អត្ថបទសង្ខេប ដែលធ្វើឡើងជាច្រើនភាសា

អត្ថបទសង្ខេប

ពិពិធកម្មក្នុងទ្វីបអាស៊ី គឺជាចំណុចខ្លាំងមួយដែលផ្តល់ឱកាសសម្រាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ការវិនិយោគ និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ច ។ សេដ្ឋកិច្ចតំបន់ មានការរីកលូតលាស់ ព្រោះសេដ្ឋកិច្ចទាំងនោះ មានការជាប់ទាក់ទងគ្នាយ៉ាងជិតស្និទជាមួយបណ្តាប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ និងជាមួយបណ្តាប្រទេសផ្សេងៗទៀតនៅលើពិភពលោក។ ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ថ្នាក់អន្តរជាតិ បានគ្រប់ដណ្តប់ទៅលើតំបន់ទាំងមូល ក្នុងការដណ្តើមយកឧត្តមភាពប្រកួតប្រជែងពីគ្នាទៅវិញទៅមក ។ ហេតុដូច្នេះហើយ ទ្វីបអាស៊ី មានតួនាទីកាន់តែសំខាន់នៅក្នុងសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក មានន័យថា ទ្វីបអាស៊ីគឺជារោងចក្រផលិតកម្មរបស់ពិភពលោក ជាអ្នកសន្សំធំបំផុត និងជាក្រុមហ៊ុនដ៏ធំមួយ ដែលប្រើប្រាស់សេវាកម្មពីខាងក្រៅ ។

ទោះជាដូច្នេះក៏ដោយ ប្រសិនបើគ្មានការភ្ជាប់បណ្តាញទំនាក់ទំនងល្អនោះ ពិពិធកម្មនេះ នឹងមានទំនោរទៅរកភាពមិនស្មើគ្នាជាជាងភាពចម្រុងចម្រើន ។ សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងផ្នែកពាណិជ្ជកម្មរបស់ទ្វីបអាស៊ី ជាពិសេសបណ្តាញផលិតកម្មដែលកាន់តែទំនើប គឺត្រូវពឹងផ្អែកលើការតភ្ជាប់បណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព រហ័ស អាចជឿជាក់បាន និងភ្ជាប់គ្នាឥតដាច់ ។ លំនាំនៃការអភិវឌ្ឍរបស់ទ្វីបអាស៊ី ឆ្លុះបញ្ចាំងឱ្យឃើញនូវបាតុភូតនេះ ។ ក្រុមហ៊ុនដែលកំពុងតែរីកចម្រើន បានប្រមូលផ្តុំគ្នាជាសហគ្រាសនៅតាមបណ្តោយឆ្នេរសមុទ្រ មានទីតាំងជិតផែ និងអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ។ ក៏ប៉ុន្តែមានតំបន់ជាច្រើនទៀតនៃទ្វីបអាស៊ី ដូចជាតំបន់ដែលឆ្ងាយពីឆ្នេរសមុទ្រ តំបន់ដាច់ស្រយាល ប្រទេសដែលគ្មានសមុទ្រ និងកោះដែលស្ថិតនៅឆ្ងាយៗជាដើម មានភាពឯកោទាំងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងភូមិសាស្ត្រ ។ សក្តានុពលជាច្រើនរបស់ទ្វីបអាស៊ី នៅមិនទាន់ទាញយកមកជាប្រយោជន៏នៅឡើយ ។

យោងតាមការសិក្សានេះ ទោះបីជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងតំបន់មួយចំនួន មានកម្រិតបទដ្ឋានពិភពលោកក៏ដោយ ជាទូទៅហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនោះ មានកម្រិតទាបជាងបទដ្ឋានមធ្យមរបស់ពិភពលោកដែរ ។ កំណើនដ៏ឆាប់រហ័សនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ បានដាក់សម្ពាធកាន់តែខ្លាំងទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ ជាពិសេសនៅក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងថាមពល ។ កង្វះខាតនូវបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទ្វីបអាស៊ី គឺជាឧបសគ្គដែលធ្វើឱ្យកំណើនមានភាពយឺតយ៉ាវ ដែលជាការគំរាមកំហែងដល់សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែង និងជាការរាំងស្ទះដល់ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ។

ការសិក្សានេះ ពិនិត្យមើលទៅលើបញ្ហាប្រឈម និងបញ្ហាចម្បងនានា ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងតំបន់នៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍ តាមរយៈការលើកកម្ពស់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការថ្នាក់តំបន់នៅក្នុងទ្វីបអាស៊ី ហើយការសិក្សានេះ ក៏បានផ្តល់នូវ

ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី

ក្របខ័ណ្ឌសម្រាប់ធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ីទាំងមូលផងដែរ។ ដោយមានការយកចិត្តទុកដាក់អស់ពីកម្លាំងកាយចិត្តពីធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងពីវិទ្យាស្ថានផ្ដល់ចំណេះដឹងរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី នេះគឺជាការសិក្សាលើកដំបូងហើយ ដែលស្ដីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ត្រូវបានរៀបចំធ្វើឡើង។ ចក្ខុវិស័យក្នុងរយៈពេលវែងនៃការសិក្សានេះ គឺការបង្កើតនូវទ្វីបអាស៊ីដ៏ផូរផង់មួយ ដែលជាតំបន់សមាហរណកម្ម និងតភ្ជាប់គ្នាដោយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធកម្រិតពិភពលោក ហើយការពារបរិស្ថាន ទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ "រឹង" (រូបវ័ន្ត) និងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ "ទន់" (សម្របសម្រួល) ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់ ជួយសម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍ និងប្រតិបត្តិការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរឹង។ បញ្ហាប្រឈមនាពេលនេះ គឺត្រូវបង្កើតនូវការតភ្ជាប់ដ៏មានប្រសិទ្ធភាព និងការតភ្ជាប់គ្នាឥតដាច់មួយនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ីទាំងមូល និងការតភ្ជាប់ជាមួយពិភពលោកទាំងមូល ។

