

กลยุทธ์การส่งเสริมการใช้ท่าเรือเวียงเชียงแสนเพื่อเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

Strategic Enhancement of Viang Chiang Saen Port for Connecting Upper Mekong

สุมาลี สุขตานนท์¹

¹ นักวิจัยชำนาญการพิเศษ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Email: sumalee.s@chula.ac.th

บทคัดย่อ

การศึกษานี้เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อการจัดการท่องเที่ยวแม่น้ำโขงผ่านท่าเรือเวียงเชียงแสน เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงของอำเภอเวียงแสน ซึ่งเครื่องมือที่นำมาวิเคราะห์ได้แก่ PESTEL (Political–Economic–Social–Technology–Environmental–Legal Analysis) โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ประกอบด้วยข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งได้จากการสำรวจภาคสนามและสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลทุติยภูมิ จากการทบทวนเอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่าท่าเรือเวียงเชียงแสนเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงค่อนข้างสูง สามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญโดยเฉพาะพื้นที่จีนตอนใต้ ทั้งนี้หน่วยงานหลักที่ควรเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือเวียงเชียงแสนมาใช้ คือ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

คำสำคัญ: ท่าเรือเวียงเชียงแสน การขนส่ง การท่องเที่ยว แม่น้ำโขง กลยุทธ์

Abstract

This study is an analysis of external factors affecting the management of the Mekong River through Viang Chiang Saen Port. The result of the study is used as a guide to promote tourism in the Mekong River of Chiang Saen District. The analytical

tools are PESTEL (Political-Economic-Social-Technology-Environmental–Legal Analysis). The data used for the analysis comprise the primary data which obtained from field surveys and interviewing the relevant agencies, and secondary data from reviewing documents and related academic work. The study indicates that Viang Chiang Saen Port is a port with high tourism potential in the Mekong River. It is able to connect to major tourist destinations, especially in the area of southern China. Tourism Authority of Thailand should be a main agency to conduct the development of tourism potential of Viang Chiang Saen Port.

KEYWORDS: Chiang Saen Port, Transportation, Tourism, Mekong River, Strategy

1. บทนำ

อำเภอเชียงแสน ห่างจากอำเภอเมืองเชียงรายประมาณ 60 กิโลเมตร เป็นอำเภอที่มีความสำคัญทั้งด้านการท่องเที่ยว และด้านการค้าการขนส่ง กล่าวคือ ด้านการท่องเที่ยวเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณอาณาจักรโยนก และด้านขนส่งมีท่าเรือระหว่างประเทศตั้งอยู่ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 หรือปัจจุบันเรียกว่า ท่าเรือเวียงเชียงแสน ซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำโขงในตำบลเวียง และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำกก ตำบลบ้านแซว ปัจจุบันท่าเรือเวียงเชียงแสน ใช้สำหรับจอดเทียบท่าเรือท่องเที่ยว ส่วนท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ใช้สำหรับการเข้าเทียบท่าเรือสินค้า นอกจากนี้แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวของอำเภอเชียงแสนได้ปรากฏในยุทธศาสตร์ทั้งในระดับประเทศ และระดับจังหวัด โดยทั้งสองระดับเน้นให้การพัฒนาอำเภอเชียงแสน กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ เพื่อสร้างทางเลือกใหม่ให้กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย โดยเฉพาะการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและภาคเหนือตอนบน ทั้งนี้จังหวัดเชียงราย ได้ดำเนินแผนกลยุทธ์ที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเมืองเวียงเก่าเชียงแสนสู่การเป็นเมืองมรดกโลก และการพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับผลการศึกษาของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2559) ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ศักยภาพอำเภอเชียงแสน เพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาท่าเรือเวียงเชียงแสนเพื่อการท่องเที่ยว พบว่าอำเภอเชียงแสนมีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยว สามารถพัฒนาให้เป็นประตูเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาค ได้แก่ การเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนได้

<รูปที่1> แสดงท่าเรือที่สำคัญในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน พบว่าปัจจุบันนักท่องเที่ยวรู้จักอำเภอเชียงแสนในฐานะดินแดนสามเหลี่ยมทองคำเท่านั้น ดังนั้นการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในอำเภอเชียงแสนจึงเกิดขึ้นเฉพาะในพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ แม้ว่าในอำเภอเชียงแสนจะมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอื่น ๆ อีกมากมาย เช่น เมืองโบราณเชียงแสน ซึ่งเป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ของอำเภอเชียงแสน ประกอบด้วย แนวกำแพงเมืองโบราณ และโบราณสถาน ได้แก่ วัดเจดีย์หลวง วัดป่าสัก และวัดพระเจ้าล้านทอง ยังไม่เป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยว อีกทั้งท่าเรือเวียงเชียงแสนซึ่งอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวในตัวอำเภอเชียงแสน ซึ่งได้รับมติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 กำหนดให้ใช้ประโยชน์ให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยว ปัจจุบันยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มรูปแบบ แม้หน่วยงานในอำเภอเชียงแสน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทศบาลเวียงเชียงแสน ซึ่งรับผิดชอบพื้นที่อันเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณเชียงแสน ได้พยายามประชาสัมพันธ์ และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เชื่อมต่อกับท่าเรือเวียงเชียงแสน เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในตัวเมืองเชียงแสน เช่น การจัดรถรางนำเที่ยว 2 คันไว้ให้บริการ พร้อมมีคูเทศก้น้อยสามภาษา (ไทย-อังกฤษ-จีน) เพื่อนำเที่ยวเมืองโบราณเชียงแสน กลับพบว่าการท่องเที่ยวไม่ได้เพิ่มมากขึ้นอย่างที่คาดการณ์ไว้ โดยในปี 2560 จากสถิติของด่านตรวจคนเข้าเมือง มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้าทำเรือเวียงเชียงแสน 1,299 คน ซึ่งเพิ่มจากปี 2559 ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามา 140 คน ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติผ่านบริเวณสามเหลี่ยมทองคำในปี 2560 มีมากถึง 32,055 คน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกันแล้วมีเพียงไม่ถึงร้อยละ 5 ของนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาท่องเที่ยวในเมืองโบราณเชียงแสน



รูปที่ 1 ท่าเรือที่สำคัญในพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน

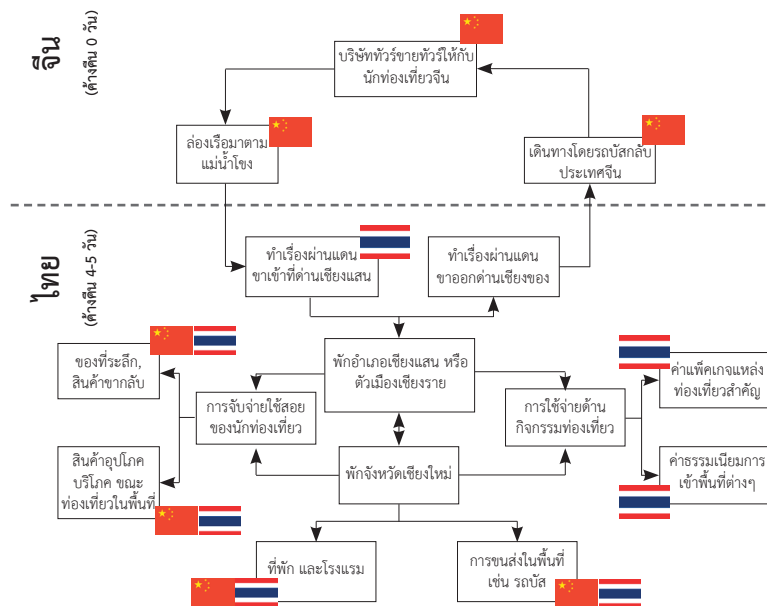
ในทำนองเดียวกัน เมื่อพิจารณาการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในอำเภอเชียงแสนกับการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงพบว่ามีน้อยมาก การศึกษาส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว การเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการในท้องที่ ตลอดจนการเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A ดังนั้นการศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือเวียงเชียงแสน ซึ่งอยู่ใกล้กับแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอเชียงแสนมากที่สุด ผลการศึกษาที่ได้จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประกอบการวางแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้ดียิ่งขึ้น

2. ภูมิหลังการท่องเที่ยวแม่น้ำโขงและอำเภอเชียงแสน

เนื้อหาในส่วนนี้ เป็นการทบทวนเอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้องกับภูมิหลังของการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง สถานการณ์การท่องเที่ยวในปัจจุบัน และพัฒนาการท่องเที่ยวที่เชื่อมต่อกับเมืองโบราณเชียงแสน รายละเอียดดังนี้

