

ท่าเรือบนริมฝั่งแม่น้ำโขงกับการใช้เส้นทางแม่น้ำโขง ในการขนส่งสินค้า

Cargo Transportation in Mae Khong River Ports.

สุนันทา เจริญปัญญาอิง

นักวิจัย 6 สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อ

แม่น้ำโขงนับเป็นแม่น้ำนานาชาติที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค ด้วยเป็นแม่น้ำที่ไหลผ่าน 6 ประเทศได้แก่ จีน เวียดนาม ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนามก่อนออกสู่ทะเลจีนใต้ การสำรวจแม่น้ำโขงมีมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 ประกอบกับนโยบายทางการเมืองในการเปิดตลาดของกลุ่มประเทศเหล่านี้ ส่งผลให้เกิดการพัฒนาาร่วมกันเพื่อใช้เส้นทางแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ได้แก่ จีน เวียดนาม ไทย และลาว ในการเดินเรือพาณิชย์เสรีในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง การเปิดท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขง 14 แห่งเพื่อรองรับปริมาณขนถ่ายสินค้าที่จะมีมากขึ้นในอนาคต แต่ด้วยการขนส่งทางแม่น้ำโขงประสบกับปัญหาการเดินเรือที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายจากเกาะแก่ง โขดหินใต้น้ำ และกระแสน้ำที่เชี่ยวกราก และข้อจำกัดปริมาณน้ำในฤดูแล้งที่เดินเรือได้เฉพาะเรือขนาดเล็ก อันนำมาสู่การเสนอแนวคิดจากประเทศจีนที่ต้องการให้มีการระเบิดเกาะแก่งหินใต้น้ำเพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่เกิน 200 ตันขึ้นไปสามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี และการสร้างเขื่อนขนาดใหญ่หลายเขื่อนกั้นแม่น้ำโขงเพื่อเพิ่มปริมาณน้ำให้มากขึ้นในฤดูแล้ง อย่างไรก็ตามเป้าหมายหลักที่ควรเกิดขึ้นจากความร่วมมือในการพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงคือ การได้รับผลประโยชน์ร่วมกันในการใช้เส้นทางแม่น้ำโขงอย่างเท่าเทียมกัน

คำสำคัญ แม่น้ำโขง-การขนส่งสินค้า ท่าเรือ-แม่น้ำโขง

1. บทนำ

แม่น้ำโขงหรือแม่น้ำล้านช้าง¹ มีจุดกำเนิดที่เนินเขาซานาฮัวฮัวทางตอนเหนือของเทือกเขา ดังกูลาในมณฑลชิงไห่ มีความยาวโดยประมาณ 4,900 กิโลเมตร ยาวเป็นอันดับ 10 ของโลก² โดยมี แม่น้ำจาคุและแม่น้ำอังกูไหลมารวมกันเป็นแม่น้ำล้านช้างที่เมืองเจิงตู มณฑลเสฉวน และไหลลง มายังยูนนาน เมียนมาร์ ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม แม่น้ำโขงส่วนที่ผ่านประเทศไทยเป็นช่วง ของแม่น้ำโขงตอนล่างไหลผ่าน อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอเวียงแก่น จังหวัด เชียงราย ระยะทาง 84 กิโลเมตร ก่อนเข้าสู่ลาว และเป็นพรมแดนไทย-ลาว เริ่มจากจังหวัดเลย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี รวมมีความยาวที่ไหลผ่านประเทศ ไทยประมาณ 976 กิโลเมตร³

2. การสำรวจแม่น้ำโขง

นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมาได้มีการสำรวจแม่น้ำโขงโดยชาวฝรั่งเศส ในการสำรวจครั้ง นั้นมีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาสภาพทางกายภาพของแม่น้ำ พิษพรรณ สัตว์ ทรัพยากรธรรมชาติ และ วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในลุ่มน้ำ ต่อมาได้ให้ความสำคัญด้านภูมิรัฐศาสตร์ และจุดที่ตั้งสำคัญ ทางยุทธศาสตร์ ซึ่งในการสำรวจต่อมาได้มีการพัฒนาแม่น้ำโขงให้เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลัก รวมทั้งการระเบิดเกาะแก่งขยายร่องน้ำในการเดินเรือจากเวียงจันทน์เพื่อไปยังหลวงพระบาง

ในช่วงปลายทศวรรษที่ 1970 เต็งเสี่ยวผิง ผู้นำอาวุโสของจีนได้แสดงทัศนะเกี่ยวกับการ ปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศจากระบบเศรษฐกิจสังคมนิยม มาเป็นระบบเศรษฐกิจ ตลาดเสรี การเปิดประเทศให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน การเปิดประตูสู่เพื่อนบ้านในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้⁴ ซึ่งมณฑลยูนนานได้ถูกกำหนดแนวทางพัฒนาให้เป็นวงกลมเศรษฐกิจแม่น้ำล้านช้าง- แม่น้ำโขง โดยเล็งเห็นว่าแม่น้ำโขงจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและเส้นทางท่องเที่ยว จากมณฑลทาง ตะวันตกเฉียงใต้และมณฑลทางใต้ของจีนออกสู่ทะเลทางอ่าวมะตะมะและอ่าวไทย สามารถที่จะ เปิดตลาดการค้าในเมียนมาร์ ลาว ไทย ต่อไป ซึ่งเป็นจังหวะเดียวกันกับที่ประเทศลาว ได้หันมายึด

¹ คนจีนเรียกแม่น้ำล้านช้างนี้ว่า แม่น้ำหลานซาง ซึ่งมีความหมายว่า แม่น้ำเขียวกราก

² แม่น้ำโขงไหลผ่าน 6 ประเทศ ได้แก่ จีน เมียนมาร์ ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ก่อนออกสู่ทะเลจีนใต้

³ "รู้จักแม่น้ำโขง" แหล่งที่มา: <http://www.skyd.org/html/scljo/60/028-kong.html>

⁴ เป้าหมายและยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 (คส.2001-2005) สอดคล้องกับการที่จีนได้ประกาศใช้นโยบาย ดำเนินมาตรการมุ่งตะวันตก (Implementation Measures of the Go-West Policy) เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2544 ยูนนาน" นโยบายดำเนินการมุ่งตะวันตก" ในรายงานเศรษฐกิจพม่า จีนตอนใต้ และโครงการ GMS แหล่งที่มา: <http://www.bot.or.th>

แผนนโยบายการเปิดประเทศ แบบนโยบายจินตนาการใหม่ ได้ให้ความสำคัญในการร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับต่างประเทศ ซึ่งหนึ่งในโครงการนี้คือการร่วมมือกับประเทศจีนในโครงการสำรวจแม่น้ำโขงเพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว

การสำรวจแม่น้ำโขงตอนบนที่มีความยาว 1,180 กิโลเมตร โดยแยกตามฤดูกาลจำนวน 4 ครั้ง พร้อมทั้งทดลองการเดินเรือ ผลการสำรวจแสดงให้เห็นว่า สภาพร่องน้ำแม่น้ำโขงค่อนข้างดี ในขั้นพื้นฐานเทคนิคการปรับทางเดินเรือไม่ยุ่งยากและไม่ต้องบำรุงรักษา ซึ่งเป็นการพิสูจน์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง⁵ นำมาสู่การพัฒนาความร่วมมือการใช้แม่น้ำโขงในลำดับต่อไป

ตารางที่ 1 พัฒนาการความร่วมมือ 4 ประเทศในการเดินเรือร่วมกันในแม่น้ำโขง

ลำดับเวลา	การดำเนินการ
พฤศจิกายน 1989	มณฑลยูนนานจัดการสัมมนาเรื่องบุกเบิกพัฒนาเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศแม่น้ำหลานซาง (แม่น้ำโขง)
15 เมษายน 1990	การเจรจาลงนาม จีน (มณฑลยูนนาน) – ลาว เกี่ยวกับการสำรวจเส้นทางเดินเรือบางส่วนของแม่น้ำโขง
พฤษภาคม – มิถุนายน 1990	จีน – ลาว ร่วมจัดการเดินเรือในแม่น้ำโขง จากเชียงรุ่ง (จิ่งหง) – หลวงพระบาง เพื่อสำรวจสภาพการเดินเรือในช่วงน้ำแห้งขอด
กันยายน – ตุลาคม 1990	จีน-ลาวทดลองเดินเรือในแม่น้ำโขงในช่วงน้ำขึ้นซึ่งประสบความสำเร็จเป็นที่น่าพอใจ
พฤษภาคม 1992	กระทรวง 8 กระทรวงของจีนร่วมกันสำรวจแม่น้ำโขง และได้ให้ข้อเสนอ 13 ประการเกี่ยวกับการเร่งดำเนินการบุกเบิกพัฒนาแม่น้ำโขง
กุมภาพันธ์ – พฤษภาคม 1993	จีน – ไทย – ลาว และเมียนมาร์ ร่วมกันสำรวจเส้นทางเดินเรือแม่น้ำโขงในช่วงน้ำลดและเสนอรายงานร่วมกัน
27 พฤษภาคม 1993	การประชุมครั้งแรกของผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีว่าด้วยความร่วมมือด้านการเดินเรือระหว่างประเทศ จีน ไทย ลาว และเมียนมาร์
9 พฤษภาคม 1994	จีน-ลาว ร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการลำเลียงขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าแห่งแม่น้ำโขง
มกราคม 1997	จีน-เมียนมาร์ร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการลำเลียงขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแห่งแม่น้ำโขง
20 เมษายน 2000	จีน-ไทย-ลาว และเมียนมาร์ ร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แห่งแม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศที่เมืองท่าซี้เหล็กของเมียนมาร์

⁵ TDRI และศูนย์เศรษฐกิจและเทคโนโลยี มณฑลยูนนาน. โครงการศึกษาการจัดการทรัพยากรในลุ่มน้ำโขงไทย-ยูนนาน เล่มที่ 1 : มณฑลยูนนาน, 2541.