ការសិក្សានេះ បានរកឃើញថា អត្ថប្រយោជន៍ពីការលើកកម្ពស់ និងការពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ទ្វីបអាស៊ី មានសភាពធំធេងណាស់ ហើយប្រទេសទាំងអស់នៅក្នុងតំបន់ ក៏នឹងទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ទាំងនេះផងដែរ ។ បណ្ដាញផ្គត់ផ្គង់អាចដំណើរការទៅបានលុះត្រាតែមានបណ្ដាញផ្លូវតភ្ជាប់ល្អ។ នៅក្នុងខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ថ្នាក់តំបន់ ប្រទេសនីមួយៗទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងប្រទេសដទៃទៀត ។ លើសពីនេះទៅទៀត បណ្ដាញកាន់តែធំ នឹងធ្វើឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់បណ្ដាញនីមួយៗ ទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍កាន់តែច្រើនឡើងដែរ ។ ហេតុដូច្នេះហើយ ការតភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងកាន់តែប្រសើរទៅកាន់តំបន់ដែលនៅឆ្ងាយពីមាត់សមុទ្រ នឹងជួយជំរុញកំណើនពាណិជ្ជកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច ទាំងនៅក្នុងតំបន់ដាច់ស្រយាល និងតំបន់ឆ្នេរផងដែរ។ ការតភ្ជាប់បណ្ដាញអគ្គិសនី និងបំពង់បង្ហូរឧស្ម័នថ្នាក់ជាតិ និងការទាញយកមកប្រើប្រាស់នូវធនធានថាមពលទូទៅ ដូចជា ទន្លេដែលមានសក្ដានុពលក្នុងការកសាងទំនប់វារីអគ្គិសនី នឹងជំរុញនូវការធ្វើពាណិជ្ជកម្មក្នុងតំបន់ ហើយជាលទ្ធផល នឹងជួយកាត់បន្ថយតម្លៃប្រេង បង្កើនពិពិធកម្មផ្គត់ផ្គង់ លើកកម្ពស់សន្តិសុខថាមពល និងផ្ដល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់បរិស្ថាន ។ ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ផ្ដល់នូវលទ្ធផលឈ្នះ-ឈ្នះសម្រាប់ប្រទេស ដែលចូលរួមទាំងអស់ ។

ការលើកកម្ពស់ការតភ្ជាប់នៅក្នុងតំបន់ នឹងផ្ដល់នូវផលចំណេញផ្នែកសុខមាលភាពដ៏ធំធេងដល់ទ្វីបអាស៊ី តាមរយៈកំណើនទីផ្សារ ការកាត់បន្ថយថ្លៃដើមពាណិជ្ជកម្ម ព្រមទាំងការផលិតនិងការប្រើប្រាស់ថាមពលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ។ ប្រសិនបើតម្រូវការវិនិយោគឆ្ពោះទៅរកការតភ្ជាប់នៅអាស៊ីទាំងមូល ត្រូវបានផ្ដោតទៅលើការដឹកជញ្ជូន គមនាគមន៍ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថាមពលនៅក្នុងតំបន់ក្នុងចន្លោះឆ្នាំ២០១០-២០២០ នោះចំណូលពិតរបស់បណ្ដាប្រទេសដែលកំពុងអភិវឌ្ឍនៅទ្វីបអាស៊ីក្នុងអំឡុងពេលនោះ ឬពេលបន្ទាប់មកនោះ នឹងកើនឡើងដល់ ១៣ លានលានដុល្លារអាមេរិក (US$13 trillion) ។ ហើយនៅពេលនោះ ប្រទេសដែលមានពាណិជ្ជកម្មកាន់តែច្រើនឡើង និងប្រទេសដែលមានតម្រូវការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជាបន្ទាន់ គឺនឹងទទួលបានផលចំណេញកាន់តែខ្លាំងឡើង ។ ហេតុដូច្នេះហើយ ថ្នាក់ដឹកនាំរបស់ទ្វីបអាស៊ី មិនអាចព្រងើយកន្តើយពីផលចំណេញដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ទាំងនេះបានឡើយ។

ចន្លោះឆ្នាំ ២០១០ និង ២០២០ ទ្វីបអាស៊ី ត្រូវការវិនិយោគនូវទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ៨ លាន លានដុល្លារអាមេរិក ទៅលើផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិទាំងអស់។ បន្ថែមលើសពីនេះ ទ្វីបអាស៊ីត្រូវការចំណាយទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ២៩០ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកទៅលើគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន និងថាមពលដែលកំពុងស្ថិតក្នុងដំណើការអភិវឌ្ឍ ។ នៅក្នុងចំណោមគម្រោងថ្នាក់

តំបន់ទាំងនេះ មានគម្រោងជាអាទិភាពចំនួន ២១ ដែលអាចនឹងត្រូវយកមកអនុវត្តនៅឆ្នាំ២០១៥ ដោយគិតជាទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ១៥ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិក ។ ការអនុវត្តប្រកបដោយជោគជ័យនូវគម្រោងដែលមានអាទិភាពខ្ពស់ទាំងនេះ ព្រមទាំងអត្ថប្រយោជន៍កាន់តែច្រើនសម្រាប់តំបន់ នឹងបង្កើតជាកម្លាំងចលករដ៏ខ្លាំងមួយឈានទៅរកការពង្រឹងបន្ថែមនូវបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់។ ការវិនិយោគទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់នេះ ត្រូវប្រើប្រាស់ទឹកប្រាក់អស់ប្រមាណជា ៧៥០ ពាន់លានដុល្លារអាមេរិកក្នុងមួយឆ្នាំ សម្រាប់រយៈពេល១១ឆ្នាំ ។

