



#



#

#

#

#

#

#

แผนแม่บท

ว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน

ในอาเซียน

#

#

สารบัญ

บทนำ	1
บทที่ 1 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน.....	7
บทที่ 2 ความสำเร็จ ความท้าทายและปัญหาอุปสรรคของความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน.....	13
บทที่ 3 ยุทธศาสตร์หลักสำหรับการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน.....	49
บทที่ 4 การระดมทรัพยากรเพื่อเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน.....	81
บทที่ 5 การดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บท	91
ภาคผนวกบทนำ แถลงการณ์ผู้นำอาเซียนว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน	94
ภาคผนวกบทที่ 2 ทำเรื่องสำคัญๆ การให้สัตยาบันฯ และ เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก	97
ภาคผนวกบทที่ 4 โครงการเร่งรัดสำหรับการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน	102

บทนำ

แผนแม่บทว่าด้วยความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน#

บทนำ

ภูมิหลังและเหตุผลของการจัดทำแผนแม่บทฯ

1. อาเซียนมีพันธกรณีในการสร้างประชาคมในปี ค.ศ. 2015 และเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์นี้ การเป็นประชาคมที่เชื่อมโยงอย่างเพิ่มพูนจึงมีความจำเป็นเพราะอาเซียนที่เชื่อมโยงกันตั้งแต่เครือข่ายการคมนาคมไปจนถึงประชาชนจะนำไปสู่อาเซียนที่เป็นภูมิภาคที่แข่งขันได้และมีความยืดหยุ่นสูง ทำให้ประชากร สินค้า บริการและทุนเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น ส่งเสริมให้เกิดสันติภาพและความรุ่งเรืองอย่างต่อเนื่องแก่ประชาชนอาเซียน ทั้งหมดนี้จึงเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับกฎบัตรอาเซียน โดยแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะเป็นก้าวสำคัญในการก้าวไปสู่วิสัยทัศน์นี้

2. การจัดทำแผนแม่บทฯนี้มีที่มาจากการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 15 ณ ชะอำ หัวหิน ประเทศไทย เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม ค.ศ. 2009 และในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 16 ที่กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 8-9 เมษายน ค.ศ. 2010 ผู้นำอาเซียนได้ย้ำความจำเป็นในการกำหนดมาตรการต่างๆ ในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ที่มีเป้าหมายและตารางเวลาที่ชัดเจน ตลอดจนความจำเป็นในการพัฒนากลไกการระดมทุนสำหรับโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืนเพื่อให้บรรลุผลการดำเนินการตามแผนแม่บทฯต่อไป

3. การส่งเสริมความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียนและการรวมกลุ่มระดับอนุภูมิภาคจะเป็นประโยชน์ต่อชาติสมาชิกอาเซียน โดยการเพิ่มพูนการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการพัฒนา ทั้งนี้ โดยที่ความเชื่อมโยงการขนส่งทางบกจะต้องผ่านเขตแดนของกัมพูชา ลาว เวียดนาม และพม่า ดังนั้น ประเทศเหล่านี้จะได้รับผลประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ความพยายามทั้งหลายนี้จะมีส่วนสำคัญในการลดช่องว่างในการพัฒนาภายในอาเซียนโดยทำให้ความเจริญสามารถการเข้าถึงดินแดนที่ห่างไกลและมีการพัฒนาล้ำหลัง

4. นอกจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เป็นรูปธรรมจากความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนแล้ว ความเชื่อมโยงที่สร้างขึ้นจะช่วยสร้างส่งเสริมความพยายามในการสร้างประชาคมอาเซียน ไม่เพียงแต่ในด้านความร่วมมือและการรวมกลุ่มระดับภูมิภาคที่จะเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น แต่รวมถึงการไปมาหาสู่กันของประชาชน ดังนั้น แนวคิดเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะส่งเสริมความพยายามอย่างต่อเนื่องของภูมิภาคในการบรรลุประชาคมอาเซียนที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลางในปี ค.ศ. 2015 โดยมีจุดเน้นที่การเสริมสร้างความรู้สึกร่วมกันของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่เชื่อมโยงกัน

5. แม้ว่าการมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันจะมีประโยชน์ที่เป็นรูปธรรม แต่ปัญหาที่เกิดจากอาชญากรรมข้ามชาติ การลักลอบเข้าเมือง ความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและมลพิษ ตลอดจนความท้าทายข้ามเขตแดนอื่นๆ จะต้องได้รับการพิจารณาป้องกันและแก้ไขอย่างเหมาะสมด้วย

6. แผนแม่บทฯ ควรต้องครอบคลุมมิติต่างๆ ของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมเพื่อบรรลุผลลัพธ์ที่กว้างและครอบคลุม รวมทั้งสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษของสหประชาชาติ ในบริบทนี้ ความเชื่อมโยงกันควรนำไปสู่การส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของท้องถิ่นต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนด้วย

แรงขับเคลื่อนความเชื่อมโยงกันในอาเซียน

7. ความจำเป็นในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนมีหลายด้านคือ อาเซียนเป็นภูมิภาคซึ่งประกอบด้วยประชากรประมาณ 600 ล้านคน มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศรวมกันถึง 1.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการรวมตัวของอาเซียน การเร่งการสร้างประชาคมอาเซียน และการเสริมสร้างความเป็นศูนย์กลางและบทบาทของอาเซียนในการเป็นแรงขับเคลื่อนในการวางโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมของการรวมตัวกันในภูมิภาค ความเชื่อมโยงระหว่างกันที่เพิ่มพูนของอาเซียนจึงมีความจำเป็นเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการเจริญเติบโตเป็นภูมิภาคที่มี

ความสามารถในการแข่งขันได้ เพื่อก่อให้เกิดการรวมกลุ่มและเครือข่ายการผลิตร่วมกัน เพื่อส่งเสริมการค้าภายในภูมิภาค เพื่อดึงดูดการลงทุน เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้นระหว่างประชาชนอาเซียน รวมทั้งเพื่อเสริมสร้างความรู้สึกร่วมกันของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่เชื่อมโยงกัน ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะส่งเสริมความเชื่อมโยงภายในประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจบนรากฐานของการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายการสื่อสาร ตลอดจนการเคลื่อนย้ายของประชากร สินค้า และบริการภายในภูมิภาคอาเซียน

8. อาเซียนจำเป็นต้องตอบสนองร่วมกันต่อโอกาสที่เกิดขึ้นจากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบทางภูมิประเทศ และความท้าทายจากการแข่งขันในสภาวะการค้าและการลงทุนของโลก อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ล้อมรอบด้วยอินเดียทางทิศตะวันตก จีน ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ในทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ทางทิศใต้ ในช่วงที่ผ่านมาอาเซียนได้บรรลุผลลัพธ์ที่สำคัญในความพยายามรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่เพิ่มพูนจะสามารถนำอาเซียนไปสู่การเป็นศูนย์กลางของการเจริญเติบโตและการพัฒนา รวมทั้งปกป้องความเป็นแกนกลางของอาเซียนภายใต้โครงสร้างสถาปัตยกรรมการรวมตัวกันในภูมิภาค โดยการลดต้นทุนด้านการลงทุน การค้าสินค้าและบริการระหว่างกัน

9. ในช่วงที่ผ่านมา อาเซียนได้พยายามสร้างประชาคมและเร่งการรวมตัวของภูมิภาคผ่านข้อริเริ่มทางยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการที่หลากหลาย ทั้งภายใต้กรอบคณะกรรมการรายสาขาต่างๆของอาเซียน และกรอบอนุภูมิภาคต่างๆ ดังนั้นความพยายามเหล่านี้ควรจะมุ่งเน้นไปในทางเดียวกัน โดยมีแผนแม่บทความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนเป็นเครื่องมือทางยุทธศาสตร์โดยรวมเพื่อส่งเสริมและเร่งรัดข้อริเริ่มของคณะกรรมการรายสาขาต่างๆของอาเซียนและกรอบอนุภูมิภาคต่างๆเพื่อก้าวไปสู่เป้าหมายการเป็นประชาคมอาเซียน

ขอบเขตและค่านิยมของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

10. ความเชื่อมโยงในอาเซียนหมายถึงการเชื่อมต่อทางกายภาพ สถาบัน และประชาชนสู่ประชาชน ซึ่งรวมกันขึ้นเป็นฐานรากที่เอื้อต่อการบรรลุผลในด้านเศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคง สังคมและวัฒนธรรม ซึ่งจะนำไปสู่วิสัยทัศน์ของการเป็นประชาคมอาเซียนที่จะเกิดขึ้นจริง โดยองค์ประกอบหลักของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนได้แก่

(1) ความเชื่อมโยงทางกายภาพ ประกอบด้วย

การคมนาคม

เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

พลังงาน

(2) ความเชื่อมโยงทางสถาบัน ประกอบด้วย

การเปิดเสรีและการอำนวยความสะดวกทางการค้า

การเปิดเสรีและการอำนวยความสะดวกในการบริการและการลงทุน

ความตกลง/ข้อตกลงยอมรับร่วมกัน

ความตกลงการขนส่งในภูมิภาค

กระบวนการข้ามพรมแดน

โครงการเสริมสร้างศักยภาพ

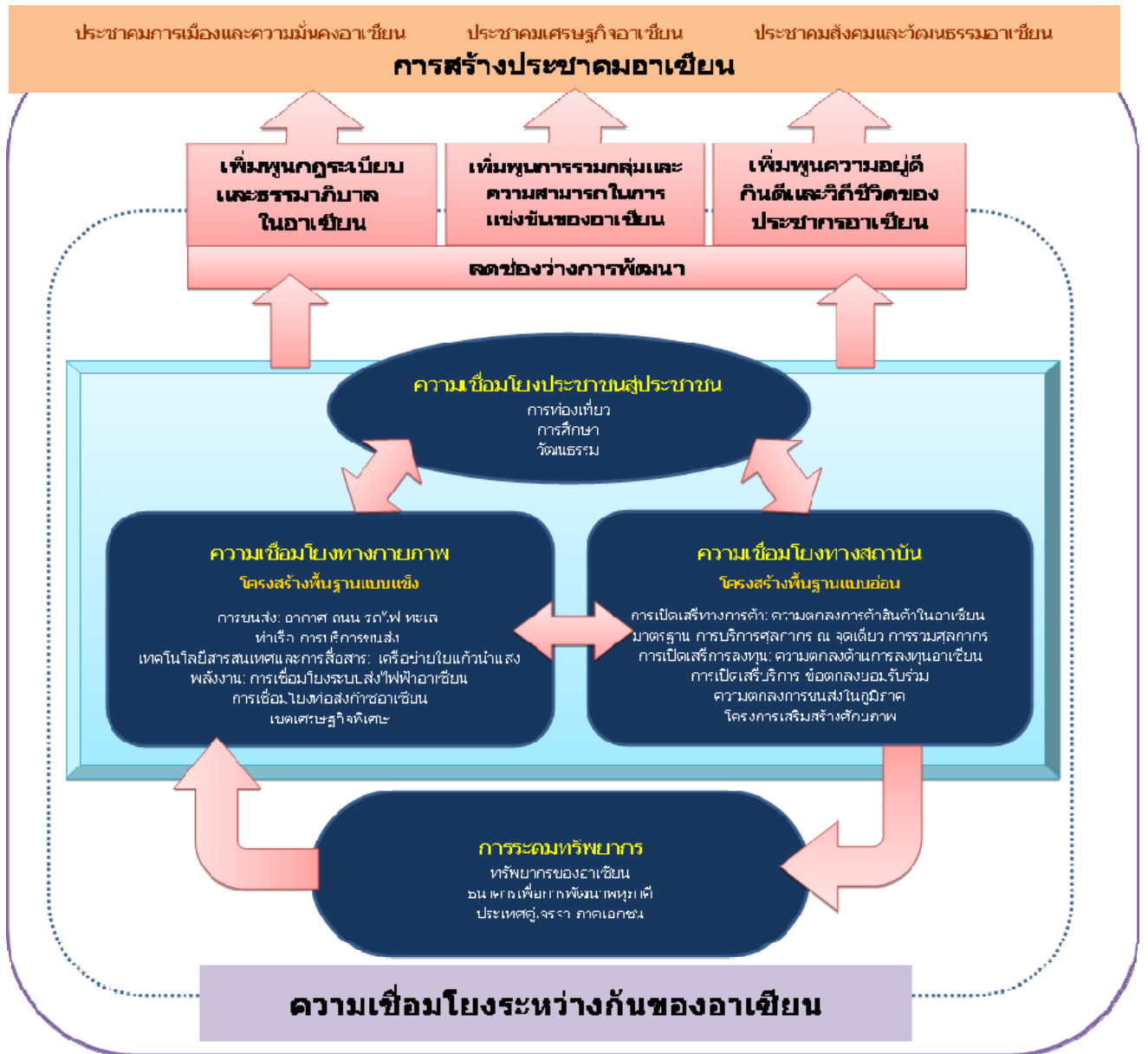
(3) ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน ประกอบด้วย

การศึกษาและวัฒนธรรม

การท่องเที่ยว

11. รูปภาพ 1.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนและการสร้างประชาคมอาเซียน ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนสามารถบรรลุผลสำเร็จได้จากการเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางกายภาพและสถาบัน ซึ่งจะลดต้นทุนการลงทุนและการค้าระหว่างกันในด้านสินค้าและบริการ รวมถึงต้นทุนในการเชื่อมต่อการให้บริการ และต้นทุนการจัดตั้งเครือข่าย ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่เพิ่มพูนขึ้นยังสามารถช่วยลดช่องว่างในการพัฒนาโดยการขยายขอบเขตของเครือข่ายการผลิต และช่วยเสริมสร้างความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน ซึ่งจะก่อให้เกิดความรู้สึกถึงการเป็นประชาคมในอาเซียนร่วมกัน

รูปภาพ 1.1: ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อมโยงระหว่างกันของอาเซียนกับประชาคมอาเซียน



ที่มา: ปรับแก้จากสถาบันวิจัยเศรษฐกิจอาเซียน

วิสัยทัศน์ เป้าหมาย
และวัตถุประสงค์ของ
ความเชื่อมโยงระหว่าง
กันในอาเซียน

#

บทที่ 1

แผนแม่บทว่าด้วยความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน

บทที่ 1

วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

1. การส่งเสริมความเชื่อมโยงภายในภูมิภาคมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ลดช่องว่างการพัฒนาโดยการกระจายประโยชน์ของการเจริญเติบโตไปยังกลุ่มและชุมชนที่พัฒนาน้อยกว่าที่มีความยากจน รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน และเชื่อมต่อชาติสมาชิกอาเซียนในภูมิภาคให้เข้ากับประชาคมโลก
2. แนวคิดเรื่องความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะส่งเสริมให้เกิดการต่อยอดการรวมตัวของอาเซียน และขยายกว้างขึ้นไปยังเอเชียตะวันออกเฉียง และความเชื่อมโยงในภูมิภาคที่ลึกซึ้งและกว้างขวางขึ้นนี้จะสร้างความเข้มแข็งให้แก่จุดยืนของอาเซียนในฐานะเป็นแกนกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง และรักษาความเป็นแกนกลางของอาเซียน ซึ่งจะเกิดความเข้มแข็งเพิ่มมากขึ้นจากการบรรลุถึงศักยภาพของความเชื่อมโยงดังกล่าว

วิสัยทัศน์

3. วิสัยทัศน์อาเซียน 2020 ได้กำหนดให้อาเซียนเป็นศูนย์รวมของชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มองไปข้างนอก อยู่ร่วมกันอย่างมีสันติภาพ มั่นคง และเจริญรุ่งเรือง รวมตัวกันเป็นหุ้นส่วนของการพัฒนาอย่างมีพลวัต และเป็นประชาคมที่เอื้ออาทร ดังนั้นการสร้างและความสำเร็จของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่เพิ่มพูนนี้จึงจำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมกันของอาเซียนรวมถึงแนวทางสู่ความเชื่อมโยงที่ยั่งยืนในระยะยาว โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของท้องถิ่น บรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และขับเคลื่อนความเชื่อมโยงภายในประเทศให้สอดคล้องกับความเชื่อมโยงของภูมิภาค วิสัยทัศน์การเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่เพิ่มพูนจะช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับหลักของอาเซียน “หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งอัตลักษณ์ หนึ่งประชาคม” และจะตอบสนองต่อสภาพพื้นฐาน และข้อตกลงต่างๆ รวมทั้งคำนึงถึงความรับผิดชอบและสมรรถนะที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนด้วย

เป้าหมาย

4. แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนเล็งเห็นว่าความเชื่อมโยงของอาเซียนผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่เพิ่มพูน (ความเชื่อมโยงทางกายภาพ) การจัดระบบทางสถาบันอย่างมีประสิทธิภาพ (ความเชื่อมโยงทางสถาบัน) และการเพิ่มอำนาจให้ประชาชน (ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน) จะต้องอาศัยทั้งการพัฒนายุทธศาสตร์และสถาบันใหม่ๆ และการลงทุนในการดำเนินการตามโครงการต่างๆที่มีอยู่แล้วและจะมีขึ้นอีกในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ

5. เป้าหมายของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่เพิ่มพูนได้แก่

- (1) เพื่อเพิ่มพูนการรวมตัวและความร่วมมือของอาเซียน
- (2) เพื่อเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขันในระดับโลกของอาเซียน โดยการมีเครือข่ายการผลิตของภูมิภาคที่เข้มแข็ง
- (3) เพื่อให้สภาพความเป็นอยู่และวิถีชีวิตของประชากรอาเซียนดีขึ้น
- (4) เพื่อปรับปรุงกฎระเบียบและธรรมาภิบาลของอาเซียน
- (5) เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อกับศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้มากขึ้นทั้งในภูมิภาคอาเซียนและภายในชาติสมาชิก รวมถึงการลดช่องว่างของการพัฒนา
- (6) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของท้องถิ่น
- (7) เพื่อเพิ่มพูนความพยายามในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืน
- (8) เพื่อจะสามารถจัดการกับผลกระทบในทางลบที่จะเกิดมาจากความเชื่อมโยง

วัตถุประสงค์

6. เพื่อบรรลุเป้าหมายเหล่านี้ แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนกำหนดวัตถุประสงค์ต่อไปนี้เป็นความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนที่เพิ่มพูน

- (1) เพื่อรวบรวมแผนงานเกี่ยวกับความเชื่อมโยงที่มีอยู่และจัดลำดับความสำคัญโดยคำนึงถึงกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆที่มีอยู่แล้ว

ความเชื่อมโยงทางกายภาพ

(2) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และพลังงาน ที่มีความหลากหลายในอาเซียนและภูมิภาคอื่นๆ ให้มีบูรณาการและมีประสิทธิภาพ

ความเชื่อมโยงทางสถาบัน

(3) เพื่อให้มียุทธศาสตร์ ความตกลง กลไกทางกฎหมายและสถาบัน ที่จะทำให้ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนบังเกิดผล รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการค้าสินค้าและบริการ ตลอดจนนโยบายการลงทุนและกรอบกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อให้การลงทุนได้รับการคุ้มครอง และดึงดูดการลงทุนของภาคเอกชน

ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน

(4) เพื่อจัดทำข้อริเริ่มที่จะมีส่วนส่งเสริมและก่อให้เกิดการลงทุนในการศึกษาและการเรียนรู้ ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ กระตุ้นการสร้างนวัตกรรม ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมของอาเซียน รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวและการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

การสร้างเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

(5) เพื่อสร้างหลักการในการระดมทุน ให้คำแนะนำด้านกลไกที่เหมาะสมสำหรับการระดมทุน และประเมินค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเพื่อพัฒนาและ/หรือส่งเสริมความเชื่อมโยงตามที่แผนแม่บทกำหนด

(6) เพื่อสร้างความเป็นหุ้นส่วนที่ให้ประโยชน์กันทุกฝ่ายระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชนอาเซียน และประชาคมระหว่างประเทศ

(7) เพื่อส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนและชุมชนท้องถิ่นในการดำเนินการตามข้อริเริ่มความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

(8) เพื่อวางตารางเวลาสำหรับการบรรลุเป้าหมายความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการเพื่อสร้างประชาคมอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015 โดยคำนึงถึงความแตกต่างของระดับการพัฒนาของชาติสมาชิกอาเซียน

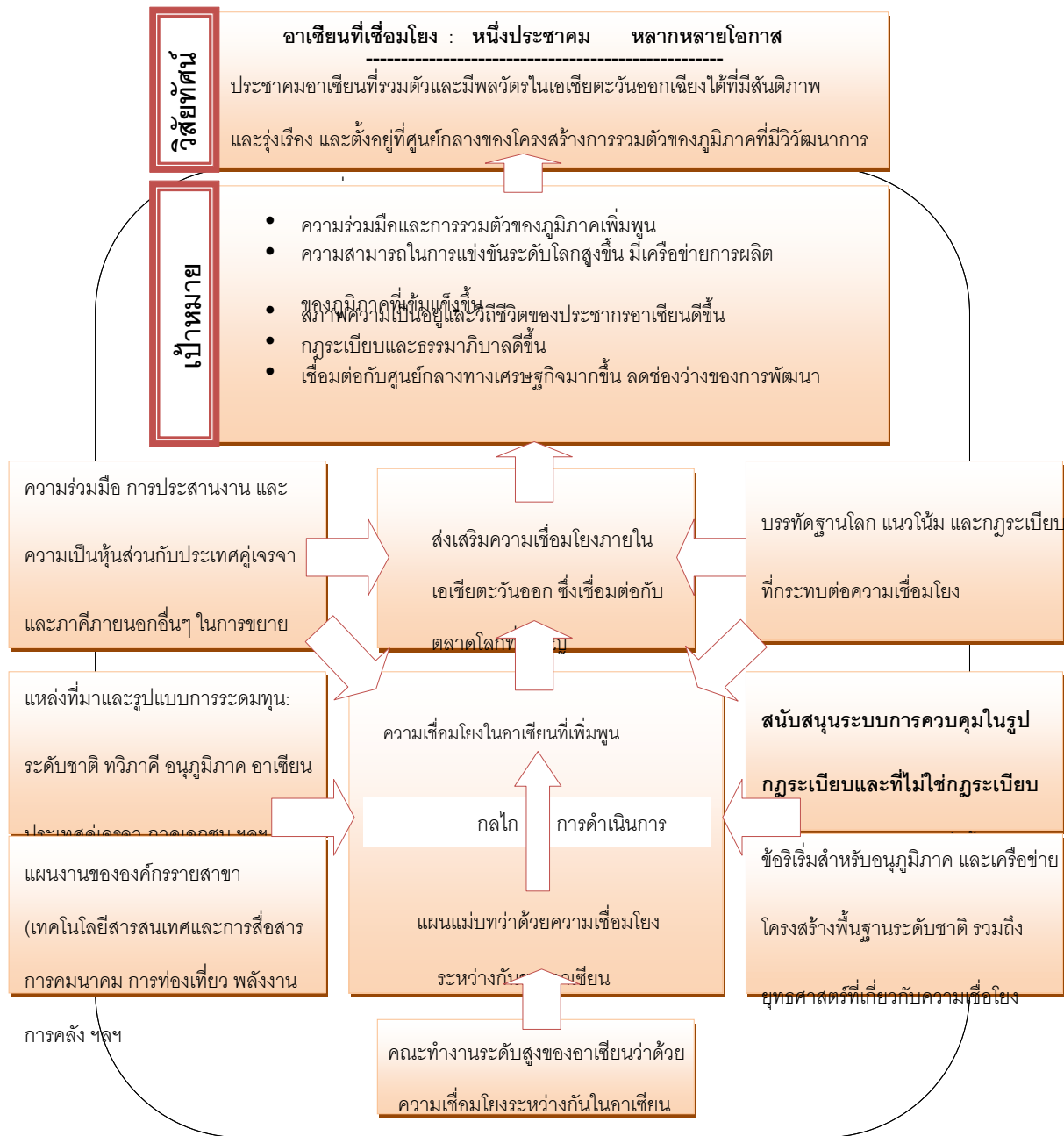
(9) เพื่อจัดเตรียมข้อตกลงและความร่วมมือต่างๆที่จะเสริมสร้างศักยภาพในอาเซียน เช่น ความริเริ่มเพื่อการรวมตัวของอาเซียน และเรื่องอื่นๆที่เหมาะสมเพื่อลดความแตกต่างในการพัฒนา และการส่งเสริมความพยายามระดับภูมิภาคให้บรรลุการเป็นประชาคมอาเซียนที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลางภายในปี ค.ศ. 2015

หลักการสำคัญสำหรับแผนแม่บท

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนตั้งอยู่บนหลักการสำคัญดังต่อไปนี้

- (1) ช่วยเร่งรัดและไม่เป็นอุปสรรคต่อข้อริเริ่มที่มีอยู่แล้วในอาเซียน ตลอดจนส่งเสริมกระบวนการสร้างประชาคมอาเซียน
- (2) สร้างผลลัพธ์ที่เป็นประโยชน์กับทุกฝ่ายเพื่อสะท้อนผลประโยชน์ของทุกชาติสมาชิกอาเซียน
- (3) สร้างความสอดคล้องประสานระหว่างยุทธศาสตร์หรือแผนงานขององค์กรรายสาขาต่างๆที่มีอยู่แล้วและกำลังดำเนินการอยู่ภายใต้กรอบอาเซียนและอนุภูมิภาคต่างๆ
- (4) สร้างความสมดุลระหว่างผลประโยชน์ระดับภูมิภาคและระดับประเทศ
- (5) เสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างแผ่นดินใหญ่และหมู่เกาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- (6) มองไปข้างหน้า และช่วยส่งเสริมพลวัตการแข่งขันของประเทศคู่แข่งต่างๆต่อแผนแม่บทฯ ตลอดจนช่วยรักษาความเป็นแกนกลางของอาเซียน
- (7) การมีรูปแบบการระดมทุนที่ชัดเจนและครอบคลุมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

รูป 1.1 วิสัยทัศน์และเป้าหมายของการเชื่อมโยงอาเซียน



ที่มา: ดัดแปลงจากเอกสารของประเทศไทยเรื่อง “แนวทางที่เป็นไปได้ในการก้าวไปสู่ความเชื่อมโยงของภูมิภาคที่เพิ่มพูน: ทัศนะเบื้องต้น”

ความสำเร็จ
ความท้าทายและ
ปัญหาอุปสรรคของ
ความเชื่อมโยงระหว่าง
กันในอาเซียน #

บทที่ 2

แผนแม่บทว่าด้วยความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน

1. อาเซียนมีความมุ่งมั่นเพียรพยายามอย่างต่อเนื่องที่จะดำเนินการตามกฎบัตรอาเซียนและแผนงานการดำเนินการไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียน การเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนเป็นแนวคิดที่สะท้อนถึงจุดแข็ง ศักยภาพ และความท้าทายของการสร้างประชาคมอาเซียน โดยต่อยอดจากพัฒนาการและความสำเร็จของกรอบความร่วมมือต่างๆภายในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งเสนอแนวทางในการจัดการกับประเด็นท้าทายต่างๆ ตลอดจนแนวทางในการเสริมสร้าง ขีดความสามารถ การลดช่องว่างทางการพัฒนา และการขจัดความแตกต่างระหว่างกันทางสังคมและวัฒนธรรมในอาเซียน

2. อาเซียนได้ดำเนินโครงการและข้อริเริ่มต่างๆเป็นจำนวนมากเพื่อจะสร้างและเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ซึ่งได้มีความก้าวหน้าในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตามยังคงมีภารกิจสำคัญที่จะต้องดำเนินการต่อไปเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการเชื่อมโยงที่สมบูรณ์ ดังนั้นต่อไปนี้จะเป็นการพิจารณาถึงสถานะของความร่วมมือในภูมิภาค รวมทั้งข้อริเริ่มต่างๆในอนุภูมิภาคทั้ง 3 มิติ ได้แก่ ความเชื่อมโยงทางกายภาพ ความเชื่อมโยงทางสถาบัน และความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน

2.1 ความเชื่อมโยงทางกายภาพ

3. การเชื่อมโยงทางกายภาพ ครอบคลุมถึง โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่จะให้บริการด้านต่างๆและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ภูมิภาคอาเซียนมีบูรณาการทั้งทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม โดยการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน การลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทางการค้า และการอำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างประชาชน

2.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางทะเลและทางอากาศ

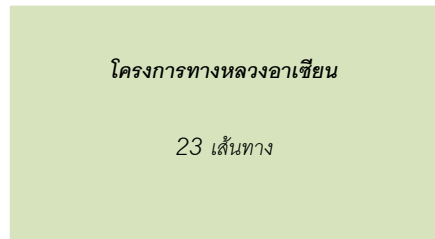
4. การขนส่งทางบก ความร่วมมือของอาเซียนในการสร้างถนนและทางรถไฟ มีเป้าหมายเพื่อการสร้างเส้นทางขนส่งทางบกที่เชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศนอกภูมิภาคเข้าด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และอนุรักษ์ไว้ซึ่งสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนภายใต้ความร่วมมือนี้ มีโครงการที่มี

ความสำคัญลำดับต้น (flagship project) 2 โครงการ ได้แก่โครงการทางหลวงอาเซียน และโครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง

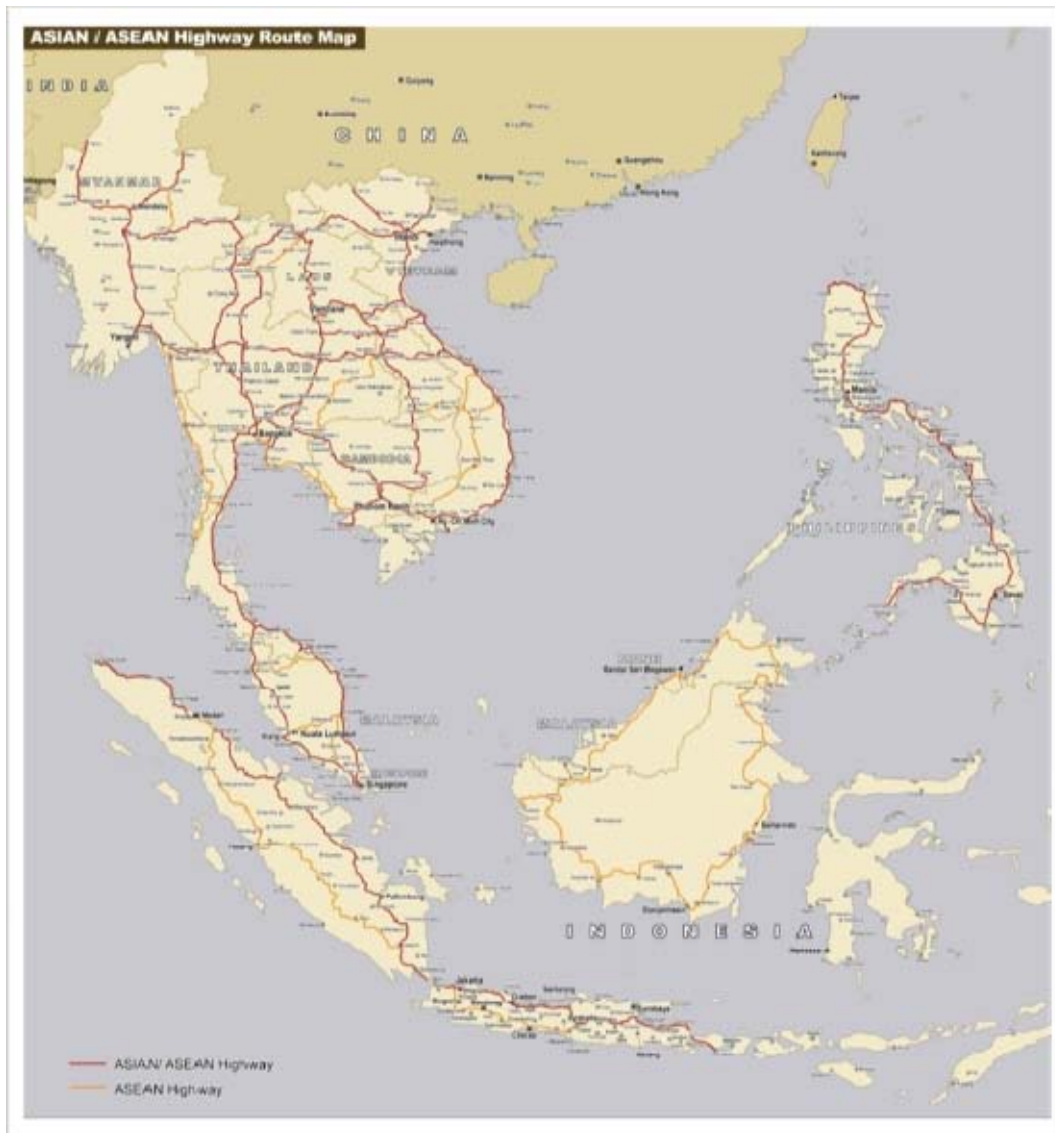
5. **โครงสร้างพื้นฐานทางถนน** ที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 5 เมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 1999 ที่กรุงฮานอย สาธารณรัฐเวียดนาม ได้ให้การรับรองแผนงานพัฒนาทางหลวงอาเซียนภายใต้กรอบเวลาดังนี้

- ระยะเวลาที่ 1 : การวางโครงข่ายและกำหนดเส้นทางหลวงระดับประเทศให้เสร็จสิ้นภายในปี ค.ศ. 2000
- ระยะเวลาที่ 2: การติดตั้งเครื่องหมาย/ป้ายบอกทางบนเส้นทางที่กำหนดทุกสาย การยกระดับเส้นทางที่กำหนดทั้งหมดให้เป็นถนนมาตรฐานชั้น 3 เป็นอย่างน้อย การสร้างเส้นทางเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ให้เสร็จสิ้นทุกสายและการดำเนินการให้จุดผ่านแดนทุกจุดสามารถทำการได้ ภายในปี ค.ศ. 2005
- ระยะเวลาที่ 3: ยกกระดับเส้นทางที่กำหนดทุกสายเป็นถนนมาตรฐานชั้น 1 และยกระดับถนนสายรองที่มีปริมาณการจราจรน้อย ให้เป็นถนนมาตรฐานชั้น 2 ภายในปี ค.ศ. 2020

6. ทางหลวงอาเซียนเป็นส่วนต่อขยายของโครงข่ายทางหลวงสายเอเชียส่วนที่อยู่ในอาเซียน ในปัจจุบันแม้จะมีความก้าวหน้าในการขยายระยะทางและยกระดับคุณภาพทางหลวง แต่ยังมีเส้นทางเชื่อมต่อที่ไม่สมบูรณ์อีกหลายสาย รวมทั้งยังมีถนนหลายสายที่ต่ำกว่ามาตรฐานอยู่ในประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศ เส้นทางเชื่อมต่อที่ไม่สมบูรณ์บนทางหลวงอาเซียนเหล่านี้ ส่วนใหญ่อยู่ในพม่า มีความยาว 227 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีถนนที่ต่ำกว่ามาตรฐานชั้น 3 อีกกว่า 5,300 กิโลเมตร ใน 6 ประเทศสมาชิกอาเซียน ได้แก่ ลาว พม่า เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และมาเลเซีย



7. ทางหลวงอาเซียนได้กำหนดเส้นทางการขนส่งข้ามแดน ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยได้กำหนดให้เส้นทางเหล่านี้ได้รับการยกระดับและเริ่มการก่อสร้างในลำดับต้น ในเส้นทางเหล่านี้มีถนนที่ต่ำกว่ามาตรฐานชั้น 3 รวมระยะทาง 2,069 กิโลเมตร โดยอยู่ใน ลาว พม่า และฟิลิปปินส์ ความท้าทายสำคัญในเรื่องนี้ คือ การเข้าถึงแหล่งทุนเพื่อยกระดับถนนที่ต่ำกว่ามาตรฐานชั้น 3 ให้เสร็จสิ้นตามเวลาที่รัฐมนตรีขนส่งอาเซียนได้กำหนดไว้



รูปภาพ 2.1 แผนที่ทางหลวงอาเซียนและทางหลวงสายเอเชีย

ที่มา: ASEAN Logistics Network Map Study, JETRO 2008

8. โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 5 เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 1995 ได้มีการเสนอโครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง โดยมีเป้าหมายให้เสร็จสิ้นภายในปี ค.ศ. 2015 โครงการดังกล่าวครอบคลุมเส้นทางหลายสายผ่านสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-ลาว-กัมพูชา-เวียดนาม-จีน (คุนหมิง) และเส้นทางสาขา/เชื่อมต่อ (spur lines) ระหว่างไทย-พม่า และไทย-ลาว

ตาราง 2.1 เส้นทางขนส่งข้ามแดนที่กำหนดไว้ในอาเซียน **Designated Transit Transport Routes (TTRs) in ASEAN**

ประเทศ	ความยาวของเส้นทางขนส่งผ่านแดนทั้งหมด (กม)	ความยาวของถนนต่ำกว่ามาตรฐานชั้น 3 (กม)
บรูไน	168	0
กัมพูชา	1,338	0
อินโดนีเซีย	4,143	0
ลาว	2,170	391
มาเลเซีย	2,242	0
พม่า	3,018	1,467
ฟิลิปปินส์	3,073	211.5
สิงคโปร์	- ^{1/}	-
ไทย	4,477	0
เวียดนาม	577	0
รวมระยะทางทั้งสิ้น	21,206	2,069.5

หมายเหตุ: ^{1/} สิงคโปร์จะเสนอเส้นทางขนส่งผ่านแดนที่กำหนดเมื่อสิ้นสุดบันทึกสารคดีครั้งที่ 1 ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ที่มา: Thailand Report “The Updated Status of the AHN Project” Presented to 29th Senior Transport Official Meeting in Brunei Darussalam (1-3 June 2010); ASEAN Secretariat

9. ในปัจจุบันเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงมีโครงข่ายที่ขาดความเชื่อมโยงหรือที่ต้องการการฟื้นฟูซ่อมแซม อยู่ประมาณ 4,069 กิโลเมตรใน 6 ประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งรวมทั้งกัมพูชา ลาว เวียดนาม ไทย และมาเลเซีย ในเรื่องนี้ ควรพิจารณาขอความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการจากประเทศสมาชิกอาเซียนและประเทศคู่เจรจา รวมทั้งองค์การระหว่างประเทศให้แก่กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนามเพื่อช่วยให้ประเทศทั้งสี่สามารถดำเนินการตามโครงการทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง¹.

