

## ASIAN Connectivity ข้อตกลงการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน

โดย ดร.ชนิต โสรัตน์

เลขานุการคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์

ในคณะกรรมการคมนาคมขนส่ง วุฒิสภา

25 สิงหาคม 2553

### แนวคิด เป้าหมาย และหลักการ

ASIAN Connectivity หรือ ปฏิญญาว่าด้วยการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน เป็นข้อตกลงในการประชุมระดับผู้นำอาเซียนครั้งที่ 15 (15<sup>th</sup> ASIAN Summit) ซึ่งได้มีการประชุมที่อำเภอชะอำและอำเภอหัวหิน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2552 ซึ่งแนวคิดของการเชื่อมโยง “ASIAN Connectivity” จะเป็นแผนแม่บท ในการรวมตัวของประเทศในกลุ่มอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ให้มีความเป็นเอกภาพ ต่อการรองรับประชาคมอาเซียน หรือ AEC : ASIAN Economic Community ซึ่งเดิมกำหนดกรอบระยะเวลาในปี ค.ศ. 2020 แต่ต่อมาประเทศไทยได้มีการลดกรอบระยะเวลาให้เป็นปี ค.ศ. 2015 หรือ ปี พ.ศ. 2558 ทั้งนี้ แนวคิดการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน เป็นความริเริ่มของประเทศไทย ในสมัยนายกรัฐมนตรีอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้เป็นประธานของอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเป็นปึกแผ่น ของประชาคมอาเซียน และเพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลก เพื่อตอบสนองต่อผลประโยชน์ของประชาชนของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ โดยครอบคลุมการรวมตัวกัน ทั้งด้านมิติการเมือง , การเศรษฐกิจ และการสังคม

เป้าประสงค์ของแนวคิดเกี่ยวกับ ASIAN Connectivity ก็เพื่อที่จะเป็นกลไกในการสร้างอาเซียน ให้เป็นประชาคมอย่างแท้จริง อีกทั้ง จะใช้เป็นเครื่องมือในการร่วมมือในการส่งเสริมสถานะความเข้มแข็งของประเทศต่างๆ ซึ่งเป็นสมาชิกของอาเซียน ซึ่งจะทำให้เอื้ออำนวยต่อการสนับสนุนให้เกิดเป็นประชาคมอาเซียนหรือ AEC ได้อย่างเป็นจริงในปี 2558 ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดกรอบในการเชื่อมโยง (Connectivity) ในมิติทั้ง 3 ด้าน ดังนี้

1. **การเชื่อมโยงด้านกายภาพ (Physical Connectivity)** เป็นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ รวมถึง เชื่อมระบบสารสนเทศ ICT และพลังงาน อีกทั้ง จะมีการบูรณาการกับแผนเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ภายใต้กรอบอนุภูมิภาค เช่น GMS , BIMSTEC , ACMECS , IMT-GT ฯลฯ ทั้งนี้ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง จะประกอบด้วย โครงข่ายที่สำคัญ ได้แก่
  - 1) **โครงข่ายเชื่อมโยงถนนในอาเซียน “ASIAN High Way Network”**
  - 2) **โครงข่ายเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางจีน – อาเซียน** จากมติ ครม. วันที่ 28 กรกฎาคม 2553 เห็นชอบในหลักการร่วมทุนระหว่างประเทศไทยกับจีนในการเชื่อมระบบราง ซึ่งจีนจะสร้างจากคุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว และเชื่อมกับประเทศไทยที่จังหวัดหนองคาย ซึ่งประเทศจีนจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายการสร้างระบบรางและประเทศไทยจะลงทุนด้านที่ดิน เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำ

ให้มีระบบรางเชื่อมจีนตอนใต้กับอาเซียน โดยเส้นทางเริ่มจากคุนหมิง , เวียงจันทน์ , หนองคาย , กทม. – สุโขทัย (อาจเป็นปาดังเบซาร์) – กัวลาลัมเปอร์ – สิงคโปร์ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทย อยู่ในเส้นทางระบบรถไฟของโลก

- 3) การเชื่อมโยงการขนส่งทางลำน้ำและทางทะเล โดยการพัฒนาเชื่อมโยงท่าเรือทั้ง 37 แห่ง ของอาเซียน รวมถึง การเชื่อมโยง Landbridge ทะเลอันดามันและอ่าวไทย ภายใต้โครงการ สร้างท่าเรือทวาย และเส้นทางถนนเชื่อมโยงท่าเรือทวายกับท่าเรือแหลมฉบัง อีกทั้ง แนวคิดในการเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือใหม่ จากประเทศฟิลิปปินส์ไปสู่ยุโรป
  - 4) การเชื่อมสนามบินของอาเซียน (ASIAN Airport) การกำหนดเส้นทางการบิน และสนามบินของอาเซียน ซึ่งเพียงพอแล้ว แต่หลายประเทศ เช่น กัมพูชา พม่า และ สปป.ลาว ไม่มีสายการบินตรงในการบินเชื่อมโยงกับสนามบินหลักของโลก จำเป็นจะต้องเชื่อมโยงกับสนามบินสุวรรณภูมิ
  - 5) การเชื่อมโยง ICT และพลังงาน จะเป็นการเชื่อมโยงระบบบอร์ด์แบนด์ และในด้านพลังงานจะมีแผน 4 ปี ในการเชื่อมโยง Hydro Power หรือ โรงงานไฟฟ้าทางน้ำ และระบบเชื่อมโยงสายไฟใต้ทะเล รวมถึง การเชื่อมโยงการขนส่งน้ำมันทางท่อ ระยะทาง 4800 กม. ทัวอาเซียน คาดว่าในอีก 3 ปีข้างหน้า จะสามารถเชื่อมโยงระบบขนส่งทางท่อได้ เป็นระยะทาง 3600 กิโลเมตร
2. การเชื่อมโยงสถาบัน (Institution Connectivity) เป็นแนวคิดแผนเชื่อมโยงโครงสร้างสถาบัน ซึ่งประกอบไปด้วย การสร้างมาตรฐาน กฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ให้สอดคล้อง ที่จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงไปในทิศทางที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเป็นประชาคมอาเซียนในอีก 5 ปี ข้างหน้า ประกอบด้วย
- 1) การเชื่อมโยงข้อตกลงขนส่งข้ามแดน (CBTA) เป็นข้อตกลงว่าด้วยการส่งเสริม การขนส่งสินค้าข้ามแดน หรือ Cross Border Transport Agreement โดยการจัดลำดับความสำคัญ ภายใต้กรอบความร่วมมือ ให้ข้อตกลง CBTA มีผลไปสู่การปฏิบัติได้จริง ซึ่งข้อตกลงความร่วมมือขนส่งข้ามแดน จะเป็นกลไกสำคัญที่จะเอื้ออำนวย สนองต่อการลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน
  - 2) การเชื่อมโยงกฎหมาย และข้อบังคับ (Rule & Regulate Harmonize) เนื่องจากระบบการปกครองของอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ มีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ขณะที่ประเทศไทยเป็นรัฐเดี่ยวในระบบราชาอาณาจักร มีการปกครองแบบประชาธิปไตย , ประเทศมาเลเซีย เป็นสมาพันธ์รัฐ และบางรัฐมีการใช้กฎหมายมุสลิม, ประเทศเวียดนาม , ลาว มีการปกครองเป็นระบอบสังคมนิยม , ประเทศกัมพูชา มีการปกครองทั้งระบบราชาอาณาจักร และระบอบกึ่งประธานาธิบดี , ประเทศพม่า เป็นรัฐทหาร , ประเทศสิงคโปร์ เป็นเกาะ