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลำดับเวลา	การดำเนินการ
กันยายน 2000	จีน-ไทย-ลาว และเมียนมาร์ ได้จัดการประชุมครั้งที่ 2 ขึ้นโดยหน่วยงานด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แห่งแม่น้ำโขงระหว่าง 4 ประเทศที่เมืองคุนหมิง
17-29 พฤศจิกายน 2000	ผู้เชี่ยวชาญระหว่างจีน ลาว และเมียนมาร์ ได้ร่วมกันสำรวจเส้นทางเดินเรือจากหลักชายแดนหมายเลข 243 ระหว่างจีนกับเมียนมาร์ ถึงเมืองห้วยทรายประเทศลาว ซึ่งมีระยะทาง 331 กิโลเมตรอีกครั้งเพื่อศึกษาเกี่ยวกับแผนการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือให้ดียิ่งขึ้น
25 พฤศจิกายน 2000	ระหว่างการเข้าร่วมเจรจาครั้งที่ 4 ของผู้นำประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และอาเซียน ที่จัดขึ้นที่สิงคโปร์ นายกรัฐมนตรีของจีนได้กล่าวว่า ปัจจัยต่าง ๆ อำนวนย รัฐบาลจีนจะลงทุนในการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือของแม่น้ำโขงส่วนที่อยู่ในดินแดนของลาวและเมียนมาร์เพื่อประกันให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงเป็นไปด้วยความราบรื่น
12-15 มีนาคม 2001	จีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ได้จัดการประชุมเจ้าหน้าที่ระดับสูงของหน่วยงานเทคโนโลยีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แห่งแม่น้ำโขง ครั้งที่ 3 ซึ่งได้ผ่านเอกสารว่าด้วยเทคโนโลยี 6 ฉบับที่สอดคล้องกับข้อตกลงการเดินเรือระหว่าง 4 ประเทศอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ โดยจะร่วมมือกันดำเนินงานเบื้องต้นด้านการปรับปรุงสภาพการเดินเรือของแม่น้ำโขงให้ดีขึ้น จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานผสมด้านการเดินเรือพาณิชย์ระหว่าง 4 ประเทศแห่งแม่น้ำโขง และได้ระบุว่า จะจัดพิธีเปิดเส้นทางเดินเรือแม่น้ำโขงอย่างเป็นทางการโดยเริ่มต้นที่เมืองเชียงรุ่งในเดือนมิถุนายน 2001
มีนาคม-มิถุนายน 2001	จีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ได้ดำเนินงานด้านการรื้อวัดและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกันต่อแผนการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือของแม่น้ำโขงจากหลักชายแดนหมายเลข 243 ที่เขตชายแดนระหว่างจีนกับเมียนมาร์ถึงช่วงบนของแม่น้ำโขงที่มีระยะทางทั้งหมด 331 กิโลเมตร
24 มิถุนายน 2001	การประชุมครั้งแรกของคณะกรรมการประสานงานร่วมในการดำเนินการระหว่างจีน ไทย ลาวและเมียนมาร์ ได้จัดขึ้น
26 มิถุนายน 2001	จีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ได้จัดพิธีการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการที่เมืองเชียงรุ่ง (จิ่งหง)
7 กุมภาพันธ์ 2002	จีน ไทย ลาว และเมียนมาร์ ได้บรรลุข้อตกลงความร่วมมือกันเกี่ยวกับปัญหาสำคัญของการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือแห่งแม่น้ำโขง

ที่มา : <http://mekongcenter.net/mekongboat.html>

3. การขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง

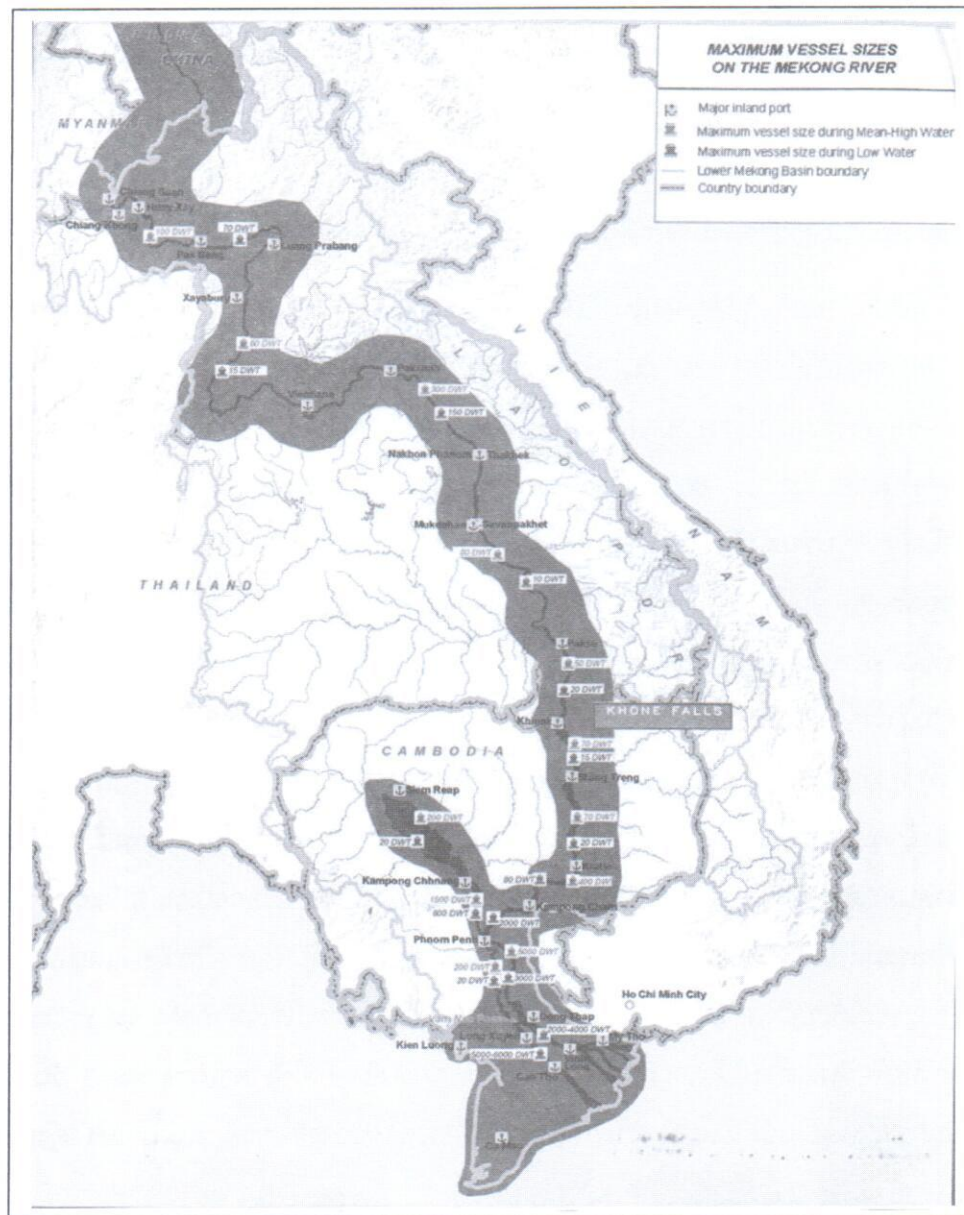
ระดับน้ำในแม่น้ำโขงมีปัญหาต่อการเดินเรือคือในช่วงหน้าแล้งระหว่างเดือน มกราคม-เมษายน ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5-2.0 เมตร จะเดินเรือได้เฉพาะเรือขนาดเล็กที่บรรทุกสินค้าได้ไม่เกิน 80 ตัน ในช่วงปกติ ระหว่างเดือนพฤษภาคม - ธันวาคม ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2.0-4.0 เมตร และในบางช่วงที่มีน้ำหลากจะมีความลึกถึง 7 เมตรขึ้นไป⁶ สามารถบรรทุกสินค้าได้ถึง 120-150 ตัน ระดับน้ำลึกและขนาดที่เรือสามารถเดินเรือได้ในแม่น้ำโขงดังปรากฏในรูปที่ 1

ในอดีตการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนใช้ระยะเวลานานมาก เช่น การขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ - เชียงไฮ้ใช้เวลา 26 วัน ทำให้มีผู้หันมาขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงแทน การขนส่งจาก เชียงราย-เชียงรุ่งใช้เวลาประมาณ 4 วัน นอกจากนี้การขนส่งทางแม่น้ำโขง 1 ตู้คอนเทนเนอร์ จะประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐ จึงทำให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงได้รับความนิยมมากขึ้น การขนส่งสินค้าจากจีนมาไทยส่วนใหญ่จะนำของขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนร้อยละ 70 ขณะที่ร้อยละ 30 ขึ้นที่ท่าเรือวังปุงในเมียนมาร์ เพื่อขายบริเวณด่านแม่สาย และแทบจะไม่มีสินค้าจากจีนไปขึ้นที่ท่าเรือเชียงของ เนื่องจากท่าเรือเชียงของอยู่ห่างจากท่าเรือเชียงแสน 70 กิโลเมตร อีกทั้งยังมีเกาะแก่งจำนวนมาก

เรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงมีประมาณ 118 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือจีน ขณะที่เรือของไทยยังมีจำนวนน้อยและจดทะเบียนเป็นเรือจีน เพื่อสะดวกในการขนส่งผ่านเมียนมาร์และลาว การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นการนำสินค้าจากคุนหมิงลงเรือที่ท่าเรือกวนเหล่ย์ แวะท่าเรือในลาว เพื่อเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วัน ถึงท่าเรือเชียงแสน หากออกจากท่าเรือเชียงรุ่งจะใช้เวลา 3 วัน และหากออกจากท่าเรือซือเหมาจะใช้เวลาถึง 4 วัน ขณะที่การขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน (ตอนใต้) จากเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ ใช้เวลาประมาณ 3 วัน ทั้งนี้ เพราะเป็นการเล่นทวนแม่น้ำโขง ระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งทางแม่น้ำโขง ดังแสดงในตารางที่ 2

⁶ Available from : http://www.dft.moc.go.th/document/foreign_trade_policy/service/horizon/chinau/china_2.htm

รูปที่ 1 แผนที่แสดงระดับน้ำลึกและขนาดเรือที่สามารถเดินเรือในแม่น้ำโขง



ที่มา Mekong River Commission . MRC Navigation Strategy

ตารางที่ 2 ระยะทาง/ระยะเวลา/ค่าขนส่งทางแม่น้ำโขง ระหว่างไทย-จีนตอนใต้

เรื่อง		ระยะทาง (กม.)
1. ระยะทาง	ท่าเรือเชียงของ-ท่าเรือเชียงแสน	70 กม.
	ท่าเรือเชียงแสน(ไทย) –ท่าเรือเชียงรุ่ง (จีน)	380 กม.
	ท่าเรือเชียงรุ่ง (จีน) – ท่าเรือซือเหมา (จีน)	90 กม.
2. ระยะเวลา	ท่าเรือเชียงแสน – ท่าเรือเชียงรุ่งหรือท่าเรือกว๋นเหล่ย์ (จีน)	ใช้เวลา 3 วัน (ทวนน้ำ)
	ท่าเรือเชียงรุ่งหรือท่าเรือกว๋นเหล่ย์ – ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	ใช้เวลา 1 วัน (ตามน้ำ)
3.ค่าขนส่งสินค้า		
ขนาดเรือ	ช่วงเดือน	ราคาเหมาลำ
150 ตัน	พฤษภาคม-ธันวาคม	35,000-40,000 หยวน (168,000-192,000 บาท)
	ธันวาคม-เมษายน	45,000 หยวน (216,000 บาท)
80 ตัน	พฤษภาคม-ธันวาคม	30,000-32,000 หยวน (144,000-153,600 บาท)
	ธันวาคม-เมษายน	35,000-40,000 หยวน (168,000-192,000 บาท)

ที่มา : หอการค้าจังหวัดเชียงราย ข้อมูล ณ วันที่ 9 เมษายน 2545

หมายเหตุ: ค่าขนส่งยังขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้า หากความต้องการขนส่งสินค้ามีน้อยกว่าปริมาณเรือขนส่ง ค่าขนส่งจะถูกลง นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่นอกเหนือจากการขนส่งทางเรือ เช่น ค่าจ้างกรรมกรยกสินค้าจากเรือขึ้นรถบรรทุกที่ท่าเรือจีน 150 หยวน/คัน ค่าจ้างกรรมกรท่าเรือเชียงแสน 5 บาท/กระสอบ หรือ 3 บาท/กล่องผลไม้(สาลี่ แอปเปิ้ล) ค่ารถบรรทุกสินค้าจากกว๋นเหล่ย์-คุนหมิงตันละ 250 หยวนขณะที่ไทยเหมาจ่ายคันละ 9,500 บาท (12 ตัน)

นอกจากการเสียค่าขนส่งทางเรือแล้ว มีการเก็บค่าภาษีนำเข้าชนิดต่าง ๆ ได้แก่

- 1) เมื่อเข้าลาว จะเสียค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตราร้อยละ 0.1 ของมูลค่าสินค้า แต่ส่วนใหญ่เสียในอัตราเหมาจ่ายประมาณ 2,000 บาท/ลำเรือ (เดิมคิดตามมูลค่าที่กำหนดในใบกำกับสินค้า ประมาณ 40,000-50,000 บาท/ลำเรือ)
- 2) เมื่อเข้าจีน ในอดีตสินค้าประเภทผักและผลไม้จะต้องเสียภาษีนำเข้า เช่น ลำไยสดจะเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 30 (หากเป็นการค้าขายแดนจะเสียภาษีนำเข้าครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ) บวกภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ลำไยแห้งจะเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 28 (การค้าขายแดนจะเสียภาษีนำเข้าครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ) บวกภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้วผู้นำเข้าของจีนจะแจ้งรายการนำเข้าลำไยจากเมียนมาร์หรือลาวเพื่อ

เสียภาษีในอัตราขายแดน หลังจากวันที่ 1 ตุลาคม 2546 ภาษีนำเข้าสินค้าประเภทผัก และผลไม้ลดลงเหลือร้อยละ 0

- 3) ค่าบำรุงท่าเรือ เช่น นำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงรุ่ง จะเสียค่าบำรุงท่า ร้อยละ 1.2-2 ของราคาสินค้า

4. ความร่วมมือระหว่าง 4 ประเทศกับการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขง

ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการสำรวจแม่น้ำโขงในปี 2533 พบว่า ระยะทางจาก เชียงรุ่ง - เวียงจันทน์ แม่น้ำโขงสามารถเดินเรือที่มีน้ำหนักบรรทุกได้ 80 ตันตลอดปี สำหรับเรือที่มี ขนาดบรรทุก 100 - 300 ตัน สามารถเดินได้ปีละ 7 เดือน และได้มีการสำรวจแม่น้ำโขงในช่วงฤดู แล้ง ซึ่งเป็นช่วงที่ระดับน้ำต่ำสุด พบว่าการเดินเรือต้องเสี่ยงภัยอันตรายจากเกาะแก่งโขดหินใต้น้ำ และกระแสน้ำเชี่ยวกราก

ผลจากการสำรวจคณะเจ้าหน้าที่เทคนิคของสี่ประเทศร่วมกันสำรวจแนวทางการเดินเรือ ตามลำน้ำโขง ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-พฤษภาคม 2536 ได้ข้อสรุปการศึกษาว่า สภาพแม่น้ำโขง สามารถใช้เดินเรือขนาด 60 ตันได้ในช่วงฤดูน้ำหลากเป็นเวลา 8 เดือน (มิถุนายน - มกราคม) ส่วน ในฤดูแล้งอาจเดินเรือขนาดกินน้ำลึก 60 เซนติเมตรได้ แต่ถ้าปรับปรุงขยายช่องทางเดินเรือเล็กน้อย ให้ห้องร่องกว้างอย่างน้อย 30 เมตร และลึก 1.5 เมตร รัศมีโค้ง 260 เมตรแล้ว จะสามารถเดินเรือ ขนาด 100-150 ตันได้ตลอดปี

การพัฒนาความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบนเรียกว่า ความตกลงสี่ ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง⁷ (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang - Mekong River) ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน ลาว เวียดนาม และไทย ได้มีการเจรจากันอย่างต่อเนื่องนับแต่ปี 2537 เป็นต้นมา จนกระทั่งได้มีการลงนามแล้ว ในวันที่ 20 เมษายน 2543 ซึ่งสาระสำคัญของความตกลงในความร่วมมือร่วมกัน⁸ มีดังนี้

“ ทั้ง 4 ประเทศเห็นชอบที่จะเปิดการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ภายใน 1 ปี นับจากวันลงนามความตกลงฯ ซึ่งประเทศคู่สัญญาจะได้รับสิทธิเดินเรืออย่างเสรีระหว่างเมือง ซื่อเหมาของจีนลงมาถึงเมืองหลวงพระบางของลาวโดยไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมในการผ่านแดน

ให้มีการเปิดท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงตอนบน 14 แห่ง ดังนี้

- 1.จีน ได้แก่ ท่าเรือซื่อเหมา (Simao) เชียงรุ่ง (Jinghong) เหมิงหาน (Menghan) และ กวน เหลย์ (Guanlei)