ខណៈពេលដែលការសិក្សាស្រាវជ្រាវនេះកំពុងតែបោះពុម្ពផ្សាយ ភាពចលាចលផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុពិភពលោក និងវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចនៅតែកំពុងតែកើតឡើង។ ប្រសិនបើវិបត្តិក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះនៅតែបន្ត ហើយតម្រូវការពីបណ្តាប្រទេសដែលមានសេដ្ឋកិច្ចលូតលាស់នៅតែគ្មានភាពរីកចំរើនទេនោះ វានឹងធ្វើអោយវិបត្តិនេះនឹងដាក់សម្ពាធទៅលើផលិតកម្មរបស់អាស៊ីកាន់តែខ្លាំង ។ ទោះជាដូច្នេះក៏ដោយ បទពិសោធន៍ពីវិបត្តិហិរញ្ញវត្ថុ ឆ្នាំ១៩៩៧-១៩៩៨ បានបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់ថា ៖ ការកាត់បន្ថយចំណាយទៅលើការធ្វើវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលគំរាមកំហែងដល់ការងើបឡើងវិញក្នុងពេលអនាគតត្រូវចៀសវាង ។ ហេតុដូច្នេះហើយ តម្រូវការដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរ និងពង្រីកបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅចន្លោះឆ្នាំ២០១០-២០២០ មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ ។ ដើម្បីកាត់បន្ថយផលវិបាកក្នុងរយៈពេលមធ្យមពីវិបត្តិដែលកំពុងតែកើតមានឡើងនេះ ទ្វីបអាស៊ីត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ឱ្យបានខ្លាំងលើការបង្កើនតម្រូវការក្នុងតំបន់។ ដោយសារហិរញ្ញប្បទានឯកជននឹងជួបប្រទះការលំបាកកាន់តែខ្លាំងក្នុងការធានានូវសុវត្ថិភាព រដ្ឋាភិបាលគួរបង្កើតជាកញ្ចប់លើកទឹកចិត្តជាសារពើពន្ធដែលអាចពន្លឿន និងបង្កើនការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ កិច្ចសហប្រតិបត្តិក្នុងការលើកស្ទួយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ អាចជួយបំពេញបន្ថែមនូវការខិតខំប្រឹងប្រែងថ្នាក់ប្រទេសទាំងនេះបាន។ ស្ថាប័នអន្តរជាតិ ដូចជា ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី និងធនាគារពិភពលោក ត្រូវបង្កើននូវជំនួយហិរញ្ញវត្ថុ និងជំនួយបច្ចេកទេសបន្ថែមទៀតដល់កម្មវិធីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ។

នៅក្នុងរយៈពេលវែង អត្ថប្រយោជន៍ពេញលេញនៃវិសាលភាព និងពិពិធកម្មរបស់ទ្វីបអាស៊ី អាចសម្រេចបានដោយការបង្កើតនូវទីផ្សារអាស៊ីរួមមួយ ដែលអាចធ្វើឱ្យទំនិញ សេវាកម្ម មូលធន ព័ត៌មាន និងប្រជាពលរដ្ឋ អាចធ្វើចរាចរណ៍បានដោយសេរី ។ ដំណើរឆ្ពោះទៅចក្ខុវិស័យក្នុងរយៈពេលវែងនៃទ្វីបអាស៊ីដែលផ្សារផង់មួយ តម្រូវឱ្យមានបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងទ្វីបអាស៊ីទាំងមូលមានកម្រិតបទដ្ឋានពិភពលោក ដែល: (i) តភ្ជាប់យ៉ាងទូលំទូលាយទៅកាន់ទីផ្សារតំបន់ និងពិភពលោក (ii) ត្រូវចាប់ផ្តើមដោយមេដឹកនាំនយោបាយ និងទស្សនៈសេដ្ឋកិច្ចសមស្រប (iii) កសាងពីកម្មវិធីថ្នាក់ជាតិ កម្មវិធីថ្នាក់ទ្វេភាគី និងម្មវិធីថ្នាក់អនុតំបន់ និង (iv) ដឹកនាំ និងគាំទ្រដោយក្របខ័ណ្ឌតំបន់ដែលមានមូលដ្ឋានធំទូលាយ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដែលធានាបាននូវការអភិវឌ្ឍ និងការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានសមស្រប សម្រាប់បណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ។

ការគាំទ្រពាណិជ្ជកម្ម និងការវិនិយោគក្នុងតំបន់

ពាណិជ្ជកម្មនៃតំបន់អាស៊ីបានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស នៅពេលដែលមានបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធល្អប្រសើរ ។ ពាណិជ្ជ

