รายงานผลการดำเนินงานและผลักดัน

โครงการพัฒนาและก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โดย

ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



รายงานผลการดำเนินงานและผลักดัน
โครงการพัฒนาและก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โดยธนิต โสรัตน์
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บทนำ

ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือพาณิชย์สากลแห่งเดียวของประเทศไทย ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำโขง บริเวณเขตเทศบาลเมืองเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ดำเนินการบริหารและจัดการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ลักษณะเป็นทำทุ่นลอยอยู่ริมแม่น้ำโขง เนื่องจากไม่สามารถก่อสร้างให้เป็นท่าเรือในลักษณะที่เป็นหน้าท่ายื่นล้ำไปบนแม่น้ำโขง เนื่องจากประเทศไทยและลาว มีข้อตกลงในการใช้ร่องน้ำเป็นการแบ่งเขตแดน ซึ่งร่องน้ำก็มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ทำให้ร่องน้ำอยู่ติดกับฝั่งไทยและข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมที่มีแต่ในสมัยฝรั่งเศสในการห้ามประเทศไทยสร้างสิ่งก่อสร้างรุกล้ำลงไปในบริเวณแม่น้ำ อีกทั้ง ท่าเรือเชียงแสน ตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่า กรมศิลปากรขึ้นทะเบียนเป็นเขตโบราณสถานในรัศมี 200,000 ตารางเมตร ในเขตตัวเมืองเชียงแสน รวมทั้ง ไม่มีพื้นที่หลังท่าในการทำเป็นโรงพักสินค้าและลานจอดรถ ทำให้เป็นอุปสรรคในการขยายและพัฒนาท่าเรือให้รองรับการขนถ่ายสินคาเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศไทย และประเทศจีนตอนใต้

ภาคเอกชนในพื้นที่มีความต้องการให้มีการจัดพื้นที่ในการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ให้สามารถสร้างเป็นท่าเรือที่เป็นลักษณะเป็นแอ่ง (Basin) ให้เรือสามารถเข้ามาเทียบเท่าโดยไม่มีปัญหากับประเทศ สปป.ลาว และมีพื้นที่หลังท่าให้สามารถเอื้ออำนวยต่อการขนถ่ายสินค้า โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยภายใต้สายงานโลจิสติกส์ ได้มีการผลักดันร่วมกับสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย , หอการค้าจังหวัดเชียงราย มาตั้งแต่ปี 2548 ตั้งแต่ในยังดำเนินกิจกรรมอยู่ในสายงานจังหวัด ซึ่งต่อมาได้ดำเนินกิจกรรมภายใต้คณะอนุกรรมการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ การดำเนินการ ประกอบด้วย

1. **ปี พ.ศ. 2549-2550** การจัดเสวนาและสัมมนาในพื้นที่จังหวัดเชียงราย โดยการรับฟังและระดมความคิดเห็น ความต้องการของภาคธุรกิจและภาคเอกชนในพื้นที่ รวมทั้ง ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดเสวนามาตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปี 2550 ไม่น้อยกว่า 5 ครั้ง
2. **วันที่ 5 พฤศจิกายน 2550** สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยการสนับสนุนจากธนาคารไทยพาณิชย์ และความร่วมมือจากกรมส่งเสริมการส่งออก สภาอุตสาหกรรม จ.เชียงราย และหอการค้า จ.เชียงราย ได้จัดให้มีการสัมมนาเรื่อง “โอกาสการค้า การลงทุนจากเส้นทาง R3E นักธุรกิจจะได้ประโยชน์เมื่อใด ” ณ รร.ดุสิตไอร์แลนด์ จังหวัดเชียงราย
3. **วันที่ 6 พฤศจิกายน 2550** ได้จัดกิจกรรมในการประชุมร่วมกับแขวงบ่อแก้วและภาครัฐและเอกชนของ สปป.ลาว เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 และสะพาน

ข้ามแม่น้ำโขง โดยผู้แทนของ สปป.ลาว ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานของแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ได้แก่ คณะกรรมการแขวง บ่อแก้ว , ประธานอุตสาหกรรมและการค้าลาว , แผนกการค้ากรมภาษี , กรมคมนาคมขนส่ง , กรมการค้าต่างประเทศ , การท่องเที่ยว , กรมกสิกรรมป่าไม้ , หัวหน้าที่ดิน , สรรพากรภาษีลาว , กองตรวจคนเข้าเมือง , ธนาคารพัฒนาลาว , ธนาคารส่งเสริมกสิกรรม , แผนกแผนการลงทุน

4. **วันที่ 21 มีนาคม 2551** สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยร่วมกับเคเบิลทีวี True 7 และหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ได้จัดสัมมนาและถ่ายทอดสดการสัมมนาร่วมกับภาครัฐ ในการผลักดันการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2
5. **วันที่ 29-31 มีนาคม 2551** การลงพื้นที่ร่วมกับอดีตรัฐมนตรีพาณิชย์ นายเกริกไกร จิระแพทย์ ในการจัดรับฟังปัญหาและความคิดเห็นของภาครัฐและเอกชนในการสร้างท่าเรือเชียงแสน
6. **วันที่ 8 พฤษภาคม 2551** คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โดยจัดสรรงบประมาณจำนวน 1,546 ล้านบาทเป็นงบผูกพันปี 2552-2554
7. **วันที่ 30-31 พฤษภาคม 2551** ได้มีการลงพื้นที่ร่วมกับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายอนุรักษ์ จุรีมาศ โดยได้มีการรับฟังผัญหาความต้องการของภาคเอกชนและการลงเรือดูพื้นที่ โดยกระทรวงคมนาคมได้อนุมัติให้มีการประมูลเพื่อให้มีการก่อสร้างท่าเรือได้ภายในเดือนตุลาคม 2551 โดยใช้เวลาก่อสร้าง 960 วัน

ความสำคัญของท่าเรือเชียงแสน 2

จากการที่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยร่วมกับ สอท.เชียงราย , หอการค้าจังหวัดเชียงราย , หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและภาคเอกชนได้มีการผลักดันให้มีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โดยเห็นว่าโครงการดังกล่าวจะมีส่วนสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย **เพราะจะเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ- ใต้ (North – South Economic Corridor) ซึ่งเป็นโครงการของ GMS ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศและลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย ไทย , จีน , พม่า , เวียดนาม , ลาว** ซึ่งโครงการตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเส้นทางขนส่งจากประเทศไทยภาคเหนือตอนบนให้เชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ ทั้งการขนส่งทางถนนและการขนส่งทางแม่น้ำโขง ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนน โครงการก่อสร้างเส้นทาง R3E ซึ่งได้สร้างเสร็จสมบูรณ์ไปแล้ว ตั้งแต่ต้นปี 2551 เหลือเพียงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงของ – บ่อแก้ว ซึ่งคาดว่าน่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในต้นปี 2552 สำหรับเส้นทางในแม่น้ำโขง **รัฐบาลจีนได้มีการพัฒนาร่องน้ำโดยการระเบิดเกาะแก่ง และทำเครื่องหมายจราจรทางน้ำ พร้อมทั้งกับมีการสร้างเขื่อนทำให้สามารถเดินเรือได้เกือบตลอดทั้งปี แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำยังจะมีบทบาท เนื่องจากการขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน และเป็นเส้นทางเลือกระหว่างการขนส่งตามเส้นทางหมายเลข R3E หรือคุนมั่ง-กงลู่**

ซึ่งทั้งสองเส้นทางล้วนมีจุดหมายปลายทางไปสู่มณฑลยูนาน และเป็นเส้นทางที่จะมีความสำคัญในอนาคตอันใกล้ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน จากที่กล่าวข้างต้น ความจำเป็นของประเทศไทยที่ยังคงจะต้องมีการพัฒนาระบบท่าเรือบนแม่น้ำโขงให้สามารถรองรับการเติบโตของระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทางแม่น้ำโขง ซึ่งในส่วนของประเทศจีนได้มีการพัฒนาท่าเรือริมแม่น้ำโขง ก้าวหน้าไปกว่าประเทศไทยมากแล้ว จากการที่ทางสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีการจัดสัมมนาและลงพื้นที่ เห็นว่าท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีความจำเป็นต่อการรองรับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ท่าเรือเชียงแสนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีปัญหาอุปสรรคเชิงพื้นที่มาก และเห็นว่าควรจะมีการย้ายไปในบริเวณที่มีการจัดสรรเป็นพื้นที่บริเวณปากแม่น้ำกก บริเวณตำบลสบรวก เป็นพื้นที่ของ สปก. จำนวน 387 ไร่ 1 งาน 44 ตารางวา ซึ่งได้รับอนุมัติการขอใช้ที่ดินจากคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม **แต่ทางภาครัฐยังไม่ชัดเจนว่าควรจะมีการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่หรือไม่ โดยในชั้นต้นมีเหตุผล ดังนี้**

1. ท่าเรือเชียงแสนที่ใช้อยู่น่าจะพอเพียงกับความต้องการ เพราะการขนส่งไปสู่ประเทศจีนตอนใต้ได้มีเส้นทางถนนหมายเลข R3E ซึ่งการขนส่งทางถนนจะสะดวกกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขง
2. การสร้างท่าเรือแห่งใหม่อาจไม่มีความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ เพราะปัญหาการปล่อยน้ำของจีน
3. การขาดความชัดเจนของประเภทและปริมาณของสินค้าที่จะผ่านท่าเรือเชียงแสน โดยเฉพาะเมื่อหลังการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขง

อย่างไรก็ดี จากการผลักดันทั้งของภาคเอกชนและการศึกษาของภาครัฐ ยังเห็นความจำเป็นของการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงได้มีการผลักดันให้เห็นถึงความจำเป็นของการมีท่าเรือสากลของไทยบนแม่น้ำโขง ซึ่งได้ผลักดันต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2548 จนในที่สุดกระทรวงคมนาคมได้อนุมัติ งบประมาณในการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ ที่เรียกว่า ท่าเรือเชียงแสน 2 ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2551 เป็นงบประมาณผูกพันปี 2552 – 2554 จำนวน 1,546 ล้านบาท จะเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 ระยะเวลาการก่อสร้าง 960 วัน ในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนที่จะเข้าท่าเรือกรมทางหลวงชนบทจะมีการดำเนินการสร้างเส้นทางสายใหม่ จากเส้นทางหมายเลข 1129 โดยเริ่มต้นที่บ้านสันทรายกองงาม เพื่อมาเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ดังนั้น **ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงเป็นทางเลือกของการขนส่งทางแม่น้ำโขง การขนส่งทางถนน (เส้นทาง R3E)** โดยสินค้าหลักที่คาดว่าจะใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำ จะเป็นสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงและยางพารา ซึ่งในปี 2550 มีสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสน 250,000 เมตริกตัน และในปี 2554 คาดว่าปริมาณ 500,000 เมตริกตัน โดยในปี 2558 ปริมาณสินค้าที่จะขนส่งโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขงอาจไปถึง 1.0 ล้านเมตริกตัน ซึ่งสินค้าเกษตรประเภทที่ยังไม่แปรรูปจะเป็นกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งทางแม่น้ำโขง