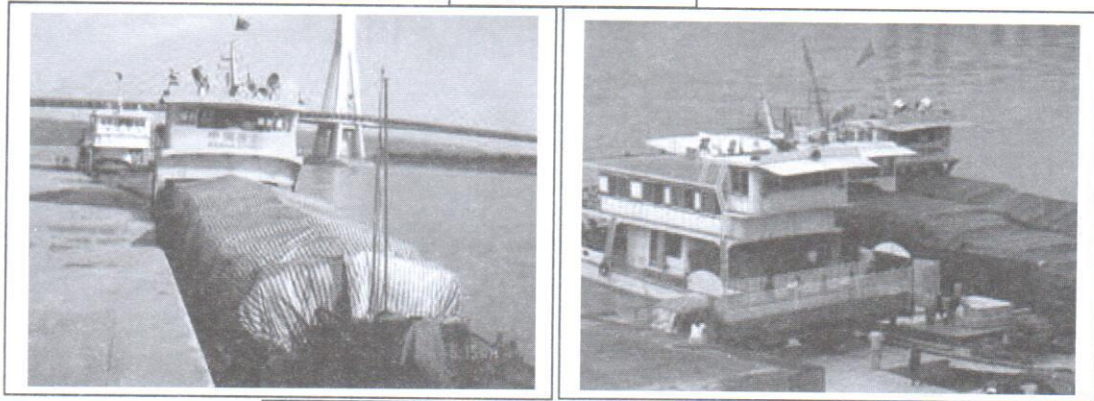
⁷ ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขงเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือภายใต้กรอบสี่ เหลี่ยมเศรษฐกิจ ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน ลาว เวียดนามและไทย

⁸ ความตกลงดังกล่าว มี ทั้งหมด 25 ข้อ

2. ลาว ได้แก่ ท่าเรือบ้านทราย (Ban Sai) เชียงกก (Xiengkok) เมืองมอม (Muangmom) บ้านคอน (Ban Khouane) ห้วยทราย (Houaysiai) และหลวงพระบาง (Luangprabang)
3. เมียนมาร์ ได้แก่ ท่าเรือบ้านเจียง (Wan Seng) และบ้านป่ง (Wan Pong)
4. ไทย ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน(Chiangsaen) และท่าเรือเชียงของ(Chiangkhong)

รูปที่ 2 ท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงของประเทศจีน

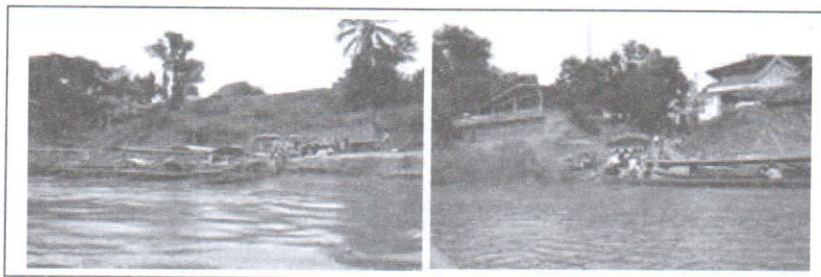
ท่าเรือเชียงรุ่ง



ท่าเรือกวนเล่ย์



รูปที่ 3 ท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงของประเทศลาว



ท่าเรือห้วยทราย

ท่าเรือเชียงกก



ท่าเรือบ้านมอม



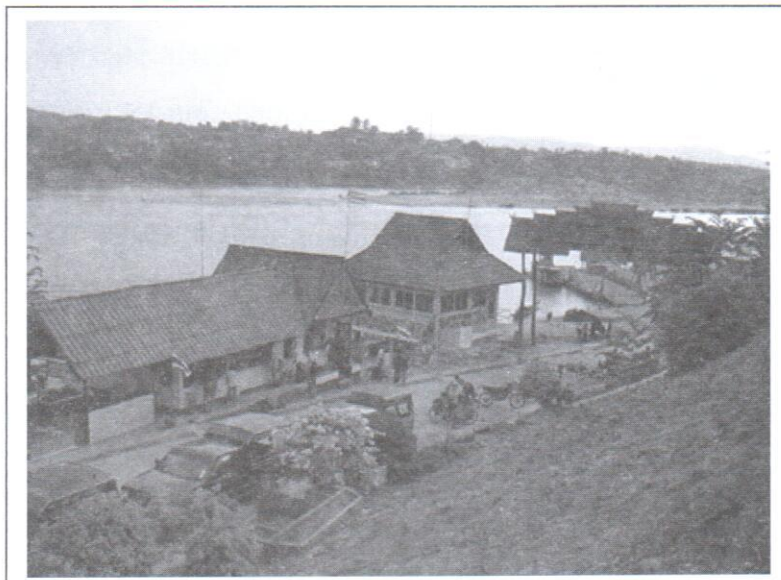
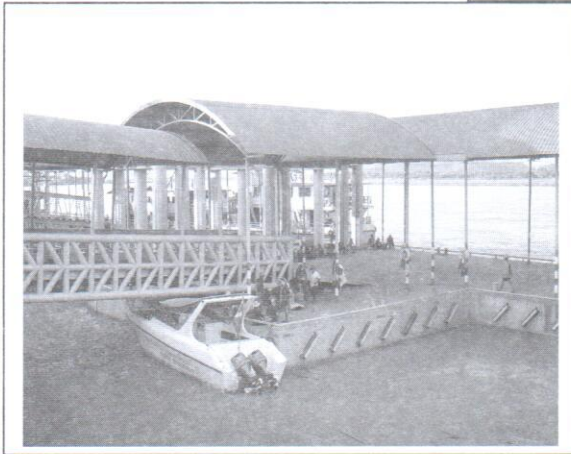
รูปที่ 4 ภาพท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงของประเทศเมียนมาร์

ท่าเรือบ้านเจียง



รูปที่ 5 ท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงของประเทศไทย

ท่าเรือเชียงแสน



ท่าเรือเชียงของ

ประเทศภาคีต้องให้มีการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่งแก่เรือของแต่ละฝ่าย ในด้านพิธีการเข้าออกของเรือ พิธีการด้านศุลกากร การให้อุจจาดเรือ และคลังสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ของท่าเรือ

ทั้งในระหว่าง 1 ปีที่รอให้ความตกลงมีผลบังคับใช้ ภาคีคู่สัญญาจะต้องจัดประชุมเพื่อพิจารณาร่างกฎระเบียบที่จะใช้ในการเดินเรือร่วมกัน (Common Navigation Rules) ซึ่งครอบคลุมเรื่องระเบียบการจราจรและความปลอดภัย มาตรฐานของเรือและอุปกรณ์ภายในเรือ เอกสารแสดงตัวของลูกเรือ การเข้าและออกท่าเรือ ปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตและการกู้เรือ การป้องกันมลภาวะ เป็นต้น

5. การระเบิดเกาะแก่งหินแนวทางการแก้ไขปัญหในการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขง

จีนเป็นผู้ผลักดันโครงการระเบิดเกาะแก่งหินในแม่น้ำโขง ทั้งนี้เพื่อให้สามารถเดินเรือจากซือเหมา มณฑลยูนนานของจีนลงมายังแม่น้ำโขงตอนล่าง ผ่านเมียนมาร์ ลาว และไทยไปยังหลวงพระบาง ระยะทางรวม 886.1 กิโลเมตร⁹ ซึ่งในปี 2536 ผู้แทนจากจีนมีความเห็นว่า หากจะปรับปรุงเส้นทางเดินเรือให้สามารถขนส่งสินค้าได้ไม่ต่ำกว่า 100 ตัน เกาะ แก่ง หาด ดอน เป็นอุปสรรคที่สำคัญต้องระเบิดเพื่อทำลายโดยรัฐบาลจีนจะสนับสนุนงบประมาณ จำนวน 200 ล้านดอลลาร์ และผลการสำรวจความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการระเบิดแก่งปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ พหุศักราช 2543 ได้ข้อสรุปว่า มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ไม่สามารถเลี่ยงได้ที่จะต้องทำการระเบิดเกาะ แก่ง อีกทั้งจีนมีความพร้อมทางด้านเทคนิค จึงได้มีการเสนอให้ดำเนินการ 3 ระยะ คือ

ระยะแรก ระเบิด 11 แก่ง และ 10 กลุ่มหินได้นำ เพื่อให้เรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ 100 ตันได้ในระยะเวลาอย่างต่ำร้อยละ 95 ในรอบปี ให้เสร็จสิ้นในปี 2546 โดยในระยะแรกมีแก่งอยู่ที่บริเวณคอนผีหลงของไทย (แก่งนี้อยู่ในเขตแดนไทย-ลาว บริเวณ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย) เป้าหมายของการระเบิดแก่งในระยะนี้ เพื่อให้เกิดร่องน้ำการเดินเรือมีความลึกอย่างน้อย 1.5 เมตร กว้างไม่ต่ำกว่า 22 เมตร ให้เรือขนาดระวางไม่ต่ำกว่า 100 ตัน สามารถเดินเรือได้ตลอดทุกฤดูกาล

ระยะที่สอง ระเบิดและขุดลอกสันดอน 51 แห่ง เพื่อให้สามารถเดินเรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ 300 ตันได้ในระยะเวลาอย่างต่ำร้อยละ 95 ในรอบปี ในระยะที่สองมีแก่งที่อยู่ในบริเวณประเทศไทย ตั้งแต่อำเภอเชียงแสน เชียงของ เวียงแก่น จังหวัดเชียงราย จำนวน 9 แห่ง

ระยะที่สาม ปรับปรุงร่องน้ำให้มีลักษณะคล้ายคลองเพื่อให้สามารถเดินเรือระวางบรรทุกอย่างต่ำ 500 ตัน เป็นระยะเวลาอย่างต่ำร้อยละ 95 ในรอบปี

นอกจากการระเบิดแก่งเพื่อปรับปรุงร่องน้ำในการเดินเรือแล้ว ยังได้มีการกำหนดข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงเพื่ออำนวยความสะดวกกับเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น การกำหนดที่ไม่อนุญาตให้ทำการขุดดิน หิน ททราย วางตาข่ายจับปลาและเคลื่อนย้ายไม้ไผ่หรือซุงลอยน้ำในบริเวณล่องน้ำ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายทั้งทางตรงและทางอ้อมในร่องน้ำที่สามารถเดินเรือได้ ... ซึ่งหมายความว่า ภายหลังจากการปรับปรุงร่องน้ำเสร็จสิ้น แม่น้ำโขงจะต้องเป็นแม่น้ำเพื่อการเดินเรือเท่านั้น¹⁰

⁹ ในระยะแรก 2545-2547 ระยะทาง 331 กิโลเมตร ชายแดนระหว่างจีน-เมียนมาร์ และห้วยทรายในลาว

¹⁰ Available from <http://www.skyd.org/gtnk/sekhi/60/028-kong.html>

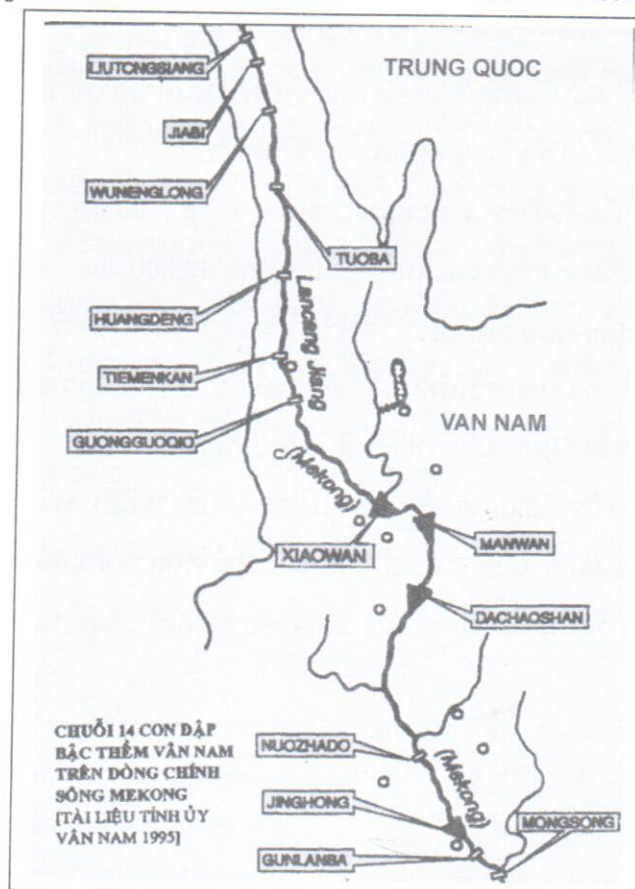
6. การสร้างเขื่อนที่มีผลต่อการใช้น้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง

การที่จีนได้มีโครงการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ 8 เขื่อนเพื่อกั้นแม่น้ำโขงตอนบนหรือแม่น้ำล้านช้างในประเทศจีนเพื่อเป็นการผลิตกระแสไฟฟ้าในมณฑลยูนนาน ซึ่งได้มีการทักท้วงและก่อให้เกิดความวิตกกังวลของประเทศปลายทางว่าจะมีผลกระทบกับแม่น้ำโขง ระบบนิเวศน์ และชุมชน รวมทั้งประเด็นที่จีนกำลังจะกลายเป็นผู้ควบคุมลำน้ำโขง แม่น้ำนานาชาติแต่เพียงผู้เดียว รายละเอียดเขื่อนดังแสดงในรูปที่ 6 และตารางที่ 3

นอกจากนี้จีนยังได้อนุมัติให้มีการก่อสร้างเขื่อนกั้นแม่น้ำโขงเพิ่มอีก 1 จุดที่ ท่าเรือกวเหล่ ซึ่งจะเป็นเขื่อนขนาดใหญ่เป็นอันดับ 2 ของจีน จะแล้วเสร็จในปี 2550 ซึ่งสามารถปล่อยน้ำให้เรือขนาด 200 ตันวิ่งขึ้นลงได้ตลอด

การเปิด-ปิดประตูระบายน้ำของเขื่อนในประเทศจีนจะมีผลทำให้ปริมาณเฉลี่ยของน้ำเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในฤดูแล้ง และการขึ้นลงของน้ำในแม่น้ำโขงไม่เป็นไปตามธรรมชาติ อีกทั้งปริมาณของตะกอนกว่าครึ่งหนึ่งที่ไหลลงสู่แม่น้ำโขงก็ถูกเก็บกักไว้ที่เขื่อนต่าง ๆ ในจีนซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อที่ราบลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง

รูปที่ 6 แสดงที่ตั้งเขื่อนของประเทศจีนเรียงรายริมแม่น้ำโขง



ตารางที่ 3 สถานภาพของเขื่อนต่างๆ ในโครงการ

เขื่อน	ความสูง (เมตร)	กำลังการผลิตไฟฟ้า (เมกะวัตต์)	จำนวนประชาชน ที่จะถูกอพยพ	สถานภาพ ปัจจุบัน	ปีที่แล้ว เสร็จ
มานวาน	126	1,500	3,503	แล้วเสร็จ	2539
ด้าเนาซาน	110	1,350	6,050	แล้วเสร็จ	2546
เซียวหวาน	300	4,200	32,737	กำลังก่อสร้าง	2555
จิงหง	118	1,500	2,264	ช่วงการศึกษา ความเป็นไปได้	2543
นอชาดู	254	5,000	23,826	ช่วงการศึกษา ความเป็นไปได้	2560
กอนเกาเคียว	130	750	?	?	?
กันลันบา	?	150	?	?	?
เมงซอง	?	600	?	?	?

(ที่มา: Plinston & Daming, 2000) ใน: www.searin.org/indexT.htm

7. ทำเรือกับการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง ณ ปัจจุบัน

การเปิดใช้ท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงตอนบนเพื่อรองรับเส้นทางการขนส่งทางน้ำจากมณฑลยูนนานมายังอำเภอเชียงแสนของไทย ณ ปัจจุบันมีสภาพดังต่อไปนี้

ในมณฑลยูนนานมีเรือทำการขนส่งระหว่างประเทศ 44 ลำ ขนาดบรรทุกรวม 3,120 ตันที่นั้งผู้โดยสาร 1,200 ที่นั่ง ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าออกปีละ 43,000 ตัน ผู้โดยสารเข้าออกทางน้ำ 5,000 คน/ครั้ง รัฐบาลยูนนานได้ประกาศใช้ข้อกำหนดการบริหารการเดินเรือแม่น้ำล้านช้าง กรมคมนาคมยูนนานได้ประกาศออกระเบียบการบริหารที่เกี่ยวข้องเป็นการแก้ไขปัญหาทางด้านการกฎหมาย ได้จัดตั้งการทำเรือชื่อเหมาและการทำเรือสิบสองปันนาแล้ว¹¹

ท่าเรือที่สำคัญของจีน ได้แก่ ท่าเรือเชียงรุ่งได้เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2537 ในช่วงแรกสามารถเทียบเรือขนาด 100 ตัน จำนวน 2 ลำ ปริมาณขนถ่ายผู้โดยสาร 4 แสนคน/ครั้ง ปริมาณการขนถ่ายสินค้า 150,000 ตัน มีปริมาณเรือเทียบท่า 20 ลำต่อวัน ในปี 2545 มีปริมาณขนถ่ายสินค้า

¹¹ TDRI และศูนย์เศรษฐกิจและเทคโนโลยี มณฑลยูนนาน. โครงการศึกษาการจัดการทรัพยากรในลุ่มน้ำโขงไทย-ยูนนาน เล่มที่ 1 .2541

120,000 ตันและผู้โดยสาร 46,000 คน เดินทางระหว่างซือเหมาและหลวงพระบาง ในปี 2553 คาดว่าจะมีปริมาณขนถ่ายสินค้าสูงถึง 1.5 ล้านตัน และมีปริมาณผู้โดยสาร 400,000 คน¹²

ท่าเรือซือเหมาได้เปิดให้บริการในเดือนเมษายน 2544 สามารถเทียบเรือขนาด 120 ตัน จำนวน 2 ลำ ปริมาณขนถ่ายสินค้า 300,000 ตัน ผู้โดยสาร 100,000 คน/ปี¹³ ท่าเรือขนาดเล็ก ในช่วงแรกสามารถเทียบเรือขนาด 100 ตัน จำนวน 2 ลำ ผู้โดยสาร 1 แสนคน/ครั้ง สินค้า 150,000 ตัน ครั้งปีแรกของปี 2547 มีผู้โดยสารเข้า-ออกราว 8,383 คนมีสินค้าเข้าออกมูลค่า 170 ล้านดอลลาร์ เป็นมูลค่าการนำเข้า 50 ล้านดอลลาร์ ส่งออก 120 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นน้ำหนักสินค้า 19,000 ตัน

สินค้าออกที่สำคัญจากจีน ได้แก่ แอปเปิ้ล หอม กระเทียม เห็ดหอมแห้ง สินค้าอุปโภคบริโภค ไม้และผลิตภัณฑ์ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ และเคมีภัณฑ์

ประเทศไทยสามารถทำการค้าขายโดยตรงกับจีนตอนใต้ผ่านทางแม่น้ำโขงที่ท่าเรือเชียงแสน โดยสินค้านำเข้าและส่งออกกับจีนนั้นเป็นสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป ซึ่งปัจจุบันนิยมขนส่งทางแม่น้ำโขงมากขึ้น ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือที่ก่อสร้างขึ้นตามแผนแม่บทในการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับจังหวัดที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการพัฒนาภูมิภาคอินโดจีนที่สอดคล้องโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ท่าเรือเชียงแสนบริหารงานโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ท่าเรือเชียงแสนมีลักษณะเป็นท่าเทียบเรือ (Pontoon) จำนวน 2 ท่า ขนาดท่าละ 12X50 เมตร สามารถรองรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 200 ตันกรอส ยาว 50 เมตร กินน้ำลึก 2 เมตร ท่าเทียบเรือ 1 ท่าสามารถรองรับเรือสินค้าได้ 2 ลำ /ครั้ง ท่าเทียบเรือจำนวน 2 ท่าและด้านข้าง 1 ลำ สามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุด 5 ลำ/ครั้ง การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานเพื่อป้องกันฝนขณะขนถ่ายสินค้าโดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร สามารถใช้รถ Fork Lift และรถบรรทุกขนาดเล็กในการขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันประมาณ 12 องศา มีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อ ได้ประมาณ 18 คัน ลานจอดรถกระบะและรถยนต์สามารถรองรับได้ 50 คัน

¹² China Takes the Lead in Blasting Rapids in the Upper Mekong River Available from: <http://www.rwesal.org/lancang/jinghong.html>

¹³ SW China border port plays pivotal economic role Available from: http://news.xinhuanet.com/english/2003-04/17/content_837948.htm

ตารางที่ 4 การค้าชายแดนไทย-จีน ณ อำเภอเชียงแสน

หน่วย: ล้านบาท

ปี	นำเข้า	%	ส่งออก	%	มูลค่าการค้ารวม	%
2541	289.4	264.6	96.8	47.7	386.2	
2542	430.0	48.6	438.4	352.9	868.4	124.9
2543	302.5	-29.7	851.7	94.3	1,154.2	32.9
2544	547.0	80.8	2,225.6	161.3	2,772.6	140.2
2545	462.0	-15.5	2,737.5	23.0	3,199.5	15.4
2546	1,087.4	135.4	3,075.1	12.3	4,162.5	30.1
2547	358.2		680.1		1,038.3	
(ไตรมาสที่ 1)	142.1		392.2		534.3	
(ไตรมาสที่ 2)	216.1		287.9		504.0	

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย.สำนักงานภาคเหนือ. รายงานเศรษฐกิจพม่า จีนตอนใต้และ
โครงการ GMS

ปริมาณสินค้าที่มีการขนถ่ายจากไทยไปจีนตอนใต้ผ่านทางท่าเรือเชียงแสนสู่เมืองเชียงรุ่งหรือเมืองซือเหมา เริ่มทำการค้าระหว่างกันนับตั้งแต่ปี 2537 เป็นต้นมา มูลค่าการค้ารวมในปี 2541 มีมูลค่า 386.2 ล้านบาท เนื่องจากการขนส่งทางแม่น้ำโขงไม่สามารถทำได้เต็มที่ทุกฤดูกาล ในปี 2546 มีมูลค่าการค้าสูงถึง 4,162.5 ล้านบาท เป็นการส่งออกสูงถึง 3,075.1 ล้านบาทและมูลค่าการนำเข้า 1,087 ล้านบาท ถึงแม้ว่าตั้งแต่ปลายปี 2545 จนถึงเดือนเมษายน 2546 จีนได้ประกาศหยุดการเดินเรือในแม่น้ำโขงเพื่อปรับปรุงร่องน้ำ และเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้านำเข้าจากไทย แต่มูลค่าการค้ารวมไทย-จีนก็ยังมีแนวโน้มสูงขึ้น การขยายตัวการส่งออกสูงขึ้นร้อยละ 12.3 จากการเพิ่มขึ้นของการส่งออกลำไยแห้ง ในการส่งออกไตรมาสแรกของปี 2547 มีจำนวนลดลงเหลือ 392.2 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ การส่งออกในไตรมาสแรกของปี 2546 เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดลงมาจากภาวะฝนแล้งและการสร้างเขื่อนกักเก็บน้ำในจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขนส่ง สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ลำไยอบแห้ง จำนวน 293.7 ล้านบาท ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ 14.9 ล้านบาท และยาที่มีมูลค่า 63.2 ล้านบาท สินค้านำเข้า ที่สำคัญได้แก่ ผักและผลไม้ เพิ่มขึ้นหลังจากการเปิด FTA ผักและผลไม้กับจีน และประกอบกับการขนส่งทางน้ำจากจีนลงมาไทยมีอุปสรรคน้อยกว่าการขนส่งจากไทยไปจีน เนื่องจากจีนสามารถควบคุมปริมาณน้ำที่ปล่อยได้ ทำให้มีการนำเข้าผลไม้สูงตามไปด้วย รองลงมาได้แก่ สิ่งทอ และผลิตภัณฑ์อาหาร การค้าชายแดนไทย-จีนขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าขาออกของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไทยได้ดุลการค้ากับจีนตอนใต้ ในปี 2544-2546 ประมาณ 1,500-2,000 ล้านบาท

ในเดือนมกราคม 2547 เรือสินค้าที่แล่นเข้า-ออกท่าเรือเชียงแสนมีจำนวนลดลง คือมีจำนวน 191 ลำ เมื่อเทียบกับปี 2545 ในเดือนเดียวกันที่มีปริมาณเรือ 262 ลำ ในปี 2546 มีเรือ 242 ลำ ซึ่งมีสาเหตุจากการเดินเรือในแม่น้ำโขงที่ยากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การท่าเรือฯ ได้มีการจูงใจให้ผู้ให้บริการมาให้บริการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือมากขึ้น โดยปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมการใช้บริการท่าเรือเชียงแสน เช่น ค่าธรรมเนียมการใช้บริการใช้ท่าของเรือ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่าลงในอัตราร้อยละ 50 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2547¹⁴

การก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่สอง เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวทางการค้าไทย-จีนที่มีมากขึ้น เป็นท่าเทียบเรือใหม่ที่จะจัดสร้าง ณ บริเวณบ้านสบกก อำเภอเชียงแสน ซึ่งมีระยะห่างจากท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งแรกประมาณ 10 กิโลเมตร โดยจังหวัดเชียงรายจะก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2549 ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จะเป็นท่าเทียบเรือที่ทันสมัยสำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าเกษตรกรรม และสินค้าที่ผลิตในบริเวณเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบด้วยอาคารสำนักงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการให้บริการแบบ One-stop Service ส่วนเป้าหมายของท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่หนึ่งในอนาคตจะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยวต่อไปหลังจากที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 เปิดดำเนินการ

การใช้เส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขง ประเด็นที่ควรพิจารณาไปพร้อมกัน คือ เส้นทางถนนจากเชียงราย-เชียงราย จากเชียงรายในจีน เข้าทางเมืองลาของเมียนมาร์-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก-แม่สาย-เชียงราย ระยะทาง 397 กิโลเมตร ได้สร้างเสร็จแล้วและได้มีการขนส่งสินค้าโดยใช้เส้นทางนี้แล้ว เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเดินเรือจากเชียงแสน-เชียงราย ระยะทาง 344 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลาในการเดินทาง 2-3 วัน จะมีผลกระทบต่อการเลือกใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำในอนาคตหรือไม่ ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำ ดังนี้

ข้อได้เปรียบของการใช้เส้นทางขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง คือ ในช่วงฤดูฝนสามารถขนส่งสินค้าได้ดี การขนส่งสินค้าที่ทำการขนส่งคราวละมาก ๆ โดยเฉพาะกรณีที่มีสินค้ามากขนาดเช่าเหมาลำเรือ การติดต่อกับบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือทำได้สะดวกตามท่าเรือสำคัญ และปัญหาในการผ่านพื้นที่ของประเทศที่สามมีน้อยคือเรือสินค้าจะต้องผ่านชายแดนเมียนมาร์ และลาว ซึ่งในทางปฏิบัติจะเห็นว่า ไม่ประสบปัญหาเรื่องผ่านแดนทั้งนี้เพราะเมียนมาร์และลาวมีความเกรงใจประเทศจีน ทำให้เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขง ส่วนใหญ่จดทะเบียนเป็นเรือจีน นอกจากนี้ประเทศจีนได้มีการทำสัญญากับลาวเกี่ยวกับการเดินทางในแม่น้ำโขงผ่านลาว โดยเรือสินค้าจีนจะต้องแจ้งด่านของ