2.1 การศึกษาที่ผ่านมา

การศึกษาการท่องเที่ยวในอำเภอเชียงแสน ส่วนใหญ่เน้นไปที่ยุทธศาสตร์ในการเพิ่มมูลค่าในห่วงโซ่ เช่น ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ และคณะ (2558) และ ธนวัต ลิ้มปัทมาชัยกุล (2558) ได้ศึกษาเกี่ยวกับห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบนเส้นทาง R3A ได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก ร่วมกับการใช้แบบสอบถาม/แบบประเมิน ผลการศึกษาชี้ว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยโดยใช้เส้นทาง R3A ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อส่วนผสมทางการตลาดและคุณภาพการบริการของห่วงโซ่ต่าง ๆ ที่อยู่ในประเทศไทย



รูปที่ 2 ห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A กรณีเชื่อมต่อกับแม่น้ำโขง
ที่มา: สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ (2561)

นอกจากนี้ยังพบว่าปัญหาในการพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าบนเส้นทางนี้ คือ ขาดการเชื่อมโยงอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมร่วมกับการดำเนินธุรกิจ การขาดความร่วมมือด้านความร่วมมือของผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงขาดบุคลากรที่มีความสามารถในการรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจ เช่นเดียวกับ ธงชัย ภูวนาถวิจิตร (2553) พบว่า ตลอดเส้นทาง R3A มีความโดดเด่นในเรื่องของการท่องเที่ยวเนื่องจากมีสภาพสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ตามความร่วมมือในการรองรับนักท่องเที่ยวนั้นยังอยู่ระดับปานกลางเท่านั้น และในทำนองเดียวกันผลการศึกษาของ Piboonrungrroj (2016) ศึกษาโดยการรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากผู้ประกอบการ 200 ตัวอย่าง ยังชี้ว่าการรวมกลุ่มบนเส้นทาง R3A ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเกิดจากการขาดแคลนการแบ่งปันข้อมูล (Data Sharing) ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยกันเอง ซึ่งหากสามารถลดอุปสรรคจุดนี้จะทำให้การส่งเสริมการรวมกลุ่มในห่วงโซ่การท่องเที่ยวบนเส้นทาง R3A มีการขยายตัวอย่างมั่นคง

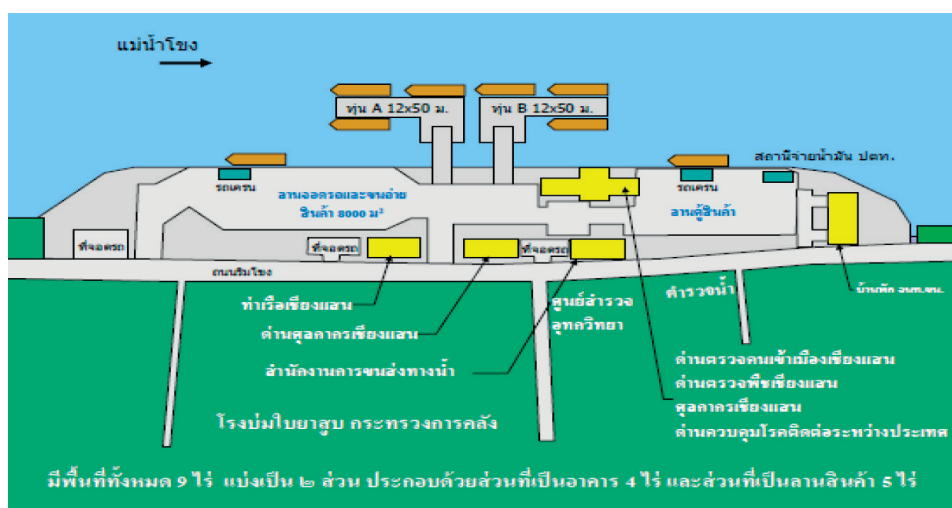
สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ (2561) ได้ทำการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทาง R3A พบว่า ท่าเรือเวียงเชียงแสน ซึ่งจะกลายเป็นจุดเชื่อมต่อการท่องเที่ยวระหว่างทางบกและทางแม่น้ำโขง มีความเป็นไปได้ที่จะเป็นพื้นที่เป้าหมายของกลุ่มผู้ประกอบการจีนในอนาคตที่จะเข้ามาแทรกแซงได้ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของท่าเรือสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญต่าง ๆ ในแม่น้ำโขง และสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในอำเภอเชียงแสน จาก <รูปที่ 2> หากภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่เตรียมความพร้อมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการจากประเทศจีนที่มีความสามารถและทักษะด้านการค้า อาศัยช่องว่างและความไม่ชัดเจนของกฎหมายเข้ามาแทรกแซงและยึดครองส่วนต่าง ๆ ในห่วงโซ่การท่องเที่ยวได้

นอกจากนี้ เนื่องจากแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำนานาชาติ การจัดการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้จะได้รับอิทธิพลทางด้านการเมืองระหว่างประเทศด้วย งานศึกษาของ Biba (2018) ชี้ให้เห็นว่าจีนมีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการใช้ประโยชน์ของแม่น้ำโขง เนื่องจากเป็นพื้นที่ต้นกำเนิดของแม่น้ำโขง และแม้จะมีความร่วมมือล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Lanchang-Mekong Cooperation) สำหรับกลุ่มสมาชิก ในลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ของแม่น้ำ แต่นโยบายส่วนใหญ่ยังคงได้รับอิทธิพลจากจีน นอกจากนี้ Nonthapot (2016) ยังพบว่าหากสามารถรวมกลุ่มประเทศสมาชิกในลุ่มแม่น้ำโขงด้านการท่องเที่ยวได้ จะทำให้เศรษฐกิจท้องถิ่นสามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีการแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวร่วมกัน เช่นเดียวกับ Tirasatayapitak and Law (2003) ที่พบว่าการจัดการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ควรมีทิศทางและนโยบายไปในทิศทางเดียวกัน เนื่องจากพื้นที่ชายแดนที่มีความใกล้ชิดกันจะมีวัฒนธรรมและธรรมชาติที่ใกล้เคียงกัน โดยการพัฒนาควรเน้นไปที่ตลาดใดตลาดหนึ่ง (Niche Market) ร่วมกันจึงจะทำให้การท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงประสบความสำเร็จ นอกจากนี้งานศึกษาของ Theerapappisit (2003) ยังชี้ให้เห็นว่าการเคลื่อนย้ายของทุนระหว่างประเทศจะส่งผลกระทบต่อกรอบของสังคมในพื้นที่อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่มีความแตกต่างทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งหากการพัฒนาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของคนในพื้นที่ได้ อาจนำไปสู่ปัญหาทางด้านความขัดแย้งกับคนในชุมชน

กล่าวโดยสรุป การศึกษาที่ผ่านมาที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงและอำเภอเชียงแสน พบว่าอำเภอเชียงแสนมีศักยภาพในการผลักดันเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และสามารถเชื่อมโยงไปกับการท่องเที่ยวเส้นทาง R3A ได้ นอกจากนี้อำเภอเชียงแสนยังอาจเป็นเป้าหมายการเข้ามาแทรกแซงของผู้ประกอบการจีนได้ เนื่องจากมีท่าเรือเวียงเชียงแสนซึ่งเป็นประตูการท่องเที่ยวด่านแรกในแม่น้ำโขงของไทย และในทำนองเดียวกัน การส่งเสริมการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงอาจได้รับอิทธิพลจากการเมืองระหว่างประเทศได้ เนื่องจากแม่น้ำสายนี้เป็นแม่น้ำที่ไหลผ่านหลายประเทศ

- เป็นที่ตั้งของท่าเรือท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ศักยภาพของการท่องเที่ยวในอำเภอเริ่มปรากฏเด่นชัดมากขึ้น เมื่อมติดคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 กำหนดให้จังหวัดเวียงสะแนเป็นท่าเรือท่องเที่ยว โดยให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานบริหาร อย่างไรก็ตามปัจจุบันท่าเรืออยู่ในความดูแลของเทศบาลตำบลเวียงสะแนตั้งแต่วันที่ 1 2556 เป็นการชั่วคราว อย่างไรก็ตามเทศบาลตำบลเวียงสะแนได้จัดตั้งคณะกรรมการเรือและออกเทศบัญญัติว่าด้วยการใช้ท่าเรือ อีกทั้งได้ทำสัญญาจ้างเอกชน เพื่อลงทุนและท่าเรือเป็นเวลา 20 ปี และต่อสัญญาได้ครั้งละไม่เกิน 10 ปี ต่อมาเทศบาล ฯ ได้เสนอขอใช้การโดยสารและการพาณิชย์ ซึ่งคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและพาณิชย์นาวิชุมครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ไม่ให้ความเห็นชอบกับประเด็นดังกล่าว ขัดต่อมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดให้ท่าเรือเวียงสะแนเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว

เนื่องจากท่าเรือเวียงเชียงแสนออกแบบและก่อสร้างโดยกรมเจ้าท่าโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างจึงเป็นที่ราชพัสดุ ซึ่งตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 ระบุให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ราชพัสดุ โดยมีกรมธนารักษ์เป็นผู้บริหารและจัดการ ดังนั้นเมื่อท่าเรือก่อสร้างแล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าจึงส่งมอบให้แก่กรมธนารักษ์ ดังนั้นการลงทุนการบริหาร และการประกอบการท่าเรือจึงต้องเป็นไปกฎหมายของกรมธนารักษ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ราชพัสดุ



รูปที่ 3 แผนผังท่าเรือเวียงเชียงแสน

ท่าเรือเวียงเชียงแสน <รูปที่ 3> มีพื้นที่ประมาณ 9 ไร่ มีวัตถุประสงค์แรกเริ่มในการก่อสร้างเพื่อขนส่งสินค้าเชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ส่งผลให้สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือเวียงเชียงแสนถูกออกแบบมาเพื่อให้บริการเรือสินค้าเป็นหลัก ซึ่งประกอบด้วย¹

- ทู่นเทียบเรือ (Pontoon) จำนวน 2 ทู่น ขนาดทู่นละ 12 X 50 เมตร สามารถรับเรือขนาดไม่เกิน 300 ตันกรอส ความยาวเรือไม่เกิน 50 เมตร กินน้ำลึกไม่เกิน 2 เมตร ทู่นเทียบเรือต้นน้ำสามารถรับเรือได้คราวละ 4 ลำ เชื่อนทู่นเรือมีความยาว 250 เมตร สามารถรับเรือได้พร้อมกัน 3 ลำ
- สะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานและทู่นเทียบเรือเพื่อป้องกันฝนขณะขนถ่ายสินค้า สะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร รถบรรทุกสินค้าน้ำหนักไม่เกิน 18 ตัน สามารถลงไปที่ทู่นเทียบเรือเพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันสูงสุด ประมาณ 12 องศา

ท่าเรือเวียงเชียงแสนสามารถเชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับเมืองเชียงรุ่งหรือจิ่งหง เมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนาซึ่งตั้งอยู่ชายขอบของมณฑลยูนนานมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศลาวและเมียนมาร์ ท่าเรือเวียงเชียงแสนมีระยะทางห่างจากท่าเรือเชียงรุ่งเพียง 344 กิโลเมตร ดังนั้นจึงเป็นประตูเข้าสู่มณฑลยูนนานซึ่งมีประชากรถึง 47 ล้านคน และห่างจากเมืองหลวงพระบาง เมืองเอกของแขวงหลวงพระบาง ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญที่สุดในภาคเหนือของประเทศลาวในระยะทางที่ใกล้เคียงกัน คือ 357 กิโลเมตร นอกจากนี้ จากตัวท่าเรือเวียงเชียงแสน สามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ใกล้เคียงสำคัญ ได้แก่ เมืองโบราณเชียงแสน วัดพระธาตุจอมกิตติ วัดพระธาตุผาเงา วัดเจดีย์เจ็ดยอด ที่ประทับพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อคราวเสด็จเยี่ยมเยียนประชาชนเชียงแสน และสามเหลี่ยมทองคำ ซึ่งห่างจากท่าเรือเวียงเชียงแสนประมาณ 10 กิโลเมตร

▪ อำเภอยางเชียงแสนมีศักยภาพในการพัฒนาสอดคล้องตามแผนการพัฒนการท่องเที่ยวแห่งชาติ

แผนการพัฒนการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2560 – 2564 มียุทธศาสตร์การพัฒนา 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน โดยสาระสำคัญของยุทธศาสตร์นี้ คือการพัฒนาคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานและมีความยั่งยืน โดยส่งเสริมให้เกิดการกระจายการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวในเมืองรอง หรือการท่องเที่ยวในพื้นที่ชนบท อันจะนำไปสู่การกระจายรายได้สู่ชุมชน

¹ กรมเจ้าท่า. สถิติและผลการดำเนินการท่าเรือ [ออนไลน์]. 27 มกราคม 2554. แหล่งที่มา: <https://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-02-28/2014-01-19-05-20-44/-114/> [24 เมษายน 2562].

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ตลอดจนการพัฒนาความปลอดภัยและสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาบุคลากรและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์นี้จะเน้นการพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดการท่องเที่ยว และส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่

- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทยและการสร้างความเชื่อมั่นนักท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์นี้ให้ความสำคัญกับภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของประเทศ โดยทำการตลาดเฉพาะกลุ่มตามประเภทนักท่องเที่ยว ได้แก่ การสร้างแบรนด์และสื่อสารความแตกต่างของสถานที่ผ่านการเล่าเรื่อง (Storytelling) การส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบชุมชน เป็นต้น

- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบูรณาการจัดการท่องเที่ยว และส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานระดับนโยบาย ส่งเสริมการกระจายอำนาจจากหน่วยงานระดับประเทศสู่ระดับท้องถิ่น ตลอดจนสนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการแบ่งปันข้อมูลด้านการท่องเที่ยว รวมไปถึงการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวผ่านกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

เมื่อวิเคราะห์แผนพัฒนาฯ ทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ พบว่าอำเภอเชียงแสนมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และถือว่าเป็นพื้นที่เป้าหมายที่ควรได้รับการพัฒนา กล่าวคือ มีแหล่งท่องเที่ยวศักยภาพในชุมชนที่หาชมได้ยากและสามารถพัฒนาให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ได้ โดยเฉพาะการพัฒนาเมืองเวียงเก่าเชียงแสนให้เป็นเมืองมรดกโลก อีกทั้งชุมชนยังมีศักยภาพ โดยมีผลิตภัณฑ์ที่มีชื่อเสียง ได้แก่ ผ้าทอลายพื้นเมืองเชียงแสน ซึ่งเป็นที่รู้จักของกลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มชาติพันธุ์ที่หลากหลาย สามารถผลักดันให้เกิดเป็นการท่องเที่ยวในลักษณะของการท่องเที่ยวชุมชนตามยุทธศาสตร์ที่ 4 ได้ นอกจากนี้อำเภอเชียงแสนยังเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ทั้งทางบกและทางน้ำ สามารถผลักดันให้เกิดความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศได้

2.3 การท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง

เดิมการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงเป็นการล่องเรือลงมาตามแม่น้ำโขงจากเมืองเชียงรุ่งเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนาถึงอำเภอเชียงแสน ซึ่งท่าเรือเชียงรุ่งเป็นท่าเรือที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อเป็นท่าเรือโดยสาร อีกทั้งอยู่ใจกลางเมืองเชียงรุ่ง จึงสะดวกในการเดินทางต่อมารัฐบาลจีนได้เปลี่ยนแปลงให้การเข้าเมืองผ่านท่าเรือกว๋นเหล่ในเมืองล่า ซึ่งอยู่ห่างจากเมืองเชียงรุ่งประมาณ 150 กิโลเมตร ทำให้ต้องเดินทางจากเมืองเชียงรุ่งโดยทางถนนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่

ทั้งนี้จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องโดยผู้วิจัยพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากมณฑลยูนนาน ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมง โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่อยู่ในวัยเกษียณที่มีอายุตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป ช่วงเวลาที่นิยมเดินทาง ได้แก่ ตุลาคม ถึง เมษายนหลังจากที่เดินทางมาแล้วจะพักในอำเภอเชียงแสน ทั้งนี้การเดินทางเรือในแม่น้ำโขงกับจีนตอนใต้ได้เคยหยุดให้บริการปี 2557 – 2559 สาเหตุเนื่องมาจากปัญหาด้านความปลอดภัยที่เกิดจากโจรสลัดในแม่น้ำโขงในบริเวณชายแดนพม่า ซึ่งเกิดขึ้น 2 ครั้ง ได้แก่

ครั้งที่ 1 การปล้นเรือโดยสาร เหตุการณ์โจรสลัดขึ้นไปบนเรือของนักท่องเที่ยว ขณะที่อยู่แม่น้ำโขง โดยอ้างตนเป็นเจ้าของหน้าที่ของพม่าขอตรวจค้นยาเสพติด แต่สุดท้ายทำการปล้นทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว ซึ่งสร้างความหวาดกลัวให้แก่นักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก บริษัททัวร์ได้ร้องเรียนไปยังมณฑลยูนนาน แต่ได้รับแจ้งว่าไม่สามารถแก้ปัญหาได้เนื่องจากแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำนานาชาติ ซึ่งเกินเขตอำนาจที่มณฑลจะจัดการได้ จึงส่งผลให้ความนิยมในการท่องเที่ยวของชาวจีนจึงมีแนวโน้มลดลงอย่างมาก

ครั้งที่ 2 การปล้นและสังหารลูกเรือสินค้าจีน 13 ศพ ในปี 2557 ในบริเวณใกล้กับสามเหลี่ยมทองคำ เหตุการณ์ดังกล่าวรัฐบาลจีนได้นำกองกำลังมาจับกุมโจรสลัดทั้งหมดได้ แต่เพื่อความปลอดภัยได้สั่งห้ามเรือทุกชนิดของประเทศจีนวิ่งในแม่น้ำโขง จึงทำให้การเดินทางเรือในแม่น้ำโขงจากจีนหยุดตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา หลังจากปัญหาเรื่องโจรสลัดได้ยุติลงทางการจีนได้เริ่มอนุญาตให้เรือสินค้าแล่นได้และตามด้วยเรือโดยสาร

ปัจจุบันประเทศไทยมีบริษัทที่ให้บริการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง ถึง เชียงรุ่ง เพียงบริษัทเดียว ได้แก่ บริษัท แม้งโขงเดลต้า เทรเวล เอเจนซี่ จำกัด โดยมีเรือ 3 ลำ ได้แก่ เรือแม้งโขงเดลต้า ซึ่งเป็นเรือลำแรก มีขนาด 2 ชั้น ปัจจุบันใช้ในการเดินทางระยะสั้น และจัดงานเลี้ยงสังสรรค์ เนื่องจากเป็นเรือที่มีอายุการใช้งานมาแล้ว เรือกาสะลองคำ 1 และเรือกาสะลองคำ 2 โดยเรือทั้ง 2 ขนาดมีขนาด 150 ที่นั่ง ใช้เดินทางระหว่างประเทศ สามารถวิ่งบนแม่น้ำโขงได้ตลอดทั้งปี สำหรับผู้ประกอบการท่องเที่ยวทางเรือของจีนมีบริษัทเดียว ได้แก่ บริษัท เย็นต้า เป็นรัฐวิสาหกิจตั้งอยู่ในเมืองเชียงรุ่ง โดยมีเรือให้บริการอยู่ 2 ลำ ได้แก่ เรือเย็นต้า 7 และเรือเย็นต้า 8 เป็นเรือดัดแปลงจากเรือสินค้า มี 3 ชั้น รวมคาดฟ้า ประกอบด้วยห้องพัก ห้องอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวก กินน้ำลึก 1 – 1.5 เมตร ซึ่งให้บริการเป็นประจำ 5 เที่ยวต่อเดือน ทุก ๆ 5 วัน ให้บริการเชียงรุ่งจนถึงเชียงแสน

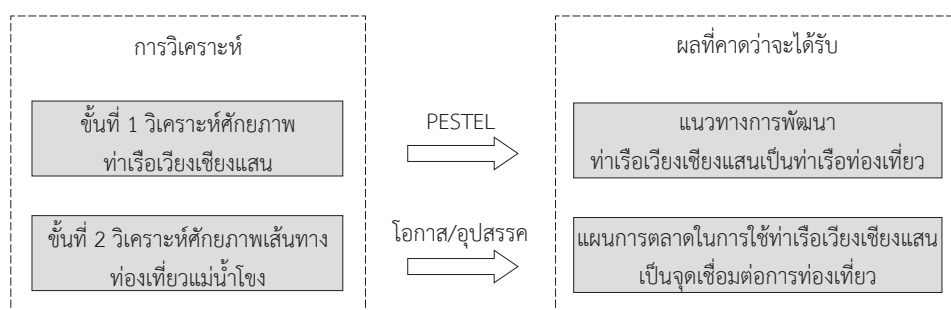
นอกจากปัญหาด้านความปลอดภัยในการเดินเรือแล้ว ปัญหาด้านกายภาพและภูมิศาสตร์ของแม่น้ำโขงนับเป็นอุปสรรคสำคัญที่ยากจะแก้ไข กล่าวคือ ระยะทางระหว่างเชียงแสนถึงกวนเหล่ย ใช้เวลาเดินทางกว่า 10 ชั่วโมง ตลอดทางไม่สามารถแวะจอดที่ใดได้ ประกอบกับสองข้างทางเป็นป่าเขาขาดแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ จึงทำให้ไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร อีกทั้งยังมีเส้นทาง

ถนนที่เชื่อมต่อเชียงรุ่งโดยผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของ นับเป็นคู่แข่งที่สำคัญของการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ อีกทั้งปัญหาท่าเรือกวนเหล่ยที่ออกแบบมาสำหรับการเทียบเรือสินค้า ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขึ้นลงของนักท่องเที่ยว และรวมไปถึงถนนเชื่อมต่อจากท่าเรือไปยังเมืองสิบสองปันนายังอยู่ในสภาพทรุดโทรม จึงทำให้ปัจจุบันการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร

ขณะที่การเดินทางไปยังหลวงพระบาง ผ่านเชียงของ-ห้วยทราย-ปากแบ่ง-หลวงพระบาง สามารถทำได้เฉพาะในฤดูน้ำหลาก เนื่องจากช่วงเชียงแสน-ห้วยทราย ต้องผ่านแก่งหินขนาดใหญ่ ซึ่งในฤดูแล้ง เรือโดยสารขนาดใหญ่ไม่สามารถแล่นผ่านได้ ปัจจุบันบริษัทท่องเที่ยวที่ให้บริการเส้นทางเพียง 1 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทลาวที่ร่วมทุนกับออสเตรเลียและสิงคโปร์ เรือที่ให้บริการเป็นเรือสำราญ 2 ชั้น ให้บริการที่พักรับกับโรงแรม ให้บริการประจำเส้นทาง เชียงของ – หลวงพระบาง ระหว่างทางต้องแวะพักค้างคืนที่ปากแบ่งจึงเดินทางต่อไปยังหลวงพระบางได้

3. แนวทางการศึกษา

การศึกษาจะเริ่มต้นจากสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยรวบรวมจากข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ การสำรวจภาคสนามและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และข้อมูลทุติยภูมิที่สำคัญ ได้แก่ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ข้อมูลและสถิตินักท่องเที่ยว และนโยบายทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยจะยึดตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 ที่กำหนดให้ท่าเรือเวียงเชียงแสนเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว และเมื่อรวบรวมข้อมูลแล้วเสร็จ จะนำข้อมูลที่มาวิเคราะห์โดยแบ่งเป็น 2 ขั้นตอน แสดงใน <รูปที่ 4>



รูปที่ 4 ขั้นตอนการวิเคราะห์

ขั้นที่ 1 การวิเคราะห์ศักยภาพท่าเรือเวียงเชียงแสน ขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือในการเป็นจุดเชื่อมต่อการท่องเที่ยวระหว่างอำเภอเวียงเชียงแสนกับแหล่งท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงตอนบน โดยใช้การวิเคราะห์ PESTEL (PESTEL Analysis) เป็นการวิเคราะห์ที่ปัจจัยภายนอก โดยทำการวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อศักยภาพของการใช้ประโยชน์จากท่าเรือเวียงเชียงแสน เพื่อเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวทั้งในอำเภอเวียงเชียงแสน และตามลำน้ำโขง ซึ่งจะช่วยให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยภายนอกต่าง ๆ ต่อศักยภาพของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ชัดเจนมากขึ้น การวิเคราะห์ประกอบด้วย 6 ด้าน ได้แก่

- การเมือง (Politic: P) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยด้านนโยบายและการเมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยรัฐบาลอาจมีการออกนโยบายบางอย่างที่ส่งผลกระทบทั้งด้านดีและด้านลบต่อห่วงโซ่ ฉะนั้นการวิเคราะห์ปัจจัยด้านนี้ จะขึ้นอยู่กับสถานการณ์เมืองเป็นหลัก เช่น สถานะความมั่นคงและรูปแบบของทางรัฐบาล อิสรภาพและเสรีภาพในการทำธุรกิจ กฎระเบียบปฏิบัติและข้อห้ามในการทำธุรกิจ เป็นต้น

- เศรษฐกิจ (Economic: E) เป็นการวิเคราะห์ถึงปัจจัยสถานะแวดล้อมของเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นอีกปัจจัยที่สำคัญ เช่น การจ้างงาน ภาวะเงินเฟ้อ กำลังซื้อของนักท่องเที่ยว กิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ เป็นต้น

- สังคม (Social: S) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยทางสังคมไม่ว่าจะเป็นสถานะแวดล้อมวัฒนธรรม ซึ่งแต่ละชนชาตินั้นไม่เหมือนกัน รวมไปถึงปัจจัยด้านขนบธรรมเนียม ประเพณี และศาสนา เช่น ทัศนคติของคนในชุมชน วิถีชีวิต คุณภาพชีวิต ข่าวสารและการบอกต่อในชุมชน เป็นต้น

