

สร้างความร่วมมือในอาเซียน เพื่อประโยชน์ของประชาชนชาวไทย

โดย เอกอัครราชทูตประดาป พิบูลสงคราม ผู้แทนไทยในคณะกรรมการประสานงานของอาเซียน

“ในช่วงที่ไทยเป็นประธานอาเซียน เมื่อปี 2552 มีการเสนอแนวความคิดริเริ่มแบบใหม่ที่จะช่วยพลิกโฉมของอาเซียน นั่นก็คือ การผลักดันให้อาเซียนมีความเชื่อมโยงระหว่างกัน (ASEAN Connectivity) อย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมภายในระยะเวลา 5 ปี ข้างหน้า ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี 2558 (ค.ศ. 2015) และเพื่อส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลก”

ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศเห็นชอบกับข้อเสนอของไทย และที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 15 ที่ชะอำ-หัวหิน ในปี 2552 ได้ออกแถลงการณ์เรื่องการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และมีมติให้จัดตั้งคณะทำงานระดับสูงฯ (High Level Task Force on ASEAN Connectivity: HLTF-AC) เพื่อจัดทำแผนแม่บทฯ (Master Plan on ASEAN Connectivity) ให้แล้วเสร็จภายในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 ที่กรุงฮานอย ในปี 2553

ไทยมีข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์อยู่แล้วในเรื่องของการส่งเสริมความเชื่อมโยงในภูมิภาค เนื่องจากประเทศเราอยู่ในที่ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคมทางบกในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งเป็นตัวเชื่อมเส้นทางการค้าและการเดินทางระหว่างเอเชียได้กับเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ และระหว่างตลาดการค้าของอินเดียกับตลาดของจีน แต่ความท้าทายของไทยคือทำอย่างไรฝ่ายไทยจะสามารถรวมความได้เปรียบดังกล่าวในแผนแม่บทฯ นอกจากนี้ การเชื่อมโยงในอาเซียนจะประสบความสำเร็จหรือไม่นั้น ยังขึ้นอยู่กับกฎระเบียบฐานข้อมูล และปัจจัยอื่นๆ ด้วย ในการนี้ กระทรวงการต่างประเทศและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกว่า 20 หน่วยงาน รวมทั้งภาคเอกชนได้ร่วมกันพิจารณาหารือท่าทีของประเทศไทยอย่างใกล้ชิด



หากจะให้ยกตัวอย่างปัญหาต่างๆ ก็คือ แม้ว่าเราจะมีถนนหนทางที่ดีที่สุด แต่หากพ่อค้าหรือนักท่องเที่ยวต้องใช้เวลารอคิวเป็นชั่วโมงตามจุดผ่านชายแดนต่างๆ ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ผลประโยชน์ของความเชื่อมโยงในอาเซียนก็จะไม่ไปถึงประชาชนอย่างทั่วถึง

อีกปัญหาหนึ่งที่เราต้องจับตามองคือ การที่อาเซียนจะต้องมีระบบบริหารการผ่านแดนที่ดี เพื่อช่วยป้องกันมิให้เกิดอาชญากรรมข้ามชาติและปัญหาข้ามแดนต่างๆ รวมถึงโรคติดต่อระหว่างกัน

ดังนั้น ไทยจึงได้ตัดสินใจมีบทบาทในเชิงรุกตั้งแต่ต้น โดยได้เสนอ Concept Paper ว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนต่อที่ประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียน (ASEAN Foreign Ministers' Retreat) ที่เมืองดานัง ประเทศเวียดนาม เมื่อเดือน มกราคม 2553 ซึ่งได้รับการตอบรับจากประเทศสมาชิกอื่นๆ และเป็นจุดกำเนิดของการจัดทำร่างแผนแม่บทฯ ในเวลาต่อมา

แผนแม่บท ว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity)

หลังจากที่คณะ HLTF-AC ได้ประชุมกันมาหลายครั้งในช่วงเวลา 6-7 เดือน ในปี 2553 โดยได้รับการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย ธนาคารโลก คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก และ Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA) และสามารถเสนอร่างแผนแม่บทฯ ให้ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 17 ณ กรุงฮานอย ในปี 2553 ให้การรับรอง โดยความเชื่อมโยงดังกล่าวจะครอบคลุมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบและด้านประชาชน แผนแม่บทฯ นี้ จึงเปรียบเสมือนแผนที่ ที่จะช่วยนำอาเซียนไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 ที่เห็นได้ชัดอย่างเป็นรูปธรรม

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีโครงการต่างๆ เช่น การลงทุน ก่อสร้างถนน เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านไอซีที และการเชื่อมโยงด้านพลังงานต่างๆ เช่น ท่อก๊าซ และระบบไฟฟ้า

ด้านกฎระเบียบ แผนแม่บทฯ จะมีส่วนช่วยในการข้ามแดน เช่น พิธีการด้านศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง ฯลฯ ให้มีความสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส และนอกจากนี้

ยังมองถึงการวางกฎระเบียบเพื่อรับมือกับผลกระทบด้านลบที่จะเกิดขึ้นจากความเชื่อมโยงระหว่างกัน เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ และแรงงานผิดกฎหมาย

ด้านประชาชน แผนแม่บทฯ จะช่วยเสริมสร้างการไปมาหาสู่ระหว่างกันของประชาชนให้สะดวกขึ้น การเชื่อมโยงทางสังคม วัฒนธรรม และการสร้างความรู้สึกของการเป็นประชาคมอาเซียนที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันมากขึ้น โดยเรียนรู้วิถีชีวิตและ ประวัติศาสตร์ ตลอดจนสถานที่สำคัญของกันและกันให้ดีขึ้น

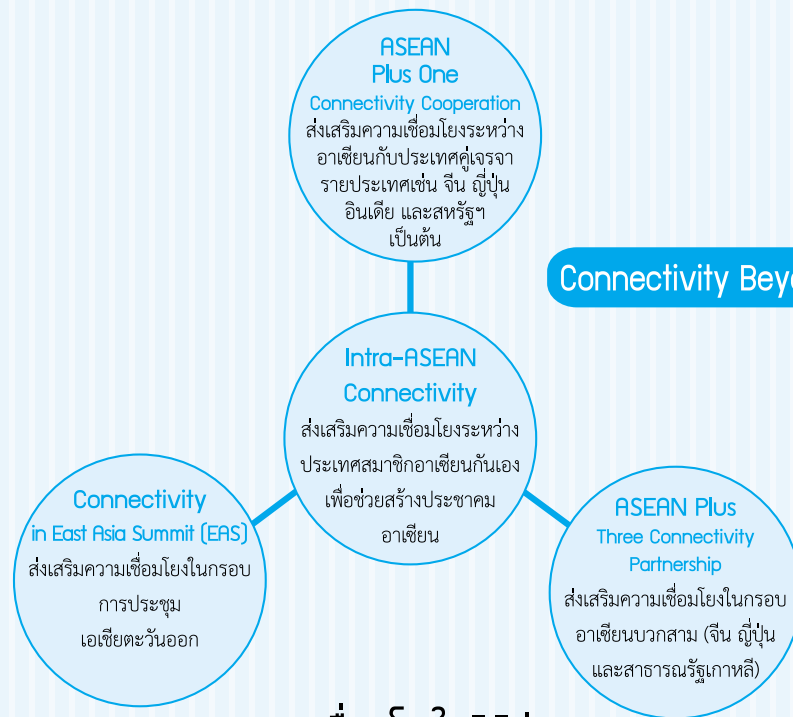
ก้าวต่อไปของอาเซียน

อาเซียนจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานของอาเซียนว่าด้วย การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค (ASEAN Connectivity Coordinating Committee – ACCC) เพื่อติดตามการดำเนินการให้เป็นไปอย่างราบรื่น รวมถึงการช่วยเจรจาจัดสรรทุนจากประเทศคู่เจรจา

นอกจากนี้ ไทยได้เสนอแนวคิด Connectivity Plus หรือ Connectivity Beyond ASEAN โดยกล่าวถึงความสำคัญของการเชื่อมโยงไปภูมิภาคต่างๆ อาทิ เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ และอื่นๆ ต่อไป โดยเสนอให้จัดตั้ง ASEAN + 3 Connectivity Partnership เป็นต้น โดยแนวคิดนี้ได้รับการตอบรับอย่างดีจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ที่เล็งเห็นเช่นเดียวกันว่า การเชื่อมโยงที่กว้างขึ้นจะนำผลประโยชน์หลายด้าน เช่น การค้า การลงทุน และการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ในเวลาเดียวกัน อาเซียนจะต้องจัดระบบการควบคุมผลข้างเคียงทางลบของการเชื่อมโยง เช่น อาชญากรรมข้ามชาติ การคุกคามข้ามพรมแดน และปัญหาต่างๆ เช่น มลพิษ และโรคระบาด ฯลฯ เป็นต้น เข้าสู่ภูมิภาค

ข้อสรุป

ในปัจจุบัน อาเซียนเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทย การดำเนินการให้บรรลุผลตาม แผนแม่บทฯ จะทำให้การติดต่อด้านการขนส่งและคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศอาเซียนอื่น ๆ มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งย่อมเป็นจุดดึงดูดให้ไทยเป็นแหล่งการลงทุน ธุรกิจที่น่าสนใจยิ่งขึ้นในสายตาของประชาคมโลก โดยเฉพาะไทยตั้งอยู่ในทำเลที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับจีนและอินเดีย สองประเทศซึ่งจะช่วยผลักดันการเติบโตของเศรษฐกิจโลกให้ยาวนานต่อไป 📍



ความเชื่อมโยงในมิติต่างๆ

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ความเชื่อมโยงในเรื่องกฎหมาย และการอำนวยความสะดวก	ความเชื่อมโยงระหว่างประชาชนกับประชาชน
<ul style="list-style-type: none"> • โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการขนส่ง เช่น เส้นทางถนน รางรถไฟ เส้นทางการบินเรือและทางอากาศ • ระบบ Logistics เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า • ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ 	<ul style="list-style-type: none"> • กฎหมายและความตกลงต่างๆ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามชายแดน • ระบบการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า • ระบบการป้องกันไม่ให้อาชญากรรมข้ามชาติและภัยคุกคามต่างๆ ข้ามชายแดน 	<ul style="list-style-type: none"> • โครงการแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญระหว่างประเทศ • ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างกัน • สร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจที่ดีระหว่างประชาชนประเทศต่างๆ โดยการแลกเปลี่ยนทางการศึกษา

