สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

## บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน

## บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งตุรกี

อ.พ. ๒/๒๕๕๓ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่
www.parliament.go.th/library

**บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ**
**รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

**บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ**
**รัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน**
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

**บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ**
**รัฐบาลแห่งตุรกี**
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

# คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน และบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งตุรกี ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร วุฒิสภา และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือ สรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ – ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ


| | | หน้า |
|---|---|---|
| ๑. | สรุปบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) | ๑ |
| ๒. | สรุปสาระสำคัญบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) | ๑๐ |
| ๓. | สรุปสาระสำคัญบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐตุรกี (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) | ๒๔ |
| ๔. | บทวิเคราะห์ผลกระทบจากการเจรจาตกลงด้านการบิน | ๒๙ |
| ๕. | การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบิน | ๓๐ |
| ๖. | ระบบการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศ | ๓๒ |
| ๗. | การจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ | ๓๕ |
| ๘. | ข้อมูลทั่วไปประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว | ๔๖ |
| ๙. | ข้อมูลทั่วไปประเทศเติร์กเมนิสถาน | ๖๔ |
| ๑๐. | ข้อมูลทั่วไปสาธารณรัฐตุรกี | ๗๑ |
| ๑๑. | ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง | ๘๘ |



**ผู้รับผิดชอบ**

| | |
|---|---|
| นางวิจิตรา วัชราภรณ์ | ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ |
| นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์ | ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ |

**ผู้จัดทำและรับผิดชอบ**

| | |
|---|---|
| นางจงเดือน สุทธิรัตน์ | วิทยากร ๘ ว. |
| นางอาริยา สุขโต | วิทยากร ๖ |
| นายทศนารถ เมฆประยูร | นิติกร ๓ |
| นางสาวดาวรัตน์ สมจิตร | เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๖ |
| นางสาวอัจฉรา ขุมเหล็ก | เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕ |
| นางสาวสุนันท์ เจสละ | เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๓ |
| นางสาวอุรัยฐ์ ธรรมเพชร | เจ้าพนักงานธุรการ ๖ |
| นางสาวนภาพร ญาณศิริ | เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖ |



**กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓**

**สรุปสาระสำคัญ**

**บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ**

**รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**

**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

---

**๑. การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตระหนักถึงความจำเป็นของการปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศดังกล่าว และได้ตัดสินใจร่วมกันให้มีการหารือในประเด็นนี้ในการเจรจารอบต่อไป ทั้งนี้ ฝ่ายไทยได้ยื่นร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับมาตรฐานของไทยให้ฝ่ายลาว เพื่อนำไปศึกษาด้วย

**๒. สายการบินที่กำหนด**

คณะผู้แทนไทยได้แจ้งแต่งตั้งบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เป็นสายการบินที่กำหนดเพิ่มเติม และคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ยืนยันการยอมรับสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่าย ดังนี้

**สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย**

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท พี บี แอร์ จำกัด
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

**สายการบินที่กำหนดของ สปป. ลาว**

- สายการบินลาว

**๓. เส้นทางบิน**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้ปรับปรุงเส้นทางบิน โดยให้เพิ่มจุดพ้นใด ๆ ไว้ในเส้นทางบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายด้วย

**๔. สิทธิความจุความถี่**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้ปรับปรุงสิทธิความจุของการทำการบินเที่ยวบินรับขนผู้โดยสาร ตามเส้นทางบินต่าง ๆ เป็นดังนี้

---

ที่มา : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- เส้นทางเวียงจันทร์ – กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ – เวียงจันทร์ ให้ทำการบินได้ถึง ๒,๑๐๐ ที่นั่งต่อสัปดาห์
- เส้นทางหลวงพระบาง – กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ – หลวงพระบาง ให้ทำการบินได้ถึง ๑,๐๐๐ ที่นั่งต่อสัปดาห์
- เส้นทางอื่น ๆ ระหว่างสนามบินศุลกากรใด ๆ ในประเทศไทย และสนามบินสากลใด ๆ ใน สปป. ลาว นอกเหนือจากเส้นทางทั้งสองข้างต้นได้อีก ๑,๐๐๐ ที่นั่งต่อสัปดาห์

นอกจากนี้ การใช้สิทธิความจุที่เกินกว่าที่ระบุไว้ดังกล่าวข้างต้น คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายสามารถหารือกันและรายงานผลการหารือไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของตนเพื่อพิจารณาอนุญาต

สำหรับเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้านั้น สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินพร้อมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓/๔ และ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ

**๕. สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ แก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่า ก่อนการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ดังกล่าว ให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของสายการบินที่จะใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ นั้น แจ้งต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อขออนุญาต

**๖. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สามไว้ในความตกลงฯ ด้วย

**๗. เรื่องอื่น ๆ**

- คณะผู้แทนลาวขอให้มีการส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการขนส่งทางอากาศ ความปลอดภัยทางการบิน และด้านอื่น ๆ ซึ่งคณะผู้แทนไทยเห็นชอบตามที่ฝ่ายลาวเสนอ

- คณะผู้แทนไทยเสนอให้จัดทำบันทึกความเข้าใจเป็นภาษาอังกฤษ แทนที่จะจัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาลาว ทั้งนี้เพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล คณะผู้แทนลาวเห็นชอบตามที่ฝ่ายไทยเสนอ

# บันทึกความเข้าใจ

1. คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) ได้พบกันที่จังหวัดกระบี่ ประเทศไทย เมื่อวันที่ 6 – 7 ตุลาคม 2551 เพื่อหารือเกี่ยวกับบริการเดินอากาศ รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายปรากฏดังเอกสารแนบ 1

2. การหารือดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรียิ่ง และคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุถึงความเข้าใจดังนี้

**การแก้ไขความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

3. คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้มีการปรับปรุงความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและการบินผ่านอาณาเขต ฉบับลงนามวันที่ 12 ธันวาคม 2520 ทั้งนี้เพื่อให้สะท้อนและสอดคล้องกับการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตระหนักถึงความจำเป็นในการปรับปรุงความตกลงฯ ให้ทันสมัย และได้ตกลงจะหารือเกี่ยวกับประเด็นนี้ในการเจรจาการบินรอบต่อไป

**สายการบินที่กำหนด**

4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยืนยันเกี่ยวกับการยอมรับสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่าย ดังนี้

4.1 สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย

- บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท พี บี แอร์ จำกัด
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

4.2 สายการบินที่กำหนดของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- สายการบินลาว

ตามข้อ 3 แห่งความตกลงฯ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจแต่งตั้งสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) เพิ่มเติมเป็นสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของตน

**ใบพิกัดเส้นทางบิน**

5. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงจะแทนที่ใบพิกัดแนบท้ายความตกลงฯ ซึ่งได้แก้ไขครั้งล่าสุดโดยบันทึกความเข้าใจ ฉบับลงนามวันที่ 6 สิงหาคม 2547 ด้วยใบพิกัดใหม่ดังปรากฏในเอกสารแนบ 2

**ความจุความถี่**

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายมีสิทธิดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางดังนี้

6.1 <u>การบริการขนส่งผู้โดยสาร</u>

ก) เส้นทางเวียงจันทน์ – กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ – เวียงจันทน์ ได้ถึงฝ่ายละ 2,100 ที่นั่งต่อสัปดาห์

ข) เส้นทางหลวงพระบาง – กรุงเทพฯ และเส้นทางกรุงเทพฯ – หลวงพระบาง ได้ถึงฝ่ายละ 1,000 ที่นั่งต่อสัปดาห์

ค) นอกเหนือจากเส้นทางที่ระบุในวรรค ก) และวรรค ข) แล้ว เส้นทางใด ๆ ระหว่างสนามบินศุลกากรใด ๆ ในประเทศไทย และ สนามบินสากลใด ๆ ใน สปป. ลาว ได้อีกฝ่ายละ 450 ที่นั่งต่อสัปดาห์

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงต่อไปอีกว่า การใช้ความจุในส่วนที่เกินกว่าสิทธิที่กล่าวไว้ในวรรค ก วรรค ข และวรรค ค ข้างต้น ให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเจรจาหารือกันและรายงานผลการหารือดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของตนเพื่อพิจารณาอนุญาตต่อไป

6.2 <u>การบริการขนส่งสินค้า</u>

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3/4 และ 5 ได้อย่างเต็มที่ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน

**สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5**

7. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า ก่อนการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นแจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายเพื่อพิจารณาอนุญาต

**ข้อกำหนดการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน**

8. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า ในการดำเนินบริการบินในเส้นทางระหว่างราชอาณาจักรไทยและ สปป. ลาว สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินอื่นใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะดังต่อไปนี้

8.1 <u>การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเดียวกัน</u>

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในการดำเนินบริการตามเส้นทางบินที่ระบุอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมซึ่งกันและกันได้ ทั้งนี้ ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่มิใช่ผู้ดำเนินบริการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

8.2 <u>การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย</u>

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายในการดำเนินบริการตามเส้นทางบินที่ระบุ อาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ทั้งนี้ ความถี่ที่ใช้ไปโดยสายการบินที่มิใช่ผู้ดำเนินบริการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

8.3 <u>การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม</u>

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่านี้ การบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบินนั้นจะนำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้นเท่ากับหนึ่งเที่ยวบินด้วย

<u>หมายเหตุ</u> เป็นที่ตกลงกันอีกว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามวรรคนี้ ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของตนจะต้องแสดงให้ชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขาย ว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการอย่างแท้จริงในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายใดที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

**เรื่องอื่น ๆ**

9. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการขนส่งทางอากาศ ความปลอดภัยทางการบิน และด้านอื่น ๆ

**การมีผลใช้บังคับ**

10. ในระหว่างรอการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับเป็นการชั่วคราวนับจากวันนี้เป็นต้นไป

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะใช้แทนที่บันทึกความเข้าใจและบันทึกการหารือฉบับก่อนหน้านี้ทั้งหมด

ทำที่จังหวัดกระบี่ ประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2551

| | |
|---|---|
| ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ | อินทะนุสอน สีสะนนห์ |
| (นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ) | (นายอินทะนุสอน สีสะนนห์) |
| แทนคณะผู้แทนแห่ง | แทนคณะผู้แทนแห่ง |
| ราชอาณาจักรไทย | สปป. ลาว |

**เอกสารแนบ 1**

## คณะผู้แทนไทย

1. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ — หัวหน้าคณะ
   อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

2. นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
   รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

3. นายยศ เลาหศิลป์สมจิตร์
   ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
   กรมการขนส่งทางอากาศ

4. นางสาวจรัสรัตน์ จำรัสฤทธิรงค์
   เจ้าหน้าที่การทูต กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
   กระทรวงการต่างประเทศ

5. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

6. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

7. นางสาวพรพิมล แก้วงาม
   นักวิชาการขนส่ง กองกิจการระหว่างประเทศ
   กระทรวงคมนาคม

8. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

9. นางสาวศรัญญา กุลชัยวัฒนะ
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

**ที่ปรึกษา**

1. นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา
   ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
   บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2. นางปัทมรัตน์ ชีระสาสน์
   ผู้จัดการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
   บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

**ผู้สังเกตการณ์**

1. นายสัมพันธ์ พงศ์ไทย
   ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ
   กรมการขนส่งทางอากาศ

2. นายจำนงค์ สารอักษร
   ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี

3. ว่าที่ร้อยตรีอัธยา ลาภมาก
   ผู้อำนวยการท่าอากาศยานกระบี่

4. นายวีระยุทธิ โพธิอรรถ
   ผู้อำนวยการอาวุโสกิจกรรมพิเศษ
   บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

5. นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์
   รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้นดิน
   บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

6. นายสุทัศน์ ปลูกชาลี
   ผู้จัดการส่วนราชการสัมพันธ์
   บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

## คณะผู้แทนลาว

1. นายอินทะนุสอน สีสะนนห์ — หัวหน้าคณะ
   รักษาการอธิบดีกรมการบินพลเรือน

2. นายภูวงศ์ สีหอมวงส์
   ที่ปรึกษา (เศรษฐกิจและพาณิชย์)
   สถานเอกอัครรัฐทูตแห่ง สปป ลาว ประจำประเทศไทย

3. นายแสงสุวัน สิมพะลีวง
   หัวหน้าฝ่ายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
   กรมการบินพลเรือน

4. นายเวียงชัย สิงคำ
   หัวหน้าแผนกความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ
   กรมการบินพลเรือน

5. นายแสงปะเสิด มะทุจัน
   รองประธาน
   สายการบินลาว

6. นายหนูแดง จันทะผาสุก
   ผู้อำนวยการแผนกวางแผนและความร่วมมือ
   สายการบินลาว

**เอกสารแนบ 2**

## ใบพิกัด

### ส่วนที่ 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐบาลแห่ง สปป. ลาว จะดำเนินบริการได้ทั้งสองทิศทาง

| จุดเริ่มต้น | จุดในประเทศไทย | จุดพ้น |
|---|---|---|
| สนามบินสากลใด ๆ ใน สปป. ลาว | สนามบินศุลกากรใด ๆ ในประเทศไทย | จุดใด ๆ |

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐบาลแห่ง สปป. ลาว อาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้นในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า บริการที่ตกลงตามเส้นทางบินนี้จะต้องเริ่มต้นจากจุดใน สปป. ลาว

### ส่วนที่ 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยจะดำเนินบริการได้ทั้งสองทิศทาง

| จุดเริ่มต้น | จุดใน สปป. ลาว | จุดพ้น |
|---|---|---|
| สนามบินศุลกากรใด ๆ ในประเทศไทย | สนามบินสากลใด ๆ ใน สปป. ลาว | จุดใด ๆ |

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้นในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า บริการที่ตกลงตามเส้นทางบินนี้จะต้องเริ่มต้นจากจุดในราชอาณาจักรไทย

# สรุปสาระสำคัญ
# บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน
# (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

---

**๑. การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขปรับปรุงข้อบทของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถานและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับลงนามย่อเมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๓๘ พร้อมทั้งได้เพิ่มเติมข้อบทใหม่ขึ้นด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในของทั้งสองฝ่าย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

**๒. ความจุความถี่**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่อาจจะมีเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ โดยให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถทำการบินได้ถึง ๑๔ เที่ยวต่อสัปดาห์ จากเดิม ๗ เที่ยวต่อสัปดาห์

**๓. สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ เพื่อให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ทั้งจากจุดระหว่างทางและจุดพ้นด้วย โดยให้สามารถทำการบินได้ ๗ เที่ยวต่อสัปดาห์ต่อจุด

**๔. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มข้อบทการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงฯ ด้วย

**๕. เรื่องอื่น ๆ**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะยื่นคำร้องเพื่อขออนุญาตสำหรับการขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมืองไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของตน และจะแจ้งผลให้ทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

---

**ที่มา :** สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

# บันทึกความเข้าใจ

1. คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 – 26 พฤศจิกายน 2551 เพื่อหารือเกี่ยวกับดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายปรากฏดังเอกสารแนบ 1

2. การหารือได้ดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรียิ่ง และคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุถึงความเข้าใจดังนี้

**ข้อบทความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

3. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถานกับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ("ความตกลงฯ") ฉบับลงนามย่อเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2539 ในข้อ 1 คำจำกัดความ ข้อ 13 การแลกเปลี่ยนและการโอนรายได้ ข้อ 14 พิกัดอัตราค่าขนส่ง ข้อ 22 การบังคับใช้ความตกลง และภาคผนวกแห่งความตกลง (ใบพิกัดเส้นทางบิน) ข้อบทที่ได้รับการแก้ไขแล้วปรากฏดังเอกสารแนบ 2, 3, 4, 5 และ 6 ตามลำดับ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มเติมข้อบทใหม่ว่าด้วยความปลอดภัยการบิน (ข้อ 5 ทวิ) การแข่งขันที่เป็นธรรม (ข้อ 12 ทวิ) และการป้องกันการแข่งขัน (ข้อ 14 ทวิ) ไว้ในความตกลงฯ อีกด้วย ข้อบทใหม่ปรากฏดังเอกสารแนบ 7, 8 และ 9 ตามลำดับ

**ความจุความถี่**

4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะแทนที่วรรค 1 ของบันทึกความเข้าใจลับ ฉบับลงนามวันที่ 19 มีนาคม 2546 ดังนี้

"ตามความตกลงฯ ข้อ 3 วรรค 4 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ถึงสิบสี่ (14) เที่ยวต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใดๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน"

**สิทธิรับขนการจราจร**

5. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะแทนที่วรรค 2 ของบันทึกความเข้าใจลับ ฉบับลงนามวันที่ 19 มีนาคม 2546 ดังนี้

"สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่

สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 นั้น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยัง/มาจากจุดใดๆ ได้ถึงเจ็ด (7) เที่ยวต่อสัปดาห์ต่อช่วงเส้นทาง"

**ข้อกำหนดการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน**

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า ในการดำเนินบริการเดินอากาศ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินอื่นใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะดังต่อไปนี้

6.1 <u>การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย</u>

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้ไปโดยสายการบินที่มิใช่ผู้ดำเนินบริการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

6.2 <u>การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม</u>

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่านี้ การบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบินนั้นจะนำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้นเท่ากับหนึ่งเที่ยวบินด้วย

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามวรรคนี้ ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้ชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการอย่างแท้จริงในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายใดที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

**เรื่องอื่น ๆ**

7. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะยื่นคำร้องเพื่อขออนุญาตสำหรับการขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมืองไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของตน และจะแจ้งผลให้ทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

**การมีผลใช้บังคับ**

8. บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551

| | |
|---|---|
| ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ | สาร์ดแจฟ มูราด |
| (นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ) | (นายสาร์ดแจฟ มูราด) |
| แทนคณะผู้แทนไทย | แทนคณะผู้แทนเติร์กเมนิสถาน |

**เอกสารแนบ 1**

## คณะผู้แทนไทย

1. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ — หัวหน้าคณะ
   อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

2. นายจำนงค์ สารอักษร
   ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
   กรมการขนส่งทางอากาศ

3. นายยศ เลาหศิลป์สมจิตร์
   ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
   กรมการขนส่งทางอากาศ

4. นางสาวพจมาศ แสงเทียน
   เจ้าหน้าที่การทูต กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
   กระทรวงการต่างประเทศ

5. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

6. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

7. นางสาวพรพิมล แก้วงาม
   นักวิชาการขนส่ง กองกิจการระหว่างประเทศ
   กระทรวงคมนาคม

8. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

9. นางสาวครัญญา กุลชัยวัฒนะ
   นักวิชาการขนส่ง
   กรมการขนส่งทางอากาศ

**ที่ปรึกษา**

1. นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา
   ผู้อำนวยการฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
   บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2. นางนรัญกรณ์ ไทรทอง
   เจ้าหน้าที่วิเทศสัมพันธ์
   บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

## คณะผู้แทนเติร์กเมนิสถาน

1. นายสาร์ดแจฟ มูราด — หัวหน้าคณะ
   ผู้แทนทั่วไปแห่งกรมการบินพลเรือนเติร์กเมนโฮวาโยลารี ในสหภาพรัสเซีย
   และราชอาณาจักรไทย

2. นางสาวเอมาโมวา คูมายช
   หัวหน้านิติกร
   กรมการบินพลเรือนเติร์กเมนโฮวาโยลารี

3. นายเคร์อบานมูฮามเมดอฟ เมอร์เกน
   ผู้เชี่ยวชาญ กองการตลาดและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจต่างประเทศ
   กรมการบินพลเรือนเติร์กเมนโฮวาโยลารี

4. นางเซอร์เยวา ทาวัส
   ผู้เชี่ยวชาญหลัก กองการตลาดและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจต่างประเทศ
   กรมการบินพลเรือนเติร์กเมนโฮวาโยลารี

5. นายเกษม จริยะวัฒวงศ์
   ผู้จัดการประจำประเทศไทย
   สายการบินเติร์กเมนิสถาน

6. นายธำรง กิตติสุวรรณ
   ผู้ช่วยผู้จัดการประจำประเทศไทย
   สายการบินเติร์กเมนิสถาน

**เอกสารแนบ 2**

## ข้อ 1
## คำจำกัดความ

1. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้ความหมายเป็นอย่างอื่น

ก) คำว่า "อนุสัญญาชิคาโก" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมทั้งภาคผนวกใดๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขใดๆ แห่งภาคผนวกและอนุสัญญา ตามข้อ 90 และ 94 นั้น ตราบเท่าที่ภาคผนวกหรือข้อแก้ไขเหล่านั้นมีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของเดิร์กเมนิสถานให้หมายถึงกรมการบินพลเรือนเติร์กเมนโฮวาโยลารีซึ่งเป็นการตั้งชื่อตามประธานาธิบดีสาพาร์มูรัดน์ เติร์กเมนบาชิ และในกรณีของราชอาณาจักรไทยให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือทั้งสองกรณีนั้น ให้หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใดๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในเวลานี้เจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รับมอบหมาย

ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งแต่งตั้งตามข้อ 6 แห่งความตกลงฉบับนี้ เพื่อดำเนินบริการเดินอากาศที่ตกลงกัน

ง) คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จ่ายให้เพื่อการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระและสินค้า และเงื่อนไขภายใต้การใช้ราคาเหล่านั้น รวมทั้งค่านายหน้าและค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับตัวแทนหรือการขายเอกสารการเดินทาง แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการขนส่งไปรษณียภัณฑ์

2. ภาคผนวกประกอบเป็นส่วนหนึ่งส่วนเดียวกับความตกลงฉบับนี้ คำอ้างทั้งปวงที่อ้างถึงความตกลงฉบับนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงภาคผนวกด้วย เว้นแต่จะตกลงกันอย่างชัดแจ้งให้เป็นอย่างอื่น

**เอกสารแนบ 3**

## ข้อ 13
## การแลกเปลี่ยนและการโอนรายได้

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะโอนโดยเสรี ซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้กลับไปยังสำนักงานใหญ่ของตน อันได้แก่ รายได้ทั้งหลายจากการขายบริการขนส่งทางอากาศ และการดำเนินธุรกิจโดยตรงกับกิจกรรมการจัดหาบริการขนส่ง ซึ่งไม่รวมถึงจำนวนเงินที่จ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายของค่าธรรมเนียมท้องถิ่น โดยปราศจากข้อจำกัด การเลือกปฏิบัติ หรือภาษี ตามกฎการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนของภาคีผู้ทำความตกลง ในอาณาเขตที่ได้รับรายได้

**เอกสารแนบ 4**

## ข้อ 14
## พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสาย ซึ่งตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล

2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค 1 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซงเพื่อที่จะ
   ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่ง ที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน โดยมีหรือเป็นไปได้ที่จะมีหรือเจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่งขันหรือกีดกันคู่แข่งขันให้ออกจากเส้นทางบิน
   ข) คุ้มครองผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควรหรือมีข้อจำกัดอันเนื่องจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดในทางที่มิชอบ
   ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เอาเปรียบผู้อื่น หรือต่ำเกินจริง

4. เพื่อให้เป็นไปตามประสงค์ตามที่กล่าวไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจำเป็นต้องให้ข้อมูลที่เกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

5. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเชื่อว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลความไม่พึงพอใจของตนอย่างเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกัน ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่าสามสิบ (30) วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งได้รับการแจ้งถึงความไม่พึงพอใจนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะผลักดันให้ข้อตกลงนั้นบรรลุผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกันได้ ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลบังคับใช้ต่อไป

**เอกสารแนบ 5**

**ข้อ 22**

**การบังคับใช้ความตกลง**

ความตกลงฉบับนี้จะได้รับอนุญาตจากภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตามกระบวนการกฎหมายภายในของตน และจะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตเพื่อยืนยันการอนุญาตเช่นว่านั้น

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยควรจากรัฐบาลของตนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำเป็นคู่ฉบับ ที่ เมื่อวันที่ เป็น 4 ภาษา ภาษาเติร์กเมน ภาษารัสเซีย ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย ตัวบททั้งหมดต่างมีความสำคัญและได้รับความเชื่อถือเท่าเทียมกัน ในกรณีที่มีข้อพิพาทใด ๆ จะใช้ตัวบทภาษาอังกฤษเป็นหลัก

แทนรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถาน

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

**เอกสารแนบ 6**

**ภาคผนวก**

<u>ใบพิกัดเส้นทางบิน</u>

ใบพิกัดเส้นทางบินที่ 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของเดิร์กเมนิสถานจะดำเนินบริการเดินอากาศ ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่างๆ ในเติร์กเมนิสถาน – จุดระหว่างทางใดๆ – จุดต่างๆ ในไทย – จุดพันใดๆ

ใบพิกัดเส้นทางบิน 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยจะดำเนินบริการเดินอากาศ ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่างๆ ในไทย – จุดระหว่างทางใดๆ – จุดต่างๆ ในเติร์กเมนิสถาน – จุดพันใดๆ

<u>หมายเหตุ</u>

1. สายการบินที่กำหนดอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใดๆ หรือทุกจุดในเส้นทางที่ระบุ ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ดกลงในเส้นทางบิน จะต้องเริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย)

2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถที่จะเลือกจุดระหว่างทาง และ/หรือ จุดพัน ของตนเองได้ และสามารถเปลี่ยนแปลงการเลือกของตนได้โดยให้แจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าก่อน 30 วัน

**เอกสารแนบ 7**

## ข้อ 5 ทวิ
## ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งนำมาใช้โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือ อากาศยาน และการทำการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะจัดให้มีขึ้นภายในสามสิบวันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ

2. ภายหลังการหารือดังกล่าว หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่า ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่อ้างถึงตามวรรค 1 ได้เท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (เอกสารหมายเลข 7300) ในขณะนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องดำเนินมาตรการที่เหมาะสมภายในระยะเวลาที่ตกลงกัน

3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันต่ออีกว่า อากาศยานใด ๆ ที่ทำการบินโดยหรือในนามของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งการตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการทำการบินของอากาศยานโดยไม่สมเหตุผล โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก วัตถุประสงค์ของการตรวจนี้ เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวกับอากาศยาน ใบอนุญาตลูกเรือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของอากาศยาน และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น

4. เมื่อเกิดความจำเป็นเร่งด่วนที่จะทำให้เชื่อมั่นในความปลอดภัยของการทำการบินของสายการบิน ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะพักใช้หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยทันที

5. การดำเนินการใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 4 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

6. ตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 2 เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ตกลงกัน หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งยังคงไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศควรได้รับการแจ้งให้ทราบ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งควรได้รับแจ้งถึงสถานการณ์ของการแก้ไขปัญหาให้เป็นที่น่าพอใจในภายหลัง

**เอกสารแนบ 8**

## ข้อ 12 ทวิ
## การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกันว่า

ก) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลง และ

ข) จะดำเนินการเพื่อขจัดการเลือกปฏิบัติทุกรูปแบบหรือการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งมีผลกระทบในทางลบต่อสถานภาพทางการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

**เอกสารแนบ 9**

## ข้อ 14 ทวิ
## การป้องกันการแข่งขัน

1. ภาคีผู้ทำความตกลงตกลงกันว่า การกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้อาจถูกพิจารณาว่าเป็นการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งอาจมีการตรวจสอบทางด้านคุณธรรมอย่างใกล้ชิด

ก) การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าระวางในเส้นทางต่าง ๆ โดยรวมกันแล้วไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมถึงต้นทุนของการให้บริการที่ตนเกี่ยวข้อง

ข) การเพิ่มความจุความถี่ของบริการที่มากเกินความจำเป็น

ค) การกระทำเช่นว่านั้นยังคงดำเนินอยู่ต่อไป มากกว่าจะเป็นการชั่วคราว

ง) การกระทำเช่นว่านั้นมีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายที่สำคัญต่อสายการบินอื่น

จ) การกระทำเช่นว่านั้นสะท้อนถึงเจตนาที่ชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าเชื่อได้ว่าเป็นการทำลายการกีดกัน หรือการขับไล่สายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ

ฉ) พฤติกรรมซึ่งแสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจในทางมิชอบของผู้มีอำนาจในเส้นทางบิน

2. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาว่า การดำเนินบริการอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างซึ่งกระทำโดยตั้งใจ หรือจัดการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจก่อให้เกิดพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมตามข้อบ่งชี้ในวรรค 1 เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 17 (การปรึกษาหารือ) พร้อมแสดงความเห็นต่อการแก้ไขปัญหา การร้องขอใด ๆ เช่นว่านั้น จะต้องแนบเหตุผลในการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มขึ้นภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันร้องขอ

3. หากภาคีผู้ทำความตกลงไม่สามารถบรรลุถึงการแก้ไขปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ใช้วิธีการแก้ไขข้อพิพาทภายใต้ข้อ 18 เพื่อแก้ไขข้อพิพาท

**สรุปสาระสำคัญ**
**บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐตุรกี**
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

---

**๑. การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศ**

คณะผู้แทนไทยได้ชี้แจงว่า ในขณะนี้ฝ่ายไทยยังไม่พร้อมที่จะเจรจาในประเด็นเกี่ยวกับการปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ เนื่องจากฝ่ายไทยมีปัญหาเกี่ยวกับการตีความและการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ของไทย ดังนั้น จึงขอให้นำประเด็นนี้ไปหารือในการเจรจาการบินรอบต่อไป คณะผู้แทนตุรกีเห็นชอบตามที่ฝ่ายไทยเสนอ

**๒. ใบพิกัดเส้นทางบิน**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางบิน โดยกำหนดให้จุดปลายทางเป็นแบบเปิด ซึ่งจะระบุเป็นจุดต่าง ๆ ในประเทศคู่ภาคี จากเดิมระบุไว้เพียง ๒ จุดเท่านั้น ส่วนจุดระหว่างทางและจุดพ้นยังคงเป็นการระบุชื่อและจำนวนจุดไว้เช่นเดิม

**๓. ความจุความถี่**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้ปรับปรุงสิทธิความถี่เป็น ๒๑ เที่ยวต่อสัปดาห์ จากเดิม ๗ เที่ยวต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ โดยไม่ต้องระบุแยกสิทธิตามแบบของอากาศยาน

**๔. สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันในการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ โดยในเบื้องต้นคณะผู้แทนตุรกีได้แจ้งว่า ในขณะนี้ สายการบินตุรกีมีแผนจะทำการบินมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้น โดยจะขอทำการบินพ้นไปยังจาการ์ตา พร้อมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ด้วย ซึ่งคณะผู้แทนไทยได้ชี้แจงว่า ฝ่ายไทยไม่ขัดข้องที่จะอนุญาตให้สายการบินตุรกีทำการบินพ้นไปยังจาการ์ตา พร้อมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ทั้งนี้ โดยจะเป็นการแลกเปลี่ยนสิทธิกัน ซึ่งฝ่ายไทยจะขอระบุจุดพ้นที่จะใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในภายหลังต่อไป

**๕. เรื่องอื่น ๆ**

คณะผู้แทนไทยได้แจ้งให้คณะผู้แทนตุรกีทราบว่า เนื่องจากฝ่ายไทยมีปัญหาเรื่องการปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายรัฐธรรมนูญ ดังนั้น บันทึกความเข้าใจที่จะจัดทำขึ้นนั้น จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้แลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตระหว่างกันแล้ว นอกจากนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะพบปะหารือกันในคราวต่อไปภายในระยะเวลา ๑ ปี ที่กรุงเทพฯ ด้วย

---

ที่มา : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

# บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐตุรกี ซึ่งต่อไปนี้ เรียกว่า "คณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย" ได้พบกันที่กรุงอังการา เมื่อวันที่ 13 – 14 มกราคม 2552 เพื่อทบทวนความสัมพันธ์ด้านการบินพลเรือนของทั้งสองฝ่าย และเพื่อที่จะประเมินวิธีการใหม่สำหรับการพัฒนากรอบการกำกับดูแลด้านบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสองต่อไป

การหารือได้ดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรียิ่ง

รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายปรากฏดังเอกสารแนบ ก

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุความเข้าใจดังนี้

**1. ใบพิกัดเส้นทางบิน**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงภาคผนวกว่าด้วย "ใบพิกัดเส้นทางบิน" แห่งความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ฉบับลงนามวันที่ 10 พฤศจิกายน 2530 ซึ่งได้รับการแก้ไขแล้วโดยบันทึกการหารือฉบับลงนามวันที่ 28 ตุลาคม 2540 ใบพิกัดเส้นทางบินใหม่ปรากฏดังเอกสารแนบ ข

**2. ความจุและความถี่**

2.1 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะแทนวรรค 1 ของบันทึกการหารือ ฉบับลงนามวันที่ 1 สิงหาคม 2543 ดังนี้

"ตามความตกลงฉบับปัจจุบัน ข้อ 3 วรรค 4 สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ถึงยี่สิบเอ็ด (21) เที่ยวต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใดๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน"

2.2 คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้ใช้ระบบเปิดเสรีเพิ่มมากขึ้น สำหรับใบพิกัดเส้นทางบิน ความจุและความถี่ รวมทั้งสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 คณะผู้แทนตุรกีรับทราบและแจ้งว่า ข้อเสนอดังกล่าวจะได้รับการพิจารณาในการเจรจาการบินรอบต่อไป

2.3 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะสนับสนุนสายการบินที่กำหนดของตนให้วิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ที่จะมีความร่วมมือกันในการดำเนินบริการระหว่างประเทศทั้งสองด้วย

**3. การมีผลใช้บังคับและการหารือครั้งต่อไป**

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงที่จะจัดให้มีการหารือกันครั้งต่อไปที่กรุงเทพฯ ภายในเวลา 1 ปีด้วย

ทำที่กรุงอังการา เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2552

| แทนคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย | แทนคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐตุรกี |
|---|---|
| กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์ | อาลี อรีดูรู |
| (นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)<br>รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ | (ดร. อาลี อรีดูรู)<br>อธิบดีกรมการบินพลเรือน |

**เอกสารแนบ ก**

**คณะผู้แทนไทย**

นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
หัวหน้าคณะผู้แทน
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

นายจำนงค์ สารอักษร
ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายยศ เสาหศิลป์สมจิตร์
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายไกรโชค อรุณไพโรจน์กุล
เลขานุการเอก
สถานเอกอัครราชทูตไทย ประจำประเทศตุรกี

นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวพรพิมล แก้วงาม
นักวิชาการขนส่ง กองกิจการระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม

นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา
ผู้อำนวยการฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

**คณะผู้แทนตุรกี**

ดร. อาลี อรีดูรู
หัวหน้าคณะผู้แทน
อธิบดีกรมการบินพลเรือนตุรกี

นายฮายด์ดาร์ เยลซิน
รองอธิบดีกรมการบินพลเรือนตุรกี

นายอาลี ออนเดอร์
หัวหน้าแผนกการขนส่งทางอากาศ
กรมการบินพลเรือนตุรกี

นางสาวเนสลิฮัน บาสทัก
ผู้จัดการฝ่ายความตกลงระหว่างประเทศ
กรมการบินพลเรือนตุรกี

นางสาวฟิเจน ทานรีเวอร์ดี
ผู้เชี่ยวชาญ ฝ่ายความตกลงระหว่างประเทศ
กรมการบินพลเรือนตุรกี

นางเบอร์ริน คูบิเลย์
ผู้เชี่ยวชาญ ฝ่ายความตกลงระหว่างประเทศ
กรมการบินพลเรือนตุรกี

นายเมซเมท เดอร์มัส
ผู้เชี่ยวชาญ ฝ่ายความตกลงระหว่างประเทศ
กรมการบินพลเรือนตุรกี

นางลาเล คาแพลน
ผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายข้อตกลงและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
สายการบินเตอร์กี

นายนาซิฟ ทิเคนบาทาร์
ผู้เชี่ยวชาญ ฝ่ายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
สายการบินเตอร์กี

**เอกสารแนบ ข**

## ภาคผนวก
## ใบพิกัดเส้นทางบิน

1. สายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยจะมีสิทธิดำเนินบริการเดินอากาศได้ทั้งสองทิศทาง ดังนี้

| จาก | จุดระหว่างทาง | มายัง | จุดพ้น |
|---|---|---|---|
| จุดต่างๆ ในประเทศไทย | ดูไบ<br>เอเธนส์ | จุดต่างๆ ในประเทศตุรกี | มิวนิก<br>ปารีส<br>1 จุดที่จะระบุในภายหลัง |

2. สายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐตุรกีจะมีสิทธิดำเนินบริการเดินอากาศได้ทั้งสองทิศทาง ดังนี้

| จาก | จุดระหว่างทาง | มายัง | จุดพ้น |
|---|---|---|---|
| จุดต่างๆ ในประเทศตุรกี | ดูไบ<br>การาจี | จุดต่างๆ ในประเทศไทย | สิงคโปร์<br>กัวลาลัมเปอร์<br>จาการ์ตา |

<u>หมายเหตุ</u>

(*) จุดระหว่างทางและจุดพ้นตามเส้นทางบินข้างต้น และสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ซึ่งสายการบินที่กำหนดอาจจะใช้สิทธิรับขนจากจุดดังกล่าวเช่นว่านั้น จะเป็นที่ตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(**) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเว้นไม่แวะลงจุดระหว่างทางและจุดพ้นในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้ตามการตัดสินใจของตน โดยมีเงื่อนไขว่า บริการตามเส้นทางบินเช่นว่านั้นจะต้องเริ่มต้นและสิ้นสุด ณ จุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งกำหนดสายการบินนั้น

## บทวิเคราะห์ผลกระทบจากการเจรจาตกลงด้านการบิน

**วิเคราะห์ผลกระทบไทย – ลาว**

ผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-ลาวในครั้งนี้ เป็นการปรับปรุงสิทธิการบินในด้านความจุความถี่ สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓/๔ และ ๕ และเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สามไว้ในความตกลงฯ ด้วย ซึ่งจะทำให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการให้บริการ และยังเป็นการส่งเสริมการเดินทางระหว่างทั้งสองประเทศ และเครือข่ายการบินให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

**วิเคราะห์ผลกระทบไทย – เติร์กเมนิสถาน**

ผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถานในครั้งนี้ เป็นการแก้ไขปรับปรุงข้อบทของความตกลงฯ พร้อมทั้งเพิ่มเติมข้อบทใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในของทั้งสองฝ่ายและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังได้ปรับปรุงสิทธิการบินในด้านความจุความถี่ สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓/๔ และ ๕ และเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงฯ ด้วย ซึ่งจะทำให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการให้บริการ และยังเป็นการส่งเสริมการเดินทางระหว่างทั้งสองประเทศ และเครือข่ายการบินให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

**วิเคราะห์ผลกระทบไทย – ตุรกี**

ผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-ตุรกีในครั้งนี้ เป็นการปรับปรุงสิทธิการบินในด้านใบพิกัดเส้นทางบิน ความจุความถี่ และสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ซึ่งจะทำให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการให้บริการ และยังเป็นการส่งเสริมการเดินทางระหว่างทั้งสองประเทศ และเครือข่ายการบินให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

# การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบิน

การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบินให้แก่ผู้ประกอบการไทย แบ่งเป็นการทำการบินระหว่างประเทศ และการทำการบินภายในประเทศ

<u>หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบิน การทำการบินระหว่างประเทศ</u>

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีนโยบายเปิดเสรีโดยลำดับ (Gradual Liberalization) ทั้งในส่วนของความจุความถี่ของบริการ กำหนดเส้นทางบินเป็นแบบเปิด (open route) เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสามารถทำการบินไปยังจุดใดๆ ในประเทศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้อย่างเต็มที่ รวมถึงเปิดจุดระหว่างทาง (intermediate point) และจุดพ้น (beyond point) เพื่อให้สายการบินมีความคล่องตัวในการดำเนินบริการ รวมทั้งปรับปรุงเพดานสิทธิ ความจุและความถี่มาบริการและเปิดโอกาสให้สายการบินสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้มากขึ้น เพื่อเป็นการจูงใจให้สายการบินทำการบินมายังไทยและจากไทยไปยังจุดต่างๆ ทั้งยังได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด (airline designation) จากเดิมกำหนดได้ฝ่ายละหนึ่งสายการบิน (single designation) เปลี่ยนแปลงเป็นฝ่ายละหลายสายการบิน (multiple designation) เพื่อให้ภาคีแต่ละฝ่ายสามารถแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของตนได้มากกว่าหนึ่งสายในการใช้สิทธิทำการบินภายใต้ความตกลงทวิภาคี ผลของนโยบายการบินดังกล่าวทำให้มีผู้ประกอบการสายการบินทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาในตลาดการบินระหว่างประเทศมากขึ้น และเนื่องจากการบินระหว่างประเทศจะต้องเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่ภาคีนั้นๆ ดังนั้นผู้ประกอบการสายการบินของไทยรายใดประสงค์จะใช้สิทธิความตกลงฯ ฉบับใดจะต้องยื่นคำขอมายังกรมการขนส่งทางอากาศ เพื่อแจ้งให้คู่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งทราบว่าไทยประสงค์จะแต่งตั้งให้สายการบินนั้น เป็นสายการบินที่กำหนดของไทยในการใช้สิทธิการบินภายใต้ความตกลงการบินนั้นๆ ในกรณีจำเป็นอาจต้องแจ้งรายละเอียดความจุ ความถี่เที่ยวบิน และเส้นทางบิน เพื่อความชัดเจนในการใช้สิทธิด้วย หากมีผู้ประกอบการสายการบินของไทยหลายรายมีความต้องการเข้าไปให้บริการในตลาดการบินเดียวกัน ภาครัฐจำเป็นต้องเข้าไปกำกับดูแล โดยการกำหนดหลักเกณฑ์เดียวกันและมาตรการต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาและจัดสรรสิทธิการบินที่มีอยู่ให้กับสายการบินของไทยที่จะเข้ามาในตลาดการบินนั้นๆ ทั้งนี้เพื่อให้มีความชัดเจน เป็นธรรมและโปร่งใส รวมทั้งเพื่อให้การใช้สิทธิการบินที่มีอยู่เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งผลจากการศึกษาวิเคราะห์ได้กำหนดแนวทางหรือหลักเกณฑ์ ในการพิจารณาจัดสรรสิทธิการบินให้กับสายการบินของไทยโดยสรุปเป็น 3 ข้อใหญ่ๆ ดังนี้

ความพร้อมและความเหมาะสมของการใช้อากาศยาน เป็นการพิจารณาความพร้อมของผู้ประกอบการสายการบินในการให้บริการตามเส้นทางบินที่เสนอขอรับการจัดสรรสิทธิการบิน โดยพิจารณาจากจำนวนอากาศยานที่มี วิธีการจัดหาอากาศยาน ความเหมาะสมระหว่างจำนวนอากาศยานที่มีกับจำนวนสิทธิในเส้นทางบินและความจุ/ความถี่ที่ให้บริการ และ/หรือ สิทธิในเส้นทางบินที่เสนอขอรับการจัดสรรการใช้อากาศยาน (Aircraft Utilization) และแผนการใช้อากาศยาน (Aircraft Rotation)

ในกรณีที่ตลาดการบินใดมีหลายสายการบินยื่นเสนอขอในเวลาเดียวกันจะพิจารณาข้อมูลแต่ละข้อของแต่ละสายการบิน โดยนำมาเปรียบเทียบกันระหว่างสายการบิน ทั้งนี้จะต้องกำหนดคะแนนของข้อมูลแต่ละข้อที่พิจารณา สายการบินที่มีความพร้อมที่สุดคือสายการบินที่มีคะแนนสูงที่สุด

1) กำหนดเส้นทางบินภายในประเทศตามจำนวนผู้โดยสาร/ปี ออกเป็น 3 ประเภทคือ
- สายหลัก ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่ 300,000 คนต่อปี
- สายรอง ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่ 50,000 คน แต่ไม่ถึง 300,000 คนต่อปี
- สายย่อย ได้แก่ เส้นทางที่มีผู้โดยสารใช้บริการไม่ถึง 50,000 คนต่อปี

ในกรณีที่เป็นเส้นทางบินใหม่ที่ไม่เคยมีสายการบินใดให้บริการมาก่อนหรือเคยมีสายการบินให้บริการมาแล้ว แต่สายการบินทั้งหมดหยุดให้บริการไปเกินกว่าหนึ่งปีนับถึงวันประกาศ จะถือเป็นเส้นทางสายย่อย และเส้นทางบินไปยังหรือออาจากสนามบินสุวรรณภูมิให้ถือเป็นเส้นทางบินไปยังหรือออกจากสนามบินดอนเมืองและกลับ

2) ผู้ให้บริการในเส้นทางสายรองและสายย่อย จะได้รับความคุ้มครอง โดยรัฐจะอนุญาตให้มีผู้ให้บริการในเส้นทางบินสายรองในแต่ละเส้นทางไม่เกิน 3 ราย และในเส้นทางบินสายย่อยในแต่ละเส้นทางไม่เกิน 2 ราย

3) การขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศในเส้นทางบินที่ไม่ใช่เส้นทางสายย่อย จะต้องเสนอขอให้บริการในเส้นทางบินสายย่อยอย่างน้อยหนึ่งเส้นทาง ด้วยความถี่ไม่น้อยกว่า 3 เที่ยวต่อสัปดาห์ ทั้งนี้การให้บริการดังกล่าวอาจเป็นการให้บริการด้วยตนเองหรือโดยการใช้เที่ยวบินร่วม (Code Share) กับสายการบินอื่น ภายใต้ความร่วมมือประเภทการประกันที่นั่งขั้นต่ำ (Block Seat) ไม่น้อยกว่าร้อยละสิบของจำนวนที่นั่งต่อเที่ยวบินก็ได้

4) ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการในเส้นทางบินสายย่อยที่ได้รับอนุญาตแล้วอย่างต่อเนื่อง โดยในทุกช่วงระยะเวลา 6 เดือนมีการยกเลิกเที่ยวบินไม่เกินร้อยละ 30 มีสิทธิขออนุญาตประกอบกิจการในเส้นทางสายหลักและสายรองเพิ่มได้ โดยไม่ต้องเสนอขอให้บริการในเส้นทางสายย่อยเพิ่มเติม

5) ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศไม่ประกอบการให้บริการในเส้นทางสายย่อยหรือหยุดให้บริการในเส้นทางสายย่อยติดต่อกันเกินหกเดือน อาจถูกเพิกถอนสิทธิในการให้บริการในเส้นทางบินสายหลัก หรือสายรอง หรือทั้งสายหลักและสายรองที่ได้รับอนุญาตทั้งหมดหรือบางส่วนได้

---

ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ

# ระบบการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศ

คงจะมีหลายคนที่สงสัยว่า ทำไมเครื่องบินที่บินอยู่บนท้องฟ้าทั้งที่เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่และขนาดเล็ก จึงสามารถบินอยู่ได้อย่างปลอดภัยโดยไม่เกิดอุบัติเหตุชนกัน เครื่องบินบางลำมีขนาดใหญ่มากสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากกว่า 500 คน ในขณะที่บางลำมีขนาดเล็กมากสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เพียง 2 3 คน เท่านั้น เครื่องบินบางลำบินได้เร็วมาก กล่าวได้ว่าเป็น 2 เท่าของความเร็วของเสียง ในขณะที่บางลำบินได้ไม่เร็วนักเพียง 2 เท่าของความเร็วรถยนต์เท่านั้น นอกจากนี้ยังมีคำถามอีกว่า ทำไมสายการบินจึงบินได้เฉพาะในประเทศ ในขณะที่สายการบินอื่นๆ สามารถทำการบินระหว่างประเทศได้ ใครเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการทำการบินของเครื่องบินเหล่านี้ สิ่งที่กล่าวมาเหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างเล็กน้อยของคำถามที่เกิดขึ้น

โดยแท้จริงแล้วก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ไม่มีระบบกำกับดูแลระบบหนึ่งระบบใดที่นำมาใช้อย่างชัดแจ้ง อาจเป็นเพราะในช่วงเวลานั้นมีเครื่องบินบินอยู่ไม่มากนัก ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ทุกๆ ประเทศโดยเฉพาะประเทศมหาอำนาจพยายามอย่างยิ่งในการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบิน มีการนำทรัพยากรทั้งทรัพยากรบุคคล วัตถุดิบ และทรัพยากรธรรมชาติอื่นๆ เข้ามาใช้เป็นจำนวนมาก จนอาจกล่าวได้ว่าในระหว่างสงครามโลกนั้นประเทศมหาอำนาจทั้งหลาย มีการจ้างงานอย่างเต็มที่ ภายหลังสงครามโลกเมื่อสถานการณ์กลับคืนสู่ปกติจึงเป็นการยากที่รัฐบาลจะธำรงการจ้างงานอย่างเต็มที่นั้นไว้ สิ่งที่รัฐบาลจะทำได้อย่างง่ายที่สุด คือ ไม่ปิดโรงงานประกอบเครื่องบิน แต่ดัดแปลงเป็นโรงงานผลิตเครื่องบินพลเรือนแทน จึงทำให้ภายหลังสงครามโลกมีจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ทำการบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดปัญหาในโลกการบินที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านความปลอดภัยและความมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสมัยนั้นเครื่องช่วยการเดินอากาศยังมิได้รับการพัฒนาอย่างจริงจัง

**วงจรการกำกับดูแล**

กระบวนการกำกับดูแลจะเริ่มต้นจากการอนุญาต และดำเนินต่อไปนี้

- การอนุญาตพร้อมเงื่อนไข
- การกำกับดูแลให้มีการดำเนินการตามการอนุญาตพร้อมเงื่อนไข
- การตรวจสอบการปฏิบัติการบินเพื่อให้เป็นไปตามการอนุญาตพร้อมเงื่อนไข
- การปรับปรุงเงื่อนไขแนบในรอบต่อๆ ไป

สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศได้ใช้แนวทางดังกล่าวข้างต้น ซึ่งมีลักษณะเป็นกระบวนการในการกำกับดูแลการขนส่งทางาอากาศของประเทศ เพื่อที่จะทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศได้อย่างเต็มที่ สำนักฯจึงได้แบ่งส่วนงานภายในออกเป็น 5 ส่วนดังรายชื่อต่อไปนี้

1. ส่วนการเดินอากาศภายในประเทศ มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการออกใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศให้แก่ผู้ประกอบการของไทย รวมถึงใบอนุญาตดำเนินการด้วยการเรียกเก็บอัตราค่าโดยสารและค่าระวางสินค้าจะได้รับการพิจารณาศึกษาวิเคราะห์จากส่วนงานนี้ก่อนนำเสนอพร้อมข้อคิดเห็นไปยังคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่ออนุมัติ ส่วนงานนี้จะกำกับดูแลผู้ประกอบการของไทยให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายและเงื่อนไขที่แนบ

2. ส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการศึกษาวิเคราะห์และจัดเตรียมการในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับการเจรจาระดับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศ เพื่อให้บรรลุการจัดทำความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการบริการเดินอากาศ หรือการแก้ไขปรับปรุงความตกลงฯ ทั้งนี้เพื่อให้สายการบินของแต่ละฝ่ายสามารถทำการบินระหว่างประเทศได้ภายใต้สิทธิการบินหรือกรอบการอนุญาตที่ได้มีการตกลงไว้ล่วงหน้าแล้ว โดยปกติหรือเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนจากส่วนงานนี้จะทำหน้าที่เป็นเสมือนฝ่ายเลขานุการของคณะเจรจาด้านการบิน

3. ส่วนการจัดสรรเส้นทางบินและสิทธิการบิน มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการจัดสรรเส้นทางบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ รวมถึงสิทธิการบิน (ความถี่/ความจุ) ให้แก่ผู้ประกอบการของไทย

4. ส่วนการเดินอากาศระหว่างประเทศ มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการอนุญาตด้านการทำการบินพร้อมเงื่อนไขแนบให้แก่บริษัท / สายการบินต่างประเทศที่ทำการบินมายังประเทศไทย ส่วนงานนี้กำกับดูแลผู้ประกอบการต่างประเทศให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศทั้งสองและกฎหมายภายในของไทย

5. ส่วนตรวจการขนส่งทางอากาศ มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการตรวจสอบการปฏิบัติของผู้ประกอบการทั้งของไทยและต่างประเทศว่าได้ปฏิบัติการบินเป็นไปตามข้อกฎหมาย ความตกลงระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งการอนุญาตพร้อมเงื่อนไขที่แนบ ซึ่งกำหนดขึ้นโดยส่วนงานอื่นๆ ที่กล่าวมาข้างต้น

นอกจากนี้ สำนักยังมีหน้าที่ประสานการกำกับดูแลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อให้วงจรการกำกับดูแลสมบูรณ์ กล่าวคือ สำนักจะประสานงานและร่วมมือกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) , บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และกองทัพอากาศ และผู้อำนวยการสำนักต้องทำหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการของคณะกรรมการการบินพลเรือนด้วย

**แนวทางการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศในอนาคต**

นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี นโยบายเน้นเปิดเสรีตามภูมิภาค ความตกลงลักษณะ Plurilateral หรือแม้แต่กระทั่งความตกลงแบบทวิภาคี ก็เป็นสิ่งที่จะถูกนำมาใช้ในระบบการกำกับดูแลของศตวรรษที่ 21 แต่เมื่อใดก็ตามที่มีการเลือกรูปแบบการเปิดเสรีแล้ว การขนส่งทางอากาศจะต้องถือปฏิบัติเช่นเดียวกันทั่วโลก เพราะอุตสาหกรรมนี้มีผลกระทบไปทั่วโลก

ในปัจจุบัน รัฐบาลอีกหลายประเทศทั่วโลกไม่ปรารถนาจะเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้จัดการสายการบินอีกต่อไป จึงดำเนินโครงการให้เอกชนเข้ามาถือหุ้น ลำยาขามดำเนินการให้สายการบินเป็นองค์กรธุรกิจที่แท้จริง

เครื่องมือทางการตลาดต่างๆ เช่น Code Sharing (วิธีการด้านการตลาดที่จะขยายการให้บริการของสายการบินในตลาดใหม่ๆ โดยไม่ต้องดำเนินการเอง) พันธมิตร (วิธีที่จะทำให้ขอบข่ายการให้บริการเป็นไปอย่างต่อเนื่องไม่สิ้นสุด) เป็นต้น ได้ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรมการบิน จนถึงขั้นที่ว่าผู้โดยสารสามารถซื้อบัตรโดยสารที่ระบุการเดินทางหลายจุดในสายการบินหลายสายได้โดยการซื้อครั้งเดียว และชำระเงินโดยใช้เงินสกุลเดียว

การเปิดเสรีซึ่งเป็นที่นิยมกันทั่วโลก น่าจะนำมาซึ่งระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ ในการกำกับดูแลที่ลดน้อยลง แต่ในความเป็นจริงต้องปรากฏว่าต้องเพิ่มกระบวนการทางกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายที่เกี่ยวกับด้านการแข่งขันอย่างเป็นธรรม การปกป้องประโยชน์ผู้บริโภค และด้านสิ่งแวดล้อมที่บรรดาสายการบินต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เงื่อนไขทางกฎหมาย และนโยบายที่ต่างกันไปในแต่ละประเทศ จะนำไปสู่การปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกัน ความไม่แน่นอน และการเพิ่มขึ้นอย่างมากมายของค่าใช้จ่ายของสายการบิน และเพราะลักษณะสากลของ