កម្មនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីខាងកើត ជាពិសេស គឺពាណិជ្ជកម្មជាមួយសាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ។ ផ្ទុយមកវិញ នៅពេលដែលការតភ្ជាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមិនបានល្អទេ ដូចជា នៅក្នុងតំបន់អាស៊ីខាងត្បូង និងរវាងបណ្តាប្រទេសនៅក្នុងអនុតំបន់នៅទ្វីបអាស៊ីជាដើម ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មនៅមានកម្រិតទាប ។ ខណៈពេលដែលរបាំងក្នុងការធ្វើពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ី បានធ្លាក់ចុះ ជាពិសេស ពន្ធនាំចូល ការកំហិតនៃគោលនយោបាយពាណិជ្ជកម្មផ្សេងៗ និងការខ្វះខាតនៃប្រព័ន្ធហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បានក្លាយទៅជាបញ្ហាពាក់ព័ន្ធមួយកាន់តែខ្លាំងឡើង។ ការកែលំអរចំណុចខ្សោយទាំងនេះលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងតំបន់ នោះនឹងជួយកាត់បន្ថយថ្លៃដើម និងបង្កើនបរិមាណពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ី ជាជាងលុបបំបាត់របាំងពន្ធ និងមិនមែនពន្ធ ដែលនៅសេសសល់ផ្សេងទៀត ។

ភាគច្រើន ទំនិញរបស់ទ្វីបអាស៊ី ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ។ ប៉ុន្តែចាប់តាំងពីទំនិញដែលធ្វើពាណិជ្ជកម្ម បានប្តូរទ្រង់ទ្រាយពីទំនិញដែលមានទំងន់ធ្ងន់ ទៅជាទំនិញដែលមានទំងន់ស្រាល ដែលភាគច្រើន ជាផលិតផលដែលមានតម្លៃខ្ពស់ ការបញ្ជូនទំនិញទាំងនោះតាមផ្លូវអាកាសមានការកើនឡើងខ្ពស់ ។ មានទំនិញមួយចំនួន ត្រូវបានគេដឹកជញ្ជូនក្នុងចំងាយផ្លូវដ៏ឆ្ងាយតាមផ្លូវគោក ឬផ្លូវដែក ពីព្រោះថា ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មក្នុងចំណោមបណ្តាប្រទេសនៅទ្វីបអាស៊ីដែលមានព្រំដែនគោករួមគ្នា ភូមិសាស្ត្រមានកម្រិតទាបខ្លាំងជាងតំបន់ផ្សេងទៀតដែលប្រហាក់ប្រហែលគ្នានៅលើពិភពលោក។ ការលើកកម្ពស់នូវការតភ្ជាប់ផ្លូវដែក និងផ្លូវគោកទៅកាន់កំពង់ផែមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់តំបន់ដែលនៅដាច់ឆ្ងាយពីមាត់សមុទ្រ និងប្រទេសដែលហ៊ុំព័ទ្ធដោយដែនដី ពីព្រោះថា ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងតំបន់ និងប្រទេសទាំងនោះ មានតម្លៃថ្លៃ ។

ការនាំចេញនូវមុខទំនិញជាច្រើនប្រភេទកំពុងឆ្លងកាត់ទីផ្សារថ្មីៗ ហើយពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងតំបន់ផ្នែកខ្លះ សម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ខ្សែសង្វាក់ក្នុងតំបន់ដើម្បីបង្កើនការរួមចំណែកដែលកំពុងតែលូតលាស់នៃការធ្វើពាណិជ្ជកម្មសរុប។ និន្នាការទាំងនេះ គូសបញ្ជាក់អំពីតម្រូវការលើបណ្តាញផ្គត់ផ្គង់ដែលប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព និងដែលមានភាពបត់បែន ដែលអាចផ្តល់នូវបណ្តាញដែលមិនមានលក្ខណៈស្មុគស្មាញរវាងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនខុសៗគ្នា ព្រមទាំងអាចបន្តការធ្វើពាណិជ្ជកម្មទៅកាន់ទីកន្លែងជាច្រើនទៀតបានដោយប្រើរយៈពេលតិច និងតម្លៃកាន់តែទាបជាងមុន ។ បណ្តាញផ្គត់ផ្គង់ទាំងនេះ ក៏ត្រូវដើរទន្ទឹមគ្នាទៅនឹងការវិនិយោគទៅលើបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន និងគមនាគមន៏ ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស កិច្ចសហប្រតិបត្តិការទៅលើការសម្រួលបសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងការលើកស្ទួយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ "ទន់" ។

ការទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់

គេប្រមូលបានភស្តុតាងគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបញ្ជាក់ថាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មានតួនាទីដ៏សំខាន់នៅក្នុងការលើកកម្ពស់ និងជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ចដ៏ឆាប់រហ័ស ។ ការសិក្សានេះ បង្ហាញថា ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធខុសគ្នា ជួយបង្ហាញពីកំណើនយ៉ាងខ្ពស់របស់ប្រទេសនៅក្នុងតំបន់អាស៊ីខាងកើត ប្រៀបធៀបទៅនឹងតំបន់ដែលទើបនឹងងើបឡើង ។ ភស្តុតាងដែលប្រមូលបានពីជុំវិញពិភពលោក បានបង្ហាញថា ផលចំណេញពីការវិនិយោគទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទូរគមនាគមន៏ ការដឹកជញ្ជូន និងថាមពល មានចំនួនលើសយ៉ាងច្រើននៃ

ការវិនិយោគផ្សេងៗទៀត។ ការសិក្សានៅក្នុងបណ្ដាប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍមួយចំនួននៅទ្វីបអាស៊ី បានបង្ហាញពីផលប្រយោជន៍របស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ជាពិសេស ផ្លូវថ្នល់ និងបណ្ដាញអគ្គិសនី អាចជួយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ។

បញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាចម្បងៗជាច្រើននៅក្នុងការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ គឺត្រូវធ្វើការដោះស្រាយឱ្យខានតែបាននូវការបែងចែកមិនស្មើគ្នា លើចំណាយ និងអត្ថប្រយោជន៍នៃគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ។ ក្រៅពីនេះ ចាំបាច់ត្រូវគ្រប់គ្រងនូវផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើផ្នែកសង្គម-សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនីមួយៗ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព ដើម្បីធានានូវលទ្ធផល ឈ្នះ-ឈ្នះ សម្រាប់ប្រទេសដែលចូលរួម ។ មានការសិក្សាតិចតួចណាស់ទៅលើអត្ថប្រយោជន៍ពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ក៏ប៉ុន្តែគំរូសេដ្ឋកិច្ចដែលបានរៀបចំដោយប្រុងប្រយ័ត្នមួយសម្រាប់សៀវភៅនេះ បានបង្ហាញថា អត្ថប្រយោជន៍ពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានទំហំធំធេង ទំនងជាត្រូវបែងចែកយ៉ាងទូលំទូលាយ ហើយជាញឹកញាប់អាចជួយដល់អ្នកក្រីក្របានយ៉ាងច្រើន ។ ករណីសិក្សាមួយចំនួននៅក្នុងតំបន់អាស៊ីកណ្ដាល មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ និងតំបន់អាស៊ីខាងត្បូង បានបង្ហាញថា ផលចំណេញពីគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអនុតំបន់មានចំនួនច្រើនលើសលប់ជាងចំណាយលើគម្រោងនេះ។ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានពីគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័នតំបន់ មានដូចជា គ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ការជួញដូរមនុស្ស ការបាត់បង់ទីលំនៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋ និងផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន ។ បញ្ហាទាំងនេះត្រូវធ្វើការដោះស្រាយជាចាំបាច់។ កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងធ្វើការវិនិយោគលើផ្នែកដឹកជញ្ជូន និងថាមពល ឱ្យមានការយល់ដឹងបន្ថែមទៀតទៅលើបរិស្ថានជាពិសេស ក្នុងការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ទៅលើការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ គឺជាចំណុចដ៏សំខាន់មួយ ។

ការអភិវឌ្ឍគោលនយោបាយ និងស្ថាប័នឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព

ទ្វីបអាស៊ី សម្រេចបាននូវវឌ្ឍនភាពមួយចំនួននៅក្នុងការបង្កើតកម្មវិធីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអនុតំបន់ ក្នុងមួយទសវត្សរ៍កន្លះកន្លងមកនេះ ដោយក្រុមប្រទេសប្រហាក់ប្រហែលគ្នានៅក្នុងអនុតំបន់ បានធ្វើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងកម្រិតផ្សេងគ្នាទៅលើបញ្ហាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅក្នុងទ្វីបនេះ។ កម្មវិធីទាំងនេះ មានភាពជឿនលឿនណាស់នៅក្នុងមហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ ហើយមានការអភិវឌ្ឍតិចតួចនៅក្នុងអនុតំបន់ផ្សេងទៀត ។ ទោះជាដូច្នេះក៏ដោយ ក៏ការតភ្ជាប់រវាងអនុតំបន់ទាំងនេះ ពោលគឺរវាងតំបន់អាស៊ីភាគខាងត្បូង និងភាគខាងកើត នៅមានភាពទន់ខ្សោយនៅឡើយ ។

ការទទួលបានវឌ្ឍនភាពលើសពីនេះ តម្រូវឱ្យមានការបង្កើតនូវក្របខ័ណ្ឌប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពថ្មីមួយសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់ ក៏ដូចជាពង្រឹងនូវយន្តការសម្របសម្រួល និងពង្រឹងសមត្ថភាពដែលមានស្រាប់។ ទ្វីបអាស៊ីអាចរៀនពីបទពិសោធន៍នៃតំបន់ផ្សេងៗទៀត ដូចជាពីទ្វីបអឺរ៉ុប និងទ្វីបអាមេរិកឡាទីន។ បទពិសោធន៍របស់សហភាពអឺរ៉ុប បានបង្ហាញថា ការបង្កើតនូវក្របខ័ណ្ឌ សម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ជារឿយៗ តម្រូវឱ្យមានអន្តរការីដ៏ស្មោះត្រង់មួយរូបដើម្បីរៀបចំផលប្រយោជន៍រួម និងទាមទារឱ្យមានអ្នកសម្របសម្រួលជាន់ខ្ពស់មួយចំនួនដើម្បីត្រួតពិនិត្យមើលការអនុវត្ត។ រីឯបទពិសោធន៍របស់ទ្វីបអាមេរិកឡាទីនបានបង្ហាញថា វេទិកាសម្រាប់ការពិភាក្សា និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ អាចជួយលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងពីអត្ថប្រយោជន៍នៃការធ្វើសមាហរណកម្ម និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ ជម្រុះចោលនូវគម្រោងនានាដែលមិនផ្ដល់លទ្ធផល សម្រប

សម្រួលក្នុងចំណោមទីភ្នាក់ងារថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់ក្រោមជាតិ និងជួយបង្កើននូវការចូលរួមរបស់អ្នកពាក់ព័ន្ធ។ ទោះបីជាមេរៀនពីតំបន់ផ្សេងទៀតមានសារៈប្រយោជន៍ក៏ដោយ នៅទីបំផុត ទ្វីបអាស៊ីត្រូវតែរៀបចំគោលនយោបាយ និងស្ថាប័ន ដែលសមស្របទៅតាមតម្រូវការ និងស្ថានភាពរបស់ខ្លួន ។

រហូតមកដល់ពេលនេះ ទ្វីបអាស៊ីបានចាប់យកនូវវិធីសាស្ត្របែបពីក្រោម-ឡើងលើ និងបែបជំរុញដោយទីផ្សារដើម្បីធ្វើការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ។ ទោះជាដូច្នេះក៏ដោយ នៅក្នុងពេលនេះ វាជាការចាំបាច់ណាស់ក្នុងការជ្រើសរើសវិធីសាស្ត្របែបពីលើ-ចុះក្រោម ពង្រីកទីផ្សារ និងជំរុញឱ្យមានតម្រូវការបន្ថែមទៅលើវិធីសាស្ត្រមុនៗ ដើម្បីឆ្ពោះទៅសម្រេចបាននូវការបង្កើតទ្វីបអាស៊ីមួយដែលផ្លូវផង់។

បន្ថែមពីលើនេះទស្សនវិស័យអំពីការបន្តធ្លាក់ចុះនូវទីផ្សារនាំចេញសំខាន់ៗរបស់ទ្វីបអាស៊ី បានគូសបង្ហាញពីភាពចាំបាច់ក្នុងការធ្វើឱ្យមានតុល្យភាពឡើងវិញក្នុងរយៈពេលវែងនៃសេដ្ឋកិច្ចរបស់ទ្វីបនេះ ដើម្បីឆ្លើយតបបានទៅនឹងតម្រូវការក្នុងស្រុក ។ ការរក្សាឱ្យមានតុល្យភាពឡើងវិញនេះ នឹងតម្រូវឱ្យមានការកែប្រែគោលនយោបាយមួយចំនួន ជាពិសេស ការកំណត់អាទិភាពក្នុងការស្តារឡើងវិញនូវការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ីទាំងមូល។

យោងតាមការពិចារណាទៅលើតម្រូវការ និងស្ថានភាពខុសៗគ្នារបស់ទ្វីបអាស៊ី និងភាពខុសគ្នាក្នុងឆន្ទៈនយោបាយក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មឱ្យកាន់តែជិតស្និទ្ធនោះ គេសង្កេតឃើញថា កម្មវិធីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអនុតំបន់កំពុងអនុវត្តក្នុងល្បឿនខុសៗគ្នានៅលើផ្លូវផ្សេងគ្នា ។ អាស៊ីគួរបង្កើតនូវបណ្តាញហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្វីបអាស៊ីទាំងមូលមួយ តាមរយៈការពង្រឹង និងការធ្វើសមាហរណ-កម្មកម្មវិធីអនុតំបន់ទាំងឡាយដែលមានស្រាប់ ។

ជាលទ្ធផល វេទិកាស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្វីបអាស៊ីទាំងមូលមួយ គួរត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីជួយសម្របសម្រួល និងធ្វើសមាហរណកម្មគំនិតផ្តួចផ្តើមហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអនុតំបន់ដែលមានស្រាប់ ។ វេទិកានេះ នឹងធ្វើឱ្យអ្នកពាក់ព័ន្ធសំខាន់ៗនៅក្នុងតំបន់មករួមពិភាក្សាគ្នា ដើម្បីជួយបង្កើតឱ្យមានការព្រមព្រៀងជារួមមួយ ជួយកំណត់អាទិភាព និងសម្របសម្រួលទៅលើផែនការហេដ្ឋារ-ចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ទាំងឡាយ។ វេទិកាស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្វីបអាស៊ីទាំងមូលមួយ ក៏អាចជួយបង្កើតនូវបទដ្ឋានឯកភាពមួយទាក់ទងនឹងបញ្ហានិយ័តកម្ម និងបញ្ហាច្បាប់ ដោយផ្អែកទៅលើការអនុវត្តល្អបំផុតជាអន្តរជាតិ ក៏ដូចជាការបង្កើតនូវក្របខ័ណ្ឌទូទៅមួយសម្រាប់ដោះស្រាយ និងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមកលើសង្គម និងបរិស្ថាន ។ នៅក្នុងវេទិកាស្តីពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្វីបអាស៊ីទាំងមូល គេក៏អាចបង្កើតនូវវេទិកាតូចៗតាមវិស័យជាច្រើនទៀត ដូចជា វិស័យដឹកជញ្ជូន និងថាមពល ព្រមទាំងវេទិកាតូចៗដទៃទៀតទាក់ទងនឹងបញ្ហាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទន់ *(ការសម្របសម្រួល)* ដូចជា បញ្ហានិយ័តកម្ម និងបញ្ហាច្បាប់ជាដើម ។

ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធក្នុងតំបន់

ទ្វីបអាស៊ីដ៏ផូរផង់មួយ នឹងមិនអាចលេចចេញជារូបរាងបានទេ ប្រសិនជាគ្មានការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានសមស្របនោះ។ រហូត

មកដល់ពេលនេះ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានចំពោះគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ជារឿយៗ នៅតែមានឧបសគ្គ ជាពិសេស គឺសម្រាប់គម្រោងថ្នាក់តំបន់ ព្រោះគម្រោងទាំងនេះ ជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងហានិភ័យធំៗ និងមានភាពមិនច្បាស់លាស់ផ្សេងៗដែលផ្នែកឯកជនគ្មានឆន្ទៈនឹងចូលរួម។ ហេតុដូច្នេះហើយ គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ភាគច្រើនត្រូវបានអនុវត្ត និងផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដោយរដ្ឋាភិបាល។ សូម្បីតែគម្រោងទាំងឡាយណាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងភាពជាដៃគូរវាងផ្នែកឯកជន និងសាធារណៈក៏ដោយ ជាទូទៅ តម្រូវឱ្យមានជាចាំបាច់នូវទម្រង់ណាមួយនៃការធានារបស់រដ្ឋាភិបាលផងដែរ ។

បទពិសោធន៍ពីបណ្តាតំបន់មួយចំនួនបានបង្ហាញថា ការបង្កើត និងផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងថ្នាក់តំបន់ មានដំណើរការយឺតយ៉ាវណាស់ ហើយស្មុគស្មាញថែមទៀតផង សូម្បីតែនៅក្នុងសហភាពអឺរ៉ុបក៏ដោយ ។ យោងតាមបទពិសោធន៍របស់ទ្វីបអាមេរិកឡាទីនបានបង្ហាញថា អ្វីដែលចាំបាច់នោះត្រូវមានសុឆន្ទៈពីថ្នាក់ដឹកនាំនយោបាយជាន់ខ្ពស់ ប៉ុន្តែវានៅតែមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់ ។ ជារឿយៗ គម្រោងថ្នាក់តំបន់ តែងទទួលបាននូវការកំណត់អាទិភាពទាបពីសំណាក់អ្នករៀបចំគោលនយោបាយក្នុងប្រទេសដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការបែងចែកថវិការ ហើយជាទូទៅតម្រូវឱ្យមាននូវជំនួយពីស្ថាប័នពហុភាគី ។ លើសពីនេះទៅទៀត ពេលខ្លះ គម្រោងបែបនេះទាមទារឱ្យមានការកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទៅតាមដំណាក់កាល តាមតំបន់នៅក្នុងប្រទេសដែលមានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតិចតួច និងដែលមានក្រុមគាំទ្រមួយចំនួនតូច ។ ការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានបែបសម្បទានមកពីប្រភពខាងក្រៅ អាចជារឿងចាំបាច់ដើម្បីធ្វើឱ្យគម្រោងទាំងនេះទាក់ទាញអ្នកវិនិយោគកាន់តែខ្លាំង ។

ប្រាក់សន្សំដ៏ច្រើនរបស់ប្រទេសនៅក្នុងតំបន់ នឹងជាប្រភពនៃការផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដ៏សំខាន់មួយ សម្រាប់ការវិនិយោគលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដ៏ធំធេងរបស់ទ្វីបអាស៊ី។ ដោយសារតែមានភាពចលាចលនៅក្នុងទីផ្សារហិរញ្ញវត្ថុពិភពលោក វិស័យសាធារណៈនឹងនៅតែមានតួនាទីដ៏សំខាន់ តាមរយៈការចំណាយថវិការរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលបន្ថែមបង្គ្រប់ដោយថវិការដែលទទួលបានតាមរយៈទីផ្សារហិរញ្ញវត្ថុក្នុងប្រទេស និងតំបន់ ។ បណ្តារដ្ឋាភិបាលនៅក្នុងទ្វីបអាស៊ី ត្រូវតែលើកកម្ពស់នូវកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នា ដើម្បីកៀរគរប្រាក់សន្សំថ្នាក់តំបន់ឱ្យបានច្រើន ក្នុងគោលបំណងបង្កើតនូវកញ្ចប់ថវិការដ៏ធំមួយ សម្រាប់ការវិនិយោគហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់តំបន់ដែលអាចទទួលបានលទ្ធផលល្អប្រសើរ។ ប្រសិនបើគម្រោងថ្នាក់តំបន់ដែលអាចផ្តល់ជាប្រាក់កម្រៃបានបែបនេះ ត្រូវបានគេបង្កើតឡើងមែន នោះហិរញ្ញប្បទានដែលទទួលបានពីផ្នែកឯកជន ចំពោះគម្រោងដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធជាមួយភាពជាដៃគូរវាងផ្នែកឯកជន និងសាធារណៈ ពិតជាអាចសម្រេចបានផងដែរ ។ ការពង្រឹងទីផ្សារសញ្ញាប័ណ្ណថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់ ជាពិសេសតាមរយៈគំនិតផ្តួចផ្តើមមួយចំនួន ដូចជា គំនិតផ្តួចផ្តើមទីផ្សារសញ្ញាប័ណ្ណទ្វីបអាស៊ី (Asian Bond Markets Initiative) និងមូលនិធិសញ្ញាប័ណ្ណទ្វីបអាស៊ី (Asian Bond Funds) គឺជាជំហានតំបូងមួយដើម្បីបង្កើតនូវប្រភពផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានសម្រាប់ផ្នែកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដោយទាញយកនូវប្រាក់សន្សំរបស់ទ្វីបអាស៊ីដែលមានចំនួនដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់នោះ ។

គេគួរតែបង្កើតឱ្យមានជាមូលនិធិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអាស៊ី (AIF) មួយឡើង ដើម្បីជួយកៀរគរមូលនិធិពីទ្វីបអាស៊ី និងពីអន្តរជាតិ និងដើម្បីជំនះនូវបញ្ហាប្រឈមក្នុងការរៀបចំ និងផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានចំពោះគម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់តំបន់។ មូលធនរបស់ AIF អាចប្រមែប្រមូលបានពីប្រភពជាច្រើន ដូចជា រដ្ឋាភិបាល មូលនិធិអធិបតេយ្យ (sovereign wealth funds)

