

بهاره سازماند^۱

بررسی همگرایی اقتصادی در میان اعضای آسه آن از منظر بین حکومت‌گرایی^۲

چکیده

آسه آن یکی از نمونه‌های موفق طرح‌های همگرایی منطقه‌ای در جهان است که در دهه ۷۰ به منظور تحقق سه هدف: ترویج و تسهیل توسعه اقتصادی درون منطقه‌ای، پیشرفت فرهنگی و اجتماعی و تضمین صلح و ثبات در منطقه جنوب شرق آسیا تشکیل شد. در این مقاله همگرایی اقتصادی میان اعضای این سازمان به‌ویژه شکل‌گیری منطقه آزاد تجاری آسه آن از منظر بین حکومت‌گرایی مورد بررسی قرار گرفته است. براساس این رهیافت فرایند همکاری و همگرایی میان دولت‌ها ناشی از تصمیم‌گیری‌های نخبگان حکومتی و منافع و انگیزه آنان برای ارتقای تعهدات بین دولتی است. بنابراین نویسنده فرایند همگرایی در آسه آن را در دو دوره کلی ۱۹۶۷ تا ۱۹۹۱ و ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۰ بررسی کرده است.

واژگان کلیدی

همگرایی اقتصادی، آسه آن، افتا، رهیافت بین حکومت‌گرایی.

۱. بهاره سازماند دکترای روابط بین‌الملل و عضو هیأت علمی دانشگاه یزد است. این مقاله بخشی از پروژه پژوهشی نامبرده با مرکز مطالعات آسیا و اقیانوسیه دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی می‌باشد.

مقدمه

در این مقاله همگرایی اقتصادی میان اعضای آسه آن از دیدگاه بین حکومت‌گرایی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. یکی از شاخه‌های رهیافت لیبرالیسم، بین حکومت‌گرایی است. بین حکومت‌گرایی در انتقاد به نوکارکرد گرایی مطرح شد و اندرو موراوچیک (Moravcsik 1994, 1997) مهم‌ترین متفکر این نظریه قلمداد می‌شود. وی در کتاب خود با عنوان انتخابی برای اروپا^۱ براساس مفروضه‌های رهیافت بین حکومت‌گرایی به تشریح فرایند همگرایی در اروپا می‌پردازد. وی در این کتاب، فراملی شدن سیاست‌گذاری‌های تجاری، کشاورزی و پولی که هسته‌های اصلی همگرایی اروپایی هستند را مورد بررسی قرار می‌دهد. از نظر موراوچیک اگر خط سیر همگرایی اروپایی از سال ۱۹۵۵ تاکنون مطالعه و بررسی شود، می‌توان گفت که این خط سیر منعکس‌کننده سه مؤلفه الگوهای مبادله تجاری، قدرت نسبی چانه زنی حکومت‌های ملی و انگیزه آن حکومت‌ها برای ارتقای تعهدات بین دولتی است. بنابراین از نظر وی، با توجه به سه مؤلفه گفته شده حکومت‌ها نقش مهمی در پیشبرد فرایند همگرایی در اروپا داشته‌اند (Puchala 1999: 326-327).

وی این گزاره نوکارکردگرایانه را به نقد می‌کشد که فرایند همگرایی از سوی فن سالاران شکل می‌گیرد. وی به جای توجه به نقش نیروهای غیرحکومتی در شکل‌گیری فرایند همگرایی در اروپا، جایگاه عمده‌ای را برای حکومت‌ها قائل است. از نظر موراوچیک مشکل است که درباره همگرایی اروپا و ساخته شدن اتحادیه اروپایی استدلال‌هایی ارائه شود، بدون این که از منافع اقتصادی سیاسی حکومت‌ها سخن به میان بیاید. وی همچنین استدلال می‌کند که مشکل است که از همگرایی در اروپا سخنی گفته شود اما به نقش دولت‌های عضو جامعه اروپا اشاره نشود (Puchala 1999: 329).

بنابراین بین حکومت‌گرایان از جمله موراوچیک بر این نظرند که اگرچه همگرایی میان دولت‌ها در عرصه بین‌المللی امکان‌پذیر است و نمونه‌های زیادی از همکاری میان

دولت‌ها در زمینه‌های مختلف در قالب همگرایی‌های بین‌المللی و منطقه‌ای وجود دارد، اما آنچه که سبب شکل‌گیری این همکاری‌ها می‌شود، حکومت‌ها و نخبگان حکومتی هستند. حکومت‌ها هستند که زمینه همکاری میان دولت‌ها را در عرصه بین‌المللی و منطقه‌ای فراهم می‌کنند و آن چه که سبب تداوم تعاملات همکاری‌جویانه میان دولت‌ها در حوزه‌های مختلف می‌شود، ترجیحات حکومت‌ها است. بین حکومت‌گرایان استدلال می‌کنند که دولت‌ها و نه نهادهای فراملی، کنترل کامل فرایند همگرایی را در دست دارند و نهادهای فراملی هم به واسطه تلاقی منافع و تصمیم حکومت‌ها برای کسب منافع از طریق آنها ایجاد می‌شوند (Alleyne, 2007: 5). بین حکومت‌گرایان به این گزاره نوکارکردگرایی انتقاد می‌کنند که نوکارکردگراییان با اهمیتی که برای فن‌سالاران در فرایند همگرایی قائل می‌شوند، نقش و اقتدار دولت‌ها و حکومت‌ها را در این فرایند نادیده می‌گیرند. به علاوه این که از نظر آنها این گزاره نوکارکردگرایی یعنی منجر شدن همگرایی اقتصادی به همگرایی سیاسی نیز تحقق نیافته است.

همگرایی اقتصادی در درون نهاد آسه‌آن (۱۹۹۱-۱۹۶۷)

متن اعلامیه بانکوک^۱ نشان می‌دهد که سه هدف عمده از شکل‌گیری آسه‌آن عبارت بودند از: ترویج و تسهیل توسعه اقتصادی درون - منطقه‌ای، ترویج و گسترش پیشرفت فرهنگی و اجتماعی و تضمین صلح و ثبات در منطقه. بنابراین یکی از اهداف تأسیس آسه‌آن علاوه بر تضمین صلح و ثبات منطقه‌ای و مقابله با تهدید کمونیسم، تلاش برای دستیابی به همکاری و توسعه اقتصادی درون منطقه‌ای بود و دولت‌های مؤسس به منظور کسب برخی منافع از جمله همین هدف دستیابی به همگرایی اقتصادی دست به تشکیل این سازمان زدند. اما برای تقریباً یک دهه این اهداف عملی و اجرایی نشدند و در مرحله اعلانی باقی ماندند. بالاخره در سال ۱۹۷۶ با خروج آمریکا از منطقه هندوچین و استقرار حکومت‌های کمونیستی

۱. اعلامیه بانکوک سند تأسیس آسه‌آن است که در تاریخ ۸ آگوست ۱۹۶۷ به امضای تایلند، فیلیپین، مالزی، اندونزی و سنگاپور به عنوان اعضای مؤسس آسه‌آن رسید.

در آنجا، دغدغه امنیت منطقه‌ای انگیزه‌ای شد برای اینکه اعضای آسه‌آن تعهدات خود به سازمان را از سر گرفته و جدی قلمداد کنند. بنابراین بعد از اجلاس سران آسه‌آن در بالی اندونزی، کم‌کم اجرای اهداف آسه‌آن از سر گرفته شد و فعالیت‌های آن گسترش پیدا کرد (Hussey, 1991: 87-88).

در مورد میزان همگرایی اقتصادی در درون نهاد آسه‌آن باید گفت که از همان سال ۱۹۷۶ و برگزاری اجلاس سران در بالی، سه طرح اقتصادی در درون آسه‌آن تعریف شد که دو مورد از آنها صنعتی بود و سومی هم برای تسهیل تجارت طراحی و تدوین شد. دو طرح صنعتی با مشکلاتی مواجه شدند اما سومی که موافقت‌نامه تجارت ترجیحی بود، اجرایی شد و عملکرد بهتری داشت (Lim, 1989: 90).

دو طرح صنعتی پیچیده بودند و شانس چندانی برای تحقق نداشتند. اولین آنها، پروژه‌های صنعتی آسه‌آن^۱ بود که وزرای اقتصاد کشورهای عضو آسه‌آن در گردهمایی مارس ۱۹۷۶ در مانیل با ایجاد آن موافقت کردند. هدف از این طرح که بسیار بلندپروازانه بود، ایجاد یک نظام صنعتی منطقه‌ای بود که شامل صنایع مکمل در هر کدام از کشورهای عضو می‌شد. بالاخره بعد از وجود مشکلاتی در مورد اینکه چه صنایعی مناسب‌تر هستند و در کجا واقع شوند، پنج پروژه، مناسب تشخیص داده شد که شامل تولید اوره در اندونزی و مالزی، تولید موتورهای دیزل در سنگاپور، تولید (کود) سوپر فسفات در فیلیپین و تولید کربنات سدیم در تایلند می‌شد. سرمایه‌ای که برای هر کدام از این طرح‌ها پیش‌بینی شد، رقمی معادل ۳۰۰-۲۵۰ میلیون دلار آمریکا بود. همچنین موافقت شد که ۷۰ درصد هزینه‌های زیرساخت توسط وام‌های خارجی تضمین شود. به علاوه اینکه تقسیم سهم کشورها در سرمایه‌گذاری به این صورت بود که ۶۰ درصد هزینه احداث این پروژه‌ها توسط کشور میزبان یعنی کشوری که این صنایع در آنجا احداث می‌شود، پرداخت شود و ۴۰ درصد باقی مانده هم توسط چهار عضو دیگر به صورت برابر پرداخت شود (Lim, 1989: 91).

سنگاپور و اندونزی مطالعات لازم برای انجام طرح‌های خود را در ژانویه ۱۹۷۷ شروع کردند و در فوریه ۱۹۷۷ بانک توسعه آسیا با مطالعات امکان‌سنجی طرح کرینات سدیم در تایلند موافقت نمود. در سال ۱۹۷۷ در پنجمین اجلاس وزرای اقتصاد کشورهای عضو آسه‌آن، کلیات سرمایه‌گذاری، هزینه و نحوه قیمت‌گذاری طرح «آمونوم - اوره» آسه‌آن، با تعهد مالی کشورهای عضو مبنی بر آماده‌کردن آن برای سال ۱۹۷۸ پذیرفته شد (بروجردی، ۱۳۸۰: ۸۷-۸۶).

در ادامه همکاری‌های صنعتی میان اعضای آسه‌آن در دسامبر ۱۹۷۸ طی ششمین اجلاس وزرای اقتصاد کشورهای عضو، موافقت‌نامه «طرح‌های صنعتی آسه‌آن» به تصویب اعضا رسید و دولت‌های عضو تلاش خود را برای اجرای این موافقت‌نامه‌ها آغاز کردند اما اجرای این موافقت‌نامه‌ها با مشکلاتی مواجه شد (Lim, 1989: 99) که در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

طی ششمین اجلاس وزرای اقتصاد کشورهای عضو در ۱۹۷۸، طرح «اوره» مالزی به‌عنوان یکی از طرح‌های صنعتی آسه‌آن پذیرفته شد. در فوریه همان سال، در هفتمین مجمع وزرای اقتصاد، طرح «سنگ نمک» در تایلند نیز به‌عنوان طرح صنعتی آسه‌آن پذیرفته شد. در سال ۱۹۷۹ در هشتمین اجلاس وزرای اقتصاد، طرح «کود ترکیبی» آسه‌آن در فیلیپین به‌عنوان چهارمین طرح صنعتی آسه‌آن پذیرفته شد که اندکی بعد در سال ۱۹۸۰ در نهمین مجمع وزرای اقتصاد، طرح خط کامل تولید کاغذ و خمیر کاغذ، جانشین طرح مزبور گردید. در ژوئیه ۱۹۸۰ نمایندگان آسه‌آن با تأسیس نخستین مؤسسه بانکی مشترک یعنی مؤسسه مالی آسه‌آن، به منظور تأمین مالی طرح‌های صنعتی سودآور در منطقه موافقت کردند (مرزوقی، ۱۳۷۶: ۱۷-۱۶). بنابراین همکاری‌ها در حوزه صنعتی تسری یافته و بخش‌های مختلف این حوزه از جمله همکاری در زمینه تأسیس صنایع مختلف در هر یک از کشورهای عضو در قالب طرح‌های صنعتی مورد تأکید وزرای اقتصاد کشورهای عضو (نخبگان اقتصادی دولتی) قرار گرفت.

اما همان‌طور که گفته شد اجرای این طرح‌های صنعتی به چندین علت با مشکل مواجه شد. اولین مشکل این بود که سرمایه‌گذاری برای اجرای این پروژه‌ها صورت نگرفت. به‌رغم این که ژاپن متعهد شده بود که یک میلیون دلار را به عنوان وام در اختیار اعضای آسه‌آن قرار دهد، اما این امر محقق نشد. وام‌های دیگر هم در اختیار اعضای آسه‌آن قرار داده نشد، زیرا وام‌دهندگان ترجیح می‌دادند به جای اینکه در طرح‌های منطقه‌ای سرمایه‌گذاری کنند، در طرح‌های ملی سرمایه خود را به کار گیرند (Lim, 1989: 99).

بنابراین به‌رغم اقدامات گفته شده، تا سال ۱۹۸۲ فقط طرح‌های تولید «اوره» در اندونزی و مالزی جهت اجرا آماده شده بود. طرح «اوره» اندونزی با ظرفیت تولید سالانه ۵۷۰ هزار تن در ژانویه ۱۹۸۴ افتتاح گردید و طرح مالزی با ظرفیت تولید سالانه ۵۳۰ هزار تن «اوره» و ۳۶۰ هزار تن «آمونیم» در سال ۱۹۸۵ شروع به کار کرد. طرح تولید کربنات سدیم از سوی تایلند متوقف شد زیرا به خاطر کمبود بودجه و محدودیت‌های بودجه‌ای قادر نبود آن را انجام دهد. فیلیپین هم تولید کود فسفات را انجام نداد چون در مورد سودآوری آن تردید وجود داشت. طرح تولید موتور دیزل سنگاپور هم در سال ۱۹۸۴ رها شد و طرح ایجاد کارخانه واکسن هپاتیت جانشین آن شد که این طرح نیز در سال ۱۹۸۷ کنار گذاشته شد. بنابراین از میان پنج طرح گفته شده فقط طرح اوره اجرا شد (بروجردی، ۱۳۸۰: ۸۷؛ Lim, 1989: 99).

باتوجه به آنچه گفته شد می‌توان گفت که براساس رهیافت بین‌حکومت‌گرایی اقدامات همکاری‌جویانه اقتصادی آسه‌آن ابتدا از حوزه صنعتی و در قالب طرح‌های صنعتی آغاز شد و این همکاری‌ها هم در سطح دولتی و حکومتی تعریف و اجرا شدند. طرح انجام این پروژه‌ها معمولاً در اجلاس وزرای امور خارجه کشورهای عضو آسه‌آن مطرح می‌شد و به امضای اعضا می‌رسید. نخبگان حکومتی از ابتدا انجام این گونه طرح‌ها را به نفع کشور خود می‌دیدند و با برداشتی فایده‌گرایانه یا ابزاری همکاری در این حوزه را به نفع خود دیده، وارد ترتیبات همکاری‌جویانه نهادی شدند.

اقدام دوم در زمینه همکاری میان اعضا در حوزه صنعتی که یکی دیگر از شاخص‌های تلاش برای همگرایی اقتصادی محسوب می‌شود، امضای موافقت‌نامه شرکت‌های مشترک صنعتی آسه‌آن^۱ بوده که گفته می‌شود این موافقت‌نامه نوع ساده‌شده^۲ «پروژه‌های صنعتی آسه‌آن؛ (AIP)» بود. این موافقت‌نامه هم‌گامی جهت افزایش همکاری‌های صنعتی میان اعضای آسه‌آن بود، ولی این طرح نیز در سال ۱۹۹۶ به‌طور کلی کنار گذاشته شد (مرزوقی، ۱۳۷۶: ۱۷).

شاخص دیگر، طرح «برنامه صنایع تکمیلی آسه‌آن» بود که در سال ۱۹۸۱ آغاز گردید و کشورهای عضو آسه‌آن را تشویق به تولید محصولات مکمل در بخش‌های صنعتی خاصی به‌منظور فراهم‌نمودن امکان انجام مبادلات ترجیحی در میان خودشان می‌کرد. این برنامه هم مانند پروژه‌های صنعتی آسه‌آن (AIP) دارای مشکلاتی بود و اجرای آن هم کند و هم طولانی بود. هدف این طرح ایجاد صنایع کوچک در بخش خصوصی به‌منظور تسهیل و ترویج مبادلات و تبادلات درون‌منطقه‌ای در زمینه صنایع بود. اما انتخاب صنایع مناسب، تعیین نوع کالاهایی که می‌بایستی مشمول این برنامه شوند، وجود بوروکراسی‌های اداری هر کدام از اعضا و بالاخره نگرانی بخش خصوصی سبب ایجاد مشکلاتی بر سر اجرای این برنامه گردید (Hussey, 1991: 89). بنابراین این پروژه‌ها توسط نخبگان اقتصادی دولت‌های عضو تعریف شده بود و حکایت از تمایل آنها به انجام همکاری‌های کارکردی در قالب نهاد منطقه‌ای آسه‌آن در حوزه صنعتی داشت.

باتوجه به این که مرزها و موانع تجاری، مانع آشکاری برای همگرایی اقتصادی درون‌منطقه‌ای محسوب می‌شد، موافقت‌نامه‌های تجاری ترجیحی^۲ در سال ۱۹۷۷ به امضای اعضا رسید (Cuyvers and Puppaves, 1996: 4). بنابراین از این مقطع همکاری اقتصادی میان دولت‌های عضو آسه‌آن از حوزه صنعتی به حوزه تجاری تسری یافت. امضای این

1. ASEAN Industrial Joint Ventures (AIJVS)
2. Professional Trade Agreements (PTA)

موافقت‌نامه یکی از مهم‌ترین طرح‌های آسه‌آن در زمینه همگرایی اقتصادی و رفع موانع تجاری، محسوب می‌شود. این طرح موفق‌تر از طرح‌هایی بود که ذکر آنها رفت، چرا که اعضا قادر بودند که به آن ابزارهایی که برای افزایش تجارت درون منطقه‌ای لازم بود، دست یابند. این ابزارها عبارت بودند از: ۱. اعطای ترجیحات تعرفه‌ای به برخی از کالاها، ۲. انعقاد قراردادهای ترجیحی برای ورود سرمایه، ۳. برداشتن موانع غیر تعرفه‌ای. از میان این ابزارها، ابزار اول یعنی اعطای ترجیحات تعرفه‌ای به برخی از کالاها در سطحی گسترده به کار گرفته شد (Ooi, 1989: 57).

طبق موافقت‌نامه ترجیحات تعرفه‌ای، هر یک از اعضا فهرستی از کالاها را ارائه می‌کرد که می‌توانست مشمول ترجیحات تعرفه‌ای در میان اعضا قرار گیرد، اما تعیین میزان نرخ ترجیحات تعرفه‌ای برای هر کالا می‌بایست به صورت جداگانه مورد مذاکره میان اعضا قرار می‌گرفت. در این موافقت‌نامه آمده بود که در نرخ تعرفه‌های موجود ده درصد کاهش صورت بگیرد، نرخ تعرفه‌ها برای مدت پنج سال افزایش نیابد و بالاخره اینکه هیچ تعرفه‌ای در مورد کالاهایی که تاکنون تعرفه‌دار نبوده‌اند لحاظ نشود. اعضا همچنین موافقت کردند که هر سال اقلام جدیدی از کالاها را مشمول طرح ترجیحات تعرفه‌ای قرار دهند و فهرستی از کالاها را تحت عنوان «کالاهای حساس» از فهرست کالاهای مشمول طرح خارج سازند (Naya, 1987).

اما اساساً طرح موافقت‌نامه‌های تجاری ترجیحی تأثیر چندانی بر روی تجارت نداشت. رهیافت مذاکره کالا به کالا به منظور تعیین میزان ترجیحات تعرفه‌ای، بسیار زمان‌بر بود و در این زمینه کارها بسیار کند پیش می‌رفت. براساس این روش هر یک از کالاهایی که از سوی اعضا به منظور قرار گرفتن در این طرح ارائه می‌شد می‌بایستی به دقت مورد مذاکره اعضا و بررسی دقیق قرار گیرد. کاهش ده درصدی و یا حداکثر ۲۵ درصدی نیز برای اینکه به‌عنوان ابزاری کارآمد برای افزایش تجارت میان اعضا قلمداد شود، چندان مؤثر نبود. ۹۰ درصد پیشنهادهای مربوط به ترجیحات تعرفه‌ای که توسط برخی از اعضا ارائه می‌شد، در

مورد کالاها و اقلامی بود که موضوع برقراری ترجیحات تعرفه‌ای قرار نمی‌گرفتند. همچنین باید اضافه کرد که کالاهایی که احتمال بیشتری برای تجارت آنها در میان اعضا وجود داشت به‌طور عمده در فهرست کالاهای مستثنی از طرح یا در فهرست کالاهای حساس قرار می‌گرفتند (Hussey, 1991: 90).

فهرست کالاهای مشمول ترجیحات تعرفه‌ای که سریعاً در حال افزایش بود، می‌بایست حاکی از تجارت در حال گسترش درون‌منطقه‌ای در آن مقطع زمانی باشد، اما شواهد نشان می‌دهد که پیشرفت چستدانی در این زمینه حاصل نشد (Cuyvers and Puppavesa 1996: 4). بنابراین آسه‌آن تلاش نمود تا در جهت اجرای بهتر طرح مذکور قدم بردارد، به همین منظور در سال ۱۹۸۷، ابزارهایی برای ارتقاء و تقویت موافقت‌نامه‌های تجاری تعرفه‌ای ایجاد کرد. برخی از این ابزارها این بود که به جای بحث، مذاکره و چانه‌زنی بر سر هر قلم از کالاها، کاهش تعرفه‌ها به صورت گروهی صورت گیرد و نرخ کاهش تعرفه‌ها هم از حداکثر ۲۵ درصد به حداکثر ۵۰ درصد افزایش یافت. همچنین فهرست مستثنی‌شده کالاهای حساس که قبلاً بیشتر کالاها و اقلامی را که احتمال تجارت بر سر آنها زیاد بود، در بر می‌گرفت، به ده درصد همه اقلام محدود شد و به تعبیر دیگر برای کالاهای حساس محدودیت در نظر گرفته شد (Naya, 1987). همه این ابزارها منجر به گسترش تجارت در میان اعضای آسه‌آن به منظور تحقق آزادسازی تجارت گردید (Naya, 2004: 3).

اگر حجم تجارت درون‌منطقه‌ای شاخصی برای همگرایی اقتصادی باشد، آسه‌آن نسبت به سایر سازمان‌های منطقه‌ای جهان سومی، همگرایی اقتصادی بیشتری داشته است. طبق یک آمار میزان تجارت درون‌منطقه‌ای آسه‌آن از ۲/۵ میلیارد دلار آمریکا در ۱۹۷۰ به ۳۵/۱ میلیارد دلار آمریکا در ۱۹۸۳ رسید. این امر نشان‌دهنده آن است که ایجاد موافقت‌نامه‌های تجارت ترجیحی تأثیر زیادی بر توسعه تجارت در میان اعضای آسه‌آن داشت. با این همه بررسی دقیق نشان می‌دهد که تجارت درون‌منطقه‌ای چندان هم گسترش

نیافته است، همان طور که ارزش دلاری معاملات نشان می دهد آنچه که به عنوان رشد تجارت درون منطقه ای دیده می شود بیشتر نتیجه تقاضای خارجی برای محصولات اولیه و بازتاب ساختار اقتصادی اعضای آسه آن بود. آمار و ارقام نشان می دهد که تجارت در میان هر شش عضو آسه آن جریان نداشت، بلکه عمده تجارت درون منطقه ای میان چهار عضو این سازمان یعنی سنگاپور، مالزی، اندونزی و تایلند بود. تجارت با فیلیپین و برونتی در مقطع زمانی مذکور چشمگیر نبود. تجارت درون آسه آن بیشتر تحت تأثیر یکی از اعضا یعنی سنگاپور بود، زیرا هم به اندونزی، مالزی و تایلند کالا صادر می کرد و هم از آن کشورها کالا وارد می نمود. اگر که سنگاپور را از فهرست تجارت درون منطقه ای خارج سازیم می بینیم که تجارت درون منطقه ای آسه آن در سال ۱۹۸۵ فقط پنج میلیارد دلار آمریکا بود. به تعبیر دیگر، بدون در نظر گرفتن سنگاپور که قلب تجارت منطقه ای و مرکز بازرگانی جنوب شرق آسیا محسوب می شود، تنها بخش بسیار کوچکی از تجارت درون منطقه ای در میان پنج عضو دیگر آسه آن وجود داشت (Hussey 1991: 91; Palmujoki 2001: 51) در واقع تا سال ۱۹۹۰ تجارت درون منطقه ای آسه آن (بدون در نظر گرفتن سنگاپور) فقط پنج درصد کل تجارت آسه آن را به خود اختصاص می داد (Mattli, 1999: 165).

علاوه بر اینکه تجارت درون منطقه ای آسه آن تا آن مقطع زمانی تحت تأثیر سنگاپور بود، عمده تجارت درون منطقه ای هم بر سر گروه مشخصی از کالاها که آن هم مواد معدنی و سوخت های فسیلی (زغال سنگ و نفت) بود، صورت می گرفت و تجارت بر سر این گروه از کالاها ۶۳ درصد کل جریان تجارت درون منطقه ای را به خود اختصاص می داد (Hussey, 1991: 91).

باتوجه به نکات گفته شده می توان بیان کرد که اگرچه فرایند همگرایی اقتصادی در میان اعضای آسه آن از حوزه صنعتی به حوزه تجاری سرایت کرد و اقداماتی هم در این حوزه به منظور گسترش این فرایند صورت گرفت اما سه مانع عمده بر سر راه گسترش تجارت درون منطقه ای آسه آن و در نهایت آزادسازی تجارت منطقه ای که شاخص عمده همگرایی

اقتصادی در میان کشورهای عضو یک سازمان فراملی است، وجود داشت.

اول اینکه اقتصاد اعضای آسه‌آن مکمل یکدیگر نبود. اعضای آسه‌آن به استثنای سنگاپور، عمدتاً صادرکننده مواد اولیه‌ای بودند که مستقیماً مورد استفاده مصرف‌کنندگان حوزه صنعت قرار می‌گرفت. به عبارت دیگر، اقتصاد اعضای آسه‌آن به جای اینکه مکمل باشد، رقابتی بود و نمی‌شد از آن برای مبادله تجاری منطقه‌ای بهره‌گرفت و یا اینکه برای توسعه محصولات مشترک درون منطقه‌ای استفاده کرد (Mattli, 1999: 165).

دوم اینکه موانع غیرتعرفه‌ای هم چون وضع سهمیه‌های واردات، وضع معافیت (امتیاز) و ممنوعیت‌ها برای حمایت از صنایع داخلی، ارائه فهرست کالاهای حساس که از ترتیبات ترجیحی تجاری مستثنی شدند (Mattli, 1999: 165) به کار برده می‌شد؛ زیرا کشورهای عضو آسه‌آن نگران بازارها و صنایع داخلی خود بودند و وضع این‌گونه موانع سازوکار مناسبی برای حمایت از صنایع و بازارهای داخلی بود. به بیان گسترده‌تر، آنها منافع ملی خود را ترجیح می‌دادند (Ooi, 1989: 59; Palmujoki, 2001: 51).

سوم اینکه پیشرفت و توسعه اقتصادی اعضای آسه‌آن در یک سطح نبود. سنگاپور و برونتی جمعیت کمی داشتند و دارای درآمد سرانه بالایی بودند، اما برونتی برخلاف سنگاپور تولیدکننده و صادرکننده یک کالای واحد یعنی سوخت‌های فسیلی بود. هم تایلند و هم مالزی تازه صنعتی شده بودند و نرخ رشد اقتصادی بالایی داشتند. در مقایسه با دیگر اعضای آسه‌آن اندونزی و فیلیپین، درآمد سرانه پایین‌تر و نرخ رشد اقتصادی کمتری داشتند (Mattli, 1999: 165).

همه این عوامل در کنار همدیگر سبب شد تا تجارت درون منطقه‌ای آسه‌آن در سطح بسیار بالایی نباشد. تجارت درون منطقه‌ای یکی از شاخص‌های مهم همگرایی اقتصادی منطقه‌ای محسوب می‌شود که اگرچه نسبت به طرح‌های قبلی دارای پیشرفت‌هایی بود، اما باز هم در حد بالایی نبود.

ملاحظات گفته‌شده باعث شد تا سومین نشست سران کشورهای عضو آسه‌آن در سال

۱۹۸۷ به طور اساسی طرح «منطقه آزاد تجاری آسه آن»^۱ (افتا) را مدنظر قرار دهد. کشورهای عضو دریافتند که ترتیبات ترجیحی تجاری فاقد کارایی لازم است. لذا در سال ۱۹۸۷ به تلاش برای یافتن راه تازه‌ای جهت افزایش مبادلات تجاری بین خودشان مبادرت کردند که نتیجه آن ارائه طرح شکل‌گیری «منطقه آزاد تجاری آسه آن» بود که گسترده‌تر از موافقت‌نامه ترجیحی تجاری بود که در سال ۱۹۷۷ به امضای دولت‌های عضو آسه آن رسید. این طرح اهداف گسترده‌ای را در مورد رفع موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای به منظور ایجاد یک منطقه آزاد تجاری در جنوب شرقی آسیا دنبال می‌کند (Pasadilla, 2004: 4) زیرا هدف موافقت‌نامه ترجیحی تجاری کاهش تعرفه‌ها بود در حالی که هدف منطقه آزاد تجاری حذف کامل تعرفه‌ها است (Palmujoki, 2001: 52). این مسأله خود نشان از پیشرفت فرایند همگرایی اقتصادی در میان دولت‌های عضو آسه آن داشت و همان‌طور که گفته شد سران کشورهای آسه آن برای رسیدن به این هدف طرح آن را در سومین نشست خود در سال ۱۹۸۷ مطرح و امضا کردند. طرح ایجاد منطقه تجاری آسه آن هم خود می‌تواند مؤید این گزاره بین حکومت‌گرایان باشد که هدف اصلی ایجاد سازمان‌های منطقه‌ای کسب سود و منفعت‌طلبی است و تا نخبگان همکاری در حوزه‌ای را به نفع خود نبینند با شکل‌گیری همکاری در آن حوزه مخالفت می‌کنند.

اما این تمام داستان نبود زیرا اگرچه همکاری‌هایی در میان دولت‌های عضو در حوزه صنعتی در جهت رسیدن به همگرایی صورت گرفت اما این همکاری‌ها یا ناکام ماندند و یا پیشرفت محدودی داشتند.

همگرایی اقتصادی در درون نهاد آسه آن (۱۹۹۱-۲۰۰۵)

در واقع مهم‌ترین شاخص همگرایی اقتصادی در میان اعضای آسه آن در این برهه زمانی شکل‌گیری افتا یا همان منطقه آزاد تجاری آسه آن است. پیشرفت طرح افتا را می‌توان در

1. ASEAN Free Trade Area (AFTA)

سه دوره یا مرحله زمانی بررسی نمود: مرحله مقدماتی (۱۹۹۵-۱۹۹۱)، مرحله گسترش (۱۹۹۶-۱۹۹۷) و مرحله انسجام (۲۰۰۵-۱۹۹۸).

دوره اول: مرحله مقدماتی

دوره اول، که فاصله زمانی ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۵ را در بر می‌گیرد، می‌توان دوره یکپارچگی و ادغام مقدماتی نامید. در ژوئیه ۱۹۹۱، نخست وزیر تایلند^۱ موضوع شکل‌گیری منطقه آزاد تجاری آسه آن را اعلام کرد. یک ماه قبل از آن یعنی در ژوئن ۱۹۹۱، نخست‌وزیر تایلند، برای اولین بار این موضوع را با نخست‌وزیر سنگاپور^۲ در میان گذاشته بود و سپس این ایده خود را در ماه بعد با دیگر اعضای آسه آن مطرح نمود (Stubbs, 2000: 30). این موضوع در ژوئیه ۱۹۹۱ به‌عنوان یکی از طرح‌های آسه آن به منظور همگرایی اقتصادی مورد تأکید وزرای امور خارجه قرار گرفت و به دنبال آن در بیست‌وسومین جلسه وزرای اقتصاد در اکتبر همان سال مورد تأکید مجدد قرار گرفت. در آن جلسه وزرای اقتصاد با تأسیس افتا موافقت کرده و بیان نمودند که در طول یک دوره زمانی پانزده ساله یک بازار منطقه‌ای واحد در منطقه جنوب شرق آسیا ایجاد شود که در آن تعرفه‌های داخلی مقرر شده بر روی کالاها بین صفر تا پنج درصد باشد و این امر در طول پانزده سال محقق شود. ابزاری هم که برای عملی شدن طرح افتا در نظر گرفته شد، موافقت‌نامه سپت^۳ یا تعرفه ترجیحی مؤثر مشترک بود (Nesaduria, 2003: 53).

بنابراین طرح تأسیس افتا در چهارمین اجلاس سران آسه آن که در ژانویه ۱۹۹۲ در سنگاپور برگزار شد، مورد موافقت سران شش کشور عضو آسه آن قرار گرفت و موافقت کردند که در مدت پانزده سال اقدام به تأسیس منطقه آزاد تجاری نمایند و برای تحقق این امر به گسترش و افزایش مبادلات اقتصادی در میان خودشان اقدام کنند. در اعلامیه رسمی اجلاس

1. Anand Panyarachun

2. Goh Chok Thong

3. Common Effective Preferential Tariff

سران یا همان «اعلامیه سنگاپور» حوزه‌های وسیعی برای همکاری اعضای آسه‌آن در زمینه‌های امنیتی، اقتصادی و سیاسی ارائه شد (ASEAN, 1991a). در ژانویه همان سال «موافقت‌نامه تقویت همگرایی اقتصادی»^۱ (ASEAN 1992b) و «موافقت‌نامه تعرفه ترجیحی مؤثر مشترک برای منطقه آزاد تجاری آسه‌آن»^۲ (ASEAN, 1992c) به امضای اعضا رسید. این دو موافقت‌نامه با همدیگر به موافقت‌نامه‌های اساسی افتا شکل می‌دهند.

در موافقت‌نامه‌های اساسی افتا که ذکر آنها رفت، تصریح شد که در تجارت درون منطقه‌ای آسه‌آن، تعرفه‌ها بر روی کالاهای تولیدی (ساخته شده و فرآوری شده) از جمله کالاهای سرمایه‌ای و محصولات کشاورزی فرآوری شده (مصنوع) می‌بایستی به رقمی معادل صفر تا حداکثر پنج درصد در طول پانزده سال کاهش یابد و این طرح نیز از اول ژانویه ۱۹۹۳ به اجرا گذاشته شود. به علاوه طرح مذاکره کالا به کالا برای کاهش تعرفه‌ها، که در موافقت‌نامه تجاری ترجیحی مورد استفاده قرار گرفت، با توجه به زمان بر و ناکارآمد بودن جای خود را در سپت به مذاکره بر سر گروه‌های مشخص کالاها داد (Athukorala and Menon, 1997: 164). مواد خام، محصولات کشاورزی فرآوری نشده و خدمات در موافقت‌نامه‌های مذکور تحت پوشش سپت یا همان تعرفه‌های مؤثر ترجیحی مشترک قرار نگرفته بودند. در مورد زمان تحقق این منطقه آزاد تجاری آسه‌آن نیز باید گفت که در طرح اولیه‌ای که نخست وزیر تایلند ارائه کرده بود، یک دوره زمانی ده ساله برای تحقق افتا در نظر گرفته شده بود و مالزی و سنگاپور هم با آن موافق بودند. اما این دوره زمانی به دلیل مخالفت‌های فیلیپین و اندونزی به دوره پانزده ساله تبدیل شد، زیرا حکومت‌های اندونزی و فیلیپین نگران ضعف صنایع داخلی خود و لزوم تقویت آن تا قبل از تحقق افتا بودند (Nesaduria, 2003: 53).

نکته مهمی که در مورد موافقت‌نامه سپت می‌توان گفت این است که این موافقت‌نامه در درون خود ابهامات و مشکلات اجرایی داشت. به عنوان نمونه ماده چهارم موافقت‌نامه

1. Framework Agreement on Enhancing Economic Integration
2. Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area (the CEPT Agreement)

سپت که راجع به طرح کاهش تعرفه‌ها است، انعطاف زیادی در زمینه کاهش تعرفه‌ها داشت. برای کالاهایی که نرخ تعرفه آنها بالای ۲۰ درصد است، دولت‌های عضو می‌بایستی تعرفه‌ها را به منظور تجارت درون منطقه‌ای در فاصله زمانی پنج تا هشت سال به ۲۰ درصد یا زیر ۲۰ درصد کاهش دهند و اجرای این دوره نیز از اول ژانویه ۱۹۹۳ بود. برای کالاهایی که تعرفه آنها هم بین ۵ تا ۲۰ درصد است می‌بایستی نرخ این تعرفه‌ها در یک فاصله زمانی هفت ساله به ۵-۰ درصد کاهش یابد تا اینکه بالاخره در یک دوره ۱۵ ساله طرح کاهش تعرفه‌ها اجرایی و عملی شود. اما نکته ای که سبب انعطاف در اجرای این موافقت‌نامه می‌شود این است که طرح کاهش تعرفه‌ها برای کالاهایی که نرخ تعرفه آنها از اول ژانویه ۱۹۹۳ زیر ۲۰ درصد بود به خود اعضا واگذار شد تا خودشان نرخ تعرفه را تعیین کنند. بنابراین هیچ عامل اجبارآمیزی برای اعضا در زمینه کاهش تعرفه‌ها در نظر گرفته نشده بود. اگرچه سپت متضمن راهنمایی‌ها و نکاتی برای آزادسازی تجارت درون منطقه‌ای و کاهش تعرفه‌ها است، اما این راهنمایی‌ها بسیار کلی، مبهم و نامشخص هستند (Nesaduria, 2003).

نکته دیگر این که طرح سپت، هیچ‌گونه اصول و خطوط راهنمایی برای حذف موانع غیرتعرفه‌ای^۱ ارائه نمی‌کرد. بند یک ماده پنج موافقت‌نامه سپت صرفاً بر این امر تصریح می‌کند که موانع غیرتعرفه‌ای بر کالاها و محصولات می‌بایستی به صورت درجه به درجه و گام به گام در طول پنج سال کاهش یابند (ASEAN, 1992c).

تنها در طول سال ۱۹۹۲ بود که جزئیات بیشتری برای اجرای دقیق‌تر موافقت‌نامه سپت ارائه شد و در سومین جلسه شورای افتا در دسامبر ۱۹۹۲ (درست یک ماه قبل از اول ژانویه ۱۹۹۳ که تاریخ شروع آزادسازی تجاری بود) مورد موافقت نهایی اعضای آسه‌آن قرار گرفت. این جزئیات در سه سند مهم که توسط دبیرخانه آسه‌آن منتشر شد، ارائه گردید. این اسناد مهم عبارت بودند از: «رویه‌های اجرایی برای سپت^۲»، «قواعد مبنایی برای سپت^۳» و

1. Non-tariff Barriers (NTBs)

2. Operational Procedures for CEPT

3. Rules of Origin for CEPT

«نکات تفسیری در مورد موافقت‌نامه طرح سپت برای [اجرای] افتا^۱».

مهم‌ترین جزئیات گفته شده در این اسناد طبقه بندی کالاهای مشمول سپت در دو فهرست بود: ۱. «فهرست سریع‌العمل». ۲. «فهرست معمولی». طبق این تقسیم‌بندی ۱۵ گروه از کالاها و محصولات در فهرست سریع‌العمل و بقیه کالاها و محصولات نیز در فهرست معمولی جای می‌گرفتند. به‌علاوه کالاهایی که می‌توانستند از طرح سپت مستثنی شوند نیز ارائه شدند. هر کدام از این فهرست‌ها نیز مجدداً به دو دسته تقسیم می‌شدند. یک دسته اقلام و کالاهایی را در بر می‌گرفت که در آغاز اجرای طرح دارای نرخ تعرفه بالاتر از ۲۰ درصد هستند و دسته دوم شامل اقلام و کالاهایی است که نرخ تعرفه آنها در آغاز اجرای طرح کمتر از ۲۰ درصد است. براساس جدول «فهرست سریع‌العمل» نرخ تعرفه اقلام و کالاهایی که در هنگام شروع طرح بیش از ۲۰ درصد بود باید تا اول ژانویه ۲۰۰۳ کاهش یافته و به صفر تا پنج درصد برسد و نرخ تعرفه اقلام و کالاهای برابر یا کمتر از ۲۰ درصد می‌بایستی تا سال ۲۰۰۰ به صفر تا پنج درصد می‌رسید (بروجردی، ۱۳۸۰: ۹۹). در واقع ارائه طرح برای اجرای مجدد طرح افتا از اول ژانویه ۱۹۹۴ مؤید این گزاره بین‌حکومت‌گرایی است که مقامات نهاد آسه‌آن منافع خود را در گسترش، تعمیق و تداوم تعاملات همگرایانه در حوزه اقتصادی می‌دیدند.

همچنین براساس جدول «فهرست معمولی» اقلام و کالاهایی که در ابتدای شروع طرح، دارای نرخ تعرفه بیش از ۲۰ درصد بودند باید نرخ تعرفه آنها تا اول ژانویه ۲۰۰۱ به حداکثر ۲۰ درصد رسیده و در ابتدای ژانویه ۲۰۰۸ این رقم به صفر تا پنج درصد برسد و اقلام و کالاهایی که در این جدول قرار می‌گرفتند و نرخ تعرفه آنها در هنگام شروع طرح کمتر از ۲۰ درصد بود می‌بایستی تا اول ژانویه ۲۰۰۳ نرخ تعرفه آنها به صفر تا پنج درصد برسد (بروجردی، ۱۳۸۰: ۹۹).

به‌رغم اینکه جزئیات طرح سپت در طول سال ۱۹۹۲ به صورت مشخص در اسناد گفته شده آمده بود، اما طرح افتا به عنوان یک برنامه آزادسازی تجاری با انعطاف فراوان باقی

مانند. به عنوان نمونه در حالی که به دولت‌های عضو اجازه داده شد تا برخی از کالاها را برای مدت هشت سال در فهرست مستثنائات موقتی قرار دهند و بعد مجدداً وضعیت آنها مورد بررسی قرار گیرد، اما فهرست اقلام مستثنی شده دائمی همچنان مجاز بود. دلیل در نظر گرفتن این دوره هشت ساله این بود که دولت‌های عضو زمان کافی را در اختیار داشته باشند تا بتوانند صنایع داخلی خود را برای کاهش تعرفه‌ها بر طبق طرح افتا آماده سازند. با این همه هیچ ماده قانونی وجود نداشت که بعد از گذشت یک دوره هشت ساله بتواند مانع ادامه مستثنی سازی کالاها و اقلام از سوی دولت‌های عضو شود. زیرا اعضا می‌توانستند این کالاها را در فهرست کالاهای حساس یا کالاهایی که به صورت دائمی مستثنی می‌شوند قرار دهند. بنابراین انعطاف پذیری شدیدی نیز در اجرای سپت به عنوان ابزار اجرای طرح افتا وجود داشت (بروجردی، ۱۳۸۰: ۱۰۱).

اگرچه طبق جدول زمان‌بندی، طرح کاهش تعرفه‌ها می‌بایستی از اول ژانویه ۱۹۹۳ اجرا می‌شد، اما دولت‌های عضو خواهان آن بودند که طرح آزادسازی سپت از اول ژانویه ۱۹۹۵ آغاز شود. علت این تأخیر این بود که کشورهای تایلند و اندونزی می‌خواستند طرح افتا را در مورد برخی از اقلام پانزده گانه‌ای که می‌بایستی در فهرست اقلام سریع‌العمل قرار گیرند به اجرا نگذارند. بنابراین خواهان آن بودند که اجرای طرح افتا دو سال به تأخیر بیفتد و از اول ژانویه ۱۹۹۵ اجرایی شود. به‌علاوه در مورد اقلام فهرست معمولی نیز خواهان آن بودند که آغاز طرح کاهش تعرفه‌ها در مورد این اقلام و کالاها را تا فاصله زمانی میان ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۹ به تأخیر بیندازند. اما از طرف دیگر مالزی و سنگاپور خود را متعهد ساخته بودند که طرح کاهش تعرفه‌ها را از همان اول ژانویه ۱۹۹۳ به اجرا بگذارند (بروجردی، ۱۳۸۰: ۱۰۱).

طرح افتا به‌رغم پذیرش تضمین همکاری از سوی همه اعضای بنیان‌گذار آسه‌آن، موقتاً در سال ۱۹۹۳ متوقف شد. دوکشور مالزی و سنگاپور هم از وضعیت به‌وجودآمده ناراضی بودند، زیرا این امر صنایع داخلی آنها را در معرض خطر نابودی قرار می‌داد. بنابراین مالزی هم موضوع تأخیر در کاهش تعرفه‌های افتا را تا سال ۱۹۹۵ یعنی زمانی که همه اعضای آسه‌آن

متعهد شده بودند که کاهش تعرفه‌های سپت را آغاز کنند، مورد ملاحظه قرار داد. اما در اکتبر سال ۱۹۹۳، مقامات ارشد آسه‌آن، طرحی را برای اجرای مجدد طرح افتا ارائه کردند و مقرر شد که این طرح توسط پنج عضو از اعضای آسه‌آن که اکنون به انجام کاهش تعرفه‌های افتا از اول ژانویه ۱۹۹۴ متعهد شده بودند، اجرا شود. در نتیجه قرار شد که به جای دو سال بعد، یک سال بعد برنامه افتا اجرایی شود (Nesaduria, 2003: 56-57). همچنین کشورهای عضو آسه‌آن موافقت کردند که ۴۱،۱۴۷ قلم کالا در سال ۱۹۹۴ مشمول آزادسازی تعرفه‌ها و کاهش تعرفه‌ها شود که این رقم خود بالغ بر ۸۸،۳ درصد کل کالاهای تعرفه‌ای آنها می‌شد (بروجردی، ۱۳۸۰: ۱۰۱).

به‌رغم پیشرفت‌هایی که برای اجرای طرح افتا در سال ۱۹۹۳ صورت گرفت، مشکلات همچنان وجود داشت. مهم‌ترین آنها فقدان خطوط راهنمای مشخص برای بررسی چگونگی کاهش موانع غیرتعرفه‌ای بود. در واقع خود موانع غیرتعرفه‌ای مانعی عمده برای شکل‌گیری منطقه آزاد تجاری در درون آسه‌آن بود (Ravenhill, 1995: 859). اغلب موانع غیرتعرفه‌ای در آسه‌آن عبارت بودند از: عوارض اضافی گمرکی، انحصار داخلی و بالاخره ترتیبات اخذ مجوز. بیشتر این موانع غیرتعرفه‌ای نیز از قواعد مجوز واردات و انحصارات دولتی در بخش کشاورزی منشعب می‌شدند. به‌علاوه طبقه بندی غیرهمسان و ناهماهنگ عوارض گمرکی و سیستم‌های ارزشیابی، فرصت‌هایی را برای تبعیض علیه واردات ایجاد می‌کرد (Chai, 1998: 226). ترتیبات نهادی برای اجرای طرح افتا به‌خصوص در زمینه تفسیر قواعد و حل و فصل منازعات با توجه به فقدان جزئیات در موافقت‌نامه‌های اساسی افتا، ناقص و دارای کمبودهایی بود. سرانجام اینکه، ارجحیت قائل شدن برای ترتیبات سیاسی به جای ترتیبات قضایی یا اداری برای حل و فصل اختلافات نیز از مشکلات اجرای طرح افتا بود (Ravenhill, 1995: 861).

بنابراین در سال‌های ۱۹۹۴ و ۱۹۹۵ وزرای اقتصاد هم در شورای افتا و هم در اجلاس‌های وزرای اقتصاد آسه‌آن برنامه افتا را به شکلی اساسی و محتوایی تعدیل کردند.

سران کشورهای عضو آسه‌آن هم در پنجمین اجلاس خود که در دسامبر ۱۹۹۵ در بانکوک برگزار شد، این اصلاحیه‌ها و نکات تعدیلی را که برای اجرای هرچه بهتر طرح افتا پیشنهاد شده بود، رسماً پذیرفتند (ASEAN, 1995: a, b, c) پنج اصلاحیه مهم درمورد افتا ارائه شد: اول آنکه نرخ تعرفه صفر تا پنج درصد برای کالاهای مصنوع (صنعتی) مجدداً مورد بررسی قرار گرفت و مدت زمان اجرای کامل آن نیز به جای ۱۵ سال، ۱۰ سال در نظر گرفته شد.

دوم اینکه حوزه و گستره افتا افزایش یافت و شامل محصولات کشاورزی فرآوری نشده هم شد و این محصولات نیز تحت ساز و کار سپت قرار گرفتند. با توجه به اینکه همه کشورهای عضو آسه‌آن به جز سنگاپور و برونئی دارای محصولات مشترک کشاورزی قابل ملاحظه‌ای بودند و معمولاً کشورهای عضو سعی می‌کردند این دسته از کالاهای خود را مورد حمایت قرار دهند و آنها را وارد طرح سپت نکنند این امر پیشرفت عمده و قابل توجهی در افتا بود.

سوم اینکه رویه‌ها و قواعد حاکم بر فهرست مستثنی‌سازی موقتی^۱ مورد بازبینی قرار گرفت و مقرر شد که دولت‌های عضو در فاصله زمانی ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۰: هر سال ۲۰ درصد از کالاهای فهرست مستثنی‌سازی را که تعداد آنها ۳,۱۴۱ فقره بود، از فهرست مستثنی‌سازی موقتی خارج کنند و در فهرست کالاهای مشمول طرح سپت^۲ قرار دهند.

چهارم اینکه مقامات ارشد کشورهای عضو، برنامه‌های تسهیل تجارت در میان اعضا را توسعه دادند و ابزارهایی برای کاهش موانع غیر تعرفه‌ای اتخاذ کردند (ASEAN Secretariat, 1995: 9-25). این ابزارها عبارت بودند از یکسان کردن فهرست تعرفه

ها، نظام‌های ارزیابی گمرکی و رویه‌های گمرکی و همین‌طور معرفی نظام راه سبز^۳ برای تسهیل رفع موانع گمرکی برای محصولاتی که در فهرست سپت قرار می‌گرفتند. از دیگر

1. Temporary Exclusion List

2. CEPT Inclusion List

3. Green-Lane

اقداماتی که برای حذف موانع غیرتعرفه‌ای ارائه شدند عبارت بود از ابزارهایی برای هماهنگ‌کردن استانداردهای تولید با استانداردهای جهانی.

پنجم اینکه علاوه بر محصولات کشاورزی فرآوری نشده، حوزه افتا گسترش یافت و حوزه‌های جدیدی همچون خدمات، سرمایه‌گذاری و کالاهای صنعتی را هم دربر گرفت. این امر برنامه‌های AFTA- Plus نامیده شد و بنابراین با گسترش حوزه افتا انتظار می‌رفت که یک بازار منطقه‌ای واحد به وجود آید (ASEAN Secretariat, 1998a: vii).

با مروری بر فعالیت‌های صورت گرفته در این دوره از افتا می‌توان بیان کرد که اجرای طرح ایجاد منطقه آزاد تجاری در سال ۱۹۹۲ محقق شد و افتا در درون آسه‌آن شکل گرفت. با ایجاد افتا، سازوکاری هم برای عملی‌شدن منطقه آزاد تجاری آسه‌آن ایجاد شد که آن هم موافقت‌نامه سپت بود. به دنبال امضای این موافقت‌نامه، به صورت متناوب اقداماتی برای تحقق افتا صورت گرفت که به ترتیب زمانی عبارت بودند از تلاش جهت کاهش تعرفه‌ها، کاهش اقلام فهرست کالاهای مستثنی شده، وارد شدن محصولات کشاورزی فرآوری شده به طرح سپت، کاهش موانع غیرتعرفه‌ای، گسترش حوزه شمول سپت به محصولات کشاورزی فرآوری نشده و در نهایت نیز طرح گسترش حوزه افتا به بخش‌های خدمات، سرمایه‌گذاری و کالاهای صنعتی.

دوره دوم: مرحله گسترش افتا

این دوره فاصله زمانی سال‌های ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۷ را دربر می‌گیرد. در واقع همان‌طور که گفته شد، تعهد رسمی برای گسترش حوزه افتا در پنجمین نشست سران آسه‌آن در دسامبر ۱۹۹۵ در بانکوک تایلند ایجاد شد. اما جزئیات بیشتر در مورد اینکه چگونه در حوزه‌های خدمات، آزادسازی سرمایه‌گذاری و همین‌طور در حوزه محصولات صنعتی همکاری حاصل شود، توسط مقامات ارشد آسه‌آن از طریق مشاوره‌ها، مذاکرات و رایزنی‌ها در سال‌های ۱۹۹۶ و ۱۹۹۷ حاصل شد (ASEAN, 1996a).

همچنین موافقت‌نامه آسه‌آن در مورد خدمات^۱ در دسامبر ۱۹۹۵ به امضای اعضا رسید. هدف از امضای آن نیز آزادسازی تجارت در زمینه خدمات در درون منطقه آسه‌آن بود، به این شکل که تا سال ۲۰۲۰ به تدریج یک منطقه آزاد تجاری آسه‌آن در زمینه خدمات ایجاد شود (ASEAN, 1995d; ASEAN Secretariat 1995: 31). این موافقت‌نامه دولت‌های عضو را به انجام مذاکرات بیشتر برای آزادسازی هفت رشته صنایع خدماتی مهم یعنی امور مالی و بانکداری، گردشگری و جهانگردی، مخابرات، کشتیرانی، خدمات مسافرت هوایی، خدمات تجاری و ساختمان سازی متعهد می‌کرد (ASEAN, 1995d). همچنین دولت‌های عضو آسه‌آن خود را به حذف همه ابزارهای تبعیض آمیز موجود و محدودیت دسترسی به بازار در درون یک چارچوب منطقی زمانی متعهد ساختند. در همین راستا سه دور مذاکرات در میان اعضای آسه‌آن به منظور آزادسازی صنایع خدماتی صورت گرفت و دولت‌ها خود را به آزادسازی خدمات متعهد کردند. دور اول مذاکرات بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۸ انجام شد. دور دوم مذاکرات در فاصله زمانی ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۱ صورت گرفت و بالاخره دور سوم مذاکرات در زمینه خدمات از اول ژانویه ۲۰۰۲ شروع شد و تا پایان سپتامبر ۲۰۰۴ ادامه یافت.

در این دوره «طرح همکاری‌های صنعتی آسه‌آن»^۲ در آوریل ۱۹۹۶ مطرح شد که با امضای «موافقت‌نامه اساسی طرح همکاری صنعتی آسه‌آن»^۳ توسط وزرای اقتصاد کشورهای عضو آسه‌آن همزمان بود و هدف اساسی آن ترویج تولید محصولات صنعتی مشترک در میان اعضا بود (ASEAN, 1996a). امضای این موافقت‌نامه عصری جدید در همکاری‌های صنعتی آسه‌آن تلقی می‌شد؛ زیرا براساس این موافقت‌نامه همکاری‌های صنعتی در محیطی که در آن تعرفه گمرکی به صفر تا حداکثر پنج درصد کاهش می‌یافت تنظیم می‌شد و افزایش سریع همکاری‌های اقتصادی - صنعتی آسه‌آن را به دنبال داشت. اهداف طرح همکاری‌های صنعتی آسه‌آن مطابق با آنچه که در موافقت‌نامه آمده بود، عبارت بودند از:

1. The ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)

2. AICO

3. Basic Agreement on AICO

۱. گسترش تجارت و همکاری‌های صنعتی در میان اعضای آسه آن؛
۲. تهیه طرح‌های صنعتی مشترک بین اعضای آسه آن و استفاده بهینه از امتیازات نسبی کشورهای عضو؛
۳. افزایش قدرت رقابت با شرکت‌های چندملیتی؛
۴. جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از طریق مشارکت آنها در طرح‌های صنعتی مشترک و همچنین استفاده از نهادهای مالی بین‌المللی نظیر بانک توسعه آسیا، صندوق بین‌المللی پول و... جهت اجرای طرح‌های مشترک؛
۵. افزایش همکاری صنعتی آسه آن با سایر شرکت‌های صنعتی کشورهای غیر عضو آسه آن از طریق مشارکت آنها در طرح‌های صنعتی طرح همکاری‌های صنعتی آسه آن. در واقع طرح همکاری‌های صنعتی آسه آن جایگزین دو برنامه قبلی در زمینه همکاری‌های صنعتی در آسه آن شد. دو طرح قبلی عبارت بودند از «موافقت‌نامه شرکت‌های مشترک صنعتی آسه آن».
- در واقع طرح همکاری‌های صنعتی آسه آن جایگزین دو برنامه قبلی در زمینه همکاری‌های صنعتی در آسه آن شد. دو طرح قبلی عبارت بودند از «موافقت‌نامه شرکت‌های مشترک صنعتی آسه آن^۱ و طرح «مکمل‌سازی اسامی تجاری»^۲ که هدف هر دو طرح گفته شده تسهیل تولید محصولات صنعتی مشترک در درون آسه آن بود. موافقت‌نامه شرکت‌های مشترک صنعتی آسه آن اولین قدم در جهت افزایش همکاری‌های صنعتی در میان اعضای آسه آن محسوب می‌شد که در ۱۵ دسامبر ۱۹۸۷ به امضای دولت‌های عضو رسید. طرح مکمل‌سازی اسامی تجاری نیز در ۱۸ اکتبر ۱۹۸۸ به امضای اعضا رسید. البته این طرح به عنوان جایگزین موافقت‌نامه شرکت‌های مشترک صنعتی آسه آن نبود بلکه به عنوان گامی دیگر در راستای افزایش همکاری‌های صنعتی اعضای آسه آن به حساب می‌آمد.

1. ASEA Industrial Joint Ventures (AIJVS)

2. Brand- to - Brand Complementation (BBC)

اقدام دیگر در این دوره امضای موافقت‌نامه ای در مورد «منطقه سرمایه‌گذاری آسه‌آن»^۱ بود. سران کشورهای عضو آسه‌آن در اجلاس دسامبر ۱۹۹۵ در بانکوک تصمیم گرفتند تا در بلندمدت یک منطقه سرمایه‌گذاری ایجاد کنند که هدف از آن حذف گام به گام موانع داخلی موجود بر سر سرمایه‌گذاری به منظور ایجاد قواعد آزادسازی برای سرمایه‌گذاری بود. این طرح پس از بررسی و ارزیابی دقیق اعضای آسه‌آن در اکتبر ۱۹۹۸ در قالب «موافقت‌نامه اساسی در مورد منطقه سرمایه‌گذاری آسه‌آن»^۲ به امضای وزرای اقتصاد کشورهای عضو آسه‌آن رسید (بروجردی، ۱۳۸۰).

با بررسی فعالیت‌های صورت گرفته در این دوره از فعالیت افتا می‌توان گفت که در این دوره هم نخبگان اقتصادی که به طور عمده وزرای امور خارجه و مقامات ارشد اقتصادی کشورهای عضو بودند به منظور تأمین منافع ملی و منطقه‌ای کشورهای متبوع خود اقداماتی در جهت گسترش حوزه شمول افتا به حوزه‌های دیگری غیر از حوزه تجاری از قبیل خدمات (شامل امور مالی و بانکداری، جهانگردی و گردشگری، مخابرات، کشتیرانی، مسافرت هوایی و ساختمان‌سازی)، سرمایه‌گذاری و محصولات صنعتی انجام دادند و موافقت‌نامه‌هایی را در حوزه‌های مذکور به امضا رسانده و به اجرا گذاشتند و باز مهم مؤید دیدگاه بین‌حکومت‌گرایی است.

دوره سوم: مرحله همبستگی و انسجام پس از بحران

درست در زمانی که دولت‌های عضو آسه‌آن برای تسریع اجرای افتا و گسترش حوزه‌های آن، در سال‌های ۱۹۹۴ و ۱۹۹۵ موافقت کردند و مجموعه‌ای از پیشرفت‌ها در فاصله سال‌های ۱۹۹۶ و ۱۹۹۷ به دست آمد، در ژوئیه ۱۹۹۷ بحران مالی در آسیا به وقوع پیوست. اگرچه این بحران مشکلاتی را برای کشورهای عضو ایجاد کرد اما سبب همبستگی و

1. The ASEAN Investment Area (AIA)

2. A Framework Agreement on the ASEAN Investment Area

انسجام هر چه بیشتر کشورهای عضو آسه آن گردید و در حوزه اجرای افتا پیشرفت‌های عمده‌ای حاصل شد (Soesastro, 2004: 3; Naya, 2004: 7). بعد از وقوع بحران مالی در آسیا، تصمیماتی برای تکمیل منطقه آزاد تجاری گرفته شد و حوزه‌های فعالیت و شمول افتا گسترش یافت که مهم‌ترین آنها به شرح زیر است:

الف) ارتقای طرح سپت

در واقع، سران آسه آن در دومین اجلاس غیر رسمی خود در کوالالمپور که در دسامبر ۱۹۹۷، برگزار شد؛ بر تسریع در اجرای سپت و منطقه سرمایه‌گذاری آسه آن تأکید کردند و به دنبال آن در اکتبر ۱۹۹۸، در دوازدهمین جلسه شورای افتا در مورد سرعت بخشیدن به اجرای افتا موافقت‌هایی میان اعضا صورت گرفت. در همین خصوص از اعضا خواسته شد تا تعرفه خیلی از اقلام و کالاها را تا آنجا که ممکن باشد تا سال ۲۰۰۳ به صفر درصد برسانند. در همین زمان نیز دولت‌های عضو به صورت جداگانه اقداماتی را برای اجرایی شدن هرچه سریع‌تر افتا انجام دادند که مهم‌ترین آنها ارائه توصیه‌ها و پیشنهادهایی در خصوص انتقال اقلام و کالاهای مستثنی شده به درون فهرست مشمول طرح سپت بود. در ششمین نشست سران هم که در سال ۱۹۹۸ برگزار شد، اعضای آسه آن تصمیم گرفتند که کشورهای عضو تا سال ۲۰۰۲، تعرفه‌های خود را به صفر تا حداکثر پنج درصد برسانند، اما با این حال زمان رسمی برای تکمیل این طرح همان سال ۲۰۰۳ باقی ماند (ASEAN, 1998c).

یک سال بعد در سپتامبر ۱۹۹۹، در سیزدهمین اجلاس شورای افتا تصمیم گرفته شد که زمان مورد نظر برای حذف کامل تعرفه‌ها برای شش عضو اولیه آسه آن سال ۲۰۱۵ باشد. اما دو ماه بعد در سومین اجلاس غیر رسمی سران آسه آن که در مانیل برگزار شد، اعضا خود را به حذف کامل تعرفه‌ها تا سال ۲۰۱۰ یعنی پنج سال زودتر از تاریخی که وزرای اقتصاد کشورهای عضو دو ماه قبل بر سر آن موافقت کرده بودند، متعهد ساختند (Cuyvers and Pupphavesa, 1996: 6-7; Pasadilla, 2004: 3).

ب) ابزارهای کوتاه‌مدت برای ارتقای سرمایه‌گذاری

در اجلاس هانوی که در سال ۱۹۹۸ برگزار شد، دولت‌های عضو آسه‌آن مجموعه‌ای از ابزارهای کوتاه‌مدت را برای ارتقای وضعیت سرمایه‌گذاری آسه‌آن اتخاذ کردند (ASEAN, 1998c,d). هر یک از دولت‌های عضو آسه‌آن توافق کردند که امتیازات خاص و ویژه‌ای را برای سرمایه‌گذاری اعضای آسه‌آن یا سرمایه‌گذاران خارج از اعضای آسه‌آن در نظر گیرند.

ج) ارتقای منطقه سرمایه‌گذاری آسه‌آن

در موافقت‌نامه منطقه سرمایه‌گذاری آسه‌آن که در سال ۱۹۹۸ به امضای اعضا رسید، کشورهای عضو متعهد شدند که در بخش تولیدی، دستیابی به بازار را برای سرمایه‌گذاران عضو آسه‌آن به صورت گام به گام و مرحله به مرحله فراهم کنند. به‌علاوه به اعضا اجازه داده شد تا اگر لازم باشد، استثنائاتی را در اعطای امتیاز به سرمایه‌گذاران عضو آسه‌آن تا سال ۲۰۱۰ قائل شوند که این استثنائات به‌طور عمده از طریق ارائه فهرست مستثنی‌سازی موقتی و یا به تعبیر دیگر از طریق ارائه فهرست کالاهای حساس صورت می‌گرفت. همچنین مقرر شد تا هر نوع محدودیتی بر سر راه سرمایه‌گذاران خارجی تا سال ۲۰۲۰ برداشته شود (ASEAN, 1998c).

متعاقباً نیز اصلاحاتی در طرح منطقه سرمایه‌گذاری آسه‌آن صورت گرفت. اولین اصلاحیه در سال ۱۹۹۹ مورد توافق اعضا قرار گرفت و براساس آن تصمیم گرفته شد تا کل مستثنائات موقتی برای سرمایه‌گذاران بخش تولیدی تا اول ژانویه ۲۰۰۳ پایان یابد. این تاریخ، هفت سال زودتر از تاریخی بود که در طرح اولیه بر سر آن توافق کرده بودند. مجدداً در سال ۲۰۰۱ نیز اصلاحیه دیگری در مورد طرح منطقه سرمایه‌گذاری آسه‌آن به امضای اعضا رسید که در این اصلاحیه نیز، حداکثر زمان برداشتن هرگونه مانع بر سر راه سرمایه‌گذاران خارجی سال ۲۰۱۰ باشد و نه سال ۲۰۲۰ (Pasadilla, 2004: 5).

د) یک پارچگی و ادغام بیشتر افتا

در این مقطع زمانی، برنامه‌های موجود در طرح افتا مخصوصاً در زمینه خدمات و کشاورزی یک پارچه‌تر و منسجم‌تر گردید. همان‌طور که قبلاً هم اشاره شد، دور دوم مذاکرات افتا در زمینه خدمات در سال ۲۰۰۱ کامل شد و دور سوم هم در اول ژانویه ۲۰۰۲ آغاز شد. به علاوه موافقت‌نامه‌ای نیز در زمینه آزادسازی تجاری کشاورزی در سال ۱۹۹۹ و موافقت‌نامه‌هایی هم برای تسهیل جریان کالاها و تسهیل تجارت الکترونیک در کشورهای عضو آسه‌آن به امضای اعضا رسید. همه این برنامه‌ها در چارچوب حمایت از هدف اولیه افتا یعنی ایجاد یک بازار واحد منطقه‌ای صورت گرفت (Cuyvers and Pupphavesa, 1996: 6-7). بنابراین در این مرحله اقدامات دیگری نیز در راستای تحقق همگرایی اقتصادی میان دولت‌های آسه‌آن در قالب افتا صورت گرفت که مهم‌ترین آنها ارتقای طرح سپت بود که به تصویب سران کشورهای عضو رسید و به اجرا گذاشته شد. علاوه بر آن اقدامات دیگری هم در حوزه آزادسازی سرمایه‌گذاری صورت گرفت و قرار شد در حوزه خدمات و کشاورزی هم اقداماتی در جهت آزادسازی صورت بگیرد که همگی حاکی از تلاش حکومت‌های دولت‌های عضو برای رسیدن به مرحله نهایی همگرایی اقتصادی یعنی اجرای کامل طرح افتا در همه حوزه‌ها بود.

آنچه که تا این جا گفته شد همگی مباحثی راجع به توافقات، طرح‌ها و موافقت‌نامه‌های میان اعضا برای گسترش همگرایی اقتصادی بود؛ اما آنچه که می‌تواند به عنوان ملاک و معیار گسترش همگرایی اقتصادی منطقه‌ای تلقی شود، اجرای این طرح‌ها، پروژه‌ها و موافقت‌نامه‌های میان اعضای آسه‌آن است. عده‌ای بر این نظر بودند که طرح افتا با شکست مواجه خواهد شد و انتظار پیشرفت چندانی در این طرح نمی‌توان داشت. اما نکته قابل توجه این است که برخلاف بیشتر پیش‌بینی‌های گذشته، افتا نه تنها با شکست مواجه نشد، بلکه سرعت پیشرفت آن بسیار خوب بود و حتی طی اصلاحیه‌های بعدی که ذکر آنها رفت، حوزه و گستره آن نیز افزایش یافت. اگر چه نمی‌توان طرح افتا را صددرصد موفق دانست

و واقعیت این است که با تأخیرات و وقفه‌هایی در زمینه‌های کشاورزی، خدمات و سرمایه‌گذاری مواجه شده است، اما در مجموع می‌توان آن را براساس شواهد زیر پروژه‌ای نسبتاً موفق قلمداد نمود.

۱. طرح کاهش تعرفه‌های موجود بر کالاها در افتا به خوبی اجرا شده است. هر کدام از دولت‌های عضو هر ساله تعرفه‌های موجود بر طیفی از محصولات و کالاها را که مشمول سپت می‌شدند کاهش داده‌اند. به عنوان نمونه در سال ۲۰۰۱، ۳، ۹۸ درصد همه اقلام تعرفه‌ای در شش کشور عضو آسه آن تحت پوشش سپت قرار گرفتند که بالاتر از ۹۸ درصد در سال ۱۹۹۹ بود و این رقم در سال ۲۰۰۵ به ۹۸،۹۹ درصد رسیده است. این امر نشان‌دهنده یک پیشرفت و توسعه در حوزه افتا بود، زیرا در سال‌های ۱۹۹۶ و ۱۹۹۸ به ترتیب ۹۰ درصد و ۹۴ درصد از اقلام و کالاها تحت پوشش سپت و طرح افتا قرار گرفته بودند. به علاوه در اول ژانویه ۲۰۰۲، تعرفه‌های بین صفر تا پنج درصد بر ۹۶ درصد از کالاهای مشمول سپت اجرا می‌شد در حالی که در سال ۲۰۰۱، تعرفه‌های بین صفر تا پنج درصد بر ۹۰ درصد از کالاهای مشمول سپت اجرا می‌شد که در این فاصله زمانی شش درصد رشد داشت. همچنین در سال ۲۰۰۳، ۴۸ درصد از کل تعرفه‌های موجود بر کالاهای مشمول طرح سپت در شش کشور عضو آسه آن به سطح تعرفه صفر درصد رسید. در مورد چهار عضو دیگر آسه آن که بعداً به آن پیوسته اند نیز باید گفت که در سال ۲۰۰۳، ۶۶،۵۷ درصد از کالاها و اقلام مشمول طرح سپت دارای تعرفه حداکثر پنج درصد بودند (AFTA Council, 2003).

۲. در مورد فهرست مستثنی‌سازی موقت نیز باید بیان کرد که از اول ژانویه ۱۹۹۶، دولت‌های عضو آسه آن براساس تعهدی که در سال‌های ۱۹۹۵-۱۹۹۴ داده بودند، تقریباً ۲۰ درصد کالاهایی را که در فهرست مستثنی‌سازی موقت بودند، به فهرست کالاهای مشمول طرح سپت منتقل کردند. بخش نهایی کالاهایی که در فهرست مستثنی‌سازی موقت بودند نیز با آغاز سال ۲۰۰۰ به فهرست کالاهای مشمول طرح سپت منتقل شدند و تعرفه‌ای که بر این کالاها وضع شد، به پائین‌تر از ۲۰ درصد رسید. متعاقب آن هم نرخ تعرفه‌های موجود بر

کالاهای منتقل شده به فهرست کالاهای مشمول طرح سپت در فاصله زمانی ۲۰۰۲-۲۰۰۳ به صفر تا پنج درصد رسید. تنها فهرست مستثنی سازی سه کشور مالزی، اندونزی و فیلیپین باقی ماند که این هم فقط رقمی معادل ۰/۶ درصد کل خطوط تعرفه‌ای این کشورها را شامل می‌شد (بروجردی، ۱۳۸۰).

۳. میانگین نرخ تعرفه سپت برای شش کشور عضو آسه آن از ۱۲،۷۶ درصد در سال ۱۹۹۳ به ۱،۸۷ درصد در سال ۲۰۰۵ کاهش یافت (جدول شماره یک). در مورد محصولات کشاورزی فرآوری نشده نیز باید گفت به رغم آنکه کشورهای عضو با ورود این دسته از محصولات به فهرست کالاهای مشمول طرح سپت موافق بودند اما آزادسازی محصولات کشاورزی فرآوری نشده براساس مقررات سپت، پیشرفت چندانی نداشت و علت آن هم این بود که به لحاظ سیاسی این محصولات جزء کالاهای حساس و حیاتی محسوب می‌شوند و همین امر سبب شد که تنها ۶۸،۵ درصد از کل ۲۰،۲۵ اقلام تعرفه‌ای در زمینه کشاورزی، در فهرست کالاهای مشمول قرار گیرند، ۱۸،۶ درصد از اقلام کشاورزی در فهرست مستثنی سازی موقت قرار گرفتند و ۱۲،۹ درصد از اقلام هم به عنوان کالاهای حساس باقی ماندند.

جدول ۱. میانگین کاهش نرخ تعرفه سپت برای اعضای آسه آن (۱۹۹۳-۲۰۰۵)

۱۹۹۳	۱۹۹۵	۱۹۹۷	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۳	۲۰۰۵
%۱۲،۷۶	%۷،۷۶	%۶،۳۸	%۴،۴۳	%۳،۲۱	%۲،۳۹	%۱،۸۷

منبع (دبیرخانه آسه آن)

۴. اقدام جدی دیگری که به منظور اجرایی و عملی شدن افنا صورت گرفت، کاهش موانع غیرتعرفه‌ای و تسهیل تجارت در درون آسه آن چه به شکل مشترک و چه به شکل جداگانه بود (Feridhanusetyawan, 1998: 5). دولت‌های عضو آگاه بودند که حتی اگر

آزادسازی و رفع همه موانع تعرفه‌ای هم به صورت کامل صورت پذیرد، وجود موانع غیرتعرفه‌ای باعث ایجاد محدودیت‌های آشکار برای ایجاد یک بازار منطقه‌ای می‌شود (Baldwin, 1997: 58-60).

۵. عوارض گمرکی که بزرگ‌ترین شاخص موانع غیرتعرفه‌ای محسوب می‌شود در پایان سال ۱۹۹۶ به صورت کامل حذف گردید. همان‌طور که قبلاً هم ذکر شد، موانع غیرتعرفه‌ای فنی، شاخص عمده دیگر موانع غیرتعرفه‌ای به شمار می‌رود که حذف آن از طریق اجرای برنامه‌هایی همچون ترویج شفافیت و یکسان‌سازی صورت گرفته است. این برنامه‌ها در درون افتا اجرا شده‌اند و برخی از آنها نیز تکمیل شده‌اند. به‌عنوان نمونه در سال ۲۰۰۰، متن نظام همسان‌سازی تعرفه‌های آسه‌آن^۱ به منظور حذف تناقض‌های موجود در آن مورد بازبینی قرار گرفت (Princewaterhouse and Coopers, 2000: 67) و مقرر شد که دولت‌های عضو این سیستم را از اول ژانویه ۲۰۰۳ اجرا کنند.

۶. همچنین اقدامات همکاری‌جویانه‌تری نیز در میان اعضای آسه‌آن به‌منظور تسهیل تجارت منطقه‌ای صورت گرفت. به‌عنوان مثال در سال ۱۹۹۶ برنامه‌ای برای یکسان‌سازی استانداردها در ۲۰ گروه از اقلام و کالاها که در آسه‌آن مورد تجارت وسیع بودند، ترتیب داده شد و مدف هم حداکثر استفاده از استانداردهای بین‌المللی بود.

در مورد تجارت درون منطقه‌ای آسه‌آن هم که شاخص عمده‌ای برای همگرایی اقتصادی محسوب می‌شود باید گفت که تجارت درون منطقه‌ای آسه‌آن از ۱۸ درصد کل تجارت آسه‌آن در سال ۱۹۸۰ به ۲۲،۵۰ درصد در سال ۲۰۰۴ رسید (ASEAN Secretariat, 2005) و میزان این تجارت در فاصله زمانی ۱۹۷۰ تا ۲۰۰۴ در جدول شماره ۲ نشان داده شده است.

جدول ۲. میزان تجارت درون منطقه‌ای آسه‌آن (۲۰۰۴ - ۱۹۸۰)

۱۹۸۰	۱۹۸۳	۱۹۸۵	۱۹۹۴	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۴
۲۵	۳۵	۲۵	۵۷,۴	۷۷,۸	۸۵,۴	۷۴,۴	۸۷,۷	۱۱۶,۶
میلیارد	میلیارد	میلیارد	میلیارد	میلیارد	میلیارد	میلیارد	میلیارد	میلیارد
دلار	دلار	دلار	دلار	دلار	دلار	دلار	دلار	دلار

منبع: دبیرخانه آسه‌آن

در واقع مطالبی که ذکر آنها رفت، نشان داد که چگونه افتا در فاصله زمانی ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۵ دچار تحول شده و از پروژه‌ای که تأکید اولیه اش بر آزادسازی تعرفه‌ها در زمینه اقلام و کالاهای تولیدی و صنعتی بود به پروژه‌ای وسیع‌تر و گسترده‌تر تبدیل شده و حوزه‌هایی را که به لحاظ سیاسی بسیار حساس بوده‌اند در بر گرفته است - حوزه‌هایی هم چون کشاورزی، سرمایه‌گذاری و خدمات. به علاوه اینکه حذف موانع غیرتعرفه‌ای به منظور دستیابی به یک بازار واحد در درون آسه‌آن نیز مورد تأکید قرار گرفته است. اگر چه نمی‌توان کندی‌ها و وقفه‌های صورت گرفته در اجرای طرح افتا را نادیده گرفت اما در مجموع در مقایسه با دوره اولیه فعالیت اعضای آسه‌آن برای رسیدن به همگرایی اقتصادی منطقه‌ای که از زمان شکل‌گیری آسه‌آن تا زمان فروپاشی شوروی و قبل از شکل‌گیری افتا را شامل می‌شود، پیشرفت‌های گسترده و غیرقابل انکاری در درون آسه‌آن به خصوص از زمان شکل‌گیری افتا صورت گرفته است، در واقع در طول دوره اولیه همکاری اقتصادی در درون آسه‌آن هر آن چیزی که می‌بایستی موضوع همکاری اقتصادی منطقه‌ای قرار گیرد، از فهرست همکاری مستثنی می‌شدند (Mansfield and Milner, 1999:603).

نتیجه‌گیری

باتوجه به مطالب ارائه‌شده در این مقاله می‌توان به این جمع‌بندی رسید که تصمیم‌گیری در مورد انجام تعاملات همگرایانه اقتصادی و اجرای همکاری‌های صورت

گرفته در میان اعضای آسه‌آن در جهت نیل به همگرایی اقتصادی در سطح سران، وزرای اقتصاد، تجارت، صنعت، و کارشناسان ارشد اقتصادی کشورهای عضو مؤید گزاره‌های بین حکومت‌گرایی است که همکاری میان دولت‌ها و همگرایی میان آنها ناشی از تصمیم‌گیری‌های نخبگان حکومتی است. نخبگان هستند که عامل مهم همگرایی میان دولت‌ها محسوب می‌شوند و تا آنها تصمیم‌هایی را برای تعامل همگرایانه در میان دولت‌ها اتخاذ نکنند، همکاری میان دولت‌ها و در نهایت همگرایی ناشی از به‌وجود نمی‌آید. در واقع تا همگرایی برای حکومت‌ها و نخبگان سیاسی سود و منافع به دنبال نداشته باشد، حکومت‌ها با ادامه همگرایی مخالفت خواهند کرد. اگرچه آسه‌آن به‌عنوان یک نهاد منطقه‌ای در سال ۱۹۶۷ پا به عرصه وجود گذاشت، اما اساساً از سال ۱۹۷۶ بود که اجلاس وزرای اقتصاد در درون این نهاد به وجود آمد و فعالیت‌های اقتصادی این نهاد شروع شد. پس عملاً بعد از اینکه حکومت‌های عضو، وجود فعالیت‌های اقتصادی در جهت همگرایی اقتصادی را به نفع خود دیدند با انجام فعالیت‌های اقتصادی این نهاد به‌منظور رسیدن به همگرایی اقتصادی میان اعضا موافقت کردند.

منابع و مأخذ

۱. بروجردی، محمد (۱۳۸۰). اتحادیه ملل جنوب شرق آسیا (آسه آن)، تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
۲. مرزوقی، حسن (۱۳۷۶). آشنایی با تجارت و اقتصاد آسه آن، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
3. Alleyne, Malene Chagni (2007), "Governance and Caribbean Integration" 8th Annual SALISES Conference, (March), Trinidad and Tobago.
4. ASEAN (1992a), The Singapore Declaration, Singapore, (28 January).
5. ASEAN (1992b), Framework Agreement on Enhancing Economic Cooperation, Singapore, (28 January).
6. ASEAN (1992c), Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area, Singapore, (28 January).
7. ASEAN (1995a), The Bangkok Summit Declaration of 1995, Bangkok, (15 December).
8. ASEAN (1995b), Protocol to Amend the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation, Bangkok, (15 December).
9. ASEAN (1995c), Protocol to Amend the Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area, Bangkok, (15 December).
10. ASEAN (1996a), Basic Agreement on the ASEAN Industrial Cooperation Scheme, Singapore, (27 April).
11. ASEAN Secretariat (1995), AFTA Reader Volume III, Jakarta: The ASEAN Secretariat.
12. Athukorala, P.C. and J. Menon (1997), "AFTA and the Investment-Trade Nexus in ASEAN", World Economy. Vol. 20, No. 2, pp. 159-174.

13. Baldwin, R.E. (1997), *Planning for ASEAN: How to Take Advantage of Southeast Asia's Free Trade Area*, London: The Economist Intelligence Unit.
14. Chia, S.Y. (1998), "The ASEAN Free Trade Area", *The Pacific Review*, Vol. 11, No. 2, pp. 213-232.
15. Cuyvers, Ludo and W. Puppavesa (1996), "From ASEAN to AFTA", *CAS Discussion Paper*, No. 6, (September).
16. Feridhanusetyawan, T. (1998), "The Impacts of Trade Liberalization on Welfare and Employment in ASEAN", *ACIAR Working Paper 98. 05*, Australia: Australian Centre for International Agricultural Research.
17. Hussey, Antonia (1991), "Regional Development and Cooperation through ASEAN", *The Geographical Review*, Vol. 81, No. 1, pp. 87-98.
18. Lim, C.P (1989), "ASEAN Cooperation in Industry: Looking Back and Looking Forward", in: *ASEAN at the Crossroads*. Eds by N. Sopice, C.L. See and L. S. Jin. Kuala Lumpur: Institute of Strategic and International Studies, pp. 91-138.
19. Mansfield, E. and Milner, H. (1999), "The New Wave of Regionalism International Organization", Vol. 53, No. 3, pp. 589-627.
20. Mattli, Walter (1999), *The Logic of Regional Integration.*, Cambridge: Cambridge University Press.
21. Moravcsik, A. (1993), "Preferences and Power in the European Community: A Liberal Intergovernmental Approach", *Journal of Common Market Studies*, Vol. 31, No. 4, pp.473-524.
22. Moravcsik, A. (1997), "Taking Preferences Seriously: A Liberal Theory of International Politics", *International Organization*, Vol. 51, No. 4, pp. 513-553.

23. Naya, S. (1987), *Towards an ASEAN Trade Area*, Kuala Lumpur: Institute of Strategic and International Studies.
24. Nesadurai, Helen (2003), "The Indo- Chinese Enlargement of ASEANS", Working Paper 56, Singapore Institute of Defense and Strategic Studies.
25. Ooi, G.T. (1989), "ASEAN Preferential Trading Arrangements: An Assessment", in: *ASEAN at the Crossroads*, Eds by N. Sopiee, C. L., See and L. S. Jin, Kuala Lumpur: Institute of Strategic and International Studies, pp. 55-62.
26. Palmujoki, Eero (2001), *Globalization in Southeast Asia*. Great Britain: Palgrave.
27. Pasadilla, Glorio (2004), "East Asian Cooperation: The ASEAN View", Philippine Institute for Development Studies Discussion Paper Series. No. 27.
28. Pricewaterhouse Coopers (2000), "Special Report: Update on AFTA and Regional Economic Cooperation", available at: www.us-asean.org/pwcreportrl.htm.
29. Puchala, Donald (1999), "Institutionalism, Intergovernmentalism and European Integration", *Journal of Common Market Studies*. Vol. 37, No. 3, pp. 317-331.
30. Ravenhill, J. (1995), "Economic Cooperation in Southeast Asia", *Asian Survey*, Vol. XXXV, No. 9, pp. 850-866.
31. Soesastro, Hadi (2005), "Accelerating ASEAN Economic Integration: Moving Beyond AFTA "CSIS Working Paper Series, WPE 091, (March), pp. 1-16.
32. Stubbs, Richard (2002), "ASEAN plus Three: Emerging East Asian Regionalism?" *Asian Survey*, Vol. 42, No. 3, pp. 440-455.