อุตสาหกรรมนี้ที่ต้องปฏิบัติให้เหมือนกันทั่วโลกทำให้ภาระทางกฎหมายและระเบียบต่างๆ ของสมาชิกในอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างไม่มีที่สิ้นสุด

ประเด็นความแตกต่างในด้านกฎหมายและระเบียบต่างๆ ยังส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางด้านความปลอดภัยและความมั่นคง และส่งผลถึงกระบวนการพิทักษ์ประโยชน์ผู้บริโภคด้วย ด้วยลักษณะพิเศษของอุตสาหกรรม เช่น เป็นการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับคนจำนวนมาก เทคโนโลยีและระดับการลงทุนต้องสูง เป็นอุตสาหกรรมข้ามชาติ และยังเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเมือง ทำให้อุตสาหกรรมนี้มักจะถูกจับตามองอย่างใกล้ชิด และโดดเด่นกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ และด้วยลักษณะพิเศษดังกล่าวมา จึงไม่สามารถทำให้กระบวนการต่างๆ ด้านกฎหมายของแต่ละสมาชิกในอุตสาหกรรมเหมือนกันได้ อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะทำให้เหมือนกันไม่ได้ ก็อาจจะทำให้สอดคล้องกันได้

ในอนาคตลักษณะเด่นของการเปิดเสรีที่ประเทศส่วนใหญ่จะแสวงหา คือ การผ่อนคลายข้อจำกัดในด้านการเป็นเจ้าของและการควบคุม เพื่อให้สายการบินมีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างประเทศมากขึ้นในศตวรรษที่ 21 นี้ หากบรรดาสมาชิกของอุตสาหกรรมการบินต้องการบูรณาการเจริญเติบโตแบบยั่งยืนแล้ว สมควรจะดำเนินการดังต่อไปนี้

- กำกับดูแลด้านความปลอดภัย และความมั่นคงอย่างสม่ำเสมอ
- ต้องจัดหาให้มีสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกต่างๆ อย่างพอเพียงแก่สายการบินในลักษณะที่ไม่เลือกปฏิบัติ
- ยังคงมุ่งแสวงหาถึงความร่วมมือในระหว่างสายการบินร่วมกัน
- ต้องมีกลไกในการวัดความมีประสิทธิภาพของหน่วยงานต่างๆ ในอุตสาหกรรม
- ต้องเปิดตลาดให้ผู้ที่ต้องการมีร่วมเข้ามาอย่างยุติธรรม เพื่อความเจริญเติบโตที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรม

ดังที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้นแล้วว่าอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบเศรษฐกิจ ในทางทฤษฎีกิจกรรมการขนส่งทางอากาศเป็นกิจกรรมสืบเนื่องซึ่งขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลกโดยทั่วไป ดังนั้น อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศจึงเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกับเศรษฐกิจโลก การกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศก็เช่นกัน จะต้องก้าวเดินไปตามกระบวนการและปรัชญาการกำกับดูแลอุตสาหกรรมอื่นๆ ในโลกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

---

ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ

# การจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. ๒๕๕๒ (จัดแบ่งตามเมือง)



| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| ***SOUTH EAST ASIA*** | | | | | | | | | | | | | | |
| BANDAR SERI BEGAWAN | BWN | BRUNEI | 379 | 380 | **759** | 0.42 | 33,594 | 34,261 | **67,855** | 0.24 | 62 | 1,312 | **1,374** | 0.14 |
| PHANOM PENH | PNH | CAMBODIA | 2,135 | 2,135 | **4,270** | 2.35 | 188,914 | 181,416 | **370,330** | 1.28 | 1,682 | 2,372 | **4,054** | 0.40 |
| SIEM REAP | REP | CAMBODIA | 1,797 | 1,793 | **3,590** | 1.98 | 121,960 | 101,844 | **223,804** | 0.78 | - | 1 | **1** | 0.00 |
| BALIKPAPAN | BPN | INDONESIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| BANDA ACEH | BTJ | INDONESIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| CENOKARENG | CGK | INDONESIA | 1,005 | 1,000 | **2,005** | 1.10 | 151,663 | 150,269 | **301,932** | 1.05 | 3,877 | 5,207 | **9,084** | 0.91 |
| DILI COMORO | DIL | INDONESIA | 5 | 5 | **10** | 0.01 | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| DENPASAR | DPS | INDONESIA | 711 | 712 | **1,423** | 0.78 | 132,747 | 126,690 | **259,437** | 0.90 | 4,233 | 941 | **5,174** | 0.52 |
| HALIM | HLP | INDONESIA | 2 | 1 | **3** | 0.00 | 12 | - | **12** | 0.00 | - | - | **-** | - |
| JAKARTA | JKT | INDONESIA | 1 | - | **1** | 0.00 | - | 44 | **44** | 0.00 | - | 3 | **3** | 0.00 |
| MEDAN | MES | INDONESIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| SOLO CITY SUMARMO | SOC | INDONESIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| SURABAYA | SUB | INDONESIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| LUANG PRA BANG ✱ | LPQ | LAO | 865 | 866 | **1,731** | 0.95 | 37,337 | 34,994 | **72,331** | 0.25 | - | - | **-** | - |
| PAKZE ✱ | PKZ | LAO | - | - | **-** | - | 932 | 582 | **1,514** | 0.01 | - | - | **-** | - |
| VIENTIANE ✱ | VTE | LAO | 1,515 | 1,517 | **3,032** | 1.67 | 114,705 | 108,574 | **223,279** | 0.77 | 228 | 743 | **971** | 0.10 |
| SAVANNAKHET ✱ | ZVK | LAO | 134 | 134 | **268** | 0.15 | 2,293 | 2,260 | **4,553** | 0.02 | - | 1 | **1** | 0.00 |
| KOTA KINABALU | BKI | MALAYSIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| JAHOR BAHRU | JHB | MALAYSIA | 108 | 108 | **216** | 0.12 | 9,512 | 9,383 | **18,895** | 0.07 | - | - | **-** | - |
| KUALA LUMPUR | KUL | MALAYSIA | 5,201 | 5,212 | **10,413** | 5.74 | 628,192 | 632,406 | **1,260,598** | 4.37 | 8,616 | 7,727 | **16,343** | 1.63 |
| LANGKAWI | LGK | MALAYSIA | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| PENANG | PEN | MALAYSIA | 1,070 | 1,127 | **2,197** | 1.21 | 96,853 | 85,595 | **182,448** | 0.63 | 3,780 | 3,357 | **7,137** | 0.71 |
| SUBANG | SZB | MALAYSIA | 12 | 12 | **24** | 0.01 | 3 | 77 | **80** | 0.00 | - | - | **-** | - |
| HEHO | HEH | MYANMAR | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| MANDALAY | MDL | MYANMAR | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| MERGUI | MGZ | MYANMAR | 1 | - | **1** | 0.00 | 6 | - | **6** | 0.00 | - | - | **-** | - |
| NAMTU | NMT | MYANMAR | - | 1 | **1** | 0.00 | - | 15 | **15** | 0.00 | - | - | **-** | - |
| NYAUNG-U | NYU | MYANMAR | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| YANGON (RANGOON) | RGN | MYANMAR | 1,679 | 1,683 | **3,362** | 1.85 | 255,499 | 250,810 | **506,309** | 1.76 | 7,046 | 4,146 | **11,192** | 1.12 |
| DAWE | TVY | MYANMAR | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| HONG KONG | HKG | P.R. CHINA | 5,914 | 5,996 | **11,910** | 6.56 | 1,112,594 | 1,091,705 | **2,204,299** | 7.64 | 50,093 | 68,541 | **118,634** | 11.83 |
| MACAU | MFM | P.R. CHINA | 1,834 | 1,834 | **3,668** | 2.02 | 217,118 | 226,296 | **443,414** | 1.54 | 1,085 | 796 | **1,881** | 0.19 |
| CEBU | CEB | PHILIPPINES | 1 | - | **1** | 0.00 | 1 | - | **1** | 0.00 | - | - | **-** | - |
| CLARK | CRK | PHILIPPINES | 114 | 115 | **229** | 0.13 | 10,816 | 10,446 | **21,262** | 0.07 | - | 1 | **1** | 0.00 |
| MANILA | MNL | PHILIPPINES | 1,953 | 1,965 | **3,918** | 2.16 | 289,024 | 256,892 | **545,916** | 1.89 | 5,466 | 5,760 | **11,226** | 1.12 |
| SUBIC | SFS | PHILIPPINES | 30 | 29 | **59** | 0.03 | 8 | 7 | **15** | 0.00 | 108 | 415 | **523** | 0.05 |
| SINGAPORE | SIN | SINGAPORE | 7,776 | 6,932 | **14,708** | 8.10 | 1,156,516 | 1,188,263 | **2,344,779** | 8.13 | 40,592 | 44,641 | **85,233** | 8.50 |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| SINGAPORE SELETAR | XSP | SINGAPORE | 9 | 10 | 19 | 0.01 | - | 6 | 6 | 0.00 | - | - | - | - |
| KAOHSIUNG | KHH | TAIWAN | 338 | 338 | 676 | 0.37 | 39,494 | 39,034 | 78,528 | 0.27 | 117 | 190 | 307 | 0.03 |
| TAIPEI | TPE | TAIWAN | 3,602 | 3,577 | 7,179 | 3.95 | 566,261 | 557,327 | 1,123,588 | 3.90 | 34,976 | 39,926 | 74,902 | 7.47 |
| CHIANG MAI | CNX | THAILAND | 4 | - | 4 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DON MUEANG | DMK | THAILAND | 21 | - | 21 | 0.01 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HAT YAI | HDY | THAILAND | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| PHUKET | HKT | THAILAND | 448 | 395 | 843 | 0.48 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| KAMPHANGSAEN | KDT | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LOEI | LOE | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| UBON RATCHATHANI | UBP | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SURAT THANI | URT | THAILAND | - | 2 | 2 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SAMUI | USM | THAILAND | 711 | 1,053 | 1,764 | 0.97 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| U-TAPAO | UTP | THAILAND | 7 | 1 | 8 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DANANG | DAD | VIETNAM | 19 | 17 | 36 | 0.02 | 266 | 93 | 359 | 0.00 | - | - | - | - |
| HANOI | HAN | VIETNAM | 2,068 | 2,101 | 4,169 | 2.30 | 243,877 | 265,261 | 509,138 | 1.77 | 5,285 | 8,628 | 13,913 | 1.39 |
| HAIPHONG CATBI | HPH | VIETNAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HUE | HUI | VIETNAM | 3 | 4 | 7 | 0.00 | 15 | 13 | 28 | 0.00 | - | - | - | - |
| HO CHI MINH | SGN | VIETNAM | 2,654 | 2,618 | 5,272 | 2.90 | 326,987 | 299,988 | 626,975 | 2.17 | 9,293 | 9,658 | 18,951 | 1.89 |
| **SUB-TOTAL** | | | **44,127** | **43,673** | **87,800** | **48.26** | **5,737,199** | **5,654,551** | **11,391,750** | **48.26** | **176,539** | **204,366** | **380,905** | **48.26** |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| ***EAST ASIA & PACIFIC*** | | | | | | | | | | | | | | |
| PYONGYANG | FNJ | DRP. OF KOREA | 2 | 2 | **4** | 0.00 | 51 | 1 | **52** | 0.00 | - | - | - | - |
| PUSAN | PUS | DRP. OF KOREA | 531 | 531 | **1,062** | 0.69 | 82,794 | 82,780 | **165,574** | 0.57 | 902 | 1,228 | **2,130** | 0.21 |
| SAPPORO | CTS | JAPAN | 8 | 7 | **15** | 0.01 | 1,527 | 1,560 | **3,087** | 0.01 | - | - | - | - |
| FUKUOKA | FUK | JAPAN | 249 | 250 | **499** | 0.27 | 44,084 | 43,888 | **87,972** | 0.31 | 612 | 1,147 | **1,759** | 0.18 |
| YAMAGATA | GAJ | JAPAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HIROSHIMA | HIJ | JAPAN | 86 | 86 | **172** | 0.09 | 6,609 | 6,599 | **13,208** | 0.05 | - | 8 | **8** | 0.00 |
| HANEDA | HND | JAPAN | 4 | 1 | **5** | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| NIIGATA | KIJ | JAPAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| OSAKA | KIX | JAPAN | 1,149 | 1,001 | **2,150** | 1.18 | 210,288 | 218,624 | **428,912** | 1.49 | 10,234 | 8,789 | **19,023** | 1.90 |
| KUMAMOTO | KMJ | JAPAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| KOMATSU | KMQ | JAPAN | 2 | 2 | **4** | 0.00 | 307 | 356 | **663** | 0.00 | - | - | - | - |
| NAGOYA | NGO | JAPAN | 723 | 797 | **1,520** | 0.84 | 131,537 | 136,500 | **268,037** | 0.93 | 3,778 | 6,502 | **10,280** | 1.02 |
| NAGPYA-KOMAKI | NKM | JAPAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOKYO | NRT | JAPAN | 3,387 | 4,062 | **7,449** | 4.10 | 780,026 | 807,297 | **1,587,323** | 5.50 | 20,656 | 48,846 | **69,502** | 6.93 |
| OBIHIRO | OBO | JAPAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| OKINAWA | OKA | JAPAN | 3 | 2 | **5** | 0.00 | 168 | 159 | **327** | 0.00 | - | 514 | **514** | 0.05 |
| SENDAI | SDJ | JAPAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ALMATY | ALA | KAZAKHSTAN | 172 | 172 | **344** | 0.19 | 24,607 | 24,539 | **49,146** | 0.17 | - | 385 | **385** | 0.04 |
| BISHKEK | FRU | KYRGYZSTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| GUANGZHOU | CAN | P.R. CHINA | 2,518 | 2,482 | **4,998** | 2.75 | 259,768 | 244,855 | **504,623** | 1.75 | 8,602 | 15,404 | **24,006** | 2.39 |
| ZHENG ZHOU | CGO | P.R. CHINA | 11 | 15 | **26** | 0.01 | 1,990 | 2,611 | **4,601** | 0.02 | 1 | 2 | **3** | 0.00 |
| CHUNKING | CKG | P.R. CHINA | 76 | 78 | **154** | 0.08 | 3,464 | 4,043 | **7,507** | 0.03 | 4 | 2 | **6** | 0.00 |
| CHANGSHA | CSX | P.R. CHINA | 11 | 11 | **22** | 0.01 | 1,584 | 1,546 | **3,130** | 0.01 | - | - | - | - |
| CHENGTU | CTU | P.R. CHINA | 163 | 161 | **324** | 0.18 | 28,538 | 28,908 | **57,446** | 0.20 | 1,518 | 1,057 | **2,575** | 0.26 |
| DALIAN | DLC | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| FUZHOU | FOC | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HAIKOU | HAK | P.R. CHINA | - | 2 | **2** | 0.00 | - | - | - | - | - | 73 | **73** | 0.01 |
| HOFEI | HFE | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HANGCHOW | HGH | P.R. CHINA | 1 | 1 | **2** | 0.00 | 154 | 154 | **308** | 0.00 | - | - | - | - |
| HARBIN | HRB | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| JINGHONG | JHG | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| NANCHANG | KHN | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| KUNMING | KMG | P.R. CHINA | 481 | 483 | **964** | 0.53 | 66,115 | 65,314 | **131,429** | 0.46 | 2,576 | 1,671 | **4,247** | 0.42 |
| GUIYANG | KWE | P.R. CHINA | 2 | 2 | **4** | 0.00 | 304 | 302 | **606** | 0.00 | - | - | - | - |
| GUILIN | KWL | P.R. CHINA | 138 | 138 | **276** | 0.15 | 14,554 | 13,172 | **27,726** | 0.10 | - | - | - | - |
| NINGBO | NGB | P.R. CHINA | 2 | 2 | **4** | 0.00 | 306 | 306 | **612** | 0.00 | - | - | - | - |
| NANJING | NKG | P.R. CHINA | 26 | 5 | **31** | 0.02 | 769 | 765 | **1,534** | 0.01 | 63 | - | **63** | 0.01 |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| NANNING | NNG | P.R. CHINA | 2 | 2 | 4 | 0.00 | 251 | 245 | 496 | 0.00 | - | - | - | - |
| BEIJING | PEK | P.R. CHINA | 1,102 | 1,101 | 2,203 | 1.21 | 186,251 | 184,013 | 370,264 | 1.28 | 4,534 | 5,260 | 9,794 | 0.98 |
| PUDONG | PVG | P.R. CHINA | 1,385 | 1,660 | 3,045 | 1.68 | 222,316 | 208,130 | 430,446 | 1.49 | 10,338 | 20,910 | 31,248 | 3.11 |
| SHANGHAI | SHA | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | 341 | 341 | 0.00 | - | 18 | 18 | 0.00 |
| SHENYANG | SHE | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SHANTOU | SWA | P.R. CHINA | 147 | 148 | 295 | 0.16 | 17,299 | 18,145 | 35,444 | 0.12 | 35 | 199 | 234 | 0.02 |
| SANYA | SYX | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | 93 | 93 | 0.00 | - | - | - | - |
| SHENZHEN | SZX | P.R. CHINA | 460 | 460 | 920 | 0.51 | 63,583 | 51,508 | 115,099 | 0.40 | 940 | 138 | 1,078 | 0.11 |
| QINGDAO | TAO | P.R. CHINA | 2 | 2 | 4 | 0.00 | 305 | 306 | 611 | 0.00 | - | - | - | - |
| JINAN | TNA | P.R. CHINA | 2 | 2 | 4 | 0.00 | 301 | 300 | 601 | 0.00 | - | - | - | - |
| TAINJIN | TSN | P.R. CHINA | 6 | 6 | 12 | 0.01 | 1,592 | 1,591 | 3,183 | 0.01 | 71 | - | 71 | 0.01 |
| TAIYUAN | TYN | P.R. CHINA | 4 | 4 | 8 | 0.00 | 562 | 510 | 1,072 | 0.00 | - | - | - | - |
| URUMQI | URC | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| WUHAN | WUH | P.R. CHINA | 2 | - | 2 | 0.00 | 324 | - | 324 | 0.00 | - | - | - | - |
| XIANYANG | XIY | P.R. CHINA | 86 | 82 | 168 | 0.09 | 6,505 | 5,752 | 12,257 | 0.04 | - | 19 | 19 | 0.00 |
| XIAMEN | XMN | P.R. CHINA | 209 | 145 | 354 | 0.20 | 19,425 | 20,210 | 39,635 | 0 14 | 1,977 | 1,272 | 3,249 | 0.32 |
| ZHUHAI | ZUH | P.R. CHINA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CHEJU | CJU | REP. OF KOREA | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INCHEON | ICN | REP. OF KOREA | 2,165 | 2,474 | 4,639 | 2.56 | 588,352 | 589,147 | 1,177,499 | 4.08 | 23,987 | 29,776 | 53,763 | 5.36 |
| KWANGJU | KWJ | REP. OF KOREA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SEOUL | GMP | REP. OF KOREA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SEOUL | SSN | REP. OF KOREA | - | 1 | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TAEGU | TAE | REP. OF KOREA | 24 | 25 | 49 | 0.03 | 2,847 | 2,666 | 5,513 | 0.02 | - | - | - | - |
| YANGYANG | YNY | REP. OF KOREA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BARNAUL | BAX | RUSSIA | 7 | 8 | 15 | 0.01 | 1,487 | 1,108 | 2,595 | 0.01 | - | - | - | - |
| IRKUTSK | IKT | RUSSIA | 62 | 60 | 122 | 0.07 | 12,545 | 12,037 | 24,582 | 0.09 | - | 6 | 6 | 0.00 |
| KEMEROVO | KEJ | RUSSIA | 28 | 28 | 56 | 0.03 | 4,586 | 4,400 | 8,988 | 0.03 | - | - | - | - |
| KHABAROVSK | KHV | RUSSIA | 13 | 13 | 26 | 0.01 | 2,462 | 1,933 | 4,395 | 0.02 | - | - | - | - |
| KRASNOJARSK | KJA | RUSSIA | 44 | 44 | 88 | 0.05 | 7,879 | 7,444 | 15,323 | 0.05 | - | 1 | 1 | 0.00 |
| LENINGARD | LED | RUSSIA | 26 | 26 | 52 | 0.03 | 5,049 | 4,596 | 9,645 | 0.03 | - | 47 | 47 | 0.00 |
| NOVOSIBIRSK | OVB | RUSSIA | 94 | 93 | 187 | 0.10 | 19,123 | 18,493 | 37,616 | 0.13 | 19 | 26 | 45 | 0.00 |
| EKATERINBURG | SVX | RUSSIA | 66 | 66 | 132 | 0.07 | 14,428 | 14,431 | 28,859 | 0.10 | - | - | - | - |
| VLADIVOSTOK | VVO | RUSSIA | 6 | 6 | 12 | 0.01 | 1,778 | 2,153 | 3,931 | 0.01 | - | - | - | - |
| ASHKHABAD | ASB | TURKMENISTAN | 184 | 183 | 367 | 0.20 | 19,557 | 19,565 | 39,122 | 0.14 | - | 64 | 64 | 0.01 |
| NAVOI | NVI | UZBEKISTAN | - | - | - | - | - | - | - | - | 460 | 1,851 | 2,311 | 0.23 |
| TASHKENT | TAS | UZBEKISTAN | 126 | 125 | 251 | 0.14 | 15,650 | 15,012 | 30,662 | 0.11 | - | 246 | 246 | 0.02 |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| *OCEANIA* | | | | | | | | | | | | | | |
| AUCKLAND | AKL | NEW ZEALAND | 210 | 209 | **419** | 0.23 | 47,257 | 51,758 | **99,015** | 0.34 | 2,951 | 2,363 | **5,314** | 0.53 |
| CHRISTCHURCH | CHC | NEW ZEALAND | - | 1 | **1** | 0.00 | 9,719 | 10,476 | **20,195** | 0.07 | 143 | 87 | **230** | 0.02 |
| BROOME | BME | AUSTRALIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BRISBANE | BNE | AUSTRALIA | 347 | 47 | **394** | 0.22 | 61,488 | 57,416 | **118,904** | 0.41 | 2,609 | 2,017 | **4,626** | 0.46 |
| CANBERRA | CBR | AUSTRALIA | - | 1 | **1** | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAIRNS | CNS | AUSTRALIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DARWIN | DRW | AUSTRALIA | 1 | 2 | **3** | 0.00 | - | - | - | - | - | 59 | **59** | 0.01 |
| MELBOURNE | MEL | AUSTRALIA | 884 | 882 | **1,766** | 0.97 | 184,797 | 202,397 | **387,194** | 1.34 | 9,754 | 8,509 | **18,263** | 1.82 |
| PERTH | PER | AUSTRALIA | 126 | 281 | **407** | 0.22 | 41,593 | 63,824 | **105,417** | 0.37 | 1,314 | 1,988 | **3,302** | 0.33 |
| SYDNEY | SYD | AUSTRALIA | 1,935 | 2,141 | **4,076** | 2.25 | 301,927 | 328,145 | **630,072** | 2.19 | 7,280 | 13,600 | **20,880** | 2.08 |
| GUAM | GUM | GUAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ANDAKOMBE | ADC | Papua New Guinea | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **SUB-TOTAL** | | | **3,503** | **3,564** | **7,067** | **3.74** | **646,781** | **714,016** | **1,360,797** | **3.74** | **24,051** | **28,623** | **52,674** | **3.74** |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| **Cities** | Code | Country | **Aircraft Movements** | | | | **Passengers** | | | | **Freight (Tonnes)** | | | |
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| ***EUROPE*** | | | | | | | | | | | | | | |
| BAKU | BAK | AZERBAIJAN | 1 | 7 | **8** | 0.00 | - | 1 | **1** | 0.00 | - | 20 | **20** | 0.00 |
| BAKU | GYD | AZERBAIJAN | 1 | 217 | **218** | 0.12 | - | 21 | **21** | 0.00 | 10 | 175 | **185** | 0.02 |
| VIENNA | VIE | AUSTRIA | 521 | 522 | **1,043** | 0.57 | 110,862 | 117,891 | **228,753** | 0.79 | 4,225 | 4,941 | **9,166** | 0.91 |
| BRUSSELS | BRU | BELGIUM | - | - | - | - | - | - | - | - | 16 | 57 | **73** | 0.01 |
| OSTRAVA | OSR | CZECH | - | 1 | **1** | 0.00 | - | 118 | **118** | 0.00 | - | - | - | - |
| PRAGUE | PRG | CZECH | 10 | 49 | **59** | 0.03 | 2,143 | 2,308 | **4,451** | 0.02 | - | 710 | **710** | 0.07 |
| BILLUND | BLL | DENMARK | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| COPENHAGEN | CPH | DENMARK | 639 | 641 | **1,280** | 0.71 | 175,112 | 184,264 | **359,376** | 1.25 | 6,153 | 6,758 | **12,911** | 1.29 |
| HELSINKI | HEL | FINLAND | 463 | 465 | **928** | 0.51 | 119,995 | 125,359 | **245,354** | 0.85 | 1,428 | 4,946 | **6,374** | 0.64 |
| PORI | POR | FINLAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| PARIS | CDG | FRANCE | 730 | 781 | **1,511** | 0.83 | 192,421 | 191,420 | **383,841** | 1.33 | 5,797 | 10,037 | **15,834** | 1.58 |
| ORLY | ORY | FRANCE | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOULOUSE | TLS | FRANCE | 3 | - | **3** | 0.00 | 60 | - | **60** | 0.00 | - | - | - | - |
| COLOGNE | CGN | GERMANY | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DUSSELDORF | DUS | GERMANY | 227 | 226 | **453** | 0.25 | 58,050 | 57,585 | **115,635** | 0.40 | 1,119 | 1,816 | **2,935** | 0.29 |
| FRANKFURT | FRA | GERMANY | 1,088 | 1,084 | **2,172** | 1.20 | 309,154 | 313,363 | **622,517** | 2.16 | 9,584 | 12,303 | **21,887** | 2.18 |
| HAHN | HHN | GERMANY | 4 | - | **4** | 0.00 | - | - | - | - | 4 | - | **4** | 0.00 |
| MUNICH | MUC | GERMANY | 399 | 401 | **800** | 0.44 | 109,385 | 102,485 | **211,870** | 0.73 | 3,247 | 4,254 | **7,501** | 0.75 |
| STUTTGART | STR | GERMANY | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BERLIN | TXL | GERMANY | 112 | 113 | **225** | 0.12 | 28,646 | 28,350 | **56,996** | 0.20 | 234 | 999 | **1,233** | 0.12 |
| ATHENS | ATH | GREECE | 145 | 146 | **291** | 0.16 | 28,972 | 30,072 | **59,044** | 0.20 | 842 | 1,709 | **2,551** | 0.25 |
| BUDAPEST | BUD | HUNGARY | - | - | - | - | 1,063 | 473 | **1,536** | 0.01 | - | 44 | **44** | 0.00 |
| ROME | FCO | ITALY | 367 | 389 | **756** | 0.42 | 66,559 | 70,314 | **136,873** | 0.47 | 2,904 | 2,574 | **5,478** | 0.55 |
| MILAN | MXP | ITALY | 177 | 174 | **351** | 0.19 | 38,929 | 38,699 | **77,628** | 0.27 | 2,108 | 1,960 | **4,068** | 0.41 |
| Wilna | VNO | Lithuania | 1 | - | **1** | 0.00 | 1,629 | 1,398 | **3,027** | 0.01 | - | - | - | - |
| LUXEMBURG | LUX | LUXEMBOURG | 9 | 5 | **14** | 0.01 | 23 | 184 | **207** | 0.00 | 2,633 | 8,696 | **11,329** | 1.13 |
| AMSTERDAM | AMS | NETHERLANDS | 885 | 897 | **1,782** | 0.98 | 202,187 | 203,308 | **405,495** | 1.41 | 5,271 | 16,555 | **21,826** | 2.18 |
| ROTTERDAM | RTM | NETHERLANDS | 1 | - | **1** | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| OSLO | OSL | NORWAY | 161 | 162 | **323** | 0.18 | 30,783 | 27,057 | **57,840** | 0.20 | 2,215 | 1,599 | **3,814** | 0.38 |
| WARSAW | WAW | POLAND | 4 | 4 | **8** | 0.00 | 1,078 | 1,238 | **2,316** | 0.01 | - | - | - | - |
| CHELYABINSK | CEK | RUSSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DOMODEDOVO | DME | RUSSIA | 407 | 408 | **815** | 0.45 | 102,715 | 100,137 | **202,852** | 0.70 | 35 | 2,506 | **2,541** | 0.25 |
| SAMARA | KUF | RUSSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SURGUT | SGC | RUSSIA | 6 | - | **6** | 0.00 | 1,252 | 1,232 | **2,484** | 0.01 | - | - | - | - |
| OMSK | OMS | RUSSIA | 7 | 6 | **13** | 0.01 | 1,466 | 1,386 | **2,852** | 0.01 | - | - | - | - |
| MOSCOW | SVO | RUSSIA | 218 | 218 | **436** | 0.24 | 44,564 | 44,658 | **89,222** | 0.31 | - | 1,139 | **1,139** | 0.11 |
| UFA | UFA | RUSSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| MADRID | MAD | SPAIN | 150 | 151 | 301 | 0.17 | 41,366 | 41,336 | 82,702 | 0.29 | 1,812 | 2,059 | 3,871 | 0.39 |
| Santa Cruz de la Palma | SPC | SPAIN | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| PLOVDIV | PDV | BULGARIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SOFIA | SOF | BULGARIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| STOCKHOLM | ARN | SWEDEN | 463 | 405 | 868 | 0.48 | 126,283 | 127,448 | 253,731 | 0.88 | 4,939 | 3,378 | 8,317 | 0.83 |
| GOTHENBURG | GOT | SWEDEN | - | 1 | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ZURICH | ZRH | SWITZERLAND | 685 | 686 | 1,371 | 0.76 | 134,538 | 136,520 | 271,058 | 0.94 | 5,636 | 8,675 | 14,311 | 1.43 |
| LONDON | LHR | U.K. | 1,725 | 1,744 | 3,469 | 1.91 | 364,532 | 362,426 | 726,958 | 2.52 | 3,839 | 13,770 | 17,609 | 1.76 |
| MANCHESTER | MAN | U.K. | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| MANSTON KENT INTL | MSE | U.K. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| KIEV / BORISPOL | KBP | UKRAINE | 182 | 182 | 364 | 0.20 | 32,609 | 32,394 | 65,003 | 0.23 | 24 | 1,317 | 1,341 | 0.13 |
| SYMFEROPIL | SIP | UKRAINE | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SUB-TOTAL | | | 9,792 | 10,085 | 19,877 | 0.11 | 2,326,376 | 2,343,445 | 4,669,821 | 25.73 | 64,075 | 112,997 | 177,072 | 0.98 |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| ***SOUTH ASIA*** | | | | | | | | | | | | | | |
| CHITTAGONG | CGP | BANGLADESH | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DHAKA | DAC | BANGLADESH | 628 | 648 | **1,276** | 0.70 | 91,477 | 97,404 | **188,881** | 0.66 | 5,451 | 3,634 | **9,085** | 0.91 |
| PARO | PBH | BHUTAN | 20 | 42 | **62** | 0.03 | 21,958 | 21,803 | **43,761** | 0.15 | 25 | 226 | **251** | 0.03 |
| AHMEDABAD | AMD | INDIA | 16 | 19 | **35** | 0.02 | - | 3 | **3** | 0.00 | - | - | - | - |
| AMRITSAR | ATQ | INDIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BANGALORE | BLR | INDIA | 366 | 365 | **731** | 0.40 | 72,918 | 68,094 | **141,012** | 0.49 | 2,161 | 3,750 | **5,911** | 0.59 |
| MUMBAI | BOM | INDIA | 1,681 | 1,545 | **3,226** | 1.78 | 234,864 | 222,829 | **457,693** | 1.59 | 4,251 | 5,673 | **9,924** | 0.99 |
| CALCUTTA | CCU | INDIA | 1,141 | 1,132 | **2,273** | 1.25 | 142,565 | 144,650 | **287,215** | 1.00 | 1,783 | 2,781 | **4,574** | 0.46 |
| NEW DELHI | DEL | INDIA | 1,692 | 1,704 | **3,396** | 1.87 | 298,417 | 262,680 | **559,097** | 1.94 | 2,765 | 9,258 | **12,023** | 1.20 |
| GAUAHATI | GAU | INDIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| GAYA | GAY | INDIA | 117 | 276 | **393** | 0.22 | 8,395 | 19,207 | **27,602** | 0.10 | 1 | - | **1** | 0.00 |
| GOA | GOI | INDIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HYDERABAD | HYD | INDIA | 209 | 208 | **417** | 0.23 | 34,019 | 29,615 | **63,634** | 0.22 | 1,707 | 1,341 | **3,048** | 0.30 |
| BANGDOGRA | IXB | INDIA | 58 | 57 | **115** | 0.06 | 730 | 587 | **1,317** | 0.00 | 1 | 1 | **2** | 0.00 |
| PORT BLAIR | IXZ | INDIA | - | 1 | **1** | 0.00 | - | 4 | **4** | 0.00 | - | - | - | - |
| JAIPUR | JAI | INDIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| MADRAS | MAA | INDIA | 543 | 377 | **920** | 0.51 | 68,997 | 64,179 | **133,176** | 0.46 | 5,165 | 3,644 | **8,809** | 0.88 |
| NAGPUR | NAG | INDIA | 1 | 2 | **3** | 0.00 | 88 | 68 | **156** | 0.00 | - | - | - | - |
| VARANASI | VNS | INDIA | 158 | - | **158** | 0.09 | 7,365 | 1,932 | **9,297** | 0.03 | - | - | - | - |
| MALE | MLE | MALDIVES | 105 | 109 | **214** | 0.12 | 8,355 | 8,726 | **17,081** | 0.06 | - | 161 | **161** | 0.02 |
| KATHMANDU | KTM | NEPAL | 566 | 575 | **1,141** | 0.63 | 111,285 | 105,358 | **216,643** | 0.75 | 1,142 | 2,937 | **4,079** | 0.41 |
| ISLAMABAD | ISB | PAKISTAN | 269 | 268 | **537** | 0.30 | 33,865 | 30,959 | **64,824** | 0.22 | 1,052 | 1,083 | **2,135** | 0.21 |
| KARACHI | KHI | PAKISTAN | 408 | 406 | **814** | 0.45 | 53,209 | 50,057 | **103,266** | 0.36 | 2,442 | 2,202 | **4,644** | 0.46 |
| LAHORE | LHE | PAKISTAN | 231 | 230 | **461** | 0.25 | 48,121 | 43,216 | **91,337** | 0.32 | 2,648 | 2,329 | **4,977** | 0.50 |
| COLOMBO | CMB | SRI LANKA | 728 | 726 | **1,454** | 0.80 | 119,551 | 111,437 | **230,988** | 0.80 | 3,288 | 2,399 | **5,687** | 0.57 |
| **SUB-TOTAL** | | | **8,937** | **8,690** | **17,627** | **8.90** | **1,354,179** | **1,282,808** | **2,636,987** | **8.90** | **33,882** | **41,429** | **75,311** | **8.90** |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| **Cities** | **Code** | **Country** | **Aircraft Movements** | | | | **Passengers** | | | | **Freight (Tonnes)** | | | |
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| ***AFRICA*** | | | | | | | | | | | | | | |
| DJIBOUTI | JIB | DJIBOUTI | 2 | 4 | **6** | 0.00 | - | 34 | **34** | 0.00 | - | - | - | - |
| ABU SIMBEL | ABS | EGYPT | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CAIRO | CAI | EGYPT | 359 | 360 | **719** | 0.40 | 48,850 | 57,951 | **106,801** | 0.37 | 84 | 1,448 | **1,532** | 0.15 |
| ADDIS ABABA | ADD | ETHIOPIA | 482 | 478 | **960** | 0.53 | 18,805 | 20,563 | **39,368** | 0.14 | 34 | 395 | **429** | 0.04 |
| NAIROBI | NBO | KENYA | 352 | 352 | **704** | 0.39 | 23,479 | 26,375 | **49,854** | 0.17 | 37 | 343 | **380** | 0.04 |
| ANTANANARIVO | TNR | MADAGASCAR | 2 | 2 | **4** | 0.00 | 8,401 | 7,851 | **16,252** | 0.06 | 2 | 366 | **368** | 0.04 |
| ABUJA | ABV | NIGERIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LAGOS | LOS | NIGERIA | 1 | - | **1** | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SAINT-DENIS | RUN | REUNION ISLAND | 103 | 103 | **206** | 0.11 | 6,719 | 6,219 | **12,938** | 0.04 | - | 20 | **20** | 0.00 |
| MAHE-SEYCHELLES | SEZ | SEYCHELLES | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| JOHANNESBURG | JNB | S. AFRICA | 8 | 7 | **15** | 0.01 | 1,152 | 1,697 | **2,849** | 0.01 | 6 | 54 | **60** | 0.01 |
| DAR ES SALAAM | DAR | TANZANIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **SUB-TOTAL** | | | **1,309** | **1,306** | **2,615** | **0.01** | **107,406** | **120,690** | **228,096** | **1.26** | **163** | **2,626** | **2,789** | **0.02** |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| *AMERICA* | | | | | | | | | | | | | | |
| BAHAMAS | MWX | BAHAMAS | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BOSTON | BOS | U.S.A | - | - | - | - | 788 | 667 | **1,455** | 0.01 | - | 2 | **2** | 0.00 |
| DENVER | DEN | U.S.A | - | - | - | - | - | 137 | **137** | 0.00 | - | - | - | - |
| DALLAS | DFW | U.S.A | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 23 | **23** | 0.00 |
| DETROIT | DTW | U.S.A | - | - | - | - | 8,771 | 7,786 | **16,557** | 0.06 | - | - | - | - |
| WILMINGTON | ILN | U.S.A | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| INDIANAPOLIS | IND | U.S.A | - | - | - | - | 1 | - | **1** | 0.00 | 1 | - | **1** | 0.00 |
| NEW YORK | JFK | U.S.A | 1 | - | **1** | 0.00 | 1,452 | 446 | **1,898** | 0.01 | - | 36 | **36** | 0.00 |
| HONOLULU | HNL | U.S.A | - | - | - | - | 281 | 233 | **514** | 0.00 | - | - | - | - |
| LOS ANGELES | LAX | U.S.A | 247 | 247 | **494** | 0.27 | 50,463 | 49,662 | **100,125** | 0.35 | 678 | 2,565 | **3,243** | 0.32 |
| MEMPHIS | MEM | U.S.A | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CHICAGO | ORD | U.S.A | - | 1 | **1** | 0.00 | 3,520 | 4,845 | **8,365** | 0.03 | - | 1,276 | **1,276** | 0.13 |
| EVERETT | PAE | U.S.A | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SAN FRANCISCO | SFO | U.S.A | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| WASHINGTON | IAD | U.S.A | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **SUB-TOTAL** | | | **248** | **248** | **496** | **0.27** | **65,276** | **63,776** | **129,052** | **0.45** | **679** | **3,902** | **4,581** | **0.46** |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| **Cities** | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| ***MIDDLE EAST*** | | | | | | | | | | | | | | |
| BAHRAIN | BAH | BAHRAIN | 584 | 552 | **1,136** | 0.63 | 101,235 | 100,557 | **201,792** | 0.70 | 136 | 5,883 | **6,019** | 0.60 |
| TEHERAN | IKA | IRAN | 370 | 371 | **741** | 0.41 | 95,010 | 93,460 | **188,470** | 0.65 | 77 | 2,789 | **2,866** | 0.29 |
| MASHAD | MHD | IRAN | 29 | - | **29** | 0.02 | 3,609 | 3,108 | **6,717** | 0.02 | - | - | **-** | - |
| TEL AVIV | TLV | ISRAEL | 322 | 322 | **644** | 0.35 | 76,459 | 79,692 | **156,151** | 0.54 | 2,031 | 2,532 | **4,563** | 0.45 |
| AMMAN | AMM | JORDAN | 359 | 344 | **703** | 0.39 | 48,288 | 50,037 | **98,325** | 0.34 | 9 | 691 | **700** | 0.07 |
| KUWAIT | KWI | KUWAIT | 493 | 480 | **973** | 0.54 | 47,772 | 52,114 | **99,886** | 0.35 | 134 | 5,311 | **5,445** | 0.54 |
| MUSCAT | MCT | OMAN | 342 | 330 | **672** | 0.37 | 55,262 | 57,906 | **113,168** | 0.39 | 94 | 2,040 | **2,134** | 0.21 |
| SALALAH | SLL | OMAN | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| DOHA | DOH | QATAR | 733 | 743 | **1,476** | 0.81 | 186,565 | 184,226 | **370,791** | 1.29 | 2,059 | 11,129 | **13,188** | 1.31 |
| SANAA | SAH | Rep. of Yemen | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| DAMMAM | DMM | SAUDI ARABIA | 4 | 6 | **10** | 0.01 | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| JEDDAH | JED | SAUDI ARABIA | 4 | 32 | **36** | 0.02 | - | 2 | **2** | 0.00 | - | 30 | **30** | 0.00 |
| RIYADH | RUH | SAUDI ARABIA | 2 | 271 | **273** | 0.15 | 718 | 17 | **735** | 0.00 | 3 | 512 | **515** | 0.05 |
| IZMIR * | ADB | TURKEY | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| ANKARA * | ESB | TURKEY | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| ISTANBUL * | IST | TURKEY | 408 | 408 | **816** | 0.45 | 89,499 | 92,371 | **181,870** | 0.63 | 946 | 4,541 | **5,487** | 0.55 |
| ABU DHABI | AUH | U.A.E | 788 | 746 | **1,534** | 0.85 | 223,961 | 230,278 | **454,239** | 1.58 | 1,116 | 13,135 | **14,251** | 1.42 |
| DUBAI | DXB | U.A.E | 1,818 | 1,582 | **3,400** | 1.87 | 408,089 | 394,359 | **802,448** | 2.78 | 1,700 | 15,405 | **17,105** | 1.71 |
| ALFURAIJAH | FJR | U.A.E | 5 | - | **5** | 0.00 | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| RAS AI KHAIMAH | RKT | U.A.E | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - | - | - | **-** | - |
| SHARJAH | SHJ | U.A.E | 116 | 156 | **272** | 0.15 | 7 | 2 | **9** | 0.00 | 122 | 611 | **733** | 0.07 |
| **SUB-TOTAL** | | | **6,377** | **6,343** | **12,720** | **7.01** | **1,336,474** | **1,338,129** | **2,674,603** | **9.28** | **8,427** | **64,609** | **73,036** | **7.28** |
| **TOTAL** | | | **90,289** | **90,966** | **181,255** | **99.85** | **14,447,704** | **14,385,821** | **28,833,525** | **100.00** | **399,123** | **604,013** | **1,003,136** | **99.99** |
| OTHERS | | | 139 | 128 | **267** | 0.15 | 766 | 332 | **1,098** | 0.00 | 25 | 28 | **51** | 0.01 |
| **GRAND TOTAL** | | | **90,428** | **91,094** | **181,522** | **100.00** | **14,448,470** | **14,386,153** | **28,834,623** | **100.00** | **399,148** | **604,039** | **1,003,187** | **100.00** |

---

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

# ข้อมูลทั่วไปประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

**The Lao People's Democratic Republic**

## ข้อมูลทั่วไป

**พื้นที่** ๒๓๖,๘๐๐ ตารางกิโลเมตร (ประมาณครึ่งหนึ่งของประเทศไทย)

**เมืองหลวง** นครหลวงเวียงจันทน์

**ประชากร** ๕.๖ ล้านคน (ปี ๒๕๔๘) ประกอบด้วยลาวลุ่มร้อยละ ๖๘ ลาวเทิงร้อยละ ๒๒ ลาวสูง ร้อยละ ๙ รวมประมาณ ๖๘ ชนเผ่า

**ศาสนา** ร้อยละ ๗๕ นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ ๑๖-๑๗ นับถือผี ที่เหลือนับถือศาสนาคริสต์ ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ คน) และอิสลาม (ประมาณ ๓๐๐ คน)

**ภาษา** ภาษาลาวเป็นภาษาราชการ

**รูปแบบการปกครอง**-ระบอบสังคมนิยมคอมมิวนิสต์โดยพรรคการเมืองเดียว คือ พรรคประชาชนปฏิวัติลาวซึ่งเป็นองค์กรที่มีอำนาจสูงสุดตั้งแต่ลาวเริ่มปกครองในระบอบสังคมนิยม เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๑๘

ประมุข พลโท จูมมะลี ไชยะสอน ประธานประเทศ

หัวหน้ารัฐบาล นายบัวสอน บุบผาวัน นายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ นายทองลุน สีสุลิด

**สถาบันการเมืองที่สำคัญ**

๑. พรรคประชาชนปฏิวัติลาว

๒. สภารัฐมนตรี (พรรคฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรี)

๓. สภาแห่งชาติ (ประชาชนเลือกสมาชิกสภาแห่งชาติ จากผู้ที่พรรคฯ เสนอ)

**รัฐธรรมนูญและกฎหมาย** ประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับแรกเมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๓๔ (เดิมกฎหมายอยู่ในรูปของคำสั่งฝ่ายบริหาร คือ ระเบียบคำสั่งของพรรคและสภารัฐมนตรี)

**การแบ่งเขตการปกครอง** แบ่งเป็น ๑๖ แขวง และ ๑ เขตปกครองพิเศษ (นครหลวงเวียงจันทน์) แขวงที่สำคัญได้แก่ เวียงจันทน์ สะหวันนะเขต หลวงพระบาง จำปาสัก คำม่วน

**วันชาติ** ๒ ธันวาคม

**ระบบเศรษฐกิจ** เริ่มปฏิรูปจากระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมสู่ระบบเศรษฐกิจเสรีการตลาด ตามนโยบาย "จินตนาการใหม่" เมื่อปี ๒๕๒๘

**ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ** ๓.๐๕ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี ๒๕๔๘)

(GDP)

**ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อหัว** ๔๘๑ ดอลลาร์สหรัฐ (ปี ๒๕๔๘)

(GDP per capita)

**อัตราการเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ** ร้อยละ ๗.๕ (ปี ๒๕๔๘)

(GDP Growth)

**เงินทุนสำรองระหว่างประเทศ ๒๑๗** ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ปี ๒๕๔๘)

**สกุลเงิน** กีบ

**เงินเฟ้อ** ร้อยละ ๘.๖ (ปี ๒๕๔๘)

**อัตราแลกเปลี่ยน** ๑ บาท : ๒๗๐ กีบ (มีนาคม ๒๕๕๐)

**ธนาคารต่างชาติ** ดำเนินการได้ ธนาคารไทยมี ๕ แห่ง ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารทหารไทย ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงไทย และธนาคารกรุงศรีอยุธยา

**ตลาดหุ้น** ไม่มี

**ตลาดส่งออกที่สำคัญ** ไทย เวียดนาม ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เยอรมนี สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา เนเธอร์แลนด์ เยอรมนี

**แหล่งนำเข้าที่สำคัญ** ไทย จีน เวียดนาม สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เยอรมนี

**สินค้าส่งออกที่สำคัญ** เสื้อผ้าสำเร็จรูป ไม้ซุง ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์ไม้ สินแร่ เศษโลหะ ถ่านหิน หนังดิบ และหนังฟอก ข้าวโพด ใบยาสูบ กาแฟ ในปี ๒๕๔๘ ลาวส่งออกสินค้าเป็นมูลค่าประมาณ ๓๗๘ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๔๗ ร้อยละ ๒

**สินค้านำเข้าที่สำคัญ** รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้าที่ให้ความร้อน อาหาร ผ้าผืน สารเคมี และเครื่องอุปโภคบริโภค ในปี ๒๕๔๘ ลาวนำเข้าสินค้าเป็นมูลค่าประมาณ ๕๔๑ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากปี ๒๕๔๗ ร้อยละ ๐.๒๑ (หมายเหตุ : สถิติการนำเข้า-ส่งออกดังกล่าวไม่รวมถึงการค้าชายแดนซึ่งมีปริมาณประมาณร้อยละ ๒๕-๓๐ ของมูลค่าการนำเข้า-ส่งออก)

**ทรัพยากรสำคัญ** ไม้ ดีบุก ยิบซั่ม ตะกั่ว หินเกลือ เหล็ก ถ่านหินลิกไนต์ สังกะสี ทองคำ อัญมณี หินอ่อน น้ำมัน และแหล่งน้ำผลิตไฟฟ้า

**การลงทุน** รัฐบาลลาวได้ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อเสริมสร้างบรรยากาศให้เอื้ออำนวยต่อการลงทุนมากยิ่งขึ้น อาทิ มาตรการด้านภาษี อนุญาตให้นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงจำปาสัก และแขวงหลวงพระบาง มีอำนาจอนุมัติโครงการลงทุนที่มีมูลค่าไม่เกิน ๒ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนแขวงอื่น ๆ สามารถอนุมัติโครงการลงทุนที่มีมูลค่าลงทุนไม่เกิน ๑ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทำให้การลงทุนจากต่างประเทศในลาวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๔๖ มีมูลค่า ๔๖๕ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปี ๒๕๔๗ มีมูลค่า ๕๓๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และปี ๒๕๔๘ มีมูลค่า ๑.๖ พันล้านดอลลาร์สหรัฐ นักลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ ไทย เวียดนาม ฝรั่งเศส ออสเตรเลีย จีน

**วันสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตกับไทย** ๑๙ ธันวาคม ๒๔๙๓

**เอกอัครราชทูตประจำ สปป.ลาว** นายวิบูลย์ คูสกุล

**เอกอัครราชทูต สปป.ลาวประจำประเทศไทย** นายอ้วน พมมะจัก

## การเมืองการปกครอง

**นโยบายรัฐบาล สปป.ลาว**

• พรรคประชาชนปฏิวัติลาวเป็นองค์กรที่มีอำนาจสูงสุดผูกขาดการปกครองประเทศ ตามระบอบสังคมนิยมคอมมิวนิสต์ พรรคฯ ได้กำหนดนโยบายและเป้าหมายการพัฒนาประเทศในการประชุมสมัชชาพรรคฯ ครั้งที่ ๘ เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๔๙ ให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยึดถือปฏิบัติดังนี้

- ปี ๒๕๖๓ ต้องพ้นจากสถานะการเป็นประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด ต้องมีความมั่นคงทางการเมือง เศรษฐกิจต้องขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ประชาชนต้องมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากปัจจุบัน ๓ เท่าตัว
- ปี ๒๕๔๙-๒๕๕๓ เป็นช่วงของการเสริมสร้างพื้นฐานเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๖๓ เศรษฐกิจต้องมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗.๕ ต่อปี ยุติการตัดไม้ทำลายป่าเพื่อทำไร่เลื่อนลอย แก้ไขปัญหาความยากจนให้หมดสิ้นไป เตรียมพัฒนาบุคลากรรองรับการเปลี่ยนแปลงไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม ประชากรมีรายได้เฉลี่ยมากกว่า ๘๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ ต่อปี

• ลาวดำเนินนโยบายต่างประเทศที่มุ่งสร้างเสริมความสัมพันธ์แบบรอบด้านกับทุกประเทศบนพื้นฐานของการอยู่ร่วมกันอย่างสันติโดยไม่แบ่งแยกลัทธิอุดมการณ์เพื่อขอรับการสนับสนุนและความช่วยเหลือในการพัฒนาประเทศให้บรรลุเป้าหมายตามที่พรรคฯ กำหนดไว้ ทั้งนี้ ลาวให้ความสำคัญกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นลำดับแรก ได้แก่ เวียดนาม จีน พม่า กัมพูชาและไทย รองลงมาเป็นประเทศร่วมอุดมการณ์ ได้แก่ รัสเซีย เกาหลีเหนือ และคิวบา อย่างไรก็ดี แม้ว่าลาวจะพยายามดำเนินความสัมพันธ์กับประเทศต่าง ๆ ให้สมดุลเพื่อลดการพึ่งพาประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นหลัก แต่ด้วยข้อจำกัดของลาวที่ไม่มีทางออกทะเล และระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ด้อยอยู่ ประกอบกับความใกล้ชิดด้านอุดมการณ์และประวัติศาสตร์ การต่อสู้เพื่อเอกราช ทำให้ลาวมีความสัมพันธ์พิเศษกับเวียดนามและจีน อันเป็นผลให้ประเทศทั้งสองสามารถรักษาและขยายอิทธิพลในลาวได้ต่อไป

**สถานการณ์สำคัญ**

**๑.ด้านการเมืองและความมั่นคง**

• สถานการณ์ภายในประเทศโดยรวมมีความสงบเรียบร้อย แม้ว่ายังคงมีรายงานการเคลื่อนไหวของ

กลุ่มต่อต้านรัฐบาลตามแขวงต่าง ๆ แต่ทางการลาวสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ โดยได้จัดวางกองกำลังลาดตระเวนในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างเข้มงวดทำให้ไม่เกิดเหตุการณ์รุนแรง นอกจากนี้ นายกรัฐมนตรี สปป.ลาว ได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๘ ขุบเขตการปกครองพิเศษไชสมบูน ซึ่งเคยเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาด้านความมั่นคง โดยโอนพื้นที่การปกครองไปขึ้นกับแขวงเชียงขวางและแขวงเวียงจันทน์ เนื่องจากเห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความมั่นคงปลอดภัยมากขึ้นแล้ว

• เมื่อวันที่ ๑๘-๒๑ มีนาคม ๒๕๓๙ ที่ประชุมสมัชชาพรรคประชาชนปฏิวัติลาว ครั้งที่ ๘ มีมติเป็นเอกฉันท์เลือกพลโท จูมมะลี ไชยะสอน รองประธานประเทศ (ตำแหน่งในขณะนั้น) ให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการใหญ่คณะบริหารศูนย์กลางพรรค (Central Committee) และสมาชิกคณะกรมการเมือง (Politburo) ลำดับที่ ๑ แทนพลเอกคำไต สีพันดอน อดีตประธานประเทศที่สละตำแหน่งในพรรคทุกตำแหน่ง และได้แต่งตั้งคณะบริหารพรรค ได้แก่ คณะบริหารงานศูนย์กลางพรรค จำนวน ๕๕ คน คณะกรมการเมือง จำนวน ๑๑ คน คณะเลขาธิการศูนย์กลางพรรค จำนวน ๗ คน และคณะกรรมการตรวจสอบราพรรคฯ ระดับศูนย์กลางพรรคฯ จำนวน ๓ คน รวมทั้งได้กำหนดแผนพัฒนาประเทศระยะสั้นปี ๒๕๕๓ และระยะยาวปี ๒๕๖๓ เพื่อให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

• เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๔๘ สปป.ลาวได้จัดการเลือกตั้งสมาชิกสภาแห่งชาติ ชุดที่ ๖ โดยพรรคประชาชนปฏิวัติลาวได้คัดเลือกส่งผู้สมัครเข้ารับการเลือกตั้ง จำนวน ๑๗๕ คนเพื่อเลือกตั้งสมาชิกสภาแห่งชาติ จำนวน ๑๑๕ ที่นั่งใน ๑๗ เขตเลือกตั้ง (๑๖ แขวงและนครหลวงเวียงจันทน์) ผลการเลือกตั้ง ปรากฏว่ามีประชาชนไปใช้สิทธิเลือกตั้งร้อยละร้อย สมาชิกสภาแห่งชาติที่ได้รับเลือกจำนวน ๑๑๕ คน เป็นสมาชิกพรรคประชาชนปฏิวัติลาว จำนวน ๑๑๓ ที่นั่ง และผู้สมัครอิสระจำนวน ๒ ที่นั่ง แบ่งเป็นชนเผ่าลาวลุ่ม ๙๒ คน ลาวเทิง ๑๗ คน และลาวสูง ๖ คน

• การประชุมสภาแห่งชาติ ชุดที่ ๖ ครั้งที่ ๑ จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๘ – ๑๗ มิถุนายน ๒๕๔๘ โดยในการประชุมวันแรก ที่ประชุมได้รับรองผู้ดำรงตำแหน่งประธานประเทศ รองประธานประเทศ และคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ รวมทั้งได้มีการปรับ/จัดตั้งกระทรวงด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ ปรับกระทรวงอุตสาหกรรมและหัตถกรรมไปรวมกับกระทรวงการค้า เป็น "กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า" และจัดตั้ง "กระทรวงพลังงาน และบ่อแร่" ขึ้นใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ และนำศักยภาพด้านพลังงาน (พลังงานน้ำและแร่ธาตุ) มาใช้ในการพัฒนาประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด

**๒. ด้านเศรษฐกิจ**

• ภาวะเศรษฐกิจของ สปป.ลาวมีพัฒนาการที่ดีตามลำดับ โดยในช่วง ๒๐ ปีนับตั้งแต่ปรับเปลี่ยนระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยมสู่ระบบเศรษฐกิจเสรีการตลาดเมื่อปี ๒๕๒๘ สปป.ลาวมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๖.๒ ต่อปี ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้นจาก

ประมาณ ๒๐๐ ดอลลาร์สหรัฐเมื่อปี ๒๕๒๙ เป็น ๔๙๑ ดอลลาร์สหรัฐในปี ๒๕๔๘ ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ต่อปี โดยอุตสาหกรรมพลังงานไฟฟ้าเป็นสาขาหลักที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศ

• ในปี ๒๕๔๘ สปป.ลาวมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ ๗.๒ เพิ่มจากร้อยละ ๖.๖ ในปี ๒๕๔๗ ภาคเกษตรกรรม มีพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้น ๑๕๐,๐๐๐ เฮกตาร์ (๑,๑๘๗,๕๐๐ ไร่) และผลิตข้าวได้ ๒.๖ ล้านตัน ภาคอุตสาหกรรม รัฐบาล สปป.ลาวได้อนุมัติสัมปทานโครงการไฟฟ้าพลังน้ำเหมืองแร่ (ทองคำ ทองแดง ตีบุก ถ่านหิน สังกะสี ยิปซั่ม) โครงการผลิตซีเมนต์และเหล็กในหลายพื้นที่เพื่อเพิ่มการส่งออก ด้านการคมนาคมขนส่ง การก่อสร้างถนนเชื่อมโยงลาวกับประเทศในอนุภูมิภาคมีความคืบหน้าอย่างมาก ถนนที่สร้างแล้วเสร็จ ได้แก่ ถนนหมายเลข ๙ (ไทย-ลาว-เวียดนาม) และถนนหมายเลข ๑๘ B (ลาว-เวียดนามตอนใต้) ในขณะที่ถนนหมายเลข ๓ (ไทย-ลาว-จีน) ถนนหมายเลข ๘ และหมายเลข ๑๒ (ไทย-ลาว-เวียดนาม) จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๐

• อย่างไรก็ดี ลาวยังคงประสบปัญหาที่ต้องเร่งแก้ไข ที่สำคัญได้แก่ ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น การขาดดุลการค้าที่สูง การจัดเก็บรายได้ต่ำกว่าเป้าหมาย และการฉ้อราษฎร์บังหลวง

**๓. ด้านสังคม**

• ปัญหายาเสพติดเป็นประเด็นที่รัฐบาล สปป.ลาวให้ความสำคัญในลำดับต้นและ ประสบความสำเร็จในการขจัดพื้นที่การปลูกฝิ่นในลาวให้หมดสิ้นไปภายในปี ๒๕๔๘ ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้รวมทั้งได้จัดทำแผนขอรับความช่วยเหลือจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นเพื่อดำเนินโครงการพัฒนาชนบท ป้องกันไม่ให้ประชาชนหวนกลับไปปลูกฝิ่นอีก สำหรับปัญหาอื่น ๆ ได้แก่ ปัญหาภัยธรรมชาติ ปัญหา ความไม่รู้หนังสือของประชาชน ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคเอดส์และปัญหาการเก็บกู้กับระเบิดที่ตกค้าง ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่การเกษตรและเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตของประชากรลาว

## ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

**ความสัมพันธ์กับประเทศไทยและสถานะปัจจุบันของความร่วมมือ**

**ยุทธศาสตร์ของไทยต่อลาว**

สนับสนุนและส่งเสริมลาวในทุกทางเพื่อให้มีความก้าวหน้า เข้มแข็ง รุ่งเรืองและเป็นมิตรประเทศที่ดีของไทย

**กลไกความร่วมมือไทย-ลาว**

ความสัมพันธ์ไทย-ลาวในปัจจุบันดำเนินไปอย่างราบรื่นใกล้ชิด ทั้งสองฝ่ายได้ใช้กลไกและเวที

ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ที่จัดตั้งขึ้นทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคีผลักดันความร่วมมือและแก้ไขปัญหา เพื่อหาทางออกร่วมกันอย่างสันติวิธี ที่สำคัญได้แก่

๑. คณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย-ลาว เป็นกลไกกำกับดูแลการดำเนินความสัมพันธ์ไทย-ลาวในภาพรวม ตั้งขึ้นเมื่อพฤษภาคม ๒๕๓๔ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของ ทั้งสองฝ่ายเป็นประธานร่วม สองฝ่ายได้ผลัดเปลี่ยนกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมขึ้นทุกปี โดยมีผู้แทนจากทุกหน่วยงานหลักของไทยและลาวเข้าร่วม การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๑๔ ระหว่างวันที่ ๒๓-๒๕ มกราคม ๒๕๔๘ ที่จังหวัดตราด

๒. คณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนทั่วไปไทย-ลาว ตั้งขึ้นเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๓๔ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงป้องกันประเทศเป็นประธานร่วม เป็นกลไกกำหนดแนวทางและมาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมความร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยและเสถียรภาพตามชายแดน การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๑๕ เมื่อวันที่ ๑๘-๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๘ ที่กรุงเทพ มหานคร

๓. คณะกรรมาธิการเขตแดนร่วมไทย-ลาว ตั้งขึ้นเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๓๘ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของไทยและลาวเป็นประธานร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนร่วมตลอดแนวชายแดน การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๘ ระหว่างวันที่ ๗-๘ มีนาคม ๒๕๕๐ ที่หลวงพระบาง

๔. คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-ลาว เป็นผลสืบเนื่องจากการเยือนลาวของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๔๐ และการประชุมคณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย-ลาว ครั้งที่ ๗ เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๔๐ การประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้า ครั้งที่ ๑ มีขึ้นระหว่างวันที่ ๑๖-๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๑ กรุงเทพมหานคร มีรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและการท่องเที่ยวลาวเป็นประธานร่วม ต่อมาได้ปรับเปลี่ยนเป็นการประชุมแผนความร่วมมือ ทางเศรษฐกิจการค้าไทย-ลาว มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ไทย-ลาวเป็นประธานร่วม ได้จัดประชุมครั้งที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ณ นครหลวงเวียงจันทน์

๕. คณะกรรมการส่งเสริมการค้าและการลงทุนไทย-ลาว (เปลี่ยนชื่อมาจากคณะกรรมการไกล่เกลี่ยแก้ไขข้อพิพาทด้านธุรกิจและการลงทุนไทย-ลาว) จัดตั้งโดยมติที่ประชุมคณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย-ลาว ครั้งที่ ๗ เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๔๐ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของทั้งสองฝ่าย เป็นประธานร่วม เพื่อเป็นกลไกอำนวยความสะดวกการไกล่เกลี่ยแก้ไขข้อพิพาทด้านธุรกิจและการลงทุนและส่งเสริมการดำเนินธุรกิจระหว่างไทย-ลาว การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๔๘ ที่เกาะช้าง จังหวัดตราด

๖. การประชุมคณะผู้ว่าราชการจังหวัดและเจ้าแขวงชายแดนไทย-ลาว จัดตั้งโดย มติที่ประชุมคณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย-ลาว ครั้งที่ ๖ เมื่อกันยายน ๒๕๓๘ ณ จังหวัด

สงขลา การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๖ ระหว่างวันที่ ๒๓-๒๕ สิงหาคม ๒๕๔๘ ที่แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว นอกจากนี้ ยังมีการประชุมคณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยในระดับจังหวัดกับแขวงเพื่อเป็นกลไก ในการร่วมกันแก้ไขปัญหาตามบริเวณชายแดนในระดับท้องถิ่นมิให้ลุกลามเป็นปัญหาระดับชาติ

๗. การประชุมทวิภาคีว่าด้วยความร่วมมือด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด เป็นกลไกความร่วมมือเพื่อแก้ไขปัญหายาเสพติด มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมเป็นประธานฝ่ายไทย และรัฐมนตรีประจำสำนักงานประธานประเทศเป็นประธานฝ่ายลาว การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๘ ระหว่างวันที่ ๖-๗ กันยายน ๒๕๔๘ ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๘. สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ จัดตั้งโดยกระทรวงการต่างประเทศเมื่อปี ๒๕๓๗ เพื่อเป็นกลไกเสริมในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างไทย-ลาวในระดับประชาชนต่อประชาชน ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม โดยฝ่ายลาวได้จัดตั้งสมาคมลาว-ไทยเพื่อมิตรภาพ ภายใต้ศูนย์กลางพรรคประชาชนปฏิวัติลาว เป็นสมาคมร่วมดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ กับสมาคมไทย-ลาวฯ ทั้งสองสมาคมมีการประชุมร่วมกันทุกปี การประชุม ร่วมระหว่างสองสมาคมครั้งล่าสุด คือ เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๔๘ ที่กรุงเทพมหานคร

**สถานะความร่วมมือ**

พัฒนาการที่สำคัญของความสัมพันธ์ไทย-ลาวได้แก่การประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมไทย-ลาวอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๔๗ ณ แขวงจำปาสัก และจังหวัดอุบลราชธานีซึ่งเป็นการประชุม ครั้งประวัติศาสตร์ ทั้งสองฝ่ายสามารถหารือในปัญหาที่ดั่งค้างเป็นเวลานานได้อย่างตรงไปตรงมา และหาทางออกที่เหมาะสมร่วมกันได้ และได้ผลักดันความร่วมมือในระยะต่อไปเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งสองฝ่ายได้นำผลการประชุมดังกล่าวมาปฏิบัติจนมีผลคืบหน้า สรุปได้ ดังนี้

**ด้านการเมืองและความมั่นคง**

• ความร่วมมือด้านการทหาร กองทัพไทย-ลาวมีความสัมพันธ์ที่ดีทั้งในระดับส่วนกลางและท้องถิ่น สามารถแก้ไขปัญหาและเสริมสร้างความมั่นคงทำให้พื้นที่บริเวณชายแดนไทย-ลาวส่วนใหญ่ มีความสงบเรียบร้อยดี พัฒนาการที่สำคัญ ได้แก่ การลงนามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านความมั่นคงบริเวณชายแดนไทย-ลาว ระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงป้องกันประเทศเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๔๖ ที่กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นกรอบในการปฏิบัติงานให้ชายแดนไทย-ลาวเป็นชายแดนแห่งมิตรภาพ สันติภาพ และความมั่นคง โดยขณะนี้กองทัพไทย-ลาวอยู่ระหว่างจัดทำแผนงานประกอบ ความตกลงเพื่อนำสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

• การแก้ไขปัญหาบุคคลผู้ไม่หวังดีต่อความสัมพันธ์ไทย-ลาว หรือ "คนบ่ดี" ทางการไทยได้ยืนยันกับลาวในทุกโอกาสว่า รัฐบาลไทยมีนโยบายชัดเจนที่จะไม่ยินยอมให้กลุ่มหรือบุคคลใดใช้ดินแดนไทยเป็นฐานหรือทางผ่านเข้าไปก่อความไม่สงบในประเทศเพื่อนบ้านและได้ดำเนินการอย่างจริงจัง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๔๖ เห็นชอบตามที่นายกรัฐมนตรี เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดแนวทางดำเนินการและจัดทำบัญชีรายชื่อบุคคลผู้ต้องห้ามเข้าราชอาณาจักร (blacklist) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตรวจสอบและอนุญาตให้บุคคลต่างด้าวเข้าเมือง สำหรับกรณีชาวม้ง ในที่พักสงฆ์ถ้ำกระบอกทางการสหรัฐฯ ได้ประกาศเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๖ ยินดีรับชาวม้งดังกล่าว ซึ่งมีจำนวน ๑๕,๖๓๕ คน ไปตั้งถิ่นฐานในสหรัฐฯ และได้ดำเนินการแล้วตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๔๗– พฤษภาคม ๒๕๔๘ และกรณีชาวม้งลาวลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย ในการเยือน สปป.ลาวอย่างเป็นทางการ ของนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๔๘ สองฝ่ายเห็นชอบให้คณะกรรมการร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดนทั่วไปไทย-ลาวเป็นกลไกแก้ไขปัญหาซึ่งขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งสองฝ่ายได้ร่วมมือและประสานงานกันอย่างใกล้ชิด

• การสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนไทย-ลาว เขตแดนไทย-ลาวมีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๑,๘๑๐ กิโลเมตร แบ่งเป็นเขตแดนทางบก ๗๐๒ กิโลเมตร และเขตแดนทางน้ำ ๑,๑๐๘ กิโลเมตร ไทยและลาวได้ลงนามความตกลงเกี่ยวกับการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนตลอดแนวร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะจัดทำหลักเขตแดนตลอดแนวเพื่อให้ทั้งสองฝ่ายรู้ที่ตั้งของเส้นเขตแดนอย่างแน่ชัดและได้จัดตั้งคณะกรรมาธิการเขตแดนร่วมไทย-ลาวขึ้นเป็นกลไกกำกับดูแลการดำเนินงานดังกล่าว มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของไทยและลาวเป็นประธานร่วม นับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ๒๕๔๐ ที่สองฝ่ายได้เริ่มสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนในภูมิประเทศจริงจนถึงเดือนมิถุนายน ๒๕๔๘ สามารถจัดทำหลักเขตแดนทางบกร่วมกันได้ ๑๘๐ หลัก ระยะทางประมาณ ๖๗๖ กิโลเมตร ทั้งนี้ ที่ประชุมคณะกรรมาธิการเขตแดนร่วมไทย-ลาว ครั้งที่ ๘ เมื่อวันที่ ๗-๘ มีนาคม ๒๕๕๐ ได้เห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งสองฝ่ายเร่งรัดดำเนินการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนให้แล้วเสร็จตลอดแนว โดยทางบกให้สำเร็จภายในปี ๒๕๕๑ และทางน้ำภายในปี ๒๕๕๓

• ความร่วมมือด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ไทยและลาวได้ลงนาม ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการควบคุมยาเสพติด วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และ สารตั้งต้น เมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๔ หน่วยงานด้านปราบปรามยาเสพติดไทย-ลาวมีความร่วมมือทั้งด้านวิชาการ แลกเปลี่ยนข้อมูล และความร่วมมือด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดโดยได้จัดการประชุม ว่าด้วยความร่วมมือด้านยาเสพติดเป็นประจำทุกปี การประชุมครั้งล่าสุด คือ ครั้งที่ ๙ เมื่อวันที่ ๖-๗ กันยายน ๒๕๔๘ ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ความคืบหน้าของความร่วมมือที่สำคัญ ได้แก่

- เจ้าหน้าที่สองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการลักลอบค้ายาเสพติด อย่างต่อเนื่อง และขยายไปสู่การปฏิบัติการร่วมในการจับกุมนักค้ายาเสพติดรายสำคัญ

- ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้จัดตั้งสำนักงานประสานงานปราบปรามยาเสพติดชายแดน (Border Liaison Office- BLO) เพิ่มเติมอีก ๔ จุด (อ.บึงกาฬ จังหวัดหนองคาย – เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ / อ.เมือง จ.มุกดาหาร- เมืองไกสอน แขวงสะหวันนะเขต / อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี – เมืองชะนะสมบูน แขวงจำปาสัก / อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี – เมืองสองคอน แขวงสะหวันนะเขต) จากเดิมที่มีอยู่ ๔ แห่ง (อ.เชียงของ จ.เชียงราย เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว / ด่านสะพานมิตรภาพหนองคาย-เวียงจันทน์ / อ.เมือง จ.นครพนม-เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน และด่านช่องเม็ก-วังเต่า) รวมทั้งลาดตระเวนร่วมตามลำแม่น้ำโขงในบริเวณดังกล่าว

- โครงการก่อสร้างศูนย์บำบัดรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติดที่แขวง จำปาสัก ที่ฝ่ายไทยให้ความช่วยเหลือมูลค่า ๒๔.๗๕ ล้านบาทได้ก่อสร้างเสร็จและส่งมอบให้ฝ่ายลาวเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๔๘ และฝ่ายไทยได้มอบวัสดุ/อุปกรณ์ในโครงการความร่วมมือและช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการสกัดกั้นและปราบปรามยาเสพติด มูลค่าประมาณ ๒ ล้านบาทให้ฝ่ายลาวเมื่อกลางเดือนมิถุนายน ๒๕๔๘

• ความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกด้านการสัญจรของประชาชน ไทยและลาวมีพรมแดนติดต่อกันรวม ๑๑ จังหวัด / ๙ แขวง สองฝ่ายได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาเมื่อวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๔๗ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒ ธันวาคม๒๕๔๗ และได้ร่วมกันเปิด/ยกระดับจุดผ่านแดนที่เห็นเหมาะสมร่วมกัน ในปี ๒๕๔๙ ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบ ในหลักการให้ขยายเวลาทำการด่านช่องเม็ก-วังเต่า จากเดิมเวลา ๐๖.๐๐-๑๘.๐๐ น. เป็น ๐๖.๐๐-๒๐.๐๐ น. รวมทั้งได้เปิดจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มอีก ๑ จุด ที่สะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๔๕

**ด้านเศรษฐกิจ**

• ความร่วมมือด้านการค้า การค้าไทย-ลาวมีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๔๙ การค้าไทย-ลาว มีมูลค่ารวม ๕๗,๕๘๓.๓ ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๓.๖๓ จากปี ๒๕๔๘ ที่มีมูลค่าการค้า ๔๐,๐๙๒ ล้านบาท สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค ยานพาหนะและอุปกรณ์ สิ่งทอ เครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้านำเข้าจากลาวที่สำคัญ ได้แก่ ไม้และไม้แปรรูป เชื้อเพลิง สินแร่โลหะ ทั้งนี้ ที่ประชุมกำหนดแผนความร่วมมือระหว่างกระทรวงพาณิชย์ไทย-ลาว ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๗ ธันวาคม ๒๕๔๙ ได้ตั้งเป้าหมายเพิ่มมูลค่าการค้าสองฝ่ายเป็น ๒ เท่า และเพิ่มมูลค่าการส่งออกจากลาวไปไทยเป็น ๓ เท่า ภายในปี ๒๕๕๓ เอกสารแนบ

• ความร่วมมือด้านการลงทุน ไทยเป็นประเทศที่ลงทุนในลาวมากที่สุด ในช่วงปี ๒๕๔๔-๒๕๔๘ มีบริษัทไทยได้รับอนุมัติโครงการลงทุนในลาวจำนวน ๑๐๒ โครงการ มูลค่าประมาณ

๖๐๖.๕๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ สาขาที่มีการลงทุนมาก ได้แก่ พลังงานไฟฟ้า ขนส่งและโทรคมนาคม ธุรกิจโรงแรมและการท่องเที่ยว ธนาคาร อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ เครื่องนุ่งห่มและหัตถกรรม

• การให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากรในการนำเข้าสินค้าเกษตรจากลาว ไทยมีนโยบายสนับสนุนการนำเข้าสินค้าเกษตรจากประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งลาว ทั้งในกรอบอาเซียน และ ACMECS เพื่อช่วยพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับในปี ๒๕๔๗ ไทยได้ให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร ในการนำเข้าสินค้าเกษตรจากลาวทั้งในรูปของการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ (ASEAN Integration System of Preferences – AISP) และยกเว้นอากรขาเข้าสินค้าในลักษณะ One Way Free Trade รวมจำนวน ๑๘๗ รายการและเพิ่มเป็น ๓๐๐ รายการในปี ๒๕๔๘ – ๒๕๔๙ และ ๓๐๑ รายการ ในปี ๒๕๕๐-๒๕๕๒

• ความร่วมมือด้านคมนาคมขนส่ง กระทรวงคมนาคมไทยและลาวได้ประชุมหารือเพื่อแก้ไขความไม่สะดวกในการสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ และได้ร่วมกันกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- การอำนวยความสะดวกในการสัญจรของยานพาหนะ ทั้งสองฝ่ายได้ออกเอกสารประจำรถลักษณะเดียวกับหนังสือเดินทางเพื่อขอรับการตรวจเข้าเมืองที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองซึ่งมีผลในทางปฏิบัติตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๗ ทำให้ประชาชนไทยและลาวสามารถนำรถยนต์ส่วนบุคคลเดินทางผ่าน เข้า-ออก ดินแดนของแต่ละฝ่ายได้โดยสะดวกซึ่งแต่เดิมนั้นหากจะนำรถยนต์เข้าลาวต้องจอดรถไว้ที่ฝั่งไทยแล้ว ดำเนินการเพื่อขออนุญาตนำรถเข้าจากหน่วยงานกลางที่เวียงจันทน์ ใช้เวลาประมาณ ๒ วัน

- การขนส่งสินค้าผ่านแดน รัฐบาลไทยและลาวได้เห็นชอบให้เปิดเสรีผู้ประกอบการขนส่งทางถนนผ่านแดนไทย-ลาวจากเดิมที่จำกัดเพียง ๕ ราย ให้ผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด มาขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทย-ลาวได้ไม่จำกัดจำนวน มีผลปฏิบัติเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๗ ณ เดือนตุลาคม ๒๕๔๙ มีผู้ประกอบการได้รับอนุญาตจำนวน ๒๔๘ ราย จำนวนรถที่ได้รับอนุญาต ๗,๑๑๑ คัน ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งลดลงร้อยละ ๒๐-๓๐

- การขนส่งผู้โดยสาร สองฝ่ายได้เปิดเดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทาง

(๑) อุดรธานี-เวียงจันทน์ (๒) หนองคาย-เวียงจันทน์ เมื่อเดือนเมษายน ๒๕๔๗ (๓) อุบลราชธานี-ปากเซ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ และ (๔) มุกดาหาร-สะหวันนะเขต เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๐ รวมทั้งจะขยาย/เปิด เดินรถในเส้นทางอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในระยะต่อไป

• ความร่วมมือด้านการเงินและการธนาคาร ธนาคารแห่งประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือร่วมมือกับธนาคารแห่ง สปป.ลาว ทั้งในด้านคำแนะนำเกี่ยวกับการวางแผนและบริหารนโยบายการเงินและการคลัง การฝึกอบรมพนักงาน การศึกษาภาวะการค้าชายแดนร่วมกัน นอกจากนั้นธนาคารแห่งประเทศไทยและธนาคารแห่ง สปป.ลาวได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวก และการสร้างความเชื่อมั่นในการชำระเงินระหว่างสองประเทศ เมื่อวันที่ ๒๓

พฤศจิกายน ๒๕๔๖ และ เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๘ ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่ สปป.ลาวเพื่อลงทุนในโครงการก่อสร้างเขื่อนและโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำงึม ๒ โดยไทยจะให้ความช่วยเหลือ ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาวเพื่อลงทุนในโครงการน้ำงึม ๒ โดยให้กู้วงเงินกู้ไม่เกิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือสกุลเงินอื่นที่มีมูลค่าเทียบเท่า และให้รัฐวิสาหกิจไฟฟ้าลาวออกพันธบัตรสกุลเงินบาท ในประเทศไทยมูลค่าไม่เกิน ๑,๕๐๐ ล้านบาท โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (Eximbank) เป็นผู้ค้ำประกันพันธบัตรดังกล่าวซึ่งเป็นการเพิ่มทางเลือกให้รัฐบาล สปป.ลาวในการระดมทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในอนาคต

• ความร่วมมือด้านไฟฟ้าและพลังงานอื่น ๆ ลาวให้ความสำคัญต่อโครงการพลังงาน เนื่องจากเป็นแหล่งสร้างรายได้ที่สำคัญให้แก่ประเทศ ไทยและลาวได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วย การพัฒนาไฟฟ้าในลาว ๒ ฉบับเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๓๖ และเมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๓๙ สรุปว่าทั้งสองฝ่ายจะร่วมมือพัฒนาไฟฟ้าในลาวเพื่อจำหน่ายให้ไทยจำนวน ๓,๐๐๐ เมกะวัตต์ ภายในปี ๒๕๔๙ ปัจจุบัน มีโครงการภายใต้บันทึกความเข้าใจฯ ที่ลงนามสัญญาซื้อขายไฟฟ้าแล้วและโครงการที่มีศักยภาพ จำนวน ๑๑ โครงการ รวมกำลังผลิต ณ จุดส่งมอบประมาณ ๖,๑๘๑ เมกะวัตต์ โดยมีโครงการที่จ่ายไฟฟ้าเข้าระบบของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยแล้ว ๒ โครงการ รวม ๓๑๓ เมกะวัตต์ ได้แก่ โครงการน้ำเทิน-หินบูน (เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๔๑) และโครงการห้วยเฮาะ (เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๔๒) มีกำลังผลิต ณ จุดส่งมอบ ๑๘๗ เมกะวัตต์ และ ๑๒๖ เมกะวัตต์ ตามลำดับ และเนื่องจากการรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาวจำนวน ๓,๐๐๐ เมกะวัตต์ตามบันทึกความเข้าใจฯ สิ้นสุดภายในปี ๒๕๔๙ กอปรกับไทยมีความต้องการใช้พลังงานสูงขึ้น ฝ่ายไทยจึงได้ตกลงขยายการรับซื้อไฟฟ้าจาก สปป.ลาวเพิ่มเป็น ๕,๐๐๐ เมกะวัตต์ภายในปี ๒๕๕๘ โดยได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาไฟฟ้าใน สปป.ลาว ในระหว่างการเยือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการของนายกรัฐมนตรี สปป.ลาว เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๘

• ความร่วมมือด้านการพัฒนาเครือข่ายคมนาคม ไทยให้ความสำคัญกับความ ร่วมมือเพื่อพัฒนาเครือข่ายคมนาคมเชื่อมโยงไทย-ลาว ซึ่งนอกจากจะทำให้ประชาชนไทย-ลาวสามารถเดินทาง ไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้นแล้ว ยังเป็นการช่วยเหลือให้ลาวเปลี่ยนจากประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลเป็นจุดเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคตามนโยบายการพัฒนาประเทศของรัฐบาลลาวด้วย ปัจจุบัน โครงการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมที่ไทยให้ความช่วยเหลือแก่ลาวมีความคืบหน้าตามลำดับ โครงการเสร็จสมบูรณ์แล้ว ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำเหืองระหว่างจังหวัดเลยกับแขวงไชยะบุรี การพัฒนาสนามบินวัดไตที่นครหลวงเวียงจันทน์ การก่อสร้างทางลาดขึ้น-ลง (ramp) บริเวณท่าเทียบเรือแขวงคำม่วน และโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือแขวงคำม่วน-ถนนหมายเลข ๑๓ และสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต นอกจากนั้น ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการอีก ที่สำคัญคือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัด

นครพนม-แขวงคำม่วน และโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย – เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว

• ความร่วมมือในกรอบพหุภาคีเพื่อเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจ ไทยและลาว มีความร่วมมือในกรอบพหุภาคีที่สำคัญ ได้แก่

- อาเซียน ลาวเข้าเป็นสมาชิกอาเซียนเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๔๐ ได้เป็นประธานคณะกรรมการประจำอาเซียนเมื่อกรกฎาคม ๒๕๔๗ ไทยได้ให้ความร่วมมือแก่ลาวเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วม ในอาเซียนได้อย่างทัดเทียมกับประเทศสมาชิกอาเซียนเก่า ทั้งในกรอบความริเริ่มเพื่อการรวมตัวของอาเซียน (IAI) การให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (AISP) รวมทั้งให้ความร่วมมือแก่ลาวเตรียมความพร้อมในโอกาสที่ลาวเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๑๐ เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๔๗ โดยได้จัดการดูงานให้เจ้าหน้าที่ลาว ให้การสนับสนุนด้านวัสดุอุปกรณ์สำหรับจัดตั้งศูนย์ข่าว มูลค่าประมาณ ๑๑.๘๐ ล้านบาท และให้ความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อปรับปรุงสนามบินวัดไตมูลค่าประมาณ ๓๒๐ ล้านบาท

- ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy - ACMECS) ลาวมีส่วนร่วมในกรอบ ACMECS อย่างแข็งขันโดยได้เป็นประธานการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อปรับ ACMECS Plan of Action และทบทวนโครงการความร่วมมือในสาขาต่าง ๆ ระหว่างวันที่ ๑-๒ มิถุนายน ๒๕๔๘ ที่กรุงเทพมหานคร และเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม ACMECS ระดับรัฐมนตรีที่เมืองดอนโขง แขวงจำปาสัก ระหว่างวันที่ ๓-๔ กรกฎาคม ๒๕๔๘ นอกจากนั้น โครงการความร่วมมือไทย-ลาวในกรอบ ACMECS มีความคืบหน้ามากกว่าประเทศอื่น อาทิ โครงการ Contract Farming เป็นต้น

- ความร่วมมือในกรอบสามเหลี่ยมมรกต ลาวเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระดับรัฐมนตรีความร่วมมือในกรอบสามเหลี่ยมมรกต ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๔๖ ที่แขวงจำปาสัก ที่ประชุมได้เห็นชอบปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวซึ่งมีสาระสำคัญมุ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อช่วยกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก และได้กำหนดพื้นที่ความร่วมมือเพื่อผลักดันให้กรอบความร่วมมือมีความเด่นชัด คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ภาคตะวันตกเฉียงเหนือของกัมพูชา และภาคใต้ของลาว ทั้งนี้ ไทยได้จัดสรรงบประมาณ ๒ ล้านบาท ในโครงการปรับปรุงศูนย์ข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวสามเหลี่ยมมรกตที่แขวงจำปาสักด้วย

ด้านสังคมและการพัฒนา

• ความร่วมมือด้านแรงงานไทยและลาวได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วย ความร่วมมือด้านการจ้างแรงงานเมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๔๕ ทั้งสองฝ่ายได้หารือทั้งในระดับนโยบาย และ ระดับเจ้าหน้าที่อย่างต่อเนื่องเพื่อกำหนดแนวทางร่วมมือในการแก้ไขปัญหาแรงงานต่างด้าว

หลบหนีเข้าเมือง กำหนดขั้นตอนการจ้างแรงงาน และให้การคุ้มครองแรงงานสัญชาติของแต่ละฝ่ายอย่างเหมาะสม ปัจจุบัน ความร่วมมือมีความคืบหน้าตามลำดับ ดังนี้

- การจัดระเบียบแรงงานต่างด้าวสัญชาติลาวในไทย ทางการลาวได้จัดส่งคณะเจ้าหน้าที่มาพิสูจน์สัญชาติแรงงานลาวในไทยตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๔๘ ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๔๙ สรุปได้ว่า มีแรงงานสัญชาติลาวมาขอรับการพิสูจน์สัญชาติจำนวน ๔๓,๗๘๘ คน จากที่ได้รับอนุญาตให้ทำงานในปี ๒๕๔๘ จำนวน ๘๐,๐๗๓ คน ได้รับการรับรอง ๔๓,๖๕๗ คน และจะร่วมมือดำเนินการพิสูจน์สัญชาติแรงงานลาวรอบใหม่เพื่อปรับเปลี่ยนสถานะแรงงานส่วนที่เหลือระหว่างวันที่ ๒๓ เมษายน - วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๐

- การนำแรงงานลาวกลุ่มใหม่มาทำงานในไทยโดยถูกกฎหมาย ไทยมีความต้องการแรงงานจากลาวจำนวนมากเพื่อรองรับการขยายตัวทางอุตสาหกรรมและการเกษตร ณ วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ กรมการจัดหางานได้ส่งข้อมูลแจ้งความต้องการจ้างแรงงานของนายจ้างให้ฝ่ายลาวรับสมัคร และคัดเลือกคนงาน จำนวน ๕๒,๑๐๖ คน และได้มีการส่งแรงงานลาวมาทำงานในไทยแล้วประมาณ ๓,๕๐๐ คน

• ความร่วมมือด้านการต่อต้านการค้ามนุษย์ ไทยและลาวได้ลงนามในบันทึก ความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือต่อต้านการค้ามนุษย์โดยเฉพาะสตรีและเด็กไทย-ลาว เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๔๘ ทั้งสองฝ่ายได้แต่งตั้งคณะทำงานร่วมและผู้ประสานงานกลาง รวมทั้งจัดทำร่างแผนปฏิบัติการตามบันทึกความเข้าใจ นอกจากนี้ กระทรวงการต่างประเทศได้จัดสรรงบประมาณจำนวน ๒ ล้านบาท แก่สหพันธ์แม่หญิงลาวเพื่อสนับสนุนการดำเนินโครงการฝึกอาชีพแม่บ้านให้แก่สตรีลาวที่ประสงค์จะมาทำงาน ในประเทศไทย เพื่อแก้ไขปัญหาการหลอกลวงหญิงลาวมาทำงานในไทยและปัญหาการค้ามนุษย์

• ความร่วมมือด้านการศึกษาและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ไทยได้เริ่มดำเนิน ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการกับลาวตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ เน้นด้านการพัฒนาบุคลากรในลักษณะการให้ ทุนการศึกษา ทุนฝึกอบรม/ดูงาน และโครงการพัฒนาใน ๓ สาขาหลัก ได้แก่ การเกษตร การศึกษา และสาธารณสุข ความร่วมมือด้านวิชาการระหว่างประเทศทั้งสองเป็นไปตามแผนงานโครงการความร่วมมือ ทางวิชาการรายปีซึ่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของทั้งสองฝ่ายได้ร่วมกันกำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงความต้องการ ขีดความสามารถและความพร้อมของแต่ละฝ่าย ตั้งแต่ปี ๒๕๔๐ - ๒๕๔๘ ไทยได้ให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการ แก่ลาวเป็นมูลค่าประมาณ ๖๕๘.๘๘ ล้านบาท ล่าสุดฝ่ายลาวเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วมมือทางวิชาการ ไทย-ลาว ครั้งที่ ๑๒ ระหว่างวันที่ ๒๒-๒๗ ตุลาคม ๒๕๔๘ ที่เมืองหลวงพระบาง เพื่อกำหนดแผนงานความร่วมมือ สำหรับปี ๒๕๔๘/๒๕๕๐ ซึ่งไทยตกลงให้ทุนการศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน ๒๕ ทุน และ ทุนฝึกอบรม/ดูงานในสาขาต่าง ๆ จำนวน ๑๐๐ ทุน

• โครงการสันถวไมตรี กระทรวงการต่างประเทศได้จัดสรรงบประมาณภายใต้โครงการ

สันถวไมตรีเพื่อช่วยเหลือลาวพัฒนาด้านการศึกษาโดยได้ก่อสร้างอาคารเรียนที่โรงเรียนประถมแขวงสะหวันนะเขต (๑ ล้านบาท) แขวงบ่อแก้ว (๒.๓ ล้านบาท) แขวงอุดมไชย (๒ ล้านบาท) แขวงจำปาสัก ๑.๕ ล้านบาท และได้สร้างหอนอนโรงเรียนเด็กกำพร้าแขวงไชยะบุรี (๒.๔ ล้านบาท) รวมทั้งได้ให้ความช่วยเหลือสร้างสุขศาลาที่เมืองคอนโขง แขวงจำปาสัก (๓.๒ ล้านบาท)

**ความตกลงไทย-ลาวที่สำคัญ**

๑ ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน (๒๒ สิงหาคม ๒๕๓๓)

๒ ความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย-ลาว (๘ พฤษภาคม ๒๕๓๔)

๓ ความตกลงว่าด้วยการค้า (ฉบับแก้ไขใหม่) (๒๐ มิถุนายน ๒๕๓๔)

๔ ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือรักษาความสงบเรียบร้อยตามแนวชายแดนไทย-ลาว (๑๗ สิงหาคม ๒๕๓๔)

๕ สนธิสัญญามิตรภาพและความร่วมมือไทย-ลาว (กุมภาพันธ์ ๒๕๓๕)

๖ ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางทูต (๘ ตุลาคม ๒๕๓๗)

๗ ความตกลงเกี่ยวกับการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนตลอดแนวร่วมกัน (๘ กันยายน ๒๕๓๙)

๘ ความตกลงเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนและการป้องกันการเลี่ยงรัษฎากรในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีเก็บจากเงินได้ (๒๐ มิถุนายน ๒๕๔๐)

๙ ความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนไทย-ลาว ฉบับลงนาม ๒๐ มิถุนายน ๒๕๔๐ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๐ เป็นความตกลงฉบับใหม่ที่ใช้แทนความตกลงเรื่องข้อบังคับร่วมกันว่าด้วยการจราจรชายแดนระหว่างประเทศไทยกับอินโดจีนฝรั่งเศส (๑๖ สิงหาคม ๒๔๘๖)

๑๐ ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางราชการ(๕ มีนาคม ๒๕๔๒)

๑๑ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนน (๕ มีนาคม ๒๕๔๒) ซึ่งใช้แทนความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย-ลาว ลงวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๒๑ ทั้งสองฝ่ายได้ลงนามข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนเมื่อ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๔

๑๒ สนธิสัญญาว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน (๕ มีนาคม ๒๕๔๒)

๑๓ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการควบคุมยาเสพติด วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และสารตั้งต้น (๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๔)

๑๔ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการข้างแรงงาน (๑๘ ตุลาคม ๒๕๔๕)

๑๕ ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านความมั่นคงบริเวณชายแดน (๑๖ ตุลาคม ๒๕๔๖)

๑๖ สนธิสัญญาว่าด้วยการโอนตัวผู้ต้องคำพิพากษาและความร่วมมือในการบังคับให้เป็นไปตามคำพิพากษาในคดีอาญา (๒๐ มีนาคม ๒๕๔๗)

๑๗ ความตกลงว่าด้วยกรอบความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจไทย-ลาว (๒๐ มีนาคม ๒๕๔๗)

๑๘ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการศึกษา (๒๐ มีนาคม ๒๕๔๗)

๑๙ ความตกลงว่าด้วยการแลกเปลี่ยนเงินกีบและเงินบาท (๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๗)

๒๐ ความตกลงว่าด้วยการสนับสนุนสภาพคล่องเงินบาท (๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๗)

๒๑ ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาไทย-ลาว (๒๘ ตุลาคม ๒๕๔๗)

๒๒ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือต่อต้านการค้ามนุษย์โดยเฉพาะสตรีและเด็กไทย-ลาว (๑๓ กรกฎาคม ๒๕๔๘)

๒๓ ความตกลงว่าด้วยสะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) (๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๙)

๒๔ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการพัฒนาไฟฟ้าในลาว (๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๙)

๒๕ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการสนับสนุนทางการเงินแก่ สปป.ลาวเพื่อลงทุนในโครงการก่อสร้างเขื่อนและโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำงึม ๒ (๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๙)

**การแลกเปลี่ยนการเยือน**

**๑ การเยือนของฝ่ายไทย**

๑.๑ การเสด็จเยือนของพระราชวงศ์

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนลาวเป็นครั้งแรกเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๓๓ ตามคำกราบบังคมทูลเชิญของรัฐบาลลาว

• สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จฯ เยือนลาวอย่างเป็นทางการตามคำกราบบังคมทูลเชิญของนายไกสอน พมวิหาน ประธานประเทศลาว เมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๓๕

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนลาว เพื่อถวายผ้าพระกฐินพระราชทานและทรงติดตามผลการดำเนินโครงการส่งเสริมกิจกรรมโรงเรียนวัฒนธรรมเด็กกำพร้า หลัก ๖๗ แขวงเวียงจันทน์ ตามพระราชดำริ เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๓๕

• สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ ทรงร่วมพิธีศพนายไกสอน พมวิหาน ประธานประเทศลาวเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๓๕

• พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ พร้อมด้วย สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนลาวระหว่างวันที่ ๘-๙ เมษายน ๒๕๓๗ (ภายหลังจากที่ทรงเป็นประธานร่วมกับนายหนูฮัก พูมสะหวัน ประธานประเทศลาวในพิธีเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาวที่จังหวัดหนองคาย) ซึ่งเป็นการเสด็จฯ เยือนต่างประเทศครั้งแรกในรอบ ๒๗ ปีของพระบาทสมเด็จ พระเจ้าอยู่หัว ทั้งนี้ ได้เสด็จฯ เป็นองค์ประธานเปิดโครงการศูนย์พัฒนา

และบริการด้านการเกษตรห้วยซอน-ห้วยซั้ว อันเป็นโครงการในพระราชดำริ ร่วมกับประธานประเทศลาวที่เมืองนาทรายทอง แขวงเวียงจันทน์ รวมทั้งทอดพระเนตรโครงการส่งเสริมกิจกรรมโรงเรียนวัฒนธรรมเด็กกำพร้าฯ ตามพระราชดำริของสมเด็จพระเทพ-รัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารีด้วย

• สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เสด็จเยือนลาว เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๓๗

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี พร้อมด้วยพระเจ้าหลานเธอพระองค์เจ้าพัชรกิติยาภา เสด็จฯ เยือนแขวงเซกอง และแขวงอัตตะปือทางใต้ของลาว และเป็นองค์ประธาน ในพิธีวางศิลาฤกษ์โครงการอ่างเก็บน้ำห้วยซอนและระบบส่งน้ำของโครงการระหว่างวันที่ ๘-๑๑ เมษายน ๒๕๓๘

• สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์เสด็จเยือนลาว เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๓๙

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนแขวงอุดมไซและแขวงหลวงน้ำทา ระหว่างวันที่ ๒๑-๒๔ มกราคม ๒๕๔๐

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนลาว เพื่อทรงติดตาม ความคืบหน้าของโครงการตามพระราชดำริ ระหว่างวันที่ ๑๙-๒๐ มีนาคม ๒๕๔๑

• สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เสด็จเยือนลาวเพื่อถวายผ้าพระกฐินพระราชทานที่วัดแสนสุขาราม เมืองหลวงพระบาง ระหว่างวันที่ ๒๘-๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๑

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนแขวงพงสาลี ระหว่างวันที่ ๒๓-๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๒

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนลาวเพื่อทรงติดตามความก้าวหน้าของโครงการศูนย์พัฒนาและบริการด้านการเกษตร (หลัก ๒๒) และโรงเรียนวัฒนธรรม แขวงเวียงจันทน์ (หลัก ๖๗) ที่นครหลวงเวียงจันทน์ และเสด็จฯ เยือนแขวงเชียงขวาง ระหว่างวันที่ ๒๓-๒๕ พฤษภาคม ๒๕๔๔

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนแขวงหัวพัน (โรงเรียนมัธยมสมบูนพันซำ โรงพยาบาลแขวงหัวพัน วัดโพไซซะนาราม และอนุสรณ์สถานถ้ำผู้นำ) ระหว่างวันที่ ๒๕-๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๕

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนนครหลวงเวียงจันทน์เพื่อทรงติดตามความคืบหน้าของโครงการศูนย์พัฒนาและบริการด้านการเกษตร (หลัก ๒๒) และโรงเรียนวัฒนธรรมแขวงเวียงจันทน์ (หลัก ๖๗) ระหว่างวันที่ ๑๗-๑๘ มีนาคม ๒๕๔๗

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนนครหลวงเวียงจันทน์ แขวง

สะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก ระหว่างวันที่ ๑๔-๑๖ มีนาคม ๒๕๔๘

• สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ เยือนแขวงสะหวันนะเขต ในโอกาสทรงเป็นประธานร่วมในพิธีเปิดสะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) (๒๐ ธันวาคม ๒๕๔๕)

**๑.๒ การเยือนของนายกรัฐมนตรี**

• นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี เยือนลาวอย่างเป็นทางการ (มิถุนายน ๒๕๓๖)

• นายบรรหาร ศิลปอาชา นายกรัฐมนตรี เยือนลาวอย่างเป็นทางการ (มิถุนายน ๒๕๓๙)

• พล.อ.ชวลิต ยงใจยุทธ นายกรัฐมนตรี เยือนลาวอย่างเป็นทางการ (มิถุนายน ๒๕๔๐)

• นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี เยือนลาวอย่างเป็นทางการ (พฤษภาคม ๒๕๔๓)

• พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เยือนลาวอย่างเป็นทางการ (มิถุนายน ๒๕๔๔)

• พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เยือนลาว (แขวงจำปาสัก) เพื่อเข้าร่วมการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมไทย-ลาวอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๔๗ และเป็นประธานร่วมในพิธีวางศิลาฤกษ์สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เมื่อวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๔๗ ที่จังหวัด มุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขต

• พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีเยือนลาว (นครหลวงเวียงจันทน์) เพื่อเข้าร่วมการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๑๐ ระหว่างวันที่ ๒๙-๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๗

• พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีเยือนลาว (แขวงคำม่วน) เพื่อเป็นประธานร่วมในพิธีเปิดโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ "น้ำเทิน ๒" เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๘

• พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรีเยือนลาวอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๔๙

• พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ นายกรัฐมนตรีเดินทางไปแขวงสะหวันนะเขตในโอกาสเข้าร่วมพิธีเปิดสะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๔๙

**๒. การเยือนไทยของฝ่ายลาว**

**๒.๑ การเยือนในระดับประมุข**

• นายไกสอน พมวิหาน ประธานประเทศลาว และภริยา เดินทางมาเยือนไทยอย่างเป็นทางการในฐานะราชอาคันตุกะในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๓๕

• นายหนูฮัก พูมสะหวัน ประธานประเทศลาวและภริยาเยือนไทยในฐานะราชอาคันตุกะในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ระหว่างวันที่ ๑๔-๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๘

**๒.๒ การเยือนของนายกรัฐมนตรี**

• นายคำไต สีพันดอน นายกรัฐมนตรีลาว เยือนไทยอย่างเป็นทางการ (กุมภาพันธ์ ๒๕๓๕)

• นายสีสะหวาด แก้วบุนพัน นายกรัฐมนตรีลาว เยือนไทยอย่างเป็นทางการ (มีนาคม ๒๕๔๒)

• นายบุนยัง วอละจิด นายกรัฐมนตรีลาว เยือนไทยอย่างเป็นทางการ (สิงหาคม ๒๕๔๔) และร่วมประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนสมัยพิเศษว่าด้วยโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ที่กรุงเทพ มหานครระหว่างวันที่ ๒๘-๓๐ เมษายน ๒๕๔๖

• นายบุนยัง วอละจิด นายกรัฐมนตรีลาว เยือนไทย (จังหวัดอุบลราชธานี) เพื่อเข้าร่วมการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วม ไทย-ลาวอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๔๗ และเป็นประธานร่วม ในพิธีวางศิลาฤกษ์สะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เมื่อวันที่ ๒๑มีนาคม ๒๕๔๗ ที่จังหวัดมุกดาหาร และแขวงสะหวันนะเขต

• นายบุนยัง วอละจิด นายกรัฐมนตรีลาวเยือนไทย เพื่อเข้าร่วมการประชุมสุดยอด ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างวันที่ ๑-๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ที่กรุงเทพมหานคร

• นายบัวสอน บุบผาวัน นายกรัฐมนตรีลาวเยือนไทยอย่างเป็นทางการระหว่างวันที่ ๑๗-๑๘

---

ที่มา : กระทรวงการต่างประเทศ กองเอเชียตะวันออก 4 กรมเอเชียตะวันออก

ธันวาคม ๒๕๔๙

# ข้อมูลทั่วไปประเทศเติร์กเมนิสถาน

**ที่ตั้ง** อยู่ในเอเชียกลาง ทางด้านตะวันออกของทะเลสาบแคสเบียนและทางตะวันตกของแม่น้ำ Amu-arya ระหว่างอิหร่านและอุซเบกิสถาน

ภาคเหนือ ติดคาซัคสถาน

ภาคใต้ ติดอัฟกานิสถาน

ภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงเหนือ ติดอุซเบกิสถาน

ภาคตะวันตก ติดอิหร่าน

**พื้นที่** 488, 100 ตารางกิโลเมตร (ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของกลุ่มประเทศ CIS)

**เมืองหลวง** อโชกาบัท (Ashgabat) ประชากรประมาณ 416,000ล้านคน

**ประชากร** 6.7 ล้านคน (ชาวเติร์กเมน 85% รัสเซีย7 % อุซเบก 5% อื่นๆ 3 %)

**ภาษา** เติร์กเมนเป็นภาษาราชการ และมีการใช้ภาษารัสเซียอย่างกว้างขวาง

**ศาสนา** อิสลามสุหนี่ 89% คริสต์ออร์โธดอกซ์ 9 % อื่นๆ 2%

**เขตการปกครอง** แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 จังหวัด ได้แก่ 1) Ahal Welayaty 2) Balkan Welayaty 3) Dashoguz Welayaty 4) Lebap Welayaty 5) Mary Welayaty และ 1 เขตการปกครองพิเศษ คือเมือง Ashgabat

**ภูมิอากาศ** ทะเลทรายแบบภาคพื้นทวีป

**เวลา** เร็วกว่ามาตรฐาน GMT 5 ชั่วโมง (ช้ากว่าเวลาในประเทศไทย 2 ชั่วโมง)

**วันชาติ** 27 ตุลาคม

**ประธานาธิบดี/นรม.** H.E. Gurbanguly Berdymukhamedov

**รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ** นาย Rashid Meredov

## การเมืองการปกครอง

**รูปแบบการปกครอง** ประชาธิปไตยแบบสาธารณรัฐ มีประธานาธิบดีเป็นประมุข มีอำนาจเบ็ดเสร็จ

**รัฐธรรมนูญ** ประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2535 (ค.ศ. 1992)

**การแบ่งส่วนการปกครอง**

**ฝ่ายบริหาร** ประธานาธิบดี เป็นประมุขและทำหน้าที่ในการบริหารประเทศ

**ฝ่ายนิติบัญญัติ** ระบบ 2 สภา สภาสูง - People's Council (Halk Maslahaty) มีมากกว่า 100 ที่นั่ง สมาชิกมาจากการเลือกตั้งและแต่งตั้ง และสภาล่าง the Assembly (Majlis) ซึ่งมากจากการแก้ไขรัฐธรรมนูญเมื่อเดือนกันยายน 2551 ได้กำหนดให้เพิ่มจำนวนที่นั่งจากเดิม 65 เป็น 125 ที่นั่ง ทั้งสองสภามีวาระสมัยละ 5 ปี

**ฝ่ายตุลาการ** ศาลฎีกา (Supreme Court) เป็นศาลสูงสุด (ผู้พิพากษามาจากการแต่งตั้งโดยประธานาธิบดี)

**สถานการณ์ทางการเมืองปัจจุบัน**

เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2550 เติร์กเมนิสถานได้จัดการเลือกตั้งประธานาธิบดีอันเนื่องมาจาก การถึงแก่อสัญกรรมอย่างกะทันหันของนาย Saparmurat Niyazov อดีตประธานาธิบดีเติร์กเมนิสถาน (ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี 2534 – 2549) เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2549 ผลการเลือกตั้งอย่างเป็นทางการจากคณะกรรมการกลางการเลือกตั้งปรากฏว่านาย Gurbanguly Berdymukhammedov ได้รับการเลือกตั้งเป็นประธานาธิบดีตามความคาดหมายด้วยคะแนนเสียงร้อยละ 89.23 จากจำนวนผู้มาใช้สิทธิถึงร้อยละ 99 และได้เข้าพิธีรับตำแหน่งเมื่อวันที่ 14 ก.พ. 2550 อย่างไรก็ดี นักวิเคราะห์หลายคนให้ความเห็นว่า การเข้ารับตำแหน่งของนาย Berdymukhammedov น่าจะเป็นสัญญาณที่ดีต่อการพัฒนาประเทศของเติร์กเมนิสถาน ดังจะเห็นได้จากการดำเนินนโยบายตามที่ได้เคยประกาศไว้ อาทิ การยึดมั่นตามพันธกิจที่มีต่อประชาคมระหว่างประเทศโดยเฉพาะด้านพลังงาน การปฏิบัติตามรัฐธรรมนูญ และยึดมั่นผลประโยชน์ส่วนรวมตามแนวทางของอดีตประธานาธิบดี Saparmurat Niyazov รวมไปถึงการปรับโครงสร้างระบบการศึกษา การปรับปรุง

สวัสดิการสังคม การเพิ่มอัตราการจ้างงาน และความเป็นไปได้ที่จะอนุญาตให้มีพรรคการเมืองฝ่ายค้าน เนื่องจากที่ผ่านมา การบริหารประเทศภายใต้การนำของนาย Niyazov เป็นแบบอัตตาธิปไตย ซึ่งพยายามรักษาอำนาจด้วยการดำเนินมาตรการอย่างเข้มงวด และไม่ค่อยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค และสวัสดิการทางสังคม ทำให้การพัฒนาประเทศของเติร์กเมนิสถานเป็นไปด้วยความล่าช้า

**ความสัมพันธ์กับต่างประเทศ**

ด้านความสัมพันธ์กับต่างประเทศนั้น ที่ผ่านมาภายใต้ระบอบเดิม เติร์กเมนิสถานอาศัยความเป็นกลางหลีกเลี่ยงที่จะเข้าร่วมองค์กรความร่วมมือใด ๆ ที่มีลักษณะเหนือรัฐ เติร์กเมนิสถานจึงไม่ค่อยมีบทบาทในเวทีนานาชาติมากนัก ประธานาธิบดีสนับสนุนนโยบายแบบ Inward-Looking หลังเหตุการณ์ผู้ก่อการร้ายโจมตีสหรัฐอเมริกาเมื่อ11 กันยายน ค.ศ. 2001 ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านได้ใช้โอกาสนี้ขยายความสัมพันธ์ทางต่างประเทศในภูมิภาคให้แน่นแฟ้น ยิ่งขึ้น แต่เติร์กเมนิสถานยังเพิกเฉย และอ้างนโยบายความเป็นกลาง เพื่อปฏิเสธการขอใช้สนามบินทางการทหารของสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม หลังการเข้ารับตำแหน่งของประธานาธิบดี Berdymukhammedov ท่าทีในการดำเนินความสัมพันธ์กับต่างประเทศของเติร์กเมนิสถานได้เปลี่ยนไป เห็นได้จากการสร้างปฏิสัมพันธ์ในระดับผู้นำในรูปแบบของการเยือนเติร์กเมนิสถานของผู้นำประเทศต่างๆ และการเยือนประเทศต่างๆ ของประธานาธิบดี Berdymukhammedov ในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา อาทิ รัสเซีย จีน อิหร่าน อัฟกานิสถาน และคาซัคสถาน