ท่าเรือเชียงแสน

แม่น้ำโขงแม่น้ำแห่งภูมิภาค

แม่น้ำโขงหรือแม่น้ำของ เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สำคัญของประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคอินโดจีน ได้แก่ มณฑลยูนาน , ประเทศไทย , พม่า , สปป.ลาว , กัมพูชา และเวียดนาม ปรากฏหลักฐานเป็นโบราณและอยู่ในตำนานทางประวัติศาสตร์ของประเทศเหล่านี้มาช้านาน แม่น้ำโขงช่วงผ่านประเทศจีนเรียกว่า **แม่น้ำของหรือ โขง (ของเป็นภาษาเรียกน้ำโขงของคนท้องถิ่น)** ช่วงผ่านประเทศจีน เรียกว่า แม่น้ำหลานชางเจียง (Lanchang) เป็นเส้นทางการขนส่งที่จีนได้พัฒนาเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง-โลจิสติกส์ทางน้ำในการเชื่อม ไทย-ลาว-พม่า-จีน เป็นเส้นทางที่เรียกว่า “Inland Water Transport Logistics” หรืออาจเรียกการขนส่งทางแม่น้ำโขงได้ว่า **“เส้นทางสายไหมของการขนส่งยุคใหม่”** เนื่องจากการขนส่งต้องผ่านแม่น้ำโขงตอนเหนือ ซึ่งมีความเชี่ยวกรากคดเคี้ยวผ่านหุบเขาแก่งหินและผ่านประเทศไทย-พม่า-ลาว-จีน ซึ่งผ่านบางเมือง ซึ่งอารยธรรมสมัยใหม่ยังเข้าไม่ถึง โดยเส้นทางผ่านเขตรัฐไทยใหญ่ในพม่ายังอยู่ในยุคสงครามของเผ่า เป็นเส้นทางที่ไม่มีการประกันความปลอดภัยทั้งจากกระแสน้ำและจากธรรมชาติและจากความไม่เจริญของผู้คน เส้นทางการขนส่งโดยใช้แม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งปัจจุบันประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความสนใจ และทุ่มงบประมาณในการพัฒนา จนถือได้ว่าจีนได้ครอบงำและครอบครองเส้นทาง ทั้งทางแม่น้ำโขงและเส้นทางถนนทั้งที่ผ่านพม่าและ สปป.ลาว ได้เหมือนกับที่ในอดีตจักรพรรดิกุบไบข่านแห่งราชวงศ์หงวนของจีนเคยครอบครองเส้นทางสายไหมเครื่องเทศยุคโบราณ **แม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำที่มีต้นกำเนิดมาจากภูเขาจี้ฟูซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเทือกเขาหิมาลัยบนที่ราบสูงธิเบต เขตจังหวัดหยู่ซู่** มลฑลฉิงไห่ประเทศจีน โดยมีแม่น้ำจาคูและแม่น้ำอาคูไหลมารวมกัน **คนจีนทั่วไปเรียก “ แม่น้ำหลานชาง ” (Langchang River) ซึ่งมีความหมายว่า แม่น้ำที่ไหลเชี่ยวกราก แต่คนชนชาติลื้อในแคว้นสิบสองพันนาหรือสิบสองปัน-นาเรียกแม่น้ำสายนี้ว่าแม่น้ำ “ล้านช้าง” ซึ่งความหมายน่าจะถูกต้องกว่า** แม่น้ำนี้จะไหลผ่าน 6 ประเทศ คือ จีน พม่า ลาว ไทย เวียดนาม กัมพูชาและไหลออกสู่ทะเลจีน-ใต้ที่เวียดนาม มีความยาวทั้งสิ้น 4,909 กิโลเมตร มีความยาวเป็นอันดับ 10 ของโลก จัดเป็นแม่น้ำนานาชาติ มีจำนวนพันธุ์ปลาที่สำรวจพบ 1,255 ชนิด มีพื้นที่ชุ่มน้ำ 795,000 ตารางกิโลเมตร แม่น้ำโขงจะได้รับน้ำจากการละลายของหิมะจากประเทศจีนประมาณ 45 เปอร์เซ็นต์ ส่วนตอนล่างได้รับน้ำจากเทือกเขาต่างๆ ที่ไหลลงสู่แม่น้ำสาขาของแม่น้ำโขง **บริเวณประเทศไทยที่แม่น้ำสายนี้ไหลผ่านมีแม่น้ำสาขาที่ไหลลงสู่แม่น้ำสายนี้ดังนี้ ในภาคเหนือของไทยมี**



การคมนาคมของประเทศลาว

แม่น้ำกก แม่น้ำอิง ในภาคอีสานมีแม่น้ำชีและแม่น้ำมูล และแม่น้ำสงคราม ในลาวมี แม่น้ำยอน แม่น้ำงาว แม่น้ำงึม แม่น้ำเทิน แม่น้ำเซกอง **ในกัมพูชามีโตนเลสาป หรือทะเลสาบเขมร เป็นแหล่งอารยธรรมเมืองพระนครของชน-ชาติขอมในอดีต** ซึ่งต้นน้ำส่วนหนึ่งต่อเนื่องมาจากเทือกเขาสอยดาวฝั่งตะวันออกของจังหวัดจันทบุรี และในเวียดนามมีแม่น้ำเซซาน **แม่น้ำโขง มีต้นกำเนิดจากบริเวณที่ราบสูงธิเบต แถบเทือกเขาตังกุลา (Tanggula) มณฑลชิงไห่ (Qinghai) ประเทศจีน ไหลผ่านมณฑลยูนานและออกจากประเทศจีนที่เมืองเชียงรุ่ง (Cheingrung)** เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศจีนกับท่าล่อของประเทศพม่า เป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศพม่ากับประเทศลาว รวมทั้งเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว โดยแบ่งเป็น 2 ช่วงตอน คือ **ช่วงตอนบนกั้นพรมแดนระหว่างพื้นที่จังหวัดเชียงรายของประเทศไทยกับพื้นที่แขวงบ่อแก้วของประเทศลาว** แล้วไหลเข้าประเทศลาวที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว กลับมาไหลออกจากประเทศลาวอีกที่เมืองสานะคามกำแพงนครเวียงจันทน์ **และเป็นเส้นกั้นพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวในช่วงตอนล่าง ซึ่งกั้นพรมแดนระหว่างพื้นที่ 6 จังหวัดของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดเลย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี** กับพื้นที่ของประเทศลาวได้แก่ กำแพงนครเวียงจันทน์ แขวงบอลิคำไซ แขวงคำม่วน แขวงสะหวันนะเขต แขวงสาละวัน และแขวงจำปาสัก จากนั้นไหลเข้าไปในประเทศลาวอีกตอนหนึ่งที่เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก **แล้วไหลออกจากประเทศลาวที่เมืองโขง แขวงจำปาสัก เข้าสู่ประเทศกัมพูชา ที่จังหวัดสตึงเตรง (Stung treng) ไหลออกจากประเทศกัมพูชาที่จังหวัดพนมเปญ (Phanom Phen) เข้าสู่ประเทศเวียดนามและแยกออกเป็นหลายสาย** บริเวณที่เรียกว่า ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง ก่อนที่จะไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ **โดยแม่น้ำโขงไหลผ่านประเทศต่าง ๆในอนุภูมิภาค มีดังนี้**

1. อยู่ในประเทศจีน ประมาณ 2,130 กิโลเมตร
2. เขตแดนกั้นระหว่างจีน - พม่า ประมาณ 31 กิโลเมตร
3. เขตแดนกั้นระหว่างพม่า - ลาว ประมาณ 234 กิโลเมตร
4. เส้นกั้นเขตแดนระหว่างไทย - ลาว ประมาณ 955 กิโลเมตร
5. อยู่ในประเทศลาว ประมาณ 789 กิโลเมตร
6. อยู่ในประเทศกัมพูชา ประมาณ 490 กิโลเมตร
7. อยู่ในประเทศเวียดนาม ประมาณ 230 กิโลเมตร

โครงการพัฒนาแม่น้ำโขงของประเทศจีน

ประเทศจีนได้เห็นคุณค่าและประโยชน์ของการขนส่งทางแม่น้ำโขง โดยได้มีโครงการปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำหลานชางเจียง-แม่น้ำโขง เป็นแผนการร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งประเทศจีนเป็นผู้ผลักดันโครงการดังกล่าว ที่เรียกว่า นโยบายพัฒนาแม่น้ำล้านช้างให้เป็นเขตเศรษฐกิจ (Lanchang Economic Belt) ทั้งนี้เพื่อให้สามารถเดินเรือจากเมืองซือเหมา มณฑล ยูนานของจีน ลงมายังแม่น้ำโขงตอนล่าง ผ่านพม่า ลาว และไทย ไปยังหลวงพระบาง ได้รับเงินสนับสนุนจากโครงการ GMS และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) และองค์กรนานาชาติอีกหลายองค์กร จำนวนเงิน 5.3 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2544 โดยทีมวิศวกรจากจีนที่รับผิดชอบการวางระเบิดทำลายแก่งหินกลางลำน้ำโขง ได้วางแผนระยะเวลาการระเบิดในช่วงเดือนตั้งแต่ต้นปี 2545 ถึงปี 2546 ได้ทำการระเบิดแก่งหินกลางแม่น้ำโขงบริเวณรอยต่อพม่า-ลาว ไปแล้ว และระเบิดแก่งหินกลางลำน้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาว ซึ่งจะเริ่มในเขตพื้นที่ช่วง อ. เชียงแสน-อ.เวียงแก่น เสร็จเรียบร้อยตั้งแต่ต้นปี 2547 เป้าหมายของโครงการนี้ คือ การนำเรือสินค้าระวางขับน้ำ 300-500 ตัน เข้ามาเดินเรือในลำน้ำโขงตลอดทุกฤดูกาล เป็นการรองรับการเปิดเสรีการค้า (FTA) ไทย-จีน และ FTA จีน-อาเซียน โดยจีนตั้งความหวังว่าจะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดในภาคใต้ของจีน สภาพธรรมชาติของแม่น้ำโขงเอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งจากจีนลงมาทางใต้มากกว่าการเดินเรือขึ้นไป โดยการขนส่งจากจีนลงมาใช้เวลา 12 ชั่วโมง แต่หากเป็นการเดินเรือขึ้นไปเวลา 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ ฝ่ายจีนยังมีประสบการณ์ในการเดินเรือในแม่น้ำโขงมากกว่า และมีความเสี่ยงน้อยกว่าในการถูกปล้นด้วย การขนส่งจากไทยขึ้นไปจีน ต้องประสบปัญหาแม่น้ำตื้นเขิน โดยเฉพาะในหน้าแล้ง และจีนได้มีการสร้างเขื่อนกักเก็บน้ำไว้ทางตอนบนทางเหนือของสิบสองปันนา การขนส่งทางบกยังอยู่ในระหว่างเร่งการก่อสร้าง คาดว่าจะเสร็จภายในปี 2550 เส้นทางบกยังถือว่ามีต้นทุนที่สูง จึงอาจพิจารณาสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างภาคเหนือของไทยและจีนตอนใต้


การระเบิดแก่งหินในแม่น้ำโขง

ประเทศจีนได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางแม่น้ำโขงอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 โดยได้ดำเนินการบูรณะร่องน้ำยาว 331 กิโลเมตร ซึ่งเริ่มต้น จากหลักเขตแดนหมายเลข 243 ที่ชายแดนจีน พม่า จนถึงเมืองห้วยทราย ประเทศลาว โดยมีการระเบิดแก่งและโขดหินที่กีดขวางการเดินเรือตลอดสายในร่องน้ำเดินเรือแม่น้ำหลานชางเจียง-แม่น้ำโขง โดยมีการนำหินมาถมที่สองฝั่งแม่น้ำ โดยรัฐบาลจีนได้ออกเงิน 60 ล้านหยวนจีน เพื่อสนับสนุนการก่อสร้างสิ่งอำนวยการเดินเรือขั้นพื้นฐานตามร่องน้ำที่ร่วมกันดำเนินโดยจีน ลาว พม่า ไทย ทั้ง 4 ประเทศ ร่องน้ำเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ เริ่มต้นจากแม่น้ำหลานชางเจียง ซึ่งผ่านท่าเรือซือเหมาของประเทศจีน ผ่านเมืองเชียงรุ่ง-กวนเล่ย-เมืองลา-แขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงบ่อแก้ว , เมืองห้วย

ทรายของลาว เชียงแสน-เชียงของ จังหวัดเชียงรายจนไปถึงท่าเรือหลวงพระบาง ประเทศลาว ตลอดระยะร่องน้ำนี้ มีหาดแก่งอันตรายที่กีดขวางการเดินเรือค่อนข้างมาก ภายหลังดำเนินการบูรณะแล้ว ระดับเกรดของร่องน้ำนี้จะมาตรฐานถึงเกรดที่ 5 จะติดตั้งเครื่องหมายการเดินเรือ และป้ายบอกชื่อสถานที่ 206 แห่ง จุดชักดึงผ่านแก่ง 6 แห่ง ทางเดินเรือคู่กว้าง 30 เมตร ทางเดินเรือเดี่ยวกว้าง 22 เมตร ร่องน้ำเดินเรือลึก 1.5 เมตร เรือระวาง 100 ตันสามารถเดินผ่านได้ตลอดทั้งปี ตั้งแต่ **ปี 2006**

ทั้งนี้ การบุกเบิกลุ่มแม่น้ำโขงจะอำนวยประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งสองฝั่ง จะลดช่องว่างในการพัฒนาระหว่างบรรดาประเทศในอนุภูมิภาค ภายใต้สถานการณ์ที่ประเทศจีนปฏิบัติยุทธศาสตร์บุกเบิกภาคตะวันตก โดยมณฑลยูนานก็ได้เร่งการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ การเปิดเดินเรือแม่น้ำหลานชางเจียง-แม่น้ำโขงอย่างเป็นทางการ โดยมีด่านหมอฮานซึ่งเชื่อมติดกับชายแดนพม่าและลาว **โดยท่าเรือกวนเล่ยและท่าเรือกาหลันป้า ซึ่งเป็นท่าเรือยุทธศาสตร์ที่สำคัญของแม่น้ำหลานชางเจียง** จะเป็นด่านและท่าสำคัญในบรรดาท่าเรือเปิดรวม 13 แห่งของจีน ชาวไตลื้อเรียกหมอหานว่า บ่อหาน แต่ก่อนเป็นหมู่บ้านเล็กๆที่ชาวบ้านตักเอาน้ำเกลือมาหุงเกลือสินเธาว์ ปัจจุบันบ่อหานเป็นด่านเข้าออกทางเขตแดนจีนกับลาว โดยเป็นด่านเข้าออกระดับชาติ ภายใต้สถานการณ์ที่ประเทศจีนปฏิบัติยุทธศาสตร์บุกเบิกภาคตะวันตกและยูนานรณรงค์สร้างเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ ทำให้ด่านหมอหานจะเป็น Gate way สำคัญของถนนหลวงสายแพนเอเชียสายที่ 1 ที่เริ่มจากคุนหมิงและเมืองต้าลี่เชื่อมโยงผ่านเมืองลาไดประเทศลาว ไทย มาเลเซีย จนถึงสิงคโปร์ โดยเชื่อมโยงไปถึงเมืองหมอติง ซึ่งเชื่อมโยงไปสู่เมืองบ่อเต็น เมืองฟองสาลี่ในแขวงหลวงน้ำทาของ สปป.ลาว ของชายแดนประเทศลาว ไตลื้อเรียกหมอติงว่าบ่อเต็นเพราะเดิมทีก็เป็นแหล่งบ่อเกลือเช่นกัน

เหตุผลและความจำเป็นของประเทศไทยในการสร้างท่าเรือเชียงแสน 2


พื้นที่ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2

โครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ก่อนที่จะได้รับงบประมาณก่อสร้างเป็นความต้องการของภาคเอกชนมาหลายปี โดยทั้งสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย รวมทั้ง ภาคธุรกิจท้องถิ่นได้มีการผลักดัน อย่างน้อยตั้งแต่ปี 2547 จนได้มีการบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัดเชียงราย กอร์ปทั้งจากความแออัดทางด้านพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ไม่สามารถ ขยายพื้นที่ได้เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เมือง ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ จึงมีความจำเป็น หากประเทศไทยยังจะวางยุทธศาสตร์เป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค นอกเหนือจากการพัฒนาเส้นทางถนนในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์ให้อำเภอเชียงแสน จะต้องพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงการขนส่งทางแม่น้ำโขง

อย่าเข้าใจผิดว่าเมื่อมีสะพานและเส้นทางถนนแล้ว การขนส่งทางน้ำจะหมดไปเพราะสินค้าที่เป็นแบบเทกอง (Bulk Cargoes) และสินค้าเกษตร เช่น ยางพารา , ผัก-ผลไม้ , วัสดุก่อสร้าง ฯลฯ จะยังใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำ เพราะต้นทุน Logistics จะต่ำกว่าทางถนน “เพราะหากไทยไม่พัฒนาพื้นที่ทางจีนก็จะไปพัฒนาในฝั่งประเทศลาว” ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์อะไรจากการขนส่งทางแม่น้ำโขง ปัจจุบันเรือขนส่งในแม่น้ำโขงทั้งหมดเป็นคนจีนที่เขายังใช้ท่าเรือเชียงแสนเพราะโครงสร้างคมนาคมขนส่งฝั่งลาวยังไม่มี แต่หากสะพานข้ามแม่น้ำโขงเสร็จในปี ค.ศ. 2010-2011 ยุทธศาสตร์นี้อาจเปลี่ยนไปก็ได้ โครงการท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงมีความจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาและก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกในการใช้งานของท่าเทียบเรือเดิม กระทรวงคมนาคมโดยกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้จัดทำเป็นแผนการย้ายท่าเรือไปที่บริเวณอำเภอสบรวก ซึ่งอยู่ถัดลงไปจากท่าเรือเดิมประมาณ 10 กิโลเมตร โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณจำนวน 1,546 ล้านบาท เมื่อต้นเดือนพฤษภาคม 2551

ประโยชน์ในการก่อสร้างทางเรือเชียงแสน ดังนี้

1. เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถด้านกระจายสินค้า , การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศไทย-ลาว และประเทศจีนตอนใต้ โดยคาดว่าในปีที่ก่อสร้างเสร็จจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าประมาณ 500,000 เมตริกตัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 ของปริมาณในปี 2550
2. ท่าเรือเชียงแสน 2 จะเป็นทางเลือกของการสินค้าทางน้ำกับทางถนน (R3E) และเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนในการใช้เส้นทางแม่น้ำโขง โดยเปลี่ยนโหมดขนส่งทางบกไปสู่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นท่าเรือชายฝั่งตะวันตกทางภาคใต้ของประเทศไทย
3. ท่าเรือเชียงแสน 2 มีโอกาสอย่างมากต่อการเพิ่มแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงราย โดยการใช้ประโยชน์จากท่าเรือแห่งเดิมให้เป็นท่าเรือเชิงท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่าใน 5 ปีข้างหน้าจะมีนักท่องเที่ยวมากกว่า 10 ล้านคน เป็นการเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนและประเทศ
4. ท่าเทียบเรือเชียงแสน 1 เป็นท่าเรือทุ่นลอย ทางลงท่ามีความลาดชันมากไม่มีโรงพักสินค้า และอยู่ในเขตเทศบาลจึงไม่สามารถขยายพื้นที่รองรับได้ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
5. อำเภอเชียงแสนเป็นเมืองประวัติศาสตร์ ท่าเรือตั้งอยู่ในเขตเมืองเชียงแสนโยนกนาคนคร พื้นที่กว่า 250,000 ตารางเมตรล้วนเป็นเขตโบราณสถานซึ่งกำลังพัฒนาขึ้นเป็นเมืองมรดกโลก การวิ่งเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าจำนวนมากอาจส่งผลต่อความเสียหายของโบราณสถาน
6. การขนถ่ายสินค้าผ่านสะพานปรับระดับช่วงฤดูแล้งไม่สะดวก เนื่องจาก ความชันของสะพานมากและบริเวณร่องน้ำแบ่งพรมแดนอยู่ติดกับบริเวณหน้าท่า และการซ่อมบำรุงทุ่นเทียบเรือใต้แนวน้ำทำได้ลำบาก เนื่องจาก ต้องหาโครงสร้างมาค้ำยันสะพานปรับระดับ และ ไม่มีคานเรือขนาดสำหรับทุ่นเทียบเรือ 12 X 50 เมตรในพื้นที่
7. เป็นการสนองตอบต่อความต้องการทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ซึ่งภาคเอกชนทั้งระดับท้องถิ่นและโดยทั่วไปมีการเรียกร้องให้รัฐบาลมีการก่อสร้างมาเป็นเวลาหลายปี



แผนที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสน

จากการจัดเสวนาและรับฟังข้อคิดเห็นในพื้นที่ โดยภาคเอกชนและจังหวัดเชียงรายมีความต้องการและสนับสนุนให้มีการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่ เนื่องจากจะเป็นการเพิ่มและอำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนโดยเฉพาะพื้นที่ทางตอนใต้ของจีน และเป็นการเพิ่มโอกาสของนักธุรกิจและ SMEs ทั้งของอำเภอเชียงแสน , อำเภอเชียงของ และจังหวัดเชียงราย เป็นการเพิ่มปริมาณการค้าขายชายแดน และจะมีนักท่องเที่ยวทั้งคนไทย-จีนและต่างชาติ เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายมากขึ้น ทั้งนี้ จังหวัดเชียงรายมีความเหมาะสมทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ในการที่จะเป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยการพัฒนาพื้นที่อำเภอเชียงแสนเป็นประตูการค้าและฐานการลงทุน เพิ่มการจ้างงาน กระตุ้นความเจริญทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนบน นอกจากนี้ การย้ายท่าเรือจะเป็นการแก้ปัญหาท่าเทียบเรือเชียงแสนเดิม ซึ่งการจราจรแออัด รถบรรทุกจอดเลยเข้าไป ถนนที่เป็นที่สัญจรของพาหนะเดินทางของคนพื้นที่และเป็นการรบกวนต่อทัศนียภาพเชิงท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยว เป็นการเพิ่มคุณภาพชีวิตให้ชุมชน รักษาเมืองประวัติศาสตร์


ท่าเรือเชียงแสนปัจจุบัน


รถขนส่งรอขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือเชียงแสน

ประเด็นที่ควรพิจารณาไปพร้อมกับการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

1. ให้มีการจัดระเบียบของผังเมืองของเทศบาลเมืองเชียงแสน ในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวโดยให้มีการจัดระบบการจราจร
2. การดูแลสภาพแวดล้อมทั้งด้านอุตสาหกรรมและมลพิษที่จะมาจากรถบรรทุกและการมีมาตรการป้องกันการทิ้งขยะและปฏิกูลลงไปในแม่น้ำโขง ซึ่งจะส่งผลต่อภูมิทัศน์ด้านการท่องเที่ยวของอำเภอเชียงแสนและจังหวัดเชียงราย
3. การป้องกันด้านภัยพิบัติซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุหรือวัตถุมีพิษหรือการนำเข้ากากอุตสาหกรรมที่จะมีผลต่อชุมชนรวมถึงการเกิดโรคที่จะมากับคนเรือและสินค้า
4. ผลกระทบต่อชุมชนดั้งเดิมที่เกี่ยวข้องกับแหล่งทำมาหากิน และธุรกิจในท้องถิ่น ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากธุรกิจที่มาจากส่วนกลางและมาจากจีน ซึ่งมีความได้เปรียบทั้งด้านเชิงทุน , ประสบการณ์และเทคโนโลยี
5. การให้องค์ความรู้แก่นักธุรกิจท้องถิ่นของอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของและนักธุรกิจของจังหวัดเชียงราย ในการรองรับต่อการได้ประโยชน์จากการเปิดท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขง รวมทั้ง การใช้ประโยชน์ต่อเส้นทางถนนสาย R3E
6. ชุมชนต้องการความชัดเจนด้านเศรษฐกิจและขอให้มีการส่งเสริมด้านการท่องที่ยว , ด้านการบริการ , การโยกย้ายอุตสาหกรรมและด้านโลจิสติกส์
7. ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 หลังจากไม่ได้ใช้ประโยชน์ ควรจะพิจารณาให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยวโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นผู้บริหารจัดการ ควรจะได้มีการวางแผนเชิงธุรกิจในการใช้ประโยชน์จากหน้าท่าและอาคารของท่าเรือเดิม ซึ่งมีขนาดใหญ่และมีที่ตั้งที่เหมาะสม โดยปรับเปลี่ยนให้เป็นศูนย์ท่องเที่ยวทางน้ำ
8. ทางการท่าเรือแห่งประเทศไทย ควรจัดกิจกรรม CSR : Corporate Social Responsiveness โดยร่วมมือกับท้องถิ่นโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับด้านวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์แหล่งโบราณสถานไปพร้อมกับธรรมชาติ



แผนการพัฒนายุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ จังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงรายมีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนระหว่างจีน-ไทย และอาเซียน จำเป็นจะต้องมียุทธศาสตร์ซึ่งมีการบูรณาการระหว่างจังหวัดต่างๆ ทางภาคเหนือตอนบน ในการใช้ประโยชน์ร่วมของเส้นทาง R3E **โดยจะต้องมียุทธศาสตร์ร่วมในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน** ทั้งในด้านเชิงรับและเชิงรุกต่อการรับมือของสินค้าจีน ซึ่งจะเข้ามาช่วงชิงตลาด โดยเฉพาะหลังวันที่ 1 มกราคม 2553 ซึ่งข้อตกลง FTA จีน-อาเซียน มีผลบังคับใช้ ประเด็นสำคัญอยู่ที่การขาดการเตรียมรับมือของผู้ประกอบการท้องถิ่นในการพัฒนารูปแบบการค้าและต้นทุนต่อการเปลี่ยนแปลง และต่อการใช้ประโยชน์ของเส้นทาง **ซึ่งจำเป็นจะต้องการมีแผนการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่** โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (เชียงของ-บ่อเต็น) เป็นศูนย์กลาง ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการดำเนินการด้านข้อตกลงในการใช้เส้นทาง , ข้อตกลงด้านอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะกับ สปป.ลาว ซึ่งมีการปกครองแบบแขวง ทั้งแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ความสำเร็จไม่ใช่แบบ GtoG แต่เพียงประการเดียว แต่ขึ้นอยู่กับระดับท้องถิ่นที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการเจรจา **ทั้งในด้านเศรษฐกิจและผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม** ซึ่งมักจะเป็นประเด็นที่ถูกละเลย การที่จังหวัดเชียงราย จะกลายเป็นศูนย์ขนส่งและกระจายสินค้าของภูมิภาค ได้มีการเตรียมพร้อมต่อปัญหาสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งอาจคุกคามต่อชุมชน ผลกระทบเช่นนี้ควรมีการศึกษาต่อยอด เพื่อที่จะได้กำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสม โดยเฉพาะประเด็นการพัฒนาองค์ความรู้ด้านต่างๆ ทั้งการค้าระหว่างประเทศ , การประกอบธุรกิจการให้บริการประเภทต่างๆ เช่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ , ธุรกิจการท่องเที่ยว และการรับมือกับภัยคุกคาม เช่น การก่อการร้าย , ปัญหาอุบัติเหตุ , ปัญหาจราจร และสิ่งแวดล้อมปัจจัยเหล่านี้ จำเป็นจะต้องทำความเข้าใจกับชุมชน ถือการเปลี่ยนแปลงที่จะตามมาหลังจากที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงได้สร้างเสร็จแล้ว

ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม จะต้องมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์บูรณาการ ทั้งในเชิงการตลาดและเชิงสถานะแวดล้อม ทั้งในระดับจังหวัด (เชียงราย) และกับชุมชน รวมทั้ง การตลาดเชิงรุกในการยกระดับท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ให้เป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เป็นเส้นทางขนส่งและกระจายสินค้าสู่ตลาดจีนเป็นการกำหนดกรอบและแผนงานด้านโลจิสติกส์ระดับชาติในการบูรณาการ โครงสร้างพื้นที่คมนาคมขนส่งทุกโหมด ทั้งที่มีอยู่แล้วและโครงการในอนาคต โดยการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังและสนามบินสุวรรณภูมิ รวมทั้งระบบการขนส่งทางราง เพื่อให้สามารถต่อยอดเชื่อมโยงกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ซึ่งจะสร้างเสร็จในปี 2554 ทั้งนี้ จะต้องนำเส้นทาง East-West Economic Corridor ทั้งด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตากและสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของแผนการใช้ประโยชน์ของเส้นทาง โดยให้เชื่อมโยงกับแผนย่อยดังนี้

1) **New Trade Lane** เส้นทางการกระจายสินค้าส่งออกของไทยไปสู่ตลาดจีน ประเด็นสำคัญคือ สินค้าของไทยรายการใดบ้าง ซึ่งมีศักยภาพในด้านต้นทุนและรูปแบบในการเข้าสู่ตลาดจีน

2) **Area Base** มีการศึกษาถึงกฎเกณฑ์และข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคของจุดหมายปลายทาง (Destination Focus) โดยศึกษาทั้งในระดับแขวงของ สปป. ลาว และในการเข้าถึงแต่ละมณฑลของประเทศจีน เพราะประเทศจีนมีพื้นที่กว้างขวางและประชาชนมีจำนวนมาก ทำให้มีความต้องการที่แตกต่างกันโดยสิ้นเชิง
3) **Commodities Base** จะต้องมีการศึกษาถึงสินค้าทั้งด้านเกษตร , เกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรม ว่าประเภทใดมีศักยภาพที่จะเข้าไปแข่งขันในตลาดของประเทศจีน และสินค้าประเภทใดที่ไทยอาจสูญเสียตลาด ทั้งในประเทศและชายแดน ซึ่งประเด็นนี้จะทำเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกและเชิงรับ และควรมีการจัดทำวิจัยเชิงลึก ออกมาเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการของไทยได้ทราบ
4) **Distribution Model** ต้องมีการศึกษาแนววิธีในการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดจีน ซึ่งไม่ใช่หมายถึง เพียงแต่การขนส่ง แต่หมายถึงระบบการจัดส่งและส่งมอบแบบ Door to Door ซึ่งประเทศจีนมีระบบศุลกากร และการคำนวณภาษี ซึ่งยังไม่เป็นสากล รวมทั้งยังมีระบบ NTB ทั้งที่เป็นรูปแบบและไม่เป็นรูปแบบ ซึ่งการเข้าถึงตลาดจีนเป็นสิ่งที่ยากที่สุด

ยุทธศาสตร์สนับสนุนการลงทุนในประเทศลาว-จีนตอนใต้ (Co-Production)

เนื่องจากข้อจำกัดทั้งด้านปัจจัยจากแรงงานที่ขาดแคลน รวมทั้ง ปัญหาสิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องให้ความสนใจต่อการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการลงทุนตามเส้นทาง R3E ไม่ว่าจะเป็นตรงบริเวณแขวงบ่อแก้ว ห้วยทราย โดยเฉพาะตะเข็บชายแดนของประเทศจีน ซึ่งติดกับลาว เช่น เมืองเมิงหานซึ่งยังมีฐานแรงงานจำนวนมาก (การลงทุนในประเทศลาว ปัญหาสำคัญจะเกี่ยวข้องกับแรงงานที่ไม่พอเพียงและโครงสร้างพื้นฐาน) โดยอุตสาหกรรมประเภท Co-Production จะมีเป็นอุตสาหกรรม ซึ่งยังไม่พร้อมจะไปลงทุนเต็มรูปแบบในประเทศเพื่อนบ้าน แต่จะเป็นการใช้ศักยภาพเช่นด้านแรงงาน โดยนำวัตถุดิบไปประกอบ บรรจุ เช่น สิ่งทอ เพื่อผลิตเป็น Semi-Finished Goods แล้วนำกลับมาในประเทศไทย เพื่อมาผลิตในขั้นสุดท้าย อุตสาหกรรมที่เหมาะสม อาจประกอบด้วย

1. อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบประเภท Local Content
2. อุตสาหกรรมสิ่งทอซึ่งใช้แรงงานมาก Labour Content
3. อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วน
4. เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งถือเป็นการใช้ประโยชน์การเชื่อมโยง Value Chain กับต่างประเทศ
5. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องเรือน เฟอร์นิเจอร์ที่ใช้วัสดุธรรมชาติ
6. อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป


การขนถ่ายสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปจีน

ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ซึ่งจะสร้างใหม่จะมีลักษณะเป็นแอ่งจอดเรืออยู่ห่างจากท่าเรือเดิมประมาณ 10 กิโลเมตร เมื่อสร้างเสร็จจะส่งเสริมต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนโดยเฉพาะจีนตอนใต้ ซึ่งท่าเรือเชียงแสนจะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เชื่อมโยงการขนส่งทางแม่น้ำโขงกับท่าเรือของจีน ได้แก่ ท่าเรือกวนเล่ย และท่าเรือจิ่งหง ซึ่งอยู่ต้นน้ำระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจากท่าเรือทั้ง 2 แห่งของจีนสามารถเปลี่ยนโหมดการขนส่งทางถนนไปสู่มณฑลยูนาน **ซึ่งภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ "GMS" ถือเป็นแนวระเบียงเส้นทางเหนือ-ใต้ หรือ North-South Economic Corridor**

ทั้งนี้ จีนได้วางยุทธศาสตร์ให้นครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนาน ให้เป็นศูนย์กลาง (HUB) ในการเชื่อมโยงการขนส่งและการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดของประเทศไทย ซึ่งจีนถือเป็น Land bridge ที่จะเข้าสู่อาเซียน โดยมณฑลยูนานอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีเนื้อที่ประมาณ 394,100 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองอาหารที่สำคัญของจีน **เป็นฐานการผลิตยางพาราใหญ่ที่สุดของประเทศจีน รวมทั้ง เป็นแหล่งผลิตน้ำมันปาล์ม กาแฟ และชา และประเทศจีนกำหนดให้มณฑลยูนานเป็นแหล่งผลิตผัก ผลไม้ และวางยุทธศาสตร์ให้เป็นแหล่งผลิตดอกไม้ของโลก** โดยในปี 2006 มีพื้นที่ใช้ปลูกดอกไม้ถึง 107,000 ไร่ มีมูลค่ามากกว่า 3,500 ล้านหยวน ยุทธศาสตร์มณฑลยูนาน จึงเป็นตลาดส่งออกผัก ผลไม้ โดยมีประเทศไทยเป็นตลาดเป้าหมาย **ซึ่งสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือเชียงแสน เช่น กระเทียม แอปเปิ้ล พริกไทย กะหล่ำปลี บล็อกโคลี่ ถั่วลันเตา ผักกาดขาว ฯลฯ** ทั้งนี้ ภายใต้การเปิดเสรีการค้า FTA ซึ่งไทยได้ทำกับประเทศจีน (ผ่านทาง AFTA จีน-อาเซียน) ทำให้การนำเข้าผัก ผลไม้จากประเทศจีนในอัตราภาษีศูนย์ ขณะที่สินค้าไทยซึ่งไปขายในประเทศจีนต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 13% โดยที่มณฑลยูนานถูกจัดเป็น "Area Base" ในการใช้การขนส่งทางแม่น้ำระบายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งยูนานมีความได้เปรียบทั้งเชิงพื้นที่เพาะปลูกที่สภาพภูมิอากาศ มีความเหมาะสมกับการปลูกผักผลไม้เมืองหนาว มีต้นทุนการผลิตต่อไร่ที่ต่ำกว่า เนื่องจากใช้ปุ๋ยอินทรีย์และมีค่าแรงราคาต่ำ อีกทั้งการขนส่งจากเมืองจิ่งหง (ซึ่งเป็นเมืองท่าปลายทางของการขนส่งทางแม่น้ำโขง) และหรือเมืองกวนเล่ย ซึ่งเป็นท่าเรือตรงรอยต่อระหว่างจีน-พม่า และสปป.ลาว ทำให้จีนมีศักยภาพสามารถส่งสินค้าล่องลงตามแม่น้ำโขง ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 9-10 ชั่วโมง ขณะที่ไทยจะมีต้นทุนการผลิตต่อไร่ที่สูงกว่า และมีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าประเทศจีน 2-3 เท่า

ท่าเรือเชียงแสนกับเส้นทางกระจายสินค้าทางถนน (R3E)

จากยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการรองรับ North – South Economic Corridor ได้กำหนดให้จังหวัดเชียงราย โดยใช้อำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ เป็น HUB หรือศูนย์กลางกระจายสินค้าในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว , สหภาพพม่า และประเทศจีน จากการพิจารณาในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งอำเภอทั้งสองมีความเหมาะสมต่อการเป็นประตูเศรษฐกิจ (Economic Gateway) ภายใต้การกระจายสินค้าระหว่างประเทศ **ซึ่งการพิจารณาบทบาทของท่าเรือเชียงแสน 2 จะต้องเข้าใจในบริบทของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเส้นทาง R3E** โดยอำเภอเชียงของจะเป็น Gateway ทางถนน ซึ่งจะเป็นทางเลือกทั้งในฐานะปัจจัยเสริมและปัจจัยคู่แข่งกับท่าเรือเชียงแสน ซึ่งจะเป็น Gateway ของการขนส่งทางแม่น้ำโขง สำหรับเส้นทาง R3E เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจใหม่เชื่อมโยงโครงข่าย North-South Economic Corridor คู่ขนานกับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันถนนได้มีการสร้างเสร็จสมบูรณ์และมีการเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อคราวประชุมสุดยอดผู้นำ GMS หรือการประชุม Third Greater Mekong Subregion Summit of Leaders) ณ โรงแรมดอนจันทร์พาเลส นครเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ระหว่างวันที่ 29-31 มีนาคม 2551 ซึ่งเส้นทางนี้มีระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตร เป็นเส้นทาง Shortcut ที่สั้นที่สุดในการเชื่อมประเทศไทยกับ สปป.ลาว ผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ไปสู่มณฑลยูนานของประเทศจีนเส้นทางนี้ เริ่มต้นจากกรุงเทพฯจนถึงจังหวัดเชียงราย ระยะทาง 830 กม. และไปอำเภอเชียงของอีก 110 กม. ใช้เวลาในการเดินทางในประเทศไทยประมาณ 11.5 ชั่วโมง หลังจากนั้นจะข้ามแม่น้ำโขงด้วยแพขนานยนต์ผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในประเทศ สปป.ลาว ระยะทาง 228 กม. และจากพรมแดนประเทศจีนถึงนครคุนหมิงระยะทาง 868 กม. โดยมีระยะทางจากกรุงเทพมหานคร จนถึงนครคุนหมิงในมณฑลยูนานมีระยะทางรวมกันประมาณ 2,036 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1. **เส้นทางช่วงแรก** ห้วยทราย (Houay Xay) จนถึงบ้านสอด (Ban Sod) ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ความลาดชันประมาณ 12-13 ต่อ 100 (หน่วยวัดความชัน) ซึ่งโครงการสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะมาบรรจบกับเส้นทางช่วงนี้ที่กิโลเมตรที่ 9
2. **เส้นทางช่วงที่สอง** บ้านสอดจนถึงเมืองน้ำลัง (Nam Lang) ระยะทาง 76.80 กิโลเมตร
3. **เส้นทางช่วงที่สาม** (เส้นทางน้ำลัง-หลวงน้ำทา) ไปจนถึงเมืองบ้านนาเตย และเมืองบ่อเต็น (Boten) ติดชายแดนจีน ระยะทาง 66.43 กิโลเมตร โดยมีเมืองบ้านนาเตย ห่างจากพรมแดนจีน 20 กม. จะเป็นศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถ ซึ่งนักธุรกิจจีนได้มาลงทุนทำเป็น Truck Terminal โดยเส้นทาง R3E อำเภอเชียงของ จะมาสิ้นสุดที่เมืองบ่อเต็นของ สปป.ลาว[1]

[1] ธนิต โสรัตน์ รายงานการศึกษาความพร้อมและการเตรียมกาลข R3E (เชียงของ – คุนหมิง) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (หน้า 24-26)



เส้นทาง R3E ในเขตประเทศ สปป.ลาว



เส้นทาง R3E สุดเขตชายแดนลาว-จีน

เส้นทาง R3E กับการเชื่อมโยงพื้นที่ภายในของประเทศจีน

การศึกษาบทบาทของเส้นทาง R3E จะต้องทำความเข้าใจสถานะของเส้นทาง R3E ว่าไม่ใช่เป็นเพียงถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศจีน แต่จะต้องเข้าใจถึงสถานะที่เป็นเส้นทางการค้าในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง ลักษณะการปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางเศรษฐกิจระหว่างไทย กับประเทศจีน **เนื่องจากเส้นทาง R3E ไม่ใช่มีปลายทางอยู่ที่ชายแดนของ สปป.ลาว แต่เป็นเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทางสู่จีน ซึ่งก็ต้องพิจารณาว่าแม้แต่นครคุนหมิงก็ไม่ใช่เป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางสายนี้** เนื่องจากคุนหมิงเป็นเพียงมณฑลที่ยากจน โดย GDP อยู่ในลำดับ 23 จาก 31 มณฑล โดยรายได้ต่อหัวของประชาชนอยู่ในลำดับ 29 จาก 31 ลำดับ ซึ่งจีนหวังว่าเส้นทาง R3E จะส่งเสริมให้มณฑลยูนานพ้นจากความยากจน โดยมีนครคุนหมิงเป็น Hub-Link กับมณฑลทางภาคตะวันออก ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรมเช่นเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำฉางเจียง มีเซี่ยงไฮ้เป็นศูนย์กลาง และเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจูเจียง มีนครกวางโจวเป็นศูนย์กลาง **อย่างไรก็ตาม ถนน R3E ส่วนที่อยู่ในประเทศจีน เรียกว่า ถน R3 ซึ่งทางจีนเรียกว่า “คุนมั่ง-กงลู่” ซึ่ง**

หมายถึงใช้คุนหมิง (คุนมั่ง) เป็นฐานกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตภายในประเทศไปสู่ประเทศไทย โดยมีกรุงเทพมหานคร (กงลู่) เป็นจุดหมายปลายทาง ทั้งนี้ จากคุนหมิงจะเป็นชุมทาง (Hub) หากไปทางซ้ายใช้เส้นทาง A16 ก็มีถนนที่เชื่อมกับประเทศพม่าภาคเหนือได้เช่นกัน (โดยไม่ต้องใช้เส้นทาง R3W*) โดยจะผ่านเมืองฉู่สยง (Chuxiongshi) ไปเมืองต้าหลี่ (Dali)-เมืองเกาเจี้ยน-เป่าซาน-ซุ่ยลี่ จนไปถึงชายแดนพม่าที่เมืองเมิงยุ (Mong Yu) ในรัฐชาน ซึ่งมีเส้นทางไปจนถึงเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางขนส่ง **มีถนนไปถึงเมืองพุกาม ซึ่งประเทศจีนกำลังมีแผนงานที่จะสร้างท่อแก๊สไปจนถึงท่าเรือซิตต์เว (Sittwe) ในรัฐยะไข่ ซึ่งเป็นท่าเรือติดชายฝั่งทะเลตะวันตกของพม่า** ซึ่งจะทำให้เห็นว่าจีนในอนาคตจะมีทางเลือกในการลงสู่ทางใต้ (มหาสมุทรอินเดีย) โดยไม่ต้องผ่านประเทศไทยก็ได้



เส้นทาง R3 จากนครคุนหมิงไปสู่ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม จะมีถนนระดับ Highway ของจีนเชื่อมผ่านเมืองฉวีจิ้ง (Qujing) ไปสู่เมืองผานเสี้ยน (Panxian) และเมืองชิงหลง (Qinglong) – กวนหลิ่ง (Guanling) – อานซุ่น (Anshun) จนไปถึงเมืองกุ้ยหยาง (Guiyang) ในมณฑลกุ้ยโจว เป็นชุมทางแยกไปสู่นครฉงชิ่ง (Chongqing) และนครเฉิงตูในมณฑลเสฉวน ซึ่งเป็นประตูไปสู่ภาคตะวันตกที่ค่อนข้างล้าหลังของจีน ได้แก่ ทิเบตหรือจีนเรียกว่าซีจัง รวมทั้ง มีถนนไปสู่เมืองซีอาน (Xian) ในมณฑลส่วนซี ซึ่งมีทางถนนและทางรถไฟไปเมือง หลันโจว ซึ่งเป็น HUB เชื่อมมณฑลชิงไห่และมณฑลกานซู รวมทั้งมณฑลซินเจียง ซึ่งเป็นมณฑลสุดท้ายทางภาคตะวันตก โดยถนนจะไปสิ้นสุดที่เมืองอีหนิงติดกับชายแดนประเทศคาซัคสถาน ทั้งนี้ จากเมืองกุ้ยหยังหากไปทางภาคตะวันออกจะไปสู่เมืองฉังซา ในมณฑลหูหนาน และสู่เมืองซูโจวในมณฑลเจียงซี และมีทางด่วนพิเศษไปสู่เมืองหูโจว-หังโจว ในมณฑลเจ้อเจียง และนครเซี่ยงไฮ้ **สำหรับเส้นทางจากคุนหมิงหากจะไปนครกวางโจว** จะต้องแยกลงใต้จากเมืองจูโจวในมณฑลหูหนานผ่านเมืองเซินโจว และ

* เส้นทาง R3W เป็นอีกเส้นทางภายใต้ระเบียงเหนือ-ใต้ ซึ่งผ่านประเทศพม่า ระยะทาง 290 กิโลเมตร ก็จะถึงอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

เข้าสู่มณฑลกวางตุ้งและนครกวางโจวและเซินเจิ้น ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจใหญ่ของจีนทางภาคตะวันตก

อย่างไรก็ตาม ความร่วมมือด้านการใช้เส้นทาง R3E ซึ่งต้องผ่านถึง 2 แขวงประเทศ **ไทยจึงไม่ควรใช้ประเทศลาวเป็นทางผ่านเท่านั้น ซึ่งลาวมองว่าไม่ได้ประโยชน์อะไรจากถนนที่ตัดผ่าน จึงควรต้องให้ทางลาวได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยว** ซึ่งรัฐบาลควรสนับสนุนเป็นแกนนำให้ภาคเอกชน เพราะลาวไม่มีภาคอุตสาหกรรมในการรองรับเส้นทางโลจิสติกส์จากไทย **ซึ่งค่าขนส่งของลาว จะสูงกว่าไทย โดยมีค่าน้ำมันแพงกว่าไทยประมาณลิตรละ 3 บาท ด้านการขนส่งทางลาวเป็นอาชีพสงวน เพราะถือเป็นความมั่นคงและปัญหาด้านความปลอดภัย โดยอ้างเกี่ยวกับรถบรรทุกไทยใช้พวงมาลัยขวา ขณะที่ลาวใช้พวงมาลัยซ้าย ซึ่งจะต้องสนใจจริง ๆจัง ๆ เพราะลาวและประเทศจีน ล้วนแต่พวงมาลัยซ้าย** ซึ่งภาครัฐของไทยจะต้องเร่งไปแก้ไขในจุดนี้ เนื่องจากข้อตกลงที่เป็นพหุภาคีในระดับ GMS และ ASIAN ไม่ค่อยมีผลในการปฏิบัติกับแขวงของลาว อีกทั้งกฎระเบียบของลาวที่ใช้ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (*Transit)* ที่ลาวใช้กับประเทศจีนก็คนละมาตรฐานที่ใช้กับรถบรรทุกของไทย ทำให้เสียเปรียบ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการใช้เส้นทาง

สำหรับด้านลงทุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข R3E จะเป็นเส้นทางหลักทางภาคเหนือของ สปป.ลาว ซึ่งถนนจะผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งพบว่าพื้นที่เป็นป่าและเขาสูง , ประชากร 2 แขวงรวมกัน มีเพียง 299,700 คนเท่านั้น ซึ่งในแง่ตลาดและการบริโภคคงไม่มาก ผลผลิตเกือบทั้งหมดมาจากภาคเกษตรกรรม ประชาชนส่วนใหญ่ยากจน อีกทั้ง ขาดทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปกรณ์ ซึ่งกระแสไฟฟ้าและน้ำประปายังไม่พอเพียง จึงไม่ค่อยมีใครมาลงทุน แต่ทาง สปป.ลาวก็ต้องการให้มีการขยายการลงทุน ก็จะต้องหาจุดลงตัวให้ได้ว่านักลงทุนไทยจะได้ประโยชน์อะไรที่ชัดเจนในด้านการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งยังขาดความชัดเจนด้านประโยชน์เชิงเปรียบเทียบ อย่างไรก็ตาม เส้นทางสายนี้จะเป็นเส้นทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคที่เชื่อมอาเซียนไปสู่จีน โดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง **ดังนั้น การที่ไทยจะให้ประเทศลาวยอมรับในการเป็น Logistics Hub อยู่ที่ต้องทำให้ลาวได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ** ซึ่งไทยจะต้องหาโครงการที่ทำให้ทางประเทศ สปป.ลาวได้บ้าง เช่น อาจใช้ประโยชน์จากเนื้อที่กว้างขวาง และพื้นดินมีความอุดมสมบูรณ์ โดยที่มีพลเมืองเพียงไม่กี่ล้านคน โดยการจ้างลาวปลูกข้าวหรือพืชเกษตรเช่นที่จีนได้ทดลองปลูกข้าวพันธุ์จงชิง (Chongqing) ซึ่งเป็นข้าวเมล็ดยาวพันธุ์ผสมของจีน ในการทดลองปลูกในเขตเมืองไซทานี ของนครเวียงจันทน์ มีความประสบผลสำเร็จอย่างดี และจะเพิ่มเนื้อที่การปลูกอีก 13,420 ไร่ ในปี พ.ศ. 2553 โดยตลาดสำคัญจะเป็นประเทศจีน ปัจจุบันนักธุรกิจจีนเข้ามาขอสัมปทานปลูกยางพาราและโรงอบยางกว่า 10 ราย ซึ่งแนวโน้มลาวจะเป็นประเทศที่ให้เช่าที่ทำเกษตรเชิงพาณิชย์ ซึ่งนักลงทุนไทยที่เกี่ยวกับการค้ายางควรจะให้ความสนใจ

ปัจจัยทางเลือกเส้นทางขนส่งสินค้าของจีนสู่ประเทศไทย (Advantage Comparative)

การศึกษาบทบาทของท่าเรือเชียงแสน จะต้องทำความเข้าใจถึงสถานะที่เป็นเส้นทางการค้าในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง ลักษณะการปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับประเทศจีน การใช้ประโยชน์ของภาคธุรกิจ จึงต้องนำหลักการเปรียบเทียบต้นทุนต่อความเร็วเป็นปัจจัยในการเลือกเส้นทาง **เนื่องจากทั้งเส้นทาง R3E และเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสน 2 ไม่ใช่มีปลายทางอยู่ที่ชายแดนของ สปป.ลาว แต่เป็นเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทางสู่จีน ซึ่งก็ต้องพิจารณาว่าแม้แต่นครคุนหมิงก็ไม่ใช่เป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางสายนี้** เนื่องจากคุนหมิงเป็นเพียงมณฑลที่ยากจน โดย GDP อยู่ในลำดับ 23 จาก 31 มณฑล มีรายได้ต่อหัวของประชาชนอยู่ในลำดับ 29 จาก 31 ลำดับ ซึ่งจีนหวังว่าเส้นทาง R3E จะส่งเสริมให้มณฑลยูนานพ้นจากความยากจน โดยมีนครคุนหมิงเป็น Hub-Link กับมณฑลทางภาคตะวันออก ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรม เช่น เขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำฉางเจียง มีเซี่ยงไฮ้เป็นศูนย์กลาง และเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจูเจียง มีนครกวางโจวเป็นศูนย์กลาง จากนครคุนหมิง จะมีถนนระดับ Highway ของจีนเชื่อมผ่านเมืองฉวีจิ้ง (Qujing) ไปสู่เมืองผานเสี้ยน (Panxian) และเมืองชิงหลง (Qinglong) – กวนหลิ่ง (Guanling) – อานซุ่น (Anshun) จนไปถึงเมืองกุ้ยหยาง (Guiyang) ในมณฑลกุ้ยโจว เป็นชุมทางแยกไปสู่นครฉงชิ่ง (Chongqing) และนครเฉิงตูในมณฑลเสฉวน ซึ่งเป็นประตูไปสู่ภาคตะวันตกที่ค่อนข้างล้าหลังของจีน ได้แก่ ทิเบตหรือจีนเรียกว่าซีจัง



เมืองคุนหมิง ประเทศจีน

ความสำเร็จของการส่งเสริมการขนส่งทางแม่น้ำโขง โดยใช้ท่าเรือเชียงแสนแห่งใหม่เป็น "Gateway" จะต้องเข้าใจในบทบาทการผสมผสานกับการขนส่งทางถนนในลักษณะที่เป็น "Multimodal Transport" โดยใช้ท่าเรือกวนเล่ยเป็น "Spring Board" หรือเป็น Co-HUB ด้วยการเปลี่ยนโหมดขนส่งเป็นการขนส่งทางถนนไปสู่นครคุนหมิง ซึ่งจะเป็น HUB ในการกระจายสินค้าทางถนนและทางรถไฟเข้าไปสู่ตลาดภายในของประเทศจีน หากไปทางซ้ายใช้เส้นทาง A16 ก็มีถนนที่เชื่อมกับประเทศพม่าภาคเหนือได้เช่นกัน (โดยไม่ต้องใช้เส้นทาง R3W*) โดยจะผ่านเมืองฉู่สยง (Chuxiongshi) ไปเมืองต้าหลี่ (Dali)-เมืองเกาเจี้ยน-เป่าซาน-ชุ่ยลี่ จนไปถึงชายแดนพม่าที่เมืองเมิงยุ (Mong Yu) ในรัฐฉาน ซึ่งมีเส้นทางไปจนถึงเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางขนส่ง มีถนนไปถึงเมืองพุกาม ซึ่งประเทศจีนกำลังมีแผนงานที่จะสร้างท่อแก๊สไปจนถึงท่าเรือซิตต์เว (Sittwe) ในรัฐยะไข่ ซึ่งเป็นท่าเรือติดชายฝั่งทะเลตะวันตกของพม่า ซึ่งจะทำให้เห็นว่าจีนในอนาคตจะมีทางเลือกในการลงสู่ทางใต้ (มหาสมุทรอินเดีย) โดยไม่ต้องผ่านประเทศไทยก็ได้ **อย่างไรก็ตาม การพิจารณาการขนส่งที่ท่าเรือเชียงแสน 2 ไปพิจารณาว่าจะเป็นทางเลือกของจีนในการขนส่งสินค้าจากยูนาน เพื่อมาออกทะเลชายฝั่งตะวันตกทางภาคใต้ของไทย เช่น ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล โดยคงจะต้องพิจารณาปัจจัยที่เป็น "Realistic"** ว่าจีนจะมีเหตุผลอย่างไรที่จะขนส่งสินค้าจากยูนานมาท่าเรือปากบารา ผ่านเส้นทางถนนประมาณ 534 กิโลเมตร และมาเปลี่ยนขนส่งทางแม่น้ำโขงอีกประมาณ 287 กิโลเมตร และจากท่าเรือเชียงแสน 2 ต้องเปลี่ยนโหมดขนส่งทางถนนจากเชียงแสนอีกประมาณ 1,890 กิโลเมตร เพื่อจะมาเปลี่ยนโหมดขนส่งที่ท่าเรือปากบาราที่จังหวัดสตูล รวมระยะทางทั้งหมดจากจีนจนถึงไทยประมาณ 2,700 กิโลเมตร ขณะที่จีนสามารถใช้เส้นทางภายในประเทศ ซึ่งมีทั้งรูปแบบการขนส่ง ทั้งทางรางทางถนนที่สะดวกกว่าและมีต้นทุนต่ำกว่า ซึ่งการขนส่งทางแม่น้ำโขง (รวมทั้งการขนส่งผ่านถนน R3E) มีระยะทางที่ใกล้เคียงกันขนส่งสินค้าจากคุนหมิงไปท่าเรือเซินเจิ้นหรือท่าเรือกวางโจว ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่และมีต้นทุนของค่าระวางเรือ (Freight) ก็จะถูกกว่าและมีจำนวนความถี่ของเรือสินค้าขนาดใหญ่ในการเทียบท่า ซึ่งดีกว่าที่จะมาขนถ่ายที่ท่าเรือปากบารา ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่ามณฑลยูนานจะเป็นลักษณะ "Land Locked" เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งห่างไกลจากชายฝั่งทะเล การที่สร้างท่าเรือปากบารา โดยหวังว่าจะได้สินค้าจากมณฑลที่อยู่ทางใต้ของจีนเพื่อส่งสินค้าไปทางมหาสมุทรอินเดียไปสู่ตลาดตะวันออกกลางหรือตลาดของสหภาพยุโรป อาจไม่ใช่ตั้งอยู่บนเหตุผลที่ดีเชิงพาณิชย์ **แต่ก็อาจเป็นเพียงทางเลือกบางกรณีหรือกรณีสุดวิสัยที่จีนถูกปิดกั้นการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา** อีกประการหนึ่งจีนยังมีทางเลือกในการขนส่งผ่านท่าเรือเป่ยไห่ (Pei Hai) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกห่างจากนครหนานหนิงในมณฑลกวางสีประมาณ 220 กิโลเมตร ซึ่งนครหนานหนิงห่างจาก คุนหมิงประมาณ 1,200 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังสามารถเลือกเส้นทางการขนส่งทางถนนจากนครคุนหมิง โดยใช้เส้นทาง A14 ระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตร ไปออกที่ด่านเหอโขว์ (Hekoh) ซึ่งติดชายแดนเวียดนามที่เมืองเลาไก่ (Lao Kai) ซึ่ง

* เส้นทาง R3W เป็นอีกเส้นทางภายใต้ระเบียงเหนือ-ใต้ ซึ่งผ่านประเทศพม่า ระยะทาง 290 กิโลเมตร ก็จะถึงอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

จีนกับเวียดนามมีข้อตกลง SSI : Single Stop Inspection จากเมืองเลาไก่ จีนสามารถใช้เส้นทางขนส่งในเวียดนามย่านนครฮานอยไปใช้ท่าเรือไฮฟองได้เช่นกัน

จากประเด็นทางเลือกซึ่งกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าประเทศจีนมีทางเลือกเส้นทางในการขนส่งสินค้ามาสู่ประเทศไทยได้หลายเส้นทาง โดยเส้นทางส่งสินค้าเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

1. **เส้นทางนครเฉินตู – เซี่ยงไฮ้ – แหลมฉบัง** สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟ เพื่อมาส่งออกผ่านท่าเรือเซี่ยงไฮ้ โดยการขนสินค้าทางทะเลมาท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลาประมาณ 11 วัน ค่าใช้จ่ายประมาณ 5,223 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต
2. **เส้นทางนครเฉินตู – เซินเจิ้น – แหลมฉบัง** เป็นการขนส่งสินค้าทางถนนไปทางมณฑลกวางตุ้ง โดยผ่านท่าเรือเซินเจิ้นค่าขนส่งประมาณ 5,647 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต ใช้เวลา 10 วัน
3. **เส้นทางเฉินตู – คุนหมิง – กวนเล่ย – เชียงแสน – กทม.** เป็นการขนส่งสินค้าทางถนนจากมณฑลตอนในผ่านเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง ผ่านท่าเรือเชียงแสน และเปลี่ยนโหมดการขนส่งต่อการขนส่งทางถนนจนสินค้าถึงกรุงเทพฯ ค่าขนส่งประมาณ 18,327 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต ใช้เวลาประมาณ 5-6 วัน ระยะเวลาสั้นกว่าการขนส่งทางทะเลประมาณ 5 วัน แต่ค่าขนส่งสูงกว่าประมาณ 3.5 เท่า

ตารางการขนส่งเชื่อมโยงเส้นทางเลือกต่าง ๆของจีนกับประเทศไทย

เส้นทาง	**โหมดการขนส่ง**	**เวลา (วัน)**	**ค่าใช้จ่าย หยวน/ TEU**
เฉิงตู – เซี่ยงไฮ้ – กทม.	รถไฟ –เรือเดินทะเล	10	5,223.06
เฉิงตู – เซินเจิ้น – กทม.	รถไฟ – เรือเดินทะเล	11	5,647.25
เฉิงตู – คุนหมิง – บ่อหาน – ลาว – กทม.	รถไฟ – รถบรรทุก	5	18,327.63
เซี่ยงไฮ้ – คุนหมิง – บ่อหาน – ลาว – กทม.	รถไฟ – รถบรรทุก	9	20,982.43
เซี่ยงไฮ้ – กทม.	เรือเดินทะเล	6	1,903.71

ที่มา : Liang Shuanglu A Study of Yunnan's Potentiality to be the Modern Logistics Center-CAFTA(2005)

ค่าขนส่งที่กล่าวถึงข้างต้นเป็นค่าขนส่งปี 2005 เป็นช่วงก่อนน้ำมันมีการปรับราคา ซึ่งราคาปัจจุบันจะต้องมีการปรับขึ้นอีกประมาณร้อยละ 50 โดยข้อมูลข้างต้นเป็นเพียงการแสดงเปรียบเทียบให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทั้งจากประเทศไทยไปจีนหรือจากประเทศจีนมาไทย โดยใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจึงเป็นเพียงทางเลือกหนึ่งในการตัดสินใจระหว่างความเร็วในการขนส่ง (Speed Economy) ซึ่งการขนส่งทางทะเลใช้เวลาประมาณ 5 วัน แต่มีค่าขนส่งที่สูงกว่าถึง 3.5 เท่า **ดังนั้นยุทธศาสตร์ทางการตลาดของท่าเรือเชียงแสน จะต้องไม่พิจารณาเฉพาะการกระจายสินค้าไปเพียงเมืองจิ่งหง ซึ่งเป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุดของจีนบนแม่น้ำโขง แต่จะต้องมีกลไก**

ทางการตลาดในการกระจายสินค้า ที่มีการเฉพาะเจาะจง “Commodities Base” สำหรับสินค้าบางประเภทที่จะมีความประหยัดเชิงพื้นที่ในการขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขง เพื่อจะไปเปลี่ยนโหมดขนส่งเช่นสินค้าประเภทยางพารา , น้ำมันปาล์ม และหรือสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการส่งมอบ โดยให้การขนส่งผ่านท่าเรือเชียงแสน – หรือการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3 เป็นทางเลือกระหว่างการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะเร็วกว่าแต่ก็แพงกว่า อย่างไรก็ตาม การขนส่งเข้าไปเมืองชายฝั่งตะวันออกของจีนดังกล่าว ก็จะต้องพิจารณาจากปัจจัยเชิงต้นทุนเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งโดยตรงจากผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่าและเป็นเส้นทางสากล (International) มากกว่าใช้เส้นทางจากท่าเรือเชียงแสน เพื่อจะส่งสินค้าผ่านไปยังนครคุนหมิง

อย่างไรก็ดี การเปรียบเทียบทางเลือกของจีนในการขนส่งสินค้าสู่มหาสมุทรอินเดียโดยผ่านประเทศไทย อาจจะต้องนำประเด็นโครงการก่อสร้างเส้นทางจากอำเภอเมืองกาญจนบุรีไปด่านบ้านน้ำพุร้อน ซึ่งจะเป็นเส้นทางไปด่านบ้องตี้ พรมแดน ประเทศพม่า ผ่านเมืองเจ้าโตง เมืองเฮงคา ไปออกทะเลฝั่งตะวันตกที่เมืองทะวาย ถนนเส้นนี้ระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร ทราบว่าทางเอกชนของไทยได้ลงนามบันทึกข้อตกลงกับรัฐบาลพม่า เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2551 ในการอนุมัติให้ก่อสร้างถนน และนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมี รวมทั้ง ท่าเรือน้ำลึก เป็นมูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท ซึ่งหากโครงการเกิดขึ้นจริงก็จะเป็นทางเลือกของการขนส่งสินค้าของจีนในการออกสู่ทะเลภาคตะวันตกผ่านประเทศไทยและพม่า ซึ่งสามารถลดระยะเวลา 6-10 วัน และลดค่าใช้จ่ายด้านขนส่งจากจีนเพื่อส่งสินค้ามาใช้บริการของท่าเรือปากบาราของไทย เพื่อมาออกทะเลชายฝั่งตะวันตกของไทย เนื่องจากจะ Shortcut กว่าท่าเรือปากบารากว่า 800-900 กิโลเมตร ซึ่งการก่อสร้างท่าเรือทะวายคงจะต้องพิจารณาผลกระทบเชิงการเมืองระหว่างประเทศ และผลกระทบที่มีต่อท่าเรือปากบารา รวมทั้ง ท่าเรือแหลมฉบัง

ระยะทางของเส้นทาง R3E จากกรุงเทพ - คุนหมิง

Routing	Activity	Distance (Km)	Time
กรุงเทพฯ - เชียงราย	Transport	830	10 hrs
เชียงราย — เชียงของ	Transport	110	1.5 hr
เชียงของ — ห้วยทราย	Border crossing	N/A	-
ห้วยทราย - บ่อเต็น	Transport	228	4 hrs
บ่อเต็น - บ่อหาน	Border crossing	N/A	-
บ่อหาน — จิ่งหง	Transport	330	6 hrs
จิ่งหง - คุนหมิง	Warehouse Distribution	538	8 hrs
Total	N/A	2,036	-

ยุทธศาสตร์ด้านการตลาดเพื่อให้มีการใช้ท่าเรือเชียงแสน 2[2]

การพัฒนาท่าเรือเชียงแสนในเชิงการตลาด จะต้องมองศักยภาพของทางเลือกของผู้ประกอบการในภาคธุรกิจทั้งของไทยและของจีนในการมีทางเลือกในการขนส่งทางถนนโดยเฉพาะในช่วงเปิดท่าเรือในปี 2554 ซึ่งเป็นจังหวะเดียวกับสะพานข้ามแม่โขงคงใกล้จะเสร็จจะต้องมองในด้านการแข่งขัน จำเป็นที่จะต้องมีระบบการตลาดเชิงรุก โดยยุทธศาสตร์ที่ใช้ประกอบด้วย

1. **ศักยภาพเชิงพื้นที่ (Area Base)** ซึ่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรทำตลาดเชิงรุกในการมีตัวแทนที่นครคุนหมิงและเมืองจิ่งหง ซึ่งจะเป็น HUB Link เชื่อมไปสู่มณฑลที่สำคัญอีกหลายเมือง ประกอบด้วย มณฑลกวางตุ้งหรือกวางตง ซึ่งอยู่ตามชายแดนฝั่งทะเลตอนใต้ของจีน เป็นมณฑลที่มี GDP สูงที่สุดของประเทศจีน และมีเขตเศรษฐกิจพิเศษถึง 3 แห่ง ได้แก่ เซินเจิ้น จูไห่ และซานโกว ซึ่งกวางตุ้งถือเป็นตลาดแหล่งผลิตสำคัญของจีน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายมีมูลค่ามากกว่า 250 พันล้านหยวน โดยเมืองเซินเจิ้นและต่งกวานเป็นฐานการผลิต โดยนครกวางโจวเป็นศูนย์กระจายสินค้า เสื้อผ้าจีนผลิตมากเป็นที่หนึ่งของประเทศ ซึ่งสามารถเชื่อมเส้นทางเข้าคุนหมิงและนครจิ่งหง และปรับเปลี่ยนหมดขนส่ง ซึ่งจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะเพิ่มประเภทของสินค้าให้ มาใช้บริการของท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้ คุนหมิงยังมีเนื้อที่ติดกับมณฑลกวางสี โดยมีนครหนานหนิงเป็นเมืองหลวง ซึ่งหนานหนิงซึ่งเป็นเมืองเกษตรกรรม ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าไปในมณฑลที่มีอาณาบริเวณติดกับยูนาน เช่น หูหนัน , มณฑลหูเป่ย ล้วนแต่จะเป็นการส่งเสริมต่อการเพิ่มจำนวนสินค้าที่จะเข้าท่าเรือ โดยเฉพาะเมื่อจีนสามารถเชื่อมการขนส่งทางราง

ระยะทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยผ่านทางแม่น้ำโขง

Routing	Activity	Cost (USD/Ton)	Distance (Km)	Time
กรุงเทพฯ - เชียงราย	Road Transport	28	830	10 hrs
เชียงราย — ท่าเรือเชียงแสน	Road Transport	28*	60	1 hr
ท่าเรือเชียงแสน	Loading / Unloading Inspection fees	3 1.5	N/A	6 hrs
ท่าเรือเชียงแสน-ท่าเรือกวนเล่ย	Water Transport	42	287	37 hrs
ท่าเรือกวนเล่ย — ท่าเรือจิ่งหง	Water Transport		73	(48 hrs)
Lift On / Lift Off ท่าเรือจิ่งหง	Loading / Unloading Inspection VAT	2 75 60	N/A	7 hrs
ท่าเรือจิ่งหง — คุนหมิง	Road Transport	45	534	8 hrs
Total	N/A		1,784	

ที่มา: compiled from Jinxin (2007) & Field data

[2] ธนิต โสรัตน์ รายงานการศึกษาความพร้อมและการเตรียมกาลข R3E (เชียงของ – คุนหมิง) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (หน้า 71-78)

2. **การกำหนดศักยภาพของสินค้าที่มีลักษณะเหมาะสม (Commodities Base)** ทางกายภาพที่จะประหยัดมากกว่าในการปรับเปลี่ยนมาใช้การขนส่งในเส้นทางผ่านแม่น้ำโขง โดยการเทียบต้นทุนกับการขนส่งผ่านทางถนน หรือการเปรียบเทียบเวลาที่สั้นกว่ากับขนส่งทางทะเล จากเมืองท่าเซินเจิ้น หรือฮ่องกง ซึ่งต้องขนส่งอ้อมไปทางแหลมฉบัง ใช้เวลามากกว่า 11-12 วัน ขณะที่การขนส่งทางถนนแล้วมาเปลี่ยนโหมดขนส่งทางแม่น้ำโขง จะใช้เวลา 4-5 วัน ก็จะร่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้สองเท่าหรือมากกว่านั้น ขณะที่การขนส่งน้ำมันและยางพารา โดยมีปลายทางอยู่นครคุนหมิง การขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีต้นทุนที่ต่ำกว่า และมีขั้นตอนผ่านศุลกากรที่ยุ่งยากน้อยกว่า ซึ่งจากการศึกษาพบว่าจากการสร้างเขื่อนของประเทศจีน กลับส่งผลประโยชน์ต่อการขนส่งที่สามารถทำได้ตลอดทั้งปี เพราะจีนจะมีการเปิดเขื่อนไล่น้ำตามเรือให้ล่องลงมา ซึ่งจะทำให้เรือจากท่าเรือเชียงแสนสามารถกำหนดเป็นเวลาที่จะทวนน้ำไปจนถึงประเทศจีน ซึ่งจีนได้มีการระเบิดเกาะแก่งเพื่อขยายร่องน้ำ ให้เรือขนาดร้อยตันวิ่งได้ทั้งปี ส่วนเรือขนาด 300 – 500 ตัน อาจจะวิ่งได้ในช่วงน้ำหลาก ซึ่งทางประเทศจีนคาดว่าในอีก 3 ปีข้างหน้า การจราจรทางน้ำจะมีปริมาณที่มากขึ้น ซึ่งจีนคาดการณ์ว่าจะเป็นการขนส่งน้ำมันประมาณ 300,000 ตัน แก๊ซธรรมชาติ 300,000 ตัน และยางพารา และมีผู้โดยสารมากขึ้น
3. **ยุทธศาสตร์การร่วมกับประเทศจีนในการพัฒนาแม่น้ำโขง** ซึ่งปัจจุบันประเทศจีนเป็นผู้กำหนดแผนการพัฒนาแม่น้ำโขง แต่เป็นฝ่ายเดียว โดยเฉพาะประเด็นเวลาการปล่อยของน้ำจากเขื่อน ซึ่งไทยควรจะเข้ามามีบทบาทร่วมดูแล รวมทั้ง จัดระเบียบขนส่งในแม่น้ำโขง ปัจจุบันประเทศจีนเป็นผู้จัดระเบียบการขนส่งในแม่น้ำโขงเพียงฝ่ายเดียว โดยได้ระเบิดเกาะแก่งต่างๆ เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งจากหนานเต๋อบ้า เมืองซือเหมาจนถึงหลักเขตหมายเลข 243 โดยการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนจะใช้เรือขนาดตั้งแต่ 100-300 เมตริกตัน จะเป็นท่าเรือหลักของไทยบนแม่น้ำโขง ระยะทางจากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของไทย **สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีระยะทาง 287 กิโลเมตรจะถึงท่าเรือกวนเล่ย** ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของจีน ซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าได้ทั้งปี เนื่องจากในช่วงหน้าแล้งประมาณเดือนพฤศจิกายน จนถึงเดือน เมษายน ทางจีนจะควบคุมการปล่อยน้ำจากเขื่อน โดยเปิดน้ำ 4 วัน และปิด 3 วัน โดยระดับน้ำจะต่ำสุดในเดือนพฤษภาคม ระดับน้ำจะเหลือเพียง 1.3 เมตร หากช่วงหน้าน้ำเดือนกรกฎาคม ระดับน้ำจะสูงประมาณ 8-10 เมตร ซึ่งเรือจะบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ ประมาณ 300-500 เมตริกตัน แต่หากเป็นช่วงหน้าแล้งจะบรรทุกสินค้าเพียง 80-100 เมตริกตัน **ส่วนในหน้าน้ำการขนส่งสินค้าสามารถขนส่งไปจนถึงท่าเรือจิ่งหง ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไปอีก 73 กิโลเมตร** และหากในช่วงหน้าน้ำจะสามารถขนสินค้าไปจนถึงท่าเรือซือเหมา (Simao) ห่างจากจิ่งหงเป็นระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร ซึ่งท่าเรือซือเหมา ซึ่งเป็นท่าเรือสุดท้ายของจีนบนแม่น้ำโขง เพราะหลังจากนั้นแม่น้ำโขงจะไหลไปทางตะวันตก





