

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งตามกฎหมายระหว่างประเทศในปัจจุบันพบว่า มีอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับที่บัญญัติถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่ง โดยปรากฏในอนุสัญญาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับกฎหมายทะเลและไม่เกี่ยวกับกฎหมายทะเล นับตั้งแต่ธรรมนูญบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่าน ค.ศ.1921 ซึ่งถือเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการผ่านแดนฉบับแรก ซึ่งแม้ไม่ได้เป็นการกำหนดไว้แก่รัฐไร้ชายฝั่งโดยตรงแต่รัฐไร้ชายฝั่งก็เป็นรัฐที่ได้รับประโยชน์จากอนุสัญญาฉบับดังกล่าว แต่อนุสัญญาดังกล่าวก็มีข้อจำกัดในเรื่องการผ่านแดน เช่น อนุญาตให้รัฐทางผ่านเรียกเก็บภาษีที่เกี่ยวกับการผ่านแดนได้ทำให้เกิดเป็นอุปสรรคในการผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ต่อมาก็ได้มีความตกลงว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีและศุลกากร ค.ศ.1947 ที่เข้ามาช่วยเสริมในเรื่องหลักเสรีภาพในการผ่านโดยมุ่งเน้นไปในเรื่องการลดอุปสรรคทางการค้าต่างๆ ที่เกี่ยวกับการผ่านแดน เช่น การเรียกเก็บภาษีผ่านแดน เป็นต้น

จากนั้นก็ยังมีอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ที่ยืนยันถึงหลักในเรื่องเสรีภาพในการผ่านไว้ แต่เสรีภาพในการผ่านแดนตามอนุสัญญาฉบับนี้เป็นการผ่านของรัฐไร้ชายฝั่งเพื่อจุดมุ่งหมายในการบริโภคสิทธิเสรีภาพต่างๆ ตามหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง (Freedom of High sea) ซึ่งนับว่าเป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่กล่าวถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งในส่วนของการใช้ประโยชน์จากทะเลอย่างเท่าเทียมกับรัฐชายฝั่งอื่นๆ

ต่อมา เริ่มมีอนุสัญญาที่กำหนดเป็นการให้สิทธิแก่รัฐไร้ชายฝั่งโดยตรงนั่นคือ อนุสัญญานิวยอร์กว่าด้วยการค้าผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่ง ค.ศ.1965 แต่ก็ยังเป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์ที่จะมุ่งลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศของรัฐไร้ชายฝั่งซึ่งประสบปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าของตนไปยังประเทศคู่ค้าอื่นๆ เพราะในความตกลงว่าด้วยพิกัดอัตราภาษีและศุลกากร ค.ศ.1947 ไม่ได้กำหนดรายละเอียดที่เกี่ยวข้องในเรื่องการขนส่งผ่านแดนของรัฐไร้ชายฝั่งโดยตรง

จนกระทั่งเมื่อมีการรับเอาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ในฐานะอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งถือได้ว่าเป็นอนุสัญญาที่เป็นการรวบรวมและประมวลหลักกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับทะเลไว้มากที่สุด ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้รับการยอมรับจากนานาอารยประเทศในหลักการของอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งก็รวมถึงสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งในเรื่องการผ่านเข้าและออกสู่ทะเลด้วยเช่นเดียวกัน

แต่เมื่อพิจารณาถึงสิทธิของรัฐชายฝั่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 พบว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งเป็น 2 เรื่องสำคัญ คือ สิทธิในการเข้าและออกสู่ทะเล (Right to access to and from the sea) และหลักเสรีภาพในการผ่าน (Freedom of transit) ซึ่งทั้งสองส่วนนั้นแตกต่างกันแต่ก็มีความสัมพันธ์กัน โดยบทบัญญัติในมาตรา 125 กำหนดให้รัฐไร้ชายฝั่งมีสิทธิที่จะเข้าและออกสู่ทะเล (Right to access to and from the sea) เพื่อกระทำการกิจกรรมต่างๆ ที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ให้แก่รัฐไร้ชายฝั่ง ซึ่งมีทั้งสิทธิที่เกี่ยวกับเสรีภาพแห่งทะเลหลวง (Freedom of the high sea) และมรดก ร่วมกันของมนุษยชาติ (common heritage of mankind) แต่ทั้งนี้อนุสัญญาดังกล่าวก็คำนึงถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์ของรัฐไร้ชายฝั่งจึงกำหนดให้รัฐไร้ชายฝั่งมีเสรีภาพในการผ่าน (Freedom of transit) เพื่อประกอบกับการใช้สิทธิในการเข้าและออกสู่ทะเล (Right of access to and from the sea) โดยทำการผ่านตลอดอาณาเขตของรัฐทางผ่านโดยทุกวิถีการขนส่ง

