



ความเชื่อมโยงระหว่างกันใน
อาเซียน (ฉบับย่อ)
ASEAN CONNECTIVITY



ความเชื่อมโยงระหว่างกันใน
อาเซียน (ฉบับย่อ)

ASEAN CONNECTIVITY

พิมพ์ครั้งที่ 1

ธันวาคม 2554

จำนวนพิมพ์

3,000 เล่ม

เจ้าของ

กองอาเซียน 3 กระทรวงการต่างประเทศ

ที่ปรึกษา

นาวาตรีอิทธิ ดิษฐบรรจง

อธิบดีกรมอาเซียน

นายพรชัย ด้านวิวัฒน์

รองอธิบดีกรมอาเซียน

นายสุนทร ชัยยินดีภูมิ

รองอธิบดีกรมอาเซียน

นายผ่านพบ ปลั่งประยูร

ผู้อำนวยการกองอาเซียน 3

คณะทำงาน

นางสาวสุนิจ สมบัติพิบูลย์

นักการทูตชำนาญการ

นายทยทัต กาญจนพิพัฒน์กุล

นักการทูตชำนาญการ

นางสาวพลอยสิริ สงค์แก้ว

นักการทูตปฏิบัติการ

นายภาณุ ไชยศรีหา

นักการทูตปฏิบัติการ

ผู้ผลิต

กองอาเซียน 3 กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ 443 ถนนศรีอยุธยา

แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม. 10400 www.mfa.go.th/asean

ผู้รวบรวมข้อมูลและเรียบเรียงเนื้อหา

อ.ดร.อรรถพล สืบพงศกร

ผู้อำนวยการสถาบันยุทธศาสตร์การค้า

ม.หอการค้าไทย

อ.เต็มธรรม สิทธิเลิศ

รองคณบดีฝ่ายบริหารคณะเศรษฐศาสตร์

ม.หอการค้าไทย

นายธ.ธง น้อยจินดา

สารบัญ

1. บทสรุปผู้บริหาร	04
2. สาระสำคัญของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน	06
2.1 การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Connectivity)	
2.2 การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institutional Connectivity)	
2.3 การเชื่อมโยงด้านประชาชน (People - to - people Connectivity)	
3. โครงการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่สำคัญ	10
3.1 โครงข่ายทางหลวงอาเซียน	
3.2 เส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์กับคุนหมิง	
3.3 แนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก	
3.4 แนวเส้นทางเศรษฐกิจแม่โขง-อินเดีย	
3.5 โครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซอาเซียน	
3.6 โครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน	
3.7 กรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทั้ง 3 กรอบ	
3.8 ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน	
3.9 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี	
4. โอกาสและอุปสรรคของความเชื่อมโยงระหว่างกันในกลุ่ม ประเทศอาเซียน	34
5. คำถามยอดฮิตเกี่ยวกับความเชื่อมโยงระหว่างกันในกลุ่ม ประเทศอาเซียน	40



1. บทสรุปผู้บริหาร

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนเป็นเอกสารทางยุทธศาสตร์ เพื่อเร่งรัดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศให้เป็นหนึ่งเดียว ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ และด้านประชาชน โดยมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อการสร้างอาเซียนให้เป็นประชาคมอย่างแท้จริงในปี 2558 และเป็นศูนย์กลางของสถาปัตยกรรมภูมิภาค (ASEAN Centrality in the evolving regional architecture)

แม้ว่าอาเซียนจะมีศักยภาพทางภูมิศาสตร์ที่เอื้อต่อการเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่น ๆ และภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคทั้งหลาย อาทิ GMS BIMSTEC ACMECS IMT-GT ฯลฯ ได้มีการจัดทำแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมที่สำคัญหลายโครงการ แต่การใช้ประโยชน์จากเชื่อมโยงที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้ เพื่อเข้าสู่ตลาดที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และขยายการค้าการลงทุนให้เพิ่มมากขึ้น ยังต้องเผชิญความท้าทายอยู่อีกมาก ทั้งในด้านการระดมทุนเพื่อให้แผนงานที่กำหนดไว้ในแผนการเชื่อมโยงในกรอบอนุภูมิภาค เหล่านี้บรรลุผลสำเร็จ การพัฒนาทักษะและขีดความสามารถของผู้ประกอบการ แรงงานฝีมือ และประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งเสริมความตระหนักรู้ในการเป็นชาวอาเซียน และการเรียนรู้ภาษาอาเซียนเพื่อการสื่อสารสร้างความเข้าใจระหว่างกัน

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน จึงเกิดขึ้นเพื่อเป็นกรอบใหญ่ ที่ประสานแผนการเชื่อมโยงภายใต้ความร่วมมือในอนุภูมิภาคเข้าด้วยกัน โดยได้วางยุทธศาสตร์หลักเพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงด้านต่าง ๆ ไว้ ดังนี้

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์การก่อสร้างและยกระดับ ถนน เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยง ทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านพลังงาน (โครงการท่อก๊าซและระบบสายส่ง ไฟฟ้าของอาเซียน) โดยองค์ระดับรัฐมนตรีอาเซียนในแต่ละสาขาจะเป็นผู้รับผิดชอบหลัก ในการดำเนินการให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนดไว้

ด้านกฎระเบียบ แผนแม่บทฯ จะมีส่วนในการเร่งรัดความตกลง กฎระเบียบ ต่างๆ ในการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนในอาเซียน ให้มีผลใช้บังคับเพื่อ ความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ลดค่าใช้จ่าย และต่อยอดไปสู่การเคลื่อนย้าย สินค้าบริการ และการลงทุนโดยภาคเอกชนมากขึ้น ในขณะเดียวกันก็ช่วยป้องกันและ แก้ปัญหาที่จะตามมาจากการเชื่อมโยง เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ แรงงานผิด กฎหมาย การลักลอบค้ามนุษย์ ยาเสพติดและและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ

ด้านประชาชน แผนแม่บทฯ จะช่วยเสริมสร้างการไปมาหาสู่ระหว่างกันระหว่าง ประชาชน การเชื่อมโยงทางสังคม วัฒนธรรม ซึ่งเป็นหัวใจของการเป็นประชาคม อาเซียนที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันอย่างแท้จริง



2. สาระสำคัญของความเชื่อมโยง ระหว่างกันในอาเซียน

ผู้นำอาเซียนได้ให้การรับรองแถลงการณ์ว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 15 ณ ชะอำ หัวหิน ประเทศไทย เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2552 เพื่อใช้ข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของอาเซียน ซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางของภูมิภาคที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง กล่าวคือ มีพรมแดนทางทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศอินเดียและเอเชียใต้ ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อกับประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น และทางด้านทิศใต้ใกล้กับประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเร่งรัดการสร้างประชาคมอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียวภายในปี 2558

แผนการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ไม่เพียงแต่ครอบคลุมช่องทางการเชื่อมโยงทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังรวมถึงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงระหว่างกัน และการไปมาหาสู่ระหว่างประชาชนด้วย ทั้งนี้ องค์ประกอบหลักของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนประกอบด้วย

2.1 การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Connectivity)

มุ่งเน้นการสร้างความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทั้ง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้นและการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น



ยุทธศาสตร์	รายละเอียด
1	ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ
2	เร่งรัดโครงการสร้างเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงให้แล้วเสร็จ
3	สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน
4	สร้างระบบการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ และแข่งขันได้
5	สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคอื่นๆ
6	เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในประเทศสมาชิก
7	ให้ความสำคัญกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน

2.2 การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institutional Connectivity)

มุ่งเน้นการสร้างความเชื่อมโยงในด้านกฎระเบียบที่จะช่วยอำนวยความสะดวกกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดผลักดันความตกลง และข้อตกลงต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเชื่อมโยงระหว่างกันที่มีอยู่แล้วให้มีผลบังคับใช้ รวมทั้งปรับปรุงรายละเอียดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในทางปฏิบัติ อาทิ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ฯลฯ

ยุทธศาสตร์	รายละเอียด
1	ดำเนินการตามกรอบความตกลงทั้ง 3 กรอบว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในขนส่ง
2	เริ่มดำเนินโครงการการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารในโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมรัฐต่างๆ
3	สร้างตลาดการบินเดียวในอาเซียน
4	สร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน



ยุทธศาสตร์	รายละเอียด
5	เพิ่มการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีภายในภูมิภาคอาเซียน โดยการกำจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกันภายในภูมิภาค
6	เร่งรัดการพัฒนาภาคบริการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ โดยเฉพาะในสาขาการขนส่ง โทรคมนาคม และการบริการด้านการเชื่อมโยงอื่น ๆ
7	พัฒนาและปรับปรุงการอำนวยความสะดวกด้านการค้าในภูมิภาคอย่างจริงจัง
8	ยกระดับความสามารถในการบริหารจัดการข้ามพรมแดน
9	เร่งรัดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเปิดรับการลงทุนจากภายในและภายนอกภูมิภาคมากยิ่งขึ้น โดยใช้กฎระเบียบการลงทุนที่เป็นธรรม
10	เสริมสร้างขีดความสามารถของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบในพื้นที่หรือกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาน้อยกว่าในภูมิภาค และปรับปรุงการประสานนโยบาย แผนงาน และโครงการในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

2.3 การเชื่อมโยงด้านประชาชน (People-to-people Connectivity)

มุ่งเน้นการสร้างการเชื่อมโยงระหว่างประชาชน โดยการส่งเสริมการเรียนรู้ระหว่างกันทางวัฒนธรรมและสังคมของประเทศสมาชิกอาเซียน อาทิ การส่งเสริมการเรียนรู้ภาษาของประเทศต่างๆ ในอาเซียนเป็นภาษาที่สาม การเชื่อมโยงระบบการศึกษาระหว่างกันโดยให้มีการโอนย้ายหน่วยกิตระหว่างสถาบันการศึกษาในอาเซียน การแลกเปลี่ยนนักศึกษาและอาจารย์ รวมถึงการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการไปมาหาสู่ระหว่างประชาชน โดยใช้มาตรการต่างๆ อาทิ การอำนวยความสะดวกและยกเว้นวีซ่าระหว่างกัน และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในอาเซียนเพื่อให้ประชาชนในภูมิภาคได้เรียนรู้และ เข้าใจถึงประเทศในกลุ่มสมาชิกได้อย่างลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น ทั้งในส่วนของสังคมและ วัฒนธรรม ซึ่งจะช่วยสร้างความไว้วางใจระหว่างกันและความรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อันเป็นเป้าหมายสำคัญของการเป็นประชาคมอาเซียน

ยุทธศาสตร์	รายละเอียด
1	ส่งเสริมความเข้าใจระหว่างกันในด้านสังคมและวัฒนธรรมภายในอาเซียนให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น
2	ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของประชาชนภายในอาเซียนให้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 1: สรุปสาระสำคัญของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

องค์ประกอบ	วัตถุประสงค์	สิ่งที่ต้องดำเนินการ
<ul style="list-style-type: none"> • การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Connectivity) 	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสาร และพลังงานที่มีความหลากหลายในอาเซียน และภูมิภาค อื่นๆ ให้มีบูรณาการ และมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> • เส้นทางคมนาคมทั้งทางบก น้ำ อากาศ • เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร • พลังงาน
<ul style="list-style-type: none"> • การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ หรือสถาบัน (Institutional Connectivity) 	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อให้มียุทธศาสตร์ ความตกลง กลไกทางกฎหมาย และสถาบัน ที่จะทำให้ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนบังเกิดผล รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการค้าสินค้า และบริการ ตลอดจนนโยบายการลงทุน และกรอบกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อให้การลงทุนได้รับการคุ้มครอง และดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชน 	<ul style="list-style-type: none"> • การเปิดเสรี และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การบริการ และการลงทุน • ความตกลง/ข้อตกลงยอมรับร่วมกัน • ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค • พิธีการในการข้ามพรมแดน • โครงการเสริมสร้างศักยภาพ
<ul style="list-style-type: none"> • การเชื่อมโยงด้านประชาชน (People – to – people Connectivity) 	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อส่งเสริมการศึกษา และการเรียนรู้ ตลอดจน ส่งเสริมการสร้างอัตลักษณ์ความเป็นชาวอาเซียน ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมของอาเซียน รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยว และการเดินทางไปมาหาสู่กัน 	<ul style="list-style-type: none"> • การศึกษา และวัฒนธรรม • การท่องเที่ยว



3. โครงการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียนที่สำคัญ

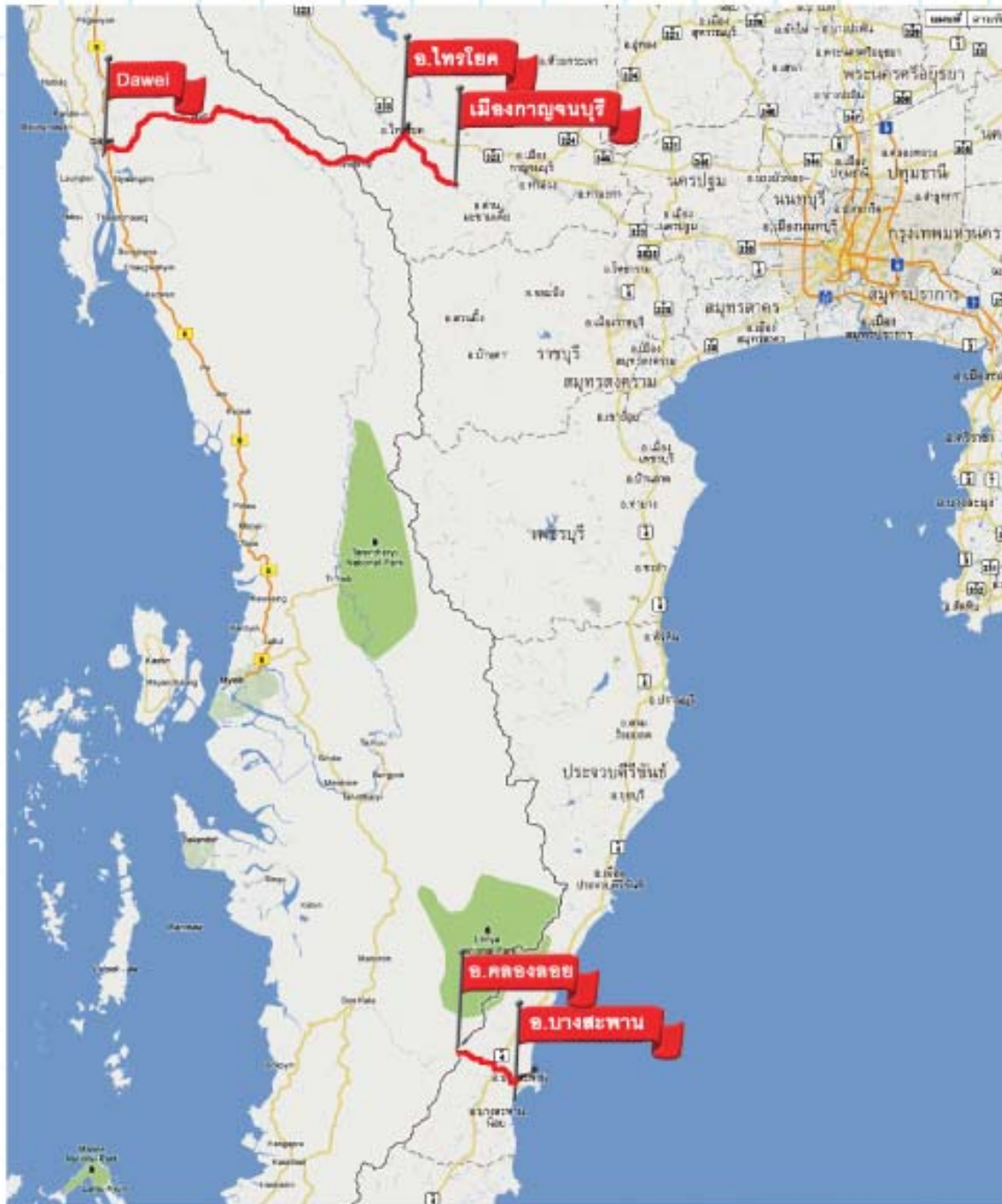
3.1 โครงการข่ายทางหลวงอาเซียน

โครงข่ายทางหลวงอาเซียน หรือ ASEAN Highway Network (AHN) คือ โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางบกนําร่องซึ่งจะรวมกันเป็นเส้นทางสายหลัก หรือ ทางหลวงระหว่างประเทศ เพื่อสร้างเป็นระบบเครือข่ายการขนส่งโดยรวมของอาเซียน ทางหลวงอาเซียนจะมีส่วนช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงตลาดที่ใหญ่ขึ้น รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งและการค้า ทำหน้าที่เชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคและระดับโลก ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือ การรวมตัว และการลดช่องว่างทางการพัฒนาในภูมิภาคอาเซียน

การดำเนินงานก่อสร้างทางหลวงอาเซียนในปัจจุบัน ยังคงมีเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนในบางช่วงที่ไม่ต่อเนื่อง และมีลักษณะถนนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3 ดังนั้นโครงข่ายทางหลวงอาเซียนจึงมีวัตถุประสงค์หลักในการก่อสร้างถนนเพิ่มเติมในช่วงของการขนส่งที่ไม่ต่อเนื่อง และทำการปรับปรุงยกระดับถนนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3 ในเส้นทางที่กำหนด ภายในปี พ.ศ. 2558

สำหรับช่วงของการขนส่งที่ขาดหาย และต้องการเชื่อมต่อการขนส่งที่ต่อเนื่อง มุ่งเน้นไปที่การก่อสร้าง (1) ทางหลวง AH 112 ระยะทาง 60 ก.ม. เชื่อมโยงระหว่างท่าตอน เมาะละหม่าง ละยา และ คลองลอย ในสหภาพพม่า และ (2) ทางหลวง AH 123 ระยะทาง 141 ก.ม. เชื่อมโยงระหว่างทะวาย และ ชองแม่สะแม ในสหภาพพม่า (ดังภาพประกอบรูปภาพ 1) ในส่วนของการปรับปรุงเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3 ให้มีความสำคัญกับการปรับปรุงเส้นทางต่อไปนี้





รูปที่ 1 แผนที่ทางหลวงอาเซียนส่วนที่ขาดหายไปด้านทิศตะวันตก

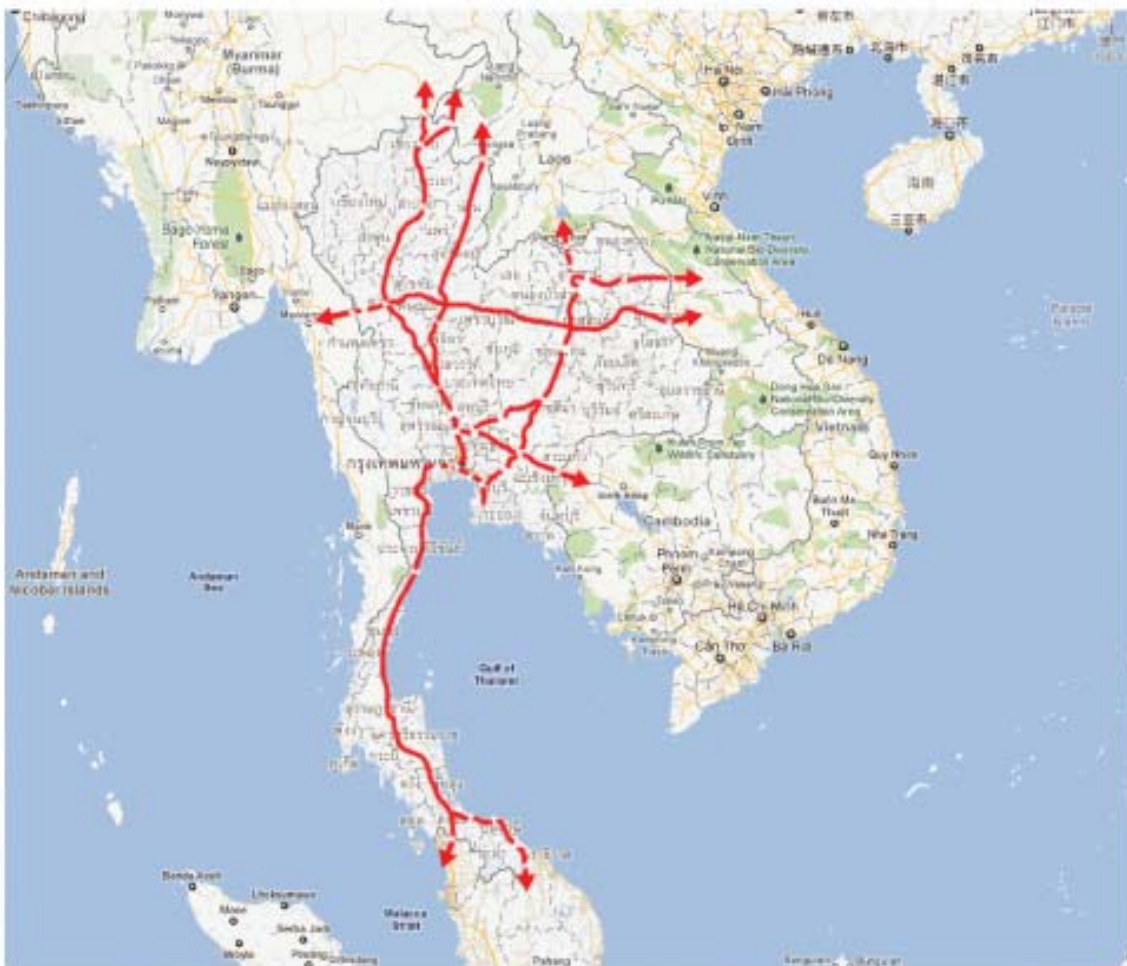
- (1) ลาว : AH 12 เวียงจันทน์ – หลวงพระบาง ระยะทาง 393 กม.
- (2) ลาว : AH 15 บ้านลาว – น้ำหนาว ระยะทาง 98 กม.
- (3) พม่า : AH 1 ตามู – มั่นทะเลย์ – บากู – เมียวดี ระยะทาง 781 กม.



(4) พม่า : AH 2 เม็กทิลา – ลอยเล็ม – เชียงตุง – ท่าซี้เหล็ก ระยะทาง 593 กม.

(5) พม่า : AH 3 เชียงตุง – เมืองลา ระยะทาง 93 กม. สำหรับทางหลวงอาเซียนช่วงที่ผ่านประเทศไทยประกอบด้วยเส้นทางหลัก 6 สาย (ดังภาพประกอบรูปภาพ 2) ซึ่งได้แก่

(1) สาย A – 1 เริ่มต้นจากเขตแดนของพม่าที่ อ.แม่สอดไปตามทางหลวงหมายเลข 105 ถึง จ.ตาก เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.พยุหะคีรี ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 32 ถึง อ.บางปะอิน เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.หินกอง เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 33 ผ่าน จ.นครนายก



รูปภาพ 2 แผนที่ทางหลวงอาเซียนส่วนที่อยู่ในประเทศไทย



ปราจีนบุรี จรดชายแดนเขมรที่ อ.อรัญประเทศ เป็นทางผิวลาดยาง และคอนกรีต ตลอดระยะทางประมาณ 698 กม.

(2) สาย A – 2 เริ่มต้นจากเขตแดนของพม่าที่ อ.แม่สาย ไปตามทางหลวงหมายเลข 110 ถึง จ.เชียงราย ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.พยุหะคีรี ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 32 ถึง อ.บางปะอิน เลี้ยวขวาไปทางหลวงหมายเลข 1 ถึงกรุงเทพฯ และจากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ผ่าน จ.นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร แล้วตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 41 ถึง จ.พัทลุง เลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ผ่าน อ.หาดใหญ่ และไปจรดชายแดนของมาเลเซียที่ อ. สะเตา สภาพทางเป็นผิวลาดยาง และคอนกรีต ตลอดสายระยะทางประมาณ 1,945 กม.

(3) สาย A – 3 เริ่มต้นจากแยกสาย A – 2 ที่ จ.เชียงราย ไปตามทางหลวงหมายเลข 1020 แล้วเลี้ยวไปตามทางหลวงหมายเลข 1152 แล้วเลี้ยวซ้ายอีกครั้ง ไปตามทางหลวงหมายเลข 1020 ไปจรดเขตแดนของลาวที่ อ.เชียงทอง เป็นทางลาดยางตลอดสายระยะทางประมาณ 115 กม.

(4) สาย A – 12 เริ่มต้นจากแยกสาย A – 1 ที่สามแยกหินกองไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง จ.สระบุรี เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 2 ผ่าน จ.นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี สิ้นสุดที่หนองคาย สภาพทางเป็นผิวลาดยางและคอนกรีตแล้วตลอดสาย ระยะทางประมาณ 524 กม.

(5) สาย A – 15 เริ่มต้นจากแยกสาย A – 12 ที่ จ.อุดรธานี ไปตามทางหลวงหมายเลข 22 ผ่าน จ.สกลนคร สิ้นสุดที่ จ.นครพนม สภาพทางลาดยางตลอดระยะทางประมาณ 241 กม.



(6) สาย A – 18 เริ่มต้นจากแยกสาย A – 2 ที่ อ.หาดใหญ่ ไปตามทางหลวงหมายเลข 43 แล้วเลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 42 ผ่าน จ.ปัตตานีไปจนถึง จ.นราธิวาส จากนั้นไปตามทางหลวงหมายเลข 4056 ไปจนจรดเขตแดนของ มาเลเซียที่ อ.สุโหง-โกลก เป็นทางลาดยางตลอดสาย ระยะทางประมาณ 275 กม.

3.2 เส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์กับคุนหมิง

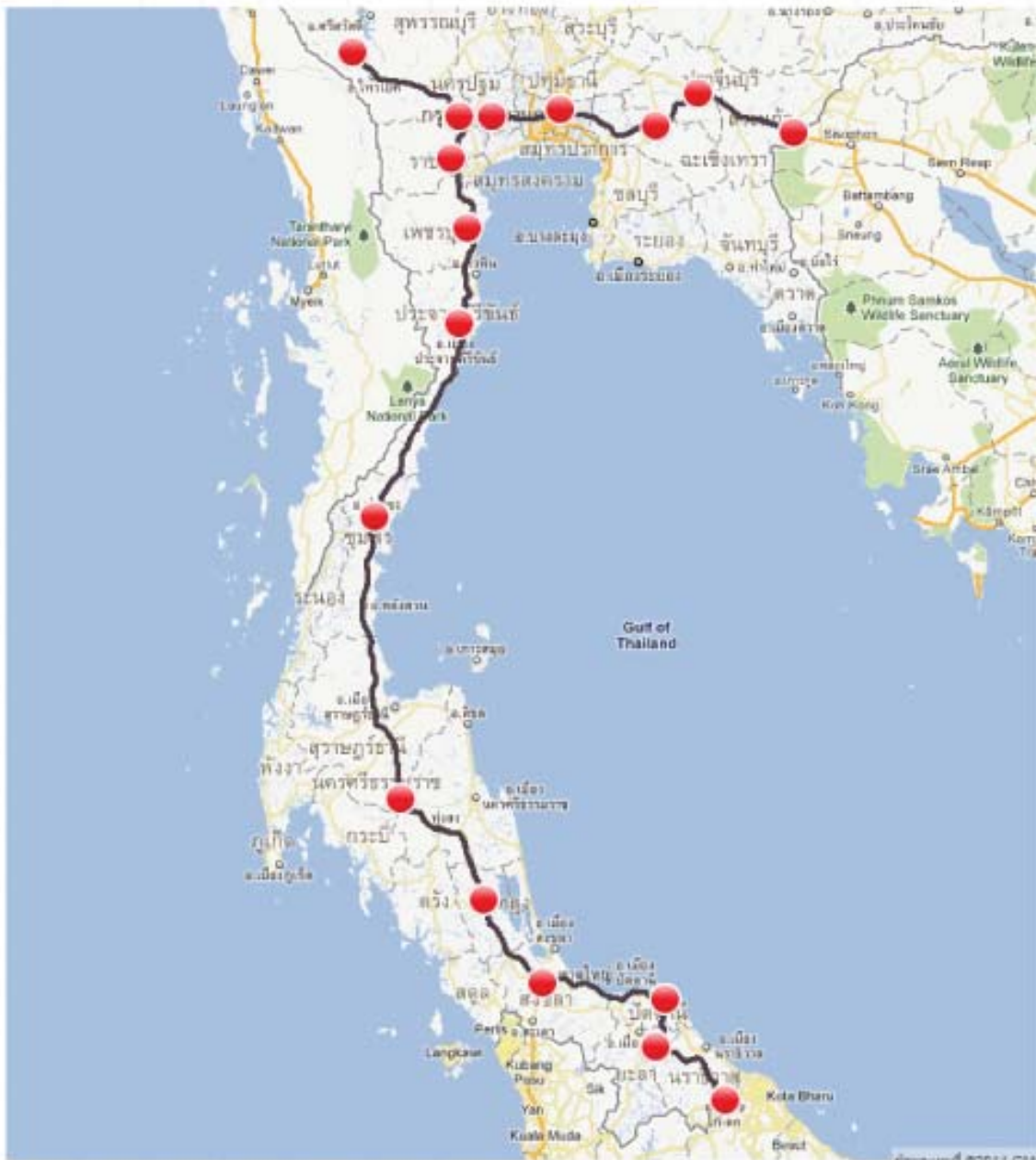
เส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์กับคุนหมิง หรือ Singapore – Kunming Rail Link (SKRL) ถือเป็นโครงการนำร่องสำหรับโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมอีกหนึ่งโครงการที่มีความสำคัญ โดยมีเป้าหมายอยู่ที่การเชื่อมโยงประเทศในกลุ่มอาเซียน 7 ประเทศ ซึ่งได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนาม พม่า และ สปป.ลาว กับสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยในเบื้องต้นเพื่อให้โครงการนี้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม จะให้ความสำคัญกับ เส้นทางหลัก 4 ช่วง ซึ่งในปัจจุบันยังมีการเชื่อมโยงกันที่ยังไม่สมบูรณ์ ได้แก่

- (1) ไทย : อยุธยาประเทศ – คลองลึก (6 กม.)
- (2) กัมพูชา : ปอยเปต – ศรีโสภณ (48 กม.)
- (3) กัมพูชา : พนมเปญ – ลีอกนิน (254 กม.)
- (4) เวียดนาม : ลีอกนิน – โฮจิมินห์ (129 กม.)

สำหรับเส้นทางรถไฟสายนี้ตัดผ่านประเทศไทย 17 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานคร ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ปัตตานี ยะลา

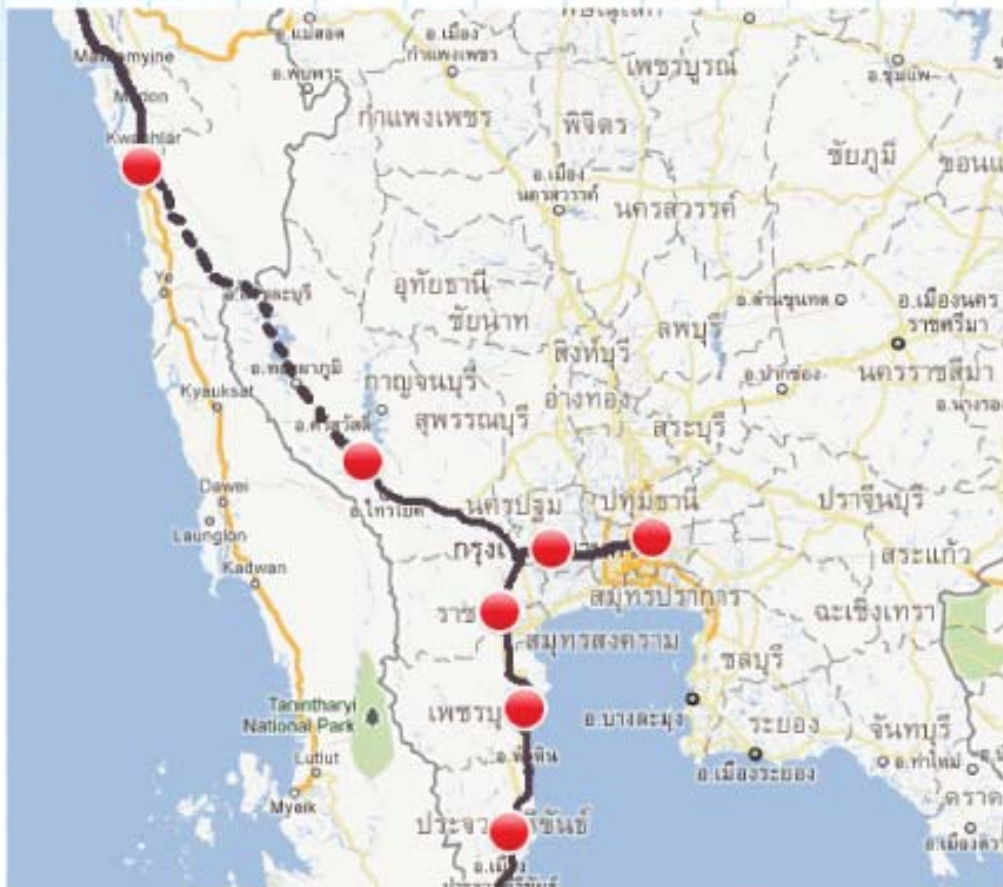


นราธิวาส และช่วงของรางรถไฟที่จะต้องมีการก่อสร้างเพิ่มเติมในประเทศไทย จะอยู่บริเวณสถานีรถไฟน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ถึงอันบูชายัด ในสหภาพพม่า รวมระยะทาง 263 กิโลเมตร (ดังภาพประกอบรูปภาพ 3 - 5)

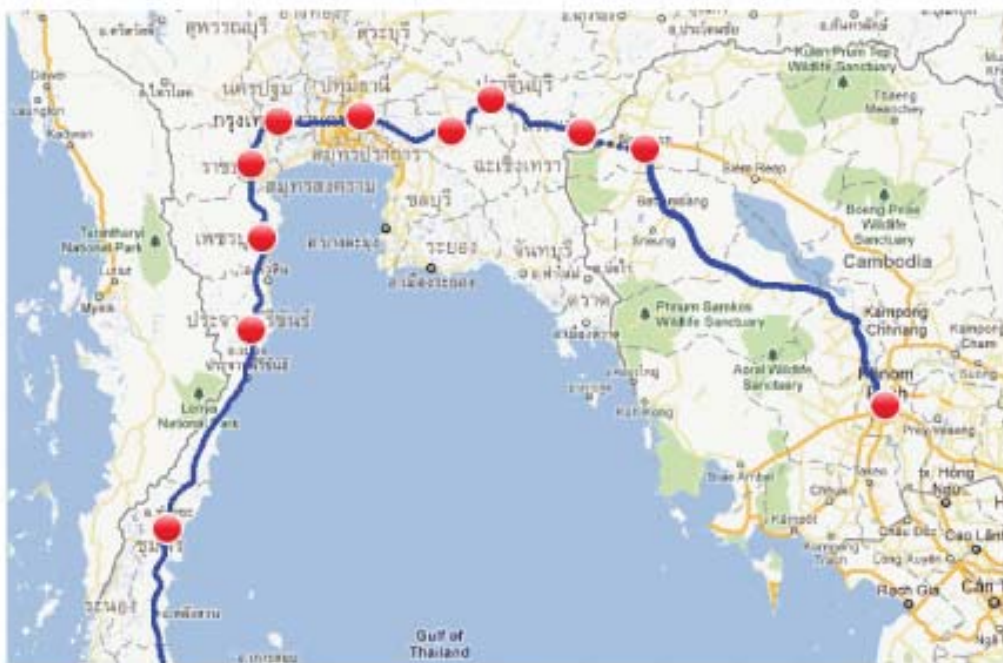


รูปภาพ 3 แผนที่โครงข่ายทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง ช่วงที่อยู่ในประเทศไทย





รูปภาพ 4 แผนที่โครงข่ายทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง ช่วงที่ขาดหายไประหว่างไทยกับสหภาพพม่า



รูปภาพ 5 แผนที่โครงข่ายทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง ช่วงที่ขาดหายไประหว่างไทยกับกัมพูชา



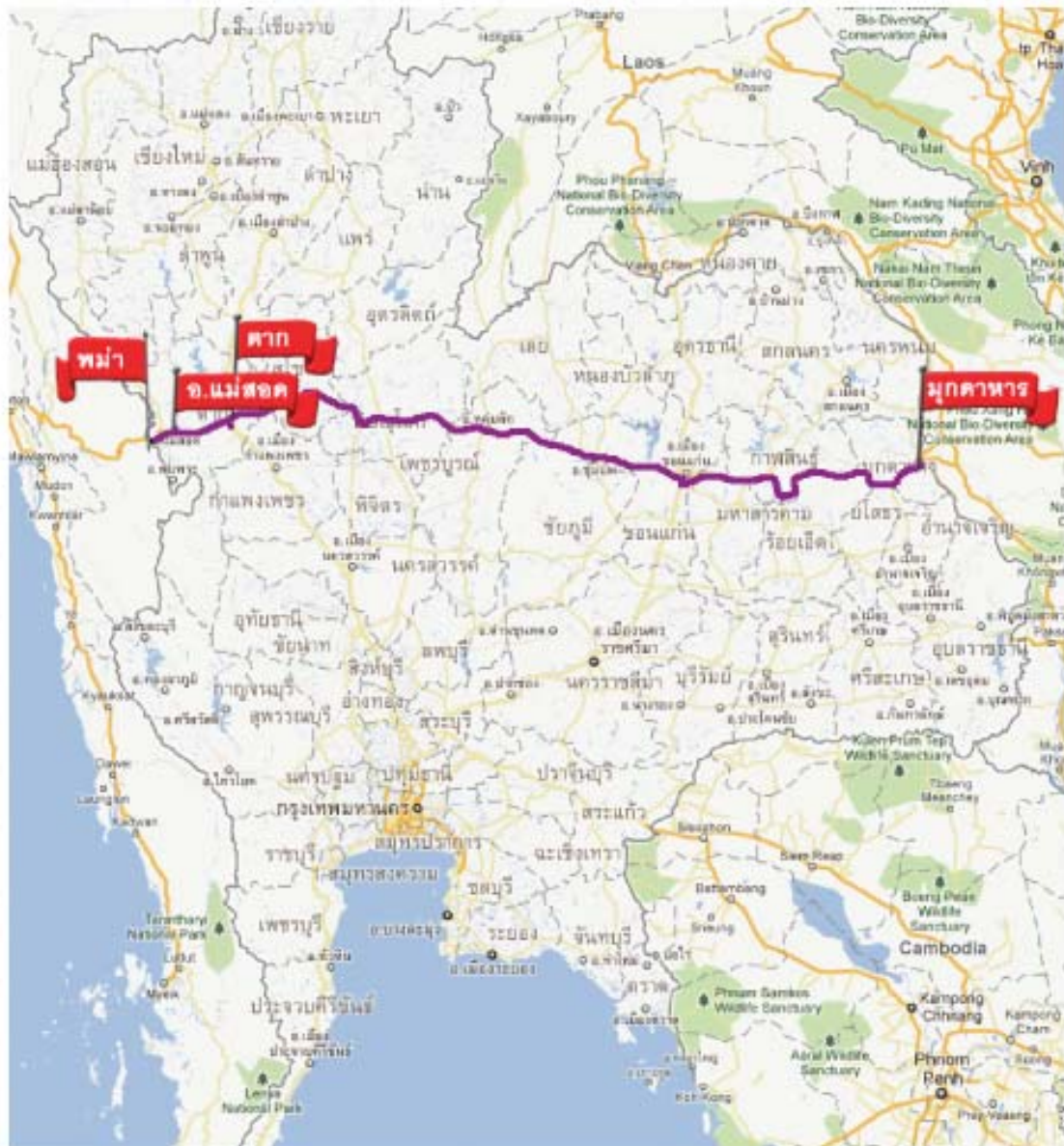
3.3 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) มีจุดเริ่มต้นจากเมืองเมาะละหมั่งของพม่า ผ่านเมืองเมียวดี ก่อนจะเข้าสู่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ประเทศไทย และผ่านจังหวัดพิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร ข้ามสะพานมิตรภาพแห่งที่สองเข้าสู่แขวงสะหวันนะเขต ของ สปป. ลาว ผ่านแดนสะหวัน และเข้าสู่ประเทศเวียดนามที่เมืองลาวบาว ผ่านเมืองเว้ ดองฮา และสิ้นสุดที่เมืองดานัง เมืองท่าสำคัญของเวียดนาม

เส้นทาง EWEC มีความสำคัญทางด้านการค้า และการท่องเที่ยว จากเหตุผลของความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ และเป็นแนวทางนำร่องในการพัฒนาทางด้านอื่นๆ เส้นทาง EWEC จากเมืองเมียวดีถึงแม่สอด เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่สะหวันนะเขต และเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าข้ามแดน การพัฒนาเส้นทาง EWEC จะสอดคล้องกับการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวไปในตัว เนื่องจากสภาพแวดล้อมตามเส้นทาง EWEC จะเต็มไปด้วยธรรมชาติ ร้านค้า สถานที่พักผ่อนของนักท่องเที่ยว

เส้นทาง EWEC จะเป็นโครงข่ายหลักที่เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน โดยเส้นทาง EWEC เชื่อมต่อระหว่างพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม รวมระยะทางทั้งสิ้น 1,450 กม. มีระยะทางอยู่ในประเทศไทยประมาณ 800 กม. สามารถเชื่อมต่อกับด่านตรวจสินค้าผ่านแดนตั้งอยู่ที่สะพานมิตรภาพไทย – ลาว 1 และสะพานมิตรภาพไทย – ลาว 2 และเส้นทางหมายเลข 9 เข้าสู่มุกดาหาร จึงมีประโยชน์อย่างมากในการขนส่งสินค้าผ่านแดนสู่ประเทศไทย

ปัจจุบันเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจ EWEC หมายเลข 9 (Route No.9) ได้เปิดให้มีการเดินทางอย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 2552 และการดำเนินการก่อสร้างเส้นทาง EWEC ฝั่งตะวันออกได้ดำเนินการเสร็จแล้ว ส่วนฝั่งตะวันตกช่วงเมียวดี - กอกะเร็ก ระยะ 40 กม. ในส่วนที่เป็นคอคอดบนภูเขาในฝั่งพม่า ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ (ดังภาพประกอบรูปภาพ 6 - 8)

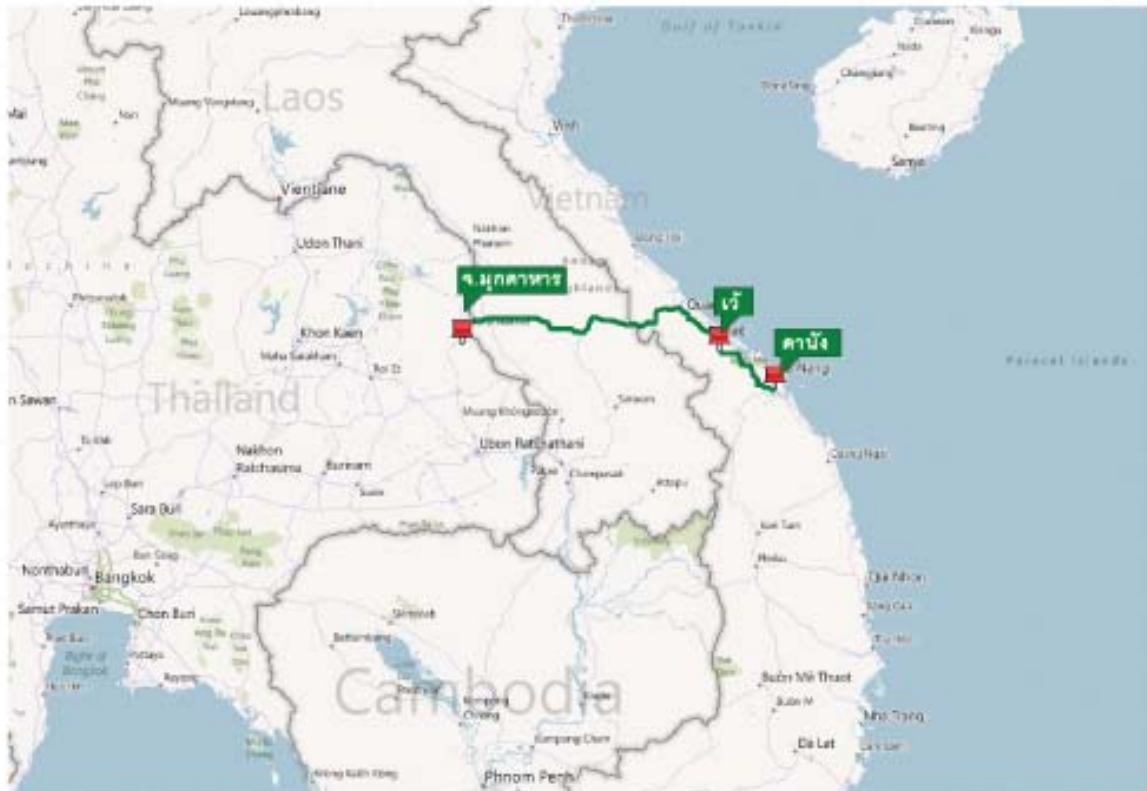


รูปภาพ 6 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ช่วงที่อยู่ในประเทศไทย





รูปภาพ 7 แผนที่แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ช่วงที่เชื่อมต่อกับสหภาพพม่า

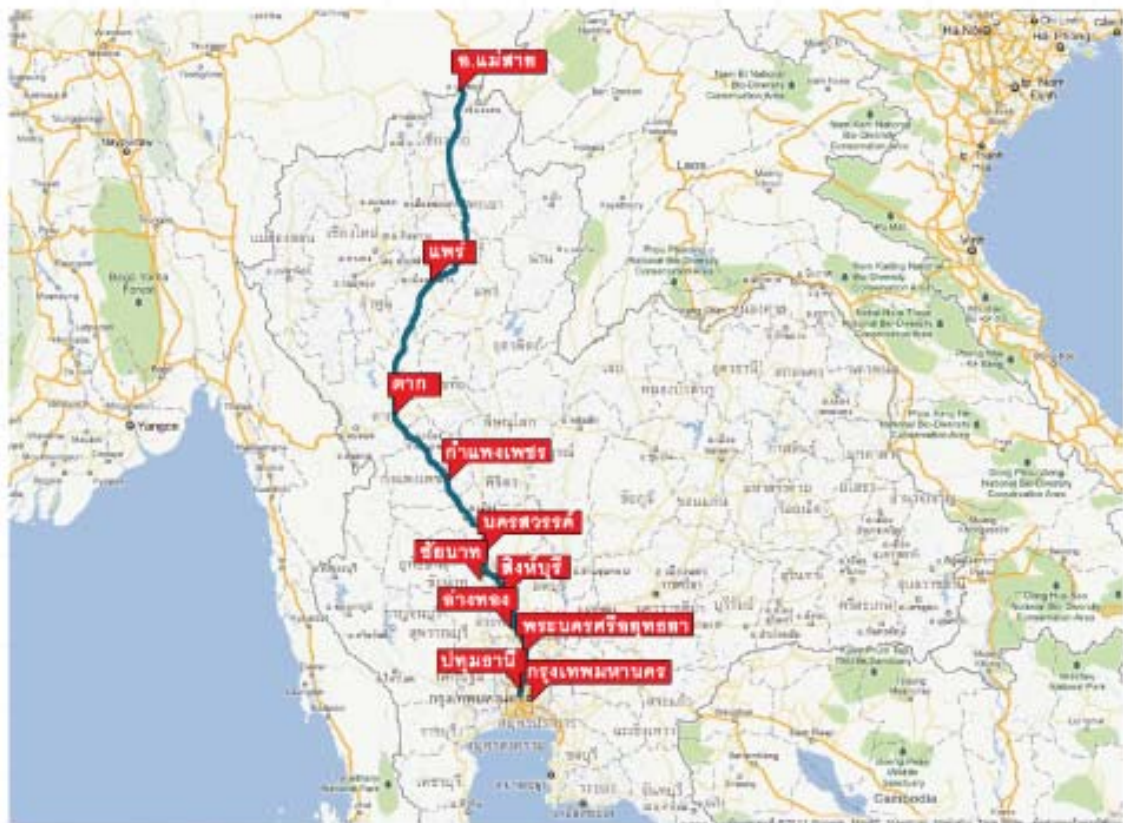


รูปภาพ 8 แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ช่วงที่เชื่อมต่อกับ สปป.ลาวและเวียดนาม

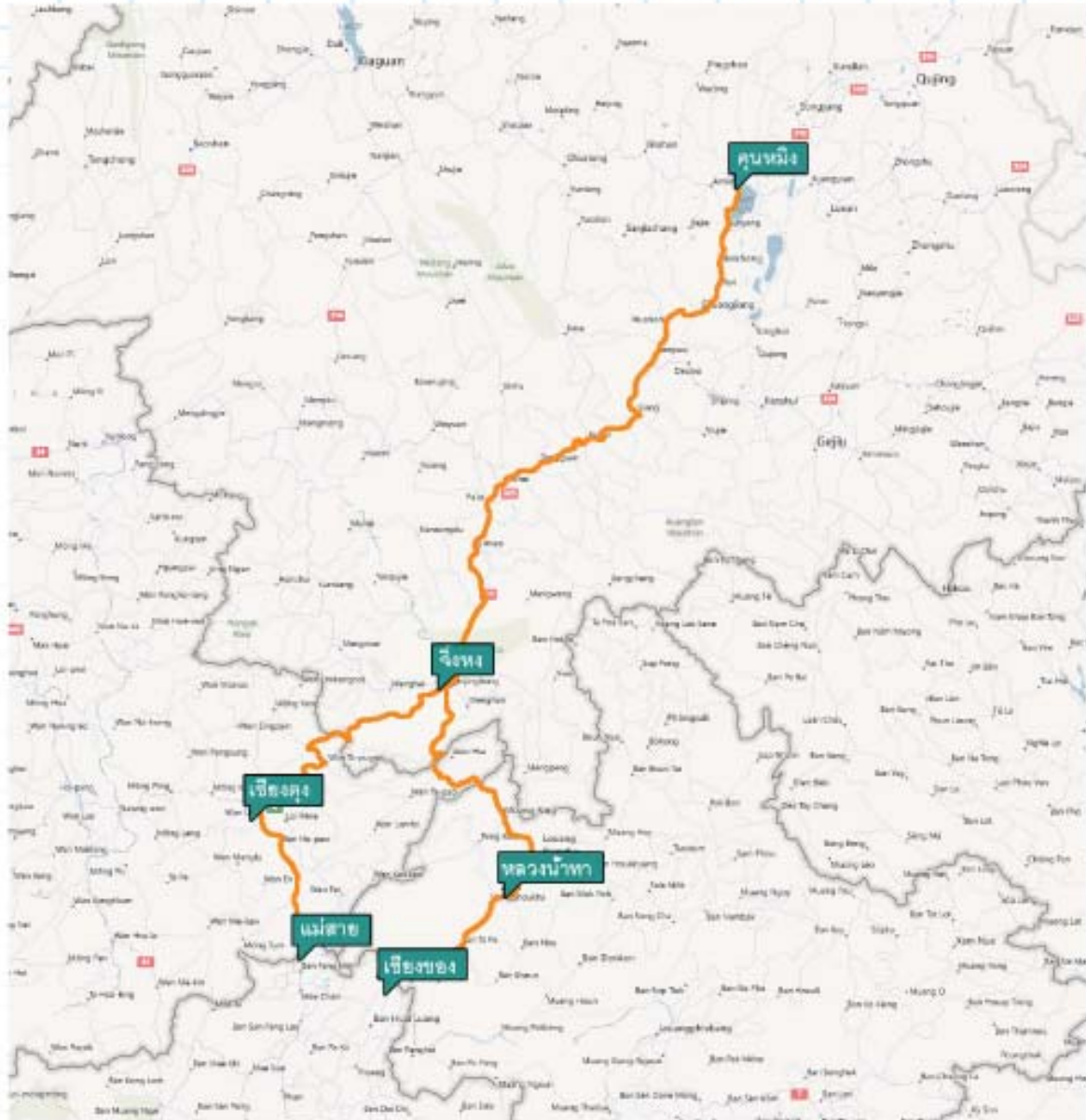


3.4 แนวระเบียงเศรษฐกิจแม่โขง – อินเดีย

แนวระเบียงเศรษฐกิจแม่โขง – อินเดีย หรือ Mekong – India Economic Corridor (MIEC) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยประเทศ เวียดนาม กัมพูชา ไทย และสหภาพพม่า เข้ากับฝั่งตะวันออกของอินเดีย โดยผ่าน เส้นทางไฮจีมินท์ – พนมเปญ – กรุงเทพฯ – ทวาย – เจนไน ซึ่งใช้เป็นเส้นทางลัด สำหรับขนส่งสินค้า ควบคู่ไปกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมบริเวณโดยรอบ เส้นทาง และเป็นการเน้นย้ำถึงความสำคัญของอินเดียในฐานะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ ทางด้านการค้า และการลงทุนของอาเซียน รวมไปถึงความสอดคล้องกับนโยบาย มองตะวันออก (Look East) ของอินเดียที่มุ่งสนับสนุนการดำเนินความสัมพันธ์กับ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



รูปภาพ 9 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ช่วงที่อยู่ในประเทศไทย



รูปภาพ 10 แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ช่วงที่เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว สหภาพพม่า และจีน

เป็นที่คาดหวังว่าโครงการ MIEC จะมีส่วนช่วยในการเพิ่มปริมาณการค้า การลงทุน ระหว่างภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับอินเดีย ซึ่งหากเส้นทางดังกล่าวแล้วเสร็จจะส่งผลให้ ระยะทางการขนส่งสินค้าระหว่างสองภูมิภาคลดลง และช่วยบรรเทาปัญหาความ ขาดแคลนสินค้าและปัจจัยการผลิต



นอกจากนี้ การติดต่อระหว่างอินเดีย และประเทศในแถบภูมิภาคลุ่มน้ำโขงยังสามารถทำได้อีกหนึ่งช่องทาง คือ การติดต่อผ่านทางท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้ซึ่งตั้งอยู่ในฝั่งทะเลอันดามัน บริเวณชายแดนระหว่างประเทศไทย และมาเลเซีย รัฐบาลไทยได้สนับสนุนโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard Development Project : SSBD) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงการก่อสร้างท่าเรือปากบาราเพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้า

ในภาพรวมระเบียบเศรษฐกิจ MIEC ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 265,000 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 25 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศสมาชิกในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ครอบคลุม 21 จังหวัดของประเทศไทย 17 จังหวัดของกัมพูชา และ 20 จังหวัดของเวียดนาม โดยเส้นทางในไทยพาดผ่านจังหวัด กาญจนบุรี ราชบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร นครปฐม สุพรรณบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ปทุมธานี นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง สระแก้ว จันทบุรี และตราด

3.5 โครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซอาเซียน

ในการประชุมรัฐมนตรีอาเซียนด้านพลังงาน ครั้งที่ 20 ณ เมืองบาหลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2545 อาเซียนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติ อาเซียน Memorandum of Understanding (MOU) on the Trans – ASEAN Gas Pipeline (TAGP) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบการทำงานอย่างกว้าง ๆ สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนในการประสานความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการให้สัมฤทธิ์ผล และเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน



รูปภาพ 11 โครงการเชื่อมโยงท่อก๊าซธรรมชาติอาเซียน
ที่มา : รายงานของสภาปิโตรเลียมอาเซียนต่อที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านเมืองแร่ และพลังงาน ครั้งที่ 27 ค.ศ. 2010

ของภูมิภาคอาเซียน โดยอาเซียนได้มอบหมายให้คณะมนตรีอาเซียนว่าด้วยปิโตรเลียม (ASEAN Council on Petroleum : ASCOPE) เป็นกลไกหลักในการดำเนินโครงการ ASCOPE ได้จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจเกี่ยวกับโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน (Task Force on ASEAN Gas Pipeline) และได้จัดทำแผนแม่บทโครงการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน โดยปรับปรุงจากแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาและการใช้ก๊าซธรรมชาติในภูมิภาคอาเซียน ในปี พ.ศ. 2539

ปัจจุบันอาเซียนมีการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ระยะทางรวมทั้งสิ้น 3,020 กม. และมีแผนการที่จะก่อสร้างเพิ่มเติมอีกในอนาคต โดยแหล่งก๊าซนาทูน่า ทางตะวันออกของอินโดนีเซียจะเป็นแหล่งก๊าซหลักที่จะสนับสนุนโครงการท่อก๊าซในอาเซียน และอาจมีการนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จากภายนอกภูมิภาค เพื่อนำมากระจายผ่านโครงข่ายท่อก๊าซของอาเซียนอีกด้วย

ระบบท่อก๊าซอาเซียนที่อยู่ในเขตพื้นที่ของประเทศไทยประกอบด้วย ท่อก๊าซ เชื่อมโยงกับพม่าบริเวณจังหวัดราชบุรี และมาเลเซียในบริเวณอ่าวไทย นอกจากนี้ จะมีการขยายท่อก๊าซเพิ่มเติมกับมาเลเซียในอ่าวไทย และการก่อสร้างท่อก๊าซใหม่ไป เชื่อมกับแหล่งนาทูน่าตะวันออกของอินโดนีเซียด้วย (ดังภาพประกอบรูปภาพ 11)

3.6 โครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน

ประเทศสมาชิกอาเซียนมีนโยบายร่วมกัน ที่จะพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบ สายส่งไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid) เพื่อส่งเสริมความมั่นคงของการจ่าย ไฟฟ้าของภูมิภาค และส่งเสริมให้มีการซื้อขายพลังงานไฟฟ้าระหว่างประเทศ เพื่อ ลดต้นทุนการผลิตไฟฟ้าโดยรวม โดยที่ประชุมรัฐมนตรีอาเซียนด้านพลังงาน ครั้งที่ 25 ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยเรื่อง โครงข่ายระบบสายส่งไฟฟ้าอาเซียน (Memorandum of Understanding on the ASEAN Power Grid) เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดนโยบายร่วมของภูมิภาคในการผลักดันให้การเชื่อมโยง ระบบสายส่งไฟฟ้า และการซื้อขายไฟฟ้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเกิดขึ้นอย่าง เป็นรูปธรรม

สำหรับโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน มีโครงการเร่งรัด 2 โครงการที่ต้องรีบ ดำเนินการ ซึ่งได้แก่ โครงข่ายไฟฟ้าแรงสูงเชื่อมต่อ มะละกา – เปกัันบารู ภายใต้ แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT) และโครงข่ายไฟฟ้าแรงสูงเชื่อมต่อกะลิมันตันตะวันตก และซาราวัค ภายใต้เขตพัฒนาเศรษฐกิจอาเซียนด้านตะวันออก บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย



ฟิลิปปินส์ หรือ Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) ในส่วนของไทยนั้น ได้มีการซื้อขายไฟฟ้ากับ สปป. ลาว และ มาเลเซีย ผ่านจุดเชื่อมโยงสายส่งบริเวณจังหวัดสกลนคร อุตรธานี ร้อยเอ็ด มุกดาหาร อุบลราชธานี และผ่านระบบเชื่อมโยงไทย – มาเลเซีย บริเวณจังหวัดสงขลา นอกจากนี้ รัฐบาลไทย ยังมีแผนที่จะซื้อขายไฟฟ้ากับพม่าและกัมพูชา รวมทั้งก่อสร้างจุดเชื่อมโยงสายส่งเพิ่มเติมอีกด้วย (ดังภาพประกอบรูปภาพ 12)



รูปภาพ 12 โครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน



ตารางที่ 2 : โครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซอาเซียน

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> โครงการที่ดำเนินการเสร็จแล้ว 		
Yanada, Myanmar – Ratchaburi, Thailand	470	สร้างเสร็จในปี 2542
Yetagun, Myanmar – Ratchaburi, Thailand	340	สร้างเสร็จในปี 2543
Malaysia – Thailand (JDA)	270	สร้างเสร็จในปี 2548
<ul style="list-style-type: none"> โครงการใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> โครงการใหม่ 	
E.Natuna, Indonesia – Erawan, Thailand	975	
Malaysia – Thailand (JDA-Block B)	140	

ที่มา: สำนักบริหารยุทธศาสตร์และบูรณาการการศึกษาที่ 4

ตารางที่ 3 : โครงการภายใต้โครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน

โครงการ	สถานะ
1. Peninsular Malaysia - Singapore	ก่อสร้างเสร็จและดำเนินการส่งกระแสไฟฟ้าแล้วตั้งแต่ปี 2528
2. Thailand - Peninsular Malaysia	ก่อสร้างเสร็จและดำเนินการส่งกระแสไฟฟ้าแล้วตั้งแต่ปี 2544
3. Thailand - Cambodia	ก่อสร้างเสร็จและดำเนินการส่งกระแสไฟฟ้าแล้วตั้งแต่ปี 2550
4. Thailand - Lao PDR	ก่อสร้างเสร็จและดำเนินการส่งกระแสไฟฟ้าแล้วตั้งแต่ปี 2553
5. Vietnam - Cambodia	ก่อสร้างเสร็จและดำเนินการส่งกระแสไฟฟ้าแล้วตั้งแต่ปี 2553
6. Lao PDR - Cambodia	ลงนามสัญญาก่อสร้างแล้ว
7. Sumatra - Peninsular Malaysia	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
8. Batam - Bintan - Singapore	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้



โครงการ	สถานะ
9. Sarawak - West Kalimantan	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
10. Philippines - Sabah	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
11. Sarawak - Sabah - Brunei	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
12. Sarawak - Peninsular Malaysia	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
13. Thailand - Myanmar	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
14. Lao PDR - Vietnam	อยู่ในขั้นตอนการเจรจาหรือศึกษาความเป็นไปได้
15. Sabah - East Kalimantan	เป็นโครงการเพิ่มเติม และอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้

ที่มา: สำนักบริหารยุทธศาสตร์และบูรณาการการศึกษาที่ 4

3.7 กรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

ในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาอาเซียนได้มีข้อริเริ่มหลายประการในการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งเพื่อสร้างระบบโลจิสติกส์ และระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและการเชื่อมโยงการขนส่งข้อริเริ่มเหล่านี้ ได้แก่

ก) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยอนุญาตให้รถยนต์ขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกอื่นๆ สามารถขนส่งสินค้าผ่านเขตแดนของประเทศตนได้

ข) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าไปถึงผู้รับในรูปแบบต่างๆ



ค) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งในประเทศหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าเข้า หรือออกจากอีกประเทศหนึ่ง และมีสิทธิในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่มีปลายทางในอีกประเทศหนึ่งได้

3.8 ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window)

ระบบ ASEAN Single Window มีวัตถุประสงค์หลักในการเชื่อมโยงข้อมูลด้านศุลกากรแบบบูรณาการเพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อเพียงจุดเดียว โดยผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ และผู้ประกอบการขนส่ง สามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ต้องกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน ทำให้ความผิดพลาดลดลง และลดการทำงานที่ไม่สร้างมูลค่าเพิ่ม อีกทั้งยังสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างสะดวกรวดเร็วแบบครบวงจร ทำให้ลดต้นทุนการบริหารการจัดการ และการใช้ทรัพยากรต่างๆ ตลอดกระบวนการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งสอดคล้องกับการดำเนินการตามความตกลงอาเซียน

ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบอำนวยความสะดวกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ (National Single Window) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ได้ในระดับหนึ่ง ทำให้เอกสารบางประเภท อาทิ ใบอนุญาต การนำเข้า ใบอนุญาต การส่งออก และ ใบรับรองต่างๆ สามารถที่จะจัดส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างอัตโนมัติไปให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างครบวงจรทำให้ภาพรวมของการประกอบการค้ามีความสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงมากยิ่งขึ้นลดขั้นตอนการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



ขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลกันแล้วจำนวนหนึ่ง ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ในอนาคตจะมีการเชื่อมโยงหน่วยงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เมื่อการจัดทำระบบเสร็จสิ้นโดยสมบูรณ์แล้ว จะก่อให้เกิดประโยชน์ดังนี้

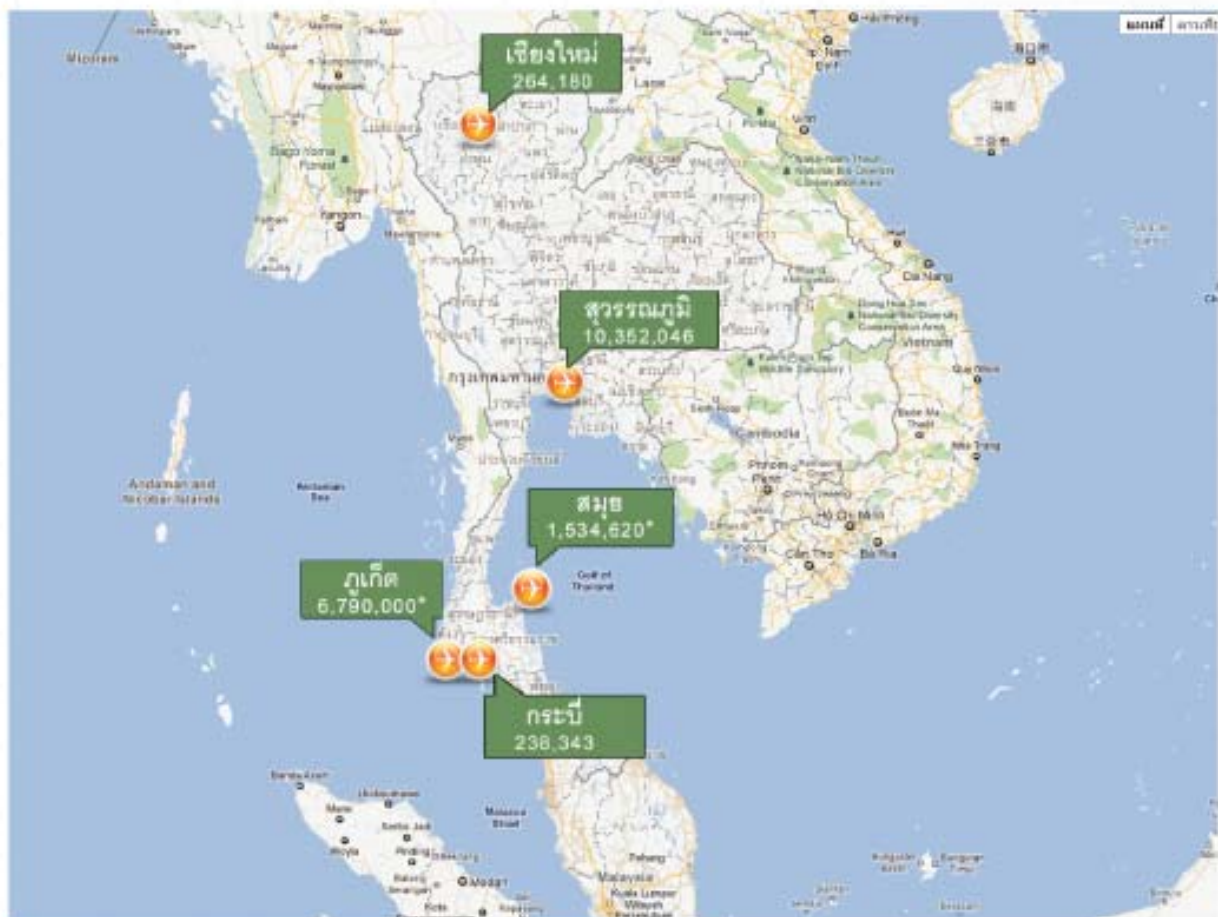


รูปภาพ 13 ด่านตรวจคนเข้าเมืองของไทย และจำนวนผู้ผ่านด่านชาวต่างชาติสูงสุด 5 ลำดับแรก ในปี 2553

1) การนำเข้าส่งออกสะดวกรวดเร็ว สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
ติดต่อหน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐ และเอกชน

2) ผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลเพียงชุดเดียวในการติดต่อหลายส่วนราชการ
ทางอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ลดความซ้ำซ้อนในการจัดทำ จัดส่ง ติดตาม และจัดเก็บข้อมูล

3) หน่วยงานออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ สามารถลดการใช้เอกสาร
ใบอนุญาต และใบรับรองต่างๆ จึงสามารถให้บริการผู้ประกอบการค้าแบบครบวงจร



รูปภาพ 14 ท่าอากาศยานหลักของไทยและจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 5 อันดับแรกในปี 2553

หมายเหตุ: * จำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศและภายในประเทศ

** จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2550





รูปภาพ 15 ด่านศุลกากรของไทยและด่านที่มีมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกสูงสุดสุด 5 อันดับแรก ในปี 2553 ได้แก่

- (1) ด่านศุลกากรสะเตา มีมูลค่ารวม 282,623.17 ล้านบาท ส่งออก 147,429.49 ล้านบาท นำเข้า 135,193.69 ล้านบาท
- (2) ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ มีมูลค่ารวม 205,821.63 ล้านบาท ส่งออก 167,203.63 ล้านบาท นำเข้า 38,618.00 ล้านบาท
- (3) ด่านศุลกากรสิงขรบุรี มีมูลค่ารวม 85,389.65 ล้านบาท ส่งออก 2,114.24 ล้านบาท นำเข้า 83,275.41 ล้านบาท
- (4) ด่านศุลกากรหนองคาย มีมูลค่ารวม 38,039.96 ล้านบาท ส่งออก 35,140.34 ล้านบาท นำเข้า 2,899.62 ล้านบาท และ
- (5) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ตามลำดับ มีมูลค่ารวม 30,300.22 ล้านบาท ส่งออก 28,087.65 ล้านบาท นำเข้า 2,212.57 ล้านบาท

3.9 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี

อาเซียนมีเป้าหมายในการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายประชาชนในภูมิภาคให้มากขึ้น โดยการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการค้า และการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานฝีมือ โดยอาเซียนได้ตกลงร่วมกันที่จะอำนวยความสะดวกในการตรวจลงตรา และการออกใบอนุญาตทำงานสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพ

และแรงงานฝีมืออาเซียน โดยในส่วนของแรงงานฝีมือนั้น อาเซียนได้ตั้งเป้าหมายให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี โดยได้แบ่งการดำเนินการไว้ 2 แนวทาง คือ 1) การจัดตั้งกรอบทักษะฝีมือแรงงานระดับประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำไปสู่กรอบการยอมรับฝีมือแรงงานของอาเซียน และ 2) การจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วม (MRA) สำหรับผู้ประกอบการวิชาชีพบริการ

การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือในอาเซียนมีเป้าหมายหลัก ได้แก่

- 1) บูรณาการมาตรฐานและระบบการให้การรับรองฝีมือแรงงานอาเซียน เข้าด้วยกัน
- 2) สร้างมาตรฐานฝีมือและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องประสานกัน
- 3) บรรลุการเป็นตลาดแรงงานอาเซียนในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558

เพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว อาเซียนได้จัดทำข้อตกลง MRA ขึ้น 8 ฉบับ ในสาขาวิชาชีพ วิศวกรรม พยาบาล สถาปัตยกรรม ช่างสำรวจ ท่องเที่ยว แพทย์ ทันตแพทย์ การบัญชี เพื่อใช้เป็นกรอบการให้การยอมรับร่วมกันเรื่องคุณสมบัติของแรงงานฝีมือ ประวัติการศึกษา และประสบการณ์การทำงาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการขอรับอนุญาตให้ประกอบวิชาชีพ อย่างไรก็ตาม ข้อตกลง MRA มิได้ให้สิทธิพิเศษแก่แรงงานฝีมือที่ได้รับอนุญาตแต่อย่างใด ผู้ที่ไปทำงานในต่างประเทศยังคงต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบภายในของประเทศนั้นๆ อยู่

แม้ว่าข้อตกลง MRA เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานได้จริง แต่ MRA ก็เป็นเพียงเครื่องมือในการช่วยอำนวยความสะดวกการขอใบอนุญาตประกอบวิชาชีพในประเทศอาเซียนเท่านั้น การเคลื่อนย้ายแรงงานจะเกิดขึ้นได้จริงจะต้องมีการเปิดเสรีการเคลื่อนย้ายบุคลากรในภาคบริการและการ



ลงทุนควบคู่ไปกับการสร้างความพร้อมของแรงงานฝีมือทั้งในด้านความรู้ความสามารถ และการใช้ภาษา



รูปภาพ 16 เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน (ASEAN University Network) อันประกอบไปด้วย 26 สถาบันการศึกษา ได้แก่

- | | | |
|---|---------------------------------------|--|
| (1) Universiti Brunei Darussalam | (10) Universiti Kebangsaan Malaysia | (20) Mahidol University |
| (2) Royal University of Phnom Penh | (11) Institute of Economics | (21) Vietnam National University , Hanoi |
| (3) Royal University of Law and Economics | (12) University of Yangon | (22) Vietnam National University , Ho Chi Minh |
| (4) Gadjah Mada University | (13) De La Salle University | (23) Universitas Airlangga |
| (5) University of Indonesia | (14) University of the Philippines | (24) Universiti Putra Malaysia |
| (6) Institut Teknologi Bandung | (15) Ateneo de Manila University | (25) Singapore Management University |
| (7) National University of Laos | (16) National University of Singapore | (26) Chiang Mai University |
| (8) University of Malaya | (17) Nanyang Technological University | |
| (9) Universiti Sains Malaysia | (18) Chulalongkorn University | |
| | (19) Burapha University | |



งานเขียนระหว่างกลุ่ม

อาเซียน (eAUN)

ASEAN CONNECTIVITY

33

4. โอกาส และความท้าทายของ ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

โอกาส

1. การเข้าสู่ตลาดในภูมิภาคที่มีขนาดใหญ่

ปัจจุบันอาเซียนนับเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทย โดยในปี 2553 การส่งออกของไทยไปยังอาเซียนมีมูลค่า 1.4 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.7 ของการส่งออกทั้งหมด และสูงกว่าปริมาณการส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป เกือบเท่าตัว ขณะที่การนำเข้าของไทยจากอาเซียนในปี 2553 มีมูลค่าเกือบ 1 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.6 ของการนำเข้าทั้งหมด ดังนั้น การส่งเสริมความเชื่อมโยงภายในอาเซียนจะช่วยให้ไทยสามารถทำการค้าขายกับอาเซียนได้สะดวกยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ อาเซียนประกอบด้วยประชากรกว่า 570 ล้านคน จึงมีขนาดของอุปสงค์ในการบริโภคสินค้าอย่างมหาศาล ผู้ผลิตที่สามารถเจาะตลาดอาเซียนได้จะได้รับประโยชน์ในเรื่องของการประหยัดที่เกิดจากขนาดของการผลิต (Economies of Scale) กล่าวคือ สามารถผลิตสินค้าในปริมาณมาก และมีต้นทุนการผลิตที่ลดลง

2. ขยายการค้าและการลงทุน

ความเชื่อมโยงระหว่างกันที่ดีขึ้น การคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยเกษตรกรและผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจ ส่งออกในตลาดอาเซียนมีโอกาสในการขายสินค้าและบริการมากขึ้น และผู้นำเข้าสามารถ ซื้อวัตถุดิบทั้งในด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมจากอาเซียนได้ในราคาถูกลง ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการผลิตและแปรรูป



สินค้า ส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น แต่ในอีกด้านหนึ่ง ผู้ประกอบธุรกิจภายในประเทศก็ต้องเผชิญกับการแข่งขันจากสินค้าและบริการที่นำเข้ามาจากภายในอาเซียนได้สะดวกขึ้น จึงจำเป็นต้อง เร่งปรับตัวให้สามารถแข่งขันได้

3. เพิ่มขีดความสามารถของประเทศในการเจรจาต่อรองในเวทีโลก

แนวโน้มของนโยบายการค้าและการลงทุนในอนาคต จะอยู่ในรูปของการเจรจาต่อรองกับกลุ่มประเทศมหาอำนาจ อาทิ อเมริกาเหนือ สหภาพยุโรป ตะวันออกกลาง อินเดีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนั้นการรวมกลุ่มของประเทศสมาชิกในอาเซียนจะช่วยเพิ่มอำนาจในการต่อรองให้กับประเทศไทยในเวทีการค้าโลก เนื่องจากประเทศไทยจะมีประเทศในกลุ่มสมาชิกเป็นแนวร่วมในการต่อรอง อีกทั้งยังสามารถสร้างความน่าสนใจให้กับประเทศอื่นๆ ที่จะเข้ามาเปิดการค้าเสรีกับประเทศที่มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ อย่างเช่น ประเทศไทย โดยผ่านช่องทางของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4. สร้างความพร้อมให้กับประเทศสมาชิกเพื่อรับมือกับความเสี่ยงทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันปัญหาทางด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมในทุกๆประเทศทวีความรุนแรงมากขึ้น ปัญหาเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อประเทศคู่ค้าโดยผ่านระบบการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และกระแสโลกาภิวัตน์ ตัวอย่างของปัญหาเหล่านี้ ได้แก่ ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาความยากจนและความเหลื่อมล้ำ ปัญหายาเสพติด ปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ปัญหาโรคระบาดและโรคติดต่อร้ายแรง ปัญหาการศึกษาและทรัพยากรมนุษย์



การเชื่อมโยงที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้นระหว่างประเทศอาเซียนก็อาจทำให้ปัญหาเหล่านี้ทวีมากขึ้นด้วย หากไม่มีมาตรการที่รอบคอบ รัดกุม รองรับ ดังนั้น อาเซียนจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างเป็นระบบ โดยประเทศสมาชิกอาเซียนร่วมกับองค์กรระดับรัฐมนตรีเฉพาะสาขาของอาเซียนและภาคส่วนเกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันพิจารณาแนวทางป้องกันและรับมือกับปัญหาเหล่านี้ต่อไป

นอกจากนั้น การสร้างความเชื่อมโยงทางด้านประชาชน เพื่อนำไปสู่สังคมที่เอื้ออาทรและแบ่งปัน (One Caring and Sharing Community) ก็อาจเป็นอีกเครื่องมือหนึ่งที่จะสร้างความเข้มแข็ง และเตรียมความพร้อมให้กับประเทศสมาชิก เพื่อที่จะรับมือกับปัญหาต่างๆ เหล่านี้ต่อไป

ความท้าทาย

1. การปรับตัวของภาคการเกษตร

ในปัจจุบันแม้ว่าภาคการเกษตรของไทยจะมีสัดส่วนมูลค่าการผลิตเพียงแค่ร้อยละ 10 ของ GDP ของทั้งประเทศ แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการส่งออกสินค้าเกษตรในระดับสูง โดยสินค้าส่งออกหลักของไทย ประกอบด้วย

- ข้าว ซึ่งในปี 2553 มีมูลค่าส่งออกไปทั่วโลก 5,341.1 ล้านดอลลาร์ ส่งไปตลาดอาเซียน 706.8 ล้านดอลลาร์ (คิดเป็นร้อยละ 13.23)
- น้ำตาลทรายและกากน้ำตาลในปี 2553 มีมูลค่าส่งออกไปทั่วโลก 2,182.5 ล้านดอลลาร์ ส่งไปตลาดอาเซียน 1,263.1 ล้านดอลลาร์ (คิดเป็นร้อยละ 57.79)
- ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ปี 2553 มีมูลค่าส่งออกไปทั่วโลก 2,161.4 ล้านดอลลาร์ ส่งไปตลาดอาเซียน 353.7 ล้านดอลลาร์ (คิดเป็นร้อยละ 16.36)
- ยางพารา ในปี 2553 มีมูลค่าส่งออกไปทั่วโลก 7,896 ล้านดอลลาร์ ส่งไปตลาดอาเซียน 1,467.8 ล้านดอลลาร์ (คิดเป็นร้อยละ 18.59)



หากมองในภาพรวมแล้ว โดยที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต่างมีภูมิประเทศที่คล้ายคลึงกัน ลักษณะสินค้าจึงไม่ได้มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ทำให้ปริมาณการส่งออก หรือนำเข้าสินค้าระหว่างกันจะไม่ได้รับผลกระทบมากนัก แม้จะมีความเชื่อมโยงระหว่างกันสูงก็ตาม

แม้ว่าความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะนำมาซึ่งโอกาสทางเศรษฐกิจอย่างกว้างขวาง แต่เกษตรกรและผู้ประกอบการก็จำเป็นต้องเร่งปรับตัวและหาทางใช้ประโยชน์จากโอกาสดังกล่าวอย่างเต็มที่ โดยควรศึกษาหาช่องทางในการใช้ช่องทางการขนส่งสินค้ารูปแบบใหม่ๆ การพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคอาเซียน รวมไปถึงการขยายการลงทุนไปยังประเทศอาเซียน การสร้างพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจกับประเทศในอาเซียน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งการลดอุปสรรคทางการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (non-tariff barrier)

2. การปรับตัวของภาคอุตสาหกรรม

ภาคอุตสาหกรรมนับเป็นภาคการผลิตที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของสมาชิกอาเซียนรวมทั้งประเทศไทย เนื่องจากมีมูลค่าในสัดส่วนที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับ GDP ของประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องเร่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาคุณภาพสินค้า และบริการ ตลอดจนลดต้นทุนของการผลิต แนวทางหนึ่งซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการผลิตโดยอาศัยประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน คือ การนำเข้าวัตถุดิบหรือสินค้าประเภทกึ่งสำเร็จรูปจากสมาชิกอาเซียนที่มีคุณภาพดี ราคาเหมาะสม ในอัตราภาษีร้อยละ 0 มาผลิต หรือต่อยอดมูลค่าเพิ่มสินค้า ก็เพื่อลดต้นทุน และเป็นการสร้างรายได้เพิ่มให้กับประเทศผู้ส่งออก และนำเข้า



3. การระดมเงินทุนเพื่อก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2554 อาเซียนได้เห็นชอบการจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ASEAN Infrastructure Fund) กองทุนนี้มีจุดกำเนิดมาจากจากข้อเสนอของไทยในการประชุมรัฐมนตรีคลังอาเซียน ครั้งที่ 13 เมื่อ 2552 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยประเทศสมาชิกในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน ทางรถไฟ หรือโครงสร้างพื้นฐานสำคัญด้านพลังงานและอื่นๆ เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งจะนำไปสู่การลดช่องว่างทางรายได้ภายในภูมิภาคในที่สุด

ในเบื้องต้นกองทุนนี้มีเงินตั้งต้นจำนวน 485.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย หรือ Asia Development Bank (ADB) จะให้เงินสนับสนุนจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐและส่วนที่เหลือจะมาจากการสมทบทุนจากประเทศสมาชิกอาเซียนอีก 335.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐในระยะต่อไปเมื่อกองทุนฯมีความเข้มแข็งมากขึ้น จะมีการออกธนบัตรกึ่งนี้กึ่งทุนเพื่อให้ประเทศสมาชิกและผู้สนใจร่วมลงทุนด้วยอย่างไรก็ตามการระดมเงินทุนเป้าหมายจากประเทศสมาชิกจำเป็นต้องมีความต่อเนื่องและเพียงพอต่อการดำเนินโครงการสำคัญๆต่างๆ ในอนาคต

ในปีแรกกองทุนฯ จะให้เงินยืมจำนวน 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อสนับสนุนโครงการด้านการเชื่อมโยงในภูมิภาคใน 3 ด้าน คือ การคมนาคมขนส่ง พลังงาน และการจัดการน้ำ โดย ADB จะออกเงินสมทบโครงการเหล่านี้ด้วย

กองทุนฯ ตั้งอยู่ที่ประเทศมาเลเซียโดยมีลักษณะเป็นบริษัทจำกัด ดำเนินการภายใต้กฎหมายของมาเลเซียและมีประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นกรรมการบริหารกำกับดูแลการดำเนินการของกองทุนฯ ร่วมกับ ADB

4. การสร้างอัตลักษณ์อาเซียน และการใช้ภาษาสื่อสารระหว่างกัน

การส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านประชาชนมุ่งเน้นการสร้างความรู้ความเข้าใจ

ระหว่างประเทศสมาชิกในด้านความเชื่อมโยงทางประวัติศาสตร์มรดกทางวัฒนธรรม อาศัยการสร้างทัศนคติที่ดีต่อกันระหว่างพลเมืองในภูมิภาค ซึ่งมีความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม ความเชื่อ และภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ที่มีความขัดแย้ง และหลากหลายซึ่งเป็นสิ่งที่ท้าทายสำหรับอาเซียนในการสร้างเอกลักษณ์ร่วมกัน

นอกจากนี้ความแตกต่างทางด้านภาษายังเป็นอุปสรรคสำคัญในการติดต่อสื่อสารทางธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานไทยยังคงมีจุดอ่อนทางด้านภาษา ส่งผลให้แรงงานไทยสูญเสียโอกาสการได้งานทำ เมื่อเปรียบเทียบกับแรงงานในประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นจุดอ่อนที่ทำให้บรรดานายจ้าง เลือกแรงงานที่สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษเข้ามาทำงานก่อน

สิ่งที่ไทยคาดหวังจากแผนแม่บทฯ (Thailand's Wishlist)

1. เร่งรัดการดำเนินการในเรื่องของกระบวนการบริหารจัดการข้ามพรมแดน และระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (Single Window)
2. การก่อสร้างเส้นทางที่ยังเชื่อมต่อไม่สมบูรณ์ (Missing Links) ให้แล้วเสร็จ รวมถึงการบำรุงรักษาถนนอย่างเป็นระบบ
3. สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือทวาย
4. สนับสนุนการจัดตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ Dry Port) ในประเทศไทย
5. เร่งรัดให้อาเซียนพัฒนาระบบศุลกากร ณ จุดเดียว และความตกลงขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-Border Transport Agreement – CBTA) ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion – GMS)



5. คำถามที่ถามบ่อยเกี่ยวกับ ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

1. ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนคืออะไร ?

ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน คือ ข้อริเริ่มที่จะยกระดับการเชื่อมโยงกันของอาเซียน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ และด้านประชาชนให้ก้าวไปด้วยกันอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญมากต่อการนำไปสู่ความเป็นประชาคมอาเซียน โดยมีองค์ประกอบหลักที่สำคัญ ได้แก่

- ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน : การคมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และพลังงาน
- ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ : การเปิดเสรีทางการค้าและการอำนวยความสะดวก สะดวกทางการค้า การเปิดเสรีและการอำนวยความสะดวกในการบริการและการลงทุน ความตกลง/ข้อตกลงยอมรับร่วมกัน ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค พิธีการในการข้ามพรมแดน และโครงการเสริมสร้างศักยภาพต่างๆ
- ความเชื่อมโยงด้านประชาชน : การศึกษา วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว

2. ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนมีที่มาที่ไปอย่างไร ?

ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนเป็นแนวความคิดที่มีการหยิบยกขึ้นหารือกันเป็นครั้งแรก โดยผู้นำอาเซียนในช่วงการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 15 ณ เซอัม-หัวหิน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2552 โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับการเชื่อมโยงในภูมิภาคให้ดีขึ้น ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก ลดช่องว่างทางการพัฒนา และส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชากรอาเซียน ซึ่งจะมีส่วนส่งเสริมการสร้างประชาคมอาเซียน



แนวคิดนี้ยังใช้ประโยชน์จากที่ตั้งของภูมิภาคอาเซียน ซึ่งเป็นจุดยุทธศาสตร์ใจกลางภูมิภาคที่กำลังเจริญเติบโต มีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง ห้อมล้อมด้วยอินเดียทางทิศตะวันตก จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ทางทิศใต้ การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะสนับสนุน ให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง และดำรงไว้ซึ่งความเป็นศูนย์กลางในภูมิภาค

3. แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนคืออะไร ?

แผนแม่บทฯ เป็นทั้งเอกสารทางยุทธศาสตร์ว่าด้วยการดำเนินการให้ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนสัมฤทธิ์ผล และแผนปฏิบัติการในการดำเนินยุทธศาสตร์และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

แผนแม่บทฯ นี้ได้จัดทำขึ้นโดยคณะทำงานระดับสูงว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก 10 ประเทศสมาชิก และได้รับการสนับสนุนจากสำนักเลขาธิการอาเซียน และองค์กรระดับรัฐมนตรีอาเซียนในสาขาที่เกี่ยวข้อง คณะทำงานระดับสูงฯ ยังได้ร่วมมือกับธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank - ADB) สถาบันวิจัยเศรษฐกิจอาเซียนและเอเชียตะวันออกเฉียง (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia - ERIA) คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific - ESCAP) และธนาคารโลกในการจัดทำแผนแม่บทฯ นี้ด้วย

4. ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนมีความสำคัญอย่างไร ?

ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนมีความสำคัญต่ออาเซียนด้วยเหตุผลหลาย



ประการ ประการแรก การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะช่วยอำนวยความสะดวกในการสร้างประชาคมอาเซียน และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของอาเซียน และบทบาทนำของอาเซียนในการวางโครงสร้างสถาปัตยกรรมในระดับภูมิภาค

ประการต่อไป ในมุมมองด้านเศรษฐศาสตร์การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน จะสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และลดช่องว่างทางการพัฒนา
โดยการแบ่งปันผลประโยชน์ที่ได้จากการเจริญเติบโตให้กลุ่มและชุมชนที่ยากจน
ตลอดจนเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน และเชื่อมต่อประเทศสมาชิก
ในภูมิภาคเข้ากับส่วนอื่นๆ ของโลก การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน จะช่วยให้เครือข่ายการผลิต และการกระจายสินค้าในอาเซียนกว้าง
และลึกขึ้น มีสถานะที่มั่นคงในเศรษฐกิจเอเชียตะวันออกเฉียงและเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้
ขยายตลาดได้ และเมื่อเป็นเช่นนี้ ก็จะเกิดโอกาสทางธุรกิจจำนวนมาก การเพิ่มพูน
ความเชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียนยังอาจช่วยส่งเสริมประสิทธิผลของเครือข่ายข้อตกลงการค้าเปิดเสรีการค้า (FTAs)
ที่มีอาเซียนเป็นศูนย์กลาง นอกจากนี้ การเพิ่มพูนการติดต่อสื่อสารระหว่างประชาชน
ยังจะช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนอาเซียนที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น
อีกทั้งปลูกฝังให้เกิดความรู้สึกของการมีส่วนร่วมในวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่เชื่อมโยงกัน

5. กลไกในการขับเคลื่อนความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียนให้บรรลุผล

อาเซียนได้จัดตั้งคณะกรรมการอาเซียน ว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน
ในภูมิภาค (ASEAN Connectivity Coordinating Committee - ACCC) เพื่อติดตาม
การดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ นี้ คณะกรรมการดังกล่าวจะทำงานอย่างใกล้ชิดกับ
ผู้ประสานงานระดับชาติ (ASEAN Connectivity National Coordinator)
และหน่วยงาน ตลอดจนองค์กรระดับรัฐมนตรีอาเซียน ในสาขาที่เกี่ยวข้อง เพื่อ

ดำเนินการตามยุทธศาสตร์และมาตรการสำคัญที่ได้ระบุไว้ในแผนแม่บท นอกจากนี้ ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะ (Connectivity Unit) ในสำนักเลขาธิการอาเซียน เพื่อให้การสนับสนุนคณะกรรมการประสานงานฯ ในการประสานงาน ตรวจสอบ ติดตาม เร่งรัด และรายงานผลความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ ต่อผู้นำ อาเซียน ผ่านคณะกรรมการประสานงานอาเซียน (ASEAN Co-ordinating Council - ACC)

6. อาเซียนจำเป็นต้องมีแผนแม่บทนี้หรือ ?

แผนแม่บทฯ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของผู้นำอาเซียนที่จะขับเคลื่อนกระบวนการรวมตัวและก่อตั้งประชาคมอาเซียนในปี 2558 และรักษาแนวโน้มการขับเคลื่อนของการเป็นประชาคมอย่างต่อเนื่อง ภายหลังจาก ปี 2558

แผนแม่บทฯ ให้ความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียนมีบทบาทเสมือนเชือกที่เชื่อมโยงและร้อยรัดเสาทั้งสามของประชาคมอาเซียนเข้าไว้ด้วยกัน ได้แก่ ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political and Security Community - APSC) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio - Cultural Community - ASCC) โดยแผนแม่บทฯ จะเป็นกลไกขับเคลื่อนการเชื่อมโยงผ่าน 3 มิติ คือ ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ และความเชื่อมโยงด้านประชาชน

ดังนั้น อาเซียนจำเป็นต้องมีแผนแม่บทฯ เพื่อเป็นกรอบการดำเนินการเชื่อมโยงในภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพเพื่อเร่งรัดไปสู่เป้าหมายของการเป็นประชาคมอาเซียน และสิ่งสำคัญ คือ จะต้องมีการนำแผนแม่บทฯ ไปปฏิบัติใช้อย่างรวดเร็ว และตรงตามกำหนดเวลา เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ



7. แผนแม่บทมีความแตกต่างจากแผนงานอาเซียนอื่นๆ อย่างไร ?

ความแตกต่างประการแรก ได้แก่ การบูรณาการแผนงานต่างๆ ของอาเซียน เข้าด้วยกัน แผนงานต่างๆ ของอาเซียนส่วนมากได้รับการจัดทำขึ้นจากมุมมองขององค์กรแต่ละภาคส่วนต่างๆ จึงขาดมุมมองในภาพรวม แผนแม่บทฯ ฉบับนี้จึงมีเป้าหมายที่จะเชื่อมโยงแผนงานต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยอาศัยความร่วมมือของหลายสาขา นอกจากนี้ แผนแม่บทฯ ยังให้ความสำคัญต่อข้อริเริ่มด้านการเชื่อมโยงในระดับอนุภูมิภาค ตัวอย่างเช่น ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region - GMS) เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออกบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย (BIMP-EAGA) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ 3 ฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia, Malaysia and Thailand-Growth - IMT-GT)

ความแตกต่างประการที่สอง คือ การระดมทรัพยากร แผนแม่บทฯ ได้เน้นย้ำถึงการระดมทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพโดยได้กำหนดยุทธศาสตร์รองรับคณะทำงานระดับสูงฯ ยังได้นำประสบการณ์ของธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank - ADB) สถาบันเพื่อการวิจัยสำหรับอาเซียนและเอเชียตะวันออก (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia - ERIA) คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - ESCAP) และธนาคารโลกมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทฯ นอกจากนี้ คณะทำงานระดับสูงฯ ยังคำนึงถึงบทบาทของประเทศคู่เจรจาของอาเซียนและหุ้นส่วนภายนอกภูมิภาค รวมทั้งภาคเอกชน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือหรือสนใจที่จะให้ความช่วยเหลืออาเซียนในข้อริเริ่มว่าด้วยความเชื่อมโยงเหล่านี้



โดยสรุป แผนแม่บทฯ ได้ดึงเอาผู้เล่น (player) และมาตรการสำคัญทั้งหมด เข้าไว้ด้วยกัน โดยมีผู้เล่นที่สำคัญ ได้แก่ อาเซียน ข้อริเริ่มระดับอนุภูมิภาคองค์กร ระหว่างประเทศ และแหล่งเงินทุนต่างๆ ส่วนมาตรการที่สำคัญ ได้แก่ แผนงาน โครงการ และข้อริเริ่มต่างๆ ที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ ทั้งหมดนี้ มีเป้าประสงค์ เพื่อการส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

8. แผนแม่บทจะประสบความสำเร็จได้ด้วยปัจจัยใดบ้าง ?

เจตนารมณ์ทางการเมืองและทรัพยากรมนุษย์นับเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญสูงสุด ต่อแผนแม่บทฯ เพราะการนำแผนแม่บทฯ มาปฏิบัติเป็นความรับผิดชอบของ หน่วยงานต่างๆ ภายใน ครอบครัวอาเซียน ในอันดับแรก ประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศจะต้องแต่งตั้งผู้แทนในคณะกรรมการประสานงานฯ ซึ่งจะมีหน้าที่ในการ ติดตามผลการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ โดยคณะกรรมการประสานงานนี้จะทำงาน ร่วมกับผู้ประสานงานระดับประเทศ(ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยชาติสมาชิกเช่นกัน) และตัวแทนจากหน่วยงาน ภาครัฐ ในการดำเนินโครงการต่างๆ ในระดับชาติ ตลอดจนประสานการดำเนินงาน ในระดับภูมิภาคกับองค์กรระดับรัฐมนตรีอาเซียน หลายสาขา (เช่น รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน) ส่วน สำนักเลขาธิการอาเซียนจะเป็นผู้ให้การสนับสนุนคณะกรรมการฯ ในการดำเนินการ ต่อไป

ปัจจัยที่มีความสำคัญในลำดับต่อมา คือ เงินทุน การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ต้องการเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้แผนแม่บทฯ จึงได้กล่าวถึง การระดม ทรัพยากรโดยเฉพาะไว้หนึ่งบท (บทที่ 4 การระดมทรัพยากรเพื่อความเชื่อมโยงกัน ในอาเซียน) แผนแม่บทฯ เล็งเห็นแหล่งเงินทุนบางแห่งที่สามารถนำมาใช้ดำเนิน



ยุทธศาสตร์ มาตรการ และโครงการเร่งรัดต่างๆ อาทิ ธนาคารเพื่อการพัฒนา
ระหว่างประเทศ (Multilateral Development Banks - MDBs) ประเทศคู่เจรจา
ของอาเซียน และหุ้นส่วนภายนอก นอกจากนี้ เงินทุนจากภาคเอกชนและนักธุรกิจ
ก็ยังเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง อีกทั้งยังจะมีการแสวงหาแหล่งทุนใหม่ๆ เช่น ในการ
ก่อตั้งกองทุนอาเซียนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือระหว่าง
ภาครัฐและภาคเอกชน (Public and Private sector partnership - PPP)
นอกจากนี้ กิจกรรมทางสังคมก็มีความสำคัญในการดึงดูดความสนใจ เช่นกัน ดังนั้น
แผนแม่บทฯ จึงกล่าวถึงยุทธศาสตร์ในการสื่อสารเอาไว้ด้วย

9. เราสามารถค้นหาข้อมูลแผนแม่บทได้จากที่ไหน ?

แผนแม่บทฯ และคำแปล ปรากฏอยู่บนเว็บไซต์กรมอาเซียนที่ www.mfa.go.th/asean

10. ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานคืออะไร ?

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ
ในด้านคมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและพลังงาน ตลอดจนกรอบกฎระเบียบ
ที่จำเป็นในการให้บริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

แผนแม่บทฯ ให้ความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียนได้กำหนด 7 ยุทธศาสตร์
หลักในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน ไว้ดังนี้

- ก่อสร้างทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ
- ดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงให้แล้วเสร็จ
- สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปให้มีประสิทธิภาพและ
เชื่อมโยงกัน



- สร้างระบบขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยง มีประสิทธิภาพ และสามารถแข่งขันได้
- สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงและภูมิภาคอื่นๆ
- เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในประเทศสมาชิก
- ให้ความสำคัญกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน

11. ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบคืออะไร ?

ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ หมายถึง การเชื่อมโยงข้อตกลงระหว่างประเทศ หรือ ข้อตกลงในระดับภูมิภาคต่างๆ ตลอดจน วิธีการในการอำนวยความสะดวก การทำธุรกรรมทางสินค้าและบริการระหว่างประเทศ รวมทั้งการเคลื่อนย้ายบุคคล ธรรมดาให้มีความสะดวกขึ้น

ยุทธศาสตร์หลักในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนเพื่อ การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ มีดังนี้

- ดำเนินตามกรอบความตกลงทั้ง 3 กรอบว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง
- เริ่มดำเนินโครงการการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งผู้โดยสาร ในโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมรัฐต่างๆ
- สร้างตลาดการบินเดี่ยวภายในอาเซียน
- สร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดี่ยวในอาเซียน
- เพิ่มการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีในภูมิภาคอาเซียน โดยการลดอุปสรรคทางการค้าภายในระดับภูมิภาค



- เร่งรัดการพัฒนาภาคการบริการทางการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ โดยเฉพาะในสาขาโทรคมนาคม และการบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับความเชื่อมโยงในภูมิภาค

- พัฒนาโครงการการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคอย่างจริงจัง

- ยกกระดับความสามารถของการบริหารจัดการพรมแดน

- เร่งรัดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเปิดรับการลงทุนจากภายในและภายนอกภูมิภาค ภายใต้กฎระเบียบการลงทุนที่เป็นธรรม

- เสริมสร้างความสามารถของหน่วยงานด้านกฎระเบียบในพื้นที่ และประเทศที่พัฒนาน้อยกว่าในภูมิภาคและปรับปรุง การประสานงานทางด้านนโยบาย แผนงาน และโครงการในระดับภูมิภาคและ อนุภูมิภาค

12. ความเชื่อมโยงด้านประชาชนคืออะไร ?

ความเชื่อมโยงด้านประชาชน หมายถึง การเชื่อมโยงทางสังคมและวัฒนธรรมที่ประสานและยึดรวมประชาชนเข้าไว้ด้วยกัน โดยประกอบไปด้วยข้อริเริ่มทางการศึกษา วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์หลักในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงด้านประชาชน มีดังนี้

- ส่งเสริมความเข้าใจด้านสังคมและวัฒนธรรม

ภายในอาเซียนให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

- ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของประชากรภายในอาเซียนให้เพิ่มขึ้น





กระทรวงการต่างประเทศ