¹⁴ ท่าเรือเชียงแสน ขยายเวลาปรับลดอัตราค่าธรรมเนียม แหล่งที่มา:

<http://www.bkp.port.co.th/csp/news/newsmagazine.html>

ลาวเมื่อเข้า-ออกแม่น้ำโขงช่วงที่เป็นชายแดนลาว-ไทย-เมียนมาร์ และเรือสินค้าจะต้องจ่ายค่าผ่านทางให้ลาวด้วย อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงที่สำคัญที่สุดคือ ความปลอดภัยในการเดินทางและสินค้า จะปรากฏในรูปของภัยที่มาจากการเดินเรือผ่านแม่น้ำ โขดหินที่มีมากและความชำนาญของกัปตัน

ข้อได้เปรียบของการใช้เส้นทางขนส่งสินค้าทางบก คือ ในช่วงฤดูแล้งการขนส่งทางรถสะดวก ข้อจำกัด การเดินทางผ่านเมียนมาร์เพื่อไปยังเชียงรุ่ง เส้นทางที่ผ่านชนกลุ่มน้อย มักจะมีการเสียค่าใช้จ่ายในรูปของค่าผ่านทางที่มีอัตราที่ไม่แน่นอนในการติดต่อรถเพื่อขนส่ง ดังนั้นผู้ประกอบการมักจะต้องติดต่อบรรทุกของเมียนมาร์ที่รับจ้างขนส่งสินค้า เพื่อความปลอดภัยของสินค้าที่จะจัดส่งให้ถึงมือลูกค้า อีกทั้งมีความชำนาญในเรื่องเส้นทางและสามารถเจรจาต่อรองกับชนกลุ่มน้อยของเมียนมาร์ได้¹⁵

การที่จะตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้านั้นหมายความว่า ผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้ด้วยต้นทุนต่อตันต่อกิโลเมตรที่ต่ำกว่าการใช้เส้นทางถนน ความปลอดภัยของเส้นทาง ตลอดจนปัจจัยอื่น ๆ ที่เข้ามามีผลต่อการขนส่งสินค้านั้น หากการขนส่งสินค้าทางบกมีข้อได้เปรียบในการขนส่งสินค้ามากกว่า ในที่สุดแล้วผู้ประกอบการอาจจะหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางบกแทนทางแม่น้ำโขงต่อไป การใช้เส้นทางแม่น้ำโขงในเชิงพาณิชย์อาจเปลี่ยนวัตถุประสงค์จากการใช้เพื่อการขนส่งสินค้ามาเป็นวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยวแทน

ท่าเรือเชียงของได้เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนมกราคม 2547 เป็นท่าเรือ 1 ใน 2 ของท่าเรือไทยในจำนวน 14 ท่าเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง มีลักษณะเป็นท่าเรือซึ่งรับสินค้าต่างประเทศ ในปัจจุบันท่าเรือเชียงของมีโครงการปรับปรุงการก่อสร้างท่าเทียบเรือต่อเติมจากเดิมและก่อสร้างแพโรงซ่อมพร้อมอุปกรณ์ประกอบรวมทั้งงานด้านระบบไฟฟ้า ทำให้ท่าเรือสามารถใช้งานได้ตลอดทั้งปี อย่างไรก็ตามจะมีเฉพาะเรือสินค้าจากลาวเท่านั้นที่มารับบริการที่ท่าเรือ ทั้งนี้เพราะเรือสินค้าของจีนมีขนาดใหญ่ขึ้นและมีโขดหินที่ตื้นทำให้ไม่สามารถนำเรือจากเชียงแสนผ่านเข้ามาได้

ผลการทดลองเปิดให้บริการท่าเรือเชียงของระหว่างวันที่ 1 - 31 ธันวาคม 2546 มีปริมาณเรือสินค้าจากประเทศลาวเข้าเทียบท่าจำนวน 41 ลำ ปริมาณสินค้านำเข้าจำนวน 1,382 ตัน ได้แก่ ลูกเดือย ลูกตาล ปริมาณสินค้าส่งออก จำนวน 565 ตัน ได้แก่ สินค้าอุปโภค บริโภค และอุปกรณ์ก่อสร้าง ปริมาณรถบรรทุกสินค้าผ่านท่า รถบรรทุก 4 ล้อ จำนวน 68 คัน รถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 26 คัน รถ 8 - 10 ล้อ จำนวน 35 คัน รถ 10 - รถพ่วง จำนวน 39 คัน รวม 168 คัน สาเหตุที่สินค้าส่ง

¹⁵ ยุทธนา วรชীন, "การเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง โดยทางบกและทางน้ำ" วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541

ออกที่ทำเรือเชียงของไปลาว มีจำนวนน้อยเนื่องจากลาวเรียกเก็บภาษีสูง ประกอบกับลาวมีนโยบายให้ประชาชนใช้สินค้าที่ผลิตได้เอง¹⁶

เชียงของมีการสัญจรด้วยเรือหางยาวข้ามฝั่งของคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว รถบรรทุกและสินค้าจะขนส่งข้ามฝั่งโดยใช้เรือเฟอร์รี่ (เรือบัค) ซึ่งปัจจุบันมีท่าเรือสภาพไม่ดีนัก ในขณะที่ท่าเรือใหม่ได้ถูกสร้างขึ้นใกล้กับท่าเรือเดิม แต่ยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากทางขึ้น-ลงอยู่สูงกว่าระดับน้ำต่ำสุด การขนส่งทางเรือในปัจจุบันเป็นการขนส่งสินค้าไปยังด้านใต้ของแม่น้ำโขงคือ หลวงพระบางมากกว่าล่องขึ้นไปจีน เนื่องจากสภาพลำน้ำโขงช่วงระหว่างเชียงของ - เชียงแสน มีสภาพตื้นเขินและมีเกาะแก่งจำนวนมาก การเดินเรือจึงทำได้ลำบากจำเป็นต้องมีการปรับปรุงท่าเรือบัคและท่าเรือน้ำลึกให้ใช้ได้ตลอดปี เพื่อรองรับการค้าขายกับลาว(ท่าเรือบัค) และใช้บรรทุกสินค้าและนักท่องเที่ยวไปยังหลวงพระบาง¹⁷

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในปัจจุบันมีเรือสินค้าที่มีขนาดระวางขนน้ำ 80 ตันขึ้นไป โดยเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดจะเป็นเรือสินค้าขนาด 200 ตัน ในด้านการดำเนินงานส่วนใหญ่จะเป็นไปในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลจีนและของเขตปกครองสิบสองปันนา การดำเนินงานแบบร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจไทยกับรัฐบาลจีน ทำให้ตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าเป็นแบบตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly) ผู้ประกอบการแต่ละรายจะมีทั้งลูกค้าประจำและลูกค้าจร ทำให้ไม่ค่อยมีการแข่งขันกันเอง สามารถควบคุมการกำหนดค่าบริการ และควบคุมปริมาณเรือสินค้าที่ให้บริการได้ ส่วนกรณีของผู้ให้บริการชาวจีน ที่มีการขนส่งสินค้าไม่มาก จะเลือกใช้เรือสินค้าลำใดก็ได้ที่พร้อมที่จะออกเดินทางหรือออกเดินทางได้เร็วที่สุด ลักษณะของการบริการมีลักษณะของการบริการที่ไม่ได้กำหนดเวลาล่วงหน้า (Non-Schedule Service) ทำให้ไม่เกิดลักษณะของการแข่งขันขึ้นมา

ในการเลือกใช้เส้นทางขนส่งสินค้าทางบก จะเป็นลักษณะของการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางเรือ เช่น กรณีที่การขนส่งสินค้าทางเรือมีปัญหา น้ำแล้ง หรือติดปัญหาที่ด้านศุลกากรมีความเข้มงวดในตรวจสอบสินค้าเสียเวลาในการออกสินค้าทำให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งทางรถเพิ่มขึ้นเพื่อให้สินค้านั้น ๆ สามารถถึงจุดหมายปลายทาง

ภาวะแม่น้ำโขงที่แห้งขอดลงได้ส่งผลให้เกิดเกาะทรายกลางแม่น้ำขนาดใหญ่จำนวนมาก ทำให้ท่าเรือเชียงแสนซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อเดือนตุลาคม 2546 ต้องมีการขุดลอกรอบ ๆ ท่าเรือ เพื่อให้ น้ำลึกกว่า 3 เมตร เพื่อให้เรือสินค้าจีนแล่นเข้าเทียบท่าได้ แต่ก็ส่งผลให้เรือจีนมีปริมาณลดลงเหลือวันละ 6 ลำ จากเดิมวันละ 10 ลำ ทั้งนี้เพราะการสร้างเขื่อนกั้นน้ำของจีน การกำหนดการปล่อยน้ำจากเขื่อน 1 วันและปิดน้ำ 3 วัน ทำให้ระดับน้ำลดลงไปอย่างมากเฉพาะในเดือน มกราคม 2547 มี

¹⁶ ท่าเรือเชียงของเปิดให้บริการแล้ว แหล่งที่มา: <http://www.bkp.port.co.th/csp/news/newsmagazine1.html>

¹⁷ Available from: www.nesdb.go.th/econSocial/spetialDev/attachment/data13.doc

เรือสินค้าที่วิ่งขึ้น-ลงระหว่างเมืองเชียงรุ่ง-อำเภอเชียงแสน ติดโขดหิน-ดอนทรายกลางแม่น้ำโขง ตลอดเส้นทางไม่น้อยกว่า 20 ลำ และ 1 ลำในนั้นถึงขั้นท้องเรือทะลุ เกิดไฟลุกไหม้เสียหายทั้งลำ ทำให้รถยนต์จำนวน 7 คันที่ส่งจากไทยไปเมียนมาร์จีน เสียหายทั้งหมด¹⁸ กลายเป็นปัญหาสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือเพราะเป็นการขนส่งที่มีความเสี่ยงสูง แต่ไม่มีบริษัทประกันภัยรายใดเข้ามารับประกันสินค้าให้ จะมีเพียงบริษัทประกันภัยของจีนเท่านั้นที่รับประกันเรือเสียหาย¹⁹

การได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าโดยทางเรือในประเทศที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) จีน

- ก. การขยายตัวทางการค้า สินค้าของจีนมีราคาถูกเพราะมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ ทำให้สินค้าของจีนเข้ามาตีตลาดในประเทศไทย เมียนมาร์ และลาว อย่างมาก นอกจากนี้การที่มณฑลยูนนานของจีนไม่มีทางออกสู่ทะเล ทำให้เป็นช่องทางหนึ่งในการระบายสินค้าจีนมาใช้ทำเรือในประเทศไทยได้สะดวก
- ข. การควบคุมการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง ทั้งนี้เพราะเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ในแม่น้ำโขงเป็นเรือจีน ซึ่งรัฐบาลจีนสามารถควบคุมกิจกรรมการขนส่งสินค้าได้เกือบทั้งหมด ทั้งการควบคุมจำนวนเรือสินค้า การเดินเรือสินค้าที่ชาวจีนมีประสบการณ์ในการนำเรือสินค้าเดินเรือในแม่น้ำโขง รวมทั้งการควบคุมระดับน้ำในแม่น้ำโขงซึ่งเป็นผลจากการสร้างเขื่อนเก็บกักน้ำขนาดใหญ่หลายเขื่อน นโยบายการปล่อยน้ำในช่วงฤดูแล้งเพื่อช่วยในการเดินเรือในแม่น้ำโขง ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้จีนสามารถควบคุมการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงได้ทั้งหมด
- ค. ผลประโยชน์อื่น ๆ เช่น เกิดอุตสาหกรรมต่อเรือที่เมืองซือเหมา ที่ทำให้เกิดการสร้างงานของชาวจีนอย่างมาก

2) ไทย

- ก. การขยายตลาดทางการค้า โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งมีผลลยูนนานและตลาดในมณฑลอื่น ๆ ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีนนับว่าเป็นตลาดใหญ่มาก
- ข. การประกอบการของคนไทยในการขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นการร่วมลงทุนกับนักธุรกิจชาวจีน จัดทะเบียนเป็นบริษัทจีน และเรือสินค้าที่ใช้ก็เป็นเรือที่ต่อขึ้นในจีน และจดทะเบียนเป็นเรือจีน ทำให้มองเห็นว่า การได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงของไทยเองยังมีน้อย

¹⁸ 1 ปีหลังระเบิดแก่งหินท่าแม่โขงสะพานน้ำแห่งขอ/เรือติดเกาะไฟให้ระนาว. ผู้จัดการรายวัน (2 กุมภาพันธ์ 2547) หน้า 7.

¹⁹ น้ำโขงแห้งไม่หยุดกระทบค้าไทย-จีน แหล่งที่มา: [http://www.manager.co.th/daily/ViewNews.aspx?](http://www.manager.co.th/daily/ViewNews.aspx?NewsID=4733871198892)

3) เมียนมาร์

- ก. การขยายตลาดทางการค้า ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในแม่น้ำโขง ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างเมียนมาร์กับจีนและไทยสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งมีช่องทางในการเข้าสู่ตลาดทั้งในจีนและไทยมากขึ้น
- ข. นอกเหนือจากการพัฒนาเส้นทางน้ำแล้วการพัฒนาเส้นทางบกที่เชื่อมต่อผ่านทางเมียนมาร์ ทำให้เส้นทางคมนาคมทางบกสะดวกตามไปด้วย

4) ลาว

การขยายตัวทางการค้าของประเทศสูงขึ้น นอกจากนี้การที่ลาวได้ทำข้อตกลงลาว-จีนในการเก็บค่าผ่านทางให้แก่ด่านของลาว ทำให้เป็นการเพิ่มรายได้กับลาวทางหนึ่ง

8. บทสรุป

การใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงโดยภาพรวมแล้ว จีนน่าจะเป็นประเทศที่ได้รับผลประโยชน์สูงสุดในการใช้เส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้เพราะสามารถควบคุมการดำเนินธุรกรรมไว้เบ็ดเสร็จเรือสินค้าที่วิ่งขึ้นลงระหว่างเชียงรุ่ง - อำเภอเชียงแสน เกือบทั้งหมดเป็นเรือสัญชาติจีน เป้าหมายของการพัฒนาท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกว๋นเหล่ย์ของจีน ต้องการให้ท่าเรือเชียงรุ่งเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าและคนโดยสาร มีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และ Quarantine Inspection มีเรือขนส่งสินค้าเทียบท่าราว 70 ลำ มีสินค้าเข้า-ออกมูลค่า 60-70 ล้านดอลลาร์²⁰ ส่วนท่าเรือกว๋นเหล่ย์ ซึ่งเป็นท่าเรือด่านแรกที่น่าสินค้าเข้าจากไทยสู่จีน เดิมบริเวณท่าเรือเป็นหมู่บ้านเล็ก ๆ ซึ่งจีนกำลังพัฒนาให้เป็นเขตการค้าชายแดนกว๋นเหล่ย์ โดยใช้พื้นที่ 17 เฮกเตอร์

ท่าเรือเชียงแสนของไทยเป็นท่าเรือที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขง โดยรองรับสินค้าจากจีนเป็นหลัก ท่าเรือได้เปิดให้บริการอย่างไม่เป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 แต่ด้วยข้อจำกัดของสถานที่ตั้งท่าเรือที่คับแคบ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าจากเรือมาที่รถบรรทุก ประกอบกับรัฐบาลที่ได้มีนโยบายการเปิดเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงรายและการประกาศเขตการค้าเสรีระหว่างไทยจีนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทำให้ต้องมีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้าจากจีนและไทยที่เพิ่มมากขึ้น โดยคาดว่าท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือตอนบนได้อย่างน้อย 20 ปี ในขณะที่ท่าเรือเชียงแสนแห่งแรกจะสามารถรองรับสินค้าได้ไม่เกิน 5 ปี (2551)²¹

²⁰ จีนลงทุนย่านสามเหลี่ยมทองคำ ยึดหัวหาดลาว-คุมขนส่งเบ็ดเสร็จ ผู้จัดการรายวัน (1-7 พฤศจิกายน 2547) หน้า 12.

²¹ บุ่ม ท่าเรือเชียงแสนรับ FTA ไทย-จีน *Transport Journal* (16-31 ตุลาคม 2547) หน้า 23

เอกสารอ้างอิง

<http://mekongcenter.net>

<http://news.xinhuanet.com>

<http://www.bkp.port.co.th>

<http://www.bot.or.th>

<http://www.dft.moc.go.th>

<http://www.manager.co.th>

<http://www.nesdb.go.th>

<http://www.rwesal.org/lancang/jinghong.html>

<http://www.skyd.org>

<http://www.searin.org>

Mekong River Commission . MRC Navigation Strategy .

TDRI และ ศูนย์เศรษฐกิจและเทคโนโลยี มณฑลยูนนาน. โครงการศึกษาการจัดการ

ทรัพยากรในลุ่มน้ำโขงไทย-ยูนนาน เล่มที่ 1 : มณฑลยูนนาน, 2541.

จีนลุยลงทุนย่านสามเหลี่ยมทองคำ ยึดหัวหาดลาว-คุนหมิงเบ็ดเสร็จ ผู้จัดการรายวัน

(1-7 พฤศจิกายน 2547) : 12 .

นุ้ม ท่าเรือเชียงแสนรับ FTA ไทย-จีน Transport Journal (16-31 ตุลาคม 2547) : 23 .

ยุทธนา วรชื่น. การเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย

กับเมืองเชียงรุ่งโดยทางบกและทางน้ำ. วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะ

เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

1 ปีหลังระเบิดแก่งหินท่าแม่โขงสะพานน้ำแห่งยอดเรือติดเกาะ/ไฟให้ระนาว.

ผู้จัดการรายวัน.(2 กุมภาพันธ์ 2547) : 7.