แต่ทั้งนี้อนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดกรอบในเรื่องดังกล่าวไว้เป็นกรอบกว้างๆ เท่านั้น ไม่เพียงพอต่อการนำไปปฏิบัติ และกำหนดให้การใช้สิทธิตามอนุสัญญานี้จะต้องทำความเข้าใจใน ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค หรือทวีประหว่างรัฐไร้ชายฝั่งและที่เกี่ยวข้อง เพื่อตกลงข้อกำหนด และรูปแบบวิธีสำหรับการใช้เสรีภาพในการผ่านเช่นว่านั้น โดยถือเป็นการผสมผสานความร่วมมือระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งกับรัฐทางผ่าน

ในส่วนของสิทธิในการเข้าและออกสู่ทะเล (Right to access to and from the sea) นั้น อนุสัญญาดังกล่าวก็ได้กำหนดให้รัฐไร้ชายฝั่งมีสิทธิที่จะเข้าและออกสู่ทะเลเพื่อกระทำการกิจกรรมต่างๆ ในทะเลที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้แก่รัฐไร้ชายฝั่ง รวมถึงการใช้ประโยชน์จากทะเลตามหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวง (Freedom of High sea) และสิทธิที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ร่วมกันของมนุษยชาติ (common heritage of mankind)

แต่จากการศึกษาพบว่าความเป็นไปได้ของรัฐไร้ชายฝั่งที่จะใช้สิทธิในการเข้าและออกสู่ทะเลเพื่อกระทำกิจกรรมต่างๆ ในทะเลนั้นมีความเป็นไปได้น้อยโดยเฉพาะการกระทำกิจกรรมในทะเลเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งเนื่องจากอนุสัญญาฉบับนี้มักจะกำหนดเงื่อนไขไว้ให้ทำ ความตกลงกับรัฐชายฝั่ง ซึ่งรัฐชายฝั่งก็มักจะปฏิเสธหรือตั้งข้อจำกัดการใช้สิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งไว้ เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตน (National Interest)

สรุปแล้วสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เป็นการกำหนดกรอบแต่เพียงกว้างๆ เท่านั้น ดังนั้น การจะปฏิบัติตามสิ่งที่อนุสัญญา กำหนดไว้จำเป็นต้องอาศัยอนุสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าวมาช่วยเสริมเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ให้ อีกทั้งยังต้องอาศัยหลักการผสมผสานความร่วมมือระหว่างรัฐไร้ชายฝั่งและรัฐทางผ่านทำข้อตกลงเพื่อกำหนดรายละเอียดปลีกย่อยเพื่อสามารถที่จะนำไปปฏิบัติ ได้ แต่ทั้งนี้ บทบัญญัติในอนุสัญญาดังกล่าวก็ได้กำหนดปทัสฐานที่เกี่ยวข้องในการทำข้อตกลง เพื่อกำหนดรายละเอียดเท่านั้น

แต่ทั้งนี้ การที่ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงยังไม่มีผลผูกพันประเทศไทยในฐานะภาคี ของอนุสัญญา

ในการศึกษากรณีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวซึ่งเป็นรัฐที่มีลักษณะเป็นรัฐ ไร้ชายฝั่งกับประเทศไทยนั้น จากการศึกษาพบว่าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวให้ความสำคัญในเรื่องการใช้เสรีภาพในการผ่านแดนมากกว่าในเรื่องการใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ จาก ทะเล โดยทั้งสองประเทศได้มีการจัดทำข้อตกลงในเรื่องเกี่ยวกับการผ่านแดนมานานแล้วโดยข้อ ตกลงในระยะแรกนั้นเป็นการมุ่งที่จะให้สิทธิแก่กันในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีการจัดทำข้อตกลง ระหว่างกันฉบับแรกเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2502 ต่อมา ก็ได้มีการพัฒนาเพื่อปรับเปลี่ยนให้ เหมาะสมกับสภาพการณ์จนมีการจัดทำข้อตกลงฉบับที่ 2 ขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2521 และได้ใช้ข้อตกลง ฉบับนี้เรื่อยมาจนมีการปรับปรุงความตกลงฉบับใหม่ระหว่างทั้งสองประเทศ โดยความตกลงฉบับ ล่าสุดที่มีผลใช้บังคับเกี่ยวกับการผ่านแดนในปัจจุบันคือ “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางทาง ถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว” ฉบับลงนามความตกลงเมื่อ 5 มีนาคม พ.ศ.2542

นอกจากความตกลงในระดับทวิภาคีแล้วยังปรากฏความร่วมมือทั้งในระดับภูมิภาค อาเซียนและความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อที่จะพัฒนาและอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้าผ่านแดนในภูมิภาคนี้เพื่อสนับสนุนในการเปิดการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียน (ASEAN Free Trade Area-AFTA) ซึ่งความตกลงเช่นว่านั้นคือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN framework agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The GMS Cross-Border Transport Agreement)

ความตกลงในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคต่างๆ เหล่านี้ประกอบด้วยหลักการต่างๆ มากมาย ทั้งหลักการที่สอดคล้องกับหลักการเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และหลักการใหม่ๆ ที่ช่วยสนับสนุนให้การขนส่งผ่านแดนมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น และยังมีความตกลงในระดับทวิภาคีไทย-ลาวซึ่งกำหนดรายละเอียดในเรื่องการขนส่งผ่านแดน ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าในปัจจุบันมีกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอยู่หลายฉบับที่เกี่ยวข้องในเรื่องการขนส่งผ่านแดนระหว่างสองประเทศซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเพียงพอแล้วที่จะนำไปปฏิบัติในเรื่องดังกล่าว

ในส่วนของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวนั้นพบว่าในอดีตปัญหาที่สำคัญและเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานคือ ปัญหาเรื่องการผูกขาดของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว ซึ่งเนื่องจากตามข้อตกลงระหว่างไทย-ลาวเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนฉบับปี 2521 ได้กำหนดให้ผู้ที่จะประกอบกิจการขนส่งผ่านแดนไทย-ลาวจะต้องได้รับอนุญาตจากคณะรัฐมนตรีเท่านั้น ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนในยุคนั้นมีเพียง 5 ราย ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามมา เช่น อัตราค่าขนส่งสูง การขนส่งสินค้ามีความล่าช้าเนื่องจากผู้ประกอบการมีจำนวนน้อย ซึ่งในปัญหาดังกล่าว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ร้องเรียนมายังประเทศไทยเพื่อให้แก้ไขปัญหาดังกล่าว จนเมื่อมีการจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าไทย-ลาว ฉบับ พ.ศ. 2542 ทำให้ปัญหาดังกล่าวได้รับการพิจารณาแก้ไข จนปัจจุบันได้มีการเปิดเสรีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย-ลาวไปเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2547 ทำให้ปัจจุบันนี้มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนมีจำนวนมากขึ้น

ปัญหาเรื่องการผูกขาดของผู้ประกอบการซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ในเรื่องดังกล่าวได้รับการแก้ไขไปแล้ว ปัจจุบันยังไม่พบปัญหาในทางปฏิบัติใดที่เป็นอุปสรรคสำคัญในเรื่องการขนส่งผ่านแดนคงมีก็แต่ปัญหาเล็กน้อยในเรื่องความเข้าใจในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ซึ่งไม่สอดคล้องกัน อันเนื่องมาจากความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พ.ศ.2542 เพิ่งมีผลใช้บังคับได้ไม่นานประกอบกับทั้งสองประเทศได้ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและทันท่วงที ดังนั้นการประชุมตกลงกันระหว่างสองประเทศในปัจจุบันนี้จึงมุ่งเน้นไปในเรื่องของการพัฒนาการอำนวยความสะดวกแก่กันในการเรื่องการขนส่งผ่านแดนให้มีความสะดวกรวดเร็วโดยอาศัยกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน เป็นแม่บทในการพัฒนาประกอบกับการพัฒนาตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation: GMS-EC) หรือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจจำนวน 6 ประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นที่จะพัฒนาเส้นทางที่ใช้ในการคมนาคมให้มีความสะดวกได้มาตรฐานและเชื่อมโยงการขนส่งในประเทศต่างๆ ให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อพิจารณาถึงการใช้สิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในปัจจุบันพบว่าแม้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ได้กำหนดสิทธิต่างไว้ให้แก่รัฐไร้ชายฝั่ง แต่ปัจจุบันนี้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวให้ความสำคัญแต่เฉพาะในเรื่องเสรีภาพในการผ่านแดนของประเทศไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น เนื่องจากเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่รัฐไร้ชายฝั่งต้องการประกอบกับปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้เข้ามามีบทบาทสำคัญ ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรพัฒนาในเรื่องดังกล่าว ดังนี้

1. ในประเด็นเกี่ยวกับสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งนั้นประเทศไทยไม่ควรเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เนื่องจากหากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอ้างสิทธิตามอนุสัญญาดังกล่าว ประเทศไทยมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติตามสิทธิของรัฐไร้ชายฝั่งต่อสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในฐานะของภาคีแห่งอนุสัญญาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนาคตหากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวอ้างสิทธิในการเข้าและออกสู่ทะเล (Right to access to and from the sea) เพื่อกระทำการกิจกรรมต่างๆ ทางทะเล ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทบต่อผลประโยชน์ของชาติ (National Interest) อย่างยิ่ง

2. ควรยึดกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่มีอยู่แล้วในระดับภูมิภาค อนุภูมิภาคในการพัฒนาความร่วมมือในการขนส่งผ่านแดนไม่ว่าจะเป็นกรอบความร่วมมืออาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เนื่องจากเป็นกรอบความร่วมมือที่เป็นที่ยอมรับในภูมิภาคอาเซียนและประกอบไปด้วยหลักการต่างๆ มากมายที่ช่วยสนับสนุนให้การขนส่งผ่านแดนภายในภูมิภาคมีความสะดวกรวดเร็วและส่งผลดีมาถึงการพัฒนาในระดับเศรษฐกิจในประเทศด้วย

3. ประเทศไทยควรพิจารณาถึงประโยชน์ที่จะได้จากเรื่องดังกล่าว เช่น เมื่อสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าจากประเทศที่สาม ประเทศไทยก็ใช้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนหรือเวียดนามได้ด้วยเช่นเดียวกัน เนื่องจากแนวโน้มในอนาคตการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศจีนที่เติบโตอย่างรวดเร็วจะทำให้ประเทศจีนมีบทบาทสำคัญในการค้าในภูมิภาคเอเชีย ดังนั้น หากมีการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-จีนก็จะทำให้เกิดผลดีต่อประเทศไทย

4. ควรที่จะศึกษาและพัฒนาวิธีการขนส่งอื่นๆ นอกเหนือจากการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว ซึ่งจากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่ามียุทธศาสตร์การขนส่งอีก 2 เส้นทางที่น่าจะมีความเป็นไปได้ ควรได้รับการศึกษาและพัฒนา อีกทั้งยังสอดคล้องกับบทบัญญัติมาตรา 129 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ก็คือ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรถไฟและการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในฐานะที่เป็นแม่น้ำระหว่างประเทศเพื่อใช้ในการเดินเรือซึ่งจะช่วยกระจายการขนส่งทางถนนไม่ให้นานาแน่นจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรหรือการชำรุดของถนน

5. แม้ว่าในอนุสัญญาต่างๆ จะกำหนดหลักยกเว้นภาษีหรือค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางที่เกี่ยวกับการผ่านแดนแต่ ทั้งนี้ประเทศไทยศึกษาในเรื่องการสร้างเส้นทางพิเศษ (Fast lanes) ที่มีลักษณะเฉพาะเพื่อสามารถที่จะขนส่งด้วยความรวดเร็วในการขนส่งผ่านแดนโดยเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางพิเศษ (Fast lanes) ดังกล่าวซึ่งช่วยนำรายได้เข้าประเทศเพราะจากลักษณะภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นประเทศที่เชื่อมประเทศในอาเซียนในแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ดังนั้น การคมนาคมทางบกส่วนใหญ่ในภูมิภาคอาเซียนจะต้องผ่านประเทศไทย

อนึ่ง การเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษดังกล่าวไม่ขัดต่อหลักยกเว้นภาษีหรือค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนตามหลักกฎหมายในเรื่องเสรีภาพในการผ่านเพราะหากการขนส่งใช้เส้นทางปกติก็ยังคงไม่เสียภาษีหรือค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางปกติแต่อย่างใด

6. ประเทศไทยควรอาศัยความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาคอาเซียนก็เป็นเรื่องสมควรพิจารณา เพราะหากอาศัยความได้เปรียบในด้านภูมิศาสตร์ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศเป็นจุดศูนย์กลางของการคมนาคมทั้งในแนวเหนือ-ใต้และแนวตะวันออก-ตะวันตก ดังนั้น หากประเทศไทยสามารถควบคุมโครงสร้างการคมนาคมทางบกในภูมิภาคอาเซียนได้ ก็จะทำให้สามารถพัฒนาเศรษฐกิจและสร้างประโยชน์มหาศาลให้แก่ประเทศไทยดังที่ได้เสนอถึงข้อดีไว้แล้วในบทที่ 4 และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการขยายโอกาสด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งเพิ่มศักยภาพในการใช้ทรัพยากรร่วมกัน นำไปสู่การพึ่งพาซึ่งกันและกัน และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในภูมิภาค โดยหากพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน และหากประเทศไทยเชื่อมระบบคมนาคมกับ 6 ประเทศลุ่มน้ำโขงสำเร็จ จะทำให้ประเทศไทยและกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงเป็นกลุ่มเศรษฐกิจใหญ่ที่ประเทศญี่ปุ่น อินเดีย และสหรัฐอเมริกา หันมาให้ความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้เปรียบจากการเป็นศูนย์กลางของระบบการค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง เป็นประตูการค้าที่เปิดสู่จีนโดยผ่านพม่า ลาว และประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ในการผลักดันระบบคมนาคมให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย