

บทที่ 4

การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานสู่อาเซียน

1 บทนำ

การดำเนินงานของอาเซียนในการเชื่อมโยงให้เป็นภูมิภาคเดียวกัน ได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านกฎระเบียบ และด้านประชาชน โดยด้านโครงสร้างพื้นฐานกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในแผนแม่บทให้มีการลงทุนก่อสร้างถนน เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และโครงการท่อก๊าซและระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน ในด้านกฎระเบียบกำหนดเป็นยุทธศาสตร์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างกัน ตลอดจนการเคลื่อนย้ายบุคคลข้ามแดน โดยมุ่งเน้นพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การกักกันพืชและสัตว์ และด้านประชาชนเพื่อช่วยเสริมสร้างการไปมาหาสู่ระหว่างกัน

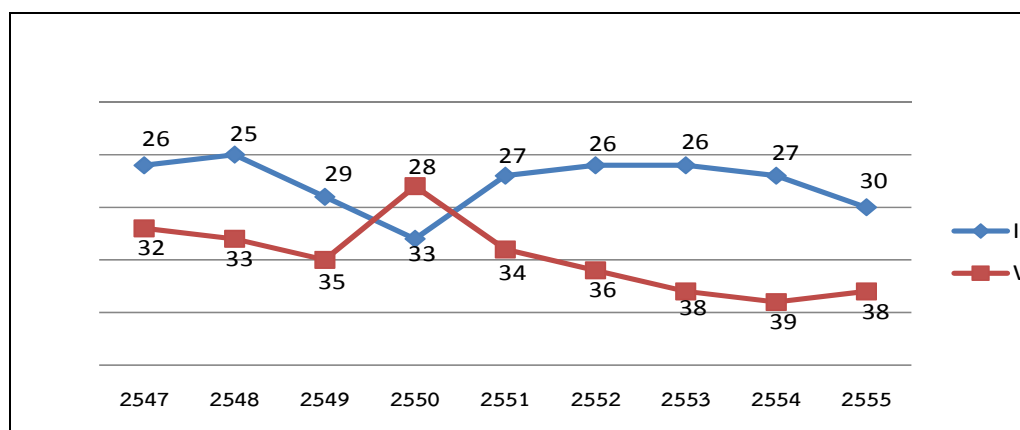
สำหรับประเทศไทยมีการเตรียมความพร้อมรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน โดยรัฐบาลได้จัดทำยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ดังกล่าว นอกจากนี้ การพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) ในยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล และสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน โดยส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและพัฒนาพลังงานทางเลือก จัดหาพลังงานเพื่อความมั่นคงและกระจายชนิดของเชื้อเพลิง กำกับดูแลกิจการพลังงานให้มีราคาที่เหมาะสมเป็นธรรมต่อผู้ใช้และผู้จัดหาพลังงาน และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการผลิตพลังงานจากแหล่งธรรมชาติ และยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ โดยเฉพาะแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ขีดความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการท้องถิ่น ทั้งนี้ การพัฒนาเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของภูมิภาคที่แวดล้อมด้วยประเทศที่มีศักยภาพในเชิงเศรษฐกิจและเป็นตลาดการค้าและบริการที่มีขนาดใหญ่ เช่น อินเดีย จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ รวมถึงออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ เป็นต้น และความท้าทายจากการแข่งขันในสภาวะการค้าและการลงทุนของโลก ซึ่งจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องวิเคราะห์ถึงสถานการณ์ปัจจุบัน ความพร้อมของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริบทความร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียน และโอกาส/ผลกระทบ รวมถึงความท้าทายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

จากการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ในปี 2555 ประเทศไทยถูกจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันเป็นอันดับที่ 30 จาก 59 ประเทศ (จาก International Institute for Management Development หรือ IMD) ซึ่งลดลงจากอันดับ 27 ในปี 2554 เป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซีย การจัดอันดับดังกล่าว พิจารณาจากปัจจัย 4 กลุ่มหลัก และให้น้ำหนักกลุ่มร้อยละ 25 เท่ากัน ได้แก่ สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency) ประสิทธิภาพภาคเอกชน (Business Efficiency) และโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

สำหรับดัชนีความสามารถในการแข่งขันรวม (จาก World Economic Forum หรือ WEF) อยู่ในอันดับที่ 38 จาก 144 ประเทศ เพิ่มขึ้นจากอันดับที่ 39 ในปี 2554 โดยพิจารณาจาก 1) ปัจจัยพื้นฐาน 2) ปัจจัยเสริมประสิทธิภาพ และ 3) ปัจจัยนวัตกรรมและความซับซ้อน และขึ้นอยู่กับลำดับขั้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Stage of Development) ซึ่งกำหนดจากระดับรายได้ต่อหัว (GDP Per Capita) ของประชากรในประเทศ และสัดส่วนการส่งออกสินค้าพื้นฐานต่อการส่งออกรวมซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ 1) ขับเคลื่อนโดยปัจจัยการผลิต (Factor-Driven Stage) 2) ขับเคลื่อนโดยประสิทธิภาพของการผลิต (Efficiency-Driven Stage) 3) ขับเคลื่อนโดยนวัตกรรมการผลิต (Innovation-Driven Stage)

ภาพที่ 1 : เปรียบเทียบอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD และ WEF ปี 2547-2555



ที่มา : IMD WORLD COMPETITIVENESS YEARBOOK, WEF The Global Competitiveness Report

2.1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

2.1.1 การขนส่งทางบก

(1) สถานการณ์ปัจจุบัน

1) การขนส่งทางถนน

1.1) ในปี 2555 โครงข่ายถนนของประเทศไทยมีระยะทางประมาณ 469,016.56 กิโลเมตร (ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร) แบ่งเป็นถนนคอนกรีตและลาดยาง ระยะทาง 315,664.55 กิโลเมตร (ร้อยละ 67) ที่เหลือเป็นถนนลูกรัง ระยะทาง 153,351.01 กิโลเมตร (ร้อยละ 33)

1.2) โครงข่ายถนนเป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ซึ่งในภาพรวมมีคุณภาพดี สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประตูการค้าชายแดนหลัก การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการขนส่งทางถนนต่อการขนส่งโดยรวมของประเทศค่อนข้างน้อยคือจากร้อยละ 83 ในปี 2550 เป็นร้อยละ 82 ในปี 2554 เป็นผลจากข้อจำกัดของการพัฒนารูปแบบการขนส่งทางเลือกอื่นๆ อาทิ ระบบรางและบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงการพัฒนาบริการเรือชายฝั่ง แม้ว่าภาครัฐในช่วงที่ผ่านมาภาครัฐจะส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำให้เพิ่มมากขึ้น

1.3) WEF Global Competitiveness Report 2011 - 2012 จัดอันดับคุณภาพโครงข่ายทางถนนของประเทศไทยอยู่ในมาตรฐานสากล และคุณภาพทางถนนอยู่ในเกณฑ์ดี โดยอยู่อันดับที่ 4 ของกลุ่มประเทศอาเซียน และ IMD World Competitiveness ได้เปรียบเทียบดัชนีวัดขีดความสามารถทางการแข่งขันโลก ในปี 2554 พบว่า ประเทศไทยมีคุณภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของถนนและมีระดับการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ดี มีความหนาแน่นของถนนประมาณ 0.13 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร อยู่ในอันดับที่ 5 ของกลุ่มประเทศอาเซียน

ตารางที่ 1 : การจัดอันดับปริมาณความหนาแน่นของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน

ประเทศ	WEF (2011 – 2012)		IMD (2011)	
	อันดับในอาเซียน	อันดับโลก	อันดับในอาเซียน	อันดับโลก
สิงคโปร์	1	3	1	3
มาเลเซีย	2	27	3	34
บรูไน	3	30	-	-
ไทย	4	39	5	48
กัมพูชา	5	66	-	-
ฟิลิปปินส์	6	87	2	29
อินโดนีเซีย	7	90	4	40
เวียดนาม	8	120	-	-

ที่มา : World Economic Forum และ IMD

2) การขนส่งทางราง

2.1) โครงข่ายทางรถไฟของประเทศไทย เป็นทางรถไฟขนาดมาตรฐาน 1 เมตร มีระยะทางรวม 4,429 กม. ครอบคลุม 47 จังหวัด ทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว 3,763 กิโลเมตร (ร้อยละ 93) ทางคู่ 173 กิโลเมตร (ร้อยละ 4) และทางสาม 107 กิโลเมตร (ร้อยละ 3) โดยเป็นเส้นทางที่เปิดให้บริการเดินรถ ระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร (ไม่รวมทางแยกเพื่อการพาณิชย์) แยกออกเป็นสายเหนือ 781 กิโลเมตร สายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,093 กิโลเมตร สายตะวันออก 527 กิโลเมตร สายใต้ 1,577 กิโลเมตร และสายแม่กลอง 65 กิโลเมตร สถานีรถไฟ 440 แห่ง 3 ย่านสถานี ป้ายหยุดรถ 72 แห่ง ที่หยุดรถ 176 ป้ายหยุดรถ

2.2) การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการเดินทางกับประเทศเพื่อนบ้านในปัจจุบัน สามารถเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียโดยไม่ต้องมีการขนถ่ายสินค้าที่สถานีรถไฟชายแดน 2 สถานี คือ สถานีสุโขทัยและสถานีป่าดงเบขาร์ และมีจุดเชื่อมโยงกับ สปป. ลาว ที่สถานีหนองคาย เชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาที่สถานีอรัญประเทศ

2.3) WEF Global Competitiveness Report 2011 - 2012 จัดอันดับคุณภาพโครงสร้างทางรางของประเทศไทยอยู่ในมาตรฐานสากล โดยอยู่อันดับที่ 4 ของกลุ่มประเทศอาเซียน ในขณะที่เดียวกันคุณภาพระบบรางของประเทศไทยอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องมีการพัฒนาให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น สำหรับ IMD World Competitiveness ได้เปรียบเทียบขีดความสามารถให้บริการของแต่ละประเทศ ในปี 2554 พบว่า ประเทศไทยมีความหนาแน่นของโครงข่ายทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำ ประมาณ 0.009 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร และแม้ว่าจะถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 ของกลุ่มประเทศอาเซียน แต่คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยไม่เป็นที่น่าพอใจ รวมทั้งการเดินรถยังไม่ตรงต่อเวลาและมีความเร็วในการเดินรถอยู่ในอัตราที่ต่ำ

ตารางที่ 2 : การจัดอันดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านราง (2011-2012)

ประเทศ	WEF (2011 - 2012)		IMD (2011)	
	อันดับในอาเซียน	อันดับโลก	อันดับในอาเซียน	อันดับโลก
สิงคโปร์	1	5	1	1
มาเลเซีย	2	17	3	46
อินโดนีเซีย	3	51	5	53
ไทย	4	65	2	43
เวียดนาม	5	68	-	-
กัมพูชา	6	81	-	-
บรูไน	7	88	-	-
ฟิลิปปินส์	8	94	4	52

ที่มา : World Economic Forum และ IMD

(2) ปัญหา/อุปสรรค การขนส่งทางบก

1) การขนส่งทางบก มีปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลเพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ ในปี 2554 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครเพียง 16.51 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในเขตปริมณฑลเพียง 38.57 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยปี 2555 มีปริมาณรถจดทะเบียนรถสะสมรวม 32.47 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ที่จำนวนรถจดทะเบียนสะสม 30.194 ล้านคัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.55 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากนโยบายรถยนต์คันแรก นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินทาง โดยในช่วงปี 2546 - 2555 มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยปีละ 17.6 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งสูงกว่าประเทศที่มีรายได้ประชาชาติสูงที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยเพียงปีละ 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

2) การขนส่งทางราง มีปัญหาด้านประสิทธิภาพการให้บริการ ไม่สามารถให้บริการได้ตามเวลาที่กำหนด เนื่องจากมีหัวรถจักรและขบวนรถไม่เพียงพอต่อการใช้งาน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีรถจักรที่มีความพร้อมใช้งานเฉลี่ยประมาณ 133 คัน/วัน (ขบวนรถเมื่อต้องการใช้งานเฉลี่ย

155 – 165 คัน/วัน เป็นขบวนรถโดยสาร 91 คัน และรถสินค้า 64 คัน รวมขบวนเมื่อต้องการเฉลี่ย 10 คัน) ปัญหาการเดินรถที่จะต้องหยุดรอหลัก และปัญหาเส้นทางรถไฟมีจุดตัด โดยปัจจุบันมีจุดตัดเส้นทางรถไฟจำนวน 2,463 จุด โดยเป็นจุดตัดทางรถไฟกับถนนต่างระดับ (สะพานข้ามและทางลอด) จำนวน 261 จุด และเป็นจุดตัดทางรถไฟกับทางผ่านเสมอระดับ จำนวน 2,202 จุด ทำให้รถไฟต้องหยุดหรือชะลอความเร็วเพื่อเดินรถ จึงไม่สามารถทำความเร็วได้ตามที่กำหนด

2.1.2 การขนส่งทางน้ำ

(1) สถานการณ์ปัจจุบัน

1) ประเทศไทยมีท่าเรือขนส่งสินค้า จำนวน 129 ท่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 72 อยู่ในภาคตะวันออกและริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ร้อยละ 24 อยู่ในภาคใต้ และที่เหลือร้อยละ 4 อยู่ในภาคกลาง เช่น แม่น้ำท่าจีน (ข้อมูลเดือนพฤษภาคม 2556) โดยรูปแบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศต่อการขนส่งภายในประเทศคิดเป็น 70:30

2) เมื่อพิจารณาการขนส่งทางน้ำเทียบกับประเทศในอาเซียนโดยพิจารณาจากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 4 รองจาก สิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย และเมื่อพิจารณาจากขนาดของกองเรือพาณิชย์ พบว่า กองเรือพาณิชย์ไทยอยู่ในอันดับที่ 33 มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าร้อยละ 0.37 โดยขนาดกองเรือไทย¹ มีจำนวน 344 ลำ เล็กกว่าหลายประเทศในอาเซียน ได้แก่ (1) กองเรือสิงคโปร์ (อันดับที่ 11) มีสัดส่วนการขนส่งร้อยละ 2.77 จำนวนเรือ 1,110 ลำ (2) กองเรือมาเลเซีย (อันดับที่ 20) มีสัดส่วนการขนส่งร้อยละ 1.04 จำนวนเรือ 539 ลำ (3) กองเรืออินโดนีเซีย (อันดับที่ 24) มีสัดส่วนการขนส่งร้อยละ 0.8 จำนวนเรือ 1,042 ลำ และ (4) กองเรือเวียดนาม (อันดับที่ 29) มีสัดส่วนการขนส่งร้อยละ 0.48 จำนวนเรือ 556 ลำ

ตารางที่ 3 : การขนส่งทางน้ำเทียบกับประเทศในอาเซียนปี 2555

กองเรือพาณิชย์ไทย อันดับที่ (จาก 35 ประเทศทั่วโลก)	ประเทศที่เป็น เจ้าของเรือ	ชักรงใน ประเทศ (ลำ)	ชักรงต่างชาติ (ลำ)	รวม (ลำ)	ปริมาณการขนส่ง สินค้า (ร้อยละ)
11	สิงคโปร์	712	398	1,110	2.77
20	มาเลเซีย	432	107	539	1.04
24	อินโดนีเซีย	951	91	1,042	0.83
29	เวียดนาม	477	79	556	0.48
33	ไทย	277	67	344	0.37

ที่มา : Review of Maritime Transport 2012, UNCTAD

(2) ปัญหา/อุปสรรค

1) ประสิทธิภาพท่าเรือ ท่าเรือบางแห่งมีความแออัดจากปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ ความสามารถในการรองรับสินค้า และการบริหารจัดการเรือ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง-B1 และท่าเรือกรุงเทพด้านตะวันออก มีอัตราการใช้ประโยชน์เกินขีดความสามารถ ส่งผลต่อการขนถ่ายตู้สินค้าตามตารางเวลาการเดินทางของเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้ การขนส่งทางลำนํ้าที่สำคัญในแม่น้ำป่าสัก

¹ กองเรือไทยที่มีคนไทยเป็นเจ้าของเรือ 344 ลำ แบ่งเป็น เรือที่ชักรงประเทศไทย จำนวน 277 ลำ และชักรงต่างประเทศ 67 ลำ

และเจ้าพระยา² ไม่สามารถขนส่งได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากระดับน้ำไม่แน่นอนและมีปัญหาของความสูงของสะพานต่างๆ³ ทำให้เรือไม่สามารถผ่านได้ รวมทั้งปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินเร็ว โดยเฉพาะท่าเรือขนส่งระหว่างประเทศที่ตั้งบริเวณใกล้ปากแม่น้ำ

2) การใช้ประโยชน์ท่าเรือของภาครัฐไม่เต็มศักยภาพและการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่มีการต่อต้านจากประชาชน ท่าเรือที่พัฒนาโดยภาครัฐที่ยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มศักยภาพตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อาทิ ท่าเรือระนอง ท่าเรือเชียงแสนสอง และท่าเรือแม่น้ำป่าสัก เพราะการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ในช่วงที่ผ่านมา เช่น ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือป่าสัก ท่าเรือปากบารา เป็นต้น มีปัญหาการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่ เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือขนาดใหญ่จะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ในขณะที่การดำเนินงานภายใต้กฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ และขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม⁴ ต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานนาน ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาท่าเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งและลำน้ำ รวมทั้งขนส่งทางทะเลข้ามประเทศเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการลงทุนพัฒนาท่าเรือของภาคเอกชนจะพิจารณาถึงทำเลที่ตั้งของท่าเทียบเรือ สภาพตลาด และศักยภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้า ตลอดจนมีการจัดทำแผนธุรกิจที่ชัดเจน

3) กิจกรรมพาณิชย์นาวีของไทยไม่สามารถแข่งขันได้ เนื่องจากกองเรือไทยมีขนาดเล็ก และเรือไทยส่วนใหญ่มีอายุใช้งานมากกว่า 30 ปี ในขณะที่เดียวกันคู่แข่งเรือไทยที่มีขีดความสามารถซ่อมเรือและต่อเรือบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งเรือเฉพาะกิจมีจำนวนน้อยราย

4) กฎหมายการขนส่งทางน้ำซ้ำซ้อนและไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ อาทิ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2456 และ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ไม่สอดคล้องและครอบคลุมบริบทการเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้งยังมีความซ้ำซ้อน ทำให้ขาดเอกภาพและความชัดเจนในทางปฏิบัติ

2.1.3 การขนส่งทางอากาศ

(1) สถานการณ์ปัจจุบัน

1) ประเทศไทยมีท่าอากาศยานหลักที่ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์แบบประจำกระจายอยู่ทั่วภูมิภาครวม 38 แห่ง เป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่และเป็นประตูในเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศทั่วโลกที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปีและ 18.5 ล้านคนต่อปีตามลำดับ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับขีดความสามารถท่าอากาศยานระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นอันดับ 2 ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นอันดับ 6 โดยท่าอากาศยานซางฮี ประเทศสิงคโปร์ เป็นอันดับ 1

² จะเริ่มจาก แม่น้ำเจ้าพระยาในอำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ประมาณ กม. 180 ผ่านจุดบรรจบระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ที่วัดพันธุเชิง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มายังจังหวัดปทุมธานี และนนทบุรี กรุงเทพฯ สมุทรปราการ จนถึงที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี

³ ได้แก่ สะพานนนทบุรี (สะพานนวลฉวี) สะพานกรุงธน (ซังอี) และสะพานพระพุทธยอดฟ้า

⁴ ประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ โดยจัดทำรายงาน HEIA พร้อมทั้งให้มีขบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดขอบเขตและแนวทางการศึกษาการประเมินผลกระทบฯ ขั้นตอนการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบฯ และขั้นตอนทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบฯ

2) การให้บริการสายการบิน มี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินแห่งชาติ มีฝูงบิน ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 95 ลำ สามารถให้บริการไปยังจุดบินต่างๆ 73 เมือง ใน 34 ประเทศ และภายในประเทศ 10 เมือง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับการจัดอันดับสายการบินที่ดีที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียนประจำปี 2556 สายการบินไทยอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ และ มาเลเซียแอร์ไลน์

รูปที่ 2 : ชัดความสามารถของท่าอากาศยานในอาเซียน ปี 2555

ประเทศ	ท่าอากาศยาน	ล้าน คนต่อปี
บรูไน	บันดาเสรีเบกาวัน	2.00
	กัมพูชา	พนมเปญ
	เสียมเรียบ	2.00
	อินโดนีเซีย	จาการ์ตา
	บาห์ลี	8.90
	ลาว	เวียงจันทน์
มาเลเซีย	กัวลาลัมเปอร์	35.00
	โกตา คินาบาลู	12.00
พม่า	เนปีตอร์	3.50
	มันดาลาย	3.00
	ย่างกุ้ง	2.70
ฟิลิปปินส์	มะนิลา	32.00
สิงคโปร์	ชางอี	70.00
	ไทย*	สุวรรณภูมิ
	ดอนเมือง	18.50
	เวียดนาม	ฮานอย
	โฮจิมินห์	17.00



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสืบค้นจาก website

(2) ปัญหา/อุปสรรค

1) ความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยสิ้นปี 2555 มีปริมาณผู้โดยสาร 53 ล้านคนต่อปี ซึ่งเกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จำนวน 45 ล้านคนต่อปี สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 จะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2560

2) การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานยังไม่เต็มศักยภาพ โดยเฉพาะท่าอากาศยานภูมิภาคของกรมการบินพลเรือน ซึ่งมีอยู่ทั้งหมด 28 แห่ง อาทิ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์

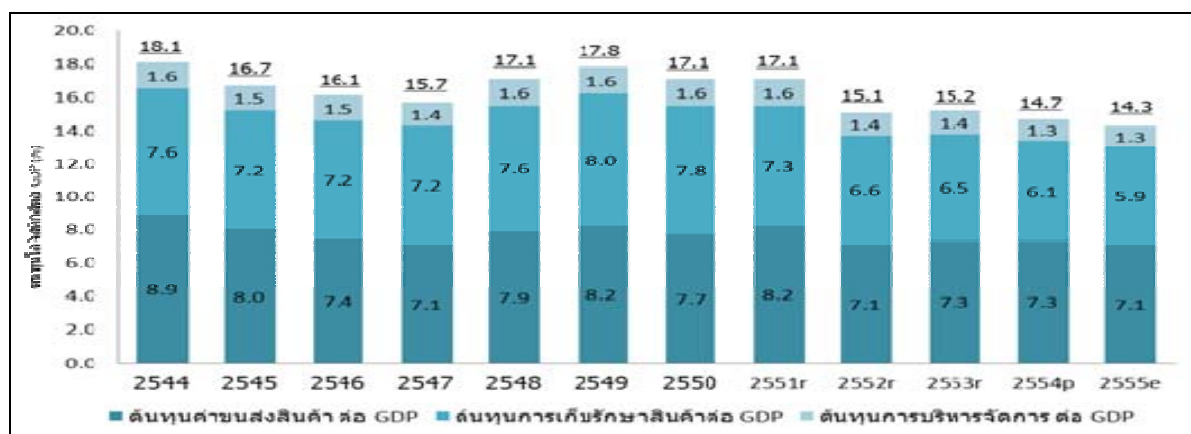
3) ปัญหาโครงสร้างและการบริหารจัดการของหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ โดยกรมการบินพลเรือนทำหน้าที่เป็นทั้งหน่วยงานกำกับดูแล และให้บริการท่าอากาศยาน รวมทั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งให้บริการท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แม้ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แต่ยังไม่สามารถดำเนินงานและบริหารจัดการเพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการได้อย่างคล่องตัว ท่ามกลางตลาดที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรงได้

2.1.4 โลจิสติกส์

(1) สถานการณ์ปัจจุบัน

1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2554 มีมูลค่ารวมประมาณ 1.64 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.7 ของ GDP และคาดว่าในปี 2555 จะลดลงเป็นร้อยละ 14.3 เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ต้นทุนด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลังลดลง และการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพขึ้น เนื่องจากการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการที่ทันสมัยในการบริหารการขนส่งและสินค้าคงคลังในสถานประกอบการ ทั้งนี้ จากข้อมูลปี 2555 พบว่า การขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุนการขนส่งสูงมีสัดส่วนสูงที่สุดประมาณร้อยละ 81.9 ในขณะที่การขนส่งระบบรางมีสัดส่วนร้อยละ 2.3 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศร้อยละ 9.1 การขนส่งชายฝั่งทะเลร้อยละ 6.7 และการขนส่งทางอากาศร้อยละ 0.03

รูปที่ 3 : สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ระหว่างปี 2554-2555



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2) การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่อง ทำให้ปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่าง ๆ กับระบบ NSW อย่างเป็นทางการได้จำนวน 15 หน่วยงาน จากทั้งหมด 36 หน่วยงาน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) เพื่อทดสอบความพร้อมของระบบ NSW และ ASW ในการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) ระหว่าง 7 ประเทศสมาชิกอาเซียนในเดือนกันยายน 2555 ซึ่งความสำเร็จของโครงการนำร่องนี้จะนำไปสู่การใช้ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียนแบบไร้เอกสาร (e-ATIGA Form D) ในอนาคต

3) หากพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยพิจารณาจากดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลก พบว่า ในปี 2555 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 38 จาก 155 ประเทศทั่วโลก และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ (ลำดับที่ 1) และมาเลเซีย (ลำดับที่ 29) แต่ดีกว่าประเทศอื่นๆ ในอาเซียน โดยเกณฑ์ชี้วัดที่ระบุว่าประเทศไทยมีการพัฒนาต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์มากที่สุดสามลำดับแรก ได้แก่ (1) พิธีการศุลกากร (2) สมรรถนะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศทั้งภาครัฐและเอกชน และ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ตารางที่ 3 : เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ปี 2555

	สิงคโปร์	มาเลเซีย	ไทย	ฟิลิปปินส์	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมาร์
ดัชนีด้านโลจิสติกส์	4.13	3.49	3.18	3.02	3.00	2.94	2.56	2.50	2.37
อันดับ	1	29	38	52	53	59	101	109	129
(1) พิธีการศุลกากร	4.10	3.28	2.96	2.62	2.65	2.53	2.30	2.38	2.24
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.15	3.43	3.08	2.80	2.68	2.54	2.20	2.40	2.10
(3) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.99	3.40	3.21	2.97	3.14	2.97	2.61	2.40	2.47
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.07	3.45	2.98	3.14	2.68	2.85	2.50	2.49	2.42
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.07	3.54	3.18	3.30	3.16	3.12	2.77	2.49	2.34
(6) ความตรงต่อเวลาของบริการ	4.39	3.86	3.63	3.30	3.64	3.61	2.95	2.82	2.49

ที่มา : ธนาคารโลก

(2) ปัญหา/อุปสรรค

1) การปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์มีความล่าช้า โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบราง และขาดการปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำและชายฝั่ง ส่งผลให้การผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

2) การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ยังมีข้อจำกัด เนื่องจากส่วนใหญ่ขาดการรวมตัว (Fragmented) ขาดนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ขาดการบริหารจัดการที่เป็นสากล และมีอุปสรรคในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน นอกจากนี้ยังขาดแคลนบุคลากร โดยเฉพาะบุคลากรโลจิสติกส์ระดับปฏิบัติการ เช่น พนักงานขับรถบรรทุก รวมทั้งการเผยแพร่/ประยุกต์ใช้ผลงานวิจัยเพื่อการนำไปใช้ประโยชน์อยู่ในวงจำกัด เป็นต้น

3) กฎหมายระเบียบข้อบังคับยังคงมีความซับซ้อน และขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง หากพิจารณาถึงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการนำเข้าและส่งออก พบว่า ยังมีประเด็นเรื่องระยะเวลาและค่าใช้จ่ายตลอดกระบวนการ รวมถึงความสามารถในการให้บริการอย่างโปร่งใส และความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร

2.2 การค้าชายแดน

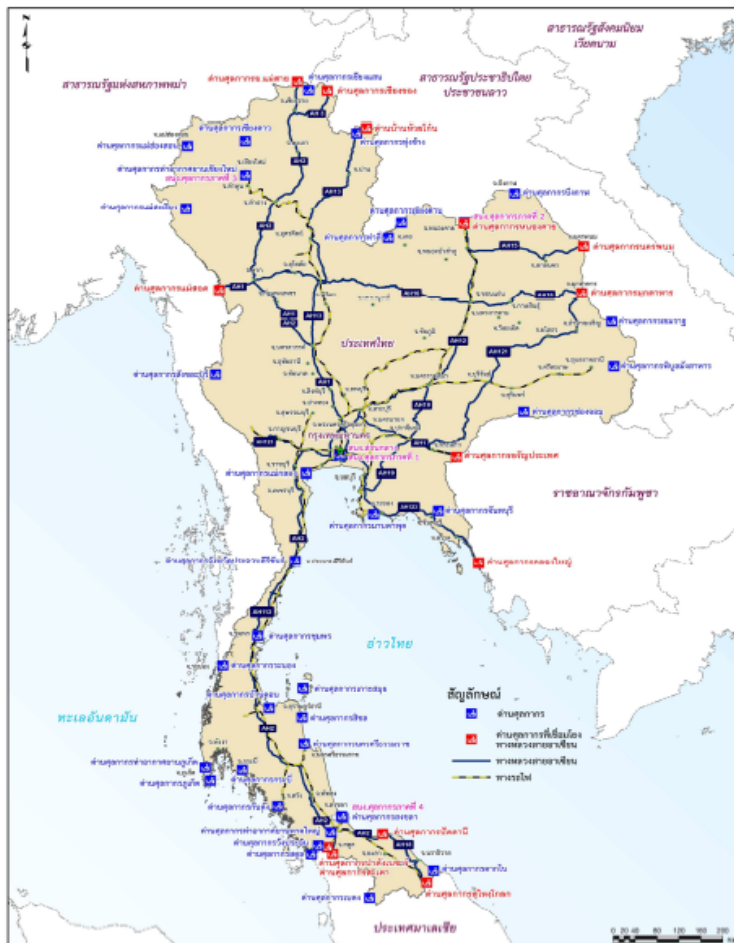
2.2.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

(1) ประเทศไทยมีแนวเขตแดนทั้งหมดยาว 5,656 กิโลเมตร และมีช่องทางผ่านแดนรวมทั้ง 91 แห่ง (เป็นจุดผ่านแดนถาวร 34 แห่ง และจุดผ่อนปรนและจุดผ่านแดนชั่วคราวรวม 57 แห่ง) ซึ่งหากจำแนกตามประเทศ จะเป็นช่องทางผ่านแดนกับเมียนมาร์ 19 แห่ง สปป.ลาว 47 แห่ง กัมพูชา 16 แห่ง และมาเลเซีย 9 แห่ง

(2) มูลค่าการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในช่วงปี 2552-2555 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 13.1 ต่อปี โดยในปี 2555 มีมูลค่าการค้าชายแดน 910,501 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 2.2 ซึ่งการค้าชายแดนไทยกับมาเลเซียมีมูลค่าสูงที่สุด (ร้อยละ 56.7) รองลงมาคือ เมียนมาร์ (ร้อยละ 19.8) สปป.ลาว (ร้อยละ 14.5) และกัมพูชา (ร้อยละ 9.0) ตามลำดับ ซึ่งไทยได้เปรียบดุลการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศยกเว้นเมียนมาร์ เนื่องจากการนำเข้าก๊าซธรรมชาติ ซึ่งมีมูลค่าสูงประมาณร้อยละ 90 ของมูลค่าสินค้านำเข้าจากพม่าทั้งหมด

(3) ในปี 2555 ด้านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุด 10 อันดับแรก ได้แก่ (1) ด้านศุลกากรสะเตา จังหวัดสงขลา (310,052 ล้านบาท) (2) ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ จังหวัดสงขลา (194,734 ล้านบาท) (3) ด้านศุลกากรสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี (108,711 ล้านบาท) (4) ด้านศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย (63,349 ล้านบาท) (5) ด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว (48,120 ล้านบาท) (6) ด้านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก (39,377 ล้านบาท) (7) ด้านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร (28,677 ล้านบาท) (8) ด้านศุลกากรคลองใหญ่ จังหวัดตราด (24,937 ล้านบาท) (9) ด้านศุลกากรระนอง จังหวัดระนอง (19,996ล้านบาท) และ (10) ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร จังหวัดอุบลราชธานี (11,025 ล้านบาท)

รูปที่ 4 : ด้านศุลกากรที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงอาเซียน



ที่มา : รายงานภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบคมนาคมของไทย กระทรวงคมนาคม

2.2.2 ปัญหา/อุปสรรค

(1) โครงสร้างพื้นฐานและระบบการค้าระหว่างประเทศยังไม่เอื้ออำนวย เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อมมีความชำรุดทรุดโทรม เส้นทางรถไฟบางเส้นทางยังไม่สามารถเชื่อมต่อกัน อาทิ ช่วงอรัญประเทศ (ไทย)-ศรีโสภณ (กัมพูชา) รวมทั้ง การขนถ่ายสินค้ายังเน้นการใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักรทำให้ต้องใช้เวลาชานาน หรือสินค้าได้รับความเสียหาย รวมทั้งระบบการค้าระหว่างประเทศยังไม่เป็นสากลมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายและกฎระเบียบบ่อยครั้ง อาทิ กระบวนการการนำเข้า-ส่งออก ของ สปป.ลาว มีความยุ่งยากไม่สะดวกในการทำการค้า

(2) การเปิดช่องทางการค้าแห่งใหม่ทำได้ยาก เนื่องจากแนวเขตพรมแดนยังไม่ชัดเจน ช่องทางการค้าบางแห่งต้องผ่านพื้นที่ของชนกลุ่มน้อย และปัญหาเหตุการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ส่งผลต่อความพร้อมของด่านชายแดนทำให้ไม่สามารถพัฒนารองรับการค้าชายแดนที่มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บางด่านยังมีปัญหาความแออัดของการใช้บริการทั้ง การขนส่งสินค้า แรงงาน และนักท่องเที่ยว

2.3 การพัฒนาด้านพลังงาน

2.3.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

(1) ปี 2554 ประเทศไทยมีแหล่งพลังงานฟอสซิล ประกอบด้วย ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบและคอนเดนเสท และลิกไนต์ ทั้งนี้ หากพิจารณาเฉพาะปริมาณสำรองที่พิสูจน์แล้ว (Proved Reserves: P1) และปริมาณสำรองที่น่าจะเป็น (Probable Reserves: P2) เทียบกับปริมาณการผลิตในปี 2554 คาดว่าประเทศไทยจะมีก๊าซธรรมชาติใช้ได้อีกประมาณ 21 ปี น้ำมันดิบและคอนเดนเสทใช้อีกประมาณ 12 และ 20 ปี ตามลำดับ และลิกไนต์ใช้ได้อีก 94 ปี

(2) ประเทศไทยสามารถผลิตพลังงานเพื่อใช้ในเชิงพาณิชย์ (Commercial Primary Energy Production) เพื่อการบริโภคภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตพลังงานในประเทศไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้ต้องนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศถึงร้อยละ 54 ของความต้องการใช้ โดยส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าน้ำมันดิบร้อยละ 76 ของการนำเข้าพลังงานทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนการนำเข้าน้ำมันดิบต่อการนำเข้าพลังงานทั้งหมด พบว่าสัดส่วนการนำเข้าน้ำมันดิบมีแนวโน้มลดลง โดยลดลงจากร้อยละ 80 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 76 ในปี 2555

(3) การใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ขั้นสุดท้ายในปี 2555 เป็นการใช้น้ำมันสำเร็จรูป ร้อยละ 54 รองลงมาเป็นการใช้ไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหินนำเข้า และลิกไนต์ คิดเป็นร้อยละ 22 ร้อยละ 13 ร้อยละ 10 และร้อยละ 1 ตามลำดับ

(4) เมื่อพิจารณาจากดัชนีความสามารถทางสถาปัตยกรรมพลังงาน⁵ (Energy Architecture Performance Index: EAPI) ของประเทศอาเซียน พบว่า ประเทศไทยอยู่ในระดับที่ 2 ของภูมิภาค รองจากประเทศสิงคโปร์ โดยมีดัชนี EAPI อยู่ที่ 0.58 และ 0.59 ตามลำดับ ในขณะที่กัมพูชาอยู่ในลำดับที่ 8 โดยมีดัชนี EAPI อยู่ที่ 0.41 และเมื่อพิจารณาตัวชี้วัดย่อยในแต่ละมิติ พบว่า ดัชนีย่อยของประเทศไทยในมิติด้านความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและพลังงาน (Economic Growth and Development) และการเข้าถึงและความมั่นคงด้านพลังงาน (Energy Access and Security) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม ดัชนีย่อยด้านความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Sustainability) ของประเทศไทยอยู่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาคอาเซียน สะท้อนความไม่สมดุลของโครงสร้างระบบพลังงานของประเทศไทย ซึ่งเน้นการพัฒนาาระบบพลังงาน เพื่อรองรับความต้องการด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก

ตารางที่ 4 : อันดับดัชนีความสามารถทางสถาปัตยกรรมพลังงานของกลุ่มประเทศอาเซียน ปี 2556

ASEAN Ranking	ประเทศ	ความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและพลังงาน	ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม	การเข้าถึงและความมั่นคงด้านพลังงาน	EAPI
1	สิงคโปร์	0.70	0.41	0.67	0.59
2	ประเทศไทย	0.54	0.49	0.70	0.58
3	ฟิลิปปินส์	0.41	0.62	0.58	0.53
4	อินโดนีเซีย	0.48	0.56	0.53	0.52
4	มาเลเซีย	0.30	0.48	0.77	0.52
6	บรูไน	0.40	0.35	0.79	0.51
7	เวียดนาม	0.29	0.55	0.57	0.47
8	กัมพูชา	0.37	0.64	0.22	0.41
ค่าเฉลี่ยอาเซียน		0.44	0.51	0.60	0.52
ค่าเฉลี่ย BRICS		0.51	0.57	0.63	0.57
ค่าเฉลี่ย High Income OECD		0.58	0.55	0.77	0.63

ที่มา : World Economic Forum, 2013

- หมายเหตุ : 1 BRICS ประกอบด้วยประเทศบราซิล (Brazil) รัสเซีย (Russia) อินเดีย (India) จีน (China) และแอฟริกาใต้ (South Africa)
 2 High Income OECD ประกอบด้วย 31 ประเทศสมาชิก จากทวีปอเมริกาเหนือ ยุโรป เอเชีย และออสเตรเลีย

⁵ World Economic Forum (WEF) ได้จัดทำ Energy Architecture Performance Index (EAPI) หรือ ดัชนีความสามารถทางสถาปัตยกรรมพลังงานจำนวน 105 ประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศในภูมิภาคอาเซียน (ยกเว้น สปป.ลาว และสหภาพเมียนมาร์ เนื่องจากข้อมูลด้านเศรษฐกิจและพลังงานของไม่เพียงพอ) เพื่อประเมินความพร้อม/ความสมดุลของระบบพลังงานทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความมั่นคงของพลังงาน และมีตัวชี้วัดย่อยใน 3 มิติ ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจและพลังงาน (Economic growth and development) ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental sustainability) และการเข้าถึงและความมั่นคงด้านพลังงาน (Energy access and security) ทั้งนี้ ค่าตัวชี้วัดที่เพิ่มมากขึ้นจะสะท้อนระดับความสมดุลของระบบพลังงานที่ดี

2.3.2 ปัญหา/อุปสรรค

(1) มีความเสี่ยงด้านความมั่นคงด้านพลังงาน เนื่องจากการพึ่งพิงพลังงานจากต่างประเทศ รวมทั้งพึ่งพิงแหล่งเชื้อเพลิงชนิดใดชนิดหนึ่งในสัดส่วนที่สูง ขณะเดียวกันก็มีข้อจำกัดในด้านการแสวงหาแหล่งพลังงานใหม่ของประเทศ ดังนั้น การพัฒนาด้านพลังงานในอนาคตจึงควรมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาแหล่งพลังงานภายในประเทศให้มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์อย่างจริงจัง

(2) การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาพรวมของประเทศ แม้ว่าในปี 2555 ประเทศไทยจะมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศหรือความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity) ที่ดีขึ้น โดยมีค่าอยู่ที่ 15.0 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบต่อพันล้านบาทซึ่งลดลงจากปี 2554 ที่มีค่า 15.3 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบต่อพันล้านบาท อย่างไรก็ตาม การดำเนินมาตรการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงานส่วนใหญ่ต้องอาศัยการบูรณาการการทำงานร่วมกันจากทุกภาคส่วน จึงมีปัญหาความล่าช้าในการดำเนินงาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีผลต่อการวางแผนเพื่อจัดหาพลังงานสำหรับรองรับความต้องการใช้พลังงานของประเทศ

2.4 การพัฒนาระบบสารสนเทศและการสื่อสาร

2.4.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

(1) โทรศัพท์พื้นฐาน มีหมายเลขโทรศัพท์พื้นฐานประมาณ 6.4 ล้านเลขหมาย โดยมีอัตราการมีเลขหมายโทรศัพท์ต่อประชากร 100 คนต่ำกว่าเวียดนามและมาเลเซีย (สิงคโปร์ 39.2 เลขหมายต่อ 100 คน เวียดนาม 16.4 เลขหมายต่อ 100 คน ประเทศไทย 10.0 เลขหมายต่อ 100 คน มาเลเซีย 16.1 เลขหมายต่อ 100 คน)

(2) โทรศัพท์เคลื่อนที่ มีจำนวนผู้ใช้ประมาณ 77.6 ล้านเลขหมาย โดยมีอัตราเลขหมายโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อประชากร 100 คนต่ำกว่าสิงคโปร์ และเวียดนาม แต่สูงกว่าอินโดนีเซีย (สิงคโปร์ 149.5 เลขหมายต่อ 100 คน เวียดนาม 143.4 เลขหมายต่อ 100 คน ประเทศไทย 114.8 เลขหมายต่อ 100 คน อินโดนีเซีย 97.7 เลขหมายต่อ 100 คน)

(3) Broadband Internet มีจำนวนผู้ใช้ประมาณ 13.8 ล้านคน โดยมีอัตราการใช้ BB internet ต่อประชากร 100 คนต่ำกว่าสิงคโปร์แต่สูงกว่าอินโดนีเซีย (ประเทศไทย 22.4 ผู้ใช้ BB internet ต่อ 100 คน สิงคโปร์ 71.0 ผู้ใช้ BB internet ต่อ 100 คน ผู้ใช้ BB internet ต่อ 100 คน อินโดนีเซีย 10.9 ผู้ใช้ BB internet ต่อ 100 คน)

ตารางที่ 5 : เปรียบเทียบสถานการณ์การใช้ ICT

หน่วย : จำนวนเลขหมายต่อ 100 คน

ตัวชี้วัด	ไทย	สิงคโปร์	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	พม่า	บรูไน	กัมพูชา	ลาว	ฟิลิปปินส์
Main Fixed	10.0	39.2	16.4	17.1	16.1	1.0	20.0	2.5	1.7	7.3
Mobile Cellular Subscribers	114.8	149.5	143.4	97.7	127.0	2.6	109.2	69.9	87.2	92
BB internet	22.4	71.0	30.7	10.9	56.3	0.3	53.0	1.3	7.0	25.0

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมแห่งชาติ

2.4.2 ปัญหา/อุปสรรค

จากการจัดอันดับดัชนี Network Readiness Index หรือ NRI ของ World Economic Forum 2012 ซึ่งในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา ศักยภาพการแข่งขันด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศไทยยังอยู่ในลำดับต่ำและมีแนวโน้มลดต่ำลงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ แสดงให้เห็นว่านโยบายด้าน ICT ของประเทศไทยยังไม่ได้รับการขับเคลื่อนให้เกิดเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนทั้งด้านปัจจัยความพร้อมของบุคคลในการใช้ ICT ปัจจัยการใช้ ICT ในภาคธุรกิจ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจัยด้านการตลาด รวมทั้งปัจจัยด้านความพร้อมและการใช้งาน ICT ของภาครัฐ ดังนั้นภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนจะต้องให้ความสำคัญและร่วมมือนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้อย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดเป็นพลังในการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

ทั้งนี้ เพื่อให้ศักยภาพการแข่งขันด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเร่งดำเนินงานตามแผนแม่บทเพื่อผลักดันนโยบายบรรดแบนด์แห่งชาติ และโครงการต่างๆ ดังนี้

(1) แผนแม่บทเพื่อผลักดันนโยบายบรรดแบนด์แห่งชาติ รวม 4 แผน ได้แก่

- 1) แผนการดำเนินงานในภาพกว้าง (High-level) ของการใช้ประโยชน์โครงข่ายบรรดแบนด์แห่งชาติ
- 2) แผนบูรณาการงบประมาณของกระทรวงต่างๆ ในการใช้โครงข่ายบรรดแบนด์แห่งชาติ เพื่อให้ทราบถึงภาพรวมของงบประมาณของประเทศเกี่ยวกับการใช้โครงข่ายบรรดแบนด์
- 3) แนวทางของรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของหน่วยงานบรรดแบนด์แห่งชาติ เพื่อศึกษาถึงแนวทางการลงทุน แนวทางในการสร้างและการบริหารการใช้สินทรัพย์ทางด้านโครงข่าย และ
- 4) แผนแม่บทด้าน Supply Side ของโครงการบรรดแบนด์แห่งชาติ ระยะเวลา 5 ปี เพื่อศึกษาแผนการร่วมใช้สินทรัพย์โครงข่ายของประเทศไทย

(2) โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพโครงข่าย Internet Protocol (IP) โครงการขยายโครงข่ายเป็น NGN (Next Generation Network) และโครงการ Fiber to the x เพื่อปรับปรุงและขยายโครงข่ายโทรคมนาคมของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับปริมาณการรับส่งข้อมูลขนาดใหญ่ที่ต้องการความเร็วสูง และขยายการให้บริการได้ครอบคลุมพื้นที่ได้มากขึ้น

2.5 การพัฒนาระบบสาธารณูปการ

2.5.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

(1) ประเทศไทยมีการพัฒนาน้ำประปาเพื่อการอุปโภคบริโภค ภาคธุรกิจ และภาคอุตสาหกรรมในเขตนครหลวงและภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเพิ่มกำลังการผลิตน้ำประปา การขยายโครงข่ายท่อส่งและจ่ายน้ำประปา รวมทั้งการยกระดับคุณภาพการให้บริการ ส่วนใหญ่ดำเนินการโดยภาครัฐ จากข้อมูลของการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) ในปี 2555 พบว่า ประเทศไทยมีครัวเรือนที่มีน้ำประปาใช้แล้ว 18.5 ล้านครัวเรือน หรือร้อยละ 82 (จากทั้งหมด 22.7 ล้านครัวเรือน) โดยอยู่ในพื้นที่การให้บริการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 13.07 ล้านครัวเรือน หรือร้อยละ 58 อยู่ในเขตพื้นที่บริการของ กปภ. จำนวน 3.4 ล้านครัวเรือน หรือร้อยละ 15 และอยู่ในเขตพื้นที่บริการของการประปานครหลวง (กปน.) จำนวน 2.1 ล้านครัวเรือน หรือร้อยละ 9 (ประชาชนได้รับบริการร้อยละ 100) ทั้งนี้ ยังมีประชาชนที่ยังไม่มีน้ำประปาใช้ อุปโภคบริโภค 4.2 ล้านครัวเรือน หรือร้อยละ 19

(2) จากข้อมูล IMD World Competitiveness 2013 เมื่อพิจารณาเทียบเคียง การเข้าถึงและความเพียงพอของบริการน้ำสะอาดในกลุ่มสมาชิกประเทศอาเซียน 5 ประเทศ (ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย) พบว่า จากคะแนนเต็ม 10 คะแนน ประเทศไทยได้คะแนนในระดับ 7.73 คะแนน ซึ่งเป็นอันดับ 3 รองจากประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ที่ได้คะแนนระดับ 9.01 และ 8.14 คะแนน ตามลำดับ นับว่าอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน

ตารางที่ 6 : การเข้าถึงและความเพียงพอของบริการน้ำสะอาดของประเทศในอาเซียน (ณ เดือนมิถุนายน 2556)

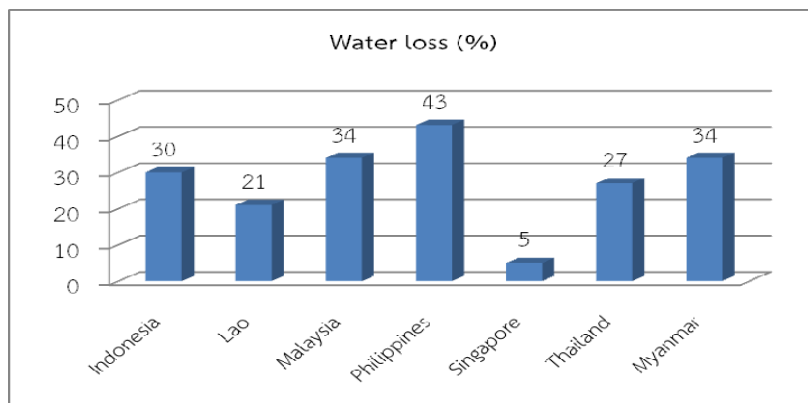
ประเทศ	Water Competitiveness Index
1. บรูไน	NA
2. กัมพูชา	NA
3. อินโดนีเซีย	6.42
4. ลาว	NA
5. มาเลเซีย	8.14
6. ฟิลิปปินส์	6.82
7. สิงคโปร์	9.01
8. ไทย	7.73
9. เวียดนาม	NA
10. เมียนมาร์	NA

ที่มา : ข้อมูลจาก IMD ปี 2556 (ณ เดือนมิถุนายน 2556) น้ำสะอาดหมายถึงประชาชนผู้เข้าถึงน้ำประปา ของหน่วยงานประปาสาธารณะ น้ำบาดาล แหล่งน้ำธรรมชาติที่มีการป้องกันสิ่งปนเปื้อน และน้ำฝน

(3) สำหรับอัตราค่าน้ำและอัตราน้ำสูญเสีย เมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับกลุ่มสมาชิกประเทศอาเซียน 4 ประเทศ (ไทย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย) จากข้อมูล International Benchmarking Network for Water and Sanitation Utilities (IBNET) 2013 พบว่า อัตราค่าน้ำของประเทศไทยและเวียดนาม อยู่ที่ประมาณ 0.39 ดอลลาร์/ลบ.ม. ต่ำกว่าอัตราค่าน้ำของประเทศอินโดนีเซีย (0.46 ดอลลาร์/ลบ.ม.) และสูงกว่าประเทศฟิลิปปินส์ (0.25 ดอลลาร์/ลบ.ม.) และประเทศไทยมีอัตราน้ำสูญเสียเฉลี่ยร้อยละ 27 สูงกว่าประเทศสิงคโปร์ (ร้อยละ 5) และประเทศลาว (ร้อยละ 21) จัดอยู่ในเกณฑ์ปานกลางเมื่อเทียบกับประเทศอื่นที่มีอัตราน้ำสูญเสียค่อนข้างสูงระหว่างร้อยละ 30-43 ปริมาณน้ำสูญเสียของประเทศไทยมีสาเหตุหลักจากเส้นท่อส่วนใหญ่เป็นท่อเก่าและใช้งานมานาน รวมทั้งการเพิ่มแรงดันทำให้มีน้ำสูญเสียเพิ่มขึ้น

(4) ผลจากการเทียบเคียงดัชนีชี้วัดแสดงให้เห็นว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำอุปโภคบริโภคของประเทศไทยมีศักยภาพดีกว่าประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย เป็นต้น ซึ่งระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร ดังนั้น ความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภคของประเทศไทยจะเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมการค้า การบริการ การลงทุน การท่องเที่ยว และการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

รูปที่ 3 : รูปภาพแสดงการเปรียบเทียบอัตราการสูญเสียของประเทศอาเซียน (ปี 2550-2556)



2.5.2 ปัญหา/อุปสรรค

(1) การให้บริการน้ำอุปโภคบริโภคในเขตภูมิภาคยังไม่เพียงพอและทั่วถึง ขณะที่ความต้องการใช้น้ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น การลดการใช้น้ำบาดาลของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม นอกจากนั้น ยังประสบปัญหาปริมาณและคุณภาพน้ำดิบในแหล่งน้ำต่าง ๆ มีระดับลดต่ำลง โดยเฉพาะในช่วงฤดูแล้ง รวมทั้งเป็นแหล่งน้ำที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันหลายวัตถุประสงค์ ส่งผลกระทบต่อการอุปโภคบริโภค ภาคการผลิต และการท่องเที่ยว

(2) ขาดกลไกกำกับดูแลกิจการน้ำในภาพรวม ปัจจุบันการกำกับดูแลด้านกิจการน้ำอยู่ภายใต้อำนาจของคณะกรรมการบริหารหน่วยงานให้บริการตามกฎหมายการจัดตั้งหน่วยงาน ยังไม่มีองค์กรกำกับดูแลกิจการประปาโดยตรง (Regulator) ดังนั้น ควรมีการดำเนินการเพื่อแยกบทบาทการกำหนดนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการออกจากกัน

(3) ขาดเงินลงทุน เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณของรัฐ ดังนั้น ในการขยายการให้บริการน้ำประปา หน่วยงานจึงจำเป็นต้องพึ่งพาเงินกู้เป็นหลัก ในขณะที่รายได้ไม่เพียงพอที่จะขยายการให้บริการ เนื่องจากนโยบายการควบคุมราคาน้ำประปาของภาครัฐ ทำให้ราคาจำหน่ายไม่สะท้อนต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป

3 บริบทความร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียน

3.1 ยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

3.1.1 พันธกรณีของประชาคมอาเซียน

อาเซียนมีพันธกรณีในการสร้างประชาคมในปี 2558 เพื่อให้บรรลุได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 17 เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 ณ กรุงเทพมหานคร สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้เห็นชอบแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) ที่กำหนดเป้าหมาย ตารางเวลาการดำเนินโครงการที่ชัดเจน รวมถึงกลไกการระดมทุน เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียนให้เกิดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ลดช่องว่างในการ

พัฒนา ส่งเสริมการกระจายความเจริญให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ห่างไกล และให้มีการพัฒนาอย่างเท่าเทียม รวมทั้งส่งเสริมประชาคมอาเซียนที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง เสริมสร้างความรู้สึกร่วมกันของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่เชื่อมโยงกันด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจบนฐานของการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เครือข่ายการสื่อสาร การเคลื่อนย้ายประชากร สินค้า และบริการภายในภูมิภาค ซึ่งครอบคลุม 19 ยุทธศาสตร์ 76 แผนงานหลัก และ 15 โครงการเร่งด่วน ที่ได้บูรณาการแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของการพัฒนาในระดับอนุภูมิภาคต่างๆ อาทิ โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT-GT) และความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)

3.1.2 ยุทธศาสตร์ในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยง

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (MPAC) ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยง ออกเป็น 3 ด้าน คือ (1) การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ เส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงเรื่องพลังงาน (2) การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ อาทิ เรื่องกฎระเบียบต่างๆ และ (3) การเชื่อมโยงด้านประชาชน โดยมีแนวทางการแปลงแผน และจัดลำดับความสำคัญออกเป็นโครงการระยะสั้น และระยะยาว ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานประกอบด้วย

(1) ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Connectivity) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และพลังงาน ที่มีความหลากหลายให้มีการบูรณาการและมีประสิทธิภาพ โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ 7 ด้าน ได้แก่

1) การก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ โดยกำหนดมาตรการ อาทิ การปรับปรุงถนนส่วนต่างๆ ที่ยังต่ำกว่าระดับชั้น 3 ของทางหลวงอาเซียนให้อยู่ในระดับชั้นที่ 3 เป็นอย่างน้อย กำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2555 ซึ่งในส่วนของไทยทางหลวงอาเซียนที่ผ่านไทย คิดเป็นระยะทาง 6,693 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนที่มีมาตรฐานอยู่ในระดับตั้งแต่ระดับ 3 ขึ้นไปทั้งหมดแล้ว

2) ดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงให้แล้วเสร็จ เพื่อมุ่งสร้างทางเลือกใหม่ให้กับรูปแบบการขนส่งทางบกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าการขนส่งทางถนน โดยกำหนดเส้นทางรถไฟหลัก 2 สาย ได้แก่ สายตะวันออก ผ่านไทย-กัมพูชา-เวียดนาม โดยมีทางเชื่อมระหว่างลาว-เวียดนาม และสายตะวันตก ผ่านไทย-เมียนมาร์

3) สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปที่มีประสิทธิภาพ และเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย การพัฒนาสวัสดิการ และความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาค โดยการกำหนดและดำเนินการตามกรอบนโยบายระดับภูมิภาคในการพัฒนาบริการการขนส่งทางน้ำ

4) สร้างระบบการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยง มีประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ เน้นการพัฒนาท่าเรืออาเซียน 47 แห่ง โดยมีท่าเรือในไทยจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ แหลมฉบัง และสงขลา และเน้นการพัฒนาให้เป็น Multimodal และการสร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน

5) พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงและภูมิภาคอื่นๆ โดยกำหนดมาตรการที่สำคัญ อาทิ การก่อสร้างแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกให้แล้วเสร็จ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย (ภายในปี ค.ศ. 2020) การก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงกาญจนบุรีและทวาย (ภายในปี ค.ศ. 2020) เป็นต้น

6) เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในสมาชิกโดยกำหนดให้มีการสร้างแนวเส้นทางอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2014 จัดตั้งศูนย์แม่ข่ายอินเทอร์เน็ตอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงผู้ให้บริการทางอินเทอร์เน็ต ให้สามารถลดต้นทุนและเพิ่มความเร็ว ภายในปี ค.ศ. 2013

7) ให้ความสำคัญกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน โดยกำหนดมาตรการสำคัญ เช่น การจัดทำแบบจำลองการร่วมลงทุนท่อส่งก๊าซในอาเซียน การรับรองมาตรฐานทางเทคนิคร่วมสำหรับการออกแบบ การก่อสร้าง และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น

(2) **ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institutional Connectivity)** เพื่อให้มี ยุทธศาสตร์ ความตกลง กลไกทางกฎหมายและสถาบัน ที่จะทำให้ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน บรรลุผล รวมทั้งอำนวยความสะดวกทางการค้าและบริการ ตลอดจนการกำหนดกรอบนโยบายการลงทุนและกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อให้การลงทุนได้รับการคุ้มครอง และดึงดูดภาคเอกชน

(3) **ความเชื่อมโยงด้านประชาชน (People to people Connectivity)** เพื่อ ส่งเสริมและก่อให้เกิดการลงทุนในการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีพ ส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ กระตุ้นการสร้างนวัตกรรม และการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม การท่องเที่ยว และการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

3.2 ความก้าวหน้าในการดำเนินการตามความร่วมมือของอาเซียน

3.2.1 การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

(1) การขนส่งทางบก

1) การขนส่งทางถนน

1.1) อาเซียนได้กำหนดเส้นทางโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย โดยมีเส้นทางจำนวน 23 เส้นทาง เป็นระยะทาง 38,400 กิโลเมตร เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน โดยอาเซียน กำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาเพื่อมุ่งเน้นการเชื่อมต่อเส้นทางที่ยังไม่สมบูรณ์ให้แล้วเสร็จ ด้วยการพัฒนาทางหลวงสายอาเซียนให้ครอบคลุมทั้งโครงข่าย ซึ่งประเทศไทยมีทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network : AH) จำนวน 12 เส้นทาง ระยะทางรวม 6,693 กิโลเมตร โดยเส้นทางจำนวน 9 เส้นทางแรกเป็น ทั้งทางหลวงเอเชียและทางหลวงอาเซียน ระยะทางรวม 5,458 กิโลเมตร และ 3 เส้นทางสุดท้ายเป็นทางหลวงอาเซียนเพียงอย่างเดียว ระยะทางรวม 1,235 กิโลเมตร ในภาพรวมเป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ และ

สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนของประเทศเพื่อนบ้านได้ คุณภาพของเส้นทางอยู่ในเกณฑ์ดี เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน และมีด่านชายแดนของไทยที่เชื่อมโยงกับจุดผ่านแดนถาวรตามกรอบอาเซียนแล้ว 13 ด่าน

1.2) นอกจากนี้ ที่ผ่านมาประเทศไทยยังมีบทบาทในการให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงข่ายทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาค GMS มีความก้าวหน้าในการพัฒนาเส้นทางช่วงที่ขาดหาย ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ทั้งในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) บนเส้นทาง R3A และ R3B และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) รวมถึงเส้นทางถนนเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา - เวียดนาม - เมียนมาร์

2) การขนส่งทางราง

2.1) เส้นทางรถไฟสาย สิงคโปร์ - Kunming (Singapore Kunming Rail Link : SKRL) เป็นเส้นทางการขนส่งทางรางที่ได้รับความสนใจจากประเทศกลุ่มอาเซียนและจีน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟภายในภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งยังได้รับบรรจุเป็นโครงการอยู่ในความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน - ลุ่มแม่น้ำโขง (ASEAN - Mekong Basin Development Cooperation : AMBDC) มีระยะทางทั้งสิ้น 5,382 กิโลเมตร และต่อมาได้มีการเสนอแนวเส้นทางอื่นๆ ที่ต่อขยายมาเชื่อมกับสายตะวันออกและแนวเส้นทางสายตะวันตก เช่น Kunming - ฮานอย - เวียงจันทน์ - กรุงเทพฯ - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์ และ Kunming - บ่อเต็น - เวียงจันทน์ - กรุงเทพฯ - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์ และ Kunming - มัณฑะเลย์ - ด่านเจดีย์สามองค์ - น้ำตก - สงขลา - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์ เป็นต้น

ภาพที่ 4 : แผนพัฒนาเส้นทางรถไฟ และเส้นทางรถไฟสาย สิงคโปร์ - Kunming (SKRL)



2.2) โครงข่ายรถไฟไทยในปัจจุบันมีการเชื่อมโยงและให้บริการขนส่งข้ามพรมแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน 2 เส้นทาง ตามแนวเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ – कुนหมิง ได้แก่ เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากจังหวัดหนองคายไปข้ามไปยังประเทศลาวถึงสถานีทำนาแล้ง และเส้นทางสายใต้ ช่วงแยกจากชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ และสุดปลายทางที่ประเทศสิงคโปร์ ทั้งนี้ โครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์ – कुนหมิง ที่ผ่านประเทศไทยนั้น ยังมีส่วนที่ขาดความเชื่อมโยง 2 ช่วง ได้แก่ 1) ช่วงอรัญประเทศ - คลองลึก จ.สระแก้ว ระยะทาง 6 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างการขออนุมัติการก่อสร้าง และอยู่ระหว่างการหารือร่วมกับกัมพูชาเพื่อบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2557 และ 2) ช่วงด่านเจดีย์สามองค์ - น้ำตก จ.กาญจนบุรี ระยะทาง 153 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางดังกล่าวได้รับการบรรจุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนากระบวนรางและรถไฟความเร็วสูงของประเทศแล้ว

2.3) นอกจากการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์ – कुนหมิงแล้ว ปัจจุบันประเทศภายในอาเซียนยังได้มีแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ อาทิ แผนพัฒนารถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง ประกอบด้วย กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – ปาดังเบซาร์ กรุงเทพฯ – หนองคาย และกรุงเทพฯ – ระยอง เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายบ่อเต็น – เวียงจันทน์ เส้นทางรถไฟนี้ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐมนตรีกระทรวง Railway ของจีน และรัฐมนตรีกระทรวง Public Work and Transport ของจีน มีแนวเส้นทางเริ่มต้นจากชายแดนจีน – ลาว (ไม่ฮาน – บ่อเต็น) มายังกรุงเวียงจันทน์ ระยะทางประมาณ 421 กิโลเมตร

(2) การขนส่งทางน้ำ

อาเซียนได้กำหนดแผนการพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางลำน้ำภาคพื้นทวีปในภูมิภาคอาเซียน โดยให้ทำเรือ 47 แห่ง ภายในปี 2558 เป็นท่าเรือหลักและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางทะเลของทั้งภูมิภาค และเนื่องจากท่าเรือต่างๆ มีระดับการพัฒนาที่แตกต่างกัน ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือในอาเซียนจึงมุ่งเน้นการกำหนดกรอบมาตรฐานการพัฒนา ทั้งในด้านการบริหารจัดการการขนย้ายสินค้า ขีดความสามารถการรองรับการจอดเรือ และระบบพิธีศุลกากร เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

รูปที่ 5 : การสร้างระบบการขนส่งทางทะเลใน MPAC



(3) การขนส่งทางอากาศ

อาเซียนได้ให้สัตยาบันและดำเนินการตามความตกลงพหุภาคี ว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศแล้วเมื่อปี 2553 โดยกำหนดให้มีการปรับปรุงคุณภาพของท่าอากาศยานในด้านมาตรฐานของเส้นทางวิ่งและคลังสินค้า การบูรณาการระบบการเดินทางอากาศและกระบวนการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนให้ความสำคัญต่อการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) ให้เสร็จภายในปี 2558

ทั้งนี้ ในการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน จะมีการกำหนดหลักการและกฎข้อบังคับพื้นฐานของประชาคมอาเซียนในการรวมกลุ่มตลาดการบิน โดยแบ่งเป็น 2 ด้าน คือ 1) ด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการเปิดเสรีในการเข้าสู่ตลาดการบิน และ 2) ด้านเทคนิค เพื่อให้เกิดความร่วมมือในด้านเทคนิคด้านความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งจะส่งผลให้ตลาดการบินมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการเปิดเส้นทางบินใหม่ รวมทั้งการเพิ่มความจุและความถี่ในการทำการบิน ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์สนามบินของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนได้อย่างเต็มศักยภาพอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3.2.2 การค้าชายแดนและระบบโลจิสติกส์

(1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาฐานการลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาค ซึ่งมุ่งพัฒนาพื้นที่ต่างๆ ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้เป็นฐานการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและการท่องเที่ยว พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดน รวมทั้งบูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้บรรลุประโยชน์ร่วมกันทั้งด้านความมั่นคงและเสถียรภาพของพื้นที่

(2) ที่ผ่านมามีการดำเนินการเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการค้าชายแดนที่สำคัญ ได้แก่ การประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2556 เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศโดยใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงของภูมิภาคอาเซียนตามข้อตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียนและข้อตกลงภายใต้กรอบเศรษฐกิจอื่น รวมทั้งจากการค้าบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านการดำเนินโครงการศึกษาแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งการศึกษาจะจัดทำยุทธศาสตร์ใน 2 ระดับ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศซึ่งจะเสนอแนะภาพรวมและทิศทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศและยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในระดับพื้นที่ซึ่งจะเสนอแนะขอบเขตพื้นที่เป้าหมาย ระดับการพัฒนาที่เหมาะสมและแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่ง สศช. อยู่ระหว่างดำเนินการ และการดำเนินโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรซึ่งได้บรรลุภายใต้ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ 2 ล้านล้านบาท โดยจะพัฒนาบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนสำคัญของประเทศ

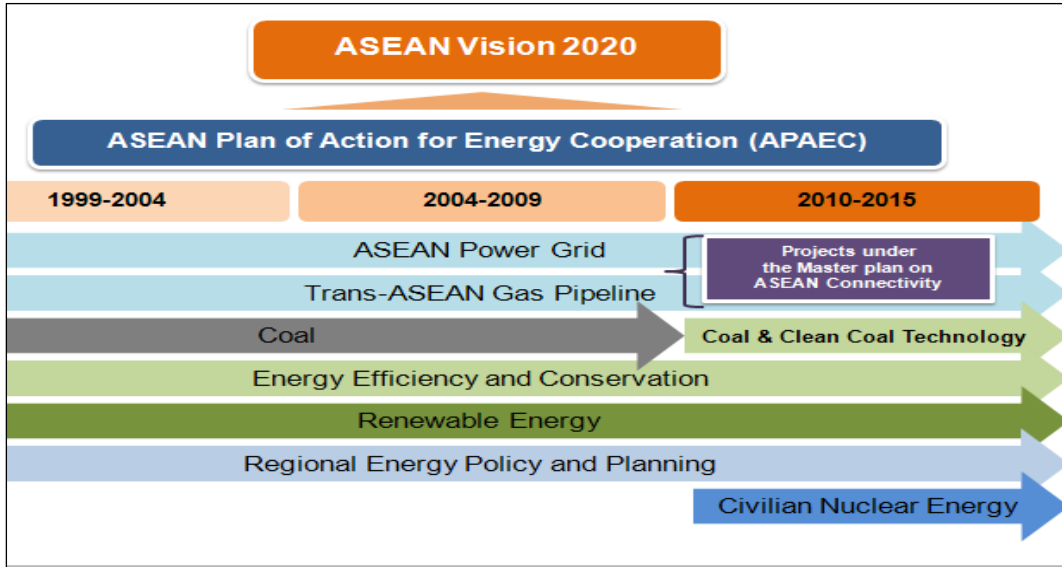
3.2.3 การพัฒนาด้านพลังงาน

ในด้านความร่วมมือด้านพลังงาน ตั้งแต่ปี 2542 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติงานความร่วมมืออาเซียนด้านพลังงาน (ASEAN Plan of Action for Energy Cooperation (APAEC)) เพื่อใช้เป็นแนวทางทางการพัฒนาและส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค โดยในปัจจุบันอาเซียนอยู่ระหว่างการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติงานความร่วมมืออาเซียนด้านพลังงาน ฉบับที่ 3 (ระหว่างปี 2553 – 2558) โดยมีมติความร่วมมือที่สำคัญ (Program Areas) จำนวน 7 มติ ได้แก่ (1) โครงข่ายไฟฟ้าอาเซียน (ASEAN Power Grid : APG) (2) การเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซอาเซียน (Trans-ASEAN Gas Pipeline) (3) ถ่านหิน และเทคโนโลยีถ่านหินสะอาด (Coal & Clean Coal Technology) (4) การอนุรักษ์และเพิ่มประสิทธิภาพพลังงาน (Energy Efficiency and Conservation) (5) พลังงานหมุนเวียน (Renewable Energy) (6) การวางแผนและนโยบายพลังงานภูมิภาค (Regional Energy Policy and Planning) และ (7) พลังงานนิวเคลียร์พลเรือน (Civilian Nuclear Energy) ทั้งนี้ มติความร่วมมือที่สำคัญบางมติ อาทิ โครงข่ายไฟฟ้าอาเซียน และการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซอาเซียน ได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่แผนปฏิบัติงานฯ ฉบับที่ 1 และมีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องนอกจากนี้โครงข่ายไฟฟ้าอาเซียน และการเชื่อมโยงท่อส่งก๊าซอาเซียน ยังเป็นโครงการที่ถูกบรรจุอยู่ใน Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) ซึ่งมีความก้าวหน้าในการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

(1) **ด้านระบบโครงข่ายไฟฟ้า** ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบโครงข่ายสายส่งไฟฟ้าเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรับซื้อและขายพลังงานไฟฟ้าระหว่างกัน โดยส่วนใหญ่ประเทศไทยจะเป็นผู้รับซื้อพลังงานไฟฟ้าจากประเทศเพื่อนบ้าน มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 7.24 ของกำลังผลิตรวมของประเทศ หรือประมาณ 2,405 เมกะวัตต์ (ข้อมูล ณ 30 มิถุนายน 2556) ซึ่งเป็นการรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาว และมาเลเซีย นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือในการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าในอาเซียนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอีกอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบสายส่งเชื่อมโยงไปยังโครงการมายตง ฮัทยี ทวาย ประเทศพม่า เป็นต้น สำหรับการพัฒนาระยะต่อไปกระทรวงพลังงานมีแนวทางการจัดตั้งศูนย์ประสานการซื้อขายไฟฟ้าของภูมิภาค (Regional Power Trade Coordination Center) ซึ่งจะมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าในกลุ่มประเทศอาเซียนในระยะยาว

(2) **ด้านระบบโครงข่ายก๊าซธรรมชาติ** ตามกรอบการพัฒนาโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน (Trans ASEAN Gas Pipeline: TAGP) ประเทศไทยได้พัฒนาโครงข่ายท่อในแนวเส้นทางดังกล่าว โดยมีท่อส่งก๊าซธรรมชาติอยู่ทั้งในฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามันรวมระยะทาง 3,635 กิโลเมตร (ส่วนใหญ่อยู่ในฝั่งอ่าวไทย) อีกทั้งยังมีโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซียระยะทาง 363 กิโลเมตร มีประสิทธิภาพในการขนส่งก๊าซธรรมชาติ จำนวน 5,400 ล้านลูกบาศก์ฟุต/วันในอนาคตประเทศไทยมีแผนขยายโครงข่ายก๊าซธรรมชาติเพื่อเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคเพิ่มเติม เป็นระยะทางประมาณ 3,300 กิโลเมตร ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการขนส่งก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการใช้พลังงานของประเทศที่คาดว่าจะสูงขึ้นตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความร่วมมือระดับภูมิภาคในอนาคต

รูปที่ 6 : ความร่วมมือด้านพลังงานของอาเซียน



3.2.4 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

(1) อาเซียนกำหนดให้มีการยกระดับและปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของแต่ละประเทศสมาชิก ตลอดจนมุ่งเน้นสร้างความเท่าเทียมทางด้านดิจิทัลของประชาชนในแต่ละประเทศสมาชิกโดยได้กำหนดมาตรการการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การสร้างแนวอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในอาเซียน (Broadband Internet) และการเสริมสร้างความมั่นคงและความเที่ยงตรงของเครือข่าย การป้องกันข้อมูล และการรักษาความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การค้า อำนวยความสะดวกในการลงทุน และการทำธุรกรรมข้ามพรมแดน

(2) การพัฒนาของไทยในระยะที่ผ่านมา ประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของอาเซียน เพื่อเป็นการดำเนินการยกระดับปรับปรุงขีดความสามารถทางด้าน ICT ตามกรอบความร่วมมือของอาเซียน โดยมีเป้าหมายที่สำคัญได้แก่ (1) การใช้ ICT เป็นเครื่องมือในการผลักดันให้อาเซียนเติบโตทางเศรษฐกิจ (2) ผลักดันอาเซียนเป็นศูนย์กลางด้าน ICT ของโลกแห่งหนึ่ง (3) ประชากรอาเซียนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (4) สนับสนุนให้ ICT มีส่วนช่วยส่งเสริมการรวมกลุ่มของอาเซียน โดยโครงการที่สำคัญ เช่น การริเริ่มอำนวยความสะดวกในการแบ่งปันข้อมูลทางธุรกิจในกลุ่มประเทศอาเซียน การสร้างทางเชื่อมโยงบริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงหรือบรอดแบนด์ การพัฒนารอบความมั่นคงปลอดภัยบนเครือข่าย และการพัฒนาบุคลากรด้าน ICT เป็นต้น

(3) สำหรับการพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลภายในประเทศและระหว่างประเทศแบบคู่ขนาน สำหรับภูมิภาคอาเซียนระบบ NSW ของไทย อยู่ระหว่างการดำเนินการทดสอบความพร้อมร่วมกับประเทศสมาชิกที่มีความพร้อม ได้แก่ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ บรูไน และฟิลิปปินส์ ความสำเร็จของโครงการนำร่องนี้จะนำไปสู่การใช้ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียนแบบไร้เอกสาร (e-ATIGA Form D) ในอนาคตเพื่อช่วยลดต้นทุนผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในการจัดทำและจัดส่งเอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าให้หน่วยงานต่างๆ ภายในประเทศและระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนและสามารถป้องกันการปลอมแปลงใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียนได้แบบเรียลไทม์ ซึ่งประเทศไทยมีความพร้อมในการเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศในอาเซียน

3.2.5 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

(1) โครงการทวายเป็นโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ มีเนื้อที่ประมาณ 204 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ที่บ้านนาบูล เมืองทวาย ภาคมะนาวศรี ห่างจากย่างกุ้ง 600 กิโลเมตร ห่างชายแดนไทย-เมียนมาร์ 132 กิโลเมตร ห่างจากเมืองกาญจนบุรี กรุงเทพฯ และ ESB เป็นระยะทาง 200 กิโลเมตร 330 กิโลเมตร และ 450 กิโลเมตร ตามลำดับ

(2) ในเชิงภูมิศาสตร์เศรษฐกิจโครงการนี้จะเป็นประตูการค้าสำคัญแห่งใหม่ของภูมิภาค ตามระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Southern Economic Corridor) เส้นทางในภาคพื้นดินจะเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางของอาเซียน จากทวาย - กาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - ESB - สระแก้ว - เสียมราฐ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - หุงเต่า จากนั้นทางด้านตะวันออก จากหุงเต่าสามารถขนส่งสินค้าไป จีนตอนใต้ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อเมริกา สิงคโปร์ และออสเตรเลีย ส่วนทางด้านตะวันตก จากทวายสามารถขนส่งสินค้าไป บังคลาเทศ อินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา ยุโรป และอเมริกาใต้

รูปที่ 7 : เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทยและเมียนมาร์ (โครงการทวาย)



- The current existing route
- ■ ■ Motorway (Bang Yai-Kanchanaburi)
- ■ ■ Motorway (Kanchanaburi-Ban Pu Nam Ron)

(3) องค์ประกอบของโครงการทวาย

1) โครงการทวายเป็นการพัฒนาพื้นที่แบบครบวงจรภายใต้สัญญาสัมปทาน 75 ปี โดยจะครอบคลุมการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาระบบไฟฟ้า ระบบโทรศัพท์พื้นฐาน ระบบน้ำใช้และการบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งการพัฒนาถนน ทางรถไฟ ระบบท่อ (ก๊าซ/น้ำมัน) และสายส่งไฟฟ้าเชื่อมโยงจากโครงการทวายสู่ประเทศไทยบริเวณจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน

2) การพัฒนาโครงการทวายคณะทำงานร่วมฝ่ายไทยและเมียนมาร์⁶ เห็นชอบร่วมกันที่จะใช้หลักการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไปตามขีดความสามารถและความต้องการของตลาด โดยในระยะแรกจะดำเนินการโดยใช้ 2 แนวทางพร้อมกันคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญควบคู่กับการดึงดูดอุตสาหกรรมหลัก (Anchor Industries) ให้มาตั้งในนิคมอุตสาหกรรมทวายเพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ร่วมกับการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญก่อนในระยะ 5 ปีแรกของโครงการ ประกอบด้วย 1) ท่าเรือเพื่อรองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดความจุของเรือ 13,000 เดทเวทตัน 2) ถนนขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมต่อโครงการทวายมายังบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี 3) โรงไฟฟ้าพลังงานก๊าซขนาด 36 เมกะวัตต์ 4) อ่างเก็บน้ำสำหรับจ่ายน้ำปริมาตร 36,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน และ 5) พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในระยะแรก สำหรับอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมสิ่งทอ รวมทั้งการเตรียมพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรมหลัก (Anchor Industries) โดยในการดำเนินการนั้น รัฐบาลไทยและเมียนมาร์ได้ร่วมกันจัดตั้งกลไกการลงทุนระหว่างประเทศในลักษณะของนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle: SPV) คือ บริษัท ทวาย เอส อี แชด ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (Dawei SEZ Development Co.,Ltd.) เพื่อเป็นหน่วยธุรกิจที่รับผิดชอบการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในโครงการต่างๆ และทำหน้าที่ระดมทุนมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก

(4) โครงการทวายกับผลประโยชน์ต่อประเทศไทย

สำหรับประเทศไทย ท่าเรือน้ำลึกทวายคือ ทางลัดโลจิสติกส์ ที่เชื่อมโยงไทยกับโลกตะวันตกและโลกตะวันออก สินค้าที่มาจากยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ จะผ่านท่าเรือน้ำลึกทวายไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระยะเวลาเพียง 1 วันเท่านั้น และสามารถส่งผ่านไปยังประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก นอกจากนี้ การขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองเซินไฮของอินเดีย จากเดิมที่ต้องผ่านสิงคโปร์ใช้เวลาถึง 6 วัน หากมีท่าเรือทวายจะใช้เวลาลดลงเหลือประมาณ 3 วัน ดังนั้นท่าเรือทวายจะเป็นทางลัดที่จะสนับสนุนการค้าขายระหว่างไทยกับอินเดีย ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีอนาคต นอกจากนี้ โครงการทวายจะเป็นโอกาสในการขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรมต้นน้ำเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานกับพื้นที่อุตสาหกรรมชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย สนับสนุนโอกาสการขยายตัวของอุตสาหกรรมไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมยานยนต์

3.3 สรุปภาพรวมความก้าวหน้าด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนมีความได้เปรียบในการพัฒนาเป็นแหล่งผลิตที่สามารถตอบสนองอุปสงค์ใหม่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ โดยในระยะที่ผ่านมาได้มีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในด้านต่างๆ ทั้งการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรอบความร่วมมือในภูมิภาคและอนุภูมิภาค และแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันของอาเซียน ทำให้ผลการพัฒนาที่ผ่านมาของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่มีความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 และเพื่อให้การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานมีประสิทธิภาพรองรับการเคลื่อนย้ายคน สินค้า และบริการที่คล่องตัว รวมถึงความสามารถในการสนองตอบต่อประสิทธิภาพการผลิต ความน่าเชื่อถือด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและด้านพลังงาน ประเทศไทยควรเร่งรัดการดำเนินการ

⁶ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 พฤษภาคม 2556 เรื่องผลการประชุมคณะทำงานร่วมฝ่ายไทย – เมียนมาร์ (Myanmar - Thailand Taskforce) เพื่อวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 2

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งคมนาคมที่ขาดอยู่ทั้งทางบกและทางราง การพัฒนาสมรรถนะและศักยภาพท่าเรือหลักของประเทศให้มีประสิทธิภาพแข่งขันได้ การส่งเสริมระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาความร่วมมือการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้า การพัฒนาโครงข่ายท่อส่งก๊าซธรรมชาติอาเซียน และปรับปรุงขีดความสามารถทางด้าน ICT ตามกรอบความร่วมมือของอาเซียน

4

โอกาส/ผลกระทบจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

4.1 ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

4.1.1 ขนาดตลาดการค้า การลงทุน และการให้บริการมีขนาดใหญ่ขึ้น จากประชากรอาเซียนที่มีมากกว่า 580 ล้านคน และมีความหลากหลายด้านภาษากว่า 10 ภาษาท้องถิ่นในการสื่อสาร ดังนั้น การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานจะส่งเสริมวัตถุประสงค์ของการเป็นตลาดเดียวของอาเซียน ซึ่งอาจเกิดการแข่งขันและการพัฒนาตลาด ดังนั้น ผู้ประกอบการต้องพัฒนาคุณภาพ รวมถึงสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยทำയที่สุดจะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค

4.1.2 การจัดเรียงตัวใหม่ของโซ่อุปทานในภูมิภาค เนื่องจากฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม ด้านการค้าและบริการ จะมีการเคลื่อนย้ายไปยังแหล่งที่สามารถประกอบการธุรกิจได้ในต้นทุนที่ต่ำกว่า เช่น การใกล้แหล่งวัตถุดิบ การเข้าใกล้ตลาดใหม่ที่มีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น เป็นต้น ซึ่งจำเป็นที่แต่ละประเทศต้องเพิ่มศักยภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อจูงใจนักลงทุนหรือเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทานของประเทศ

4.1.3 การเคลื่อนย้ายแรงงานและการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยว เมื่อเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) แล้ว คาดว่าปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะเติบโตมากขึ้น ในขณะเดียวกันคาดว่าจะมีปริมาณความต้องการเดินทางทั้งจากการเพิ่มขึ้นของแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะลาว กัมพูชา และเมียนมาร์ที่เข้ามาทำงานในประเทศเพิ่มขึ้น และปริมาณนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะจากประเทศจีนเข้ามายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน

4.1.4 การบวกรวมในการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรที่มีประสิทธิภาพบริเวณด่านชายแดนจะมีความสำคัญมากขึ้น ประเทศในอาเซียนได้ดำเนินการและมีมาตรการเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งจะเริ่มในปี 2558 โดยจะมีการปรับปรุงการดำเนินงานในหลายด้าน เช่น กระบวนการผ่านแดน การปรับลด/ยกเลิกภาษี การพัฒนาการขนส่ง การพัฒนาด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และการพัฒนาด้านภาษาเพื่อการสื่อสาร เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวและการค้าชายแดนให้มีมูลค่าการค้าสูงขึ้น รวมทั้งการเปิดประเทศของเมียนมาร์จะดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติให้เข้าไปลงทุนในเมียนมาร์มากขึ้น และความต้องการสินค้าที่ใช้ในการก่อสร้างและสินค้าที่เกี่ยวข้องอื่นๆ คาดว่า จะสูงขึ้นตามไปด้วย

4.1.5 สถานการณ์ด้านพลังงานของภูมิภาคอาเซียน ภายหลังจากก้าวสู่ประชาคมอาเซียน คาดว่าปริมาณความต้องการพลังงานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มสูงมากขึ้น ซึ่งเป็นผลจากการรวมกลุ่มของประเทศสมาชิก ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของความต้องการพลังงานจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และเคลื่อนย้ายของประชากรของภูมิภาคในอนาคตย่อมเป็นแรงกดดันต่อการประมาณการความต้องการในการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน เพื่อให้สามารถ

จัดหาพลังงานได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการ และมั่นคง อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ในการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ประเทศสมาชิกจะมีทางเลือกของแหล่งพลังงานมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยทางเลือกดังกล่าวเกิดจากการที่ประเทศสมาชิกอาเซียนในแต่ละประเทศมีแหล่งพลังงานหลากหลายชนิดที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ นอกจากนี้ ความต้องการในการเคลื่อนย้ายพลังงานระหว่างประเทศอาจนำไปสู่การพัฒนาาระบบพลังงานที่มีความผสมผสานมากขึ้น (Integrated System) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดหาและการผลิตพลังงานให้เพียงพอทุกฝ่าย

4.2 ผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านโครงสร้างพื้นฐาน

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้น ทำให้ประเทศสมาชิกรวมถึงประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมของกิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับโอกาสการขยายตัวของเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผลกระทบต่อประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ มีรายละเอียด ดังนี้

4.2.1 การเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนและทางรางให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ (Physical Alignment Development) ตามภาระข้อผูกพันตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ โดยการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ในกรณีที่เห็นว่าโครงข่ายใดมีความสำคัญอย่างเร่งด่วนเพื่อรองรับการค้าชายแดน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจจะพิจารณาให้การสนับสนุนการดำเนินการแก่ประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ควรจะพิจารณาถึงการบำรุงรักษาเพื่อรักษาระดับมาตรฐานของคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย (Safety) ของการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมทั้งการรักษาภูมิทัศน์ตลอดสองข้างทางให้น่าดูและเหมาะสมด้วย

4.2.2 การพัฒนาศักยภาพและสมรรถนะของท่าเรือ ข้อตกลงความร่วมมือการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลให้ความสำคัญกับการเชื่อมกับท่าเรือหลักของประเทศอาเซียน จะส่งผลกระทบต่อท่าเรือแหลมฉบังมีการพัฒนาสมรรถนะทั้งในด้านขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าของท่าเรือ ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบบริการท่าเรือ โดยคำนึงการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ความสะดวก รวดเร็วในการขนถ่ายสินค้ารวมถึงตู้สินค้าขึ้น-ลงเรือ รวมทั้งความตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า ตลอดจนมีระบบรักษาความปลอดภัยของเรือและสินค้า โดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการ

4.2.3 การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน จากสถิติเสรีภาพการบินมากขึ้น (เสรีภาพที่ 3 4 และ 5) ทำให้สายการบินของประเทศในกลุ่มสมาชิก ASEAN และสายการบินของประเทศที่สามที่เป็นคู่สัญญา กับประเทศสมาชิกได้รับสิทธิขนส่งสินค้า ซึ่งจะ ทำให้มีการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความจุและความถี่ในการทำการบิน รวมทั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน จะทำให้มีการเปิดเส้นทางบินในภูมิภาคระหว่างเมืองใหญ่ และเมืองรอง ซึ่งเป็นเส้นทางบินระยะใกล้ รวมทั้งทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่เปิดบริการสายการบินต้นทุนต่ำมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการแข่งขันตลาดธุรกิจการบินในภูมิภาคเพิ่มขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการให้บริการการบิน ในขณะที่เดียวกันผู้ใช้บริการก็มีทางเลือกมากขึ้น

4.2.4 การพัฒนาด้านพลังงาน การขยายตัวเพิ่มขึ้นของความต้องการใช้พลังงานตามการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกอาเซียน ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาด้านพลังงาน ดังนี้