เล็ก ๆ มีระบบปกครองประชาธิปไตยกึ่งเผด็จการทางรัฐสภา ส่วนประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มีลักษณะที่เป็นประเทศที่เป็นเกาะ ไม่มีผืนแผ่นดินติดต่อกับ ASIAN Main Land นอกจากนี้ เศรษฐกิจของประเทศต่างๆในอาเซียนมีความแตกต่างกันอย่างมาก เช่น ประเทศลาว เขมร พม่า เวียดนาม มีระบบเศรษฐกิจรวมกัน ประมาณร้อยละ 30-35 ของประเทศไทย ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นปัจจัยเชิงสถาบัน ที่จะต้องให้มีความเชื่อมโยงภายใต้ One Nation and One Market ให้เป็นหนึ่งเดียว

- 3) การพัฒนาอาเซียน NSW หรือ National Single Window เป็นแนวคิดในการเชื่อมโยงระบบศุลกากร การใช้ฟอร์มแหล่งกำเนิดสินค้า รวมถึง การเชื่อมโยงระบบการตรวจสินค้าให้เป็น “ASIAN National Stop” หรือ SSI : Single Inspection ซึ่งแต่ละประเทศจะต้องมีการแก้ไข กฎหมาย กฎ ระเบียบ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า หรือ ASIAN Trade Facilitation
  - 4) การเชื่อมโยงในระดับสถาบันการค้า และอุตสาหกรรมกับประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศต่างๆในภูมิภาคอาเซียน เช่น หอการค้า (Trade Chamber) หรือสภาอุตสาหกรรมฯ รวมถึงสมาคม , สมาพันธ์ ทางด้านการค้าและขนส่ง ซึ่งจะก่อให้เกิดการร่วมมือในการส่งเสริมการลงทุนในสาขาต่างๆ ทั้งด้านอุตสาหกรรม บริการ และด้านสุขภาพ รวมถึง ด้านการเกษตร
3. การเชื่อมโยงภาคประชาชน (People to People Connectivity) ได้แก่ การเชื่อมโยงด้านศาสนา , วัฒนธรรม , สิ่งแวดล้อม , การท่องเที่ยว , การศึกษา และความร่วมมือของชุมชนและท้องถิ่น ฯลฯ ซึ่งมีโครงการที่จะดำเนินการดังนี้ ประกอบด้วย
- 1) โครงการ **ASIAN Passport** การจัดทำหนังสือเส้นทางอาเซียนซึ่งมีข้อจำกัดมากเนื่องจากความแตกต่างทางเศรษฐกิจและการปกครอง แต่อาจจะเริ่มทดลองจากการยกเว้นค่าธรรมเนียม VISA หรือ ASIAN VISA Fee
  - 2) การเชื่อมโยงการท่องเที่ยว (**Tourism Connectivity**) ภายใต้โครงข่ายเส้นทางขนส่งทางถนนและทางราง ซึ่งมีการเชื่อมโยงทั่วทุกประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งอยู่ในเมนแลนด์ ประมาณ 500 ล้านคนของอาเซียน ไปมาหาสู่กันได้ได้อย่างเสรี ซึ่งหากบวกจีนในฐานะเป็น ASIAN Plus 1 จะทำให้เป็นภูมิภาคเป็นประชาคมที่มีประชากรที่มากที่สุดของโลก คือ คิดเป็น 1 ใน 3 ของประชากรโลก ส่งผลให้ประเทศเหล่านี้เข้ามาอยู่ภายใต้กรอบการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน
  - 3) การเชื่อมโยงแรงงานข้ามชาติ (**Immigrant Worker**) ภายใต้ข้อตกลงของอาเซียน จะทำให้สามารถมีการเคลื่อนย้าย แรงงานทักษะ 6 สาขา ได้อย่างเสรี ซึ่งจะต้องมีการกำหนดกรอบมาตรฐานวิชาชีพ ซึ่งแรงงานแต่ละประเทศ จะสามารถแลกเปลี่ยนการทำงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นธรรม

- 4) **ด้านการศึกษา** เป็นการเชื่อมโยงด้านการศึกษา – ภาษา และการแลกเปลี่ยน ภูมิปัญญาของประชาชนในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านวัฒนธรรม , ภาษา และ ศิลปกรรม
- 5) **ด้านสื่อมวลชน** ซึ่งจะมีการจัดตั้งสมาพันธ์สื่อข่าวอาเซียน เพื่อเป็นเวทีในการประสานงานและตรวจสอบข่าวระหว่างผู้สื่อข่าวของสมาชิก
- 6) **การเชื่อมโยงด้านสังคมในสาขาต่าง ๆ** เช่น ด้านโบราณสถานทาง ประวัติศาสตร์ รวมถึงการเชื่อมโยงด้านสิ่งแวดล้อมและการรักษาพันธุ์พืช , ป่า ไม้ และทรัพยากร ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการเชื่อมโยงและก่อให้เกิดการไปมาหาสู่กันของประชาชนในภูมิภาคอาเซียน

#### **ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์อย่างไรจาก ASIAN Connectivity**

- 1) **ประเทศไทยจะตั้งอยู่บนศูนย์กลางของอาเซียน** มีความพร้อมด้าน โครงสร้างพื้นฐานในระดับสากล ทำให้จะได้รับประโยชน์ทางการค้า การ เคลื่อนไหวของสินค้าและบริการ การไปมาหาสู่ของ ประชาชนอาเซียน ตลอดจน ระบบโลจิสติกส์
- 2) **ด้านการท่องเที่ยว** ประเทศไทยจะได้ประโยชน์ค่อนข้างสูง เพราะเป็นด้าน หน้าของการท่องเที่ยวของภูมิภาค เนื่องจากสายการบินหลักของโลกจะต้องมา เปลี่ยนเครื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งประเทศไทยมีความพร้อมของโครงสร้าง พื้นฐานด้านการท่องเที่ยวและความพร้อมของธุรกิจท่องเที่ยวของภาคเอกชน
- 3) **การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน** มีมูลค่าในปี 2553 ถึง 850,000 ล้านบาท อีกทั้ง สินค้าไทยมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับจากประเทศต่างๆในภูมิภาคทั้ง รูปแบบและราคา กอปรกับ ศักยภาพของเส้นทางโลจิสติกส์ที่ไทยได้มีการ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้มูลค่าการค้าชายแดน ในปี พ.ศ. 2555 มีโอกาสที่จะเพิ่มสูงขึ้น เป็น 1.2 ล้านล้านบาท
- 4) **เชื่อมโยงภาคการผลิตไทยไปสู่ภูมิภาค** โดยมีฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม เบาและอุตสาหกรรมทั้งต้นน้ำ-กลางน้ำ และปลายน้ำครบวงจร และด้านเกษตร มีอุตสาหกรรมแปรรูป มีความแข็งแกร่งและมีความพร้อม ทั้งด้านตลาด , วิชาการ และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ภาคธุรกิจเอกชนสามารถรองรับการ เชื่อมโยงได้อย่างมีระบบ โดยปรับเปลี่ยนจากการเชื่อมโยงการขนส่งเป็นการ เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจได้อย่างสมบูรณ์มากกว่าหลายประเทศ (Transport corridor or Economic corridor)
- 5) **การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน** การสร้างความเชื่อมโยงเป็นการดึงดูด นักลงทุนต่างชาติให้มาลงทุนในระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของไทย ปัจจุบัน

จีนและญี่ปุ่นเข้ามาให้การสนับสนุน แม้กระทั่งสหรัฐฯ ก็เริ่มให้ความสนใจอย่างจริงจังเกี่ยวกับเรื่องนี้มากยิ่งขึ้น

- 6) **ความเชื่อมโยงด้านการขยายตลาด** ภาคการส่งออกของไทยในปี 2553 มีการขยายตัวในอัตราร้อยละ 19-20 โดยกว่าหนึ่งในสี่ไทยขายให้กับตลาดอาเซียน อีกทั้งการเชื่อมโยง ASIAN Connectivity ไปถึง เอเชียตะวันออก, จีนตอนใต้, อินเดีย และฟิลิปปินส์ จะส่งผลต่อการขยายตลาดของไทยในอนาคต
- 7) **การเชื่อมโยงการลงทุนของไทยในอาเซียน** ประเทศไทยมีความพร้อมและสามารถไปลงทุนด้านอุตสาหกรรมในประเทศ CLMV และใช้เป็นฐานด้านการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม ซึ่งไทยขาดแคลนแรงงานอีกทั้งประเทศไทยมีปัญหาเชิงทรัพยากรธรรมชาติที่ลดลงและการตื่นตัวของชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมจะทำให้ประเทศไทยสามารถใช้ประเทศเหล่านี้เป็นฐานการผลิตและเป็นการกระจายรายได้และลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

### **ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดของ ASIAN Connectivity ที่มีต่อประเทศไทย**

ข้อตกลงการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน พบว่าปัญหาอุปสรรคใหญ่ที่ต้องเร่งดำเนินการ ก็คือการสร้างมาตรฐานของอาเซียน ให้ไปในทางเดียวกันที่จะไม่เป็นอุปสรรคและยอมรับกันได้ เช่น มาตรฐานด้านศุลกากร กฎ ข้อบังคับ ว่าด้วยการผ่านแดน ทั้งคนและพาหนะ มาตรฐานที่เกี่ยวกับการใช้เอกสารและแบบฟอร์มที่เรียกว่า ฮาร์โมนิซฟอร์ด นอกจากนี้ อาเซียนจะต้องเร่งทำข้อตกลงด้านมาตรฐานที่เกี่ยวข้องสุขอนามัย มาตรฐานสิ่งแวดล้อม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการผลิตในภาคอุตสาหกรรม เช่น โลหะหนัก, สารซัลเฟอร์, มาตรฐานสิ่งแปลกปลอม, มาตรฐานอาหาร ทั้ง GMP ,HACCP และฮาลาล

นอกจากนี้ มาตรฐานที่เกี่ยวข้องเครื่องหมายจราจร, นำหนักรถบรรทุกและประเภทรถบรรทุก ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับ Transport Highway Connectivity ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานในด้านต่างๆ ให้ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งด้านการเมืองการปกครอง , กฎเกณฑ์ข้อบังคับทางการค้า และขนส่ง รวมทั้ง ด้านสังคมและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านวัฒนธรรมและศาสนา จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกันอย่างแท้จริงในอาเซียน

### **ผลกระทบที่มีต่อภาคเศรษฐกิจและประชาชน**

จะต้องพิจารณาในประเด็นของความพร้อม ต่อการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของประชากร ทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการรับมือกับประเทศมหาอำนาจทางทหารและทางเศรษฐกิจอย่างประเทศจีน จะมีวิธีการอย่างไรที่จะไม่ให้เกิดการคุกคามและการกีดกันทางการค้า เหมือนกันที่ประเทศในอาเซียน ได้ประสบกับการค้าขายกับประเทศในกลุ่มอียูและสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ ภายใต้ข้อตกลง ASIAN Connectivity จะต้องมีการสร้างเศรษฐกิจที่สมดุลระหว่างประเทศที่ร่ำรวยและประเทศ

ที่ยากจนและความสมดุลของปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและการต่อรอง อย่างเสมอภาคและมีความเป็นธรรม ต่อประเทศต่างๆของสมาชิก ซึ่งมีความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และความรู้

กรณีประเทศไทย ในเวลาอีกประมาณ 5 ปี หรือ พ.ศ. 2558 จะมีการเปิดเสรีการค้า-บริการ ภายใต้กรอบ AEC หรือ ASIAN Economy Community คำถามที่ตามมาคือ ประเทศไทยมีความพร้อม มากน้อยเพียงใด ถึงแม้ว่าเศรษฐกิจของไทยจะอยู่ในระดับที่ 3 ของอาเซียนรองจากสิงคโปร์และ มาเลเซีย และประเทศไทยมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ในขั้นแนวหน้าของโลก (ปี พ.ศ.2553 คาดว่า เศรษฐกิจจะเกิดในอัตราร้อยละ 7.0 – 7.5) อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีประชากรอีก 14 ล้านคนอยู่ใน ภาคเกษตร ซึ่งมีมูลค่าอยู่ใน GDP เพียงร้อยละ 9.5 ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมและบริการ มีมูลค่า รวมกันอยู่ใน GDP ประเทศร้อยละ 60 ทำให้เกิดการเหลื่อมล้ำทางรายได้ของประเทศ อีกทั้ง ประเทศไทยยังมีคนด้อยโอกาสที่เป็นคนจนอีกถึงประมาณ 6 ล้านคน ซึ่งได้แก่ เกษตรกรในที่ดินแปลงย่อย , และกลุ่มธุรกิจ SMEs จำนวนกว่าร้อยละ 40 ของเศรษฐกิจ

จากที่กล่าวข้างต้นกลุ่มคนเหล่านี้มีความพร้อมเพียงใด ที่จะรับมือด้านอุตสาหกรรมบริการ และโลจิสติกส์ กับประเทศจีน มาเลเซีย และสิงคโปร์ ขณะเดียวกันในภาคการเกษตร จะสามารถแข่งขัน ทางด้านราคา โดยเฉพาะข้าว ข้าวโพด แป้งมัน หรือสินค้าเกษตรอื่นๆ ซึ่งประเทศเวียดนาม พม่า จะมี ต้นทุนที่ต่ำกว่าประเทศไทย ปัจจัยเหล่านี้ล้วนเป็นคำถามมากกว่าเป็นคำตอบ ซึ่งรัฐบาลหรือภาคนิติ บัญญัติ จะต้องเร่งที่จะประมวลความพร้อมของประเทศไทย และต้องเร่งให้มีการศึกษาอย่างแท้จริงว่า ประเทศไทยควรจะมีเซฟการ์ดในด้านใด รวมถึง การออกกฎหมายในการป้องกันผลประโยชน์ของชาติ ทั้งหมดนี้เป็นความท้าทายของประเทศไทย ภายใต้บริบทของการเชื่อมระหว่างกันในอาเซียน ภายใต้ กรอบข้อตกลง ASIAN Connectivity

### ประเด็นที่ภาครัฐจะต้องดำเนินการก่อนการเปิดเสรี AEC

1. **จัดทำแผนแม่บทการเชื่อมโยง (Master Plan Connectivity) ที่เป็นประโยชน์กับไทยและ อาเซียนมากที่สุด** โดยยึดหลักว่าความเชื่อมโยงต้องครอบคลุมหลาย Sector และไม่จำกัดอยู่ เพียงแค่การคมนาคมเพียงด้านเดียว นอกเหนือจากด้าน Hardware (ถนน ระบบราง ฯลฯ) จะต้องคำนึงถึง Software เช่น ระบบศุลกากร กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และการบริหารจัดการด้าน Logistics อีกด้วย
2. **ด้านการแก้ไขกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ (Asian Law & Regulation Connectivity)** กฎหมายและข้อบังคับที่จะส่งเสริมต่อการเชื่อมโยงการค้า , การลงทุน ซึ่งจะต้องมีการแก้ไขหรือ การกำหนดกฎหมายต่างๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการลงทุน รวมถึง แก้ไขระบบภาษีที่ซับซ้อนและ กฎข้อบังคับที่เป็นการกีดกันทางการค้าในรูปแบบต่างๆ (NTB)
3. **ดำเนินการแก้ไขปัญหา ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งข้ามแดน** ได้แก่ ทั้งด้านสินค้าข้าม แแดน (CBTA) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมถึง การออก Asian Passport และ Truck Passport เพื่อให้ทุกคน , สินค้า-บริการ , รถบรรทุก – รถโดยสาร สามารถ



เคลื่อนย้ายไปมาหาสู่กันได้โดยสะดวกเป็นการส่งเสริมการลงทุน , การค้า และการท่องเที่ยว (ซึ่งกฎเกณฑ์เหล่านี้ส่วนใหญ่ได้แก้ไขภายใต้ข้อตกลงต่าง ๆ ไปมากแล้ว แต่ส่วนใหญ่ไม่ได้รับการปฏิบัติ)

4. **ระบบศุลกากรที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Customs Harmonize)** เนื่องจากอาเซียนจะมีการพัฒนาไปสู่ NSW : National Single Window และการตรวจสินค้า ณ จุดเดียว หรือ SSI : Single Stop Inspection จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาระบบศุลกากรไปสู่ระบบ Asian e-Customs ซึ่งการจำไปถึงระบบนี้ได้จะต้องมีการตกลงและยอมรับในความเป็น Harmonize ในด้านต่าง ๆ ร่วมกันให้ได้ก่อน เช่น Customs Code แบบฟอร์มที่เป็น Single Forms , ระบบการตรวจสินค้าที่เป็นสากล
5. **กำหนดมาตรฐาน (Standardize)** ของประเทศสมาชิก ให้เป็นมาตรฐานที่ใกล้เคียงกัน ทั้งในด้านมาตรฐานผลิตสินค้า , มาตรฐานการตรวจสอบด้านสุขอนามัย , มาตรฐานการปนเปื้อนในอาหาร , มาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าอุตสาหกรรม ฯลฯ
6. **ให้ความสำคัญกับบทบาทภาคเอกชนด้วยการ ส่งเสริมให้มีเชื่อมโยงคนกับคนในหมู่ประเทศสมาชิก (People – to – People linkages)** ทั้งในแง่ของแหล่งทุน การเข้ามาลงทุน ร่วมทุนกับภาครัฐ การถ่ายทอดเทคโนโลยีทั้งด้าน Hardware และ Software การบริหารจัดการ ทั้งด้านโครงสร้างและการบริการ รวมถึงด้านการศึกษา การสร้างความรู้ความเข้าใจด้านประวัติศาสตร์ การจัดทำมาตรฐานวิชาชีพ และการท่องเที่ยว ฯลฯ โดยจะต้องมีการเชื่อมโยงทั้งด้านแนวคิดเรื่องการพัฒนาความร่วมมือและการเป็นหุ้นส่วนในลักษณะของ Public – Private Partnership (PPP)

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังมีความไม่พร้อมในอีกหลายประการต่อการเปิดเสรีภายใต้กรอบ AEC ไทยจึงควรใช้ปฏิญญา ASIAN Connectivity โดยเร่งทำการศึกษาเร่งด่วนในมิติต่างๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ , การเมือง และสังคม หากมีประเด็นใดที่ไทยยังไม่พร้อม ก็ควรเร่งทำข้อเสนอให้มีการยืดระยะเวลาด้วยการสงวนสิทธิ หรือการทำ Safeguard เพราะหากด้านใดที่ไทยไม่พร้อมและเร่งเปิดก็จะเหมือนกรณีการเปิดเสรีภาคการเงิน เมื่อปี พ.ศ. 2540 ซึ่งผลกระทบที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ธนาคารรายย่อยของไทยถูกต่างชาติเข้าซื้อกิจการจนหมด แม้แต่สถาบันการเงินรายใหญ่ สัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติก็มีสัดส่วนสูงบางธนาคารเกินกว่าร้อยละ 50 ดังนั้นก้าวอย่างของการเชื่อมโยงความร่วมมือภายใต้กรอบ ASIAN Connectivity จึงไม่ใช่ราบเรียบบนผลประโยชน์ของไทยฝ่ายเดียวจึงต้องเป็นการสานประโยชน์ร่วมกันของประเทศเพื่อนบ้านและภายใต้ความไม่แน่นอนจากปัจจัยตัวแปรต่างๆ ขณะเดียวกันการจัดการด้านปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจกับประเทศ ซึ่งมีเศรษฐกิจที่ใหญ่กว่าไทย เช่น ประเทศจีน , มาเลเซีย และสิงคโปร์ ประเทศไทยจึงต้องให้มีการบริหารความเสี่ยงของการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายใต้ประชาคมอาเซียนให้ครอบคลุมในทุกๆ มิติ จึงจะเป็นประโยชน์ต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

\*\*\*\*\*