**นโยบายต่างประเทศ**

เติร์กเมนิสถานให้ความสนใจเฉพาะด้านการขนส่งก๊าซและขยายตลาดก๊าซธรรมชาติ ซึ่งเติร์กเมนิสถานให้ความสำคัญแก่ยูเครนและรัสเซีย โดยยูเครนนั้นเป็นประเทศส่งออกก๊าซที่สำคัญ ส่วนความสัมพันธ์กับรัสเซีย เติร์กเมนิสถานพึ่งพารัสเซียในเรื่องการขนส่งก๊าซ ในขณะเดียวกันรัสเซียเองก็ต้องพึ่งพาก๊าซจากเติร์กเมนิสถานเพื่อใช้ภายในประเทศ และขายต่อให้ยุโรป ล่าสุด เมื่อเดือนพฤษภาคม 2550 ประธานาธิบดีรัสเซีย คาซัคสถาน และเติร์กเมนิสถาน ได้ลงนามความตกลงร่วมกันในการสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติจากคาซัคสถาน และเติร์กเมนิสถานเข้าสู่รัสเซีย และความตกลงร่วมในการปรับปรุงท่อก๊าซเดิมโดยได้รับความร่วมมืออย่างดีจากประธานาธิบดีอุซเบกิซสถาน เนื่องจากเส้นทางท่อก๊าซเดิมบางส่วนต้องผ่านอุซเบกิสถาน อย่างไรก็ตาม เติร์กเมนิสถานพยายามจะลดการพึ่งพารัสเซียในเรื่องดังกล่าวและแสวงหาพันธมิตรใหม่กับอีกหลายประเทศ อาทิ จีน สหรัฐฯ และ อิหร่าน เห็นได้จากการที่จะสร้างเครือข่ายท่อขนส่งก๊าซผ่านอิหร่านทางด้านตะวันตก ไปยังตุรกีและยุโรป และทางใต้ไปยังอ่าวเปอร์เซีย แต่ความโดดเดี่ยวทางการเมืองระหว่าง

ประเทศของอิหร่านทำให้เส้นทางขนส่งก๊าซของอิหร่านยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร อีกทั้งทั้งสองประเทศขาดเงินทุนเพื่อมาพัฒนาการค้าระหว่างกัน นอกจากนี้ การเยือนจีนของประธานาธิบดี Berdymukhammedov เมื่อเดือนกรกฎาคม 2550 ยังแสดงให้เห็นถึงการสร้างความเชื่อมั่นให้กับจีนว่าถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงผู้นำ แต่การสร้างท่อก๊าซจากเติร์กเมนิสถานไปจีนจะยังคงดำเนินต่อไปตามความตกลงระหว่างผู้นำของทั้งสองประเทศเมื่อปี 2549 ขณะเดียวกัน ความขัดแย้งระหว่างประเทศต่าง ๆ เกี่ยวกับสิทธิในการใช้ทะเลสาบแคสเปียนซึ่งดำเนินมานับตั้งแต่สหภาพโซเวียตล่มสลายลงเมื่อปลายปี 2534 ก็ยังไม่มีทีท่าว่าจะยุติลงได้โดยง่าย โดยเฉพาะเมื่อประเทศเหล่านี้ยังมีความเห็นแตกต่างกันในเรื่องรูปแบบการพัฒนาทรัพยากรน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกจากนี้กรณีพิพาทเหนือดินแดนที่คาบเกี่ยวกับอาเซอร์ไบจานก็ยังไม่มีทีท่าว่าจะยุติลงได้ ถึงแม้ว่าอาเซอร์ไบจานได้เสนอให้มีการหารือความตกลงทวิภาคี แต่เติร์กเมนิสถานก็ยังไม่ได้ตอบรับแต่อย่างใด

## เศรษฐกิจการค้า

**ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (GDP)** 8.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (2551)

**รายได้ประชาชาติต่อหัว** 5,300 ดอลลาร์สหรัฐ (2551)

**การขยายตัวทางเศรษฐกิจ** 3.0 % (2551)

**อัตราเงินเฟ้อ** 13.0% (2551)

**อุตสาหกรรม** ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สิ่งทอ อาหารแปรรูป

**ทรัพยากรธรรมชาติ** ปิโตรเลียม ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน ซัลเฟอร์และเกลือ

**สินค้านำเข้าที่สำคัญ** เครื่องจักรและชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ทางเคมีและผลิตภัณฑ์อาหาร

**สินค้าออกที่สำคัญ** ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน ฝ้าย ซัลเฟอร์ พรมทำด้วยมือ

**ตลาดนำเข้าที่สำคัญ** รัสเซีย ยูเครน ตุรกี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เยอรมนี จีน

**ตลาดนำเข้าที่สำคัญ** ยูเครน อิตาลี อิหร่าน ตุรกี

**สภาวะทางเศรษฐกิจเติร์กเมนิสถาน**

เติร์กเมนิสถานเป็นประเทศที่มีพื้นที่ส่วนใหญ่ปกคลุมด้วยทะเลทราย มีการเลี้ยงปศุสัตว์แบบเร่ร่อน ซึ่งม้าพันธุ์ Akhaltekin ของเติร์กเมนิสถานเป็นม้าพันธุ์ดีที่สุดพันธุ์หนึ่งของโลก มีการทำการเกษตรขนาดหนักในพื้นที่ชลประทาน ซึ่งมีการปลูกฝ้ายมากเป็นอันดับ 10 ของโลก สินค้าเกษตรอื่น ๆ ได้แก่ ไหม ขนสัตว์ หนังแกะอ่อน ชะเอม และฟัก นอกจากนี้ เติร์กเมนิสถานยังมีแหล่งน้ำมันและบ่อก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่มาก ทำให้เติร์กเมนิสถานเป็นผู้ส่งออกน้ำมันกลั่นรายสำคัญ โดยผลิตน้ำมันได้ประมาณปีละ 4 ล้านเมตริกตัน และมีปริมาณน้ำมันสำรอง 700 ล้านเมตริกตัน ใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลกด้วย อีกทั้ง เติร์กเมนิสถานยังเป็นประเทศเดียวของกลุ่ม CIS ที่มีโรงงานแปรรูปน้ำมันเพื่อใช้สำหรับเครื่องบิน และในปัจจุบัน บริษัทต่างชาติได้เข้ามาลงทุนในด้านการสำรวจน้ำมันแล้ว อาทิ UNICAL ของสหรัฐฯ DELTA ของ ซาอุดิอาระเบีย และ PETRONAS ของมาเลเซีย ทำให้เติร์กเมนิสถานต้องดำเนินการปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆเพื่อคุ้มครองและอำนวยความสะดวกให้แก่การลงทุนของต่างชาติในประเทศ

## ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเติร์กเมนิสถาน

### ความสัมพันธ์ทางการทูต

นับตั้งแต่ประเทศไทยได้สถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตกับเติร์กเมนิสถานเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2535 จนถึงปัจจุบัน ความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศยังคงอยู่ในระดับเริ่มต้น ปัจจุบันฝ่ายไทยมอบหมายให้สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงอังการา มีเขตอาณาครอบคลุมเติร์กเมนิสถาน เนื่องจากตุรกีเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดประเทศหนึ่งของเติร์กเมนิสถาน มีภาษาและวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกันมาก

### ความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจ

นับตั้งแต่ไทยกับเติร์กเมนิสถานเปิดความสัมพันธ์ทางการทูตต่อกันจนถึงปี 2542 ไม่ปรากฏตัวเลขทางการค้าระหว่างกัน ทั้งๆ ที่เติร์กเมนิสถานอุดมด้วยทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะน้ำมันก๊าซธรรมชาติ และฝ้าย อย่างไรก็ตาม ในปี 2543 ไทยและเติร์กเมนิสถานเริ่มมีการติดต่อค้าขายระหว่างกัน โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2543 มีการค้าระหว่างกันเป็นมูลค่า 28.8 ล้านบาท โดยไทยส่งออกเป็นมูลค่า 14.5 ล้านบาท และนำเข้าจากเติร์กเมนิสถานเป็นมูลค่า 14.3 ล้านบาท ฝ่ายไทยอาจพิจารณาหาลู่ทางให้เติร์กเมนิสถานเป็นแหล่งป้อนวัตถุดิบประเภทฝ้าย ไหม และหนังวัว (Pelts) ให้แก่อุตสาหกรรมสิ่งทอของไทย หรืออาจลงทุนร่วมในด้านอุตสาหกรรมสิ่งทอเพื่อผลิตเสื้อผ้าสำเร็จรูปป้อนตลาด CIS ทั้งนี้ ฝ่ายเติร์กเมนิสถานเคยเสนอให้ไทยไปลงทุนในด้าน

อุตสาหกรรมพลังงาน และอุตสาหกรรมการเกษตร เช่น การเก็บรักษาผลไม้และการแปรรูปผลไม้ อาหารและนมเด็ก และน้ำมันพืช

**การค้า**

สินค้าส่งออกของไทยไปเติร์กเมนิสถาน ที่สำคัญ ๆ ได้แก่ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบเครื่องจักร เสื้อผ้าสำเร็จรูป อัญมณีและเครื่องเครื่องประดับ เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ ผลิตภัณฑ์พลาสติก ดอกไม้ ใบไม้และต้นไม้ประดิษฐ์ ของเล่น รองเท้าและชิ้นส่วน หนังและผลิตภัณฑ์หนังฟอกและหนังอัด เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์เซรามิค สินค้านำเข้าจากเติร์กเมนิสถาน ที่สำคัญ ๆ ได้แก่ เส้นใยใช้ในการทอ เคมีภัณฑ์ สิ่งพิมพ์ ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ

**การท่องเที่ยว**

ไทย-เติร์กเมนิสถานลงนามความตกลงด้านการบินเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม ค.ศ. 1996 โดยสายการบินเติร์กเมนิสถาน (Turkmenistan Airlines) ได้เปิดเที่ยวบินระหว่างกรุงอาชกาบัต (Ashgabat) กับกรุงเทพฯ ได้สัปดาห์ละ 3 เที่ยวจำนวนนักท่องเที่ยวเติร์กเมนปี 2551 จำนวน 1,424 คน

**การแลกเปลี่ยนการเยือน**

นับตั้งแต่มีการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกันมา ฝ่ายเติร์กเมนิสถานเคยแจ้งผ่านสถานเอกอัครราชทูตฯ เพื่อกราบบังคมทูลฯเชิญ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ เยือนเติร์กเมนิสถานอย่างเป็นทางการ และแจ้งว่าประธานาธิบดีเติร์กเมนิสถานแสดงท่าทีสนใจที่จะเยือนไทย

- นางสาวสุจิตรา หิรัญพฤกษ์ เอกอัครราชทูต ณ กรุงมอสโก เข้าร่วมงานฉลองวันครบรอบเอกราช 3 ปีของเติร์กเมนิสถาน เมื่อเดือนตุลาคม 2537

- ม.ร.ว. เทพ เทวกุล ปลัดกระทรวงฯ ในขณะนั้น นำคณะผู้แทนไทยเยือนสหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐอุซเบกิสถาน และเติร์กเมนิสถาน ระหว่างวันที่ 15-27 กันยายน 2539 ซึ่งเป็นคณะเจ้าหน้าที่ระดับสูงจากไทยคณะแรกที่ไปเยือนเติร์กเมนิสถาน

**ความตกลงทวิภาคี**

**ความตกลงที่ลงนามแล้ว 1 ฉบับ**

ความตกลงว่าด้วยการบินพาณิชย์ (ลงนามแล้วเมื่อ 11 ธ.ค. 2539)

**ความตกลงที่อยู่ระหว่างการเจรจา**

ความตกลงต่างๆ ที่ฝ่ายเติร์กเมนิสถานเสนอไว้เมื่อปี 2536

- ความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้า

- บันทึกความเข้าใจระหว่างกระทรวงการต่างประเทศ

**********

ที่มา : กระทรวงการต่างประเทศ กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลางและแอฟริกา กลุ่มงานเอเชียกลาง
ตุลาคม 2552

# ข้อมูลทั่วไปสาธารณรัฐตุรกี

**Republic of Turkey**

## ข้อมูลทั่วไป

**ที่ตั้ง**

ส่วนหนึ่งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปยุโรป (ร้อยละ 3) อีกส่วนหนึ่งอยู่ในเอเชีย ตะวันตก ทิศเหนือติดทะเลดำ ทิศตะวันออกติดประเทศจอร์เจียและประเทศอาร์เมเนีย ทิศใต้ติดประเทศอิรัก ประเทศซีเรีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทิศตะวันตกเฉียงเหนือจดประเทศบัลแกเรียและประเทศกรีซ

**พื้นที่**

783,562 ตารางกิโลเมตร (รวมทะเลสาบและเกาะ)

**ภูมิอากาศ**

อากาศร้อนในภูมิภาคทะเลดำ อากาศแบบภาคพื้นทวีปในพื้นที่ตอนในและ แบบเมดิเตอร์เรเนียนตามชายฝั่งทะเลภาคใต้

**ประชากร-เชื้อชาติ**

71.3 ล้านคน (2546) โดยเป็นชาวเติร์ก ร้อยละ 90 ชาวเคิร์ด ร้อยละ 20

**ภาษา**

ภาษาเตอร์กิช ( ภาษาราชการ) ภาษาเคิร์ด ภาษาอาราบิค

**ศาสนา**

ร้อยละ 99 นับถือศาสนาอิสลาม ที่เหลือเป็นคริสเตียนและยิว

**เมืองหลวง**

กรุงอังการา

**เมืองสำคัญ**

Istanbul (9.2 ล้านคน), Ankara (3.7 ล้านคน), Izmir (3.2 ล้านคน), Adana (1.7 ล้านคน), Bursa (1.9 ล้านคน)

**สกุลเงิน**

ลิร่า (Lira - TRL) อัตราแลกเปลี่ยนธนาคารกลางตุรกี วันที่ 12 ตุลาคม 2547

1 ดอลลาร์สหรัฐ = 1,521,500 ลีร่า

**เงินสกุลใหม่**



# ข้อมูลทั่วไปสาธารณรัฐตุรกี

**Republic of Turkey**

## ข้อมูลทั่วไป

**ที่ตั้ง**

ส่วนหนึ่งอยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของทวีปยุโรป (ร้อยละ 3) อีกส่วนหนึ่งอยู่ในเอเชีย ตะวันตก ทิศเหนือติดทะเลดำ ทิศตะวันออกติดประเทศจอร์เจียและประเทศอาร์เมเนีย ทิศใต้ติดประเทศอิรัก ประเทศซีเรีย และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ทิศตะวันตกเฉียงเหนือจดประเทศบัลแกเรีย และประเทศกรีซ

**พื้นที่**

783,562 ตารางกิโลเมตร (รวมทะเลสาบและเกาะ)

**ภูมิอากาศ**

อากาศร้อนในภูมิภาคทะเลดำ อากาศแบบภาคพื้นทวีปในพื้นที่ตอนในและ แบบเมดิเตอร์เรเนียนตามชายฝั่งทะเลภาคใต้

**ประชากร-เชื้อชาติ**

71.3 ล้านคน (2546) โดยเป็นชาวเติร์ก ร้อยละ 90 ชาวเคิร์ด ร้อยละ 20

**ภาษา**

ภาษาเตอร์กิช ( ภาษาราชการ) ภาษาเคิร์ด ภาษาอาราบิค

**ศาสนา**

ร้อยละ 99 นับถือศาสนาอิสลาม ที่เหลือเป็นคริสเตียนและยิว

**เมืองหลวง**

Assembly) ประธานาธิบดีคนปัจจุบัน คือนาย Ahmet Necdet Sezer ประธานาธิบดีคนที่ 10 และประธานาธิบดี พลเรือนคนที่ 4 ของตุรกี มีวาระ 7 ปี รับตำแหน่งเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2543

**นายกรัฐมนตรี**

นายกรัฐมนตรีมาจากการแต่งตั้งของประธานาธิบดี นายกรัฐมนตรีคนปัจจุบันคือนาย Rccep Tayyip Erdogan ซึ่งเป็นหัวหน้าพรรค AKP ได้รับการแต่งตั้งเป็นนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2546

**รัฐมนตรีต่างประเทศ**

นาย Abdullah Gül ได้รับการแต่งตั้งเป็นรัฐมนตรีต่างประเทศตุรกีเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2546 นอกจากนี้ยังดำรงตำแหน่งรองนายกรัฐมนตรีด้วย

**สถาบันทางการเมือง**

สภาแห่งชาติ (Grand National Assembly) เป็นสภาเดียว มีสมาชิกจำนวน 550 คน จะมีการเลือกตั้งสมาชิกสภาแห่งชาติ ทุก 5 ปี การเลือกตั้งทั่วไปครั้งล่าสุดมีขึ้นเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 ประธานสภาแห่งชาติคนปัจจุบันคือ นายบูเล็นท์ อะรีนช์ (Bülent Arinç) ซึ่งได้รับการเลือกตั้งจากสมาชิกสภาฯ เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2545

**ข้อสังเกตเกี่ยวกับตุรกี**

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมุสลิมอื่นๆ ในตะวันออกกลาง ตุรกีเป็นประเทศที่มีความเป็นประชาธิปไตยมากที่สุด ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งคือ หลักการแบ่งแยกศาสนาออกจากการเมืองอย่างเด็ดขาด "Secularism" ตุรกีมีนโยบายการเมืองใกล้ชิดกับตะวันตก เป็นสมาชิก NATO, OECD และสหภาพศุลกากร (Customs Union) ของยุโรป และยังได้เริ่มกระบวนการเจรจาเข้าเป็นสมาชิก EU แล้ว ในเดือนต.ค. 2548 ปัจจุบันมีชาวตุรกีที่ดำรงตำแหน่งสำคัญในองค์การระหว่างประเทศ ได้แก่ เลขาธิการ OIC และ UNDP Administrator

รัฐบาลตุรกีภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี Recep Tayyip Erdogan มีเสถียรภาพสูง พรรครัฐบาลได้รับความนิยมอย่างมากจากประชาชนเนื่องจากได้ฟื้นฟูการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ลดภาวะเงินเฟ้อ และเปิดให้ประชาชนมีเสรีภาพมากขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมบทบาทของประเทศในการเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงของรัฐบาลตุรกี ได้แก่ การดำเนินการตามแผนปฏิรูปด้านเศรษฐกิจของ IMF ปัญหาผู้ก่อการร้ายชาวเคิร์ด (PKK) ปัญหาไข้หวัดนก และปัญหาไซปรัส

## เศรษฐกิจการค้า

**ข้อมูลปี 2550**

**ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP)**

392.42 พันล้าน USD

**อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ**

ร้อยละ 5.2

**รายได้เฉลี่ยต่อหัว**

ประมาณ 8,900 USD

**อัตราเงินเฟ้อ**

ร้อยละ 8.2

**อัตราการว่างงาน**

ร้อยละ 10

**มูลค่าการส่งออก**

72.49 พันล้าน USD

**มูลค่าการนำเข้า**

101.2 พันล้าน USD

**สินค้าออกสำคัญ**

สินค้าเกษตรแปรรูป แร่ธาตุ ผ้าฝ้ายและผ้าใยสังเคราะห์ อุปกรณ์ก่อสร้าง ยานพาหนะและส่วนประกอบ

**สินค้าเข้าสำคัญ**

เหล็ก พลาสติก ส่วนประกอบอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เครื่องจักรอุตสาหกรรม

**ประเทศคู่ค้าสำคัญ**

สหภาพยุโรป ตะวันออกกลาง สหรัฐฯ CIS แอฟริกา รัสเซีย สวิตเซอร์แลนด์

## ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับสาธารณรัฐตุรกี

**ความสัมพันธ์ทางการเมือง**

ไทยและตุรกีสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกัน เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2501 จะครบรอบ 50 ปีของความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกันในปี 2551 ตุรกีเปิดสถานเอกอัครราชทูตประจำประเทศไทยในปี 2502 และไทยเปิดสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงอังการา เมื่อปี 2517 ความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศดำเนินมาด้วยความราบรื่นโดยไม่มีปัญหาใดๆ เป็นการเฉพาะระหว่างกัน ทั้งไทยและตุรกีต่างมีความใกล้ชิดกับฝ่ายตะวันตก ในทางการเมืองระหว่างประเทศโดยทั่วไปแล้ว ทั้งสองฝ่ายจึงมีบทบาทที่จะสนับสนุนพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันมากกว่าที่จะขัดแย้งต่อกัน และโดยที่ตุรกีมีความสัมพันธ์ทางการค้ากับกลุ่มประเทศอิสลาม เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย และบรูไนดารุสซาลามจึงให้การสนับสนุนกลุ่มอาเซียนมาโดยตลอด ล่าสุดพันตำรวจโท ดร. ทักษิน ชินวัตร ได้เดินทางเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการซึ่งถือเป็นการเยือนตุรกีครั้งแรกของนายกรัฐมนตรีไทย นับตั้งแต่มีการสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างกัน

**กลไกความสัมพันธ์ทวิภาคี**

ไทยและตุรกีมีการประชุมคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการ ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐตุรกี เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2532 เป็นกลไกสำคัญในการดำเนินงานร่วมกัน ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ (JC) ไปแล้ว 3 ครั้งครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25-29 มกราคม 2533 ณ กรุงเทพฯ ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 22-24 ตุลาคม 2542 ณ กรุงอังการา ประเทศตุรกี ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 22-23 ธันวาคม 2546 ณ กรุงเทพฯ โดยมีนายเตช บุนนาค ปลัดกระทรวงการต่างประเทศเป็นประธานการประชุมร่วม และหัวหน้าคณะผู้แทนไทย และมีนาย Tuncer Kayalar ปลัดทบวงการค้าต่างประเทศตุรกี เป็นประธานการประชุมร่วม และหัวหน้าคณะผู้แทนตุรกี

**ผลการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ (JC) ไทย-ตุรกี ครั้งที่ 3 มีสาระสำคัญ ดังนี้**

1. ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ไทย-ตุรกี เห็นว่าการที่ตุรกีเป็นสมาชิกสหภาพศุลกากรยุโรป และมีความใกล้ชิดกับประเทศต่างๆ ในคาบสมุทรบอลข่าน ตะวันออกกลาง และภูมิภาค

ทะเลดำ ตลอดจนมีบทบาทสำคัญในองค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทะเลดำ (The Organization of Black Sea Economic Cooperation - BSEC) ประกอบกับไทยและตุรกีต่างมีบทบาททางเศรษฐกิจที่สำคัญในภูมิภาคของแต่ละฝ่าย ไทยจึงอาจใช้ตุรกีเป็นประตูการค้าไปสู่ภูมิภาคบอลข่าน ทะเลดำ ตะวันออกกลาง และเอเชียกลาง ในขณะที่ตุรกีอาจใช้ไทยเป็นช่องทางการค้าสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งจีนตอนใต้

2. ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ไทย-ตุรกี เห็นพ้องกันว่าในขณะนี้มูลค่าการค้าระหว่างไทยและตุรกียังอยู่ในระดับต่ำกว่าศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ทั้งสองประเทศมีอยู่ ดังนั้น จึงเห็นควรส่งเสริมให้มีการแลกเปลี่ยนคณะผู้แทนทางการค้า และการเข้าร่วมในงานแสดงสินค้าระหว่างกันมากขึ้น นอกจากนี้ ฝ่ายไทยยังได้เสนอให้ฝ่ายตุรกีพิจารณาใช้ Account Trade เป็นกลไกหนึ่งในการอำนวยความสะดวกทางการค้า และส่งเสริมการค้าระหว่างกัน

3. ในการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ไทย-ตุรกี ครั้งนี้ ได้มีผู้แทนจากภาคธุรกิจทั้งของไทยและตุรกีจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมก่อสร้าง อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ และอุตสาหกรรมเหล็ก เข้าร่วมประชุม และได้มีการประชุมย่อยระหว่างผู้แทนจากภาคธุรกิจซึ่งได้เห็นชอบร่วมกันที่จะสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสภาธุรกิจไทย-ตุรกี ในเวลาที่เหมาะสม ในโอกาสนี้ ฝ่ายตุรกีได้เชิญนักธุรกิจไทยให้เดินทางไปเยือนนครอิสตันบูล เพื่อกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างกัน

4. ในเรื่องการลงทุน ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องที่จะส่งเสริมให้มีการลงทุนระหว่างกันให้มากขึ้น โดยทั้งสองฝ่ายมีมาตรการจูงใจ และสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่นักลงทุน เช่น สิทธิพิเศษสำหรับนักลงทุนในเขตการค้าเสรีตุรกี (Turkish Free Trade Zone) มาตรการส่งเสริมการจัดตั้งสำนักงานใหญ่ของภูมิภาค (Regional Operating Headquarters -ROH) ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น

ในการนี้ ทั้งสองฝ่ายสนับสนุนการลงทุนร่วม (Joint Venture) ระหว่างกันในสาขาอุตสาหกรรมอาหาร วัสดุก่อสร้าง ยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบ และอัญมณี และมีความยินดีที่การเจรจาความตกลงว่าด้วยการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน ไทย-ตุรกี รอบที่สอง ระหว่างวันที่ 18-19 ธันวาคม 2546 ประสบความสำเร็จ โดยทั้งสองฝ่ายรับที่จะดำเนินการต่อไปตามขั้นตอนภายในของแต่ละประเทศ เพื่อให้สามารถลงนามในความตกลงฯ ดังกล่าวได้ในโอกาสแรก

5. ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ไทย-ตุรกีเห็นควรส่งเสริมให้มีความร่วมมือที่ใกล้ชิดระหว่างสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยกับองค์การบริหารวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของตุรกี (KOSGEB) ในเรื่องการจัดทำฐานข้อมูล การจับคู่บริษัท และ

การจัดสัมมนาร่วมกันในเรื่องเกี่ยวกับ SMEs ในโอกาสนี้ ฝ่ายตุรกีรับที่จะศึกษาความเป็นไปได้ที่จะจัดให้มีการสัมมนาเกี่ยวกับความร่วมมือ ไทย-ตุรกี ด้าน SMEs ที่กรุงอังการา

6. ฝ่ายไทยแสดงความสนใจที่จะมีความร่วมมือกับตุรกีในด้านพลังงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาการค้าน้ำมันและการบริหารจัดการท่อขนส่งน้ำมันระหว่างประเทศซึ่งฝ่ายตุรกีมีความเชี่ยวชาญ และในด้านมาตรวิทยา ในขณะที่ฝ่ายตุรกีสนใจที่จะร่วมมือกับไทยในด้านมาตรฐานอุตสาหกรรม (standardization) โดยได้มอบร่างพิธีสารว่าด้วยความร่วมมือด้านมาตรฐานอุตสาหกรรมให้ฝ่ายไทยพิจารณา7. ฝ่ายตุรกีแสดงความสนใจที่จะร่วมมือกับไทยในด้านการประมงและการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับแมล็ดพันธุ์พืช ในการนี้ ฝ่ายตุรกีแจ้งว่าพร้อมที่จะเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการเกษตรระหว่างกันตามข้อเสนอของฝ่ายไทย เพื่อใช้เป็นกรอบสำหรับความร่วมมือด้านการเกษตรระหว่างไทยกับตุรกีต่อไปในอนาคต

**ความสัมพันธ์ทวิภาคีด้านเศรษฐกิจไทย – ตุรกี**

**1. การค้าการค้ารวม**

การค้าทวิภาคีไทย-ตุรกี ในปี ๒๕๔๙ มีมูลค่ารวม ๘๙๓.๒ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๔๘ ร้อยละ ๓๙.๐๒ โดยไทยส่งออกไปตุรกีเป็นมูลค่า ๗๒๘.๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๙.๔๑ และนำเข้าจากตุรกีเป็นมูลค่า ๑๖๔.๙ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐๖.๖๔ ไทยเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้า ๕๖๓.๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ SSSรายงานการค้าไทย-ตุรกีไตรมาสแรก (มกราคม – มีนาคม ๒๕๕๐) ตุรกีนำเข้าจากไทยเป็นลำดับที่ ๒๒ ของโลก มีมูลค่า ๑๒๔.๔ ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๘.๒ สินค้าไทยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 0.62 เมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้ว ตุรกีนำเข้าในไทยเป็นอันดับ 3 รองจากอินโดนีเซียและมาเลเซีย สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ด้ายเส้นใยประดิษฐ์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เส้นใยประดิษฐ์ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ สิ่งทออื่นๆ ผ้าผืน เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ สินค้าที่มีศักยภาพในการส่งออก ได้แก่ เส้นใยประดิษฐ์ ด้ายเส้นใยประดิษฐ์ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องใช้ไฟฟ้า สารฟอกหนังและย้อมสี ตู้เย็น คอมเพรสเซอร์สำหรับเครื่องทำความเย็น เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แผ่น สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ ผ้าผืน เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม เคมีภัณฑ์ เส้นใยใช้ในการทอ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ กระดาษ กระดาษแข็งและผลิตภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง เสื้อผ้า รองเท้า และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ สินค้าที่มีศักยภาพในการนำเข้า ได้แก่ เครื่องเพชรพลอย

อัญมณี เงินแท่งและทองคำ  เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง กระดาษแข็ง  ผลิตภัณฑ์โลหะ

**การส่งออก**

การส่งออกของไทยไปตุรกี ในระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา (2543 - 2546) มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 165.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับในปี 2546 การส่งออกมีมูลค่า 207.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ร้อยละ 30.19 สำหรับปี 2547 การส่งออกมีมูลค่า 333.1ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นปี 2546 สำหรับปี 2548 (มกราคม-สิงหาคม) การส่งออกมีมูลค่า 343.2 ล้านดอลลาร์สรัฐ

สินค้าส่งออกที่สำคัญ ยางพารา ด้ายเส้นใยประดิษฐ์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเส้นใยประดิษฐ์ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ สิ่งทออื่นๆ ผ้าผืน เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น สินค้าที่มีศักยภาพในการส่งออก ได้แก่ เส้นใยประดิษฐ์ ด้ายเส้นใยประดิษฐ์ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องใช้ไฟฟ้า สารฟอกหนังและย้อมสี ตู้เย็น คอมเพรสเซอร์สำหรับเครื่องทำความเย็น เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แผ่น เป็นต้น

**การนำเข้า**

การนำเข้าของไทยจากตุรกี ในระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา (2543-2546) มีมูลค่าเฉลี่ยปีละ 53.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับในปี 2546 การนำเข้ามีมูลค่า 92.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ร้อยละ 68.6 สำหรับปี 2547 การนำเข้ามีมูลค่า105.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ สำหรับปี 2548 (มกราคม-สิงหาคม) มีมูลค่า 46.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ ผ้าผืน เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม เคมีภัณฑ์ เส้นใยใช้ในการทอ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ กระดาษ กระดาษแข็งและผลิตภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง เสื้อผ้า รองเท้า และผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ เป็นต้น

สินค้าที่มีศักยภาพในการนำเข้า ได้แก่ เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง กระดาษแข็ง ผลิตภัณฑ์โลหะ เป็นต้น

**2. การลงทุน**

ภาคการลงทุนระหว่างสองประเทศยังมีไม่มาก

**การลงทุนของไทยในตุรกี**

ตุรกีมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและมีเขตการค้าเสรี 7 แห่ง แต่ไทยเข้าไปลงทุนในตุรกีน้อย ปัจจุบัน บริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ ได้ลงทุนในด้านการเลี้ยงไก่ครบวงจร และมีเอกชนรายย่อยประกอบกิจการร้านอาหารไทยอีก 2-3 แห่ง อุตสาหกรรมที่มีลู่ทาง อาทิ การท่องเที่ยว การประมง เครื่องแก้วเจียระไน อุตสาหกรรมยางและยางพารา อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์เกษตร (ซึ่งอาจตั้งในเขตเศรษฐกิจเสรีทางภาคใต้ของตุรกีเพื่อสะดวกในการส่งออกให้อิรัก ซีเรีย ฯลฯ ซึ่งมีประชากรเพิ่มขึ้นเร็วและมีความต้องการสินค้าประเภทอาหารมาก)

**การลงทุนของตุรกีในไทย**

ปัจจุบัน ตุรกีไม่ได้เข้ามาลงทุนในไทย อย่างไรก็ตาม ตุรกีเคยแสดงความสนใจลงทุนในอุตสาหกรรมการก่อสร้างในไทย โดยหวังจะใช้ไทยเป็น gateway เข้าไปทำธุรกิจด้านนี้ในอินโดจีน โดยเฉพาะในเวียดนามและลาว นอกจากนี้ ยังสนใจในการต่อเรือ การรถไฟ ความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์ และธุรกิจ consultancy ตลอดจนร่วมมือกับไทยในการค้าและการลงทุนด้านอื่นๆ ในภูมิภาคอินโดจีนและเอเชีย-แปซิฟิก

**3. การท่องเที่ยวระหว่างไทย-ตุรกี**

นับตั้งแต่ปี 2542 สายการบินตุรกีมีบริการเที่ยวบินตรงในเส้นทางกรุงเทพ-อิสตันบูล และต่อไปยังสิงคโปร์หรือฮ่องกง ทำให้บริการการบินจากตุรกีมาไทยขยายตัวสูงอย่างต่อเนื่องดังจะพบว่า ปริมาณนักท่องเที่ยวจากตุรกีที่เดินทางมาไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด จะมีเพียงช่วงปี 2537 และปี 2544 ที่จำนวนนักท่องเที่ยวชาวตุรกีมาไทยลดลง

สถิติยอดรวมนักท่องเที่ยวจากตุรกีที่เดินทางมาไทยในปี 2542 มีจำนวน 15,789 คน ปี 2543 มีจำนวน 19,182 คน ปี 2544 มีจำนวน 12,886 คน ปี 2545 มีจำนวน 20,164 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2544 ร้อยละ 66.7 สำหรับปี 2546 มีจำนวน 14,003 คน ลดลงจากปี 2545 ร้อยละ 30.55 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.14 ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด สำหรับปี 2547 มีชาวตุรกีเดินทางมาท่องเที่ยวที่เมืองไทยจำนวน 26,671 คนและมีชาวไทยไปท่องเที่ยวในตุรกีจำนวน 4,648 คน นับตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ สายการบินตุรกี (Turkish Airlines) มีบริการเที่ยวบินตรงในเส้นทางกรุงเทพฯ -

อิสตันบูล ปัจจุบัน สายการบินตรงดังกล่าวทุกวัน วันละ ๑ เที่ยวบิน และต่อไปยังสิงคโปร์หรือฮ่องกง ทำให้บริการการบินจากตุรกีมาไทยขยายตัวสูงอย่างต่อเนื่อง ดังจะพบว่าปริมาณนักท่องเที่ยวจากตุรกีที่เดินทางมาไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด จะมีเพียงช่วงปี ๒๕๓๗ และปี ๒๕๔๔ ที่จำนวนนักท่องเที่ยวชาวตุรกีมาไทยลดลง แต่จากปี ๒๕๔๘ – ๒๕๕๐ นักท่องเที่ยวจากตะวันออกกลาง รวมทั้ง ตุรกีมาไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้น สถิติยอดรวมนักท่องเที่ยวจากตุรกีที่เดินทางมาไทยในปี ๒๕๔๘ จำนวน ๑๘,๑๘๗ คนและมีชาวไทยไปท่องเที่ยวในตุรกีจำนวน ๔,๘๘๒ คน

**ความตกลงและความร่วมมือระหว่างไทย – ตุรกีความตกลงที่ลงนามแล้ว**

- ความตกลงทางการค้าระหว่างไทย ตุรกี (Trade Agreement)

- ความตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศระหว่างไทย-ตุรกี (Air Services Agreement)

- ความตกลงว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราหนังสือเดินทางทูต หนังสือเดินทางราชการและหนังสือเดินทางพิเศษ (Agreement on the Exemption of Visa Requirement for Holders of Diplomatic, Official/Service or Special Passport)

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการไทย-ตุรกี (Agreement on Economic and Technical Cooperation)

- ความตกลงทางวัฒนธรรมไทย-ตุรกี (Thai-Turco Cultural Agreement)

- ข้อตกลงระหว่างกระทรวงการต่างประเทศไทยและกระทรวงการต่างประเทศตุรกี (Arrangement for the Establishment of a Consultation Mechanism)

- Turkish-Thai Parliamentary Friendship Group of the Turkish Grand National Assembly

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม (Agreement in the field of Environment)

- ความตกลงเพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อน (Agreement for the Avoidance of Double Taxation)

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (Agreement on Scientific and Technological Cooperation)

- ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนต่างตอบแทน (Agreement on the Reciprocal Promotion and Protection of Investments)

- บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านมาตรฐานอุตสาหกรรม (MoU between the Thai Industrial Standards Institute and the Turkish Standards Institution)

- ความตกลงเพื่อความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว (Agreement on Tourism Cooperation)

-โครงการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม (Cultural Exchange Program betwen the Kingdom of Thailand and the Republic of Turkey 2006-2010) อันเป็นผลมาจากความตกลงทางวัฒนธรรมไทย-ตุรกี

นอกจากนี้ ภาคเอกชนของไทยและตุรกียังมีความสัมพันธ์และความตกลงระหว่างกันได้แก่

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือระหว่างสภาหอการค้า อุตสาหกรรมและโภคภัณฑ์ของตุรกีกับสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (Agreement on Cooperation between the Union of Chamber of Commerce, Industry, Maritime Commerce and Commodity Exchanges of Turkey and The Board of Trade of Thailand)

**ความตกลงที่กำลังอยู่ระหว่างการเจรจา/จัดทำ**

- บันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการค้าเสื้อผ้าและสิ่งทอ (MOU Concerning Trade in Textiles and Clothing)

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือและความช่วยเหลือระหว่างกันทางด้านศุลกากร (Agreement on Co-operation and Mutual Assistance in Customs Matters)

- บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการเกษตร (MoU on Cooperation in the field of Agriculture)

- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางด้านทหาร(Agreement on Military Cooperation, Personnel Training and Education)

นอกจากนี้ ไทยและตุรกีได้เคยแสดงความเห็นชอบที่จะมีความร่วมมือในด้านต่างๆ อาทิ ด้านอุตสาหกรรม ด้านการคมนาคม ด้านอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดย่อม และด้านวัฒนธรรม

ล่าสุด ไทยกำลังอยู่ระหว่างการจัดทำแผนปฏิบัติการร่วมกับตุรกี (Joint Plan of Action between the Kingdom of Thailand and the Republic of Turkey ) อันจะเป็นกรอบในการดำเนินความสัมพันธ์ที่เป็นรูปธรรมระหว่างทั้งสองประเทศในอนาคต

**การแลกเปลี่ยนการเยือนไทย-ตุรกี**

1 ฝ่ายไทยเยือนตุรกี

1.1 การเยือนของพระราชวงศ์ไทย

-สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จฯ เยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 12-20 ธันวาคม 2535

-สมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณ์วลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ เมื่อเดือนกันยายน 2537

- สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์เสด็จเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 3-15 เมษายน 2533

1.2 การเยือนในระดับรัฐบาล

- นายพงส์ สารสิน รองนายกรัฐมนตรี เยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 23-25 เมษายน 2532

- พลเอก พิจิตร กุลละวณิชย์ องคมนตรี พร้อมคณะได้เยือนตุรกี ระหว่างวันที่ 26-31 พฤษภาคม 2541

- นายศุภชัย พานิชภักดิ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เยือนตุรกีอย่างเป็นทางการระหว่างวันที่ 14-15 เมษายน 2542

- พันตำรวจโท ดร. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ(Official Visit) ระหว่างวันที่ 10 -11 พฤศจิกายน 2548 ในระหว่างการเยือนได้เข้าเยี่ยมคารวะประธานาธิบดี Ahmet Necdet Sezer ร่วมหารือทวิภาคีกับนายกรัฐมนตรี Recep Tayyip Erdogan และร่วมเป็นสักชีพยานการลงนามความตกลง 4 ฉบับ คือ ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว บันทึกความเข้าใจว่าด้วยมาตรฐานอุตสาหกรรม และโครงการแลกเปลี่ยนทางด้านวัฒนธรรม นอกจากนี้พันตำรวจโท ดร.ทักษิณฯ ยังได้เข้าพบกับสมาชิกองค์กรภาคเอกชนที่สำคัญของตุรกี และนักธุรกิจชั้นนำ คือ สภาหอการค้าอุตสาหกรรม พาณิชยนาวีและการแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ของตุรกี (TOBB - Union of Chamber of Commerce, Industry, Maritime Commerce and Commodity Exchanges of Turkey)

1.3 การเยือนตุรกีของรัฐสภาไทย

- นายมีชัย ฤชุพันธุ์ ประธานวุฒิสภา เยือนตุรกีอย่างเป็นทางการในฐานะแขกของรัฐสภาตุรกี ระหว่างวันที่ 1-7 พฤศจิกายน 2536

1.4 การเยือนตุรกีในระดับรัฐมนตรีว่าการ/รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

- ร.ต.ประพาส ลิมประพันธ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศและคณะเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 7 -11 พฤศจิกายน 2530

- พล.อ.อ.สิทธิ เศวตศิลา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ เยือนตุรกี อย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 7-11 มิถุนายน 2532

- นาวาอากาศตรีประสงค์ สุ่นศิริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 1-5 มิถุนายน 2537

- ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศเดินทางไปร่วมงานเฉลิมฉลองการก่อตั้งสาธารณรัฐตุรกีครบ 75 ปี ในฐานะผู้แทนพิเศษของประเทศไทย ระหว่างวันที่ 28-31 ตุลาคม 2541

- ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศนำคณะผู้แทนไทยไปร่วมประชุมคณะกรรมการร่วม (JC) ว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการ ไทย-ตุรกี ครั้งที่ 2 ในวันที่ 23 มีนาคม 2542 ณ กรุงอังการา ประเทศตุรกี

- ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศพบปะและหารือกับนาย Mehmet Yildirim ประธานหอการค้าอิสตันบูล นักธุรกิจ สมาชิกหอการค้าอิสตันบูล ผู้แทนองค์การ DEIK ผู้แทนส่วนราชการตุรกี และกระทรวงการต่างประเทศตุรกี เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2542 ณ นครอิสตันบูล

- ดร. กันตธีร์ ศุภมงคล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการระหว่างวันที่ 23-25 มิถุนายน 2548 เพื่อไปเยือนตุรกีอย่างเป็นทางการในฐานะแขกของกระทรวงการต่างประเทศตุรกี ตามคำเชิญของนาย อับดุลลาห์ กุล (Mr. Abdullah Gul) รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศตุรกี ระหว่างการเยือนดร. กันตธีร์ฯ ได้เข้าเยี่ยมคารวะนายอาห์เหม็ด เน็จเด็ท เซแซร์ (Mr. Ahmet Necdet Sezer) ประธานาธิบดีตุรกี หารือทวิภาคีกับนายอับดุลลาห์ กุล และลงนามความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนต่าง

ตอบแทนไทย - ตุรกี นอกจากนั้น ยังได้พบปะหารือกับองค์กรภาคเอกชนที่สำคัญของตุรกี และนักธุรกิจชั้นนำ คือ สภาหอการค้า อุตสาหกรรม พาณิชยนาวีและการแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ของตุรกี (TOBB - Union of Chamber of Commerce, Industry, Maritime Commerce and Commodity Exchanges of Turkey) ที่กรุงอังการา และสภาความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจต่างประเทศของตุรกี (DEIK) ที่นครอิสตันบูล

2. ฝ่ายตุรกีเยือนไทย

2.1 การเยือนไทยในระดับรัฐบาล

- นาย Turgut Ozal ประธานาธิบดีพร้อมภริยาและคณะเดินทางแวะผ่านไทย ระหว่างการเดินทางไปเยือนจีน ระหว่างวันที่ 29 มิถุนายน 2528

- นาย Yilidirim Akbulut นายกรัฐมนตรีตุรกี และคณะ แวะผ่านไทย เมื่อวันที่ 16-17 พฤษภาคม2534 และนาย Akbulut ได้เข้าเยี่ยมคารวะ นายอานันท์
ปันยารชุน นายกรัฐมนตรี

- ดร. Ali Bozer รองนายกรัฐมนตรีตุรกี เยือนไทยอย่างเป็นทางการ ระหว่าง วันที่ 25-29 มกราคม 2533

- นาย Bulent Ecevit รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีแห่งรัฐได้เดินทาง แวะผ่านประเทศไทย เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2541

- นาย Recep Tayyip Erdogan นายกรัฐมนตรีตุรกีเดินทางเยือนไทย ในฐานะแขกของรัฐบาล (Working Visit) พร้อมคณะผู้ติดตามและสื่อมวลชนตุรกี เพื่อเยี่ยมชมบริเวณพื้นที่ประสบธรณีพิบัติภัยจากคลื่นยักษ์ (สึนามิ) ในจังหวัดพังงาและภูเก็ต และได้พบหารือทวิภาคีกับพันตำรวจโท ดร. ทักษิณฯ นายกรัฐมนตรี

- นาย Recep Tayyip Erdogan นายกรัฐมนตรีตุรกีเดินทางแวะผ่านประเทศไทยระหว่างเดินทางเยือนอสเตรเลียและนิวซีแลนด์อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2548

2.2 การเยือนไทยของรัฐสภาตุรกี

- นาย Kamer Genc รองประธานรัฐสภาตุรกี พร้อมคณะสมาชิกรัฐสภาตุรกีเดินทางมาเยือนประเทศไทยอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 14-19 กันยายน 2541 ตามคำเชิญของ ฯพณฯ นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา ประธานรัฐสภา

2.3 การเยือนไทยของรัฐมนตรีว่าการ/รัฐมนตรีช่วยว่าการ/เจ้าหน้าที่อาวุโสกระทรวงการต่างประเทศตุรกี

- ดร.Ali Bozer รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศตุรกี เยือนไทยอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 27 เมษายน- 2 พฤษภาคม 2533

- นาย Hali Dag อธิบดีกรมความสัมพันธ์กับประเทศตะวันออกไกล กระทรวงการต่างประเทศ เยือนไทยอย่างเป็นทางการ ระหว่างวันที่ 8-11 กุมภาพันธ์ 2537

- นาย Mithat Balkan ตำแหน่ง Deputy Undersecretary กระทรวงการต่างประเทศตุรกี เป็นหัวหน้าคณะนำผู้แทนของตุรกีจำนวน 8 คน เข้าร่วมการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ครั้งที่ 10 ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 12-19 กุมภาพันธ์ 2543 ที่กรุงเทพฯ

- นาย Tuncer Kayalar ปลัดทบวงการค้าต่างประเทศตุรกี เยือนไทยโดย เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนตุรกี ในการประชุมคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการเมื่อวันที่ 22-23 ธันวาคม 2546

**หน่วยงานของไทยในตุรกี**

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงอังการา ประเทศตุรกี

Royal Thai Embassy

Cankaya Cad. Kader Sok. 45/3-4

06700 Gaziosmanpasa,

Ankara, Republic of Turkey

Tel. (90 312) 467-3409, 467-3059

Fax (90 312) 427-7284

E-mail : thaiank@klabonet.com.tr

เอกอัครราชทูตไทยประจำกรุงอังการา (Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary)

นางสาวกันยา ใจมั่น (Miss Kanya Chaiman)

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครอิสตันบูล

Thai Trade Centre

Ayanoglu Ishani,

Mete Cad. No. 20/3

Taksim 80090, Istanbul

Tel (90 212) 292-0910-11

Fax (90 212) 292-0912

E-mail: ttcist@turk.net

ผู้อำนวยการ (Director)

นายบุณยฤทธิ์ คัลยาณมิตร

สถานกงสุลกิตติมศักดิ์ไทยประจำนครอิสตันบูล

Royal Thai Consulate-General

Inönü Cad. No. 90 Dersan Han,

GümüŞsuyu, Taksim, Istanbul, Turkey

Tel. (90 212) 292 8651-52, 292 8366

Fax (90 212) 292 9770 249 4309

E-mail: mhayrie@escortnet.com

กงสุลใหญ่กิตติมศักดิ์ไทยประจำนครอิสตันบูล (Honorary Consul-General)

Mr. Refik Gokcek

**หน่วยงานของตุรกีในไทย**

สถานเอกอัครราชทูตตุรกีประจำประเทศไทย

The Embassy of the Republic of Turkey

61/1 Soi Chatsan, Suthisarn Road

Bangkok 10310 Thailand

Office hour 09-17.00 (Mon-Fri)

Tel. 0-2274-7262-3

Fax 0-2274-7261

E-mail : tcturkbc@mail.cscoms.com

**เอกอัครราชทูตตุรกีประจำประเทศไทย** นาย Mumin Alanat

**แหล่งข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับตุรกี**

www.mfa.goy.tr

www.turkishnews.com

---

ที่มา : กระทรวงการต่างประเทศ กองยุโรป 2 กรมยุโรป

19 ธันวาคม 2549

# ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง

## นโยบายเปิดเสรีการบิน ประชาชนได้อะไร

*"ที่เพิ่มขึ้น การกำหนดเส้นทางบินแบบเปิดกว้าง จะทำให้สายการบินต่างๆ มีความคล่องตัวในการวางแผนให้บริการสามารถดำเนินบริการได้อย่างคุ้มทุนและมีประสิทธิภาพ "*

ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ ทุกประเทศต้องเผชิญกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงในทุกด้านโดยมีบทบาทในภาคเศรษฐกิจและสังคมเป็นตัวนำ ดังนั้นทุกองค์กรจะต้องปรับบทบาทการดำเนินการให้สามารถแข่งขันได้พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ในภาคกิจการขนส่งทางอากาศก็มีแข่งขันเพื่อแย่งชิงความเป็นผู้นำในการให้บริการและแต่ละประเทศในภูมิภาคต่างๆ พยายามที่จะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเช่นกัน ประเทศไทยได้นำนโยบายการบินเสรีมาใช้ทั้งภายในและระหว่างประเทศตามลำดับ เพื่อหวังเป็นนโยบายเชิงรุกในการช่วงชิงและรักษาตำแหน่งการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคดังกล่าวไว้ และด้วยนโยบายการบินเสรีในเชิงรุกนี้ จึงได้มีการตั้งคำถามสะท้อนกลับมาว่าประชาชนจะได้อะไรจาก นโยบายนี้

ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายการบินเสรีแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยได้มีการผ่อนคลายกฎเกณฑ์ทางเส้นทางการบินลง ทำให้มีสายการบินต่างๆ เข้ามาให้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งได้แบ่งนโยบายการบินออกเป็น 2 ส่วน คือ นโยบายการบินภายในประเทศ และ นโยบายการบินระหว่างประเทศ ไว้ดังต่อไปนี้

นโยบายการบินภายในประเทศ ไทยได้ดำเนินนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไป จากเดิมที่ห้ามมิให้สายการบินเอกชนทำการบินทับเส้นทางของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต่อมาได้มีการผ่อนคลายลง ในปี 2544 เริ่มเปิดเสรีการบินให้เอกชนสามารถแข่งขันได้ในเส้นทางที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการอยู่ ส่งผลให้จำนวนสายการบินเอกชนเข้ามาให้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ประชาชนมีสายการบินทางเลือกไว้เลือกใช้บริการได้มากขึ้น ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์ผลการให้บริการของสายการบินไทยในเส้นทางบินภายในประเทศ โดยพิจารณาสถิติผู้โดยสารตามเส้นทางบินพบว่า ตลาดการบินภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตลาดการบินที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้าไปให้บริการ จะมีอัตราการขยายตัวสูงมาก (มากกว่าร้อยละ 30) อย่างไรก็ตามการให้บริการของสายการบินเหล่านี้มุ่งเน้นไปที่ตลาดหลัก และตลาดรอง อย่างเช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต เชียงราย พิษณุโลก อุดรธานี อุบลราชธานี และสุราษฎร์ธานี ซึ่งขณะนี้ภาครัฐได้สนับสนุนให้มีสายการบินขนาดเล็กเพื่อให้บริการในเส้นทางสายย่อย เช่น แพร่ น่าน แม่ฮ่องสอน แม่สอด เป็นต้น

นโยบายการบินระหว่างประเทศ ภายหลังได้นำนโยบายเปิดเสรีการบินมาปฏิบัติ โดยสร้างบรรยากาศของการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน ในการเจรจาตกลงสิทธิการบินกับประเทศคู่ภาคี ไทยได้เสนอให้ปรับปรุงหลักการกำกับดูแล อาทิ เรื่องการกำหนดสายการบิน จากเดิมที่มีการตกลงในลักษณะสายเดียว ให้เป็นหลายสาย ซึ่งจะเปิดโอกาสให้สายการบินใหม่ เข้ามาทำการบินระหว่างประเทศ การตกลงให้สิทธิความจุความถี่ และสิทธิรับขนการจราจรที่เพิ่มขึ้น การกำหนดเส้นทางบินแบบเปิดกว้าง จะทำให้สายการบินต่างๆ มีความคล่องตัวในการวางแผนให้บริการสามารถดำเนินบริการได้อย่างคุ้มทุนและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่มุ่งเน้นให้มีสายการบินมากสาย ทำการบินอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม โดยเฉพาะเที่ยวบินสินค้าที่ได้รับการผ่อนคลายอย่างเต็มที่ ตามกระแส FTA นอกจากนี้การเพิ่มเติม

ข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหรือ code-share ทั้ง 3 รูปแบบในความตกลงฯ ทำให้สายการบินสามารถร่วมมือให้บริการกับสายการบินของประเทศเดียวกัน สายการบินของประเทศคู่ภาคี และสายการบินของประเทศที่สามได้ สอดคล้องกับรูปแบบความร่วมมือของสายการบิน ทั้งในและนอกกลุ่มพันธมิตร

นอกจากนี้ การดำเนินนโยบายการบินเสรี ยังส่งผลให้เกิดธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาทำตลาดทั้งในไทยและในต่างประเทศ ทำให้ค่าโดยสารมีราคาที่ถูกลง เป็นสายการบินทางเลือกที่ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้มากขึ้น ทำให้เรื่องการเดินทางทางอากาศไม่ใช่เรื่องไกลตัวคนไทยเหมือนในอดีต เพราะราคาค่าโดยสารที่ไม่แตกต่างจากระบบการขนส่งทางอื่นจนเกินกว่าที่ประชาชน จะใช้บริการได้ สายการบินที่ให้บริการแบบปกติก็จะมีคู่แข่งโดยตรงเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการปรับตัวให้การให้บริการมีคุณภาพมากขึ้นไปอีก เพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชนในหลากหลายรูปแบบ แต่ทั้งนี้ภาครัฐต้องมีมาตรการในการกำกับดูแลสร้างมาตรฐานการบินที่ดี เพื่อสร้างความมั่นใจด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นหลักประกันว่าประชาชนจะได้รับบริการขนส่งทางอากาศไม่ลดลงไปกว่าเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนั้นยังเป็นการใช้สนามบินภายในประเทศที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าการดำเนินนโยบายการบินเสรีส่งผลดีต่อประชาชนทั้งในด้านคุณภาพและการให้บริการที่หลากหลายรูปแบบเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางทางอากาศ นอกจากนี้ยังทำให้ประเทศไทยสามารถเพิ่มขีดความสามารถที่จะดำรงตำแหน่งความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคได้อีกต่อไป แต่ทั้งนี้การดำเนินนโยบายจะต้องมีความจริงใจของภาครัฐและต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนด้วย หากทำได้ดังนั้นจะทำให้นโยบายสามารถขับเคลื่อนไปสู่เป้าประสงค์ที่วางไว้และสามารถตอบคำถามได้ว่าผู้ที่จะได้รับประโยชน์สูงสุดก็คือ ประชาชนนั่นเอง

---

ที่มา : ศูนย์กลางข่าวสารด้านคมนาคมhttp://www.logisticnews.net 07-12-2549

สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ

- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
  ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
  ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย์ การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
  ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน

๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็คทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓ ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น. โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

**พิมพ์ที่สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร**

ออกแบบปกโดย น.ส.รติมา ศารทะประภา