โครงข่ายที่ขาดความเชื่อมโยง

- Vientiane – Thakek – Mu Gia, 466 kilometers (△ on the map)
- Mu Gia – Tan Ap – Vung Ang, 119 kilometers (△ on the map)
- Poipet – Sisophon, 48 kilometers, (Ⓛ on the map)
- Phnom Penh – Loc Ninh, 254 kilometers, (Ⓛ on the map)
- Loc Ninh – Ho Chi Minh, 129 kilometers, (Ⓛ - Ⓛ on the map)
- Thanbyuzayat – Three Pagoda Pass, 110 kilometers (Ⓛ on the map)
- Three Pagoda Pass to Nam Tok, 153 kilometers (Ⓛ on the map)

¹ นอกจากนี้ จีนได้แสดงความสนใจที่จะมีความร่วมมือในโครงการทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเสนอเส้นทางจากคุนหมิง-เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ -ปาดังเบซาร์

รูปภาพ 2.2 โครงข่ายทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง และส่วนที่ขาดการเชื่อมโยง



ที่มา: ASEAN Transport Strategic Plan 2011-2015 – Midterm Report, ERIA and Nippon Koei 2010
 โครงข่ายที่ขาดความเชื่อมโยงในโครงการทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง

10. การขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน มีศักยภาพอย่างสูงในการช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า แต่ในปัจจุบันยังมีการใช้ประโยชน์จากการขนส่งประเภทนี้น้อยมากในอาเซียน ในภูมิภาคอาเซียนมีเส้นทางขนส่งทางน้ำในแผ่นดินที่ใช้เดินเรือได้ถึง 51,000 กิโลเมตร ซึ่งสามารถมีบทบาทในการพัฒนาการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนามและไทย ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีการใช้ประโยชน์น้อยนี้ รวมถึงโครงข่ายเส้นทางขนส่งทางน้ำในแผ่นดินที่ไม่ได้รับการพัฒนา ท่าเรือในแม่น้ำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ขาดการพัฒนา ฉะนั้นเมื่อคำนึงถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะได้รับจากการ

เชื่อมโยง จึงควรมีการดำเนินการในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานพร้อมกับการปรับปรุงกฎระเบียบและการบริหารจัดการระบบการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำในแผ่นดิน

11. การขนส่งทางทะเล อาเซียนได้กำหนดให้ท่าเรือ 47 แห่งเป็นท่าเรือหลัก ในโครงข่ายการขนส่งอาเซียน (trans-ASEAN transport network) ดังปรากฏตาม ภาคผนวก 2.1 การที่ท่าเรือเหล่านี้มีระดับการพัฒนาที่

ความท้าทายหลัก
* บูรณาการระบบการเดินอากาศและกระบวนการที่เกี่ยวข้อง

แตกต่างกันทำให้มีประเด็นท้าทายหลายประการในการให้บริการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพ อาทิ การจัดการด้านขนถ่ายสินค้า สมรรถนะในการรองรับการจอดเรือ ความสามารถในการบริหารการขนถ่าย การขนส่งทางบกและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งพิธีการศุลกากร

12. การขนส่งทางทะเล เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญมากที่สุดในการค้าระหว่างประเทศ ในแง่ของปริมาณการขนส่ง อย่างไรก็ดี จากดัชนีของ UNCTAD Liner Shipping Index แสดงให้เห็นว่า ความสามารถในการขนส่งทางทะเลของประเทศอาเซียน ยกเว้น สิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ในอันดับที่ต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับจีนและฮ่องกง และในขณะเดียวกันท่าเรือส่วนใหญ่ที่ประตูการขนส่งของอาเซียนก็ค่อนข้างเต็ม ซึ่งหมายความว่า จำเป็นต้องมีการลงทุนขยายขีดความสามารถด้านนี้เพื่อรองรับการเติบโตทางการค้าที่มาจากการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน และการรวมตัวทางเศรษฐกิจกับประเทศนอกภูมิภาคด้วย

ความท้าทายหลัก
* โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ
* การให้บริการทางทะเล
* สหภาพคองเทนเนอร์

เป็น
ว่า

13 การเชื่อมโยงภูมิภาคชายฝั่งทะเลของอาเซียนจำเป็นต้องมีเส้นทางเดินเรือที่มีประสิทธิภาพและมีความเชื่อถือได้เพื่อส่งผลให้เกิดการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน จากการประเมินผลเบื้องต้นของ Philippines Nautical Highway System ในเรื่องเรือบรรทุกยานพาหนะล้อเลื่อน (Roll-on/Roll-off - RoRo) แสดงให้เห็นถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับในด้านการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง การสร้างความเชื่อมโยงใหม่ ๆ ในภูมิภาค การขยายตลาด การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นซึ่งจะมีประโยชน์ต่อเมืองที่ยากจนบนเส้นทางทางทะเล การเร่งรัดพัฒนาท้องถิ่น และการแข่งขันในอุตสาหกรรม การขนส่งทางเรือ เป็นต้น

14. การขนส่งทางอากาศ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานหลักในเมืองหลวงของประเทศสมาชิกอาเซียนควรมีทางวิ่งของเครื่องบินที่เพียงพอที่จะรองรับการใช้งานของ

เครื่องบินที่มีอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานบางแห่งยังคงประสบปัญหาในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น โดยเฉพาะทางวิ่งของเครื่องบินและคลังสินค้า นอกจากนี้การพัฒนาท่าอากาศยานแล้ว ยังควรให้ความสำคัญต่อการบูรณาการระบบการเดินทางอากาศและกระบวนการที่เกี่ยวข้องต่างๆรวมทั้งเส้นทางการบิน ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถคาดการณ์การเติบโตของการจราจรทางอากาศในภูมิภาคได้ ความล้มเหลวในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพการเติบโต เมื่อเร็ว ๆ นี้ ประเทศอาเซียนบางประเทศได้ดำเนินโครงการเพื่อปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการของท่าอากาศยานแล้ว รวมทั้งสร้างสนามบินรองรับสายการบินเอกชนต้นทุนต่ำ (low cost carriers – LLC) อย่างไรก็ตาม ประเทศอาเซียนบางประเทศยังคงมีปัญหาขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านคลังสินค้าที่ท่าอากาศยาน

2.1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

15. โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและการสื่อสารเป็นปัจจัยพื้นฐานที่จะช่วยสนับสนุนการค้า และอำนวยความสะดวกในการลงทุนและการขยายตลาด โดยจะเอื้ออำนวยความสะดวกด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน การสนับสนุนการจัดส่งบริการต่างๆ ตลอดจนลดต้นทุนในการทำธุรกิจ และธุรกรรมทางการค้าต่างๆ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร หมายรวมถึงโครงข่ายการสื่อสารชนิดติดตั้ง เคลื่อนที่ และดาวเทียม รวมทั้งอินเทอร์เน็ต และซอฟต์แวร์สนับสนุนการพัฒนาและการปฏิบัติการของโครงข่ายการสื่อสารเหล่านี้

16. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารต้องเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ความท้าทายที่สำคัญที่สุดมาจากความแตกต่างทางระบบดิจิทัลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันเอง การขจัดความแตกต่างด้านดิจิทัลจำเป็นต้องมีพันธมิตรจากประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะปรับปรุงขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคเทคโนโลยีและการสื่อสารของแต่ละประเทศ

17. ความท้าทายอื่นๆ ได้แก่ การขาดการประสานงานเพื่อประกันความเชื่อมโยงระหว่างโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศแห่งชาติให้เป็นระดับภูมิภาค ความต้องการในการพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ ทางเทคโนโลยี ตลอดจนการขาดโครงสร้างการระดมทุนจากภาคเอกชน รวมทั้งการพัฒนาความสามารถในการเข้าถึงและการลดช่องว่างทางดิจิทัลของประชาชนก็เป็นความท้าทายที่สำคัญ

18. ความท้าทายที่สำคัญยิ่งขึ้นกับความสามารถของประเทศสมาชิกอาเซียนในการพัฒนาและบูรณาการกฎระเบียบด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ที่จำเป็นสำหรับโครงการความเชื่อมโยงต่างๆ อาทิ ธุรกรรมข้ามพรมแดน และการส่งเสริมให้เอกชนลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการบริการที่เกี่ยวข้อง

ความท้าทายหลัก

* ขนาดช่องว่างทางดิจิทัล

* ขาดการประสานงานที่ระหว่างโครงสร้าง

พื้นฐานสารสนเทศแห่งชาติ

2.1.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

19. พลังงานมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาทางเศรษฐกิจและจะยังคงมีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องของภูมิภาคอาเซียน ความร่วมมืออาเซียนด้านพลังงานอยู่บนพื้นฐานของแผนปฏิบัติการความร่วมมือด้านพลังงานของอาเซียนปี ค.ศ. 1999-2004 แผนปฏิบัติการฯ ปี ค.ศ. 2005-2009 และแผนปฏิบัติการฯ ปี ค.ศ. 2010-2015

20. ภายใต้แผนปฏิบัติการฉบับแรก (ค.ศ. 1999-2004) ซึ่งประกอบด้วยแผนแม่บทว่าด้วยการสร้างแนวเชื่อมต่อก๊าซธรรมชาติในอาเซียนโดยคณะมนตรีอาเซียนว่าด้วยปิโตรเลียม และแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงพลังงานโดยสภาผู้ว่าการการไฟฟ้าของอาเซียน ได้ปูพื้นฐานไว้แล้วสำหรับเป็นกรอบความร่วมมือด้านความมั่นคงด้านพลังงานในภูมิภาคในระยะเวลาต่อมา โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการใช้และแบ่งปันทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

21. แผนปฏิบัติการฉบับที่ 2 (ค.ศ. 2005-2009) ได้ประสบผลสำเร็จในหลายเรื่อง เช่น การลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน และการตั้งคณะมนตรีที่ปรึกษาว่าด้วยโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน และการตั้งศูนย์ก๊าซธรรมชาติของคณะมนตรีอาเซียนว่าด้วยปิโตรเลียม

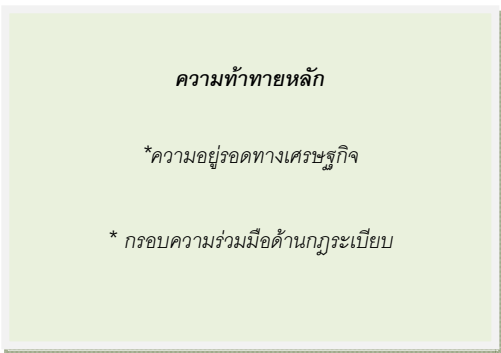
22. แผนปฏิบัติการฉบับปัจจุบัน (ค.ศ. 2010-2015) ได้มุ่งเน้นการเร่งรัดการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฉบับต่างๆ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน การเข้าถึงและการใช้พลังงานอย่างยั่งยืนสำหรับ

ภูมิภาค โดยพิจารณาถึงข้อกังวลด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และรักษาสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน การสร้างแนวท่อกาซธรรมชาติในอาเซียน การใช้เทคโนโลยีถ่านหินสะอาด และพลังงานหมุนเวียน

23. ผู้นำอาเซียนได้กำหนดให้โครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียนเป็นโครงการที่มีความสำคัญลำดับต้นในปี ค.ศ. 1997 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อช่วยให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถสนองตอบต่อความต้องการพลังงานไฟฟ้าและปรับปรุงการเข้าถึงการบริการด้านพลังงานโดยการเพิ่มพูนการค้าพลังงานไฟฟ้าข้ามพรมแดน การสร้างประโยชน์สูงสุดจากการแจกจ่ายและพัฒนาพลังงานไฟฟ้า รวมทั้งการส่งเสริมระบบการสำรองและแบ่งปันพลังงาน สถานะของโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน ดังปรากฏตาม

ภาคผนวก 2.2

24. นอกจากนี้ยังคงมีความท้าทายสำหรับโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียนที่เกิดจากโครงการเชื่อมโยงในอนาคตจำนวนมากที่จำเป็นต้องมีท่อเคเบิลใต้ทะเลหรือบนบก ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าของ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม นอกจากนี้ ความสำเร็จของการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียนยังจะต้องได้รับการยอมรับจากประเทศที่เข้าร่วมโครงการด้วย แม้ว่า โครงการเหล่านี้จะได้รับการประเมินจากสภาผู้ว่าการการไฟฟ้าอาเซียนว่าสามารถดำเนินการได้ในด้านเทคนิคแล้วก็ตาม นอกจากนี้ยังจะต้องมีการพิจารณาถึงความจำเป็นในการมีความร่วมมือด้านกฎระเบียบและกลไกสำหรับการลงทุนที่เหมาะสมต่อไปด้วย



กรอบ
ระดม

25. การสร้างแนวท่อกาซธรรมชาติอาเซียนมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบส่งกาซของภูมิภาคให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2020 โดย

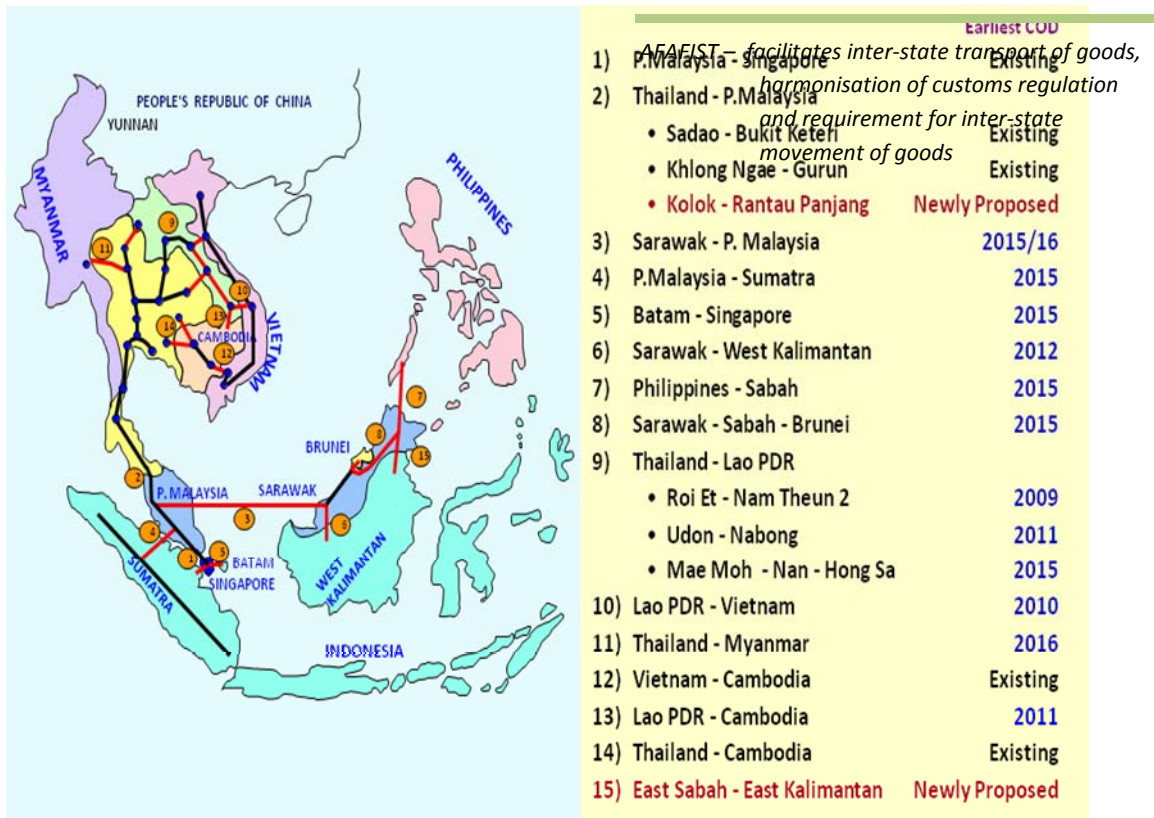
เชื่อมต่อท่อกาซที่มีอยู่แล้วของประเทศสมาชิกอาเซียน และทำให้สามารถขนส่งกาซข้ามพรมแดนได้ภายในปี ค.ศ. 2013 โดยจะมีการวางท่อกาซเป็นระยะทาง 3,020 กิโลเมตร โดยจะสร้างแนวท่อกาซ M9 เชื่อมต่อระหว่างไทยและพม่าให้เสร็จสิ้นในปี 2010 ด้วย ในกรณีนี้อาเซียนกำลังพิจารณาถึงการวางโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งกาซธรรมชาติเหลว (LNG) ด้วย เนื่องจากหลายประเทศ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย ได้มีการสร้างสถานีกาซ LNG หลายแห่ง สถานะโครงการสร้างแนวท่อกาซธรรมชาติปรากฏตาม

รูปภาพ 2.3

รูปภาพ 2.3: สถานะการพัฒนาโครงข่ายระบบ
ส่งไฟฟ้าอาเซียน

AFAFGIT – establish an efficient, effective, integrated and harmonised transit transport system in ASEAN

AFAMT – governs door-to-door delivery of goods using various modes of transport

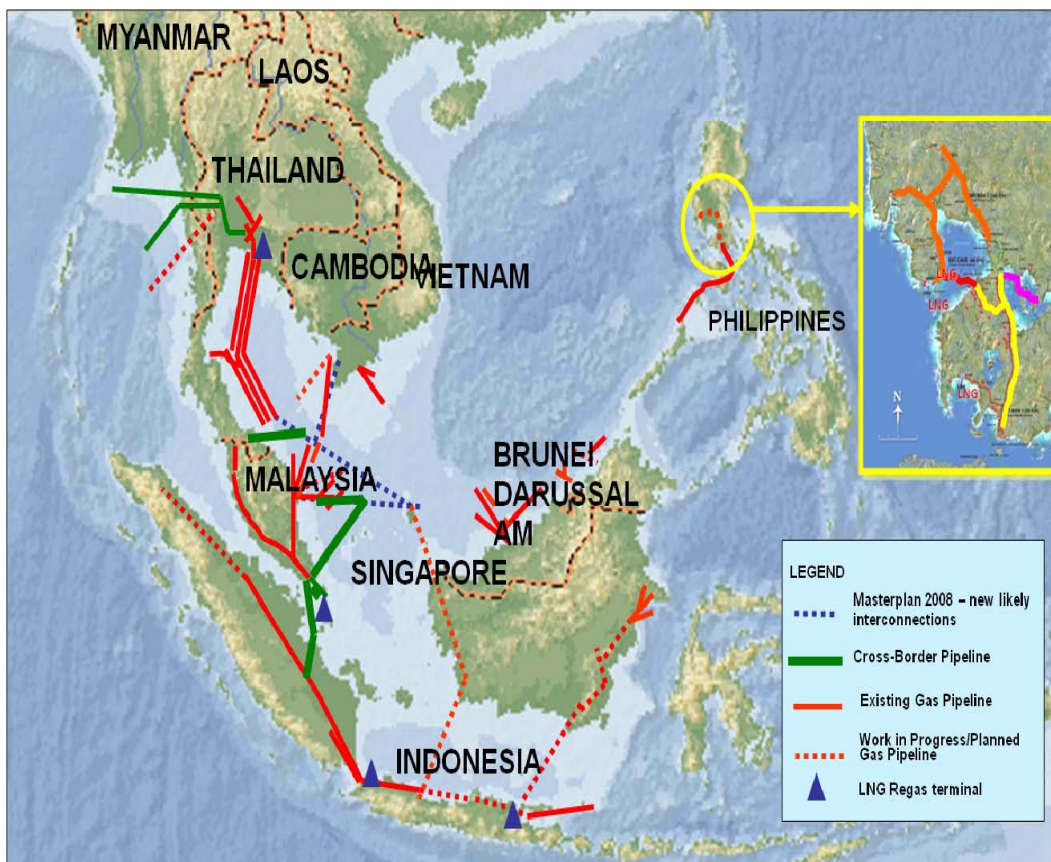


Source: HAPUA Report to 27th Senior Official on Mineral and Energy, 2009

26. เป็นที่คาดได้ว่า การก่อสร้างแนวท่อก๊าซธรรมชาติของอาเซียนให้สำเร็จจะต้องมีการใช้เงินลงทุนจำนวนมากและต้องเผชิญกับความซับซ้อนทางข้อกฎหมาย ความท้าทายเหล่านี้ยังรวมถึง ต้นทุนในการลงทุนที่สูงขึ้น การผสมผสานระเบียบด้านเทคนิคและความมั่นคง และความแตกต่างในกระบวนการจัดส่งก๊าซธรรมชาติ การแจกจ่ายและการบริหารจัดการก๊าซดังกล่าวข้ามประเทศ นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงการแข่งขันระหว่างก๊าซธรรมชาติที่จัดส่งทางท่อและแหล่งพลังงานอื่น เช่น ถ่านหิน และก๊าซธรรมชาติเหลว อีกทั้งยังต้องเอาชนะอุปสรรคในเรื่องความเชื่อถือทางการเมืองในการร่วมมือกันในตลาดพลังงาน ซึ่งอาจจะเป็นข้อกีดขวางอันใหญ่หลวงต่อการค้าก๊าซธรรมชาติระบบท่อของอาเซียน

27. ในปัจจุบันมีโครงการเชื่อมโยงท่อก๊าซภายใต้ความร่วมมือทวิภาคี จำนวน 8 โครงการด้วยกัน โดยมีความยาวเป็นระยะทางประมาณ 2,300 กิโลเมตร โดยโครงการเหล่านี้จะเชื่อมโยงท่อก๊าซระหว่างไทย กับพม่า นาตุนาตะวันตกของอินโดนีเซียกับDuyong นาตุนาตะวันตกของอินโดนีเซียกับสิงคโปร์ เกาะสุมาตราตอนใต้กับสิงคโปร์ มาเลเซียกับไทย และสิงคโปร์กับมาเลเซีย ดังปรากฏในรูปภาพ2.4

Figure 2.4: Status of the Trans-ASEAN Gas Pipeline Project



Source: ASCOPE Report to 27th Senior Official on Mineral and Energy, 2009

2.2 ความเชื่อมโยงทางสถาบัน

28. ความเชื่อมโยงทางสถาบัน หมายถึงการเชื่อมโยงกฎระเบียบต่างๆผ่านการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศและความตกลงระดับภูมิภาค รวมทั้งพิธีสารต่างๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมทางการค้าสินค้าและบริการตลอดจนการเคลื่อนย้ายบุคคลข้ามพรมแดน

2.2.1 การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง

29. ในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา อาเซียนได้มีข้อริเริ่มหลายประการในการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง เพื่อสร้างระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้า และการเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเลและทางอากาศที่สะดวกราบรื่น ข้อริเริ่มเหล่านี้ได้แก่ ก) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ข) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ง) แผนงานการรวมกลุ่มสาขาการบิน จ) แผนปฏิบัติการอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางน้ำในภูมิภาคอาเซียน

30. ความตกลงและแผนปฏิบัติการข้างต้นทั้งหมดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกต่อการสร้างระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ และเพื่อทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าที่สะดวกราบรื่นเนื่องจากการเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทางทะเลและทางอากาศเข้าด้วยกัน พิธีสารของความตกลงเหล่านี้ (ได้แก่พิธีสารฉบับที่ 2 6 และ 7 ของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน) ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้รับการให้สัตยาบัน และไม่มีผลบังคับใช้

31. ข้อริเริ่มเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งส่วนใหญ่ที่มีอยู่ในปัจจุบันมุ่งที่จะอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาจัดทำข้อริเริ่มใหม่ๆ สำหรับยานพาหนะเพื่อการโดยสาร โดยเฉพาะทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคและการเชื่อมโยงระหว่างประชาชน

32. แผนงานการรวมกลุ่มสาขาการบินเป็นแผนงานที่กำหนดแนวทางสำหรับการเปิดเสรีการบริการเดินอากาศในอาเซียนโดยมีเป้าหมายการเปิดเสรีเป็นระยะๆ โดเฉพาะอย่างยิ่งเสรีภาพที่ 3 4 และ 5 สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างทุกเมืองในอาเซียน และเสรีภาพที่ 3 4 และ 5 สำหรับการบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างทุกเมืองในอาเซียนภายในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2008 และเดือนธันวาคม ค.ศ. 2010 ตามลำดับ

33. เพื่อดำเนินการตามแผนงานการรวมกลุ่มสาขาการบิน ประเทศสมาชิกอาเซียนได้บรรลุผลและลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปัจจุบันอยู่ในระหว่างกระบวนการให้สัตยาบันความตกลงทั้งสองฉบับและพิธีสารที่เกี่ยวข้อง ประเทศสมาชิกอาเซียนจะลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 2010 ด้วย โดยภายใต้ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศนี้จะขยายการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารครอบคลุมถึงทุกจุดในอาเซียนตามนัยในพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิทางการบินเสรีภาพที่ 3 และ 4 ระหว่างเมืองใดๆในอาเซียน และพิธีสาร 2 ว่าด้วยการสิทธิทางการบินเสรีภาพที่ 5 ระหว่างเมืองใดๆในอาเซียน เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ภายในวันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ. 2010 และ 30 มิถุนายน ค.ศ. 2013 ตามลำดับ ทั้งนี้ ความตกลงพหุภาคีบริการเดินอากาศเหล่านี้จะเป็นพื้นฐานนำไปสู่การบรรลุนโยบายเปิดน่านฟ้าของอาเซียน

34. ประเด็นท้าทายหลักในการขยายการเปิดเสรีภาคการขนส่งทางอากาศ คือ การจะต้องดำเนินการตามความตกลงความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้ รวมทั้งในการขยายการเชื่อมโยงนี้ไปยังประเทศคู่เจรจาด้วย

35. แผนปฏิบัติการอาเซียนว่าด้วยการขนส่งทางน้ำในภูมิภาคอาเซียนมุ่งจะขยายเป้าหมายที่ได้แถลงไว้ใน 2 เอกสาร คือ แผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ ปี ค.ศ. 2004-2010 และแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งของอาเซียน ค.ศ. 2005-2010 นอกจากนี้ยังตอบสนองต่อข้อเรียกร้องจากผู้นำอาเซียนที่จะให้มีกลไกและมาตรการเพื่อช่วยให้สามารถดำเนินการตามข้อริเริ่มต่างๆด้านเศรษฐกิจที่มีอยู่ได้อย่างจริงจัง

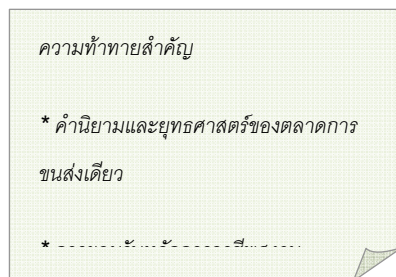
36. แผนปฏิบัติการนี้เป็นแผนงานสำหรับการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมและมีกำหนดเวลา ดังนั้น ชาติสมาชิกอาเซียนต้องนำไปปฏิบัติเพื่อบรรลุผลโดยทำให้ระบบการขนส่งทางทะเลในอาเซียนเป็นลักษณะเปิดกว้างมีประสิทธิภาพ แข่งขันได้ และครอบคลุมทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางทะเล นอกจากนี้ แผนปฏิบัติการนี้ยังเกี่ยวข้องกับการบริการของท่าเรือและบริการที่เกี่ยวข้องที่มีความจำเป็นต่อการให้บริการขนส่งทางทะเลที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเชื่อถือได้ มาตรการ/การดำเนินการส่วนใหญ่ที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการอยู่ในระหว่างการนำไปใช้งานจริง แต่บางส่วนยังไม่ได้ริเริ่มขึ้น นอกจากนี้การดำเนินมาตรการเฉพาะ

ด้านก็จำเป็นต้องสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ และ/หรือกฎหมายและระเบียบระดับประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

37. องค์ประกอบสำคัญของแผนปฏิบัติการคือการกำหนดให้มีการสร้างตลาดการขนส่งเดียวในอาเซียน โดยในเรื่องนี้มีประเด็นหลายด้านที่จำเป็นต้องพิจารณาก่อนการดำเนินการ ได้แก่ คำนิยามของตลาดการขนส่งเดียว และการกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อบรรลุการเป็นตลาดดังกล่าว โดยคำนึงถึงประเด็นเกี่ยวกับหลักการการขนส่งภายในประเทศ

2.2.2 การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี

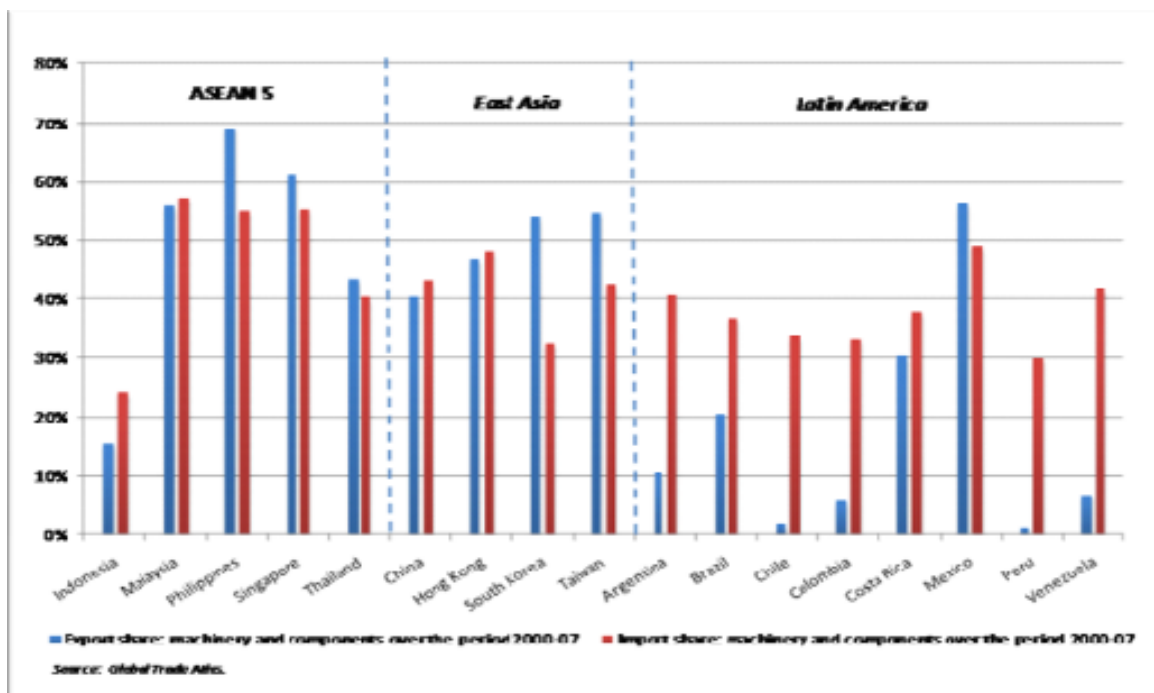
38. ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ชาติสมาชิกอาเซียนได้ขยายการค้าระหว่างกันและกับภูมิภาคอื่นๆ ของโลก รวมถึงเอเชียตะวันออก การค้าสินค้าภายในอาเซียนมีลักษณะของการมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันของชาติสมาชิกในเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออก ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการลดภาษีนำเข้า



39. สัดส่วนของการค้าภายในอาเซียนต่อการค้าของอาเซียน ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 19.4 ในช่วงปี ค.ศ. 1990-1991 เป็นร้อยละ 24 ในช่วงปี ค.ศ. 1995-1996 และ ค.ศ. 2000-2001 และเพิ่มเป็นร้อยละ 27 ในช่วงปี ค.ศ. 2007-2008 เช่นเดียวกันกับดัชนีการค้าภายในภูมิภาคของอาเซียน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.65 ในช่วงปี ค.ศ. 1995-1996 เป็น 4.55 ในช่วงปี ค.ศ. 2007-2008 ส่งผลให้อาเซียนมีส่วนแบ่งของการค้าภายในภูมิภาคจากการค้าทั้งหมดสูงที่สุด (คิดเป็นร้อยละ 26.3 ในปี ค.ศ. 2008) ในบรรดาการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคในประเทศกำลังพัฒนา สะท้อนให้เห็นถึงการพึ่งพาระหว่างกันในระดับสูงระหว่างเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคที่ดำเนินการโดยผู้ผลิตและผู้ประกอบการ

40. นอกจากนี้ ขอบเขตของการทำธุรกรรมต่างตอบแทนในสินค้าเครื่องจักรและชิ้นส่วนภายในประเทศสมาชิกอาเซียน 5 ประเทศมีสูงกว่าในประเทศอื่นๆ สะท้อนให้เห็นการมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันของชาติสมาชิกอาเซียนในเครือข่ายการผลิตระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตามที่ปรากฏดังนี้

รูป 2.3 การส่งออกและการนำเข้าของสินค้าเครื่องจักรและชิ้นส่วนในปี ค.ศ. 2008



ที่มา: การค้าโลก

41. อาเซียนอยู่ในระหว่างการขจัดภาษีนำเข้าต่างๆ ภายใต้อนุภูมิภาคอาเซียน โดยระบบอัตราภาษีพิเศษร่วมสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน ซึ่งปัจจุบันได้บรรจุอยู่ในความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2010 สำหรับชาติสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และปี

ค.ศ. 2015 สำหรับชาติสมาชิกอาเซียนใหม่ โดยอาจยืดหยุ่นได้ถึงปี ค.ศ. 2018 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม

* การใช้ประโยชน์จากระบบอัตราภาษีพิเศษร่วมสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียนยังอยู่ในระดับต่ำ

* อัตราภาษีนำเข้าของสินค้าหลักมีค่าเป็นศูนย์หรือเกือบเป็นศูนย์

ค.ศ. 2010 ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมทั้ง 6 จะมีอัตราภาชีนำเข้าเป็นศูนย์ใน 53,457 รายการสินค้า คิดเป็นร้อยละ 99.11 ของรายการสินค้าทั้งหมดภายใต้เขตการค้าเสรี

42. หนทางต่อไปคือการเดินหน้าไปมากกว่าการลดภาชีและเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตเพื่อการเจริญเติบโตที่ยั่งยืนยิ่งขึ้น โดยดำเนินการภายใต้ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน ซึ่งได้รวบรวมข้อริเริ่มและมาตรการทั้งหลายที่เกี่ยวกับการค้าสินค้าไว้ในกรอบรวมเดียวกัน และมุ่งเน้นที่อุปสรรคทางการค้าที่มีใ้ภาชี กฎระเบียบว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า ศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า มาตรฐาน และการตรวจสอบรับรอง ทั้งนี้ คาดว่าจะเป็นช่วยส่งเสริมระบบการค้าสินค้าในอาเซียนที่มีกฎเกณฑ์รองรับ

43. ภายใต้ข้อริเริ่มระบบอัตราภาชีพิเศษร่วมสำหรับการค้าเสรีอาเซียน ได้เกิดพัฒนาการของกฎระเบียบว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าไปสู่ระบบที่ยืดหยุ่นและไม่ซับซ้อน อย่างไรก็ตาม การใช้ประโยชน์จากระบบอัตราภาชีพิเศษร่วมสำหรับการค้าเสรีอาเซียนยังอยู่ในระดับต่ำในกลุ่มธุรกิจในภูมิภาค นอกจากนี้ ยังมีความแตกต่างกันมากในกฎระเบียบว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าภายใต้ความตกลงการค้าเสรีระหว่างอาเซียนกับประเทศคู่ค้า ซึ่งไม่เป็นผลดีเพราะจะทำให้เกิดการทับซ้อนกันเป็นหลายๆ ชั้น

ความท้าทายหลัก

- * ฐานข้อมูลมาตรการที่มีใ้ภาชีแบบรหัส 4 ตัวล้าสมัย
- * การยอมรับกลไกเปิดเผยข้อมูลโดยสมัครใจ
- * ไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการที่มีใ้ภาชีใหม่ๆ

44. ขณะเดียวกัน อุปสรรคทางการค้าที่มีใ้ภาชีได้ลดขอบเขตของความเปิดกว้างทางการค้าภายในชาติสมาชิกอาเซียน ผลการศึกษาบางฉบับได้ชี้ว่าสัดส่วนของสินค้าที่ถูกจำกัดโดยอุปสรรคทางการค้าที่มีใ้ภาชีมีสูงมาก อยู่ในช่วงร้อยละ 50-70 ของราคาสินค้าในตลาดโลก

45. อาเซียนได้ให้การรับรองแผนงานในการลดมาตรการกีดกันจากมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภายใต้
แผนงานการจัดทำฐานข้อมูลมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภายใต้ของชาติสมาชิก การกำหนดตารางเวลาการ
กำจัดมาตรการฯ การจัดทำแนวและขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้าที่สอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การ
การค้าโลก ความท้าทายในเรื่องนี้ได้แก่ การขาดกลไกที่ดีในระบบการแจ้งและฐานข้อมูลมาตรการทาง
การค้าที่มีใช้ภายใต้ของอาเซียน

46. ข้อริเริ่มการอำนวยความสะดวกทางการค้าในสาขามาตรฐานมีความมุ่งหมายที่จะลดอุปสรรคทาง
การค้าด้านเทคนิค มุ่งเน้นที่ความแตกต่างระหว่างกฎหมายภายในประเทศ มาตรฐานและขั้นตอนการ
ตรวจสอบรับรอง เพื่อก้าวไปสู่แนวทางที่กว้างขวาง
และสอดคล้องกันในระดับภูมิภาค แนวทางที่ได้
ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในแผนงานการจัดตั้ง
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้แก่ การประสาน
มาตรฐานระดับชาติเข้ากับมาตรฐานระหว่าง
ประเทศ และการจัดทำข้อตกลงการยอมรับร่วมกันระหว่างชาติสมาชิก

อุปสรรคทางการค้าด้านเทคนิคจะลดลงในสินค้าประเภทอาหาร
สำเร็จรูป เครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สินค้า
สุขภาพ สินค้ายางและไม้

47. ความปลอดภัยของอาเซียนเป็นมิติที่มีความสำคัญในความร่วมมืออาเซียน เป้าหมายหลักได้แก่การ
รับรองความปลอดภัยและคุณภาพของสินค้าอาหารที่เข้าสู่ตลาดภายในและตลาดส่งออก ในบริบทของ
การรวมกลุ่มอาเซียน เป้าหมายหลักได้แก่การบรรลุความเคลื่อนไหวที่เสรียิ่งขึ้นภายในภูมิภาคของสินค้า
อาหารที่ปลอดภัยและเป็นประโยชน์ การบรรลุเป้าหมายเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน
ของสินค้าและการรวมกลุ่มของตลาดภูมิภาค การรับรองความปลอดภัยของอาหาร การประกันคุณภาพ
สินค้า และการกำหนดมาตรฐานของการรับรองทางการค้า ล้วนเป็นประเด็นเร่งรัด จากพื้นฐาน
ประสบการณ์ของชาติสมาชิกบางชาติ และมาตรฐานระหว่างประเทศที่มีอยู่ เช่น มาตรฐานโคเด็กซ์ องค์การ
โรคระบาดสัตว์ระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยการรักษาพืชรหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวก
สะดวกทางการค้าระหว่างชาติสมาชิกควบคู่ไปกับการคุ้มครองสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ และพืช ชาติสมาชิก
ได้ผูกพันในการปฏิบัติตามหลักการความตกลงสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชขององค์การการค้าโลก

อาเซียนจะต้องร่วมมือกัน ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ มีการประสานงาน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการดังกล่าว ตามที่ได้ผูกพันไว้ในแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

48. การดำเนินการบางส่วนกำลังเดินหน้าอยู่ภายใต้การกำกับของคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านมาตรฐาน และคุณภาพของอาเซียน โดยครอบคลุมการประสานมาตรฐาน เจ็อนไขทางเทคนิค การจัดทำข้อตกลง การยอมรับร่วมกัน การจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานทางเทคนิค และการประสานกฎระเบียบทางเทคนิคในบางสาขา แม้จะมีความสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังต้องเดินหน้าในการจัดทำกรอบรวมสำหรับมาตรฐานกฎระเบียบทางเทคนิค และขั้นตอนการตรวจสอบรับรองภายในอาเซียน ความพยายามในการลดอุปสรรคทางการค้าด้านเทคนิคไม่ควรจำกัดวงอยู่ในสาขาเร่งรัด แต่ต้องครอบคลุมสาขาอื่นด้วย

ระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร ณ จุดเดียวของอาเซียน

* ขาดสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศอยู่ในขั้นตอนต่างๆของการดำเนินการระบบในระดับประเทศ

* ความพยายามอย่างต่อเนื่องเพื่อจัดตั้งแบบจำลองข้อมูลอาเซียน และขั้นตอนทางธุรกิจ

49. ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศุลกากรสำหรับปี ค.ศ. 2005-2010 การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นยุทธศาสตร์หลักเพื่อลดอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาคได้มีการดำเนินการไปแล้วหลายขั้นเพื่อให้สามารถนำสินค้าออกจากด่านภายในเวลาเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที ดังนั้น การเร่งรัดเพื่อให้มีการรับรองอนุสัญญาและมาตรฐานระหว่างประเทศสำหรับการปรับปรุงแนวปฏิบัติและเทคนิคทางศุลกากรของอาเซียนให้ทันสมัย โดยนำพิกัดอัตราศุลกากรฮาร์โมนีอาเซียน และนำแบบจำลองขั้นตอนการจัดการคลังสินค้าอาเซียนมาใช้

50. ระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียนเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าอีกรูปแบบหนึ่งซึ่งถูกออกแบบให้เร่งรัดการดำเนินการตามพิธีการทางศุลกากรเพื่อนำสินค้าเข้าหรือออกจากอาเซียน โดยได้รับการนิยามว่าเป็นสภาพแวดล้อมที่จะทำให้ระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร ณ จุดเดียวในแต่ละประเทศในอาเซียนใช้งานได้และก่อให้เกิดการ

รวมตัวกันเป็น ระบบการอำนวยความสะดวกในระดับประเทศและเป็นเงื่อนไขที่จำเป็นที่จะให้เกิดระบบ
ศุลกากรอาเซียนโดยรวม

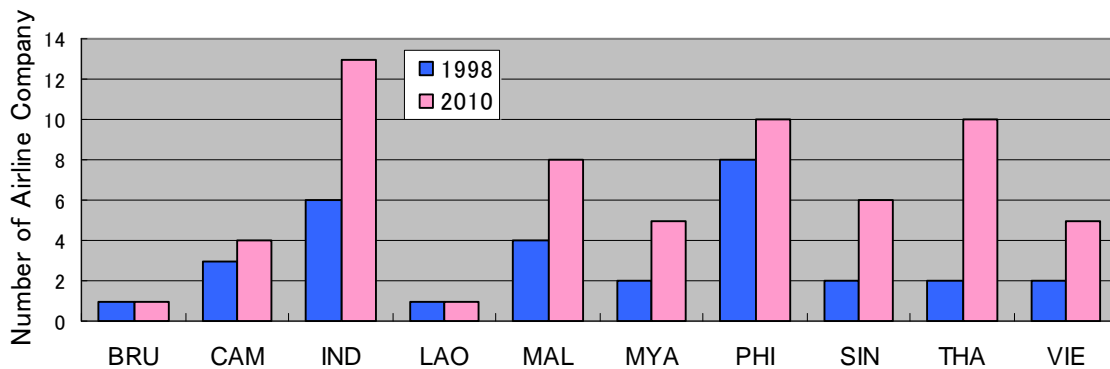
51. แม้จะมีความคืบหน้าภายหลังจากการนำข้อริเริ่มในเรื่องนี้มาใช้ในระดับประเทศและระดับอาเซียน แต่การ
ใช้งานอย่างเต็มรูปแบบของระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร ณ จุดเดียวในแต่ละประเทศยังไม่
เกิดขึ้นทั่วอาเซียน มีหลายประเด็นในด้านการปฏิบัติการที่ต้องอาศัยระยะเวลาขึ้นในการแก้ไขปัญหา
และบางประเทศต้องการความช่วยเหลือทางวิชาการสูงเพื่อออกแบบและดำเนินการให้ระบบเกิดขึ้นจริง

2.2.3 การเคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรี

52. ภาคบริการมีบทบาทเพิ่มมากขึ้นในเศรษฐกิจของชาติสมาชิกอาเซียน นับเป็นส่วนสำคัญของผลผลิต
มวลรวมของประเทศ และการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน การค้าบริการเชิงพาณิชย์ในอาเซียนเพิ่มขึ้นอย่าง
รวดเร็วภายในไม่ถึงหนึ่งทศวรรษนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 154.6 พันล้านเหรียญดอลลาร์
สหรัฐในปี ค.ศ. 2000 ไปเป็น 343.2 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี ค.ศ. 2009 พัฒนาการที่สำคัญอีกอย่างหนึ่ง
ได้แก่การเติบโตอย่างรวดเร็วของการบริการขนส่งทางอากาศในอาเซียน ซึ่งเกิดจากการใช้นโยบายการเปิด
น่านฟ้าเสรีตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 2000 โดยได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ให้บริการใน
เส้นทางภายในภูมิภาคอาเซียน แม้จะมีผลงานน่าพอใจในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังมีความแตกต่างสูงในปริมาณ
การค้าบริการระหว่างชาติสมาชิก

53. ข้อริเริ่มการรวมตัวของอาเซียนในสาขาบริการปรากฏในเอกสารต่างๆที่อาเซียนได้วางกลไกทาง
กฎหมายและสถาบัน ได้แก่ กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน แผนงานการจัดตั้งประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน แผนงานสำหรับสาขาการรวมตัวเร่งรัด และรูปแบบการเปิดเสรีบริการ ซึ่งได้รับการ
รับรองโดยรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน

รูป 2.4 จำนวนสายการบินในอาเซียน



ที่มา: คู่มือการบินโอเอจี มกราคม ค.ศ. 2010

54. เพื่อบรรลุผลในการเปิดเสรี ขาติสมาชิกอาเซียนได้เปิดเจรจากันมาแล้วห้ารอบและได้จัดทำข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 ที่มีขอบเขตและความลึกของข้อผูกพันที่ถูกกำหนดโดยเป้าหมายการเปิดเสรีที่เท่าเทียม และเงื่อนไขที่จะจัดเงื่อนไขการให้บริการในรูปแบบ 1 และ 2 และจัดเงื่อนไขการเข้าสู่ตลาด

55. แผนงานสำหรับการรวมตัวในสาขาการบริการทางการขนส่งได้รับการรับรองเมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 2008 เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอาเซียนในการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว และส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันโดยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ภายใต้แผนการเปิดเสรีบริการทางการขนส่งซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันนั้น แผนงานดังกล่าวกำหนดให้มีการเปิดเสรีในด้านการบริการคลังสินค้า บริการโกดังเก็บสินค้า บริการระวางขนส่ง บริการจัดส่งสินค้า บริการห่อ บริการนำสินค้าออกจากด่านศุลกากร บริการระวางขนส่งระหว่างประเทศยกเว้นการขนส่งภายในประเทศโดยบริษัทต่างชาติ บริการระวางขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ และบริการระวางขนส่งสินค้าทางบกบนเส้นทางระหว่างประเทศ

ข้อผูกพันของอาเซียนที่เพิ่มมากกว่าความ
ตกลงว่าด้วย

การค้าบริการ

* การเข้าถึงตลาดมากขึ้น

* สาขาเคยใหม่

ตามที่กำหนดไว้ในแผนงาน ความท้าทายในการบริการทางการขนส่งที่สำคัญ ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางกายภาพ การเปิดเสรีบริการการขนส่งและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

56. ยังมีความท้าทายและอุปสรรคอีกมากในการก้าวไปสู่การเปิดเสรีภาคบริการที่น่าเชื่อถือมากขึ้น ความท้าทายที่สำคัญได้แก่ การทำให้เป้าหมายของการเปิดเสรีบริการบรรลุผลเพื่อช่วยให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกันยิ่งขึ้น ไม่เพียงเฉพาะในการค้าบริการแต่รวมถึงการค้าสินค้าด้วย กฎระเบียบภายในประเทศเป็นปัจจัยหนึ่งจำกัดการเปิดเสรีเพิ่มเติม โดยเฉพาะในรูปแบบการให้บริการที่ 3 (ได้แก่ การจัดตั้งกิจการในต่างประเทศ) แนวคิดเกี่ยวกับการกีดกันทางการค้าของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นความท้าทายสำหรับการเปิดเสรีอย่างก้าวหน้า ท้ายที่สุด รูปแบบการให้บริการที่ 4 (ได้แก่ การเดินทางข้ามประเทศของผู้ให้บริการ) มีความคืบหน้าน้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับแผนการเปิดเสรีในรูปแบบอื่น ด้วยเหตุนี้ แนวทางใหม่ในการก้าวไปสู่การเปิดเสรีในรูปแบบการให้บริการที่ 4 จึงจำเป็นอย่างยิ่ง

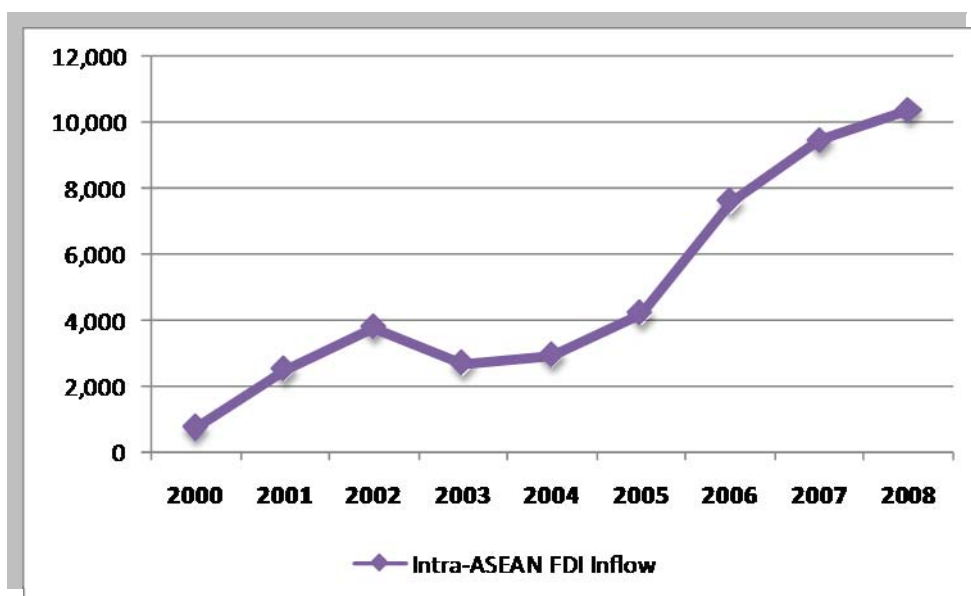
2.2.4 การเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี

57. ชาติสมาชิกอาเซียนสามารถดึงดูดการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศได้ดี ปัจจุบันการลงทุนทางตรงในชาติสมาชิกโดยรวมคิดเป็นประมาณร้อยละสิบของเงินลงทุนทางตรงในประเทศกำลังพัฒนาทั้งหมด การลงทุนทางตรงภายในอาเซียนเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกันในปี ค.ศ. 2008 ซึ่งเป็นปีที่ทิศทางโดยรวมของการลงทุนทางตรงลดลง

ความตกลงด้านการลงทุน		
58. อาเซียนได้จัดทำความตกลงด้านการลงทุนฉบับเรียกว่า เอซีไอเอ ซึ่งประกอบด้วยข้อบทที่ครอบคลุมยิ่งขึ้น ทั้งในประเด็นการเปิดเสรีการลงทุน การคุ้มครอง	ให้ประโยชน์ต่อนักลงทุนอาเซียนและนักลงทุนต่างชาติในอาเซียนในทันที	ใหม่
อำนวยความสะดวก และการส่งเสริมการลงทุน ความตกลงนี้ได้รวบรวมข้อริเริ่มสองด้านไว้ด้วยกัน คือ		การ

ความตกลงส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนอาเซียน และกรอบความตกลงเขตการลงทุนอาเซียน (ความตกลงด้านการลงทุนอาเซียนฉบับใหม่¹นี้ได้เจรจาแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2008 และได้ลงนามในปี ค.ศ. 2009 และจะให้ประโยชน์ต่อนักลงทุนอาเซียนและนักลงทุนต่างชาติในอาเซียนโดยการบรรลุมูลการลงทุนที่เปิดกว้างและมีเสรีภายในปี ค.ศ. 2015)

รูป 2.5 การลงทุนทางตรงในอาเซียน (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)



ที่มา: องค์การสถิติของอาเซียน

ความท้าทายหลัก

- * กรอบกฎระเบียบ
- * ข้อจำกัดในการลงทุน

59. มีความท้าทายหลายอย่างดังต่อไปนี้ที่จะส่งผลต่อการบรรลุผลการเคลื่อนไหวของการลงทุนอย่างเสรีภายในปี ค.ศ. 2015

(ก) กรอบกฎระเบียบ: ต้องมีการเร่งรัดการมีผลบังคับใช้ของความตกลงฯ

(ข) ข้อจำกัดในการลงทุน: ต้องมีข้อจำกัดที่จำเป็นต่ำที่สุดและมีเหตุผล นอกจากนี้ ตามเป้าหมายของแผนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อจำกัดที่กำหนดไว้ควรลดลงและยกเลิกตามลำดับ ประเด็นท้าทายคือการดำเนินการเป็นระยะๆ ในลักษณะก้าวหน้า เพื่อก้าวไปสู่การเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรีในที่สุด

(ค) อุปสรรคทางกฎหมาย: ข้อจำกัดบางข้อเกี่ยวกับการระติบัติเยี่ยงคนชาติเกิดขึ้นจากข้อบทภายใต้กฎระเบียบภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อบทในรัฐธรรมนูญ อาจมีความจำเป็นต้องทบทวนกฎหมายเหล่านี้เพื่อให้แน่ใจว่าข้อจำกัดเหล่านี้ยังสมเหตุสมผลอยู่ และไม่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี

(ง) การสร้างความตระหนักรู้: การรวมตัวของอาเซียนและการสร้างตลาดเดียวที่มีความเชื่อมโยงกันในการลงทุนควรดำเนินการควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ มีความจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมตลาดเดียวและบรรยากาศของการลงทุนในอาเซียน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้สัดส่วนของอาเซียนในการลงทุนทางตรงของโลกอยู่ในระดับสูง

2.2.5 การเคลื่อนย้ายแรงงานมีฝีมือและการพัฒนามนุษย์

60. ภาคแรงงานของชาติสมาชิกอาเซียนมีการตอบสนองที่ดีต่อความพยายามในการก้าวไปสู่ตลาดแรงงานอาเซียนที่รวมตัว ในการก้าวไปสู่วิสัยทัศน์นี้ ที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านแรงงานอาเซียน เห็นว่าเงื่อนไขที่จำเป็นในการดำเนินการเพื่อส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานได้แก่การจัดตั้งกรอบทักษะ

ฝีมือแรงงานระดับประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำไปสู่การจัดทำกรอบการยอมรับฝีมือแรงงานระดับอาเซียน โดยที่ชาติสมาชิกบางประเทศยังมิได้จัดตั้งกรอบทักษะฝีมือแรงงานระดับประเทศ จึงต้องมีดำเนินการประสานงานในกลุ่มชาติสมาชิกในเรื่องนี้ก่อนที่จะสามารถพิจารณาประเด็นเกี่ยวกับขั้นตอนการจัดตั้งข้อตกลงการยอมรับร่วมกันด้านทักษะฝีมือแรงงานในภูมิภาค

61. ความพยายามในการช่วยเหลือประเทศสมาชิกให้จัดตั้งกรอบทักษะฝีมือแรงงานระดับประเทศได้เกิดขึ้นแล้ว และจำเป็นต้องดำเนินต่อไปภายใต้แผนงานของรัฐมนตรีด้านแรงงานอาเซียน ค.ศ. 2010-2015

62. นอกจากนี้ ที่ประชุมคณะทำงานเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านแรงงานอาเซียนครั้งที่ 2 ได้เห็นชอบเอกสารแนวคิดของอินโดนีเซียเกี่ยวกับแนวปฏิบัติของอาเซียนในการจัดทำกรอบระดับประเทศสำหรับข้อตกลงการยอมรับร่วมกันด้านทักษะฝีมือแรงงาน เป้าหมายหลักของโครงการนี้ได้แก่ (1) ประสานมาตรฐานฝีมือระดับประเทศและระบบการให้การรับรองภายในประเทศอาเซียนเข้าด้วยกัน (2) การดำเนินการที่เป็นรูปธรรมในหมู่ชาติอาเซียนในการบรรลุมาตรฐานฝีมือและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกัน และ (3) บรรลุการเป็นตลาดแรงงานอาเซียนที่มีคุณภาพ มีความสามารถ และได้รับการเตรียมการเป็นอย่างดี เพื่อก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015

63. นอกจากนี้ ตามปฏิญญาชะอำ-หัวหิน ว่าด้วยการเสริมสร้างความร่วมมือด้านการศึกษาเพื่อบรรลุประชาคมอาเซียนที่เอื้ออาทรและแบ่งปัน การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือในอาเซียนควรดำเนินการควบคู่ไปกับการรักษาและพัฒนามาตรฐานทางการศึกษาและวิชาชีพให้สอดคล้องความต้องการของอุตสาหกรรม โดยดำเนินการร่วมกันกับกระบวนการการประชุมรัฐมนตรีด้านแรงงานอาเซียน การจัดทำมาตรฐานร่วมกันสำหรับทักษะฝีมือแรงงานสำหรับอาชีวศึกษาและมัธยมศึกษาเพื่อใช้เป็นฐานในการเปรียบเทียบเพื่อส่งเสริมการยอมรับร่วมกันก็ควรได้รับการส่งเสริมด้วย

64. ในกรณีนี้ อาเซียนได้จัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกัน (เอ็มอาร์เอ) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผู้ประกอบการวิชาชีพ/แรงงานมีฝีมือ/ความสามารถเฉพาะ ภายในภูมิภาค ปัจจุบัน ได้สรุปผลความตกลงแล้ว 8 ฉบับ สำหรับวิชาชีพดังต่อไปนี้:

- (ก) บริการด้านวิศวกรรม (ลงนามในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2005)
- (ข) บริการด้านการพยาบาล (ลงนามในเดือนธันวาคม ค.ศ. 2003)
- (ค) บริการด้านสถาปัตยกรรม (ลงนามในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 2007)
- (ง) กรอบข้อตกลงสำหรับการยอมรับร่วมกันในคุณสมบัติผู้สำรวจ (ลงนามในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 2007)
- (จ) วิชาชีพการท่องเที่ยว (ลงนามในเดือนมกราคม ค.ศ. 2009)
- (ฉ) ผู้ประกอบวิชาชีพแพทย์ (ลงนามในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2009)
- (ช) ผู้ประกอบวิชาชีพทันตแพทย์ (ลงนามในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2009)
- (ซ) กรอบความตกลงฯ บริการด้านการบัญชี (ลงนามในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2009)

**ความตกลงการยอมรับร่วมกัน 8
ฉบับที่จัดทำแล้ว**

* วิศวกรรม

* พยาบาล

* สถาปนิก

* การสำรวจ

* การท่องเที่ยว

65. อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายหลายด้านซึ่งจะกระทบต่อการดำเนินการตามความตกลงที่ได้จัดทำไว้ เนื่องจากยังคงมีความแตกต่างกันในระดับของความร่วมมือในการรับรองคุณวุฒิ ความท้าทายประการหนึ่งได้แก่แนวโน้มของชาติสมาชิกอาเซียนในการกำหนดเงื่อนไขระดับประเทศก่อนการออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ บนพื้นฐานแนวคิดว่าคุณวุฒิที่มีสัญชาติใดย่อมมีความคุ้นเคยกับกฎระเบียบท้องถิ่นมากกว่าผู้ให้บริการต่างชาติ อย่างไรก็ตาม กฎระเบียบเช่นนั้นไม่มีความสอดคล้องกันเพราะประเทศส่วนใหญ่ได้วางมาตรฐานการประกอบวิชาชีพตามมาตรฐานสากล

66. ความท้าทายอีกประการหนึ่งคือการออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ ชาติสมาชิกอาเซียนบางประเทศ กำหนดให้ผู้ประกอบวิชาชีพเป็นสมาชิกในสภาวิชาชีพ ของประเทศ ข้อจำกัดทางการค้าที่สำคัญยิ่งกว่าจากการ ออกใบอนุญาตไม่ได้เกิดขึ้นจากตัวเงื่อนไขแต่มาจาก ความแตกต่างของเงื่อนไขระหว่างประเทศต่างๆ ความ แตกต่างเช่นนี้ชัดเจนมากในบริการด้านการบัญชี การลด ความแตกต่างด้านการศึกษาและเงื่อนไขประสบการณ์ดำเนินการได้ยาก ซึ่งเป็นสาเหตุของการเจรจาที่ ยาวนานก่อนที่จะสามารถจัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกันได้ นอกจากนี้ ในกลุ่มชาติสมาชิกอาเซียน นั้น มีเพียงฟิลิปปินส์ที่กำหนดข้อตกลงต่างตอบแทนเพื่อให้ผู้ประกอบวิชาชีพต่างชาติสามารถประกอบ วิชาชีพในประเทศได้

ความร่วมมือที่เพิ่มพูนระหว่างหน่วยงานตรวจคนเข้า
เมืองของชาติสมาชิก

2.2.6 ขั้นตอนการข้ามพรมแดน

67. ความเชื่อมโยงทางกายภาพเพียงอย่างเดียวไม่สามารถประกันการเคลื่อนย้ายสินค้าและประชาชน ระหว่างประเทศอย่างราบรื่นได้ ขั้นตอนการข้ามพรมแดนที่ไม่มีประสิทธิภาพและเสียเวลานาน สร้างแรง เสียดทานที่ไม่จำเป็น เพิ่มต้นทุนการขนส่ง และเป็นความท้าทายหลักที่ต้องทำการแก้ไข ในขณะเดียวกัน ความเชื่อมโยงที่เพิ่มพูนโดยไม่มีมาตรการป้องกันการเอารัดเอาเปรียบก็อาจนำไปสู่อาชญากรรมข้ามชาติ และความท้าทายในการข้ามพรมแดนอื่นๆ เช่น มลพิษ และโรคระบาด

68. ความเชื่อมโยงในอาเซียนที่เพิ่มขึ้นมีความท้าทายอยู่ในตัวในเรื่องขั้นตอนการข้ามพรมแดน ซึ่งเป็นผล มาจากผลกระทบทางลบของความไร้พรมแดน (เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ) อาเซียนจัดการประเด็นนี้โดย ข้อริเริ่มเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองในชาติสมาชิก และการสร้างและ ปรับปรุงศักยภาพของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองให้ทันสมัย ประเด็นเหล่านี้สะท้อนอยู่ในแผนปฏิบัติการ อาเซียนว่าด้วยความร่วมมือด้านการตรวจคนเข้าเมือง ดังนั้น การอำนวยความสะดวกและการบริหาร จัดการการข้ามพรมแดนจึงเป็นองค์ประกอบหลักของความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียนที่เพิ่มพูน และ

จำเป็นต้องหาจุดสมดุลที่พอดีระหว่างการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพกับการป้องกันภูมิภาคและประชาชนจากอาชญากรรมข้ามชาติและความท้าทายข้ามพรมแดน รวมถึง การมีห่วงโซ่อุปทานที่มั่นคงทั่วทั้งภูมิภาค แม้ว่าเป้าหมายจะชัดเจน การบรรลุเป้าหมายนี้มีความท้าทายอยู่บ้าง ความท้าทายหลักคือการประสานนโยบาย กฎระเบียบ และสถาบันที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศทั่วชาติสมาชิก

69. ใจกลางหลักของการอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการการข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิผลและตรงต่อเวลาได้แก่ กลไกศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการกักกัน การจัดทำกลไกเหล่านี้ที่ทำงานได้ดีต้องอาศัยไม่เพียงแต่การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีที่จำเป็นบริเวณด้านชายแดน แต่ต้องอาศัยการประสานกฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกันเช่นกัน นอกจากนี้ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์โดยโครงการฝึกอบรมและเสริมสร้างศักยภาพที่ได้รับการออกแบบให้บุคลากรซึ่งทำหน้าที่บริหารจัดการพรมแดนมีทักษะและความรู้ที่จำเป็นก็เป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับการบริหารจัดการการข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิผล

70. กรอบความตกลงอาเซียน อาทิจ (1) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (2) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และ (3) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง โดยในปัจจุบันพิธีสารจำนวนมากของความตกลงเหล่านี้ยังไม่ได้มีการให้สัตยาบันหรือดำเนินการ ทำให้ต้องชะลอการจัดตั้งระบบการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ดังนั้น การให้สัตยาบันและการดำเนินการตามความตกลงนี้จึงมีความสำคัญในการส่งเสริมการอำนวยความสะดวกของการข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนสำคัญของความพยายามนี้คือระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน ซึ่งจะเป็นสภาพแวดล้อมที่ระบบของทั้งสิบประเทศใช้งานได้และรวมตัวกันซึ่งก่อให้เกิดการส่งและการประมวลข้อมูลและข้อสนเทศเพียงครั้งเดียว และเกิดระบบการตรวจสอบ รวมทั้งระบบการตัดสินใจเกี่ยวกับครั้งเดียว

71. ไซริเริ่มอนุภูมิภาคก็มีส่วนช่วยส่งเสริมความพยายามของอาเซียนในการปรับปรุงการอำนวยความสะดวก สะดวกข้ามพรมแดนและความเชื่อมโยงทางสถาบันเช่นกัน อาทิ ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (จีเอ็มเอส) ซึ่งเน้นประเด็นหลัก ในเรื่องการแลกเปลี่ยน สิทธิการขนส่งเชิงพาณิชย์ การตรวจสอบ ณ จุดเดียว และครั้งเดียวที่ด่านตรวจหลัก ประสบการณ์ของ สหภาพยุโรปเป็นบทเรียนที่เป็นประโยชน์สำหรับการดำเนินการเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างกันใน อาเซียน

72. โครงการบริหารจัดการพรมแดนอาเซียน-สหภาพยุโรปเป็นมิติใหม่ของการปรับปรุงความร่วมมือ ระหว่างหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง โดยโครงการมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างเครือข่ายการบริหารจัดการ พรมแดนของชาติสมาชิกอาเซียน โดยกลุ่มเป้าหมายหลักคือ เจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ด้านการตรวจคนเข้า เมือง การรักษากฎหมาย ความมั่นคงชายแดน และศุลกากร

2.3 ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน

73. ตั้งแต่การก่อตั้งอาเซียนในปี ค.ศ. 1967 อาเซียนได้ดำเนินการตามปฏิญญากรุงเทพ ซึ่งมีเป้าหมายการ สร้างประชาคมที่มีสันติภาพและรุ่งเรือง โดยการดำเนินการร่วมกันเพื่อเร่งรัดความเจริญเติบโตทาง เศรษฐกิจ ส่งเสริมความก้าวหน้าทางสังคม และเสริมสร้างการพัฒนาทางวัฒนธรรมเพื่อยกระดับมาตรฐาน ความเป็นอยู่ของประชาชน เพื่อเป้าหมายนี้ อาเซียนได้จัดทำไซริเริ่มในหลายสาขา อาทิ การศึกษา วัฒนธรรม สวัสดิการสังคม เยาวชน สตรี การพัฒนาชนบท และการขจัดความยากจน

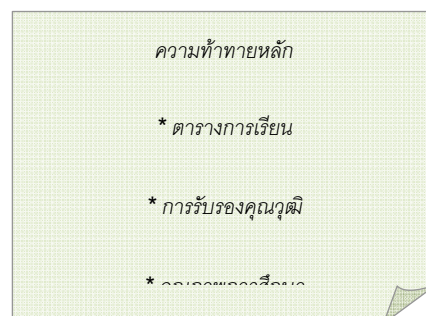
74. ภายหลังจากจัดตั้งคณะมนตรีประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน ในปี ค.ศ. 2009 คณะมนตรีฯ ได้ทำหน้าที่เป็นองค์กรหลักในการดำเนินการตามเป้าหมายและความคาดหวังตามที่ได้ระบุไว้ในแผนงาน การจัดตั้งประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปโดยเร็ว ทั้งนี้ รวมถึงการ ส่งเสริมการตระหนักรู้เกี่ยวกับอาเซียน การศึกษา และการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน

75. การตระหนักรู้ถึงความแตกต่างในมรดกทางวัฒนธรรมภายในอาเซียนจำเป็นต้องได้รับการส่งเสริม การศึกษาเกี่ยวกับศิลปะและวัฒนธรรมของอาเซียนรวมถึงภาษาควรได้รับการส่งเสริมด้วย เพื่อก่อให้เกิด ผลในการรักษามรดกทางวัฒนธรรมสำหรับชนรุ่นหลัง

76. ในด้านการศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ความร่วมมือในสี่ด้านดังต่อไปนี้ได้รับการจัดลำดับ ให้มีความสำคัญสูง ได้แก่ การส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับอาเซียนในหมู่พลเมืองโดยเฉพาะเยาวชน การเสริมสร้างอัตลักษณ์อาเซียนผ่านการศึกษา การสร้างทรัพยากรมนุษย์ของอาเซียนในสาขาการศึกษา และการเสริมสร้างการสร้างเครือข่ายของมหาวิทยาลัยอาเซียน ในการนี้ ความร่วมมือด้านการศึกษา ตามปฏิญญาชะอำ-หัวหิน ว่าด้วยการเสริมสร้างความร่วมมือด้านการศึกษาเพื่อบรรลุประชาคมอาเซียนที่ เอื้ออาทรและแบ่งปันควรได้รับการสนับสนุนเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระดับภูมิภาคด้านการศึกษาขั้น พื้นฐานและบรรลุการเข้าถึงการศึกษาขั้นพื้นฐานโดยทั่วถึงทั้งภูมิภาคภายในปี ค.ศ. 2015 ทั้งนี้ รวมถึงการ ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีพด้วย คุณภาพและความสอดคล้องกันของการศึกษา ทั้งด้านเทคนิคและ อาชีวศึกษา รวมถึงการฝึกทักษะในภูมิภาคควรได้รับการปรับปรุงโดยจัดทำโครงการความช่วยเหลือทาง วิชาการในทุกระดับการศึกษาตามที่เหมาะสม

77. เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน (เอยูเอ็น) จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1995 เพื่อส่งเสริมการประสานการศึกษา และโครงการวิจัยระหว่างนักวิจัยอาเซียน ปัจจุบันประกอบด้วยมหาวิทยาลัยชั้นนำ 22 แห่งในอาเซียน และ ให้การสนับสนุนการเคลื่อนย้ายของบุคลากรและนักศึกษาในภูมิภาคผ่านแผนงานหลัก 2 แผน ได้แก่ การ รับรองคุณภาพที่แท้จริงของเอยูเอ็น และระบบการโอนหน่วยกิต ของอาเซียน

78. ความท้าทายหลักที่ภาคการศึกษาต้องเผชิญได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานที่เห็นพ้องร่วมกันในการศึกษาขั้นสูง อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายบุคลากรและ



การขาด
เพื่อ

นักศึกษา ตารางการเรียนที่ไม่สอดคล้องกัน ความจำเป็นในการ		มี
กระบวนการรับรองคุณภาพ การรับรองคุณวุฒิ ข้อบทและ	เพิ่มการปฏิสัมพันธ์ระหว่าง	
กฎระเบียบภายในประเทศ รวมถึงการปรับปรุงคุณภาพของ	นักวิชาการ นักเขียน ศิลปิน	การศึกษา
เพื่อฝึกอบรมแรงงาน	สื่อสารมวลชน	

79. คณะกรรมการอาเซียนด้านวัฒนธรรมและสนเทศจัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1978 เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในสาขาวัฒนธรรมและสนเทศ เพื่อส่งเสริมความเข้าใจร่วมกันและความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในบรรดาประชาชนอาเซียนและขยายการพัฒนาไปสู่ระดับภูมิภาค ในแต่ละปีมีการดำเนินกิจกรรมที่หลากหลายเพื่อส่งเสริมความสามารถพิเศษและเพิ่มการปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักวิชาการ นักเขียน ศิลปิน สื่อสารมวลชน อาทิ ค่ายเยาวชนอาเซียน รางวัลข่าวโทรทัศน์อาเซียนของเครือข่ายเอเชียวิชั่น และโครงการนักสร้างข่าวอาเซียน

80. เนื่องจากประเด็นทางด้านวัฒนธรรมมีความสำคัญและมีส่วนเชื่อมโยงกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน ดังนั้นทุกประเทศสมาชิกจึงควรสร้างความตระหนักรู้ในบทบาทและความสำคัญของวัฒนธรรมและกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในระดับต้นๆ ด้วย

81. ข้อริเริ่มต่างๆ ด้านการท่องเที่ยวของประเทศสมาชิกอาเซียนในช่วงหลายปีที่ผ่านมาตามที่ปรากฏในแผนงานด้านการท่องเที่ยวของอาเซียนระหว่างปี ค.ศ. 2004-2010 ได้พยายามส่งเสริมให้อาเซียนเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวโดยการเปิดเสรีการค้าบริการด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ดังนั้น การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวจะส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาทักษะบุคลากรด้านการท่องเที่ยวด้วย

82. ความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผนงานด้านการท่องเที่ยว

ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศเดินทางมา

ภูมิภาคอาเซียนเพิ่มมากขึ้น นอกเหนือจากนักท่องเที่ยวของ

ภูมิภาคอาเซียนที่เดินทางไปมาระหว่างกัน ซึ่งโครงการนี้ส่งผลให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีการเติบโตและมีความต้องการผลิตภัณฑ์ การบริการ การจ้างงาน การแลกเปลี่ยนเงินตรา และการมีปฏิสัมพันธ์ที่เพิ่มมากขึ้นระหว่างนักท่องเที่ยวกับประชากรในท้องถิ่น ในปัจจุบัน อาเซียนกำลังยกวางแผนงานด้านยุทธศาสตร์เพื่อดำเนินการในช่วงปี ค.ศ. 2011-2015 ซึ่งจะสามารถตกลงกันได้ในปี ค.ศ. 2010

ความท้าทายหลัก
เพิ่มการรวมตัวในภาคการท่องเที่ยวให้มากขึ้น

83. แม้อาเซียนจะประสบความสำเร็จในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว แต่ก็ยังมีประเด็นท้าทายที่อาเซียนจะต้องร่วมกันแก้ปัญหา กล่าวคือ การจัดทำข้อกำหนดการตรวจลงตราให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน การใช้ระบบประกันประเภทที่ 3 แก่นักท่องเที่ยวที่เป็นมาตรฐานสากล การจัดมาตรฐานบริการด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน และการปรับปรุงยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

84. เพื่อให้มีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของอาเซียนที่จะสร้างประชาคมที่แบ่งปันและเอื้ออาทร ดังนั้น คณะกรรมการอาเซียนด้านการส่งเสริมและปกป้องสิทธิของแรงงาน จึงพยายามที่จะกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อให้มีการจ้างงานแรงงานที่ถูกต้องเหมาะสม ขจัดปัญหาการลักลอบค้ามนุษย์ โดยอาเซียนจะช่วยเหลือกันในการฝึกอบรม ความรู้ความเชี่ยวชาญ และแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศในการแก้ปัญหา

2.4 การลดช่องว่างด้านการพัฒนาโดยข้อริเริ่มอาเซียนว่าด้วยการรวมตัวเป็นประชาคม

85. ข้อริเริ่มอาเซียนว่าด้วยการรวมตัวเป็นประชาคมได้เริ่มต้นในปี ค.ศ. 2000 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดช่องว่างด้านการพัฒนาและเร่งรัดการรวมตัวทางเศรษฐกิจให้เป็นประชาคมใน โดยมุ่งดำเนินการในกัมพูชา สปป. ลาว สหภาพพม่า และเวียดนาม ดังนั้นประเทศอาเซียนจึงให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือประเทศที่พัฒนาต่ำกว่าในด้านต่างๆ เพื่อให้มีความพร้อมในการเป็นประชาคมอาเซียน

86. ในปัจจุบันอาเซียนได้ดำเนินการตามแผนงานด้านการลดช่องว่างระยะที่ 2 ในช่วงปี ค.ศ. 2009-2015 ซึ่งโครงการที่สำคัญต่างๆ ก็นำมาจากแผนงานทั้ง 3 ด้านของประชาคม ซึ่งประกอบด้วยแผนงานด้านการเมืองและความมั่นคง แผนงานด้านเศรษฐกิจ และแผนงานด้านสังคมและวัฒนธรรม ดังนั้นโครงการที่สำคัญเหล่านี้ซึ่งจัดทำโดยคณะทำงานด้านการลดช่องว่างของอาเซียนก็ได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบในการยกร่างแผนแม่บทด้านความเชื่อมโยงในภูมิภาคด้วยซึ่งก็ตระหนักดีว่าความร่วมมืออนุภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันก็มีแผนงานด้านการลดช่องว่างอยู่เช่นกัน

2.5 ความร่วมมืออนุภูมิภาคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

87. ในปัจจุบันประเทศอาเซียนมีความร่วมมือกันอยู่แล้วภายใต้กรอบอนุภูมิภาคต่างๆในการลดช่องว่างด้านการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบและด้านการเชื่อมโยงประชาชนโดยความสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย

88. ความร่วมมืออนุภูมิภาคที่สำคัญประกอบด้วย

- (ก) ความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงประกอบด้วย กัมพูชา สปป. ลาว สหภาพพม่า ไทย เวียดนาม และมณฑลจื๋นต๋องใต้ ซึ่งเริ่มดำเนินการในปี ค.ศ. 1992
- (ข) ความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ประกอบด้วยบรูไน อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย ซึ่งเริ่มดำเนินการในปี ค.ศ. 1994
- (ค) ความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ-มาเลเซีย และอินโดนีเซีย ซึ่งเริ่มดำเนินการในปี ค.ศ. 1994

89. นอกจากนี้ยังมีความร่วมมืออนุภูมิภาคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงในภูมิภาค ซึ่งได้แก่ ความร่วมมือเพื่อพัฒนาลุ่มน้ำแม่โขง คณะกรรมาธิการแม่น้ำโขง ความร่วมมือกัมพูชา สปป. ลาว และเวียดนาม ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขงระหว่างกัมพูชา สปป. ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม ความร่วมมือระหว่างบรูไน-อินโดนีเซีย-มาเลเซียภายใต้ชื่อ “Heart of Borneo” ความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ มุ่งเน้นการให้ความช่วยเหลือเขตพื้นที่ที่มีการพัฒนาน้อยกว่า และมีโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ ดังนั้นโครงการการเชื่อมโยงต่างๆ เหล่านี้ล้วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการส่งเสริมความ สะดวกด้านการค้า การคมนาคม และการลงทุน

90. ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงให้ความสำคัญกับการดำเนินการที่จะทำให้ภูมิภาคมีความ เจริญเติบโตซึ่งผสมผสานกลมเกลียวกัน ด้วยการส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างกัน การเสริมสร้างขีด ความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างจิตสำนึกในการร่วมกันพัฒนา ดังนั้นโครงการต่างๆ จึงมุ่ง ดำเนินการที่จะบรรลุผลในการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการดูแลสิ่งแวดล้อม การพัฒนาทรัพยากร มนุษย์ และการเสริมสร้างความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ

91. ประเทศที่เข้าร่วมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้ประสบผลสำเร็จในการดำเนินการ โครงการที่สำคัญต่างๆ ในด้านคมนาคม การพลังงาน โทรคมนาคมด้วยการสนับสนุนทางการเงินจาก ประเทศคู่เจรจา รัฐบาลประเทศสมาชิกและธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียรวมเป็นมูลค่า 11 พันล้าน ดอลลาร์สหรัฐ

92. เวทีความร่วมมือระเบียบเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงประกอบด้วย แผนงานและยุทธศาสตร์ 3 ด้านคือ ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และ ระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ ในการประชุมสุดยอดกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ครั้งที่ 3 ได้ให้ แนวทางในการปรับเปลี่ยนจุดเน้นจากด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปเป็นการพัฒนากฎระเบียบ โดย ในปัจจุบันแผนงานด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการคมนาคม รวมทั้งความตกลงด้านการ

ขนส่งข้ามแดนอยู่ในระหว่างดำเนินการ ดังนั้น แผนงานของความร่วมมืออนุภูมิภาคนี้จึงควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานของอาเซียนด้วย

93. ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องผสานแผนงานด้านการคมนาคมขนส่งข้างต้นเข้าด้วยกัน กล่าวคือ บางส่วนของทางหลวงอาเซียนทับซ้อนกับทางหลวงในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ขณะที่เส้นทางรถไฟในกัมพูชาและเวียดนามก็เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง นอกจากนี้ การเชื่อมโยงกฎระเบียบของ อนุภูมิภาคและอาเซียนทางด้านการค้าและการขนส่งก็จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกัน เช่น โครงการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรภายใต้อาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงก็เป็นตัวอย่างในเรื่องนี้ นอกจากนี้ความร่วมมือในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในแง่ลบจากการเชื่อมโยงในภูมิภาค เช่น การแพร่ระบาดของ HIV/AIDS การลักลอบค้ามนุษย์ พืชและสัตว์สงวน รวมทั้งความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม ก็เป็นประเด็นที่จะต้องดำเนินการร่วมกันต่อไป

94. ความพยายามในการดำเนินการให้มีความเชื่อมโยงด้านการขนส่งคมนาคมในอนุภูมิภาคฯ ประสบปัญหา ดังนี้ การสร้างถนนและสะพานยังไม่เพียงพอ การเชื่อมโยงด้านการขนส่งยังไม่บรรลุผลจึงทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจไม่เต็มที่ การก่อสร้างโครงการต่างๆ ล่าช้าไม่ทันความต้องการทางด้านเศรษฐกิจ ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขเรื่องนี้ คือ การให้ความสนใจกับการสร้างถนนและสะพานในช่วงที่ยังไม่ครบถ้วน การแก้ไขความล่าช้าในการมีผลบังคับใช้ความตกลงฯ ต่างๆ และการส่งเสริมให้มีการลงทุนก่อสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรมในเขตระเบียบเศรษฐกิจ

95. โดยสรุปคือ ความเพียรพยายามที่จะทำให้โครงสร้างพื้นฐานเกิดขึ้นครบถ้วนและเปลี่ยนให้เส้นทางคมนาคมเหล่านี้กลายเป็นเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจและมีการใช้ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ จึงเป็นสาเหตุให้มีการดำเนินการด้านนโยบายและกฎระเบียบที่ประสานสอดคล้อง

ความท้าทายหลักในกรอบ ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

* ปรับเส้นทางขนส่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ

* ใช้โครงสร้างพื้นฐานให้สูงสุด

* ดำเนินงานให้สอดคล้องกับอาเซียน

กัน

96. ในด้านพลังงาน ความร่วมมือภายใต้กรอบอนุภูมิภาคฯ มีความก้าวหน้าอย่างมากในด้านความร่วมมือ ทวิภาคีซึ่งก่อให้เกิดการซื้อขายพลังงานระหว่างกัน แต่ในด้านความร่วมมือระดับภูมิภาคยังไม่มี ความคืบหน้าตามที่ได้มีการเห็นชอบร่วมกันแล้วภายใต้ข้อตกลงระหว่างประเทศเพื่อการซื้อขายพลังงานระดับ ภูมิภาค ซึ่งมีสาเหตุมาจากความแตกต่างของแต่ละประเทศในด้านโครงสร้างพื้นฐานและมาตรฐาน ทางด้านพลังงาน

97. แผนงานต่างๆ ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคควรมีความสอดคล้องกับแผนงานของอาเซียน ดังนั้นจึง ต้องดำเนินการให้เกิดมีการปฏิบัติจริงและการผสมผสานสอดคล้องกันอย่างจริงจัง แม้ว่าการดำเนินการใน เรื่องนี้อาจจะไม่ราบรื่นนัก เนื่องจากภายใต้กรอบอนุภูมิภาคและอาเซียนต่างก็ได้เริ่มดำเนินการและลงทุน ในโครงสร้างพื้นฐานของตนเองในอดีตโดยไม่ได้มีการประสานงานกันมาก่อน

98. ความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจซึ่งประกอบด้วยบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ได้เริ่มขึ้นเพื่อ พัฒนาพื้นที่ด้อยพัฒนาในประเทศสมาชิก (ยกเว้นบรูไน) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการค้า การลงทุน การ ท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น โดยมีระเบียบเศรษฐกิจ 2 ส่วนคือ ระเบียบเศรษฐกิจเขตบอร์เนียว และระเบียบ เศรษฐกิจ Greater Sulu Sulawesi ซึ่งธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียได้ให้ความช่วยเหลือทางด้าน วิชาการ

99. ความร่วมมือภายใต้สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจมีความคืบหน้าโดยรัฐมนตรีคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศได้ลง นามความตกลงด้านการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางทะเลในปี ค.ศ. 2007 โดยความ ตกลงด้าน อากาศได้กำหนดให้มีเสรีภาพที่ 5 ด้วยการกำหนดสนาบบินนานาชาติ แห่งที่ 2 ในแต่ละประเทศ แต่ใน ปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์จากความตกลงนี้ไม่มากนักเนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกันมีไม่มากพอ

100. ในด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้า กรอบความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจก็มีความร่วมมือ ด้านการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร โดยมีการจัดตั้งคณะทำงานด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง

และการควบคุมด้านสุขอนามัยพืชและสัตว์ในปี ค.ศ. 2006 โดยมุ่งหวังที่จะสามารถกำหนดมาตรฐาน
ขั้นตอนการดำเนินงานร่วมกันที่เป็นมาตรฐานสากล แต่ก็ประสบปัญหาในด้านต่างๆ จึงทำให้ไม่มี
ความก้าวหน้า

101. ความเชื่อมโยงระหว่างกรอบความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจและอาเซียนในปัจจุบันมีเพียงการจัด
ประชุมความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจระดับผู้นำต่อเนื่องจาก
การประชุมสุดยอดอาเซียน นอกจากนี้ ผู้นำนักเลขาธิการของ
กรอบความร่วมมือดังกล่าวก็มีเพียงการประสานงานกับสำนัก
เลขาธิการอาเซียนในลักษณะเฉพาะกิจเท่านั้น

102. ในปี ค.ศ. 2009 ผู้นำกรอบความร่วมมือสี่เหลี่ยม
เศรษฐกิจได้เน้นยุทธศาสตร์การทำให้ความตกลงที่ได้เห็นชอบ
กันแล้วมีผลในทางปฏิบัติโดยมีสาเหตุมาจากโครงการต่างๆ
ไม่ได้รับความร่วมมือจากประเทศสมาชิกโดยแต่ละประเทศ

ไม่ได้จัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดตั้งกลไกเพื่อ
ติดตามผลการปฏิบัติกันอย่างจริงจังต่อไป

103. ความร่วมมือภายใต้กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจประสบปัญหา ในด้านความสนใจที่จะลงทุนมีอยู่น้อย
มากเนื่องจากภาคเอกชนยังไม่มีแข่งขันและเอาจริงเอาจัง ระดับความยากจนยังมีอยู่มาก และการ
ขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานในเขตพื้นที่ของประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์

104. ในการประชุมความร่วมมือภายใต้กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจครั้งที่ 4 ได้ให้ความเห็นชอบการศึกษา
เครือข่ายการขนส่งทางน้ำที่เรียกว่า เรือบรรทุกยานพาหนะล้อเลื่อน ซึ่งในระยะต่อไปอาจจะขยายเป็นส่วน
ของเครือข่ายเรือบรรทุกยานพาหนะล้อเลื่อนในอาเซียนก็ได้

**ความท้าทายหลักภายใต้กรอบความ
ร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ**

- * ข้อจำกัดในปริมาณการขนส่งทางทะเล
บก และอากาศ
- * การเคลื่อนย้ายการลงทุนในอนุภูมิภาค
- * การอำนวยความสะดวกทางการค้า
- * ช่องว่างของสถาบันในการวางแผนและ
ดำเนินงาน

105. ความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ-มาเลเซีย และอินโดนีเซีย มีความหลากหลายตั้งแต่ด้านเกษตร การท่องเที่ยว การผลิต การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และ บริการด้านการแพทย์ ซึ่งแม้ว่าความร่วมมือดังกล่าวจะมีการเชื่อมโยงทางกายภาพ เนื่องจากอินโดนีเซียเป็น เกาะแยกออกต่างห่าง แต่ก็ถือว่ามึระดับความเชื่อมโยงที่

ความท้าทายหลักภายใต้ สามเหลี่ยมเศรษฐกิจ

- * แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งบนบก
- * ความเชื่อมโยงทางทะเลทั้งภายในและภายนอก
- * การปฏิรูปสถาบันเพื่อจัดการโครงการก่อสร้างใหม่ๆ

การ
ไม่
ดี

106. ความร่วมมือดังกล่าวมีความคืบหน้าอย่างมาก

การพัฒนาเศรษฐกิจจะหว่างกัน โดยมีการจัดทำกรอบความร่วมมือด้านนโยบายและกฎระเบียบที่จะเอื้ออำนวยต่อภาคเอกชนและการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจ 5 ด้านที่จะเชื่อมโยงติดต่อกัน

ด้าน

107. แม้กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจจะมีความคืบหน้าที่ดี แต่ก็ประสบปัญหาในด้านต่างๆ กล่าวคือ ยังมีความขาดแคลนด้านการก่อสร้างถนนในเกาะสุมาตราในจุดที่เชื่อมต่อเมืองบันดาอาเจห์กับเมืองปาเรมบิง ทั้งนี้ รวมทั้งการก่อสร้างทางรถไฟ Trans Sumatra Railway

108. ในด้านการขนส่งทางน้ำ มีความจำเป็นจะต้องดำเนินการ คือ การพัฒนาระบบเครือข่ายเรือพาหนะ ล้อเลื่อน ระหว่างอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย การปรับปรุงระบบการจัดการตู้คอนเทนเนอร์ทางฝั่งเหนือ และตะวันออกของเกาะสุมาตรา และการพัฒนาท่าเรือภูเก็ตเพื่อรองรับผู้โดยสารและเรือสำราญ

109. ในด้านการขนส่งทางอากาศ ได้มีความคืบหน้าเป็นอย่างดี โดยการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศด้วยการบริการของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งทำให้มีบริการที่ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ได้เป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ดี ยังมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ นอกเมืองเมดานบนเกาะสุมาตรา

110. โครงการความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือสามและสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจได้พัฒนาจากการเชื่อมโยงที่ได้พยายามดำเนินการร่วมกันเพื่อให้มีการรวมตัวทางเศรษฐกิจที่ใกล้ชิด ในกรณีนี้ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียจึงให้ความสนใจกับความพยายามในการติดตามผล การขจัดช่องว่างที่เกิดจากการยังไม่ได้ดำเนินการโครงการต่างๆ เป็นหลักในการดำเนินการ

111. ความพยายามในการสนับสนุนเงินทุนโครงการต่างๆ ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ มีปัญหา มากกว่าโครงการในระดับชาติ ดังนั้น โครงการในระดับภูมิภาคที่ต้องการความร่วมมือและการประสานงาน ตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปในภูมิภาคแล้วแต่ประสบปัญหาและมีความล่าช้า

112. โดยสรุป คือ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเชื่อมโยงความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคให้ขยายไปสู่การเป็นความร่วมมือระดับภูมิภาคที่ครอบคลุมพื้นที่กว้างขึ้น ดังนั้น แผนงานและวัตถุประสงค์ของโครงการต่างๆ ที่สอดคล้องกันและในปัจจุบันทับซ้อนกันอยู่ก็จะต้องดำเนินการให้มีการผสมผสานกันต่อไป ดังนั้น โครงการที่ริเริ่มจากผู้นำหรือโครงการที่ริเริ่มจากชุมชนก็เป็นประเด็นที่อาเซียนจะต้องดำเนินการให้เป็นเนื้อกันอีกเดียวกัน

113. ดังนั้น ความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ จึงเป็นจุดทดสอบในการเร่งรัดให้ความตกลงต่างๆ ในระดับเล็ก เกิดผลและขยายเป็นความตกลงในกรอบใหญ่กว่า (เช่นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015) ประสบผลสำเร็จตามไปด้วยหรือไม่

114. การผนึกกำลังระหว่างความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคและความร่วมมือในระดับอาเซียนในการทำงาน และประสานงานกันอย่างใกล้ชิดในด้านกฎระเบียบ ทางด้านวิชาการ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมถึง กระบวนการตัดสินใจของอาเซียนจึงเป็นปัญหาที่ทำนาย

115. ความร่วมมือจากประเทศคู่เจรจาที่ให้แก่กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคได้ทวีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นความสำเร็จของโครงการต่างๆ จะมีส่วนช่วยลดช่องว่างด้านการพัฒนาและทำให้ความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาคต่างๆ สามารถเชื่อมโยงกันเป็นความร่วมมือในระดับภูมิภาคอาเซียน และต่อขยายไปสู่ภูมิภาคภายนอกอาเซียนต่อไป

**ยุทธศาสตร์หลัก
สำหรับการพัฒนา
ความเชื่อมโยงระหว่าง
กันในอาเซียน #**

บทที่ 3

แผนแม่บทว่าด้วยความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน

บทที่ 3 ยุทธศาสตร์หลักสำหรับการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

บทนำ

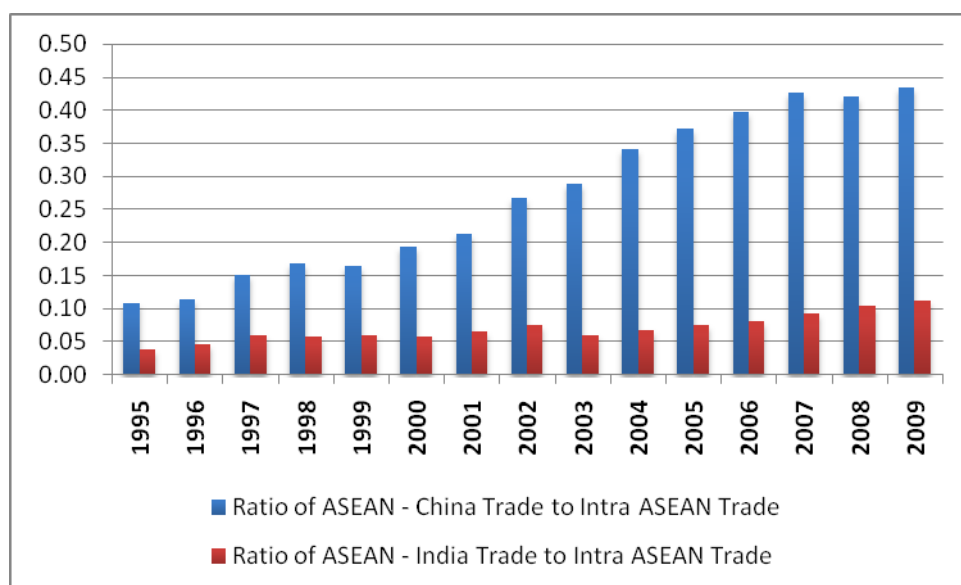
1. ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 กรอบการดำเนินการเพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 3 ด้าน ได้แก่ การปรับปรุงความเชื่อมโยงทางกายภาพ การเสริมสร้างความเชื่อมโยงทางสถาบัน และการปลูกฝังความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนสู่ประชาชนให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น โดยยุทธศาสตร์ทั้ง 3 ด้านนี้จะได้รับการสนับสนุนโดยกลไกทางการเงินและสถาบันที่เข้มแข็งยิ่งขึ้น ผลลัพธ์สุดท้าย คือ โครงข่ายการผลิตและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียนที่มีความลึกยิ่งขึ้น (ในเชิงห่วงโซ่ของคุณค่า) กว้างยิ่งขึ้น (โดยมีสินค้าและประเทศหรือพื้นที่ในภูมิภาคที่มีส่วนร่วมในโครงข่ายมากขึ้น) และเชื่อมโยงเข้ากับโครงข่ายการผลิตและการกระจายสินค้าของโลกและเอเชียตะวันออกเฉียงและของโลกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การที่ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนช่วยลดช่องว่างการพัฒนาในภูมิภาคก็นับว่ามีสำคัญเช่นกัน เพราะการพัฒนาความเชื่อมโยงของประเทศและภูมิภาคที่มีการพัฒนาล่าช้าในอาเซียน จะนำไปสู่โอกาสในการลงทุน การค้า และการเติบโตในพื้นที่เหล่านี้ และสามารถใช้เวลาได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของพื้นที่เหล่านี้ได้เต็มที่ ที่ท้ายที่สุด ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและโครงข่ายต่างๆ ภายในภูมิภาคอาเซียนถือเป็นหัวใจสำคัญในการสร้างประชาคมอาเซียน และช่วยให้อาเซียนเกิดความเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นๆ ของโลกมากยิ่งขึ้น

2. ภูมิภาคอาเซียนมีสภาพภูมิศาสตร์ที่กระจายตัว และไม่มี ความเชื่อมโยงทางกายภาพมากเท่ากับจีนและอินเดีย ที่สำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับทั้งสองประเทศนี้ อาเซียนประกอบด้วยประเทศสมาชิก 10 ประเทศ ที่มีนโยบาย ความสนใจ และสถาบันที่แตกต่างกัน การพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนจะช่วยบรรเทาข้อเสียเปรียบเหล่านี้ของอาเซียน และในขณะเดียวกัน จะช่วยเสริมสร้างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีแน่นแฟ้น สามารถแข่งขันได้ ดึงดูดการลงทุน เกิดความแข็งแกร่ง และมีพลวัตที่สูงมากยิ่งขึ้น

3. ความสำคัญของความเชื่อมโยงในอาเซียนมีความชัดเจน โดยในระหว่างปี ค.ศ. 2000-2009 การค้าระหว่างอาเซียนและจีนเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 24 ต่อปี นับว่าเติบโตเร็วเป็นสองเท่าของการค้าภายในอาเซียน ส่งผลให้ปริมาณการค้าของอาเซียนกับจีนคิดเป็นร้อยละ 43 ของการค้าภายในอาเซียนในปี ค.ศ. 2009 เพิ่มจากร้อยละ 19 ในปี ค.ศ. 2000 เช่นเดียวกันการค้าระหว่างอาเซียนกับอินเดียเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

ตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 2004 คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 24 ต่อปีในช่วงปี ค.ศ. 2004-2009 โดยสัดส่วนการค้าระหว่างอาเซียนและอินเดียคิดเป็นร้อยละ 11 ของการค้ารวมภายในอาเซียน การค้าภายในอาเซียนไม่ได้เติบโตช้ากว่าการค้าระหว่างอาเซียนกับจีน และอาเซียนกับอินเดีย แต่ชะลอลงในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจถดถอยในปี ค.ศ. 2009

4. เมื่อคำนึงถึงการเติบโตล่าสุดของการค้าอาเซียน-จีน และอาเซียน-อินเดียแล้ว การค้าภายในอาเซียนจำเป็นต้องเติบโตอย่างน้อยในระดับเดียวกับการค้าอาเซียน-จีน เพื่อเสริมสร้างความเป็นความมั่นคงของอาเซียน และรักษาบทบาทนำในการรวมกลุ่มในภูมิภาค ซึ่งทั้งหมดนี้จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน การเชื่อมโยงที่ดีขึ้นและหนทางสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจของอาเซียนจะช่วยสร้างพลวัตให้เกิดความเชื่อมโยงภายในอาเซียน และจะช่วยให้อาเซียนมีความเชื่อมโยงกับโลกภายนอกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ความเชื่อมโยงระหว่างกันภายในอาเซียนที่เพิ่มพูนขึ้นจะช่วยสนับสนุนบทบาทนำของอาเซียนในกระบวนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน+6 และการเกิดขึ้นของประชาคมเศรษฐกิจเอเชียตะวันออก



รูปที่ 3.1 สัดส่วนของการค้าอาเซียน-จีน และอาเซียน-อินเดีย ต่อการค้าภายในอาเซียน

ที่มา: องค์การสถิติของอาเซียนและสถาบันวิจัยเศรษฐกิจอาเซียน

1. ความเชื่อมโยงทางกายภาพ

5. ความเชื่อมโยงทางกายภาพที่เพิ่มพูนขึ้นในอาเซียนต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ดีขึ้น และมีการเชื่อมต่อกันอย่างกว้างขวางมากขึ้น สิ่งเหล่านี้จำเป็นต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการที่คล่องตัวภายในภูมิภาค และการส่งออกไปยังภูมิภาคอื่นๆ นอกจากนี้ โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ซึ่งรวมถึงการเชื่อมโยงในภูมิภาคและอนุภูมิภาคที่ได้ช่วยให้มีพลังงานที่สม่ำเสมอและมีต้นทุนที่สมเหตุสมผลในอาเซียน ถือว่ามีความสำคัญต่อประสิทธิภาพการผลิต ความน่าเชื่อถือ และความมั่นคงทางพลังงานในภูมิภาค ยุทธศาสตร์หลักในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางกายภาพในภูมิภาคอาเซียน มีดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์หลักในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางกายภาพ	
ยุทธศาสตร์ที่ 1	ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ
ยุทธศาสตร์ที่ 2	ดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟลิงคิโพร-คุนหมิงให้แล้วเสร็จ
ยุทธศาสตร์ที่ 3	สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน
ยุทธศาสตร์ที่ 4	สร้างระบบการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยง มีประสิทธิภาพ และแข่งขันได้
ยุทธศาสตร์ที่ 5	สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงและภูมิภาคอื่นๆ
ยุทธศาสตร์ที่ 6	เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในชาติสมาชิก
ยุทธศาสตร์ที่ 7	ให้ความสำคัญกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ

6. เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการจราจรแล้ว การขนส่งทางถนนถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุด นอกจากนี้ การเชื่อมโยงภูมิภาคที่ล้าหลังเข้ากับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนจะสร้างประโยชน์อย่างมากต่อพื้นที่ยากจนในภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจระดับรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาโครงการทางหลวงอาเซียน (ที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนครั้งที่ 5 ที่กรุงฮานอย ปี ค.ศ. 1999) ยังไม่มีความคืบหน้าซึ่งกำหนดให้ชาติสมาชิกอาเซียนปรับปรุงเส้นทางถนนที่กำหนดให้อยู่ในชั้นที่ 3 หรือสูงกว่า รวมถึงจัดทำป้ายจราจรบนถนนภายในปี ค.ศ. 2004

มาตรการสำคัญ

- (1) ปรับปรุงถนนส่วนต่างๆ ที่ยังต่ำกว่าชั้นที่ 3 ของทางหลวงอาเซียนให้อยู่ในชั้นที่ 3 เป็นอย่างน้อย โดยให้ความสำคัญสูงสุดกับถนนส่วนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3 ของเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนภายในปี ค.ศ. 2011
- (2) ตัดตั้งป้ายจราจรบนถนนร่วมกันในถนนทุกสายที่กำหนด โดยให้ความสำคัญพิเศษกับเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนภายในปี ค.ศ. 2012
- (3) ปรับปรุงถนนส่วนที่เป็นชั้นที่ 2 หรือ 3 ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ให้เป็นชั้นที่ 1 ภายในปี ค.ศ. 2020
- (4) ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงประเทศที่เป็นเกาะกับประเทศบนแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015
- (5) ยกกระดานขยายตัวของทางหลวงอาเซียนไปยังประเทศจีนและอินเดีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงกรุงฮานอยผ่านไปยังภาคเหนือของประเทศไทย ผ่านประเทศพม่า ไปถึงเขตแดนของประเทศไทย ภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงให้แล้วเสร็จ

โครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงถือเป็นโครงการที่มีความสำคัญในระดับต้นของความร่วมมือด้านคมนาคมของอาเซียนและมีแรงจูงใจทางการเมืองที่สูงมากในการดำเนินโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จ โครงการนี้ได้รับการคาดหมายว่าจะสร้างทางเลือกใหม่ให้กับรูปแบบการขนส่งทางบกที่เป็นมิตรกับ

สิ่งแวดล้อมมากกว่ารูปแบบการขนส่งทางถนน โครงการดังกล่าวมีทางรถไฟหลัก 2 สาย คือ สายตะวันออก ซึ่งผ่านไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยมีทางเชื่อมระหว่างลาวและเวียดนาม และสายตะวันตก ซึ่งจะผ่าน ไทยและพม่า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการพัฒนาเส้นทางสายตะวันตกมีความท้าทายหลายประการ จึงควร สร้างทางรถไฟสายตะวันออกให้เสร็จก่อน เพื่อให้มีการเชื่อมโยงทางรถไฟที่สมบูรณ์และใช้การได้ระหว่าง สิงคโปร์และจีน (คุนหมิง) โดยเร็วที่สุด

มาตรการสำคัญ

- (1) ก่อสร้างทางรถไฟช่วงที่ยังขาดอยู่ ดังนี้
 - ก) ไทย: อนุรักษ์ประเทศ – คลองลึก (6 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2014
 - ข) กัมพูชา: ปอยเปต – ศรีโสภณ (48 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2013
 - ค) กัมพูชา: พนมเปญ – ลีอกนิน (254 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2015
 - ง) เวียดนาม: ลีอกนิน – ไฮจิมีนห์ (129 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2020
 - จ) เวียดนาม: มูเกีย – ทันอับ – วุงฮัง (119 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2020
 - ฉ) สปป.ลาว: เวียงจันทน์ – ท่าแขก – มูเกีย (466 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2020
 - ช) พม่า: ดันบูช้ายัต – ด้านเจดีย์สามองค์ (110 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2020 และ
 - ซ) ไทย: ด้านเจดีย์สามองค์ – น้ำตก (153 กม.) ภายในปี ค.ศ. 2020
- (2) จัดทำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงภายในปี ค.ศ. 2013
- (3) ระดมทุนและความช่วยเหลือทางวิชาการจากหุ้นส่วนภายนอก โดยดำเนินการในระดับทวิภาคีหรือ ร่วมกับธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียเพื่อสนับสนุนการดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง ตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน
- (4) ศึกษาความเป็นไปได้ในการต่อขยายเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิงไปยังเมืองสุรabaya ประเทศ อินโดนีเซีย

**ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปที่มีประสิทธิภาพและ
เชื่อมโยงกัน**

เครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปมีบทบาทสำคัญทำให้เกิดการเคลื่อนย้าย การพัฒนา
สวัสดิการและความเจริญทางเศรษฐกิจของหลายประเทศในภูมิภาค การขนส่งประเภทนี้ถือเป็นรูปแบบ
การขนส่งที่คุ้มค่า อีกทั้งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่ารูปแบบการขนส่งอื่นๆ แต่ยังขาดการลงทุนใน
โครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องกำหนดและดำเนินการตามกรอบนโยบายระดับภูมิภาค เพื่อ
พัฒนาบริการการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปภายในอาเซียน

มาตรการสำคัญ

- (1) กำหนดแผนการพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปในภูมิภาคอาเซียนภายในปี
ค.ศ. 2012 และให้เริ่มดำเนินการตามแผนหลังจากนั้น

ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างระบบการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยง มีประสิทธิภาพ และแข่งขันได้

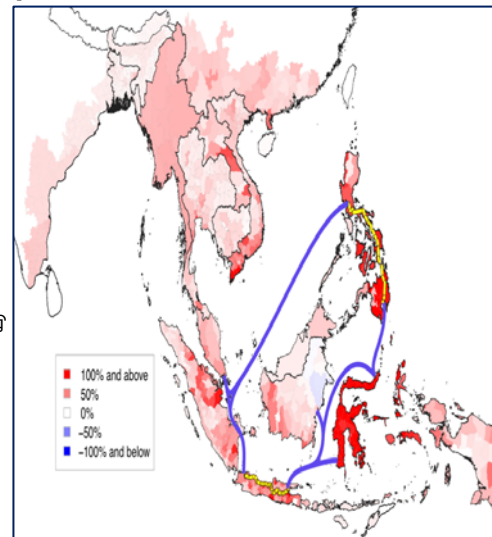
9. เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุด อาเซียนต้องพัฒนาบริการด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศให้สามารถในการแข่งขันได้และมีประสิทธิภาพ และใช้ประโยชน์จากศักยภาพของการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางเรือของโลก นอกจากนี้ ยังมีความจำเป็นต้องกำหนดเส้นทางเดินเรือที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ และเชื่อมโยงภูมิภาคที่เป็นหมู่เกาะ เพื่อพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ซึ่งจะช่วยลดช่องว่างการพัฒนาในหมู่เกาะของอาเซียน นอกจากนี้ การจัดตั้งระบบการเดินเรือทะเล และการเดินเรือระหว่างประเทศในภูมิภาค จะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญในภูมิภาค

มาตรการสำคัญ

(1) พัฒนาสมรรถนะและศักยภาพของท่าเรือ 47

แห่งตามที่กำหนดไว้ภายในปี ค.ศ. 2015 โดยให้ความสำคัญกับการศึกษาที่ได้จัดทำหรืออยู่ระหว่างการจัดทำ ภายใต้มาตรการ 6 7 และ 8 ของแผนปฏิบัติการว่าด้วยการขนส่งทางทะเลที่มีการรวมตัวและมีขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียน โดยการเพิ่มศักยภาพ รวมถึงการปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การเก็บสินค้า

รูปที่ 3.2 เส้นทางขนส่งแบบวงแหวน



ในโกดัง และการสรรหาช่องทางเดินเรือเมื่อมีความจำเป็น ที่มา: คณะทำงานแบบจำลองภูมิศาสตร์ของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจอาเซียน/สถาบันเศรษฐกิจกำลังพัฒนา

ก) กำหนดเส้นทางเดินเรือที่มีประสิทธิภาพและน่าเชื่อถือ (รวมถึงระบบการเดินเรือทางทะเล) ที่เชื่อมต่อกันระหว่างแผ่นดินใหญ่กับหมู่เกาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมถึงซอร์ริเม อนุภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง เช่น BIMF-EAGA และ IMT-GT เส้นทางที่กำลังเกิดใหม่และ/หรือมีศักยภาพที่จะเป็นเส้นทางระหว่างประเทศสำคัญ ได้แก่ เส้นทางสตูล/ตรัง – ปันง – เบลาวัน เส้นทางมะละกา – คูไม เส้นทางดาวว – บิตุง เส้นทางซัมบังกา – ชันดากัน และเส้นทาง มัวเฮรา – ท่าเรือใกล้เคียง

ข) เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้เส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงกับเส้นทางหลักของโลกและภูมิภาค รวมถึงเส้นทางเดินเรือภายในประเทศ

ค) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งเครือข่ายระบบการเดินเรือทางทะเลของอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงและภูมิภาคอื่นๆ

10. อาเซียนตั้งอยู่ในศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของแหล่งการผลิตและอุปสงค์ใหม่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ ดังนั้น อาเซียนจึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์ในการใช้ที่ตั้งอันเป็นยุทธศาสตร์นี้ในการสนับสนุนให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค เมื่อพิจารณาถึงความร่วมมือด้านคมนาคมในอาเซียนที่ได้มีการดำเนินการในแต่ละรูปแบบการขนส่ง อาเซียนจะต้องมีการประสานยุทธศาสตร์ระหว่างสาขาการขนส่งต่างๆ โดยยึดหลักการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงทั้งในและนอกอาเซียน ทั้งนี้ แม้ว่าการดำเนินการตามยุทธศาสตร์จะใช้เวลานาน อาเซียนจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาค ซึ่งสอดคล้องกับการพัฒนาในภูมิภาคอาเซียนและขยายต่อไปยังภูมิภาคอาเซียนบวก 6

มาตรการสำคัญ

(1) ทำการศึกษาเกี่ยวกับศักยภาพของแนวเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนให้พื้นที่ต่างๆ ในอาเซียนกลายเป็นสะพานเศรษฐกิจในเส้นทางขนส่งของโลก

(2) ก่อสร้างแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกให้แล้วเสร็จ

ก) ก่อสร้างช่วงที่ขาดหายไปในพม่า พัฒนา/ปรับปรุงท่าเรือขอบนอก: กรุงย่างกุ้ง และเมืองดานัง

(3) ส่งเสริมแนวเส้นทางเศรษฐกิจแม่โขง-อินเดีย ในฐานะเป็นสะพานเศรษฐกิจ

ก) ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองเนียกเลือง (ทางหลวงประเทศหมายเลข 1 ในกัมพูชา)

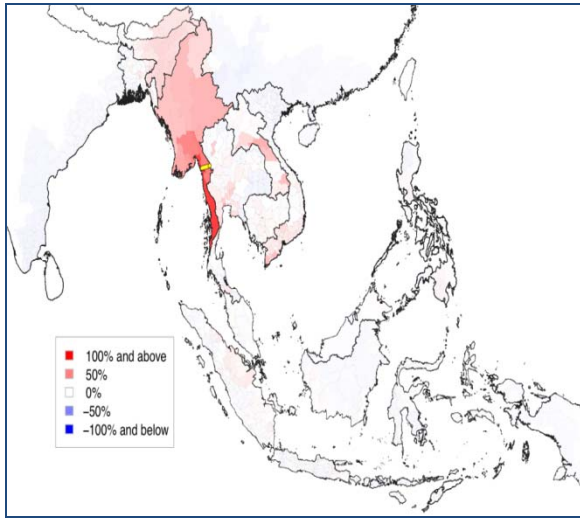
ข) พัฒนาท่าเรือนำลิ้กทวาย (ภายในปี ค.ศ. 2020)

ค) ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงกาญจนบุรีและทวาย (ภายในปี ค.ศ. 2020)

ง) ศึกษาความเป็นไปได้และการออกแบบขั้นต้นสำหรับระบบรางรถไฟระหว่างกาญจนบุรีและทวาย

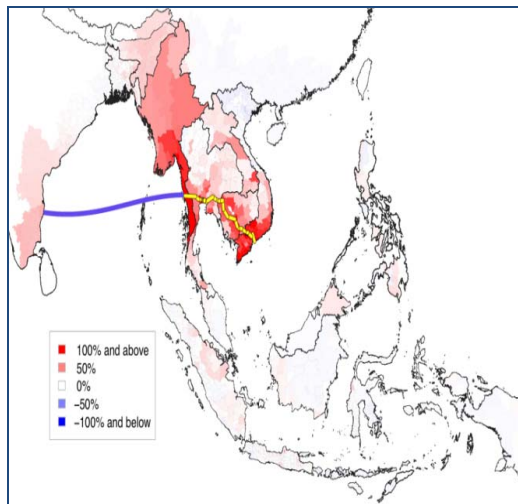
(4) กำหนดและพัฒนาโครงข่ายจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าอาเซียน ตามข้อริเริ่มต่างๆ ที่มีอยู่แล้วของอาเซียน เช่น โครงข่ายทางหลวงอาเซียน และเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง

รูปที่ 3.3 ช่วงที่ขาดหายไปของแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก



ที่มา: คณะทำงานแบบจำลองภูมิศาสตร์ของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจอาเซียน/สถาบันเศรษฐกิจกำลังพัฒนา

รูปที่ 3.4 แนวเส้นทางเศรษฐกิจแม่โขง-อินเดีย



ที่มา: คณะทำงานแบบจำลองภูมิศาสตร์ของศูนย์วิจัยเศรษฐกิจอาเซียน/สถาบันเศรษฐกิจกำลังพัฒนา

ยุทธศาสตร์ที่ 6 เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในชาติสมาชิกเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของบทบาทของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในฐานะเครื่องมือในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตและเพิ่มอำนาจการปกครองและนวัตกรรมภายในภูมิภาค

11. การมีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ดี และการมีทรัพยากรมนุษย์และกฎระเบียบที่ดีถือเป็นสิ่งสำคัญในการส่งเสริมให้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเป็นปัจจัยสนับสนุนการค้า การเติบโตทางเศรษฐกิจ นวัตกรรม และธรรมาภิบาลในอาเซียน หลายประเทศในอาเซียนได้รับยกย่องในระดับโลกในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร อุตสาหกรรมและบริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร อย่างไรก็ตาม อาเซียนยังมีปัญหาความเหลื่อมล้ำในการ

เข้าถึงสารสนเทศ โดยเฉพาะความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่ล้าหลังและตัวเมือง ปัญหาความเหลื่อมล้ำนี้ จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเพื่อลดช่องว่างการพัฒนาภายในภูมิภาคอาเซียน

มาตรการสำคัญ

- (1) สร้างแนวเส้นทางอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในอาเซียน โดยกำหนดและพัฒนาสถานที่ในแต่ละชาติสมาชิกอาเซียนเพื่อสร้างการเชื่อมโยงอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงที่มีคุณภาพ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการใช้บริการอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและการใช้งานต่างๆ ตลอดทั่วอาเซียน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มการเชื่อมต่อและยกระดับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและภาคส่วนอื่นๆ ภายในปี ค.ศ. 2014
- (2) ส่งเสริมความหลากหลายของการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในบรรดาประเทศสมาชิกอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015
- (3) จัดตั้งศูนย์แม่ข่ายอินเทอร์เน็ตอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงผู้ให้บริการทางอินเทอร์เน็ตเพื่อลดต้นทุนและความล่าช้า รวมทั้งเพิ่มความเร็ว ภายในปี ค.ศ. 2013
- (4) เสริมสร้างความมั่นคงและความเที่ยงตรงของเครือข่าย การป้องกันข้อมูล การประสานงานของศูนย์ประสานงานการรักษาความปลอดภัยคอมพิวเตอร์ โดยการพัฒนารอบและมาตรฐานขั้นต่ำร่วมกันตามความเหมาะสม เพื่อให้มีระดับการเตรียมพร้อมและความเที่ยงตรงของเครือข่ายในอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015
- (5) พัฒนาข้อตกลงการยอมรับร่วมกันสำหรับการรับรองทักษะเพื่อให้บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมีคุณภาพ และอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายของทรัพยากรมนุษย์ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารภายในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015
- (6) ทบทวนข้อบังคับของให้บริการระดับสากล และ/หรือนโยบายที่มีลักษณะคล้ายกัน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าโครงสร้างพื้นฐานภายใต้นโยบายเหล่านี้ใช้การได้กับอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงภายในปี ค.ศ. 2015
- (7) จัดลำดับความสำคัญและกระตุ้นการใช้งานของโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้การได้กับอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในโรงเรียนภายในปี ค.ศ. 2015
- (8) ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาให้อาเซียนเป็นตลาดเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเดี่ยวภายในปี ค.ศ. 2015 ในบริบทของการเคลื่อนไหวของสินค้า บริการ การลงทุน และทรัพยากรมนุษย์อย่างเสรี

ยุทธศาสตร์ที่ 7: ให้ความสำคัญกับโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน

12. โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพด้านพลังงาน มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากในการทำให้เกิดการบูรณาการร่วมกันในภูมิภาค และเกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาหรือเกี่ยวกับปัญหาทางเทคนิค และปัญหาทางกฎหมายโดยการจัดทำมาตรฐานร่วมกันเพื่อพัฒนาความร่วมมือภายใต้โครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซของอาเซียน (TAGP) และโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน (APG) นอกจากนี้ก็จำเป็นต้องพิจารณาเรื่องการจัดหาก๊าซธรรมชาติและแหล่งพลังงานอื่นๆเพิ่มเติมด้วย เช่น ถ่านหิน และก๊าซธรรมชาติเหลว

มาตรการสำคัญ

โครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซของอาเซียน

- (1) จัดทำแบบจำลองการร่วมลงทุนท่อส่งก๊าซในอาเซียน
- (2) รับรองมาตรฐานทางเทคนิคคร่าวๆสำหรับการออกแบบ การก่อสร้าง และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน
- (3) รับรองแบบจำลองทางธุรกิจของท่อส่งก๊าซอาเซียน
- (4) ดำเนินแผนความปลอดภัยและความมั่นคงในภูมิภาคสำหรับโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซของอาเซียน
- (5) ปรับปรุงและดำเนินโครงการเชื่อมโยงระบบท่อส่งก๊าซของอาเซียน

โครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน

- ปรับปรุงกฎหมายและกรอบการควบคุมการค้าและการเชื่อมโยงไฟฟ้าระดับทวิภาคีและพหุภาคี (ค.ศ. 2008-2010) ให้สอดคล้องกัน
- ปรับปรุงแนวปฏิบัติหรือหลักเกณฑ์มาตรฐานด้านเทคนิคคร่าวๆสำหรับโครงการความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ค.ศ. 2008-2010)

- กำหนดและเสนอแนะรูปแบบการระดมเงินทุนสำหรับโครงข่ายระบบส่งไฟฟ้าอาเซียน (ค.ศ. 2008-2012)
- ดำเนินโครงการพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างกันในระดับทวิภาคีและพหุภาคี และรายงานความคืบหน้าต่อที่ประชุมผู้บริหารสูงสุดกิจการไฟฟ้าของกลุ่มประเทศอาเซียน และที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านพลังงาน/ที่ประชุมรัฐมนตรีด้านพลังงานอาเซียน (ค.ศ. 2008-2015)

2. ความเชื่อมโยงทางสถาบัน

13. นอกเหนือจากความเชื่อมโยงทางกายภาพ หลักการพัฒนาที่สำคัญเป็นลำดับที่สองของการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน คือ การพัฒนาความเชื่อมโยงทางสถาบัน การพัฒนาความเชื่อมโยงเชิงทางสถาบันในภูมิภาคอาเซียน จะเพิ่มประสิทธิภาพของความเชื่อมโยงระหว่างกันทางกายภาพให้ดีขึ้นด้วย อาทิ การลดอุปสรรคทางการค้าจะทำให้ขนส่งสินค้าและบริการได้มากขึ้น การพัฒนาระบบขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนย้ายสินค้าและบริการ และทำให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมเกิดขึ้นได้จากการพัฒนาความเชื่อมโยงทางกายภาพ และความเชื่อมต่อกันทางด้านเศรษฐกิจจากการลงทุนที่สูงขึ้น

14. ความเชื่อมโยงนี้จะช่วยลดอุปสรรคด้านนโยบายและสถาบันที่ขัดขวางการขนย้ายสินค้า บริการ และทรัพยากรภายในภูมิภาค ยิ่งไปกว่านั้น กฎระเบียบ ข้อบังคับ ขั้นตอน หลักปฏิบัติ และมาตรฐานในประเทศสมาชิกอาเซียนที่ดีขึ้น รวมไปถึงการพัฒนาสถาบันและสมรรถภาพของโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกและบริการทางการค้า เช่น ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และระบบการอำนวยความสะดวกทางศุลกากร ณ จุดเดียว ของแต่ละประเทศทั้งนี้เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและทรัพยากรในภูมิภาคอาเซียนเป็นไปโดยสะดวก ในกรณียุทธศาสตร์หลักในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางสถาบันในอาเซียนมีดังนี้

ยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาความเชื่อมโยงทางสถาบัน	
ยุทธศาสตร์ที่ 1	ดำเนินการตามกรอบความตกลงทั้ง 3 กรอบว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในขนส่ง
ยุทธศาสตร์ที่ 2	เริ่มดำเนินโครงการการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งผู้โดยสาร ในโครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมรัฐต่างๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 3	สร้างตลาดการบินเดี่ยวภายในอาเซียน
ยุทธศาสตร์ที่ 4	สร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดี่ยวในอาเซียน
ยุทธศาสตร์ที่ 5	เพิ่มการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีภายในภูมิภาคอาเซียน โดยการลดอุปสรรคทางการค้าภายในระดับภูมิภาค
ยุทธศาสตร์ที่ 6	เร่งรัดการพัฒนาภาคการบริการทางการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้ โดยเฉพาะในสาขาโทรคมนาคม และการบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงในภูมิภาค
ยุทธศาสตร์ที่ 7	พัฒนาโครงการการอำนวยความสะดวกด้านการค้าในภูมิภาคอย่างจริงจัง
ยุทธศาสตร์ที่ 8	ยกระดับความสามารถของการบริหารจัดการพรมแดน
ยุทธศาสตร์ที่ 9	เร่งรัดให้ชาติสมาชิกอาเซียนเปิดรับการลงทุนจากภายในและภายนอกภูมิภาคภายใต้กฎระเบียบการลงทุนที่เป็นธรรม
ยุทธศาสตร์ที่ 10	เสริมสร้างความสามารถของสถาบันในพื้นที่ด้านหลังของภูมิภาคและปรับปรุงการประสานงานด้านนโยบาย แผนงาน และโครงการ ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ดำเนินการตามกรอบความตกลงทั้ง 3 กรอบว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในขนส่ง

15. จุดอ่อนในโครงข่ายการคมนาคมส่วนใดส่วนหนึ่งจะทำให้โครงข่ายโดยรวมไม่สามารถเข้มแข็งได้ทั้งระบบ จุดอ่อนเหล่านี้สามารถพบได้ตามบริเวณชายแดน ดังนั้นเพื่อให้บรรลุถึงวิสัยทัศน์ของ “การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว” ตามที่ระบุไว้ในแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนควรได้รับการพัฒนาโดยข้อริเริ่มการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง เพื่อลดหรือ

ขจัดแรงเสียดทานตามแนวชายแดนประเทศซึ่งทำให้ต้นทุนการขนย้ายสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคสูงขึ้น ข้อริเริ่มเหล่านี้มีดังนี้

- กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน
- กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

มาตรการสำคัญ

- (1) เร่งรัดการให้สัตยาบันความตกลงเหล่านี้เพื่อเริ่มการดำเนินการในระดับภูมิภาค
- (2) เร่งรัดการสรุปผลการจัดทำพิธีสารที่ 2 (ที่ทำการพรมแดน) และพิธีสารที่ 7 (ระบบศุลกากรผ่านแดน) ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้เสร็จสมบูรณ์ เพื่อลงนามโดยประเทศสมาชิกอาเซียนในปี ค.ศ. 2011
- (3) เร่งรัดการสรุปผลการจัดทำพิธีสารที่ 6 (จุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง) ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้เสร็จสมบูรณ์ เพื่อลงนามโดยประเทศสมาชิกอาเซียนในปี ค.ศ. 2011 และ
- (4) ติดตามความคืบหน้าของการดำเนินการตามกรอบความตกลงทั้งสามอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มีการดำเนินการโดยชาติสมาชิกอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2014-2015

ยุทธศาสตร์ที่ 2 เริ่มดำเนินโครงการการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งผู้โดยสารใน โครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมรัฐต่างๆ

16. การขยายถนนและเส้นทางรถไฟในอาเซียน จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางภาคพื้นดินระหว่างประเทศสมาชิก โดยรถยนต์ส่วนบุคคล รถทัวร์ และรถโดยสาร ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาสินค้าด้านท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่นแพคเกจทัวร์ใหม่ๆ ที่ในหลายประเทศสมาชิกอาเซียน

17. อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยอีกหลายอย่างที่ขัดขวางการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของยานพาหนะ สินค้า รวมถึงบุคคล ข้ามแดน ได้แก่ (1) ข้อจำกัดในการนำเข้ายานยนต์ (2) ความแตกต่างในมาตรฐานที่กำหนด

เช่น ขนาดและน้ำหนักของยานยนต์ เงื่อนไขด้านความปลอดภัยและคุณสมบัติของผู้ขับขี่ (3) ขั้นตอนที่ไม่สอดคล้องกันในการตรวจสอบทางศุลกากร การนำสินค้าออกจากด่านศุลกากร และการเรียกเก็บอากร และ (4) เงื่อนไขเกี่ยวกับวีซ่าที่เข้มงวด

18. ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้มีการลงนามความตกลงขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน และในกรอบพื้นที่การพัฒนาอาเซียนตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ก็ได้ลงนามและดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเคลื่อนย้ายข้ามชายแดนสำหรับรถบัสและรถโดยสาร ในการนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนหลายชาติก็ได้เข้าร่วมจัดทำความตกลงทวิภาคีเพื่อเพิ่มการเคลื่อนย้ายรถโดยสารข้ามแดนให้มากขึ้น

19. อาเซียนควรใช้ประโยชน์จากข้อตกลงที่มีอยู่ในอนุภูมิภาค และพัฒนาไปสู่ข้อตกลงระดับอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านขนส่งผู้โดยสารทางบกในภูมิภาค

มาตรการสำคัญ

- (1) เร่งรัดการดำเนินการตามข้อตกลงในระดับทวิภาคีและอนุภูมิภาคว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารทางบกภายในปี ค.ศ. 2013
- (2) จัดทำข้อตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสารทางบก โดยประเมินจากการดำเนินการข้อตกลงระดับทวิภาคีและอนุภูมิภาคภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างตลาดการบินเดียวภายในอาเซียน

20. เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญของการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการเร่งรัดการปฏิรูปตลาดการบินของโลก อาเซียนจำเป็นต้องสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมการบินโดยการจัดตั้งตลาดการบินเดี่ยวภายในอาเซียน สายการบินต้นทุนต่ำได้เติบโตอย่างรวดเร็วในอาเซียนโดยช่วยอำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยวภายในอาเซียน และช่วยสนับสนุนความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน ทั้งนี้ แผนงานการรวมกลุ่มสาขาการบินได้ปรับกำหนดการการจัดตั้งตลาดการบินเดี่ยวภายในอาเซียนให้เสร็จภายในปี ค.ศ. 2015

มาตรการสำคัญ

- (1) ให้สัตยาบันและดำเนินการตามความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ และพิธีสารที่ 1 และ 2 ในโอกาสแรก เพื่อให้การสนับสนุนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015 ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงตารางเวลาการดำเนินการของความตกลงฯ และพิธีสารทั้งสอง ตามที่รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้ตกลงกันเมื่อ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2008
- (2) ให้สัตยาบันและดำเนินการตามความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการบริการเดินอากาศและพิธีสารที่ 1 ถึง 6 ในโอกาสแรก เพื่อให้การสนับสนุนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015 ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงตารางเวลาการดำเนินการตามความตกลงฯ ตามที่รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้ตกลงกันเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2008 สำหรับพิธีสารที่ 5 และ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2010 สำหรับพิธีสารที่ 6
- (3) ลงนามความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในปี ค.ศ. 2010 และให้สัตยาบันและดำเนินการตามความตกลงดังกล่าวรวมทั้งพิธีสารในโอกาสแรก เพื่อให้การสนับสนุนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015 ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงตารางเวลาของพิธีสารที่ 1 และ 2 เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน ค.ศ. 2010 และ 30 มิถุนายน ค.ศ. 2013
- (4) จัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับจีนภายในปี ค.ศ. 2010 และจัดทำกับอินเดียและสาธารณรัฐเกาหลี รวมทั้งประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ภายในปี ค.ศ. 2015 จากนั้นพิจารณาความเป็นไปได้ในการขยายการจัดทำไปยังหุ้นส่วนอื่น
- (5) จัดทำแผนงานการจัดตั้งตลาดการบินเดี่ยวภายในอาเซียน และยุทธศาสตร์ในการดำเนินการ ภายในปี ค.ศ. 2011 และสร้างตลาดการบินเดี่ยวขึ้นภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 4 สร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน

21. การรวมกลุ่มไปสู่การสร้างตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน และการพัฒนาระบบเครือข่าย โครงสร้างพื้นฐานทางทะเลจะนำไปสู่ความเข้มแข็งของภาคพาณิชย์นาวีอาเซียน ที่จะดำเนินการได้ อย่างมีประสิทธิภาพ การจัดส่งสินค้าและบริการที่มีคุณภาพในราคาที่แข่งขันได้

มาตรการสำคัญ

(1) จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบเรือเดียวในอาเซียนให้เสร็จสิ้นภายในปี ค.ศ. 2012 สำหรับตลาดการขนส่งทางเรือเดียวในอาเซียน และพัฒนากองเรือดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 5 เพิ่มการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีภายในภูมิภาคอาเซียน โดยการลดอุปสรรคทางการค้าภายในระดับภูมิภาค

22. ปัจจัยที่ทำให้เกิดเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีได้มากที่สุดในภูมิภาค และจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันระดับโลกในเวทีการค้าโลก คือ การใช้ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบอย่างเต็มที่ และการทำให้โครงข่ายการผลิตและการกระจายสินค้าลึกซึ้งขึ้นในภูมิภาคอาเซียน การเสริมสร้างซึ่งกันและกันในระบบเศรษฐกิจ

23. โดยที่อัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากภายในอาเซียนได้ลดลงจนเกือบเป็นศูนย์ในประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศแล้วในปัจจุบัน และจะลดลงเป็นศูนย์ในปี ค.ศ. 2015 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ภายในปี ค.ศ. 2015 ยกเว้นในบางกรณี การลดอุปสรรคการค้าสินค้าภายในอาเซียน เพื่อเพิ่มการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีภายในภูมิภาคอาเซียนจะมีมาตรการที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรการสำคัญ

(1) กระจายและลดมาตรการทางการค้าที่มีใช้ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน

- ก) จัดทำตารางรายการมาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีของชาติสมาชิกอาเซียนให้ทันสมัยและสมบูรณ์ภายในปี ค.ศ. 2015 โดยใช้วิธีการจำแนกประเภทมาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีระหว่างประเทศล่าสุด
- ข) เร่งรัดให้เกิดศูนย์ข้อมูลทางการค้าของอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015 เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใส และส่งเสริมการปฏิบัติตามโดยสมัครใจ และเพิ่มความแน่นอนและคาดการณ์ได้ให้กับภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมให้มากขึ้น
- ค) จัดทำแนวปฏิบัติในเรื่องขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้า ข้อห้ามและข้อจำกัดเชิงปริมาณแบบเป็นขั้นตอน เพื่อลดองค์ประกอบที่เป็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในมาตรการเหล่านี้ภายในปี ค.ศ. 2014
- ง) ลดมาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีและลดผลกระทบจากอุปสรรคทางการค้าของมาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในปี ค.ศ. 2015
- จ) พัฒนาขีดความสามารถของสำนักเลขาธิการอาเซียนในการติดตามผลการดำเนินงานข้างต้นภายในปี ค.ศ. 2012
- (2) กำหนดมาตรฐานระดับภูมิภาคร่วมกัน และเพิ่มขีดความสามารถในการตรวจสอบรับรองในภูมิภาคให้สูงขึ้น โดยอาจรวมถึง
- ก) จัดทำหลักเกณฑ์ร่วมกันสำหรับมาตรฐานและขั้นตอนการตรวจสอบรับรอง
- จัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคและกลไกทางสถาบันที่มีกรอบทางกฎหมายให้การสนับสนุน เพื่อพัฒนามาตรฐานในภูมิภาค ภายในปี ค.ศ. 2015 ในการนี้คุณภาพและความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายในระดับภูมิภาคและในระดับประเทศ ควรกำหนดให้เป็นมาตรฐานร่วมกัน โดยใช้หลักปฏิบัติตามความสมัครใจและนำไปใช้โดยพร้อมเพรียงกันในอาเซียนเพื่อสนับสนุนการเป็นตลาดเดียว
 - จัดทำนโยบายระดับภูมิภาคที่ครอบคลุม และกรอบขั้นตอนการตรวจสอบรับรอง ภายในปี ค.ศ. 2015

นโยบายระดับภูมิภาคที่ครอบคลุม และกรอบขั้นตอนการตรวจสอบรับรองจะเป็นแนวทางให้ ผู้ตรวจสอบกำหนดขั้นตอนปฏิบัติร่วมกัน และให้ผู้ประกอบการได้สาริตผลิตภัณฑ์ โดยจะ นำไปใช้โดยพร้อมเพรียงกันในอาเซียน เพื่อสนับสนุนการเป็นตลาดเดียว

- จัดทำกรอบทางกฎหมายสำหรับการประยุกต์ใช้หลักการของการยอมรับร่วมกันของสินค้าที่ ผลิตและ/หรือจำหน่าย ตามที่เทียบเท่าเงื่อนไขการควบคุมภายในประเทศ ภายในปี ค.ศ. 2015

แม้จะมีการใช้กฎระเบียบข้อบังคับเดียวกันในอาเซียน แต่ก็ควรกำหนดนโยบายและมาตรการ ขึ้นเพื่อสนับสนุนการเคลื่อนตัวอย่างเสรี ของสินค้าที่ผลิตและ/หรือจำหน่าย อย่างถูกต้องตาม กฎหมายในประเทศสมาชิก ตราบเท่าที่สินค้างยังอยู่ในระดับที่ได้รับการปกป้องตามที่กำหนด โดยประเทศสมาชิกที่ทำการส่งออกและนำเข้าสินค้าทั้งคู่ จึงควรมีข้อกำหนดของภูมิภาคด้าน ความปลอดภัยของสินค้า และบริบทที่ประเทศสมาชิกสามารถปฏิเสธการยอมรับร่วมกันเพื่อมิ ให้ชาติสมาชิกใดใช้มาตรการกีดกันทางการค้า

- ข) นำเครื่องหมายรับรองอาเซียนไปใช้ภายในปี ค.ศ. 2015

การกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการประยุกต์ใช้เครื่องหมายรับรองอาเซียนเพื่อแสดงว่าผลิตภัณฑ์ สอดคล้องกฎระเบียบของภูมิภาค และเป็นไปตามบทบัญญัติทั่วไปของภูมิภาคว่าด้วยความ ปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ และได้ผ่านขั้นตอนการตรวจสอบรับรองที่เหมาะสมเป็นเครื่องหมายของ ความมั่นใจว่า ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ที่ได้ผ่านเงื่อนไขความปลอดภัยเหล่านี้เท่านั้นจึงจะจัดจำหน่ายได้ ในตลาดอาเซียน

- ค) กำหนดว่าอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ใดที่ได้มาตรฐานภายในประเทศให้ได้รับการปรับปรุงให้ เป็นมาตรฐานระหว่างประเทศระดับชาติ และกำหนดอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ที่ได้ มาตรฐานในระดับระดับชาติ และปรับปรุงให้อุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์เหล่านั้นเป็น มาตรฐานระดับภูมิภาคภายในปี ค.ศ. 2015

- ง) กำหนดตารางเวลา และดำเนินการปรับให้มาตรฐานระดับชาติเป็นมาตรฐานสากล รวมทั้งจัดตั้งมาตรฐานระดับภูมิภาค เพื่อให้เป็นมาตรฐานระดับชาติภายในปี ค.ศ. 2015
 - จ) เร่งรัดการดำเนินงานตามข้อตกลงยอมรับร่วมกันในอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญ ภายในปี ค.ศ. 2015
- (3) ปรับปรุงกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการใช้กระบวนการใหม่ๆ ในการอำนวยความสะดวก เช่น การจัดการใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ ภายในปี ค.ศ. 2012 และการวางกรอบกระบวนการภายในระดับชาติให้เป็นกรอบเดียวกันตามที่เป็นไปได้ ภายในปี ค.ศ. 2015
- (4) กำหนดขอบเขตสำหรับการประสานการวางกรอบว่าด้วยกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าให้เป็นกรอบเดียวกันระหว่างกฎของประเทศคู่เจรจาที่กฎภายใต้ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการค้าสินค้า เพื่อสร้างความเข้มแข็งในกระบวนการผลิตในภูมิภาค และช่วยกระตุ้นการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในอาเซียน และระหว่างอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา ภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 6 เร่งรัดการพัฒนาภาคการบริการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้
โดยเฉพาะในสาขาโทรคมนาคม และการบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความ
เชื่อมโยงในภูมิภาค

24. ประสิทธิภาพ ความคุ้มค่า และสมรรถนะของอุตสาหกรรมการให้บริการทางการขนส่งในประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้ เนื่องจากมีความแตกต่างกันสูงในลำดับของประเทศอาเซียนในด้าน “ความสามารถของผู้ให้บริการ” จากดัชนีผลการประกอบการของผู้ให้บริการทางการขนส่ง จัดทำโดยธนาคารโลกในปี ค.ศ. 2010 เมื่อประเทศสมาชิกอาเซียนได้จัดทำแผนพัฒนาการขนส่ง การเปิดเสรีอุตสาหกรรมบริการทางการขนส่งจะนำไปสู่การปรับปรุงการขนส่งในภูมิภาคให้ดีขึ้น นอกจากนี้ องค์ประกอบในด้านการบริการขนส่งภายใต้ความเชื่อมโยงและการบริการทางการขนส่งก็มีความจำเป็นต้องทำการปรับปรุงอย่างมีนัยสำคัญในหลายประเทศอาเซียน ในทำนองเดียวกัน ความครอบคลุมและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม และความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนของบริการโทรคมนาคมในหลายประเทศอาเซียนยังสามารถปรับปรุงได้อีกมาก การเปิดเสรีและการสร้างสภาวะของการแข่งขันให้มากขึ้นจะสามารถดึงดูดการลงทุนและการปรับปรุงเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องขึ้น เพื่อดึงดูดการลงทุนและการปรับปรุงเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องในอุตสาหกรรมโทรคมนาคม การบริการทางการขนส่ง และการขนส่งในภูมิภาค

มาตรการสำคัญ

- (1) ขจัดข้อจำกัดในด้านการค้าบริการสำหรับการบริการทางการขนส่งภายในปี ค.ศ. 2013
- (2) เร่งรัดการเปิดเสรีของภาคการสื่อสารโทรคมนาคมในโอกาสแรก โดยคำนึงถึงว่าแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 7 ปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาคอย่างเป็นรูปธรรม

25. ประเทศสมาชิกอาเซียนจำเป็นต้องปรับปรุงคุณภาพการให้บริการด้านศุลกากรและความรวดเร็วในการจัดส่งสินค้าก่อนที่ภูมิภาคจะสามารถเป็นจุดศูนย์กลางของการผลิตที่รวมตัวกันในระดับโลกได้อย่างแท้จริง โดยไม่มีข้อสงสัย ปัจจุบันลำดับของของชาติสมาชิกอาเซียนในด้านการบริการด้านศุลกากรตามที่ปรากฏในดัชนีผลการประกอบการของผู้ให้บริการทางการขนส่ง จัดทำโดยธนาคารโลกในปี ค.ศ. 2010 ยังมีความแตกต่างกันมาก (ตั้งแต่ลำดับที่ 2 ไปถึงลำดับที่ 146 จากทั้งหมด 155 ประเทศ) ในบรรดาสมาชิกอาเซียน อัตราการตรวจตรวจสอบสินค้านำเข้าอยู่ที่ ร้อยละ 1-50 ในขณะที่อัตราการตรวจตรวจสอบสินค้าเข้ามากกว่าหนึ่งครั้งอยู่ที่ร้อยละ 1-15 ความแตกต่างกันของการให้บริการทางศุลกากรอย่างมากภายในภูมิภาคอาเซียนแสดงให้เห็นถึงความท้าทายในการสร้างความเชื่อมโยงทางสถาบันเพื่อก้าวไปสู่ภูมิภาคอาเซียนที่รวมตัวและเชื่อมโยงกัน

26. การจัดทำระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ และในอาเซียนโดยรวม รวมทั้งการปฏิรูปและการทำให้ระบบศุลกากรมีความทันสมัยจะช่วยลดความแตกต่างของสภาพแวดล้อมทางด้านศุลกากรในภูมิภาค ซึ่งจะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในภูมิภาค และระหว่างภูมิภาคกับตลาดโลกที่รวดเร็วขึ้นและสามารถคาดการณ์ได้ แผนงานนี้จำเป็นต้องมีเปลี่ยนแปลงรูปแบบการควบคุมทางศุลกากรตามทีระบุไว้ในกระบวนการและแนวปฏิบัติในการนำเข้าหรือส่งออก โดยในอันดับแรก คือการทำให้สิ่งเหล่านี้สอดคล้องกันและใช้การระหว่างกันได้เป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับความเชื่อมโยงของอาเซียน การทำให้เครือข่ายการผลิตในภูมิภาคเกิดการขยายตัวและมีความลึกซึ้งขึ้น ซึ่ง

หมายถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าที่รวดเร็วได้ในปริมาณมากในภูมิภาคจำเป็นต้องใช้การบริการศุลกากรของชาติสมาชิกอาเซียนที่มีประสิทธิภาพและเสมอต้นเสมอปลาย อย่างไรก็ตามถึงบริการทางศุลกากรเช่นนี้จำเป็นต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน การสร้างระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ และในอาเซียนโดยรวมจะ ได้ส่งเสริมการปรับปรุงกระบวนการและขั้นตอนการประสานงานอย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ให้บริการทางการค้าในภาคเอกชน รวมทั้งส่งเสริมความโปร่งใส และความแน่นอนของกฎ ระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวกับการค้า ซึ่งในท้ายที่สุดก็จะนำมาซึ่งการเคลื่อนย้ายสินค้าที่รวดเร็วขึ้น สะดวกขึ้น ค่าศุลกากรที่ต่ำลง และต้นทุนต่ำลงซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศสมาชิกอาเซียน และนำไปสู่ความเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจประเทศสมาชิกอาเซียนที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

27. การจัดทำและการใช้งานของระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศมีความซับซ้อนมากกว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า จึงเกิดความล่าช้าในการดำเนินการในประเทศสมาชิกเดิมของอาเซียน 6 ประเทศให้ทันเป้าหมายเดิม ถึงกระนั้นก็ตาม โดยที่ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ และในอาเซียนโดยรวมมีความสำคัญอย่างมากต่อความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน การเดินทางผ่านด่านระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในภูมิภาคอาเซียนโดยรวมอย่างจริงจังต่อไปจึงยังมีความจำเป็นอยู่

มาตรการสำคัญ

- (1) เร่งรัดการดำเนินการใช้ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ ในโอกาสแรก โดยค่านึงว่ากำหนดเวลาการจัดตั้งระบบดังกล่าวให้แล้วเสร็จสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมได้แก่ปี ค.ศ. 2008 และสำหรับประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม (ซีแอลเอ็มวี) ได้แก่ปี ค.ศ. 2011

- (2) เริ่มใช้ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว ของอาเซียน ตามด้านที่กำหนดในโอกาสแรกสำหรับประเทศสมาชิกที่มีความพร้อมในการดำเนินการ และสำหรับทุกประเทศสมาชิกอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015
- (3) ลดขั้นตอน พิธีการ และแนวปฏิบัติทางศุลกากร ในทุกประเทศสมาชิก โดยเน้นความสำคัญที่ขั้นตอนซึ่งจะนำไปสู่การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ภายในปี ค.ศ. 2013 โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุนการดำเนินการร้อยละ 20 ภายในปี ค.ศ. 2013 และร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2015
- (4) จัดทำกรอบกฎระเบียบว่าด้วยพิธีการทางศุลกากรและการบริหารจัดการพรมแดนที่ครอบคลุม และสอดคล้องกัน ภายในปี ค.ศ. 2014
- (5) ส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนและการมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมในกระบวนการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมการดำเนินการที่มีความรวดเร็วและราบรื่น
- (6) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ที่จำเป็นควบคู่ไปกับการดำเนินการข้างต้นภายในปี ค.ศ. 2013

ยุทธศาสตร์ที่ 8 ยกระดับความสามารถของการบริหารจัดการพรมแดน

28. การทำให้มาตรการควบคุมต่างๆ บริเวณพรมแดนของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการพรมแดนมีความสอดคล้องกันเป็นก้าวแรกในการปรับปรุงความเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิก ข้อตกลงยอมรับร่วมกันเป็นแนวทางที่จะปรับปรุงเพื่อให้สินค้า ช่องทางการขนส่ง และผู้โดยสารข้ามแดนได้โดยไม่มี การขัดขวาง ปัจจุบัน ความร่วมมือในพื้นที่บริเวณพรมแดนได้เริ่มต้นขึ้นแล้ว และหากมีการเร่งรัด ผลนี้จะช่วยส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน

มาตรการสำคัญ

- (1) พัฒนาระบบขั้นตอนการบริหารจัดการพรมแดน (ศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการกักกัน) ในการบริหารจัดการการข้ามพรมแดนของผู้โดยสารและสินค้าภายในปี ค.ศ. 2013
- (2) บูรณาการขั้นตอน พิธีการ และวิธีปฏิบัติทางศุลกากร ในการบริหารจัดการพรมแดนให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ภายในปี ค.ศ. 2013
- (3) ส่งเสริมการบริหารจัดการพรมแดนร่วมกันในการทำให้เกิด “จุดตรวจและดำเนินการเดียว” ภายในปี ค.ศ. 2013

ยุทธศาสตร์ที่ 9 เร่งรัดให้ชาติสมาชิกอาเซียนเปิดรับการลงทุนจากภายในและภายนอก ภูมิภาคภายใต้กฎระเบียบการลงทุนที่เป็นธรรม

29. ผลประโยชน์จากข้อริเริ่มนี้จะนำไปสู่อาเซียนที่เชื่อมโยงกันและส่งผลให้มีการเพิ่มการลงทุนทั้งจากนักลงทุนภายในประเทศ และนักลงทุนต่างชาติภายในภูมิภาค และจากส่วนอื่นๆ ของโลก การขยายตัวของการลงทุนได้เป็นปัจจัยสำคัญของการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าในแทบทุกภูมิภาคในทศวรรษที่ผ่านมา ด้วยเหตุนี้ จึงมีความสำคัญที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเป็นจุดหมายของลงทุนที่น่าดึงดูด ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนมีความแตกต่างกันมากในความสามารถที่จะทำการลงทุน โดยมีลำดับของความสามารถในการแข่งขันระดับโลกและความง่ายในการทำธุรกิจ เป็นหนึ่งในลำดับที่ดีที่สุดในโลกไปจนถึงหนึ่งในลำดับที่ต่ำสุด ความท้าทายที่สำคัญอันหนึ่งคือการจะปรับปรุงความน่าสนใจในการลงทุนในประเทศที่ล้าหลังในภูมิภาค เพื่อให้ผลประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนแผ่ขยายไปทั่วภูมิภาค

30. ความเชื่อมโยงทางกายภาพที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงการปรับปรุงกฎระเบียบและสถาบันเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการในภูมิภาค จะช่วยส่งเสริมภูมิภาคอาเซียนในฐานะเป้าหมาย

ของการลงทุน การที่ชาติสมาชิกอาเซียนเปิดรับการลงทุนของต่างชาติทั้งจากภายในภูมิภาคและส่วนอื่นๆ ของโลกมากขึ้น ตลอดจนการมีระบบการลงทุนที่เป็นธรรมสำหรับนักลงทุนภายในประเทศและนักลงทุนต่างชาติจะช่วยเพิ่มความน่าสนใจในการลงทุนของชาติสมาชิกอาเซียนเช่นกัน

31. อาเซียนต้องยึดมั่นในการดำเนินการแผนการเปิดเสรีด้านการลงทุน 3 ชั้น ภายในปี ค.ศ. 2015 ดังนี้

มาตรการสำคัญ

- (1) สร้างรูปแบบสำหรับการปรับลด/การขจัดอุปสรรคและเงื่อนไขในการลงทุนเป็นระยะๆ เพื่อให้อาเซียนมีระบบการลงทุนที่เปิดกว้างและเสรี และมีเงื่อนไขในการลงทุนต่ำ ภายในปี ค.ศ. 2015 การลดลงและการขจัดอุปสรรคและเงื่อนไขในการลงทุน ควรได้รับความสนับสนุนในสาขาเร่งรัด
- (2) สร้างกระบวนการติดตามในระดับรัฐมนตรี เพื่อให้มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพในการลดเงื่อนไขและอุปสรรคในการลงทุนในแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ยุทธศาสตร์ที่ 10 เสริมสร้างความสามารถของสถาบันในพื้นที่ล้าหลังของภูมิภาคและปรับปรุงการประสานงานด้านนโยบาย แผนงาน และโครงการ ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

32. ในการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความริเริ่มต่างๆ ของแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียนเพื่อให้เกิดผลในด้านการพัฒนาที่มีสมดุลของภูมิภาค ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสริมสร้างความสามารถของสถาบันในพื้นที่หรือในประเทศอาเซียนที่ล้าหลัง รวมทั้งมีการประสานงานด้านนโยบาย แผนงาน และโครงการ ภายใต้ข้อริเริ่มกรอบความร่วมมือ อนุภูมิภาคต่างๆ ในอาเซียน (เช่น

GMS / BIMP-EAGA / IMT-GT) เพื่อให้เกิดสอดคล้องกันของนโยบาย แผนงานและโครงการในระดับชาติ และในระดับอาเซียน

33. ความริเริ่มเพื่อการรวมตัวของอาเซียน จะมีส่วนช่วยนำทรัพยากรเพื่อการพัฒนาความสามารถให้แก่ ประเทศสมาชิกประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม (ซีแอลเอ็มวี) อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้อง ใช้ทรัพยากรอีกมาก โดยเฉพาะในประเทศซีแอลเอ็มวี เพื่อให้ข้อริเริ่มในแผนแม่บทดำเนินการไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างหนึ่ง ได้แก่ ระบบอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวใน ระดับประเทศ ความเชี่ยวชาญด้านเทคนิค และทรัพยากรทางการเงินมีความจำเป็นเพื่อให้ประเทศสมาชิก เหล่านี้สามารถดำเนินการตามแผนงานเบื้องต้นและใช้งานระบบได้จริง ภายในปี ค.ศ. 2015

34. ข้อริเริ่มต่างๆ ในอนุภูมิภาคของอาเซียนมุ่งเน้นที่พื้นที่ที่ล้าหลัง ดังนั้นจึงมีส่วนส่งเสริมแผนงาน ระดับชาติของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 4 ประเทศให้มีความสมบูรณ์ขึ้นภายใต้ข้อริเริ่มและแผนงานต่างๆ ของภูมิภาคอาเซียน อาทิ แผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และแผนแม่บทว่าด้วยความ เชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียน ดังนั้น การสร้างความสอดคล้องประสานและความส่งเสริมซึ่งกันและกันระหว่าง ข้อริเริ่มระดับอนุภูมิภาคกับข้อริเริ่มในระดับภูมิภาคของอาเซียนจึงมีความสำคัญยิ่งต่อประเทศเหล่านี้

มาตรการสำคัญ

(1) อำนวยความสะดวกในการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ จากผู้ให้ไปสู่ประเทศสมาชิกซีแอลเอ็มวี โดย จำเป็นต้องดำเนินงานตามข้อริเริ่มต่างๆภายใต้แผนแม่บทนี้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายในปี ค.ศ. 2012

- (2) จัดตั้งกลไกและโครงสร้างสำหรับการประสานงานระหว่างสำนักเลขาธิการอาเซียนกับสำนักเลขาธิการของข้อริเริ่มอนุภูมิภาคต่างๆ และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย เพื่อให้นโยบาย แผนงานและโครงการต่างๆ ของข้อริเริ่มในอนุภูมิภาคมีความสอดคล้องและส่งเสริมกันกับนโยบาย แผนงานและโครงการต่างๆ ของอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2011
- (3) เสริมสร้างขีดความสามารถและทรัพยากรของสำนักเลขาธิการอาเซียนกับสำนักเลขาธิการของข้อริเริ่มอนุภูมิภาคต่างๆ ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินการของมาตรการข้างต้นภายในปี ค.ศ. 2011

III. ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน

35. ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชนเป็นตัวประสานทางสังคมและวัฒนธรรมที่ช่วยในการส่งเสริมและเป็นหลักให้กับข้อริเริ่มทั้งหลายในการก้าวไปสู่ความเชื่อมโยงทางกายภาพที่กว้างขวางขึ้น รวมทั้งการปฏิรูปกฎระเบียบและสถาบัน ที่จำเป็นเพื่อนำไปสู่ความเชื่อมโยงทางสถาบันในภูมิภาคอาเซียน

36. อาเซียนประกอบด้วยพื้นที่ที่กว้างกว่า 4.43 ล้านตารางกิโลเมตร และมีประชากรจำนวนประมาณ 590 ล้านคน จึงเป็นหนึ่งในแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมที่หลากหลายที่สุดในโลก ในขณะที่เดียวกัน ความรู้สึกของความเป็นประชาคมและความเชื่อมโยงกันก็ได้เริ่มมีมากขึ้นเรื่อยๆ ในอาเซียนโดยที่ผู้นำอาเซียนได้ตกลงกันให้สร้างประชาคมอาเซียนภายในปี 2015 ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่อาเซียนในฐานะภูมิภาคโดยรวม ที่จะต้องสร้างความเข้มแข็งจากความเป็นหนึ่งเดียวกันแม้จะมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม เพื่อจัดการกับความท้าทายต่างๆ พร้อมไปกับการเก็บเกี่ยวผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากกระบวนการทางโลกาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ยุทธศาสตร์ต่อไปนี้เป็นยุทธศาสตร์หลักในการส่งเสริมความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชนในภูมิภาคอาเซียน

หลักในการส่งเสริมความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน	
ยุทธศาสตร์ 1	ส่งเสริมความเข้าใจด้านสังคมและวัฒนธรรมภายในอาเซียนให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น
ยุทธศาสตร์ 2	ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของประชาชนภายในอาเซียนให้เพิ่มขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ส่งเสริมความเข้าใจด้านสังคมและวัฒนธรรมภายในอาเซียนให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

37. ความหลากหลายทางวัฒนธรรมซึ่งถูกกำหนดขึ้นโดยชนบทรวมเนียมและความเชื่อสามารถเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการสร้างสรรค์ นวัตกรรมและการพัฒนา เมื่อโอกาสในการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประชาชนในอาเซียนเกิดขึ้น การปฏิสัมพันธ์เช่นนี้อาจเสริมสร้างหรือช่วยให้เกิดขึ้นโดยแผนงานส่งเสริมการรับรู้ การประสานงาน การแลกเปลี่ยน และการเข้าถึง อย่างไรก็ตาม แม้จะมีความพยายามของอาเซียนในช่วงหลายปีที่ผ่านมาในการแลกเปลี่ยนด้านสังคมและวัฒนธรรม กีฬา และการศึกษาระหว่างประชาชนในภูมิภาค แต่ก็ยังคงมีโอกาสเพิ่มเติมอีกมากในการสร้างความร่วมมือของภูมิภาคเพื่อนำไปสู่ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชนที่มากขึ้น

มาตรการสำคัญ

- (1) จัดตั้งศูนย์ทรัพยากรการเรียนรู้เสมือนจริงในด้านประชาชน วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และสถานที่ที่น่าสนใจ และเศรษฐกิจในแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน ที่มีการประสานงานระหว่างกันภายในปี ค.ศ. 2012

การกำเนิดของอินเทอร์เน็ตได้นำมาซึ่งโอกาสสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะร่วมกันกันแบ่งปันข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์เฉพาะด้านในเรื่องที่เกี่ยวกับประชาชน วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจและสถานที่ที่น่าสนใจของอาเซียน ฯลฯ เว็บไซต์เหล่านี้จะเชื่อมโยงระหว่างกันและจะมีการประสานงานกันผ่านทางคณะกรรมการของอาเซียนด้านวัฒนธรรมและสารสนเทศ

ศูนย์ทรัพยากรการเรียนรู้เสมือนจริงของอาเซียนจะเป็นเครื่องมือในการอ้างอิงที่สำคัญสำหรับนักศึกษาและประชาชนในอาเซียนในการทำการศึกษ หรือรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ผลประโยชน์จากศูนย์ทรัพยากรการเรียนรู้เสมือนจริงจะเพิ่มมากยิ่งขึ้นหากประเทศสมาชิกอาเซียนจะส่งเสริมการจัดทำหลักสูตรหรือการสอนเฉพาะทางว่าด้วยภูมิภาคอาเซียนในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและมหาวิทยาลัย

- (2) สนับสนุนการสร้างหลักสูตรหรือภาควิชาว่าด้วยอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2012
- (3) สนับสนุนการสร้างเนื้อหาการเรียนรู้และสื่อการสอนที่เกี่ยวกับอาเซียนในหลักสูตรการศึกษาทุกระดับของประเทศสมาชิกอาเซียน การดำเนินการร่วมกันเพื่อสร้างกรอบหลักสูตรร่วมควรได้รับการสนับสนุนเพื่อส่งเสริมการรับรู้เกี่ยวกับอาเซียนที่กว้างขวางยิ่งขึ้น และสร้างความเข้มแข็งให้กับอัตลักษณ์ของอาเซียนในกลุ่มเด็กและเยาวชน
- (4) สนับสนุนการเรียนภาษาของประเทศอาเซียนเป็นภาษาที่สาม นอกเหนือจากภาษาแม่และภาษาอังกฤษ
- (5) ส่งเสริมให้สถาบันการศึกษาจัดทำเนื้อหาการเรียนรู้ร่วมกันเกี่ยวกับอาเซียนเพื่อใช้ในการอ้างอิงประกอบการฝึกอบรมครูและการสอน และเป็นเวทีที่ดีในการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับอาเซียน ความเข้าใจด้านวัฒนธรรม และการรับรู้ในวัฒนธรรมของกันและกันที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันในเชิงลึก และหล่อหลอมความรู้สึกของความเป็นหนึ่งเดียวในกลุ่มนักศึกษาทุกช่วงอายุและทุกระดับการศึกษา

- (6) ส่งเสริมการพัฒนาเนื้อหาการเรียนรู้เกี่ยวกับอาเซียนในหลักสูตรของโรงเรียนเพื่อเพิ่มโอกาสทางการศึกษา ในกรณีนี้ ความร่วมมือทางการศึกษาในการพัฒนากรอบหลักสูตรร่วมกันของอาเซียน ที่ครอบคลุมทุกมิติของอาเซียน เช่น ภูมิศาสตร์ ประชากรศาสตร์ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และสังคม ควรได้รับการส่งเสริมให้เป็นองค์ประกอบสำคัญในการปลูกฝัง อัตลักษณ์ของภูมิภาค และเชื่อมโยงกับความยุติธรรมทางสังคม และความหลากหลาย และการพัฒนาที่ยั่งยืน ตลอดจนส่งเสริมการประสานและความร่วมมือกันในภูมิภาคอาเซียนและในระดับนานาชาติความพยายามนี้อาจสามารถผนวกเข้ากับสื่อท้องถิ่นในรูปแบบปกติ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์ เพื่อประโยชน์ของชุมชนในชนบทซึ่งมีข้อจำกัดในการใช้อินเทอร์เน็ต
- (7) ดำเนินโครงการเสริมสร้างศักยภาพของอาเซียนร่วมกัน โดยการระดมทุนร่วมกันตามสัดส่วนของประเทศสมาชิกอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2013
- (8) ส่งเสริมการรับรู้เกี่ยวกับอาเซียนโดยการดำเนินการตามแผนการสื่อสารของประชาคมอาเซียนทั้งสาม
- (9) ส่งเสริมความเข้าใจอันดีในด้านวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ร่วมกันของอาเซียน โดยการจัดการแสดงทางวัฒนธรรมเป็นประจำ

ในช่วงที่ผ่านมา ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ดำเนินแผนงานในการสร้างประชาคมอาเซียนในรูปแบบที่ไม่สอดคล้องประสานกัน จึงเป็นที่ชัดเจนว่าแนวทางในการดำเนินงานที่สอดคล้องประสานกันมีความจำเป็นเพื่อสร้างแรงกระตุ้นในการบรรลุประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015

นอกเหนือจากการจัดทำหลักสูตร ภาควิชา และศูนย์ทรัพยากรการเรียนรู้เสมือนจริงแล้ว การสร้างความรู้สึกของความเป็นประชาคมในภูมิภาคจะเกิดขึ้นได้จากการปฏิสัมพันธ์โดยตรงและการดำเนินการความร่วมมือร่วมกันระหว่างประชาชนกับประชาชน ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในหลายๆ ด้าน

แผนงานหนึ่งที่อาจพิจารณาได้แก่การร่วมมือกันมากขึ้นในบรรดาสถาบันการศึกษาระดับสูง สถาบันวิจัย และศูนย์ความเป็นเลิศต่างๆ ของประเทศสมาชิกอาเซียนในการร่วมกันดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับภูมิภาคอาเซียน องค์กรเหล่านี้ รวมทั้ง ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจ จะได้ประโยชน์จากการเพิ่มพูนการดำเนินงานของสถาบันต่างๆ ในการวิจัยทางวิชาการ โดยการบรรยาย การสัมมนา การวิจัย และการหารือภายในสาขาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้อาจส่งเสริมการแลกเปลี่ยนนักศึกษาเพื่อไปศึกษาในปีสุดท้ายก่อนจบการศึกษาที่สถาบันในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้โอกาสในการไปทำการศึกษาในสภาพแวดล้อมใหม่ เรียนรู้ภาษาใหม่ ได้ประสบการณ์กับวัฒนธรรมใหม่

ในด้านวัฒนธรรม ประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศล้วนมีศิลปะการแสดงทางวัฒนธรรม ซึ่งได้รับการถ่ายทอดจากชนรุ่นหนึ่งไปยังรุ่นหนึ่ง ทั้งในด้านดนตรี การฟ้อนรำ การละคร ภาพยนตร์ และศิลปะการต่อสู้ บริษัทภาพยนตร์และศิลปะท้องถิ่นจึงควรร่วมกันจัดให้ศิลปินจากประเทศสมาชิกอาเซียนเดินทางไปแสดงในแต่ละประเทศในเดือนสิงหาคมของทุกปี ซึ่งเป็นเดือนครบรอบการก่อตั้งอาเซียน อันจะเป็นการช่วยสร้างการตระหนักรู้เกี่ยวกับอาเซียนในกลุ่มประชาชนทุกหมู่เหล่า นอกจากนี้ การแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศเพื่ออนุรักษ์และส่งเสริมวัฒนธรรมท้องถิ่นควรได้รับการสนับสนุนด้วย

อาเซียนจำเป็นต้องมีความตื่นตัวในพัฒนาการของโลกซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความพยายามที่ต่อเนื่องในการสร้างประชาคมที่มีพลวัตและยืดหยุ่นเพื่อก้าวฝ่าความไม่แน่นอนทางการเมืองและเศรษฐกิจ โดยอาจเชิญผู้ที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนอย่างสำคัญในระดับภูมิภาคจากภาคเอกชน สถาบันทางวิชาการ องค์กรที่มีรัฐบาลหรือชุมชนท้องถิ่น มาระดมสมองว่าภูมิภาคอาเซียนจะยังคงมีบทบาทในโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อย่างไร ทรรศนะต่างๆ ควรได้รับการนำเสนอต่อผู้นำของอาเซียนเพื่อการพิจารณาต่อไป

การดำเนินแผนงานและเป้าหมายของการดำเนินการจะกำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะมนตรีประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน ประเทศสมาชิกอาเซียนจะเป็นผู้จัดหาทรัพยากรหลักสำหรับการดำเนินงานตามแผนงาน ประเทศสมาชิกอาเซียนควรส่งเสริมให้ภาค

ธุรกิจ และภาคการกุศล ตลอดจนประชาคมผู้ให้ระหว่างประเทศมีส่วนร่วมในการบริจาคสำหรับ
แผนงานนี้

- (10) นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการส่งเสริมการมีส่วนร่วม และการสร้างความเข้มแข็งของประชาชนอาเซียน ในบริบทการสร้างประชาคมและอัตลักษณ์อาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015

เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารสามารถนำมาช่วยอาเซียนในการประสานนโยบาย ส่งเสริมการร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสร้างอัตลักษณ์ของภูมิภาค ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในการส่งเสริมการสื่อสารภายในกลุ่มประชาชน และระหว่างประชาชนกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการบริหารจัดการข้อสนเทศเกี่ยวกับอาเซียนและข้อริเริ่มต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่ถูกจำกัดด้วยเงื่อนไขทางกายภาพเช่นระยะทาง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของประชาชนภายในอาเซียนให้เพิ่มขึ้น

38. แม้ว่าในช่วงที่ผ่านมาจะมีผู้เดินทางมาเยือนอาเซียนเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังคงมีข้อจำกัดและเงื่อนไขที่ไม่จูงใจให้มีผู้เดินทางมาอาเซียนเพื่อธุรกิจและการสนทนากิจ อาทิจี เงื่อนไขการขอตรวจลงตรา รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่เพียงพอ ซึ่งทำให้การเข้าถึงและคุณภาพของการให้บริการมีข้อจำกัด

มาตรการสำคัญ

- (1) ทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการเปิดเสรีข้อจำกัดในการตรวจลงตรา เพื่อก้าวไปสู่การใช้ระบบการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับการเดินทางภายในอาเซียนสำหรับผู้ถือสัญชาติอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2012
- (2) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งช่องตรวจลงตราอาเซียนสำหรับผู้ถือสัญชาติอาเซียนด้านตรวจคนเข้าเมืองหลักในอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2011
- (3) ศึกษาความเป็นไปได้ในการผ่อนปรนการตรวจลงตราสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015
- (4) ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียนโดยการพัฒนาศูนย์บริการทางการท่องเที่ยวร่วมกัน (เช่น แหล่งมรดก การล่องเรือ การพำนักระยะยาว การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ/การรักษาพยาบาล การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์) การอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยว การจัดบริการท่องเที่ยว ราคาเยียมเยียว และการประกันคุณภาพ ภายในปี ค.ศ. 2012

ปัจจุบันมีพื้นที่มากกว่า 35 แห่งที่ขึ้นทะเบียนอยู่ภายใต้ปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยอุทยานและพื้นที่คุ้มครองทางมรดก ซึ่งได้มีการลงนามในปี ค.ศ. 2003 การศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการท่องเที่ยวมรดกควรได้รับการจัดทำขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์จากอุทยานมรดกอาเซียน โดยควรศึกษาการจัดทำมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น การฝึกอบรมสำหรับมัคคุเทศน์ ทักษะการใช้ภาษาและการแปล รวมถึงแผนการท่องเที่ยวที่ตรงตามตรึงใจของผู้มาเยือน

การท่องเที่ยวโดยการล่องเรือได้เริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้นอย่างช้าๆ เช่นกัน ในฐานะทางเลือกใหม่ของการเดินทางไปเยือนประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ศักยภาพนี้ควรจะได้รับการพัฒนาขึ้นให้เป็นประสบการณ์ใหม่ที่โดดเด่นสำหรับนักท่องเที่ยว จึงควรมีการศึกษาวิธีการที่ภาครัฐและภาคเอกชนจะสามารถร่วมมือกันในการจัดอุปสรรคต่างๆ อาทิ สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ รวมถึงการแนวเส้นทางทางการท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางบก ตลอดจนอาชญากรรมข้ามชาติ เช่น โจรสลัดและการโจรกรรมในทะเล

การท่องเที่ยวที่มีราคาย่อมเยาว์และไม่มีอุปสรรคภายในอาเซียนจะนำไปสู่ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน และความเข้าใจที่มากขึ้นเกี่ยวกับประชาชน สังคม และประเทศในอาเซียน

(5) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาทักษะ โดยการแบ่งปันแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ผ่านการฝึกอบรมผู้สอน ยกกระดับมาตรฐานทักษะ การแข่งขันฝีมือแรงงานอาเซียน การจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมวิชาชีพในอาเซียน และการฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาศักยภาพของแรงงาน นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกอาเซียนจะส่งเสริมช่องทางที่หลากหลายของความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชนเพื่อบรรลุมาตรการหลักที่ได้ระบุไว้

(6) ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือในอาเซียนให้มากขึ้น โดยการจัดทำข้อตกลงการยอมรับร่วมกันเพิ่มเติมภายในปี ค.ศ. 2012 และการดำเนินการตามข้อตกลงฯ ที่ได้ข้อสรุปแล้วภายในปี ค.ศ. 2015

นอกจากข้อตกลงการยอมรับร่วมกัน 8 ฉบับที่จัดทำขึ้นแล้ว จะมีการจัดทำข้อตกลงสำหรับการรับรองฝีมือในสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเช่นกันในอนาคต

(7) จัดทำข้อตกลงการยอมรับร่วมกันสำหรับการรับรองฝีมือเพื่อสร้างความสามารถพิเศษในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่มีคุณภาพ และอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายทรัพยากรมนุษย์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในอาเซียนภายในสิ้นปี ค.ศ. 2015

(8) ทำการศึกษาโครงการนำร่องเพื่อจัดตั้งเครือข่ายการเคลื่อนย้ายในภูมิภาคอาเซียนสำหรับแรงงานฝีมือของอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015

(9) สร้างความเข้มแข็งให้กับเครือข่ายการให้บริการทางสังคม และองค์กรผู้ปฏิบัติงานด้านสวัสดิการสังคม ผู้สอนและสถานศึกษาด้านกิจการสังคมเพื่อพัฒนาสวัสดิการสังคมสำหรับประชาชนในอาเซียน

- (10) ปฏิบัติตามปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยการคุ้มครองและ
การส่งเสริมสิทธิของแรงงานข้ามชาติปี ค.ศ. 2007

การระดมทรัพยากร

เพื่อเพิ่มพูนความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน #

บทที่ 4

แผนแม่บทว่าด้วยความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน

บทที่ 4 การระดมทรัพยากรเพื่อเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

1. การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทเกี่ยวกับการยกระดับความเชื่อมโยงกันทางกายภาพ (physical) สถาบัน (institutional) และความสัมพันธ์ระหว่างประชาชน (people-to-people) จำเป็นต้องระดมทุนจากแหล่งทุนทางการเงินต่าง ๆ รวมทั้งความช่วยเหลือทางวิชาการต่าง ๆ ด้วย นอกจากนี้แล้ว ยังจำเป็นต้องจัดหาและจัดสรรแหล่งทุนทั้งจากภายในและภายนอกเพื่อตอบโจทย์ที่แตกต่างกันของสมาชิกอาเซียนเกี่ยวกับความช่วยเหลือทั้งทางด้านการเงินและความช่วยเหลือทางวิชาการ ทั้งในระยะสั้นและระยะกลาง ซึ่งการจัดสรรดังกล่าว จะเอื้อต่อการจับคู่ระหว่างโครงการต่าง ๆ กับแหล่งทุนที่มีอยู่
2. บทนี้จะทบทวนและชี้ให้เห็นแหล่งทุน รูปแบบ วิธีการ และเงื่อนไขต่าง ๆ รวมทั้งความช่วยเหลือทางวิชาการ ที่สามารถจะนำมาพิจารณาใช้ในการยกระดับความเชื่อมโยงกันในภูมิภาคได้ โดยรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (public-private partnership - PPP) จะเป็นหนึ่งในวิธีการที่จะนำแผนแม่บทไปใช้ปฏิบัติได้ต่อไป ประเด็นที่ควรเน้นย้ำและให้ความสำคัญคือ การระดมทุนที่มีอยู่เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายโครงการหลัก ๆ ที่จะเชื่อมโยงด้านกายภาพและด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่หลากหลายรูปแบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ และเครือข่ายพลังงาน นอกจากนี้ การเชื่อมโยงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องที่จะอำนวยความสะดวกด้านการค้าและด้านคมนาคมก็มีความจำเป็นเช่นกัน หนึ่ง แหล่งทรัพยากรบางแหล่งที่ถูกระบุ ควรเป็นแหล่งทรัพยากรที่สามารถนำมาใช้เป็นเงินทุนสำหรับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การศึกษา และการเชื่อมโยงกันภาคประชาชนดังที่ได้ระบุไว้ในแผนแม่บท

การสนับสนุนด้านการเงินสำหรับการยกระดับความเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาค: แหล่งทุนที่มีอยู่เดิม

3. ปัจจุบันมีแหล่งทุนและวิธีการต่าง ๆ ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการดำเนินการของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความเชื่อมโยงกันของอาเซียน ซึ่งรวมถึงธนาคารเพื่อการพัฒนาพหุภาคี (ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank – ADB) ธนาคารโลก (World Bank) และธนาคารพัฒนาอิสลาม (Islam Development Bank)) หุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาในกรอบทวิภาคี และงบประมาณของรัฐบาลแต่

ละประเทศ หนึ่งจำนวนของเงินทุน วิธีการ และเงื่อนไขต่าง ๆ ของแหล่งทุนที่มีอยู่เดิมก็จะมี ความแตกต่างกันโดยขึ้นอยู่กับรายละเอียดและลักษณะเฉพาะของโครงการต่าง ๆ และประเภทของสถาบันเงินกู้ รวมทั้งระดับการพัฒนาการของประเทศผู้ที่จะกู้ยืม

4. ธนาคารเพื่อการพัฒนาเชิงพหุภาคี อาทิ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB ให้บริการในด้านต่าง ๆ กล่าวคือ (ก) สินเชื่อภาครัฐ และสินเชื่อที่มีใช้ภาครัฐซึ่งมีเงื่อนไขเทียบเท่ากับเงื่อนไขของสินเชื่อในอัตราตลาดที่ให้กับประเทศสมาชิกที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีกว่า ซึ่งในเรื่องนี้ถือว่เป็นเงื่อนไขที่ดีกว่าเงื่อนไขของแหล่งทุนทั่วไป (ข) สินเชื่อภาครัฐด้วยเงื่อนไขที่ผ่อนปรนซึ่งประกอบด้วยเงื่อนไขที่ดีกว่าอัตราตลาดและเงินช่วยเหลือสำหรับประเทศที่มีฐานะยากจน (ค) ความช่วยเหลือทางเทคนิค ซึ่งส่วนมากอยู่ในรูปแบบเงินช่วยเหลือ เพื่อนำไปดำเนินการโครงการต่าง ๆ และส่งเสริมความพยายามในการรวมตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค นอกจากนี้ ธนาคารโลก ก็ยังมี ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ เงินกู้ของธนาคารเพื่อการบูรณะและพัฒนาระหว่างประเทศ และการสนับสนุนภาคเอกชนของบรรษัทเงินทุนระหว่างประเทศ
5. นอกจากนี้ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย และธนาคารโลกยังทำหน้าที่ในด้านจัดการเงินทุนจากผู้บริจาคเชิงทวิภาคี สินเชื่อค้ำประกัน การให้ความช่วยเหลือเชิงเทคนิคต่างๆอีกด้วย
6. กลุ่มธนาคารพัฒนาอิสลามก็มีความเชี่ยวชาญในการระดมทุน โดยรวมถึงโครงการที่เกี่ยวกับโครงสร้างขั้นพื้นฐาน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล และรูปแบบของกองทุนพิเศษต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขของหลักการของกฎหมายอิสลาม
7. ในปัจจุบันมีการจัดตั้งกองทุนระดับภูมิภาคและกองทุนระดับโลกจำนวนหลายกองทุนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานและมีความพร้อมในด้านอื่น ๆ ซึ่งรวมถึง กองทุน Regional Cooperation and Integration Fund (RCIF) and Climate Change Fund (CCF) ของรัฐบาลญี่ปุ่นซึ่ง ADB เป็นผู้บริหารจัดการ กองทุน Regional Cooperation and Poverty Reduction Fund (RCPRF) ของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่ง ADB เป็นผู้บริหารจัดการ อีกทั้ง กองทุน Clean Energy Financeing Partnership Facility (CEFPF) และ กองทุน Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF) ซึ่งได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากหน่วยงานด้านบริจาคต่างๆ โดยมอบให้ ADB และธนาคารโลกเป็นผู้บริหารจัดการตามลำดับ นอกจากนี้แล้วยังมีเงินทุนทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกอีกจำนวนหลายกองทุน ซึ่งจะมีการกล่าวถึงต่อไป

8. นอกจากนี้ยังมีข้อริเริ่มทางการเงินสำหรับโครงสร้างขั้นพื้นฐานต่าง ๆ โดยประเทศคู่เจรจาภูมิภาคของอาเซียน เช่น Facility for Asia Cooperation and Environment (FACE) และ Leading Investment for Future Environment (AIF) ซึ่งได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากญี่ปุ่นและ JBIC เป็นผู้บริหารจัดการ Asia Infrastructure Financing Facility (AIF) ซึ่งได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากสาธารณรัฐเกาหลีและ ADB เป็นผู้บริหารจัดการ และ China-ASEAN Investment Cooperation Fund (CAICF)

9. เพื่อให้พัฒนาการเชิง “กายภาพ” สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และทำให้มั่นใจว่าองค์ประกอบด้าน “กฎระเบียบ” ที่เกี่ยวข้องของการเชื่อมโยงกันของสินค้า บริการ และประชาชนนั้นจะทำหน้าที่สนับสนุนและส่งเสริมการใช้ประโยชน์โครงสร้างขั้นพื้นฐานเชิงกายภาพอย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้นประเทศคู่เจรจาจากภูมิภาคตามที่ได้กล่าวถึงแล้วข้างต้นจึงได้เสนอความร่วมมือเชิงเทคนิคที่เกี่ยวกับการพัฒนาความเชื่อมโยงกันในมิติต่าง ๆ และการพัฒนาโครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น การอำนวยความสะดวกทางการค้า สุขอนามัยพืช ดังนั้นความช่วยเหลือทางวิชาการจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการคัดเลือกและเตรียมการสำหรับโครงการต่าง ๆ รวมถึง รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการต่างๆ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าโครงการดังกล่าวจะบรรลุเป้าหมายตามที่ได้ตั้งไว้ ดังรายละเอียดตามตาราง 4.1 ที่แสดงรายชื่อแหล่งเงินทุนและแหล่งความช่วยเหลือทางวิชาการ

ตาราง 4.1 รายชื่อของแหล่งทุนสำหรับความช่วยเหลือทางการเงินและความช่วยเหลือเชิงเทคนิค

1. ASEAN Development Fund
2. ASEAN Cultural Fund
3. ASEAN Information Communications Technology (ICT) Fund
4. ASEAN Energy Endowment Fund
5. ASEAN-China Endowment Fund (ACCF)
6. Japan-ASEAN Intergration Fund (JAIF)

7. ASEAN-ROK Special Cooperation Fund (SCF)
8. ASEAN-ROK Future Oriented Cooperation programme (FOCP)
9. ASEAN Plus Three Cooperation Fund
10. ASEAN-Australia Development Cooperation Programme Phase II (AADCP II)
11. ASEAN-India Fund
12. ASEAN Economic Integration Support Programme (ASEAN-EU)
13. ASEAN Air Transport Integration Project (ASEAN-EU)
14. ASEAN Development Vision to Advanced National Cooperation and Economic Integration (ASEAN-US)
15. Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA)
16. Asian Development Bank
17. World Bank
18. Other Technical Assistance Programme within ASEAN and with ASEAN External Partners

10. งบประมาณของรัฐบาลแต่ละประเทศยังจะเป็นแหล่งทุนสำคัญสำหรับโครงการด้านโครงสร้างขั้นพื้นฐาน แม้ว่าผลของวิกฤตเศรษฐกิจโลกและเงื่อนไขทางการเงินการคลัง ทำให้รัฐบาลแต่ละประเทศประสบปัญหาด้านการคลัง ในขณะเดียวกัน วิกฤตเศรษฐกิจโลกก็ยังส่งผลเชิงลบต่องบประมาณการให้ความช่วยเหลือของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือด้วย อนึ่งสมาชิกอาเซียนบางประเทศยังสามารถทำการเพิ่มการสนับสนุนทางการเงินอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยการออกตราสารหนี้ของรัฐบาล ซึ่งในบางประเทศอาจรวมถึงพันธบัตร SUKUK ที่เป็นไปตามเงื่อนไขของกฎหมายอิสลาม ทั้งนี้จำนวนทุนที่ได้จากการระดมทุนจำเป็นต้องสอดคล้องกับพัฒนาการของตลาดทุนภายในประเทศและตลาดทุนของภูมิภาค และอัตราหนี้สาธารณะ แต่ท้ายที่สุดแล้ว ประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนมากก็ไม่ค่อยพร้อมที่จะใช้เงินกู้จากต่างประเทศมาทำการพัฒนาเครือข่ายโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ด้วยความกังวลซึ่ง

สมเหตุสมผลเกี่ยวกับการกู้ยืมเงินจำนวนมากในสกุลต่างประเทศแต่รายได้ที่จะถูกสร้างขึ้นนั้นเป็นรายได้ในสกุลท้องถิ่น

การสนับสนุนความเชื่อมโยงกันในภูมิภาค: แหล่งทุนใหม่และแหล่งทุนสร้างสรรค์

11. ในขณะที่หุ้นส่วนการพัฒนาเชิงทวิภาคีหรือพหุภาคี กองทุนระดับภูมิภาคและกองทุนระดับโลกในรูปแบบต่าง ๆ และงบประมาณของรัฐบาลของแต่ละประเทศยังสามารถเป็นแหล่งที่เพียงพอสำหรับการระดมทุนเพื่อมาใช้ในการดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับความเชื่อมโยงที่ได้รับการให้ความสำคัญ แต่ทว่าเงินทุนทั้งหมดทั้งสิ้นที่สามารถระดมได้จากแหล่งดังกล่าวนั้นก็ยังไม่เพียงพอต่อการปิดช่องว่างเชิงโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ยิ่งไปกว่านั้น ความเป็นศูนย์กลางของอาเซียน ยังบ่งชี้ให้เห็นถึงเป้าประสงค์ที่จะต้องเชื่อมโยงกันเชิงกายภาพ เชิงสถาบัน และระหว่างประชาชนที่มากยิ่งขึ้นโดยใช้เงินสำรองที่มีอยู่มากภายในภูมิภาคแต่จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศอาเซียน
12. การระดมทุนจากแหล่งทุนใหม่และแหล่งทุนสร้างสรรค์จำเป็นต้องคำนึงถึงความเป็นจริงอย่างหนึ่งที่ว่า บุคคลธรรมดาและธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งเป็นผู้ถือครองทรัพย์สินจำนวนมากของอาเซียนนั้นกำลังมองหาช่องทางในการลงทุนสินทรัพย์ดังกล่าวในกิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งให้ผลตอบแทนสูงและมีอัตราความเสี่ยงต่ำ โครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะในระดับอนุภูมิภาคต้องการความเอาใจใส่สูงเพราะระยะเวลาอันยาวนานของโครงการ ความไม่แน่นอนของผลตอบแทน และความเสี่ยงที่มีอยู่เป็นทุนเดิมของทุกโครงการ ผลลัพธ์ของปัจจัยดังกล่าวก็คือ โครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐานส่วนใหญ่ที่แท้จริงมีรัฐบาลหรือองค์กรความร่วมมือพหุภาคีเป็นผู้ออกทุนให้ โดยเป็นทุนที่มีเงื่อนไขพิเศษสำหรับประเทศกำลังพัฒนา ในขณะที่โครงการประเภท PPP นั้น ยังมีความจำเป็นต้องมีรัฐบาลเป็นผู้ให้การรับประกัน
13. ความพยายามที่จะส่งสัญญาณที่ชัดเจนถึงการพึ่งตนเองได้ของอาเซียนและความเป็นศูนย์กลางของอาเซียนทำให้เกิดมีแนวคิดที่จะจัดตั้ง ASEAN Infrastructure Fund - AIF ด้วยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำการระดมทุนจากแหล่งทุนต่าง ๆ ในอาเซียน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานของอาเซียน ในการนี้ ADB ได้ให้ช่วยเหลือในการจัดตั้งกองทุนดังกล่าว ในการนี้ AIF ถูกมองว่าจะเป็นตัวที่จะช่วยลดความไม่พร้อมด้านโครงสร้างขั้นพื้นฐาน และเป็นแหล่งทรัพยากรซึ่งสามารถนำมาใช้ในการส่งเสริมการเจริญเติบโตและลดภาวะยากจน ส่งเสริมการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการพัฒนา ส่งเสริมการรวมตัวกันเชิงเศรษฐกิจของภูมิภาค และสนับสนุนการยกระดับด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมของโครงสร้างขั้นพื้นฐานอีกด้วย นอกจากนี้ AIF ยังจะมีบทบาทช่วยรับประกันว่าการ

บริหารจัดการโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐานนั้นๆจะเป็นไปตามมาตรฐานที่เป็นสากล และช่วยผลักดันให้โครงการดังกล่าวได้รับการเห็นชอบจากผู้ให้กู้อีกด้วย

บทบาทของภาคเอกชนในการเสริมสร้างความเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาค

14. การเข้ามามีส่วนร่วมของภาคเอกชน โดยเฉพาะในด้านเป็นแหล่งทุน และแหล่งความเชี่ยวชาญสำหรับการพัฒนาโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐานอย่างยั่งยืนจะช่วยให้เป้าหมายในแผนแม่บทฯ สัมฤทธิ์ผลด้วย นอกจากนี้โครงการประเภท PPP ก็เป็นแนวทางใหม่ที่รัฐบาลสามารถร่วมมือกับเอกชนในการให้บริการคุณภาพสูงในด้านต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดภาระด้านต้นทุนของภาครัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนโครงสร้างขั้นพื้นฐานอีกด้วย
15. นอกจากโครงการประเภท PPP ด้านโทรคมนาคมแล้ว ตัวอย่างความสำเร็จของโครงการประเภท PPP ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างขั้นพื้นฐานมีค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะโครงการในระดับอนุภูมิภาค สาเหตุเพราะผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศไม่มีความมั่นใจ เนื่องระดับความเสี่ยงและภาระผูกพันด้านค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นช่วงเวลาระยะยาว ดังนั้นสาเหตุหลักของความสำเร็จที่ต่ำนั้น มิใช่เพียงแหล่งทุนเอกชนที่จำกัด แต่เกี่ยวกับความสามารถของรัฐบาลในการระบุและเตรียมการโครงการซึ่งมั่นคง สมเหตุสมผล และ bankable² บางประเทศได้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการประเภท PPP แล้วแต่เชื่อว่าทุกหน่วยงานที่มีการตั้งขึ้นนั้นจะประสบความสำเร็จดังที่ได้คาดหวังไว้เพื่อที่จะช่วยภาครัฐบาลและภาคเอกชนสามารถเตรียมโครงการเพื่อดึงดูดเงินทุนจากภาคเอกชน ในกรณีนี้ ADB ยังได้เสนอความคิดที่จะทำการจัดตั้ง Special Project Development Facility – SPDF ขึ้น ซึ่งตามขั้นตอนแรกของ SPDF ซึ่ง ADB ได้เสนอขึ้นนั้น ADB อาจพิจารณาสนับสนุนด้านเงินทุนสำหรับการจัดทำรายงานความเป็นไปได้ขั้นต้น สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงกันซึ่งมีการระบุไว้แล้วในแผนงานของอนุภูมิภาค IMT- GT และ BIMP-EAGA ซึ่งรายงานดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดความกระจ่างเกี่ยวกับเงื่อนไขเฉพาะของแต่ละโครงการ และช่วยระบุได้ว่าโครงการใดสามารถจัดทำได้ในรูปแบบโครงการประเภท PPP ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการเพิ่มอัตราความสำเร็จของโครงการประเภท PPP เป็นอย่างมาก

² Bankable อาจนิยามได้ว่าเป็นโครงการที่มีหลักทรัพย์พอเพียง เงินทุนซึ่งเพียงพอต่อการไหลเวียนที่เกิดจากการทำธุรกรรม และความน่าจะเป็นของการประสบความสำเร็จที่สูงขึ้น ซึ่งสถาบันหลักทรัพย์สามารถยอมรับได้และพร้อมที่จะให้การสนับสนุนทางการเงิน

16. ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องส่งเสริมเป้าหมายเรื่องการระดมเงินทุนจากภาคเอกชนในระดับประเทศและระดับภูมิภาคเพื่อช่วยผลักดันโครงการประเภท PPP ที่จะมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายโครงสร้างขั้นพื้นฐานอาเซียนให้สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนแม่บทฯ
17. แผนปฏิสัมพันธ์กับภาคเอกชนในระดับประเทศ มีเป้าประสงค์ในการส่งเสริมรัฐบาลในภูมิภาคให้สามารถระดมทุนและส่งเสริมให้เงินทุนภาคเอกชนถูกนำไปใช้สำหรับการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานโดยผ่านเครื่องมือด้านการตลาดโดยแผนดังกล่าวจำเป็นต้องมีองค์ประกอบดังนี้
- (1) การออกประกาศเกี่ยวกับกรอบการให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับโครงการประเภท PPP โดยมีที่มาจากแหล่งทุนต่าง ๆ ซึ่งมีอัตราความเสี่ยงที่ลดหลั่นกันไป อาทิ - แหล่งทุนสาธารณะ (ภาครัฐ) ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ และการลงทุนของภาคเอกชน
 - (2) การเตรียมโครงการประเภท PPP ตามมาตรฐานสากลเพื่อที่จะช่วยให้ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากแหล่งทุนต่าง ๆ
 - (3) การสร้างความน่าเชื่อถือของโครงการด้านโครงสร้างขั้นพื้นฐานเพื่อที่จะสามารถเข้าถึงตลาดทุนโดยผ่านการออกพันธบัตรและการยกระดับฐานะของสถาบันภาครัฐในฐานะหุ้นส่วนของภาคเอกชน
 - (4) ข้อริเริ่มต่าง ๆ ของธนาคารเพื่อการพัฒนาเชิงพหุภาคีและหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่าง ๆ ที่มีความเชี่ยวชาญด้านเทคนิคเกี่ยวกับด้านการระดมเงินสำหรับโครงการขั้นพื้นฐานในโครงการรูปแบบต่าง ๆ ที่จะสามารถดึงดูดความสนใจให้เข้าร่วมในโครงการประเภท PPP
18. แผนปฏิสัมพันธ์กับภาคเอกชนในระดับภูมิภาค มีเป้าประสงค์เพื่อสร้างตลาดการเงิน ซึ่งตั้งอยู่บนสภาพความเป็นจริงของเศรษฐกิจมหภาคและสภาพความผันผวนของสภาวะการเงินโลก ดังนั้นแผนดังกล่าวจำเป็นต้องมีองค์ประกอบดังนี้
- (1) การแบ่งปันข้อมูลและการทำงานเพื่อมุ่งสู่การทำให้กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการสนับสนุนทางการเงินเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งรวมถึงโครงการประเภท PPP และกลไกทางการเงินต่าง ๆ ซึ่งจะเอื้ออำนวยต่อการลงทุนข้ามพรมแดนของเอกชนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาค
 - (2) ให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคต่อประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนานโยบายและกลไกสำหรับการสนับสนุนด้านเงินทุนด้วยทุนเอกชนสำหรับโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐาน โดยผ่านการ

แลกเปลี่ยนความรู้ระดับภูมิภาคและเวทีสร้างสมรรถภาพต่าง ๆ ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารโลก เป็นต้น

- (3) จัดตั้งกลุ่มที่ปรึกษาเพื่อวางนโยบาย PPP ระดับภูมิภาคในฐานะหุ้นส่วนเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างภาครัฐและเอกชน และเป็นเวทีหารือสำหรับการแสวงหาข้อคิดเห็นและการสนับสนุนทางเทคนิคโดยผ่านการหารือระหว่างหน่วยงาน PPP กับประเทศสมาชิกอาเซียน

บทบาทของการพัฒนาตลาดทุนภายในประเทศและตลาดทุนระดับภูมิภาค

19. การแสวงหาแหล่งทุนสำหรับโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐานจำเป็นต้องใช้แหล่งทุนระยะยาวซึ่งมีเงื่อนไขที่ดี และหากเป็นไปได้เป็นแหล่งทุนสกุลเงินเดียวกัน(กับประเทศที่โครงการตั้งอยู่) ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่ไม่ค่อยพบในประเทศกำลังพัฒนา อัตราเงินสำรองที่สูงในอาเซียน ประมาณร้อยละ 30 – 35 ของ GDP เป็นปัจจัยเชิงบวกที่บ่งชี้ถึงความเป็นไปได้ของการใช้เงินภายในประเทศเป็นแหล่งทุน แต่ความที่ไม่มีสถาบันที่จะทำหน้าที่กลางก็เป็นอุปสรรคในนำเงินทุนดังกล่าวไปใช้กับโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ดังนั้น สิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ในการพัฒนาตลาดนี้ภายในประเทศคือ (เอ) ความจำเป็นที่จะต้องสร้างเครื่องมือทางการเงินสกุลภายในประเทศซึ่งมีระยะเวลายาว (บี) การปฏิรูปภาคธนาคารเพื่อตอบสนองความต้องการของภาวะความผูกพันระยะยาว (ซี) การพัฒนาตัวเลือกทางการเงินซึ่งมีความยืดหยุ่น (ดี) การพัฒนาตลาดพันธบัตรพร้อมกับการพัฒนาตลาดอื่น ๆ เช่น การจัดอันดับความน่าเชื่อถือเพื่อช่วยผู้ลงทุนในการวิเคราะห์ระดับความเสี่ยง (อี) การดึงผู้ลงทุนระดับสถาบันกองทุนบำเหน็จบำนาญมาลงทุนระยะยาวในโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐานซึ่งมีวิถีดำเนินการดังนี้ (เอ) จัดตั้งองค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลธุรกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ (บี) วางรากฐานที่ชัดเจนในเชิงกฎหมายเกี่ยวกับธรรมาภิบาลของบริษัทเอกชน (ซี) การดำเนินการเพื่อให้มีการจัดทำรายงานข้อมูลต่าง ๆ และกฎระเบียบทางการบัญชีที่เป็นที่ยอมรับ (ดี) จำนวนบริษัทที่เพิ่มขึ้นในตลาดหลักทรัพย์ และ (อี) ความชัดเจนของบทบาทของกองทุนเอกชน และกองทุนโครงสร้างขั้นพื้นฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

20. ความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่น่าจะต้องเกิดขึ้นคือ การจัดทำเครื่องมือเชิงตลาดมาใช้วิเคราะห์ประสิทธิภาพการทำงานขององค์กรสาธารณะซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับตลาดทุน โดยการออก หรือมีแผนว่าจะออกตราสารหนี้ รวมทั้งการออกตารางสัดส่วน credit ratings ตัวใหม่ ซึ่งจะรู้จักกันในนาม

ของ ASEAN Regional Ratings Scale (ASEAN Scale) ซึ่งจะถูกนำมาใช้เพื่อจำแนกและระบุระดับความน่าเชื่อถือของผู้ออกตราสารหนี้ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อนึ่งตารางดังกล่าวถูกคิดค้นขึ้นมาเพื่อให้ผู้ลงทุนในตลาดทุนระดับประเทศและอาเซียน สามารถทราบถึงคุณภาพของสินเชื่อบริษัทต่าง ๆ ได้อย่างละเอียดยิ่งขึ้น โดยการจัดทำรายงานตราสารและผู้ออกตราสาร ซึ่งใช้เกณฑ์มาตรฐานระดับภูมิภาคเป็นตัวพิจารณา ตารางดังกล่าวยังจะช่วยส่งเสริมกระบวนการการสร้างความน่าเชื่อถือ และขยายผลดังกล่าวออกไปสู่ความน่าเชื่อถือระดับภูมิภาคอีกด้วย ซึ่งจะเอื้อต่อการเปรียบเทียบความน่าเชื่อถือระหว่างสถาบันและองค์กรต่าง ๆ ด้วย การกระทำดังกล่าวคาดว่าจะส่งผลเชิงบวกต่อดังนี้ (เอ) การให้ข้อมูลที่มีคุณภาพที่สูงขึ้น และจำนวนของข้อมูลที่มากขึ้น ซึ่งจะช่วยผลักดันให้องค์กรรัฐและเอกชนมีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น และ(บี) สร้างแรงจูงใจให้กับองค์กรภาครัฐในการบริหารจัดการทางการเงินในการยกระดับการบริหารจัดการให้ดีขึ้น และเป็นการสนับสนุนวัฒนธรรมสินเชื่อบริษัทอีกด้วย

ก้าวต่อไปสำหรับการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับความเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาค

21. แผนแม่บทฯ ยังได้ชี้ให้เห็นโครงการที่ได้รับความสำคัญซึ่งบางโครงการมีลักษณะเป็นโครงการระดับประเทศที่จะมีส่วนช่วยผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงกันในระดับอนุภูมิภาคและเป็นองค์ประกอบสำคัญสำหรับการเชื่อมโยงกันต่อไปทางด้านกายภาพในระดับภูมิภาคอาเซียน
22. การสนับสนุนทางการเงินในระยะยาวที่เกิดจากการพัฒนาตลาดการเงินและเงินทุนท้องถิ่นและในระดับภูมิภาคก็มีความจำเป็นเช่นกัน โดยรัฐบาล องค์กรทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี ต่างมีบทบาทสำคัญในเรื่องนี้
23. ในระยะยาว การนำเงินสำรองและเงินออมของภูมิภาคไปใช้กับโครงการโครงสร้างขั้นพื้นฐานระดับภูมิภาคนั้นจะง่ายขึ้นโดยการบูรณาการตลาดทุนในภูมิภาคซึ่งเป็นกระบวนการที่ ASEAN Capital Market Forum – ACMF จะทำหน้าที่เป็นกลไกผลักดัน อย่างไรก็ตาม แนวความคิดเรื่อง ACMF เป็นความคิดที่เกิดขึ้นในปี 2004 ภายใต้กรอบความร่วมมือรัฐมนตรีคลังอาเซียน ซึ่งได้เห็นชอบแผนการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการพัฒนาตลาดทุนอาเซียนให้มีการบูรณาการยิ่งขึ้น ตลอดจนจะสร้างความเข้มแข็งให้กับตลาดทุนของภูมิภาคโดยรวม ตัวอย่างในเรื่องนี้คือการจัดตั้ง Credit Guarantee Investment Facility – CGIF ซึ่งพัฒนาขึ้นมาจากความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือข้อริเริ่มตลาดพันธบัตรอาเซียนบวกสาม อนึ่ง CGIF จะมีกองทุนมูลค่า 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดย 130 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯจะเป็นเงินทุนที่ทุกประเทศบริจาค ทั้งนี้ ขันทดลองของ CGIF จะเกิดขึ้นในปี 2011 ซึ่งจะ

เป็นการให้หลักประกันที่จะเอื้ออำนวยต่อการออก
พันธบัตรท้องถิ่นระยะยาว รวมทั้งจะมีส่วนช่วยลดปัญหา
การจับคู่ที่ไม่ตรงกันระหว่างสกุลเงินกับระยะเวลาของหนี้
และยังจะมีส่วนช่วยส่งเสริมให้ระบบการเงินในภูมิภาค
เข้มแข็งและพร้อมที่จะต่อต้านกับความผันผวนของ
เงินทุนโลกและวิกฤตทางการเงิน

**การดำเนินการ ให้
เป็นไปตาม แผน
แม่บทฯ#**

บทที่ 5

**แผนแม่บทว่าด้วยความ
เชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน**

บทที่ 5 การดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บทฯ

1. อาเซียนมีความมุ่งมั่นที่จะทำให้แผนแม่บทฯ ด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนสามารถดำเนินการให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้ ดังนั้น อาเซียนจึงต้องมีกลไกและทรัพยากรที่จำเป็นรองรับไว้ด้วย
2. ดังนั้น กลไกการดำเนินการในเรื่องนี้ จึงควรจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนถาวรอาเซียน ประจำกรุงจาการ์ตา หรือผู้แทนพิเศษที่ได้รับการแต่งตั้งจากประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งจะทำหน้าที่ดำเนินการให้นโยบาย และยุทธศาสตร์ด้านการเชื่อมโยงในภูมิภาคให้บังเกิดผล ในการนี้ คณะกรรมการประสานงานการเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียนจะต้องประสานงานกับผู้ประสานงานของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากประเทศสมาชิกเช่นกัน และสำนักเลขาธิการอาเซียนก็จะจัดตั้งหน่วยงานด้านนี้ขึ้นมาโดยเฉพาะ พร้อมกับบุคคลากรและงบประมาณที่เพียงพอเพื่อสนับสนุนการทำงานในด้านนี้ด้วย
3. คณะกรรมการด้านต่างๆ ของอาเซียนจะทำหน้าที่ประสานงานเพื่อให้ยุทธศาสตร์และกิจกรรมหลักภายใต้แผนแม่บทฯ ดำเนินไปโดยราบรื่น ขณะที่ผู้ประสานงานของแต่ละประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศสมาชิกที่รับผิดชอบในแต่ละเรื่องจะทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินการเพื่อให้แผนงานและโครงการต่างๆ ในระดับชาติดำเนินไปอย่างราบรื่น นอกจากนี้ ยังจะต้องมีการประสานงานกับทุกภาคส่วน ซึ่งประกอบด้วยภาคเอกชน สมาคมอุตสาหกรรม และประชาคมอาเซียนโดยรวมเพื่อให้มีส่วนร่วมในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บทฯ

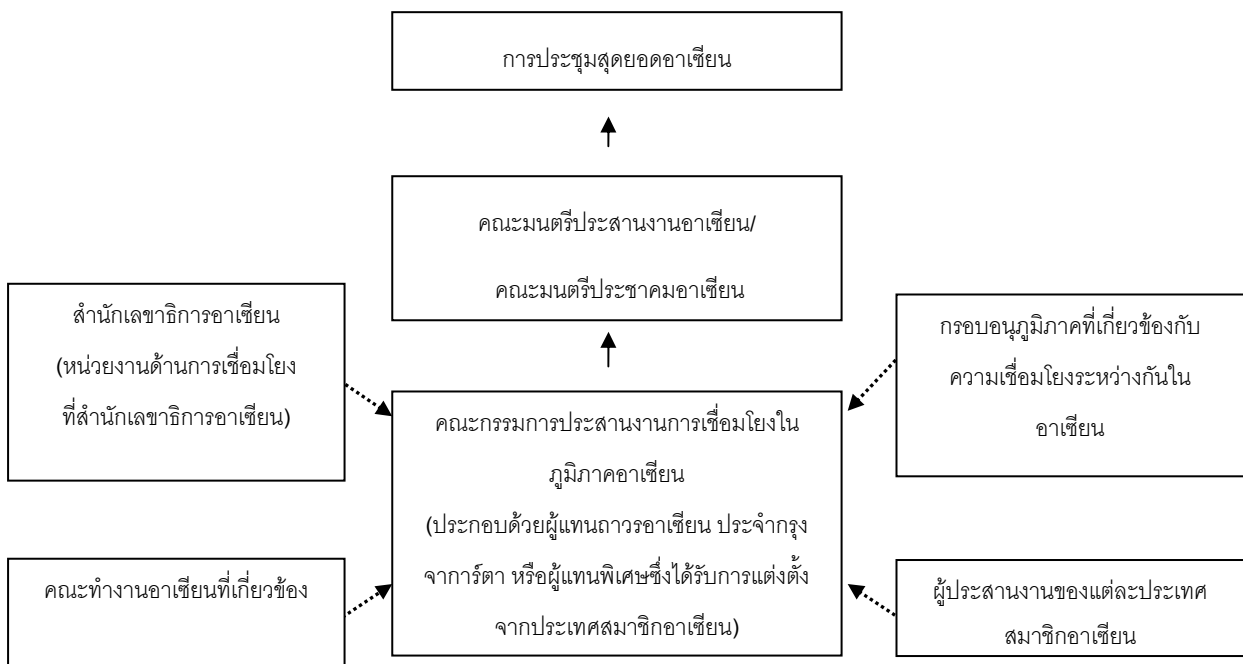
ยุทธศาสตร์ประชาสัมพันธ์

4. ยุทธศาสตร์การประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วยข้อมูลและกิจกรรมต่างๆ ที่จะสื่อสารไปยังทุกภาคส่วนของอาเซียนเพื่อให้รับทราบและสนับสนุนกิจกรรมเชื่อมโยงในภูมิภาค โดยสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ของภาครัฐและเอกชนจะต้องมีส่วนร่วม ในการนี้ จะต้องมีภาววิเคราะห์ด้วยว่าแต่ละชุมชนมีข้อกังวล ความคาดหวัง และทัศนคติอย่างไรต่อแผนแม่บทฯ และก็ควรจะคำนึงถึงประสบการณ์ที่มีอยู่ด้วยการสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลและความรู้แบบใดที่ประสบผลสำเร็จ

การทบทวน ประเมินผล และการติดตามผล

5. คณะกรรมการประสานงานการเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียนจะทำหน้าที่ในการติดตามผลและกำกับดูแลการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บท
6. ระบบ scorecard ซึ่งจะประกอบด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ กิจกรรมหลัก กำหนดเวลา และหน่วยงานที่รับผิดชอบ จะเป็นกลไกที่จะประเมินและติดตามผลการปฏิบัติตามแผนแม่บท อย่างสม่ำเสมอ
7. จะมีการทบทวนแผนแม่บท เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่ากิจกรรมและโครงการต่างๆ จะสอดคล้องกับความต้องการและผลประโยชน์ของประเทศสมาชิกอาเซียน

รูปภาพ 5.1: การดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บท



หมายเหตุ: ประสานงาน>
รายงาน —————>

ภาคผนวก

บทนำ

แถลงการณ์ผู้นำ

อาเซียน

ว่าด้วยความเชื่อม

ระหว่างกันในอาเซียน

แผนแม่บทว่าด้วยความ

เชื่อมโยงระหว่างกันใน

อาเซียน

ภาคผนวก I.1: แถลงการณ์ผู้นำอาเซียนว่าด้วยการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน
หัวหิน ประเทศไทย วันที่ 24 ตุลาคม ค.ศ. 2009

ณ ชะอำ

1. ประมุขของรัฐและหัวหน้ารัฐบาลของรัฐสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(อาเซียน) ได้หารือถึงแนวคิดเรื่องการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงในอาเซียนในการประชุมสุดยอดอาเซียน

ครั้งที่ 15 ณ ชะอำ หัวหิน ในวันที่ 24 ตุลาคม ค.ศ. 2009

2. ผู้นำมีข้อสังเกตว่าอาเซียนตั้งอยู่ในใจกลางของภูมิภาคที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

อย่างต่อเนื่อง โดยมีอินเดียทางทิศตะวันตก จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ทางตะวันออกเฉียงเหนือ และ

ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ทางทิศใต้ ดังนั้น อาเซียนจึงมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง

เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการท่องเที่ยวของภูมิภาคนี้

3. การเสริมสร้างการเชื่อมโยงในอาเซียนและในอนุภูมิภาคจะทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียนได้รับ

ประโยชน์มากขึ้นจากการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการพัฒนา และโดยที่การเชื่อมโยงโครงข่าย

คมนาคมทางบกจะต้องผ่านพื้นแผ่นดินใหญ่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น กัมพูชา ลาว

เวียดนาม และพม่า จะได้รับประโยชน์มากที่สุด เนื่องจากจะทำให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ที่ห่างไกลและ

มีการพัฒนาน้อยกว่าพื้นที่อื่นๆ ในภูมิภาคนี้ได้อย่างทั่วถึง อันจะเป็นการช่วยลดช่องว่างการพัฒนาใน

อาเซียนได้เป็นอย่างดี

4. นอกเหนือจากประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงภายในอาเซียนแล้ว

การเชื่อมโยงดังกล่าวจะช่วยเสริมสร้างความพยายามในการสร้างประชาคมอาเซียน ไม่เพียงแต่ในเรื่อง

ของการรวมตัวในระดับภูมิภาค แต่รวมถึงการไปมาหาสู่ระหว่างประชาชน ในกาครั้งนี้ แนวคิดของ

อาเซียนในเรื่องการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานจึงจะเป็นปัจจัยเกื้อหนุนความพยายามในการ

จัดตั้งประชาคมอาเซียนที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง บนพื้นฐานของการเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมและ

ประวัติศาสตร์ในปี ค.ศ. 2015 ต่อไป

ในการที่จะบรรลุซึ่งเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น บรรดาผู้นำเห็นพ้องกันว่า

5. การดำเนินการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทางถนน รถไฟ ทางอากาศ และทางทะเลเป็นสิ่ง

จำเป็นที่ต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จ ซึ่งรวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น โครงการทางหลวงอาเซียนและเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง และการ

ปรับปรุงมาตรฐานของกฎระเบียบได้กรอบความร่วมมือในอาเซียนที่มีอยู่ และโดยที่อินเทอร์เน็ตมี

ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในภาคธุรกิจ การศึกษา และการพัฒนาประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องเร่ง

ดำเนินการตามแผนแม่บทด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ให้แล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2010 ต่อไปด้วย

6. การขยายโครงข่ายการเชื่อมโยงในภูมิภาค จะเป็นปัจจัยช่วยเสริมสร้างสถานะและการเป็น

ศูนย์กลางของอาเซียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะมีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้นผ่านการขยายการ

เชื่อมโยงไปสู่มิตรประเทศต่างๆ นอกภูมิภาคในระยะยาวต่อไป ในการนี้ ผู้นำจึงมั่นใจว่าแนวคิดของการ

ส่งเสริมการเชื่อมโยงของอาเซียน จะสามารถเอื้ออำนวยและสนับสนุนการรวมตัวในกรอบอาเซียนและ

กรอบความร่วมมือต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป

7. อาเซียนควรระดมการสนับสนุนจากประเทศคู่เจรจา หน่วยงานระหว่างประเทศ รวมถึงหุ้นส่วน

เพื่อการพัฒนา เพื่อให้บรรลุซึ่งวิสัยทัศน์ของการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงในอาเซียน ซึ่งรวมถึงการระดม

ความสนับสนุนในการจัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับอาเซียน นอกจากนี้

อาเซียนควรวางวิธีการที่จะใช้ประโยชน์จากกองทุนความร่วมมือที่มีอยู่แล้วกับประเทศคู่เจรจาในการ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และต้อนรับความร่วมมือกับภาคีอื่นๆ ที่มีความสนใจจะร่วมมือกับอาเซียน
ในเรื่องนี้

8. ผู้นำตกลงให้มีการจัดตั้งคณะทำงานระดับสูงของอาเซียน ซึ่งจะประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญที่
เกี่ยวข้อง ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักเลขาธิการอาเซียนและคณะทำงานที่เกี่ยวข้อง องค์การ
ระหว่างประเทศ เช่น ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (เอดีบี) คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่ง
เอเชียและแปซิฟิก (เอ็สแคป) และ สถาบันวิจัยด้านเศรษฐกิจสำหรับอาเซียนและเอเชียตะวันออก (อีเวีย)
เพื่อทำการศึกษาระดับการเชื่อมโยงทั้งภายในอาเซียนและระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นๆ และจัดทำ
แผนแม่บทอาเซียนว่าด้วยเรื่องการเชื่อมโยงในภูมิภาค รวมถึงพิจารณารูปแบบกลไกสนับสนุนทาง
การเงินด้วย ในการดำเนินการดังกล่าว คณะทำงานจะต้องคำนึงถึงแผนงานและการดำเนินงานที่มีอยู่
แล้วเพื่อมิให้เกิดการซ้ำซ้อน นอกจากนี้ ในการจัดทำแผนแม่บท คณะทำงานฯ ควรใช้ทรัพยากรที่มีอยู่
อย่างจำกัดจากอาเซียน ประเทศคู่เจรจา และธนาคารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศให้มีประสิทธิผล
และประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ คณะทำงานระดับสูงของอาเซียนควรหารือและปรึกษากับคณะ
มนตรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คณะมนตรีประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน และคณะ
มนตรีประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน ก่อนที่จะนำเสนอผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ
ต่อที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 17 ในปี ค.ศ. 2010 ผ่านคณะมนตรีประสานงานอาเซียนต่อไป

แถลงเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม ค.ศ. 2009 ณ ชะอำ หัวหิน ประเทศไทย

ภาคผนวก

บทที่ 2#

แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยง
ระหว่างกันในอาเซียน#

ภาคผนวก 2.2: สถานะการให้สัตยาบันความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอาเซียน

ความตกลง/พิธีสาร	วันที่ลงนาม	วันที่ให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกอาเซียน										วันที่มีผลบังคับใช้
		บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	พม่า	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม	
กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน	16/12/98	15/8/00	30/4/99	13/1/00	21/12/99	2/3/99	16/12/98	20/5/99	2/10/00	17/2/99	24/6/99	2/10/00
พิธีสาร 1	8/2/07	19/10/09	27/10/09					13/11/07				
พิธีสาร 2												
พิธีสาร 3	15/9/99	8/9/04	9/5/07	23/6/00	19/1/00	24/7/09	21/8/00	25/11/99	2/5/06	19/4/10	15/11/99	1/6/10
พิธีสาร 4	15/9/99	8/9/04	9/5/07	23/6/00	19/1/00	24/7/09	21/8/00	26/11/09	2/5/06	19/4/10	15/11/99	1/6/10
พิธีสาร 5	8/4/01	8/4/02	30/1/02	30/7/02	6/11/02	26/3/02	16/10/03	22/9/03	29/8/02	8/1/03	2/7/01	16/10/03
พิธีสาร 6												
พิธีสาร 7												
พิธีสาร 8	27/10/00		23/5/03	31/12/02	9/5/01		10/9/02	26/11/09	3/3/06	23/8/03	29/3/01	
พิธีสาร 9	20/9/02	30/3/04	9/5/07	29/8/03	19/5/03		25/4/03	5/5/03	12/9/07		15/11/02	
รอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	17/11/05		27/10/09					30/6/08		11/7/08		11/8/08 ^a
กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน	10/12/09											

ที่มา: สถาบันวิจัยด้านเศรษฐกิจสำหรับอาเซียนและเอเชียตะวันออก, สำนักเลขาธิการอาเซียน

ภาคผนวก 2.3: ความท้าทายด้านการพัฒนาของ เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์

BIMP - EAGA ยังคงเผชิญกับความท้าทายตั้งแต่เริ่มก่อตั้งในปี ค.ศ. 1994 ประเด็นความท้าทายเร่งด่วน คือ

ก) การพึ่งพากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ใช้ทรัพยากรเป็นหลัก โดยภาคการผลิตมีสัดส่วนเพียง 20% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศในระดับภูมิภาค เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออกจึงยังคงเน้นบทบาทของตนในการเป็นผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ วัสดุประสงค์หลักของความร่วมมือทางเศรษฐกิจ คือ การเพิ่มมูลค่าให้แก่ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากทรัพยากรธรรมชาติภายในอนุภูมิภาค เพื่อเพิ่มโอกาสการจ้างงานในอนุภูมิภาค ทั้งนี้ ความพยายามที่จะสร้างเครือข่ายการผลิตเริ่มมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006 แต่ไม่ค่อยมีความคืบหน้าเท่าที่ควร ส่วนใหญ่เป็นเพราะการคมนาคมขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพภายในอนุภูมิภาค นอกจากนี้ มีการเคลื่อนไหวของการลงทุนเพียงเล็กน้อยในอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเด่นของอนุภูมิภาคนี้

ข) ภาคเอกชนที่มีความอ่อนแอและไม่สามารถใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีได้เต็มที่ อุปสรรคหลายอย่างที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม คือ ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของการผลิตและปัจจัยการผลิต กรอบนโยบายและการสนับสนุนโครงการที่ไม่เพียงพอ และการแข่งขันจากต่างประเทศ นอกจากนี้ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ไม่สามารถเข้าถึงสินเชื่อและเงินทุนเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนได้เพียงพอ เทคโนโลยีที่เหมาะสม รวมถึงข้อมูลการตลาดต่างประเทศ ภาคเอกชนได้รับการมอบหมายให้เป็นตัวเร่งการเจริญเติบโตใน อนุภูมิภาค แต่ยังไม่สามารถทำให้เกิดการลงทุนหรือการเติบโตได้ หากการเจริญเติบโตของภูมิภาคนี้ขึ้นอยู่กับภาคเอกชน วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม องค์กรเหล่านี้ก็จะต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ค) ความยากจนในอนุภูมิภาค ดูเหมือนจะไม่มีกำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงกลยุทธ์การลดความยากจนเพื่อเติมเต็มหรือเสริมกลยุทธ์การลดความยากจนแห่งชาติ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงอย่างต่อเนื่องจะช่วยให้เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออกสามารถลดความยากจนและลดช่องว่างการพัฒนา แต่นโยบายเกี่ยวกับการเติบโตอย่างยั่งยืนจะต้องมีการแทรกแซงที่เจาะจงและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นในโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งนโยบายด้านการดูแลสุขภาพและการศึกษาควบคู่กันไป ซึ่งคงจะต้องมีการพิจารณาให้ขยายเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษไว้ในสาขาหลักของ เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก ทั้งนี้ ความคิดริเริ่มใหม่ๆ เช่นโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในแต่ละชุมชนถือเป็นการเดินที่ถูกต้อง โครงการที่คล้ายๆ กันควรจะได้รับ การจัดทำ และมีการดำเนินการเพื่อปฏิบัติตาม

ง) การขาดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในประเทศอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ เป็นปัญหาใหญ่สำหรับการลงทุนของภาคเอกชน ในช่วงที่เขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออกเริ่มก่อตั้งขึ้นมา มีข้อมูลให้เชื่อว่าการพัฒนาในอนุภูมิภาคจะสามารถเร่งรัดได้ผ่านการประสานงานระดับนโยบายระหว่างแต่ละประเทศ โดยเฉพาะในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการส่งเสริมการลงทุนจากภาคเอกชน ขณะนี้ การลงทุนจากภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่ระหว่างการประเมิน ถึงแม้จะเป็นที่รู้กันว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ส่วนใหญ่ของอนุภูมิภาคยังคงน้อยกว่าพื้นที่อื่นๆ โดยเฉพาะหลังจากวิกฤตการณ์ทางการเงินปี ค.ศ. 1997 โดยที่ประชากรอาศัยอยู่ในหลายพื้นที่

และมีศูนย์การผลิตหลายแห่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และโลจิสติก มีความสำคัญกับการตลาดและการกระจายปัจจัยการผลิตและผลผลิตอย่างมาก ทั้งนี้ เป็นที่คาดการณ์ได้ว่าเขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออกจะไม่ได้รับการลงทุนจากภาครัฐเท่าที่ควร หากจะให้มีการพัฒนาเกิดขึ้น คงจะต้องมีกลไกในการดึงดูดการลงทุนจากภาคเอกชน

ภาคผนวก

บทที่ 4

โครงการเร่งรัดสำหรับ การสร้างเชื่อมโยง ระหว่างกันในอาเซียน

#

แผนแม่บทว่าด้วย
ความเชื่อมโยงระหว่างกัน
ในอาเซียน

ภาค

ผนวกของบทที่ 4 โครงการเร่งรัดสำหรับการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
ก. ความเชื่อมโยงทางกายภาพ			
<p>1. ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียนช่วงที่ขาดหายให้แล้วเสร็จ และปรับปรุงเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน</p> <p>[การขนส่งทางบก]</p>	<p>เครือข่ายทางหลวงอาเซียน (เอเอช) เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางบกนำร่องซึ่งจะรวมกันเป็นเส้นทางหลัก (ทางหลวงระหว่างประเทศ) ของเครือข่ายการขนส่งโดยรวมของอาเซียน ทางหลวงอาเซียนจะช่วยในการเข้าถึงตลาดที่ใหญ่ขึ้น ลดต้นทุนการขนส่งและการค้า เชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคและโลก และส่งเสริมความร่วมมือและการรวมตัวในภูมิภาค การดำเนินการตามทางหลวงอาเซียน ในขณะนี้ยังคงมีเส้นทางเชื่อมต่อที่ขาดหายไป และถนนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3 ในเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน โครงการต่อไปนี้จะเป็นการดำเนินการให้ช่วงที่ขาดหายไปแล้วเสร็จ และยกระดับการปรับปรุงถนนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3 ในเส้นทางที่กำหนดภายในปี ค.ศ. 2015</p> <p><u>ช่วงที่ขาดหายไป:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> พม่า: เอเอช 112, 60 กม. 	<p>ความช่วยเหลือด้านเงินทุน</p> <p>ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน:</p> <p>ธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ, ทวิภาคี, งบประมาณระดับประเทศ, กองทุนความร่วมมือการลงทุน อาเซียน-จีน และ สินเชื่อ</p>	<p>เส้นทางทางหลวงอาเซียน ช่วงที่กำหนดให้ดำเนินการเร่งด่วนนี้จะทำให้เส้นทางช่วงที่ขาดหายไปเสร็จสมบูรณ์ และจะปรับปรุงให้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนมีสภาพตามมาตรฐานขั้นต่ำ การดำเนินโครงการเหล่านี้ น่าจะสำเร็จได้ภายในปี ค.ศ. 2015 เมื่อเทียบกับการดำเนินการก่อสร้าง และ/หรือปรับปรุงทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับทางหลวงอาเซียน ทั้งหมดให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2015 นอกจากนี้ การให้ความสำคัญต่อการดำเนินการให้ทางหลวงอาเซียน แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2015 ก็ได้ระบุไว้ในแถลงการณ์ของผู้นำอาเซียนว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ต.ค. ค.ศ. 2009) และแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
	<p>2. พม่า: เอเอช 123, 141 กม. <u>การปรับปรุงเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนที่ต่ำกว่าชั้นที่ 3</u></p> <p>1. สปป.ลาว: เอเอช 12, 293 กม. 2. สปป.ลาว: เอเอช 15, 98 กม. 3. พม่า: เอเอช 1, 781 กม. 4. พม่า: เอเอช 2, 593 กม. 5. พม่า: เอเอช 3, 93 กม.</p>	อาเซียน-จีนมูลค่า 15 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ	
<p>2. ก่อสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์กับ คูนหมิง ช่วงที่ขาดหายไปให้แล้วเสร็จ</p> <p>[การขนส่งทางบก]</p>	<p>เส้นทางรถไฟระหว่างสิงคโปร์กับคูนหมิง (เอสเคอาร์แอล) เป็นโครงการนำร่องสำหรับโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมอีกโครงการหนึ่ง ซึ่งมีเป้าหมายในการเชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียน 7 ประเทศกับจีนผ่าน สิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม-จีน (คูนหมิง) และเส้นเชื่อมระหว่างไทย-พม่า และไทย-สปป.ลาว เพื่อดำเนินการก่อสร้างเส้นทางเอสเคอาร์แอลหลักให้แล้วเสร็จและแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของอาเซียนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟนี้ เส้นทางต่อไปนี้เป็นต้องจัดให้มีลำดับความสำคัญ:</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านเงินทุน</p> <p>ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน:</p> <p>ธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ, ทวิภาคี,</p>	<p>เส้นทางที่จัดลำดับไว้นี้เป็นเส้นทางที่จะทำให้เส้นทางหลักแล้วเสร็จ โดยสามเส้นแรกจะแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2015 เส้นที่สี่ซึ่งมีระยะทาง 129 กม. เชื่อมต่อกัมพูชากับเวียดนามจะมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2020 ทั้งนี้หากเส้นหลังสุดนี้เป็นไปตามกำหนดในปี ค.ศ. 2020 (ตามแผนแม่บทนี้ แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ค.ศ. 2011-2015 และแผนระดับประเทศของเวียดนาม) เส้นทางหลักของเอสเคอาร์แอลจะไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ภายในปี ค.ศ. 2015 การดำเนินโครงการเอสเคอาร์</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
	<ol style="list-style-type: none"> 1. ไทย: อัญประเทศ – คลองลึก, 6 กม. 2. กัมพูชา: ปอยเปต – ศรีโสพน, 48 กม. 3. กัมพูชา: พนมเปญ – ลีอกนิน, 254 กม. 4. เวียดนาม: ลีอกนิน – โฮจิมินห์, 129 กม. 	<p>ความช่วยเหลือของประเทศสมาชิกอาเซียน, งบประมาณระดับประเทศ, การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน, กองทุนโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน, กองทุนความร่วมมือการลงทุนอาเซียน-จีน และ สินเชื่ออาเซียน-จีนมูลค่า 15 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ</p>	<p>แอลให้แล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2015 ก็ได้ระบุไว้ในแถลงการณ์ของผู้นำอาเซียนว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (ต.ค. ค.ศ. 2009) และแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเช่นกัน</p>
<p>3. สร้างแนวเส้นทางอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในอาเซียน</p>	<p>โครงการแนวเส้นทางอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง (เอบีซี) มีเป้าหมายสองประการ ได้แก่ (1) เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการให้บริการทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารแก่ชุมชนในอาเซียน และ (2) วางนโยบายและกฎระเบียบที่จำเป็นในการดึงดูดธุรกิจและการลงทุนสู่ภูมิภาค</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านเงินทุนประเทศผู้ประสานงาน</p>	<p>โดยที่โครงสร้างพื้นฐานด้านสารสนเทศเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจโดยการเพิ่มการเข้าถึงข้อมูลและข่าวสาร จึงมีความจำเป็นในการจัดตั้งเอบีซี เพื่อเร่งการพัฒนาธุรกิจและสังคมทั่วทั้งภูมิภาค รวมทั้งการสร้างความตระหนักรู้เรื่องประชาคม</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
[ไอซีที]	<p>โครงการนี้จะเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะถัดไป (ทั้งเทคโนโลยีมีสายและไร้สาย) และจะกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำและคุณภาพการเชื่อมต่อความเร็วสูงในอาเซียน รวมทั้งกำหนดและพัฒนาสถานที่ในแต่ละชาติสมาชิกอาเซียนที่จะมีการเชื่อมโยงความเร็วสูง และสภาพแวดล้อมสำหรับการใช้งานและการประยุกต์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารทั่วอาเซียน ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี และภาคส่วนอื่น (เช่น อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงทุกโรงเรียน) และส่งเสริมความหลากหลายในการเชื่อมต่อระหว่างประเทศภายในประเทศสมาชิกอาเซียน (ค.ศ. 2013)</p>	<p>แหล่งที่มาของเงินทุน: กองทุนโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน, การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน, ประเทศคู่เจรจา, ทวิภาคี, เงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศงบประมาณระดับประเทศ</p>	อาเซียน
<p>4. จัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกันสำหรับการรับรองทักษะ</p> <p>[ไอซีที]</p>	<p>โครงการนี้เกี่ยวข้องกับการจัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกัน (เอ็มอาร์เอ) สำหรับมาตรฐานทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ไอซีที) ภายในอาเซียน และประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่</p> <p>(1) จัดทำแผนงานการรับรองทักษะด้านไอซีที และการพัฒนาทักษะ โดยเน้นการรับรองทักษะมาตรฐาน การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายผู้เชี่ยวชาญด้านไอซีทีที่ได้รับการรับรอง และพัฒนาแรงงานด้านไอซีทีที่แข่งขันได้โดยการพัฒนาทักษะเพื่อ</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านเงินทุน/วิชาการ</p> <p>ประเทศผู้ประสานงาน</p>	<p>ความตกลงสำหรับการรับรองทักษะด้านไอซีทีร่วมกันจะมีความจำเป็นสำหรับการสร้างความสอดคล้องของมาตรฐานทักษะไอซีทีสำหรับการรับรองต่างๆ ในอาเซียน การดำเนินการเช่นนี้จะทำให้ธุรกิจในทุกชาติอาเซียนมีความมั่นใจในคุณภาพของทรัพยากรมนุษย์ด้านไอซีทีและผู้เชี่ยวชาญด้านไอซีทีที่ได้รับการยอมรับจากทุกแห่ง</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
	<p>ตอบสนองความต้องการในด้านทรัพยากรไอซีที</p> <p>(2) จัดทำความตกลงยอมรับร่วมกันสำหรับการรับรองทักษะ โดยเน้นที่การพัฒนามาตรฐานทักษะทางไอซีทีสำหรับอาเซียน และการส่งเสริมการเคลื่อนย้ายทรัพยากรมนุษย์ในด้านไอซีทีภายในอาเซียน (ค.ศ. 2015)</p>	<p>แหล่งที่มาของเงินทุน:</p> <p>กองทุนโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน, การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน, ประเทศคู่เจรจา, ทวิภาคี, เงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศงบประมาณระดับประเทศ</p>	<p>ในอาเซียน</p>
<p>5. โครงการไฟฟ้าแรงสูงเชื่อมต่อมะละกา – เปกััน บารู (IMT - GT : อินโดนีเซีย)</p> <p>[พลังงาน]</p>	<p>โครงการไฟฟ้าแรงสูงเชื่อมกระแสสลับขนาด 600 เมกะวัตต์ เชื่อมต่อระหว่างคาบสมุทรมมาเลเซียและสุมาตรา อินโดนีเซีย ประกอบด้วย</p> <p>(1) สายเคเบิลใต้น้ำ (52 กม.) ผ่านช่องแคบมะละกาจาก เตลก กง ประเทศมาเลเซียไปยังเกาะรูบัตในประเทศอินโดนีเซีย</p> <p>(2) สายส่งไฟฟ้าแรงสูงเดินลอยในอากาศ (30 กม.) ข้ามเกาะรูบัต</p> <p>(3) สายเคเบิลใต้น้ำ 5 กม. ข้ามช่องแคบรูบัตไปยังดูไม</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านเงินทุน</p> <p>ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน:</p>	<p>โครงการนี้เป็นข้อตกลงร่วมกันที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย โดยแต่ละประเทศจะแบ่งปันอัตราการใช้ไฟสูงสุดและไฟสำรองปันเนื่องจาก (1) ความแตกต่างของเวลาระหว่างสองประเทศ 1 ชั่วโมง (2) ความแตกต่างในชั่วโมงใช้ไฟสูงสุด และรูปแบบการใช้งาน (มาเลเซียมีช่วงเวลาใช้งานสูงสุดตอนกลางวัน ส่วนสุมาตรามีช่วงเวลาใช้งานสูงสุดตอนกลางคืน)</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
	<p>(4) สายส่งไฟฟ้าแรงสูงเดินลอยในอากาศขนาด 275 โวลต์ (200 กม.) จากคูไม้ไปยังการุดา สักติในภาคกลางของเกาะสุมาตรา และ</p> <p>(5) สถานีแปลงกระแสไฟฟ้าในเตลก กง และการุดา สักติ รวมทั้งใส่กรองฮาร์โมนิก และอุปกรณ์ส่งกระแสอื่น ๆ ที่จำเป็น</p> <p>โครงการจะดำเนินการในสองขั้นตอน ระยะเวลาจะประกอบด้วยโครงสร้างเสาเดี่ยวขนาด 300 เมกะวัตต์ และในระยะที่สองจะเพิ่มเสาขนาด 300 เมกะวัตต์ ทำให้การเชื่อมต่อสามารถเป็นไปได้ในลักษณะเสาคู่ (2012)</p>	<p>กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน อาเซียน, ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย</p>	
<p>6. โครงการข่ายไฟฟ้าแรงสูงเชื่อมต่อ กะลิมันตัน ตะวันตก กับ ซาราวัก (BIMP- EAGA : อินโดนีเซีย)</p>	<p>โครงการประกอบด้วยโครงข่ายไฟฟ้าแรงสูงกระแสสลับขนาด 275 กิโลโวลต์ ยาว 120 กม. เรียกว่าโครงข่ายไฟฟ้าแรงสูงกะลิมันตันตะวันตก -- ซาราวัก และสถานีไฟฟ้าย่อยเบงกะยาง โครงข่ายนี้จะเชื่อมต่อสถานีไฟฟ้าย่อยเบงกะยางในกะลิมันตันตะวันตกเข้ากับสถานีไฟฟ้าย่อยแมมบองในซาราวัก สายส่งในกะลิมันตันฝั่งตะวันตกจะมีความยาว 82 กม. ขณะที่สายส่งในฝั่งซาราวักจะมีความยาวประมาณ 38 กม. นอกจากนี้ เพื่อให้ไฟฟ้าเข้าถึงศูนย์ในกะลิมันตันตะวันตก จะมี</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านเงินทุน ประเทศผู้ประสานงาน</p>	<p>การเชื่อมต่อระหว่างกันจะเพิ่มความน่าเชื่อถือของระบบไฟฟ้าในกะลิมันตันตะวันตก โครงการนี้เป็นข้อตกลงร่วมกันที่ได้ประโยชน์ทั้งสองฝ่าย โดย: (1) กะลิมันตันตะวันตกจะลดการใช้น้ำมันลงเนื่องจากโรงงานส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล (2) แต่ละประเทศจะแบ่งปันอัตราการใช้ไฟสูงสุดและไฟสำรองปันกันเนื่องจาก (1)</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
[พลังงาน]	การสร้างสายไฟกระแสสลับขนาด 150 กิโลโวลต์ ยาว 60 กม. จากสถานีย่อยไปยังสถานีย่อยเบงกะยางไปยังสถานีย่อยสิงกะวัง (2013)	แหล่งที่มาของเงินทุน: กองทุนโครงสร้างพื้นฐานอาเซียน, ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย	ความแตกต่างของเวลาระหว่างสองประเทศ 1 ชั่วโมง (2) ความแตกต่างในชั่วโมงใช้ไฟสูงสุด และรูปแบบการใช้งาน (ซาราวักมีช่วงเวลาใช้งานสูงสุดตอนกลางวัน ส่วนกะลิมันตันตะวันตกมีช่วงเวลาใช้งานสูงสุดตอนกลางคืน)
7. การศึกษาเกี่ยวกับเครือข่ายเรือบรรทุกยานพาหนะล้อเลื่อน [การขนส่งทางทะเล]	โครงการนี้จะทำการศึกษาความเป็นไปได้และรายละเอียดทางเทคนิคในการสร้างเครือข่ายเรือบรรทุกยานพาหนะล้อเลื่อนในอาเซียน และศึกษาทางเลือกของชาติสมาชิกอาเซียนในการส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งทางเรือระยะสั้น	ความช่วยเหลือด้านวิชาการ ประเทศผู้ประสานงาน แหล่งที่มาของเงินทุน: งบประมาณระดับประเทศ,	การศึกษานี้จะเป็นก้าวแรกในการแสวงหาทางเลือกในการดำเนินการตามหลักการในแผนแม่บทนี้ในเรื่องการเชื่อมโยงแผ่นดินใหญ่กับหมู่เกาะในอาเซียน

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
		ประเทศคู่เจรจา, เงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ	
ข. ความเชื่อมโยงทางสถาบัน			
1. จัดทำและปฏิบัติตามความตกลงการยอมรับร่วมกันสำหรับอุตสาหกรรมเร่งรัด [การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี]	โครงการนี้จะช่วยชาติสมาชิกอาเซียน (1) จัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกันในสาขาเร่งรัดเพิ่มเติม และ (2) ปฏิบัติตามหลักการทั่วไปและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยความตกลงการยอมรับร่วมกัน และเพื่อส่งเสริมการยอมรับผลของการบังคับใช้การรับรองโดยชาติสมาชิก เมื่อใบรับรองได้ออกโดยหน่วยงานรับรองในเขตแดนของชาติสมาชิกอื่น โดยเฉพาะในสาขาเร่งรัด	ความช่วยเหลือด้านวิชาการ ประเทศผู้ประสานงาน แหล่งที่มาของเงินทุน: งบประมาณระดับประเทศ ประเทศคู่เจรจา, โครงการสนับสนุนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน (อียู) เงินทุนจากธนาคารเพื่อการ	การดำเนินการจำเป็นต้องใช้ความช่วยเหลือทางวิชาการ ในปี ค.ศ. 2010 อาเซียนได้จัดทำความตกลงการยอมรับร่วมกันสำหรับสาขาเครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องสำอางค์ เท่านั้น จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำความตกลงเพิ่มเติม โดยเฉพาะในสาขาเร่งรัด เพื่อให้อาเซียนก้าวไปสู่การสร้างตลาดและฐานการผลิตเดียวกันในปี ค.ศ. 2015

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
		พัฒนาระหว่างประเทศ	
<p>2. กำหนดกฎระเบียบพร้อมสำหรับมาตรฐานและขั้นตอนการตรวจสอบรับรอง</p> <p>[การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี]</p>	<p>โครงการนี้จะรวบรวมระบบการควบคุม และกรอบกฎระเบียบ ประเมินความเป็นไปได้ในการจัดทำกฎระเบียบร่วม และสร้างแผนงานในการนำกฎเหล่านี้ไปใช้งานทั่วภูมิภาคอาเซียน</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน</p> <p>งบประมาณระดับประเทศ ประเทศคู่เจรจา, โครงการสนับสนุนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน (อียู)</p> <p>เงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ</p>	<p>ในปี ค.ศ. 2005 อาเซียนได้จัดทำแนวนโยบายว่าด้วยมาตรฐานและการรับรอง ซึ่งได้วางหลักการในเรื่องมาตรฐาน การใช้งานระบบการตรวจสอบรับรอง และการนำไปใช้ในการควบคุมทางเทคนิค ด้วยเหตุที่อาเซียนมุ่งไปสู่การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีของสินค้าภายในปี ค.ศ. 2015 จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาเรื่องดังกล่าวนี้</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
<p>3. ทางเลือกสำหรับกรอบ/รูปแบบการลดและเลิกตารางข้อจำกัด/อุปสรรคทางการลงทุนเป็นระยะ</p> <p>[การเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี]</p>	<p>อาเซียนมีวัตถุประสงค์ในการดึงดูดและรักษาการลงทุนไว้ในภูมิภาค และในช่วงที่ผ่านมาได้เห็นหน้าการสร้างสภาพแวดล้อมสำหรับการลงทุนที่เปิดกว้างและเอื้ออำนวยมากขึ้นภายในภูมิภาคโดยการลงนามความตกลงว่าด้วยการลงทุนอาเซียน ซึ่งเป็นความตกลงที่ได้รวบรวมขึ้นจากความตกลงด้านการลงทุน 2 ฉบับที่ลงนามไว้ในปี ค.ศ. 1987 และ ค.ศ. 1998 และตั้งอยู่บนพื้นฐานการปฏิบัติที่เป็นเลิศ และมองไปข้างหน้า ภายใต้ความตกลงนี้ อาเซียนได้ใช้แนวทางเปิดเสรีแบบบัญชีก้ำกัหน้า และได้กำหนดตารางเวลาการเปิดเสรีการลงทุนในอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015 เพื่อให้เป็นไปตามตารางเวลานี้ อาเซียนจำเป็นต้องจัดทำกรอบ/รูปแบบสำหรับประเทศสมาชิกเพื่อใช้ในการลดมาตรการทางการลงทุนที่จำกัดการเคลื่อนย้ายการลงทุนในภูมิภาค และจำเป็นต้องรับการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อวางแผนและดำเนินการแผนงานการเปิดเสรี โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการใช้กรอบ/รูปแบบ เช่น สูตรที่มีเงื่อนไขและตารางเวลาชัดเจนสำหรับการวางกรอบระยะการลดและเลิกตารางข้อจำกัดของประเทศสมาชิกเป็นระยะไปจนถึงปี ค.ศ. 2015 การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการควรต้องรวมถึงการกำหนดหลักการและเงื่อนไขที่จะนำไปสู่แผนงานในการลด</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ ประเทศผู้ประสานงาน แหล่งที่มาของเงินทุน แผนงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างอาเซียน-ออสเตรเลีย</p>	<p>การดำเนินงานตามแผนแม่บทจำเป็นต้องมีการลงทุนในโครงการความเชื่อมโยงทางกายภาพและโครงการความเชื่อมโยงอื่นๆ สภาพแวดล้อมสำหรับการลงทุนในประเทศสมาชิกอาเซียนควรได้รับการปรับปรุงเพื่อให้การเคลื่อนไหวของการลงทุนทางตรงได้รับการส่งเสริมให้เป็นส่วนเพิ่มของแหล่งทุน โครงการนี้จะสอดคล้องกับความพยายามของอาเซียนภายใต้แผนงานจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในการลด/เลิกข้อจำกัดในการลงทุน</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
	มาตรการต่างๆ ตามที่ระบุไว้ข้างต้นด้วยเช่นกัน		
<p>4. ระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ</p> <p>[การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี/ระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน]</p>	<p>ควรต้องให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ประเทศสมาชิกอาเซียน โดยเฉพาะประเทศสมาชิกใหม่ (ซีแอลเอ็มวี) เพื่อเร่งรัดการเตรียมการทางด้านเทคนิค กฎหมาย สถาบัน และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อก้าวไปสู่การใช้งานระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศ สำหรับด้านศุลกากรที่ได้รับการคัดเลือกไว้</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน:</p> <p>ประเทศคู่เจรจา, โครงการระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน, งบประมาณระดับประเทศเงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ, ทวิภาคี</p>	<p>ผู้นำได้ตกลงว่าประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และซีแอลเอ็มวีควรใช้งานระบบการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวในระดับประเทศภายในปี ค.ศ. 2008 และ ค.ศ. 2012 ตามลำดับ เพื่อลดระยะเวลาการทำงาน เร่งรัดกระบวนการนำสินค้าออกจากด้านศุลกากร ลดต้นทุนการทำธุรกรรม และลดอุปสรรคทางการค้าสำหรับธุรกิจใหม่ ปัจจุบัน ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมยังเริ่มใช้งานระบบนี้ไม่ครบทั้ง 6 ประเทศ</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
<p>5. การดำเนินการตามความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง</p> <p>[การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง]</p>	<p>โครงการนี้เป็นการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและการทำการศึกษาที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามพิธีสารต่างๆ ของ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โครงการเร่งรัดจะเน้นหนึ่งในสามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งซึ่งอาเซียนได้ตกลงกันได้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1998 เพื่อให้องค์ประกอบสำคัญในการวางกรอบระบบการขนส่งผ่านแดนภายในภูมิภาคอาเซียนที่มีประสิทธิผลและไม่ติดขัด</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ</p> <p>ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน</p> <p>งบประมาณระดับประเทศ, ประเทศคู่เจรจา, เงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนา</p> <p>ระหว่างประเทศ, โครงการสนับสนุนการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน (อียู)</p>	<p>ความตกลงทั้งสามซึ่งครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าข้ามแดน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งสินค้าผ่านแดน มีความสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดน ขณะนี้ พิธีสารจำนวนมากของความตกลงเหล่านี้ยังไม่มีข้อสรุป โดยประเทศอาเซียนยังไม่ได้ให้สัตยาบันหรือยังไม่ได้ดำเนินการจึงทำให้ต้องชะลอการจัดตั้งระบบการขนส่งสินค้าผ่านแดน และการอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดน การดำเนินการตามความตกลงเหล่านี้จะไม่ต้องใช้ต้นทุนสูง แต่จะช่วยส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างกันได้มาก</p>
<p>ค. ความเชื่อมโยงประชาชนสู่ประชาชน</p>			

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
<p>1. ระบบการตรวจลงตรา เดียวสำหรับอาเซียน</p> <p>[การเคลื่อนย้ายประชาชน , การท่องเที่ยว]</p>	<p>ข้อริเริ่มนี้จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว และอาจเป็นการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับการเดินทางภายในอาเซียนโดย บุคคลสัญชาติอาเซียนทั้งหมด รวมถึงการประสานขั้นตอนการทำงานเพื่อให้ สามารถทำการตรวจลงตราเดียวให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ</p>	<p>นโยบาย / การปฏิบัติตาม ความตกลง</p> <p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน งบประมาณระดับประเทศ, ประเทศคู่เจรจา, เงินทุนจาก ธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ</p>	<p>โครงการนี้เป็นประเด็นความเชื่อมโยงประชาชนสู่ ประชาชนและการอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว เป็นการส่งสัญญาณถึงความมุ่งมั่นของอาเซียนในการ ประสานขั้นตอนต่างๆ ในฐานะประชาคมเดียวกัน</p>
<p>2. การจัดตั้งศูนย์</p>	<p>โครงการนี้ประกอบด้วย 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นการศึกษาเพื่อกำหนดปัจจัยหลักที่</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ</p>	<p>อาเซียนมีแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมที่หลากหลายที่สุด</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
<p>ทรัพยากรการเรียนรู้ เสมือนจริง</p> <p>[วัฒนธรรม]</p>	<p>เกี่ยวกับการจัดตั้งศูนย์ฯ ทั้งประเด็นด้านเทคนิคและการบริหารจัดการเว็บไซต์ การศึกษาจะมีความสำคัญในระยะแรก เนื่องจากมีสาขาหลายด้านที่จะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการศูนย์ฯ อาทิ วัฒนธรรม การศึกษา และการท่องเที่ยว ผลลัพธ์จากการศึกษานี้จะเป็นพื้นฐานของการจัดตั้งศูนย์ฯ ซึ่งจะเป็นส่วนที่ 2 ของโครงการ</p>	<p>ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน:</p> <p>งบประมาณระดับประเทศ, ประเทศคู่เจรจา, เงินทุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ</p>	<p>ในโลก ประกอบด้วยประชากรจำนวนประมาณ 590 ล้านคนอาศัยอยู่ในพื้นที่กว้างกว่า 4.43 ล้านตารางกิโลเมตร ในยุคเทคโนโลยีสารสนเทศ การปฏิสัมพันธ์สามารถส่งเสริมให้เกิดมากขึ้นได้ในกลุ่มประชาชนของอาเซียน โดยการแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับประชาชน วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ สถานที่ที่น่าสนใจ และเศรษฐกิจของแต่ละประเทศสมาชิก โดยการจัดตั้งศูนย์ทรัพยากรการเรียนรู้เสมือนจริงที่เชื่อมโยงกัน</p>
<p>3. แผนงานการจัดตั้ง ประชาคมอาเซียน</p> <p>[วัฒนธรรม, การศึกษา]</p>	<p>หนึ่งในกิจกรรมหลักของแผนงานนี้ได้แก่การจัดให้ศิลปินอาเซียนเดินทางไปจัดการแสดงในทุกๆ ชาติอาเซียนในเดือนสิงหาคมของทุกปี ซึ่งตรงกับเดือนการฉลองครบรอบการจัดตั้งอาเซียน โดยจะมีการจัดแสดงทางวัฒนธรรมเพื่อส่งเสริมความเข้าใจในความหลากหลายทางวัฒนธรรมของภูมิภาค (การจัดแสดงควรมีขึ้นที่อำเภอเมือง) สื่อมวลชนท้องถิ่นจะได้รับเชิญให้แพร่ภาพการ แสดง</p>	<p>ความช่วยเหลือด้านวิชาการ</p> <p>ประเทศผู้ประสานงาน</p> <p>แหล่งที่มาของเงินทุน</p>	<p>การส่งเสริมความรู้ลึกของอัตลักษณ์ในภูมิภาค จำเป็นต้องอาศัยความตระหนักรู้พื้นฐานเกี่ยวกับมรดกทางวัฒนธรรมของภูมิภาค วัตถุประสงค์ของโครงการนี้ได้แก่การสาธิตการแสดงทางศิลปะและวัฒนธรรมชั้นเลิศของอาเซียน เพื่อให้สาธารณชนทั้งในอาเซียนและในประชาคมโลกได้รับทราบและเข้าใจ</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
	<p>กิจกรรมที่สองจะเชิญผู้ที่มีบทบาทในการขับเคลื่อนอย่างสำคัญในระดับภูมิภาค จากภาคเอกชน สถาบันทางวิชาการ องค์กรที่มีรัฐบาลหรือชุมชนท้องถิ่น มา ระดมสมองว่าภูมิภาคอาเซียนจะยังคงมีบทบาทในโลกที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อย่างไร กิจกรรมที่เกี่ยวข้องได้แก่การขยายความร่วมมือกันในบรรดา สถาบันการศึกษาระดับสูง สถาบันวิจัย และศูนย์ความเป็นเลิศต่างๆ ของประเทศ สมาชิกอาเซียนเพื่อร่วมกันทำการวิจัยเกี่ยวกับภูมิภาคอาเซียน</p>	<p>งบประมาณระดับประเทศ, ประเทศคู่เจรจา, เงินทุนจาก ธนาคารเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศ</p>	<p>ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของชาติสมาชิกอาเซียน มากขึ้น รวมทั้งผลงานของอาเซียน ดังนั้นเพื่อบรรลุ เป้าหมายนี้อย่างเต็มที่ สื่อมวลชนท้องถิ่น/นานาชาติควร จะทำการแพร่ภาพการส่งไปยังชาติสมาชิกอาเซียนทุก ประเทศและนำขึ้นเว็บไซต์ของอาเซียน</p> <p>การมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวางขององค์กรทางความคิด ในอาเซียนเพื่อประเมินและทบทวนผลงานของอาเซียน และวิธีการส่งเสริมและขยายกิจกรรมควรจัดขึ้นอย่างเป็น ประจำ ปีละหนึ่งหรือสองครั้ง</p> <p>เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน (เอยูเอ็น) กำลังส่งเสริม ให้เกิดการเคลื่อนย้ายนักศึกษาและการแลกเปลี่ยนทาง วิชาการ ดังนั้น กิจกรรมที่เกี่ยวข้องควรเป็นส่วนหนึ่งของ</p>

โครงการ	คำอธิบายโครงการ	ประเภทของการดำเนินการ / แหล่งที่มาของเงินทุน	หมายเหตุ/เหตุผล
			แผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานเลขาธิการอยู่เย็น