(1) **การจัดการแหล่งพลังงาน** การขยายตัวของธุรกรรมทางเศรษฐกิจทำให้ปริมาณความต้องการพลังงานเพิ่มขึ้นในอนาคต ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องจัดหาแหล่งพลังงาน/เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น ทั้งแหล่งพลังงานภายในประเทศ อาทิ พลังงานทดแทนในระดับชุมชน และแหล่งพลังงานจากต่างประเทศ โดยการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถือเป็นการเพิ่มทางเลือกของแหล่งพลังงานของไทยในอนาคต เนื่องจากภูมิภาคนี้เป็นพื้นที่ที่มีแหล่งพลังงานหลากหลายชนิด และมีจุดเด่นด้านแหล่งพลังงานที่แตกต่างกัน ดังนั้น การกำหนดนโยบายการส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงานภายในภูมิภาคอาเซียนอย่างจริงจังในอนาคตจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องเร่งดำเนินการ

(2) **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน (ด้านกายภาพ)** ความต้องการพลังงานที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถ (Capacity) ของโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านนี้ให้เพียงพอกับความต้องการ โดยคำนึงถึงความสัมพันธ์กับแหล่งพลังงานที่จะจัดหาเพิ่มเติมในอนาคตด้วย ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาโรงไฟฟ้าทั้งในระดับประเทศและชุมชน การพัฒนาโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้า ระบบท่อส่งน้ำมัน/ก๊าซธรรมชาติให้ครอบคลุม ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเคลื่อนย้ายแหล่งพลังงาน อาทิ ท่าเรือขนส่งก๊าซ LNG เป็นต้น

(3) **ความมั่นคงด้านพลังงาน** เมื่อการจัดการแหล่งพลังงาน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีความหลากหลายและซับซ้อนมากขึ้นในอนาคต หากประเทศไทยขาดระบบบริหารจัดการ และการจัดการความเสี่ยงที่ดี อาทิ การนำเข้าพลังงานอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ขาดระบบการดูแลบำรุงรักษา และจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ดี รวมทั้งการจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ ย่อมส่งผลกระทบต่อความพร้อมใช้งาน และคุณภาพการให้บริการ ซึ่งจะกระทบต่อความมั่นคงด้านพลังงาน และความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

4.2.5 การปรับปรุง/ลดข้อจำกัดในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศสมาชิก
ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนมีกฎระเบียบที่แตกต่างกัน เช่น กฎระเบียบในการขนส่งข้ามพรมแดน การขั้บรถด้านซ้าย/ขวา ตลอดจนความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศสมาชิกอื่นๆ ซึ่งอาจเป็นข้อจำกัดในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก และส่งผลกระทบต่อ การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ดังนั้น จึงต้องมีการสร้างระบบให้กลมกลืน (Harmonization) เสมือนเป็นระบบเดียวกัน ซึ่งจะนำไปสู่การผลักดันให้เกิด Market Access ขึ้นอย่างแท้จริง อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าว จำเป็นต้องให้ผู้มีส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกันพิจารณารายละเอียดอย่างรอบคอบ เพื่อเพิ่มโอกาสในการประกอบการธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการไทยในภูมิภาคด้วย

4.2.6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องกับการเติบโตอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth) เช่น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การใช้พลังงานการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการสนับสนุนให้เกิดการใช้พลังงานสะอาด เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดกฎระเบียบใหม่จากประเทศคู่ค้าของไทยที่เริ่มให้ความสำคัญกับประเด็นในเรื่องการอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม การปล่อยก๊าซเรือนกระจก การควบคุมมาตรฐานการผลิตตลอดห่วงโซ่อุปทาน

4.2.7 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการเปิดประเทศของเมียนมาร์ จะเป็นปัจจัยสนับสนุนการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นและจะส่งผลให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนทั้งฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากแรงงานในประเทศเพื่อนบ้านที่มีค่าแรงต่ำกว่า การสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ และการได้สิทธิ GSP (Generalized System of Preferences) ของประเทศเพื่อนบ้านในการส่งออกรวมทั้งยังเป็นการจับจองโอกาสทางการค้าและการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นจะส่งผลให้เกิดการใช้และความต้องการการบริการของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อการผ่านแดนมากขึ้นทั้งเพื่อการส่งออกและนำเข้า

4.2.8 การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านการให้บริการ จากกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้น และตลาดที่ใหญ่ขึ้น ทำให้ปริมาณความต้องการระบบบริการสาธารณะเพิ่มขึ้น และประเทศอาเซียนจะมีการแข่งขันการให้บริการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก รวมทั้งการเปิดเสรีบริการ โดยเฉพาะการให้บริการการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมือ ทำให้ต้องมีระบบการบริหารการขนส่งเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ อาจส่งผลต่อความแออัดของการบริการในด้านต่าง เช่น การให้บริการท่าอากาศยาน ท่าเรือ หรือด่านศุลกากร จุดผ่านแดน เป็นต้น

4.2.9 โครงสร้างการบริหารจัดการและสถาบัน การเปิดเสรีบริการขนส่งและโลจิสติกส์รวมทั้งการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลจะทำให้กิจกรรมการเดินทางเรือในน่านน้ำไทยและระหว่างประเทศ รวมทั้งกิจกรรมพาณิชย์นาวีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำ และการใช้ประโยชน์ทางทะเลที่เข้มงวดและเป็นสากลมากขึ้น โดยจำเป็นต้องปรับปรุงระบบโครงสร้างการบริหารจัดการและสถาบันต่างๆ ตลอดจนกฎหมาย และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เหมาะสม เป็นสากล เพื่อให้ปฏิบัติงานมีความชัดเจน ลดความซ้ำซ้อน

4.3 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในการก้าวสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558

4.3.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่

(1) การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางบก ประเทศสมาชิกอาเซียนมีข้อตกลงและวางแผนร่วมกันเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงด้านขนส่งคมนาคมระหว่างกัน ซึ่งความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคที่สำคัญได้มีความตกลงการเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนนตามแนวสายทางระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) สำหรับประเทศไทยนอกจากการวางแผนการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับความตกลงตามกรอบความร่วมมือต่างๆ แล้ว จำเป็นต้องมีการสร้างข้อตกลงร่วมและกำหนดกฎระเบียบกติกาที่จะใช้สำหรับรถและผู้โดยสาร เพื่อความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง รวมทั้ง ให้เกิดการเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศสมาชิกให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถลดช่องว่างการพัฒนาและมีความพร้อมต่อการเป็นประชาคมอาเซียน ดังนั้น จึงควรมีการผลักดันในเวทีระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค เพื่อเร่งรัดการสร้างระเบียบและข้อปฏิบัติร่วมสำหรับการขนส่งโดยรถและผู้โดยสารข้ามแดนระหว่างประเทศ ซึ่งควรรวมถึงการสร้างระบบข้อมูลเชื่อมโยงระหว่างกัน และระบบประกันภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุด้วย

(2) การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำทั้งในและระหว่างประเทศดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง มีศักยภาพในระดับสากล และมีขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาค ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนากองเรือไทย อู่ต่อเรือไทย และธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเล รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีความรู้ ความชำนาญ ตลอดจนเร่งปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการและสถาบัน ตลอดจนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้มีความสอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงการขนส่งทางน้ำ เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติ รวมทั้งการพิจารณาความเหมาะสมของการแยกบทบาทหน้าที่กำกับดูแลออกมาเป็นหน่วยงานเฉพาะให้ชัดเจน

(3) การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางอากาศจะทวีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นจากการพัฒนาระบบตลาดและอุตสาหกรรมการบินของโลก ดังนั้น ควรให้ความสำคัญกับการปรับปรุงการบริการอำนวยความสะดวกและธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในบริเวณสนามบิน โดยเฉพาะบริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ให้มีกระบวนการที่ง่าย เป็นอัตโนมัติ รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินการพัฒนาความร่วมมือในประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อร่วมให้บริการท่าอากาศยานและบริการการบิน พัฒนาขีดความสามารถธุรกิจการบินและธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งการเปิดตลาดบริการธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน เช่น ซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยานและบริการภัณฑ์ บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และบริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ เป็นต้น

(4) การพัฒนาประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ ตอบสนองการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ผ่านประตูการค้าทั้งท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน ควรให้ความสำคัญกับการผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก มีการปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office Reprocess) ให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการอย่างบูรณาการ อาทิ การพัฒนาขยายการเชื่อมโยงระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) การส่งเสริมพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้านทั้งที่เกี่ยวข้องกับสินค้าและบุคลากรผู้ให้บริการผ่านแดน การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและคุณภาพบริการท่าเรือให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางทะเลข้ามประเทศ

สำหรับโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงการสร้างพื้นฐานสูงสุด ควรสนับสนุนให้ภาคเอกชนเป็นผู้ตัดสินใจลงทุน หรือดำเนินการในรูปแบบ PPP (Public-Private Partnership) เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบสินค้า และสถานีขนส่งสินค้าตามแนวทางของแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ฯ เป็นต้น

4.3.2 การพัฒนาด้านพลังงาน เนื่องจากประเทศไทยยังคงต้องพึ่งพาแหล่งพลังงานเชิงพาณิชย์จากต่างประเทศและเป็นผู้รับซื้อไฟฟ้ารายใหญ่จากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น จึงควรมีการวางแผนเพื่อสร้างความมั่นคงและการจัดหาพลังงานที่เน้นการสร้างสมดุลระหว่างแหล่งพลังงานในประเทศและต่างประเทศ โดยการกำหนดกรอบ/แนวทางการนำเข้าพลังงานที่ชัดเจน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพด้านแหล่งพลังงานในประเทศอย่างเต็มที่ ควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน สำหรับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต ควรพิจารณาความได้เปรียบในเชิงพื้นที่ตั้งเพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตพลังงานต่างๆ บนพื้นฐานของความหลากหลายในชนิดของเชื้อเพลิง เพื่อสร้างความมั่นคงด้านพลังงานและลดการพึ่งพิงแหล่ง

พลังงานชนิดใดชนิดหนึ่งสูงเกินไป รวมทั้งการสร้างโอกาสให้กับนักลงทุนไทยในการลงทุนด้านพลังงานในต่างประเทศ นอกจากนี้ การที่โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานหลายด้านของประเทศไทย อาทิ โรงกลั่นน้ำมัน ระบบส่งและจำหน่ายไฟฟ้า มีความพร้อมกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น เมื่อเข้าสู่ประชาคมในระยะแรกๆ จึงมีความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และจำหน่ายไฟฟ้าให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านตามแนวเขตเมืองชายแดน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาวางแผนด้านพลังงานโดยคำนึงถึงความต้องการใช้พลังงานดังกล่าว และพิจารณาราคาจำหน่ายที่เหมาะสมด้วย

4.3.3 การส่งเสริมนักลงทุนดำเนินโครงการในภูมิภาค การก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนถือเป็นการเปิดโอกาสให้กับนักลงทุนไทยเข้าพัฒนาโครงการในภูมิภาคอาเซียน แต่ยังมีข้อจำกัดในหลายมิติ ทั้งของประเทศไทย และประเทศสมาชิก รวมถึงความเสี่ยงของการลงทุนในภูมิภาคนี้ยังอยู่ในระดับที่สูง ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนจึงควรร่วมมือกันในการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในต่างประเทศ เพื่อกำหนดทำที่ที่ชัดเจนในการลงทุนและช่วยบริหารจัดการความเสี่ยงในการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และพิจารณาแนวทางการให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนเพื่อลดภาระการลงทุนภาครัฐ ตลอดจนการจัดหา สนับสนุนแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม

4.3.4 การบูรณาการระหว่างหน่วยงานในการดูแลบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และการปฏิบัติการในสถานการณ์ฉุกเฉินในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เนื่องจากการเชื่อมโยงกันโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนจะมีมากขึ้นในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้การดูแลบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นไปอย่างมีแบบแผน (Systematic Approach) และปฏิบัติได้จริงเต็มประสิทธิภาพ จึงควรมีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติการร่วมกันในสถานการณ์ฉุกเฉิน พร้อมทั้งจัดตั้งองค์กรรับผิดชอบเพื่อให้สามารถกำกับดูแลได้อย่างเป็นระบบ และลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับชีวิต ทรัพย์สิน และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.3.5 การส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งประเภทธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดนถือเป็นกลไกสำคัญ ที่จะทำให้การเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน มีการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม (Win-Win) และช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive Growth) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนที่สำคัญหรือการสนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) การแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

4.3.6 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อสนองตอบการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจของไทยและให้แรงงานไทยมีความสามารถแข่งขันกับแรงงานในประเทศเพื่อนบ้านได้ ดังนั้น ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาทักษะบุคลากรด้านภาษาและความเชี่ยวชาญงานสาขาเฉพาะด้านที่มีมาตรฐานในระดับสากล