อัตราค่าขนส่งของเรือสินค้าในแม่น้ำโขง[*]

จากการศึกษาด้วยวิธีสอบถามจากผู้ประกอบการจีน พบว่า อัตราค่าขนส่งสินค้าจะมีการคิดทั้งแบบเป็นน้ำหนักและแบบเหมาจ่ายเป็นลำเรือคือขาล่องไปไทยประมาณ 220 หยวนต่อเมตริกตัน แต่ขากลับจากไทยมาจีนอัตราไม่แน่นอน มีตั้งแต่ 250-350 หยวน ขึ้นอยู่กับขนส่งช่วงฤดูไหน หรืออาจมีการคิดเหมาเป็นคันรถ หากรถขนขนาดกลางก็เหมาไปคันละ 1,000 หยวน โดยการขนถ่ายลงเรือก็ยังเป็นระบบดั้งเดิมคือกรรมกรแบกสินค้าขึ้น-ลง จากเรือ โดยอาศัยไม้กระดานแผ่นเดียวที่เรียกว่า “เทียว์” จากการสอบถามตารางการเข้า-ออกของเรือไม่แน่นอนไม่มี Schedule เรือเข้ามาก็ขนลงและก็ขนขึ้นสินค้าเต็มลำเรือก็ออก ระบบขนส่งด้วยเรือสินค้าในแม่น้ำโขงจะเป็นเรือเหล็ก แบบเปิดระวาง ที่เรียกว่า “เรือฮั่วฉวน” หรือบ้างก็เรียกว่า “เรือจือหาน” แปลว่าเดินได้เอง แต่เรือประเภทนี้คนจีนในไทยจะเรียกว่า “เรือโป๊ะจ๊าย” ทั้งหมดอยู่ในมือนักธุรกิจของจีน หากเป็นเรือขนาด 300 ตัน จะมีห้องโดยสารอยู่ท้ายเรือบางลำดัดแปลงให้เป็นห้องนอนรวมไว้บริการนักท่องเที่ยวประเภทฝรั่งแบกเป้ **ท่าเรือกวนเล่ย มีโครงการที่ 2ในการขยายท่าเรือให้เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ (Container)** โดยจะมีหน้าท่ากว้าง 120 เมตร รองรับ Container ได้ 15,000 TEU ต่อปี และจะขยายเป็น 28,000 TEU ในปี ค.ศ. 2008 โดยจีนใช้งบประมาณกว่า 36 ล้านหยวน โดยการมีการพัฒนานำเครนยกตู้สินค้ามาใช้ เรียกว่า Gantry Crane หรือเครนหน้าท่า ที่จีนเรียกว่า “หลงเมินเกียว” แปลว่า ที่ยกมังกรยักษ์ แบบที่ใช้ขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือฉงชิ่ง ริมแม่น้ำแยงซีเกียง ทางภาคตะวันตก นอกจากนี้ จีนได้ต่อเรือสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 300 ตันลำแรกของแม่น้ำโขง ชื่อเรือ“เจียไค่” (HeHai) เป็นการร่วมลงทุนของบริษัทยูนานซือเหมาเดินเรือจำกัด โดยวิ่งขนส่งออกจากท่าเรือจิ่งหงมาท่าเรือเชียงแสน **สินค้าส่วนใหญ่จากไทยจะมาสิ้นสุดที่ท่าเรือกวนเล่ยและจะถูกขนส่งทางถนนต่อไปยังนครคุนหมิงระยะทาง 650 กิโลเมตร ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าเข้าสู่ประเทศจีน** จากการสอบถามการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์บนเส้นทางแม่น้ำโขงยังเป็นลักษณะ Domestice Container ไม่ใช่ Overseaคือเป็นการขนส่งภายในประเทศ เพราะเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงยังไม่เป็นเส้นทางเดินเรือสากล ระบบการประกันภัยสินค้ายังไม่มี

[*] อัตราค่าขนส่งเป็นอัตราปี 2007 ก่อนที่จะมีวิกฤติราคาน้ำมัน

ปัจจัยซึ่งเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสน

1) **การพัฒนาท่าเรือที่เชียงแสน** ซึ่งจะให้เป็นท่าเรือที่สมบูรณ์ในอนาคตอีก 3 ปีข้างหน้า จะต้องพัฒนาระบบการขนส่งให้สามารถรองรับทั้งในระบบเทกอง (Bulk) และระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container) ซึ่งจะต้องมีกฎเกณฑ์และอุปกรณ์การขนย้ายรองรับการขนส่งระหว่างประเทศไม่ใช่ลักษณะที่เป็น Domestic อย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ระหว่างไทยและจีนในการพัฒนาในจุดนี้ การขนส่งสินค้าในอนาคตอยากให้จีนพัฒนาเป็นระบบคอนเทนเนอร์เพื่อรองรับการค้าที่มีปริมาณมากขึ้น
2) **ข้อจำกัดของระดับน้ำในการขนส่งทางน้ำ** ในช่วง 1 ปี ระดับน้ำที่เหมาะสมในการขนส่งจะมีเพียง 6 เดือน หากน้ำเยอะราคาค่าขนส่งก็จะเป็น 150 หยวนต่อ 1 ตัน หากเป็นช่วงหน้าน้ำแห้งทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้มาก ทำให้มีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ราคาค่าขนส่งจะเป็น 350 หยวนต่อ 1 ตัน (ราคาก่อนปรับราคาน้ำมัน)
3) **การเร่งสร้างกฎเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับของทุกประเทศในการขนส่งทางแม่น้ำโขงในฐานะเป็นเส้นทางขนส่งสากล** ซึ่งจะมีผลต่อเงื่อนไขการส่งมอบที่เป็นลักษณะ Door to Door และการยอมรับของบริษัทประกันภัย
4) **จะต้องมีการตกลงเกี่ยวกับระยะเวลาที่แน่นอนในลักษณะที่เป็น Time Table ของการปล่อยน้ำของประเทศจีน** รวมทั้ง เร่งสรุปความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการสร้างเขื่อนและการขุดรอกแม่น้ำโขง ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งการขุดรอกแม่น้ำ ซึ่งทางจีนแจ้งว่าเป็นประโยชน์ ขณะที่ไทยบอกว่าส่งผลกระทบต่อการตื้นเขินของแม่น้ำ เพราะจะมีช่วงที่น้ำขึ้นน้ำลงไม่แน่นอน หากฝนตกน้ำก็ขึ้น หากฝนไม่ตกน้ำก็น้อย
5) **ผลกระทบข้อตกลงการค้าเสรี ไทย-จีน (FTA)**มีการศึกษาเกี่ยวกับการค้าไทยจีนที่ดีขึ้น นักลงทุนสนใจมาก **แต่สินค้าของจีนเข้าไปที่ไทยมากกว่าและจีนมีโครงการสร้างศูนย์การนำเข้าผักของไทย และส่งออกไปที่เมืองต่าง ๆของจีน ซึ่งจะสร้างขึ้นที่เชียงรุ่ง มีตัวเลขมูลค่าการนำเข้าส่งออกระหว่างไทย จีน การนำเข้าเพิ่ม 80% ส่งออกเพิ่มขึ้น 110%** โดยจีนมีโครงการปลูกผักที่เมืองไทยและเชียงรุ่ง ได้แก่ กะหล่ำปลี กระเทียมหลายพันธุ์ ถั่วลันเตา ผักชี และ**มีโครงการปลูกยางพาราของจีน ยังมีความต้องการยางพาราอีก 2 แสนตัน** ขณะที่ในประเทศจีนผลิตได้ 6 แสนตัน **ปัจจุบันจีนนำเข้ายางพารา 1.8 ล้านตัน มากที่สุดในโลก**
6) **การขอใบอนุญาตการนำเข้า** จีนกำหนดมาตรฐานบริษัทการค้า (Trading firm) ที่จะได้รับอนุญาตทำธุรกรรมส่งออก / นำเข้าไว้สูง เช่น บริษัทที่สามารถประกอบธุรกรรมนำเข้า/ส่งออก ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำตามกำหนด หรือหากเป็นบริษัทร่วมทุน ต้องมีต้นทุนจดทะเบียนสูง การนำเข้าจึงต้องอาศัยบริษัทจีนเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม จีนได้ปรับปรุงกฎหมายการค้าฉบับใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นไป ซึ่งจะให้สิทธิผู้ส่งออก/นำเข้าของจีน สามารถดำเนินธุรกิจส่งออก/นำเข้ากับต่างประเทศ

ได้โดยตรง โดยไม่จำเป็นต้องผ่าน Trading Firm ของจีน และดูแลด้วยระบบการขึ้นทะเบียนแทนการใช้ระบบใบอนุญาตในปัจจุบัน

7) **การตรวจสอบทางด้านสุขอนามัยพืช (SPS)** จีนกำหนดให้สินค้าเกษตรที่นำเข้าจากต่างประเทศ ต้องได้รับการตรวจสอบทางด้านสุขอนามัยพืช ณ เมืองท่านำเข้า โดยก่อนการส่งออกสินค้าผัก ผลไม้จากไทย บริษัทนำเข้าจะต้องขอ ใบอนุญาตด้านสุขอนามัย (Inspection Quarantine License) จากหน่วยงานควบคุมคุณภาพและกักกันโรคของจีน (AQSIQ : General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine) ก่อนอย่างน้อย 30 วัน ใบอนุญาตมีอายุ 6 เดือน และเมื่อสินค้ามาถึงท่า จะทำการตรวจสอบสุขอนามัยอีกครั้ง โดยการสุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบเพียงจำนวนหนึ่ง และจะทำการปล่อยสินค้าที่เหลือออกไป

8) **ใบผ่านแดนประกอบการนำเข้า** หากสินค้าส่งออกไม่ได้ส่งตรงไปจีน ศุลกากรส่วนกลางของจีน ได้ประกาศให้สินค้าที่ส่งผ่านฮ่องกงและมาเก๊าเข้าสู่จีน ต้องผ่านการตรวจสอบและรับรองสินค้า (ใบตราส่งสินค้า) และมี Certification of Non-Manipulation จากผู้ประกอบการฮ่องกงหรือมาเก๊า ซึ่งจดทะเบียนกับรัฐบาลจีนในฐานะเป็นผู้ตรวจสอบรับรองสินค้า และออกใบรับรองผ่านแดน เพื่อเป็นหลักฐานทางพิธีการศุลกากรและรับรองว่ามิได้มีการดัดแปลงสภาพสินค้า เมื่อสินค้าผ่านฮ่องกงและมาเก๊าก่อนส่งเข้าจีน

9) **ความเสียเปรียบด้านโครงสร้างภาษีมูลค่าเพิ่ม** ซึ่งทางการจีนมีการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มใน 3 อัตรา คือ ร้อยละ 0 สำหรับสินค้าส่งออก ร้อยละ 13 สำหรับสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมบางประเภท และร้อยละ 17 สำหรับสินค้าทั่วไป โดยมีระเบียบปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งกับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ทั้งนี้ การเก็บภาษีดังกล่าวจะเก็บ ณ ด่านศุลกากร และบังคับใช้ทั้งระดับรัฐบาลกลางและระดับมณฑล

****

รายละเอียดเพิ่มเติม ดูได้ที่ www.tanitsorat.com

ธนิต โสรัตน์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย