



AEC

is Coming ...



ศาสตราจารย์

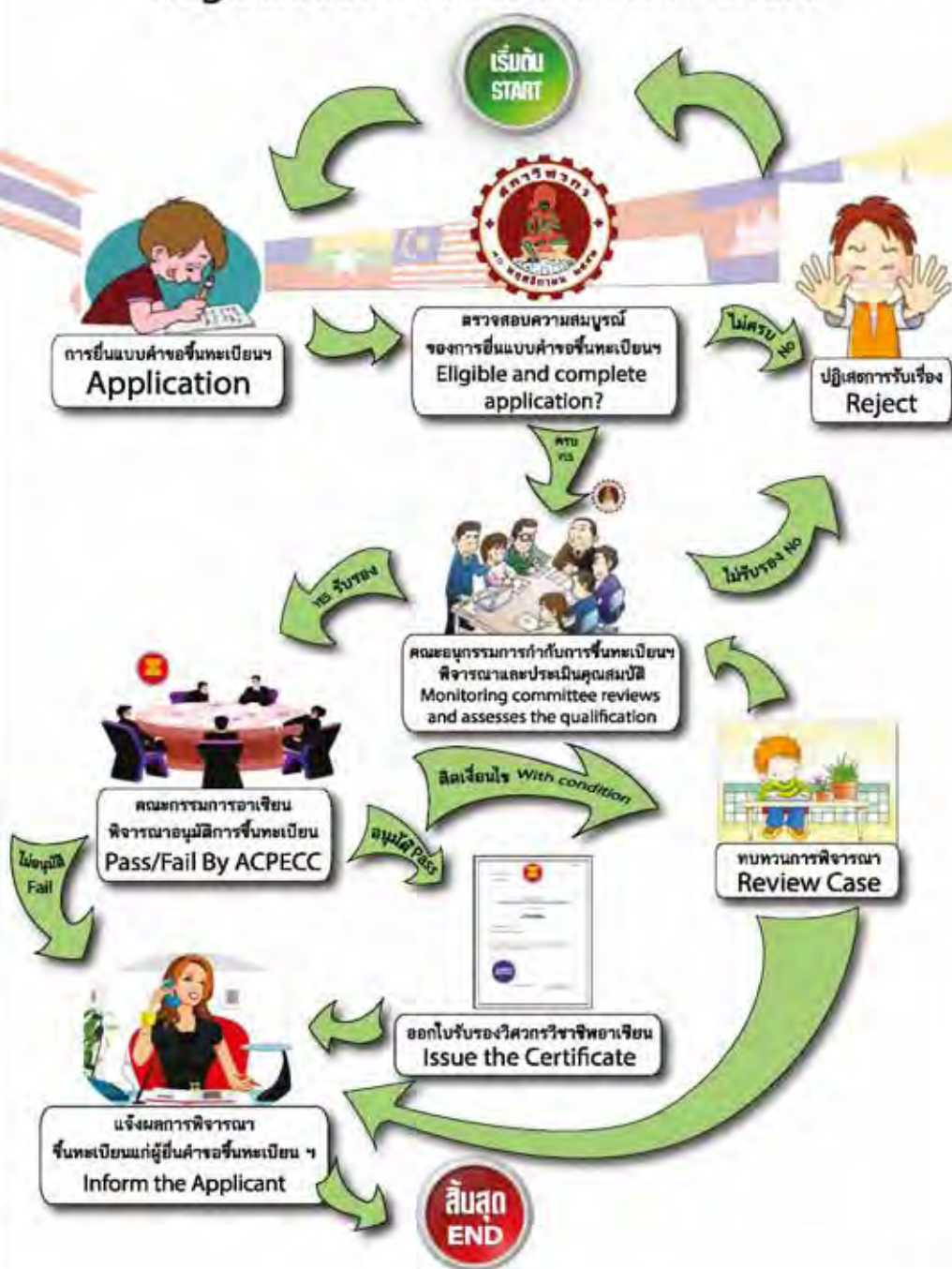
สภาวิศวกร

COE Newsletter

ปี 2558 ฉบับพิเศษ (AEC)

ISSN : 1686-1361

ขั้นตอนการขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) Registration Procedure Flow Chart



สภานายกพิเศษ พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา



นายกสภาวิศวกร นายกมล ตรรกบุตร

อุปนายกสภาวิศวกร คนที่ 1 นายการุญ จันทรางศุ

อุปนายกสภาวิศวกร คนที่ 2 นายประสงค์ ชาราไชย

เลขาธิการสภาวิศวกร นายเกษรา อีระโกเมน

เหรัญญิกสภาวิศวกร นายพิชญะ จันทรานูวัฒน์

กรรมการสภาวิศวกร

นายจำรูญ มลัย์กรอง, นายวินิต ช่อวีเชียร, นายมงคล มงคลวงศ์โรจน์, นายลือชัย ทองนิล, นายจักรพงษ์ อุทธาสิน, นายพิชิต ล้ายอง, นายชัชวาลย์ คุณคำชู, นายอมร พิมานมาศ, นายสมศักดิ์ ดำรงเลิศ, นายมงคล ดำรงค์ศรี, นายบรร วงศ์สินอุดม, นายเยี่ยม จันทรประสิทธิ์, นายเกียรติศักดิ์ จันทรา, นายสง่า ศุภโชคพานิชย์, นายกิตติ ทรัพย์วิสุทธิ์

ประธานกรรมการจรรยาบรรณ นายเกษม กุหลาบแก้ว

กรรมการจรรยาบรรณ นายสนั่น ศิริอ่อน, นายไกรวุฒิ เกียรติโกมล, นายจิม พันธุมโกมล, นายสุวิช ลิ้มทอง, นายเอนก ศิริพานิชกร, นายมัน ศรีเรือนทอง, นายสินธุ์ บุญสิทธิ์, นายขวัญชัย สีเผ่าพันธุ์, นางพุลพร แสงบางปลา, นายจุลละพงษ์ จุลละโพธิ์, นายวิเชียร บุญบัณฑิต, นายยุทธชัย บรรเทึงจิตร, นางสาวสมสงวน บุราคม, นายเยี่ยม จันทรประสิทธิ์

คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์

ที่ปรึกษา กมล ตรรกบุตร, จำรูญ มลัย์กรอง, สุวัฒน์ เซาว์ปรีชา, วีระพงษ์ ศรีนวกุล, Dr. Gregory L.F. Chiu
ประธานอนุกรรมการ ประสงค์ ชาราไชย รองประธานอนุกรรมการ นินนาท ไชยธีรภิญโญ,

อนุกรรมการ ทศพร ศรีเอี่ยม, นิรมล ทิรานนท์, คมสัน เหล่าศิลปเจริญ, ปราณี ศรีสุกใส, สุจิต ครอบประเสริฐศักดิ์, ธรสวรรค์ ธนะสมบูรณ์, วรรณสิริ พันธุ์อุไร, อีระ ชาราไชย, เอกรินทร์ วาสนาสง, จิตรเกษม งามนิล, ไกร ตั้งสง่า, ธนศ วีระศิริ, อภิชาติ วงศ์ศิริกุล

เลขานุการอนุกรรมการ ธรรมจารี เสริมทองกลาง

ผู้ช่วยเลขานุการอนุกรรมการ เพ็ญพิรุฬห์ ศรีประสาธน์

คณะทำงานโครงการสารสภาวิศวกรและสื่อประชาสัมพันธ์สภาวิศวกร

ที่ปรึกษา ประสงค์ ชาราไชย

ประธานคณะทำงาน ทศพร ศรีเอี่ยม

คณะทำงาน คมสัน เหล่าศิลปเจริญ, สุจิต ครอบประเสริฐศักดิ์, วรรณสิริ พันธุ์อุไร, อีระ ชาราไชย, เอกรินทร์ วาสนาสง, ไกร ตั้งสง่า, อมร พิมานมาศ, มานพ ศรีตุลย์โชติ

เลขานุการคณะทำงาน ธรรมจารี เสริมทองกลาง

ผู้ช่วยเลขานุการคณะทำงาน เพ็ญพิรุฬห์ ศรีประสาธน์, สายชล วังบุญคง

จัดรูปเล่มและประสานงาน บริษัท โอ.เอส.พรินต์ติ้ง เฮาส์ จำกัด



ข้อตกลงการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน ที่ได้กำหนดหลักการในเบื้องต้น ให้มีตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน และจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุนเงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี โดยกำหนดให้การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียนให้สำเร็จภายในปี พ.ศ. 2558 นี้ ทั้งนี้ได้มีการหารือร่วมกันในการตั้งเป้าหมาย ในการเพิ่มอำนาจต่อรอง และขีดความสามารถการแข่งขันของอาเซียน ในเวทีระหว่าง ประเทศ รวมถึงให้อาเซียนมีความแข็งแกร่ง มีภูมิคุ้มกันที่ดี ในการรับมือกับ ปัญหาใหม่ๆ ระดับโลกได้

ผลกระทบโดยตรงกับการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมของวิศวกรไทย นอกจากจะเป็นการเพิ่มการแข่งขันของวิศวกรเป็นส่วนบุคคลแล้ว ในภาพรวม ยังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและผู้ประกอบการในประเทศที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างต่ำ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่อุตสาหกรรม และผู้ประกอบการในประเทศ ต้องเร่งปรับตัวในทุกๆ ด้าน

สภาวิศวกรทำหน้าที่ในฐานะผู้แทนของประเทศไทย ในการร่วมเจรจาเตรียมการ ในด้านการยอมรับร่วมในสาขาบริการวิชาชีพวิศวกรรม ให้เป็นไปตามข้อตกลง การยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangements: MRA) โดยต้องพยายามให้มีความสอดคล้องกับกฎระเบียบภายในประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย ขณะเดียวกัน ไทยก็จะต้องศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในการเตรียมความพร้อมในการกำหนด ภาพจุดอ่อน และจุดแข็ง ของเรา และของแต่ละ ประเทศ ทั้งนี้ต้องเน้นความเป็นไปได้ ในการที่จะส่งผลประโยชน์ต่อประเทศเป็นสำคัญ

สารสภานักวิชาชีพฉบับนี้ จัดเตรียมให้เป็นสารสภานักวิชาชีพ ฉบับ AEC ซึ่งเป็นการรวบรวมประสบการณ์ที่ผ่านมาของหน่วยงานที่ทำงานทางวิศวกรรมที่ชัดเจนในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยได้ทำการเรียบเรียงเนื้อหาสาระ ให้มีความ เป็นปัจจุบัน และทันสมัย

ในโอกาสนี้ ผมใคร่ขอขอบคุณสมาชิกที่ร่วมสนับสนุนกิจกรรมการเลือกตั้ง และขอแสดงความยินดีกับทุกท่านที่ผ่านการเลือกตั้งเข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการสภาวิศวกรสมัยที่ 6 ด้วยครับ

ขอขอบคุณ ดร.กมล วรรณบุตร นายกสภาวิศวกร

บรรณาธิการแถลง

สารสภานักวิชาชีพฉบับ AEC จัดทำขึ้นโดยตั้งใจที่จะรวบรวมข้อมูลส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมความพร้อมของวิศวกรสำหรับการที่จะเปิดเสรีสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community: AEC) ในวันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยภายในเล่มจะประกอบไปด้วย 4 ส่วน คือ การเตรียมความพร้อมในการขึ้นทะเบียนวิศวกรอาเซียน ข้อมูลองค์กรด้านวิศวกรรมของอาเซียนและด้านการศึกษาโครงการที่น่าสนใจ และองค์กรชั้นนำของไทยที่ทำงานในอาเซียน ในเล่มมีบทสัมภาษณ์ผู้อำนวยการที่ทำงานเกี่ยวข้องกับงานวิศวกรรม ที่องค์กรมีความพร้อมในการปรับตัวเพื่อรองรับโอกาสทางวิศวกรรม ที่จะมาพร้อมกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะมาถึงสาขาวิศวกรรม เป็นสาขาที่มีโอกาสสูงมากในโอกาสนี้ เพราะสามารถที่จะทำงานวิศวกรรมได้ในกลุ่มประเทศ CLMV ที่ยังต้องการความรู้ความสามารถทางวิศวกรรมของวิศวกรไทยในการพัฒนาประเทศ CLMV อย่างไรก็ดีเหมือนทุกสรรพสิ่งในโลกมี 2 ด้านเสมอ ในการเปิดประชาคมอาเซียนครั้งนี้ หากวิศวกรไทยเรายังไม่เตรียมความพร้อมในการรองรับผลที่จะเกิดขึ้น วิศวกรในกลุ่มประเทศอาเซียนก็มีโอกาสที่จะมาทำงานในประเทศไทยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งนักลงทุนในประเทศเหล่านี้คงจะต้องนำเอาวิศวกรของประเทศตนเองมาทำงานด้วย เมื่อมาลงทุนในประเทศไทยหรือประเทศอื่นในอาเซียน คณะทำงานสารสภานักวิชาชีพฉบับ AEC หวังว่าสารฉบับพิเศษฉบับนี้ จะกระตุ้นเตือนให้วิศวกรไทยเห็นความสำคัญในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในครั้งนี้ สวัสดีครับ



(CLMV ประกอบด้วยประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม)

ทศพร ศรีเอี่ยม (tos@ntec.co.th)

1. การเตรียมความพร้อมในการขึ้นทะเบียนอาเซียน และการเตรียมความพร้อมของสภาวิศวกร	
1.1 AEC คืออะไร	7
1.2 การเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพในประชาคมอาเซียน	9
1.3 ความคืบหน้าข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA)	11
1.4 รูปแบบการให้บริการทางวิชาชีพวิศวกรรมของอาเซียน	13
1.5 วิศวกรไทยที่ประสงค์จะไปทำงานในประเทศอาเซียน	15
1.6 สภาวิศวกรกับการรับขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน	16
1.7 ผลกระทบและการเตรียมความพร้อมของวิศวกรไทยในการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียน	18
1.8 โครงการศึกษาแนวทางการกำหนดขีดความสามารถของวิศวกรไทยสำหรับกลุ่มธุรกิจบริการในกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพสูง โดยเน้นกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่ม CLMV	20
1.9 บริการวิชาชีพสำรวจ ภายใต้กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน	21
1.10 การรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรบัณฑิตตามเกณฑ์ผลลัพธ์	23
1.11 การพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพกับงานกิจการต่างประเทศ	25
1.12 โครงการ Young Professional Forum (YPF)	27
2. ข้อมูลองค์กรด้านวิศวกรรมของอาเซียนและด้านการศึกษาวิศวกรรมของอาเซียน	
2.1 เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน	29
2.2 10 มหาลัยที่ดีที่สุดในอาเซียน	30
2.3 องค์กรกำกับดูแลวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศอาเซียน	35
3. องค์กรด้านวิศวกรรมของไทยกับอาเซียน	
3.1 กระทรวงคมนาคม	37
3.2 กรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	42
3.3 บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGATI)	50
3.4 การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	53
4. โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน	
4.1 โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจืด 2 บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	60
4.2 โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	67



การเตรียมความพร้อม ในการขึ้นทะเบียนอาเซียน และการเตรียมความพร้อม ของสภาวิศวกร

- AEC คืออะไร? • การเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพในประชาคมอาเซียน
- ความคืบหน้าข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA)
- รูปแบบการให้บริการทางวิชาชีพวิศวกรรมของอาเซียน
- วิศวกรไทยที่ประสงค์จะไปทำงานในประเทศอาเซียน
- สภาวิศวกรกับการรับขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน
- ผลกระทบและการเตรียมความพร้อมของวิศวกรไทยในการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียน
- โครงการศึกษาแนวทางการกำหนดขีดความสามารถของวิศวกรไทยสำหรับกลุ่มธุรกิจบริการในกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพสูง โดยเน้นกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่ม CLMV
- บริการวิชาชีพสำรวจ ภายใต้กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน
- การรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ตามเกณฑ์ผลลัพธ์
- การพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพกับงานกิจการต่างประเทศ
- โครงการ Young Professional Forum (YPF)

AEC คืออะไร ?



AEC หรือ ASEAN Economics Community

คือ การรวมตัวของชาติในกลุ่มอาเซียน 10 ประเทศ โดยมี ไทย, เมียนมา, ลาว, เวียดนาม, มาเลเซีย, สิงคโปร์, อินโดนีเซีย, ฟิลิปปินส์, กัมพูชา, บรูไน เพื่อที่จะให้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน จะมีรูปแบบคล้ายๆ กลุ่ม Euro Zone นั้นเอง จะทำให้มีผลประโยชน์, อำนาจต่อรองต่างๆ กับคู่ค้าได้มากขึ้น และการนำเข้า ส่งออกของชาติในอาเซียน ก็จะเสรี ยกเว้นสินค้าบางชนิดที่แต่ละประเทศอาจจะขอไว้ไม่ลดภาษีนำเข้า (เรียกว่าสินค้าอ่อนไหว)

ASEAN จะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และมีผลเป็นรูปธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ณ วันนั้นจะทำให้ภูมิภาคนี้เปลี่ยนไปอย่างมากอย่างที่คาดไม่ถึงทีเดียว

AEC คืออะไร ? (ต่อ)



แผนงานสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY : AEC) BLUEPRINT

1. เป็นตลาดและฐานการผลิตร่วม

- เคลื่อนย้ายสินค้าเสรี
- เคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรี
- เคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี
- เคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี
- เคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น



3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค

- ลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างสมาชิกเก่า-ใหม่
- สนับสนุนการพัฒนา SMEs

2. สร้างเสริมขีดความสามารถการแข่งขัน

- E-ASEAN
- นโยบายภาษี
- นโยบายการแข่งขัน
- สิทธิทรัพย์สินทางปัญญา
- การคุ้มครองผู้บริโภค
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

- ประสานนโยบายทางเศรษฐกิจ
- สร้างเครือข่ายการผลิตและจำหน่าย
- จัดทำ FTA กับประเทศนอกภูมิภาค

การเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพในประชาคมอาเซียน (Mobility of Professions in ASEAN Community)

ตามที่ ประเทศไทยกำลังเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมีเป้าหมายในการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียน ดังนี้

1. เพื่อเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วม
2. สร้างเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน
3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค
4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก



โดยการเปิดเสรีภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ : AFAS) ที่สนับสนุนการเคลื่อนย้ายบริการอย่างเสรี และอาเซียน เพื่อเป็นการลด/ยกเลิกกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดาของอาเซียน (ASEAN Agreement on Movement of Natural Persons: MNP) ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายบุคลากรชั่วคราวที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการด้านการค้าสินค้า การค้าบริการ และการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิก และมีผลผูกพันให้ประเทศไทยต้องเปิดเสรีการเคลื่อนย้ายบุคคลในสาขาบริการเฉพาะเท่าที่ระบุไว้ในข้อผูกพันเท่านั้น โดยข้อผูกพันจะระบุประเภทของบุคลากรที่ประเทศสมาชิกอนุญาตให้เข้าไปให้บริการได้ รวมถึงระยะเวลาในการให้เข้าเมืองชั่วคราวหรือพำนักชั่วคราวและเงื่อนไขอื่นๆ เกี่ยวกับการอนุญาตทำงาน

การจัดทำข้อตกลงการยอมรับร่วมกันคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Mutual Recognition Arrangements: MRAs) ในสาขาบริการ เป็นความร่วมมือด้านการค้าบริการของอาเซียนที่ผู้ให้บริการที่ได้รับการรับรองคุณสมบัติวิชาชีพโดยหน่วยงานที่มีอำนาจในประเทศตน จะได้รับการยอมรับโดยหน่วยงานที่มีอำนาจในประเทศอาเซียนอื่น โดยสอดคล้องกับกฎระเบียบภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้ให้บริการสาขาวิชาชีพในภูมิภาค MRA ในสาขาบริการของอาเซียน

สมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศจะให้การยอมรับในวุฒิการศึกษาหรือประสบการณ์ที่ได้รับ และคุณสมบัติที่เป็นไปตามข้อกำหนด หรือ ใบอนุญาตหรือใบรับรองที่ได้รับในประเทศสมาชิกอื่น เพื่อวัตถุประสงค์ในการออกใบอนุญาต หรือใบรับรองให้แก่ผู้ให้บริการในอาเซียนได้อย่างเสรีและถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้การยอมรับดังกล่าวจะต้องอยู่บนพื้นฐานของความตกลงกับประเทศสมาชิกที่เกี่ยวข้อง หรืออาจให้การยอมรับโดยอิสระ ณ ปัจจุบัน อาเซียนได้สรุปผลการจัดทำ MRA และลงนามโดยรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนแล้ว ดังนี้

- ข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาบริการวิชาชีพวิศวกรรม ลงนามเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2548

ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

- ข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาบริการวิชาชีพพยาบาล ลงนามเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2549 ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์
- ข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาบริการวิชาชีพสถาปัตยกรรม และกรอบความตกลงสำหรับการยอมรับร่วมในคุณสมบัติวิชาชีพด้านการสำรวจ ลงนามเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2550 ณ ประเทศสิงคโปร์

การเตรียมความพร้อมในการขึ้นทะเบียนอาเซียน และการเตรียมความพร้อมของสภาวิศวกร

การเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพในประชาคมอาเซียน (Mobility of Professions in ASEAN Community) (ต่อ)

- กรอบความตกลงว่าด้วยข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาบริการวิชาชีพบัญชี ข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาบริการวิชาชีพแพทย์ และข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาวิชาชีพทันตแพทย์ ลงนามเมื่อ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2552 ประเทศไทย
- กรอบข้อตกลงการยอมรับร่วมในสาขาวิชาชีพการท่องเที่ยว ในการประชุมรัฐมนตรีชนส่งอาเซียน ครั้งที่ 12 เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2552 ณ กรุงฮานอย ประเทศ เวียดนาม



ความคืบหน้าในปัจจุบัน ประเทศสมาชิกอาเซียนอยู่ระหว่างดำเนินการตาม MRA ดังกล่าว ขณะเดียวกัน ประเทศสมาชิกอาเซียนอาจพิจารณาเริ่มการเจรจา MRAs ในสาขาวิชาชีพอื่นในอนาคต ซึ่งขณะนี้จะให้ความสำคัญกับการดำเนินการตาม MRA ที่แล้วเสร็จก่อน เพื่อให้ผู้ประกอบการวิชาชีพในภูมิภาคได้รับประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรมจากข้อตกลงดังกล่าว

ความคืบหน้าข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA)

การกำหนดให้จัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมกันด้านคุณสมบัติในสาขาวิชาชีพหลักนั้นมิใช่ความตกลงเปิดเสรี หากแต่เป็นข้อตกลงที่อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพหรือแรงงานเชี่ยวชาญ หรือมีความสามารถพิเศษในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยประเทศอาเซียนตกลงกันว่า จะยอมรับคุณสมบัติมาตรฐานที่กำหนดไว้ในข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกในขั้นตอนการขอใบอนุญาต และเน้นหลักว่า นักวิชาชีพต่างต่างจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบภายในของประเทศที่ตนต้องการเข้าไปทำงาน ในส่วนของข้อตกลงยอมรับร่วมด้านคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียนที่ทำขึ้น จำนวน 8 สาขา มีความคืบหน้าในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ดังนี้



ความคืบหน้าข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA)

1) สาขาวิศวกรรม

ข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรมถือได้ว่าเป็นความคืบหน้ามากที่สุด เมื่อเทียบกับสาขาวิชาชีพอื่นๆ เนื่องจากลักษณะของวิชาชีพวิศวกรรมมีมาตรฐานเทียบเคียงได้ในระดับสากล ทำให้การยอมรับคุณสมบัติตามอาเซียนกำหนดร่วมกันไว้สามารถดำเนินการในทางปฏิบัติได้จริง ปัจจุบันสภาวิศวกรได้รับยื่นคำขอขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) ในสาขาวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมแล้ว และอยู่ระหว่างการเร่งส่งเสริมสาขาวิชาชีพวิศวกรรมในสาขาวิศวกรรมที่ไม่ควบคุม จำนวน 17 สาขาเพิ่มเติม เพื่อส่งเสริมและเปิดโอกาสให้วิศวกรไทยสามารถไปประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในต่างประเทศได้

2) สถาสถาปัตยกรรม

สภาสถาปนิกอาเซียน (ASEAN Architect Council) ได้วางกฎระเบียบในการกำหนดคุณสมบัติของสถาปนิกอาเซียน โดยต้องมีประสบการณ์ในการทำงานอย่างน้อย 10 ปี และภายใน 10 ปีที่เป็นสถาปนิกนั้นต้องมีการสร้างงานในระดับที่มีนัยสำคัญและต้องมีการพัฒนาวิชาชีพอย่างต่อเนื่อง (CPD) ซึ่งเป็นการกำหนดคุณสมบัติที่ค่อนข้างสูงยากที่จะปฏิบัติให้บรรลุได้จริง เนื่องจากศักยภาพของแต่ละประเทศไม่เท่าเทียมกัน ประกอบกับเรื่องข้อจำกัดของกฎหมายภายในประเทศสำหรับประเทศไทย สถาปนิกจึงจำเป็นต้องเป็นอาชีพสงวน อีกทั้งกระบวนการแก้ไขกฎหมายต้องใช้เวลานาน จึงต้องพิจารณาร่วมกับคณะกรรมการการกฤษฎีกาก่อนที่จะออกกฎหมายให้มีผลใช้บังคับได้จริง

3) สาขาแพทย์

คณะกรรมการประสานงานทางด้านวิชาชีพแพทย์อาเซียน (ASEAN Joint Coordinating Committee on Medical Practitioners: AJCCM) ดูแลเรื่องการขึ้นทะเบียนแพทย์อาเซียน แต่ยังไม่มีการขึ้นทะเบียน เนื่องจากมีประเด็นเรื่องจริยธรรมในการประกอบวิชาชีพเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงมีปัญหาในเรื่องการโฆษณาวิชาชีพ

สำหรับการอนุญาตให้แพทย์ต่างชาติประกอบวิชาชีพเวชกรรมชั่วคราวในประเทศไทย สามารถให้บริการวิชาชีพได้ในสถานบริการภาครัฐเท่านั้น และต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของแพทย์ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ ในส่วนของการสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพเวชกรรมแบบ Full License ใช้ข้อสอบเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด แต่ในส่วนของการสอบภาคปฏิบัตินั้นกำหนดให้ข้อสอบเป็นภาษาไทย เนื่องจากต้องสื่อสารกับผู้ป่วยภายในประเทศ

4) สาขาทันตแพทย์

ข้อตกลงยอมรับร่วมสาขาวิชาชีพทันตแพทย์ของอาเซียนยังไม่มี ความคืบหน้ามากนัก เนื่องจากโดยหลักการทั่วไปในการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างชาติดังกล่าวเกินกว่าการเคลื่อนย้ายแรงงานวิชาชีพภายใต้กรอบ MRA เนื่องจากไม่ได้มีการกำหนดประสบการณ์ในการเข้ามาทำงานและคุณสมบัติอื่นๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายแรงงาน ประกอบกับแต่ละประเทศในอาเซียนมีความหลากหลายของคำจำกัดความการจำแนกประเภททันตแพทย์ หลักสูตรการศึกษาและการเทียบเคียงปริญญาที่จะต้องได้รับการยอมรับทั้งจากประเทศต้นทางและประเทศปลายทาง ซึ่งในขณะนี้ไม่มีเพียงประเทศสิงคโปร์ที่มีการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม จึงส่งผลให้อังไม่มี ความคืบหน้าในสาขาทันตแพทย์

5) สาขาการพยาบาล

ข้อตกลงยอมรับร่วมสาขาวิชาชีพการพยาบาลของอาเซียน มีหลักการ คือ เปิดให้พยาบาลที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดสามารถจดทะเบียน หรือขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการพยาบาลในประเทศอาเซียนอื่นได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบภายในของประเทศนั้นๆ ด้วย พยาบาลต่างชาติที่ขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพในประเทศอื่นต้องผ่านการประเมินและอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานกำกับดูแลในประเทศที่รับให้ทำงาน ซึ่งการยอมรับคุณสมบัติของ

ความคืบหน้าข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA) (ต่อ)

นักวิชาชีพการพยาบาลยังมีความเหลื่อมล้ำในเรื่องของการรับรองคุณสมบัติทางด้านการศึกษาที่ไม่เท่าเทียมกันในกลุ่มประเทศอาเซียน

6) สาขาบัญชี

หลักเกณฑ์พื้นฐานสำหรับการยอมรับคุณสมบัตินักวิชาชีพบัญชี ประกอบด้วย หลักเกณฑ์เรื่องการศึกษา การสอบประสบการณ์ กระบวนการให้การยอมรับ ระบบข้อมูลเอกสาร ระเบียบวินัยและ หลักจริยธรรม มาตรฐาน และแนวปฏิบัติสากล ปัจจุบันประเทศฟิลิปปินส์ยังไม่ได้ลงนามใน MRA เพียงประเทศเดียวทำให้ MRA ยังไม่มีผลใช้บังคับ การจัดทำ MRA ครอบคลุมเฉพาะการยอมรับคุณสมบัติที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านบัญชีภายใต้ CPC 862 (กำหนดโดยองค์การการค้าโลก: WTO) ได้แก่ Accounting and Auditing Services และ Book-Keeping Services โดยไม่รวมถึงการลงนามในรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและการบริการด้านบัญชีอื่นๆ ที่ต้องมีใบอนุญาต

ทั้งนี้ การดำเนินการตาม MRA ยังคงมีปัญหาเรื่องการกำหนดคุณสมบัติ ในประเด็นมาตรฐานการศึกษาบัญชี และหลักเกณฑ์การเก็บจำนวนชั่วโมงการพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่อง (CPD) ที่มีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ประกอบกับอาชีพบัญชีเป็นอาชีพเสรีวงวน การเข้ามามีเป็นนักบัญชีในประเทศไทยอนุญาตเฉพาะนักบัญชีอาเซียนที่ได้รับการรับรองคุณสมบัติตาม MRA เท่านั้น

7) สาขาการสำรวจ

วิชาชีพการสำรวจของอาเซียน ยังคงเป็นเพียงกรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้าน การสำรวจของอาเซียน (ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications) เท่านั้น ซึ่งอยู่ในระหว่างการเจรจาเพื่อผลักดันให้เป็นข้อตกลงยอมรับร่วม ด้านการสำรวจของอาเซียนต่อไป

ทั้งนี้ ที่ประชุมนักวิชาชีพสำรวจของอาเซียน ได้จัดกลุ่มประเทศที่มีลักษณะการประกอบวิชาชีพสำรวจที่คล้ายคลึงกันเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ลักษณะการปฏิบัติงานรังวัดที่ดิน ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ ประเทศมาเลเซีย และประเทศบรูไน

กลุ่มที่ 2 ลักษณะการปฏิบัติงานด้านการสำรวจ และการทำแผนที่เพื่องานวิศวกรรม ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์

กลุ่มที่ 3 ลักษณะการปฏิบัติงานด้านการสำรวจและการทำแผนที่ ในกำกับของรัฐ ได้แก่ ประเทศกัมพูชา ประเทศลาว ประเทศเมียนมา และประเทศเวียดนาม

ทั้งนี้ นอกจากความแตกต่างในเรื่องลักษณะการประกอบวิชาชีพนักสำรวจของแต่ละกลุ่มประเทศในอาเซียนแล้วนั้น ยังมีความแตกต่างในเรื่องของมาตรฐานการศึกษาเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ทำให้แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนจำเป็นต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถนำเสนอแนวทางที่ชัดเจนของประเทศตนได้

8) สาขาการท่องเที่ยว

สาขาวิชาชีพท่องเที่ยว กำหนดให้ประเทศสมาชิกพิจารณาบุคลากรในตำแหน่งต่างๆ โดยใช้คุณสมบัติ ด้านการศึกษา การฝึกอบรม และ/หรือประสบการณ์ในการทำงาน เป็นเกณฑ์พื้นฐานในการรับรองมาตรฐานของบุคลากรวิชาชีพท่องเที่ยวแห่งอาเซียน สำหรับสาขาวิชาชีพท่องเที่ยวนี้มีแนวโน้มการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือได้มากที่สุด หากเปรียบเทียบกับวิชาชีพอื่นๆ เนื่องจากไม่มีกฎหมายภายในประเทศควบคุม แต่มีหน่วยงานระดับชาติที่รับผิดชอบดำเนินงานตาม MRA ภายใต้คณะกรรมการ 3 ชุด ได้แก่

ความคืบหน้าข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA) (ต่อ)

- (1) คณะกรรมการวิชาชีพการท่องเที่ยวแห่งชาติ (National Tourism Professional Board: NTPB)
- (2) คณะกรรมการรับรองคุณวุฒิวิชาชีพการท่องเที่ยวแห่งชาติ (Tourism Professional Certification Board: TPCB)
- (3) คณะกรรมการติดตามตรวจสอบวิชาชีพการท่องเที่ยวอาเซียน (ASEAN Tourism Professional Monitoring Committee: ATPMC)



คณะกรรมการทั้ง 3 ชุด ทำหน้าที่กำกับว่าบุคลากรวิชาชีพท่องเที่ยวได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในมาตรฐานสมรรถนะร่วมสำหรับนักวิชาชีพการท่องเที่ยวในอาเซียนหรือไม่ โดยผู้ผ่านการรับรองคุณสมบัติและได้รับรองมาตรฐานวิชาชีพแล้วมีสิทธิในการเดินทางไปทำงานในประเทศสมาชิกอาเซียนได้ แต่ยังคงต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่เข้าไปทำงานด้วย

รูปแบบการให้บริการทางวิชาชีพวิศวกรรมของอาเซียน

การกำหนดหลักการและกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างประเทศ ซึ่งถือปฏิบัติตามพันธกรณีต่างๆ อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน โดยรูปแบบการค้าบริการตามความตกลงทั่วไป มี 4 รูปแบบ (Mode of Supply) ดังนี้

Mode 1: การบริการข้ามพรมแดน (Cross-Border Supply)

ลักษณะ : เป็นการให้บริการจากพรมแดนของประเทศสมาชิกผู้ให้บริการไปยังพรมแดนของประเทศผู้รับบริการ โดยผู้ให้บริการยังคงอยู่ในประเทศตน ไม่ต้องไปลงทุนหรือร่วมลงทุนจัดตั้งธุรกิจให้บริการในประเทศผู้รับบริการ ซึ่งมีลักษณะเหมือนกับการนำเข้า และส่งออกสินค้าแต่เปลี่ยนจากสินค้าเป็นการให้บริการ

ตัวอย่าง : วิศวกรไทยให้คำปรึกษา หรือส่งแบบและรายการคำนวณงานวิศวกรรมผ่าน Internet ไปยังประเทศมาเลเซีย เป็นต้น

Mode 2: การบริโภคในต่างประเทศ (Consumption Abroad)

ลักษณะ : เป็นการให้บริการที่เกิดขึ้นในพรมแดนของประเทศผู้ให้บริการ โดยอาศัยการเคลื่อนย้ายของผู้บริโภคเป็นเงื่อนไขสำคัญ

ตัวอย่าง : ผู้ต้องการคำปรึกษาด้านวิศวกรรมเดินทางเข้ามาใช้บริการบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาในประเทศไทย เป็นต้น

รูปแบบการให้บริการทางวิชาชีพวิศวกรรมของอาเซียน (ต่อ)

Mode 3: การจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ (Commercial Presence)

ลักษณะ : เป็นการเข้าไปลงทุนจัดตั้งธุรกิจในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้บริการในประเทศลูกค้า

ตัวอย่าง : บริษัท โฮม โปรดักส์ เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) เปิดสาขาในประเทศมาเลเซีย เพื่อขยายตลาดเข้าสู่ AEC รองรับความต้องการสินค้า บริการเกี่ยวกับบ้าน พร้อมบริการเรื่องบ้านครบวงจรที่ใหญ่ที่สุดในมาเลเซีย เป็นต้น

Mode 4: การให้บริการโดยบุคคลธรรมดา (Presence of Natural Persons)

ลักษณะ : เป็นการเข้าไปทำงานประกอบอาชีพในสาขาบริการด้านต่างๆ เป็นการชั่วคราวในประเทศลูกค้า

ตัวอย่าง : บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) ส่งวิศวกรไทยเข้าไปประกอบวิชาชีพในโครงการเชื่อมผลิตไฟฟ้าโซยะบุลี ที่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นต้น

คั้งนั้นการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรม (Mutual Recognition Arrangement on Engineering Services: MRA) จึงเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายบริการในส่วนของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม โดยมีการกำหนดคุณสมบัติผู้ให้บริการทางวิชาชีพวิศวกรรม เมื่อมีการเปิดเสรีภาคบริการ และเคลื่อนย้ายแรงงานทางวิชาชีพวิศวกรรมแล้วจะมั่นใจว่าผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมที่จะเข้ามาทำงานในแต่ละประเทศเป็นผู้มีความสามารถในวิชาชีพวิศวกรรมอย่างแท้จริง

ตารางข้อมูลพันธเขตที่ 9 ของประเทศไทย ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียน

สำหรับข้อมูลพันธเขตที่ 9 ของประเทศไทย ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียนซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในประเทศไทยในเร็ววันนี้ ในสาขาบริการด้านวิศวกรรมได้กำหนดไว้ ดังนี้

Mode 1 บริการข้ามพรมแดน : ไม่มีข้อจำกัด

Mode 2 การใช้บริการวิชาชีพในต่างประเทศ : ไม่มีข้อจำกัด

Mode 3 การจัดตั้งธุรกิจด้านวิศวกรรมในประเทศไทย : กำหนดว่าการจัดตั้งธุรกิจจะอนุญาตในรูปแบบของบริษัทจำกัด หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่สำนักงานใหญ่จดทะเบียนในประเทศไทย และมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- บริษัทจำกัด ชาวต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน 49% และอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของผู้อำนวยการต้องมีสัญชาติไทย และมีใบอนุญาตจากสภาวิศวกร
- ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ชาวต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน 49% หุ้นส่วนผู้จัดการต้องมีสัญชาติไทย และอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของผู้อำนวยการต้องมีสัญชาติไทย และมีใบอนุญาตจากสภาวิศวกร

Mode 4 การเข้ามาให้บริการวิศวกรรมของวิศวกรวิชาชีพอาเซียนในประเทศไทย : กำหนดไว้ในความตกลง ดังนี้

- ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดา
- ภายใต้ข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรม (MRA)

รูปแบบการให้บริการทางวิชาชีพวิศวกรรมของอาเซียน (ต่อ)

- 1) วิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) จะประกอบวิชาชีพวิศวกรรมได้เฉพาะในขอบข่ายงานที่ได้รับอนุญาตตามความชำนาญของวิศวกรวิชาชีพผู้นั้น ภายใต้ข้อตกลง MRA เท่านั้น
- 2) ผูกพันด้วยหลักปฏิบัติวิชาชีพของท้องถิ่นและสากล รวมถึงด้านจรรยาบรรณ และความประพฤติที่มีและใช้บังคับ
- 3) ผูกพันด้วยกฎหมายและระเบียบที่ใช้บังคับของประเทศไทย
- 4) อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและระเบียบภายในของประเทศไทยที่ดูแลด้านการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม
- 5) จะต้องไม่เป็นการประกอบวิชาชีพเพียงลำพัง แต่จะต้องทำงานร่วมกับวิศวกรไทยที่ได้รับมอบหมาย ภายใต้ขอบเขตงานตามความสามารถของตน

วิศวกรไทยที่ประสงค์จะไปทำงานในประเทศอาเซียน

เมื่อวิศวกรไทยต้องการจะไปทำงานด้านบริการวิศวกรรมในอาเซียนจะต้องดำเนินการอย่างไร? วิศวกรไทยสามารถดำเนินการได้ 2 ช่องทาง

1. ช่องทางปกติ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดา (MNP)
ช่องทางนี้ประเทศไทยได้จัดทำข้อผูกพันที่อนุญาตให้มีการเคลื่อนย้ายบุคลากรใน 2 ประเภท ได้แก่

1

ผู้เยี่ยมชมทางธุรกิจ (Business Visitor: BV)

วัตถุประสงค์การเข้ามาเพื่อ

- ประชุม/ติดต่อธุรกิจ
- เข้าร่วมสัญญาซื้อหรือขายบริการ
- เยี่ยมเยือนธุรกิจที่จัดตั้งในไทย

ระยะเวลาในการพำนัก

- ไม่เกิน 90 วัน
- อาจขยายระยะเวลาได้รวมไม่เกิน 1 ปี

2

ผู้โอนย้ายภายในบริษัท (Intra-Corporate Transferee: ICT)

- เป็นผู้โอนย้ายระหว่างบริษัทในเครือในระดับผู้บริหาร ผู้จัดการ หรือผู้เชี่ยวชาญ
- ต้องได้รับการจ้างงานมาเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 1 ปี

ระยะเวลาในการพำนัก

- ไม่เกิน 1 ปี
- อาจขยายระยะเวลาได้อีก 3 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 1 ปี

2. ช่องทางการขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE)

ภายใต้ข้อตกลงยอมรับร่วมด้านคุณสมบัตินักวิชาชีพอาเซียน (MRA)

วิศวกรไทย
ที่ถือใบอนุญาตฯ



ขึ้นทะเบียน ACPE
กับสภาวิศวกร



ขึ้นทะเบียน RFPE กับองค์กรกำกับดูแล
วิชาชีพวิศวกรรม ในประเทศผู้รับ

ช่องทางนี้เป็นการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายนักวิชาชีพในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยอาเซียนตกลงกันว่า จะยอมรับคุณสมบัติเพื่ออำนวยความสะดวกในขั้นตอนการขอใบอนุญาต

สภาวิศวกรกับการรับขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Chartered Professional Engineer)

สภาวิศวกร มีการประกาศใช้ **ระเบียบคณะกรรมการสภาวิศวกรว่าด้วยการขึ้นทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียน พ.ศ. 2557 (ASEAN Chartered Professional Engineer)** และข้อบังคับสภาวิศวกร ว่าด้วยการกำหนดค่าจดทะเบียนสมาชิก ค่าบำรุงและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสมาชิกหรือนักศึกษานอก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2528 เพื่อให้มีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ตามกฎหมายนั้น ปัจจุบันสภาวิศวกรได้เปิดรับยื่นคำขอขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Chartered Professional Engineer) ในสาขาวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมแล้ว

สำหรับท่านสมาชิกสภาวิศวกรที่ประสงค์จะยื่นขอจดทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียนได้จะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามระเบียบฯ ดังกล่าวด้วย โดยผู้ขอขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน **ในสาขาวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม** ตามกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. 2542 มีคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย และต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ในสาขาวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมที่ยื่นคำขอ
- (2) มีประสบการณ์ในภาคปฏิบัติวิชาชีพมาแล้วไม่น้อยกว่าเจ็ดปีหลังจบการศึกษาระดับปริญญาทางวิศวกรรม หรือเทียบเท่าที่ได้รับการยอมรับจากสภาวิศวกร
- (3) มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่าสองปีในการรับผิดชอบงานด้านวิศวกรรมควบคุมที่เด่นชัด
- (4) มีหน่วยความรู้ตามระเบียบคณะกรรมการสภาวิศวกร ว่าด้วยการพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่อง (CPD) ตามที่คณะกรรมการสภาวิศวกรกำหนด จำนวน 20 หน่วย
- (5) ไม่เคยถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาต

สมาชิกสภาวิศวกรผู้ที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามระเบียบการขึ้นทะเบียนเป็นวิศวกรอาเซียน พ.ศ. 2557 สามารถยื่นหลักฐานเพื่อขอจดทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) โดยจะต้องดำเนินการ ดังนี้

- (1) กรอกแบบคำขอขึ้นทะเบียนฯ ที่กำหนดให้สมบูรณ์ พร้อมกับสำเนาเอกสารหลักฐานแสดงวุฒิการศึกษา และเอกสารแสดงปริมาณงานและคุณภาพของผลงานในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมที่รับรองโดยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมในระดับไม่ต่ำกว่าผู้ยื่นคำขอ หรือโดยเจ้าของสถานประกอบการที่ผู้ยื่นคำขอทำงานอยู่ หรือเคยทำงาน
- (2) ชำระค่ายื่นคำขอขึ้นทะเบียน จำนวน 1,000 บาท ที่สำนักงานสภาวิศวกร เมื่อสภาวิศวกรได้รับแบบคำขอขึ้นทะเบียนฯ ที่ครบสมบูรณ์ คณะกรรมการกำกับการขึ้นทะเบียนวิศวกรเอเปค และวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (Monitoring Committee) จะพิจารณาและตรวจประเมินคุณสมบัติของผู้ยื่นคำขอขึ้นทะเบียนฯ ผู้ที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดจะได้รับการรับรองและออกใบรับรองวิศวกรวิชาชีพอาเซียน โดยคณะกรรมการประสานงานด้านวิศวกรรมวิชาชีพอาเซียน (ACPECC)
- (3) ชำระค่าใบรับรองการขึ้นทะเบียนฯ จำนวน 2,000 บาท และรับใบรับรองการขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน

การเตรียมความพร้อมในการขึ้นทะเบียนอาเซียน และการเตรียมความพร้อมของสภาวิศวกร

สภาวิศวกรกับการรับขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Chartered Professional Engineer) (ต่อ)

อย่างไรก็ตาม วิศวกรไทยที่ได้รับการรับรองเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียนเรียบร้อยแล้วนั้น ในขั้นตอนนี้เทียบได้กับการขอ "พาสปอร์ต (Passport)" จากสภาวิศวกรเพื่อไปทำงานในต่างประเทศ แต่ยังไม่สามารถให้บริการวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศผู้รับได้ โดยวิศวกรวิชาชีพอาเซียนผู้นั้นจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่สำคัญเพื่อให้สามารถประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศอาเซียนได้ โดยแสดงหลักฐานเพื่อขอจดทะเบียนเป็น "วิศวกรวิชาชีพต่างด้าว (Registered Foreign Professional Engineer: RFPE)" ที่ประเทศผู้รับในขั้นตอนที่เทียบได้กับการขอ "วีซ่า (Visa)" จากประเทศผู้รับเพื่อให้สามารถเข้าไปทำงานในประเทศผู้รับได้ เป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และต้องไม่เป็นการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมโดยลำพัง ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของประเทศผู้รับนั้นๆ

ขั้นที่ 1 การจดทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน หรือ ACPE (เสมือนการขอ "พาสปอร์ต" จากสภาวิศวกร)

สมมติว่า วิศวกรวิชาชีพ
สภาวิศวกรออกใบ
ขึ้นทะเบียนวิศวกร

ขั้นที่ 2 การจดทะเบียนวิศวกรวิชาชีพต่างด้าว หรือ RFPE (เสมือนการขอ "วีซ่า" จากประเทศผู้รับ)

ถ้า วิศวกรวิชาชีพ
จดทะเบียน
หาก คุณสมบัตินี้
จดขึ้นทะเบียนวิศวกร
ก็กลายเป็นวิศวกรวิชาชีพ
ต่างจากประเทศผู้
รับจากประเทศผู้
รับจากประเทศผู้
รับจากประเทศผู้
รับจากประเทศผู้

ทั้งนี้ สภาวิศวกร ขอเชิญชวน วิศวกรวิชาชีพที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการสภาวิศวกร ว่าด้วยการขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน พ.ศ. 2557 สามารถยื่นหลักฐานเพื่อขอจดทะเบียนเป็น วิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) ได้ ณ ศูนย์บริการสภาวิศวกร ตั้งแต่บัดนี้ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม :

โปรดติดต่อสภาวิศวกร โทร. 02-2557-1111 (ต่างประเทศ) หรือ E-mail : info@coe.or.th

ปัจจุบันมีวิศวกรวิชาชีพอาเซียน จำนวน 1,483 คน (ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2558) รายละเอียดดังตาราง

Indonesia	569	Philippines	119
Singapore	230	Brunei Darussalam	2
Malaysia	228	Thailand	65
Vietnam	134	Laos PDR	3
Myanmar	133	Cambodia	0

ผลกระทบและการเตรียมความพร้อมของวิศวกรไทยในการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียน

การเปิดเสรีแรงงานวิชาชีพด้านบริการวิศวกรรมระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการขาดแคลนแรงงานที่อาจเกิดขึ้นกับประเทศที่แรงงานออกไปทำงานในประเทศอื่นเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาของระบบเศรษฐกิจของประเทศได้ในระยะยาว รวมถึงการเข้ามาแย่งงานแรงงานภายในประเทศด้วย

อย่างไรก็ตามแม้จะมีผลกระทบจากการเปิดเสรีแรงงานวิชาชีพด้านบริการวิศวกรรม แต่กลับมีผลกระทบในเชิงบวกที่ครอบคลุมด้านตลาดแรงงานที่เปิดกว้างขึ้นหากวิศวกรไทยมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรม (MRA) การยกระดับความสามารถของวิศวกรไทย ตลอดจนการพัฒนาวิชาชีพเพื่อให้สามารถได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีได้อย่างเต็มที่ การขยายตัวของอุตสาหกรรมและภาคการผลิต ซึ่งวิศวกรไทยมีโอกาที่จะได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้นด้วย

การวิเคราะห์ผลกระทบในการแข่งขันของวิศวกรไทยเมื่อมีการเปิด AEC อย่างสมบูรณ์

SWOT

จุดแข็ง :

- วิศวกรไทยเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ
- วิศวกรไทยเป็นผู้มีประสบการณ์การทำงานในต่างประเทศ
- วิศวกรไทยมีความได้เปรียบในเรื่องของการเข้าใจเกี่ยวกับภูมิประเทศ และบริบทของไทยมากกว่าต่างชาติ
- อัตราค่าบริการวิชาชีพของวิศวกรไทย ต่ำกว่าประเทศอื่นในอาเซียน
- ประเทศไทยมีกฎหมายภายในประเทศและมีกฎระเบียบภายในในการควบคุมดูแลการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม

จุดอ่อน :

- วิศวกรไทยไม่มีความพร้อมด้านทักษะภาษาต่างประเทศ ด้านการบริหารจัดการ ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- ประเทศไทยยังไม่มีมาตรการบังคับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศอย่างเป็นทางการ
- ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในการควบคุมการบริการทางด้านวิศวกรรมในบางสาขา
- บทบาทของภาควิชาการและวิชาชีพในการกำหนดหลักสูตรการเรียนการสอน ยังมีความไม่สอดคล้องกันเท่าที่ควร ระหว่างการกำกับควบคุมกับความเป็นอิสระ ทางวิชาการในการพัฒนาหลักสูตรและจัดการเรียนการสอน

ผลกระทบและการเตรียมความพร้อมของวิศวกรไทยในการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียน (ต่อ)

โอกาส :

- การเปิดเสรีการค้าและบริการทำให้มูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้น และวิศวกรไทยมีโอกาสดำเนินการเข้าไปทำงานในประเทศอาเซียนเพิ่มมากขึ้น
- ประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (กลุ่มประเทศ CLMV) กำลังดำเนินการพัฒนาโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน
- นักลงทุนชาวไทยขยายฐานการผลิตไปยังประเทศอาเซียน
- วิศวกรไทยที่ทำงานอยู่ในประเทศมีโอกาสดำเนินงาน และเรียนรู้จากวิศวกรต่างชาติที่เข้ามาทำงานในประเทศไทยเกิดโอกาสในการพัฒนาศักยภาพ
- การเข้ามาทำงานของวิศวกรต่างชาติจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในวิชาชีพวิศวกรไทยที่เข้าไปทำงานในประเทศอาเซียนจะได้รับค่าตอบแทนที่สูงกว่าในประเทศ

อุปสรรค :

- การแข่งขันกับบริษัทต่างชาติที่ต้นทุนต่ำกว่า และวิศวกรต่างชาติที่มีทักษะสูงกว่า
- กฎหมายภายในของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน
- แนวทางการทำงานและวิถีปฏิบัติที่แตกต่างกัน

การเตรียมความพร้อมของวิศวกรไทย

- 1) การปรับทัศนคติ ความรู้ และวิธีการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดสมรรถนะอย่างมีประสิทธิภาพในการเข้าสู่ตลาดอาเซียน
- 2) การปรับปรุงหลักสูตร การเรียน การสอนทางวิศวกรรมศาสตร์ เพื่อการเข้าสู่ตลาดวิชาชีพที่เป็นสากล
- 3) การพัฒนาตลาดวิชาชีพ และเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน
- 4) การปรับปรุงระบบการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพให้สอดคล้องกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 5) การเพิ่มขีดความสามารถ และประสิทธิภาพการทำงานด้านเทคนิค และด้านการจัดการ จากโครงการขนาดเล็กไปสู่โครงการขนาดใหญ่
- 6) การพัฒนาทักษะทางวิชาชีพวิศวกรรมให้ทันสมัย สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และการมีพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- 7) พัฒนาความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษ ศึกษากฎหมาย ขนบธรรมเนียม และวัฒนธรรมของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน

SWOT คือ หลักการบริการองค์การสำหรับการประเมิน และวิเคราะห์สภาพขององค์กร เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย



เพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ขององค์กร

โครงการศึกษาแนวทางการกำหนดขีดความสามารถของวิศวกรไทยสำหรับกลุ่มธุรกิจบริการ ในกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพสูง โดยเน้นกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่ม CLMV

ปัจจุบันอาเซียนเป็นเวทีเศรษฐกิจที่มีบทบาทโดดเด่นมากขึ้นโดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการรวมตัวกันเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในช่วงปลายปี 2558 รวมทั้งยังเป็นกลุ่มที่มีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในกลุ่มคาบสมุทอินโดจีน อันได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม หรือที่เรียกกันทั่วไปว่ากลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia, Laos, Myanmar และ Vietnam) ซึ่งประเทศเหล่านี้มีลักษณะร่วมกันอยู่หลายประการ และเป็นประเทศที่มีสภาพค่อนข้างซ้ำซ้อนเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทั้งมีสาเหตุมาจากปัญหาสงคราม และความวุ่นวายจากการเมืองภายในประเทศที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ยุคอาณานิคม และสงครามเย็น นอกจากนี้กลุ่มประเทศ CLMV ทั้งหมดยังมีพรมแดนติดกับประเทศไทยอีกด้วย



สิ่งที่น่าสนใจคือ การลงทุนจากต่างประเทศในกลุ่มประเทศ CLMV มีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่องจากสถิติต่างๆ เห็นถึงศักยภาพของประเทศในกลุ่มดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่ยังสมบูรณ์ และต้นทุนการผลิตต่ำ สภาพภูมิศาสตร์ สังคม และวัฒนธรรม ที่มีความคล้ายคลึงกัน จำนวนประชากรส่วนใหญ่ที่อยู่บริเวณลุ่มน้ำเจ้าพระยาส่งผลให้มีแรงงานที่เพียงพอ และการบริโภคสินค้าและบริการต่างๆ เพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจในประเทศ CLMV มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อการจ้างงานแรงงานท้องถิ่นและกำลังซื้อของประชากรเพิ่มขึ้น ตลอดจนมาตรการส่งเสริมการลงทุนต่างชาติอย่างจริงจัง ที่ภาครัฐได้พยายามผ่อนคลายข้อจำกัดในการลงทุน และส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติ เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศ CLMV มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยมากกว่า 6 % ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งแสดงถึงอัตราการเติบโตที่โดดเด่นและมีนัยสำคัญ จึงเป็นประเทศที่มีบทบาทในกลุ่มประเทศ CLMV มากที่สุด และในอนาคตอันใกล้ ประเทศญี่ปุ่นมีแนวโน้มที่จะย้ายฐานการผลิตและเข้ามาลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV มากขึ้นเรื่อยๆ

อย่างไรก็ตาม ปรากฏการณ์ที่การขยายตัวของเศรษฐกิจเติบโตเร็วเกินกว่าที่ระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่ประเทศ CLMV จะสามารถรองรับได้ จึงจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนอีกเป็นจำนวนมาก เพื่อรองรับการเติบโต โดยเฉพาะการก่อสร้างถนนและระบบการขนส่งสินค้า เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำและอากาศ รวมทั้งท่อก๊าซ และระบบไฟฟ้า นอกจากนี้ ยังรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก และบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น สถานีบริการน้ำมัน ที่พักระหว่างทาง รถยกตู้สินค้าบริเวณด่านพรมแดน ตามเส้นทางหลักต่างๆ ที่ยังต้องเร่งก่อสร้างเพิ่มเติมอีกมาก

สภาวิศวกร ตระหนักถึงโอกาสในการเคลื่อนย้ายวิศวกรไทยเข้าไปทำงานในกลุ่มประเทศอาเซียน ตามข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรม โดยเฉพาะความสนใจในการเข้าสู่ตลาดในกลุ่มประเทศ CLMV จึงได้แต่งตั้ง "คณะทำงานเพื่อศึกษาแนวทางการกำหนดขีดความสามารถของวิศวกรไทย สำหรับกลุ่มธุรกิจบริการ ในกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพสูง โดยมุ่งเน้นกลุ่มประเทศอาเซียน และกลุ่มประเทศ CLMV" โดยจะทำการศึกษาในกลุ่มธุรกิจพลังงาน และก่อสร้าง เนื่องจากวิศวกรไทย และนิติบุคคลไทยมีประสบการณ์ ทักษะและความสามารถ ซึ่งหากได้รับการส่งเสริมที่ตรงช่องทางจะสามารถแข่งขันกับประเทศในกลุ่มอาเซียนได้

โครงการศึกษาแนวทางการกำหนดขีดความสามารถของวิศวกรไทยสำหรับกลุ่มธุรกิจบริการ
ในกลุ่มประเทศที่มีศักยภาพสูง โดยเน้นกลุ่มประเทศอาเซียนและกลุ่ม CLMV (ต่อ)

CAMBODIA

www.tourismcambodia.org



LAO PDR

www.tourismlaos.org



MYANMAR

kr.tourism-myanmar.org



VIETNAM

www.travelvietnam.co.kr



<http://www.google.co.th/vsearch>

บริการวิชาชีพสำรวจ ภายใต้กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน
(ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications)

เมื่อปี 2550 รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนของทั้ง 10 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการลงนาม “กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน (ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications)” เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วม (Mutual Recognition Arrangement: MRA) ด้านสำรวจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ตลอดจนส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และแลกเปลี่ยนความชำนาญประสบการณ์ และแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด ที่เหมาะสมกับความต้องการของประเทศสมาชิกอาเซียน

ความคืบหน้าสำหรับการขึ้นทะเบียนนักวิชาชีพสำรวจของอาเซียน อยู่ระหว่างการเจรจาของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เนื่องจากการประกอบวิชาชีพสำรวจของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนยังมีความแตกต่างกันตามลักษณะการปฏิบัติงาน และระบบการศึกษา โดยสามารถแบ่งลักษณะงานและการศึกษาด้านการสำรวจของประเทศอาเซียนได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

การเตรียมความพร้อมในการขึ้นทะเบียนอาเซียน และการเตรียมความพร้อมของสภาวิศวกร

บริการวิชาชีพสำรวจ ภายใต้กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน (ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications) (ต่อ)

กลุ่มที่ 1 ลักษณะการปฏิบัติงานรังวัดที่ดิน ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และบรูไน การศึกษาของกลุ่มที่ 1 เป็น Pure Surveying ที่แยกออกจากงานวิศวกรรมอย่างชัดเจน โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนนักวิชาชีพสำรวจของอาเซียนจำเป็นต้องจบการศึกษาในระดับปริญญาตรี

กลุ่มที่ 2 ลักษณะการปฏิบัติงานด้านการสำรวจและการทำแผนที่เพื่องานวิศวกรรม ได้แก่ ประเทศไทย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ โดยประเทศไทยและอินโดนีเซียวิชาสำรวจเป็นหนึ่งในสาขาวิศวกรรมโยธา ส่วนของประเทศไทยฟิลิปปินส์ยังคงเป็นระดับช่างเทคนิค

กลุ่มที่ 3 ลักษณะการปฏิบัติงานด้านการสำรวจและการทำแผนที่ภายใต้การกำกับของรัฐ ได้แก่ ประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม

จากข้างต้น จะเห็นว่าลักษณะการปฏิบัติงาน และการศึกษายังคงเป็นปัญหาสำหรับการขึ้นทะเบียนนักวิชาชีพสำรวจของประเทศสมาชิกอาเซียน เนื่องจากบางประเทศงานสำรวจได้แยกออกจากงานวิศวกรรม แต่บางประเทศงานด้านสำรวจยังอยู่ในงานวิศวกรรม จึงส่งผลให้การเจรจาตกลงเรื่องการขึ้นทะเบียนนักวิชาชีพสำรวจของอาเซียนยังเป็นปัญหาย่อยมาก โดยประเทศสมาชิก ยังไม่สามารถตกลงกันได้นักวิชาชีพสำรวจจะสามารถขึ้นทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (เพราะบางประเทศสาขาสำรวจยังอยู่ในงานวิศวกรรม) หรือขึ้นทะเบียนเป็นนักวิชาชีพสำรวจ (โดยแยกออกมาเป็น Pure Surveying)

บทบาทสภาวิศวกรกับงานสำรวจ

สภาวิศวกรในฐานะองค์กรหลักด้านวิศวกรรม และเป็นตัวแทนของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมของประเทศไทยจึงได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบกำกับดูแลการประกอบบริการด้านสำรวจและขึ้นทะเบียนหรือออกอนุญาตนักวิชาชีพสำรวจ ซึ่งสภาวิศวกรได้เห็นถึงความสำคัญในการประสานงานด้านสำรวจกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินงานด้านการสำรวจ

ทั้งนี้ สภาวิศวกรมีแนวทางส่งเสริมให้สาขาสำรวจเป็นหนึ่งในสาขาวิชาชีพวิศวกรรมส่งเสริม โดยผลักดันร่างกฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาชีพวิศวกรรม เพิ่มเติม พ.ศ. ... สาขาวิชาชีพวิศวกรรมส่งเสริมที่สภาวิศวกรเร่งดำเนินการอยู่ในขณะนี้ ได้แก่

- | | | | |
|--------------------|----------------|--------------|-------------------------|
| 1. อากาศยาน | 2. ชีวการแพทย์ | 3. อาหาร | 4. เกษตร |
| 5. บำรุงรักษาอาคาร | 6. อุตศีกัย | 7. สารสนเทศ | 8. คอมพิวเตอร์ |
| 9. ปีโตรเลียม | 10. สำรวจ *** | 11. แหล่งน้ำ | 12. ขยายฝั่ง |
| 13. เมคคาทรอนิกส์ | 14. ยานยนต์ | 15. ต่อเรือ | 16. พลังงาน 17. ระบบราง |

บริการวิชาชีพสำรวจ ภายใต้กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน (ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications) (ต่อ)

งานสัมมนา “กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน (ASEAN Framework Arrangement for the Mutual Recognition of Surveying Qualifications)” ที่สภาวิศวกรได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 ณ โรงแรมเอสซี พาร์ค เพื่อเป็นการวางแนวทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าไปประกอบวิชาชีพสำรวจในอนาคต เตรียมความพร้อมในการรองรับงานด้านสำรวจภายใต้กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมในคุณสมบัติด้านการสำรวจของอาเซียน

โดยแนวทางการกำหนดทางเลือกสำหรับนักวิชาชีพสำรวจ สภาวิศวกรได้เสนอไว้ 3 แนวทางหลัก

- 1) สาขาสำรวจยังเป็นแขนงหนึ่งของสาขาวิศวกรรมโยธา
- 2) แยกสาขาสำรวจเป็นสาขาวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมใหม่
- 3) กำหนดให้สาขาสำรวจเป็นสาขาวิชาชีพวิศวกรรมส่งเสริมและกำกับดูแล

ซึ่งจากการสัมมนาดังกล่าว ผู้เข้าร่วมประชุมต่างมีความเห็นว่าสภาวิศวกรควร มีบทบาทในการส่งเสริมสาขาสำรวจให้มากขึ้น โดยสภาวิศวกรควรเร่งผลักดันร่าง กฎกระทรวงกำหนดสาขาวิชาชีพวิศวกรรม เพิ่มเติม พ.ศ. ... ให้มีผลใช้บังคับโดยเร็ว เพื่อที่สภาวิศวกรจะได้สามารถส่งเสริมนักวิชาชีพสำรวจให้สามารถไปประกอบวิชาชีพ สำรวจในกลุ่มประเทศอาเซียนได้ในเร็ววัน



การรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรตามเกณฑ์ผลลัพธ์ (Outcome-Based Accreditation of Engineering Programs)



=



ประเทศไทยได้มีการเปิดเสรีทางการค้าบริการกับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีการค้าบริการของอาเซียน ใน 8 สาขาวิชาชีพของอาเซียน โดยหนึ่งในสาขาวิชาชีพตามข้อผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการ คือ งานบริการวิชาชีพ วิศวกรรม ภายใต้ข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรม (ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Engineering Services: MRA) โดยคุณสมบัติข้อแรกที่สำคัญและระบุอยู่ในการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่สามารถ จดทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียนในระดับที่ยอมรับได้ คือ “สำเร็จหลักสูตรทางวิศวกรรมที่ได้รับการยอมรับ และ รับรองหรืออื่นใดที่ได้รับการประเมินหรือยอมรับว่าดีเยี่ยม”

การรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ตามเกณฑ์ผลลัพธ์ (Outcome-Based Accreditation of Engineering Programs) (ต่อ)

ทั้งนี้ การรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษาในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ ถือเป็นความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง สำหรับการอยู่ในประชาคมโลกในยุคปัจจุบัน ยิ่งเมื่อพิจารณาว่าการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในขณะนี้ มีลักษณะของการดำเนินการที่ปราศจากพรมแดนมากขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งในเรื่องของเงินทุน การผลิต และการใช้บุคลากร จึงเห็นได้ว่าการผลิตวิศวกรที่มีมาตรฐานคุณภาพสูงเป็นสิ่งที่ยังปรารถนาของทุกประเทศ การที่บุคคลจบจากหลักสูตรที่ได้รับการรับรองคุณภาพแล้วย่อมมีความน่าเชื่อถือมากกว่าทั้งในเรื่องโอกาสการได้งานที่ดี การประกอบอาชีพที่มีความเชื่อมั่น การออกใบอนุญาตและการกำกับดูแลที่มีความมั่นใจ การย้ายถิ่นฐานการทำงานที่ทำได้ง่าย รวมทั้งการเข้าศึกษาต่อที่ทำได้ง่ายขึ้น

ปัจจุบันระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษา หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ ตามเกณฑ์ผลลัพธ์ (Outcome Based) จัดเป็นกระบวนการตรวจสอบระบบคุณภาพการศึกษาที่เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ เนื่องจากการตรวจสอบว่ามีคุณภาพสอดคล้องกับมาตรฐานคุณภาพที่ได้ตั้งเกณฑ์ไว้หรือไม่ ดังนั้นการรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษา (Accreditation) จึงเป็นการประกันคุณภาพการศึกษา (Quality Assurance) อย่างหนึ่ง ตัวอย่างเช่น หน่วยงานในประเทศสหรัฐอเมริกา (The Accreditation Board for Engineering and Technology: ABET) เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการศึกษา หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ให้เป็นสากล เช่นเดียวกับ ระบบองค์การมาตรฐานสากล (International Organization for Standardization: ISO) ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

ระบบรับรองคุณภาพการศึกษา คือ คุณค่าที่เพิ่มขึ้น เป็นเหมือนการรับรองว่าหลักสูตรที่ได้รับการตรวจสอบรับรองคุณภาพการศึกษาแล้ว เป็นหลักสูตรที่ให้ความเชื่อมั่นว่ามีมาตรฐานคุณภาพสูงเพียงพอที่จะสามารถผลิตวิศวกรให้มีความสามารถและความพร้อมที่จะเข้าสู่การวิชาชีพได้อย่างมั่นใจ บัณฑิตที่จบการศึกษาจากหลักสูตรที่ได้รับการรับรองในระดับปริญญา จะมีพื้นฐานความรู้และความสามารถที่เพียงพอต่อการประกอบวิชาชีพในสังคมที่มีนวัตกรรม และเทคโนโลยีที่ทันสมัยเกิดขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง และตอบสนองต่อความต้องการของสังคมในแง่ของประโยชน์จากงานวิศวกรรม และความปลอดภัย ต่อสังคม สภาพแวดล้อมโดยรวม

ความจำเป็นในการจัดตั้งระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษา หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ ตามเกณฑ์ผลลัพธ์ (Outcome Based) ในประเทศไทย จะช่วยสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กรวิชาชีพที่กำกับ ดูแล และส่งเสริมผู้ประกอบการวิชาชีพวิศวกรรมภายในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งผลประโยชน์ในวงกว้างต่อสังคมโดยรวม เช่น นักศึกษา สถาบันการศึกษา หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการในธุรกิจภาคอุตสาหกรรม ประชาชน และสังคม เป็นต้น



การรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรตามเกณฑ์ผลลัพธ์ (Outcome-Based Accreditation of Engineering Programs) (ต่อ)

ทั้งนี้ หากประเทศไทยไม่มีการดำเนินงานตามระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพการศึกษา หลักสูตรวิศวกรรมศาสตร เนื่องจากยังไม่เห็นผลกระทบหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นในปัจจุบันแต่ในอนาคตประเทศไทยอาจต้องประสบปัญหา เช่น จะไม่มีวิศวกรไทยที่จบการศึกษาวิศวกรรมศาสตรในประเทศจากหลักสูตรที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพตามเกณฑ์ ผลลัพธ์จากวงการวิชาชีพเลย ดังนั้นการไปเรียนต่อต่างประเทศ การสมัครเข้าทำงานในบริษัท หรือหน่วยงานที่ดีจะ ยากยิ่งขึ้น และวิศวกรไทยที่ขอลดทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียนได้ แต่อาจไม่สามารถไปประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ในต่างประเทศได้ เมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนขึ้นแล้ว เพราะต่างประเทศไม่ได้ให้การยอมรับในการรับรอง คุณภาพการศึกษาของวิศวกรไทย เป็นต้น

ดังนั้น สภาวิศวกรจึงได้ตระหนักถึงการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เป็นเสมือน 3 เสาหลักในการ ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ได้แก่ สถาบันการศึกษา สภาวิศวกร และสมาคมวิชาชีพ เพื่อบูรณาการการประกอบวิชาชีพ วิศวกรรมที่เชื่อมโยงกระบวนการผลิตนักวิศวกรที่มีคุณภาพ และมีจิตสำนึกผู้สังคม และมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับใน ระดับนานาชาติ

การพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพกับงานกิจการต่างประเทศ

การพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่อง หรือ Continuing Professional Development (CPD) คือ กระบวนการใดๆ หรือกิจกรรมอย่างมีแบบแผน ที่ช่วยเพิ่มความสามารถและคุณภาพของบุคคลที่จำเป็นต้องการปฏิบัติงาน ในวิชาชีพ

ในปัจจุบันมีหลายสภาวิชาชีพ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ ในการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพ หรือ CPD ได้แก่ สภาสถาปนิก สภาวิชาชีพบัญชี เป็นต้น CPD เป็นเครื่องมือ ที่เอื้อประโยชน์ต่อผู้ประกอบการวิชาชีพสมาคมวิชาชีพ ลูกค่านายจ้าง และสังคม และเป็นการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทาง วิชาชีพของผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรม ให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานวิชาชีพ โดยไม่จำกัดเฉพาะความรู้ทาง ด้านวิศวกรรม เท่านั้น แต่ควรมีความรู้ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการประกอบวิชาชีพด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจุบันมีการ เปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว

CPD



Continuing Professional Development

เป้าหมายของ CPD

- เพื่อยกระดับความรู้ความสามารถ และประสิทธิผลของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม
- เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีความก้าวหน้าทักษะ และความรู้ในการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมอย่างต่อเนื่อง
- เพื่อให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นในความสามารถของวิศวกร

สิทธิประโยชน์ในการพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่อง (CPD)

- สามารถใช้เป็นตัวคุณคะแนนสอบในการเลื่อนระดับเป็นสามัญวิศวกรได้
- สามารถสะสมเป็นหน่วยความรู้ (PDU) ได้
- ใช้เพื่อเชื่อมกับกลไกของวิศวกรรมข้ามชาติ เช่น
 - การขอขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE)
 - การขอต่ออายุใบรับรองวิศวกรเอเปค (APEC Engineer)
- ใช้เป็นหัวข้อกิจกรรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ของผู้ที่สอบเลื่อนเลื่อนระดับเป็นสามัญวิศวกรได้

CPD กับวิศวกรเอเปค

การต่ออายุทะเบียนเป็นวิศวกรเอเปคให้ยื่นคำขอต่ออายุทะเบียนต่อคณะกรรมการสภาวิศวกร ภายในเก้าสิบวัน ก่อนวันที่ทะเบียนสิ้นอายุและต้องมีหน่วยความรู้ไม่น้อยกว่า 150 หน่วย ตามระเบียบคณะกรรมการสภาวิศวกร ว่าด้วยการพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่อง

CPD กับวิศวกรวิชาชีพอาเซียน

การขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) ตั้งแต่ วันที่ 1 มกราคม 2558 ควรต้องใช้จำนวนหน่วยความรู้ ไม่น้อยกว่า 20 PDU การขอต่ออายุทะเบียนวิศวกรอาเซียน ควรต้องใช้จำนวนหน่วยความรู้ ไม่น้อยกว่า 100 PDU

กิจกรรมที่สามารถนับเป็น CPD

- ต้องเกี่ยวข้องกับอาชีพวิศวกรรม ซึ่งอาจเป็นกิจกรรมทางด้านเทคนิค หรือด้านอื่นๆ ก็ได้
 - ด้านเทคนิควิศวกรรมในสาขาตนเอง หรือสาขาอื่น
 - ด้านอื่นๆ กฎหมาย ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน คอมพิวเตอร์ กราฟฟิก บุคลิกภาพ
- ต้องไม่ใช่งานประจำที่ทำอยู่ทุกวัน (ยกเว้นงานพัฒนาวิชาชีพ)
- ต้องสามารถตรวจสอบหรือยอมรับได้โดยสภาวิศวกร

ประเภทกิจกรรม

- การศึกษาแบบเป็นทางการ (Formal Learning)
- การศึกษาแบบไม่เป็นทางการ (Informal Learning)
- การเข้าร่วมสัมมนาและการประชุมทางวิชาการ หรือวิชาชีพ (Seminar, Conference and Meeting)
- การเข้ามีส่วนร่วมในกิจกรรมวิชาชีพ (Participation)
- กิจกรรมบริการวิชาชีพ (Service Activities)
- การมีส่วนร่วมในวงการอุตสาหกรรม (Industry Involvement)
- การสร้างสรรค์ความรู้ (Contribution to Knowledge)
- การจดสิทธิบัตร (Patents)

ผลการเข้าร่วมกิจกรรม CPD

- วิศวกรสามารถพัฒนาความสามารถได้ต่อเนื่อง
- มีศูนย์ข้อมูลเทคโนโลยีเพื่อการค้นหามากขึ้น
- มีสื่อในรูปแบบต่างๆเกิดขึ้นเพื่อใช้เป็นฐานการพัฒนา
- มีเวทีและสื่อเพื่อให้วิศวกรได้นำเสนอมากขึ้น
- มีองค์กรช่วยพัฒนาวิศวกรทั่วประเทศ

โครงการ Young Professional Forum (YPF) ... โดย อ.อิสรา

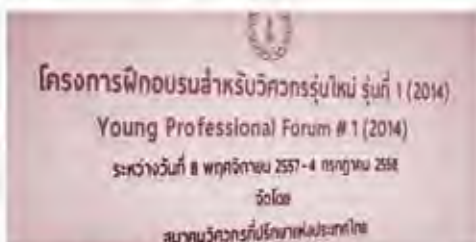
สภาวิศวกรร่วมกับสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย (วปท.) จัดโครงการ Young Professional Forum (YPF) เพื่อฝึกอบรบวิศวกรรุ่นใหม่ที่มีอายุระหว่าง 30-40 ปี ในระหว่างวันที่ 8 พฤศจิกายน 2557 ถึง 4 กรกฎาคม 2558 ที่อาคารศศนิเวศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาผู้เข้าร่วมโครงการให้เป็นวิศวกรมืออาชีพที่มีศักยภาพและคุณภาพสูงในอนาคต โดยเนื้อหาในการบรรยายจะเน้นเรื่อง

- การพัฒนาทักษะความเป็นผู้นำของวิศวกรไทย
- คุณสมบัติที่สำคัญในการเป็นวิศวกรมืออาชีพ
- เทคนิคการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน
- องค์ความรู้เฉพาะด้านที่ใช้ในการทำงานวิศวกรรม
- ทักษะคิด และทักษะทางด้านการบริหารจัดการ
- ความเข้าใจเบื้องต้นของสัญญา FIDIC (International Federation of Consulting Engineers)
- ประสบการณ์จากการเยี่ยมชมโครงการ
- กระบวนการจัดทำ และนำเสนอโครงการ



โดยผู้เข้าร่วมโครงการต้องมีใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรม และเป็นตัวแทนจากบริษัทนิติบุคคลที่ได้รับใบประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภทนิติบุคคลของสภาวิศวกร และเป็นสมาชิกนิติบุคคลของสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทยด้วย มีผู้สนใจสมัครเข้าร่วมโครงการนี้ทั้งสิ้นจำนวน 46 คน

ในการเปิดโครงการ และการบรรยายใน Module 1 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2557 ได้รับเกียรติจาก ศ.ดร.อมร พินามนาค รองเลขาธิการ สภาวิศวกร บรรยายในหัวข้อ Business Ethics, Code of Conducts และ Code of Practices, คุณสุพจน์ โล่ห์วัชรินทร์ นายกสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย บรรยายในหัวข้อ Social Contribution and Responsibility, Philosophy และ ดร.วิฑูร เจียมจิตต์ตรง อุปนายกงานต่างประเทศ สมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย บรรยายในหัวข้อ What is FIDIC?





ข้อมูลองค์กรด้านวิศวกรรม ของอาเซียน และด้านการศึกษา วิศวกรรมของอาเซียน

- เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน
- 10 มหาลัยที่ดีที่สุดในอาเซียน
- องค์กรกำกับดูแลวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศอาเซียน

ข้อมูลองค์กรด้านวิศวกรรมของอาเซียนและด้านการศึกษาวิศวกรรมของอาเซียน

เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน

เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน (ASEAN UNIVERSITY NETWORK) เป็นความร่วมมือของสถาบันอุดมศึกษาระหว่างประเทศ สมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน ก่อตั้งขึ้นเมื่อพฤศจิกายน ค.ศ. 1995 รวม 13 สถาบัน ต่อมาได้ขยายความร่วมมือระหว่างอาเซียนเพิ่มมากขึ้นทำให้สมาชิกของเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียนเพิ่มจำนวนเป็น 30 สถาบัน

ประเทศ	สถาบันอุดมศึกษา	ที่ตั้ง
กัมพูชา 	- มหาวิทยาลัยภูมิพนัมเปญ (Royal University of Phnom Penh) - มหาวิทยาลัยภูมิพนัมเปญนิติศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ (Royal University of Law and Economics)	- พนมเปญ - พนมเปญ
บรูไน 	มหาวิทยาลัยแห่งบรูไนดารุสซาลาม (Universiti Brunei Darussalam)	บันดาร์เสรีเบกาวัน
ไทย 	- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (Chulalongkorn University) - มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (Chiang Mai University) - มหาวิทยาลัยบูรพา (Burapha University) - มหาวิทยาลัยมหิดล (Mahidol University) - มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (Prince of Songkla University)	- กรุงเทพมหานคร - เชียงใหม่ - ชลบุรี - นครปฐม - สงขลา
เมียนมา 	- มหาวิทยาลัยย่างกุ้ง (University of Yangon) - มหาวิทยาลัยมันดะเลย์ (University of Mandalay) - สถาบันเศรษฐศาสตร์ย่างกุ้ง (Yangon Institute of Economics)	- ย่างกุ้ง - มันดะเลย์ - ย่างกุ้ง
ฟิลิปปินส์ 	- Ateneo de Manila University (Ateneo de Manila University) - มหาวิทยาลัย De La Salle (De La Salle University) - มหาวิทยาลัยฟิลิปปินส์ (University of the Philippines)	- เกซอนซิตี - มะนิลา - เกซอนซิตี
มาเลเซีย 	- มหาวิทยาลัยมาลาया (Universiti Malaya) - มหาวิทยาลัยวิทยาศาสตร์แห่งชาติมาเลเซีย (Universiti Sains Malaysia) - มหาวิทยาลัยแห่งชาติมาเลเซีย (Universiti Kebangsaan Malaysia) - มหาวิทยาลัยอุตรา มาเลเซีย (Universiti Utara Malaysia) - มหาวิทยาลัยปุตรา มาเลเซีย (Universiti Putra Malaysia)	- Serdang, สลังงอร์ - กัวลาลัมเปอร์ - Gelugor, ยะนิง - Bangi, สลังงอร์
ลาว 	มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว (National University of Laos)	เวียงจันทน์
เวียดนาม 	- มหาวิทยาลัยแห่งชาติเวียดนาม นครโฮจิมินห์ (Vietnam National University, Ho Chi Minh City) - มหาวิทยาลัยแห่งชาติเวียดนาม ฮานอย (Vietnam National University, Hanoi) - มหาวิทยาลัยเกิ่นเทอ (Can Tho University)	- นครโฮจิมินห์ - ฮานอย - เกิ่นเทอ
สิงคโปร์ 	- มหาวิทยาลัยการจัดการแห่งสิงคโปร์ (Singapore Management University) - มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีนังยาง (Nanyang Technological University) - มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ (National University of Singapore)	- สิงคโปร์ - สิงคโปร์ - สิงคโปร์
อินโดนีเซีย 	- มหาวิทยาลัยแห่งอินโดนีเซีย (Universitas Indonesia) - มหาวิทยาลัยกัจจาห์ มาดา (Universitas Gadjah Mada) - สถาบันเทคโนโลยีบันดุง (Institut Teknologi Bandung) - มหาวิทยาลัยแอร์ลังกา (Universitas Airlangga)	- จาการ์ตา - เยกจาการ์ตา - บันดุง - สุราบายา

ที่มา : <http://th.wikipedia.org/wiki/เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน>

10 มหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดใอาเซียน

กระแสนความร่วมมือระดับนานาชาติอย่างประชาคมอาเซียน หรือที่รู้จักกันในนามของ AEC ที่กำลังใกล้เข้ามาทุกทีๆ หลายประเทศต่างเตรียมตัวให้พร้อมต้อนรับการเข้าสู่อาเซียน เพื่อให้ทันกระแส AEC ที่นอกจากความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจแล้ว การศึกษาก็มีความสำคัญไม่น้อยต่อการพัฒนาประเทศด้วยเช่นกัน หลายคนคงอยากรู้ว่าใน 10 ประเทศสมาชิกอาเซียนมีระบบการศึกษาเป็นเช่นไร พัฒนาการและคุณภาพหากเทียบกับมหาวิทยาลัยจากทั่วโลกแล้วเป็นอย่างไรบ้าง Life on Campus จึงได้รวบรวมสุดยอดมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในแต่ละประเทศ สำหรับใครที่สนใจอยากไปศึกษาต่ออย่างต่างประเทศ คุณอาจจะได้รู้ว่ามีมหาวิทยาลัยในอาเซียนของไทยเองก็ไม่แพ้มหาวิทยาลัยใดๆ ในโลก โดยบางมหาวิทยาลัย Life on Campus ได้มีการอ้างอิงมาจากการจัดอันดับโลกของ QS (Quacquarelli Symonds Ltd) และ THE (Times Higher Educations) เป็นต้น

1. ประเทศสิงคโปร์ (SINGAPORE) : มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ ถูกและดียังมีในโลก

หากจะนับมาตรฐานคุณภาพเรื่องการศึกษาที่ดีที่สุดในอาเซียน ก็คงจะหนีไม่พ้นประเทศสิงคโปร์ ที่มีมหาวิทยาลัยชั้นนำ และนำความภาคภูมิใจมาสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่าง “มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ หรือ National University of Singapore (NUS)” ที่สามารถครองอันดับมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในอันดับโลกที่ไม่ครองที่ 1 ก็ที่ 2 ติดต่อกันมาอย่างยาวนาน ทั้งจากสำนักจัดอันดับ QS และ THE สำนักจัดอันดับมหาวิทยาลัยโลกชื่อดังแห่งเกาะอังกฤษ เคยโผล่ล่าสุดในปี 2013-2014 มหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในเอเชีย มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ หรือ NUS ติดอยู่ในอันดับที่ 2 เป็นรองเพียงมหาวิทยาลัยโตเกียวจากประเทศญี่ปุ่น ส่วนในอันดับโลกนั้น ติดอยู่ในอันดับที่ 26 เรียกได้ว่ามาตรฐานไม่แพ้ชาติใดในโลก



มหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์เป็นมหาวิทยาลัยที่เก่าแก่ที่สุด ตั้งอยู่บนเกาะเล็กๆ ก่อตั้งเมื่อ ค.ศ.1905 มีระบบการศึกษาที่รับมาจากประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ทำให้ NUS มีการสอนแบ่งเป็น 2 ระบบคือ การสอนในกลุ่มเล็ก (หรือภาควิชา) และการสอนแบบสหะสมหน่วยกิต (แบบเครดิต) แบบประเทศสหรัฐอเมริกา และที่สำคัญค่าเล่าเรียนสำหรับนักศึกษาต่างชาติตอปีของมหาวิทยาลัยค่อนข้างถูก ประมาณ 4,000 ดอลลาร์ต่อปีเท่านั้น (ประมาณ 120,000 บาท) อีกทั้งยังขึ้นชื่อเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีแหล่งท่องเที่ยว และย่านการค้าที่มีชื่อเสียงเหมาะกับนักเรียนต่างชาติเช่นนักเรียนเอเชียเป็นอย่างมาก จึงทำให้นักเรียนเอเชียแห่ไปศึกษาต่ออย่างประเทศสิงคโปร์ ด้วยมาตรฐานการศึกษาที่ตามากติดอันดับโลก แต่มีค่าเล่าเรียนที่ค่อนข้างถูก รวมถึงมีทุนการศึกษาสำหรับนักศึกษาต่างชาติอีกมากมาย

2. ประเทศมาเลเซีย (MALAYSIA) : มหาวิทยาลัยมาลาเยา ความภาคภูมิใจของชาตินุสลิม

มหาวิทยาลัยมาลาเยา (Universiti Malaya) แห่งประเทศมาเลเซียเป็นอีกหนึ่งมหาวิทยาลัยที่ได้รับอิทธิพลของยุคอาณานิคม ที่ประเทศอังกฤษเข้ามามีส่วนร่วม ในการวางรากฐานทางการศึกษาให้กับประเทศ จัดตั้งขึ้นโดยประเทศอังกฤษตั้งแต่ปี 1905 เดิมอยู่ในสิงคโปร์ แล้วย้ายมาตั้งที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ภายหลังจากแยกประเทศหลังทศวรรษ 1940 ซึ่งยังหลงเหลือมรดกความเป็นประเทศอาณานิคมคือการคงชื่อ “Malaya” ไว้ ถือเป็นอีกหนึ่งมหาวิทยาลัยแห่งความภาคภูมิใจของชาวมาเลเซียที่ได้สร้างชื่อเสียงจากการจัด



10 มหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในอาเซียน (ต่อ)

อันดับมหาวิทยาลัยโลก โดย QS World University Rankings ประจำปี ค.ศ. 2012-2013 ในอันดับที่ 156 ของโลก และเป็นหนึ่งในเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน ที่มีมาตรฐานทางการศึกษาที่ค่อนข้างสูง แต่ค่าเล่าเรียนกลับไม่แพงอย่างที่คิด นักศึกษาที่ประเทศมาเลเซียจะมีช่วงอายุที่เข้าสูการเรียนในระดับอุดมศึกษาที่เร็วกว่าประเทศอื่นๆ ทำให้นักศึกษาที่มีจบปริญญาตรีในตั้งแต่อายุยังน้อย นอกจากนี้มหาวิทยาลัยมาลายา ยังขึ้นชื่อในเรื่องการเป็นศูนย์เรียนรู้ และวิจัยด้านเอเชียแปซิฟิกของภูมิภาค ที่น่าสนใจคือมีพิพิธภัณฑ์ที่เป็นแหล่งการเรียนรู้ถึง 7 แห่งด้วยกัน ในบรรดากลุ่มชาติมุสลิมในอาเซียน ต้องถือว่าประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่เปิดกว้างในเรื่องการศึกษาในแบบของนานาชาติ อีกทั้งยังมีสิ่งแวดล้อมในการเรียนของนักเรียนต่างชาติที่เหมาะสมไม่เป็นที่รังเกียจจากใครอีกด้วย

3. ประเทศไทย (THAILAND) : บางมดสุดยอดเยี่ยมติดอันดับโลก

หากจะกล่าวถึงมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในประเทศไทย ที่เป็นมหาวิทยาลัยชั้นนำของประเทศ แน่นอนว่าในสายตาของคนไทยคงต้องมีหลายมหาวิทยาลัยที่ติดใจของคนไทยอย่าง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล หรือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ทุกมหาวิทยาลัยที่กล่าวมานั้นได้รับการกาวติดจากการจัดอันดับมหาวิทยาลัยระดับโลก มาแล้วหลายแห่งไม่ว่าจะเป็น QS ที่เป็นการจัดอันดับมหาวิทยาลัยการตามสาขาวิชา ปี 2014 ซึ่งใน 100 อันดับก็จะมีจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยมหิดล และเกษตรศาสตร์ติดอันดับได้อย่างน่าชื่นชม

แต่หากจะนับจากเกณฑ์มาตรฐานมหาวิทยาลัยระดับโลกจากสำนักจัดอันดับมหาวิทยาลัยชื่อดังจากประเทศอังกฤษ Times Higher Education มหาวิทยาลัยในไทยที่ไม่แพ้ชาติใดในโลก ที่เป็นเพียงมหาวิทยาลัยเดียวที่ติดอันดับ 1 ใน 400 มหาวิทยาลัยจากทั่วโลกนั่นก็คือ “มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (King Mongkut's University of Technology, Thonburi)” หรือที่รู้จักในชื่อ “บางมด” มหาวิทยาลัยอันดับหนึ่งของไทยและอันดับสามของอาเซียน ประจำปี 2013-2014 ติดอันดับโลกของ THE ในปีนี้เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน ขยับขึ้นมาอยู่ในกลุ่ม 301-350 ของโลก ถือเป็นมหาวิทยาลัยดีเลิศด้านการวิจัย และมีการเรียนการสอนที่ตีเอี่ยมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คือมหาวิทยาลัยหนึ่ง



4. ประเทศอินโดนีเซีย (INDONESIA) : มหาวิทยาลัยแห่งชาติอินโดนีเซีย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเทศอินโดนีเซียถือว่าเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นประเทศที่มีประชากรมากเป็นอันดับ 4 ของโลก และยังเป็นประเทศที่มีประชากรชาวมุสลิมมากที่สุดในโลกอีกด้วย ในด้านการศึกษาประเทศอินโดนีเซียแตกต่างจากประเทศอื่นๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอย่างมาก คือจะไม่เน้นไปทีภาษาต่างประเทศมากนัก แต่จะให้ความสำคัญในเชิงของศาสนาอิสลามมากกว่า มหาวิทยาลัยของประเทศอินโดนีเซียจึงมีไม่กี่แห่งที่เป็นที่รู้จักของเพื่อนร่วมอาเซียนด้วยกัน และมหาวิทยาลัยที่เป็นที่สุดของประเทศอินโดนีเซียคือมหาวิทยาลัยแห่งชาติอินโดนีเซีย (Universitas Indonesia) ที่ตั้งอยู่ในเมืองหลวงจาการ์ตา ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1849 เป็นมหาวิทยาลัยภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลอินโดนีเซีย หนึ่งในมหาวิทยาลัยภายใต้เครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน ที่สนับสนุนทุนการศึกษาให้กับนักศึกษาประเทศต่างๆ



10 มหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดใอาเซียน (ต่อ)

มหาวิทยาลัยแห่งชาติอินโดนีเซีย หรือ UI ถือเป็นมหาวิทยาลัยชั้นนำของโลก และมีเครือข่ายความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยต่างๆ ทั่วโลก เพื่อร่วมมือกันในการวิจัยและพัฒนาการศึกษา ให้คุณภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้มหาวิทยาลัยแห่งชาติอินโดนีเซียยังได้รับรางวัลสถาบันการศึกษาสีเขียวที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่สุดในโลก (UI Green Metric World University Ranking) ประจำปี 2013 อยู่ในอันดับที่ 4 ของเอเชีย และอันดับ 5 เป็นมหาวิทยาลัยมหิดลของประเทศไทยเรานั่นเอง

5. ประเทศฟิลิปปินส์ (PHILIPPINES) : มหาวิทยาลัยแห่งชาติฟิลิปปินส์ ก้าวตามอเมริกา

ประเทศฟิลิปปินส์จัดเป็นประเทศที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในอาเซียน รวมถึงหลักสูตรการศึกษาที่ทันสมัยได้รับต้นแบบมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้นมหาวิทยาลัยชั้นนำของประเทศฟิลิปปินส์ที่หลากหลาย คนกล่าวถึงในเรื่องมาตรฐานที่ดีที่สุดนั้นคงหนีไม่พ้นมหาวิทยาลัยแห่งชาติฟิลิปปินส์ หรือ The University of the Philippines (U.P.) ถือเป็นมหาวิทยาลัยแห่งชาติ และเป็นอันดับ 1 ของประเทศ ตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1908 อยู่ที่ Quezon City เป็นหนึ่งในมหาวิทยาลัยที่เข้าร่วมเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน จัดการเรียนการสอนตามหลักสูตรอเมริกา ในขณะที่ระบบการศึกษาของประเทศอื่นๆ ในทวีปเอเชียมักจะได้รับอิทธิพลจากประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือเนเธอร์แลนด์ ซึ่งการศึกษาในรูปแบบอเมริกานี้มีส่วนช่วยให้เกิดการตื่นตัวทางสังคม และเกิดปัญญานขึ้นในประเทศฟิลิปปินส์



นอกจากนี้ประเทศฟิลิปปินส์ใช้การเรียนการสอนแบบวิภาษา บางวิชาจะสอนเป็นภาษาอังกฤษ ส่วนวิชาอื่นๆ จะสอนเป็นภาษาฟิลิปปินส์ แม้ว่าในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมาประเทศฟิลิปปินส์จะเกิดปัญหาในด้านการเมืองมาตลอด ทำให้ยังไม่สามารถพัฒนาเรื่องการศึกษาได้ดีเท่าที่ควร แต่ด้วยพื้นฐานในด้านการศึกษที่วางรากฐานมาได้อย่างดี รวมถึงเรื่องของการใช้ภาษาอังกฤษได้ดีทำให้ชาวฟิลิปปินส์ที่จบการศึกษามายังเป็นที่ต้องการในตลาดแรงงานของประเทศต่างๆ ในกลุ่มอาเซียนเป็นอย่างมาก

6. ประเทศบรูไน ดารุสซาลาม (BRUNEI DARUSSALAM) : บรูไนดารุสซาลาม มหาลัยแห่งความเบิกกว้าง

เมื่อกล่าวถึงสถาบันการศึกษาในระดับมหาวิทยาลัยในประเทศบรูไน ดารุสซาลาม ถ้านับจริงๆ มีไม่ถึง 10 แห่ง ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับมหาวิทยาลัยในประเทศไทย และหนึ่งในมหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดของประเทศบรูไน ดารุสซาลาม ที่นำความภาคภูมิใจมาให้ชาวบรูไน คือมหาวิทยาลัยแห่งบรูไนดารุสซาลาม (University of Brunei Darussalam) ที่นอกจากจะเป็นมหาวิทยาลัยอันดับต้นๆ แล้ว ยังเป็นมหาวิทยาลัยที่เก่าแก่และใหญ่ที่สุดในประเทศอีกด้วย ตั้งขึ้นในปี 1985 เป็นหนึ่งในมหาวิทยาลัยที่เข้าร่วมโครงการเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน ที่พร้อมเปิดรับนักศึกษาจากต่างประเทศ โดยเฉพาะในทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปเป็นนักศึกษาแลกเปลี่ยน ซึ่งในปัจจุบันมีนักศึกษาจากประเทศต่างๆ มากมาย เข้าไปศึกษาต่อที่มหาวิทยาลัยแห่งบรูไนดารุสซาลาม รวมไปถึงประเทศจีน ญี่ปุ่น ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ที่นับวันยังเพิ่มจำนวนมากขึ้นอีกด้วย



10 มหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดใอาเซียน (ต่อ)

มหาวิทยาลัยแห่งบูรินดารุสซาลาม จัดได้ว่ามีความเชี่ยวชาญในด้านสังคมศาสตร์ และวิทยาศาสตร์เป็นอย่างมาก ระบบการศึกษาของบูรินดารุสซาลาม มุ่งตอบสนองความต้องการของศตวรรษที่ 21 โดยเปิดโอกาสให้ผู้เรียนได้มีโอกาสเลือกเรียนสาขาวิชาการต่างๆ ในระดับอุดมศึกษา ที่มีเป้าหมายในการสร้างสรรค์ค่านิยมและความรุ่งเรืองของชาติ โดยกำหนดให้การศึกษาเป็นหนึ่งใน 8 ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศอีกด้วย

7. ประเทศเวียดนาม (VIETNAM) : มหาวิทยาลัยแห่งชาติฮานอย หนึ่งในเวียดนามที่ทุกชาติต้องจับตามอง

หากจะมองหามหาวิทยาลัยชั้นนำในประเทศเวียดนาม ที่เรียกได้ว่า เป็นมหาวิทยาลัยชั้นนำและทันสมัยที่สุดในประเทศมีอยู่ 2 แห่งด้วยกัน นั่นคือ มหาวิทยาลัยแห่งชาติเวียดนามฮานอย หรือ Vietnam National University, Hanoi (อีกแห่งอยู่ในนครโฮจิมินห์) เป็นมหาวิทยาลัยที่ใหญ่ที่สุด ก่อตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1945 ตั้งอยู่ใจกลาง เมืองหลวงของประเทศ มีชื่อเดิมว่า “มหาวิทยาลัยอินโดจีน” (University of Indochina) ซึ่งทั้ง 2 มหาวิทยาลัยแห่งชาตินี้ยังมีความร่วมมือทางวิชาการกับเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน การส่งนักศึกษาแลกเปลี่ยนการให้ทุนการศึกษาระหว่างมหาวิทยาลัย เพื่อนบ้านอาเซียนด้วยกันรวมถึงการวิจัยร่วมกันในระดับนานาชาติอีกด้วย



Vietnam National University, Hanoi

นอกจากนี้รัฐบาลยังให้ความสำคัญ ด้วยการตั้งโรงเรียนเฉพาะทาง เพื่อเปิดรับนักศึกษาที่มีพรสวรรค์ ซึ่งเป็นเครือข่ายของทางมหาวิทยาลัยเอง มีการเปิดสอนวิชาที่สอนเป็นภาษาอังกฤษ ไว้รองรับนักเรียนแลกเปลี่ยนจากต่างชาติหลายหลักสูตร หากใครสนใจเข้าศึกษาต่อในมหาวิทยาลัยแห่งนี้ต้องผ่านการคัดกรองจากมาตรฐานในการสอบเข้าของมหาวิทยาลัยโดยตรง อย่างไรก็ตามประเทศเวียดนามเป็นประเทศที่เน้นเรื่องนโยบายการศึกษาชาติมากที่สุดชาติหนึ่ง จึงเป็นประเทศที่น่าจับตามองในเรื่องการพัฒนาอย่างรวดเร็วในอนาคตข้างหน้า

8. ประเทศเมียนมา (MYANMAR) : มหาวิทยาลัยย่างกุ้ง ระบบเมืองผู้ดีอังกฤษ

เมียนมาเป็นอีกหนึ่งประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ยึดการจัดการศึกษาในระดับอุดมศึกษาตามแบบอย่างประเทศอังกฤษ ซึ่งได้วางรากฐานมาตั้งแต่ยุคอาณานิคม ดังนั้นมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงที่สุดของพม่าที่เราอยากแนะนำให้ทุกคนรู้จัก นั่นก็คือ มหาวิทยาลัยย่างกุ้ง หรือ University of Yangon ถือเป็นมหาวิทยาลัยที่เก่าแก่ที่สุดในประเทศพม่า ตั้งอยู่ที่เมืองย่างกุ้ง โดยเริ่มก่อสร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1878 ในการเริ่มก่อตั้งมหาวิทยาลัยย่างกุ้ง ก็ได้มีการนำระบบการศึกษาของมหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด (University of Oxford) และมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ (University of Cambridge) มาใช้ ที่เห็นได้ชัดคือ มีระบบบ้านพัก Housing ซึ่งบ้านพักนักศึกษาปัจจุบันเปิดสอนทั้งในระบบปริญญาตรี โท และเอก ครอบคลุมทุกสาขา และเป็นหนึ่งในมหาวิทยาลัยที่เข้าร่วมเครือข่ายอาเซียน



University of Yangon

ระบบการศึกษาในประเทศเมียนมาแม้ว่าจะมีการวางรากฐานการศึกษาไว้ดีแต่เพียงใด แต่คุณภาพของการศึกษาก็เริ่มทรุดลงนับตั้งแต่คณะปกครองทหารผลักดันเข้ามาอำนาจปกครองประเทศ และทางรัฐบาลพม่าเองกำลังวางแผนยกระดับ

10 มหาวิทยาลัยที่ดีที่สุดในอาเซียน (ต่อ)

มหาวิทยาลัยบางแห่งให้มีศักยภาพสูง เพื่อให้ได้มาตรฐานสามารถติดอันดับต้นๆ มหาวิทยาลัยในย่านเอเชียให้เร็วที่สุด หลังจากที่เปิดประเทศมาเป็นเวลานาน ซึ่งหนึ่งในมหาวิทยาลัยแห่งความหวังของประเทศพม่า นั้นก็คือ มหาวิทยาลัยย่างกุ้งนั่นเอง

9. ประเทศลาว (LAOS) : มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว หนึ่งเดียวแห่งความภาคภูมิใจ

มาถึงประเทศบ้านพี่เมืองน้องของไทยเราอย่าง ประเทศลาวก็มีมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงเป็นอันดับหนึ่ง และดีที่สุดในประเทศเช่นกัน คือ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว หรือ National University of Laos (NUOL) ตั้งอยู่ที่กรุงเวียงจันทน์ เป็นมหาวิทยาลัยแห่งชาติเพียงแห่งเดียวของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเป็นหนึ่งในเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน โดยให้ความร่วมมือกับมหาวิทยาลัยจากประเทศต่างๆ มากมาย อย่างประเทศไทย เช่น จุฬาลงกรณ์, เกษตรศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และขอนแก่น ไปจนถึงความร่วมมือกับนานาชาติอย่างมหาวิทยาลัยในประเทศญี่ปุ่น อีกด้วย ระบบการศึกษาในระดับปริญญาตรีของมหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว ก็จะมีลักษณะคล้ายๆ กับประเทศไทย เปิดสอนอยู่สองหลักสูตร คือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส) และระดับปริญญาตรี ส่วนปริญญาโท ส่วนปริญญาเอก ยังไม่เปิดสอนในประเทศลาว



10. ประเทศกัมพูชา (CAMBODIA) : มหาวิทยาลัยภูมินทร์พนมเปญ ดีที่สุดระดับชาติ

มหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงที่สุด และมีคุณภาพในด้านวิชาการ และงานวิจัยระดับประเทศของประเทศกัมพูชา ได้แก่ มหาวิทยาลัยภูมินทร์พนมเปญ (Royal University of Phnom Penh) เต็มมีชื่อ ว่า มหาวิทยาลัยภูมินทร์เขมร ตั้งอยู่ที่กรุงพนมเปญ นอกจากนั้นยังเป็นมหาวิทยาลัยที่เก่าแก่ที่สุด โดยเริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1960 ความสำคัญของมหาวิทยาลัยภูมินทร์พนมเปญ เทียบเท่ากับเป็นมหาวิทยาลัยแห่งชาติกัมพูชาที่ว่าได้ เพราะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลกัมพูชาเป็นอย่างดี และมีกระทรวงศึกษาธิการเยาวชน และการกีฬา กัมพูชา (Ministry of Education Youth and Sports) เป็นผู้ควบคุมดูแลและสนับสนุนอย่างใกล้ชิด และเป็นหนึ่งในมหาวิทยาลัยที่สำคัญของเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน

สาขาวิชาส่วนใหญ่ของมหาวิทยาลัยภูมินทร์พนมเปญ จะเปิดสอนเป็นภาษาอังกฤษและมีหลายหลักสูตรจัดสอนในภาษาฝรั่งเศส มีหลักสูตรระดับปริญญาที่ครอบคลุมในสาขาต่างๆ อย่างครบถ้วน นอกจากนั้นยังมีหลักสูตรวิชาชีพ และหลักสูตรทางภาษาต่างประเทศที่มีชื่อเสียงของมหาวิทยาลัยอีกด้วย



ที่มา : <http://www.masscomm.cmu.ac.th/asean/Top10.html>

<http://manager.co.th/campus/viewnews.aspx?NewsID=9570000053338>

ข้อมูลองค์กรด้านวิศวกรรมของอาเซียนและด้านการศึกษาวิศวกรรมของอาเซียน

องค์กรกำกับดูแลวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศอาเซียน (Professional Regulatory Authority: PRA) (ข้อมูล ณ วันที่ 20 เม.ย. 58)

การจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมของอาเซียนด้านบริการวิศวกรรม (ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Engineering Services: MRA) โดยสาระสำคัญของข้อตกลง MRA สาขาวิศวกรรมมีหลักการ คือ เปิดให้วิศวกรที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดสามารถจดทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Chartered Professional Engineer: ACPE) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการขอใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศอาเซียนได้ โดยต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบภายในของประเทศนั้นๆ ซึ่งบางประเทศรวมทั้งประเทศไทยกำหนดให้วิศวกรวิชาชีพอาเซียนต้องปฏิบัติงานร่วมกับวิศวกรท้องถิ่น วิศวกรที่ต้องการจดทะเบียนดังกล่าวต้องผ่านการประเมินจากคณะกรรมการกำกับดูแล (Monitoring Committee: MC) ในแต่ละประเทศซึ่งในส่วนของประเทศไทยจะดำเนินการโดย “สภาวิศวกร” สำหรับการดำเนินงานในเรื่องของอาเซียนจะอยู่ภายใต้การดูแลของคณะกรรมการประสานงานด้านวิศวกรรมวิชาชีพอาเซียน (ASEAN Chartered Professional Engineer Coordinating Committee: ACPECC) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนจาก Monitoring Committee ของประเทศสมาชิก

วิศวกรวิชาชีพอาเซียนมีสิทธิขอใบอนุญาตองค์กรกำกับดูแลวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศนั้นๆ ได้ ทั้งนี้ นักวิศวกรรมวิชาชีพอาเซียน (ACPE) ที่ได้รับอนุญาตจะต้องขึ้นทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพต่างด้าวจดทะเบียน (Registered Foreign Professional Engineer: RFPE) ในประเทศผู้รับจึงจะสามารถประกอบวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศนั้นๆ ได้ ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบภายในของประเทศนั้นๆ ด้วย ซึ่งทุกประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งประเทศไทยจะกำหนดให้ต้องทำงานร่วมกับวิศวกรที่มีใบอนุญาตของประเทศนั้นๆ

สำหรับองค์กรกำกับดูแลวิชาชีพวิศวกรรมในประเทศอาเซียน (Professional Regulatory Authority: PRA) ที่จะขอขึ้นทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพต่างด้าวจดทะเบียน (RFPE) ในประเทศผู้รับ ได้แก่

ประเทศ	องค์กรกำกับดูแลวิชาชีพ (PRA)	เว็บไซต์
1. Thailand	สภาวิศวกร (Council of Engineers)	www.coe.or.th
2. Brunei Darussalam	Ministry of Development	www.mod.gov.bn
3. Cambodia	The Board of Engineers Cambodia	www.bec.gov.kh
4. Indonesia	Construction Service	www.lmc.or.id (NMC)
	Development Board	www.lpjkn.net – construction (PRA)
		www.bnsp.go.id – non construction (PRA)
5. Lao PDR	Ministry of Public Works and Transport	www.mppwl.gov.la
6. Malaysia	Board of Engineer	www.bem.org.my
7. Myanmar	Myanmar Engineering Society	www.mes.org.mm
8. Philippines	Professional Regulation Commission	www.prc.gov.ph
9. Singapore	Professional Engineers Board	www.peb.gov.sg
10. Vietnam	Supervisory Commission of Vietnam	www.vietnammc.vn



องค์กรด้านวิศวกรรมของไทย กับอาเซียน

- กระทรวงคมนาคม
- กรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGATI)
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

บทสัมภาษณ์ พล.อ.อ.ประจัน จันตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ผู้สัมภาษณ์ ประสงค์ ธาราโชติ อุปนายกสภาวิศวกรคนที่ 2

ทศพร ศรีเอี่ยม ประธานคณะกรรมการโครงการสารสภาวิศวกร และสื่อประชาสัมพันธ์สภาวิศวกร และดร.เอกรินทร์ วาสนาส่ง
คณะทำงานโครงการสารสภาวิศวกร และสื่อประชาสัมพันธ์สภาวิศวกร
(สัมภาษณ์วันที่ 1 พฤษภาคม 2558)

นายประสงค์ ธาราโชติ ได้กล่าวสรุปความเป็นมาของสภาวิศวกร ซึ่งเป็นองค์กรที่ใช้อำนาจรัฐในการออกใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม 7 สาขา ได้แก่ โยธา ไฟฟ้า เครื่องกล อุตสาหกรรม เหมืองแร่ เคมี และสิ่งแวดล้อม โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในฐานะประธานายกพิเศษแห่งสภาวิศวกร สาขาวิศวกรรมควบคุมมี 2 ระดับคือระดับวิศวกรรมควบคุม และวิศวกรรมไม่ควบคุม งานวิศวกรรมควบคุมก็จะเป็นงานให้คำปรึกษา งานวางโครงการ งานออกแบบคำนวณ งานควบคุมการก่อสร้าง งานพิจารณาตรวจสอบ และงานอำนวยความสะดวก ส่วนประเภทงาน ประเภทถนน ประเภท Infrastructure ประเภทท่าเรือ นี่คือประเภทงาน ส่วนขนาดของงาน คือขนาดที่คุม ตอนนี้อยู่ทางภาครัฐที่มีการก่อสร้างโครงการ Infrastructure ต่างๆ มากมาย สภาวิศวกรจึงขอเชิญชวน หน่วยงานราชการ สถานประกอบการ หรือผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาตให้เข้ามาเป็นสมาชิกสภาวิศวกร

วันนี้ขอถือโอกาสที่สภาวิศวกรจัดทำสารสภาวิศวกรฉบับพิเศษ สัมภาษณ์โครงการของกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการเข้าประชาคมอาเซียนที่จะถึงเร็วๆ นี้

นโยบายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานกับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

พลอากาศเอกประจัน จันตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกล่าวว่า ภาพรวมความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมเน้นเรื่องดูแลโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ส่วนวิสัยทัศน์ของกระทรวงนั้นคือ มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ส่วนของยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ประกอบด้วย 4 เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ และ 5 แผนงานยุทธศาสตร์หลักที่ครอบคลุมการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ โดยมีเป้าหมายที่ต้องคำนึงถึงนอกเหนือจากปัจจัยที่เป็นเกณฑ์หลักคือ สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม คืนความสุขให้ประชาชน สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ด้วยการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมีประสิทธิภาพ เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยพัฒนาระบบคมนาคมที่สะดวกปลอดภัยลดอุบัติเหตุ และสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคม อาเซียน นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังให้ความสำคัญกับการมีระบบคมนาคมขนส่งที่ได้มาตรฐานสากล (World Standard) มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) มีมาตรฐานการให้บริการที่ดี (Service) มีการประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Save World/ Green Transport) เหล่านี้เป็นวิสัยทัศน์และ เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม



งานที่สำคัญครอบคลุม 5 ด้าน คือ ด้านแรกเรื่องการเชื่อมโยงโครงข่ายในเมือง ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจน ทางบก เช่นกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นรถโดยสารสาธารณะ ระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนรวมถึงทางน้ำ เช่น การเดินทางโดยเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาหรือคลองต่างๆ ซึ่งทั้งหมดจะมีการบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างท่าเรือท่าสถานีรถไฟ/รถไฟฟ้า หรือรถโดยสารสาธารณะหรือรถรถไฟ / รถไฟฟ้าแล้วไปต่อรถโดยสารสาธารณะได้เลย ซึ่งมีรถแท็กซี่ หรือรถตู้ คอยให้บริการเพิ่มเติม เพื่อลดปัญหาการจราจรและปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนปัญหาอื่นๆ ที่ติดตามมาคือ ปัญหาเรื่องของพลังงาน และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่ใช่เฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น ยังมีอีก 5 เมืองใหญ่ ได้แก่ ภูเก็ต นครราชสีมา ขอนแก่น เชียงใหม่ และพิษณุโลก ที่การจราจรในเมืองค่อนข้างมีปัญหา เช่น ภูเก็ต ที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากปัจจุบันนี้ นครราชสีมา เชียงใหม่ ขอนแก่น และภูเก็ต อยู่ระหว่างดำเนินการโครงการลักษณะของ Monorail หรือระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เพื่อเชื่อมโยง Mass Transit ต่างๆ

บทสัมภาษณ์ พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ด้านที่สองคือ ก่อสร้างโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ในเขตพื้นที่ อบจ., อบต. เทศบาล ซึ่งเป็นเส้นทางปกติ รวมถึงก่อสร้างทางหลวงพิเศษ ที่มีการเก็บค่าใช้จายเป็นทางเลือกต่างๆ ซึ่งเส้นทางทั้งหมด จะต้องเชื่อมระหว่างเมือง ช่วยให้การเดินทางเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคสะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น โดยมีเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจ พิเศษชายแดน ที่เป็นโครงการเร่งด่วน และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง เสริมความพร้อมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในกลุ่มประเทศติดกับไทยอย่างเมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย



ด้านที่สามคือ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระบบราง ปัจจุบันประเทศไทยมี 3 ระบบ คือ

- ระบบแรก ที่ใช้เป็นขนาดทางกว้าง 1.00 เมตร (Medium Gauge) ซึ่งครบรอบ 118 ปีเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ในช่วง 50 ปีหลังมานี้เรายังไม่ได้นำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้าง การบริการต่างๆ จะเห็นได้ว่าหลังการเปลี่ยนจากรถจักรไอน้ำเป็นรถดีเซลประเทศไทยยังขาดการพัฒนาอีกมาก

ดังนั้นระบบราง ระบบเดินรถ ระบบซ่อมบำรุง จะมีการดำเนินการปฏิรูปครั้งใหญ่ โดยจะซ่อมเส้นทางเดิมให้มีมาตรฐาน มีความปลอดภัยมากขึ้น ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณทั่วประเทศ แก้ไขจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับที่เป็นทางลัดผ่านจำนวน 584 แห่ง ให้แล้วเสร็จภายในปี 2559 และเพิ่มโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศอีก 2,500 กิโลเมตร เมื่อเพิ่มทางคู่ก็จะทำให้รถ ไม่ต้องจอดรอสามารถวิ่งสวนทางกันได้ เพิ่มประสิทธิภาพ การเดินรถและบริการที่ปลอดภัยให้ประชาชนสามารถ รองรับความเร็ว 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยเริ่มดำเนินการโครงการตั้งแต่ปี 2558 - 2565

- ระบบที่สอง คือ ระบบขนาดทางมาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) ความเร็วในการเดินทาง 180 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งวางโครงข่ายทั่วประเทศ โดยมีกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางขึ้นไปหนองคาย เชียงใหม่ และปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ที่ได้มีการตกลงร่วมมือกับจีนในลักษณะของ G to G (Government to Government) โดยมีรูปแบบการดำเนินงานในลักษณะ Engineering Procurement and Construction (EPC) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ คาดว่าจะแล้วเสร็จในระหว่างเดือนกันยายน-ธันวาคม 2558 แบ่งเป็น 4 ตอน ตอนที่หนึ่งคือ กรุงเทพฯ-แก่งคอย ตอนที่สอง แก่งคอย-มาบตาพุด ตอนที่สาม แก่งคอย-นครราชสีมา และตอนที่สี่ นครราชสีมา-หนองคาย ต้องพิจารณาจากงบประมาณที่จะได้จากประเทศจีน โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่มงาน กลุ่มงานแรกเป็น Civil work ได้แก่ โครงสร้างฐานรากส่วนนี้จะให้คนไทยดำเนินการใช้งบประมาณในประเทศจากเงินกู้ หรือเงินราชการบางส่วน มาร่วมกันงบประมาณที่ใช้จะเป็นเรื่องค่าเวนคืนที่ดิน การจ้างที่ปรึกษาเกี่ยวกับเรื่องสิ่งแวดล้อม หรือการจ้าง ที่ปรึกษาคู่มืองาน กลุ่มงานที่สองเป็น System Work ประกอบด้วย การวางรางรถไฟเป็น Double Track (ระบบทางคู่) ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม Communication ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และระบบสาธารณูปโภค ใช้ Local Content ที่มีอยู่แล้ว ซึ่งในปัจจุบันเป็นบริษัทในประเทศไทยซึ่งมีความเชื่อมั่นว่า จีนจะยอมรับในมาตรฐาน เพราะ ว่ามลิตร่วมกันระหว่างบริษัทต่างชาติกับไทย ยกเว้นการขุดเจาะอุโมงค์ที่จะให้จีนทำ กลุ่มงานที่สามคือการเดินรถ ประกอบด้วยการจัดหาพื้นที่ จัดหาหัวรถจักร และระบบในการที่จะให้บริการเดินรถตลอดทั้งสาย แหล่งเงิน ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทยจีน (China Railway Corporation : CRC) และบริษัทเอกชนไทย เพื่อลงทุนในการเลือกซื้อขบวนรถ การเดินรถ การควบคุมการเดินรถ การควบคุม การซ่อมบำรุง เป็นต้น โดยสัดส่วนการลงทุนของไทยจะต้องมากกว่าของจีนประมาณร้อยละ 55-70

- ระบบที่สาม คือ ระบบรถไฟความเร็วสูง (High Speed Train) มีแนวโน้มชัดเจนแล้วว่า จะสร้างเส้นทาง กรุงเทพฯ-พิจิตร-ระยอง และเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ความเร็วในการเดินทาง 250 - 270 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้ระบบขนาดทาง

บทสัมภาษณ์ พล.อ.อ.ประจัน จันตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

มาตรฐานกว้าง 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนโครงการเร่งด่วนในขณะนี้ให้ระบบมาตรฐาน Standard Gauge คือ บรรดาสีมา-หนองคาย แก่งคอย-มาบตาพุด และแก่งคอย-กรุงเทพฯ (บางข้อ) โดยขนาดทาง 1.00 เมตรก็จะยังคงใช้อยู่ แต่จะให้บริการประชาชนเดินทางในราคาประหยัด (Low Cost) และขนส่งสินค้า ปริมาณมาก เพิ่มความเร็วในการเดินรถให้สะดวก ตรงเวลา มีการบริหารจัดการและความปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีระบบรถไฟความเร็วปานกลาง (Medium Speed) เป็นการให้บริการแก่ประชาชน เป็นหลักซึ่งจะมี ค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า Low cost โดยให้บริการในชั้นธุรกิจและชั้นหนึ่ง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น แต่จะควบคุมไม่ให้สูง เท่ากับการเดินทางโดยเครื่องบิน นอกจากนี้ ยังจะเป็นการส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงเป็นแพคเกจเหมือนกับ Express ต่างๆ และเมื่อเกิดการพัฒนาระยะหนึ่งแล้วก็จะ เป็นขบวน Business Class ใน Medium Speed แต่ว่าจะลดความเร็ว ลงจาก 180 เหลือ 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนการพัฒนาขนาดทาง 1.00 เมตร ระบบโลจิสติกส์ก็มีความสะดวก ราคาประหยัดขึ้น เป็นอีกช่องทางหนึ่งในการ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน



ด้านที่สี่ การพัฒนาโครงการขยายการขนส่งทางน้ำ กระทรวงคมนาคม ได้เร่งพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ ทำเรือสำเภาและท่าเรือชายฝั่งทะเล ด้านอ่าวไทย และทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายใน และระหว่างประเทศ โดยท่าเรือที่เป็นหลักในปัจจุบันนี้ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี และท่าเรือมาบตาพุด จ.ระยอง ที่จะส่งต่อเข้ามาที่ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) โดยท่าเรือแหลมฉบังเป็นสถานที่รองรับเรือ และสินค้าที่มาจาก

เอเชียใต้ ยุโรป และตะวันออกกลาง ที่ผ่านมาทางทะเลอันดามันและเข้าช่องแคบมะละกาขึ้นมาอ่าวไทย ทางฝั่งตะวันตก ด้านอ่าวไทยตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ลงไปสงขลา ฝั่งทะเลอันดามันมีที่ระนอง ภูเก็ต กระบี่ และกำลังจะพัฒนาใหม่ คือ ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล ซึ่งมีความเข้าใจตลาดเคลื่อนว่าจะตั้งนิคมอุตสาหกรรมที่ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่จะเป็นเพียงท่าเรือน้ำลึกเท่านั้น ลักษณะท่าเรือในยุคปัจจุบันจะใช้ระบบเทคโนโลยีมาควบคุม และใช้พลังงานทางเลือก มาทดแทนพลังงาน Fossil และในอนาคตแนวโน้มท่าเรือจะพัฒนาเหมือนกับสนามบิน ในเชิง ยุทธศาสตร์ เราคงทราบกัน ว่าเรือส่วนหนึ่งผ่านช่องแคบมะละกา มาที่สิงคโปร์ ขึ้นมาที่อ่าวไทยไปยังประเทศต่างๆ ในตอนใต้คือ กัมพูชา เวียดนาม อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ ขึ้นไปถึงเกาหลี ญี่ปุ่น จีน แต่ถ้ามี Land Bridge ส่วนที่จะมาอ่าวไทยก็มีทางเลือก คือ Land Bridge ประเทศต่างๆ เช่น กัมพูชา เวียดนาม อินโดนีเซีย บรูไน ก็มีทางเลือกเป็น Land Bridge แล้วต่อเรือ ส่วน Land Bridge เชื่อมท่าเรือน้ำลึกปากบารา กับท่าเรือ สงขลา จะมีทั้งถนน รถไฟ และรางท่อ ถนนที่มีอยู่แล้วจะพัฒนา ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยมากขึ้น มีรถไฟเลียบบไปกับ ทางถนน ซึ่งยังไม่ได้กำหนดชัดเจนว่าจะเป็นขนาดทาง 1,000 เมตร หรือ 1,435 เมตร และต่อไป จะพิจารณาทางท่อ ซึ่งหากมีพลังงานส่งมาจากทางตะวันออกกลาง หรือแอฟริกา ก็จะส่ง มาทางท่อ จากนั้น จะส่งมาทาง สงขลา และกระจายออกไป ในกรณีที่เป็น Land Bridge จะใช้คอนเทนเนอร์ขึ้นจาก เรือเพื่อลงรถบรรทุก ลงแคว่ ของรถไฟ และลงเรือไปต่อได้ หรือจะกระจายรถบรรทุกไปตามภาคใต้ทั้งหมดเพื่อเป็น การกระจายสินค้าออกไป นอกจากนี้แล้ว ยังมีโครงการสำคัญในการเชื่อมชายฝั่งพื้ยากับหัวหิน อีกทั้งจะมีโครงการ ทำเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ อย่างเรือเฟอร์รี่ที่ใช้ขนส่งสินค้า เช่น รถยนต์ หรือรถประเภทต่างๆ ลา หรือเรือท่องเที่ยว ขนส่งเฉพาะผู้โดยสาร จากพื้ยามาที่หัวหิน พื้ยาอาจจะใช้ท่าเรือศรีราชาหรือท่าเรือดอนบมพื้ยาเหนือ หรือพื้ยาใต้ และมาลงที่หัวหิน อาจจะเป็นทะเลหัวหิน หรือปราณบุรี หรือด้านเหนือของหัวหิน แต่ถ้าหาก จะเชื่อมให้เกิดเป็นสามเหลี่ยม ก็จะมีสมุทรปราการ ซึ่งอาจจะเป็น จุดรอยต่อระหว่างพื้ยา สมุทรปราการ มาหัวหิน หรือจะเป็นเส้นทางทางเลือกครบ หรือไม่ครบ สามแห่งก็ได้ ในอดีต อาจมีเรื่องของความไม่ปลอดภัยเพราะเป็นทะเลเปิด แต่ปัจจุบันนี้เรามีการติดตามผ่าน ดาวเทียม ที่มีความทันสมัย สามารถวางระบบช่วยเหลือกู้ภัย การแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้ง ความเร็วเปลี่ยนจาก 10-20 นอต เป็น 45 นอต ใช้เวลา 2 ชั่วโมงจากหัวหินไปพื้ยาเป็นทางเลือก ซึ่งก็จะพยายามทำโครงการเสนอ และจะมอบให้ เอกชนเข้าร่วมร่วมสัมปทาน (1 นอต (Knot) = 1.852 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง)

บทสัมภาษณ์ พล.อ.อ. ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ต่อ)



ด้านที่ห้า การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของ Southeast Asia นอกจากนั้น ยังเป็นศูนย์กลางของยุโรป เอเชีย ออสเตรเลีย โดยท่าอากาศยานที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญในส่วนกลางมี 3 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอุดตะเภา ปัจจุบัน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างทางวิ่งสำหรับการก่อสร้าง Terminal หลุมจอด

ที่จอดรถ และสาธารณูปโภคต่างๆ จะให้การบริการที่มากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารจาก 45 ล้านคน/ปี เป็น 65 ล้านคน/ปี เช่นเดียวกันท่าอากาศยานดอนเมือง จะมีการพัฒนาอาคาร Terminal 2 และซ่อมอาคาร Domestic ที่เกิดน้ำท่วมเสียหายเมื่อปี 2554 รวมทั้งซ่อมแซม Cargo เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารจาก 18 ล้านคน เป็น 30 ล้านคน/ปี นอกจากนี้ ยังเชื่อมโยงกับรถไฟหรือรถไฟฟ้า เช่น Airport Rail Link ส่วนต่อขยายดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท ส่วนท่าอากาศยานอุดตะเภา นั้น ปัจจุบันรองรับผู้โดยสารเฉลี่ย 800,000 คน/ปี จะเพิ่มอาคาร Terminal ลานจอดรถ โดยกองทัพเรือจะเป็นผู้บริหารทั้งหมด เพื่อรองรับผู้โดยสารในอนาคตจำนวน 3 ล้านคน/ปี สำหรับในส่วนภูมิภาค จะเน้นพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต เชียงใหม่ เป็นต้น

ภาพรวมของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในแต่ละมิติของในเมือง ที่เชื่อมโยงไปจนถึงชายแดน และต่างประเทศ ก่อให้เกิดการพัฒนาทั้งด้านเทคโนโลยี การสร้างงาน การขับเคลื่อน เศรษฐกิจ การเดินทางสะดวกรวดเร็ว การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เกิดความปลอดภัยมากขึ้น เกิดการจ้างงาน การนำ เทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาจะต้องส่งคนไปฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ช่วงระหว่างที่เราทำโครงการรถไฟไทย-จีน เรามีกำหนด ส่งคนไปฝึกอบรมชุดแรกหลักสูตรระยะสั้น 6 เดือนในเดือนสิงหาคม 2558 ระยะกลางในเดือนตุลาคม 2558 และระยะยาว 1 - 2½ ปี ในเดือนมิถุนายน 2559 กระทรวงคมนาคมมีเป้าหมายว่าจะต้องมีศูนย์การเดินรถ ศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์การผลิตชิ้นส่วนต่างๆ ของระบบรถไฟในประเทศไทย จึงต้องมีการเตรียมพร้อมบุคลากร เพื่อรองรับ โดยการฝึกอบรมถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) และเกิดการแลกเปลี่ยน (Exchange) ฝึกปฏิบัติงานการเดินรถ ตั้งนั้นแล้ว การเข้ารับการฝึกอบรม, ถ่ายทอดเทคโนโลยี, การแลกเปลี่ยน และฝึกปฏิบัติ งานสำหรับ instructor pilot จะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอน อีกทั้งการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับคนที่จบมาแล้วมีงานทำ ในส่วนราชการ เช่น กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ อุตสาหกรรมที่เราสามารถผลิตได้เองภายในประเทศ เป็นต้น ซึ่งจะเปิดโอกาสให้ได้รับการถ่ายทอดความรู้ และทำงาน รวมทั้งบริษัทต่างๆ ก็จะได้ทำวิจัย ได้รับรองมาตรฐาน นำไปสู่มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) และทำให้มี การขยาย กิจการได้มากขึ้น มีการร่วมมือกับต่างประเทศมากขึ้น อันนี้คือสิ่งที่เราทางบก สิ่งที่เป็นทางลัด คือเราต้องนำ เข้าเทคโนโลยีในช่วงแรก การใช้เวลาในการศึกษาอาจจะมีปัญหาทางด้านภาษา ปัญหาทางด้านกฎกติกาต่างๆ ซึ่งเป็น ปัญหาด้านลบที่สามารถแก้ไขได้

ประสงค์ : อนึ่ง การประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมกำหนดไว้ 7 สาขา คือ โยธา ไฟฟ้า เครื่องกล อุตสาหกรรมเหมืองแร่ เคมี และสิ่งแวดล้อม โดยสภาวิศวกรอยู่ระหว่างการขยายสาขาวิศวกรรมในการส่งเสริมอีก 17 สาขา เพื่อให้ Scope of Work ของสภาวิศวกรมีมากขึ้น สามารถช่วยรัฐบาลได้มากขึ้น ซึ่งจะต้องตราเป็นกฎกระทรวง ท่านรัฐมนตรีมีความเห็นเพิ่มเติมในเรื่องนี้อย่างไร

พล.อ.อ. ประจิน จั่นตอง : ท่านรัฐมนตรีฯ ให้ความเห็นว่า เราต้องมีการเรียนรู้ เราคิดเองได้ส่วนหนึ่งจาก ประสบการณ์ การเรียนรู้ทำให้หลายอย่าง เช่น การส่งคนไปดูงาน ฝึกอบรม ไปรับการถ่ายทอดทางเทคโนโลยี และไปแลกเปลี่ยน เป็นต้น หน่วยงานสภาวิศวกรอาจจะต้องปรับปรุง จากนั้นเพิ่มสาขา การไปรับการถ่ายทอด เทคโนโลยีก็เพื่อมาจัดตั้ง การเรียนการสอน และกระจายออกไปหน่วยงานสามารถช่วยเสริมภาระในเรื่องของวิชาการ การมีงานทำในภาคปฏิบัติการฝึกงาน

บทสัมภาษณ์ พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

พอจบการศึกษาก็สามารถที่จะทำงานได้เลย เราจะเปิดโอกาสให้นักศึกษาที่ยัง อยู่ในมหาวิทยาลัย วิทยาลัยเทคนิค ผู้ที่เพิ่งจบการศึกษาแต่ยังไม่มีความรู้ ผู้ที่จบการศึกษาแล้วแต่อยากจะเปลี่ยนอาชีพ อาจารย์ วิศวกรต่างๆ เข้ามาร่วมโครงการ หากจะมีการส่งเสริมการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมทั้ง 17 สาขา ควรให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี

การดำเนินการตามแผนคมนาคมขนส่งที่โครงการหลักและเป็นโครงการแรกที่จะเชื่อมโยงกับ AEC

ท่านรัฐมนตรี ให้ความเห็นว่า หากพูดถึงเรื่องรถไฟมองจากข้างในก็คือ ในเมือง ถ้ามองตรงกลางก็คือ เชื่อมเมือง และเชื่อมชายแดน การเชื่อมโยงรถไฟในประเทศไทยนั้น ปัจจุบันมีการเชื่อมทั้งหมดเพียง 47 จังหวัด เชื่อมชายแดนไม่กี่จังหวัด การเชื่อมชายแดนในจุดแรกจะเชื่อมต่อที่หนองคาย โดยจะเชื่อมกับลาวที่นครเวียงจันทน์ มายังกรุงเทพฯ จากสระบุรีลงมาที่มาตาพุดก็คือท่าเรือบนบก ส่วนท่าเรือมาตาพุดเป็นทั้งท่าเรือนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจะเชื่อม และเข้ามาที่หนองคาย ต่อไปถึงเวียงจันทน์เพื่อเชื่อมประเทศ สปป.ลาว จากนั้นเชื่อมต่อไปถึงคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ในส่วนของโครงการรถไฟไทยกับจีนก็จะเชื่อมกับอาเซียนเหมือนกัน ด้วยเส้นทางสายใหม่ ทางบกโดยรถไฟ จากคุนหมิง มาทางชายฝั่งทะเลตะวันออกของเวียดนามและมาเรื่อยๆ เป็นรูปโค้งแล้วมาลงทางใต้ แล้ววกเข้ากัมพูชา เข้าไทยที่ อรัญประเทศ จ.สระแก้ว เส้นทางนี้เรียกว่าคุนหมิง-สิงคโปร์ 1 (East Route) แต่มีระยะ ทางไกลมาก และเวียดนามได้ประโยชน์มาก ขุดคลองต่างๆ ซึ่งจะล่อไว้ก่อน แต่ละประเทศ ต่างทำไปก่อนยังไม่เชื่อมโยง เส้นทางที่สองคือคุนหมิง-เวียงจันทน์ หนองคาย-กรุงเทพฯ เส้นทางนี้เกิดขึ้นอย่างแน่นอน เพราะจีนกับลาวได้ทำการสำรวจ เปรียบร้อยการเซ็นสัญญาจะสร้าง ในปีปลายปี 2558 ใช้เวลาก่อสร้าง 4 ปี ระยะทาง 471 กิโลเมตร ของไทย คงลงจะสร้างแล้วปลายปีนี้ เมื่อสำรวจ และออกแบบเสร็จก็จะก่อสร้างเลย ใช้เวลา 3 ปี เหลือระยะทางสั้นๆ หนองคาย-เวียงจันทน์ ประมาณไม่เกิน 30 กิโลเมตร เป็นการลงทุนร่วมกันระหว่างไทยกับลาว โดยใช้เทคโนโลยี ของจีนเมื่อสร้างเสร็จจะต่อไปมาเลเซีย สิงคโปร์ จะเป็น คุนหมิง-สิงคโปร์ เส้นทางที่ 2 (Middle Route) ซึ่งเป็นเส้นทางสั้น เส้นทางที่ 3 เดิมจะเป็นคุนหมิงมาลงที่เชียงของ เชียงราย เข้าเด่นชัย-กรุงเทพฯ ไปยังมาเลเซีย สิงคโปร์ เส้นทางนี้สั้น ออกไปไม่มีกำหนดเพราะว่าจากคุนหมิงต้องผ่านลาว 200 กิโลเมตร และมาที่เชียงของ คนจีนจะเดินทางในระยะสั้น ที่สุดเข้ามาไทย แต่ลาวไม่ตกลงคงเพราะเห็นว่าเค้าได้ประโยชน์น้อย ส่วนเส้นทางที่ 4 เป็นเส้นทางจากตัวสี่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มาเข้าเมียนมา จากเมียนมาเข้าแม่สอด จ.ตาก มาเข้าสู่ไทย หรือพิษณุโลกแล้วก็มากรุงเทพฯ ไปมาเลเซีย สิงคโปร์ (West Route) ทั้งหมดจะมีเชื่อมโยง 4 เส้น ซึ่งเราคิดว่า ไม่เพียงพอ จึงคิดต่อเป็นระเบียงเศรษฐกิจ East-West Economic Corridor ได้แก่ สายตอนบน คือ แม่สอด จ.ตาก ผ่านสุโขทัย พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร สหวันนะเขต ลาวบาว ดองฮา คานัง ซึ่งเป็นการเชื่อมกับเมียนมาที่มะละแหม่ง ไปย่างกุ้ง จากย่างกุ้งไปอินเดีย เส้นทางนี้เป็นเส้นเชื่อมอินเดีย-เมียนมา-ไทย-ลาว-เวียดนาม ได้ทั้งน้ำ และบนบก อีกเส้นทาง คือ สายตอนกลาง จากพุน้ำร้อน-กาญจนบุรี -กรุงเทพฯ-สระแก้ว เพื่อเชื่อมเมียนมาที่ทวาย ต่อไปยังกัมพูชา และเวียดนาม ซึ่งเป็นโครงการใหญ่ที่จะสร้างใน อนาคตอันใกล้ หากว่ากรุงเทพฯ-ท่าเรือแหลมฉบัง ก็จะเป็นเชื่อมอ่าว ท่าเรืออ่าวไทย-ท่าเรือแหลมฉบังไปทวาย ก็เป็นการเชื่อมทางเรือที่สำคัญ สุดท้ายก็คือ สายตอนล่างช่วงปากบารา จ.สตูล-ท่าเรือสงขลา ทั้งนี้ โครงการที่เราจะทำอย่างเร่งด่วนภายในต้นปี 2559 ก็คือ รถไฟสายหนองคาย-นครราชสีมา สระบุรี-มาตาพุด และ แก่งคอย-กรุงเทพมหานคร อันดับสอง ก็คือ กรุงเทพฯ-พิจิตร และกรุงเทพฯ-หัวหิน อันดับสาม คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ อันดับสี่ คือ กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-สระแก้ว ส่วนโครงการทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ และทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง กระบี่ ภูเก็ต เป็นโครงการเร่งด่วนระยะต่อไป จากนั้นก็จะเป็นปากบาราต่อไป อาจจะเป็นปี 2560-2561 หากมองในภาพรวมมันคงจะต้องใช้งบประมาณในแผนยุทธศาสตร์ที่เราทำไว้ 8 ปี 2558-2565 งบประมาณราชการใช้ 1.99 ล้านล้านบาท งบรัฐวิสาหกิจ เฉพาะโครงการเร่งด่วน งบประมาณ 1.2 ล้านล้านบาท ส่วนที่ยังไม่เร่งด่วนเช่น สายระเบียงเศรษฐกิจ สายล่าง สายท่าเรือ ยังมีมูลค่าอีกมาก ซึ่งต้องมีการบูรณาการในทุกส่วนเข้าด้วยกัน

บทสัมภาษณ์ พล.อ.อ.ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ปัญหาและอุปสรรคของกระทรวงคมนาคม

ท่านรัฐมนตรี กล่าวทั้งท้ายว่า กระทรวงคมนาคมมีจุดแข็งมาก และมีจุดอ่อนบ้าง จุดแข็ง คือ เป็นหน่วยงานที่มีความครบถ้วน สามารถวางแผนการคมนาคมขนส่งได้ทุกมิติ มีทรัพยากรบุคคลที่มีประสบการณ์ มีเครื่องมืออุปกรณ์ที่พร้อมเพรียง จุดที่เป็นปัญหาเล็กน้อยคือ งบประมาณมีจำกัด และปัญหาต่างๆ ที่ไม่ได้อยู่ในอำนาจ ของเราทั้งหมด รวมถึงเรื่องการสร้างเส้นทาง ต้องเวนคืนที่ดิน ที่เป็นปัญหามาก เพราะเราไม่มีการเตรียมการอัน ว่างล่วงหน้า อีกทั้งปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งการดำเนินการต่างๆ ต้องได้รับการยินยอมและอนุมัติจากคณะกรรมการต่างๆ เช่น EIA EHIA เป็นต้น นอกเหนือจากนี้ เราต้องมียุทธศาสตร์ มีการวางแผนต่อเนื่อง และมีความรับผิดชอบ ควบคู่กันไปอีกด้วย



โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในอนาคตของโครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

บทสัมภาษณ์ อัยยณัฐ ถิ่นอภัย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และ
ดร.ศักดิ์ดา พรหมไวย ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมระบบทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ผู้สัมภาษณ์ ทศพร ศรีเอี่ยม ประธานคณะทำงานโครงการสารสาวิศวรร และสื่อประชาสัมพันธ์สภาวิศวรร
และ ดร.เอกรินทร์ วาสนาส่ง คณะทำงานโครงการสารสาวิศวรร และสื่อประชาสัมพันธ์สภาวิศวรร
(สัมภาษณ์วันที่ 6 มีนาคม 2558)

ประวัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2515 ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 สมัยจอมพลถนอม กิตติขจร และต่อมาได้มีการปรับปรุงกฎหมาย โดยการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2551 ปัจจุบันนี้ กทพ. มีอำนาจหน้าที่กระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ในสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใดๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ
- 2) ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ.

ทั้งนี้ "ทางพิเศษ" มีคำจำกัดความตามกฎหมายว่า หมายถึง ทางหรือถนนซึ่งจัดสร้างขึ้น หรือได้รับโอนหรือได้รับมอบไม่ว่าจะจัดสร้างในระดับพื้นดิน เหนือ หรือใต้พื้นดินหรือพื้นน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นพิเศษ และให้หมายความรวมถึงสะพานอุโมงค์ เรือสำหรับขนส่งรถข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขนส่งรถทางเท้า ที่จอดรถ เขตทางไหลทาง เขื่อนกันน้ำ ท่อ หรือทางระบายน้ำกำแพงกันดิน รั้วเขต หลักระยะ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร อาคารหรือ สิ่งอื่นใดที่จัดไว้ในเขตทาง เพื่ออำนวยความสะดวกหรือเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับงานทางพิเศษ

เมื่อประเทศไทยเข้าร่วมในการเปิดเสรีทางการค้า การบริการในปี 2558 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่สำคัญที่จะเชื่อมโยงการขนส่งและจราจรหน่วยงานหนึ่ง มาทำความเข้าใจภารกิจของหน่วยงานนี้กัน

โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในขนาดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

ทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว

กทพ. ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้บริการแล้ว 7 สายทาง และทางเชื่อมต่อทางพิเศษ 5 แห่ง รวมระยะทาง 207.9 กิโลเมตร

ปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่ยวันละประมาณ 1.8 ล้านเที่ยว ทางพิเศษสายต่างๆ ประกอบด้วย

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างภาคต่างๆ ของประเทศเข้าด้วยกัน โดยไม่ต้องเดินทางผ่านการจราจรหนาแน่นในใจกลางกรุงเทพมหานคร ช่วยลดปริมาณการจราจรที่คับคั่งบนถนนระดับดิน รวมทั้งช่วยให้การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือคลองเตยกับภาคต่าง ๆ เป็นไปด้วยความสะดวก และรวดเร็ว ประกอบด้วย

- 1.1 สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการวันที่ 29 ตุลาคม 2524
- 1.2 สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการวันที่ 17 มกราคม 2526
- 1.3 สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการวันที่ 5 ธันวาคม 2530
- 1.4 การปรับปรุงแก้ไขทางขึ้น-ลง เพิ่มเติม 3 บริเวณ

- ทางแยกต่างระดับคลองเตย เปิดให้บริการวันที่ 19 เมษายน 2539
- ทางลงถนนสุขุมวิท เปิดให้บริการวันที่ 7 พฤศจิกายน 2539
- ทางลงถนนเพชรบุรี เปิดให้บริการวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2540

2. ทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมการเดินทางระหว่างใจกลางกรุงเทพฯ กับเขตปริมณฑล และเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เกิดโครงข่ายที่สมบูรณ์ อีกทั้งจะช่วยลดปัญหาจราจรบริเวณดินแดง ทางแยกต่างระดับมักกะสัน และทางแยกต่างระดับคลองเตย ประกอบด้วย

- 2.1 ส่วน A ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร เริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษก ผ่านบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) สิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนพระราม 9 เปิดให้บริการวันที่ 2 กันยายน 2536
- 2.2 ส่วน B ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านยมราช ถนนศรีอยุธยา ถนนสาร ถนนจันทน์ ถนนพระรามที่ 4 สิ้นสุดแนวสายทางที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร และยังประกอบด้วยถนนรวมและกระจายการจราจร (Collector/Distributor Road : C/D Road) ที่จะดำเนินการก่อสร้างจากอุรุพงษ์ โดยมีแนวสายทางช่วงต้นคร่อมคลองมหานาคไปถึงถนนราชดำริ ระยะทาง 2 กิโลเมตร เปิดให้บริการสายทางหลักวันที่ 6 ตุลาคม 2539
- 2.3 ส่วน C ระยะทาง 8.0 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนรัชดาภิเษก ผ่านถนนประชาชื่น มุ่งไปทางทิศเหนือ สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ เปิดให้บริการวันที่ 2 กันยายน 2536
- 2.4 ส่วน D ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันออก สิ้นสุดที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ ส่วนที่ 1 (ด่านฯ โอศก-คลองแสนแสบใกล้ถนนรามคำแหง) เปิดให้บริการวันที่ 2 ธันวาคม 2541 และส่วนที่ 2 (คลองแสนแสบ-ทางต่างระดับถนนศรีนครินทร์) เปิดให้บริการวันที่ 1 มีนาคม 2543

โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในอนาคตของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

3. ทางพิเศษฉลองรัช ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทาง และแบ่งเบาการจราจรบนถนนรามอินทรา และย่านใจกลางเมือง โดยไม่ต้องผ่านถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานครสำหรับผู้ที่จะเดินทางเข้า หรือออกจากเมือง รวมทั้งขยายขอบข่ายของทางพิเศษให้สามารถอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่การจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3.1 ช่วงที่ 1 : ถนนรามอินทรา-อาจณรงค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร เริ่มจากถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ลงทางทิศใต้ ข้ามถนนลาดพร้าว ถนนประชาอุทิศ ถนนพระราม 9 แล้วเบนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ข้ามถนนรามคำแหง ถนนพัฒนาการ เลียบแนวคลองตัน ข้ามถนนสุขุมวิททางด้านตะวันออกของสะพานพระโขนงไปบรรจบกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร สายบางนา-ท่าเรือ ที่บริเวณอาจณรงค์ (ปลายซอยสุขุมวิท 50) เปิดให้บริการวันที่ 6 ตุลาคม 2539 และปรับปรุงทางแยกต่างระดับพระราม 9 เพื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วน D ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2543

3.2 ช่วงที่ 2 : ถนนรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับช่วงที่ 1 ที่ถนนรามอินทรา บริเวณกิโลเมตรที่ 5.5 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ สิ้นสุดที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก บริเวณจตุโชติ เปิดให้บริการวันที่ 23 มีนาคม 2552

4. ทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะทาง 32 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 อีกทั้งทำให้ระบบโครงข่ายของถนนและทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนสมบูรณ์ขึ้น เพราะทางพิเศษอุดรรัถยาจะทำหน้าที่เป็นทางพิเศษแนวรัศมีรับปริมาณการจราจรจากใจกลางเมืองมาเชื่อมกับถนนวงแหวนรอบนอก-กรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของกรมทางหลวง และยังสามารถช่วยระบายการจราจรบนถนนสายหลัก (เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนวิภาวดี-รังสิต) และถนนสายต่างๆ ของกรมทางหลวง

4.1 ระยะที่ 1 : แจ้งวัฒนะ-เชียงราก ระยะทาง 22 กิโลเมตร เริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านบางพูน เชียงราก ไปสิ้นสุดที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต เปิดให้บริการวันที่ 2 ธันวาคม 2541

4.2 ระยะที่ 2 : เชียงราก-บางโพธิ์ ระยะทาง 10 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับระยะที่ 1 ที่เชียงราก และมีแนวสายทางมุ่งไปทางทิศเหนือ ไปสิ้นสุดที่ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกของกรมทางหลวงในเขตอำเภอบางโพธิ์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เปิดให้บริการวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542

5. ทางพิเศษบูรพาวิถี ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกง รวมทั้งเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ และบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่หนองงูเห่าด้วย เปิดให้บริการตลอดสายวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2543

6. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ ระยะทาง 4.7 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถีกับทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทำให้เป็นโครงข่ายทางพิเศษที่สมบูรณ์ เปิดให้บริการวันที่ 15 มิถุนายน 2548

โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในขนาดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรบริเวณถนนบางนา-ตราด ถนนเทพารักษ์ ถนนศรีนครินทร์ ถนนสุขุมวิท ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนพระรามที่ 2 และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งทำให้ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ครบระบบ โดยสมบูรณ์ เปิดให้บริการวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 และเริ่มจัดเก็บค่าผ่านทางวันที่ 23 มีนาคม 2552

นอกจากนี้ กทพ. ได้ดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษ 5 แห่ง ดังนี้

1. ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ เชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี

วัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางพิเศษบูรพาวิถีและอำนวยความสะดวกในการเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยระบบโครงข่ายทางพิเศษ เปิดให้บริการวันที่ 23 มีนาคม 2552

2. ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมของทางพิเศษ-กาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี และถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2552

3. ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดำริ 84 พรรษา (ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม)

วัตถุประสงค์เพื่อเสริมโครงข่ายการจราจรทางด้านทิศใต้ของกรุงเทพมหานครให้สมบูรณ์ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาความคับคั่งของการจราจร อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการให้บริการทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมการเดินทางมากขึ้น เปิดให้บริการวันที่ 23 ธันวาคม 2554

4. ทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช (อโศก - ศรีนครินทร์) กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค

วัตถุประสงค์ เพื่อแก้ปัญหาการจราจร และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ถนนจตุรทิศ ที่เดินทางมาจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนศรีอยุธยา ถนนราชปรารภ ถนนเพชรบุรี และถนนดินแดง ให้สามารถเข้าสู่ทางพิเศษศรีรัช ส่วน D (อโศก - ศรีนครินทร์) เพื่อเดินทางต่อไปยังทางพิเศษฉลองรัช สนามบินสุวรรณภูมิ และ Motorway เปิดให้บริการวันที่ 2 พฤษภาคม 2557

5. ทางขึ้น-ลง ทางพิเศษเฉลิมมหานครกับถนนทางรถไฟสายเก่า บริเวณทางแยกต่างระดับอาจณรงค์ (ด้านอาจณรงค์ 3)

วัตถุประสงค์ เป็นทางเลือกแก่ประชาชน รวมถึงผู้ใช้บริการทางพิเศษเดิมที่เดินทางจากถนนสุขุมวิท ปากน้ำ ถนนบางนา-ตราด หรือถนนสรรพาวุธ ให้สามารถใช้ถนนทางรถไฟสายเก่า เพื่อมาขึ้นทางพิเศษที่ด่านฯ อาจณรงค์ 3 ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้รถได้รับความสะดวกมากขึ้น และในทางกลับกันผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ก็สามารถใช้ทางลงถนนสุขุมวิท 50 เพื่อเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวกและรวดเร็วกว่าเดิม เปิดให้บริการวันที่ 8 ตุลาคม 2557

โครงการทางพิเศษที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง



โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร จะเปิดให้บริการกลางปี 2559 เดิมกำหนดไว้ปลายปี 2559 แต่เร่งรัดให้

โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในอนาคตของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

เร็วขึ้น ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างไป 50% และอีกไม่นานจะมีทางด่วนใช้ โดยเริ่มต้นจาก ถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ไปตามแนวเขตทางของทางรถไฟสายใต้ ขนานไปกับถนนบรมราชชนนี ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 ผ่านบริเวณแยกบางซื่อ และไปสิ้นสุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กม.

โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1, N2 และ N3 ระยะทาง 42.30 กิโลเมตร

โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำนวน 9 โครงการ เช่น โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 N2 N3 : ระยะทาง 42.30 กิโลเมตร กทพ. อยู่ระหว่างการพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ฐานรากทางพิเศษบนถนนประดิษฐ์มนูญิก เพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบา (Monorail) สายสีน้ำตาล แคราย-บึงกุ่ม ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นการศึกษานวสายทางทดแทนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 N2 N3 และ E-W Corridor ของ กทพ.



2. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทาง 16.923 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอก และพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 และทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 10+700 ของถนนพระรามที่ 2 (ประมาณ 1.5 กิโลเมตร ก่อนถึงทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน บริเวณถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ข้อนทับไปตามแนวเกาะกลางถนนพระรามที่ 2 มาทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงดาวคะนอง จากนั้นแนวสายทางจะซ้อนทับบนทางพิเศษเฉลิมมหานครจนถึงบริเวณถนนพระรามที่ 3 ใกล้กับทางแยกต่างระดับบางโคล่ สิ้นสุดโครงการ โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช โดยช่วงที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจะก่อสร้างสะพานใหม่ขนาด 8 ช่องจราจร ขนานอยู่ทางด้านทิศใต้ของสะพานพระราม 9



กทพ. ได้ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับแก้ไข ให้สำนักงานนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สนผ.) พิจารณา แล้วเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557

โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในอนาคตของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

3. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ระยะทาง 3.98 กิโลเมตร

โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษเชื่อมโยงการเดินทางจากอำเภอกะทู้ไปยังหาดป่าตอง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่ นักท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต โดยช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักในการเดินทางจากอำเภอกะทู้ ไปยังหาดป่าตองที่ผ่านภูเขาที่มีความลาดชัน และคดเคี้ยว และมีขนาดเพียง 2 ช่องจราจร นอกจากนั้นโครงการสามารถใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติ เช่น กรณีเกิดแผ่นดินไหว สึนามิ เป็นต้น

โครงการก่อสร้างเป็นทางยกระดับ โดยมีอุโมงค์อยู่ช่วงกลางของแนวสายทาง ระยะทางรวม 3.98 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมกับถนนพระเมตตา (ถนนฝั่งเมืองรวมสาย ก) ในพื้นที่ตำบลป่าตอง อำเภอกะทู้ เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ต่อทิศทาง (สำหรับรถยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง และรถจักรยานยนต์ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ยกระดับข้ามถนนพิศุขทรัพย์ จนถึงเขานาคเกิด ระยะทาง 0.90 กิโลเมตร แล้วจึงเป็นอุโมงค์ลอดเขานาค เกิดระยะทาง 1.85 กิโลเมตร หลังจากผ่านช่วงภูเขาจึงเป็นทางยกระดับ ระยะทาง 1.23 กิโลเมตร จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการใน พื้นที่ตำบลกะทู้ อำเภอกะทู้ บริเวณจุดตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029



กทพ. ได้แจ้งให้ให้บริการเริ่มงานเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2556 มีระยะเวลาศึกษา 15 เดือน

4. โครงการทางพิเศษสายบูรพาภิวัตน์-พัทยา ระยะทาง 68 กิโลเมตร

โครงการมีระยะทาง 68 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาภิวัตน์บริเวณเทศบาลตำบลคลองตำหรุ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ยกระดับไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จนถึงทางเลี้ยวเมืองชลบุรี หลังจากนั้นแนวสายทางจะยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของทางเลี้ยวเมืองชลบุรีไปจนถึงทางแยกต่างระดับข้ามทางรถไฟไปขนานในแนวด้านซ้ายของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรี) ผ่านตำบลหนองช้างคอก ตำบลบางพระ และตำบลเจ้าพระยาสุรศักดิ์ จนกระทั่งผ่านทางเข้าสวนเสือศรีราชา หลังจากนั้นแนวสายทางจะเบี่ยงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณแยกหนองยาง เพื่อไปเชื่อมด้านขวาของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และตัดผ่านเส้นทางเชื่อมกับท่าเรือแหลมฉบัง แนวสายทางช่วงต่อไปจากนี้จะอยู่ระหว่างทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 โดยมีทางเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังที่บริเวณตำบลตะเคียนเตี้ย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จากนั้นแนวสายทางจะตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 และสิ้นสุดแนวสายทางโดยบรรจบกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ก่อนเข้าสู่เมืองพัทยา



โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในขนาดของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

ปัจจุบันศึกษาความเหมาะสมฯ แล้วเสร็จ โดยอยู่ระหว่างการเตรียมจัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการ ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อขออนุมัติ

กทพ. ได้แจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานในวันที่ 21 มิถุนายน 2556 มีระยะเวลาศึกษา 15 เดือน

5. โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-พระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 42 กิโลเมตร

โครงการมีระยะทาง 42 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นโครงการที่จุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษอุดรรัถยาที่อำเภอบางไทร หลังจากนั้นแนวสายทางจะมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและอ้อมด้านหลังสถานีตำรวจภูธรบางปะอิน สาขาเขียงรากน้อย แนวสายทางช่วงนี้จะขนานกับทางหลวงหมายเลข 347 มีระยะห่างประมาณ 300 เมตร จากนั้นแนวสายทางจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบลเกาะเกิด เมื่อข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วจะมีทิศทางมุ่งขึ้นไปทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือ และอยู่ทางด้านตะวันตกของทางหลวงหมายเลข 347 ห่างจากทางหลวงหมายเลข 347 ประมาณ 1.00-2.50 กิโลเมตร สิ้นสุดแนวสายทางโดยเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 32 ที่ประมาณ กม. 40+000 ในพื้นที่อำเภอบางปะหัน



โครงการทางพิเศษเพื่อรองรับ AEC

กทพ. ได้ศึกษาทบทวนและประเมินระดับความพร้อมการดำเนินงานของ กทพ. ในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เพื่อวางตำแหน่งองค์การอย่างมีกลยุทธ์ (Corporate Positioning Strategy) ในเวทีอาเซียน อีกทั้งกำหนดแนวทางในการพัฒนาองค์การให้มีศักยภาพในการแข่งขันระดับสากลในด้านต่างๆ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โดย กทพ. จะจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การพัฒนาและบริหารองค์การเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนต่อไป

1. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ

โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 9 โครงการ เช่น โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 N2 N3 : ระยะทาง 40.9 กิโลเมตร กทพ. อยู่ระหว่างการพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ฐานรากทางพิเศษบนถนนประดิษฐ์มนูกิจ เพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบา (Monorail) สายสีน้ำตาล แคราย-บึงกุ่ม ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นการศึกษานวสายทางทดแทนโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 N2 N3 และ E-W Corridor ของ กทพ.

2. โครงการทางพิเศษสายบูรพาวิถี-พัทยา

วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษบูรพาวิถีไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมต่อการเดินทางไปยังนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงเหนือในอนาคตนวสายทางเบื้องต้นเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ต่อเชื่อมกับทางพิเศษบูรพาวิถีที่บริเวณด่านชลบุรี มุ่งไปทางทิศใต้ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ผ่านอำเภอเมืองชลบุรี อำเภอสัตหีบ แหลมฉบังโดยจะมี

โครงการทางพิเศษในปัจจุบัน โครงการทางพิเศษในอนาคตของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) (ต่อ)

ทางเชื่อมต่อเข้าไปยังนิคมอุตสาหกรรม แหลมฉบังและท่าเรือแหลมฉบังหลังจากนั้นแนวสายทางมุ่งไปทางทิศใต้ผ่านอำเภอบางละมุง จุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) บริเวณถนนพญาไท

3. โครงการเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

กทพ. กำหนดกลยุทธ์ในการนำทางพิเศษไปสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาคและประเทศใกล้เคียงโดยการสร้างทางพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) และสนับสนุนการเปิดประชาคมอาเซียนในอนาคต โดยวางแผนพัฒนาพื้นที่เป็นจุดผ่านแดน และพื้นที่พิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยสร้างทางพิเศษเชื่อมระหว่างประเทศเพื่อนบ้านรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ เออีซี โดยตั้งคณะทำงานศึกษาความเป็นไปได้ สำรวจ และออกแบบเบื้องต้นแนวเส้นทางชายแดนต่างๆ เช่น ทิศเหนือ ไทย - จีน ทิศตะวันออก ไทย - เวียดนาม - ลาว - กัมพูชา และทิศใต้ ไทย - มาเลเซีย และมีแผนการศึกษาพื้นที่ชายแดน 4 จุดที่มีความน่าสนใจที่สุด ดังนี้ ด้านศุลกากรสะเดา จ. สงขลา ด้านศุลกากรหนองคาย จ.หนองคาย ด้านศุลกากรแม่สอด จ.ตาก และด้านศุลกากรเชียงของ จ. เชียงราย

กทพ. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาและสำรวจพื้นที่ เพื่อทำแบบเบื้องต้นที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนมากที่สุดในประเทศ (ข้อมูลการกรมศุลกากรและด่านตรวจจับเข้าเมือง) เพื่อศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนใหม่ และออกแบบทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและลดปริมาณจราจรบริเวณด่าน

สำหรับ ทิศเหนือ ไทย - จีน ทิศตะวันออก ไทย - เวียดนาม - ลาว - กัมพูชา หากวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันด่านสะเดา ทิศใต้ดีที่สุด ส่วนในอนาคตจะมองภาคเหนือเป็นจุดต่อไป

กทพ. เตรียมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ในปีงบประมาณ 2556-2557 โดยการศึกษาทบทวนและประเมินระดับความพร้อมการดำเนินงานของ กทพ. ในการเตรียมความพร้อมเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน อีกทั้งกำหนดแนวทางในการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพในการแข่งขันในระดับสากลทั้งในด้านการพัฒนาบุคลากร การวิจัยและพัฒนา การจัดทำโครงการความร่วมมือทางวิชาการ และการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางตำแหน่งองค์กรอย่างมีกลยุทธ์ (Corporate Positioning Strategy) ในเวทีอาเซียน โดย กทพ. จะมีแผนแม่บท (Master Plan) และแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การพัฒนาและบริหารองค์กรเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียนต่อไป

การบริการทางด่วนพิเศษของการทางฯ

หัวใจหลักของการทางฯ เน้นการให้บริการ คือ ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ท่านจะได้รับสิ่งเหล่านี้ ตั้งแต่วินาทีแรกที่ขึ้นทางด่วนพิเศษจนกระทั่งขาลง หรือหากขึ้นทางด่วนทางพิเศษแล้วลัดรถหยุดบนเลน 5 นาที อาจจะเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ ทางหน่วยงานจะประชาสัมพันธ์ตัววิ่งให้กับผู้ใช้ทางได้ทราบทันที และหากท่านขับรถอยู่บนทางด่วนพิเศษแล้วเกิดอุบัติเหตุ รถเสีย รถไฟไหม้ ทางหน่วยงานจะจัดหน่วยเฉพาะกิจที่เป็นรถ 2 ล้อเข้าไปช่วยเหลือท่าน ได้ทันเวลา

โครงการที่ปาลสนใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ ธนา พุฒรังสี

รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGATI)

ผู้สัมภาษณ์ สุจิตต์ คือประเสริฐศักดิ์ และ ดร.เอกรินทร์ วิชาสนาส่ง
คณะทำงานโครงการสารสาวิศกร และสื่อประชาสัมพันธ์สารสาวิศกร
สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558



การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. 2512 ที่บัญญัติขึ้น เพื่อให้ดำเนินการผลิตไฟฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดวัตถุประสงค์หลักในการผลิต จัดหา จัดส่ง หรือจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค พร้อมทั้งธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง กับกิจการไฟฟ้า ภายใต้กรอบพระราชบัญญัติ กฟผ. จนถึงปัจจุบัน กฟผ. ได้ลงทุนในบริษัทในเครือจำนวน 5 บริษัท คือ

1. บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) กฟผ. ถือหุ้นร้อยละ 45
2. บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) กฟผ. ถือหุ้นร้อยละ 25
3. บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด กฟผ. ถือหุ้นร้อยละ 99.99
4. บริษัท อีแกทไดมอนด์ เซอร์วิส จำกัด กฟผ. ถือหุ้นร้อยละ 45
5. บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด กฟผ. ถือหุ้นร้อยละ 35

ในส่วนของบริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGAT International Co., Ltd. (EGATI)) นายธนา พุฒรังสี รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ กล่าวว่า EGATI มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนา จัดหา ลงทุน ร่วมลงทุน ธุรกิจด้าน พลังงานและธุรกิจที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นคงให้กับระบบไฟฟ้าของประเทศ และ/หรือสร้างมูลค่า เพิ่มให้แก่ กฟผ. โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2550 กำหนดวัตถุประสงค์ในการร่วมลงทุนธุรกิจที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ โดยไม่จำกัดการลงลงทุนเฉพาะในประเทศภูมิภาคอาเซียน ในการดำเนินโครงการจะมีข้อจำกัดในเรื่องของบุคลากร งบประมาณ อีกทั้งต้องได้รับงบประมาณจาก กฟผ. และต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีทุกโครงการ ตั้งแต่ ปี 2556 เป็นต้นมาจึงกำหนดขอบเขตเฉพาะในกลุ่มประเทศ CLMV คือ กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พม่า และเวียดนาม

ปัจจุบัน EGATI ดำเนินโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำน้ำเย็น 1 มีกำลังการผลิต 289 เมกะวัตต์ มูลค่าโครงการ 27,000 ล้านบาท ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นโครงการมีการถือหุ้นร่วมกัน 3 หน่วยงาน คือ EGATI ร้อยละ 30 คิดเป็นเงินลงทุน 2,550 ล้านบาท บริษัท Kansai ประเทศญี่ปุ่น ร้อยละ 45 และ LHSE ร้อยละ 25 เป็นโครงการ เชื้อขนาดใหญ่อผลิต และขายไฟฟ้าให้กับประเทศไทย 269 เมกะวัตต์ ส่วนอีก 20 เมกะวัตต์ เป็นเพื่อนขนาดเล็กโรงลงมา ผลิต และขายไฟฟ้าให้ สปป.ลาว ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีความคืบหน้าร้อยละ 10 คาดว่าจะสามารถจ่ายไฟ เชิงพาณิชย์ (COD) ประมาณปี 2562

ลักษณะการแบ่งงานจะแบ่งออกตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้น EGATI จะรับงานเดินเครื่องและบำรุงรักษา (O&M) ในส่วน ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) นั้น สปป. ลาว ใช้มาตรฐานเดียวกับไทย บางเรื่องอาจจะกำหนดมาตรฐานสูง ขึ้นอยู่กับสถาบันเงินกู้ด้วย เช่น ADB จะให้ความสำคัญในเรื่องของสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติมาก ในการส่งไฟฟ้าจะทำการ เชื่อมโยงสายส่งปัจจุบันที่มีการเชื่อมโยงสายส่งระหว่างประเทศอยู่แล้ว ประเทศไทยมีสถานีไฟฟ้าแรงสูงอุดรธานี 3 สามารถรับไฟฟ้าจาก สปป. ลาวได้ประมาณ 2,000 เมกะวัตต์

โครงการที่น่าสนใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ ธนา พุ่มรังสี

รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGAT) (ต่อ)

ความต้องการใช้ไฟฟ้าของ สปป. ลาว ก่อนข้างคำเทียบกับการกำลังผลิตติดตั้งที่มีอยู่ภายในประเทศ จึงจำเป็นต้องหาทางขายออกไป ทั้งนี้ประเทศไทยก็จำกัดจำนวนซื้อ ตามความเหมาะสมในส่วนหนึ่งของโครงการ Asian Telecommunication Grid ที่เป็นการลงทุนเพื่อเชื่อมต่อระบบสื่อสารโทรคมนาคมระหว่างประเทศผ่านเครือข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง บนระบบส่งไฟฟ้า (OPGW) ที่มีอยู่ในระบบส่งไฟฟ้า จะทำให้ระบบสื่อสารเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคที่สะดวกและมั่นคงยิ่งขึ้น

ส่วนโครงการในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามของ EGAT คือ โครงการโรงไฟฟ้ากวางจิ เป็น BOT-Build Operate and Transfer มีข้อตกลงระหว่างการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมระหว่างไทยกับเวียดนามที่จะช่วยให้การสนับสนุนในพื้นที่ตอนกลางของประเทศเวียดนาม ซึ่งกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอุตสาหกรรม จำเป็นต้องเพิ่มระบบส่งไฟฟ้าเบื้องต้นจะเป็นโรงไฟฟ้าขนาดประมาณ 2x600 เมกะวัตต์ ใช้เชื้อเพลิงถ่านหินนำเข้า โครงการลงทุนทั้งหมดประมาณ 75,000 ล้านบาท EGAT ลงทุนประมาณ 8,900 ล้านบาท ถือหุ้นร้อยละ 40 และคงอำนาจการบริหาร โดยอาจจะมีส่วนร่วมลงทุน 2 ราย ถือหุ้นรวมร้อยละ 60 ขณะนี้มีความคืบหน้าในการทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ Feasibility Study ส่งให้กับรัฐบาลเวียดนามและรอการอนุมัติ จากรัฐบาลเวียดนาม ในการดำเนินการ หลังจากนั้นก็จะเป็นกระบวนการเรื่องของการตกลงราคาค่าไฟฟ้า โครงการนี้ EGAT ขายไฟฟ้าทั้งหมดให้กับเวียดนาม กำหนดแล้วเสร็จและจ่ายไฟครั้งแรกประมาณปี พ.ศ. 2564 หลังจากนั้นก็คือการตั้งบริษัท Joint venture เพื่อเป็นตัวแทนไปประจำการที่เวียดนาม รวมถึงจัดหาที่ปรึกษาทางด้านการเงินและกฎหมาย ซึ่งในช่วงนี้อยู่ในระหว่างพิจารณาการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อคัดเลือกผู้ร่วมลงทุน 2 บริษัท โดยคำนึงถึงผลตอบแทนการลงทุน IRR 12% และพิจารณาถึงเทคโนโลยีที่จะใช้ในการผลิตที่อาจจะเป็นถ่านหินซับบิทูมินัส ที่มีมาตรฐานเดียวกับประเทศไทย

นอกจากนี้ EGAT ยังได้เข้าไปลงทุนในโครงการของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา คือ โครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำมายตง เป็นโครงการขนาดใหญ่ 7,000 เมกะวัตต์ มีผู้ร่วมทุน 3 บริษัท คือ CTGC ของประเทศจีน ร้อยละ 56 รัฐบาลเมียนมาโดย Department of Hydro Power (DHPP) ร้อยละ 10 และบริษัทเอกชนของเมียนมา IGOEC ร้อยละ 4 ในส่วนของ EGAT ถือร้อยละ 30 ค่าใช้จ่ายเริ่มต้นในการศึกษาความเป็นไปได้ของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยกับจีนเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย โดย EGAT ออกค่าใช้จ่ายประมาณ ร้อยละ 34.88 โครงการนี้เมียนมาไม่ร่วมลงทุน แต่ต้องการไฟฟ้าฟรีร้อยละ 10 ของ 7,000 เมกะวัตต์ ตลอดอายุสัมปทาน 40 ปี หมายความว่า เมียนมาแบ่งไป 700 เมกะวัตต์ ดังนั้นกำลังผลิต 6,300 เมกะวัตต์ ผู้ร่วมลงทุนนำมาจัดสรร โดยมี 2-3 ทางเลือก ซึ่งทางเลือกแรกคือ EGAT รับซื้อทั้งหมด 6,300 เมกะวัตต์ ทางเลือกที่สอง EGAT แบ่งครึ่งกับ CTGC 3,150 เมกะวัตต์ ทางเลือกที่สาม CTGC รับซื้อทั้งหมดขณะนี้ Developer กำลังอยู่ระหว่างการต่อรองและ EGAT ได้มีการส่งรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ให้กับรัฐบาลประเทศเมียนมา ซึ่งกำลังตรวจอนุมัติและส่งร่าง MOA ให้มาพิจารณา จากนั้นจะเป็นการพิจารณาข้อเสนอราคาไฟฟ้า (TARIFF Proposal) โรงไฟฟ้าพลังน้ำมายตงสร้างกันแม่น้ำสาละวิน เมื่อสร้างเสร็จแล้วจะจ่ายไฟฟ้าที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงไทรน้อย เพื่อเสริมความมั่นคงทางระบบให้กับ กรุงเทพมหานครพื้นที่บริเวณชล และภาคกลาง

โครงการที่นำเสนอในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ ธนา พุฒรังสี

รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGATI) (ต่อ)

โครงการฮังจี เป็นอีกหนึ่งโครงการที่ทาง EGATI อยู่ระหว่างดำเนินการซึ่งโครงการอยู่บริเวณอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นโครงการขนาด 1,360 เมกะวัตต์ ซึ่งโครงการนี้ได้มีข้อตกลงเป็น MOA ไปแล้ว แต่ไม่มีความคืบหน้า และมีแนวโน้มว่าจะล่อออกไป เพราะทางประเทศเมียนมายังไม่สามารถจัดการปัญหาให้ได้โครงการมีกำหนดแล้วเสร็จประมาณ ๔๕

โครงการที่นำเสนอที่ EGATI มีอยู่ ๖ โครงการคือ เมียนมา ๑ โครงการ เวียดนาม ๑ โครงการ ไทย ๑ โครงการ และ ๓ โครงการในอาเซียนอื่น ๆ โดยรัฐบาลประเทศเมียนมา เสนอโครงการ MOU ไปเรียบร้อยแล้ว เป็นโรงไฟฟ้า เชื้อเพลิงถ่านหินนำเข้าจากประเทศอินโดนีเซียหรือ มาเลเซีย ๑ โครงการ มี ความจุ ๑,๓๖๐ เม.ก. (GPSC) ร้อยละ 45 กับ บริษัท EGATI ประเมินว่า จะใช้เวลาประมาณ 35 และ ๔๐ ปี ในเมืองย่างกุ้ง ขนในเมียนมา อีกร้อยละ 20 และ ๑๐ เปอร์เซ็นต์ ต้องการไฟฟ้า ในเมืองย่างกุ้ง เมียนมาผลิตไฟฟ้า ปัจจุบันมีเฉพาะ โรงไฟฟ้าดีเซล ๑ โรง และโรงไฟฟ้าถ่านหิน ๑ โรง ให้กับเมียนมา ต้องมาศึกษาถึงความคุ้มค่า อยู่ในระหว่างศึกษาความคุ้มค่า และบางส่วนของโครงการได้ดำเนินการแล้ว แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้หลายแห่ง



ที่ตั้งโครงการผลิตไฟฟ้าที่ บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (EGATI) ร่วมลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการที่น่าสนใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ อีรพันธ์ เตชะศิริกุล
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ผู้สัมภาษณ์ ทศพร ศรีเยี่ยม
ประธานคณะทำงานโครงการสารสาวิศกร และสื่อประชาสัมพันธ์ธสภวิศกร และ
ดร.ธีรธ ธาราไชย คณะทำงานโครงการสารสาวิศกร และสื่อประชาสัมพันธ์ธสภวิศกร
(สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2558)



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย Mass Rapid Transit Authority of Thailand



โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในความรับผิดชอบของ รฟม.

โครงการที่น่าสนใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ อีรพันธ์ เตชะศิริกุล

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (ต่อ)

ในโอกาสที่สภาวิศวกรจะจัดทำสารสาส์นเกี่ยวกับเรื่องประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) สภาวิศวกรเห็นว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีการดำเนินงานด้านวิศวกรรม และมีวิศวกรอยู่ในสังกัดเป็นจำนวนมาก ซึ่งในครั้งนี้นักสภาวิศวกรได้รับความอนุเคราะห์ จากคุณอีรพันธ์ เตชะศิริกุล รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน) ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับงานวิศวกรรมด้านการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งสาธารณะเพื่อเป็นประโยชน์แก่สมาชิกสภาวิศวกร เพื่อสะท้อนถึงวิสัยทัศน์ มุมมองการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศไทย โดยมี ดร.ธีร ธารไชย คณะทำงานโครงการสารสาส์นสภาวิศวกร และสื่อประชาสัมพันธ์สภาวิศวกร เป็นผู้สัมภาษณ์ มาฟังสรุปการสัมภาษณ์ของรองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดังนี้

ท่านรองอีรพันธ์ ได้เล่าถึงความเป็นมาของ รฟม. ว่าเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นเมื่อประมาณ 23 ปีที่แล้ว ในช่วงที่รัฐบาลกำลังแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพยายามผลักดันให้เกิดระบบขนส่งมวลชนประสิทธิภาพสูง ซึ่งพบว่าในต่างประเทศนิยมใช้การขนส่งระบบรางเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก เนื่องจากสามารถรองรับปริมาณการเดินทางได้ครั้งละจำนวนมาก สอดคล้องตามหลักการด้านวิศวกรรมการขนส่ง แต่ทว่าประเทศไทยยังมีความล่าช้าในการพัฒนาด้านระบบราง รัฐบาลจึงได้จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้นมา ให้ชื่อว่า “องค์การรถไฟฟ้ามหานคร” ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนมาเป็น “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)” โดยมีภาระหน้าที่ในการดำเนินงาน และพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางให้เป็นไปตามแผนแม่บท รวมทั้งก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ให้สอดคล้องกับแผนที่กำหนดไว้

โครงการรถไฟฟ้าเป็นโครงการซึ่งมีมูลค่าการลงทุนค่อนข้างสูง จากประสบการณ์ที่ผ่านมา ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งมีระยะทาง 20 กิโลเมตร รวม 18 สถานี ใช้งบประมาณลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งการดำเนินงานโครงการเป็นไปได้ค่อนข้างช้า เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน มีขั้นตอนค่อนข้างซับซ้อน นับตั้งแต่เริ่มต้นจากการศึกษาออกแบบโครงการ การขออนุมัติโครงการ การคัดเลือกที่ปรึกษาโครงการ การคัดเลือกผู้รับเหมาโครงการ ไปจนถึงการก่อสร้างโครงการ ซึ่งที่ผ่านมาถึงแม้จะใช้ระยะเวลารวมไม่ต่ำกว่า 10 ปี แต่เพื่อเป้าหมายในการยกระดับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ให้ประชาชนเกิดความสะดวกสบายในการเดินทางในชีวิตประจำวัน รฟม. ก็จำเป็นต้องพัฒนาระบบรางให้ประสิทธิภาพ ตามภาระหน้าที่หลักของ รฟม. ต่อไป

การเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ท่านรองอีรพันธ์ฯ ได้กล่าวถึงบทบาทของ รฟม. ว่า ถึงแม้ว่าปัจจุบัน รฟม. จะมีดำเนินงานโครงการเน้นไปที่การพัฒนาระบบขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นหลัก แต่ทว่าโดยอำนาจหน้าที่แล้ว รฟม. สามารถเข้าไปดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองในจังหวัดอื่นๆ ได้ทั่วประเทศ อาทิ เชียงใหม่ ภูเก็ต ขอนแก่น เป็นต้น เพียงแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครยังไม่สามารถดำเนินงานโครงการได้ตามแผนที่วางไว้ อย่างไรก็ตาม รฟม. ได้เข้าไปมีส่วนช่วยเหลือในการศึกษาความ

โครงการที่นำเสนอในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ อีริพันธ์ เคชะศิริกุล

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (ต่อ)

เป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการในจังหวัดอื่นๆ อาทิ จังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้เพื่อช่วยส่งเสริมเมืองที่มีโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อยู่แล้ว ให้มีประสิทธิภาพการเดินทางดีขึ้น ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เกิดการพัฒนาและยกระดับการค้า การลงทุน การแข่งขันด้านธุรกิจ และการพัฒนาเศรษฐกิจต่างๆ ให้มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้ เมื่อมีการเปิดการค้าเสรีอาเซียน ยกตัวอย่างเช่น กรณีมีบริษัทต่างชาติที่กำลังมองหาเมืองเพื่อเป็นฐานการค้าการลงทุนในอาเซียน เมื่อพิจารณาในแง่ความได้เปรียบด้านการขนส่ง เมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานคร ก็อยู่ในตำแหน่งที่ดีที่สามารถแข่งขันได้เมื่อเทียบกับประเทศข้างเคียง แต่ทั้งนี้ยังต้องมีการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งให้ได้ตามแผนงานที่วางไว้จึงจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและการขนส่งได้

ในส่วนของแผนการดำเนินงานและความก้าวหน้าโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม. ท่านรองอีริพันธ์ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว คือ โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ปัจจุบันมีผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 250,000 คนต่อวัน ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารต่ำกว่ารถไฟฟ้าของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ จำกัด (มหาชน) (BTS) สายสุขุมวิท และสายสีลม ที่ประสบความสำเร็จในเชิงการส่งเสริมการท่องเที่ยว ช่วยกระตุ้นการค้า ธุรกิจ และการท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ผ่านเส้นทางสายสำคัญในกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตาม รถไฟฟ้าใต้ดิน สายเฉลิมรัชมงคล ก็มีแนวโน้มที่ผู้ใช้บริการจะเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากมีการเชื่อมโยงโครงข่ายสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น เนื่องจากปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาชุมชนตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างมีอยู่ 3 โครงการ ประกอบด้วย

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค
3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

ทั้งนี้การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนหลัก คือ

- 1) งานโยธา เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด มีสัดส่วนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 80 ของมูลค่าโครงการรวม ซึ่งเป็นส่วนหลักของโครงการที่รัฐบาลจะเป็นผู้ลงทุนเอง
- 2) งานระบบรถไฟฟ้า หรืองานเครื่องกลและงานไฟฟ้า (Mechanical & Electrical (M&E)) เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและติดตั้งงานเครื่องกลและงานไฟฟ้า งานระบบรถไฟฟ้า หรืองานผลิตรถ ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling) เป็นต้น ในส่วนนี้มีสัดส่วนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 20 ของมูลค่าโครงการรวม ซึ่งปัจจุบันมีการเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเข้ามาร่วมลงทุนได้

โครงการที่น่าสนใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ อีรพันธ์ เตชะศิริกุล

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (ต่อ)

เมื่อกล่าวถึงด้านการลงทุน ท่านรองอีรพันธ์ฯ ได้อธิบายถึง ความเหมือนและความแตกต่างระหว่างการลงทุนของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล กับ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ไว้ว่า ทั้ง 2 โครงการ มีลักษณะที่คล้ายกัน ตรงที่เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน (Public Private Partnership : PPP) ที่เป็นสัญญาร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลและเอกชนในการให้บริการสาธารณะ

แต่รายละเอียดจะแตกต่างกันตรงที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ใช้รูปแบบ Net Cost เช่นเดียวกับโครงการรถไฟฟ้าของ BTS กล่าวคือ เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า ให้บริการเดินรถ และรับความเสี่ยงไปทั้งหมด โดยจะแบ่งส่วนแบ่งรายได้จากค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่รัฐบาล โดยที่รัฐบาลไม่มีการสนับสนุนใดๆ เพิ่มเติม แตกต่างจาก โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ที่กำลังจะเปิดให้บริการ ที่ถึงแม้ว่าจะมีรูปแบบการลงทุนเป็น PPP เช่นกัน แต่ทว่าใช้รูปแบบ Gross Cost ที่เอกชนผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้ลงทุนไปก่อน แล้วรัฐบาลทยอยผ่อนคืนให้ในส่วนของเงินลงทุนในช่วงระยะเวลา 10 - 15 ปี ตามที่ตกลงกันไว้ ทั้งนี้รัฐจะเป็นผู้จัดเก็บรายได้และรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยจ่ายเป็นเงินค่าจ้างให้แก่เอกชนสำหรับการจัดการเดินรถ และจัดเก็บรายได้ให้แก่ภาครัฐ

สำหรับความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เป็นดังนี้
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ มีความก้าวหน้าอยู่ที่ประมาณร้อยละ 99 มีแผนจะเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2559

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ 1) ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ เป็นเส้นทางยกระดับทั้งหมด มีระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร และ 2) ช่วงหัวลำโพง – บางแค มีทั้งส่วนที่เป็นเส้นทางยกระดับและใต้ดิน ระยะทางรวมประมาณ 14 กิโลเมตร เส้นทางมีลักษณะเป็นวงรอบบรรจบกัน ความก้าวหน้าการก่อสร้างอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50 - 60

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ (เขียวใต้) เป็นเส้นทางเดินรถต่อจากสถานีแบริ่งเชื่อมต่อไปจนถึงจังหวัดสมุทรปราการ มีระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร ดำเนินการมาแล้วประมาณ 2 ปี ความก้าวหน้าของการก่อสร้างอยู่ที่ประมาณร้อยละ 53

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต (เขียวเหนือ) เป็นเส้นทางที่ต่อจากสถานีหมอชิตไปทางถนนพหลโยธิน เลี้ยวเข้าถนนลาดพร้าวประมาณ 25 กิโลเมตร ถึงถนนลาดพร้าว 2 มีระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร โครงการนี้ได้ทำการลงนามสัญญาจ้างผู้รับเหมามือต้นเดือนเมษายน พ.ศ. 2558 และผู้รับเหมากำลังเริ่มดำเนินการก่อสร้าง

เมื่อสอบถามถึงเรื่องการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายของ รฟม. ที่จะต้องเชื่อมต่อจากเส้นทางรถไฟฟ้า BTS ของ กทม. ท่านรองอีรพันธ์ฯ ได้ให้ความเห็นว่า ในประเด็นดังกล่าวขณะนี้อยู่ระหว่างการหารือร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม รฟม. กทม. กระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการโอนการเดินรถโครงการไปให้ กทม. เป็นผู้รับผิดชอบ

โครงการที่น่าสนใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ อีรพันธ์ เตชะศิริกุล

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (ต่อ)

ในส่วนของการนิบัติโดยสารรถไฟฟ้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นบัตรโดยสารคนละประเภท จึงทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกนั้น ท่านรองอีรพันธ์ฯ ให้ความเห็นว่า เรื่องดังกล่าวถือเป็นประเด็นหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ระหว่างการดำเนินการออกแบบ และดำเนินการระบบตัวร่วมกลาง โดย สนข. ได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนเพื่อออกแบบและจัดหาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Clearing House) และคาดว่าจะสามารถใช้งานได้ประมาณปี พ.ศ. 2559

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าในอนาคตที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรี ได้แก่

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ 1) ช่วงตะวันตก ตั้งแต่บริเวณถนนรัชดาภิเษก ไปจนถึงตลิ่งชัน ขณะนี้อยู่ระหว่างการออกแบบ และ 2) ช่วงตะวันออก ตั้งแต่บริเวณถนนรัชดาภิเษก ไปจนถึง มีนบุรี ได้มีการออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มนี้ นับเป็นโครงการที่สำคัญที่จะเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างฝั่งตะวันตกและตะวันออกเข้าด้วยกัน และคาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารสูงที่สุดทั้งนี้ภาคคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการผ่านภายใน 2 เดือน จะสามารถเข้าสู่ขั้นตอนการประมูลเพื่อจัดหาผู้รับเหมาได้ภายในปีนี้ และสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ยกระดับ (Elevated Rail) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการก่อสร้าง สำหรับเส้นทางนี้คาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารอาจจะไม่สูงนัก เนื่องจากเส้นทางไม่ผ่านเข้าเมือง แต่เป็นเส้นทางระหว่างชานเมืองกับชานเมือง ถือเป็นโครงการรถไฟฟ้าสายรองเพื่อการลำเลียง (Feeder) ผู้โดยสารเข้าสู่เส้นทางสายหลัก

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ยกระดับ (Elevated Rail) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการก่อสร้าง

ความแตกต่างของระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) กับรถไฟฟ้ารางหนัก (Heavy Rail) ที่พบเห็นอยู่ใน ททท. ปัจจุบัน คือ รถไฟฟ้ารางเดี่ยวอาศัยการเคลื่อนที่ของล้อยางบนคานรางเดี่ยว ซึ่งรถไฟฟ้ารางเดี่ยวจำแนกกว้างๆ ได้เป็น 2 ประเภทตามลักษณะโครงสร้าง ได้แก่ รถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบแขวน และรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบวิ่งคร่อมราง โดยรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบวิ่งคร่อมรางนั้น ล้อยางของตัวรถจะวิ่งบนคาน โดยมีความเร็วเฉลี่ยที่ประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วสูงสุดไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งปัจจุบันมีความเร็วให้บริการอยู่ที่ประมาณ 30 - 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหากมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น สามารถขยายความจุได้โดยการเพิ่มขบวนรถ

เนื่องจาก รฟม. มีโครงการที่ใช้เงินลงทุนค่อนข้างมากและมีส่วนของงานโยธาเกี่ยวข้องด้วย หากต้องร่วมทุนกับบริษัทต่างประเทศแล้ว วิศวกรไทยจะได้รับประโยชน์หรือไม่ ท่านรองอีรพันธ์ฯ อธิบายว่า สำหรับเรื่อง การกำหนดชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local Content) นั้น รฟม. พยายามส่งเสริมการใช้ทรัพยากรภายในประเทศให้ได้มากที่สุด ซึ่งการกำหนดใช้ชิ้นส่วนผลิตภายในประเทศ อาจจะเป็นชิ้นส่วนภายในตัวรถ จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการกระบวนการประกอบชิ้นส่วนในประเทศ ซึ่งบางชิ้นส่วนที่ไม่ได้ประกอบมาจากต่างประเทศ เราจะพยายามกำหนดให้เป็นชิ้นส่วนภายในประเทศมากที่สุด โดยต้องพิจารณาว่าประเทศไทยมีวัตถุดิบ หรือสามารถทำได้ขนาดไหน เป็นต้น สำหรับงานบริการด้านวิชาชีพ วิศวกรรม (Engineering Service) ในส่วนของที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานโครงการ ทาง รฟม. ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าวิศวกรหรือบุคลากรหลักที่จะเข้ามาทำงาน ต้องมีบุคลากรที่เป็นคนไทยจำนวนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ซึ่งปัจจุบัน แต่ละ

โครงการที่ปาสใจในอาเซียนที่ผ่านมา และโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น

บทสัมภาษณ์ อีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) (ต่อ)

โครงการที่มีคนไทยอยู่ถึงร้อยละ 70 - 80 แล้ว ส่วนในคำถามที่ว่าคนไทยสามารถดำเนินการได้เองทั้งหมดหรือไม่ในปัจจุบันงานโยธาส่วนใหญ่ บุคลากรชาวไทยจะเป็นผู้ควบคุมงานเองแต่ยังมีบางส่วนที่ต้องการผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการระบบรถไฟฟ้า เนื่องจากรถไฟฟ้าที่ประกอบมาจากต่างประเทศ จึงยังต้องใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญจากบุคลากรต่างประเทศ ในเรื่องของระบบอาณัติสัญญาณ

ท่านรองอีรพันธ์ฯ ยังได้ให้ความเห็นว่า ความต้องการวิศวกรระบบรางยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ประเทศไทยมีจำนวนวิศวกรด้านนี้อยู่น้อย เนื่องจากยังไม่มีการเรียนการสอนสำหรับระบบรางโดยเฉพาะ ดังนั้นจึงควรสนับสนุนและผลักดันให้มีการส่งเสริมการเรียนการสอนทางด้านวิศวกรรมระบบราง ทั้งหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้นและระยะยาว ด้านระบบราง หรือจัดในลักษณะหลักสูตรเฉพาะทางในการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพทางวิศวกรรม (CPD) เพื่อตอบสนองต่อความต้องการวิศวกรเฉพาะทางในสภาวะการณ์ปัจจุบัน สำหรับแนวทางในอนาคตด้านการจัดตั้งหลักสูตรปริญญาเฉพาะสาขานั้น ยังต้องอาศัยความร่วมมือและใช้เวลาในการสร้างหลักสูตรดังกล่าวเพื่อให้เป็นรูปธรรม

ท่านรองอีรพันธ์ฯ ยังได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมต่อคำถามการให้การสนับสนุนวิศวกรไทยและคำตอบแทนว่า อัตราค่าตอบแทนวิศวกรไทยยังอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ ซึ่งในอดีตเป็นปัญหาหนึ่งของ รฟม. ในการสรรหาและรักษาบุคลากรในองค์กร เนื่องจาก รฟม. มีการกำหนดอัตราเงินเดือนในระดับปริญญาตรี และปริญญาโทในอัตราที่เท่ากันทุกสาขาวิชา และมีอัตราการเพิ่มเงินเดือนในแต่ละปีเท่ากัน ทำให้มีอัตราการลาออกของวิศวกรสูงมาก การผลักดันส่งเสริมให้ค่าตอบแทนด้านสาขาวิชาชีพจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะการทำงานในวิชาชีพวิศวกรรมที่มีการระงับในความรับผิดชอบที่แตกต่างกันไป

นอกจากนี้ ท่านรองอีรพันธ์ฯ ให้ความเห็นเกี่ยวกับปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าไว้ว่า ปัจจุบันร้อยละ 80 - 90 ของสาเหตุของปัญหา อยู่นอกเหนือการควบคุม ยกตัวอย่างปัญหาที่พบบ่อย คือ ปัญหาการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณพื้นที่ที่ถูกเวนคืนตามแนวสายทาง ซึ่งก็มักจะมีการต่อต้าน ร้องเรียน อย่างไรก็ตามการดำเนินงานของ รฟม. จะยึดตามหลักวิชาการในการสำรวจออกแบบโครงการ โดยยึดข้อกำหนดทางวิศวกรรมที่มุ่งเน้นด้านความปลอดภัย และการให้บริการแก่ประชาชนเป็นหลัก ซึ่งเมื่อเกิดการประท้วงขึ้น รฟม. ก็พยายามพิจารณาหาแนวทางออกที่เหมาะสม และมีผลกระทบต่อน้อยที่สุด รวมทั้งการให้ความรู้ และความเข้าใจแก่ประชาชน และพิจารณาผลตอบแทนต่อผู้ได้รับผลกระทบอย่างเป็นธรรมให้ได้มากที่สุด



ท่านรองอีรพันธ์ฯ ได้ฝากถึงน้องๆ วิศวกรจบใหม่ว่า การเริ่มชีวิตการทำงานจะแตกต่างไปจากการเรียนของน้องๆ ในตอนอยู่ในรั้วมหาวิทยาลัย เราจำเป็นต้องมีความรับผิดชอบต่อนหน้าที่การงานที่ได้รับมอบหมาย การเอาใจใส่ต่องานที่ปฏิบัติ ความตรงต่อเวลา การทำงานเป็นทีม ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ น้องๆ วิศวกรจะต้องเรียนรู้และปรับตัวเมื่อเข้ามาอยู่ในช่วงชีวิตการทำงาน เนื่องจากจะเป็นสิ่งที่ผลักดันให้เราประสบความสำเร็จในหน้าที่การงานในอนาคตต่อไป



โครงการที่น่าสนใจของไทย ในอาเซียน

- โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจืด 2
บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)
- โครงการทำเรื่อน้ำลิกทวาย และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย
โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจืด 2 บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)

บทสัมภาษณ์ ปวิธ ศรีวิเศษวาทย์ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)

ผู้สัมภาษณ์ ศุภชัย จีระเร็นศักดิ์ รองผู้อำนวยการบริหาร บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด (ข้อมูล ณ วันที่ 20 พฤษภาคม 2558)

1.ความเป็นมาของโครงการ

ในปี 2529 ธนาคารโลกและองค์การสหประชาชาติ (World Bank and UNDP) ได้ให้ความช่วยเหลือรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ทำการศึกษาแผนแม่บทในการพัฒนาศักยภาพของไฟฟ้าพลังน้ำใน สปป.ลาว และมีโครงการไฟฟ้าพลังน้ำน้ำจืด 2 เป็นหนึ่งในโครงการที่มีศักยภาพ



ในปี 2536 ได้มีบันทึกข้อตกลง (MOU) ซื้อขายไฟฟ้าฉบับแรก 1,500 เมกะวัตต์ระหว่างรัฐบาลไทยและ สปป.ลาว (ปัจจุบันมีการเพิ่มปริมาณการรับซื้อจนถึง 10,000 เมกะวัตต์) ต่อจากนั้น สปป.ลาว ได้เปิดให้ภาคเอกชนเข้าไปลงทุนโครงการไฟฟ้าพลังน้ำในรูปแบบสัมปทานระยะยาว โดยผู้พัฒนาโครงการจะต้องศึกษาความเหมาะสมโครงการอย่างละเอียด ถ้าเห็นว่าโครงการเหมาะสมทั้งด้านเทคนิค ด้านสิ่งแวดล้อม และการเงิน ก็จะทำสัญญาพัฒนาโครงการ (Project Development Agreement: PDA) ต่อไป

ผู้ลงทุนพัฒนาโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจืด 2 รายแรก คือ บริษัท Shlapak และบริษัท ช.การช่าง จำกัด ได้เข้ามา ร่วมกลุ่มด้วยกลุ่มผู้พัฒนาได้ว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษา Electrowatt- Ekono GMBH จากสวิสเซอร์แลนด์ (ปัจจุบัน คือ Pöyry Energy) เข้ามาศึกษารายละเอียดโครงการ ร่วมกับบริษัท Bilfinger Burger จากเยอรมันซึ่งเป็นผู้ที่คาดว่าจะ รับเหมาก่อสร้างในขณะนั้นผลการศึกษาทบทวนความเหมาะสมโครงการและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม (EIA and SIA) แล้วเสร็จในปี 2541 และได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงการซื้อขายไฟฟ้ากับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย (กฟผ.) ต่อมาในปี 2542 ได้เกิดวิกฤตเศรษฐกิจทางการเงินส่งผลให้ทั่วภูมิภาคเศรษฐกิจจะชะลอตัว ความ ต้องการพลังไฟฟ้าลดลงทำให้ต้องชะลอโครงการ และยกเลิกสัญญาในที่สุด

โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจิม 2 บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ต่อ)

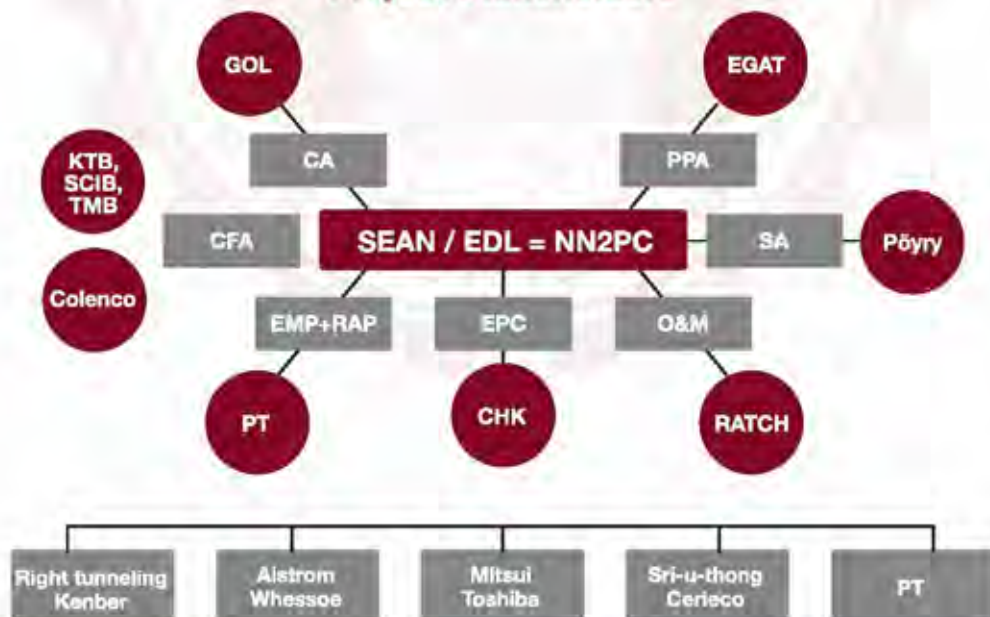
2. ช.การช่างเป็นแกนในการพัฒนาโครงการ

ในปี 2546 ช. การช่าง ได้นำผลการศึกษาดังกล่าวกลับมาทบทวนอีกครั้ง เพราะเห็นว่าเป็นโครงการที่เหมาะสม ยั่งยืนมีประโยชน์ต่อทั้งสองประเทศในหลายๆ ด้านและเห็นว่าควรจะดำเนินการต่อไป ช.การช่าง จึงเป็นแกนในการพัฒนาโครงการโดยเริ่มจัดเตรียมทีมงานและบุคลากรทั้งด้านวิศวกรรม ด้านกฎหมาย ด้านการเงินและการลงทุน

ในปี 2547 ได้จัดตั้งบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด (SEAN) ในประเทศไทยโดยมีผู้ถือหุ้นหลัก คือ ช. การช่าง บริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) บริษัท พีที ก่อสร้าง จำกัดบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) Shlapak Groupบริษัท ทีมคอนซัลติ้ง และรัฐวิสาหกิจไฟฟ้าลาว (EdL) และว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษา Pöyry Energy ทำการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทั้งด้านวิศวกรรมและด้านสิ่งแวดล้อม การออกแบบเบื้องต้นและจัดทำรายละเอียดด้านเทคนิค (Outline Design and Technical Specification) เพื่อใช้ประกอบสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง รวมถึงประมาณราคาโครงการแล้วเสร็จ

ในปี 2548 SEAN ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจตกลงราคาค่าไฟฟ้ากับ กฟผ. ขณะเดียวกันก็ได้ดำเนินการเจรจากับคู่สัญญาหลัก ทั้งสัญญาสัมปทาน Concession Agreement (CA) สัญญาจัดหาเงินทุน (Credit Facility Agreement) สัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง Engineering Procurement and Construction (EPC) และสัญญาซื้อขายไฟฟ้า Power Purchase Agreement (PPA) จนกระทั่งบรรลุข้อตกลง และได้ลงนามสัญญาหลักทั้งสี่สัญญาในวันเดียวกันเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2549

Project Stakeholders



โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจิม 2 บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ต่อ)

งานจ้างเหมาก่อสร้าง ดำเนินการโดย บริษัท ข.การช่าง (ลาว) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ ข.การช่าง โดยมีระยะเวลาทั้งหมด 5 ปี แต่ผู้รับเหมาและที่ปรึกษาได้วางแผนเตรียมการก่อสร้างล่วงหน้าไปปลายปี 2548 ส่งผลให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จในปลายปี 2553 ก่อนกำหนดเป็นระยะเวลา 3 เดือน

ในปี 2549 ได้จัดตั้ง บริษัท ไฟฟ้าน้ำจิม 2 ขึ้นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในสปป.ลาว โดยมีผู้ถือหุ้นหลักคือ รัฐวิสาหกิจไฟฟ้าลาว 25% และSEAN 75% ตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานเพื่อรับสิทธิและข้อผูกพันตามสัญญาทั้งหมดของโครงการ

ในปี 2557 ข. การช่าง ได้จัดตั้ง บริษัท ซี เค พาวเวอร์ จำกัด(มหาชน) จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไทย และโอนหุ้นที่ ข. การช่าง ถืออยู่มากที่ ซี เค พาวเวอร์ทั้งหมด นับเป็นโครงการสัมปทานขนาดใหญ่ในต่างประเทศแห่งแรกที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ไทย

3. รายละเอียดโครงการโดยสังเขป

บริษัท ไฟฟ้า น้ำจิม 2 จำกัด (“NN2PC”) โดยนักลงทุนไทยที่เป็นเจ้าของโครงการสัมปทานในลาว สัญญาสัมปทานมีลักษณะ BOOT (Build – Own – Operate – Transfer) กล่าวคือ NN2PCจะเป็นผู้ออกแบบ พัฒนา ก่อสร้าง และผลิตไฟฟ้ามีระยะเวลาของสัญญาสัมปทาน 25 ปี นับจากวันที่เริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์ และจะต้องส่งมอบโครงการดังกล่าวให้กับ สปป.ลาว เมื่อระยะเวลาสัมปทานสิ้นสุดลง

ลักษณะของโครงการเป็นเขื่อนเก็บกักน้ำขนาดใหญ่ ตัวเขื่อนตั้งอยู่บนลำน้ำจิม ระหว่างภูเขากูแซ และภูวุด บ้านห้วยหม้อ เมืองฮัม แขวงไซสมบุน สปป.ลาว ตัวเขื่อนหินถมฉาบหน้าด้วยคอนกรีต (Concrete face Rockfill Dam หรือ CFRD) ความสูง 181 เมตร สันเขื่อนอยู่ที่ระดับ 381 เมตร เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง กว้าง 9 เมตร และยาว 485 เมตร ส่วนฐานเขื่อนตามลำน้ำจิม กว้าง 518 เมตร และมีทางระบายน้ำล้น (Spill way) แบ่งเป็น 3 ช่อง กว้างช่องละ 15 เมตรแต่ละช่องมีประตูบานโค้งขนาดกว้าง 15 เมตร และสูง 16.7 เมตร เพื่อทำหน้าที่เปิดระบายน้ำในฤดูน้ำหลาก

เหนือตัวเขื่อนเป็นอ่างเก็บกักน้ำ ครอบคลุมพื้นที่ 107 ตารางกิโลเมตร (Reservoir Area) และมีความจุเต็มที่ 4,886 ล้านลูกบาศก์เมตร ในขณะที่น้ำเต็มอ่างจะอยู่ที่ระดับ 375 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง

การผลิตไฟฟ้านั้น จะมีอุโมงค์ส่งน้ำเพื่อนำไปผลิตไฟฟ้า (Power Waterway) โดยออกแบบเป็นหนึ่งอุโมงค์ต้นทางสำหรับรับน้ำจากอ่างเก็บน้ำ มีความยาวอุโมงค์ส่งน้ำ 600 เมตร มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 10.7 เมตร และแยกออกเป็น 3 อุโมงค์ปลายทาง มีความยาวอุโมงค์ละ 265 เมตร และมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางอุโมงค์ละ 5.35 เมตร เชื่อมกับอาคารโรงไฟฟ้า (Powerhouse)

อาคารโรงไฟฟ้า เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก ออกแบบให้ติดตั้งกังหันน้ำแบบแกนตั้ง ชนิด Francis ทำงานร่วมกับเครื่องกำเนิดไฟฟ้าชนิด Synchronous จำนวน 3 ชุด โดยแต่ละชุดมีกำลังการผลิตไฟฟ้า 205 เมกะวัตต์ รวมกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งสิ้น 615 เมกะวัตต์ และสามารถผลิตพลังงานไฟฟ้า เฉลี่ยปีละ 2,310 ล้านKwhโดยส่งผ่านระบบสายส่ง 500 kV เข้าที่สถานีไฟฟ้าแรงสูงอุดรธานี 3 ไฟฟ้าที่ผลิตได้ทั้งหมดจำหน่ายให้กับ กฟผ.ตามอัตราค่าไฟฟ้าที่กำหนดมีระยะเวลา 25 ปี นับจากวันที่เริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์

โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจิม 2 บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ต่อ)

NN2PC ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งระหว่างก่อสร้าง และหลังจากดำเนินการเชิงพาณิชย์

เนื่องจากอ่างเก็บน้ำมีพื้นที่ไม่มากนัก จึงมีผลกระทบเฉพาะด้านทรัพยากรป่าไม้จำนวนหนึ่ง ซึ่งต้องตัด และขนย้ายออกนอกบริเวณอ่างเก็บกักน้ำ โดยดำเนินการจัดทำแผนปลูกป่าทดแทน และจัดสรรงบประมาณให้กรมป่าไม้ไปดำเนินการ สำหรับผลกระทบด้านอื่นมีน้อยมาก

ส่วนด้านสังคมได้กำหนดหลักการในการจัดทำแผนพัฒนาสังคมว่า **“ผู้ที่ได้รับผลกระทบจะต้องมีชีวิตที่ดีขึ้น”** ชาวบ้านที่ต้องอพยพมีจำนวนทั้งสิ้น 982 ครอบครัว จาก 16 หมู่บ้าน ได้ถูกจัดสรรพื้นที่อยู่อาศัยให้ใหม่และสร้างบ้านใหม่ให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกครอบครัวเรียบร้อยแล้ว พร้อมกันนี้ได้สร้างเมืองและชุมชนขึ้นมาใหม่ โดยได้สร้าง วัด โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนประถม โรงเรียนมัธยม สถานีอนามัย ตลาด สถานีขนส่ง ถนนลาดยาง และระบบไฟฟ้า ประปา โดยทั้งหมดปลูกสร้างบนพื้นที่ 0.74 ตารางกิโลเมตร



โดยได้ดำเนินการจัดสรรพื้นที่เพาะปลูกให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบทุกครอบครัว เพื่อไว้ใช้เป็นพื้นที่เพาะปลูกสำหรับไว้เลี้ยงชีพต่อไป โดยได้จัดสรรพื้นที่สำหรับใช้ในการเพาะปลูกจำนวน 10 ตารางกิโลเมตร พร้อมกับจัดให้มีการส่งเสริมอาชีพและความเป็นอยู่ของผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างสม่ำเสมอโดยทางโครงการจะคอยดูแลช่วยเหลือ และระดับประคองด้านการดำรงชีพของผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องต่อไปจนถึงปี 2563 โดยวัดจากตัวเลขรายได้ต่อครัวเรือนต้องเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม

แผนงานก่อนก่อสร้าง ได้แก่ การศึกษาความเหมาะสมทั้งด้านเทคนิค ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม และการเจรจาจัดทำสัญญาต่างๆ ใช้เวลาทั้งสิ้น 3 ปี แผนงานก่อสร้างเริ่มตั้งแต่ปี 2549 ใช้เวลาทั้งสิ้น 5 ปี โดยใช้เงินลงทุนประมาณ 30,000 ล้านบาท สามารถเดินเครื่องผลิตไฟฟ้าขายให้ กฟผ. ในปลายปี 2553 เร็วกว่าแผน 3 เดือน โดย NN2PC เป็นผู้ทำ Operation and Maintenance (O&M) ต่อเป็นระยะเวลาอีก 27.5 ปี

4. การจัดการโครงการ

ช่วงก่อนก่อสร้าง จะต้องดำเนินการศึกษาอย่างรอบคอบ เจรจาสัญญาต่างๆ ให้รัดกุม อยู่บนหลักการแบ่งผลประโยชน์ให้เป็นธรรม เนื่องจากสัญญาเหล่านี้มีเงื่อนไขต่างๆ ที่เชื่อมโยงกัน จะมีความเสี่ยงสูงหากสัญญาใดสัญญาหนึ่งติดขัดมีปัญหาก็จะวางกลยุทธ์ในการจัดทำทุกสัญญาให้เสร็จพร้อมกัน และสามารถลงนามได้ในวันเดียวกัน

โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจิม 2 บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ต่อ)

ช่วงระหว่างก่อสร้าง จะเน้นการควบคุมคุณภาพและค่าใช้จ่ายอย่างใกล้ชิด ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นมากมายต้องตัดสินใจ โดยคณะกรรมการบริหารให้ทันเวลา การทำงานเป็นทีมสอดประสานกันระหว่าง Stakeholders นับเป็นหัวใจสำคัญ เพราะมีหลายกลุ่ม คือ รัฐบาลสปป.ลาว กฟผ. ผู้ถือหุ้น ผู้ให้กู้ ที่ปรึกษา ผู้รับเหมา และบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์ ซึ่งบริษัทได้ใช้ระบบบริหารจัดการแบบ 5P Model คือ Public Private Professional Participation for the People หมายถึง การบริหารจัดการร่วมกันระหว่างภาครัฐ และเอกชน โดยใช้มืออาชีพเพื่อเป้าหมาย คือ ประโยชน์ของประชาชน



ทรัพยากรหลักที่ใช้ คือ คน เครื่องมือ วัสดุ เงิน เวลา และเทคโนโลยี

คน มาจากหลายชาติ หลายภาษา หลากหลายวัฒนธรรม มีทั้งระดับผู้เชี่ยวชาญทุกด้านทุกสาขา และระดับคนงาน ทั้งไทยลาว ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และอินเดีย จากผู้รับเหมาช่วงของงานแต่ละด้าน รวมประมาณเกือบหกพันคน จึงต้องมีการบริหารจัดการให้อยู่ด้วยกันด้วยความสงบ และทำงานให้สอดประสานกันอย่างมีประสิทธิภาพ

เครื่องมือ ประกอบไปด้วยเครื่องจักรหนักหลากหลายชนิด ตลอดจนเครื่องมือที่ต้องการความเที่ยงตรง และราคาแพง จะต้องจัดสรรการใช้งานให้ถูกลักษณะ และมีการดูแลบำรุงรักษาให้เกิดความเพียงพอและพร้อมใช้งานส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้าที่สำคัญ เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เทอโบน์ หม้อแปลง และ Gas Insulated Switchgear ล้วนเลือกผู้ผลิตที่เชื่อถือได้ เช่น ญี่ปุ่น และฝรั่งเศส เป็นต้น

วัสดุก่อสร้าง ทั้งเหล็ก ซีเมนต์ จากประเทศไทย ตลอดจนเครื่องกำเนิดไฟฟ้า หม้อแปลง และสวิตช์เกียร์ต่างๆ จะต้องขนส่งผ่านประเทศไทย ระบบโลจิสติกส์และการผ่านด่านศุลกากรต้องจัดการให้มีประสิทธิภาพทั้งทางบก และทางน้ำ ส่วนหินและทรายได้จากแหล่งที่สามารถผลิตเองได้ใกล้บริเวณก่อสร้าง ซึ่งทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายของโครงการได้มาก

แหล่งเงินทุน นับเป็นโครงการแรกที่ใช้แหล่งเงินทุนจากธนาคารพาณิชย์ไทยทั้งหมดจากธนาคารกรุงไทย ทหารไทย นครหลวงไทย (ปัจจุบันเป็นธนาคาร) ทำให้เป็นแบบอย่างโครงการขนาดใหญ่ในลาวต่อๆมาสามารถใช้จากธนาคารของไทยโดยไม่ต้องพึ่งต่างชาติ

เวลาในการก่อสร้าง จากการที่ ช.การช่าง เป็นทั้งบริษัทผู้ลงทุนเป็น EPC Contractor ด้วย ทำให้การบริหารงานก่อสร้างเป็นไปอย่างคล่องตัวและรวดเร็ว ถึงแม้จะมีอุปสรรคในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจที่ให้น้ำมัน และวัสดุก่อสร้างแพงขึ้น ก็สามารถบริหารจัดการและแก้ปัญหาได้อย่างรวดเร็ว จนสามารถทำเสร็จก่อนเวลาถึง 3 เดือน โดยไม่เกิด Cost Overrun

เทคโนโลยี ได้เลือกสรรการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยที่สุดในการสร้างเขื่อนหินถมคาหน้าด้วยคอนกรีตที่มีความสูงถึง 181 เมตร และยังได้ติดตั้งระบบเฝ้าระวังตัวเขื่อน (Dam Monitoring) ที่ทันสมัยที่สุด

โครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจิม 2 บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ต่อ)

5. ปัญหาและอุปสรรค ปัญหาหลักที่พบมี 3 ประการ คือ

เหมืองหินมีสภาพหินไม่ดีเท่าที่ควร ปริมาณจึงไม่เพียงพอ จำเป็นต้องหาเหมืองหินแหล่งใหม่ที่ห่างจากเหมืองหินเดิมทำให้ค่าขนส่งสูงขึ้น

ราคาน้ำมันได้เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก ในช่วงกลางปี 2550 ถึงกลางปี 2551 จึงส่งผลให้ค่าวัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็ก ซีเมนต์ และค่าขนส่งสูงขึ้นกว่าที่คาดการณ์

การปรับปรุงแก้ไขแบบ ทำให้มีงานทั้งเพิ่มขึ้นและลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อราคาค่าก่อสร้างสูงขึ้น

ในระหว่างการก่อสร้าง ราคาค่าก่อสร้างสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้มากพอควร แต่มีส่วนดีคือ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก ผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ ส่งผลให้ราคาก่อสร้างเท่าเดิม และสามารถควบคุมคุณภาพงานอยู่ในมาตรฐาน



6. ประโยชน์ของโครงการ

ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเป็นผู้รับซื้อไฟฟ้าทั้งหมดจากแหล่งพลังงานที่สะอาดและยั่งยืน ราคาถูก ไม่ขึ้นอยู่กับราคาเชื้อเพลิง โดยราคาจะคงที่ตลอดอายุสัญญาซื้อขาย ประโยชน์ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ไฟฟ้าจากเขื่อนแบบเก็บกักน้ำจะสามารถเปิดปิดได้เร็ว ใช้เสริมความต้องการในช่วง Peak Demand และยังสามารถเก็บไว้ใช้ในหน้าร้อนซึ่งมีต้นทุนการผลิตที่เป็น Marginal Cost สูงได้อีกด้วยรวมทั้งเป็นแหล่งผลิตที่สำคัญในการเสริมความมั่นคง และลดหน่วยสูญเสียในระบบไฟฟ้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ กฟผ. ได้มาก นอกจากนั้นยังทำให้วิศวกรรมไทยได้มีโอกาสสร้างชื่อเสียงในโครงการขนาดใหญ่ ทำให้คนไทยมีงานทำ บริษัทขายวัสดุก่อสร้างก็สามารถขายของได้

ประเทศลาว ซึ่งเป็นผู้ให้สัมปทาน จะได้ผลประโยชน์จากการมีโครงการใหญ่เกิดขึ้นในประเทศ ทำให้เศรษฐกิจเติบโต เกิดการสร้างงาน และมีรายได้เข้าประเทศจากภาษีและค่าภาคหลวงที่คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของรายได้ทั้งหมด นอกจากนั้นยังสามารถบริหารจัดการน้ำ ทำให้เขื่อนน้ำจิม 1 ของรัฐบาลสามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้เพิ่มขึ้น 60 ล้าน Kwh เนื่องจากสามารถควบคุมน้ำในหน้าฝนไม่ให้น้ำทิ้งอีกต่อไป ก้าวสู่เป้าหมายยุทธศาสตร์ประเทศที่จะให้ประชาชนพ้นความยากจนในปี 2563

7. สรุป

โครงการน้ำจิม 2 เป็นตัวอย่างของความสำเร็จในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ของเอกชนไทยในรูปสัญญาสัมปทานระยะยาวข้ามประเทศ ซึ่งบริษัทจะเลือกโครงการที่ดีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน มุ่งแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมระหว่างผู้พัฒนาโครงการ กฟผ. และ สปป.ลาว ประชาชนที่ถูกลงผลกระทบจะได้รับการดูแลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีกว่าเดิม

โครงการได้รับรางวัล International Milestone Rockfill Dam Project Award จากองค์กรเพื่อนใหญ่นานาชาติ (International Commission On Large Dams (ICOLD) เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556

สุดท้าย ขอฝากแนวคิดสำหรับจะเข้าไปลงทุนในประเทศ AEC สิ่งที่จะต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด คือการเคารพกฎหมายบ้านเมือง การปฏิบัติอย่างเท่าเทียม และให้เกียรติกับเจ้าหน้าที่บ้านเมือง เจ้ากัก เจ้าเล้า ปราชญ์ชาวบ้าน และประชาชนทุกระดับ การปรับตัวให้เข้ากับขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่น พยายามเรียนรู้ให้เข้าใจภาษาเพื่อจะป้องกันไม่ให้เกิดความเข้าใจผิดอันอาจจะเป็นต้นเหตุสู่กลาโหมได้ ดูแลควบคุมคนทำงานที่มีหลายชาติ หลายภาษา โดยต้องให้แยกแยะกันอยู่ ห้ามพูดเรื่องอับายมุข เครื่องดองของเมา และการผิดประเวณี การเผยแพร่ลัทธิ เผยแพร่ศาสนาในแคมป์คนงานเป็นสิ่งที่ไม่มีผลกระทบ

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD)

บทสัมภาษณ์ อนันต์ อัมระปาล รองประธานบริหารอาวุโสบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

ผู้สัมภาษณ์ กมล วรรณบุตร นายกสมาชิกร

(สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2558)

นายกมล วรรณบุตร นายกสมาชิกร ได้กล่าวสรุปความเป็นมา และอำนาจหน้าที่ของสมาชิกร ซึ่งสมาชิกรก่อตั้งมาตั้งแต่วันที่ 30 พฤศจิกายน 2542 ทำหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแลการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมของวิศวกร โดยออกใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพวิศวกรรม มีการดำเนินงานโดยคณะกรรมการการสมาชิกรที่มีวาระการบริหาร 3 ปี โดยมีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ

1. ด้านมาตรฐานการประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม
2. ด้านมาตรฐานการศึกษา โดยมีการรับรองหลักสูตรสถาบันการศึกษาที่ผลิตวิศวกร

สมาชิกรจัดตั้งคณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์ ซึ่งได้ดำเนินการจัดทำสารสมาชิกรออกทุกๆ 3 เดือน เมื่อประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) สมาชิกรจึงดำเนินการจัดทำสารสมาชิกรฉบับ AEC ขึ้น โดยกำหนดเนื้อหาในฉบับให้มีการสัมภาษณ์หน่วยงานที่ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เน้นเรื่อง EGATI การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่จะมีโครงการสร้างทางเชื่อมระหว่างประเทศ บริษัท ข.การช่าง จำกัด ในการพัฒนาพลังงาน และประเด็นที่จะสัมภาษณ์ในวันนี้ก็เป็นเรื่องของ การดำเนินงานของบริษัทฯ ในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการทวายของประเทศพม่า โดยจะพิจารณาถึง ความเป็นมาของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ในการเข้าไปมีส่วนร่วมได้อย่างไร และรายละเอียดของโครงการโดยสังเขป การจัดการด้านบุคลากรทั้งของ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และการใช้แรงงานท้องถิ่น รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้งานในโครงการ ขณะเดียวกันมีการสนับสนุนจากภาครัฐ ประเทศอาเซียนกับของประเทศไทยเป็นอย่างไร นอกจากนี้ในการดำเนินการมีอุปสรรคของงานอย่างไร และในแต่ละโครงการส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างไร



โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

ความเป็นมาของ ITD ในการเข้าไปมีส่วนร่วมได้อย่างไร และรายละเอียดของโครงการโดยสังเขป

นายอนันต์ อัมระปาล รองประธานบริหารอาวุโส บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) จำกัด หรือ ITD กล่าวว่าโครงการทวายฯ (Dawei Special Economic Zone - DSEZ) เป็นโครงการที่จะพัฒนาบนพื้นที่ 250 ตารางกิโลเมตร ที่ติดชายฝั่งทะเลตะวันตก ของเขตทวาย ประเทศเมียนมา ตามที่ได้จัดทำแบบ Master Plan นำเสนอต่อรัฐบาลเมียนมาแล้ว ประกอบด้วยท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ (Heavy Industry) แหล่งน้ำ และโรงไฟฟ้า โดยมีแผนที่จะเชื่อมต่อถนน และรางรถไฟ ไปยังชายแดนไทยที่จังหวัดกาญจนบุรี

จากการประชุมคณะกรรมการร่วมระดับสูงไทย-เมียนมา (JHC) เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2556 ที่ประชุมได้ข้อสรุปถึงเรื่องโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของนิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle: SPV) และได้มีการลงนามร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทย และเมียนมาในการก่อตั้ง SPV ซึ่งในเบื้องต้น ทั้ง 2 ฝ่ายจะถือหุ้นฝั่งละ 50% เพื่อให้เป็นหน่วยงานธุรกิจที่รับผิดชอบการพัฒนาโครงการทวาย รวมทั้งการระดมทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยฝ่ายสหภาพเมียนมา ถือหุ้นผ่านหน่วยงาน The Foreign Economic Relations Development (FERD) ส่วนประเทศไทย ถือหุ้นผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ NEDA ทั้งนี้รัฐบาลไทย และสหภาพเมียนมา มีแผนที่จะเชิญประเทศที่สนใจเข้าร่วมลงทุนใน SPV เพื่อพัฒนาโครงการทวายต่อไป

ภายหลังการจัดตั้ง SPV จะมีการจัดตั้งนิติบุคคลย่อย (Special Purpose Companies: SPCs) เพื่อพัฒนาโครงการทวายใน 7 สาขาหลัก ได้แก่ 1. ท่าเรือน้ำลึก 2. ถนนเชื่อมต่อจากโครงการทวายสู่ประเทศไทย ณ ชายแดนบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี 3. นิคมอุตสาหกรรม 4. ระบบไฟฟ้า 5. แหล่งน้ำ และระบบน้ำประปา 6. ระบบโทรคมนาคม และ 7. ระบบการขนส่งทางรถไฟ

ระหว่าง การประชุมคณะกรรมการประสานงานร่วมไทย-เมียนมา (JCC) ณ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ กรุงเทพฯ ในวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 นั้น ได้มีการลงนามในกรอบความตกลงฉบับใหม่ (New Framework Agreement) ระหว่างคณะกรรมการบริหารโครงการทวาย (DSEZ Management Committee) และบริษัททวาย เอส อี แซด ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (SPV) โดยให้สิทธิแก่ SPV ในการดูแลบริหารการพัฒนาโครงการทวาย การเชิญชวนและคัดเลือกภาคเอกชนที่จะเข้ามาลงทุนเป็นนิติบุคคลย่อย (SPCs) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องในโครงการทวายระยะแรกเริ่ม (Initial Phase) โดยกรอบการตกลง ฉบับใหม่นี้ ส่งผลให้โครงการทวายอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของรัฐบาลไทย และรัฐบาลเมียนมา ซึ่งเป็นการยกระดับความน่าเชื่อถือของโครงการ และเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนที่จะเข้ามาพัฒนาโครงการ

สถานะโครงการทวายในปัจจุบันยกระดับขึ้นมาเป็นระดับรัฐบาลไทย-เมียนมา

โครงการทวายปัจจุบันได้ยกระดับขึ้นมาเป็นระดับรัฐบาลไทย-เมียนมา โดยมีการดั่งนิติบุคคลเฉพาะกิจ (SPV) ส่วนบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ลดบทบาทจากที่เคยได้เป็นผู้รับผิดชอบ มาเป็น เข้าร่วมในนิติบุคคลย่อย (SPC) รวมถึงจะมีการจ่ายเงินคืนให้ ITD ซึ่งได้ลงทุนไปแล้ว 200 ล้านบาท

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

สำหรับสัญญากรอบการดำเนินโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายฉบับใหม่ (The New Framework Agreement) และมีการลงนามในสัญญาที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ฉบับประกอบไปด้วย 1. สัญญาระหว่างคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (DSEZ Authority) กับบริษัททวาย เอสอีแซท ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจ (SPV) ซึ่งถือหุ้นร่วมกันระหว่างหน่วยงานของรัฐบาลไทย และรัฐบาลพม่าฝ่ายละ 50% 2. สัญญาร่วมสามฝ่าย (Tripartite Memorandum) ระหว่าง บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) และ คณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และ SPV โดยเนื้อหาสำคัญระบุถึงสิทธิการดำเนินงานที่เหลืออยู่ของ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ (มหาชน) จำกัด ก่อนส่งมอบงานให้กับนิติบุคคลย่อย (SPC) รับช่วงในการดำเนินงานต่อไป และ 3. สัญญาในการยกเลิกสิทธิสัมปทานเดิมของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ที่ได้มีการทำสัญญาเป็นผู้ก่อสร้างและบริหารโครงการทวายที่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เคยลงนามร่วมกับคณะกรรมการบริหารท่าเรือเมียนมา (Myanmar Port Authority) โดยสิทธิดังกล่าวจะคืนให้กับ SPV เพื่อนำไปสู่การประมูลโครงการต่างๆในทวาย

ปัจจุบันบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ทำหน้าที่เปรียบเสมือนกับผู้บริหารโครงการฯ และมีข้อตกลงร่วมกันกับบริษัท นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ (มหาชน) จำกัด มาเป็นผู้ร่วมลงทุนพัฒนาในส่วนของนิคมอุตสาหกรรม ในส่วนที่เป็นสาธารณูปโภค บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้มีการตกลงกับ Acho Interfreight Co., Ltd. ในส่วนที่เป็นต้นกำเนิดพลังงานเชื้อเพลิงก๊าซ LNG ก็ได้มีข้อตกลงกับ บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ส่วนเรื่องด้านการสื่อสารโทรคมนาคมก็จะทำความร่วมมือกับ ทูร์ คอร์ปอเรชั่น ต่อไปในอนาคต

ในทุกๆ โครงการย่อยจะมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นหุ้นส่วนหลัก เพราะจะได้เป็นการยืนยันให้ทุกฝ่ายว่า มีเจ้าของสัมปทานพัฒนาเป็นหุ้นส่วนร่วมกันดำเนินการ ทั้งนี้จะต้องเร่งดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment – EIA) และการออกแบบในรายละเอียดของระบบต่างๆ ที่นับว่าเป็นเรื่องใหญ่ เพื่อแสดงให้เห็นมาตรฐาน คุณภาพของงาน สร้างความมั่นใจต่อบรรดาแหล่งเงินทุนและตรงตามมาตรฐานสากลกำหนด

การสนับสนุนจากภาครัฐ ประเทศอาเซียนกับของไทยเป็นอย่างดี

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฯ ยังอยู่ในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา 3 แนวทาง คือ ทั้งระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC ระหว่างเมืองดานัง เวียดนาม – เมืองมาละแหม่ง สหภาพเมียนมาร์) และระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์ เวียดนาม – เมืองทวาย สหภาพเมียนมาร์) รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC ระหว่างนครคุนหมิง จีนตอนใต้ – กรุงเทพฯ)

การจัดการด้านบุคลากร ทั้งของ ITD และการใช้แรงงานท้องถิ่น รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้งานในโครงการ

ในการจัดการเรื่องบุคลากรในการพัฒนาก่อสร้างโครงการนิคมอุตสาหกรรมเริ่มต้น (Initial Phase) ทาง ITD ยังมีการจัดการว่าจ้างการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสังคม จากบริษัทที่ปรึกษาชั้นนำของประเทศไทย ที่มีประสบการณ์ความเชี่ยวชาญและ มีความน่าเชื่อถือในการศึกษารายละเอียดผลกระทบต่อระบบสิ่งแวดล้อมและสังคม เข้ามาทำการศึกษาในเรื่องดังกล่าว ในแต่ละงานในโครงการ และมีโอกาสได้ร่วมงาน สร้างผลงานในโครงการดังเช่น

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)



- งานก่อสร้างถนน 2 Lane ได้ว่าจ้าง บริษัท ทีม คอนซัลแต้นท์
- งานก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ได้ว่าจ้าง International Engineering Consultants (IEC)
- งานก่อสร้างอ่างเก็บน้ำ ได้ว่าจ้าง บริษัท พิสุทธิ เทคโนโลยี จำกัด
- งานก่อสร้างท่าเรือขนาดเล็ก ได้ว่าจ้าง บริษัท ทีม คอนซัลแต้นท์
- งานก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย พนักงานในอุตสาหกรรม ได้ว่าจ้าง บริษัท UAE

ซึ่งสร้างความมั่นใจต่อผู้ร่วมลงทุน เจ้าของโครงการคือ สหภาพเมียนมาเอง รวมทั้ง ประชาชนเมียนมา คนทวายที่มีความกังวลต่อผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ วัฒนธรรมและ สิ่งแวดล้อม ที่มีการวางแผนบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม เมื่อเกิดมีการสร้างชุมชน หรือ การลงทุนประกอบอุตสาหกรรม

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

ในส่วนงานออกแบบก่อสร้างนั้น เพื่อให้งานก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานงานออกแบบ และให้สอดคล้องตามมาตรฐานกำหนดที่กำหนดไว้จากที่ปรึกษาโครงการของรัฐบาลสหภาพเมียนมาของงานแต่ละงานในโครงการ ทาง ITD ยังได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาออกแบบของคนไทยและต่างประเทศ ที่มีประสบการณ์การออกแบบเป็นที่ยอมรับในระบบสากล และมีความเชื่อถือมายาวนาน อีกทั้งเป็นความภูมิใจที่บริษัทออกแบบของคนไทย ได้มีส่วนร่วมในการทำงานพัฒนาโครงการด้วย

- งานก่อสร้างถนน 2 Lane ได้ว่าจ้าง บริษัท เทสโก้ จำกัด (TESCO)
- งานก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ได้ว่าจ้าง International Engineering Consultants (IEC)
- งานก่อสร้างอ่างเก็บน้ำ ได้ว่าจ้าง บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด
- งานออกแบบระบบน้ำประปา ได้ว่าจ้าง บริษัท อควาไทย จำกัด
- งานก่อสร้างท่าเรือขนาดเล็ก ได้ว่าจ้าง บริษัท Tractebel Engineering
- งานก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย พนักงานในอุตสาหกรรม ได้ว่าจ้าง บริษัท C-Insight

ซึ่งบุคลากรของ ITD ได้เป็นผู้ทำการสำรวจข้อมูลต่างๆในพื้นที่ เช่น การสำรวจภูมิประเทศ การเจาะสำรวจสภาพชั้นดินและ ชั้นหิน งานเก็บข้อมูลทางอุตุนิยมวิทยา งานเก็บข้อมูลทางชลศาสตร์ งานเก็บข้อมูลทางกายภาพและสังคม ด้านอื่นๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบในขั้นตอนรายละเอียด ที่เดิม ITD ได้ทำการออกแบบโครงสร้างและ Conceptual Design ถึงขั้น Preliminary Design ไว้แล้ว ทำให้การออกแบบในขั้นตอนรายละเอียดมีความถูกต้อง แม่นยำมากยิ่งขึ้น และเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบที่รับรองอย่างแน่นอน

โครงการทวายเฟสแรก ระยะแรกขนาดพื้นที่ 35 ตารางกิโลเมตร หรือ พัฒนาเป็นพื้นที่ทำนิคมอุตสาหกรรมได้ 16,406 ไร่ อายุสัมปทาน 75 ปี ในระยะเวลา 6 ปีแรก คาดว่าจะมีเงินลงทุนประมาณ 1,700 ล้านดอลลาร์ หรือ ประมาณ 5.2 หมื่นล้านบาท คาดจะมีการลงนามสัญญาภายในเดือนเดือน พ.ค. นี้ โดยบริษัทจะเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงการเองทั้งหมดให้แล้วเสร็จใน 6 ปี จากปี 2558-2563 ภายในโครงการประกอบด้วยพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ท่าเรือขนาดเล็ก โรงไฟฟ้า อ่างเก็บน้ำ โรงกรองน้ำประปา ระบบโทรคมนาคม นิคมอุตสาหกรรมเริ่มต้น Initial Township เป็นต้น พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม มีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเบา เช่น อุตสาหกรรมอาหาร ยางพารา การ์เมนต์ รองเท้า อาหารกระป๋อง เน้นใช้แรงงาน และ เน้นตลาดส่งออกเป็นหลัก

โครงการทวายได้พัฒนาไปมาก ซึ่งทาง ITD ได้มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเบื้องต้นประมาณ 6 พันล้านบาท ไว้รองรับเรียบร้อยแล้ว และ พร้อมทั้งจะทำการตลาดและเริ่มเปิดตัวเพื่อขายที่ดินนิคมอุตสาหกรรมได้ในไตรมาส 3-4 ปีนี้



โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

ท่าเรือขนาดเล็ก : ปัจจุบันได้สร้างที่จอดเรือส่วนแรกเสร็จแล้วหน้าท่ามีความยาว 100 เมตร ใต้เตรียมรองรับเรือขนาดความยาว 150 เมตร มีระวางบรรทุก 13,000 DWT สามารถขนสินค้าได้ 330,000 ตันต่อปี และเตรียมขยายท่าจอดเรือที่สอง มีหน้าท่าความยาว 150 เมตร รองรับเรือความยาว 180 เมตร ระวางบรรทุก 25,000 DWT เมื่อรวมท่าเรือทั้งสองจะสามารถขนถ่ายสินค้าได้ประมาณ 825,000 ตันต่อปี (DWT - Dead Weight Tonnage ระวางบรรทุกน้ำหนักรวมของสินค้า)



Small Port – Perspective View



Small Port – 1st Berth

ระบบน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค : การใช้น้ำในนิคมอุตสาหกรรมปีแรกประมาณ 15,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน, Township มีความต้องการน้ำ 3,200 ลูกบาศก์เมตร/วัน และ สาธารณูปโภคอื่นๆ 1,800 ลูกบาศก์เมตร/วัน รวมประมาณ 20,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน ปัจจุบันทาง ITD ได้สร้างอ่างเก็บน้ำ Pa Yain Byu เสร็จเรียบร้อยแล้ว สามารถซัพพลายน้ำดิบได้ 42,500 ลูกบาศก์เมตร/วัน อนาคตในปีที่ 5 คาดความต้องการใช้น้ำจะเพิ่มเป็นประมาณ 100,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยทาง ITD มีแผนจะก่อสร้างเขื่อนเก็บน้ำเพิ่มเติม คือ Ta Laing Gya จะทำให้ปริมาณซัพพลายน้ำดิบเพิ่มเติมเป็น 211,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน



Small Water Reservoir Development



Pa Yain Byu Reservoir

โรงงาน Precast Concrete : โรงงานคอนกรีตสำเร็จรูป ไม่ว่าจะเป็น เสาเข็ม แผ่นพื้น ผนัง และ คอนกรีตสำเร็จรูปต่างๆ เพื่อเตรียมงานรองรับการก่อสร้างต่างๆ ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างพื้นที่ พร้อมกับ ติดตั้งอุปกรณ์ก่อสร้างเสร็จแล้ว และ เริ่มดำเนินการผลิตวัสดุคอนกรีตสำเร็จรูปเพื่อใช้ในงานก่อสร้างต่างๆ

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)



Precast Concrete Yard : Site Location Layout

Existing Location Site View

Initial Township เพื่อรองรับแรงงาน และ พนักงาน : Initial Township ตามแผนงานในเฟสแรก จะมีเนื้อที่ 1.35 ตาราง กม. จะสามารถรองรับพนักงาน และ แรงงาน ได้ประมาณ 5 แสนคน ปัจจุบันเริ่มลงฐานรากเพื่อจะก่อสร้างเป็นอาคารแรกแล้ว โดยในชั้นแรกจะสร้าง อาคารอพาร์ทเมนท์ขนาดความสูง 5 ชั้น 9 หลัง เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ขนาดความสูง 8 ชั้น 1 หลัง อาคารร้านค้าขนาด 3 ชั้น 1 หลัง และ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ



Initial Township

Initial Township

โรงไฟฟ้าชั่วคราว และ โรงไฟฟ้าขนาดเล็ก : โรงไฟฟ้าชั่วคราว Gas-Engine Power Plant สำหรับ ITD Camp และ ใช้ในทางก่อสร้างทั่วไป ประมาณการความต้องการใช้กระแสไฟฟ้าถึง 15 MW ในเฟสแรกซึ่งมีแผนการสร้างโรงไฟฟ้าขนาดเล็กระบบ Gas-Engine Power Plant โดยวางแผนใช้ก๊าซ LNG ส่งมาทางท่าเรือ LNG Terminal ที่จะรวมลงทุนสร้างโรงไฟฟ้าชั่วคราวกับกลุ่ม LNG Plus จากนั้นในเฟสต่อไป จะมีความต้องการใช้กระแสไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น ทาง ITD จะร่วมทุนกับ บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน) หรือ EGCO โดย EGCO จะถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนดังกล่าวในสัดส่วน 70% โดยในช่วงแรกจะลงทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้า 94 เมกะวัตต์ และจะเพิ่มเป็น 415 เมกะวัตต์ต่อไป โดยช่วงแรกคาดว่าจะ

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

จะมีการก่อสร้างเสร็จในปี 2560 ในขั้นแรกมีแผนจะย้ายเครื่องจักรจากโรงไฟฟ้าระยอง ซึ่งเบื้องต้นจะมีการย้ายเครื่องจักร 3-4 เครื่องจากทั้งหมด 8 เครื่อง



Implementation Plan

Unit: MW, Gross, CO2 (t/year), WTG (MW), WTG (t/year)

Phase 1a	Gas Turbine	Commissioning	2011-2011	200000000	100000
Phase 1a-b	Gas Turbine	Commissioning	2011-2011	200000000	100000
Phase 1a-b-c	Gas Turbine	Commissioning	2011-2011	200000000	100000
Phase 1a-b-c-d	Gas Turbine	Commissioning	2011-2011	200000000	100000



Small Power Plant #1 (1.5 MW)



Small Power Plant #2 (1.5 MW)

Small Power Plant

นิคมอุตสาหกรรมเฟสแรก : รัฐบาลสหภาพเมียนมา ได้ตัดสินใจให้ บริษัทกิจการร่วมค้า (Joint Venture) ITD และ ROJANA ได้พัฒนาพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายระยะแรกขนาดพื้นที่ 35 ตารางกิโลเมตร หรือ พัฒนาเป็นพื้นที่ทำนิคมอุตสาหกรรมได้ 16,400 ไร่ อายุสัมปทาน 75 ปี ในระยะเวลา 6 ปีแรก คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ 1,700 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 5.2 หมื่นล้านบาท โดยบริษัทจะเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงการเองทั้งหมดให้แล้วเสร็จใน 6 ปี จากปี 2558-2563 ภายในโครงการประกอบด้วยพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เช่น ท่าเรือขนาดเล็ก โรงไฟฟ้า ถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร อ่างเก็บน้ำ โรงกรองน้ำประปา โรงบำบัดน้ำเสีย ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเบา เช่น อุตสาหกรรมอาหาร ยางพารา การเหมืองแร่ โรงถลุงแร่ อาหารกระป๋อง เน้นตลาดส่งออก เป็นหลัก



โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

สถานะปัจจุบันทาง ITD ได้มีการถมที่ดิน และ มีการปรับที่ดินที่จะรองรับการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรมระยะเริ่มต้นเรียบร้อยแล้ว ดังแสดงในภาพข้างล่าง โดยทาง ROJNA จะเริ่มทำการตลาดเพื่อขายที่ดินอุตสาหกรรมได้ประมาณในไตรมาส 3-4 ปี 2558 นี้ เบื้องต้นคาดว่าจะขายได้ประมาณ 3,000 ไร่ ในปีแรก และ ตั้งเป้าจะขายปีละประมาณ 5,000 ไร่ มีราคาขายประมาณ 2.8-3 ล้านบาทต่อไร่



ถนนเชื่อมจากโครงการทวายและพรมแดนไทย : ปัจจุบันถนนเชื่อมระหว่างพุน้ำร้อนมายังโครงการทวายระยะทางทั้งหมด 138 กม. ทาง ITD ได้ก่อสร้างเป็นถนนสี่เลนสองทิศทางเรียบร้อยแล้ว และล่าสุดทางการไทยได้ให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) แก่รัฐบาลพม่า มูลค่ากว่า 3,900 ล้านบาท และ ทางประเทศพม่าพม่าจะจ้าง ITD ดำเนินการก่อสร้างถนนลาดยาง 2 เลน เพื่อที่จะให้รถบรรทุกสามารถที่จะเดินทางได้ ทาง ITD ประเมินโครงการถนนลาดยางจะเสร็จพร้อมให้รถบรรทุกสามารถวิ่งได้ใช้เวลาประมาณอีกสองปีเศษๆ หลังลงนามในสัญญา

แต่ละโครงการส่งผลประโยชน์ต่อประเทศไทยอย่างไร

แม้ว่าในปัจจุบันด่านพุน้ำร้อนจะเป็นเพียงจุดผ่านแดนชั่วคราว ยังไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และไม่มีสถานประกอบการด้านอุตสาหกรรมภายในพื้นที่ก็ตาม ไม่เพียงแต่ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์ เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันโครงการท่าเรือน้ำลึกและ นิคมอุตสาหกรรมทวายยังอยู่ในช่วงระยะเริ่มต้นของการพัฒนาเท่านั้น ยังต้องอาศัยระยะเวลาพอสมควร ซึ่งคงไม่ต่ำกว่า 10 ปี โครงการท่าเรือน้ำลึกฯ จึงจะแล้วเสร็จสามารถมองเห็นภาพได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม อีกทั้งยังมีอุปสรรคบางประการที่เป็นความเสี่ยงภายในจากปัญหาการเมืองและ ชนกลุ่มน้อยของเมียนมาที่เรื้อรังยืดเยื้อมาตั้งแต่ในอดีต และนโยบายของรัฐบาลเมียนมาที่ยังไม่มีความชัดเจนและแน่นอน ดังนั้น โครงการนี้จะสำเร็จได้หรือไม่ คงต้องตามลุ้นกันต่อไปรวมทั้ง โอกาสต่างๆ ที่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากโครงการนี้ก็คงต้องรอคอยเวลาและรอการ พิสูจน์เช่นกัน แต่ถึงกระนั้นประเทศไทยก็ควรต้องมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับสิ่งต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ว่าจะเป็น การเตรียมการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และในระยะยาว ควรมีการวางนโยบาย แนวทาง ตลอดจนมาตรการรองรับในด้านแรงงานต่างด้าว ซึ่งแน่นอนว่าหากโครงการท่าเรือน้ำลึกฯ เกิดขึ้นจะมีการเชื่อมโยงการใช้แรงงานจากฝั่งเมียนมามากขึ้น อันอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคม ตามมาอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แต่สำหรับปัจจุบันสิ่งที่สำคัญที่สุดในขณะที่ประเทศไทยควรทำคือ การพัฒนาความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับสหภาพเมียนมา เพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทวายที่กำลังจะเกิดขึ้นดังกล่าวเป็นสะพานเชื่อมโอกาส และนำมาซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างสองประเทศในอนาคต

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อบเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

โอกาสด้านผลประโยชน์

1. ในแง่โลจิสติก โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย จะช่วยเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคตามแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ระหว่างเวียดนาม กัมพูชา ไทย และเมียนมา (นครโฮจิมินห์-เมืองทวาย) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และสามารถเชื่อมต่อเข้ากับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางอื่นๆ เช่น ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เส้นทางระหว่างเมืองดานังของเวียดนาม-เมืองมาเนะตะมะของเมียนมา และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เส้นทางระหว่างนครคุนหมิงของจีน-กรุงเทพฯ ทำให้การไหลเวียน และกระจายสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน เป็นไปโดยสะดวกมากยิ่งขึ้น

ไม่เพียงเท่านั้น โครงการดังกล่าว จะช่วยเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิกเข้ากันด้วย ทำให้ไทยและประเทศอินโดจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกัมพูชาและเวียดนาม สามารถขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย เช่น ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา กับประเทศในยุโรปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยไม่จำเป็นต้องอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาการขนส่งได้มากถึง 15-20 วัน

สำหรับประเทศไทย ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นประตูเศรษฐกิจงานใหม่สำหรับการขนถ่ายสินค้าไทยทางฝั่งมหาสมุทรอินเดียได้เป็นอย่างดี เพราะการเดินทางระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายกับท่าเรือแหลมฉบัง ใช้ระยะเวลาเพียง 1 วันเท่านั้น ฉะนั้น โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย จะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกของไทยไปได้มาก กับยังช่วยผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของ ภูมิภาคอีกด้วย เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านแถบอินโดจีน จำเป็นต้องใช้ไทยเป็นสะพานเชื่อมไปสู่โครงการดังกล่าว หากโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับที่สามารภมองเห็นได้ชัดเจนคือ ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเสริมศักยภาพของการเป็นโลจิสติกส์ฮับของประเทศไทย เมื่อพิจารณาด้านศักยภาพความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ กล่าวได้ว่า ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็น New Land Bridge ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการกระจายสินค้าในระดับโลก สามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน ซึ่งแต่เดิมสินค้าที่ส่งไปยุโรป แอฟริกา หรือตะวันออกกลางจะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกาทำให้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งนาน ถึง 16 - 18 วัน หากท่าเรือน้ำลึกทวายแล้วเสร็จจะช่วยร่นระยะเวลาการขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งหากขนส่งจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังพม่าจะใช้เวลาเพียง 6 วัน ทำให้ช่วยลดระยะทางการขนถ่ายสินค้า และลดค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าได้มากขึ้น

ท่าเรือน้ำลึกทวายกับท่าเรือแหลมฉบัง จะเป็นยุทธศาสตร์การค้าการลงทุน เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านของรัฐบาล ดังนั้น สินค้าต่างๆ ที่ไม่ว่าจะมาจากยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ ย่อมจะผ่านท่าเรือน้ำลึกทวายออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระยะเวลาเพียง 1 วัน เท่านั้น และสามารถส่งผ่านไปยังประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่น หรือประเทศในแถบแปซิฟิก ในส่วนของความเชื่อมโยงเชิงพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกทวายเชื่อมโยงกับประเทศไทย ที่ด่านพุน้ำร้อน ต.บ้านเก่า อ.เมือง จ.กาญจนบุรี ซึ่งสถานภาพเป็นด่านชายแดนชั่วคราว ยังไม่มีการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยทางจังหวัดได้กำหนดให้เป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อให้ บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล็อบเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ทำการผ่านเข้าออกในการก่อสร้าง

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

ถนนโวยเวียกาญจนบุรี-ทวาย จากบ้านน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี เชื่อมโยงถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งด่านพรมแดนได้รับการสนับสนุนจากนโยบายรัฐบาล และจังหวัดกาญจนบุรีได้กำหนดเป็นวิสัยทัศน์ของจังหวัดในด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดน และการเชื่อมโยงด้านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

2. ในแง่พลังงาน ตามแผนการก่อสร้างท่อส่งก๊าซและน้ำมันใต้ดิน เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวายกับประเทศไทย โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย จะช่วยย่นระยะทางการขนส่งน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางไปได้มาก ทั้งนี้ เพราะน้ำมันและก๊าซจะถูกลำเลียงเข้าสู่ประเทศไทย และส่งต่อไปยังภูมิภาคใกล้เคียงได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องไปอ้อมช่องแคบมะละกา หรือ ช่องแคบลอมบอกของอินโดนีเซียให้สิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ รัฐบาลไทยยังแสดงความสนใจที่จะรับซื้อพลังงานจากโรงไฟฟ้าถ่านหินซึ่งผลิต ขึ้นจากโครงการนิคมอุตสาหกรรมทวายและท่อส่งก๊าซจากท่าเรือ LNG Terminal ส่งไปประเทศไทย ด้วย

3. ในแง่การค้าชายแดน ปัจจุบัน รัฐบาลไทยกำลังจัดทำแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี ในลักษณะเขตประกอบการอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Industry Export Processing Zone: IEPZ) เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งอยู่ใกล้กับท่าเรือน้ำลึกทวาย ดังนั้น ในอนาคต จังหวัดแถบภาคตะวันตกของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จังหวัดกาญจนบุรี จะกลายเป็นเขตอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพแห่งใหม่ของไทย ซึ่งดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในและต่างประเทศได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น และจำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบจากประเทศเมียนมา เช่น อุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรและอาหารทะเล ฯลฯ นอกจากนี้ หลังโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมแล้วเสร็จ เชื่อว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบริการในเขตจังหวัดกาญจนบุรี จะเติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก เนื่องจากน่าจะมีนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศจำนวนมากหลั่งไหลไปท่องเที่ยวในเมืองทวาย และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งยังคงมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยเฉพาะทะเลที่สวยงามและอุดมสมบูรณ์ หากมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ด่านพรมแดนจะมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตประกอบการอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Industry Export Processing Zone: IEPZ) เพื่อสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงทางฝั่งตะวันตก (ท่าเรือน้ำลึกทวาย สหภาพเมียนมา) และสามารถเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก (ท่าเรือวังเตา ประเทศเวียดนาม) ได้ จึงสามารถพัฒนาโดยจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Inland Container Depot: ICD) เพื่อทำการรวบรวม และกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ อันจะสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน และสามารถส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยว เพื่อรองรับวัตถุดิบที่จะมีในอนาคตเพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) เป็นสินค้าขั้นสุดท้ายที่มีความหลากหลายก่อนกระจายไปยังผู้บริโภคปลายทางต่อไป

4. ในแง่การจ้างงาน โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ย่อมถือเป็นตลาดจ้างงานแหล่งใหญ่สำหรับแรงงานมีฝีมือชาวไทยในอนาคต โดยเฉพาะในบางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีขั้นกลางถึงขั้นสูง เช่น น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ บีโตะเคมี และอุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากหลังการเปิดใช้ท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมเริ่มต้น น่าจะมีความต้องการแรงงานมีฝีมือจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตำแหน่งวิศวกร นักบัญชี และช่างเทคนิคต่างๆ ในขณะที่พม่าเองยังขาดแคลนแรงงานมีฝีมืออยู่มากในขณะนี้

โครงการที่น่าสนใจของไทยในอาเซียน

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)
บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

ประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ในด้านแรงงานซึ่งมีปริมาณมาก อุปทานแรงงานที่มีอยู่จำนวนมาก และมีค่าจ้างแรงงานถูก การใช้แรงงานเมียนมา จะทำให้เกิดการลดต้นทุนการผลิตลง อุตสาหกรรมการผลิตที่จะได้ประโยชน์เชิงเปรียบเทียบจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ แรงงานเข้มข้น อาทิ อุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมการแปรรูปการเกษตร ที่เป็นการแปรรูปผลิตภัณฑ์ขั้นต้นที่ใช้ขบวนการการผลิตไม่ซับซ้อน เช่น การแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเล นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ อุตสาหกรรมอัญมณี ในส่วนของอุตสาหกรรมก่อสร้าง และอุตสาหกรรมหนักก็เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่น่าจะได้ประโยชน์เช่นกัน เนื่องจากมีพื้นที่ของโครงการท่าเรือน้ำลึกฯ ที่รองรับอุตสาหกรรมหนักอยู่แล้ว ซึ่งที่ผ่านมาทราบว่า มีนักลงทุนจากญี่ปุ่น และอินเดีย ต่างให้ความสนใจที่จะเข้ามาลงทุนในโครงการโรงกลั่นน้ำมัน

5. ในแง่โอกาสทางธุรกิจ โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ย่อมจะทำให้ปริมาณการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมาสูงขึ้นอย่างแน่นอน เชื่อว่าจะเพิ่มมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 หลังจากถนนสร้างเสร็จภายใน 2 ปี ในขณะเดียวกัน โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย อาจกลายเป็นฐานการผลิตสินค้าของไทยในประเทศเมียนมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของไทย ตลอดจนธุรกิจด้านเกษตรพันธสัญญา (Contract Farming) ขณะนี้มีหลายบริษัทขนาดใหญ่ของไทย ที่แสดงความสนใจจะเข้าไปลงทุนในโครงการนิคมอุตสาหกรรมทวาย อาทิ บริษัท ริช เอเชีย สตีล จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ผลิต และจำหน่ายเหล็กรูปพรรณ บริษัทกลุ่มพลังงานเช่น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นต้น ด้วยมาตรการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลเมียนมาในขณะนี้ โครงการท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรมทวาย จึงเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยในการขยายตลาด และฐานการผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ด้านการเชื่อมโยงวัตถุดิบจากสหภาพเมียนมา ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ อาทิ อุตสาหกรรมการแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเล ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีพื้นที่ที่นำเข้าสัตว์น้ำ อาหารทะเลจากสหภาพเมียนมา มากที่สุดสองพื้นที่ คือ ด่านชายแดนด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และด่านชายแดนด้านจังหวัดระนอง-เกาะสอง สินค้าประเภทที่สำคัญ คือ ปลาแปรรูปพรม ปูทะเล และสัตว์น้ำชนิดอื่นๆ ในอนาคตหากมีการก่อสร้างเส้นทางทวาย-พม่าร้อนแล้วเสร็จ ก็จะสามารถเชื่อมโยงเส้นทางหลวงหมายเลข 8 ของสหภาพเมียนมา ซึ่งจะสามารถใช้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงวัตถุดิบการนำเข้าสัตว์น้ำ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเลได้ ในส่วนของผลประโยชน์ ด้านอื่นที่ประเทศไทยจะได้รับ คือ ในอนาคตหากมีการพัฒนาด้านบริเวณบ้านพม่าร้อนจากจุดผ่านแดนชั่วคราวไปสู่ ด่านผ่อนปรนทางการค้า และเมื่อมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดน จะก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจมากขึ้น โดยเฉพาะการลงทุนในเรื่องของการท่องเที่ยว ที่ปัจจุบันเริ่มมีนักลงทุนเข้ามาลงทุนโครงการใหญ่ๆ สำหรับรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งในอนาคตจะมีการโปรโมตให้เป็นเมืองคู่แฝดทางการท่องเที่ยวระหว่าง จังหวัดกาญจนบุรี-เมืองทวาย เนื่องจากเมืองทวายของเมียนมาเป็นเมืองชายแดนที่มี แหล่งวัฒนธรรม วัฒนธรรมที่สวยงาม ทะเลและหาดทรายที่ยังคงความสวยงามตามธรรมชาติเป็นจุดขายที่สำคัญ

นอกเหนือจากโอกาส หรือแนวโน้มผลประโยชน์ต่างๆ ซึ่งฝ่ายไทยจะได้รับจากโครงการนี้แล้ว ยังมีสิ่งท้าทายอีกจำนวนหนึ่งที่จะเกิดขึ้น หลังโครงการท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรมทวายพัฒนาแล้วเสร็จ ซึ่งฝ่ายไทยจำเป็นต้องหามาตรการรองรับเพื่อป้องกัน และบรรเทาปัญหา

โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (Dawei Deep Sea Port) และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด มหาชน (ITD) (ต่อ)

ประโยชน์สำคัญของท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายนั้นคือ ท่าหน้าที่เป็นประตูการค้าใหม่ให้เส้นทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรปและแอฟริกา ซึ่งจะช่วยลดการจราจรที่คับคั่งในช่องแคบมะละกา ลดเวลาการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเป็นสถานที่ที่ได้เปรียบในการค้าเนื่องจากตรงเข้าถึงทะเลอันดามัน และมหาสมุทรอินเดียในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ในนิคมอุตสาหกรรมยังช่วยสร้างตลาดใหม่สำหรับการลงทุนของต่างประเทศ จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นและจากการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการค้า และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



โครงการ ท่าเรือน้ำลึกทวาย และสาธารณูปโภคต่างๆ ในโครงการจะช่วยเพิ่มรายได้สำหรับรัฐบาลเมียนมาผ่านทางภาษีจากโครงการ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โครงการนี้ยังช่วยเพิ่มอัตราการจ้างงานสำหรับคนเมียนมาหลายร้อยหลายพันคน ซึ่งแรงงานเหล่านี้จำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการพัฒนาโครงการ นอกจากนี้สภาพเมียนมาจะได้ประโยชน์จากการค้าการลงทุนระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นเพื่อช่วยพัฒนาประเทศ การใช้ประโยชน์จากท่าเรือน้ำลึกทวาย และนิคมอุตสาหกรรมนี้จะเปลี่ยนทวายเป็นปลายทางการลงทุนแห่งใหม่ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งของ ภูมิภาคที่สำคัญ การพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องจะเพิ่มมูลค่า ทางเศรษฐกิจไม่เพียงแต่ในสหภาพเมียนมาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงพื้นที่โดยรวมในภูมิภาค



วิศวกรวิชาชีพอาเซียน

ASEAN Chartered Professional Engineer (ACPE)



สภาวิศวกรขอเชิญชวนสมาชิกสภาวิศวกรที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการสภาวิศวกร ว่าด้วยการขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน พ.ศ. 2557 สามารถยื่นหลักฐานเพื่อขอจดทะเบียนเป็นวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE) ได้ ณ เคาน์เตอร์บริการสมาชิก ชั้น 2 สำนักงานสภาวิศวกร ได้ตั้งแต่วันที่นี้เป็นต้นไป

คุณสมบัติวิศวกรวิชาชีพอาเซียน (ACPE)

วิศวกรที่ประสงค์จะยื่นขอจดทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียนได้จะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามระเบียบฯ ดังกล่าวด้วย โดยผู้ขอขึ้นทะเบียนวิศวกรวิชาชีพอาเซียน ในสาขาวิศวกรรมควบคุม ตามกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติวิศวกร พ.ศ. 2542 มีคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยและต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ในสาขาวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมที่อื่นแล้ว
- (2) มีประสบการณ์ในภาคปฏิบัติวิชาชีพมาแล้วไม่น้อยกว่าเจ็ดปีหลังจากการศึกษาต่อบริญญาทางวิศวกรรมหรือเทียบเท่าที่ได้รับการยอมรับจากสภาวิศวกร
- (3) มีประสบการณ์ไม่น้อยกว่าสองปีในการรับผิดชอบงานด้านวิศวกรรมควบคุมที่เด่นชัด
- (4) มีหน่วยความรู้ตามระเบียบคณะกรรมการสภาวิศวกร ว่าด้วยการพัฒนาวิชาชีพต่อเนื่อง ตามที่คณะกรรมการสภาวิศวกรกำหนด จำนวน 20 หน่วย
- (5) ไม่เคยถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือเพิกถอนใบอนุญาต

วิศวกรไทยที่มีชื่อ
ในอนุญาต

ขึ้นทะเบียน ACPE
กับสภาวิศวกร

ขึ้นทะเบียน RFPE
กับองค์กรกำกับดูแล
วิชาชีพวิศวกรรม
ในประเทศคู่ค้า

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม:

โปรดติดต่อ

ฝ่ายต่างประเทศ สภาวิศวกร

โทร. 02-935-6868 ต่อ 818

E-mail: secretary.gen@coe.or.th

Website: www.coe.or.th





COE Thailand

Application ของสภาวิศวกร บน Smart Phone/Tablet
สภาวิศวกร (Council of Engineers)



New

สารสภาวิศวกร ในรูปแบบแอปพลิเคชัน

ดาวน์โหลดได้แล้วบนมือถือ ทั้งระบบ iOS และ Android
จะได้ไม่พลาดข่าวสารดี ๆ จากสภาวิศวกร

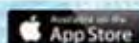
ค้นหา App 'COE Thailand'

หรือ

สแกน QR Code เพื่อดาวน์โหลด Application

Free

สำหรับ iOS



สำหรับ Android



www.coe.or.th



<http://www.facebook.com/coethai>