั้นเองทั้งหมด หรือ

(2) เป็นสินค้าที่ผลิตขึ้น โดยมีส่วนผสมของวัตถุดิบที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศนอกอาเซียน หรือไม่ปรากฏแหล่งกำเนิดที่แน่ชัดโดยมีเงื่อนไขว่าสินค้า

สินค้าที่ผ่านการแปรสภาพและขั้นตอนการผลิตอันเป็นผลให้มูลค่าของวัตถุดิบ ชิ้นส่วน หรือ ผลิตภัณฑ์ที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศนอกอาเซียน หรือไม่ปรากฏแหล่งกำเนิดสินค้าที่แน่ชัด ที่นำมาใช้ในการผลิตสินค้า เมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกินร้อยละ 50 ของ F.O.B. และการผลิตขั้นสุดท้ายต้องกระทำในประเทศผู้ส่งสินค้าออกเอง

ข) กฎวาทวยแหล่งกำเนิดสินค้าแบบสะสม (Cumulative Rules of Origin) สินค้าที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามกฎวาทวยแหล่งกำเนิดสินค้าข้างตน และ ประเทศอาเซียน ประเทศหนึ่งนำไปใช้สำหรับผลิตสินค้าสำเร็จรูปเพื่อส่งไปขายในประเทศอาเซียนอีกประเทศหนึ่ง สินค้าสำเร็จรูปนั้นจะได้รับสิทธิพิเศษ ตามมูลค่าวัตถุดิบ ชิ้นส่วน หรือ ผลิตภัณฑ์ที่มีแหล่งกำเนิดในประเทศอาเซียนรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของราคา F.O.B. และให้ถือว่าสินค้าสำเร็จรูปนั้นมีแหล่งกำเนิดในประเทศผู้ผลิตขั้นสุดท้าย

4. การเจรจา ตามเจรจาขอและให้สิทธิพิเศษจะมีทุก ๆ รอบ 3 เดือน แต่ละประเทศภาคีจะเตรียมรายการสินค้าเพื่อเจรจา 2 ประเภท คือ

(1) สินค้าที่ขอสิทธิ (Request from) จากประเทศภาคีในแต่ละรอบ เจริญจะมีการขอสิทธิพิเศษสินค้าประเทศละ 1 รายการ ถ้าสินค้าใดที่ประเทศผู้ขอได้รับ สิทธิพิเศษจากประเทศผู้ให้ ประเทศภาคีอื่นที่ไม่ได้ขอสินค้านั้น จะได้รับสิทธิดังกล่าวด้วย เช่น ประเทศไทยขอสิทธิพิเศษทางศุลกากรแกสินค้า ก. จากประเทศฟิลิปปินส์ ถ้าประเทศ ฟิลิปปินส์ให้สิทธิแก่ประเทศไทย ประเทศภาคีสมาคมอาเซียนอื่น ๆ ก็จะได้รับสิทธิพิเศษ สินค้า ก. ด้วยเช่นกัน ซึ่งเรียกว่า Matrix Approach

(2) สินค้าที่เสนอให้โดยสมัครใจ (Voluntary Offers) ประมาณ 50 รายการ เป็นสินค้าที่เสนอลดภาษีศุลกากรให้โดยสมัครใจแก่ประเทศภาคีสมาคม อาเซียน

5. ผลการเจรจา ได้มีการประกาศใช้สิทธิพิเศษทางการค้าในสมาคม อาเซียน เป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2521 โดยมีสินค้าที่ให้สิทธิพิเศษซึ่งกัน และกัน 71 รายการ ซึ่งอัตราภาษีในการลดครั้งนี้ประมาณ 10 - 30% และผลจากการ ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนที่จาการ์ตา ระหว่างวันที่ 5 - 6 มิถุนายน 2521

ได้มีมติรับรายการสินค้าที่ให้สิทธิพิเศษทางการค้าซึ่งกันและกัน ระหว่างอาเซียนอีก 755 รายการ ในครั้งหลังนี้อัตราภาษีที่ลดให้แกกันประมาณ 10% ประชุมครั้งนี้ ได้มีมติให้เพิ่มรายการสินค้าเพื่อให้สิทธิพิเศษจากการเจรจาต่อรองประเทศละ 50 รายการ มาเป็น 100 รายการ หมายความว่าในการเจรจาสหสิทธิพิเศษแต่ละรอบจะมีรายการสินค้าที่ให้สิทธิพิเศษเพิ่มขึ้น 500 รายการสำหรับสินค้าที่ได้ตกลงใช้สิทธิพิเศษ 826 รายการนี้ สินค้าที่เป็นที่นาสนใจของประเทศไทย ได้แก่ น้ำตาล เกือบ ครั่งเม็ด ครั่งดิบ ปลาหมึกบรรจุกระป๋อง ปลาป่น ปอกระเจา ปอแก้ว ผลไม้สด เครื่องใช้ในบ้านเรือน ทำด้วยไม้ ทุงมือ ทุงเท้า เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องเพชรพลอยเทียม เป็นต้น

ข. ให้สิทธิพิเศษในลักษณะอื่น (Non-Tariff Preference) หมายถึงการให้สิทธิพิเศษที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากร ได้แก่

(1) การทำสัญญาระยะเวลาซื้อขายสินค้าบางชนิดระหว่างกัน (Long Term Quantity Contract)

(2) การสนับสนุนทางการเงินเพื่อการซื้อ โดยมีอัตราดอกเบี้ยที่ให้สิทธิพิเศษ (Purchase Financial Support at Preferential Interest Rate)

(3) การให้สิทธิพิเศษในการประกวดราคาซื้อสิ่งของ โดยหน่วยงานของรัฐบาลและวิสาหกิจ (Preference in Procurement by Government Entities) รายละเอียดในแต่ละหัวข้อมีดังนี้

1. การทำสัญญาระยะเวลาซื้อขายสินค้าบางชนิดระหว่างกัน (Long Term Quantity Contract) มีหลักการในการดำเนินงานต่อไปนี้ คือ

(1) การทำสัญญาซื้อขายระยะยาวจะทำสำหรับผลิตภัณฑ์บางชนิดเท่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลิตภัณฑ์ที่ส่วนราชการของประเทศสมาชิกมีส่วนเกี่ยวข้องในการนำเข้าและส่งออกโดยตรง

(2) ระยะเวลาของสัญญาจะเป็น 3 - 5 ปี แล้วแต่ชนิดและปริมาณของผลิตภัณฑ์ที่จะตกลงกัน โดยจะมีการพิจารณาทบทวนเป็นปี ๆ ไป สัญญานั้นจะต้องมีสูตรการกำหนดราคาสินค้า สูตรนี้จะต้องมีการเจรจาทำความตกลงกันเป็นรายสินค้า นอก

จากนี้สัญญาจะต้องระบุระดับราคาสูงสุดและต่ำสุดไว้ด้วยเพื่อใช้เป็นขอบเขตในการเจรจาประจำปี

(3) การประชุมทบทวนประจำปีจะพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

ก. ปริมาณสินค้าที่จะซื้อขาย

ข. สูตรการกำหนดราคา

ค. เรื่องอื่น ๆ

ง. ประเทศสมาชิกผู้ส่งออกอาจจะริเริ่มซื้อเชิญประเทศสมาชิกอื่นมาปรึกษาหารือตามที่เห็นสมควร เพื่อพิจารณาถึงภาวะอุปสงค์ และอุปทานของผลิตภัณฑ์ที่ได้คัดเลือกไว้เพื่อประโยชน์ในการเจรจาสองฝ่าย หรือเมื่อมีการประชุมทบทวนประจำปี

อย่างไรก็ตามบทบัญญัติในด้านการทำสัญญาซื้อขายระยะยาวนี้ จะไม่กีดกันสัญญาซื้อขายที่มีระยะเวลาน้อยกว่า 3 ปี ตามที่อาจจะตกลงกันโดยรัฐผู้ทำสัญญา สัญญาใดที่มีการลงนามไปแล้ว ระหว่างไทยกับอินโดนีเซีย คืออินโดนีเซียได้ตกลงในหลักการที่จะทำสัญญาระยะยาวซึ่งมีเม็ดเงินจากไทย อันนี้ไม่มีการลดภาษีและในทางกลับกันไทยก็ตกลงกับอินโดนีเซียว่าไทยจะซื้อควินินเป็นการแลกเปลี่ยน เป็นการทำสัญญาระยะยาว 3 ปี

2. การสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการซื้อโดยมีอัตราดอกเบี้ยที่พิเศษ

(Purchase Financial Support at Preferential Interest Rate) จุดมุ่งหมายของโครงการนี้ ก็เพื่อช่วยผู้นำสินค้าเข้าและส่งออกที่ทำการค้ากันในระหว่างกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ช่วยให้มีการขยายการค้าระหว่างกันให้เพิ่มขึ้น สำหรับหลักการในโครงการนี้ ก็คือ สินค้าที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินนั้นจะต้องเป็นสินค้าที่มีถิ่นกำเนิดในกลุ่มประเทศอาเซียน และผู้ได้รับสิทธิ ก็ ผู้นำสินค้าเข้าและส่งออกของแต่ละประเทศสมาชิกภายในกลุ่มฯ ในด้านการปฏิบัติและกลไกอื่น ๆ ที่จะใช้ในการดำเนินการในเรื่องนี้กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษา

3. การให้สิทธิพิเศษในการประกวดราคาซื้อสิ่งของโดยหน่วยงานของรัฐบาล

และวิสาหกิจ (Preference in Procurement by Government Entities)

หลักการในการดำเนินงาน คือ

(1) ในการเปิดประมูลรับซื้อสินค้าจากนานาประเทศ รัฐบาลของประเทศผู้เปิดประมูลควรแจ้งให้สถานทูตของประเทศในกลุ่มอาเซียนทราบก่อนการเปิดประมูล เป็น การทั่วไป

(2) การให้สิทธิในการประกวดราคาซื้อในอัตรา 2.5 % แต่ส่วนลดนี้จะต้องไม่เกิน 40,000 เหรียญสหรัฐ ต่อการประกวดราคา 1 ครั้ง

(3) สินค้าที่ประมูลนั้นจะต้องเป็นสินค้าอาเซียน และมีแหล่งกำเนิดในประเทศอาเซียนนั้นเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า 50 %

(4) ระดับการให้สิทธิพิเศษ ฟิงไซ้บังคับบนมูลฐานแห่งการประกวดราคาที่ใช้ราคาต่ำสุดและเป็นที่ยอมรับได้

ค. มาตรการอื่น ๆ ในการร่วมมือทางการค้า

เพื่อให้การค้าขายระหว่างกลุ่มอาเซียน ได้รับความสะดวก และขยายตัวยิ่งขึ้น มาตรการอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ได้แก่

(1) มาตรการแก้ไขกฎระเบียบทางศุลกากร และข้อปฏิบัติระหว่างการทำ เรือให้เหมือน ๆ กัน ทั้งนี้เพื่อให้การนำสินค้าเข้าออกประเทศเป็นไปได้โดยสะดวก รวดเร็วและมาตรการแก้ไขปรับวิธีการเก็บสถิติทางการค้าของอาเซียนให้เป็นระบบเดียวกัน เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าของประเทศสมาชิก

ในขณะนี้คณะทำงานของแต่ละประเทศสมาชิกกำลังศึกษารายละเอียดของวิธีการ ดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าวข้างต้นอยู่ คาดว่าจะได้นำเข้าพิจารณาในที่ประชุมในเร็ว ๆ นี้

(2) เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนในระหว่างประเทศภาคี ที่ประชุมได้ มีมติให้บุคคลสัญชาติอาเซียนไปมาหาสู่กันได้โดยไม่ต้องรับการตรวจตราหนังสือเดินทางใน ชั้นต้นเป็นเวลา 15 วัน

คานเสรีชุลิก

นอกจากความร่วมมือทางการค้าแล้ว ความร่วมมือทางด้านเสรีชุลิกอื่น ๆ

ที่สำคัญนั้นมีอีกหลายแขนง อาทิเช่น ความร่วมมือในการพัฒนาการเกษตร การอุตสาหกรรม การเงินและการธนาคาร การคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร การช่วยเหลือในเรื่องอาหาร และพลังงาน ฯลฯ ซึ่งแต่ละโครงการก็ได้มีการพิจารณาเพื่อดำเนินการไปแล้วมาบางส่วน นอบบาง แล้วแต่ความสำคัญของโครงการนั้น ๆ และโครงการส่วนใหญ่เหล่านี้ ถ้าได้ดำเนินการไปจนประสบความสำเร็จแล้วก็จะก่อให้เกิดประโยชน์ให้แก่ประเทศอาเซียน ทั้งในด้าน การพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าของแต่ละประเทศ สำคัญของความร่วมมือกันต่าง ๆ มีดังนี้

ก. ด้านการพัฒนาการกสิกรรม การประมงและการป่าไม้

ประเทศภาคีได้มุ่งส่งเสริมความร่วมมือกันในการพัฒนาการเกษตร การประมงและการป่าไม้ ซึ่งมีในหลายรูปแบบ คือ

(1) ร่วมมือกันในความพยายามที่จะเพิ่มอุปทานของสินค้าเกษตร และลดต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรกรรม เช่น ความร่วมมือในการผลิตปุ๋ยในปริมาณและคุณภาพที่สูงขึ้นกว่าเดิม การผลิตเครื่องจักรที่ใช้เพิ่มประสิทธิภาพในการเกษตรกรรม การประมงและการป่าไม้ เป็นต้น

(2) ร่วมมือกันในการวิเคราะห์ปัญหาด้านการเกษตร การประมงและการป่าไม้ และปรับปรุงวิธีการแลกเปลี่ยนผลของการวิจัยระหว่างกัน โดยตั้งศูนย์วิจัยขึ้น เป็นการเสริมงานวิจัยของแต่ละประเทศเองด้วย จัดให้มีการวิเคราะห์ถึงปัญหาเกี่ยวกับการเพาะปลูก อุปทานและอุปสงค์ สำหรับผลิตภัณฑ์อาหาร ผลิตภัณฑ์อาหารสัตว์ การเลี้ยงสัตว์และการประมง มีการตั้งศูนย์ป้องกันพืชผลสวนภูมิภาค ศูนย์สงวนป่าไม้และศูนย์สงวนแหล่งทรัพยากรประมง มีโครงการให้เรื่องจับปลาของประเทศสมาชิกเข้ารับการซ่อมแซมและหลบภัยในท่าเรือของกันและกัน แจงให้ทราบซึ่งกันและกันในเรื่องภัยที่เกิดขึ้นจากโจรสลัด

(3) ร่วมมือในด้านการฝึกฝนแรงงาน ในด้านกสิกรรม การประมงและการป่าไม้ให้มีการแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญกัน ๆ กัน จัดให้มีการสัมมนาหรือการฝึกอบรมในเทคนิคใหม่ ๆ ในการเพาะปลูก การใช้ปุ๋ย การใช้ยาปราบศัตรูพืช วิธีการเก็บรักษาพืชผล

การเลี้ยงสัตว์มีปีก การประมง การบริหาร การป่าไม้ ตลอดจนจนถึงวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ เหล่านี้

(4) ร่วมมือกันในการปรับปรุงด้านการตลาด และเพิ่มอำนาจการต่อรองของประเทศอาเซียนในตลาดโลกสำหรับสินค้าที่ไต่จากกิจกรรม การป่าไม้ และการประมง ประเทศภาคีตกลงว่าจะร่วมทรัพยากรเข้าด้วยกัน ใช้นโยบายการเกษตรที่ไม่ขัดกัน และใช้มาตรการร่วมกันในการติดต่อเจรจาในเรื่องการตลาดของสินค้าเกษตรกับองค์การนานาชาติ กำหนดมาตรฐานคุณภาพของสินค้าที่ส่งออกให้เหมือนกัน และให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นด้านนโยบายการเกษตรระหว่างหัวหน้ารัฐบาลทั้ง 5 อยู่เสมอ ๆ

ข. ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม

ในขั้นต้นเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์เกี่ยวกับโครงการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศภาคีแต่ละประเทศ ทั้งนี้เพื่อแสวงหาโอกาสที่จะร่วมมือกันในการพัฒนาอุตสาหกรรม อันจะเป็นการใช้ทรัพยากรร่วมกัน ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเพื่อให้โครงการนั้นเป็นโครงการรวมของประเทศสมาชิก ผลผลิตที่ได้มาจากโครงการอุตสาหกรรมของอาเซียน จะได้รับสิทธิพิเศษในการส่งเข้าไปจำหน่ายยังตลาดของประเทศสมาชิกโดยอาศัยบทบัญญัติต่าง ๆ ที่มีอยู่ในข้อตกลงว่าด้วยสิทธิพิเศษทางการค้า

ความร่วมมือกันในการพัฒนาอุตสาหกรรม ได้รับการพิจารณากันใน 3 รูปแบบ คือ

1. The package Deal Scheme หมายถึงการคัดเลือกโครงการอุตสาหกรรม ซึ่งประกอบด้วยอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่มีขนาดใหญ่ และผลิตเป็นปริมาณมาก (large-scale project) สามารถสนองความต้องการของภูมิภาคนี้ได้อย่างเพียงพอ และแต่ละอุตสาหกรรมเป็นที่ต้องการของภูมิภาคนี้ในเวลาเดียวกัน หรือในเวลาที่ไม่ใกล้เคียงกัน แล้วจัดสรรให้แต่ละประเทศในภาครับไปดำเนินการตามที่เห็นเหมาะสมกับลักษณะแหล่งวัตถุดิบ และตามความถนัดของประเทศนั้น ๆ โดยมีการทำข้อตกลงต่าง ๆ ควบคู่กันไป ด้วย เช่น ข้อตกลงเกี่ยวกับหลักประกันว่าจะไม่มีการจัดตั้งอุตสาหกรรมประเภทเดียวกันขึ้นในประเทศภาคีอื่น ๆ เป็นการแข่งขัน ข้อตกลงเกี่ยวกับการระงับภาษีขาเข้า สำหรับ

การส่งสินค้าที่ผลิตในประเทศภาคีประเทศหนึ่งภายใต้โครงการนี้ไปจำหน่ายยังประเทศภาคีอื่น ๆ เป็นต้น

โครงการโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของอาเซียนที่กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษารายละเอียดและพิจารณาอยู่ในขณะนี้ มี 5 โครงการ ได้แก่

โครงการสร้างโรงงานปุ๋ยยูเรีย	ในอินโดนีเซียและมาเลเซีย
โครงการสร้างโรงงานปุ๋ยซูเปอร์ฟอสเฟต	ในฟิลิปปินส์
โครงการสร้างโรงงานเครื่องยนต์ดีเซล	ในสิงคโปร์
โครงการสร้างโรงงานโซดาแอส	ในประเทศไทย

รายละเอียดของแต่ละโครงการมีดังนี้

ก) โครงการผลิตปุ๋ยยูเรียในอินโดนีเซียและมาเลเซีย สำหรับใน 5 โครงการนี้ โครงการผลิตปุ๋ยยูเรียในประเทศอินโดนีเซีย เป็นโครงการที่ก้าวหน้าที่สุด ขณะนี้การศึกษาความเหมาะสม (feasibility study) ของโครงการปุ๋ยยูเรียของอินโดนีเซีย ได้ได้รับความเห็นชอบจากประเทศภาคีแล้วในหลักการของการลงทุน การคิดต้นทุน และราคา และรัฐบาลประเทศในภาคีกำลังแสวงหาเงินทุนมาเพื่อโครงการนี้ การก่อสร้างโรงงานผลิตปุ๋ยเคมีแห่งนี้จะลงมือสร้างในปี 2522 นี้ และกำหนดจะแล้วเสร็จในราวปี 2524 โรงงานแห่งนี้จะผลิตปุ๋ยยูเรียและปุ๋ยแอมโมเนียได้ครั้งละ 570,000 ตัน และ 360,000 ตัน ตามลำดับ สำหรับการลงทุน ญี่ปุ่นให้สัญญาว่าจะช่วยออกค่าใช้จ่ายสำหรับโรงงานแห่งนี้ 70 % ของทั้งหมด ส่วนที่เหลือชาติสมาชิกอาเซียนจะเฉลี่ยออกโดยอินโดนีเซียออก 18 % และที่เหลือ สิงคโปร์ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และไทยจะออกประเทศละเท่า ๆ กัน¹ ในด้านโครงการผลิตปุ๋ยยูเรียของมาเลเซียขณะนี้กำลังสำรวจความเหมาะสมของโครงการนี้อยู่

¹ ประชาธิปไตยไฟแนนเชียล รายสัปดาห์ (15 - 21 ม.ค. 22) : 3

ข) โครงการปุ๋ยซูเปอร์ฟอสเฟตในฟิลิปปินส์ แต่เดิมมีผู้วิเคราะห์ว่าฟิลิปปินส์ควรเปลี่ยนโครงการผลิตปุ๋ยซูเปอร์ฟอสเฟตมาเป็นการผลิตกระดาษหนังสือพิมพ์แทน เพราะจากการสำรวจในเขตภูมิภาคนี้พบว่าในอนาคตภูมิภาคส่วนนี้จะขาดแคลนกระดาษหนังสือพิมพ์ อย่างไรก็ตามจากการประชุมที่พญาเมื่อเดือนกันยายน 2520 ฟิลิปปินส์ก็ยังยืนยันที่จะดำเนินงานตามโครงการเดิม ในปัจจุบันโครงการนี้ยังคงดำเนินการสำรวจความเหมาะสมขั้นต้นยังไม่เป็นที่เรียบร้อย และปัญหาก็คือ จากการสำรวจ ฟิลิปปินส์มีฟอสเฟตไม่เพียงพอ และวัตถุดิบจะต้องนำเขาจากสหรัฐอเมริกา จะทำให้ต้นทุนในการผลิตสูง

ค) โครงการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลในสิงคโปร์ สำหรับโครงการนี้ ได้ประสบความสำเร็จมาแล้ว เนื่องจากสิงคโปร์ประสงค์จะทำการผลิตเครื่องยนต์ดีเซลตั้งแต่ 1 - 300 แรงม้า แต่ประเทศสมาชิกทุกประเทศมีโครงการที่จะผลิตเครื่องยนต์ดีเซลของตนอยู่แล้ว คือ

มาเลเซีย	จะผลิตตั้งแต่ขนาดเล็ก จนถึง	400 แรงม้า
ไทย	จะผลิตตั้งแต่ขนาดเล็ก จนถึง	300 แรงม้า
ฟิลิปปินส์	จะผลิตตั้งแต่ขนาดเล็ก จนถึง	400 แรงม้า
อินโดนีเซีย	จะผลิตตั้งแต่ขนาดเล็ก จนถึง	500 แรงม้า

ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงมีความลังเลในเรื่องการลดหย่อนภาษีให้แก่นักลงทุนที่ตกลงกันในระยะทางกลุ่มประเทศสมาชิก

จากที่ประชุมคณะกรรมการพลังงานของอาเซียนที่กรุงมะนิลาประเทศฟิลิปปินส์ เมื่อเดือนกันยายน 2521 ผู้แทนสิงคโปร์ได้เปิดเผยว่า โครงการโรงงานสร้างเครื่องยนต์ดีเซล จะดำเนินต่อไปในลักษณะของแต่ละประเทศจัดทำ ซึ่งในกรณีของสิงคโปร์นั้น บริษัท Cummins Engines ของสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ก่อสร้างโรงงาน ขณะนี้บริษัทดังกล่าวได้เริ่มลงทุนไปแล้วประมาณ 3.4 - 4.5 ล้านดอลลาร์¹ โดยสหรัฐเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท

¹ "สิงคโปร์พัฒนาโครงการเครื่องยนต์ดีเซลของอาเซียนโดยลำพัง" สยามจดหมายเหตุ, ปีที่ 3 ฉบับที่ 42 (13-19 ตุลาคม 2521) : 1167 - 1168

ทั้งหมด และคาดว่าจะผลิตเครื่องยนต์ดีเซลออกสู่ตลาดไคภายในกลางปี 2523 และจะสามารถผลิตไคปีละประมาณ 1,100 เครื่อง ภายในปี 2526 โดยจะผลิตเครื่องยนต์ดีเซลระหว่าง 200 - 800 แรงม้า วัตถุประสงค์ที่จะใช้ร้อยละ 30 จะมาจากภายในประเทศ สิงคโปร์ นอกจากนี้จะเป็นการนำเข้าส่วนใหญ่จากอังกฤษและสหรัฐ และในขั้นเริ่มแรกนี้จะจ้างคนงานประมาณ 100 คน ในอนาคตอันใกล้นี้จะว่างคนงานประมาณ 100 คน และจะเพิ่มวัตถุประสงค์จากภายในประเทศเป็นร้อยละ 50 ซึ่งจะต้องเพิ่มทุนอีก 10 ล้านเหรียญสิงคโปร์ (ประมาณ 4.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)¹

ง) โครงการผลิตโซดาแอซในประเทศไทย โครงการนี้มีมูลค่า 110 ล้านเหรียญสหรัฐ วัตถุประสงค์ในการผลิตโซดาแอซ ก็เพื่อประเทศภายในกลุ่มภาคีอาเซียน จะสามารถซื้อโซดาแอซได้อย่างเพียงพอ และในราคาที่เหมาะสม การสำรวจความเหมาะสมในขั้นต้นของโครงการนี้ได้สำเร็จเรียบร้อยแล้ว เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2521 ปัญหาที่ประสบอยู่ก็คือ โครงสร้างและเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายหินเกลือจากแหล่งที่ขุด คือ ชัยภูมิ โดยจำเป็นที่จะต้องสร้างทางรถไฟอย่างน้อย 2 ราง ประมาณ 100 ไมล์ เพื่อนำโซดาแอซส่งไปยังท่าเรือสัททีบ ประมาณค่าใช้จ่ายเริ่มแรกในการสร้างกว่า 1,000 ล้านบาท ชาวญี่ปุ่นได้วิเคราะห์ต้นทุนการระวางประมาณตันละ 60 เหรียญสหรัฐ นอกจากนี้โซดาแอซผลิตจากประเทศไทย เป็นโซดาแอซแบบสังเคราะห์ ซึ่งมีต้นทุนการผลิตสูงกว่าของสหรัฐอเมริกาและแอฟริกา ซึ่งเป็นโซดาแอซธรรมชาติ ซึ่งพิจารณาจากต้นทุนในการผลิตและค่าขนส่งจะเห็นได้ว่าโซดาแอซผลิตจากประเทศไทยจะสูงกว่าโซดาแอซซึ่งมาจากประเทศนอกกลุ่ม ปัญหาอีกอย่างหนึ่งก็คือการผลิตโซดาแอซต่อ ๆ ไป หินเกลือซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ อาจหมดไค

การประมาณการลงทุนในโครงการทั้ง 5 โครงการมีดังนี้ คือ

¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 71

ตารางที่ 4.1

ปริมาณการลงทุนของโครงการอุตสาหกรรมทั้ง 5 โครงการ

(หน่วย : พันเหรียญสหรัฐ)

โครงการ (Project)	ส่วนผู้ถือหุ้น (equity)	เงินกู้ยืม (Loan)	ประมาณการค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ
บุญญเรย์ (อินโดนีเซีย)	108,000	162,000	270,000
บุญญเรย์ (มาเลเซีย)	66,000	198,000	264,000
ซูเปอร์ฟอสเฟต (ฟิลิปปินส์)	16,875	50,625	67,500
เครื่องยนต์คีเซล (สิงคโปร์)	35,000	105,000	140,000
โซดาแอช (ไทย)	27,575	82,725	110,300
ผลรวม	253,450	598,350	851,800

ที่มา : Economic Co-operation with ASEAN : A Proposal From The Economic Society of Thailand, by Dr. Narongchai Akrasanee, Thai Economic Journal Vol. 11 No. 1 June 1978

ข้อตกลงพื้นฐานทางการเงินของโครงการอุตสาหกรรมนี้ กลุ่มประเทศสมาชิกได้ตกลงกันว่า ประเทศเจ้าของโครงการจะลงทุน 60% ของส่วนผู้ถือหุ้นทั้งหมด (total equity) ที่เหลืออีก 40% จะแบ่งให้ประเทศสมาชิกทั้ง 4 ประเทศลงทุนประเทศละ 10% สำหรับส่วนของผู้ถือหุ้น 60% นี้รัฐบาลผู้เป็นเจ้าของโครงการจะต้องถือหุ้น 1 ใน 3 และอีก 2 ใน 3 รัฐบาลจะให้เอกชนเป็นผู้ถือหุ้นก็ได้ ส่วนการกำหนดราคาผลิตภัณฑ์ของโครงการอาเซียนที่จะจำหน่ายแก่กันและกันนั้นจะให้มีการกำหนดราคา ขั้นต่ำ และ ขั้นสูง โดยใช้ต้นทุนในการผลิต ซึ่งรวมกันปรับปรุง Infrastructure ที่จำเป็น อาทิเช่น การก่อสร้างถนน การปรับปรุงท่าเรือ ฯลฯ บวกด้วยผลตอบแทนขั้นต่ำ ขณะเดียวกันต้องคำนึงถึงราคาผลิตภัณฑ์ในตลาดโลกด้วย

ข้อพิจารณาในด้านการเงินของโครงการดังกล่าว จากการประชุมของสมาคมเศรษฐศาสตร์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2520 มีดังนี้ คือ

(1) อัตราส่วนหนี้สินต่อผู้ถือหุ้น (debt equity ratio) การคิดอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้นจะเป็นแบบเดียวกันทุกโครงการหรือไม่ ถ้าอัตราส่วนดังกล่าวนี้มีข้อจำกัดบางประการเกิดขึ้น โครงการเหล่านี้ควรจะใช้รูปแบบการณ้อย่างไร

(2) ส่วนของผู้ถือหุ้น ฟิลิปปินส์เสนอว่าอย่างน้อย 50% ของส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่ใช่เจ้าของโครงการควรจะเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ หรือจ่ายเป็นเงินตราสกุลอื่น และที่เหลือให้จ่ายเป็นเงินของเจ้าของประเทศโครงการ

(3) แหล่งเงินทุน รัฐบาลญี่ปุ่นพร้อมที่จะให้การช่วยเหลือทางการเงิน เป็นจำนวนหนึ่งล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อสำรวจความเหมาะสมในขั้นแรกของแต่ละโครงการ และธนาคารพัฒนาอาเซียนก็จะช่วยทางการเงินสำรวจความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการโซดาแอซของประเทศไทย และควรพิจารณาบทบาทของสถาบันการเงินที่มีต่อโครงการอุตสาหกรรมของอาเซียนอย่างไร

(4) เงื่อนไขและข้อผูกพัน การกำหนดระยะเวลาของโครงการ เป็นสิ่งสำคัญต่อการกำหนดรูปแบบในการกู้ยืม ถ้าผู้ใหญ่ยืมให้การกู้ยืม และให้การช่วยเหลือ โดยผ่านองค์การระหว่างประเทศ ประเทศอาเซียนก็จะต้องมีข้อผูกพันกับประเทศเหล่านี้และ

นอกจากนี้ควรพิจารณาถึงการได้ประโยชน์และข้อเสียประโยชน์จากการผูกพันกับการกู้ที่มี ดอกเบี้ยต่ำ เปรียบเทียบกับการกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยสูง แต่ไม่มีข้อผูกพันอย่างอื่น

(5) การค้าประกัน ในการประชุมทางด้านการเงินที่แลวมมาได้มีการตกลงกัน ว่ามีความจำเป็นที่จะต้องมีการค้าประกันเงินกู้ แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน ควรจะ มีการรวมกันจัดหาหลักประกันในอัตราส่วนที่แต่ละคนถือหุ้นอยู่

นอกเหนือไปจากโครงการดังกล่าวข้างต้นแล้ว ประเทศภาคีกำลังศึกษาความ เหมาะสมของการร่วมมือในการพัฒนาโครงการอุตสาหกรรมอีกหลายประเภท เช่น เปโตรเคมีคัล เหล็กกล้า กระดาษสิ่งพิมพ์ ปุ๋ยโปแตส อุปกรณ์ไฟฟ้าและสายเคเบิล เป็นต้น ใน การพิจารณาสร้างโรงงานอุตสาหกรรมขึ้นใหม่นั้น ประเทศภาคีตกลงจะให้ความสำคัญเป็น พิเศษแก่โครงการที่ใช้วัตถุดิบที่มีอยู่ในประเทศภาคีแต่ละประเทศ โครงการที่จะช่วยเพิ่ม ผลผลิตอาหาร โครงการที่จะช่วยเพิ่มหรือประหยัดเงินตราต่างประเทศ และโครงการ ที่ช่วยเพิ่มการจ้างงานทำให้แก่ประชาชนในประเทศภาคี

ปัญหาของโครงการอุตสาหกรรมทั้ง 5 โครงการของกลุ่มประเทศอาเซียน ก็คือการที่โครงการเหล่านี้ดำเนินไปด้วยความล่าช้า สาเหตุของความล่าช้านี้คือ ในตอน เริ่มต้นที่ประชุมทุกประเทศก็ตกลงเห็นด้วยในหลักการ แต่พอถึงขั้นสำรวจกันจริงๆ แต่ละประเทศก็เริ่มคิดถึงผลประโยชน์ของตนเองว่า จะต้องเสียประโยชน์อะไรไปบ้าง เช่น ประเทศไทยก็คิดว่าทำไมจะต้องไปให้สิ่งประดิษฐ์เครื่องยนต์ดีเซล ทั้ง ๆ ที่ประเทศไทย ก็ใช้มากที่สุด อินโดนีเซียก็คิดเช่นเดียวกัน บางประเทศก็คิดว่าทำไมจะต้องให้ประเทศไทยผลิตโซดาแอช เพราะโซดาแอชการลงทุนไม่มาก แต่ถารวมมือแล้วจะต้องร่วมมือ กันสร้างทางรถไฟ ซึ่งใช้เงินทุนมาก ทำให้เกิดข้อขัดแย้ง และเกิดความล่าช้า

อย่างไรก็ตาม ในการประชุมหัวหน้าคณะรัฐบาลที่กรุงกัวลาลัมเปอร์เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2520 ก็ได้มีการย้ำให้ดำเนินงานเรื่องนี้ต่อไป

2. Complementarity Agreement คือ การคัดเลือกอุตสาหกรรมแต่ละประเภท ซึ่งผลิตสินค้าหลายอย่าง หรือผลิตส่วนประกอบของสินค้าหลายประเภทที่สามารถ จะแบ่งแยกออกไปเพื่อผลิตได้เป็นจำนวนมากขึ้น และมีประสิทธิภาพการผลิตดีขึ้น แล้ว

มอบให้แต่ละประเทศสมาชิกรับไปดำเนินการผลิตตามความสามารถความชำนาญพิเศษของ
 แรงงานในประเทศนั้น ๆ และความเหมาะสมในด้านอื่น ๆ ซึ่งวิธีการนี้เป็น
 การจัดสรรการผลิตสินค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันในภาคเอกชนเป็นการขยายตลาดสินค้านั้น ๆ
 ให้กว้างขวางออกไปแทนที่จะจำกัดอยู่เพียงตลาดในประเทศเท่านั้น (ตัวอย่างของขอดก
 ลงนี้ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ มีการผลิตส่วนประกอบหลายอย่าง การแบ่งการผลิตอาจ
 เป็นไทยผลิตตัวถัง ฟิลิปปินส์ผลิต Engine Blocks สิงคโปร์ผลิตยาง มาเลเซียผลิต
 กระจก อินโดนีเซียผลิตอื่น ๆ ที่จำเป็น ประเด็นสำคัญในการนำเขาเราต้องให้สิทธิ
 พิเศษลดหย่อนภาษีแก่สินค้าพวกนี้ มิฉะนั้นจะผู้นำเขาจากญี่ปุ่นไม่ได้ เป็นต้น)

โครงการนี้สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมของอาเซียน (The ASEAN Cham-
 bers of Commerce and Industry - ASEAN CCI) ได้ตั้งกลุ่มทำงานขึ้น และได้
 ร่างแนวทางสำหรับใช้ในการดำเนินการ ซึ่งแนวทางนี้ก็ได้เสนอให้รัฐบาลของแต่ละ
 ประเทศนำไปพิจารณาขอเสนอแนะของ ASEAN CCI ก็คือการกระตุ้นให้มีการตั้ง ASEAN
 Industry Clubs ขึ้นในระดับชาติ งานของ Clubs ก็คือการลดรายชื้อสินค้าอุตสาหกรรม
 ที่จะเข้าร่วมอยู่ในแผนการ Complementary จำนวนเงินที่จะใช้จ่าย ทรัพยากร
 ที่จะนำมาใช้ สถานที่ตั้งของอุตสาหกรรม และการจัดการในด้านอื่น ๆ เช่น การค้า หรือ
 การเงิน ที่จำเป็นในด้านการสนับสนุนโครงการดังกล่าว

Clubs ของอุตสาหกรรมเหล่านี้จะเป็นเครื่องมือของเอกชนในด้านความร่วมมือ
 มือกันเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของอาเซียน แต่ละ Clubs ของอุตสาหกรรมจะประกอบ
 ด้วยกลุ่มของนักอุตสาหกรรมของแต่ละประเทศสมาชิก

ที่ประชุมคณะกรรมการในการวางรูปแบบในการดำเนินงานของ Industry
 Clubs ได้ประชุมกันเมื่อเดือนกรกฎาคม 2520 ที่มินิลาได้รับรอง Industry Clubs
 ดังต่อไปนี้คือ

1. ASEAN Automotive Federation (AAF)
2. ASEAN Federation of Cement Manufacturers (AFCM)
3. ASEAN Federation of Glass Manufacturers (AFGM)

4. ASEAN Federation of Food Processing Industries (AFFPI)
5. ASEAN Agricultural Machinery Federation (AAMF)
6. ASEAN Chemical Industries Club (ASEAN CIC)
7. ASEAN Federation of Electrical, Electronics and Allied Industries (AFFA)
8. ASEAN Iron and Steel Industry Club (AISIC)
9. ASEAN Rubber - Based Industry Club

ข้อพิจารณาเงินลงทุนที่จะใช้ในแผนการนี้ มีดังนี้

(1) ให้มีการช่วยเหลือด้านเงินกู้ยืมอย่างเสรี รัฐบาลของสถาบันการเงินของเอกชน ของกลุ่มประเทศอาเซียนควรพิจารณาโครงการนี้และควรให้รูปแบบทางการเงินได้อย่างเสรี

(2) การจัดเตรียมหลักประกันในการกู้ยืม ถ้าโครงการนี้ได้รับเงินกู้จาก ธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือแหล่งอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เป็นของกลุ่มประเทศสมาชิก อาเซียน รัฐบาลของกลุ่มประเทศอาเซียน และหรือสถาบันการเงินของเอกชน ควรจะ จัดหาหลักประกันเงินกู้

(3) การจูงใจโดยใช้มาตรการภาษีควรจะมีการเจรจาตกลงกันในการกำหนด มาตรการด้านภาษี เพื่อเป็นการจูงใจในการดำเนินงานของโครงการนี้

(4) ควรจะผ่อนคลายนโยบายจำกัดในการแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศแก่กัน เพื่อความสะดวกในการร่วมมือกัน

(5) ควรผ่อนคลายนโยบายจำกัดการเป็นกรรมสิทธิ์สิ่งของบางอย่างภายในประเทศ ลงบ้างเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานของโครงการนี้

อย่างไรก็ตาม วิธีการร่วมมือแบบนี้ยังไม่ได้มีการตกลงกันที่จะนำมาใช้นอกจาก มีการหารือกันสำหรับอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมยางรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ ส่วนประกอบเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ หลอดภาพโทรทัศน์ เครื่องจักรที่ทำด้วยโลหะ เครื่อง ไฟฟ้า เป็นต้น

3. Selective Trade Liberalization หมายถึง การเปิดการค้า

การค้าโดยเสรีระหว่างกลุ่มประเทศภาคีสำหรับสินค้าบางประเภท ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตสินค้านั้น ๆ ในระหว่างประเทศสมาชิก และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศสมาชิกภาคีด้วย โดยลดกำแพงภาษี และสิ่งกีดกั้นการค้าระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกัน สินค้าที่ควรจะได้รับเลือก ควรเป็นผลผลิตอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งผลิตต่ำกว่ากำลังการผลิตที่เหมาะสม และคอยโอกาสที่จะค้าขายกันในระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนอยู่ด้วย

นอกจากนี้ สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และประเทศไทยได้ตกลงทำสัญญาระหว่างกัน โดยจะลดภาษีพิกัดศุลกากรร้อยละ 10 สำหรับสินค้าทุกชนิด

ค. ด้านการเงินระหว่างประเทศ โครงการรวมมือทางการเงินระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนนี้เสนอแนะโดยเจ้าหน้าที่สหประชาชาติในเดือนมิถุนายน 2515 และได้รับการพิจารณาโดยคณะกรรมการพิเศษแห่งธนาคารกลาง และเจ้าหน้าที่ทางการเงินของอาเซียน ในการประชุมครั้งแรกที่สิงคโปร์ เมื่อวันที่ 6 - 10 กรกฎาคม 2515 มีดังนี้

- (1) โครงการจัดตั้งสภาพักบัญชี (Clearing Arrangement)
 - (2) โครงการรวมมือทางการเงินทุนเพื่อคำจูนดุลการชำระเงิน (Balance of Payment) ความรวมมือทางการเงินนี้ ทำได้ 3 ประการ คือ
 - ก) โครงการแลกเปลี่ยนสินเชื่อ (Reciprocal Credit Line)
 - ข) ขอตกลงแลกเปลี่ยนเงินตรา (Swap)
 - ค) การจัดตั้งธนาคารเงินสำรอง (Reserve Bank)
 - (3) โครงการรวมมือทางการเงินสินเชื่อเพื่อการส่งออกและการประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออก
 - (4) โครงการเงินทุนเพื่อการพัฒนา
 - (5) โครงการธนาคารลงทุนในระดับภูมิภาค
 - (6) โครงการรวมมือเกี่ยวกับการรับประกันช่วง
- สำหรับความก้าวหน้าในการรวมมือทางการเงินนั้น คณะกรรมการพิเศษ

ธนาคารกลาง และเจ้าหน้าที่ทางการเงิน ได้มีการประชุมระดับผู้ว่าการที่บาทลี ประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2519 เพื่อพิจารณารายงานการศึกษาของเจ้าหน้าที่ธนาคารกลางในกลุ่มอาเซียนเกี่ยวกับความร่วมมือในทางการเงินระหว่างประเทศภาคีกลุ่มอาเซียน และได้มีคำริหคณะอนุกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทางการเงินของอาเซียน ศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับโครงการจัดตั้งระบบหักบัญชี (ASEAN Clearing Arrangement) และการแลกเปลี่ยนเงินตราอาเซียน (ASEAN Swap Arrangement) รวมทั้งความร่วมมือทางการเงินในรูปแบบอื่น ๆ เพิ่มเติม

ต่อมาคณะอนุกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทางการเงินของอาเซียน จึงได้มีการประชุมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 19 - 21 สิงหาคม 2519 ที่จาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย และครั้งที่ 4 ในระหว่างวันที่ 10 - 13 ธันวาคม 2519 ที่กรุงเทพฯ คณะอนุกรรมการได้พิจารณาความคืบหน้าในการดำเนินงานของสหภาพหักบัญชีแห่งเอเชีย (Asian Clearing Union) และรายละเอียดในการดำเนินการงานของระบบหักบัญชีของอาเซียน โครงการแลกเปลี่ยนเงินตราของอาเซียน รวมทั้งความร่วมมือในรูปแบบอื่น ๆ คือ โครงการประกันสินเชื่อการส่งออก และการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา

จนกระทั่งในที่สุด กรรมการพิเศษแห่งธนาคารกลางของอาเซียน ได้มีการประชุมครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2520 ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ เพื่อพิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทางการเงินในการประชุมครั้งนี้ ผู้ว่าการธนาคารกลางอาเซียน ให้อนุมัติโครงการแลกเปลี่ยนเงินของอาเซียน

จากโครงการต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วนั้น มีโครงการที่ดำเนินการมีความก้าวหน้าและกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาอยู่ 3 โครงการ กล่าวคือ.-

1. ระบบโครงการหักบัญชี (Clearing Arrangement) ในการประชุมคณะอนุกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทางการเงินของอาเซียนครั้งที่ 1 ที่ประชุมได้ขอให้ธนาคารกลางแห่งมาเลเซียทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบการค้า และการควบคุมปริวรรต และข้อมูลเกี่ยวกับการค้าจากอีก 4 ประเทศ และจัดทำร่างขอเสนอเพื่อจัดตั้งระบบการหักบัญชีของอาเซียนขึ้น มีดังนี้ คือ

ก) วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อสนับสนุนความร่วมมือทางการเงินภายในภูมิภาคอาเซียน
- (2) เพื่ออำนวยความสะดวกในการชำระเงินหลายฝ่ายสำหรับ

ธุรกรรมเงินสะพัด

- (3) เพื่อสนับสนุนการใช้เงินตราท้องถิ่นในการค้าภายในภูมิภาค
- (4) เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของการค้าภายในภูมิภาค

ข) ประเทศที่เข้าร่วมในโครงการ ได้แก่ ประเทศสมาชิกของอาเซียน
การใช้ระบบหักบัญชีให้เป็นไปตามความสมัครใจ

ค) ธุรกรรมที่ผ่านระบบ ได้แก่ การค้าที่มองเห็นได้ทั้งหมด ยกเว้น
ธุรกรรมที่ตกลงกันโดยยกเว้น

ง) ตราสารที่ผ่านระบบหักบัญชี ได้แก่ ตัวเงินจ่ายเมื่อเห็นหรือครบ
กำหนดอายุแล้ว ซึ่งมี L/C กลุ่มอยู่ เงินโอนทางโทรเลข เงินโอนทางไปรษณีย์ คราฟท์
และเช็คที่ธนาคารรับรอง

จ) เงินตรา ตราสารจะกำหนดเป็นเงินตราใดก็ได้ ส่วนหน่วยที่ใช้
ในการลงบัญชีให้เรียกว่า ASEAN Dollar ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ฉ) วงเครดิต ธนาคารกลางทุกคู่จะกำหนดวงเครดิตปกติระหว่างกัน
และกัน ซึ่งมีขอบเขตสูงสุดเท่ากันหมด และบางคู่อาจกำหนดวงเครดิตพิเศษระหว่างกัน
เพิ่มเติมก็ได้

ช) คอกเบี้ย ประเทศลูกหนี้จะจ่ายคอกเบี้ยให้ประเทศเจ้าหนี้ตามยอด
สุทธิประจำวันในอัตราคอกเบี้ยที่ธนาคารเพื่อการชำระหนี้ระหว่างประเทศ (Bank for
International or Settlement-BIS) จ้างสำหรับเงินฝากยูโรคอลลาร์ ระยะ 1
เดือน (หรือ 3 เดือน) โดยเฉลี่ยในวันแรกของสัปดาห์ในเดือนสุดท้ายที่ผ่านมา

ซ) การชำระหนี้ ให้ทำเมื่อสิ้นช่วงชำระหนี้ (Settlement Period ;
3 เดือน) โดยธนาคารกลางที่ทำหน้าที่เป็น Agent จะคำนวณฐานะของแต่ละธนาคารกลาง
ภายใน 3 วัน และการชำระหนี้ให้ทำภายในอีก 2 วัน อย่างไรก็ตามในระหว่าง Settlement
Period หากจำนวนหนี้สูงเกินวงเครดิตเมื่อใด ประเทศเจ้าหนี้สามารถเรียกร้องให้

ประเทศลูกหนี้ชำระหนี้ใดทันที การชำระหนี้ให้ทำด้วยดอลลาร์สหรัฐ ในอัตราแลกเปลี่ยน
กับ ASEAN Dollar ในวันที่สุดท้ายของ Settlement Period

๓) การดำเนินการ โฆษณาการกลางซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็น Agent
มีหน้าที่ดำเนินการจัดการเกี่ยวกับการหักบัญชีภายในระบบ และธุรกรรมในระบบให้กระทำ
โดยธนาคารพาณิชย์ที่กำหนด (Designated Banks) ตามวิธีการดังนี้

(1) ผู้ส่งออก เมื่อส่งสินค้าออกแล้วผู้ส่งออกจะทำตัวแลกเปลี่ยน
ซึ่งมีผู้นำเขาเป็นผู้ส่งจ่ายและส่งให้ธนาคารพาณิชย์ของตนพร้อมทั้งตราสารในการส่งของ
และ L/C ซึ่งออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศผู้ส่งออก เมื่อธนาคารแรกส่งตัวแลก
เงิน และตราสารไปให้ธนาคารที่สองจะต้องระบุด้วยว่าธุรกรรมนี้ให้ผ่านระบบการหักบัญชี
หลังจากที่ชำระเงินให้แก่ผู้ส่งออกแล้ว ธนาคารพาณิชย์แรกจะขอรับชำระเงินจากธนาคาร
กลางของตน ซึ่งจะต้องชำระคืนพร้อมดอกเบี้ย หากไม่สามารถเรียกเก็บเงินจากธนาคาร
ที่สอง ธนาคารกลางในประเทศส่งออกจะเครดิตบัญชีของธนาคารพาณิชย์แรกเป็นเงินตรา
ท้องถิ่น (ถ้ากำหนดเป็นเงินตราต่างประเทศก็ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเดียวกับที่ธนาคาร
พาณิชย์ใช้กับผู้ส่งออก) และเดบิตบัญชีของธนาคารกลางในประเทศผู้นำเขาเป็น ASEAN
Dollar และแจ้งให้ธนาคารกลาง หลังทราบทางโทรเลข

(2) ผู้นำเขา เมื่อได้รับแจ้งธนาคารกลางในประเทศผู้ส่งออก
จะรับชำระเป็นเงินตราท้องถิ่นจากธนาคารพาณิชย์ (ในอัตราตลาด) และธนาคารพาณิชย์
จะรับชำระเงินจากผู้นำเขาเป็นเงินตราท้องถิ่นเช่นเดียวกัน

(3) การชำระหนี้ เมื่อสิ้น Settlement Period ธนาคารกลาง
ทั้งหมดจะส่งบัญชีทั้งหมดให้ธนาคารกลางอื่น และ Agent ทราบ Agent จะเป็นผู้คำนวณ
จำนวนหนี้สุทธิของแต่ละธนาคาร และธนาคารเหล่านี้จะชำระหนี้ระหว่างกัน เป็นดอลลาร์
สหรัฐ

(4) อัตราแลกเปลี่ยน อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินตราท้องถิ่น
กับ ASEAN Dollar ประจำวันให้เท่ากับอัตรากลางระหว่างอัตราซื้อและขายในตลาดใน
เวลาเที่ยงวัน คูณด้วยอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างดอลลาร์สหรัฐ กับสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่ง

กำหนดโดยกองทุนการเงินเป็นรายวัน

ฎ) การเริ่มต้นดำเนินการ ให้ทำเป็นสัญญา (Memorandum of Understanding) ระหว่างธนาคารที่เกี่ยวข้อง

ฎ) ประโยชน์ที่จะได้รับ การจัดตั้งระบบหักบัญชีของอาเซียน อาจเป็นเครื่องมือที่จะช่วยสนับสนุนการขยายการค้าภายในเขตอาเซียนได้ 3 ทาง คือ

(1) โดยการอำนวยความสะดวกทางการชำระเงินให้แก่ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ทั้งนี้เนื่องจากการชำระเงินจะผ่านธนาคารกลางแทนที่จะผ่านตัวแทนของธนาคารพาณิชย์ในต่างประเทศ ตามโครงการที่ได้ศึกษาไว้ การชำระเงินผ่านระบบหักบัญชีจะใช้เวลาไม่เกิน 3 วัน หลังจากวันที่เริ่มทำธุรกรรม เทียบกับปัจจุบันซึ่งใช้เวลา 7 - 15 วัน สำหรับการเรียกเก็บเงินหรือการส่งเงินไปชำระให้แกพอดค้าในต่างประเทศ โดยผ่านตัวแทนของธนาคารพาณิชย์ และโดยที่อัตราแลกเปลี่ยนซึ่งธนาคารพาณิชย์คิดกับลูกค้าในการรับซื้อตัวส่งออกชนิด Sight Bills รวมดอกเบี้ยสำหรับระยะเวลา (15 วัน) ที่เพื่อไว้สำหรับการส่งตัวไปเรียกเก็บเงินจากต่างประเทศ ดังนั้นผู้ส่งออกที่ชำระเงินผ่านระบบหักบัญชี จึงน่าจะได้อัตราแลกเปลี่ยนที่ดีขึ้นกว่าในปัจจุบัน ส่วนในด้านการนำเข้า คาดว่าอัตราแลกเปลี่ยนคงจะไม่ดีกว่าในปัจจุบันมากนัก เพราะธนาคารพาณิชย์บวกส่วนต่าง ๆ เพียง $2\frac{1}{2}$ สตางค์จากอัตราขายของทุนรักษาระดับ (แต่ในขณะเดียวกันธนาคารพาณิชย์ก็ได้ประโยชน์จากการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยน (Free Float) ในช่วงระยะที่ผู้ส่งออกในต่างประเทศยังไม่ขอรับชำระเงิน) ความสะดวกในการชำระเงินผ่านระบบหักบัญชี และผลประโยชน์ที่จะตกทอดไปยังผู้ส่งออก และผู้นำเข้าในด้านอัตราแลกเปลี่ยน เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนการขยายการค้าภายในภูมิภาค

(2) การประหยัดการใช้เงินตราต่างประเทศ เนื่องจากภายใต้ระบบหักบัญชีการชำระเงินตราต่างประเทศจะกระทำเป็นครั้งคราว (ทุก ๆ เดือน) โดยจะชำระเฉพาะยอดสุทธิภายหลังการหักกลบหนี้ ดังนั้นประเทศสมาชิกจะสามารถประหยัดการใช้เงินตราต่างประเทศได้ภายในระยะเวลาของการหักบัญชี แต่ทั้งนี้จะต้องขึ้นอยู่กับว่ามีการชำระเงินคาลินค้าผ่านระบบหักบัญชีมากน้อยเพียงใด ตามโครงการที่ได้ศึกษาไว้

พออาจจะเลือกชำระเงินผ่านระบบใดโดยความสมัครใจ ดังนั้นปริมาณการค้าที่จะชำระเงินผ่านระบบหักบัญชี จะขึ้นอยู่กับว่า พอค้าได้รับประโยชน์จากการใช้ระบบมากน้อยเพียงใดเป็นสิ่งสำคัญ อนึ่ง หากตั้งสมมติฐานว่าการค้าทั้งหมดของประเทศอาเซียนในปี 2517 มีการชำระเงินผ่านระบบหักบัญชี ประเทศอาเซียนจะสามารถประหยัดการใช้เงินตราต่างประเทศได้กว่า 5,000 ล้านเหรียญ หรือร้อยละ 86 ของการค้าทั้งหมดของอาเซียน แต่เมื่อคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวข้างต้น ประโยชน์ในด้านการประหยัดเงินตราต่างประเทศคงมีไม่มากเท่าที่คาดจากมูลค่าการค้าที่หักกลบลบกันได้ (Compensable Trade)

(3) ประโยชน์ในทางเครดิตเพื่อชดเชยการขาดดุลการค้า ตามโครงการที่ได้ศึกษาประเทศอาเซียนจะไม่ได้รับประโยชน์ทางด้านนี้เนื่องจากประเทศภาคีจะต้องชำระสะสางบัญชีระหว่างกันทุก ๆ เดือน ดังนั้นการจัดตั้งระบบหักบัญชีจะไม่ช่วยแก้ปัญหาการขาดดุลการค้าชำระเงินอันสืบเนื่องมาจากการขยายการค้าภายในภูมิภาค ยกเว้นในกรณีที่ภาคีตกลงขยายระยะเวลาของการหักกลบลบหนี้ออกไปเกินกว่าหนึ่งเดือนตามที่กำหนด ซึ่งอาจเป็นไปได้ หากการค้าภายในภูมิภาคขยายตัวออกไปมากจนกระทั่งประเทศที่ขาดดุลเรียกร้องให้มีการให้เครดิต เพื่อชดเชยการขาดดุลก็ได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีนี้ประเทศไทยจะเสียเปรียบเนื่องจากดุลการค้ากับอาเซียนเกินดุล แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยก็มีปัญหาการขาดดุลชำระเงินโดยรวมขาดดุล ดังนั้นจึงไม่ควรสนับสนุนการให้เครดิตเพื่อชดเชยการขาดดุลการค้าภายในกลุ่ม

การจัดตั้งระบบหักบัญชีแห่งอาเซียนจะมีประโยชน์มากขึ้น หากมีการดำเนินโครงการขยายการค้าภายในภูมิภาคควบคู่กันไปด้วย

2. ข้อตกลงแลกเปลี่ยนเงินตราของอาเซียน (ASEAN Swap Arrangement)

โครงการแลกเปลี่ยนเงินตราของอาเซียนมีวัตถุประสงค์ที่จะจัดหาเครดิตระยะสั้นเป็นคอลลาร์ สรอ. เพื่อให้ความช่วยเหลืออย่างทันเวลาที่แก่ประเทศภาคีอาเซียนที่ประสบปัญหาการขาดแคลนเงินตราต่างประเทศแบบชั่วคราว

ก) ลักษณะของเครดิต

การให้เครดิตตามโครงการนี้จะกระทำโดยภาคีผู้ให้เครดิตขยายคอลลาร์

สหรัฐ ทั้งนี้ให้แก่ภาคีผู้ขอใช้เครดิตโดยรับชำระด้วยเงินตราของภาคีผู้ขอ และในขณะเดียวกัน ภาคีผู้ให้จะทำสัญญาซื้อคืนดอลลาร์ สรอ. จำนวนเดียวกันล่วงหน้าจากภาคีผู้ขอ เมื่อครบเวลาที่กำหนด โดยจะชำระด้วยเงินตราของภาคีผู้ขอที่ตนถืออยู่

อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าจะคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนทันทีที่ปรับตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากยูโรดอลลาร์ของธนาคารเพื่อการชำระหนี้ระหว่างประเทศ (BIS) สำหรับระยะเวลาเดียวกัน

เงินตราของภาคีผู้ขอให้เครดิตที่ใช้ชำระค่าดอลลาร์สหรัฐ ภาคีผู้ขอใช้เครดิตจะต้องนำฝากไว้ในบัญชีที่เปิดไว้ในนามของภาคีผู้ให้ที่ธนาคารกลาง หรือเจ้าหน้าที่การเงินในประเทศภาคีผู้ขอ โดยไม่มีดอกเบี้ย และภาคีผู้ให้ซึ่งเป็นผู้ถือเงินตราดังกล่าวจะนำไปใช้ในทางอื่นไม่ได้ นอกเหนือจากการใช้ซื้อคืนดอลลาร์สหรัฐ ตามสัญญาล่วงหน้า

เครดิตตามโครงการนี้มีอายุ 1, 2 หรือ 3 เดือน การต่ออายุจะกระทำได้อีกไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้หากไม่มีภาคีอื่นใดขอใช้เครดิตจนหมดในขณะเดียวกัน สำหรับในกรณีที่ได้มีการต่ออายุเครดิตไปแล้ว และการชำระคืนเครดิตที่ต่ออายุนั้น (โดยกาปฏิบัติตามสัญญาซื้อขายล่วงหน้า) ไ้กระทำไปแล้วยังไม่ครบ 30 วัน ภาคีนั้นจะไม่มีสิทธิขอให้เครดิตได้อีก

ในกรณีที่ภาคีมากกว่า 1 รายต้องการขอใช้เครดิต การพิจารณาจัดสรรเครดิตให้แก่ภาคีจะกระทำตามลำดับการยื่นขอ อย่างไรก็ตาม ภาคีที่ยังไม่เคยใช้เครดิตเลยจะมีสิทธิได้รับการจัดสรรก่อน

ข) จำนวนเงิน

ในขณะใดขณะหนึ่ง ภาคีแต่ละประเทศมีพันธะต้องจัดหาดอลลาร์ สรอ. สำหรับใช้ในโครงการนี้เป็นจำนวนทั้งสิ้นไม่เกิน 20 ล้านดอลลาร์ สรอ. รวมเป็นเงินที่จะใช้ได้โครงการนี้ทั้งสิ้น 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเมื่อมีการขอใช้เครดิต ภาคีแต่ละประเทศมีพันธะจะจัดดอลลาร์สหรัฐ ให้แก่ภาคีที่ขอใช้ประเทศละเท่า ๆ กัน ยกเว้นในกรณีที่ภาคีใดภาคีหนึ่งไม่สามารถจัดเงินให้ได้ในสัดส่วนดังกล่าว ภาคีอื่น ๆ จะเป็นผู้จัดหาส่วนที่ขาด แต่ทั้งนี้ส่วนของแต่ละภาคีที่จัดให้ภาคีอื่น ๆ ในขณะใดขณะหนึ่งรวมกันแล้วจะต้อง

ไม่เกินวงเงิน 20 ล้านดอลลาร์ สรอ.

ในขณะใดขณะหนึ่ง ภาครัฐแต่ละประเทศจะมีสิทธิใช้เครดิตตามโครงการนี้ได้เป็นจำนวนไม่เกิน 40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตามหลักการใช้ Gearing Ratio 1 : 2)

ก) อัตราแลกเปลี่ยนทันทีและล่วงหน้า

อัตราแลกเปลี่ยนทันที (Spot Rate) ระหว่างเงินตราของภาครัฐกับดอลลาร์สหรัฐ หมายถึง อัตรากลางของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างธนาคาร (Interbank Rate) หรืออัตราซื้อและอัตราขาย ซึ่งกำหนดโดยธนาคารกลางของภาครัฐผู้ขอ โดยจะถืออัตราแลกเปลี่ยน 2 วันก่อนวันส่งมอบเงิน (Value Date) เป็นหลัก

อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward Rate) คำนวณได้จากสูตรดังนี้

$$\text{Forward Rate} = \frac{\text{Spot Rate}}{1 + \frac{(t \cdot i)}{360}}$$

โดยที่ t = ระยะเวลาของการใช้เครดิตคิดเป็นจำนวนวัน

i = อัตราดอกเบี้ยเงินฝากยูโรดอลลาร์ในช่วงดังกล่าว ซึ่งกำหนดโดยธนาคารเพื่อการชำระหนี้ระหว่างประเทศ (BIS)

โดยถืออัตราดอกเบี้ย 2 วันก่อนวันส่งมอบเงินเป็นหลัก

ง) การจัดการ

ให้ธนาคารกลางของประเทศภาครัฐแลกเปลี่ยนกันทำหน้าที่เป็นธนาคารตัวแทน (Agent) คราวละ 1 ปี โดยหมุนเวียนตามลำดับชื่อประเทศที่เป็นภาษาอังกฤษ โดยเริ่มตนจากธนาคารกลางแห่งอินโดนีเซีย ภาครัฐที่เป็นธนาคารตัวแทนจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการดำเนินการส่วนที่เกี่ยวข้องของกับตนโดยตรง

ข้อขัดแย้ง ในกรณีที่เกิดข้อขัดแย้งขึ้น ธนาคารตัวแทนจะเป็นผู้ริเริ่มให้ภาครัฐทั้งหลายพิจารณาแก้ปัญหาารวมกัน

จ) ระยะเวลาของโครงการ

โครงการแลกเปลี่ยนเงินตราใหม่อายุ 1 ปี โดยธนาคารตัวแทนจะเป็น
ผู้เรียกร้องให้มีการทบทวนเพื่อต่ออายุโครงการนี้ภายในอย่างน้อย 2 เดือนก่อนวันที่ข้อตกลง
จะหมดอายุ

3. การใช้ระบบรับช่วงซื้อลดตั๋วพาณิชย์

ในเรื่องนี้คณะกรรมการว่าด้วยการเงินและการธนาคารของอาเซียนได้มอบ
หมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยศึกษาหาทางที่จะปรับปรุงระบบรับช่วงซื้อลดเพื่อใช้เป็น
เครื่องมือในการให้สิทธิพิเศษทางการค้าภายในกลุ่มอาเซียน และให้เสนอแนะกลไกที่เหมาะสม
สมให้คณะกรรมการการเงินฯ พิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป ซึ่งกำหนดให้มีขึ้นในเดือน
ตุลาคม 2520 ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทย ก็ได้มีการส่งขอสอบถามเกี่ยวกับระบบการรับ
ช่วงซื้ออัตราตั๋วส่งออกจากประเทศสมาชิกต่าง ๆ ของอาเซียนและได้สรุปข้อมูลและเสนอ
กลไกอาจนำมาใช้ดังนี้

ก) ระบบปัจจุบัน

อินโดนีเซียไม่มีระบบรับช่วงซื้อลดตั๋วพาณิชย์ ส่วนมาเลเซีย ฟิลิปปินส์
สิงคโปร์ และไทย ดำเนินการรับช่วงซื้อลดตั๋วส่งออกอยู่แล้ว ในขณะนี้ โดยมีเงื่อนไขดังนี้

	ประเภทสินค้า	อายุของตั๋ว	เงื่อนไขอื่น ๆ	อัตรารับ ช่วงซื้อลด	Spread ของ ธนาคารพาณิชย์
มาเลเซีย	สินค้าอุตสาหกรรม	90วัน	มูลค่าขั้นต่ำ M\$ 50,000	3	$1\frac{1}{2}$
ฟิลิปปินส์	Export priorities plan	60-180วัน	70-80% ของ loan value	5	4
สิงคโปร์	สินค้าออกและสินค้า เข้าที่มีเอกสารสำคัญ ประกอบเป็นหลักฐาน	90วัน	varying % of loan value	X 3 M 4-4 $\frac{1}{2}$	X 1 $\frac{1}{2}$ คิด prime rate
ไทย	สินค้าออก	180วัน	80% L/c 70% purchase orders 90% usance bills	5	2

ที่มา : บันทึกที่ 1272/2520 หน่วยดูแลการชำระเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย

ข) กลไกที่อาจนำมาใช้

(1) ปรับปรุงระบบรับช่วงซื้อลดตัวส่งออกไปยังประเทศภาคีอาเซียน ซึ่งอาจทำได้โดยการลดอัตรารับช่วงซื้อลด เช่น ในกรณีของไทยอาจลดเป็นร้อยละ 4 โดยให้ธนาคารพาณิชย์กีดคอกเบย์ในอัตราร้อยละ 6 ในกรณีมาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ อาจเพิ่มอายุของตัวที่รับช่วงซื้อลดให้ยาวนานขึ้นแต่ทั้งนี้ต้องแก้ไขกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ก่อน สำหรับอัตราคอกเบย์นั้นทั้งสามประเทศยังมีโครงการรับช่วงซื้อลดที่จะลดให้แก่ประเทศอาเซียนเป็นพิเศษ อย่างไรก็ตามฟิลิปปินส์ตั้งข้อสงสัยแก่ความประโยชน์จากการรับช่วงซื้อลดตัวส่งออกในอัตราที่ทำเป็นพิเศษควรต้องตกทอดไปสู่ผู้สั่งซื้อสินค้าในประเทศภาคีอื่น ๆ ด้วย ประเทศไทยเห็นว่าควรให้ความสะดวกตามโครงการนี้ไม่ควรคลุมถึงเครดิตเพื่อเตรียมการส่งออก (Shipping Credits) ส่วนสิงคโปร์เห็นควรจำกัดเฉพาะสินค้าที่ไม่ได้รับการลดหย่อนภาษีนำเข้า

(2) การรับช่วงซื้อลดตัวนำเข้าสิงคโปร์ไม่มีปัญหาในเรื่องนี้ ส่วนมาเลเซียเห็นควรหาทางป้องกันมิให้มีการให้เครดิตซ้ำซ้อนทั้งในคานผู้ส่งออกและผู้นำเข้า นอกจากนี้ยังเป็นห่วงเรื่องผลต่อปริมาณเครดิตในประเทศ สำหรับประเด็นหลังนี้ธนาคารเห็นว่าจะไม่มีความจำเป็นหากการรับช่วงซื้อลดตัวส่งออกและนำเข้าภายในกลุ่มอาเซียนอยู่ภายในวงเงินใหญ่ที่กำหนดไว้ในแต่ละปี ปัญหาอื่นที่มาเลเซียเห็นควรพิจารณาทิศทางแก้ไขได้แก่ความเหมาะสมที่จะให้เครดิตเพื่อการนำเข้าในกรณีที่ผู้ค้าชำระเงินขาดดุล ปัญหาเกี่ยวกับแหล่งกำเนิดของสินค้า อย่างไรก็ตามมาเลเซียพร้อมที่จะพิจารณาการรับช่วงซื้อลดตัวนำเข้าเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการขยายการค้าภายในภูมิภาค ทางฟิลิปปินส์โน้มเอียงไปในคานการให้เครดิตเพื่อการนำเข้าและมองไม่เห็นปัญหาในการดำเนินการแต่อย่างใด กรณีของไทยเห็นว่าในหลักการไม่น่าจะสนับสนุนการรับช่วงซื้อลดตัวนำเข้า แต่ในกรณีที่จำเป็นต้องให้ความสะดวกในเรื่องนี้เห็นควรรับช่วงซื้อลดตัวที่มีอายุไม่เกิน 120 วัน โดยมีหลักฐานว่าผู้นำเข้าได้จ่ายชำระหนี้สินค้ำแล้ว (โดยการทำ Trust Receipts) ทั้งนี้ควรจำกัดเฉพาะสินค้าประเภททุน หรือปัจจัยการผลิตที่ใช้สำหรับการผลิตสินค้าออกหรือที่ผลิตในประเทศไม่ได้

(3) ประเด็นที่ควรพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย โดยที่คณะกรรมการการเงินและการธนาคารจะต้อง เสนอแนะกลไกทางคานาความคิดที่อาเซียนอาจนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการเจรจาแลกเปลี่ยนข้อตกลงยอมตามข้อตกลงว่าด้วยการให้สิทธิพิเศษทางการค้า ซึ่งจะเริ่มมีผลใช้บังคับในปี 2521 และคณะกรรมการการเงินกำหนดจะประชุมกันในเดือนตุลาคม ศกนี้ ผู้ว่าการธนาคารกลางของอาเซียน จึงอาจพบปะหารือกันในช่วงการประชุมประจำปีที่จะถึงนี้ ค.ซี. เกี่ยวกับประเด็นทางคานานโยบายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของธนาคารกลางของแต่ละประเทศใช้เป็นแนวทางในการประชุมคณะกรรมการการเงินฯ ต่อไป

ค) ปัญหาทางคานานโยบาย

ปัญหาทางคานานโยบายที่ควรตกลงกันในระดับผู้ว่าการ มีดังนี้

(1) การใช้ระบบรับช่วงซื้อลดตัวส่งออกเป็นเครื่องมือในการให้สิทธิพิเศษทางการค้าอาจมีปัญหาเรื่องผลประโยชน์ไหลตกทอดไปสู่ผู้นำเข้าโดยตรง อย่างไรก็ตามปัญหาดังกล่าวนี้อาจแก้ไขได้โดยการรับช่วงซื้อลดเฉพาะตัวสัญญาใช้เงินบางชนิด ซึ่งมีหลักฐานแสดงให้เห็นว่าผู้นำเข้าในต่างประเทศได้รับผอนผันเกี่ยวกับกำหนดการชำระเงินอาทิ ตัวสัญญาใช้เงินประเภท Usance และตัวที่ออกตาม L/C ในกรณีผู้นำเข้าจะใคร่รับประโยชน์ในรูปของเครดิตการชำระระยะสั้นหรือปานกลางตามที่กำหนด อย่างไรก็ตามวิธีการดังกล่าวนี้จะไม่มีผลโดยตรงในด้านการลดราคาสินค้านำเข้าเช่นเดียวกับการรับช่วงซื้อลดตัวนำเข้า

(2) การใช้ระบบรับช่วงซื้อลด อาจทำได้ทั้งในด้านการส่งออกและนำเข้า ส่วนปัญหาการให้เครดิตซ้ำซ้อนอาจแก้ไขได้โดยการกำหนดรายการสินค้าที่ไม่ซ้ำซ้อนกัน และโดยการติดต่อโดยตรงระหว่างธนาคารกลางที่เกี่ยวข้อง อนึ่ง การดำเนินโครงการนี้ทั้งสองด้านควบคู่กันไปอาจกระทบกระเทือนต่อสภาพคล่องในประเทศ รวมทั้งวงเงินที่ต้องให้กู้ยืมแก่ภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ด้วย ในขั้นแรกจึงอาจเริ่มดำเนินการโดยการปรับปรุงช่วงซื้อลดตัวส่งออก หรือการรับช่วงซื้อลดตัวนำเข้าอย่างใดอย่างหนึ่งก่อน

(3) วงเงินที่จะรับช่วงซื้อลด ควรให้อยู่ในวงเงินใหญ่ที่กำหนดไว้

ในแต่ละปี ส่วนการกำหนด Sub-Ceiling สำหรับอาเซียน ควรอยู่ในดุลยพินิจของธนาคารกลางในแต่ละประเทศโดยให้คำนึงถึงอุปสงค์และแนวโน้มในระยะปานกลางด้วย

(4) อัตราดอกเบี้ยควรลดลงในอัตราเดียวกันจากระดับที่เป็นอยู่เมื่อโครงการเริ่มมีผลใช้บังคับ ส่วนต่างระหว่างอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางและอัตราที่ธนาคารพาณิชย์คิดกับลูกค้า ควรอยู่ในอัตราเดียวกัน

(5) อายุของตัวรวมทั้งอัตราส่วนของมูลค่าตัวที่รับช่วงซื้อลดภายใต้โครงการนี้ควรต้องหัดเทียมกันสำหรับทุกประเทศ ทั้งนี้ต้องสอดคล้องกับกฎหมายของแต่ละประเทศที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ด้วย

(6) มาตรการอื่น ๆ ที่อาจนำมาใช้ คือ การผ่อนผันระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการปริวรรตเงินตรา เช่น Import Deposit Scheme ของฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงมาตรการด้านปริวรรตเงินตรามีลักษณะเป็นการปล่อยเสรีการคามากกว่าจึงไม่น่าจะถือเป็นการให้สิทธิพิเศษทางการค้าทำนองเดียวกับการลดหย่อนภาษีหรือการให้เครดิต

อย่างไรก็ตามการพิจารณาในเรื่องนี้จะได้มีการประชุมตกลงกันในหลักการและวิธีปฏิบัติการในครั้งต่อไป

ง. กิจการประกัน

คณะผู้เชี่ยวชาญของสหประชาชาติได้สรุปข้อสังเกตที่สำคัญ ๆ สองประการเกี่ยวกับกิจการประกันของอาเซียนมีดังนี้ คือ ประการแรก กิจการประกันภายในประเทศ มีความสำคัญเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่น่ายินดีและเป็นเรื่องที่รัฐบาลควรให้การสนับสนุนเพื่อให้กิจการดังกล่าวเจริญก้าวหน้าต่อไป ส่วนประการที่สอง แม้ว่ากิจการประกันส่วนใหญ่อยู่ในมือของบริษัทภายในประเทศ แต่บริษัทเหล่านั้นต้องประกันการเสี่ยงภัยของตนกับบริษัทต่างประเทศอีกทอดหนึ่ง และต้องเสียเงินตราต่างประเทศให้กับบริษัทต่างประเทศ ซึ่งเป็นผลเสียต่อดุลการชำระเงิน คณะผู้เชี่ยวชาญของสหประชาชาติคาดว่าปริมาณเงินตราต่างประเทศที่ต้องเสียไปเพื่อการนี้อาจถึง 40 ล้านดอลลาร์ ต่อปี

ในการประกันต่อ (Reinsurance) แต่ละประเทศมีสิทธิ์และควรจะควม

คุ้มครองการประกันต่อ (Reinsurance) กับต่างประเทศโดยการออกกฎหมายหรือจัดหา
บริการสำหรับการประกันต่อ (Reinsurance) ภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม จากประสบ
การณ์ที่ผ่านมา ปรากฏว่ามาตรการดังกล่าวมักจะไม่ได้ออกผลเนื่องจากตลาดประกันในแต่ละ
ประเทศยังไม่ใหญ่พอ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการร่วมมือทางด้านการประกันต่อ (Reinsurance)

การร่วมมือทางด้านการประกันต่อ (Reinsurance) อาจกระทำไ้หลาย
วิธี เช่น ปล่อยให้บริษัทแล้วเปลี่ยนกิจการกันอย่างเสรี หรือจัดตั้งบริษัท Multinational
Reinsurance หรือ Regional Pools ขึ้น แต่ละคณะผู้เชี่ยวชาญของสหประชาชาติ
เสนอว่า ควรจะใช้วิธีจัดตั้ง regional reinsurance pool

การเป็นสมาชิกของ Reinsurance Pool อาจเป็นไปโดยสมัครใจ คือ
แต่ละบริษัทติดต่อแลกเปลี่ยนกิจการกับ Pool โดยตรง หรือทางการของแต่ละประเทศ
อาจออกกฎบังคับให้บริษัทประกันทุกแห่งต้องเข้าร่วมด้วย ทั้งนี้แล้วแต่ประเทศในอาเซียน
จะตกลงกัน เพราะการร่วมมือแต่ละแบบต่างก็มีทั้งผลดีและผลเสีย

คณะผู้เชี่ยวชาญของสหประชาชาติได้เสนอแนะว่า คณะกรรมการดาวาร่า
ควยการค้าและการพาณิชย์ของอาเซียน ควรจัดตั้งคณะทำงานขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย
Insurance Commissioners ของประเทศทั้ง 5 ในอาเซียน และอาจเชิญผู้เชี่ยวชาญ
จากบริษัทประกันเข้าร่วมการประชุมด้วย เพื่อพิจารณาศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ของการจัดตั้ง Regional Reinsurance Pool โดยมีการร่วมมือแบบสมัครใจ โดยการสำรวจจากข้อเท็จจริงในตลาดประกันของ 5 ประเทศ เกี่ยวกับปริมาณกิจการที่บริษัทต่าง ๆ พร้อมที่จะยกให้แก่ Pool ลักษณะของกิจการประเภทของ Cessions เบี้ยประกัน และค่านายหน้า ตลอดจนปริมาณกิจการที่บริษัทเหล่านั้นพร้อมที่จะรับเป็นการแลกเปลี่ยน (Retrocessions) จากผลการสำรวจดังกล่าว คณะทำงานอาจสรุปได้ว่า การร่วมมือโดยสมัครใจจะได้ออกผลหรือไม่ ถ้าเห็นว่าจะได้ออกผลก็ดำเนินการจัดตั้ง Reinsurance Pool ตามแนวทางนี้ต่อไป แต่ถ้าเห็นว่าวิธีร่วมมือโดยสมัครใจจะไม่ได้ออกประโยชน์ก็จะต้องใช้วิธีบังคับ โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศจะเป็นผู้กำหนดปริมาณกิจการที่บริษัทต่าง ๆ จะต้องยกให้แก่ Pool

การตั้ง Reinsurance Pool ในอาเซียน จะสามารถประหยัดเงินตราต่างประเทศที่ต้องจ่ายไปสำหรับบริการ Reinsurance ในต่างประเทศประมาณ 10-20 ล้านดอลลาร์ ต่อปี ส่งเสริมกิจการประกันภายในภูมิภาค และจะปรับปรุงมาตรฐานของบริการ Reinsurance ตลอดจนเงื่อนไขเกี่ยวกับ Reinsurance ให้ดีขึ้น

จ. กานการคมนาคม การขนส่ง และการสื่อสารระหว่างประเทศ

ความร่วมมือในด้านนี้ได้นำไปบ้างแต่ยังไม่มากนักในบางโครงการ เช่น การวางสายเคเบิลใต้อุทเทหะเลขของประเทศไทย ก็ได้เริ่มดำเนินการไปบ้างแล้ว การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งยังมีปัญหาความไม่จริงจังในความร่วมมือเท่าที่ควร และโครงการอื่น ๆ รายละเอียดดังนี้

1. การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ

เป็นเรื่องหนึ่งเกี่ยวกับเศรษฐกิจและอาเซียนกำลังให้ความสนใจเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่า แต่ละประเทศของกลุ่มอาเซียนไม่มีเรือของตนเองในปริมาณที่มากพอที่จะขนสินค้าออกของตนได้ทั้งหมดหรือส่วนใหญ่ จึงจำเป็นต้องพึ่งเรือต่างชาติ ซึ่งทำให้บริษัทเรือต่างชาติที่ใดรวมตัวกันตั้งขึ้นเป็นชมรมสายการเดินเรือ อาทิเช่น ชมรมสายการเดินเรือตะวันออกไกล (Far Eastern Freight Conference- FEFC) คือโอกาสเพิ่มการระวางอยู่ตลอดเวลา และการเพิ่มการระวางนั้นไม่ใช่มาจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น แต่มาจากความต้องการการเพิ่มรายได้ของชมรมด้วย ในตอนต้นแต่ละประเทศสมาชิกของอาเซียนได้พยายามเจรจาขอรองชมรมสายการเดินเรือไม่ให้ขึ้นการระวางเรือเกินกว่าเหตุมากนัก เพราะจะเป็นการกระทบกระเทือนต่อราคาของสินค้าออก ซึ่งตามปกติเป็นสินค้าที่มีการแข่งขันอย่างมากในตลาดโลกอยู่แล้ว แต่ปรากฏว่า การเจรจากำลังขอรองไม่เคยประสบผลสำเร็จ ประเทศทั้งหลายจึงพยายามหาทางสร้างอำนาจการต่อรองกับชมรมสายการเดินเรือโดยรวมกลุ่มกันระหว่างสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ (Shippers' Councils) ของแต่ละประเทศ ขึ้นเป็นสหพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียน (Federation of ASEAN Shippers' Councils-FASC)

การขนส่งทางเรือเท่าที่ผ่านมาแต่ละประเทศสามารถขนส่งสินค้าเข้า-ออก

ควยเรือของตนเองได้ดังนี้¹

มาเลเซีย มีเรือขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด 39 ลำ และระวาง
บรรทุกทั้งหมด 408,197 ตัน สินค้าเข้า-ออก ของมาเลเซียในแต่ละปี ใช้เรือมาเลเซีย
บรรทุกประมาณร้อยละ 4 - 5 ของปริมาณสินค้าเข้าออกทั้งหมด

อินโดนีเซีย มีเรือขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด 220 ลำ และระวาง
บรรทุกทั้งหมด 788,796 ตัน สินค้าเข้า - ออกของอินโดนีเซียในแต่ละปีจะใช้เรืออินโด
นีเซียบรรทุกประมาณร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าเข้า - ออกทั้งหมด

ฟิลิปปินส์ มีเรือขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด 179 ลำ และระวาง
บรรทุกทั้งหมด 904,014 ตัน สินค้าเข้า-ออกของฟิลิปปินส์ ในแต่ละปี จะใช้เรือฟิลิปปินส์
บรรทุกประมาณร้อยละ 14 ของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทั้งหมด

สิงคโปร์ เป็นประเทศหนึ่งของโลกที่มีความก้าวหน้ามากในกิจการ
เดินเรือบรรทุกสินคาระหว่างประเทศ มีเรือขนส่งสินคาระหว่างประเทศทั้งหมด 464 ลำ
และระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมด 5,373,856 ตัน แต่เมื่อคุณสถิติแล้วปรากฏว่า สินค้าเข้า-
ออกของสิงคโปร์ในแต่ละปีจะใช้เรือของสิงคโปร์เองบรรทุกประมาณร้อยละ 11.75

ประเทศไทย มีเรือขนส่งสินคาระหว่างประเทศทั้งหมด 38 ลำ และ
ระวางบรรทุกทั้งหมด 175,278 ตัน สินค้าเข้า-ออกของไทยแต่ละปี จะใช้เรือประเทศ
ไทยเองบรรทุกประมาณร้อยละ 3.6 ซึ่งนับว่าน้อยที่สุดในบรรดาประเทศสมาชิกด้วยกัน

จากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นว่า สมาชิกแต่ละประเทศของอาเซียน สามารถ
ขนส่งสินค้าของตนไปขายได้ในปริมาณน้อยมาก และน้อยที่สุดโดยเฉพาะประเทศไทย

สาเหตุที่สภาการเดินเรือของกลุ่มประเทศสมาชิกต้องมีการรวมตัวกัน
เป็นสหพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียน มีดังนี้ คือ

¹ ธรรมนูญ เขียวสกุล, "รายงานความก้าวหน้าของสหพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ
ของอาเซียน ครั้งที่ 1" รายงานผลการศึกษาวิจัยการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ
ฉบับที่ 3 กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชาวพาณิชย์, 2521.

(1) ผู้นำของแต่ละสภามีความเห็นว่าการรวมตัวของผู้ส่งสินค้าทางเรือภายในประเทศเท่านั้นยังไม่เป็นการเพียงพอ เพราะเนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ของกลุ่มประเทศสมาชิกเป็นสินค้าเกษตร มีปริมาณไม่มากนัก ค้าระวางค่อนข้างต่ำ และมีการแข่งขันค่อนข้างสูง

(2) เนื่องจากประเทศของอาเซียนเป็นประเทศที่กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา และในขณะเดียวกันยังไม่สามารถพัฒนากิจการพาณิชย์ของตนเองจนเป็นที่เพียงพอ กับความต้องการได้ เพราะเนื่องจากจะต้องใช้ทุนเป็นจำนวนมากและเทคนิคในการดำเนินงานสูง

(3) ถ้าบรรดาประเทศในกลุ่มอาเซียนสามารถรวมตัวกันได้ การเจรจาต่อรองเกี่ยวกับการขึ้นอัตราค่าระวางและเงื่อนไขต่าง ๆ คงจะมีน้ำหนักมากขึ้น เพราะเป็นการต่อรองระหว่างสายการเดินเรือหนึ่งกับประเทศผู้ส่งสินค้าหลายประเทศ นอกจากนี้ถ้าการรวมตัวของผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียนเป็นไปอย่างจริงจัง และมุ่งที่จะรักษาผลประโยชน์ซึ่งกันและกันแล้ว จะทำให้ความสามารถในการหาเรื่องง่ายขึ้น โอกาสเลือกเรือดีขึ้น การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของอาเซียนจะเป็นไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะทำให้ปริมาณการส่งสินค้าไปขายยังต่างประเทศไปได้ เพราะราคาสูงเกินไปอันเนื่องจากค่าระวางเรือทุเลาลงได้

ปัญหาการดำเนินงานของสหพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียน คือ

(1) ถึงแม้ว่าสหพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียนได้ตั้งขึ้นมาอย่างไม่เป็นทางการ และเป็นทางการจนเกือบมีอายุครบ 3 ปี แล้วยังตาม แต่สหพันธ์ยังไม่สามารถสร้างอำนาจต่อรองกับชมรมเรือตะวันออกไกล (FEFC) ได้อย่างแท้จริง จะเห็นได้จากการประชุมสหพันธ์สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียน ครั้งที่ 8 ณ ประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2520 ซึ่งการประชุมครั้งนี้สหพันธ์ได้เชิญผู้แทนของ FEFC ซึ่งแจ้งสาเหตุของการขึ้นค่าระวางเป็นการทั่วไปอีกร้อยละ 13.45 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2520 เป็นต้นไป และคำชี้แจงที่ได้รับไม่เป็นที่เชื่อถือได้ เพราะการขึ้นค่าระวางของ FEFC ในครั้งนี้เป็นการขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น และค่าใช้จ่าย

จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่แท้จริงของ FEFC จากการคำนวณของสหพันธ์ไม่เกินร้อยละ 7.5 ซึ่งเป็น การขั้ดต่อค่าแกลงของ FEFC ที่ได้แกลงไว้เมื่อปี 2518 ว่า FEFC จะไม่ปรับอัตราค่า ระบายให้สูงขึ้นกว่าเดิมค่าใช้จ่ายของ FEFC สูงขึ้นไม่เกินร้อยละ 10 ผลที่สุดผู้แทน ของ FEFC ยอมรับว่าตัวเลขค่าใช้จ่ายที่ได้เสนอต่อสหพันธ์นั้น เป็นตัวเลขที่เพิ่มขึ้นตาม นโยบายของ FEFC หากใช้เป็นตัวเลขที่แท้จริงไม่ และได้แกลงต่อที่ประชุมว่าจะนำเรื่องนี้ ไปเสนอต่อคณะกรรมการของสำนักงานใหญ่ที่ประเทศอังกฤษ เพื่อทบทวนใหม่อีกครั้งหนึ่ง ต่อมาภายหลังทางสำนักงานใหญ่ได้มีหนังสือถึงสหพันธ์ว่าได้ทบทวนดูใหม่แล้ว และขอเสนอ ขึ้นอัตราค่าระบายทั่วไปเพียงร้อยละ 12.5 ซึ่งทางสหพันธ์ยังเห็นว่าการเสนอขึ้นอัตราค่า ระบายในครั้งนี้ไม่ยุติธรรม และได้เรียกสมาชิกสหพันธ์ประชุมกัน เมื่อวันที่ 6-7 มิถุนายน 2520 ณ ประเทศอินโดนีเซีย ในระหว่างการประชุมได้ร่างหนังสือถึง FEFC ขอให้ ทบทวนการขึ้นอัตราค่าระบายทั่วไปใหม่ แต่ FEFC ยังคงยืนยันต่อขอเสนอครั้งหลังสุด ซึ่ง หมายความว่าสหพันธ์ไม่สามารถเจรจาในเรื่องนี้กับ FEFC ได้ต่อไป และต้องยอมรับการ เสนอขึ้นอัตราค่าระบายทั่วไปอีกร้อยละ 12.5 โดยปริยาย¹

2. การดำเนินงานของสหพันธ์ ในขณะนี้เป็นแต่เพียงการแสดงให้ประ เเทศต่าง ๆ รู้ว่าผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียนใครรวมตัวกันแล้ว และกำลังหาทางแก้ไข การเอารัดเอาเปรียบของชมรมเรืออยู่แต่ยังไม่สำเร็จ ทั้งนี้อาจจะเนื่องมาจากสินค้าขา ออกที่สำคัญ ๆ ของอาเซียนเป็นสินค้าเกษตรกรรมที่เสนอขายในราคา F.O.B. (Free on Board) หรือ F.A.S. (Free Along Side) กล่าวคือ ผู้ซื้อในต่างประเทศต้อง หาเรือมาขนสินค้าเองซึ่งทำให้ความรอบรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางเรือสู่ผู้ทำการขนส่ง สินค้าทางเรือหรือชมรมเรือไม่ได้ และในขณะเดียวกันผู้เขารวมประชุมจากแต่ละประเทศ ของอาเซียนมักจะเป็นข้าราชการหรือพ่อค้าที่มั่งงานของตนเองทำอยู่ และไม่มีเวลาพอที่จะ หาหนทางสร้างอำนาจการต่อรองกับชมรมได้อย่างเต็มที่ ด้วยเหตุนี้ความก้าวหน้าของสหพันธ์

¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 92

จึงไม่สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

จากปัญหาที่กล่าวมาจะเห็นว่าสหพันธ์สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียน
ไม่มีอำนาจตรงกับชมรมการเดินเรือทางทะเลแห่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
จากในช่วง 5 ปี คือระหว่างปี 2515-2520 การระวางเรือขึ้นไปถึงร้อยละ 105 และการ
ขึ้นค่าระวางนี้กลายเป็นสิ่งขัดขวางการพัฒนาประเทศของกลุ่มประเทศอาเซียน¹

ดังนั้น จึงได้มีการริเริ่มที่จะจัดตั้งโครงการชมรมเดินเรือของอาเซียน
โดยมีการตั้งคณะกรรมการชั่วคราวขึ้นชุดหนึ่ง ในการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนใน
เดือนมิถุนายน 2520 นับเป็นครั้งแรกที่สหพันธ์สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือของอาเซียนและสมาคม
การทำเรือแห่งอาเซียนโดยรวมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาการเดินเรือ
ขนส่งสินค้าของตน ซึ่งการร่วมมือกันเองระหว่างประเทศกำลังพัฒนาเช่นนี้ ได้รับการยก
ย่องสรรเสริญจากองค์การนานาชาติหลายองค์การ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากองค์การสหประชา
ชาติ

ในการประชุมครั้งที่ 2 ขององค์การเดินเรือดังกล่าวที่มนิลา เมื่อเดือน
พฤษภาคม 2521 ที่เพิ่งผ่านมานี้ เห็นพ้องกันว่าควรจะสร้างสายการเดินเรือของอาเซียน
ให้สามารถขึ้นบนขาของตนเองได้นั้น จะต้องมีโครงการขั้นรากฐานที่จำเป็น 2 โครงการ
คือ โครงการแรกคือการจัดศูนย์รวมสินค้าอาเซียน โดยการจัดตั้งศูนย์รวมการส่งจอง
เที่ยวเรือและแจ้งสินค้าไว้ประจำ ในแต่ละประเทศ โครงการที่ 2 ก็คือการจัดตั้งชม
รมการเดินเรือสินค้าอาเซียน

ขณะนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศต่างก็เริ่มทำการสำรวจข้อมูล
เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการเดินเรือทะเลในภูมิภาค โดยแบ่งหน้าที่กันดังนี้ สิงคโปร์เป็นผู้
ทำการสำรวจศึกษาเกี่ยวกับการต่อเรือและออกแบบเรือให้เหมาะสมกับความต้องการของ
กลุ่มอาเซียน ฟิลิปปินส์ทำเรื่องการจัดบริการเดินเรือร่วมลงทุนสำหรับการค้าภายใน
ภูมิภาคของอาเซียนเอง อินโดนีเซีย ทำเรื่องการหาแหล่งเงินทุนเพื่อซื้อเรือ มาเลเซีย

¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 92

ทำเรื่องโครงการเรือขนสินค้าแบบที่ละมาก ๆ และไทยทำเรื่องการรวบรวมสายการเดินเรือที่มีอยู่เข้ามามีที่ตั้งเป็นชมรมรวมว่าจะเป็นไปได้หรือไม่เพียงไร

กำหนดโครงการสำรวจข้อมูลเหล่านี้ให้เสร็จสิ้นภายใน 5 ปี และหลังจากเสร็จแล้วก็สามารถก้าวต่อไปถึงขั้นการก่อตั้งชมรมเดินเรือของอาเซียนได้อย่างเป็นหลักเป็นฐาน

สำหรับการตั้งชมรมเดินเรืออาเซียนไม่ได้อาศัยความว่า จะต้องตั้งบริษัทเดินเรือแห่งอาเซียน การจัดตั้งในรูปแบบใดนั้นเป็นเรื่องที่อยู่ในดุลยพินิจของบรรดาผู้ที่เป็นเจ้าของสายการเดินเรือทะเลเองทั้งสิ้น และชมรมการเดินเรือนี้ก็ไม่ว่าจะรับบริการขนส่งสินค้าเฉพาะแต่ที่มาจากประเทศกลุ่มอาเซียนเท่านั้น ประเทศกำลังพัฒนาอื่น ๆ ที่อยู่ในฐานะเดียวกันก็อาจมาเข้าร่วมในที่หลังก็ได้

อย่างไรก็ตาม ก็มีการกล่าวอย่างไม่เป็นทางการว่า ชมรมเรืออาเซียนนี้จะจัดตั้งในรูปแบบเดียวกับของ FEFC นั่นก็คือ เรือเดินทะเลของชมรมจะจอดพักตามท่าที่กำหนดและรับสินค้าในปริมาณที่ทางชมรมจำกัดไว้เท่านั้น นั่นว่าเป็นความคิดที่ดี แต่อาจต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบางเพื่อให้เหมาะสมกับอาเซียน

นอกเหนือไปจากนี้ เหตุผลเบื้องต้นอีกประการหนึ่งของความคิดที่จะก่อตั้งชมรมเรืออาเซียนก็คือ ต้องการจะส่งเสริมการค้าในกลุ่มอาเซียนด้วยกันเอง และกับนอกกลุ่มอาเซียน แต่จะเน้นความสำคัญของการค้าภายในภูมิภาคมากกว่า เพราะจำเป็นกว่าและง่ายกว่าที่จะทำ

อย่างไรก็ตาม ในขณะที่ชมรมเรือยังไม่ได้รับการจัดตั้ง เอฟเอเอสก็ให้บริการเรือสินค้าในรูปแบบที่ไม่ใช่ชมรม แต่ทำเป็นแบบที่คล้าย ๆ กับสายการเดินเรือตะวันออกไกลของสหภาพโซเวียต เพื่อขนส่งสินค้าของตน เพราะถึงแม้ว่าบริษัทเดินเรือเล็กเหล่านี้จะไม่มีประสบการณ์มากเหมือนพวกชมรมใหญ่ ๆ แต่ก็คิดว่าระวางในอัตราที่ถูกต้องกว่า ซึ่งนั่นก็หมายความว่าอย่างน้อยด้วยวิธีนี้ ประเทศกำลังพัฒนาอย่างอาเซียนก็สามารถประหยัดเงินค่าขนส่งสินค้าปีหนึ่ง ๆ ได้เป็นจำนวนมาก

2. ตกลงให้มีการปรึกษาหารือร่วมกันในเรื่องที่มีผลกระทบต่อการบินอากาศ

ส่วนภูมิภาค

มีการยอมรับแนวทางที่สอดคล้องกันเพื่อบรรลุถึงความตกลงทางอากาศกับประเทศที่มีใช้เป็นส่วนภูมิภาค การตกลงใหม่มาตรการรองรับร่วมกันระหว่างประเทศภาคีต่อการเปลี่ยนแปลงใหม่ ๆ ของเรื่องทางการบินกับประเทศที่มีใช้ส่วนภูมิภาคนี้ เพื่อผลประโยชน์ของอาเซียนให้มากที่สุด มีความร่วมมือในการค้นหาเครื่องบินที่ประสบภัยและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุทางเครื่องบิน

3. โครงการพัฒนาการสื่อสาร

ประเทศสมาชิกอาเซียน ได้ตั้งคณะกรรมการการศึกษาเกี่ยวกับการจัดตั้งระบบสื่อสารดาวเทียมส่วนภูมิภาค ระบบสื่อสารดาวเทียมภายในประเทศอาเซียนแต่ละประเทศ และการติดต่อกันเขตแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีการพัฒนาระบบการวางสายเคเบิลใต้อะไหล่ของประเทศไทย ส่งเสริมการไปรษณีย์ระหว่างประเทศและการบริการณาคือเขตแดน ในปัจจุบันได้มีการตกลงให้ร่วมมือกันวางสายเคเบิลใต้อะไหล่ระหว่างประเทศฟิลิปปินส์กับสิงคโปร์แล้ว และได้เปิดใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2521 ซึ่งไทยลงทุนอยู่ด้วย 5% ทำให้ไทยได้ประโยชน์ใช้วงจรถ่าย 50 วงจร และสายเคเบิลจากอินโดนีเซียไปสิงคโปร์ ไทยร่วมลงทุนอยู่ 2% และอยู่ระหว่างการวางสายเคเบิลจะเสร็จในเดือนมีนาคมนี้ และคณะทำงานกำลังพิจารณาการวางสายระหว่างประเทศภาคีอื่นต่อไป ซึ่งคู่อุปกรณ์ที่จะวางสายเคเบิลใต้อะไหล่ระหว่างไทยไปมาเลเซีย และสิงคโปร์ ตามลำดับโดยจะฝังไว้ใต้อะไหล่ทะเล 2 เมตร เลียบตามไหล่ทวีปทั้งหมด 480 วงจร ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ในการสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ โทรพิมพ์ โทรเลข และอาจให้เช่าช่วงวงจรในบางโอกาส เช่น การถ่ายทอดโทรทัศน์¹

การสำรวจเส้นทางสายเคเบิลจากไทยไปมาเลเซียและจากมาเลเซียไปสิงคโปร์นั้น ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้วตั้งแต่ต้นปี 2521 และใช้เวลาประมาณ 2 ปี จึงจะแล้วเสร็จ (ประมาณปลายปี 2524)

สำหรับงบประมาณที่จะใช้ในการวางสายเคเบิลนี้ ประมาณค่าเริ่มแรกจะใช้

¹ "เคเบิลใต้อะไหล่ของอาเซียน ประชาธิปไตยไฟแนนเชียล รายสัปดาห์, 22-28 มกราคม 2522

เงินทั้งหมด 1,500 ล้านบาท โดยแต่ละประเทศจะออกประเทศละ 500 ล้านบาท แต่อาจ
จะสูงกว่านี้เพราะไทยจะให้แวกที่ส่งชลาควยเพื่อประโยชน์ในการสื่อสาร ซึ่งผิดจากหลัก
เดิมที่เคยตกลงกันไว้ว่าจะไม่แวกที่ใด และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ก็สูงขึ้น ซึ่งเงินจำนวนนี้จะ
ใช้วิธีหาแหล่งเงินระยะยาวที่เสียดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งจะต้องมีการคัดเลือกแหล่งเงินกู้ที่ถ่วง
หนึ่ง¹

ฉ. ด้านการพัฒนาการลงทุน

เพื่อส่งเสริมการลงทุน และธุรกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนในภูมิภาค
ขึ้น ประเทศภาคีได้เห็นพ้องต้องกันถึงความจำเป็นที่จะต้องจัดทำความตกลงว่าด้วยการ
ประกันการลงทุน (Investment Guarantees) และการหลีกเลี่ยงมิให้มีการเก็บภาษี
ซ้ำซ้อนเนื่องจากโครงสร้างการเก็บภาษีของประเทศสมาชิกมีลักษณะแตกต่างกันและค่อนข้าง
จะยุ่งยาก การเจรจาตกลงกันในระหว่างสองประเทศ (bilateral) จะทำได้ดีกว่าการ
ตกลงที่จะต้องทำกันระหว่างหลายประเทศ (multilateral) ซึ่งก็ได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับการ
การเก็บภาษีซ้ำซ้อนระหว่างสิงคโปร์กับมาเลเซีย ไทยกับสิงคโปร์ และระหว่างฟิลิปปินส์
กับสิงคโปร์แล้ว นอกจากเรื่องการประกันการลงทุนและการยกเลิกการเก็บภาษีซ้ำซ้อนแล้ว
ยังตกลงให้มีการตั้งศูนย์เก็บข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายการลงทุนและกฎหมายแรงงานของประเทศ
สมาชิกอีกด้วย

ช. ด้านการเผยแพร่สินค้า

ประเทศภาคีได้ร่วมกันจัดตั้งศูนย์แสดงสินค้าอาเซียนขึ้น ณ อาคารศูนย์การ
ค้าสยาม กรุงเทพมหานคร เป็นแห่งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2517 เพื่อส่งเสริมให้มีการค้า
ขายระหว่างพอดคาของประเทศไทย และโคตตกลงให้มีงานแสดงสินค้าของประเทศไทย
(ASEAN Trade Fair) ขึ้นเป็นครั้งแรกที่นครมนิลา เมื่อเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2520
และประเทศไทยได้ประกาศในการปรึกษาหารือกับประเทศสหรัฐฯ เมื่อ 8-10 กันยายน
2520 ถึงความตั้งใจที่จะตั้ง ASEAN Washington Committee ขึ้นที่วอชิงตัน ดี.ซี.
เพื่อเป็นศูนย์กลางการสื่อสารและติดตามกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของกันระหว่างสหรัฐฯ กับประเทศ
อาเซียน

นอกจากนี้ภายในกลุ่มประเทศอาเซียนได้มีการตกลงที่จะให้มีการแสดงสินค้า

¹ เรื่องเดียวกัน; หน้า 97

ในแต่ละประเทศทุก ๆ 2 ปี โดยเริ่มแสดงที่สิงคโปร์ก่อน

ข. คานการเจรจาต่อรองในการพียงรายใดการส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์

ประเทศภาคีใดตกลงที่จะรวมกันเจรจาต่อรองทางการค้ากับกลุ่มประเทศต่างๆ และกับประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจทั้งหลาย โดยเฉพาะในเรื่องปัญหาการตลาดสำหรับ วัตถุดิบ และปัญหาการเงินระหว่างประเทศ เพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในเสถียรภาพของ รายได้จากสินค้าออกประเภทโภคภัณฑ์ขั้นปฐมของประเทศภาคีๆ ประเทศสมาชิกอาเซียน ใดตกลงให้มีการขอร้องประเทศที่พัฒนาแล้ว ให้ยกเลิกการใช้มาตรการกีดกันสินค้าออกของ ประเทศภาคีๆ และให้ค่าเงินมาตรการอันเร่งด่วนที่จะลัดให้มิช่อตกลงกับอาเซียนเพื่อการพียง รายได้จากสินค้าออกประเภทโภคภัณฑ์ ให้มีการเจรจากับองค์การนานาชาติในเรื่อง International Commodity arrangement ภายใต้ UNCTAD integrated program สำหรับสินค้าต่างๆ ให้มีการเจรจาในเรื่องการตั้งกองทุนรวม (Common Fund) ในเรื่องมาตรการที่จะรักษาเสถียรภาพของราคาสินค้าบางชนิดเช่นเดียวกับโครงการ STABEX (Stabilisation of Exports receipts) เช่น ขอตกลงในการรักษา เสถียรภาพของราคาดีบุก ด้วยการใช้มูลลัพท์กันชน (buffer stock) ขอตกลงในการ รักษาเสถียรภาพของราคายางในตลาดโลก

ฅ. คานขอตกลงโภคภัณฑ์ขั้นมูลฐาน

ตามที่ใดตกลงกันในการประชุมเมื่อวันที่ 4-5 สิงหาคม พ.ศ. 2519 ไว้ ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจะให้ความสำคัญในการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันเกี่ยวกับ อุปสงค์และอุปทานของโภคภัณฑ์ขั้นมูลฐานในขณะที่มีวิกฤตการณ์เกิดขึ้น โดยยึดหลักการให้ สิทธิแก่ประเทศสมาชิกเป็นอันดับแรก มาตรการที่ใช้อาจจะมีสัญญาเกี่ยวกับปริมาณซื้อขาย ในระยะยาวมีการสนับสนุนคานการเงินในรูปของเกรดิตที่คิดอัตราดอกเบี้ยต่ำเป็นพิเศษ หรือกำหนดเงื่อนไขไว้ เป็นกรณีพิเศษของธนาคารกลางที่ใช้กับผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าโดย ผ่านธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินอื่น ๆ และการมีมูลลัพท์กันชนสำหรับผลิตภณฑ์ขั้นมูล ฐานของประเทศสมาชิก เป็นต้น

นอกจากนั้นประเทศสมาชิกจะเพิ่มความร่วมมือในการผลิตผลิตภณฑ์ขั้นมูลฐาน

ควย โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาหารและพลังงานในแต่ละประเทศสมาชิกของภูมิภาค โดยที่
 ตระหนักถึงบทบาทอันสำคัญของพลังงานที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก หัวหน้าคณะรัฐ
 บาลของอาเซียนจึงได้ตกลงกันที่จะขยายความร่วมมือในด้านการแสวงหาและการนำพลัง
 งานมาใช้ การแสวงหาแหล่งพลังงานใหม่ ๆ ตลอดจนการวิจัยถึงวิธีการใช้น้ำมันไปในด้าน
 อื่น ๆ และได้ตกลงให้ข้าวและน้ำมันดิบเป็นผลิตภัณฑ์ชุดแรกที่ได้รับสิทธิพิเศษภายใต้ข้อตกลง
 ว่าควยโภคภัณฑ์ขั้นมูลฐาน

สำหรับในเรื่องข้าวได้มีการ เกลงกันระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ดังนี้

(1) ในกรณีที่เกิดวิกฤติการณ์ขาดแคลน (Shortage) ให้ประเทศสมาชิก
 ผู้ส่งออกให้สิทธิในการซื้อเป็นอันดับแรกแก่ประเทศสมาชิกอาเซียน สำหรับข้าวทั้งหมดที่
 ประเทศสมาชิกผู้ส่งออกมีเหลือจากการบริโภค และจากการ ส่งออกตลาดประจำและที่
 ใดทำสัญญาผูกพันกับประเทศอื่น ๆ ไว้แล้ว

(2) ในกรณีที่เกิดวิกฤติการณ์ขาดตลาด (Glut) ให้ประเทศสมาชิกผู้นำ
 เข้าให้สิทธิในการขายข้าวแก่ประเทศสมาชิกผู้ส่งออกก่อนที่จะซื้อจากประเทศที่สาม ความ
 ต้องการทั้งหมดของประเทศสมาชิกผู้นำเข้า นอกเหนือจากปริมาณที่ซื้อจากแหล่งประจำแล้ว

(3) ในการทำสัญญาซื้อขายให้ประเทศสมาชิกให้การปฏิบัติซื้อกันและกันไม่
 คอยกว่าที่ให้แก่ประเทศที่สาม

นอกจากนี้ยังได้ตกลงให้มีการสต็อกข้าวไว้ใช้ยามฉุกเฉินจำนวน 50,000
 ตัน เพื่อให้ชาวในภูมิภาคนี้มีปริมาณและราคาอยู่ในเสถียรภาพพอสมควร สำหรับการสำรอง
 ข้าวแต่ละประเทศกำหนดให้ไทยสำรองไว้ 15,000 ตัน ฟิลิปปินส์ 12,000 ตัน อินโดนีเซีย
 12,000 ตัน มาเลเซีย 6,000 ตัน และสิงคโปร์ 5,000 ตัน¹

¹ "ราคาข้าวสำรองของกลุ่มอาเซียน" ข่าวพาณิชย 27 ธันวาคม 2521 หน้า 3