ធនាគារអភិវឌ្ឍពហុភាគី និងទីភ្នាក់ងារទ្វេភាគី។ មូលនិធិនេះ គួរមានច្បាប់គ្រប់គ្រងផ្ទាល់ខ្លួន ដើម្បីអាចជួយផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងនានា ដែល AIF បានជ្រើសរើស និងផ្តល់អាទិភាព តាមរយៈធនធានផ្ទាល់ខ្លួន និងតាមការចេញសញ្ញាប័ណ្ណ ឬការរៀបចំការផ្តល់សហហិរញ្ញប្បទានជាមួយស្ថាប័នផ្សេងៗទៀត ដូចជា អ្នកវិនិយោគឯកជនជាដើម។ AIF នឹងជួយផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងទាំងឡាយណាដែលបានរៀបចំ និងផ្តល់អាទិភាពដោយវេទិការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់អាស៊ីទាំងមូល តាមរយៈការផ្តល់ជំនួយដើម្បីជំរុញការរៀបចំហិរញ្ញវត្ថុឱ្យកាន់តែឆាប់រហ័ស និងតាមរយៈការផ្តល់ជំនួយឥតសំណង និងហិរញ្ញប្បទានបែបសម្បទានដើម្បីលើកទឹកចិត្តដល់បណ្តាប្រទេសទាំងឡាយឱ្យផ្តល់អាទិភាពទៅលើគម្រោងថ្នាក់តំបន់នៅក្នុងកម្មវិធីអភិវឌ្ឍជាតិរបស់ប្រទេសទាំងនោះ។ AIF ក៏អាចផ្តល់នូវការធានាលើហានិភ័យនយោបាយ សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុធំៗទៀតផងដែរ ។

ដំណើរឆ្ពោះទៅរកទ្វីបអាស៊ីដ៏ផ្សារផ្ងង់មួយ (មានផ្លូវតភ្ជាប់គ្នាបានល្អ)

ព័ត៌មានសំខាន់ៗដែលទទួលបានមកពីការសិក្សានេះ មានដូចខាងក្រោម :

- ការវិនិយោគជាចាំបាច់នៅក្នុងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់សម្រាប់ការតភ្ជាប់អាស៊ីទាំងមូល នឹងផ្តល់ផលចំណេញដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ គិតជាទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ១៣ លាន លានដុល្លារ (US$13 trillion) សម្រាប់អភិវឌ្ឍទ្វីបអាស៊ីក្នុងអំឡុងឆ្នាំ ២០១០-២០២០ និងក្រោយពីរយៈពេលនេះ។

- វេទិការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់អាស៊ីទាំងមូល គួរតែរៀបចំឡើងដើម្បីជួយសម្របសម្រួល និងធ្វើសមាហរណកម្មគំនិតផ្តួចផ្តើមហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់អនុតំបន់ដែលមានស្រាប់ដើម្បីឆ្ពោះទៅរកការសម្រេចបាននូវទ្វីបអាស៊ីដ៏ផ្សារផ្ងង់មួយ។

- ចាប់ពីឆ្នាំ ២០១០ ដល់ ២០២០ ទ្វីបអាស៊ីនឹងត្រូវធ្វើការវិនិយោគដោយប្រើប្រាស់ទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ៨ លាន លានដុល្លារសម្រាប់កសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់ជាតិ និងទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ២៩០ ពាន់លានដុល្លារ (US$290 billion) បន្ថែមទៀត សម្រាប់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់តំបន់មួយចំនួន ការវិនិយោគទៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងមូល ត្រូវការទឹកប្រាក់ប្រមាណជា ៧៥០ ពាន់លានដុល្លារក្នុងមួយឆ្នាំគិតជាមធ្យម។

- ការសំខាន់ត្រូវមានមូលនិធិហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្វីបអាស៊ីមួយដើម្បីកៀរគរថវិការពីទ្វីបអាស៊ី និងពីអន្តរជាតិ និងដើម្បីជួយកំណត់អាទិភាព រៀបចំ និងផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដល់គម្រោងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្នាក់តំបន់ទាំងឡាយណាដែលអាចផ្តល់ជាប្រាក់កំរៃមកវិញ ។

ការកសាងផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ស្ពាន ស្ថានីយ៏ចែកចាយថាមពល និងបំពង់បង្ហូរឆ្លងកាត់តំបន់ គួរតែជាបញ្ហាអាទិភាព សម្រាប់អ្នករៀបចំគោលនយោបាយក្នុងតំបន់។ នៅក្នុងអំឡុងពេលដែលមិនច្បាស់លាស់នេះ ទ្វីបអាស៊ីមិនត្រូវឈប់ ឬត្រឡប់ក្រោយទេ ប៉ុន្តែត្រូវខិតខំជំនះធ្វើដំណើរទៅមុខទៀតដោយពុះពារនូវបញ្ហាប្រឈម និងឧបសគ្គចម្បងៗ នៅក្នុងការធ្វើសមាហរណកម្មតំបន់ដ៏ធំ និងសំបូរបៀបនេះ ដើម្បីផ្តល់អត្ថប្រយោជន៏ដល់ប្រជាជនទាំងអស់ដែលរស់នៅក្នុងតំបន់នេះ។ ការធ្វើសមាហរណកម្មបែបនេះ នឹងជួយជំរុញកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និងបែងចែកនូវអត្ថប្រយោជន៏ឱ្យកាន់តែទូលំទូលាយជាងមុន លើកកម្ពស់សមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងតំបន់

និងពង្រីកវិសាលភាពនៃការប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងពិភពលោក។ សមាហរណកម្មនេះក៏នឹងជួយកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងលើកកម្ពស់និរន្តរភាពបរិស្ថានឱ្យកាន់តែធំទូលាយ ប៉ុន្តែកិច្ចការនេះ ទាមទារឱ្យមានចក្ខុវិស័យរួមមួយ ការប្តេជ្ញាចិត្តខ្ពស់ពីថ្នាក់ដឹកនាំនយោបាយ និងកិច្ចសហការក្នុងកម្រិតមួយដ៏ខ្ពស់បំផុត ។ ឥឡូវនេះ គឺជាពេលវេលាមួយដែលត្រូវចាប់ផ្តើមធ្វើដំណើរឆ្ពោះទៅរកទ្វីបអាស៊ីដ៏ផូរផង់មួយ ។