- เทคโนโลยี (Technology: T) ปัจจัยด้านนี้มีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วมาก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในห่วงโซ่จึงต้องมีการปรับตัวอยู่ตลอดเวลา และสามารถนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมเข้าไปใช้งาน เพื่อลดต้นทุนหรือเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับคู่แข่ง

- สภาพแวดล้อม (Ecosystem/ Environment) เป็นปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำแหน่งที่ตั้ง สภาพภูมิอากาศ ภัยธรรมชาติ ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

- กฎระเบียบ/กฎหมาย (Legal) ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อกำหนด ข้อห้าม หรือข้อจำกัดต่าง ๆ ทั้งที่เป็นกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อประกอบธุรกิจ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม จากการใช้กฎหมายเหล่านั้น เช่น กฎหมายการประกอบธุรกิจ กฎหมายการเดินเรือ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยวแม่น้ำโขง การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคของการเชื่อมแหล่งท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงตอนบนกับท่าเรือเวียงเชียงแสนตามเส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

4. ผลการศึกษา

4.1 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพท่าเรือเวียงเชียงแสน

ในการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือเวียงเชียงแสน ในการเป็นท่าเรือท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอเวียงเชียงแสน โดยใช้การวิเคราะห์แบบ PESTEL รายละเอียดแสดงใน <ตาราง 1> ดังนี้

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ PESTEL

PESTEL	โอกาส	อุปสรรค
การเมือง (P)	▪ สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ทั้งยุทธศาสตร์ระดับประเทศ และยุทธศาสตร์ระดับจังหวัด	▪ ปัญหาจราจรติดขัดในแม่น้ำโขง ทำให้คนขาดความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของการเดินทางท่องเที่ยวในระยะทางไกลในแม่น้ำโขง ▪ พื้นที่บนฝั่งมีหน่วยงานอื่นร่วมใช้ประโยชน์ ทำให้ขาดความชัดเจนในเรื่องของขนาดพื้นที่สำหรับพัฒนาในเชิงพาณิชย์
เศรษฐกิจ (E)	▪ อยู่ใกล้กับจีนตอนใต้ซึ่งมีประชากรอยู่อย่างหนาแน่นมีและอำนาจในการใช้จ่ายสูง สามารถเชื่อมต่อการท่องเที่ยว เพื่อดึงรายได้สู่ชุมชนได้ ▪ มีเรือท่องเที่ยวให้บริการจำนวนมากบริเวณสามเหลี่ยมทองคำสามารถเชื่อมต่อเพื่อกระจายกลุ่มนักท่องเที่ยว อันจะเป็นการกระจายรายได้สู่ชุมชนเพิ่มมากขึ้น ▪ สามารถพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือ เพื่อใช้เป็นสถานที่สำหรับจำหน่ายสินค้าชุมชนได้ เนื่องจากท่าเรือตั้งอยู่ใกล้กับเขตชุมชน โดยเฉพาะสินค้า OTOP ในพื้นที่	▪ กลุ่มลูกค้าเก่าเป็นเรือบรรทุกสินค้าเนื่องจากวัตถุประสงค์เริ่มแรกเพื่อเป็นท่าเรือสินค้า ซึ่งเรือท่องเที่ยวที่เทียบท่าอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นเรือเช่าเหมาลำ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง

PESTEL	โอกาส	อุปสรรค
สังคม (S)	▪ ท้องถิ่นมีศักยภาพในการให้บริการนักท่องเที่ยวค่อนข้างสูง ทั้งที่พัก การบริการ เช่น การนวดแผนโบราณ การผลิตสินค้าที่ระลึก เป็นต้น ▪ มีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทยใหญ่ มูเซอ อาข่า ลัวะ จีนกองพล 93 เป็นต้น ซึ่งสามารถประชาสัมพันธ์เป็นการท่องเที่ยวเชิงสังคม หรือ Homestay ได้	▪ ท้องถิ่นยังไม่เข้าใจบทบาทของท่าเรือ ในการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยเฉพาะหน่วยงานหลักในท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาล เวียงเชียงแสน ซึ่งยังขาดประสบการณ์ ด้านแผนการตลาดการท่องเที่ยวที่เชื่อมต่อการใช้ประโยชน์จากท่าเรือ ส่งผลให้การดำเนินการต่าง ๆ ไม่สอดคล้องกับพฤติกรรม การท่องเที่ยวที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ▪ ปัจจุบันในอำเภอเชียงแสน ยังไม่มีการสร้าง กลุ่ม/สมาคมการท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการ
เทคโนโลยี (T)	▪ สามารถใช้สื่อออนไลน์ (Social Media) ในการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักเพิ่มมากขึ้น ทั้งในหมู่นักท่องเที่ยวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ	▪ การส่งต่อเรื่องราวที่เกิดขึ้นเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ซึ่งเรื่องราวที่ถูกส่งออกไปมีทั้งด้านบวกและด้านลบ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และความต้องการท่องเที่ยวในประเทศไทย
สภาพแวดล้อม (E)	▪ ท่าเลที่ตั้งของท่าเรือเวียงเชียงแสนสามารถเข้าถึงง่ายทั้งทางบกและทางน้ำ ทางถนนตั้งอยู่บนถนนสาย 1290 เป็นถนนสายหลักของอำเภอเชียงแสน และทางน้ำคือแม่น้ำโขง ▪ สามารถรองรับเรือได้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากตั้งอยู่บนแม่น้ำโขงซึ่งมีขนาดกว้างใหญ่ ▪ สามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของอำเภอเชียงแสนได้ง่าย คือ เมืองโบราณเชียงแสน และสามเหลี่ยมทองคำ	▪ ท่าเรือไม่ได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับเรือท่องเที่ยว จำเป็นต้องมีการปรับปรุง และใช้งบประมาณจำนวนมาก ▪ แม่น้ำโขงช่วงเวียงแสน-เชียงของ ต้องผ่านแก่งหินขนาดใหญ่ น้ำเชี่ยวกราก เรือขนาดเล็กไม่สามารถแล่นได้ ส่วนเรือขนาดใหญ่สามารถแล่นผ่านได้เฉพาะฤดูน้ำหลากเท่านั้น

PESTEL	โอกาส	อุปสรรค
กฎหมาย (L)	▪ เป็นท่าเรือตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เรือสามารถแวะจอดเทียบท่าได้ถึง 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว เมียนมา และจีน	▪ ยังขาดแผนการบริหารจัดการท่าเรือที่ชัดเจน เนื่องจากมติคณะมนตรีกำหนดให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ แต่ปัจจุบัน คือ บริษัทเอกชน ซึ่งได้รับสัมปทานจากหน่วยงานในท้องถิ่น ▪ เนื่องจากท่าเรือเวียงเชียงแสนก่อสร้างบนที่ราชพัสดุการดำเนินงานต้องเป็นไปกฎหมายของกรมธนารักษ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ราชพัสดุ ทำให้การบริหารจัดการท่าเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลยุทธ์ด้านราคาเป็นไปได้ยาก

โอกาสที่เด่นสุดของท่าเรือเวียงเชียงแสน คือ ตั้งอยู่ในถนนสายหลักของอำเภอเวียงแสน อีกทั้งตั้งอยู่กลางเมืองเชียงแสน และใกล้กับชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในเมืองเชียงแสน นอกจากนี้เข้าถึงง่ายแล้ว ยังไม่ต้องประสบปัญหาเรื่องไม่มีรถโดยสารวิ่งเข้าถึงท่าเรือ

สำหรับจุดอ่อนที่สำคัญที่สุด คือ มีผู้โดยสารผ่านท่าจำนวนน้อย ทั้งนี้เป็นผลมาจากวัตถุประสงค์เบื้องต้นในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อเป็นท่าเรือขนส่งสินค้า ส่งผลให้ไม่มีฐานลูกค้าเดิม อีกทั้งหน่วยงานหลักในพื้นที่ยังขาดประสบการณ์ด้านการตลาดการท่องเที่ยว ส่งผลให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ได้อย่างที่ตั้งใจไว้ ปัจจุบันเรือท่องเที่ยวที่เทียบท่าอยู่ส่วนใหญ่จึงเป็นเรือเช่าเหมาลำ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง

นอกจากนี้ ประเด็นเรื่องการบริหารจัดการท่าเรือ ยังเป็นประเด็นสำคัญที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าเรือ กล่าวคือ ในขณะที่มติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ แต่ปัจจุบันท่าเรืออยู่ในความดูแลของเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน ซึ่งเทศบาลได้ทำสัญญาจ้างเอกชนเข้ามาบริหารจัดการท่าเรือเป็นระยะเวลาถึง 20 ปี การดำเนินการดังกล่าวไม่เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี ส่งผลให้เอกชนที่ทำสัญญากับเทศบาล มีความลังเลในการลงทุนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ นำไปสู่การใช้ประโยชน์ท่าเรือไม่เต็มศักยภาพที่ท่าเรือมีอยู่

4.2 ผลการวิเคราะห์เส้นทางท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเชื่อมต่อท่าเรือเวียงเชียงแสน

จากการวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือเวียงเชียงแสนจะเห็นว่าท่าเรือเวียงเชียงแสนมีบทบาทต่อการท่องเที่ยวใน 3 ด้าน คือ เป็นประตูสู่ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เป็นจุดเชื่อมต่อด้านคมนาคม และจุดเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในจังหวัดเชียงรายได้ ด้วยลักษณะดังกล่าวจึงอาจสรุปเส้นทางการเดินทางทางน้ำที่มีศักยภาพต่อการท่องเที่ยวที่ใช้ท่าเรือเวียงเชียงแสนได้ ดังนี้

▪ เชียงแสน – สามเหลี่ยมทองคำ – ดอนขาว

เส้นทางนี้นับเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพมากที่สุด ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า บริเวณสามเหลี่ยมทองคำเป็นบริเวณที่มีเรือท่องเที่ยวให้บริการอย่างหนาแน่น เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ซึ่งเป็นที่รู้จักทั้งในประเทศและต่างประเทศ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังสามเหลี่ยมทองคำมีทั้งเป็นหมู่คณะและนักท่องเที่ยวแบบอิสระ ประกอบด้วยนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากจุดต้นทางในประเทศและจุดต้นทางในจีนตอนใต้ โดยใช้เส้นทางในประเทศลาว

เส้นทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน คือ สามเหลี่ยมทองคำและดอนขาว ในประเทศลาว เรือที่ให้บริการเป็นเรือหางยาวขนาดเล็กจำนวน 5-20 ที่นั่ง แต่ยังไม่มีการเชื่อมต่อไปเมืองเชียงแสน ทั้งนี้เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในเมืองเชียงแสนยังไม่ใช่ที่รู้จัก อีกทั้งไม่มีรถประจำทางวิ่งเชื่อมระหว่างแหล่งท่องเที่ยวทั้งสอง อย่างไรก็ตามในปัจจุบันเริ่มมีบริษัทท่องเที่ยวนำเรือขนาด 120 ที่นั่งมาให้บริการในเส้นทาง

▪ เชียงแสน – กวนเหล้อย – เชียงรุ่ง

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวแม่น้ำโขงตอนบนที่เคยได้รับความนิยมในอดีต เริ่มให้บริการใน พ.ศ. 2545 ในครั้งแรกเดินทางจากเชียงแสนตรงไปยังเมืองเชียงรุ่งหรือจิ่งหง เมืองเอกของเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนาในมณฑลยูนนาน ปัจจุบันความนิยมลดลง เนื่องจากประสบกับอุปสรรคหลายประการ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการตรวจคนเข้าเมืองจากท่าเรือเชียงรุ่ง เป็นท่าเรือกวนเหล้อย ทำให้ต้องเปลี่ยนถ่ายพาหนะจากเรือมาเป็นทางถนน แม้ว่าจากท่าเรือกวนเหล้อยถึงเมืองเชียงรุ่งระยะทางเพียงร้อยกว่ากิโลเมตร แต่ต้องใช้เวลาเดินทาง 3-4 ชั่วโมง เนื่องจากถนนแคบและคดเคี้ยว อีกทั้งท่าเรือได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับเรือสินค้าขนาด 300-500 ตัน ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าเรือโดยสารมาก ทำให้การขึ้นลงเรือเป็นไปด้วยความยากลำบาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนสัมภาระขึ้นจากท่าเรือเพื่อทำการตรวจจากศุลกากร อีกปัญหาหนึ่ง คือ โจรสลัดและความปลอดภัย แม่น้ำโขงทำให้รัฐบาลจีนประกาศห้ามเรือจีนการเดินทางในแม่น้ำโขงชั่วคราว ในขณะเดียวกันนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางในเส้นทางนี้ก็ลดจำนวนลง เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นพนักงานของรัฐที่เดินทางไปดูงานในจีนตอนใต้ ปัจจุบันไม่สามารถทำได้เนื่องจากมาตรการของรัฐบาลที่ห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐดูงานต่างประเทศ อย่างไรก็ตามเป็นเพียงผลกระทบระยะสั้น ซึ่งสามารถกลับสู่สภาวะปกติในอนาคต

เส้นทางเดินเรือนี้แม้จะเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูงเนื่องจากเชื่อมต่อไปยังมณฑลยูนนาน ซึ่งมีประชากรถึง 47 ล้านคน แต่อุปสรรคสำคัญในการพัฒนาเส้นทางนี้คือ ระยะทางระหว่างเชียงแสน ถึงกวนเหล่ย์ ใช้เวลาเดินทางกว่า 10 ชั่วโมง โดยไม่สามารถแวะจอดที่ใดเลย ประกอบกับสองข้างทางเป็นป่าเขาขาดแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ จึงทำให้ไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร อีกทั้งยังมีเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อเชียงรุ่งโดยผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ที่อำเภอเชียงของนับเป็นคู่แข่งที่สำคัญ สภาพปัจจุบันของท่าเรือและการเชื่อมต่อท่าเรือแสดงใน <รูปที่ 5-6> นอกจากนี้ การสร้างสะพาน เชียงก-เชียงลาบ เชื่อมระหว่างประเทศลาวกับเมียนมาร์ ยังเป็นความท้าทายที่สำคัญสำหรับการท่องเที่ยวบนเส้นทางนี้ เนื่องจากใช้ระยะเวลาเดินทางจากจีนตอนใต้มายังประเทศไทยได้น้อยกว่า และปัจจุบันได้เปิดใช้งานแล้ว



รูปที่ 5 สภาพเส้นทางที่เข้าสู่ท่าเรือกวนเหล่ย์
(ซ้าย) ถนนช่วงตัดผ่านภูเข (ขวา) ถนนช่วงสุดท้ายก่อนเข้าสู่ท่าเรือ



รูปที่ 6 สภาพทั่วไปท่าเรือกวนเหล่ย์ (ซ้าย) เรือขนส่งสินค้า (ขวา) เรือลาดตระเวนของจีน

▪ เชียงแสน – หลวงพระบาง

นับเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพเนื่องจากเมืองหลวงพระบางเป็นมรดกโลก จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูงที่สุดในภาคเหนือของลาว เรือที่ให้บริการในเส้นทางนี้เป็นเรือสัญชาติลาว ขนาดประมาณ 300 ตัน มีลักษณะกึ่งเรือสำราญสองชั้น มีห้องนอนและห้องอาหารบนเรือ <รูปที่ 7> เนื่องจากแม่น้ำโขงจากหลวงพระบางถึงเชียงแสนต้องผ่านแก่งไก่อ ซึ่งเป็นแก่งหินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในแม่น้ำโขงช่วงนี้ จึงสามารถผ่านได้เฉพาะในฤดูน้ำหลาก คือ ตั้งแต่สิงหาคม – พฤศจิกายนเท่านั้น อย่างไรก็ตามปัจจุบันได้มีการผลักดันแนวคิดที่จะพยายามระเบิดแก่งหินในพื้นที่ที่กล่าว ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำโขง หากสามารถกระทำได้สำเร็จจะทำให้เรือขนาด 500 ตัน สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี



รูปที่ 7 เรือท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงตอนบน (ซ้าย) เรือในเส้นทางเชียงแสน – กวนเหล่ย์ – เชียงรุ่ง (ขวา) เรือในเส้นทางเชียงแสน – หลวงพระบาง

▪ เชียงแสน – บ้านดั้นผึ่ง

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่ชาวลาวซึ่งอาศัยอยู่ในเมืองดั้นผึ่งในประเทศลาวข้ามพรมมายังฝั่งไทยทุกวัน เพื่อซื้อหาสินค้าอุปโภคบริโภคในเมืองเชียงแสน นับเป็นเส้นทางเดียวที่จะมีผู้โดยสารผ่านท่าเรือเวียงเชียงแสนเป็นประจำ เรือที่ใช้ในการขนส่งเป็นเรือโดยสารทั้งสัญชาติไทยและลาว ขนาด 10 – 20 ตัน ปัจจุบันจอดเทียบท่าที่บริเวณหน้าท่าการอำเภอเชียงแสน เนื่องจากเป็นจุดที่อยู่ใกล้กับตลาดสดของเมืองเชียงแสน อุปสรรคสำคัญในการย้ายผู้โดยสารกลุ่มนี้ให้มาใช้บริการที่ท่าเรือเวียงเชียงแสน คือ ท่าเรือเวียงเชียงแสนห่างจากตลาดสดประมาณ 1 กิโลเมตร ซึ่งไม่สะดวกดังที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน รายละเอียดสรุปผลการวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางแสดงใน <ตารางที่ 2>



รูปที่ 8 ท่าเทียบเรือชาวลาวที่จากบ้านต้นผึ้งที่มาซื้อสินค้าในเชียงแสน

เส้นทาง	ขนาดเรือ	กลุ่มเป้าหมาย	โอกาส	อุปสรรค
เชียงแสน – สามเหลี่ยมทองคำ – ดอนขาว	5–20 ตัน 100–150 ตัน	นักท่องเที่ยวจาก สามเหลี่ยมทองคำ นักท่องเที่ยวจาก จีนตอนใต้ที่เดิน ทางมาถนน	■ สามเหลี่ยม ทองคำมีนักท่องเที่ยว จำนวนมากและมีเรือ ท่องเที่ยวให้บริการ อย่างหนาแน่น ■ ดึงดูดนักท่องเที่ยว ที่เข้ามาท่องเที่ยว ทางเส้น R3A บริเวณ สามเหลี่ยมทองคำ	■ หน่วยงานท้องถิ่น ยังขาดประสบการณ์ การตลาด ด้านการท่องเที่ยว ส่งผลให้เมือง เชียงแสนยังไม่เป็นที่ รู้จักมากพอในหมู่นัก ท่องเที่ยว ■ เรือบริเวณสาม เหลี่ยมทองคำมีระดับ ต่ำกว่าท่าเทียบเรือของ ท่าเรือเวียงเชียงแสน จึงต้องเสียค่าใช้จ่ายใน การปรับปรุงท่า
เชียงแสน – กวนเหล่ – เชียงรุ่ง	100–150 ตัน	นักท่องเที่ยว ชาวไทยและจีน	■ เชื่อมต่อไป ยังมณฑลยูนนาน ซึ่งมีประชากรถึง 47 ล้านคน	■ ความปลอดภัยใน การเดินเรือในแม่น้ำโขง ■ เวลาเดินทางกว่า 10 ชั่วโมง และสองข้าง ทางขาดแหล่งท่องเที่ยว ที่น่าสนใจ

เส้นทาง	ขนาดเรือ	กลุ่มเป้าหมาย	โอกาส	อุปสรรค
				▪ แข่งขันสูงจากเส้น ทางถนนทั้งที่มีอยู่เดิมและที่จะก่อสร้างในอนาคต รวมถึงรถไฟ
เชียงใหม่ – หลวงพระบาง	300 ตัน	นักท่องเที่ยวจากหลวงพระบาง	▪ นักท่องเที่ยวที่เดินทางส่วนใหญ่มีอำนาจการซื้อค่อนข้างสูง เนื่องจากเรือโดยสารที่ใช้เป็นเรือสำราญ 2 ชั้น มีห้องนอนและห้องอาหารบนเรือ และเรือสามารถเทียบท่าได้โดยไม่ต้องปรับปรุงท่า	▪ การเดินทางต้องผ่านแก่งหินขนาดใหญ่ สามารถผ่านได้เฉพาะในฤดูน้ำหลากคือ ตั้งแต่ สิงหาคม-พฤศจิกายนเท่านั้น
เชียงใหม่ – บ้านต้นผึ้ง	5-20 ตัน	ประชาชนชาวลาวที่ข้ามมาซื้อสินค้าฝั่งไทย	ประชาชนชาวลาวที่ข้ามมาซื้อสินค้าฝั่งไทย	▪ ปัญหากับมวสขเนื่องจากต้องย้ายสถานจอดเรือซึ่งอยู่ใกล้ตลาดสดมายังท่าเรือเวียงเชียงใหม่ซึ่งอยู่ห่างจากที่เดิมไป 1 กม.

5. ข้อเสนอแนะ

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2554 กำหนดให้ท่าเรือเวียงเชียงใหม่เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว ปัจจุบันยังคงมีการใช้ท่าเรือเวียงเชียงใหม่เพื่อการขนส่งสินค้าอยู่ เนื่องจากยังขาดความชัดเจนในเรื่องการบริหารท่าเรือ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเกิดความชัดเจนในการบริหารท่าเรือแล้วเรือสินค้าจะต้องย้ายไปใช้บริการที่ทำเรือพาณิชย์เชียงใหม่ทั้งหมด ซึ่งจากการวิเคราะห์ศักยภาพของการท่องเที่ยวแม่น้ำโขงเชื่อมต่อการใช้ประโยชน์จากท่าเรือเวียงเชียงใหม่ พบว่าท่าเรือเวียงเชียงใหม่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวค่อนข้างสูง เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ในแม่น้ำโขงได้อย่างทั่วถึงทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมต่อกับสามเหลี่ยมทองคำและจีนตอนใต้ ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในบริเวณนี้

5.1 ข้อเสนอแนะบริหารจัดการท่าเรือ

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ควรเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการท่าเรือเวียงเชียงแสน เนื่องจากมีประสบการณ์ด้านการตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทยมาอย่างยาวนาน ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินการด้านการตลาดการท่องเที่ยวเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า การให้หน่วยงานในท้องถิ่นดำเนินการเอง นอกจากนี้ ททท. ยังเป็นรัฐวิสาหกิจที่ไม่มุ่งแสวงหารายได้ และเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงในการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ อีกทั้งยังได้รับมอบหมายตามมติคณะรัฐมนตรีให้เป็นผู้บริหารท่าเรือเวียงเชียงแสน ซึ่งวัตถุประสงค์ไม่ใช่เชิงพาณิชย์หรือแสวงหาผลกำไร แต่เพื่อพัฒนาท่าเรือเวียงเชียงแสนให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายและภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ดังนั้นในการขอใช้ท่าเรือเวียงเชียงแสน จึงขอใช้ในฐานะรัฐวิสาหกิจที่ไม่มุ่งหารายได้ ซึ่งจะทำให้ค่าเช่าพื้นที่ท่าเรือที่จะต้องจ่ายให้กรมธนารักษ์ อยู่ในดุลพินิจของอธิบดีกรมธนารักษ์ ซึ่งอาจทำให้ค่าใช้จ่ายในด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยวในเส้นทางนี้ลดลง ทั้งนี้ข้อเสนอแนะสามารถสรุปได้ ดังนี้

- ททท. เป็นผู้บริหารและดูแลพื้นที่ทุกส่วนในท่าเรือเวียงเชียงแสน โดยทำหน้าที่ในลักษณะที่เป็นกำกับการกำกับดูแล (Regulator) กำหนดนโยบาย วางแผนพัฒนาเพื่อให้ท่าเรือในการใช้ประโยชน์ให้ตรงกับวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ ททท. ต้องมีสำนักงานและเจ้าหน้าที่ประจำที่ท่าเรือเวียงเชียงแสน เพื่อทำหน้าที่สอดส่อง ดูแลและกำกับเอกชนที่เข้ามาใช้พื้นที่ของท่าเรือให้ดำเนินกิจการไปตามแผนนโยบายของ ททท. อีกทั้งการบริหารพื้นที่หลังท่า ททท. ควรคิดค่าเช่าพื้นที่ร้านค้า หรือร้านปลอดภาษีอากรในอัตราขั้นบันได เพื่อดึงดูดให้กลุ่มผู้ประกอบการเข้ามาค้าขายในพื้นที่ของท่าเรือ โดยระดับที่เหมาะสมควรใกล้เคียงกับอัตราค่าเช่าร้านค้าในตัวเมืองเชียงแสน ซึ่งจะช่วยให้เกิดการแวะที่อำเภอเชียงแสนมากยิ่งขึ้น

- การประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ควรมอบให้เอกชนเป็นผู้ประกอบการ และควรให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมดำเนินการในกิจกรรมที่เป็นบริการสาธารณะ ได้แก่ ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า ซึ่งมีกลุ่มผู้ใช้บริการที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิธีการเข้าเมือง จึงควรมีผู้ประกอบการ 2 ราย กล่าวคือ ท่าเทียบเรือโดยสารระหว่างประเทศ ควรให้ผู้ประกอบการที่มีความรู้ความชำนาญด้านการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนท่าเทียบเรือโดยสารท้องถิ่นที่จะใช้เชื่อมกับสามเหลี่ยมทองคำ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในความดูแลขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอยู่แล้ว จึงควรให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดูแลต่อไป

5.2 ข้อเสนอแนะด้านการตลาด

- จากการวิเคราะห์ศักยภาพเส้นทางเดินเรือที่จะมาใช้ท่าเรือเวียงเชียงแสนจะเห็นได้ว่าเส้นทางที่มีศักยภาพมากที่สุด คือ เส้นทางจากสามเหลี่ยมทองคำมายังท่าเรือเวียงเชียงแสน ในการพัฒนาให้นักท่องเที่ยวขยายเส้นทางท่องเที่ยวมายังท่าเรือเวียงเชียงแสน ต้องอาศัยความ

ร่วมมือระหว่างท้องถิ่น ได้แก่ เทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนซึ่งท่าเรือตั้งอยู่ และเทศบาลตำบลเวียงซึ่งสามเหลี่ยมทองคำตั้งอยู่ รวมถึงการจัดรถท่องเที่ยวหรือรถประจำทางเพื่อเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวทั้งสอง

■ จากการสำรวจภาคสนามจุดต้นทางในจันทอนได้พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังใช้เมืองเชียงแสนเป็นเพียงทางผ่านไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่ในเมืองเชียงแสนมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ เมืองโบราณเชียงแสน ทั้งนี้เป็นเพราะขาดการประชาสัมพันธ์เรื่องราวที่เป็นเอกลักษณ์ของอำเภอเชียงแสน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประวัติศาสตร์ของเมืองโบราณเชียงแสน ดังนั้นการนำเอาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของเมืองโบราณเชียงแสนมาเป็นร้อยเรียงให้เป็นเรื่องราวที่น่าสนใจจะทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้มากขึ้น

5.3 ข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงกายภาพของท่าเรือ

- การปรับปรุงท่าเรือและอาคารผู้โดยสาร

ท่าเรือเวียงเชียงแสนจะต้องพัฒนาให้สอดคล้องกับผู้มาใช้บริการท่าเรือตามเส้นทางศักยภาพที่นำเสนอในตารางที่ 2 แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากต่างประเทศ เช่น เชียงรุ่ง และหลวงพระบาง การเดินทางเข้ามาประเทศไทยของผู้โดยสารกลุ่มนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 เอกสารเข้าเมืองเป็นหนังสือเดินทาง อีกทั้งของที่นำติดตัวเข้ามาต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

กลุ่มที่ 2 ผู้โดยสารชาวลาวจากบ้านต้นผึ้งซึ่งข้ามมาเพื่อซื้อหาสินค้าอุปโภคบริโภคในเชียงแสน หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่น เช่น เยี่ยมญาติ ร่วมงานบุญ รักษาโรค การเดินทางเข้ามาประเทศไทยของชาวลาวอาศัยอยู่ตามแนวชายแดนเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการเดินทางข้ามแดนระหว่างราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เอกสารข้ามแดนใช้บัตรผ่านแดน ซึ่งออกโดยผู้ว่าราชการจังหวัดหรือนายอำเภอซึ่งจุดผ่านแดนที่ได้กำหนดไว้ตั้งอยู่

กลุ่มที่ 3 นักท่องเที่ยวที่เดินทางในประเทศ ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่มาจากสามเหลี่ยมทองคำที่บ้านสบรวกในอำเภอเชียงแสน เนื่องจากการเดินทางของผู้โดยสารกลุ่มนี้เป็นการเดินทางภายในประเทศจึงไม่จำเป็นต้องมีการตรวจเอกสารเมื่อผ่านท่าเทียบเรือ

จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวกลุ่มที่ 1 เท่านั้นที่ต้องทำการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากร สำหรับกลุ่มที่ 2 และกลุ่มที่ 3 ไม่ต้องผ่านพิธีการดังกล่าว ดังนั้นการพัฒนาท่าเทียบเรือซึ่งมีอยู่ 2 ท่าจึงกำหนดให้ท่าเทียบเรือหนึ่งเป็นท่าเทียบเรือโดยสารระหว่างประเทศ เพื่อรองรับผู้โดยสารกลุ่มที่ 1 และอีกท่าเทียบเรือหนึ่งเป็นท่าเทียบเรือโดยสารท้องถิ่น เพื่อรองรับผู้โดยสารกลุ่มที่ 2 และ 3

■ การปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อรองรับเรือท่องเที่ยว

เนื่องจากท่าเรือเวียงเชียงแสนได้รับการออกแบบมาเพื่อรองรับเรือสินค้า ท่าเทียบเรือจึงมีความสูงต่างระดับจากเรือมาก ผู้โดยสารขึ้นลงและการขนถ่ายสัมภาระทำได้ด้วยความยากลำบาก จึงจำเป็นต้องปรับปรุงท่า เพื่อให้เรือโดยสารท่องเที่ยวโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือนำเที่ยวโดยสารท้องถิ่น ซึ่งมีขนาดเล็กมากสามารถเข้าเทียบท่าได้

■ การปรับปรุงท่าเรือเพื่อเป็นที่หมาย (Landmark) ทางการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง

การพัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่าให้เป็นพื้นที่เป้าหมาย (Landmark) ของการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง เป็นสิ่งสำคัญในการสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาอำเภอเวียงแสน กล่าวคือ ท่าเรือเวียงเชียงแสนเป็นท่าเรือท่องเที่ยวแห่งแรกที่นักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้ที่เรือลงมาตามแม่น้ำโขง จะได้เห็น ดังนั้นการออกแบบ/ปรับปรุงท่าเรือควรสร้างให้เป็นเอกลักษณ์ เช่น การปรับปรุงหลังคาท่าเทียบเรือ และทางเชื่อมให้สวยงามกลมกลืนกับแม่น้ำโขงและสะท้อนถึงประวัติความเป็นมาของเวียงแสนที่มีมาแต่โบราณและยังคงอยู่ในปัจจุบัน เป็นต้น ทั้งนี้การพัฒนาพื้นที่หลังท่าควรประกอบด้วยส่วนที่สำคัญ ดังนี้

1) ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว (Tourist Information Center) เพื่อทำหน้าที่ให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวโดยเฉพาะในเวียงแสน แต่เชื่อมโยงไปถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีท่าเรือเวียงเชียงแสนเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้

2) ศูนย์ข้อมูลแม่น้ำโขง (Mekong Information Center) วัตถุประสงค์ของศูนย์นี้ คือ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับแม่น้ำโขงเพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และความชื่นชม จนนำมาสู่การท่องเที่ยวทางเรือไปตามแม่น้ำโขง ซึ่งแตกต่างจากศูนย์หรือสถาบันเกี่ยวกับแม่น้ำโขงที่มีอยู่ที่มุ่งเน้นไปที่การวิจัยทางวิชาการ หรือการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม หรือการบริหารจัดการน้ำ

3) สิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยว ได้แก่

- ร้านปลอดอากร (Duty Free) มีไว้เพื่อบริการนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางโดยทางเรือผ่านท่าเรือเวียงเชียงแสน
- ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งนอกจากจะบริการนักท่องเที่ยวแล้ว คนในท้องถิ่นก็สามารถใช้บริการได้
- ร้านค้า ร้านขายของที่ระลึกและของพื้นเมือง
- อื่น ๆ เช่น ธนาคาร แลกเปลี่ยนเงินตรา บริการเช่าจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

4) ลานจอดรถ และที่จอดรถนำเที่ยว เช่น รถรางนำเที่ยว รถจักรยาน

บรรณานุกรม

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2559). รายงานการจัดทำข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการท่าเรือ
เวียงเชียงแสนแห่งที่ 1 จังหวัดเชียงราย : ภาคผนวก ค. Retrieved from กรุงเทพฯ:
ธงชัย ภูวนาถวิจิตร. (2553). ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการ บนเส้นทางยุทธศาสตร์
R3A (เชียงราย – คุณหมิง). มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง,
ธนวัต ลิ้มปัทมชัยกุล. (2558). การพัฒนาส่วนประสมทางการตลาดบริการและคุณภาพบริการ
ของผู้ประกอบการเพื่อตอบสนองรูปแบบและพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
บนเส้นทาง R3E.
ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์, จุมพฏ บริราช และ อาชว์บาร์มี ถปะติวงศ์ มณีตระกูลทอง. (2558). การพัฒนา
ความร่วมมือของผู้ประกอบการภายในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม กรณีศึกษา
เส้นทาง R3E
สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ. (2561). โครงการการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีด
ความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว. Retrieved from กรุงเทพมหานคร:
Biba, S. (2018). China's 'old' and 'new' Mekong River politics: the Lancang–Mekong
Cooperation from a comparative benefit-sharing perspective. *Water
International*, 43(5), 622-641
Nonthapot, S. (2016). Mediation between Tourism Contribution and Economic Growth
in the Greater Mekong Subregion. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*,
21(2), 157–171.
Piboonrungrroj, P., Buranasiri, B., Moonpim, W., Chawalit, P., and Sankakorn, K. (2016). A
Structural Model of Cultural Tourism Supply Chain Collaboration on the R3A
Route. *International Journal of Supply Chain Management*, 5(3).
Theerapappisit, P. (2003). Mekong Tourism Development: Capital or Social Mobilization?
Tourism Recreation Research, 28(1), 47–56.
Tirasatayapitak, A., and Laws, E. (2003). Developing a new Multi-Nation tourism region:
Thai perspectives on the Mekong initiatives. *Asia Pacific Journal of Tourism
Research*, 8(1), 48–57.