



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายงานการวิจัย

เรื่อง

การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน หลังการเปิดใช้
สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงทอง – ห้วยทราย)

Study of Cross-border Trade and Transportation
Capability after the Opening of the 4th Thai-Lao
Friendship Bridge (Chiangkhong-Huay Xai)

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง

รองศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

กุมภาพันธ์ 2560



รายงานฉบับสมบูรณ์

เรื่อง การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน
หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4

(เชียงใหม่ – ห้วยทราย)

STUDY OF CROSS-BORDER TRADE AND TRANSPORTATION CAPABILITY AFTER
THE OPENING OF THE 4TH THAI-LAO FRIENDSHIP BRIDGE
(CHIANGKHONG-HUAY XAI)

นางสุนันทา เจริญปัญญาอิง
รองศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กุมภาพันธ์ 2560

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาศักยภาพการค้า การขนส่งชายแดน หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) ของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากเงินอุดหนุนทั่วไปจากรัฐบาล ประจำปีงบประมาณ 2559

งานวิจัยนี้ได้สำเร็จลุล่วงด้วยดี โดยได้รับความช่วยเหลือและความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้า การขนส่งชายแดนในจังหวัดเชียงราย ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กลุ่มงานพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัดเชียงราย สภาอุตสาหกรรมเชียงราย ขนส่งจังหวัดเชียงราย ด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรเชียงแสน และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัดเชียงราย และศูนย์โอท็อป อำเภอเชียงของ ที่กรุณาให้ข้อมูล และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้ และในท้ายสุดผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาผลงานวิจัย ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นซึ่งเป็นประโยชน์ในการแก้ไขให้งานวิจัยฉบับนี้สมบูรณ์มากขึ้น

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ: การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย)

ชื่อผู้วิจัย: นางสาวนันทา เจริญปัญญา
รองศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

เดือนและปีที่ทำวิจัยแล้วเสร็จ : กุมภาพันธ์ 2560

บทคัดย่อ

การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน หลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) ตั้งแต่ปี 2556 ที่ผ่านมามีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพของเส้นทาง R3A ด้านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่านแขวงบ่อแก้ว ผ่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ไปยังบ่อหาน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ประเทศจีน มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีระยะทางทางบกกว่า 1,200 กิโลเมตร รูปแบบการขนส่งข้ามแดนได้เปลี่ยนเป็นการขนส่งผ่านทางสะพาน ผลการศึกษาพบว่า เส้นทาง R3A สภาพถนนในประเทศไทยค่อนข้างดี สะดวกในการขนส่งและการท่องเที่ยว แต่สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร สถานีซ่อมบำรุงรถ สถานีให้บริการคนขับรถ ยังไม่ได้มาตรฐานและมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ในส่วนของ สปป.ลาว สภาพถนนส่วนมากชำรุด ถนนค่อนข้างแคบ คดโค้งและลาดชัน เพราะเป็นเส้นทางตัดผ่านภูเขา สิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่ได้มาตรฐานเพียงพอในประเทศจีน ถนนส่วนใหญ่มีสภาพดีและมีถนนกว้าง มีเฉพาะบริเวณด่านบ่อหานที่ถนนมีสภาพชำรุดเนื่องจากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งตลอดเวลา ในสิ่งอำนวยความสะดวกพบว่า มีการจัดสรรพื้นที่ได้มาตรฐาน สามารถรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวและผู้ขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างดี และในด้านการท่องเที่ยว พบว่า มีปริมาณนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน มณฑลยูนนานเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ พบว่า หลังการเปิดใช้สะพาน มูลค่าการค้าชายแดนมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ทำให้เศรษฐกิจของอำเภอเชียงของซบเซาลง เนื่องจากการข้ามแดนที่สะดวก สามารถข้ามไปพักยังแขวงบ่อแก้วได้เลย แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของเส้นทางแบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ 1) ระดับประเทศ โครงการของรัฐเพื่อรองรับกับการขนส่งสินค้า เช่น การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ทันต่อการเปิดใช้สะพาน จำเป็นต้องเร่งดำเนินการเพื่อให้พัฒนาไปพร้อมกันกับการใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้ โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่เด่นชัย-เชียงของ จำเป็นต้องเร่งผลักดันเพื่อการลดต้นทุนในการนำสินค้าอุปโภคบริโภคมายังจังหวัดเชียงราย และเป็น การเสริมการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก และใช้ในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากการขนส่งสินค้าข้ามแดน นอกจากนี้ การเจรจาเพื่อหาข้อตกลงร่วมกับ สปป.ลาว เพื่อหาข้อยุติร่วมกันของทั้งสามประเทศ เพื่อการผลักดันให้มีการทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border

Transport Agreement : CBTA) ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อเอื้ออำนวยให้สามารถทำการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้บรรลุประโยชน์สูงสุดร่วมกันของทั้งสามประเทศต่อไป 2) การส่งเสริมและพัฒนาใน ระดับจังหวัด โดยการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการไทย ทั้งธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ให้สามารถประกอบการและขยายธุรกิจได้ สร้างความเข้มแข็งในภาคเกษตรกรรม เพื่อให้ขยายการผลิต การเกษตรให้มากขึ้น และกลายเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของประเทศ และการสร้างความเข้มแข็งในภาคอุตสาหกรรม ในด้านอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมด้านสุขภาพ และอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและบริการให้เข้มแข็ง และ 3) การส่งเสริมและพัฒนาใน ระดับท้องถิ่น สร้างจุดแข็งของอำเภอเชียงของ เช่น ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวใหม่ เพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่ซบเซาของอำเภอเชียงของ

คำสำคัญ: การขนส่งข้ามแดน, ระเบียบเศรษฐกิจ, นโยบายขนส่งและโลจิสติกส์, การค้าระหว่างประเทศ

ABSTRACT

Project Title: Study of Cross-border Trade and Transportation Capability after the Opening of the 4th Thai-Lao Friendship Bridge (Chiangkhong-Huay Xai)

Name of Investigator: Mrs. Sununta Charoenpanyaying
Assoc. Prof. Dr. Jittichai Rudjanakanoknad

Month and Year of Completion: February 2017

Cross-border trade and transportation of Route R3A after the opening of the 4th Thai-Lao Friendship Bridge (Chiangkhong-Huay Xai) in 2013 was investigated to study the capability of this economic corridor starting from Chiangkhong District in Chiang Rai Province, passing through Lao PDR at Huay Xai border in Bokaew and Boten border in Luangnamtha, to PRC at Bo Han border, Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture to Kunming in Yunnan Province. This route covers the section of 1,200-km land link, which the bridge has completed this route. The findings show that the R3A section in Thailand is in good condition and quite convenient for transport and tourist; however, there are insufficient reliable and standard facilities such as shops, restaurants, vehicle maintenance shops, driver rest area, etc. For Lao's section, the highway is in need of improvement, narrow, curvy and steel with only few facilities. For PRC's section, the highway is in very good and standard condition. The exception is at Bohan border due to lot of trucks. In addition, the areas around highway are well-planned to serve tourists and truckers. Overall, the route can be well used for travel between Yunnan to Northern Thailand and bring a flux of Chinese tourists to Thailand.

For economy, it was found that after the bridge opening, the border trade has significantly been risen. Nonetheless, the economy at Chiangkhong District was done due to more convenient and non-stop traffic at the bridge to Bokaew. We recommend three policy levels as follows: 1) for country level, Thailand needs to rapidly build more facilities especially the logistics park and warehouse at the Chiangkhong, double-track rail project from Denchai to Chiangkhong. These would reduce the transport cost and enhance better logistics capability. In addition, bilateral trade negotiation would be done between Thailand and Lao PDR to push the GMS' cross border transport agreement for mutually efficient trade facilitation; 2) for provincial level, capability development for Thai entrepreneurs especially SMEs would be done to expand their businesses in both

agriculture and industrial sectors including logistics and transport, health and tourist services; and 3) for Chiangkhong level, the district would find its own distinct feature such as building a tourist hub and attractions to solve its local economy problem.

Key Words: Cross-border Transport, Economic Corridor, Transport and Logistics Policy, International Trade

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาในการทำวิจัย	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	4
1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย	4
1.4 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย	4
1.5 วิธีการศึกษา	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 จังหวัดเชียงราย	7
2.1 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเชียงราย	7
2.2 เศรษฐกิจในจังหวัดเชียงราย	8
2.3 ระบบการคมนาคมขนส่งจังหวัดเชียงราย	10
2.4 การค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย	19
2.5 การค้าผ่านแดนด้านจังหวัดเชียงราย	26
2.6 ระบบขนส่งที่เชื่อมต่อจังหวัดเชียงรายกับประเทศเพื่อนบ้าน	27
2.7 แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย	33
2.8 โครงการพัฒนาจังหวัดเชียงราย	37
2.9 การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	41
บทที่ 3 ประเทศเพื่อนบ้านในเส้นทาง R3A	45
3.1 ข้อมูลทั่วไป	45
3.2 บริบทเส้นทาง R3A จากเชียงรายสู่คุนหมิง	47
บทที่ 4 ศักยภาพเส้นทางการค้าและการขนส่งในเส้นทาง R3A	69
4.1 สถานการณ์ปัจจุบันเส้นทาง R3A ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4	69
4.2 การสำรวจเส้นทางอำเภอเมืองเชียงราย – คุนหมิง	71
4.3 โครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง R3A	80
4.4 ศักยภาพทางด้านการประหยัลดต้นทุนที่เกิดขึ้นหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)	83

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.5 ความเสี่ยงและข้อจำกัดการใช้เส้นทาง R3A เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างไทยและ ประเทศจีน	85
4.6 ผลกระทบจากการใช้สะพานมิตรภาพเชียงของ-ห้วยทราย	86
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	91
5.1 สรุปผลการศึกษา	91
5.2 โอกาสและแนวทางการพัฒนา	92
5.3 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา	97
บรรณานุกรม	99
ภาคผนวก	103
ภาคผนวก 1 การเก็บข้อมูลภาคสนาม	105
ภาคผนวก 2 เส้นทางเดินรถระหว่างประเทศ	135
ภาคผนวก 3 ระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	139

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2-1 การแบ่งเขตการปกครองจังหวัดเชียงราย	8
ตารางที่ 2-2 โครงการก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนท่าเรือเชียงแสน	10
ตารางที่ 2-3 จุดผ่านแดนถาวร/จุดผ่อนปรน ระหว่างไทย ลาว เมียนมาด้านจังหวัดเชียงราย	19
ตารางที่ 2-4 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย	20
ตารางที่ 2-5 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงแสน	21
ตารางที่ 2-6 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงทอง	23
ตารางที่ 2-7 ระยะทางจากท่าเรืออื่น ไปยังท่าเรือเชียงแสน	29
ตารางที่ 2-8 แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย 4 ปี (พ.ศ.2557 - 2560) ที่เกี่ยวข้องกับ การค้าชายแดน	33
ตารางที่ 3-1 เส้นทางถนนจากบ่อเต็น สปป.ลาว	58
ตารางที่ 4-1 เปรียบเทียบศักยภาพด้านต่าง ๆ ระหว่างตัวเลือกการใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 และการใช้การเดินทางในรูปแบบแพขนานยนต์เดิม	84
ตารางที่ 4-2 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าตามเส้นทาง R3A	86

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 แผนที่เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน	2
รูปที่ 1-2 แสดงระยะทางจากเชียงราย – คุณหมิง	2
รูปที่ 1-3 การขนส่งสินค้าโดยข้ามแพขนานยนต์จากท่าเรือบัก เชียงของไปยังห้วยทราย (สปป.ลาว)	3
รูปที่ 1-4 การขนส่งสินค้าผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชียงของ-ห้วยทราย	3
รูปที่ 1-5 วิธีดำเนินการศึกษา	6
รูปที่ 2-1 อำเภอในจังหวัดเชียงราย	7
รูปที่ 2-2 สัดส่วนโครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงราย	8
รูปที่ 2-3 สัดส่วนสาขาหลักของจังหวัดเชียงราย ในปี 2556	9
รูปที่ 2-4 ความหนาแน่นของประชากรในอำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงราย ในปี 2556	9
รูปที่ 2-5 ภาพรวมโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท จังหวัดเชียงราย	11
รูปที่ 2-6 การพัฒนา ทล.1129 เชียงแสน-เชียงของ ระยะทาง 51 กิโลเมตร	11
รูปที่ 2-7 การพัฒนา ทล.1020, 1152 เชียงแสน-เชียงของ ระยะทาง 51 กิโลเมตร	12
รูปที่ 2-8 ตารางเวลารถโดยสาร ไทย-สปป.ลาว ด้านอำเภอเชียงของ	12
รูปที่ 2-9 ตารางเวลารถโดยสาร ไทย-สปป.ลาว ด้านจังหวัดเชียงใหม่	13
รูปที่ 2-10 ตารางเวลาบริการรถ Shuttle bus สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4	13
รูปที่ 2-11 แนวเส้นทางจากเด่นชัย-เชียงราย เชียงของ	14
รูปที่ 2-12 จุดขนถ่ายสินค้าภายในเขตอำเภอเชียงแสน	15
รูปที่ 2-13 สภาพทั่วไปของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	16
รูปที่ 2-14 จำนวนเที่ยวเรือ ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือเชียงแสน ปีงบประมาณ 2555-2558	16
รูปที่ 2-15 สภาพทั่วไปของท่าเรือเชียงของ	17
รูปที่ 2-16 แสดงจำนวนเที่ยวเรือ ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือเชียงของ ปีงบประมาณ 2555-2558	17
รูปที่ 2-17 จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ ขึ้น - ลง ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ปี 2549-2558	18
รูปที่ 2-18 จุดผ่านแดนถาวรไทย จังหวัดเชียงราย	19
รูปที่ 2-19 มูลค่าปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือเชียงแสน	22
รูปที่ 2-20 ประเภทสินค้านำเข้าและส่งออก ผ่านท่าเรือเชียงแสน ปีงบประมาณ 2558	22
รูปที่ 2-21 สภาพทั่วไปของการค้าชายแดน ในอำเภอเชียงของ	24

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2-22	มูลค่าปริมาณสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ 25
รูปที่ 2-23	สินค้านำเข้าและส่งออก ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ปีงบประมาณ 2558 25
รูปที่ 2-24	มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ ปี 2554-2558 26
รูปที่ 2-25	มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ จำแนกตามจังหวัด ปี 2558 27
รูปที่ 2-26	เส้นทางเชื่อมต่อจังหวัดเชียงรายกับประเทศเพื่อนบ้าน 28
รูปที่ 2-27	เส้นทางเชียงราย - เชียงของ - สะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4 - สปป.ลาว - คุนหมิง 30
รูปที่ 2-28	เส้นทางเชียงราย - เชียงของ - ท่าเรือเชียงของ - สปป.ลาว - คุนหมิง 31
รูปที่ 2-29	เส้นทางเชียงราย - เชียงแสน - ท่าเรือเชียงแสน - สปป.ลาว - คุนหมิง 33
รูปที่ 2-30	แบ่งเขตพื้นที่ในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์จังหวัดเชียงราย 36
รูปที่ 2-31	บริเวณที่จะดำเนินการโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ .. 40
รูปที่ 2-32	องค์ประกอบภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ 41
รูปที่ 3-1	เส้นทาง R3A 46
รูปที่ 3-2	ตำบลในอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 48
รูปที่ 3-3	สภาพทั่วไปของอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 49
รูปที่ 3-4	เส้นทางอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย 50
รูปที่ 3-5	เส้นทางจากอำเภอเชียงรายไปยังอำเภอเชียงของ 51
รูปที่ 3-6	แบ่งเขตเมือง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว 53
รูปที่ 3-7	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว 54
รูปที่ 3-8	แบ่งเมืองของแขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว 56
รูปที่ 3-9	แผนภาพเบื้องต้น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว 57
รูปที่ 3-10	เขตพื้นที่ติดต่อมณฑลยูนนาน 60
รูปที่ 3-11	มณฑลยูนนาน ประเทศจีน 62
รูปที่ 3-12	ทางหลวงระหว่างมณฑล 7 เส้นทาง และระหว่างประเทศ 4 เส้นทาง 66
รูปที่ 3-13	ทางด่วนระหว่างประเทศของคุนหมิงใน 4 เส้นทาง 67
รูปที่ 3-14	ที่ตั้งเขตโลจิสติกส์ของคุนหมิง จำนวน 5 แห่ง 67

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4-1	สภาพการข้ามแดนบริเวณท่าเรือบั้ง ก่อน/หลัง การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เชียงของ 70
รูปที่ 4-2	สภาพทั่วไปเมืองใหม่เชียงของ 72
รูปที่ 4-3	สภาพทั่วไป ณ ด้านพรมแดนเชียงของ 73
รูปที่ 4-4	สภาพทั่วไป ณ ด้านพรมแดนห้วยทราย สปป.ลาว 75
รูปที่ 4-5	สภาพถนนเมืองบ่อแก้ว สปป.ลาว 76
รูปที่ 4-6	สภาพถนนและเมือง แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว 77
รูปที่ 4-7	สภาพทั่วไปด่านบ่อเต็น สปป.ลาว 78
รูปที่ 4-8	สภาพทั่วไปด่านบ่อหาน สปป.ลาว 79
รูปที่ 4-9	สภาพเมืองสิบสองปันนา 80
รูปที่ 4-10	แหล่งพักพิงที่มีเป็นระยะในเส้นทางสิบสองปันนา ถึงคุนหมิง ประเทศจีน 80
รูปที่ 4-11	บรรยากาศการขนส่งสินค้าโดยแพขนานยนต์จากเชียงของไปห้วยทราย ก่อนการเปิดใช้สะพาน 84

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาในการทำวิจัย

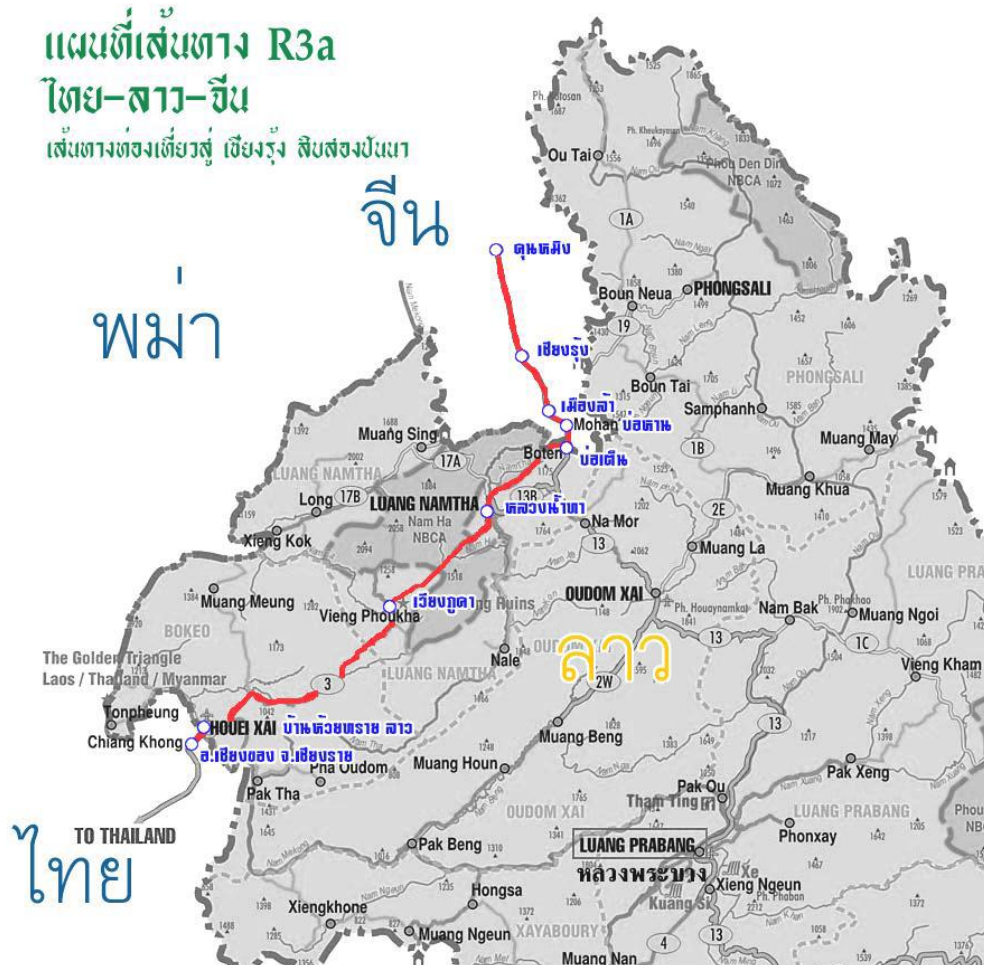
สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมโยงจังหวัดเชียงราย – บ่อแก้ว – คุณหมิง (ไทย-สปป.ลาว-จีน) ตามแนวเส้นทางสาย R3A¹ : ไทย – ลาว – จีน (อำเภอเชียงของ – ห้วยทราย – หลวงน้ำทา – บ่อเต็น /บ่อหาน – เชียงรุ่ง – คุณหมิง) หรือ ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพ (Kunming-Bangkok Highway: R3A) หรือที่คนจีนเรียกว่า คุณ-ม่าน-กง-ถู่ เป็นเส้นทางคมนาคมเชื่อมการขนส่งทางบกระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน กับกรุงเทพมหานครของไทย มีระยะทางยาว 1,800 กิโลเมตร เส้นทางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า ลดต้นทุนในการขนส่ง สร้างรายได้ให้กับกลุ่มคนรายได้ต่ำ อีกทั้งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน รวมถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ด้วย เส้นทางดังกล่าวมีระยะทางอยู่ในประเทศไทยจากกรุงเทพถึงจังหวัดเชียงราย ระยะทาง 785 กิโลเมตร จากจังหวัดเชียงรายถึงอำเภอเชียงของ ระยะทาง 113 กิโลเมตร อยู่ใน สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร และอยู่ในประเทศจีน จาก บ่อหาน ถึงคุนหมิง ระยะทางประมาณ 777 กิโลเมตร (รูปที่ 1-1 และ รูปที่ 1-2)

¹ แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) (หรือเส้นทาง R3) เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ หรือ NSEC เป็นเส้นทางจากคุนหมิง ประเทศจีน ถึงกรุงเทพฯ ประเทศไทย ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งเป็น 2 เส้นทางย่อย ได้แก่

- เส้นทาง R3A ทอดยาวจาก อำเภอเชียงของ ประเทศไทย – ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว – หลวงน้ำทา สปป.ลาว – บ่อเต็น – บ่อหาน – เมืองเชียงรุ่ง ประเทศจีน – คุนหมิง ประเทศจีน เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และมณฑลยูนนาน ประเทศจีน

- เส้นทาง R3B ทอดยาวจาก อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย – เมืองท่าขี้เหล็ก ประเทศเมียนมา – เชียงตุง - พรมแดนเมียนมา – เมืองด้าลั่ว ประเทศจีน โดยเส้นทางนี้เชื่อมกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่งและไปยังคุนหมิง ประเทศจีน

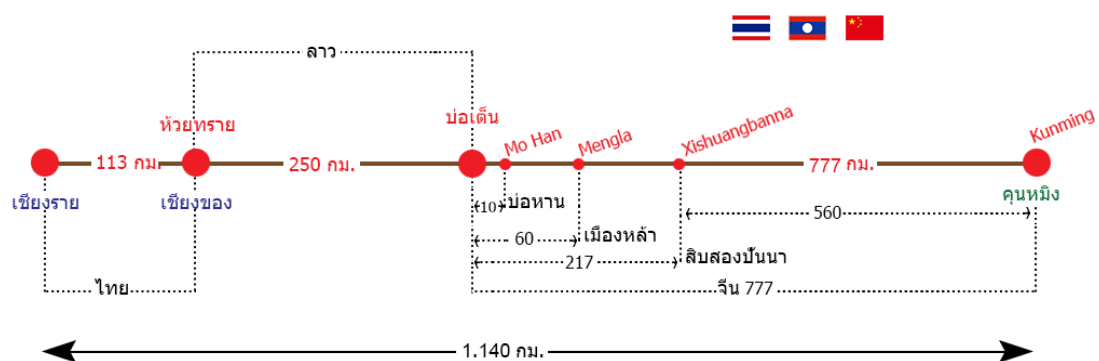
รายละเอียดระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก 3



รูปที่ 1-1 แผนที่เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีน

ที่มา: ศูนย์บริการข้อมูลโลจิสติกส์

R3a : เส้นทางจากเชียงรายสู่คุนหมิง ระยะทาง 1,140 กม. ผ่าน 3 ประเทศ ไทย - ลาว - จีน



รูปที่ 1-2 แสดงระยะทางจากเชียงราย - คุนหมิง

ที่มา: <http://www.photoontour.com/>



รูปที่ 1-3 การขนส่งสินค้าโดยข้ามแพขนานยนต์จากท่าเรือบัก เชียงของไปยังห้วยทราย สปป.ลาว



รูปที่ 1-4 การขนส่งสินค้าผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชียงของ-ห้วยทราย

ก่อนที่จะมีการขนส่งข้ามพรมแดนทางสะพานมิตรภาพ การขนส่งสินค้าแต่เดิมทางด้านอำเภอ เชียงของ จังหวัดเชียงราย จะเป็นการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนส่งสินค้าลงแพขนานยนต์ ข้ามแม่น้ำโขง ไปยัง ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ศักยภาพของเส้นทาง R3A เป็นจุดเชื่อมต่อในการขนส่งจนถึงประเทศจีน ตอนใต้ เป็นเส้นทางบกที่เป็นเส้นทางหนึ่งที่ประเทศจีนอนุญาตให้มีการนำเข้าผลไม้ไทย ตามความตกลง ภายใต้พิธีสารการนำเข้าและส่งออกผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างไทยและจีน มี 2 แห่ง ได้แก่ ด้าน บ่อหานของยูนนานบนเส้นทาง R3A และด่านโหยวอีของเขตฯ กว่างซีจ้วง บนเส้นทาง R9 ซึ่งในปีพ.ศ. 2555 จีนมีการนำเข้าผลไม้ไทยผ่านด่านบ่อหาน เขตสิบสองปันนา 66,700 ตัน คิดเป็นมูลค่า 96.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 144.9 คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 10 ของผลไม้ทั้งหมดที่จีนนำเข้า จากไทยในแต่ละปี เส้นทาง R3A ถือเป็นเส้นทางขนส่งผลไม้จากไทยสู่จีนที่มีศักยภาพสูง แต่ปัญหาที่ พบคือ ในพิธีสารฯ เป็นข้อตกลงทวิภาคีระหว่างไทยกับจีน โดยไม่ได้รวมถึงลาวในฐานะประเทศทางผ่าน ของเส้นทาง R3A สปป.ลาว ไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าไทยหรือจีนผ่านลาวเข้าสู่อีกประเทศได้โดยตรง จำเป็นจะต้องถ่ายสินค้าจากรถของฝ่ายหนึ่งไปยังรถของอีกฝ่ายที่มารอรับอยู่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ ด่านบ่อเต็นของ สปป.ลาว ทำให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นเที่ยวละ 2,000 - 3,000 หยวน ต้นทุน ด้านเวลาเพิ่มขึ้น 2 - 3 ชั่วโมง ยิ่งกว่านั้น ยังมีผลกระทบโดยตรงต่อสินค้าประเภทผักและผลไม้ ซึ่งอาจเกิด ความบอบช้ำ เสียหายระหว่างการขนถ่ายสินค้า และสินค้าในกลุ่มนี้จำเป็นต้องเก็บในตู้สินค้าปรับอากาศ ตลอดกระบวนการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง ดังนั้นแล้วเมื่อมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 การที่จะผลักดันศักยภาพของเส้นทางการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย เส้นทาง R3A ให้เกิดขึ้นได้อย่างเป็น รูปธรรม ก่อให้เกิดโอกาสสำคัญในการเพิ่มมูลค่าทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกันมาก ขึ้น จึงเป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่หน่วยงานของรัฐตลอดจนภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง จะได้ร่วมมือกันศึกษา เพื่อหาแนวทางที่เป็นไปได้ที่จะเร่งผลักดันการใช้ประโยชน์ของเส้นทางโดยเร็ว การศึกษาในครั้งนี้เพื่อเพิ่ม ศักยภาพในเส้นทางการค้าและการขนส่งบนสะพานมิตรภาพแห่งใหม่นี้ จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและ

การเตรียมความพร้อมของประเทศไทยต่อการเปิดประตูสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) ได้อีกทางหนึ่งเช่นกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1) ศึกษาสภาพการค้าชายแดนโดยทั่วไปของจังหวัดเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และบ่อหาน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน
- 2) ศึกษาสภาพเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อจังหวัดเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และบ่อหาน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน
- 3) วิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของการค้าการขนส่งชายแดนในเส้นทางนี้ หลังจากการเปิดใช้สะพานเชียงของ รวมทั้งแนวโน้มในอนาคต
- 4) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการพัฒนาการค้าการขนส่งชายแดน
- 5) เสนอแนะแนวทางแก้ไขเพื่อพัฒนาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดนภายใต้การขนส่งบนสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 อย่างเป็นรูปธรรม

1.3 ขอบเขตของโครงการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ จำกัดพื้นที่ตามแนวเส้น R3A เฉพาะเส้นทางจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และบ่อหาน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน

1.4 กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย

ศักยภาพของเส้นทางการค้าการขนส่งชายแดนบนสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เพื่อเชื่อมเส้นทาง R3A ส่งผลโดยตรงต่อการค้าการขนส่งชายแดนไทย และความพร้อมของไทยเพื่อการรองรับ AEC

1.5 วิธีการศึกษา

การดำเนินการศึกษา ได้กำหนดขั้นตอนการศึกษา ออกเป็น 2 งาน ประกอบด้วย

1.5.1 งานรวบรวมข้อมูล ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และสิบสองปันนา คุณหมิง ประเทศจีน ข้อมูลทั่วไปประกอบด้วย

- ทำเลที่ตั้ง
- สภาพเศรษฐกิจและสังคม
- ปริมาณการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย สปป.ลาว และประเทศจีน
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

- การค้าชายแดนด้านอำเภอเชียงของ ก่อน/หลัง การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 4
- นโยบายการค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย
- นโยบายและแผนพัฒนาระดับประเทศที่มีต่อการพัฒนาการค้าและการขนส่งชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย

1.5.2 งานเก็บข้อมูลภาคสนาม แบ่งออกได้ดังนี้

- การสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนด้านอำเภอเชียงของ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กลุ่มยุทธศาสตร์จังหวัด ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง และภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัดเชียงราย หอการค้าจังหวัดเชียงราย (ด้านอำเภอเชียงของ) สมาอุตสาหกรรมเชียงราย และศูนย์โอท็อปเชียงของ
- สำรวจเส้นทางคมนาคม R3A เชื่อมต่อด้านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว บ่อเต็น บ่อหาน ประเทศจีน

1.5.3 งานด้านการวิเคราะห์ วิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการค้าการขนส่งชายแดนตามเส้นทางดังกล่าว

1.5.4 ประมวลและเสนอแนะแนวทางที่เป็นรูปธรรมในการผลักดันศักยภาพของเส้นทางการค้าชายแดนในเส้นทางนี้

1.5.5 สรุปและจัดทำรายงานการวิจัย

สถานที่เก็บข้อมูล ได้แก่ จังหวัดเชียงราย แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ในมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน



รูปที่ 1-5 วิธีดำเนินการศึกษา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงสภาพแท้จริงของการค้าการขนส่งชายแดนหลังจากที่ได้มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)
- 2) เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นจากการค้าการขนส่งในเส้นทางดังกล่าว
- 3) เพื่อให้สามารถเข้าใจถึงศักยภาพที่แท้จริงของเส้นทางดังกล่าวที่สามารถเชื่อมต่อการค้ากับ AEC ต่อไปในอนาคต
- 4) เพื่อให้สามารถเสนอแนะแนวทางที่เป็นรูปธรรมในการผลักดันศักยภาพของเส้นทางการค้าชายแดนดังกล่าวต่อไปเพื่อให้ประเทศไทยสามารถเตรียมพร้อมในการเป็นศูนย์กลางการค้าการขนส่งและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

บทที่ 2

จังหวัดเชียงราย

2.1 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดเชียงราย

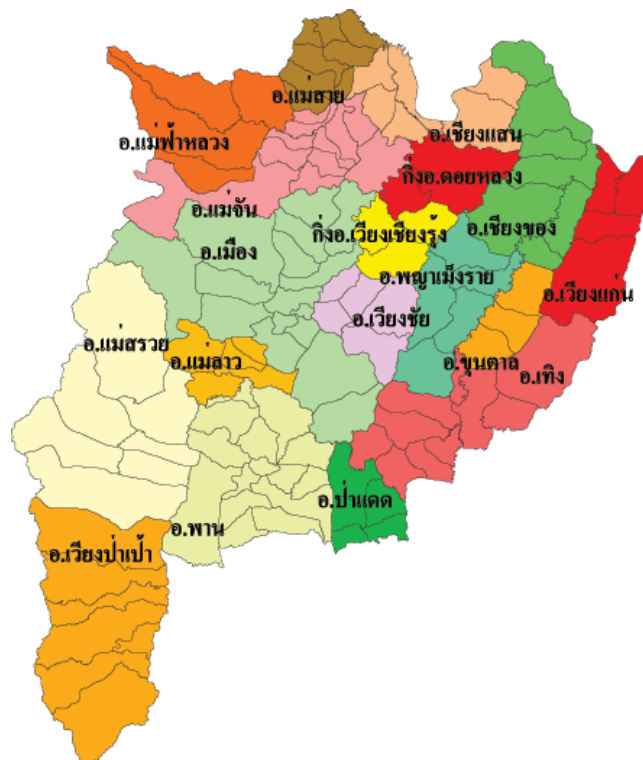
จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่เหนือสุดของประเทศไทย อยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 19 องศาเหนือ ถึง 20 องศา 30 ลิปดาเหนือและเส้นแวงที่ 99 องศา 15 ลิปดา ถึง 100 องศา 45 ลิปดาตะวันออก อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 829 กิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดต่อกับ เมียนมา และ สปป.ลาว

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ สปป.ลาว

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดพะเยา และ ลำปาง

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เมียนมา และ จังหวัดเชียงใหม่



รูปที่ 2-1 อำเภอในจังหวัดเชียงราย

ที่มา: สำนักงานจังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงราย ประกอบด้วย 18 อำเภอ 124 ตำบล และ 1,751 หมู่บ้าน ดังแสดงในตารางที่ 2-1

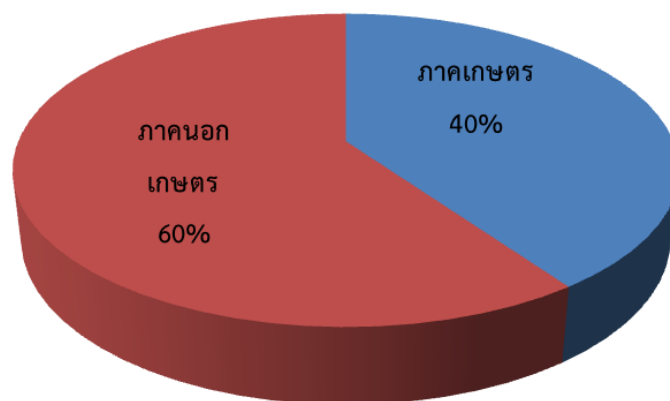
ตารางที่ 2-1 การแบ่งเขตการปกครองจังหวัดเชียงราย

ที่	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ระยะทางจากอำเภอถึงจังหวัด (กม.)
1	อำเภอเมือง เชียงราย	16	228	-
2	เชียงของ	7	101	145
3	เวียงป่าเป้า	7	93	91
4	เทิง	10	156	64
5	ป่าแดด	5	58	52
6	พาน	15	234	47
7	เวียงชัย	5	75	12
8	แม่จัน	11	138	28
9	เชียงแสน	6	70	60
10	แม่สาย	8	87	63
11	แม่สรวย	7	128	62
12	พญาเม็งราย	5	71	48
13	เวียงแก่น	4	41	150
14	ขุนตาล	3	55	63
15	แม่ฟ้าหลวง	4	76	65
16	แม่ลาว	5	64	19
17	เวียงเชียงรุ้ง	3	43	45
18	ดอยหลวง	3	33	40
		124	1,751	-

ที่มา: ที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงราย, 2556

2.2 เศรษฐกิจในจังหวัดเชียงราย

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงราย ขึ้นอยู่กับภาคเกษตรมีสัดส่วนร้อยละ 40 ในขณะที่ภาคนอกเกษตรมีสัดส่วนร้อยละ 60 ดังแสดงในรูปที่ 2-2



รูปที่ 2-2 แสดงสัดส่วนโครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงราย

ที่มา: ที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงราย, 2556

ในปี 2556 ความหนาแน่นของประชากรของจังหวัดเชียงรายในอำเภอที่ติดกับชายแดน พบว่า อำเภอแม่สายมีความหนาแน่นของประชากรสูงสุดของจังหวัด คือ 300.15 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ อำเภอเชียงแสน ความหนาแน่นประชากรอยู่ที่ 90.63 คนต่อตารางกิโลเมตร และอำเภอเชียงของมีความหนาแน่นประชากรน้อยที่สุดอยู่ที่ 74.81 คนต่อตารางกิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.4

2.3 ระบบการคมนาคมขนส่งจังหวัดเชียงราย

ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งการคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ พบว่า ในปัจจุบัน การคมนาคมทางบกของจังหวัดเชียงรายสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงภาคเหนือตอนบน มีโครงข่ายที่ค่อนข้างสมบูรณ์ และสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงตอนบน ซึ่งเป็นการขนส่งและเดินทางโดยใช้แม่น้ำโขง มีท่าเทียบเรือที่อำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ และการคมนาคมทางอากาศ มีท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงราย ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน ต่อชั่วโมง

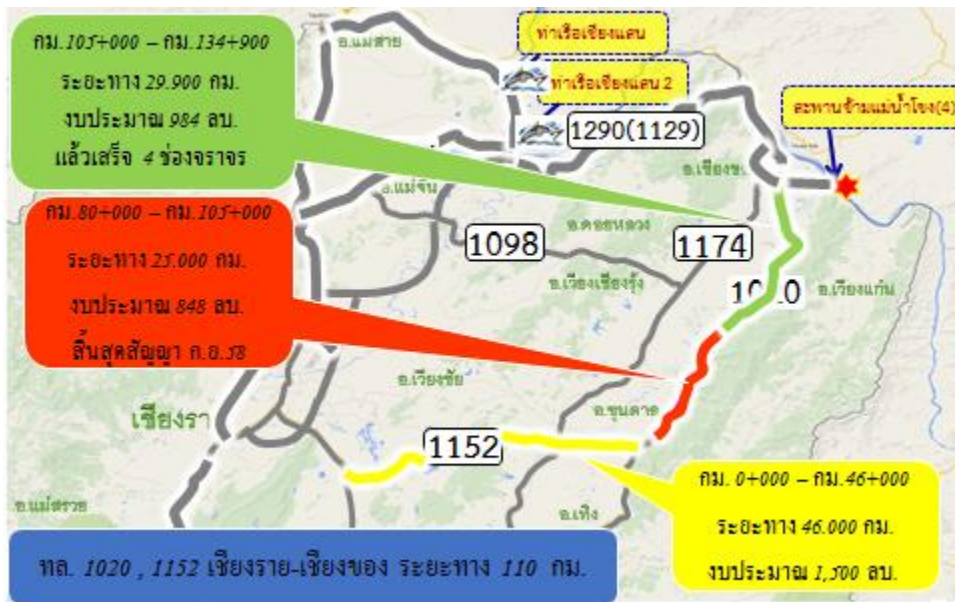
2.3.1 การคมนาคมทางบก

จังหวัดเชียงรายมีโครงการก่อสร้างทางสนับสนุนท่าเรือเชียงแสน (ตารางที่ 2-2) และโครงการก่อสร้างถนนตามผังเมืองรวม เพื่อการพัฒนาการรองรับสะพานมิตรภาพแห่งใหม่นี้ (รูปที่ 2-5 ถึงรูปที่ 2-7)

ตารางที่ 2-2 โครงการก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนท่าเรือเชียงแสน

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	แผนการก่อสร้าง
1. สายแยก ทล.1129 - ทล.1098 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	14.550	809.58	2554-2558
2. สายเชื่อม จ3 – วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ 1) อ.เมือง จ.เชียงราย	9.181	733.91	2556-2558
3. สายแยก ทล.1098 - ทล.1 อ.เมือง จ.เชียงราย	26.075	1,788.40	2559
4. สายเชื่อม จ3 – วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ 2) อ.เมือง จ.เชียงราย	2.9	176.04	2559
5. ถนนตามผังเมืองรวม ถนนสาย จ. 3 ตอนที่ 4 อ.เมือง จ.เชียงราย	3.92	340.59	2555
รวม 5 โครงการ	56.626	3,848.52	2549-2559

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท



รูปที่ 2-7 การพัฒนา ทล.1020, 1152 เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 110 กิโลเมตร

ที่มา : สำนักงานทางหลวงที่ 17 กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

รถโดยสารระหว่างประเทศ

การให้บริการรถโดยสารระหว่างประเทศ¹ มีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว และประชาชน เมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2557 บริษัทขนส่งฯ (บขส.) ได้ร่วมกันเปิดสถานีเดินรถ อำเภอเชียงของ แห่งใหม่ บนถนน เชียงของ-เทิง หมู่ 7 บ้านใหม่ทุ่งหมอด ตำบลสถาน อำเภอเชียงของ เปิดเดินรถระหว่างประเทศ 2 เส้นทาง คือ

1) เส้นทางเชียงราย-เชียงของ-บ่อแก้ว ให้บริการวันละ 4 เที่ยว ระยะทาง 166 กิโลเมตร สลับการวิ่งระหว่างบริษัท เพ็ดอาลูนขนส่งโดยสาร อัตราค่าโดยสาร 220 บาท/เที่ยว กับบริษัทเดินรถของ สปป.ลาว และมีรถโดยสารประจำทางจากอำเภอเชียงของ-แขวงบ่อแก้ว ให้บริการวันละ 4 เที่ยว ระยะทาง 18 กิโลเมตร อัตราค่าโดยสาร 30 บาท/เที่ยว (รูปที่ 2-8)

เชียงราย - แขวงบ่อแก้ว CHIANG RAI - BOKEO							เชียงของ - แขวงบ่อแก้ว CHIANG KHONG - BOKEO						
ตารางเวลาเดินรถ/TIME TABLE OF BUS							ตารางเวลาเดินรถ/TIME TABLE OF BUS						
รหัสเส้นทาง Code	ชื่อเส้นทาง Route	มาตรฐาน รถโดยสาร Bus Standard	อัตรา ค่าโดยสาร Fare	ระยะทาง (กม.) Distance	ระยะเวลา (ชม.) Duration	เวลาเดินทาง Outbound	รหัสเส้นทาง Code	ชื่อเส้นทาง Route	มาตรฐาน รถโดยสาร Bus Standard	อัตรา ค่าโดยสาร Fare	ระยะทาง (กม.) Distance	ระยะเวลา (ชม.) Duration	เวลาเดินทาง Outbound
11	เชียงราย - แขวงบ่อแก้ว CHIANG RAI - BOKEO	ม.2	220 (บาท)	166	4	06.00	11	เชียงของ - แขวงบ่อแก้ว CHIANG KHONG - BOKEO	ม.2	30 (บาท)	18	2	08.20
						07.30							07.30
			55,000 (กบ)			09.00				7,500 (กบ)			11.20
						09.30							09.30
						12.30							14.50
						15.30							16.00
													17.50
													17.00

รูปที่ 2-8 ตารางเวลารถโดยสาร ไทย-สปป.ลาว ด้านอำเภอเชียงของ

¹ บขส.ได้ลงนามเปิดเดินรถเส้นทางระหว่างประเทศทั้งหมด 14 เส้นทาง รายละเอียดเส้นทางดูเพิ่มเติมที่ ภาคผนวก 2

2) เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย-หลวงพระบาง ใช้รถมาตรฐาน 2 เติร์ดผ่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 เชียงของ – ห้วยทราย ระยะทาง 842 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 18 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 1,200 บาท/เที่ยว รถออกเวลา 09.00 น. เที่ยวกลับ เวลา 17.00 น.

ตารางเวลาเดินรถ Time Table of Bus				
เชียงใหม่ - หลวงพระบาง Chiang Mai - Luangprabang				
ลำดับ No.	เวลาออก Time Out	ต้นทาง Origin	ปลายทาง Destination	ราคา Cost of the bus
1.	09.00 น./9.00 AM	เชียงใหม่ Chiang Mai	หลวงพระบาง Luangprabang	1,200 บาท/Baht
2.	13.00 น./1.00 PM	เชียงราย Chiang Rai	หลวงพระบาง Luangprabang	950 บาท/Baht
3.	15.00 น./3.00 PM	เชียงของ Chiangkhong	หลวงพระบาง Luangprabang	750 บาท/Baht

รูปที่ 2-9 ตารางเวลาโดยสาร ไทย-สปป.ลาว ด้านจังหวัดเชียงใหม่
ที่มา: เทศกิจไทย

นอกจากนี้บริเวณด่านพรมแดนเชียงของ มีบริการ Shuttle bus ให้บริการฝ่ายละ 4 เที่ยวต่อวัน อัตราค่าโดยสาร 20 บาท/เที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

วิ่งระหว่างสะพาน Shuttle Bus							
ตารางเวลาเดินรถ/TIME TABLE OF BUS							
รหัส เส้นทาง Code	ชื่อเส้นทาง Route	มาตรฐาน รถโดยสาร Bus Standard	อัตรา ค่าโดยสาร Fare	ระยะทาง (กม.) Distance	ระยะเวลา (ชม.) Duration	เวลาต้นทาง Outbound	เวลาปลายทาง Inbound
11	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 Fourth Thai-Lao Friendship Bridge	ม.2	20 (บาท)	18	1	07.00 - 18.00	
			5,000 (กีบ)			(ไม่น้อยกว่า 4 เที่ยว/วัน)	

รูปที่ 2-10 ตารางเวลา บริการรถ Shuttle bus สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

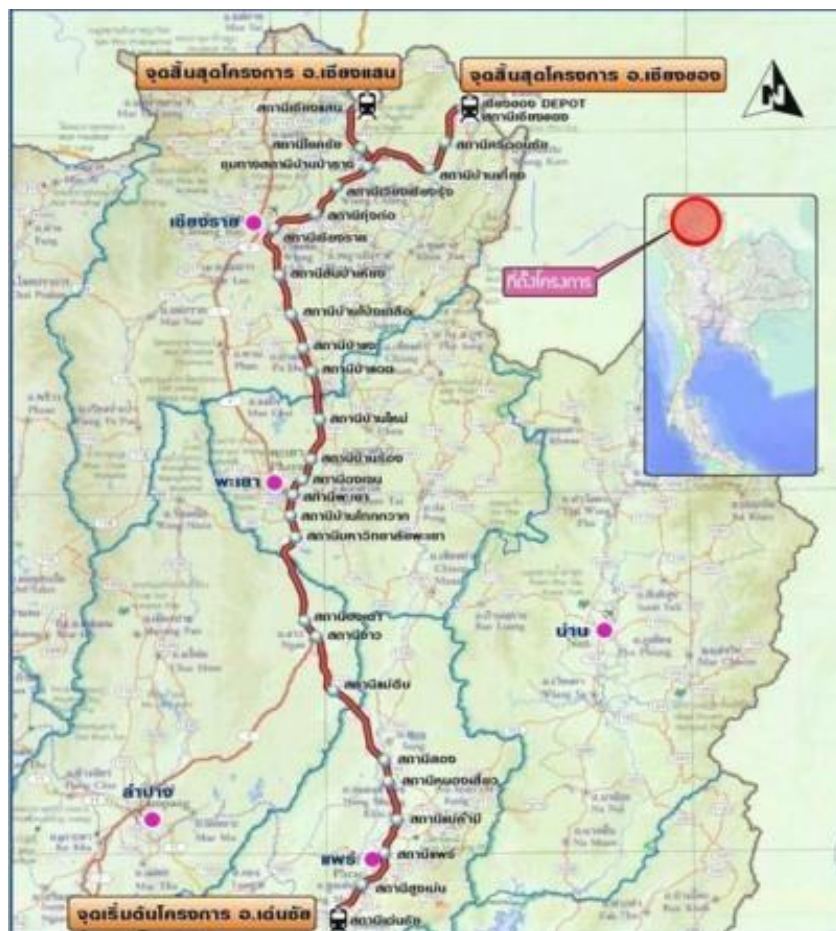
การขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟ ในเส้นทางสายเหนือเป็นเส้นทางรถไฟต่อจากเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่รวมระยะทาง 714 กิโลเมตร เนื่องจากจังหวัดเชียงรายไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่าน ทำให้มีการศึกษาโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ เป็นเส้นทางรถไฟส่วนต่อขยายจากสถานีเด่นชัยไปยังจังหวัดเชียงราย ความก้าวหน้าของเส้นทางรถไฟสายนี้ที่สำคัญคือ คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ.2559 ในการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ เส้นทางเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ ให้อยู่ในแผนปฏิบัติงานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 เพื่อการขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยในระยะยาว พ.ศ.2558-พ.ศ.

2565 ซึ่งโครงการได้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ.2559 เรียบร้อยแล้ว ภายใต้เงินลงทุน 76,978.82 ล้านบาท แนวเส้นทางมีระยะทาง 323.10 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่ 4 จังหวัด คือ แพร่ ลำปาง พะเยา และเชียงราย มีจำนวน 26 สถานี (รูปที่ 2-11) ดังนี้

จังหวัด	ระยะทาง (กม.)	จำนวนสถานี	ชื่อสถานี
แพร่	77.20	6	สถานีเด่นชัย สูงเม่น แพร่ แม่คำมี หนองเสี้ยว และสอง
ลำปาง	52.40	3	สถานีแม่ต๋ิบ งาว และ ปงเตา
พะเยา	54.10	6	สถานีมหาวิทยาลัยพะเยา บ้านโศกกวาก พะเยา ดงเจน บ้านร้อง และบ้านใหม่
เชียงราย	139.40	11	สถานีป่าแดด ป่าแฉะ บ้านโป่งเกลือ สันป่าเทียง เชียงราย ทุ่งก่อ เวียงเชียงรุ้ง ชุมทางบ้านป่าซาง บ้านเกี๋ยง ศรีดอนชัย และเชียงของ

เป้าหมายการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายนี้เพื่อให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

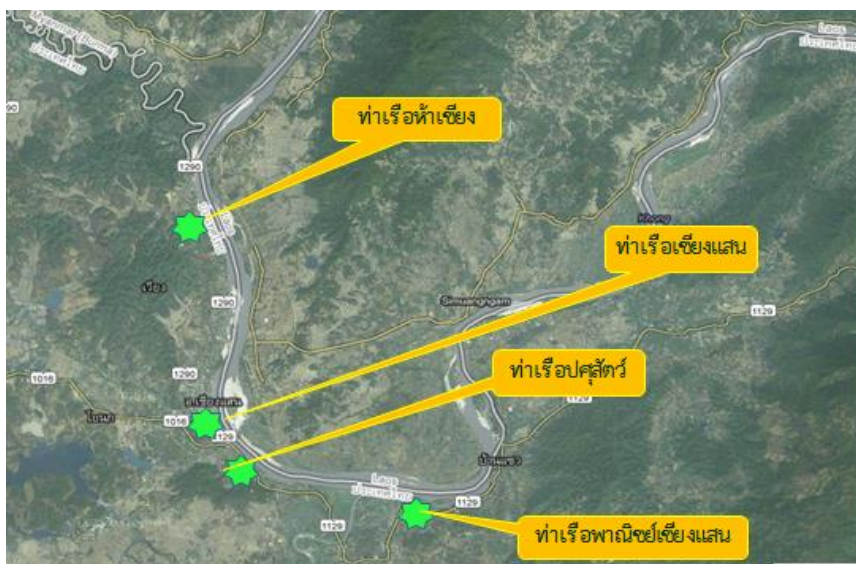


รูปที่ 2-11 แนวเส้นทางจากเด่นชัย-เชียงราย เชียงของ

ที่มา: <http://www.manager.co.th/>

2.3.2 การคมนาคมทางน้ำ

จังหวัดเชียงรายมีการขนส่งทางแม่น้ำโขง มีท่าเรือทั้งเอกชนและราชการให้บริการขนส่งหลายท่า ในอำเภอเชียงแสน ได้แก่ ท่าเรือห้าเชียง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือปศุสัตว์ และท่าเรือเชียงของ ท่าเรือที่มีการขนส่งหลักระหว่างประเทศ 2 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ดังแสดงในรูปที่ 2-12



รูปที่ 2-12 จุดขนถ่ายสินค้าภายในเขตอำเภอเชียงแสน

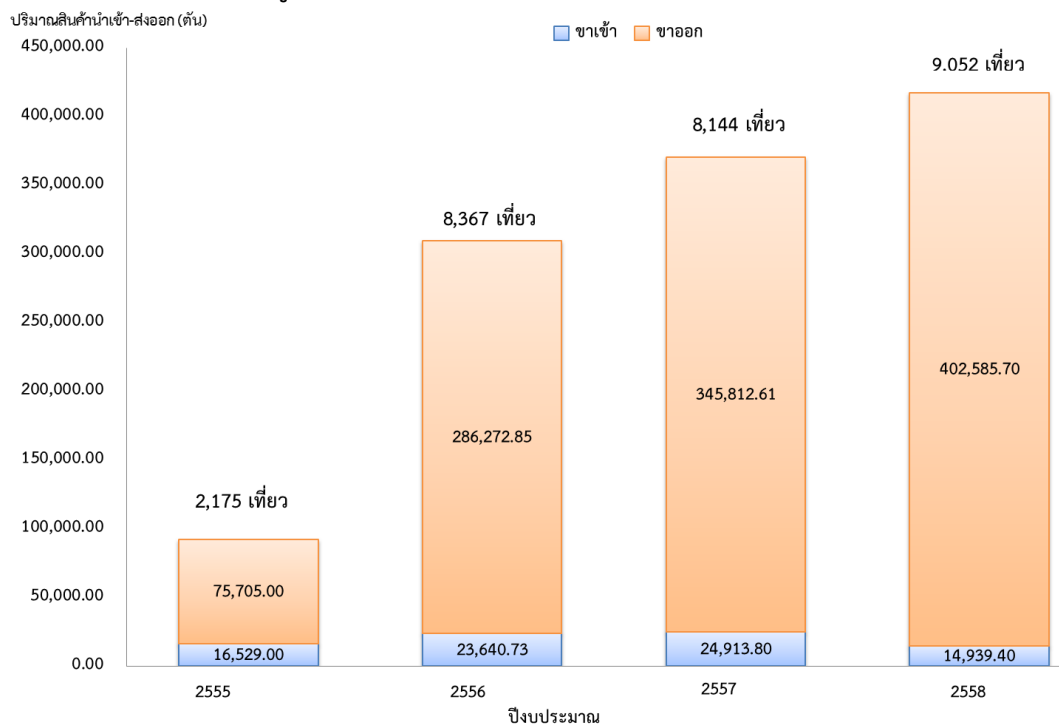
ที่มา: Google map

1) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำสบกก บ้านสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน สร้างขึ้นเพื่อส่งเสริมการขนส่งการค้าระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน เมียนมา ลาว และไทย คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2550 เห็นชอบและอนุมัติในหลักการให้กรมเจ้าท่า ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อใช้ทดแทนท่าเรือเชียงแสนแห่งแรก ซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสนทำให้ไม่สามารถขยายศักยภาพได้ เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2552 ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2554 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 หรือท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 โดยมีนโยบายกำหนดให้เป็นท่าเรือโดยสารและการท่องเที่ยว ระยะทางจากอำเภอเชียงแสนทางน้ำประมาณ 6 กิโลเมตร ทางบกประมาณ 11 กิโลเมตร



รูปที่ 2-13 สภาพทั่วไปของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



รูปที่ 2-14 จำนวนเที่ยวเรือ ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ปีงบประมาณ 2555-2558
ที่มา: ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

จำนวนเที่ยวเรือนับตั้งแต่ปี 2555 ซึ่งมีการเปลี่ยนมาใช้ท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน มีแนวโน้มเรือจอดเทียบท่าสูงขึ้น ในปี 2558 มีจำนวนเที่ยวเรือ 9,052 เที่ยว ในปีเดียวกันนี้ มีปริมาณสินค้านำเข้า 14,939.40 ตัน และมีปริมาณสินค้าออก 402,585.70 ตัน

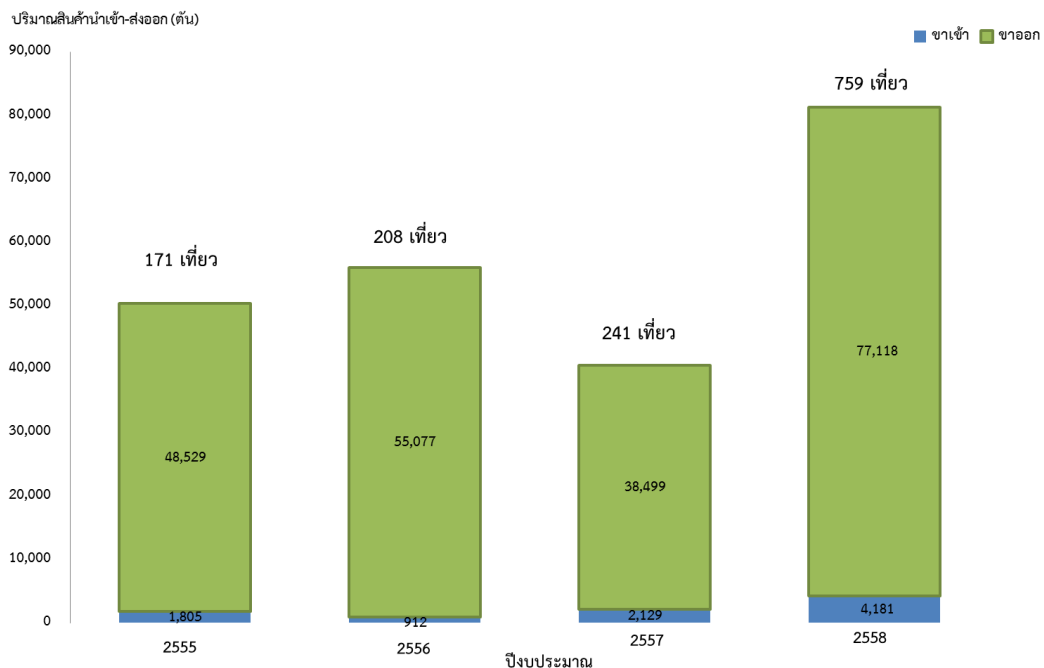
2) ท่าเรือเชียงของ

ท่าเรือเชียงของตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยท่าเทียบเรือขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2546 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2546 เป็นท่าเรืออีก 1

แห่งของประเทศไทยที่เปิดให้บริการตามข้อตกลง ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง 4 ประเทศ ได้แก่ จีน เวียดนาม สปป.ลาว และไทย



รูปที่ 2-15 สภาพทั่วไปของท่าเรือเชียงของ



รูปที่ 2-16 จำนวนเที่ยวเรือ ปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือเชียงของ ปีงบประมาณ 2555-2558

ที่มา: ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

จำนวนเที่ยวเรื่อนับตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมาจำนวนเที่ยวเรือผ่านท่าเรือเชียงของมากขึ้น หลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ในปี 2556 แล้วพบว่า ในปี 2557 มี จำนวนเที่ยวเรือมีปริมาณสูงขึ้นและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือมีจำนวนลดลง และในปี 2558 มีจำนวนเที่ยวสูงขึ้นถึง 759 เที่ยว และในปีเดียวกันนี้ มีปริมาณสินค้านำเข้า 4,181 ตัน และมีปริมาณสินค้าออก 77,118.10 ตัน ดังรูปที่ 2-16

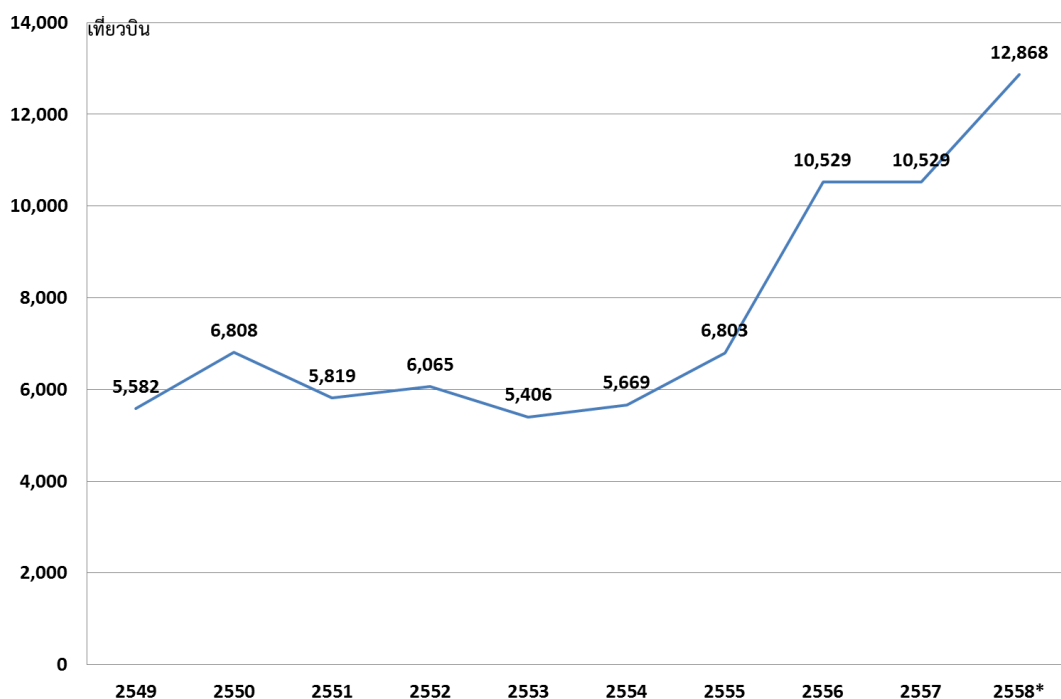
2.3.3 การคมนาคมทางอากาศ

จังหวัดเชียงรายมีท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ตั้งอยู่เลขที่ 404 หมู่ 10 ตำบลบ้านดู่ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ห่างจากถนนพหลโยธิน (เส้นทางเชียงราย – แม่จัน) ทางทิศตะวันออก

ประมาณ 2.6 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองเชียงราย ประมาณ 8 กิโลเมตร เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ.2535 ปัจจุบันท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ให้บริการผู้โดยสารมากกว่า 700,000 คน/ปี มีเที่ยวบินให้บริการ วันละ 18 เที่ยวบิน (ไป-กลับ) อาคารคลังสินค้าสามารถรองรับการขนถ่ายสินค้า ได้มากกว่า 5,000 ตัน/ปี และอาคารผู้โดยสารมีขนาด 22,960 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารในชั่วโมง คับคั่งได้ถึง 1,240 คน

ในปี พ.ศ.2558 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย มีจำนวนเที่ยวบิน 13,402 เที่ยวบิน มีผู้โดยสาร จำนวน 1,745,071 คน เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26.56 และเที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 22 สำหรับสายการบินที่ทำการบินขึ้น – ลง ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ประกอบด้วย

1. สายการบินไทยสมายด์ จำนวน 8 เที่ยวบิน/วัน
2. สายการบินไทยแอร์เอเชีย จำนวน 10 เที่ยวบิน/วัน
3. สายการบินนกแอร์ จำนวน 8 เที่ยวบิน /วัน
4. สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน
5. สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน
6. สายการบิน China Eastern Airlines (MU) ทำการบิน เชียงราย – Kunming – เชียงราย จำนวน 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

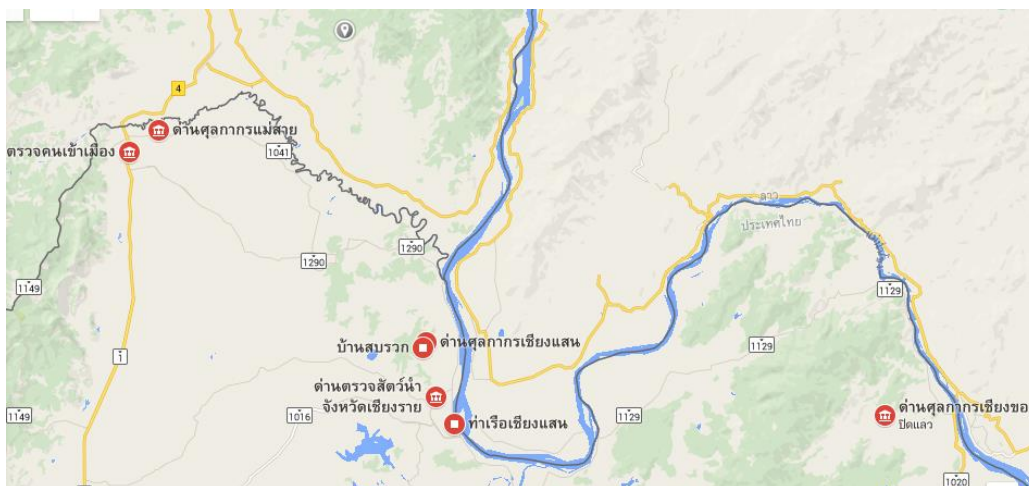


รูปที่ 2-17 จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ ขึ้น - ลง ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ปี 2549-2558

ที่มา: ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ.

2.4 การค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงรายมีเขตชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา ด้านอำเภอแม่จัน อำเภอแม่สาย อำเภอแม่ฟ้าหลวง และเชียงแสน รวมระยะทาง 153 กิโลเมตร และมีชายแดนติดต่อกับ สปป.ลาว ระยะทาง 155 กิโลเมตร



รูปที่ 2-18 จุดผ่านแดนถาวรไทย จังหวัดเชียงราย

ที่มา: Google map

ตารางที่ 2-3 จุดผ่านแดนถาวร/จุดผ่อนปรน ระหว่างไทย ลาว เมียนมา
ด้านจังหวัดเชียงราย

ลำดับ	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน	เวลา
จุดผ่านแดนถาวร 3 จุด			
1	ด่าน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด่านสากล)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
2	ด่านบ้านเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว (ด่านท้องถิ่น) สปป.ลาว	08.00-18.00 น. ทุกวัน
3	สะพานข้ามแม่น้ำสาย เขตเทศบาลตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมา	06.30-18.30 น. ทุกวัน
จุดผ่อนปรน 8 จุด			
1	บ้านแจ่มป่อง ตำบลห้วยงาว อำเภอเวียงแก่น	บ้านด่านเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว	08.00-18.00 น. (ทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์ วันนักขัตฤกษ์)
2	บ้านร่มโพธิ์ทอง ตำบลตับเต่า อำเภอเทิง	บ้านปางไฮ เมืองคอน แขวงไชยบุรี สปป.ลาว	08.00-18.00 น. ทุกวันที่ 20 ของเดือน
3	บ้านสวนดอก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน	บ้านสีเมืองงาม แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว	08.00-18.00 น. ทุกวัน

ลำดับ	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน	เวลา
4	บ้านสบรวก ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน	บ้านเมืองมอม เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว	06.00-18.00 น. ทุกวัน
		เมืองพง จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมา	06.00-18.00 น. ทุกวัน
5	ท่าบ้านปางห้า ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมา	06.00-18.00 น. ทุกวัน
6	ท่าบ้านสายลมจอย ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมา	06.00-18.00 น. ทุกวัน
7	ท่าบ้านเกาะทราย ตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมา	06.00-18.00 น. ทุกวัน
8	ท่าดินดำ บ้านป่าแดง ตำบลเกาะช้าง อำเภอแม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมา	06.00-18.00 น. ทุกวัน

จังหวัดเชียงราย ถือได้ว่าเป็นประตูการค้ากับต่างประเทศที่สำคัญของไทย เพราะมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ เมียนมาและ สปป.ลาว มีด่านศุลกากรสากล 3 ด่าน คือ ด่านแม่สาย (เมียนมา) ด่านเชียงแสน (จีน, เมียนมา, ลาว) และด่านเชียงของ (จีน, ลาว) ดังนี้

ก. ด่านศุลกากรแม่สาย

ด่านศุลกากรแม่สายมีเขตพื้นที่รับผิดชอบจังหวัดเชียงราย 9 อำเภอ คือ อำเภอเมือง อำเภอแม่สาย อำเภอแม่จัน อำเภอแม่ฟ้าหลวง อำเภอแม่ลาว อำเภอแม่สรวย อำเภอพาน อำเภอป่าแดด และอำเภอเวียงป่าเป้า ยกเว้น อำเภอเชียงแสน อำเภอดอยหลวง อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอพญาเม็งราย อำเภอเวียงชัย ซึ่งเป็นเขตรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงแสน และอำเภอเชียงของ อำเภอเวียงแก่น อำเภอเทิง และอำเภอขุนตาล ซึ่งเป็นเขตรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ เขตพื้นที่จังหวัดพะเยา 7 อำเภอ คือ อำเภอเมือง อำเภอจุน อำเภอแม่ใจ อำเภอปง อำเภอภูกามยาว อำเภอดอกคำใต้ อำเภอเชียงม่วน ยกเว้น อำเภอเชียงคำ ซึ่งเป็นเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ และเขตพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงราย

ตารางที่ 2-4 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย

พื้นที่รับผิดชอบ	ขนาดของพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)
1. อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย	1,216.1
2. อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย	285
3. อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย	551
4. อำเภอแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย	661.4
5. อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย	406
6. อำเภอแม่สรวย จังหวัดเชียงราย	1,429

พื้นที่รับผิดชอบ	ขนาดของพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)
7. อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย	1,023
8. อำเภอป่าแดด จังหวัดเชียงราย	333.3
9. อำเภอเวียงป่าเป้า จังหวัดเชียงราย	1,217
10. อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา	842.1
11. อำเภอจุน จังหวัดพะเยา	571.2
12. อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา	300.8
13. อำเภอปง จังหวัดพะเยา	1,783
14. อำเภอภูกามยาว จังหวัดพะเยา	213.8
15. อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา	823.3
16. อำเภอเชียงม่วน จังหวัดพะเยา	722.9
17. เขตพื้นที่ทำอาภาศยานนานาชาติเชียงราย	-

ข. ด้านศุลกากรเชียงแสน

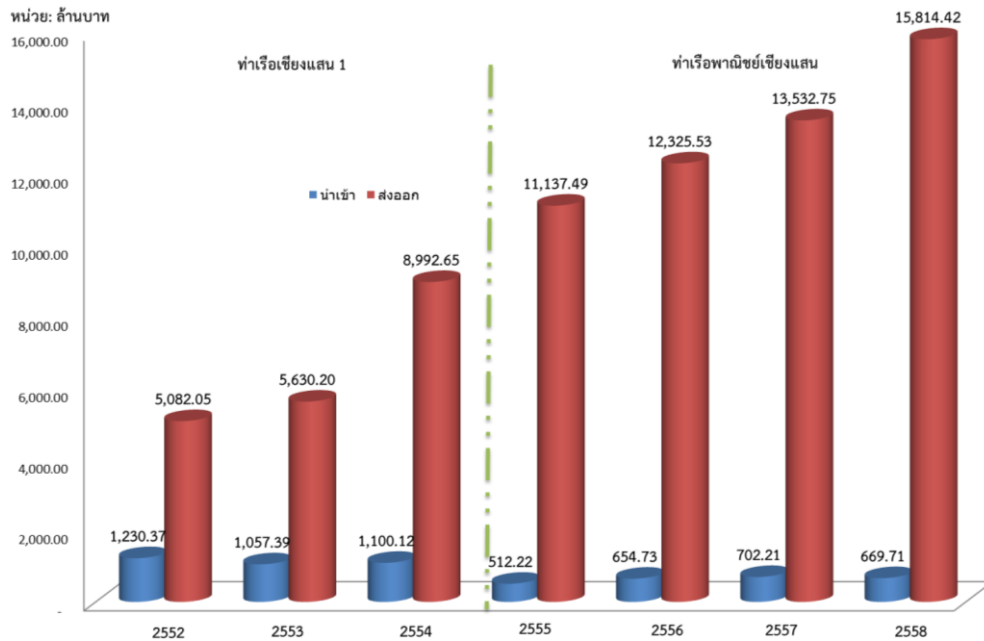
ด้านศุลกากรเชียงแสน มีพื้นที่ในความรับผิดชอบ 5 อำเภอในจังหวัดเชียงราย ดังนี้ อำเภอเชียงแสน อำเภอดอยหลวง อำเภอเวียงเชียงรุ้ง อำเภอพญาเม็งราย และอำเภอเวียงชัย

ตารางที่ 2-5 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด้านศุลกากรเชียงแสน

พื้นที่รับผิดชอบ	ขนาดของพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)
1. อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	554
2. อำเภอดอยหลวง จังหวัดเชียงราย	223
3. อำเภอเวียงเชียงรุ้ง จังหวัดเชียงราย	263.3
4. อำเภอพญาเม็งราย จังหวัดเชียงราย	620
5. อำเภอเวียงชัย จังหวัดเชียงราย	258.8

ที่มา: ด้านศุลกากรเชียงแสน

มูลค่าปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ในปีงบประมาณ 2558 มีมูลค่ารวม 16,484.13 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่านำเข้า 669.71 ล้านบาท และมูลค่าส่งออก 15,814.42 ล้านบาท

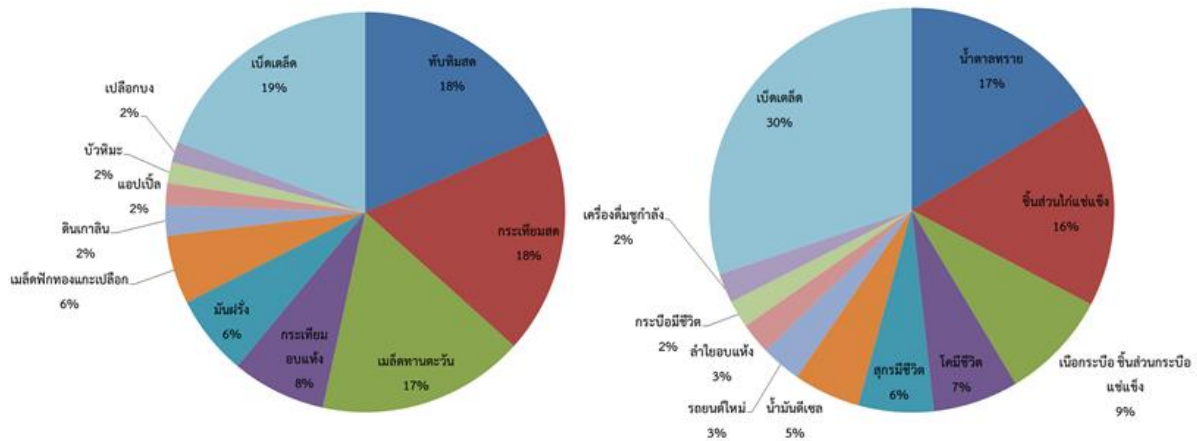


รูปที่ 2-19 มูลค่าปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสน

หมายเหตุ: ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เปิดดำเนินการ วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2555

ที่มา: ด้านศุลกากรเชียงแสน

สินค้านำเข้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ในปี 2558 สูงสุด 5 อันดับ ได้แก่ ทับทิมสด มูลค่านำเข้า 124.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.53 ของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ กระเทียมสด มูลค่านำเข้า 121.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.13 เมล็ดทานตะวัน มูลค่านำเข้า 112.23 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.76 กระเทียมอบแห้ง มูลค่านำเข้า 51.02 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.51 และมันฝรั่ง มูลค่านำเข้า 43.62 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.51



สินค้านำเข้า ผ่านท่าเรือเชียงแสน ปี 2558

สินค้าส่งออก ผ่านท่าเรือเชียงแสน ปี 2558

รูปที่ 2-20 ประเภทสินค้านำเข้าและส่งออก ผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ปีงบประมาณ 2558

ที่มา: ด้านศุลกากรเชียงแสน

สินค้าส่งออก ในปี 2558 สูงสุด 5 อันดับ ได้แก่ น้ำตาลทราย มูลค่าส่งออก 2,586.71 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.36 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง มูลค่าส่งออก 2,585.14 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.35 เนื้อกระป๋อง ชิ้นส่วนกระป๋องแช่แข็ง มูลค่าส่งออก 1,378.53 ล้าน

บาท คิดเป็นร้อยละ 8.72 โคมีชีวิต มูลค่าส่งออก 1,082.02 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.84 และสุกรมี่ชีวิต มูลค่าส่งออก 948.48 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6

ค. ด้านศุลกากรเชียงทอง

ด้านศุลกากรเชียงทอง มีหน้าที่รับผิดชอบและกำกับดูแลพื้นที่ชายแดนที่ติดต่อกับแขวงบ่อแก้ว และแขวงไซยะบุรี สปป.ลาว โดยมีพื้นที่รับผิดชอบ ดังตารางที่ 2-6

ตารางที่ 2-6 เขตพื้นที่ในความรับผิดชอบของด้านศุลกากรเชียงทอง

พื้นที่รับผิดชอบ	ขนาดของพื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)
1. อำเภอเชียงทอง จังหวัดเชียงราย	836
2. อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย	526
3. อำเภอขุนตาล จังหวัดเชียงราย	234
4. อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย	795.5
5. อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา	784
6. อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา	293.5

ด้านศุลกากรเชียงทอง มีช่องทางนำเข้าส่งออก 2 ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่อนปรน โดยกระจายอยู่พื้นที่ต่าง ๆ ดังตารางที่ 2-3 โดยอยู่ตรงข้ามกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว จุดการค้าชายแดนที่สำคัญ (รูปที่ 2-21) ดังนี้

- 1) สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 โดยภายหลังจากการเปิดสะพาน การขนส่งและนำเข้าสินค้าจะเกิดขึ้นในบริเวณนี้เป็นหลัก รวมถึงการท่องเที่ยวด้วย
- 2) ท่าเรือเชียงทอง (ท่าเรื่อน้ำลึก) เป็นท่านำเข้าสินค้า ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศไทยกับหลวงพระบาง สปป.ลาว เป็นสินค้าพวกอุปกรณ์ก่อสร้าง และไม่แปรรูปต่าง ๆ
- 3) ท่าเรือบัก บริเวณนี้เคยทำการส่งออกสินค้าผ่านทางแพขนานยนต์ ปัจจุบันสามารถผ่านแดนได้โดยใช้ boarder pass ของคนไทยและคนลาวเท่านั้น
- 4) ท่าผาถ่าน บริเวณนี้จะมีการค้าขายสินค้าเล็ก ๆ น้อยระหว่างชาวบ้านสองฝั่ง โดยชาวบ้านมีความพยายามในการผลักดันให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดผ่อนปรน

นอกจากนี้ ด้านศุลกากรเชียงทองมีจุดผ่อนปรนที่รับผิดชอบของด่านจำนวน 5 จุดซึ่งจุดผ่อนปรนจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับชาวลาวเข้ามาซื้อสินค้า ยาสูบ และมาหาหมอ รวมถึงการทำการค้าขายเล็กน้อย ได้แก่

- 1) จุดผ่อนปรนบ้านแจ่มป่อง อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย
- 2) จุดผ่อนปรนบ้านห้วยน้ำลึก อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย
- 3) จุดผ่อนปรนบ้านหาดบ้าย อำเภอเชียงทอง จังหวัดเชียงราย
- 4) จุดผ่อนปรนบ้านร่มโพธิ์ทอง อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย
- 5) จุดผ่อนปรนบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา



ด่านศุลกากรเชียงของ



บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4



สภาพทั่วไปท่าเรือน้ำลึกเชียงของ



สภาพทั่วไปท่าเรือบั้งคำเภอเชียงของ

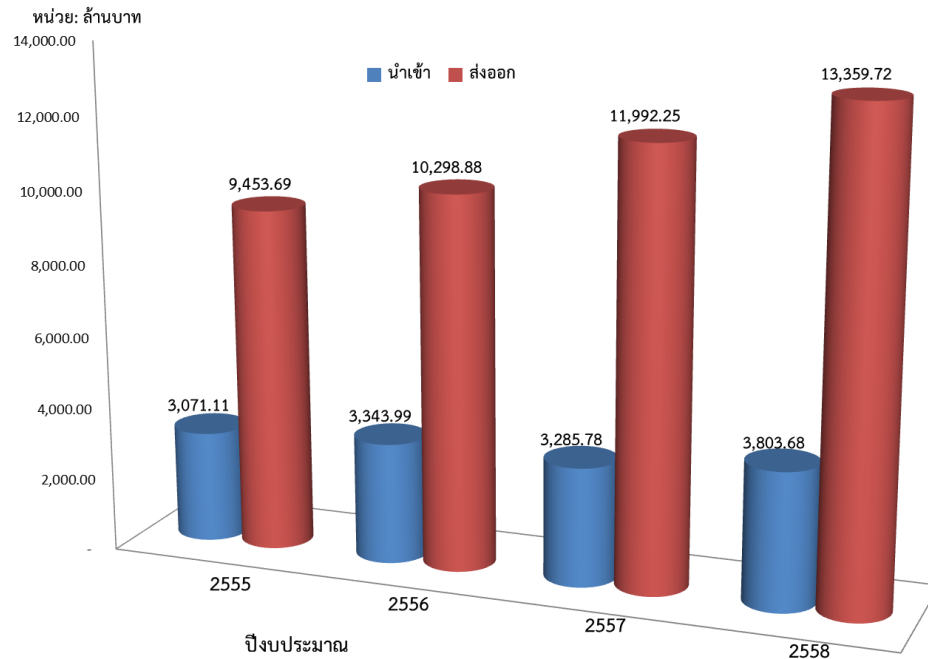


สภาพทั่วไปท่าผาถ่าน อำเภอเชียงของ



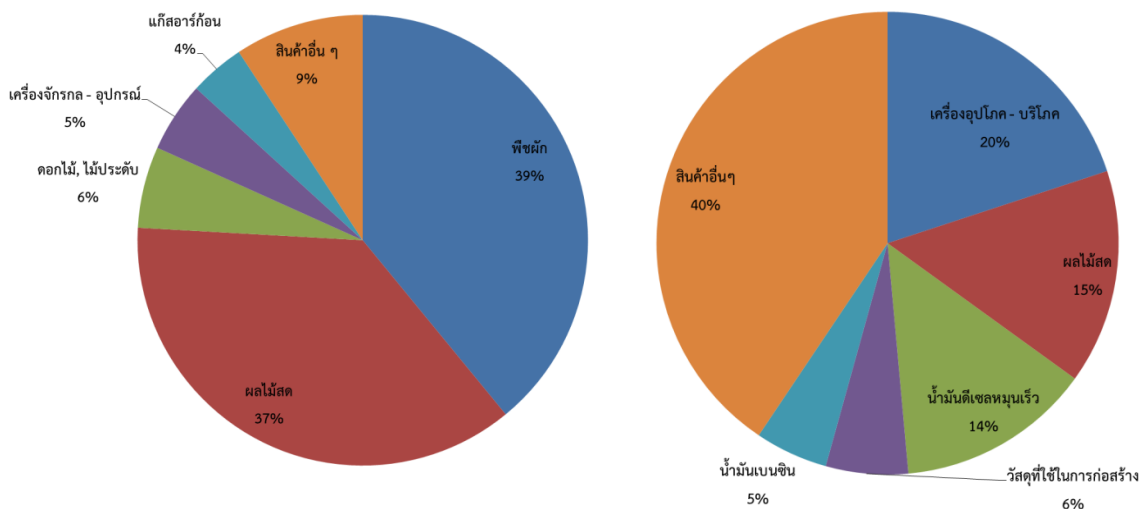
รูปที่ 2-21 สภาพทั่วไปของการค้าชายแดน ในอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

มูลค่าปริมาณสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ในปีงบประมาณ 2558 มีมูลค่าการค้ารวม 17,163.40 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่านำเข้า 3,803.68 ล้านบาท และมูลค่าส่งออก 13,359.72 ล้านบาท



รูปที่ 2-22 มูลค่าปริมาณสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ

ที่มา: ด่านศุลกากรเชียงของ



สินค้านำเข้า ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ

สินค้าส่งออก ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ

รูปที่ 2-23 สินค้านำเข้าและส่งออก ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ปีงบประมาณ 2558

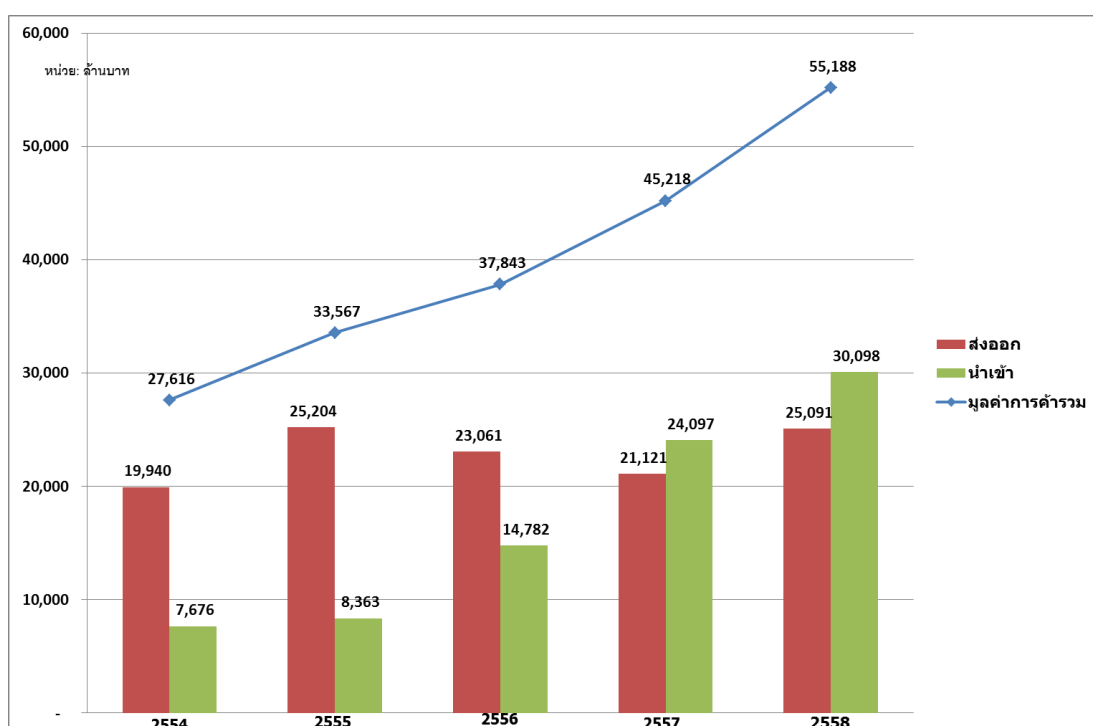
ที่มา: ด่านศุลกากรเชียงของ

สินค้านำเข้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ในปี 2558 มีมูลค่า 3,803.66 ล้านบาท มีสินค้าสูงสุด 5 อันดับ ได้แก่ พืชผัก มูลค่าส่งออก 1,485.46 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39 ของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ผลไม้สด มูลค่านำเข้า 1,400.96 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37 ดอกไม้ประดับ 222.14 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 เครื่องจักรกล-อุปกรณ์ มูลค่านำเข้า 191.60 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 และ แก๊สอาร์กอน มูลค่านำเข้า 150.86 คิดเป็นร้อยละ 4 สินค้าส่งออก ในปี 2558 มีมูลค่า 133,59.7 ล้านบาท

สินค้าสูงสุด 5 อันดับในการส่งออก ได้แก่ เครื่องอุปโภค – บริโภค มูลค่าส่งออก 2,665.68 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ผลไม้สด มูลค่าส่งออก 2,004.40 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15 น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว มูลค่าส่งออก 1,817.79 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14 วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง มูลค่าส่งออก 768.50 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 และน้ำมันเบนซิน มูลค่าส่งออก 680.75 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5

2.5 การค้าผ่านแดนด้านจังหวัดเชียงราย

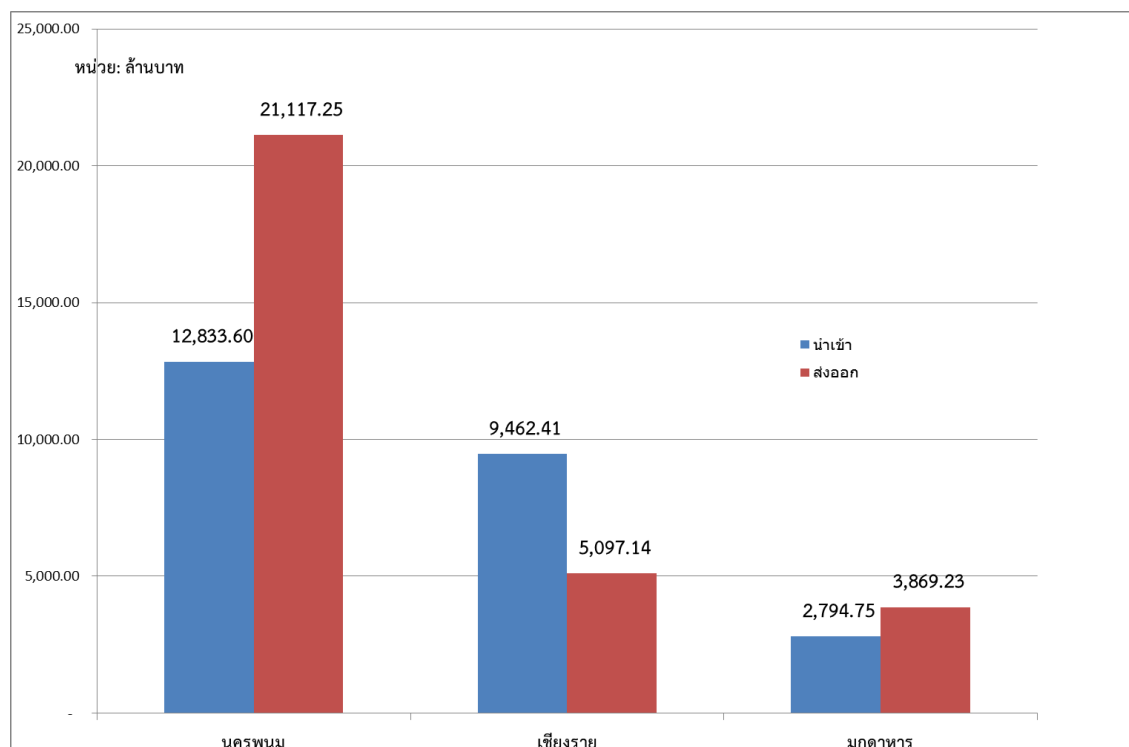
จังหวัดเชียงรายมีการค้าผ่านแดนที่สำคัญกับเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน จีนตอนใต้² สินค้าที่ส่งออกจากไทยไปยูนนานผ่านด่านเชียงรายประมาณร้อยละ 90 เป็นสินค้าเกษตรกรรมขั้นต้นเพื่อการบริโภค ได้แก่ ผักและผลไม้



รูปที่ 2-24 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ ปี 2554-2558

การค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ ในปี 2558 มีมูลค่าการค้าผ่านแดน 55,188 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.50 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนตอนใต้ แบ่งเป็นมูลค่าส่งออก 25,091 ล้านบาท และมูลค้านำเข้า 30,098 ล้านบาท รูปที่ 2-24

² เส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางกรุงเทพฯ-ยูนนาน ผ่านด่านเชียงราย (R3A) 2) เส้นทางกรุงเทพฯ-กว่างซี ผ่านด่านมุกดาหาร (R9) และ 3) เส้นทางกรุงเทพฯ-กว่างซี ผ่านด่านนครพนม (R12)



รูปที่ 2-25 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีนตอนใต้ จำแนกตามจังหวัด ปี 2558

ในปี 2558 สัดส่วนการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ไปจีนตอนใต้ ด้านจังหวัดเชียงรายมีปริมาณสูงเป็นอันดับ 2 รองจากนครพนม คิดเป็นร้อยละ 26 ในขณะที่นครพนม คิดเป็นร้อยละ 62 และมุกดาหาร คิดเป็นร้อยละ 12 ดังแสดงในรูปที่ 2-25

2.6 ระบบขนส่งที่เชื่อมต่อจังหวัดเชียงรายกับประเทศเพื่อนบ้าน

การขนส่งจังหวัดเชียงรายที่เชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านแบ่งออกเป็น

1) ทางถนน

เส้นทาง R3 คือ เส้นทางเชื่อมโยงตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ จากกรุงเทพมหานครสู่จีนตอนใต้ ผ่านเมียนมา และ ลาว ประกอบด้วย 2 เส้นทางย่อยดังนี้

- เส้นทาง R3A หรือ R3E คือเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง ไทย – ลาว – จีน จากประเทศไทย (เชียงราย - เชียงของ) ข้ามแม่น้ำโขงไปยังสปป.ลาว (บ่อแก้ว-เวียงภูคา-หลวงนาทา-บ่อเต็น) และเข้าสู่ประเทศจีน (บ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) รวมระยะทาง 1,200 กิโลเมตร จุดเด่นที่สำคัญของเส้นทาง R3A คือ มีระยะเวลาในการขนส่งสินค้าสั้นกว่าการขนส่งทางเรือ ซึ่งเหมาะแก่การขนส่งสินค้าเกษตรที่มีอายุการเก็บรักษาสั้น

- เส้นทาง R3B หรือ R3W คือ เส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง ไทย – เมียนมา - จีน จากประเทศไทย (เชียงราย - แม่สาย) ผ่านเมียนมา (ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง) และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าลี่ ก่อนเชื่อมโยงกับเส้นทาง R3A ที่เชียงรุ่งและคุนหมิง รวมระยะทางจากแม่สายถึงเชียงรุ่ง 380 กิโลเมตร เป็นเส้นทางได้รับความนิยมเป็นเส้นทางท่องเที่ยว เส้นทางเชียงราย – แม่สาย – เชียงตุง – เมืองลา - เชียงรุ่ง

ในปัจจุบัน การใช้เส้นทาง R3A จะผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จากฝั่งไทย (เชียงของ) ไปยัง สปป.ลาว (บ่อแก้ว) เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนมีความกว้าง 3.50 เมตร ความกว้างของสะพาน 14.70 เมตร มีความยาวทั้งสิ้น 630 เมตร เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างเชียงรายกับคุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว ตามแนวเส้นทาง R3 ด้วยระยะทาง 430 กิโลเมตร เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางด้าน อุตสาหกรรม การค้าการลงทุน การเกษตร และภาคบริการ ถือเป็นจุดที่ทำให้เส้นทาง R3A มีการเชื่อมโยง ใน 3 ประเทศ (ไทย-ลาว-จีน) อย่างสมบูรณ์



รูปที่ 2-26 เส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดเชียงรายกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา: ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

2) ทางน้ำ

เส้นทางการขนส่งทางน้ำที่สำคัญคือ ทางแม่น้ำโขง ซึ่งจากข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบนเรียกว่า ความตกลงสี่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง³ ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน ลาว เวียดนาม และไทย ซึ่งสาระสำคัญของความตกลงในความร่วมมือ คือ การเดินเรือพาณิชย์อย่างเสรีระหว่างเมืองซีอเหมาของจีนลงมาถึงเมืองหลวง

³ ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง (Quadrupartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang - Mekong River) เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือภายใต้กรอบสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน ลาว เวียดนาม และไทย นับแต่ปี พ.ศ.2537 เป็นต้นมา ได้มีการเจรจากันอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งได้มีการลงนามร่วมกันในวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 ความตกลงดังกล่าว มี ทั้งหมด 25 ข้อ

พระบางของลาวโดยไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมในการผ่านแดน พร้อมทั้งการเปิดท่าเรือตามแนวน้ำโขง ตอนบน 14 แห่ง⁴ ซึ่งประเทศไทยได้มีการเปิดให้บริการ ท่าเรือ 2 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือ เชียงของ ระยะทางจากท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรืออื่น ดังแสดงในตารางที่ 2-7

ตารางที่ 2-7 ระยะทางจากท่าเรืออื่น ไปยังท่าเรือเรือเชียงแสน

เมืองท่า	ประเทศ	ระยะทาง(กม.)	ระยะเวลา(ขาขึ้น)	ระยะเวลา(ขาล่อง)
ท่าเรือซือเหมา	จีน	427	40 ชั่วโมง	20 ชั่วโมง
ท่าเรือจิ่งหง	จีน	342	30 ชั่วโมง	15 ชั่วโมง
ท่าเรือกวนเหลย	จีน	261.8	25 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง
ท่าเรือสบเหลย	เมียนมา	182.1	18 ชั่วโมง	8 – 10 ชั่วโมง
ท่าเรือเชียงกก	ลาว	108.1	11 ชั่วโมง	5 ชั่วโมง
ท่าเรือเมืองมอม	ลาว	20	1.5 - 2 ชั่วโมง	1 ชั่วโมง
ท่าเรือบ้านโป่ง	เมียนมา	20	1.5 - 2 ชั่วโมง	1 ชั่วโมง
สามเหลี่ยมทองคำ	ไทย	10	40 – 50 นาที	20 – 30 นาที
ท่าเรือเชียงแสน	ไทย	0	0	0
ท่าเรือเชียงของ	ไทย	58	4 ชั่วโมง	2.5 – 3 ชั่วโมง
ท่าเรือหลวงพระบาง	ลาว	374	20 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง

ที่มา: สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย

เส้นทางการขนส่งสินค้าจากเชียงรายไปสู่ประเทศจีนนั้น มีหลัก ๆ อยู่ 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทาง เชียงราย - เชียงของ - สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 - สปป.ลาว – คุณหมิง 2) เส้นทางเชียงราย - เชียงของ – ท่าเรือเชียงของ - สปป.ลาว – คุณหมิง และ 3) เส้นทางเชียงราย - เชียงแสน – ท่าเรือ เชียงแสน - สปป.ลาว – คุณหมิง เมื่อเปรียบเทียบจุดชายแดนจากเชียงรายถึงคุณหมิง แต่ละเส้นทาง สรุปได้ ดังนี้

1) เส้นทางเชียงราย - เชียงของ - สะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4 - สปป.ลาว – คุณหมิง

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่เปิดใช้ในปี พ.ศ.2556 หลังมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่ง ที่ 4 เสร็จสิ้น โดยระยะทางจากเชียงรายไปเชียงของ มีอยู่ด้วยกัน 4 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางถนนหมายเลข 1098, 1174, 1129 และ 1020(AH3) ซึ่งส่วนมากรถขนส่งสินค้าที่จะข้ามสะพานจะเลือกใช้เส้นทาง หมายเลข 1020 เนื่องจากมีขนาดใหญ่สภาพสมบูรณ์ รถใหญ่สามารถวิ่งได้ โดยเส้นทางนี้จะใช้เวลาการ

⁴ ท่าเรือ 14 แห่งประกอบด้วย จีน 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา (Simao) เชียงรุ่ง (Jinghong) หมิงหนาน (Menghan) และ กวนเหลย (Guanlei) สปป.ลาว 6 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือบ้านทราย (Ban Sai) เชียงกก (Xiengkong) เมืองมอม (Muangmom) บ้านคอน (Ban Khouane) ห้วยทราย (Houaysiai) และหลวงพระบาง (Luangprabang) เมียนมา 2 แห่ง (ท่าเรือบ้านเจียง (Wan Seng) และบ้านปุง (Wan Pong) และไทย 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน (Chiangsaen) และ ท่าเรือเชียงของ(Chiangkhong)

เดินทางประมาณ 1.5 ชั่วโมง หรือระยะทางประมาณ 100 กิโลเมตร เมื่อถึงเชียงทองจะต้องเดินทางขึ้นเหนือเพื่อไปยังสะพานอีกประมาณ 10 กิโลเมตร จากนั้นเดินทางเข้าสู่ห้วยทราย สปป.ลาว และประเทศจีน

จุดเด่นของเส้นทางนี้ คือ เป็นเส้นทางที่วิ่งผ่านสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4 เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยที่บ้านดอนมหาวัน อำเภอเชียงทอง จังหวัดเชียงราย กับ สปป.ลาวที่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว มีระยะทางความยาวของสะพาน 2.48 กิโลเมตร⁵ สะพานได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 โดยหลังจากเปิดใช้สะพาน สามารถสร้างเศรษฐกิจที่ดีระหว่าง 3 ประเทศ ช่วยเชื่อมโยงการค้ามาคมในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง นับเป็นโครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวมีโอกาสสูงมากที่ประเทศไทยจะมีช่องทางและโอกาสในการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งมีจำนวนประชากรมากกว่า 1,400 ล้านคน ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือเพื่อมาท่องเที่ยวยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย

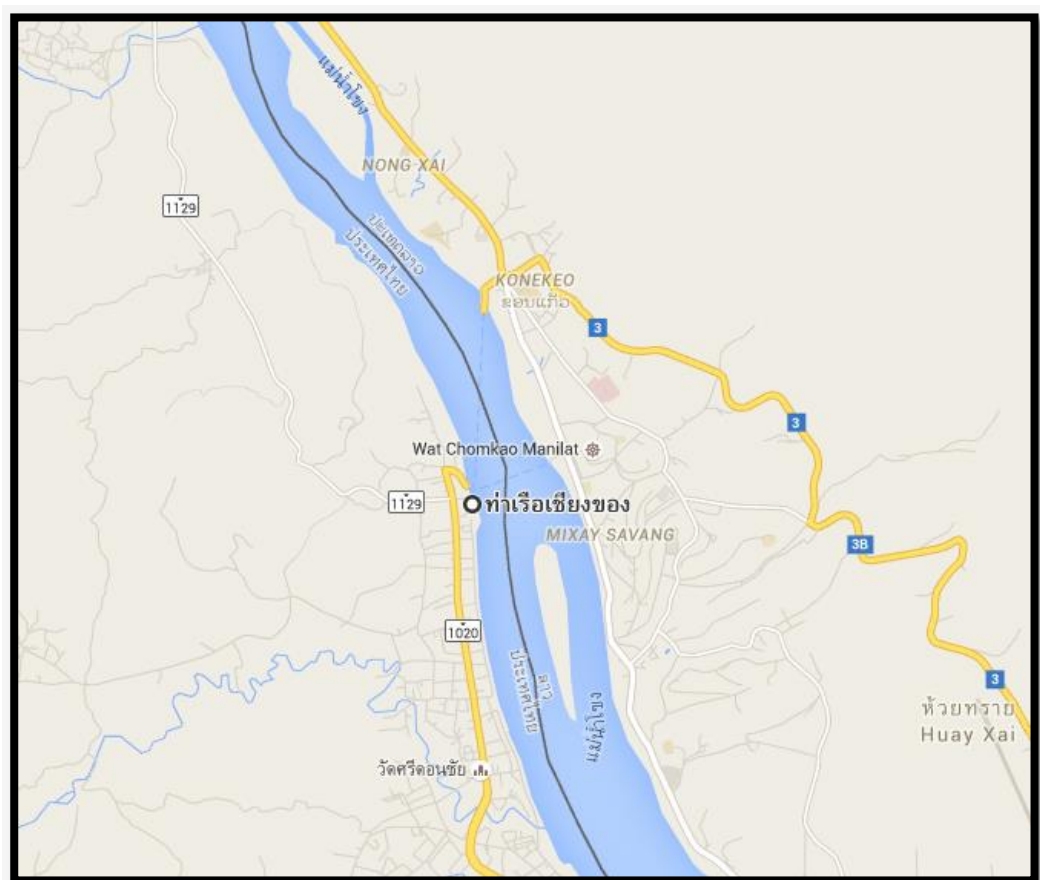


รูปที่ 2-27 เส้นทางเชียงราย - เชียงทอง - สะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4 - สปป.ลาว - Cunming
ที่มา : www.google.co.th/maps

⁵ สะพานแห่งนี้ ก่อสร้างด้วยงบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 1,624 ล้านบาท โดยการสมทบทุนระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน โดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท China Railway No.5 ของจีน และ บริษัท กรุงธน เอนจิเนียริง จำกัด ของไทย ส่วนรัฐบาลลาวรับผิดชอบค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ

2) เส้นทางเชียงราย - เชียงของ - ท่าเรือเชียงของ - สปป.ลาว - คุณหมิง

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่นิยมใช้ก่อนจะมีสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4 โดยเส้นทางที่วิ่งเข้าสู่ท่าเรือจะอยู่ไกล ห่างจากตัวสะพานไปทางทิศเหนือประมาณ 8 กิโลเมตร บนเส้นทางหมายเลข 1020 ภายหลังจากมีการเปิดใช้สะพาน ท่าเรือแห่งนี้ไม่ได้รับความนิยมมากนัก ซึ่งต่างจากช่วงที่เปิดใช้ท่าเรือในปี พ.ศ.2546 ถึงปลายปี พ.ศ.2556 โดยแรกเริ่มท่าเรือแห่งนี้เน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า – ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง 4 ประเทศ ตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน เมียนมา สปป.ลาว และประเทศไทย สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือเชียงของ คือ มีท่าเทียบเรือโครงสร้างแบบล้อยกรวยกว้าง 24 เมตร ยาว 108 เมตร สามารถให้บริการเรือจอดเทียบท่าขนาดบรรทุก 80 - 150 ตัน พร้อมกัน 3 - 5 ลำ การให้บริการพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือเชียงของ รถบรรทุก 10 ล้อ สามารถจอดได้พร้อมกัน จำนวน 5 - 10 คัน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บริการที่ท่าเรือเชียงของในลักษณะให้บริการในพื้นที่เดียวกัน (One Stop Service) คือ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมเจ้าท่า ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านสาธารณสุข ด้านกักสัตว์และพืช เป็นต้น เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากมีอุปกรณ์ทำความสะอาดอย่างเพียงพอ และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ 24 ชั่วโมง

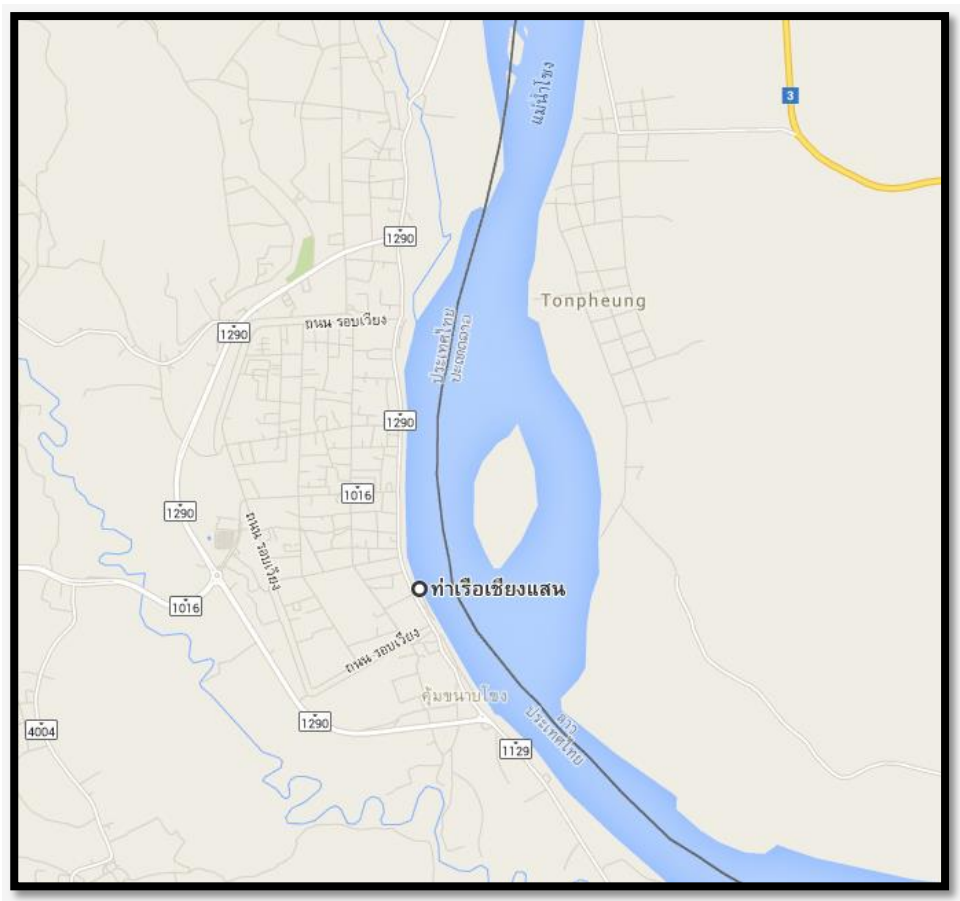


รูปที่ 2-28 เส้นทางเชียงราย - เชียงของ - ท่าเรือเชียงของ - สปป.ลาว - คุณหมิง

ที่มา : www.google.co.th/maps

3) เส้นทางเชียงราย - เชียงแสน - ท่าเรือเชียงแสน - สปป.ลาว - คุณหมิง

ท่าเรือเชียงแสน มี 2 แห่ง โดยท่าเรือขนส่งสินค้าหลักในปัจจุบันคือ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ส่วนท่าเรือเชียงแสน 1 ถูกปรับให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยวเป็นหลัก ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทย กับประเทศแถบกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่ง การค้าระหว่างประเทศ ตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ คือ จีน เมียนมา ลาว และไทย รวมถึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2550 เห็นชอบและอนุมัติในหลักการให้กรมเจ้าท่า ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อใช้ทดแทนท่าเรือเชียงแสนแห่งแรก ซึ่งตั้งอยู่ในตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน ทำให้ไม่สามารถขยายศักยภาพได้ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือแบบทางลาด 2 ระดับ จำนวน 2 ท่า ใช้สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือแวนดิงจำนวน 1 ท่า สำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไป และคอนเทนเนอร์ ได้แก่ ท่าเทียบเรือทางลาด ด้านทิศเหนือ ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร มีเนื้อที่ 9,600 ตารางเมตร จำนวน 6 ท่า สามารถรับเรือขนาดยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ ท่าเทียบเรือทางลาดด้านทิศใต้ความยาวท่าเทียบเรือ 300 เมตร มีเนื้อที่ 9,600 ตารางเมตร จำนวน 6 ท่า สามารถรับเรือขนาดยาว 50 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ ท่าเทียบเรือแวนดิง ความยาวท่าเทียบเรือ 200 เมตร สามารถรับเรือขนาดความยาว 50 เมตร ได้ พร้อมกัน 4 ลำ ในอาณานิคม ท่าเรือ ได้เตรียมที่จอดเรือพร้อมด้วยโรงพักสินค้า และลานวางพักสินค้าไว้บริการ โดยท่าเรือแห่งนี้ ให้บริการและอำนวยความสะดวกในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าแก่ผู้ใช้บริการ รวมทั้งให้บริการในเรื่องของเอกสาร การขออนุญาต และการตรวจสอบการขนส่งสินค้าอย่างถูกต้องตามกฎหมายแบบ One Stop Service



รูปที่ 2-29 เส้นทางเชียงราย - เชียงแสน - ท่าเรือเชียงแสน - สปป.ลาว - ดูนหมิง
ที่มา : www.google.co.th/maps

2.7 แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงรายได้กำหนดแผนพัฒนาจังหวัด ระยะ 4 ปี (พ.ศ.2557-2560) โดยพิจารณาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภัยคุกคาม ดังแสดงในตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2-8 แผนพัฒนาจังหวัดเชียงราย 4 ปี (พ.ศ.2557 - 2560) ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North - South Economic Corridor : NSEC) ตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) มีศักยภาพเป็น ประตูเชื่อมโยงกลุ่มประเทศจีน เมียนมา สปป.ลาว - มีพื้นที่การเกษตรที่อุดมสมบูรณ์เป็นแหล่งผลิตอาหารและสินค้าเกษตรที่สำคัญของภาคเหนือ ได้แก่ ข้าวเจ้าหอมมะลิ ข้าวเหนียว ชา กาแฟ ถั่วลิสง ลำไย สับปะรด ฯลฯ	- การบริหารจัดการและการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาชน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนยังขาดความพร้อม และการบริหารจัดการซ้ำ - ระบบ Logistics ยังไม่มีความพร้อมทันต่อเวลา ปัจจุบันทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูง เนื่องจากให้ความสำคัญกับโครงข่ายถนนขนส่งด้วยรถบรรทุกมากกว่าขนส่งทางน้ำสู่จีน ผ่าน สปป.ลาว เมียนมา

จุดแข็ง	จุดอ่อน
3. มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ทางธรรมชาติเชิงนิเวศน์ เชิงเกษตร เชิงสุขภาพ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ถิ่นนา และมีความเป็นสังคมเมืองน่าอยู่อาศัย สงบสุข 4. มีทุนทางสังคมและวัฒนธรรมถิ่นนา อันเป็นอัตลักษณ์ที่โดดเด่น ประเพณีภาษาท้องถิ่น ศิลปกรรม โบราณสถาน ที่มีประวัติศาสตร์เก่าแก่ และความหลากหลายทางชาติพันธุ์ โดยเฉพาะชนเผ่าชาวเขากลุ่มต่าง ๆ	3. ระบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวขาดการประสานและสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงกับจังหวัดอื่น ๆ และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) 4. ผลผลิตทางการเกษตรขาดการสนับสนุน และการเพิ่มมูลค่าการผลิต การกระจายสินค้าไม่มีตลาดรองรับ

โอกาส	ภัยคุกคาม
1. รัฐบาลได้สนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับเขตเศรษฐกิจชายแดน เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) และ BIMSTEC เปิดโอกาสตลาดของการค้าการลงทุน การท่องเที่ยวและการบริหารศึกษา สาธารณสุข วัฒนธรรม Logistics และความมั่นคงตามแนวชายแดน 2. เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพเพื่อเพิ่มมูลค่าในการแข่งขัน โดยเฉพาะ ข้าวหอมมะลิ ชา กาแฟ พืชพาลา และพืชพลังงาน รองรับสถานการณ์ด้านการผลิตทางการเกษตรของโลกที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะราคาพืชอาหาร และพืชพลังงาน เกิดแรงจูงใจให้ภาคการเกษตรขยายการผลิต เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดโลก 3. การท่องเที่ยวมีฐานทรัพยากรด้านการท่องเที่ยว ที่มีความแตกต่างและสามารถพัฒนาเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกลุ่มจังหวัด ตลอดจนนโยบายการพัฒนาเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) โดยสามารถจัดกลุ่มการท่องเที่ยว (CLUSTER) ได้หลากหลายของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ การท่องเที่ยวชายแดน	1. กฎระเบียบทางการค้า การขนส่ง ทั้งคน รถบรรทุก และสินค้าของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) ยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีมาตรการกีดกันทางการค้า ทั้งทางภาษีและมิใช่ภาษี รวมถึงการเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดนที่ไม่เป็นธรรม 2. นโยบายของรัฐในการขนส่งสินค้าด้วยระบบราง ยังไม่มีความชัดเจน 3. มีการนำเข้าสินค้าจากจีนเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการท้องถิ่น ประกอบกับฝ่ายจีนได้ลงทุนเข้าพื้นที่ในฝั่งลาวเพื่อประกอบธุรกิจรองรับการพัฒนาตามเส้นทางถนน R3A สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงของ-ห้วยทราย 4. มีปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดน ทั้งปัญหาอาชญากรรม แรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง การขอลี้ภัย การก่อการร้ายข้ามชาติ ซึ่งบางครั้งแฝงเข้ามาในคราบนักท่องเที่ยว รวมทั้งนโยบายและสถานการณ์ของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอน 5. มีนักลงทุนต่างชาติเปิดให้บริการบ่อนกาสิโน บริเวณเขตชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้คนในพื้นที่ถูกมอมเมาจากอบายมุข เกิดความเสียหายในระบบเศรษฐกิจ สังคม

จุดแข็งที่สำคัญของการค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย คือ มีทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม มีศักยภาพในการที่จะเป็นประตูเชื่อมโยงกลุ่ม สปป.ลาว เมียนมา และประเทศจีน นอกจากนี้เป็นแหล่งพื้นที่การเกษตรที่อุดมสมบูรณ์เป็นแหล่งผลิตอาหารและสินค้าเกษตรที่สำคัญของภาคเหนือ ได้แก่ ข้าวเจ้าหอมมะลิ ข้าวเหนียว ชา กาแฟ ลิ้นจี่ ลำไย สับปะรด ฯลฯ และเป็นแหล่งที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรม

จุดอ่อนที่สำคัญของการค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย พบว่า ขาดการบริหารจัดการและการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาชน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน ขาดความพร้อม และการบริหารจัดการค้า และระบบ Logistics ยังไม่มีความพร้อมทันต่อเวลา ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูง นอกจากนี้ ในเรื่องของการท่องเที่ยว ขาดระบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยว ทำให้ไม่มีการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงกับจังหวัดอื่น ๆ และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

โอกาสที่สำคัญด้านการค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย คือ การที่รัฐบาลมีนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่รองรับเขตเศรษฐกิจชายแดน เพื่อให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน (GMS) และ BIMSTEC เปิดโอกาสตลาดของการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว และการบริหารศึกษา สาธารณสุข วัฒนธรรม Logistics และความมั่นคงตามแนวชายแดน และการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยว Cluster ระหว่างจังหวัดในประเทศ และเชื่อมโยงกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน (GMS) ได้

อุปสรรคสำคัญในการพัฒนาการค้าชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย คือ กฎระเบียบทางการค้า การขนส่ง ทั้งคน รถบรรทุก และสินค้าของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน (GMS) ยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีมาตรการกีดกันทางการค้าทั้งทางภาษีและมิใช่ภาษี รวมถึงการเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดนที่ไม่เป็นธรรม นโยบายของรัฐในการขนส่งสินค้าด้วยระบบราง ยังไม่มีความชัดเจน และการที่ผู้ประกอบการจีนได้ลงทุนในฝั่งลาว รองรับการพัฒนาตามเส้นทางถนน R3A อาจกลายเป็นความล่าช้าที่ผู้ประกอบการไทยจะพัฒนาศักยภาพเพื่อแข่งขันกับกลุ่มผู้ประกอบการประเทศอื่น ๆ ได้ทันเวลา

วิสัยทัศน์ของจังหวัด คือ “เมืองแห่งการค้า การลงทุน การเกษตร และการท่องเที่ยว รุ่งเรืองด้วยวัฒนธรรมล้านนา ประชาชนอยู่เย็นเป็นสุข”

ยุทธศาสตร์จังหวัดที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ได้กำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า การลงทุนการเป็นศูนย์กลางคมนาคม การท่องเที่ยวและวิถีการผลิต การเกษตรยั่งยืนเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ GMS และ ASEAN และได้กำหนดไว้ในกลยุทธ์ที่ 1 และกลยุทธ์ที่ 4 เพื่อรองรับคือ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก เพื่อเป็นโครงข่ายอำนวยความสะดวกทางระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนการลงทุนเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศ GMS/AC+6

กลยุทธ์ที่ 4 การส่งเสริมความร่วมมือการค้าชายแดนในภาพรวม เพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีทางเศรษฐกิจกับกลุ่มประเทศ GMS/AC+6

กลุ่มที่ 4 กลุ่มอำเภอเกษตรกรรมด้านเหนือ

- เป็นพื้นที่ที่มีผลผลิตด้านการเกษตรออกสู่ตลาด
- มีศักยภาพหลักด้านการเกษตรกรรม การปศุสัตว์ และผลิตภัณฑ์ชุมชน
- ประชาชนในพื้นที่ยังประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก
- ประกอบด้วย 4 อำเภอ คือ อำเภอเวียงเชียงรุ้ง เวียงชัย พญาเม็งราย ละเทิง

กลุ่มที่ 5 กลุ่มอำเภอเกษตรกรรมด้านใต้

- เป็นพื้นที่ที่มีผลผลิตด้านการเกษตรออกสู่ตลาด
- มีศักยภาพหลักด้านการเกษตรกรรม การปศุสัตว์ การท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และผลิตภัณฑ์ชุมชน
- ประชาชนในพื้นที่ยังประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก
- ประกอบด้วย 5 อำเภอ คือ อำเภอเวียงป่าเป้า แม่สรวย แม่ลาว พานและป่าแดด

ด้วยยุทธศาสตร์ของจังหวัดเชียงราย พบว่าระบบการขนส่งหรือการเปลี่ยนถ่ายสินค้ามีหลายช่องทาง แต่ขณะเดียวกันในแต่ละรูปแบบของระบบการขนส่ง ไม่ถือว่าเป็นการแข่งขันกันแต่อย่างใด ทางรถผ่านเส้นทาง R3A จากจีนผ่านลาวเข้าไทย สินค้าต้องเป็นประเภทที่เน้นความรวดเร็วเป็นหลัก ใช้เวลาเพียงแค่ 1 วันเท่านั้น ทางเรือผ่านแม่น้ำโขงจากจีน ที่สิบสองปันนา ล่องลงมาผ่านน่านน้ำของเมียนมา และ สปป.ลาว ปลายทางที่ทำเรือเชียงแสน ในจังหวัดเชียงราย ทั้งขาขึ้นและขาล่อง ใช้ระยะประมาณ 2 วัน เมื่อเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายระหว่างท่าเรือกับทางรถ ในต้นทุนและปลายทางเดียวกัน ปรากฏว่ามีสัดส่วนที่ต่างกันในอัตรา 1 ต่อ 4.5-5 เท่า แสดงให้เห็นว่าทางเรือยังคงเป็นช่องทางที่ประหยัดกว่า ในขณะที่ทางรถยังคงเป็นทางเลือกในการขนส่งระยะเวลาดูแลมากกว่า

นอกจากนี้ จังหวัดเชียงรายได้มีการเจริญสัมพันธไมตรีบ้านพี่เมืองน้องระหว่างจังหวัดเชียงรายกับมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2543 จังหวัดเชียงรายได้ทำการลงนามในข้อตกลงว่าด้วย การสถาปนาความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องระหว่างมณฑลยูนนาน แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และจังหวัดเชียงราย แห่งราชอาณาจักรไทย โดยมีการลงนาม MOU เพื่อส่งเสริมความเข้าใจและมิตรภาพระหว่างสองเมืองนี้ ตกลงที่จะมีการแลกเปลี่ยนความร่วมมือในด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ การค้า การศึกษาและวัฒนธรรม การท่องเที่ยว การกีฬา และการสาธารณสุข เป็นต้น

2.8 โครงการพัฒนาจังหวัดเชียงราย

2.8.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษ

การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ด้านจังหวัดเชียงราย มาอย่างต่อเนื่อง นับจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2540 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดเชียงรายเพื่อรองรับการพัฒนาให้เชียงรายเป็นประตูสู่เพื่อนบ้าน ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ.2546 นำมาสู่การพิจารณาจุดที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่

ตำบลศรีดอนมูล อำเภอเชียงแสนในปี พ.ศ.2547 มีแนวความคิดขยายพื้นที่สำหรับการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมออกไปในอีกหลายอำเภอ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2558 ในแผนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย ได้กำหนดแผนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ของจังหวัดเชียงราย พื้นที่ประกอบด้วย 21 ตำบล ใน 3 อำเภอของจังหวัดเชียงราย ได้แก่ อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน และอำเภอแม่สาย ในท้องที่ตำบลศรีดอนมูล ตำบลบุญเรือง ตำบลริมโขง ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนชัย ตำบลสถาน ตำบลห้วยซ้อ อำเภอเชียงของ ตำบลบ้านแซว ตำบลป่าสัก ตำบลแม่เงิน ตำบลโยนก ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนมูล อำเภอเชียงแสน และตำบลเกาะช้าง ตำบลบ้านด้าย ตำบลโป่งงาม ตำบลโป่งผา ตำบลแม่สาย ตำบลเวียงพางคำ ตำบลศรีเมืองชุม ตำบลห้วยไคร้ อำเภอแม่สาย โดยข้อมูลจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ระบุว่า ในด้านศักยภาพนั้นอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ซึ่งสามารถไปทางเหนือเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ได้ทั้งทางบกและทางน้ำ โดยทางบกอาศัย 2 เส้นทาง ได้แก่ ถนน R3A (ผ่านด่านเชียงของ และ สปป.ลาว) และ R3B (ผ่านด่านแม่สาย และ เมียนมา) สำหรับทางน้ำสามารถขนส่งโดยอาศัยแม่น้ำโขงโดยผ่านท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมโยงลงมาทางใต้สู่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกทางทะเลไปยังภูมิภาคอื่นของโลก ดังนั้น เชียงรายจึงมีศักยภาพในการให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่จีนตอนใต้ และพื้นที่ตอนบนของเมียนมา และ สปป.ลาว เพื่อขนส่งสินค้าออกทางทะเลที่แหลมฉบัง มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในเชียงรายกับแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ตอนบนของเมียนมา สปป.ลาว และจีนตอนใต้ นอกจากนี้อุตสาหกรรมในพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรและอาหาร เครื่องเรือนแปรรูปไม้ มีโอกาสพัฒนาขยายห่วงโซ่มูลค่าการผลิต

ส่วนกิจกรรมที่มีศักยภาพเมื่อแยกตามพื้นที่ มีดังนี้

- อำเภอแม่สาย สามารถพัฒนาด่านชายแดนรองรับการค้า การท่องเที่ยว เตรียมพื้นที่จัดตั้งโรงแรม ศูนย์การประชุม ร้านค้าปลอดภาษี ศูนย์ขนส่งมวลชน และศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว
- อำเภอเชียงแสน สามารถพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรี เขตปลอดภาษีอากร เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการเตรียมพื้นที่จัดตั้ง ท่าเรือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายและคลังสินค้า พาณิชยกรรม สำนักงานและศุลกากร
- อำเภอเชียงของ สามารถพัฒนาเป็นศูนย์การค้า การท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เตรียมพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม และสำนักงานการค้าและศุลกากร

2.8.2 โครงการนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ

โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอำเภอเชียงของ เป็นโครงการภายใต้การดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงราย ด้วยพื้นที่เริ่มต้นประมาณ 300-500 ไร่ กำหนดให้เป็นรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ที่อยู่ใกล้ชายแดน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน รวบรวม กระจายสินค้า พักสินค้า เชื่อมโยงการขนส่งและขนถ่ายสินค้า ให้บริการขนส่งหลักครอบคลุมทั้งการขนส่งสินค้า อุตสาหกรรม อุปโภคบริโภค ให้บริการเก็บพักสินค้า รวมทั้ง

ให้บริการแก่ผู้ขับขีรถขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขีรถระยะทางไกลข้ามประเทศ การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์เชียงของ เป็นโครงการที่รองรับแผนพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ที่สำคัญของ GMS แนวระเบียงพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ที่เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งเส้นทางสาย R3A (R3E) เชียงของ (ไทย) - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - บ่อหาน (จีน) - สิบสองปันนา (จีน) - คุณหมิง (จีน)

นิคมอุตสาหกรรมเชียงของ เป็นหนึ่งในโครงการของนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย โดยมีบริษัทเมืองเงิน ดิเวลลอปเม้นท์ จำกัด เป็นผู้พัฒนาพื้นที่ ที่จะเริ่มโครงการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2561 ข้อมูลเบื้องต้นระบุว่าพื้นที่โครงการจะตั้งอยู่ริมถนนสายเชียงราย-เชียงของ ระหว่าง ตำบลสถาน ตำบลศรีดอนชัย อำเภอเชียงของ อยู่ห่างจากตัวอำเภอเชียงของ ประมาณ 10 กิโลเมตร ห่างจากแม่น้ำโขง ประมาณ 5 กิโลเมตร และห่างจากสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ประมาณ 10-15 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ตั้งโครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ ไม่มีการตั้งถิ่นฐานในลักษณะชุมชนอยู่อาศัย ในด้านฝั่งเมืองนั้นตั้งอยู่ในเขตพื้นที่สีม่วง (ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า) ตามผังเมืองรวมของชุมชนเชียงของ ขอบเขตพื้นที่โครงการ ทิศเหนือและทิศใต้ติดกับเขตพื้นที่เกษตรกรรม ทิศตะวันออกติดกับแนวทางหลวงหมายเลข 1020 และทิศตะวันตกติดกับแนวห้วยร่องปิงและถนนภายในพื้นที่ชุมชน ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการจัดซื้อที่ดิน ซึ่งจะใช้งบประมาณจัดหาประมาณ 1,000 ล้านบาท จากนั้นจะมีการทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) และแผนผังพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเชียงของเพื่อเสนอให้ กนอ.อนุมัติ และประกาศเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมตามขั้นตอน ส่วนงบประมาณในภาพรวมนั้นอยู่ระหว่างรอการอนุมัติผังการจัดตั้งจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรอการประกาศเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจากรัฐบาลเพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ

2.8.3 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า ได้เกิดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ.2555 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ในเขตท้องที่ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายโดยใช้พื้นที่บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จุดเชื่อมระหว่างเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป. ลาว กับบ้านดอนมทาวัว ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ใช้เนื้อที่รวม 200 ไร่ งบประมาณดำเนินการรวม 1,500 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) เพื่อเป็นสถานีปรับเปลี่ยนการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ รวมทั้งเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางถนนไปสู่ทางรถไฟ รองรับการขนส่งสินค้าจากด้านตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านเส้นทาง R3A หรือ R3E ผ่าน สปป.ลาว เข้ามาในประเทศไทย ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (ห้วยทราย-เชียงของ)

2) เพื่อเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าบรรจุหีบห่อ (Break-Bulk Cargoes) และเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว

4) สอดรับกับการพัฒนาพื้นที่เชิงของ จังหวัดเชียงราย ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะที่ 2 ตามนโยบายรัฐบาล



รูปแบบการดำเนินโครงการแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

2) ภาคเอกชน จะเป็นผู้จัดซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ยกขนอุปกรณ์สำนักงานต่าง ๆ และจ่ายค่าสัมปทานตามสัญญาตลอดอายุสัมปทาน (8 ปี)

สินค้าเทกองบางชนิดที่มีจุดหมายปลายทางที่เมืองหลวงพระบางยังเลือกใช้การขนส่งทางน้ำผ่านทางท่าเรือเชียงของ แต่ถือเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับสินค้าไปยังลาวเหนือและจีน จากการศึกษาได้นำเสนอ 2 แนวทางในการปรับตัวของท่าเรือเชียงของ คือ 1) การพัฒนาท่าเรือเชียงของให้เป็นท่าเรือเพื่อบริการนักท่องเที่ยวเต็มรูปแบบ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วน สามารถให้บริการคนที่เดินทางข้ามไปมาระหว่างเชียงของและห้วยทราย และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่สามารถเดินทางตามลำน้ำโขงไปยังหลวงพระบาง และแนวทางที่ 2) การจัดตั้งท่าเรือบก (Dry Port) หรือ In-land Container Depot (ICD) หรือศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Center) เพื่อขนส่งสินค้าบรรจุตู้ระหว่างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) อำเภอเชียงของ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือแหลมฉบัง แนวคิดนี้สอดคล้องกับแนวทางที่ประเทศจีนกำลังดำเนินการ คือ การพัฒนาท่าเรือกานหนานป้าและท่าเรือกวนเหล่ย (เป็นท่าเรือในจีนที่สามารถเดินเรือจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้) ให้สามารถขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าได้ นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้และไทยทางถนนในปัจจุบันส่วนใหญ่ก็ใช้การบรรจุในตู้สินค้าเช่นกัน การมุ่งเน้นที่การขนส่งสินค้าระยะไกลด้วยตู้สินค้าจึงเป็นสิ่งที่มีความเป็นไปได้

พลวัฒน์ ประพัฒน์ทอง (2557) จากการศึกษาภาคสนามในเขตอำเภอเชียงของ ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเมืองเชียงของจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ด้วยการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ 1) กลุ่มที่พึ่งพาการท่องเที่ยว ได้แก่ กลุ่มโรงแรมที่พัก ร้านขายของที่ระลึก และร้านอาหาร พบว่า ทุกคนได้รับทราบเรื่องความเปลี่ยนแปลงจากการก่อสร้างสะพานที่จะทำให้นักท่องเที่ยว ที่จะเข้ามาพักค้างที่ตัวเชียงของลดจำนวนลง และทุกรายที่ทำการท่องเที่ยวเป็นธุรกิจหลัก (ไม่รวมชาวบ้านที่เป็นบ้านพักแรมเป็นอาชีพเสริม) ได้มีการปรับตัวเพื่อรองรับ โดยสร้างให้ที่พักแรมของตนเองเป็นที่ที่มีการพำนักระยะยาว และกลุ่มลูกค้าประจำ คือ คนที่มาเชียงของเพื่อพักค้างเป็นประจำทุกปี โดยใช้ความสงบเงียบ และเมืองที่ไม่ใหญ่นัก เพื่อพักผ่อน ใกล้ชิดแม่น้ำโขง และสามารถเดินทางท่องเที่ยว ข้ามไปมาระหว่าง สปป.ลาว ได้โดยอาศัยความสะดวก สะอาด ปลอดภัย และการบริการที่ดี ที่สถานบริการฝั่ง สปป.ลาวไม่สามารถทำให้เท่าเทียมได้ แต่อย่างไรก็ตาม จะมีนักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งที่เดินทางไปยังหลวงพระบางที่ลดลง พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังหลวงพระบางที่ผ่านเชียงของนั้น จำนวนมากไม่ได้พักค้างคืนที่เชียงของมานานแล้ว โดยจะเดินทางข้ามไปพักที่ฝั่งห้วยทราย สปป.ลาว ทันทีที่มาถึงและด่านยังไม่ปิด ดังนั้น การก่อสร้างสะพาน ไม่ได้กระทบธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว และจะเป็นผลดีกว่า ที่จะทำให้อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ไม่วิ่งผ่านตัวเมืองอีกต่อไป แต่ผลกระทบสำคัญสำหรับเรื่องการท่องเที่ยวในเมืองเชียงของคือ การไม่สามารถปรับตัวรองรับการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เดินทางมาโดยรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ในสองช่วงเวลาได้แก่ ช่วงวันชาติของสาธารณรัฐประชาชนจีน ต้นเดือนตุลาคม และช่วงวันตรุษจีน แต่เมื่อสะพานสร้างเสร็จและเปิดใช้งานแล้วจำนวนรถยนต์ที่วิ่งในตัวเมืองจะลดลง แต่จะมีผลกระทบ คือ การเข้ามาลงทุนในตัวเมืองเชียงของจะมากขึ้นและจะเปลี่ยนหน้าตาเมืองเชียงของ ไปเป็นเมืองคนจีน ดังเช่นที่เกิด แล้วตามเส้นทางเศรษฐกิจของจีน 2) กลุ่มคนเรือที่ประกอบอาชีพขนส่งสินค้าและผู้คนข้ามฝั่งโขง แต่ทางกลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชน จะเข้าช่วยเหลือให้ปรับตัวรองรับการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง ดังนั้น

การศึกษานี้จึงต้องหาความสุนทรีย์ภาพของเมืองเพื่อป้องกัน การกลายเป็นเมืองของคนจีน จากการสัมภาษณ์ ชาวบ้านที่เป็นคนเชียงของและที่ประกอบอาชีพการท่องเที่ยวในประเด็นเรื่องเมืองเชียงของดีอย่างไร ส่วนใหญ่จะตอบว่า เป็นเมืองสงบ เรียบง่าย และที่สำคัญ คือเป็นเมืองปลอดภัย เชียงของเป็นเมืองชายขอบมาแต่โบราณ ไม่ได้มีความสำคัญในฐานะเมืองที่มีอารยธรรม แต่เป็นเมืองที่เป็นทางผ่าน ของผู้คนและสินค้า ในกรณีของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 นั้น ผู้คนเชียงของทราบดีและเข้าใจเรื่องที่จะมีความเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ เพราะว่าเชียงของเองนั้นพบกับความเปลี่ยนแปลงมาโดยตลอด และ บางส่วนปรับตัวได้แล้ว และมีความยินดีที่เส้นทางเดินรถขนส่งสินค้าจะเปลี่ยนเส้นทางไปยังสะพานแทนที่จะผ่านเมืองเหมือน อติตที่ผ่านทั้งกลางวันกลางคืน

ทางเลือกเพื่อการพัฒนาเมืองเชียงของ จากการได้รับผลกระทบจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ได้มีการนำเสนอ ผลการศึกษาเป็นระยะให้กับประชาคมเชียงของ พบว่า ชาวบ้าน ส่วนราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทราบดีถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเป็นอย่างดี และไม่ยากให้เมืองทั้งสองเปลี่ยนแปลง มีความพยายามในการสร้างเมืองคู่ขนาน ในอำเภอเชียงของ เป็นหนึ่งเมืองสองแบบ เพื่อคงสภาพเมืองเวียงเชียงของไว้ให้มีความสงบ แต่เมืองใหม่ที่จะสร้างขึ้นนั้นก็เป็นที่ทางเศรษฐกิจเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลง และใช้แนวทางเมืองสุนทรีย์ภาพในการจัดการเมืองเก่า ให้เป็นพื้นที่ที่จะรักษาอัตลักษณ์ของเชียงของไว้

แม่โจ้โพลส์ (2557) เนื่องจากสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ได้เปิดให้มีการใช้มาระยะหนึ่งแล้ว ทั้งนี้เพื่อเป็นการตรวจสอบถึงประโยชน์และผลกระทบที่เกิดจากการเปิดสะพานดังกล่าว จึงได้สำรวจความคิดเห็นประชาชนในอำเภอเชียงของ ในหัวข้อ “เชียงของ....ศักยภาพและความพร้อมต่อการเป็นแหล่งการค้าชายแดนแห่งใหม่” เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นของประชาชนชาวอำเภอเชียงของต่อผลที่ได้รับจากการพัฒนา จำนวน 386 ราย ระหว่างวันที่ 25 มกราคม – 7 กุมภาพันธ์ 57 สรุปผลดังนี้

1) ด้านความพร้อมของอำเภอเชียงของต่อการเป็นแหล่งการค้าชายแดน พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 83.94 เห็นว่ามีความพร้อม โดยให้เหตุผลว่าเป็นเมืองหน้าด่านที่สามารถเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว และประเทศจีนได้ นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น การขยายและปรับปรุงถนนให้สามารถเดินทางได้สะดวกมากขึ้น มีเพียงร้อยละ 16.06 ที่เห็นว่ายังไม่มีความพร้อม โดยให้เหตุผลว่าระบบการบริหารจัดการเพื่อรองรับด้านการค้าการลงทุนยังไม่มีความพร้อม เช่น ตลาดกลางสินค้า ระบบภาษีและศุลกากร

2) ด้านการได้รับประโยชน์ของประชาชนในอำเภอเชียงของจากการจะเป็นแหล่งการค้าชายแดน พบว่า ร้อยละ 83.16 เห็นว่าจะได้รับประโยชน์ เพราะจะเกิดการลงทุนในอำเภอเชียงของมาก ทั้งด้านอสังหาริมทรัพย์ การค้า ทำให้เศรษฐกิจของอำเภอเชียงของดีขึ้น มีเพียงร้อยละ 5.70 ที่เห็นว่าจะไม่ได้รับประโยชน์ โดยให้เหตุผลว่า ทิศทางการพัฒนายังไม่ถูกต้อง ซึ่งทำให้อำเภอเชียงของกลายเป็นแหล่งแสวงหาผลประโยชน์ของนายทุนไป และร้อยละ 11.14 บอกว่าไม่ทราบ

3) การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จะทำให้อำเภอเชียงของเป็นแหล่งการค้าชายแดนแห่งใหม่ได้หรือไม่ นั้น พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 83.16 เห็นว่าได้ โดยให้เหตุผลว่า เป็นจุดที่สามารถเชื่อมโยงกับหลายประเทศ เช่น ลาว และ จีน ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้า เกิดการค้ากับต่างประเทศมากยิ่งขึ้น มีเพียงร้อยละ 4.92 ที่เห็นว่าไม่ได้ เพราะการพัฒนาขาดความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างลาวและประเทศจีน และไม่ทราบ ร้อยละ 11.92

4) อำเภอเชียงของจะมีโอกาสในการพัฒนาเป็นแหล่งการค้าชายแดนในด้านใดบ้างนั้น พบว่า เชียงของจะเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ อันดับ 1 คิดเป็นร้อยละ 77.46 เชียงของจะเกิดการลงทุนและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น อันดับ 2 คิดเป็น ร้อยละ 67.10 เชียงของจะเกิดเป็นศูนย์รวมด้านการค้า การลงทุนและมีการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อันดับ 3 คิดเป็น ร้อยละ 58.83 และเชียงของจะเกิดการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ต่าง ๆ และอื่น ๆ คิดเป็น ร้อยละ 2.78

5) ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาด้านอำเภอเชียงของนั้น ดังนี้ เสนอแนะให้มีการพัฒนาที่หลากหลายด้าน เช่น ด้านสาธารณูปโภค การค้าการลงทุนและการพัฒนาด้านแหล่งท่องเที่ยว อันดับ 1 ร้อยละ 54.46 ให้ภาครัฐมีการวางแผนพัฒนาการบริหารจัดการในระยะยาว เช่น อำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน เช่น ลดภาษีการค้าระหว่างประเทศ การประชาสัมพันธ์ด้านข้อมูลข่าวสารต่างๆ ให้แก่นักท่องเที่ยว อันดับ 2 ร้อยละ 25.74 ควรให้การสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจการท่องเที่ยว อันดับ 3 ร้อยละ 9.90 ควรเร่งให้ความรู้ความเข้าใจแก่เด็กเยาวชนและประชาชนในพื้นที่ต่อทิศทางการพัฒนาและการเตรียมความพร้อมต่างๆ อันดับ 4 ร้อยละ 5.94 และ ควรเร่งพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อการพัฒนาที่ควบคู่กันไป อันดับ 5 ร้อยละ 3.96

บทที่ 3

ประเทศเพื่อนบ้านในเส้นทาง R3A

3.1 ข้อมูลทั่วไป

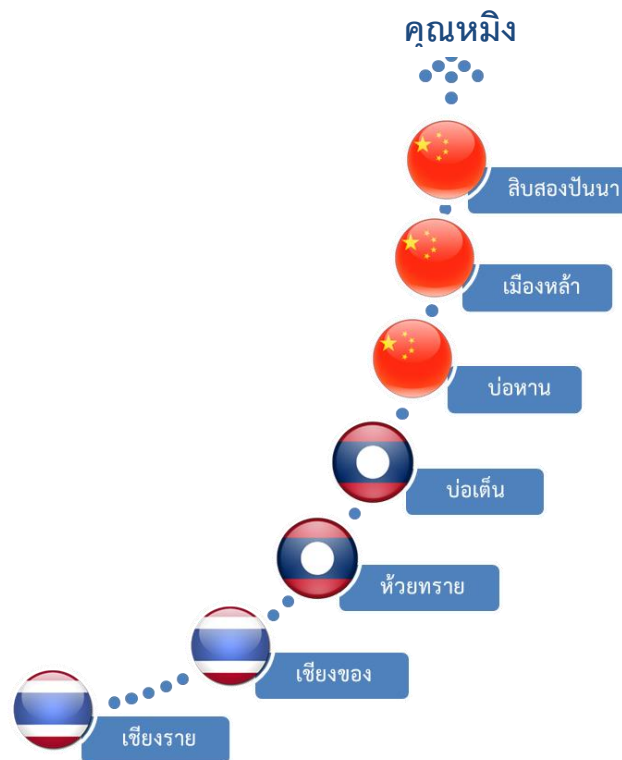
ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank หรือ ADB) ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยประเทศสมาชิก คือ ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมา และประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) โดย ADB ได้พิจารณาส่วนการพัฒนา ด้านคมนาคมทางบกเกี่ยวกับการปรับปรุงด้านทางหลวง จำนวนทั้งสิ้น 10 สายทาง มีสายทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยโดยตรง 4 สายทาง คือ

- เส้นทาง R1 โครงการถนนสายกรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา
- เส้นทาง R2 โครงการถนนเชื่อมโยงแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor) ไทย - ลาว - เวียดนาม
- เส้นทาง R3 โครงการถนนสายเชียงราย - कुนหมิง ผ่านสปป.ลาว และ เมียนมา
 - R3A (ไทย - สปป.ลาว - จีน)
 - R3B (ไทย - เมียนมา- จีน)
- เส้นทาง R10 โครงการถนนเลียบริมชายฝั่งทะเล ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

เส้นทางที่เชื่อมโยงคมนาคมทางบก 4 เส้นทาง รัฐบาลจีนได้ลงทุนสร้างเส้นทาง R3 ให้เป็นถนน Highway ขนาด 4 ช่องทางจราจร ในพื้นที่ประเทศจีน จากนครคุนหมิง ลงมาที่ ผู่เออ (ชื่อเหมา) - จิ่งหิง หรือเมืองเชียงรุ่ง มาสิ้นสุดที่บ่อหานในสิบสองปันนา (ชายแดนจีน-สปป.ลาว) เข้าสู่ สปป.ลาวและไทยในที่สุด โดยประเทศจีนให้ความสำคัญเส้นทาง R3 เพราะถือเป็นถนนสายเศรษฐกิจที่เชื่อมระหว่างไทย-ตอนใต้ของจีน หรือที่รู้จักกันในเส้นทางคุนหมิง - กงลู่ ระยะทาง 1,800 กิโลเมตร ขณะที่จีนเองก็ไม่ได้หวังค้าขายกับไทย-ลาวเท่านั้น แต่เพื่อเป็นการเปิดพื้นที่ค้าขายใน 5 มณฑลตอนใต้ของจีน ออกสู่ทะเลและตลาดโลก โดยใช้ไทยและลาวเป็นทางผ่านเส้นทางเดิมของจีน จากเมืองหล้า (Meng la) - เชียงรุ่ง-คุนหมิง เป็นเส้นทางลัดเลาะภูเขาที่สูงชัน มีลักษณะคดเคี้ยว ตรงและโค้งหักศอก ถนนมีขนาดเล็ก คนขับในเส้นทางจำเป็นต้องมีความชำนาญในเส้นทางอย่างมาก เมื่อรถสวนกันมีโอกาสดังกล่าวได้ตลอดระยะการเดินทาง ทำให้เส้นทาง R3 สายใหม่ ประเทศจีน ได้ลงทุนตัดผ่าภูเขาและเป็นการตัดตรง สามารถร่นระยะทางจากเดิมได้มาก จากเดิมระยะทาง คุนหมิง-บ่อหาน 783 กิโลเมตร เหลือระยะทาง 720 กิโลเมตร และช่วงจิ่งหิง-บ่อหาน เดิมระยะทาง 230 กิโลเมตร เหลือระยะทางประมาณ 190 กิโลเมตร และบางช่วงได้ก่อสร้างเป็นอุโมงค์ลอดเขา ถนนสายนี้เป็นถนนที่มีอุโมงค์มากกว่า 20 แห่งและเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดของจีนเช่นกัน โดยมีความยาวตั้งแต่ 100 เมตรจนถึง 4,000 เมตร ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ดังกล่าวทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง เป็นต้น จีนสามารถใช้เส้นทางถนนนี้ขนส่ง

ผลิตผลทางการเกษตร เช่น กระเทียม มันฝรั่ง องุ่น ส้ม หอมหัวใหญ่ อุตสาหกรรมที่จีนผลิตได้ผ่านเส้นทาง R3 จะเห็นได้จากมีสินค้าและผลไม้จีนเข้ามาในตลาดสินค้าเกษตรของไทยเป็นจำนวนมาก รวมถึงสินค้าประเภทสิ่งทอ เสื้อผ้า และเครื่องใช้ไฟฟ้าจากประเทศจีน

เส้นทาง R3 ที่ใช้เชื่อมโยงไทยกับจีนดังกล่าวนี้ ถูกแบ่งเป็นอีก 2 เส้นทาง ได้แก่ R3A และ R3B สำหรับงานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาผลกระทบที่มีต่ออำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นเส้นทาง R3A มีถนนผ่านอำเภอเชียงของ โดยเส้นทางเริ่มจากเมืองเชียงราย - อำเภอเชียงของ ระยะทางประมาณ 113 กิโลเมตร และข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงไปยังแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาวไปยังเวียงภูคา แขวงหลวงน้ำทา และเชื่อมต่อชายแดนจีนที่บ่อเต็น ระยะทางในลาวประมาณ 250 กิโลเมตร จากนั้นจะไปยังเมืองเชียงรุ่งและไปสิ้นสุดที่คุนหมิง รวมระยะทางจากเชียงราย - คุนหมิง ประมาณ 1,200 กิโลเมตร ในเส้นทาง R3 ในสปป.ลาวสภาพทางเดิมเป็นถนนดินและถนนลูกรังซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ทำให้ไทย จีน และ ADB เข้ามาให้ความช่วยเหลือแก่สปป.ลาวในการพัฒนาด้วยสัดส่วนการลงทุนที่เท่ากัน สำหรับส่วนของพื้นที่ประเทศจีน ได้มีการก่อสร้างทางด่วนจากคุนหมิงลงมา เป็นการช่วยย่นระยะทางจากคุนหมิง - ชายแดนจีนลงจาก 827 กิโลเมตร เหลือเพียง 701 กิโลเมตร



รูปที่ 3-1 เส้นทาง R3A

จากรูปที่ 3-1 เส้นทาง R3A ผ่าน 3 ประเทศคือ ไทย ลาว และจีน โดยมีจุดผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว อยู่ที่เชียงของ-ห้วยทราย ในขณะที่จุดผ่านแดนระหว่างลาว-จีน อยู่ที่บ่อเต็น-บ่อหาน

3.2 บริบทเส้นทาง R3A จากเชียงรายสู่คุณหมิง

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางสายไหมเชื่อมโยง 3 ประเทศ เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2538 ภายใต้โครงการ "สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" และเปิดใช้อย่างเป็นทางการในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2551 เส้นทางสายเศรษฐกิจ R3A จะช่วยเชื่อมโยงการคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เป็นโครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว นับว่าเป็นโอกาสสูงมากที่ประเทศไทยจะมีช่องทาง และโอกาสในการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ ที่เดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือเพื่อมาท่องเที่ยวยังจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคเหนือของประเทศไทย นอกจากการเปิดถนนเส้น R3A แล้ว ประเทศจีนยังมีแผนลงทุนเม็กกะโปรเจกต์บริเวณสามเหลี่ยมทองคำอีกหลายโครงการ ทั้งนิคมอุตสาหกรรม และเอ็นเตอร์เทนเมนท์คอมเพล็กซ์

เส้นทาง R3A จากเชียงรายสู่คุณหมิง เริ่มตั้งแต่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย มีระยะห่างจากตัวจังหวัด 113 กิโลเมตร จากเชียงของเข้าสู่ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว เข้าบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ด้วยระยะทาง 250 กิโลเมตร จากนั้นเข้าสู่ประเทศจีนที่มณฑลยูนนาน ได้แก่ บ่อหาน เมืองหล่า ลิบสองป้านา และถึงเป้าหมายสุดท้ายที่คุณหมิง ตามลำดับ รวมระยะทางจากเชียงราย ประเทศไทย ถึงคุณหมิง ประเทศจีน 1,140 กิโลเมตร โดยแต่ละเมืองตลอดเส้นทาง R3A จากไทยสู่จีน มีรายละเอียด ดังนี้

3.2.1 อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย

อำเภอเชียงของ อยู่ในจังหวัดเชียงราย เป็นอำเภอชายแดนเหนือสุดของประเทศ ติดกับ สปป.ลาว เชื่อมโยงกันด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 836 ตารางกิโลเมตร มีการแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 ตำบล และ 117 หมู่บ้าน

- 1) ตำบลเวียง (Wiang) มี 14 หมู่บ้าน
- 2) ตำบลสถาน (Sathan) มี 16 หมู่บ้าน
- 3) ตำบลศรี้ง (Khrueng) มี 11 หมู่บ้าน
- 4) ตำบลบุญเรือง (Bun Rueang) มี 10 หมู่บ้าน
- 5) ตำบลห้วยซ้อ (Huai So) มี 23 หมู่บ้าน
- 6) ตำบลศรีดอนชัย (Si Don Chai) มี 18 หมู่บ้าน
- 7) ตำบลริมโขง (Rim Khong) มี 11 หมู่บ้าน

ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขา โดยมีพื้นที่ราบลุ่มอยู่ตอนกลาง พื้นที่ส่วนใหญ่กว่าครึ่งเป็นป่าไม้ มีชื่อเสียงในเรื่องการจับ "ปลาบึก"¹ อำเภอเชียงของ และมีคำขวัญประจำอำเภอเชียงของ คือ “หลวงพ่อบุญเรือง ลือเลื่องปลาบึกหาดไคร้ แหล่งผ้าทอน้ำไหลประตูใหม่อินโดจีน” เชียงของเป็นอำเภอที่เงียบสงบ ผู้คนใช้ชีวิตกันอย่างเรียบง่าย ชุมชนมีวิถีชีวิตเรียบง่าย บรรยากาศของชนบท บ้านเรือนชาวบ้านยังเป็นบ้านไม้แบบโบราณ มีที่พักเลียบลำน้ำโขงอยู่หลายแห่งทั้งแบบบ้านและเกสต์เฮาส์ให้เลือกพัก และมีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย เช่น น้ำตกห้วยเม็ง ศูนย์หัตถกรรมบ้านสถาน และ ศูนย์ผ้าทอไทลื้อ ตำบลศรีดอนชัย และมีร้านขายของที่ระลึกจำหน่าย



รูปที่ 3-2 ตำบลในอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

<http://chiangkhong.sadoodta.com/travel>

¹ ปลาบึกถือเป็นปลาราชินีแห่งแม่น้ำโขง ฤดูกาลจับปลาบึกอยู่ระหว่าง กลางเดือนเมษายน ถึง พฤษภาคม ของทุกปี โดยก่อนที่จะมีการจับปลาบึก จะต้องมีการพิธีบวงสรวงปลาบึก จัดทุกวันที่ 18 เมษายน ของทุกปี เพื่อเป็นการบอกว่าฤดูกาลจับปลาได้เริ่มขึ้นแล้ว



สภาพเมืองอำเภอเชียงทอง



แม่ค้าชาวบ้านในวันตลาดคนเดินอำเภอเชียงทอง



ที่พักขนาดเล็กพบโดยทั่วไปในเมืองเชียงทอง



ศูนย์โอท็อปอำเภอเชียงทอง

รูปที่ 3-3 สภาพทั่วไปของอำเภอเชียงทอง จังหวัดเชียงราย

ก. ด้านทำเลที่ตั้ง

ทิศเหนือ ติดต่อกับแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว และอำเภอเวียงแก่น

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอเวียงแก่น อำเภอขุนตาล อำเภอพญาเม็งราย และอำเภอเวียงเชียงรุ้ง

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอดอยหลวงและอำเภอเชียงแสน

อำเภอเชียงทอง มีลักษณะภูมิประเทศพื้นที่ราบสลับเทือกเขา มีพื้นที่ ติดกับสปป.ลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นแบ่งเขตแดน ที่มีความยาวถึง 42 กิโลเมตร อยู่ห่างจากอำเภอเมืองเชียงราย ระยะทาง 141 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 950 กิโลเมตร อยู่ห่างจากอำเภอเชียงแสน ระยะทาง 53 กิโลเมตร ตามทางหลวง 1129 (จากเมืองเชียงรายประมาณ 114 กิโลเมตร) มีเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว เป็นเมืองคู่แฝด²

² จังหวัดเชียงรายกับมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ทำการลงนามในข้อตกลง ว่าด้วยการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2543 โดยมีการลงนาม MOU เพื่อส่งเสริมความเข้าใจและมิตรภาพระหว่างสองเมืองนี้ และได้ตกลงที่จะมีการแลกเปลี่ยนความร่วมมือในด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ การค้า การศึกษาและวัฒนธรรม การท่องเที่ยว การกีฬา และการสาธารณสุข เป็นต้น



รูปที่ 3-4 เส้นทางอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย

ที่มา <http://board.trekkingthai.com/>

ข. ด้านประชากรศาสตร์

อำเภอเชียงของ มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 62,605 คน มีความหนาแน่นของประชาชนค่อนข้างน้อย คือ 74.81 ต่อตารางกิโลเมตร³ มาจากหลายพื้นที่ หลายเชื้อชาติ เช่น ไทลื้อ ขมุ ชาวมูเซอ แม้ว เย้า กลุ่มไทลื้อ โดยมากจะอาศัยอยู่ที่ บ้านห้วยเม็ง และบ้านศรีดอนชัย อพยพมาจากทางสิบสองปันนา ทางตอนใต้ของประเทศไทย ปัจจุบันประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก เชื้อชาติขมุตั้งอยู่ที่บ้านห้วยกอก เป็นหมู่บ้านเล็ก ๆ ที่มีประชากรไม่มากนัก ประชากรในอำเภอเชียงของโดยส่วนมากทำอาชีพเกษตรกรรม เช่น ทำนา ไร่ข้าวโพด สวนส้ม สวนลิ้นจี่ สวนส้มโอ และพืชผักต่าง ๆ เป็นต้น

ค. ด้านสภาพเศรษฐกิจ และการลงทุน

อำเภอเชียงของ มีสถานที่ท่องเที่ยวแนวธรรมชาติหลายแห่ง มีการลงทุนด้านการท่องเที่ยวกระจายอยู่ทั่วบริเวณอำเภอ เช่น น้ำตกห้วยเม็ง สวนป่าห้วยทรายมาน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีเทศกาลจับปลาบึกในช่วงกลางเดือนเมษายน บริเวณท่าจับปลาบึก ลานหน้าวัดหาดไคร้ สำหรับสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์เชียงของมีการผลิตสินค้าหลายชนิด เช่น กล้วยอบเนยศรีลานนา ผ้าทอศรีดอนชัย และสินค้าหัตถกรรมบ้านสถาน เป็นต้น

³ รูปที่ 2-4 ในบทที่ 2

ง. ด้านการคมนาคม

เส้นทางจากเชียงรายไปยังอำเภอเชียงของ มีทั้งหมดด้วยกัน 4 เส้นทาง (ดังรูปที่ 3-5) คือ

1. ทางหลวงหมายเลข 1020 จากตัวอำเภอเมืองเชียงราย ผ่านอำเภอเทิง เข้าสู่ตัวอำเภอเชียงของ ระยะทางทั้งสิ้น 137 กิโลเมตร
2. ทางหลวงหมายเลข 1 (พหลโยธิน) จากตัวอำเภอเมืองเชียงราย ผ่านอำเภอแม่จัน อำเภอเชียงแสน เข้าสู่ตัวอำเภอเชียงของ ตามทางหลวงหมายเลข 1129 ระยะทางรวม 115 กิโลเมตร หรือจากอำเภอแม่จัน ผ่านบ้านกิวพร้าว ตามทางหลวงหมายเลข 1098 ผ่านอำเภอดอยหลวงถึงบ้านแก่น ตามทางหลวงหมายเลข 1174 ผ่านบ้านสถาน ตามทางหลวงหมายเลข 1020 และเข้าสู่ตัวอำเภอเชียงของ ระยะทางรวม 118 กิโลเมตร
3. ทางหลวงหมายเลข 1020 จากอำเภอเมืองเชียงราย ผ่านบ้านห้วยดอย ตามทางหลวงหมายเลข 1152 เข้าสู่อำเภอพญาเม็งราย ผ่านบ้านต้า อำเภอขุนตาล ตามทางหลวงหมายเลข 1020 และเข้าสู่ตัวอำเภอเชียงของ ระยะทางรวม 114 กิโลเมตร หรือจากอำเภอพญาเม็งราย ตามทางหลวงหมายเลข 1174 ผ่านบ้านแก่นถึงบ้านสถาน ตามทางหลวงหมายเลข 1020 เข้าสู่ตัวอำเภอเชียงของ ระยะทางรวม 105 กิโลเมตร
4. ทางหลวงหมายเลข 1173 จากอำเภอเมืองเชียงราย ผ่านอำเภอเวียงชัย อำเภอเวียงเชียงรุ้ง และอำเภอดอยหลวง ผ่านบ้านแก่น ตามเส้นทางหลวงหมายเลข 1174 ผ่านบ้านสถาน ตามเส้นทางหลวงหมายเลข 1020 และเข้าสู่ตัวอำเภอเชียงของ ระยะทางรวม 98 กิโลเมตร



รูปที่ 3-5 เส้นทางจากอำเภอเชียงรายไปยังอำเภอเชียงของ

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้ จะมีรถเมล์วิ่งผ่านทุกเส้นทาง ยกเว้นเส้นทางจาก อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอแม่จัน อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ซึ่งจะมีเพียงรถสองแถววิ่งผ่านเท่านั้น โดยรถเมล์จะออกจากสถานีขนส่งเชียงราย สลับกันแต่ละเส้นทาง

จ. ด้านยุทธศาสตร์

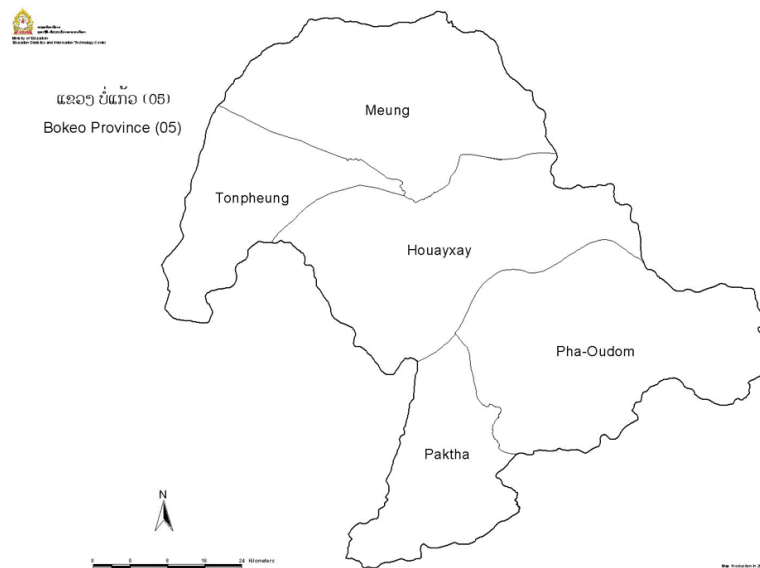
อำเภอเชียงของ ถูกวางให้เป็นเมืองท่องเที่ยว มีทั้งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสนใจเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น มีที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะบริเวณบ้านห้วยเวียง จะมีที่พักเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก นักท่องเที่ยวที่มายังอำเภอเชียงของ สามารถเข้าไปเมืองห้วยทรายโดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว นอกจากนี้นักท่องเที่ยวสามารถนั่งเรือจากท่าเรือบ้านห้วยเวียงล่องน้ำโขงไปยังเมืองหลวงพระบางได้ ในอำเภอเชียงของทุกเย็นวันเสาร์จะมีการจัดงานถนนคนเดินที่ชาวบ้านในพื้นที่จะนำพืชผล ผลิตภัณฑ์ที่ทำขึ้นมาจำหน่ายกันยังบริเวณถนนสายหลักตั้งแต่บ้านวัดแก้วไปจนถึงบ้านห้วยเวียง นักท่องเที่ยวสามารถหาซื้อของฝากที่ผลิตในท้องถิ่นได้ในวันดังกล่าว

3.2.2 เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

แขวงบ่อแก้ว ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของ สปป.ลาว มีเนื้อที่ 6,196 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือ	ติดแขวงหลวงน้ำทา ระยะทาง 100 กิโลเมตร
ทิศใต้	ติดแขวงไชยะบุรี ระยะทาง 35 กิโลเมตร
ทิศตะวันออก	ติดแขวงอุดมไซ ระยะทาง 110 กิโลเมตร
ทิศตะวันตก	ติดประเทศไทย และเมียนมา

แขวงบ่อแก้ว ประกอบด้วย 5 เมือง ได้แก่ เมืองห้วยทราย เมืองต้นผึ้ง เมืองเมิง เมืองปากทา และเมืองผาอุดม เมืองห้วยทรายถูกจัดตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษห้วยทราย ซึ่งเป็นเมืองหลวงของจังหวัดแขวงบ่อแก้วตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำโขง ความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของแขวงบ่อแก้ว คือ การท่องเที่ยว เมืองห้วยทราย เป็นจุดแวะพักที่มีชื่อเสียงสำหรับการเข้าพักมากที่สุดก่อนที่จะลงเรือ และมุ่งหน้าไปทางตะวันออกเฉียงใต้ที่ปากแบ่ง และหลวงพระบาง ในปัจจุบันส่วนใหญ่ชาวลาวยังนิยมมาซื้อสินค้าฝั่งไทย นอกจากนี้คนไทยยังมาลงทุนทำร้านขายสินค้า ร้านอินเทอร์เน็ต ร้านขายเบียร์ลาว และโรงแรมที่ห้วยทรายจำนวนมาก ห้วยทรายมีร้านอาหารส่วนใหญ่จะเป็นร้านสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ส่วนร้านที่ชาวห้วยทราย ชาวลาว นิยมกินกันประจำเป็นร้านเผอ ชาวลาวที่เป็นข้าราชการ ทำงานรัฐวิสาหกิจ จะกินเผอเป็นอาหารหลักทั้งมือเช้าและมือกลางวัน ส่วนมือเย็นส่วนใหญ่จะทำกินกันที่บ้าน มีนักลงทุนจีนและจากการร่วมมือของไทย-เกาหลีที่เข้ามารับสมัครงานพื้นที่ได้จัดตั้งเป็นโซนเอ็นเตอร์เทนเมนต์



Houay Xay District	ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ
Ton Pheung District	ເມືອງຕົນເຜິງ
Meung District	ເມືອງເມິງ
Pha Oudom District	ເມືອງຜາອຸດົມ
Pak Tha District	ເມືອງປາກທາ

รูปที่ 3-6 แบ่งเขตเมือง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

ที่มา: กระทรวงศึกษาธิการและกีฬา: แขวงบ่อแก้ว

ก. ด้านทำเลที่ตั้ง

ห้วยทราย เป็นเมืองเอกของแขวงบ่อแก้ว ในสปป.ลาว มีการแบ่งตามขนาดเพื่อการปกครองจากเล็กไปใหญ่ เป็นหมู่บ้าน หมู่บ้านพัฒนา และหมู่บ้านใหญ่ ตามลำดับ โดยมีหมู่บ้านมากถึง 88 หมู่บ้าน 14 หมู่บ้านพัฒนา และ 1 บ้านใหญ่ ตัวเมืองห้วยทรายตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง โดยอีกฝั่งที่อยู่ตรงข้ามกันคืออำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ดังรูปที่ 3-7

ข. ด้านประชากรศาสตร์

ห้วยทรายมีประชากรทั้งหมด 62,223 คน เป็นหญิง 31,500 คน มีจำนวน 13,086 ครอบครัว



รูปที่ 3-7 เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

ที่มา : www.google.co.th/maps

ค. ด้านสภาพเศรษฐกิจ และการลงทุน

เมืองห้วยทราย ได้รับการพัฒนาจากบริษัทร่วมทุนไทย-เกาหลี ไกล่บริเวณที่ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 คือโครงการนคราชนคร มูลค่าการลงทุน 1,320 ล้านบาท เริ่มกิจการเมื่อปี พ.ศ. 2551 และแขวงบ่อแก้วยังมีเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ (Golden Triangle Special Economic Zone) เริ่มโครงการในปี พ.ศ.2550 มีพื้นที่ 30 ตารางกิโลเมตร ปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุน คือ พื้นที่อยู่ระหว่างเขตแดน สปป.ลาว ไทย และเมียนมา ส่งผลให้นักลงทุนสามารถนำเข้าวัตถุดิบหรือวัสดุก่อสร้างจากไทยและเมียนมาได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ธุรกิจที่มีศักยภาพ ได้แก่ ด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน เกษตรกรรม ปศุสัตว์ โรงแรม ที่อยู่อาศัย สนามกอล์ฟ สถาบันการศึกษา ศูนย์สุขภาพ ร้านค้า ธุรกิจลอจิสติกส์ ร้านอาหาร และคลังสินค้า โดยมีกลุ่มนักลงทุนจีนบริษัทตอกจี้ว้า ได้เข้ามาพัฒนาพื้นที่ที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวเป็นเวลา 99 ปี เปิดให้บริการ 9 กันยายน พ.ศ.2552 อยู่ห่างจากเมืองห้วยทราย ประมาณ 52 กิโลเมตร และได้เปิดคาสโน คิงส์โรมัน (Kings Roman) ภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ เปิดในปี พ.ศ.2552 นอกจากนี้การลงทุนในแขวงบ่อแก้วส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 76 คือ การลงทุนของจีน

ง. ด้านการคมนาคม

เมืองห้วยทรายมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ใช้เชื่อมต่อกับไทย โดยใช้เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่าง อำเภอเชียงของ – ห้วยทราย – คุณหมิง เพื่อกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ต่อไป และมีท่าอากาศยานห้วยทราย ซึ่งทำให้เมืองนี้กลายเป็นยุทธศาสตร์สำคัญหนึ่งของลาว โดยตัวสนามบินตั้งอยู่ห่างจากด่านชายแดนห้วยทรายเพียงประมาณ 7 กิโลเมตร ตามเส้นทาง R3A ท่าอากาศยานแห่งนี้มีทางวิ่งยาว 1,472 เมตร นอกจากนี้กลุ่มบริษัทดอกจั่วคำ จากจีนที่เข้ามาสัมปทานพื้นที่บริเวณบ้านต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้วได้เสนอแนวคิดที่จะก่อสร้างท่าอากาศยานขนาดที่สามารถรองรับเครื่องบิน 737 หรือแอร์บัส 320 มีเป้าหมายเพื่อดึงดูดลูกค้าชาวต่างชาติให้เข้ามาท่องเที่ยวในเอ็นเตอร์เทนเมนต์โซน

จ. ด้านยุทธศาสตร์

เนื่องจากห้วยทรายยังไม่มีความพร้อมในด้านสาธารณูปโภคมากนัก ทั้งด้านไฟฟ้าและน้ำประปา ทำให้รัฐบาลลาวมีแผนการกระจายไฟฟ้าและน้ำประปาให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนและอุตสาหกรรมในพื้นที่ ส่วนการคมนาคมสื่อสารนั้นมีความพร้อมและครอบคลุมทั่วพื้นที่

3.2.3 บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา เป็น 1 ใน 10 เขตของ สปป.ลาว ถูกจัดตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณด่านชายแดนบ่อเต็น ซึ่งห่างกับบ่อหาน ประเทศจีน ประมาณ 1 กิโลเมตร อดีตเป็นพื้นที่บ่อนคาสิโน คล้ายชายแดนกัมพูชา มีนายทุนชาวฮ่องกงเข้ามาลงนามสัญญากับรัฐบาลลาว เพื่อพัฒนาเขตพิเศษบ่อเต็น หรือเขตพัฒนาเศรษฐกิจหวงจินเฉิง ก่อสร้างคาสิโนโกลด์เด็นซิตี บริเวณดังกล่าวนอกจากจะเป็นคาสิโนที่ครบวงจร หลังจากพื้นที่นี้เกิดปัญหาคนจีนไปเล่นพนันและทำให้เกิดคดีตามมาจำนวนมาก ตำรวจเขตสิบสองปันนาได้ใช้มาตรการกวดขันคาสิโนอยู่ยาวนานหลายปี อย่างต่อเนื่อง ในที่สุดปัจจุบันคาสิโนที่บ่อเต็นก็ไม่สามารถดำเนินต่อไปได้กลายเป็นพื้นที่รกร้างในที่สุด



รูปที่ 3-8 แบ่งเมืองของแขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

ที่มา: สำนักงานผู้ช่วยทูตทหารไทย/เวียงจันทน์

ก. ด้านทำเลที่ตั้ง

บ่อเต็นมีพื้นที่กว่าร้อยละ 90 มีความสูงมากกว่า 180 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง พื้นที่ประมาณร้อยละ 70 เป็นเทือกเขาสูงสลับซับซ้อน มีป่าไม้อุดมสมบูรณ์ แต่มีพื้นที่เพาะปลูกโดยมนุษย์เพียงประมาณร้อยละ 20

ข. ด้านประชากรศาสตร์

บ่อเต็น มีประชากรประมาณ 155,000 คน



รูปที่ 3-9 แผนภาพเบื้องต้น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

ที่มา : www.google.co.th/maps

ค. ด้านสภาพเศรษฐกิจ และการลงทุน

ในช่วงปี พ.ศ.2554 กลุ่มบริษัทไห่เฉิง ได้ซื้อเขตพัฒนาเศรษฐกิจหวงจินเฉิง ซึ่งเป็นที่ตั้งของอดีต คาสโนโกldenซิตี้ต่อนักธุรกิจฮ่องกง และได้รับอนุญาตจากรัฐบาลลาวให้เปลี่ยนแปลงให้เป็นเขต เศรษฐกิจพิเศษระดับประเทศ บนพื้นที่ประมาณ 20 ตร.กม. อายุการพัฒนา 50 ปี และสามารถต่ออายุได้ 2 ครั้ง ครึ่งละ 20 ปี หลังจากนั้นในปี พ.ศ.2555 รัฐบาลลาวได้จัดตั้งคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจ พิเศษเบื้องต้นขึ้น มีการบริหารงานของนายทุนอย่างอิสระ ภายใต้การนำของรัฐบาลกลางประเทศลาว โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อให้เบื้องต้นกลายเป็นเมืองที่ทันสมัยอย่างถาวร ปัจจัยเอื้อต่อการลงทุนของพื้นที่นี้ คือ การอยู่ใกล้กับเส้นทาง A3 เชื่อมระหว่างจีนตอนใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ธุรกิจที่มีศักยภาพ อาทิ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า โรงแรม รีสอร์ท สถาบันการเงิน โทรคมนาคม สนามกอล์ฟ และศูนย์สุขภาพ

เขตเศรษฐกิจพิเศษเบื้องต้น ประกอบด้วย 4 โซน ได้แก่

- Zone 1 เขตการค้า จะประกอบด้วย ดิวตี้ฟรี โรงละคร ศูนย์แลกเปลี่ยนสินค้า ถนนคนเดิน สไตล์ชนพื้นเมือง สถานีขนส่งระหว่างประเทศ และโรงแรม เป็นต้น
- Zone 2 เขตแปรรูปและโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ศูนย์แปรรูปเพื่อการส่งออก โกดัง ห้องเย็น สถานีขนส่งทางบก เทรดดิ้ง อาคารสำนักงาน เป็นต้น
- Zone 3 เขตท่องเที่ยว ประกอบด้วย ทะเลสาบ หมู่บ้านวัฒนธรรม เจดีย์ การแสดงพื้นเมือง สโมสร ตลาดนัดกลางคืน โรงแรมและแหล่งบันเทิง เป็นต้น

Zone 4 สนามกอล์ฟที่ครบวงจร

ง. ด้านการคมนาคม

บ่อเต็น มีถนนหลัก 2 เส้นทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 3 ที่วิ่งมาจากประเทศไทย และหมายเลข 17 ที่วิ่งมาจากประเทศเมียนมา โดยเส้นทางวิ่งผ่านเขาสลับซับซ้อนตลอดเส้นทาง

ตารางที่ 3-1 เส้นทางถนนจากบ่อเต็น สปป.ลาว

ชื่อเส้นทาง	เส้นทาง		ความยาว (กม.)
	จุดเริ่มต้น	จุดสุดท้าย	
ทางเลขที่ 3	ห้วยทราย	บ้านซอด (Ban Sod)	84.2
	บ้านซอด (Ban Sod)	น้ำลิ่ง	75.7
	น้ำลิ่ง	บ่อเต็นชายแดนจีน	67.7
รวม	เมืองห้วยทราย	บ่อเต็นชายแดนจีน	227.6
ทางเลขที่ 17	เมืองหลวงน้ำทา	เมืองสิง	52
	เมืองสิง	เชียงกก จดลาว-เมียนมา	71
รวม	เมืองหลวงน้ำทา	เชียงกก จดลาว-เมียนมา	123

ที่มา: กระทรวงโยธาธิการและขนส่งแห่ง สปป.ลาว

จ. ด้านยุทธศาสตร์

บ่อเต็น เป็นเมืองที่ตั้งอยู่ติดกับชายแดนประเทศจีน มณฑลยูนนาน ซึ่งจีนได้วางแผนให้มณฑลนี้เป็นศูนย์กลางรถไฟของประเทศ ทำให้นักธุรกิจรายใหญ่ของจีน ตัดสินใจเข้าลงทุนด้านอสังหาในบ่อเต็นเพื่อดึงดูดคนจีนที่นิยมเดินทางมาเที่ยวที่พัทยาในประเทศไทย โดยทำให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญอีกแห่งเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนที่มาเที่ยวสปีดสองปีนา ปีละกว่า 12 ล้านคน นอกจากนี้ขอบข้อปึง แล้วยังมีอีก 3 สิ่งที่นักท่องเที่ยวจีนนิยม ได้แก่ อาหารทะเล ชีซ่า และคาบาเรต์โชว์

ประธานาธิบดีสีจิ้นผิง และประธานประเทศ สปป.ลาวในขณะนั้น คือ พลโท จูมมาลี ไชยะสอน ในพิธีลงนามความร่วมมือการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายคุนหมิง-เวียงจันทน์ เมื่อวันที่ 9 กันยายน พ.ศ.2558 และในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2559 จีนจะเริ่มลงมือสร้างทางรถไฟจากบ่อเต็นไปหลวงน้ำทา หลวงพระบาง เวียงจันทน์ ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี และใช้แรงงานทั้งหมด 50,000 คน และเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นและบ่อหาน ทั้งสองแห่งจะเชื่อมติดกันเพื่อจัดเป็นเขตฟรีโซนรองรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมอื่น ๆ สปป.ลาว จะย้ายด่านสากลเดิมอยู่ติดพรมแดนจีนออกไป 5 กิโลเมตร ติดด้านหลังเขตเศรษฐกิจของบ่อเต็น และจีนย้ายด่านศุลกากรออกไป 10 กิโลเมตร อยู่ด้านหลังเขตเศรษฐกิจบ่อหาน ซึ่งผู้นำของทั้งสองประเทศ ได้เซ็นสัญญาความตกลงในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมบ่อเต็น – บ่อหาน (จีน-ลาว) ในพื้นที่ 24 ตารางกิโลเมตร (หรือราว 15,000 ไร่) โดยที่ทางฝ่ายจีนจะถอยเขตด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองจากเส้นชายแดนบ่อหาน (โมฮัน) ลึกเข้าไปทางฝั่งจีน 6 กิโลเมตร และฝ่ายลาวจะ

ถอยเขตด่านศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง จากเส้นชายแดนเข้ามายังฝั่งบ่อเต็นของลาว 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ในส่วนของจีนจะใช้เงินลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคเชื่อมโยงมายังเขตเศรษฐกิจร่วมบ่อหาน-บ่อเต็นในครั้งนี้อยู่ประมาณ 2 แสนล้านหยวน หรือราว 1 ล้านล้านบาท ระหว่างนี้รัฐบาล สปป.ลาว และจีน กำลังออกกฎหมายระเบียบข้อบังคับและวิธีการบริหารพื้นที่คาดว่าจะเสร็จในเวลา 2 ปี รูปแบบการจัดการ จะเป็นการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกัน หรือ “หนึ่งเขตสองประเทศ”

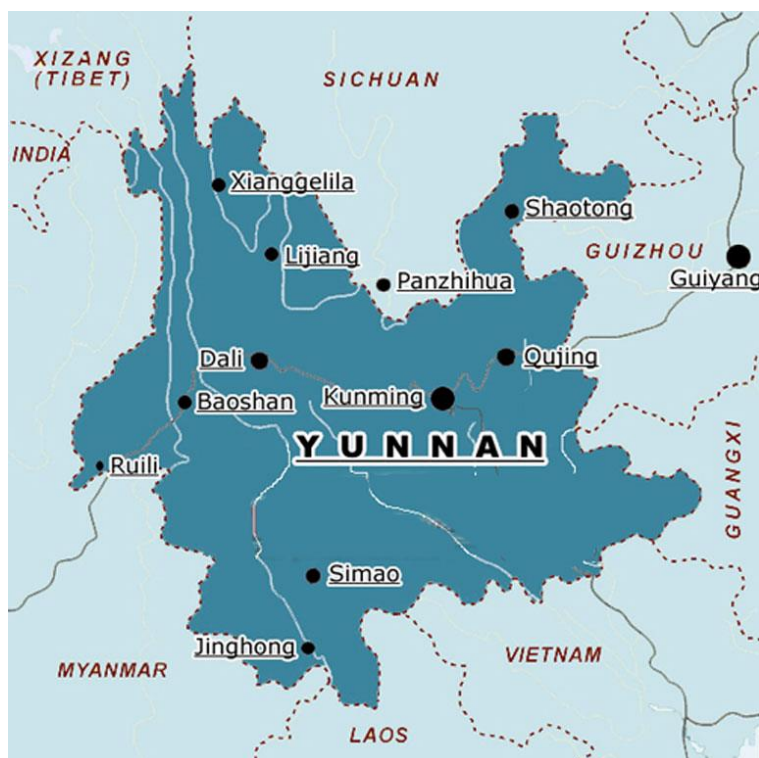
3.2.4 มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

หลังจากที่ผ่าน สปป.ลาว เส้นทาง R3A จะถึงประเทศจีน อันเป็นจุดหมายปลายทางที่มณฑลยูนนาน โดยผ่านเมืองย่อยๆ หลายเมือง ได้แก่ บ่อหาน เมืองหล่า ลิบสองปันนา และสิ้นสุดที่คุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นมณฑลขนาดใหญ่ 1 ใน 31 มณฑลของจีน มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ ที่ 23 ของประเทศตาม ข้อมูลจาก IMF ปี 2014 มีประชากร 46 ล้านคน ประกอบด้วย 16 เมือง โดยมีบ่อหานเป็นเมืองหน้าด่าน ติดกับ สปป.ลาว มีคุนหมิงเป็นเมืองหลัก มีประชากรประมาณ 7 ล้านคน มณฑลยูนนานเป็นมณฑลเดียว ของจีนที่ติดอาเซียน 3 ประเทศคือ เมียนมา ลาว และเวียดนาม เศรษฐกิจส่วนใหญ่มาจากภาคบริการและ อุตสาหกรรม โดยอุตสาหกรรมที่สำคัญ คือ อุตสาหกรรมยาสูบและเป็นอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของจีน

บ่อหานเป็นเมืองหน้าด่านเชื่อมโยงระหว่างจีนกับลาว โดยมีการจัดตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ บ่อหาน โดยทุกสัปดาห์ได้มีการจัดแสดงสินค้าชายแดนไทย-จีน-ลาว ที่ผ่านมายังขาดผู้ประกอบการไทยร่วม แสดงและจำหน่ายสินค้าในงาน สินค้าส่วนใหญ่จากไทยเป็นกล้วยไม้ อาหาร ผักผลไม้ และสินค้าหัตถกรรม จากบ่อหานจะเป็นลิบสองปันนา เข้าสู่คุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองที่มีความสำคัญที่สุดของมณฑลยูนนาน หรือ กล่าวได้ว่า คุนหมิงเป็นเมืองที่สำคัญที่สุดของประเทศจีนตอนใต้ โดยทำหน้าที่เป็นทั้งศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กลางการขนส่ง และศูนย์กลางอุตสาหกรรมทางตอนใต้ของจีน รวมทั้งเป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจและการเงินทางด้านใต้ของจีนที่สามารถเชื่อมกับอาเซียน การเป็นศูนย์กลางทางการค้า เพราะว่าสินค้าต่าง ๆ ของอาเซียนจะทำให้คุนหมิงเป็นศูนย์กระจายสินค้า ส่วนการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งเพราะคุนหมิง เสมือนหัวหมุดตรงกลางของยูนนาน สามารถติดต่อไปยังเมือง มณฑล และประเทศอาเซียนได้ ในปี 2014 คุนหมิงได้ถูกจัดให้เป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอันดับที่ 6 ของโลกจาก Global Metro Monitor เศรษฐกิจของคุนหมิงขึ้นกับสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมเสื้อผ้า กระดาษ ปูนซีเมนต์ เครื่องจักร ยาสูบ และท่องเที่ยว การที่มีอุตสาหกรรมที่หลากหลายเพราะในคุนหมิงมีเขตอุตสาหกรรมทั้งหมด 12 เขต อุตสาหกรรม เช่น Kunming National New and High-tech industrial development zone, Anning Industrial Park, Yiliang Industrial Park, Jiaozi Mountain Tourism Development Zone และ Yundian Industrial Feature Park เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีห้างสรรพสินค้าแบรนด์ต่างประเทศ เช่น Carrefour Metro, Parkson, Wangfujing, Watson Wanda และ Wal Mart เป็นต้น สำหรับสินค้าไทยมีการจัดตั้งจุดรวบรวมสินค้าวางขายที่ศูนย์กระจายสินค้าไทยในห้างสรรพสินค้า Yun Fang Southeast

Asia Shopping Mall ชื่อว่า Thailand Distribution Center in Kunming โดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอาหาร ผัก ผลไม้ เสื้อผ้า ของใช้ในบ้าน อัญมณี และเครื่องประดับ

สินค้าไทยเกือบทุกชนิดสามารถวางจำหน่ายในคุนหมิงได้ เนื่องจากคนจีนนิยมสินค้าไทย ด้วยเหตุผลที่ว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ เบื้องต้นสินค้าที่ส่งไปจำหน่ายเน้นสินค้าคุณภาพสูง เพื่อเจาะตลาดผู้บริโภคชาวจีนโดยตรง เป็นการสร้างเอกลักษณ์ไทย สร้างตราสินค้าที่มีคุณภาพรับรองมาตรฐานของสินค้าทุกชนิด ปัจจุบันมีร้านจำหน่ายสินค้าไทย ทั้งหมด 15 ร้าน ซึ่งร้านค้าที่นักธุรกิจไทยลงทุนเองมีทั้งหมดถึง 6 ร้าน สินค้าไทยที่มีวางจำหน่าย เช่น สินค้าศิลปหัตถกรรมไทย ของตกแต่งบ้าน ผลิตภัณฑ์อาหารไทย และอัญมณี เป็นต้น โดยร้านค้าส่วนใหญ่จะทำธุรกิจลักษณะการค้าส่ง ซึ่งนอกจากจะจำหน่ายสินค้าในคุนหมิงแล้ว ยังเป็นเหมือนจุดกระจายสินค้าจำหน่ายไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั่วทั้งประเทศจีนอีกด้วย ปัจจุบันพบว่า มีปริมาณนำเข้าและมูลค่าการค้าผลไม้ไทยในจีนผ่านเส้นทาง R3A เพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากหลังจากมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ทำให้ระยะทางในการขนส่งสั้นลงเหลือเพียง 2-3 วัน ทำให้ผลไม้ไทยมีความสดยาวนานขึ้น และกระจายผลไม้ไปยังตลาดเมืองยูนนาน มณฑลตะวันตกเฉียงใต้ของจีนได้โดยตรง จากเดิมที่ต้องผ่านตลาดเจียงหนาน กวางโจวแล้วจึงกระจายต่อไปยังมณฑลต่าง ๆ ของจีน



รูปที่ 3-10 เขตพื้นที่ติดต่อมณฑลยูนนาน

ก. ด้านทำเลที่ตั้ง

มณฑลยูนนาน ตั้งอยู่ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจีน เป็นมณฑลเขตชั้นในที่ไม่มีทางออกทะเล มีอาณาเขตติดต่อกับ 2 มณฑล และ 2 เขตปกครองตนเอง (มีฐานะเทียบเท่ามณฑล)

ทิศเหนือ ติดมณฑลเสฉวน

ทิศตะวันออก ติดมณฑลกุ้ยโจวและเขตปกครองตนเองกว่างซี

ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ติดกับเขตปกครองตนเองทิเบต

มณฑลยูนนานมีพรมแดนติดต่อกับ 3 ประเทศ คือ ทิศตะวันตกเฉียงใต้และทิศตะวันตกมีพรมแดนติดกับเมียนมา ระยะทาง 1,997 กิโลเมตร

ทิศตะวันออกเฉียงใต้ และทิศใต้ติดกับสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ระยะทาง 1,353 กิโลเมตร และ สปป.ลาว ระยะทาง 710 กิโลเมตร รวมระยะทางพรมแดนที่ติดต่อกับต่างประเทศ 4,060 กิโลเมตร หรือเท่ากับ 1 ใน 5 ของพรมแดนทางบกทั้งประเทศ มีเมืองหลวงชื่อ Kunming มีเนื้อที่ 394,100 ตารางกิโลเมตร (มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 8 ของจีน) มีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาประมาณร้อยละ 84 นอกจากนั้น มีพื้นที่ราบสูงประมาณร้อยละ 10 และมีพื้นที่ลุ่มน้ำอีกร้อยละ 6 จุดสูงสุดของมณฑล คือ ยอดเขา Kawagebo โดยมีความสูง 6,740 เมตร อำเภอเต๋อชิง (Deqin) เขตตี้ชิ่ง (Diqing) ส่วนจุดที่ต่ำสุด มีความสูง 76.4 เมตร ที่อำเภอเหอโข่ว (Hekou) เขตหงเหอ (Honghe) ส่วนนครคุนหมิงมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 1,891 เมตร มีแม่น้ำใหญ่ไหลผ่านทั้งหมด 6 สายด้วยกัน ได้แก่

- แม่น้ำจินชาเจียง (Jinsha Jiang) เป็นสาขาแม่น้ำแยงซีเกียงตอนบน
- แม่น้ำจูเจียง (Zhu Jiang) เป็นต้นน้ำของแม่น้ำจูเจียงในนครกว่างโจว มณฑลกว่างตง
- แม่น้ำล้านช้าง (แม่น้ำโขง) (Lanchang Jiang) ไหลลงสู่ประเทศเมียนมา ลาว ไทย กัมพูชา เวียดนาม
- แม่น้ำแดง ไหลผ่านทางตอนเหนือของประเทศเวียดนาม ไหลลงสู่อ่าวตังเกี๋ย ประเทศเวียดนาม
- แม่น้ำสาละวิน และ
- แม่น้ำอิรวดี (Yiluwadi Jiang)

มณฑลยูนนานถือเป็นดินแดนหนึ่งที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูงมากแห่งหนึ่งของโลก มีพันธุ์พืชและพันธุ์สัตว์ต่าง ๆ มากมาย ที่หายาก ใกล้สูญพันธุ์หลายชนิดของโลก เฉพาะสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมมีมากถึง 3,000 ชนิด คิดเป็นครึ่งหนึ่งของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมทั้งหมดที่พบในจีน และมีถึง 66 ชนิดที่พบได้เฉพาะมณฑลยูนนานเท่านั้น อาทิ แพนด้าแดง ทาคิน เสือดาวหิมะ และลิงจอกเขียวยูนนาน

ข. การแบ่งพื้นที่เขตปกครอง

มณฑลยูนนานแบ่งออกเป็น 16 เขต/เมือง 129 อำเภอ ได้แก่

- 1 เมืองเอก ได้แก่ นครคุนหมิง (Kunming)
- 7 เมือง ได้แก่ จาวทง (Zhaotong) ฉวีจี้จิง (Qujing) ยวีซี (Yuxi) ผู่เอ๋อร์ (Pu'er) เป้าซาน (Baoshan) ลี่เจียง (Lijiang) และหลินชาง (Lincang)
- 8 เขตปกครองตนเองของชนกลุ่มน้อย (Autonomous Prefecture) ได้แก่ เหวินชาน (Wenshan) (ชนชาติจ้วงและแม้ว) หงเหอ (Honghe) (ชนชาติฮานีและอี) ลีซวงปันนา (Xishuangbanna) (ชนชาติไต) ฉู่ซง (Chuxiong) (ชนชาติอี) ด้าหลี่ (Dali) (ชนชาติไป๋) เต๋อหง (Dehong) (ชนชาติไตและจิงพอ) นู๋เจียง (Nujiang) (ชนชาติลีซอ) และตี้จี้จิง (Diqing) (ชนชาติทิเบต)



รูปที่ 3-11 มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

ที่มา: www.google.co.th/maps

ค. ด้านประชากรศาสตร์

มณฑลยูนนานมีประชากร ประมาณ 45 ล้านคน ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวจีน นอกจากนั้นยังมีกลุ่มชาติพันธุ์อื่น ๆ อีกมากถึง 25 กลุ่มชาติพันธุ์ เช่น จ้วง (Zhuang) ฮุย (Hui) แม้ว (Miao) ทิเบต (Zang) เย้า (Yao) ไป๋ (Bai) ว้า (Wa) นานซี (Naxi) ตูหลง (Dulong) ลีซอ (Lisu) บูลาง (Bulang) จัดเป็นมณฑลที่มีความหลากหลายทางชาติพันธุ์มากที่สุดของจีน

ง. ด้านสภาพเศรษฐกิจ และการลงทุน

มณฑลยูนนานพึ่งพาอุตสาหกรรมหลัก 4 ประเภท ได้แก่ ยาสูบ เกษตร เหมืองแร่ และการท่องเที่ยว ยูนนานเป็นมณฑลที่มีสินแร่ทางธรรมชาติจำนวนมาก ได้แก่ ฟอสฟอรัส เหล็ก เหล็กกล้า ทองแดง นอกจากอุตสาหกรรมหลักข้างต้น ยูนนานยังมีอุตสาหกรรมอื่นอีก เช่น รถยนต์ เคมี ปุ๋ย สิ่งทอ สำหรับสินค้าเกษตร ได้แก่ ข้าว ข้าวสาลี ข้าวโพด พืชน้ำมัน มันเทศ ถั่วเหลือง ชา น้ำตาลทราย ไบยาสูบ ฝ้าย ปศุสัตว์ เห็ดและกาแฟ (อาราบิก้า) โดยผัก ผลไม้ที่มีจำหน่ายในประเทศไทยก็มาจากมณฑลยูนนานเป็นส่วนใหญ่

จ. ด้านการคมนาคม

ทางรถยนต์ ถนนภายในมณฑลยูนนานมีความยาวเป็นอันดับ 3 ของประเทศจีน สามารถเชื่อมโยงถึงเมืองต่าง ๆ ทั่วมณฑล ทางหลวงชั้น 1 มีความยาวมากกว่า 615 กิโลเมตร ทางหลวงชั้น 2 และ 3 มีความยาวรวมกันมากกว่า 7,917 กิโลเมตร ทั้งนี้ ทางหลวงชั้น 2 มีการเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา ลาว เวียดนาม และไทย (ผ่านเมียนมา ลาว) เมืองต่าง ๆ ทั่วมณฑล

ทางรถไฟ ทางรถไฟภายในมณฑลยูนนานมีความยาวรวมประมาณ 1,700 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟที่สำคัญได้แก่

- เส้นทางนครคุนหมิง-เมืองกว่างทง เขตฉู่หง สามารถเดินทางขึ้นเหนือไปนครเฉิงตู มณฑลเสฉวน ระยะทาง นครคุนหมิง - นครเฉิงตู 282 กิโลเมตร
- เส้นทางนครคุนหมิง-เมืองชวีจี้ สามารถเดินทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือต่อไปยังนครกุ้ยหยาง มณฑลกุ้ยโจว ระยะทาง นครคุนหมิง - นครกุ้ยหยาง 341 กิโลเมตร
- เส้นทางนครคุนหมิง-นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าของมณฑลชั้นในทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนออกสู่ทะเลทางนครกว่างโจวมณฑลกว่างตุ้ง และนครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี ระยะทาง นครคุนหมิงเขตเชื่อมต่อกับเขตกว่างซี ประมาณ 300 กิโลเมตร
- สินค้าของมณฑลชั้นในทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนออกสู่ทะเลทางนครกว่างโจวมณฑลกว่างตุ้ง และนครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี ระยะทางนครคุนหมิงเขตเชื่อมต่อกับเขตกว่างซี ประมาณ 300 กิโลเมตร
- เส้นทางรถไฟจากเมืองกว่างทง เขตฉู่หง-เมืองต้าหลี่ มีระยะทาง 206 กิโลเมตร

ทางอากาศ

- การเปิดท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ชื่อ คุณหมิง-ฉางชุย (Kunming Changshui International Airport) เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ.2555 ท่าอากาศยานแห่งนี้ตั้งอยู่ที่ หมู่บ้านฉางชุย (Chang Shui) เขตกวนตู (Guan Du) ห่างจากเมืองคุนหมิง ระยะทาง 24 กิโลเมตร เป็นสนามบินใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของจีน สนามบินแห่งนี้เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างจีนตอนใต้และตะวันตก กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และยูเรเชีย การก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่นี้เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญขนาดใหญ่ที่อยู่ในแผนการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติจีน ฉบับที่ 11 ครั้งที่ 5 และเป็น 1 ใน 20 ของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่สำคัญของมณฑลยูนนาน เงินลงทุนกว่า 23,000 ล้านหยวน สามารถรองรับผู้โดยสารภายในปี 2020 ถึง 38 ล้านคน และรองรับภาคการขนส่งสินค้าได้ประมาณ 950,000 ตัน มีเที่ยวบินได้ประมาณ 300,000 เที่ยวบิน ในระยะยาวมีการวางแผนการจัดสรรและควบคุมการใช้ที่ดินประมาณ 22.97 ตารางกิโลเมตร รอบสนามบินเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทางด้านโลจิสติกส์ ตัวสนามบินมีการก่อสร้างรันเวย์สองด้านขนานกันยาวกว่า 4 กิโลเมตร โดยรันเวย์ทางด้านทิศตะวันตกมีความกว้าง 45 เมตร และรันเวย์ทางด้านทิศตะวันออกมีความกว้าง 60 เมตร สนามบินแห่งนี้ใช้การก่อสร้างตามระดับมาตรฐานการบินสากล สามารถจอดเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก ได้แก่ เครื่องแอร์บัส A380 ได้
- มณฑลยูนนานมีสนามบินพลเรือนรวม 12 แห่ง ได้แก่ สนามบินนครคุนหมิง สนามบินเมืองเป่าซาน สนามบินเมืองซือเหมา สนามบินเมืองเจาทง สนามบินเขตสิบสองปันนา สนามบินหมางซือ สนามบินเมืองลี่เจียง สนามบินเมืองต้าหลี่ สนามบินแชงกรีลา สนามบินเมืองหลินซาง สนามบินเหวินซาน และสนามบินอำเภอเถิงชง

ทางน้ำ

“ท่าเรือจิ่งหง” เป็นท่าเรือสำคัญแห่งหนึ่งบนแม่น้ำนานาชาติ ตั้งอยู่ทางด้านเหนือของแม่น้ำหลานฉางเจียง (แม่น้ำโขงในประเทศจีน) เขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา ประกอบด้วยท่าเรือย่อย 3 แห่ง

1) ท่าเรือเขตพื้นที่จิ่งหง มีพื้นที่ 61.11 ไร่ มีท่าเทียบเรือ 6 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือรับส่งผู้โดยสาร 2 ท่า และท่าเรือรับส่งสินค้า 4 ท่า สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ปีละ 4 แสนตัน และรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 1.5 ล้านคน ท่าเรือจิ่งหงอยู่ห่างจากจุดตัดประเทศจีน-เมียนมา-ลาว ตามเส้นทาง ระยะทาง 101 กิโลเมตร ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำระยะทาง 334.6 กิโลเมตร และห่างจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 402.1 กิโลเมตร

2) ท่าเรือก่านหลานป่า อยู่ห่างจากท่าเรือจิ่งหง ระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร สร้างขึ้นเพื่อแบ่งเบาภาระของท่าเรือจิ่งหง สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ปีละ 1 ล้านตัน และรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 4 แสนคน

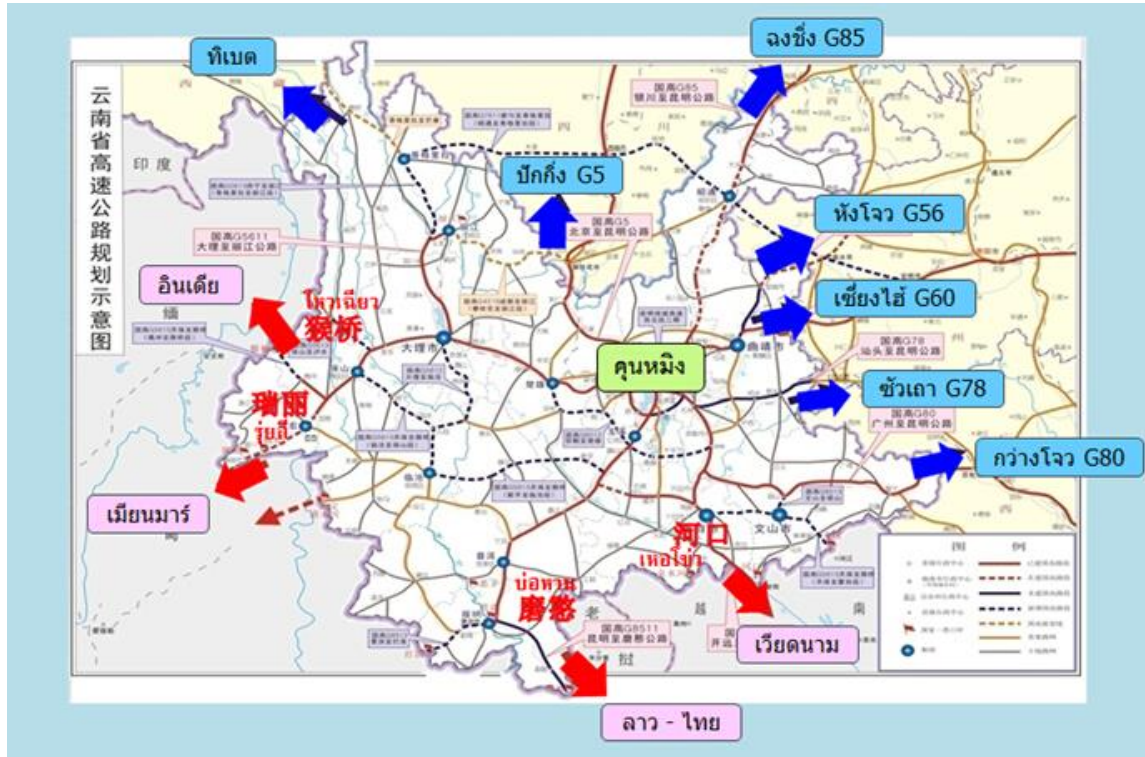
3) ท่าเรือกว่นเหล่ย เป็นท่าเรือย่อยรับส่งสินค้าที่สำคัญของท่าเรือจิ่งหง อยู่ห่างจากท่าเรือย่อยเขตพื้นที่จิ่งหงตามเส้นทางน้ำ ระยะทาง 81 กิโลเมตร (เส้นทางบกระยะทาง 157 กิโลเมตร) สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ปีละ 2 แสนตัน และรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 1 แสนคน

นอกจากนี้ ยูนนาน มีด่านตรวจคนเข้าเมืองสากล 10 แห่ง ด่านตรวจคนเข้าเมืองทางบก 6 แห่ง ได้แก่ เมืองลุ่ยลี่ หว่านติง เทอโซ่ว เทียนเป่า จินสุ่ยเหอ และ ด่านโมฮาน (Mohan) หรือบ่อหาน ตั้งอยู่ชายแดนจีน-ลาว บนเส้นทาง R3A จีน-ลาว-ไทย มีจุดผ่อนปรน 8 แห่ง ได้แก่ เมืองเพียนหม่า เขตหนู่เจียง เมืองอิงเจียง เขตเต๋อหง เมืองจางเฟิง เขตเต๋อหง เมืองหนานसान อำเภอเจิ้นคัง เมืองเม้งเต็ง อำเภอเกิงหม่า เขตหลินชาง เมืองเหลียน เขตซือเหมา เกิงชง เขตเป่าซาน และต้าหลั่ว เขตสิบสองปันนา

ฉ. ด้านยุทธศาสตร์

มณฑลยูนนานพยายามเร่งพัฒนาตนเองในด้านต่าง ๆ เพื่อเชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ โดยรัฐบาลมณฑลยูนนานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้เร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจภายในมณฑล เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ก่อสร้างเครือข่ายเส้นทางคมนาคม และผลักดันนโยบายต่าง ๆ ที่ส่งเสริมความสัมพันธ์ทางการค้ากับต่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังได้เร่งพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมืองลุ่ยลี่ ซึ่งติดต่อกับเมียนมา บ่อหานของเมืองจิ่งหง เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา ซึ่งติดต่อกับ สปป.ลาว และ อำเภอเทอโซ่วของเขตปกครองหงเหอ ซึ่งติดต่อกับเวียดนาม ทั้งนี้ พื้นที่ 3 แห่งดังกล่าวเป็นเสมือน “ประตูสำคัญสามบานแรก” ของมณฑลยูนนานที่จะเปิดออกสู่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ดังนั้น มณฑลยูนนานจึงค่อนข้างให้ความสำคัญกับการก่อสร้างเครือข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่ง ซึ่งมีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยตัดผ่านพื้นที่ทั้ง 3 แห่งดังกล่าว

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม รองรับแผนพัฒนาคุนหมิง แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 12 เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจตาม ยุทธศาสตร์ “สองเข็มแข็ง หนึ่งที่มีน” โดย เร่งพัฒนาด้านอุตสาหกรรม พัฒนาเมืองภายใต้โอกาส และความท้าทาย รวมทั้งการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น เพื่อสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “การพัฒนาภาคตะวันตกรอบใหม่” ของประเทศจีน รองรับเขตการค้าเสรีอาเซียน -จีน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ของจีนที่ให้มณฑลยูนนานเป็น “หัวสะพาน” หรือสะพานเชื่อมสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ การสร้างถนน 7 สายเชื่อมมณฑลภายในและ 4 สายสู่ต่างประเทศ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ.2559-2563)



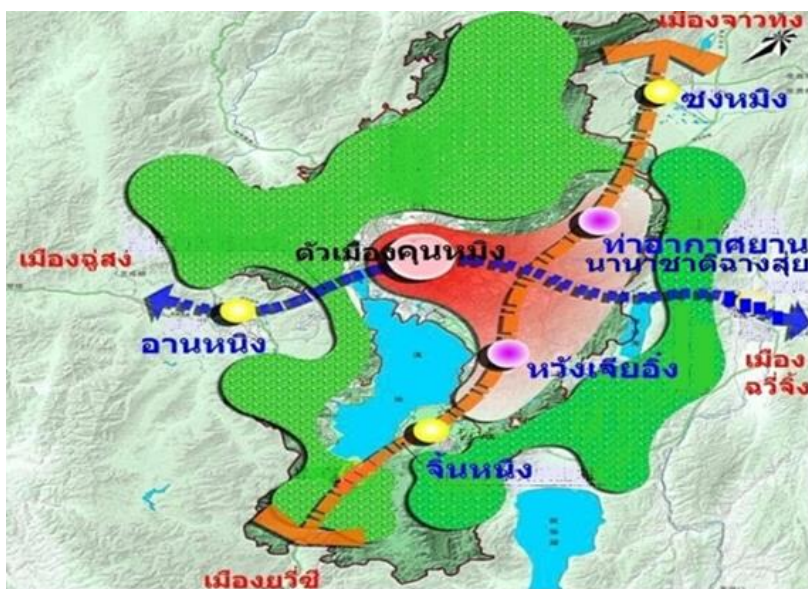
รูปที่ 3-12 ทางหลวงระหว่างมณฑล 7 เส้นทาง และระหว่างประเทศ 4 เส้นทาง

ยูนนานมีทางหลวงเชื่อมโยงมณฑลตอนใน 7 สาย และรถไฟเชื่อมโยงภายในจีน 8 สาย สุ่มณฑลรอบด้าน ได้แก่ กุ้ยโจว เสฉวน กว่างซี ทิเบต และฉงชิ่ง ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปถึงกว่างโจว (เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล) เชียงไฮ้ (เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง) และปักกิ่ง (เขตเศรษฐกิจป๋อไห่) โดยมีเป้าหมายว่า จะใช้เวลาเดินทางภายในมณฑล 2-3 ชั่วโมง ฉงตูและฉงชิ่ง 3-4 ชั่วโมง กว่างโจว 6 ชั่วโมง เชียงไฮ้ 8 ชั่วโมง และปักกิ่ง 10 ชั่วโมง (รูปที่ 3-12)



รูปที่ 3-13 ทางด่วนระหว่างประเทศ ของคุนหมิงใน 4 เส้นทาง

การก่อสร้างเขตโลจิสติกส์นครคุนหมิง 5 แห่ง ได้แก่ เขตโลจิสติกส์อานหนิง เขตโลจิสติกส์จินหนิง เขตโลจิสติกส์หวังเจียอิง เขตโลจิสติกส์สนามบิน และเขตโลจิสติกส์ซงหมิง กระจายไปตามแนวเส้นทางที่เชื่อมกับเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน และเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมมณฑลตอนในของจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้



รูปที่ 3-14 ที่ตั้งเขตโลจิสติกส์ของคุนหมิง จำนวน 5 แห่ง

ในปี พ.ศ.2554 รัฐบาลยูนนานได้มีแผนการสร้าง “เขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน” ประกอบด้วย 4 เมือง ได้แก่ คุณหมิง ฉวีจิ่ง ฉูสง และยวีชี ในปี พ.ศ.2556 รัฐบาลยูนนาน ประกาศสร้างเขตกลุ่มอุตสาหกรรมภาคกลางยูนนาน (Central Yunnan Industry Cluster Area: CYICA) ประกอบด้วย 7 อำเภอใน 4 เมืองของเขตเศรษฐกิจภาคกลางยูนนาน ได้แก่ อานหนิง อี้เหมิน ลู่เฟิง ฉูสง และยวีชี จะกลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรม 8 ประเภท ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้าและสิ่งทอ วัสดุใหม่ เวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ และเทคโนโลยีสารสนเทศ อุตสาหกรรมประหยัดพลังงาน และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รถยนต์และอะไหล่ การแปรรูปสินค้าเกษตรที่ราบสูง โลจิสติกส์และบริการทันสมัย

บทที่ 4

ศักยภาพเส้นทางการค้าและการขนส่งในเส้นทาง R3A

การเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบการสำรวจเส้นทางจากอำเภอเชียงของ ห้วยทราย (แขวงบ่อแก้ว) บ่อเต็น (แขวงหลวงน้ำทา) และ บ่อหาน (ประเทศจีน) คุณหมิง ได้ข้อสรุปผลกระทบและโอกาสการค้าและการขนส่ง หลังเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ดังต่อไปนี้

4.1 สถานการณ์ปัจจุบันเส้นทาง R3A ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4

ในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและคมนาคมของจังหวัดเชียงราย พบว่า ปัจจุบันได้มีการสร้างถนน 4 ช่องทางเชื่อมต่อจากสะพานจนถึง อำเภอขุนตาล จังหวัดเชียงราย และอำเภอเมืองเชียงรายซึ่งได้แยกออกเป็น 2 เส้นทาง คือ 1) เส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพะเยาเพื่อให้อำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าไปยังกรุงเทพมหานคร และ 2) เส้นทางเชื่อมต่อไปยัง อำเภอเมืองเชียงราย ระยะทาง 50 กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเส้นทางรถไฟจากเด่นชัยมาสู่เชียงของ เพื่อรองรับการขนส่งอีกทางหนึ่งด้วย สถานการณ์ปัจจุบันด้านอำเภอเชียงของหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ สรุปได้ดังนี้

ก. สภาพเศรษฐกิจและการค้าชายแดน

จากข้อมูลของด่านศุลกากรเชียงของ พบว่า ภายหลังจากการเปิดใช้สะพาน การค้าชายแดนผ่านด่านเชียงของมีปริมาณเพิ่มขึ้น โดยส่วนมากเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีน ซึ่งสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงได้แก่ พืชผักสด ผลไม้สด เครื่องจักร-อุปกรณ์ ดอกไม้-ไม้ประดับ และสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูง ได้แก่ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เครื่องอุปโภค-บริโภค ผลไม้สด ยางพารา น้ำมันเบนซิน เมื่อเปรียบเทียบประเภทสินค้าตามปีงบประมาณ 2557 และ 2558 พบว่า ประเภทของสินค้ามีความคล้ายคลึงกัน โดยในปี 2558 มีข่าวสารส่งออกมากขึ้น นอกจากนี้ ปริมาณการส่งออกเนื้อสัตว์แช่แข็งเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพราะได้รับความนิยมในจีน แต่ภายหลังจากการจีนได้มีมาตรการจำกัดการนำเข้าสินค้าประเภทนี้ จึงทำให้มีมูลค่าลดลงภายหลังจากปี 2557

ในภาคอุตสาหกรรม มีความอ่อนแอและเสียเปรียบในการแข่งขันกับอุตสาหกรรมต่างถิ่นและอุตสาหกรรมจีน มาจากหลายปัจจัยด้วยกันคือ

- 1) ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น ไม่มีสิทธิพิเศษแก่นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในจังหวัดเชียงราย การสนับสนุนแก่ผู้ผลิตรายย่อย เช่น อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ในอัตราต่ำ
- 2) ขาดการรวมตัวกันของผู้ผลิตรายย่อยต่าง ๆ ภายในห่วงโซ่อุปทาน ในลักษณะ Fully Supply Chain
- 3) การขาดการวางแผนและการจัดการที่ดี

ข. ชุมชน การท่องเที่ยว และธุรกิจท้องถิ่น

การข้ามแดนจากไทยไปยัง สปป.ลาว นั้น แต่เดิมนักท่องเที่ยวและผู้ขนส่งสินค้าต่างๆ จะต้องเดินทางมาใช้บริการข้ามแม่น้ำโขงที่ท่าเรือบักเชียงของซึ่งใช้เวลานาน ทำให้นักท่องเที่ยวและผู้ขนส่งสินค้าต้องเข้ามาพักอยู่ในอำเภอเชียงของเพื่อรอที่จะข้ามแดน เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของอำเภอเชียงของ โดยเฉพาะธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ได้แก่ ร้านอาหาร รีสอร์ทและโรงแรม เป็นต้น อำเภอเชียงของมีความพร้อมในด้านของระบบสาธารณูปโภคทั้งระบบไฟฟ้า น้ำประปา เครือข่ายโทรศัพท์มือถือ และถนนต่าง ๆ เอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่นักลงทุนและนักท่องเที่ยว ภายหลังจากการเปิดใช้สะพาน สปป.ลาว ได้ลดระดับด่านห้วยทรายให้เป็นด่านท้องถิ่น และย้ายหน่วยงานราชการไปที่ด่านสะพาน เพื่อเป็นการให้บริการ ณ จุดเดียวกัน ทำให้การข้ามฝั่งที่ทำเรือบักจะให้ข้ามได้เฉพาะคนไทยและคนลาว เท่านั้น ส่วนผู้ขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวทั้งหมดจะต้องไปใช้สะพานในการข้ามแดนและไปพักที่บ่อแก้ว สปป.ลาว แทน ประกอบกับข้อจำกัดของอำเภอเชียงของที่สำคัญคือ คือ อำเภอเชียงของไม่มีจุดเด่นที่จะดึงดูดในการดึงดูดเข้ามาในพื้นที่ ด้วยเหตุนี้สภาพเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของอำเภอเชียงของจึงได้ซบเซาลงไป

ในปัจจุบันได้มีนักลงทุนมาลงทุนในพื้นที่ อำเภอเชียงของ ในโครงการต่าง ๆ เช่น การสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ เช่น ฟอรัญริเวอร์วิว การสร้างนาคราชนคร ซึ่งเป็นแหล่งรวมสถานบันเทิง ร้านค้าต่าง ๆ การสร้างพื้นที่การค้าเชียงของเมืองใหม่ ซึ่งเป็นสถานที่ขายสินค้าที่นำเข้ามาจากประเทศจีน เป็นต้น



รูปที่ 4-1 สภาพการข้ามแดนบริเวณท่าเรือบัก ก่อน/หลัง การเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เชียงของ

ค. การขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนตอนใต้ นั้น สามารถทำได้หลายวิธี ดังนี้ การใช้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขง การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A และเส้นทาง R3B สำหรับเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นการผ่านแดนที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยแต่เดิมการขนส่งสินค้าต้องใช้แพขนานยนต์ เพื่อข้ามแม่น้ำโขงต่อไปยังสปป.ลาว ซึ่งใช้เวลานานและไม่สะดวก เมื่อมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 การขนส่งสินค้าข้ามแดนมีความสะดวกมากขึ้นและใช้เวลาน้อยลง ส่งผลให้มีปริมาณพาหนะเข้าออกประเทศ

ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากการใช้ท่าเรือบักมาเป็นสะพานเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการข้ามแดนเท่านั้น จึงทำให้ปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกประเทศผ่านด่านเชียงของเพิ่มขึ้นไม่มากนัก ประกอบกับไทยและจีนยังไม่มีข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับการขนส่งข้ามแดน มีเพียงการตกลงกันระหว่างคู่ค้าชายแดน ได้แก่ ไทย-ลาว และ ลาว-จีน ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องเสียเวลาในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าก่อนเข้าประเทศจีนที่บ่อเต็น

4.2 การสำรวจเส้นทางอำเภอเมืองเชียงราย – คุณหมิง

การสำรวจเส้นทางจากอำเภอเมืองเชียงรายถึงเมืองคุณหมิง ได้แบ่งเส้นทางออกเป็น 3 ระยะดังนี้

4.2.1 เส้นทางตั้งแต่บริเวณอำเภอเมืองเชียงราย ถึง อำเภอเชียงของ

ระยะทางจากสนามบินเชียงรายไปอำเภอเชียงของ มีระยะทาง 99 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง สภาพถนนค่อนข้างดี การจราจรค่อนข้างคล่องตัวมีปริมาณรถไม่มากนัก ปริมาณรถบรรทุกจะมีมากในช่วงเช้าและเย็น สามารถใช้ความเร็วได้ดี สองฝั่งถนนส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่การเกษตร สลับกับพื้นที่ชุมชน

ก. สิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทาง สำหรับการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวค่อนข้างครบถ้วน ประกอบไปด้วย สถานีบริการเชื้อเพลิง โรงแรม ร้านอาหารและร้านขายสินค้า แต่สถานพยาบาลมีน้อย และขาดศูนย์บริการนักท่องเที่ยวและสถานีซ่อมบำรุงรถ รวมถึงสัญญาณโทรศัพท์ที่ยังขาดหายเป็นบางช่วง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกในข้างต้นมีให้บริการไม่มากนักและไม่ครอบคลุมตลอดทั้งเส้นทาง

ข. เชียงของเมืองใหม่

ก่อนถึงด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพเชียงของ จะพบโครงการ "เชียงของเมืองใหม่" ของกลุ่มบริษัท เกรทเทสต์โลจิสติก แอนด์ บริษัทยูนิพัฒน์ จำกัด ที่เข้าไปลงทุนเป็น อาคารพาณิชย์ ที่อยู่อาศัย ศูนย์การค้านานาชาติ และตลาดการค้าชายแดน บนเนื้อที่ 100 ไร่ ติดถนน อย่างไรก็ตามในสภาพเมื่อดังกล่าว ค่อนข้างเงียบเหงา และมีร้านค้าเปิดทำการน้อย



รูปที่ 4-2 สภาพทั่วไปของ “เชียงของเมืองใหม่”

ค. ด้านพรมแดนบริเวณสะพานมิตรภาพเชียงของ

บริเวณด้านพรมแดนเชียงของ มีพื้นที่บริการกว้างขวาง แบ่งเป็น อาคารตรวจคนเข้าเมืองแยกกับ อาคารศุลกากร มีพื้นที่บริการสำหรับจอดรถของนักท่องเที่ยว แต่ไม่มีพื้นที่สำหรับการจอดรถบรรทุกทุก ขนส่งสินค้า ทำให้รถบรรทุกทุกขนส่งสินค้าต้องจอดรอระหว่างรอทำเอกสารบริเวณริมถนนด้านนอกก่อนเข้า ด้านพรมแดน ในส่วนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาใช้บริการข้ามแดนนั้นยังมีปริมาณไม่มาก โดยจะมีมาก ในช่วงเช้าและเย็นของแต่ละวัน โดยด่านทำการตั้งแต่เวลา 06.00 – 22.00 น.

การข้ามแดนไปยังสปป.ลาว สำหรับประเทศไทยรวมถึงประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มอาเซียนนั้น ได้รับ การยกเว้นไม่ต้องทำวีซ่า ในการเข้า สปป.ลาว สามารถใช้สิทธิพำนักรอยู่ในสปป.ลาวได้นานสูงสุด 30 วัน ส่วนชาวต่างชาติอื่นจะต้องทำวีซ่าก่อนเข้าสู่ สปป.ลาว โดยสามารถทำเรื่องขอวีซ่าได้ที่สถานทูตลาวที่อยู่ ประจำประเทศต่าง ๆ หรือสามารถขอวีซ่าที่ประเทศปลายทาง (Visa on Arrival) ได้ที่จุดผ่านแดนที่มีการ ให้บริการโดยนักท่องเที่ยวจะสามารถพำนักรอยู่ในสปป.ลาวได้ไม่เกิน 30 วัน และมีค่าธรรมเนียมในการทำ วีซ่าเป็นจำนวนเงิน 30 – 42 ดอลลาร์สหรัฐ ขึ้นอยู่กับสัญชาติของผู้ถือหนังสือเดินทาง

สำหรับพิธีการผ่านแดนสำหรับผู้เดินทาง ด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของได้มีการใช้ระบบตรวจ คนเข้าเมืองที่มีความทันสมัย ใช้คอมพิวเตอร์และกล้องถ่ายรูปในการเก็บข้อมูล และมีการเชื่อมโยงระบบ ฐานข้อมูลออนไลน์เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศ ทำให้สามารถตรวจสอบบุคคลได้สะดวกและ รวดเร็ว ในด้านพรมแดนเชียงของจะมีช่องให้บริการทั้งหมด 3 ช่อง เนื่องจาก มีปริมาณนักท่องเที่ยวไม่มาก

นัก จึงใช้เวลาทำเอกสารในการผ่านแดนทั้งสิ้นประมาณ 5-10 นาที แต่ในช่วงเช้าและเย็น วันหยุดสุดสัปดาห์และวันหยุดนักขัตฤกษ์อาจจะใช้เวลานานขึ้น เอกสารที่ใช้ในการผ่านแดน คือ หนังสือเดินทางและบัตรผ่านแดน นอกจากนี้ที่บริเวณด่านพรมแดนเชียงทองมีบริการรถบัสสำหรับอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวในการเดินทางข้ามสะพานไปมาระหว่างด่านเชียงทองและด่านห้วยทรายอีกด้วย โดยมีการคิดค่าบริการ 20 บาทต่อคนต่อเที่ยว



ถนนทางเข้าด่านสะพาน



บริเวณด้านตรวจคนเข้าเมืองเชียงทอง



บริการวีซ่าบริเวณด่านเชียงทอง



บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา



รถสองแถวขนาดเล็กบริการจากด่านฯ เข้าเมืองเชียงทอง



รถโดยสารระหว่างประเทศ เชียงราย-บ่อแก้ว

รูปที่ 4-3 สภาพทั่วไป ณ ด่านพรมแดนเชียงทอง

สำหรับการทำพิธีการผ่านแดนของรถบรรทุกนั้นสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่จะมีการใช้ตัวแทนจากบริษัทให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นผู้ดำเนินเรื่องเอกสารไว้ก่อนอยู่แล้ว ทำให้รถบรรทุกสามารถเดินทางข้ามด่านได้โดยไม่ต้องจอดรอนาน ทางด้านพรมแดนเชียงของได้มีการเปิดช่องผ่านแดนของรถบรรทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลแยกออกจากกันอย่างชัดเจน ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางผ่านด่านได้อย่างเป็นระบบและรวดเร็ว ในส่วนของรถบรรทุกขาเข้าจะมีการหยุดที่ด่านเพื่อทำการตรวจสอบสินค้า ถึงแม้ว่าด่านพรมแดนเชียงของจะมีระบบสแกนรถบรรทุกด้วยเครื่องเอกซเรย์ แต่รถบรรทุกส่วนใหญ่ยังต้องเปิดตู้บรรจุสินค้าเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้าภายในตู้ ในขั้นตอนนี้อาจจะต้องใช้เวลา 30 นาที ถึง 1 ชั่วโมงในการดำเนินการ

สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านพรมแดน พบว่ามีร้านค้าและร้านอาหารเล็ก ๆ ข้างทางจำนวน 1-2 ร้าน มีสถานบริการน้ำมัน และที่พักใกล้ด่าน จำนวน 1 แห่ง สถานีให้บริการการซ่อมบำรุง และสถานพยาบาลนั้นจะต้องเข้าไปยังเมืองเชียงของ ซึ่งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนประมาณ 10 กิโลเมตร นอกจากนี้แล้วที่ด่านพรมแดนเชียงของมีบริการรถโดยสารรับส่งนักท่องเที่ยวระหว่างด่านกับตัวเมืองเชียงของ โดยคิดอัตราบริการที่ราคา 60 บาทต่อคนต่อเที่ยว

ง. ด้านห้วยทราย

ด่านห้วยทรายมีอาคารตรวจคนเข้าเมืองตั้งอยู่ที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว มีการจัดพื้นที่คล้ายคลึงกับอาคารด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06.00 – 22.00 น. ในส่วนของด่านห้วยทรายจะมีช่องให้บริการผ่านแดนทั้งหมด 3 ช่อง การผ่านแดนใช้หนังสือเดินทางเป็นหลักฐาน มีการใช้คอมพิวเตอร์และกล้องถ่ายรูปในการเก็บข้อมูล แต่ไม่เคร่งครัดเท่าที่ควร เช่น มีการอนุญาตให้นักท่องเที่ยวเดินทางผ่านข้ามแดน โดยพิจารณาเพียงรูปในบัตรเทียบกับตัวจริงเท่านั้นแต่ไม่มีการถ่ายรูปเก็บไว้เป็นหลักฐาน ระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนใช้เวลาเพียง 5 – 10 นาที แต่ในช่วงเช้าและเย็นวันหยุดสุดสัปดาห์และวันหยุดนักขัตฤกษ์อาจจะใช้เวลานานขึ้นเนื่องจากมีปริมาณนักท่องเที่ยวมากกว่าช่วงเวลาอื่น

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในบริเวณด่าน พบว่ามีร้านค้าให้บริการอาหารและเครื่องดื่มเพียงร้านเดียวเท่านั้น ภายในบริเวณด่านมีศูนย์บริการนักท่องเที่ยวคอยให้คำแนะนำสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ในส่วนของโรงแรมสามารถพบได้ที่โครงการนาคราชนคร ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านห้วยทราย นอกจากนี้ผู้เดินทางสามารถเลือกใช้บริการโรงแรมในเมืองห้วยทรายซึ่งอยู่ห่างจากด่านระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ในส่วนของสถานีให้บริการซ่อมบำรุง สถานีให้บริการน้ำมัน และสถานพยาบาลนั้นจะมีให้บริการที่เมืองห้วยทรายเท่านั้น ในการเดินทางจากด่านห้วยทรายเข้าไปยังเมืองห้วยทราย ในบริเวณด่านมีการให้บริการรับส่งสำหรับผู้เดินทางที่ไม่ได้เดินทางโดยพาหนะส่วนตัว โดยคิดค่าบริการเป็นเงินไทยราคา 100 บาทต่อคนต่อเที่ยว หรือ 500 บาท ในกรณีเหมารถทั้งคัน



ร้านขายขนมบริเวณด่านห้วยทราย



ร้านบริการแลกเปลี่ยนเงินลาว



ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวด่านห้วยทราย



รถบริการรับส่งจากด่านห้วยทรายไปเมืองห้วยทราย

รูปที่ 4-4 สภาพทั่วไป ณ ด่านพรมแดนห้วยทราย สปป.ลาว

4.2.2 เส้นทางจากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ถึงบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

สภาพถนนเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทาง และ 3 ช่องทางในช่วงที่มีความโค้งและชันมาก เส้นทางตั้งแต่บริเวณเมืองห้วยทรายจนถึงแขวงหลวงน้ำทามีระยะทาง 230 กิโลเมตร สภาพสองฝั่งถนนเป็นพื้นที่ป่าสลับกับพื้นที่ชุมชน สภาพถนนชำรุดมีลักษณะเป็นหลุม เป็นบ่อ ไหล่ทางค่อนข้างแคบและชำรุดเป็นบางช่วง นอกจากนี้ยังพบว่ามีคนเดินบนถนน มีสัตว์เลี้ยง เช่น ไก่ วัว สุนัข เดินข้ามถนนตัดหน้ารถที่สัญจรไปมา ทำให้การขับขี่ไม่สะดวกเท่าที่ควร และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เส้นทางนี้ผ่านพื้นที่ภูเขา ทำให้มีความคดเคี้ยวและลาดชันเป็นส่วนใหญ่ การขับขี่จึงต้องใช้ความระมัดระวัง



สภาพเมืองบ่อแก้ว สปป.ลาว



สภาพถนนเมืองห้วยทราย

ปั้มน้ำมันให้บริการรายทาง R3A

รูปที่ 4-5 สภาพถนนเมืองบ่อแก้ว สปป.ลาว

การเดินทางเมื่อเข้าใกล้บริเวณด่านบ่อเต็น จะมีศูนย์เปลี่ยนถ่ายหัวรถบรรทุก เพื่อให้รถบรรทุกเปลี่ยนหัวรถบรรทุกและตู้บรรจุสินค้าก่อนจึงจะสามารถผ่านเข้าไปในประเทศจีนได้ Truck Terminal ปัจจุบัน เป็นสัมปทานของบริษัท Sino-Laos จำกัด และเป็นการร่วมทุนของนักลงทุนจีน-ลาว เนื่องจากข้อตกลง CBTA ยังไม่เสร็จสิ้น จึงทำให้ไทยยังไม่ได้ทำการตกลงเรื่องยานพาหนะข้ามแดนกับประเทศจีน ในปัจจุบันมีเพียงการลงนาม เรื่อง ยานพาหนะข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างประเทศ สปป.ลาว กับจีน เท่านั้น ดังนั้นจึงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ สปป.ลาวก่อนขนส่ง เข้าสู่ประเทศจีนต่อไป



ในแขวงหลวงน้ำทา มีบริษัทของจีนเข้ามาตั้งเป็นระยะ



เส้นทางเข้าบ่อเต็น



ลานจอดรถขนาดใหญ่ บริเวณบ่อเต็น

รูปที่ 4-6 สภาพถนนและเมือง แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว

สิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางนั้น พบว่า มีสถานีให้บริการเชื้อเพลิงและร้านค้าเป็นระยะ ราคา น้ำมันในประเทศ สปป.ลาว มีราคาสูงกว่าราคาน้ำมันในประเทศไทย คือ ราคาน้ำมันดีเซลในสปป.ลาวมี ราคาประมาณ 25 บาทต่อลิตร (6,250 กีบต่อลิตร) ในขณะที่ประเทศไทย ราคาน้ำมันดีเซลอยู่ที่ประมาณ 21 บาทต่อลิตร (ข้อมูล ณ วันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ.2558) เป็นต้น สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น โรงแรม สถานีซ่อมบำรุง ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวและสถานพยาบาล มีน้อยและไม่สามารถอำนวยความสะดวกใน สถานการณ์ฉุกเฉินได้ เช่น ในกรณีรถเสียระหว่างทาง ผู้ขับจะต้องจอดรถทิ้งไว้ และต้องใช้เวลานานจึงจะ ได้รับการซ่อมบำรุง เป็นต้น สำหรับสัญญาณมือถือตลอดเส้นทางระหว่างเมืองห้วยทรายถึงบ่อเต็นนั้นมีความชัดเจนและค่อนข้างครอบคลุมตลอดเส้นทาง

ด่านบ่อเต็นตั้งอยู่ที่เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว มีพื้นที่ให้บริการที่ค่อนข้างเล็กจึงไม่สามารถรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวและผู้ขับรถขนส่งสินค้าได้อย่างเต็มรูปแบบ ด่านบ่อเต็นไม่มีที่จอดพักรถ รวมถึงไม่มีการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ขับจะต้องจอดรถบริเวณหน้าด่านด้วยความไม่เป็นระเบียบ ด่านบ่อเต็นมีที่นั่งสำหรับการนั่งรอในปริมาณน้อย ทำให้ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้ใช้บริการในปริมาณที่มากได้ นอกจากนี้ ทางด่านไม่ได้แยกช่องให้บริการเป็นช่องผ่านแดนของรถบรรทุกสินค้าและ

รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนและต้องใช้เวลาในการทำเอกสารผ่านแดน ด้านบ่อเต็นให้บริการปกติในช่วง 8.00 – 17.00 น. และช่วงเวลาให้บริการพิเศษ คือ 17.00 – 19.00 น. ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม

การตรวจสอบผู้เดินทางข้ามแดนนั้นค่อนข้างไม่ได้มาตรฐานและไม่เข้มงวด แม้จะมีการใช้คอมพิวเตอร์ แต่ไม่มีการถ่ายรูปบุคคลที่เดินทางผ่านแดน มีช่องให้บริการ 2 ช่อง ในกรณีที่ผู้เดินทางเดินทางมากับมัลลาคูเทศ์นั้น การขอเอกสารผ่านแดนสามารถทำเรื่องได้โดยสะดวกและใช้เวลาน้อยกว่าการเดินทางด้วยตนเองซึ่งใช้เวลานานกว่าและไม่ได้รับการอำนวยความสะดวกเท่าที่ควร เอกสารที่ใช้ในการทำเอกสารผ่านแดน คือ หนังสือเดินทาง โดยใช้เวลาในการทำเอกสารผ่านแดนรวมทั้งสิ้นประมาณ 10 - 15 นาที



ด่านบ่อเต็น สปป.ลาว



ร้านค้าปลอดภาษีบริเวณด่านบ่อเต็น

รูปที่ 4-7 สภาพทั่วไปด่านบ่อเต็น สปป.ลาว

บริเวณด่านบ่อเต็น จะมีร้านค้าและร้านอาหารให้บริการ นอกจากนี้ยังมีร้านค้าปลอดภาษี ในส่วนของโรงแรมนั้น มีให้บริการทั่วไปแต่ยังไม่ได้มาตรฐานสากลและไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวปริมาณมากได้ สถานพยาบาลนั้น จะต้องเข้าไปใช้บริการในตัวเมืองจึงจะได้รับการรักษาที่เต็มรูปแบบ สถานีให้บริการเชื้อเพลิงนั้นยังไม่ได้มาตรฐานแต่มีให้บริการอย่างเพียงพอตลอดเส้นทาง ส่วนสถานีให้บริการซ่อมบำรุงรถนั้นยังไม่ได้มาตรฐาน และไม่สามารถให้บริการซ่อมบำรุงที่เต็มรูปแบบได้

4.2.3 ด่านบ่อหาน ถึงคูนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน

ด่านบ่อหาน ตั้งอยู่เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน มีพื้นที่ให้บริการกว้างขวาง ตัวอาคารตรวจคนเข้าเมืองแยกเฉพาะ มีการจัดสรรพื้นที่อย่างเป็นสัดส่วน มีพื้นที่สำหรับรองรับการจอดรถของนักท่องเที่ยวและรถบรรทุก ด้านเปิดให้บริการในช่วงเวลา 09.00 – 21.00 น. โดยหากมาหลังช่วงเวลา 19.00 น. เจ้าหน้าที่อาจจะไม่ประจำอยู่ที่ด่าน ทำให้ต้องใช้เวลาในการรอเจ้าหน้าที่กลับมาทำเอกสาร

ที่ด่านบ่อหานมีช่องให้บริการ 2 ช่อง ใช้เวลาในการดำเนินการทำเอกสารประมาณ 15 – 20 นาที โดยใช้เอกสารผ่านแดน คือ หนังสือเดินทางและวีซ่า โดยสามารถทำวีซ่าปกติหรือทำวีซ่าที่ประเทศปลายทาง (Visa on Arrival) ก็ได้ นอกจากนี้ที่ด่านบ่อหานใช้ระบบการเก็บข้อมูลโดยคอมพิวเตอร์ และกล้องถ่ายรูป เจ้าหน้าที่ไม่สามารถใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสารกับนักท่องเที่ยวได้ดีเท่าที่ควร จึงต้องใช้ล่ามเป็นผู้ช่วยสื่อสารหรืออาจจะต้องใช้เวลาในการสื่อสารนานมากขึ้น การทำเอกสารจึงใช้เวลานานมากกว่าปกติ บริเวณด่านบ่อหานจะมีร้านค้าและร้านอาหารให้บริการอยู่บริเวณด่าน มีสถานที่ให้บริการเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐาน มีโรงแรมที่ได้มาตรฐานสากลและสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอ



ภาพเมืองบริเวณบ่อหาน ประเทศจีน

รูปที่ 4-8 ภาพทั่วไปด่านบ่อหาน ประเทศจีน

ถนนจากด่านบ่อหานเป็นถนนลาดยางขนาดสองช่องทาง สภาพถนนค่อนข้างดี จนถึงเมืองสิบสองปันนา ถนนจึงเปลี่ยนเป็นขนาดสี่ช่องทาง สภาพดีมาก มีไหล่ทางที่ได้มาตรฐาน มีเส้นแบ่งถนนที่ชัดเจน และมีเกาะกลางถนน หลังจากนั้นจะเป็นถนนมอเตอร์เวย์เข้าสู่เมืองสิบสองปันนา โดยมีลักษณะเป็นถนนขนาดสี่ช่องทางสภาพดีและมีลักษณะเป็นฟรีเวย์ (Freeway) ตัดผ่านภูเขาโดยการขุดเจาะอุโมงค์ ทำให้รถสามารถสัญจรได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น บนถนนมอเตอร์เวย์มีป้ายจราจรที่มีภาษาอังกฤษกำกับ ปรากฏให้เห็นตลอดเส้นทาง ในส่วนของการขั้บขึ้นถนน กำหนดความเร็วในการขั้บขึ้นของรถ คือ รถเล็กใช้ความเร็วไม่เกิน 100 – 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนรถใหญ่ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 – 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



รูปที่ 4-9 สภาพเมืองสิบสองปันนา



รูปที่ 4-10 แหล่งพักรถที่มีเป็นระยะในเส้นทางสิบสองปันนา ถึงคุนหมิง ประเทศจีน

การอำนวยความสะดวกบนเส้นทางสิบสองปันนาสู่เมืองคุนหมิง พบว่า ถนนมอเตอร์เวย์จากสิบสองปันนามุ่งสู่เมืองคุนหมิง เส้นทางนี้มีจุดบริการพักรถให้บริการตลอดเส้นทาง มีบริเวณที่กว้างขวางและมีการจัดสรรพื้นที่ใช้งานได้เป็นอย่างดี โดยจุดพักรถแต่ละจุดนั้นประกอบไปด้วยสถานที่พักรถสำหรับรถบรรทุกและรถยนต์ส่วนตัว สถานที่ให้บริการเชื้อเพลิง ร้านค้าสะดวกซื้อ ร้านอาหาร และห้องน้ำ ที่มีมาตรฐานให้บริการตลอดเส้นทาง และสามารถพบโรงแรมให้บริการตามเมืองต่าง ๆ ที่ถนนเส้นนี้ตัดผ่าน ในส่วนของการให้บริการซ่อมบำรุงรถนั้น ผู้ขับขี่สามารถติดต่อให้ผู้บริการมาซ่อมรถได้ถึงจุดที่รถเสียจอดอยู่ได้ตลอดเวลา

4.3 โครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง R3A

จากการประเมินโครงการพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกในเส้นทาง R3A สรุปได้ดังนี้

4.3.1 สภาพถนน

สภาพถนนที่อยู่ในประเทศไทยระยะทางประมาณ 113 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยางสี่ช่องทาง โดยแบ่งออกเป็นสองฝั่ง ๆ ละสองช่องทาง มีสภาพดี ความกว้างของช่องถนนประมาณ 3.5 เมตร ใช้งานได้สะดวกและสามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้

ถนนในประเทศของ สปป.ลาว มีความยาวประมาณ 247 กิโลเมตร โดยมีลักษณะเป็นถนนลาดยางสองช่องทาง แต่ละช่องทางมีความกว้างประมาณ 3 เมตร สภาพผิวทางชำรุดตลอดเส้นทาง ไหล่ทางแคบ และมีการชำรุด และถนนตัดผ่านพื้นที่ภูเขาหลายลูกทำให้มีความลาดชันและคดเคี้ยวตลอดเส้นทาง ส่งผลให้การสัญจรผ่านเส้นทางในช่วงนี้ไปด้วยความลำบากและอันตราย ผู้ที่ขับขี่ผ่านเส้นทางนี้จำเป็นต้องเป็นผู้ที่มีความชำนาญเส้นทางเป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคในช่วงฤดูฝน นั่นคือ ปัญหาดินถล่มลงมาปิดขวางเส้นทางการสัญจรเนื่องจากน้ำกัดเซาะดิน ทำให้เกิดความยากลำบากในการสัญจรมากยิ่งขึ้น

ถนนในประเทศจีน มีระยะทางประมาณ 827 กิโลเมตร ในช่วงบริเวณด่านบ่อเต็นไปถึงเขตปกครองตนเองสิบสองปันนานั้น มีลักษณะเป็นถนนลาดยางสองช่องทาง มีสภาพชำรุดบ้างเล็กน้อย ในช่วงจากเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาถึงนครคุนหมิง เป็นถนนมอเตอร์เวย์ มีสองฝั่งๆ ละสองช่องทาง และมีกำแพงกั้นระหว่างสองฝั่งดังกล่าว สภาพถนนนั้นมีสภาพที่ดีมาก รถบรรทุกและรถขนาดเล็กสามารถสัญจรไปมาได้สะดวก

4.3.2 สถานีบริการเชื้อเพลิง

ประเทศไทย ส่วนใหญ่มีสถานีบริการเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งาน มีสถานีให้บริการเชื้อเพลิงทางเลือกเป็นระยะตลอดเส้นทาง

สปป.ลาว มีสถานีให้บริการเชื้อเพลิงบริการตลอดเส้นทาง แต่ละสถานีห่างกันประมาณ 5-10 กิโลเมตร สถานีให้บริการเชื้อเพลิงส่วนใหญ่ไม่ได้มาตรฐาน เป็นสถานีขนาดเล็กและไม่มีเชื้อเพลิงทางเลือกให้บริการ

ประเทศจีน มีสถานีให้บริการเชื้อเพลิงที่ได้มาตรฐานสากลให้บริการอย่างเพียงพอตลอดเส้นทาง

4.3.3 จุดพักรถและที่อำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถ

จุดพักรถตามเส้นทาง R3A นั้น สามารถพบได้ตามสถานีให้บริการเชื้อเพลิงตลอดเส้นทาง

ประเทศไทย และ สปป.ลาว ส่วนใหญ่มีพื้นที่ให้บริการที่ไม่กว้างขวางและไม่มีการจัดสรรพื้นที่อย่างเป็นสัดส่วน

จุดพักรถในประเทศจีนนั้นสามารถพบเห็นได้ตามสถานีให้บริการเชื้อเพลิงเช่นกัน แต่มีพื้นที่เป็นบริเวณที่กว้างและมีการจัดสรรพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ให้บริการต่าง ๆ อย่างเป็นสัดส่วน ได้แก่ พื้นที่ให้บริการเติมเชื้อเพลิง พื้นที่สำหรับการจอดพักรถ พื้นที่ในส่วนของบริษัทค้าและร้านอาหาร

4.3.4 สถานีซ่อมบำรุงรถ

ในประเทศไทยสามารถพบสถานีซ่อมบำรุงได้ตามตัวชุมชน ทั้งนี้ส่วนใหญ่ยังไม่ได้คุณภาพและขาดความหลากหลายในการให้บริการ

สปป.ลาว สามารถพบสถานีซ่อมบำรุงรถได้ตามตัวชุมชนต่าง ๆ เช่นกัน ขาดช่างที่ชำนาญและความหลากหลายในการให้บริการ ในพื้นที่บางส่วนนั้นอยู่ห่างไกลจากชุมชน ทำให้ในกรณีที่เกิดเหตุขึ้นมาใน

ระหว่างทางนั้นจะต้องทำการจอดรอไว้เพื่อทำการติดต่อช่างให้มาซ่อมรถยังจุดเกิดเหตุและด้วยลักษณะภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ทำให้ใช้เวลานานเพื่อเข้าไปยังจุดที่รถเสีย

ประเทศจีน สามารถพบสถานีซ่อมบำรุงรถที่ได้มาตรฐานตามตัวเมืองต่าง ๆ ในกรณีที่รถเสียก็สามารถติดต่อช่างให้มาซ่อมรถได้โดยใช้เวลาไม่นาน

4.3.5 โรงแรม

ในประเทศไทยมีบริการโรงแรม ในระดับมาตรฐานที่แตกต่างกัน ตั้งแต่อำเภอเมืองจนถึงอำเภอเชียงของ ตลอดเส้นทาง โดยสามารถพบโรงแรมที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และการให้บริการที่เต็มรูปแบบได้ที่ตัวอำเภอเมืองเชียงราย ในส่วนของโรงแรมในพื้นที่อำเภอเชียงของมีโรงแรมขนาดใหญ่ 1 แห่ง โรงแรมขนาดกลาง 2-3 แห่ง นอกนั้นเป็นที่พักแรมและเกสเฮาส์ มีความหลากหลายในการให้บริการ

โรงแรมใน สปป.ลาว สามารถพบเห็นได้ตามชุมชนต่าง ๆ ตามเส้นทาง โดยเฉพาะในเมืองห้วยทราย และในเมืองหลวงน้ำทาที่มีโรงแรมให้บริการมากกว่าตัวชุมชนอื่น โรงแรมที่พบนี้นั้นยังไม่ค่อยมีมาตรฐานมากนัก ไม่สามารถรองรับความต้องการที่หลากหลายของนักท่องเที่ยวได้ และมีปริมาณของโรงแรมให้บริการที่ไม่เพียงพอกับปริมาณการใช้งานของผู้เดินทาง โดยโรงแรมที่พบใน สปป.ลาว ส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับ 2-3 ดาวเท่านั้น

โรงแรมในจีน ค่อนข้างได้มาตรฐาน และมีการอำนวยความสะดวกที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางได้ รวมถึงมีปริมาณมากเพียงพอกับความต้องการใช้บริการของผู้เดินทาง โรงแรมในจีนสามารถพบเห็นได้ตามเส้นทาง R3A และตามเมืองต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา เมืองยวีซี หรือนครคุนหมิง เป็นต้น โดยโรงแรมที่พบในจีนนั้นอยู่ในระดับ 3-5 ดาว

4.3.6 ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว

ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวนั้น สามารถพบเห็นได้ตามจุดสำคัญบนเส้นทาง R3A ไม่ว่าจะเป็นในเมืองหรือด่านชายแดน โดยการให้ข้อมูลนั้นส่วนใหญ่เป็นข้อมูลพื้นฐานแก่นักท่องเที่ยว

4.3.7 ร้านค้าและร้านอาหาร

ร้านค้าและร้านอาหารในตัวอำเภอเมืองเชียงราย มีความหลากหลายและมีมาตรฐาน สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี แต่ระหว่างเส้นทางจากอำเภอเมืองถึงอำเภอเชียงของและภายในอำเภอเชียงของจะมีร้านค้าและร้านอาหารขนาดเล็กให้บริการกระจายอยู่สม่ำเสมอแต่ขาดความหลากหลาย และบางส่วนขาดมาตรฐานด้านความสะอาด ทำให้ไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้กับ ผู้เดินทางได้อย่างเต็มที่มากนัก

ร้านค้าและร้านอาหารในลาวนั้น มีให้บริการอย่างเพียงพอในพื้นที่เมืองสำคัญ เช่น เมืองห้วยทราย เมืองหลวงน้ำทา แต่ไม่เพียงพอตามเส้นทางที่รถใช้สัญจร โดยร้านอาหารที่พบนั้น ส่วนใหญ่ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางได้ เนื่องจากยังขาดมาตรฐานด้านการให้บริการ ความสะอาด และยังขาดความหลากหลาย

ร้านค้าและร้านอาหารในจีน มีการให้บริการที่เพียงพอกับความต้องการของผู้เดินทาง โดยสามารถพบเห็นร้านค้าและร้านอาหารได้ตลอดเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็นตามเมืองต่าง ๆ หรือจะเป็นร้านค้าร้านอาหารในบริเวณสถานีพักรถ โดยร้านค้าร้านอาหารส่วนใหญ่มีมาตรฐาน สะอาด มีสินค้าและรายการอาหารที่หลากหลาย สามารถตอบสนองความต้องการของผู้เดินทางได้เป็นอย่างดี

4.3.8 สถานพยาบาล

สถานพยาบาลที่ให้บริการบนเส้นทาง R3A นั้นพบว่า ส่วนใหญ่สามารถให้บริการรักษาในขั้นพื้นฐานได้ แต่ไม่สามารถรักษาอาการของโรคที่มีความซับซ้อนได้ โดยสถานพยาบาลที่มีมาตรฐานสามารถอำนวยความสะดวกให้ผู้เดินทางได้ค่อนข้างเต็มรูปแบบนั้นสามารถพบได้ตามเมืองสำคัญต่าง ๆ เช่น อำเภอเมืองเชียงราย อำเภอเชียงของ เมืองห้วยทราย เมืองหลวงน้ำทา เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา และนครคุนหมิง เป็นต้น

4.3.9 การข้ามแดนและการเดินทางระหว่างด่าน

การเดินทางข้ามแดนไทย – ลาวระหว่างด่านเชียงของ และด่านห้วยทรายนั้นเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว เนื่องจาก มีถนนสี่ช่องทางและมีสภาพดี นอกจากนี้ระหว่างสองด่านนี้ยังมีการให้บริการรถรับส่งซึ่งดำเนินการโดย บริษัทขนส่ง จำกัด ของไทย โดยมีการเก็บอัตราค่าบริการคนละ 20 บาทต่อเที่ยว ส่วนการเดินทางข้ามแดนลาว – จีน ระหว่างด่านบ่อเต็นและด่านบ่อหานนั้น เป็นไปด้วยความสะดวก แต่อาจต้องเดินทางด้วยความไม่สะดวกเล็กน้อย เนื่องจากเป็นถนนสองช่องทางและมีสภาพถนนที่ชำรุดตลอดช่วง

4.4 ศักยภาพทางด้านการประหยัดต้นทุนที่เกิดขึ้นหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

ถนน R3A เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญมีการเปิดใช้เพื่อเชื่อมต่อระหว่างประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) สปป.ลาว และไทย โดยเส้นทางนี้ผ่านแม่น้ำโขง เข้าสู่พรมแดนไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามมายังเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศปลายทาง เป็นแหล่งส่งออกผลไม้ที่สำคัญยังประเทศจีน แต่เดิมการขนส่งข้ามพรมแดนไทยไปยังสปป.ลาวที่อำเภอเชียงของ ต้องใช้เรือแพขนานยนต์ในการขนส่งรถบรรทุกสินค้าข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้า เสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก และมีอุปสรรคในเรื่องของระดับน้ำในแม่น้ำโขงตามฤดูกาล ตลอดจนความปลอดภัย ทำให้การขนส่งไม่มีประสิทธิภาพและ

ประสิทธิผลอย่างที่ควร ทางทางไทย จีน และ สปป.ลาวจึงได้มีการเจรจาตกลงและสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ขึ้น ณ พรมแดนไทย (อำเภอเชียงของ) กับ สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว) โดยสะพานได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เชื่อมระหว่างอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ข้ามไปยังแขวงบ่อแก้ว ของ สปป.ลาว กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 เลน แต่ละเลนกว้าง 3.50 เมตร โดยมีความยาวทั้งสิ้น 630 เมตร



รูปที่ 4-11 บรรยากาศการขนส่งสินค้าโดยแพขนานยนต์จากเชียงของไปห้วยทราย

ก่อนการเปิดใช้สะพาน

หลังการเปิดใช้สะพานสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการขนส่งระหว่างชายแดนเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยของเส้นทางสูง โดยเส้นทางถนนเริ่มจากอำเภอเชียงของในประเทศไทย ผ่านเข้าสู่ สปป.ลาว ที่เมืองห้วยทราย จากนั้นเชื่อมต่อไปยังบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น แล้วจึงเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง ในแคว้นสิบสองปันนา สิ้นสุดที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน

เมื่อเปรียบเทียบศักยภาพทางด้านต้นทุน ระยะเวลา และความคงที่ในการบริการ กรณีของก่อน/หลัก การเปิดใช้สะพานพบว่า ต้นทุนในการขนส่งสินค้าผ่านสะพานต่ำกว่าการขนส่งทางแพขนานยนต์ ระยะเวลาที่ผ่านแดนน้อยกว่า ตลอดจนมีความคงที่ในการบริหารได้ดีกว่า ดังแสดงในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 เปรียบเทียบศักยภาพด้านต่างๆระหว่างการใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4

และการใช้การเดินทางในรูปแบบแพขนานยนต์เดิม

ปัจจัยพิจารณา	กรณีสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4	กรณีการใช้แพขนานยนต์
ต้นทุน	ต้นทุนต่ำกว่า เนื่องจาก มีการกำหนดค่าธรรมเนียมตามประกาศ กรม.ชัดเจน “ในกรณีรถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ เสียค่าธรรมเนียมการใช้สะพาน 500 บาท”	ต้นทุนสูงกว่า เมื่อเทียบกับการใช้สะพานฯ เนื่องจากการข้ามสะพานครั้งหนึ่งต้องเสียต้นทุนอยู่ที่ 3,500 บาท ผู้ประกอบการต้องมีจำนวนรถบรรทุกอยู่ที่ 4 คันขึ้นไป

ปัจจัยพิจารณา	กรณีสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4	กรณีการใช้แพขนานยนต์
ระยะเวลา	เร็วกว่า โดยเปรียบเทียบเนื่องจากสะพานเปิดใช้งาน 06.00 – 22.00 และใช้เวลาไม่ถึง 30 นาที ในการผ่านสะพาน นอกจากนั้นหลังจากลงสะพานแล้ว รถบรรทุกยังสามารถใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองซึ่งเดินทางต่อไปยังบ่อเต็นได้โดยไม่ต้องเข้าไปที่ตัวเมืองบ่อแก้ว	ช้ากว่า เมื่อเทียบทางเลือกการข้ามสะพานเนื่องจากขนาดของพื้นที่รองรับมีขนาดเล็กทำให้เกิดการแออัดขึ้น นอกจากนั้นระยะเวลาการทำงานของแพขนานยนต์ยังมีช่วงเวลากำกัฏ ตัวอย่าง เช่น การปิดพักเที่ยงระหว่างช่วงเวลา 12.00 – 14.00 ของ บริษัทฯ และการหยุดการเดินทางเรือในทุกวันอาทิตย์ นอกจากนี้ระยะเวลาในการเดินทางจากฝั่งไทยไปลาวยังใช้เวลามากกว่า 1 ชั่วโมง
ความคงที่ในการให้บริการ	สูง เนื่องจาก สภาพทางกายภาพและการให้บริการที่ควบคุมโดยรัฐบาล	ต่ำ เนื่องจาก ต้นทุนการเดินทางและระยะเวลานานขึ้นอยู่กับบริษัทเอกชนซึ่งในกรณีที่น้ำมันขึ้นราคาทางบริษัทเอกชนจะมีการปรับราคาค่าเดินเรือขึ้น

4.5 ความเสี่ยงและข้อจำกัดการใช้เส้นทาง R3A เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างไทยและประเทศจีน

แม้ว่าการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ – ห้วยทราย) จะส่งผลกระทบทางบวกทำให้เกิดประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก แต่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศต้นทางไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นประเทศปลายทางนั้น จำเป็นต้องผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวซึ่งเป็นประเทศผ่านทาง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อตกลง CBTA นั้นยังไม่เสร็จสิ้น จึงทำให้ไทยยังไม่ได้ทำการตกลงเรื่องยานพาหนะข้ามแดนกับประเทศจีน ทำให้ในปัจจุบันมีเพียงการลงนามเรื่องยานพาหนะข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว และระหว่าง สปป.ลาวกับจีน เท่านั้น ดังนั้นรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าจึงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายหัวรถก่อนที่เข้าสู่ประเทศจีน ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับความไม่ชัดเจนของวิธีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของทางสปป.ลาวทำให้เกิดความเสี่ยงทางด้านต้นทุนดังนี้

ตารางที่ 4-2 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าตามเส้นทาง R3A

ต้นทุนค่าขนส่งตามเส้นทาง R3A	มูลค่า(ไทยบาท)
1. ค่าธรรมเนียมการใช้สะพาน	500 บาท
2. ค่าบริการผ่าน สปป.ลาว	1,600 บาท
3. ค่าธรรมเนียมผ่านแขวงบ่อแก้ว	1,600 บาท
4. ค่าอากรบ่อแก้ว	1200 บาท
5. ค่าธรรมเนียมลานจอดที่บ่อเต็น	1,500 บาท
6. ค่าเปลี่ยนถ่ายหัวรถลาก	2,700 – 3,500 บาท
7. ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเกี่ยวกับลานจอด	520 บาท
8. ค่าบริการเพิ่มเติม	1,200 บาท
รวมทั้งสิ้น	10,820 – 11,620 บาท

ที่มา: ประมวลจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม

ค่าบริการเพิ่มเติม นั้น เป็นต้นทุนที่เกิดจาก สปป.ลาว ให้สิทธิแต่ละแขวงในการเก็บค่าธรรมเนียมด้วยตนเอง ทำให้ไม่มีความชัดเจนของค่าบริการ ทำให้ผู้ประกอบการทางประเทศไทย เกิดความเสี่ยงด้านต้นทุน ดังเช่น กรณีของผู้ประกอบการค้าชายแดนเชียงราย นำรถบรรทุกพ่วงนับสิบล้อคันปิดทางเข้าออกด่านพรมแดนเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ด้านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เมื่อ เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2559 หลังจากไม่พอใจที่ทางการลาวได้ทำการกักขังรถบรรทุกสินค้าของผู้ประกอบการไทยไว้ที่บริเวณลานจอดรถจุดเปลี่ยนสินค้าหน้าด่านพรมแดนของลาว เพื่อเรียกเก็บเงินค่าลานจอดหรือค่าผ่านทางเพิ่ม ซึ่งเป็นค่าผ่านทางเพิ่มจากปกติที่เคยเก็บอยู่ 1,600 บาท โดยการเก็บเพิ่มอีกเกือบเท่าตัว

4.6 ผลกระทบจากการใช้สะพานมิตรภาพเชียงของ-ห้วยทราย

ผลกระทบจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพเชียงของ-ห้วยทราย จำแนกออกเป็นระดับต่าง ๆ ดังนี้

4.6.1 ในระดับประเทศ

ประเทศไทยไม่ได้มีแผนการใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 เพื่อเชื่อมโยงระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เท่านั้น แต่มีเป้าหมายเพื่อยึดโยงเศรษฐกิจกับประเทศจีนตอนใต้อย่างคุณหมิง เพื่อให้สินค้าสามารถขนส่งได้โดยสะดวก และนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนมาเที่ยวเมืองไทยได้สะดวกยิ่งขึ้น ภายหลังการเปิดสะพาน การขนส่งสินค้าผ่านสะพานแห่งนี้ สะดวกมากยิ่งขึ้น อีกทั้งเป็นการผลักดันให้เกิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของเชียงราย ส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติตัดสินใจลงทุนสร้างอุตสาหกรรมในพื้นที่ อันจะก่อให้เกิดการจ้างงาน การส่งออกสินค้า และการใช้ประโยชน์พื้นที่ นอกจากนี้ การเปิดใช้สะพานส่งผลโดยตรงเรื่องของการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวไทยและจีนเข้าออกที่ด่านวันละ 500 คน สำหรับรถยนต์

ส่วนตัวสามารถเข้าไปยังฝั่งลาวได้ แต่หากจะเข้าไปฝั่งจีนต้องเป็นแบบคาราวาน และต้องให้บริษัททัวร์ของจีนมารับบริการ ที่น่าสนใจ คือ รถยนต์ส่วนตัวจากจีนสามารถขับเข้ามายังเชียงของได้ โดยตรง สำหรับจุดประสงค์ของการเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อไปยัง สปป.ลาว หรือจีน ได้แก่ แขวงหลวงพระบางในประเทศ สปป.ลาว และเขตการปกครองตนเองสิบสองปันนาในประเทศจีน ที่นิยมรองลงมา คือ เชียงใหม่ และเวียงจันทน์ และมีบางส่วนที่เดินทางต่อไปถึงคุนหมิง และผู้เออร์ โดยมีส่วนน้อยมากที่สนใจท่องเที่ยวในอำเภอเชียงของ แต่ปัญหาที่ของนักท่องเที่ยวจีนขับรถยนต์เข้ามาท่องเที่ยวด้วยตัวเองมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจร อุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสาเหตุหลักมาจากการที่การเดินทางของไทยแตกต่างจากของจีน ทำให้นักท่องเที่ยวจีนไม่ชำนาญ และกฎจราจรบางอย่างที่แตกต่างกันด้วย ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องออกมาตรการเตรียมความพร้อมรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ตามประกาศหลักเกณฑ์เงื่อนไขการอนุญาตให้รถต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยวเป็นการชั่วคราว เช่น การไม่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวจีนนำรถเข้ามาขับในประเทศไทย และหากต้องการนำรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามายังประเทศไทย ก็ต้องยื่นคำร้องล่วงหน้ากับกรมการขนส่งทางบกอย่างน้อย 10 วัน และหลังจากเข้ามาแล้วสามารถอยู่ได้ไม่เกิน 30 วัน โดยจัดเก็บค่าธรรมเนียมคันละ 1,000 บาท เพื่อแก้ไขปัญหาแล้ว ในปัจจุบันรัฐบาลได้มีโครงการต่าง ๆ ที่กำหนดเพื่อการรองรับการพัฒนาให้ไปพร้อม ๆ กับการเปิดใช้สะพาน ตั้งแต่การเปิดใช้สะพานในปี พ.ศ. 2556 พบว่า โครงการหลายโครงการ เช่น โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ หรือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ ยังไม่สามารถเกิดขึ้นหรือพัฒนาไปพร้อม ๆ กับการเปิดใช้สะพาน ดังนั้น รัฐจึงควรเร่งดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เพราะประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่า สปป.ลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีนต่างเร่งพัฒนาเขตเศรษฐกิจ เพื่อรองรับกับเส้นทาง R3A ไว้ตลอดเวลา หากประเทศไทยไม่เร่งดำเนินการให้ทันตามแผนแล้ว ประเทศไทยอาจจะไม่ได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการเปิดใช้สะพานแห่งนี้ ซึ่งจะเป็นการเสียโอกาสทางธุรกิจอย่างน่าเสียดาย

นอกจากนี้ นโยบายของรัฐ กับการพัฒนากระบวนการขนส่งทางรางยังไม่ชัดเจน แม้จะได้มีการศึกษาและกำหนดเส้นทางรถไฟสายนี้ไว้หลายปีแล้ว การผลักดันให้เกิดขึ้นยังไม่สามารถทำได้ แนวทางการพัฒนาระบบรางรถไฟที่เชื่อมต่อมายังเชียงราย จะเอื้อประโยชน์โดยตรงต่อการขนส่งทั้งในระดับจังหวัดเชียงราย ระดับประเทศ และการเชื่อมต่อยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคหน้า

4.6.2 ในระดับจังหวัด

จังหวัดเชียงราย เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพ ด้วยมีพื้นที่ติดกับเมียนมา และสปป.ลาว สามารถติดต่อค้าขายได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะกับเมียนมาที่มีแผ่นดินเชื่อมต่อกัน ส่งผลให้บริเวณชายแดนของทั้งสองประเทศ มีกิจกรรมทางธุรกิจเกิดขึ้นมากมาย ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจจังหวัดโดยรวม ส่วนที่เชื่อมโยงกับสปป.ลาว แต่เดิมไม่มีสะพานเชื่อมต่อระหว่างสองประเทศ จึงใช้การขนส่งทางเรือ ก่อให้เกิดการจ้างงานและธุรกิจท่าเรือ แต่ภายหลังที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 รถบรรทุกสินค้าสามารถข้ามผ่านได้อย่างสะดวก ธุรกิจ และการจ้างงานของคนในจังหวัดลดลง ส่งผลกระทบเศรษฐกิจของจังหวัด โดย

เฉพาะที่อำเภอเชียงของ ซึ่งการก่อสร้างสะพานอยู่ไกลจากเมืองเชียงของ ประมาณ 10 กิโลเมตร ทำให้ธุรกิจที่พักและท่องเที่ยวในอำเภอเชียงแสนซบเซา แต่แผนการพัฒนาจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว โดยมีการค้าชายแดนและการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคเป็นจุดดึงดูด เมื่อผนวกกับแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และกฎระเบียบของ AEC อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้จังหวัดเชียงรายจำเป็นต้องส่งเสริมการท่องเที่ยวและสินค้า เน้นจุดขายที่เป็นเอกลักษณ์ ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจที่เหมาะสมกับจังหวัดอีกทางหนึ่งด้วย

ทางด้านการเกษตร โดยการส่งเสริมให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตร และการพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบต่อธรรมชาติและมลภาวะที่ทำลายสิ่งแวดล้อม

4.6.3 ผลการศึกษาระดับชุมชน

ในระดับชุมชน หมายถึง อำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นอำเภอที่ได้รับผลโดยตรงจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้ แบ่งผลกระทบที่ได้รับออกเป็น 2 ด้าน คือ

ก. ผลกระทบด้านบวก

การเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ก่อให้เกิดประโยชน์กับชุมชน สามารถเชื่อมโยงเมืองคู่แฝดระหว่างไทยกับลาวได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถวิ่งผ่านสะพานได้สะดวก ลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้า เป็นการส่งเสริมให้เกิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ อันจะเกิดการจ้างงานอีกมากมาย นอกจากนี้การสร้างระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติม อาทิเช่น การตัดถนนเส้นใหม่เพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต การพัฒนาระบบน้ำประปาและระบบไฟฟ้าให้ครอบคลุมในตัวพื้นที่ เพื่อการอำนวยความสะดวกให้กับบุคคลที่จะเดินทางมายังพื้นที่แห่งนี้ เป็นต้น

ข. ผลกระทบทางลบ

จากการเปิดใช้สะพานนั้น ได้เกิดผลกระทบในด้านลบหลายประการกับประชาชนในพื้นที่ชุมชนเชียงของ กล่าวคือ ในด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนในพื้นที่ พบว่า เศรษฐกิจของอำเภอลดลงอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากสมัยก่อนการเปิดใช้สะพานนั้น ประชาชนในเชียงของมีรายได้จากการเข้ามาใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวหรือนักธุรกิจเพื่อรอทำเอกสารเพื่อออกนอกประเทศ บริเวณท่าเรือบักเพื่อไปยัง สปป.ลาว โดยภายหลังจากการเปิดสะพาน นักท่องเที่ยวที่ใช้หนังสือเดินทางสามารถเดินทางออกจากไทยได้ที่บริเวณด่านพรมแดนเชียงของเท่านั้น นักท่องเที่ยวส่วนมากจะทำการข้ามพรมแดนด้วยรถยนต์สาธารณะเนื่องจากมีความสะดวกสบาย และประหยัดต้นทุนในการเดินทาง นักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ส่วนมากมาใช้ในการข้ามแดนผ่านจุดนี้เป็นครั้งแรกและส่วนใหญ่ไม่แวะพักที่ อำเภอเชียงของ

เนื่องจากภายหลังจากการเปิดสะพานการข้ามพรมแดนสามารถทำได้ง่ายและรวดเร็ว ทำให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางต่อไปยัง สปป.ลาว และจีน ไม่จำเป็นต้องทำการแวะพักใน อำเภอเชียงของ เช่นเดียวกันกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางข้ามพรมแดนเข้ามายังไทย ก็นิยมเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่แวะท่องเที่ยวที่อำเภอเชียงของเช่นกัน ทำให้อำเภอเชียงของเป็นเพียงเมืองทางผ่านของนักท่องเที่ยวเท่านั้น ทำให้สภาพการค้าขายและธุรกิจการท่องเที่ยวซบเซาลง เมื่อนักท่องเที่ยวลดลงจึงส่งผลทำให้รายได้จากการค้าขายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องลดลงตามไปด้วย

เมื่อพิจารณาราคาที่ดินและค่าครองชีพในอำเภอเชียงของ พบว่า เพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากนักลงทุนทั้งในและต่างถิ่นต่างมองว่า ในอนาคตพื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 จะมีปริมาณรถบรรทุกและนักท่องเที่ยวในปริมาณมาก ประกอบกับการที่ได้มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนในหลายโครงการในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ๆ กับสะพานมิตรภาพไทยลาว แห่งที่ 4 อาทิ โครงการเชียงของเมืองใหม่ โครงการนาคราชนคร จึงทำให้นักลงทุนได้เห็นโอกาสในการซื้อที่ดินไว้เก็งกำไร ได้มีการซื้อที่ดินไว้ตั้งแต่ก่อนการเปิดใช้สะพานและทำการซื้อขายหลายทอดจนราคาที่ดินในสูงเกินกว่าความเป็นจริง โดยภายหลังจากการที่มีการเปิดสะพาน พบว่า กิจกรรมร้านค้าในโครงการเชียงของเมืองใหม่ ประสบภาวะขาดทุนกันเกือบทั้งหมดเนื่องจากมีปริมาณนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่โครงการน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ แม้ว่าจะเป็นวันเสาร์อาทิตย์ก็ตาม สืบเนื่องมาจากการเดินทางข้ามไปยังประเทศสปป.ลาว สามารถทำได้สะดวกสบายและรวดเร็ว นักท่องเที่ยวเกือบทั้งหมดจึงเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของการเดินทางทันที

บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

เส้นทางการค้า R3A เชื่อมโยงคมนาคมทางบก เชียงของ-บ่อแก้ว (สปป.ลาว)-หลวงน้ำทา (สปป.ลาว) - บ่อหาน (ประเทศจีน) - สิบสองปันนา - คุณหมิง เส้นทางเริ่มจาก เชียงราย - อำเภอเชียงของ ระยะทางประมาณ 113 กิโลเมตร และข้ามผ่านสะพานแม่น้ำโขงไปยังแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ไปยังเวียงภูคา หลวงน้ำทา บ่อเต็นและเชื่อมต่อชายแดนจีนที่บ่อหาน ระยะทางในลาวประมาณ 250 กิโลเมตร จากนั้นจะไปยังเมืองเชียงรุ่งและสิ้นสุดที่คุณหมิง รวมระยะทางจากเชียงราย - คุณหมิง ประมาณ 1,200 กิโลเมตร เส้นทางในส่วนของไทยมีถนนลาดยางจนถึงเขตชายแดน

5.1 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยนี้ทำการศึกษาผลกระทบและโอกาสที่เกิดขึ้นภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 ด้วยการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน การใช้แบบสอบถาม และการสำรวจเส้นทาง R3A สรุปผลการศึกษา ดังนี้

เส้นทาง R3A ในช่วงประเทศไทยนั้น มีสภาพถนนที่ค่อนข้างดีและสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งและการท่องเที่ยวได้ แต่สิ่งอำนวยความสะดวกไม่ว่าจะเป็นร้านค้า ร้านอาหาร สถานีซ่อมบำรุงรถ สถานีให้บริการคนขับรถ เป็นต้น นั้นยังไม่ได้มาตรฐานและยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้งาน ในส่วนของ สปป.ลาวนั้น พบว่า สภาพถนนนั้นชำรุดเป็นส่วนมาก ถนนค่อนข้างแคบ คดโค้งและลาดชัน เนื่องจากเส้นทางตัดผ่านภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวก ยังไม่ได้มาตรฐานเพียงพอ นอกจากนี้ ตามบริเวณสองฝั่งถนนใน สปป.ลาว โดยเฉพาะในแขวงหลวงน้ำทา จะพบโรงงานอุตสาหกรรม และโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ที่ลงทุนโดยนักลงทุนจีนหลายโรงงาน แต่กลับไม่พบการเข้ามาลงทุนของนักลงทุนไทย ในช่วงประเทศจีน พบว่า ถนนส่วนใหญ่มีสภาพดีและมีช่องทางถนนกว้าง มีเฉพาะบริเวณด่านบ่อหานที่ถนนมีสภาพชำรุด ในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น พบว่า มีการจัดสรรพื้นที่ได้เป็นอย่างดี มีมาตรฐาน สามารถที่จะรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยวและผู้ขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างดี

การขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R3A มีความสะดวกมากขึ้น นับเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทย ในการเข้าไปลงทุนและขยายฐานการผลิตไปยังประเทศ สปป. ลาว และจีน การประกอบการธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ การประกอบการธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่อำเภอเชียงของ ควรมีการสร้างความเข้มแข็งของอำเภอเชียงของให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดเชียงราย และควรมีการพัฒนาธุรกิจท้องถิ่นให้มีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้นเพื่อให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ พบว่าการเปิดสะพานนั้นก่อให้เกิดโอกาสที่ดีต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยมูลค่าการค้าชายแดน มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สินค้าที่เป็นที่นิยมในการส่งออกได้แก่สินค้าทางการเกษตร เช่น ผัก ผลไม้ ดอกไม้ เป็นต้น รวมถึงสินค้าจำพวกเชื้อเพลิง ได้แก่ น้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซิน เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งนี้ ทำให้เศรษฐกิจในภาพรวมของอำเภอเชียงของซบเซาลงไป เนื่องจากนักท่องเที่ยวและคนขับรถบรรทุก ไม่จำเป็นต้องเข้ามาอยู่ในชุมชนเชียงของเพื่อทำการข้ามแดนที่ท่าเรืออีกต่อไป การใช้จ่ายในชุมชนจึงลดน้อยลงไป จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ต้องหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นว่าภายหลังจากการเปิดสะพานเกิดทั้งผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบ โดยหากจะมีการใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ควรมีการร่วมมือกันในส่วนองภาครัฐและเอกชน เพื่อร่วมกันหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาและใช้ประโยชน์จากเส้นทางให้ได้เต็มที่และเหมาะสมที่สุด

5.2 โอกาสและแนวทางการพัฒนา

การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ทำให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นไปในทางที่ดีขึ้น โดยเฉพาะการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีปริมาณสินค้าโดยรวมมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี แต่มีอัตราการเพิ่มขึ้นที่ไม่สูงมากนัก เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณสินค้าช่วงก่อนเปิดสะพาน เนื่องจากการขนส่งข้ามแดนไปยังสปป.ลาวนั้นเป็นเพียงการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการใช้เรือเป็นสะพานเท่านั้น แต่ผู้ประกอบการที่เลือกใช้เส้นทาง R3A ในการขนส่งสินค้ายังเพิ่มขึ้นไม่สูงมาก นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในด้านการท่องเที่ยว พบว่า เส้นทางคมนาคมผ่านเส้นทาง R3A มีความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน โดยเฉพาะในมณฑลยูนนานเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีกับภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ

5.2.1 โอกาสในการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทาง R3A

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่ผ่านสปป.ลาวเข้าสู่ประเทศจีนตอนใต้ ประกอบกับเส้นทางคมนาคมที่สะดวกมากขึ้น จึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปทำลงทุนในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจมากขึ้น

ก. โอกาสสำหรับผู้ประกอบการในประเทศ

1) การประกอบธุรกิจด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งตามเส้นทาง R3A ตามที่กล่าวไว้ในข้างต้น มีสินค้าปริมาณมากที่ขนส่งผ่านเส้นทาง R3A เพราะรถบรรทุกสามารถขนส่งได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ประกอบกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะทำให้การส่งสินค้าเข้าออกประเทศในอาเซียนเป็นไปได้สะดวก จะทำให้ปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งผ่านเส้นทางนี้มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต จึงเป็นโอกาสที่ดี

สำหรับผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยที่จะได้เข้ามาลงทุนและขยายกิจการเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น

สำหรับธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่มีให้บริการอยู่แล้วบนเส้นทาง R3A นั้น ส่วนมากเป็นของผู้ประกอบการจีน โดยระบบการขนส่งสินค้าของจีนใช้ระบบการขนส่งสินค้าแบบ Backhauling หรือ การขนส่งสินค้าจากจีนมาไทยแล้วขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน โดยใช้รถคันเดียวกัน จีนใช้บ่อเต็นเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้า ในการขนส่งสินค้าทั่วไป จีนจะใช้รถบรรทุกขนสินค้าจากเมืองเชียงรุ่ง (จิ่งหรง) คุณหมิง และเมืองโก๊ตเคี้ยงคุณหมิงไปที่บ่อเต็น ในขณะเดียวกัน สินค้าจากประเทศไทยก็ไปเปลี่ยนถ่ายที่บ่อเต็นเช่นเดียวกัน ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่ำ ดังนั้นการประกอบการที่จะได้เปรียบในพื้นที่นี้ จำเป็นที่จะสร้างจุดแข็งในเรื่องของความพร้อมการให้บริการที่ครบวงจร สะดวกและรวดเร็วเป็นหลัก มีการพัฒนาระบบการจัดการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ ประหยัดต้นทุนและสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจีนได้ นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยควมมีการร่วมมือกับผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทั้งใน สปป.ลาว และจีน เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในประเทศดังกล่าวได้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

2) การให้บริการด้านการท่องเที่ยว

การเปิดสะพานทำให้การเดินทางเป็นไปได้สะดวกมากขึ้น เป็นการเพิ่มความสะดวกในการท่องเที่ยวตามแนวเส้นทาง R3A ประกอบกับการมีตัวเลือกในการเดินทางหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ รถโดยสารสาธารณะ หรือการโดยสารทางเรือ ทำให้สามารถท่องเที่ยวได้หลากหลายรูปแบบ รวมถึงเมืองต่าง ๆ ตามเส้นทางนั้นมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ นับได้ว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะเข้ามาให้บริการการท่องเที่ยวตามเส้นทางนี้ นอกจากนี้ความร่วมมือของ 3 ประเทศด้านการท่องเที่ยว โดยวางแผนเส้นทางท่องเที่ยวตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R3A ได้หลายเส้นทาง เช่น เริ่มต้นการเดินทางที่จังหวัดเชียงใหม่ไปยังอำเภอเชียงของ เพื่อข้ามพรมแดนบริเวณด่านมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ก่อนเดินทางต่อไปยัง สปป.ลาว เพื่อไปยังแขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ หรืออาจจะเดินทางท่องเที่ยวต่อเนื่องไปยังประเทศจีนตอนใต้ ที่มีเมืองท่องเที่ยวสำคัญหลายแห่งไม่ว่าจะเป็น เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา นครคุนหมิง เมืองต้าหลี่ ลี้เจียง และแซงกริลล่า เป็นต้น

3) การให้บริการของธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการท่องเที่ยว เช่น ธุรกิจร้านอาหาร โรงแรม ธุรกิจจำหน่ายของฝากของที่ระลึก และธุรกิจการให้บริการต่าง ๆ เป็นต้น การพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่องเหล่านี้ควรเน้นไปที่ความหลากหลาย ได้มาตรฐาน และปริมาณที่เพียงพอในการให้บริการ การส่งเสริมให้มีการนำเอาเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่นสร้างเป็นจุดแข็งของการท่องเที่ยว จะกลายเป็นการสร้างการแข่งขันให้แก่ท้องถิ่นตามไป

ด้วย เช่น ในอำเภอเชียงของใช้สัญลักษณ์ของปลาบึก หรือการนำสาหร่ายไก่อซึ่งเป็นสาหร่ายน้ำจืดที่สามารถพบได้ในแม่น้ำโขงให้มาแปรรูปเป็นขนม เป็นต้น

ข. โอกาสของผู้ประกอบการไทยในการขยายธุรกิจและการลงทุนไปยัง สปป.ลาว และประเทศจีน

การเปิดสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 นั้น เปรียบเสมือนกับการเปิดโอกาสในการขยายธุรกิจและการลงทุนไปยัง สปป.ลาว และประเทศจีน สำหรับ สปป.ลาวนั้น มีประชากรอยู่ประมาณ 7 ล้านคน เป็นตลาดที่ไม่ใหญ่มาก จึงเหมาะสำหรับธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยที่มีศักยภาพเพียงพอได้เข้าไปลงทุนขยายธุรกิจ โดยประชาชนลาวมีความคล้ายคลึงทางภาษาและวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกับไทย จึงเป็นเรื่องที่เอื้อประโยชน์ ให้สามารถเข้าไปเรียนรู้พฤติกรรมของผู้บริโภคและการตลาดได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังมีค่าแรงงานที่ต่ำกว่าในประเทศไทย การขยายธุรกิจไปยังประเทศสปป.ลาวจึงสามารถที่จะช่วยลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจให้ลดลงได้ แต่ สปป.ลาว ยังมีข้อจำกัดเรื่องของระบบโครงสร้างพื้นฐานในบางพื้นที่ ที่ไม่สามารถรองรับการใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงเป็นสิ่งที่นักธุรกิจจะต้องศึกษาให้ละเอียดถี่ถ้วนก่อนที่จะดำเนินการ ส่วนประเทศจีนนั้นมีประชากรจำนวนมาก เฉพาะมณฑลยูนนานมีประชากรสูงถึง 47 ล้านคน นับว่าเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่สามารถสร้างโอกาสที่ดีให้กับธุรกิจขนาดเล็กตลอดจนธุรกิจขนาดใหญ่ในการเข้าไปขยายธุรกิจในพื้นที่ ประกอบกับการที่ประเทศจีนนั้นมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมสำหรับการใช้งานและการดำเนินการต่าง ๆ จึงทำให้สามารถขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า นักลงทุนจีนได้เข้ามาลงทุนใน สปป.ลาว ค่อนข้างมาก ในขณะที่การลงทุนของผู้ประกอบไทยยังมีน้อย สิ่งหนึ่งที่ผู้ประกอบการไทยควรพิจารณาให้ สปป.ลาวเป็นฐานผลิตแห่งใหม่ให้กับธุรกิจ เนื่องจาก มีต้นทุนค่าแรงที่ต่ำและสามารถเชื่อมต่อกับประเทศจีนได้ใกล้กว่าประเทศไทย

5.2.2 แนวทางการพัฒนา

จังหวัดเชียงรายมีแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด 3 แห่ง โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาที่แตกต่างกัน คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สาย พัฒนาให้เป็นเมืองการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว เขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงแสน พัฒนาให้เป็นเมืองท่าเรือ (Port City) และการท่องเที่ยว และเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ พัฒนาให้เป็นเมืองแห่งศูนย์กลางการขนส่ง (Logistic Hub) จังหวัดเชียงราย ได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการพัฒนา เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ การสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น เพื่อรองรับโอกาสในการสร้างประโยชน์บนระเบียงเศรษฐกิจ R3A และเตรียมความพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

แนวทางการพัฒนาในอนาคต คือ

1. การส่งเสริมและพัฒนาในระดับประเทศ

ก. การส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ ในปัจจุบันพบว่า นโยบายภาครัฐได้มีการกำหนดการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนที่ชัดเจน ในกรณีของอำเภอเชียงของ ได้มีโครงการการสร้างศูนย์กระจายสินค้าเพื่อให้รถบรรทุกที่ขนส่งสินค้า มาทำการเพิ่มมูลค่าให้สินค้าโดยการ Re-Packaging หรือการจอตพักรถบรรทุกก่อนที่จะขนส่งสินค้าต่อไป การทำศูนย์กระจายสินค้านั้น เป็นการช่วยให้อำเภอเชียงของไม่ใช่แค่ทางผ่าน เป็นการช่วยให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้น ซึ่งอำเภอเชียงของจะได้ประโยชน์โดยตรง เป็นการสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่อีกด้วย หรือกรณีการจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดเปลี่ยนหัวลากคอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าระหว่างกัน เพื่อระบายสินค้าจากประเทศจีน อย่างไรก็ดี โครงการของภาครัฐเหล่านี้ ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ทันต่อการเปิดใช้สะพาน ดังนั้นแล้ว จึงกลายเป็นความจำเป็นเร่งด่วนที่หน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการเพื่อทำให้การพัฒนาเดินหน้าต่อไปให้ไปพร้อมกันกับการใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้

ข. การพัฒนาระบบการขนส่ง

การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อจนถึงจังหวัดเชียงราย ได้มีแนวทางการศึกษาเรื่องเส้นทางรถไฟนี้แล้ว และในทางปฏิบัติ การเร่งการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงของ ได้กลับมาเป็นหนึ่งในโครงการลงทุนของรัฐที่เร่งผลักดัน โดยผลการศึกษาความเหมาะสมของเส้นทางดังกล่าว พบว่า การคาดการณ์ ในระยะทุก ๆ 5 ปี (พ.ศ.2560 – พ.ศ.2580) ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่มาใช้เส้นทางรถไฟสายนี้จะมีปริมาณสูงเกิน 2,000,000 คน-ปี มีปริมาณการขนส่งสินค้า (กรณีไม่รวมสินค้าจากจีน) สูงเกิน 300,000 ตันต่อปี และมีปริมาณการขนส่งสินค้า(กรณีรวมสินค้าจากจีน) สูงเกิน 2,000,000 ตันต่อปี การพัฒนาเส้นทางรถไฟนอกจากจะเป็นการลดต้นทุนในการนำสินค้าอุปโภคและบริโภคมายังจังหวัดเชียงรายแล้ว ยังเป็นการเสริมการค้าขนส่งทางรถบรรทุก โดยการขนส่งทางรถไฟนั้นเป็นการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากกว่า ในกรณีที่มีการขนส่งในระยะทางที่ยาวกว่าจะประหยัดต้นทุนมากกว่าการขนส่งทางรถบรรทุก จึงสามารถทำให้ต้นทุนในการผลิตลดลง นอกจากนี้อาจใช้ในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากการขนส่งสินค้าข้ามแดน จะทำให้เกิดการขนส่งที่ครบวงจรมากขึ้น กล่าวคือทำให้มีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น จะทำให้เศรษฐกิจในภาพรวมดีขึ้นด้วย

นอกจากนี้ การสร้างถนนให้รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้นในอนาคต โดยภายในอำเภอเชียงของเอง มีถนนหลักเพียงแค่เส้นเดียว เป็นถนนขนาดเล็กมี 2 ช่องทางสวนกัน สองข้างทางเป็นบ้านเรือนของชาวบ้านทำให้ไม่สามารถขยายถนนได้ จึงไม่เหมาะกับการขนส่งทางรถบรรทุก ดังนั้นการตัดถนนเพิ่มเติมให้เป็นเส้นทางเลียบเมือง เพื่อที่จะได้ไม่กระทบกับคนในชุมชน โดยถนนที่จะสร้างใหม่ควรเป็นถนนที่มีหลายช่องทาง เพื่อที่จะได้เพียงพอกับปริมาณรถบรรทุกและการจราจรไม่ติดขัด สามารถบรรทุกสินค้าได้สะดวก

ค. การเจรจาเพื่อหาข้อตกลงร่วมกับ สปป.ลาว

เนื่องจาก การใช้เส้นทาง 3A ถูกมองว่า เป็นประโยชน์โดยตรงของประเทศไทยและประเทศจีนเท่านั้น เส้นทางที่ผ่านสปป.ลาว ในแขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงน้ำทา เป็นเพียงแค่ทางผ่าน สปป.ลาว ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในเส้นทางอย่างใด ทำให้เกิดปัญหาการเรียกค่าผ่านทาง ดังเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้ว ปัญหาเช่นนี้ ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องแบกรับความเสี่ยงในการถูกเรียกเก็บค่าผ่านทางที่สูงขึ้น ดังนั้นแล้ว การที่รถบรรทุกวิ่งผ่านแขวงใดแขวงหนึ่งของสปป.ลาว ทำให้แต่ละแขวงของสปป.ลาวเรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่ไม่เท่ากัน หรือเรียกเก็บที่สูงกว่าปกติ หรือ กรณีที่ต้องมีการเปลี่ยนหัวรถลากไทยเป็นรถลาวที่บ่อเต็นก่อนเข้าสู่ประเทศจีน เป็นปัญหาในระดับประเทศที่ต้องมีการเจรจาเพื่อหาข้อยุติร่วมกันของทั้งสามประเทศ โดยเร็วเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาเช่นเดิมอีก ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยควรได้มีการเร่งผลักดันให้มีการทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เพื่อเอื้ออำนวยให้สามารถทำการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้บรรลุประโยชน์สูงสุดร่วมกันของทั้งสามประเทศต่อไป

2. การส่งเสริมและพัฒนาในระดับจังหวัด

- การเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการไทย ทั้งผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลาง และขนาดเล็ก (SMEs) โดยการให้สิทธิพิเศษกับผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อเป็นแรงจูงใจในการลงทุน อาทิเช่น การให้เงินอุดหนุน (Subsidies) หรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การลดหย่อนภาษี เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยสามารถมีเงินทุนเพียงพอสำหรับการจัดตั้งและขยายธุรกิจได้ จะเป็นการสร้างประโยชน์และสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่อย่างแท้จริง

- การสร้างความเข้มแข็งในภาคเกษตรกรรม จังหวัดเชียงราย ควรได้มีการส่งเสริมให้เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพเพื่อเพิ่มมูลค่าในการแข่งขัน โดยเฉพาะข้าวหอมมะลิ ชา กาแฟ ยางพารา และพืชพลังงาน เพื่อรองรับสถานการณ์ด้านการผลิตทางการเกษตรที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะราคาพืชอาหารและพืชพลังงาน เพื่อให้เกิดการขยายการผลิตการเกษตรให้มากขึ้น และกลายเป็นแหล่งอาหารที่สำคัญของประเทศได้

- การสร้างความเข้มแข็งในภาคอุตสาหกรรม ควรมีแนวทางในการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) การสนับสนุนจุดแข็งของจังหวัดเชียงรายทางด้านอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมด้านสุขภาพ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ ให้มีแผนพัฒนาอุตสาหกรรมในระยะยาว

2) การส่งเสริมการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในท้องที่และอยู่ในห่วงโซ่อุปทานให้รวมเป็นกลุ่มอุตสาหกรรม (Industrial Cluster) ที่เกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกันมากขึ้น เพื่อเป็นการสร้างอำนาจต่อรองในตลาดให้มากยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นการทำให้ห่วงโซ่อุปทานในการแปรรูปวัตถุดิบต่าง ๆ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร เป็นต้น เป็นไปอย่างครบวงจรมากยิ่งขึ้น

3) การสนับสนุนการปรับปรุงระบบการบริหารจัดการอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และส่งผลดีต่อภาพรวมทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายในระยะยาว

4) การกำหนดให้อุตสาหกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดเชียงราย ต้องเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เป็นต้น

3. การส่งเสริมและพัฒนาในระดับท้องถิ่น

ปัญหาเศรษฐกิจที่ซบเซาของอำเภอเชียงของ ควรให้ชาวเชียงของได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไข เพื่อการพัฒนาพื้นที่อำเภอเชียงของให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยการสร้างจุดเด่นของอำเภอเชียงของเป็นจุดขาย เช่น การนำปลาบึกซึ่งเป็นสิ่งขึ้นชื่อมาเป็นสัญลักษณ์ของอำเภอเชียงของ การจัดกิจกรรมตักบาตรริมแม่น้ำโขง การจัดให้มีรถรางพาเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในตัวเมือง เป็นต้น การจัดกิจกรรมต่าง ๆ จะต้องสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชาวเชียงของที่เป็นผู้รักความสงบ เรียบง่าย และเป็นธรรมชาติ เชียงของเป็นเมืองเก่าซึ่งมีทั้งวัฒนธรรมที่เก่าแก่และมีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ เป็นต้น ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวในตัวเมืองเชียงของมากยิ่งขึ้น การรวมตัวของผู้ประกอบการท้องถิ่นรายย่อยดังเช่น ศูนย์โอท็อป อำเภอเชียงของ ทำการคัดเลือกผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพมาจดทะเบียนเป็นสินค้าโอท็อปแล้วนำมาจำหน่ายที่ศูนย์ กิจกรรมเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยส่งเสริมทำให้ประชาชนในพื้นที่ อำเภอเชียงของ มีทางเลือกในการประกอบอาชีพที่หลากหลายมากขึ้น นอกจากนี้ การเข้ามาของผู้ประกอบการรุ่นใหม่ นับว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะผลักดันเศรษฐกิจของ อำเภอเชียงของให้ดีขึ้น

5.3 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ควรได้มีการศึกษาแนวทางเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากสะพานมิตรภาพแห่งนี้ ดังนี้

1) ศึกษาผลกระทบของความล่าช้าของโครงการ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย โครงการนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ตลอดจนแนวคิดการจัดตั้งโครงการศูนย์กระจายสินค้าเชียงของ ซึ่งโครงการเหล่านี้ เกิดขึ้นเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและการรองรับกับการพัฒนาเพื่อประโยชน์จากการใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้ ซึ่งผลของการศึกษาจะแสดงให้เห็นถึงความเสียหาย ผลกระทบด้านต่าง ๆ ตลอดจนการเสียโอกาสของประเทศไทยต่อการใช้สะพาน เพื่อเร่งผลักดันให้โครงการเหล่านี้เกิดขึ้นโดยเร็วมากขึ้น

2) การศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน อำเภอ หรือ จังหวัด หลังการตัดสินใจสร้างสะพานมิตรภาพแห่งใหม่ เพื่อป้องกันหรือหาแนวทางแก้ไขไม่ให้เกิดผลกระทบเช่นเดียวกับอำเภอเชียงของ

บรรณานุกรม

- ธนภณ เจียรณัย และจารุวิสิฐ ปราบณศักดิ์. โครงการศึกษาผลกระทบและแนวทางการปรับตัวของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงทอง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการมีเส้นทาง การขนส่งสินค้าผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงทอง – หัวยทราย) 2556
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. การศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสน และเชียงทอง. จังหวัดเชียงราย 2553.
- ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 97 ง ณ วันที่ 28 เมษายน 2559
- พลวัฒน์ ประพัฒน์ทอง. โครงการศึกษา เชียงทองเมืองสุนทรียภาพ:รูปแบบการพัฒนาเชียงทองเพื่อรองรับผลกระทบจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 (เชียงทอง – หัวยทราย) เชียงราย: สำนัก วิชาศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, 2557.
- มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2540 เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดเชียงราย
- มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2543 เรื่อง โครงการศึกษาการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย
- มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 เรื่อง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัด เชียงราย
- มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2547 เรื่อง การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย
- ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและพยากรณ์ทางการเกษตร (แม่โจ้โพลล์) แม่โจ้โพลล์ หัวข้อ เชียงทอง ...ศักยภาพและความพร้อมต่อการเป็นแหล่งการค้าชายแดนแห่งใหม่ ระหว่างวันที่ 25 มกราคม – 7 กุมภาพันธ์ 2557

Web site

- Chiangkhong.net. ข้อมูลเชียงทอง. [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.chiangkhong.net/>
http://www.chiangkhong.net/html/chaingkhong_city.html [10 มีนาคม 2559]
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. ยุทธศาสตร์และตลาดสู่อาเซียน. [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.asean thai.net/ewt_news.php?nid=4345&filename=index [16 มีนาคม 2559]
- กรมทางหลวง. กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง. [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www.doh.go.th/web/international/develop.html> [2 มีนาคม 2559]

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย [สายตรง] แหล่งที่มา <http://www.ieat.go.th/assets/uploads/cms/file/20160204192601639830320.pdf> [30 มีนาคม 2559]

ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/np/index33.asp> [20 กุมภาพันธ์ 2558]

เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนคำ - เขตเศรษฐกิจพิเศษโหมฮาน : หนึ่งเขตเศรษฐกิจ สองประเทศ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://pattana-sittisombat.blogspot.com/2016/05/blog-post.html?view=flipcard.aspx> [17 เมษายน 2559]

โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ [สายตรง] แหล่งที่มา : <http://www.chaingrai.net> [19 มกราคม 2560]

ชินภัทร์ ไชยมล 'เชียงของ'ศูนย์เปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้า โฟกัส 'เชียงของ' กับแผนขับเคลื่อน 'ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.komchadluek.net/> [30 มีนาคม 2559]

บริษัท ขนส่ง จำกัด. เส้นทางสายที่ 8 จังหวัดเชียงใหม่ – แขวงหลวงพระบาง <http://home.transport.co.th/index.php/th/executive> [20 กุมภาพันธ์ 2558]

ปลัดกระทรวงมหาดไทย, สำนักงาน. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ประกาศคณะกรรมการ กนพ. ครั้งที่ 2/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://jpp.moi.go.th/detail.php?section=15&id=320> [30 มีนาคม 2559]

เปิด บขส.เชียงของรองรับ AEC พร้อมขยายเส้นทางไทย-ลาว-จีน [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.uasean.com/travel/1828> [20 กุมภาพันธ์ 2558]

ผู้นำเขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อหาน. [สายตรง]. แหล่งที่มา: <http://www2.manager.co.th/>[15 มีนาคม 2559]

มณฑลยูนนาน [สายตรง] แหล่งที่มา: www.google.co.th/maps [20 มีนาคม 2559]

มณฑลยูนนาน ประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.thaibizchina.com/> [20 มีนาคม 2559]

มหาวิทยาลัยพะเยา. ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน. [สายตรง]. แหล่งที่มา: http://www.ict.up.ac.th/sudarata/web/221336/Ass_4/G2.pdf [3 พฤษภาคม 2559]

โยธาธิการและขนส่งแห่งสปป.ลาว, กระทรวง. เส้นทางถนนจากบ่อเต็น สปป.ลาว [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.mpwt.gov.la/> [29 มีนาคม 2559]

โยธาธิการและขนส่งแห่งสปป.ลาว, กระทรวง. เส้นทางหลวงแห่งชาติ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.mpwt.gov.la/> [29 มีนาคม 2559]

ระยะทางจากเชียงราย – คูหนิง [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.photoontour.com/>[30 กันยายน 2557]

ศึกษาธิการและกีฬา, กระทรวง. แขวงบ่อแก้ว [สายตรง] แหล่งที่มา:

http://www.moe.gov.la/gis/GIS%202013/5_Borkeo/Borkeo.html [3 มีนาคม 2559]

ศูนย์ข้อมูลเชิงลึกอุตสาหกรรมเหล็กไทย. เขตเศรษฐกิจลาวแข่งไทย จีนทุ่ม 1 ล้านล้านพัฒนาบ่อหาน-

บ่อเต็น [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://iiu.isit.or.th/th/news/Content-1920.aspx> [17

เมษายน 2559]

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง. เขตความร่วมมือเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดนบ่อหาน-

บ่อเต็น. [สายตรง]. แหล่งที่มา: [http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=469&ID=13708)

[economic-business/result.php?SECTION_ID=469&ID=13708](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=469&ID=13708) [13 มีนาคม 2559]

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง. ปัญหาและอุปสรรคในการใช้เส้นทาง R3A ขนส่งผลไม้จาก

ไทยเข้าสู่จีน [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/detail.php?SECTION_ID=512&ID=12898)

[business-opportunity/detail.php?SECTION_ID=512&ID=12898](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/business-opportunity/detail.php?SECTION_ID=512&ID=12898) [30 กันยายน 2558]

ศูนย์บริการข้อมูลโลจิสติกส์ [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://www.siamintelligence.com/> [30 กันยายน

2557]

สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง. มณฑลยูนนาน [สายตรง] แหล่งที่มา: [http://www.thaiembassy.org/](http://www.thaiembassy.org/kunming/th/thai-people/)

[kunming/th/thai-people/](http://www.thaiembassy.org/kunming/th/thai-people/) [20 มีนาคม 2559]

สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์ แขวงบ่อแก้ว [สายตรง] แหล่งที่มา:

<http://vientiane.thaiembassy.org/th/about/provinces.php?ID=276> [25 มีนาคม 2559]

สายัณห์ จันทร์วิภาสวงศ์. เส้นทาง R3A : ไทย-ลาว-จีน จะร่วมกันอย่างไรเพื่อประโยชน์สูงสุด [สายตรง]

แหล่งที่มา: http://m.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1442476208 [18

กันยายน 2559]

เส้นทางรถไฟสายใหม่บ้านไผ่-นครพนม และสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ. [สายตรง] แหล่งที่มา:

<http://www.poolprop.com> [18 มกราคม 2560]

เส้นทางอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย [สายตรง] แหล่งที่มา:

<http://board.trekkingthai.com/> [25 มีนาคม 2559]

สำนักงานผู้ช่วยทูตทหารไทย-เวียงจันทน์. ถนนหมายเลข R3 ช่วงในประเทศจีน. [สายตรง]. แหล่งที่มา:

http://www.ounon19.com/R3_2road.htm [3 มีนาคม, 2559]

อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย. [สายตรง] แหล่งที่มา: <http://chiangkhong.sadoodta.com/travel>

[30 กันยายน 2558]

เอามั้ย? ‘เขตเศรษฐกิจพิเศษ+คาสีโน’ ทุนจีนได้-เงินสีเทาโต-ไล่ที่ยกหมู่บ้าน [สายตรง] แหล่งที่มา:

<http://tcijthai.com/office-tcij/view.php?ids=6258> [25 มีนาคม 2559]

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1

การเก็บข้อมูลภาคสนาม

การสัมภาษณ์หน่วยงานภายในจังหวัดเชียงราย แบ่งเป็นหน่วยงานในอำเภอเมืองเชียงรายและอำเภอเชียงของ จำนวน 2 ครั้ง ระหว่างวันที่ 16-18 ตุลาคม พ.ศ.2558 และวันที่ 10-12 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 1 และการสำรวจเส้นทางอำเภอเมือง-อำเภอเชียงของ-ห้วยทราย (แขวงบ่อแก้ว)- บ่อเต็น (แขวงหลวงน้ำทา) -บ่อหาน (จีน) – สิบสองปันนา – कुนหมิง ระหว่างวันที่ 17- 20 ธันวาคม พ.ศ.2558

ตารางที่ 1 ผู้ให้สัมภาษณ์ สถานที่สัมภาษณ์และวันเวลาสัมภาษณ์

วันที่	ผู้ให้สัมภาษณ์	สถานที่
วันศุกร์ ที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2558 8:40 - 10:00	นายนักปราชญ์ ไชยานนท์ หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนายุทธศาสตร์จังหวัด	ศาลากลางจังหวัด เชียงราย
10:45 - 12.30	นายพลสวัสดิ์ ต้นศิริ ประธานสภาอุตสาหกรรมเชียงราย	บริษัท อีซูซุ
13:00 - 14:00	1. ดร.อนุรัตน์ อินทร ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย 2. นายธนีสร์ กระภูมพร รองประธานหอการค้าเชียงราย 3. นายเกษม เตชไตรรัตน์ เลขาธิการหอการค้าเชียงราย	
วันเสาร์ที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2558 9:00 - 10:30	พ.ต.ท.หญิง ธาราทิพย์ จำรัส รองผู้กำกับการ ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงราย	ด่านตรวจคนเข้าเมือง เชียงแสน
13:00 - 14:30	นายทินวัฒน์ ศิลารักษ์ หัวหน้าฝ่ายสืบสวนและปราบปราม	ด่านศุลกากรเชียงของ
วันอาทิตย์ที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2558	1. นายอรุณ มูลชนะ ประธานศูนย์โอท็อป (OTOP) 2. นางพวงรัตน์ มูลชนะ เหรัญญิกศูนย์โอท็อป (OTOP)	ศูนย์โอท็อป อ.เชียง ของ

วันที่	ผู้ให้สัมภาษณ์	สถานที่
วันอังคารที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ.2559 9.30. - 10.30 10.30 - 11.00 15.30 – 16.00	คุณสรวัน มะโนเครื่อง นางพัชรินทร์ พรหมวิหาร ขนส่งทางบกเชียงราย หอการค้าจังหวัดเชียงราย/ ประธานชมรม ผู้ประกอบการค้าชายแดน อำเภอเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ	ขนส่งทางบกเชียงราย อำเภอเมืองเชียงราย
วันพุธที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ.2559 11.00 - 12.00	คุณกันต์ธัช ธีรรัฐวัฒน์ นักวิชาการศุลกากรชำนาญการพิเศษ ด่านศุลกากรเชียงแสน	ด่านศุลกากรเชียงแสน
วันพฤหัสบดี 12 พฤษภาคม 2559 9.00 - 10.30 11.30 – 12.30	คุณณัฐพล รัชตะศิลป์ หัวหน้าแผนกการทำและสินค้า ท่าเรือ พาณิชย์เชียงแสน สำนักท่าเรือภูมิภาค คุณผกายมาศ เวียร์รา รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย	ท่าเรือเชียงแสน 2 หอการค้าอำเภอแม่ สาย

กำหนดการเดินทางเก็บข้อมูลภาคสนามครั้งที่ 2 จังหวัดเชียงราย สปป.ลาว และประเทศจีน (คุนหมิง)

ระหว่างวันที่ 17 ธันวาคม – 20 ธันวาคม 2558

วันพฤหัสบดีที่ 17 ธันวาคม 2558	
05.00 น.	ออกจากที่พัก
06.30 น.	นัดรวมตัวเพื่อทำการ Check – in ที่ เคาน์เตอร์ของสายการบินนกแอร์ สนามบินดอนเมือง
07.30-08.45 น.	ออกเดินทาง เที่ยวบิน DD8714
09.00 น.	ออกเดินทางจากเชียงรายไปอำเภอเชียงของ เดินทางสำรวจเส้นทาง R3 (ด้านห้วยทราย-หลวงน้ำทา ประมาณ 4 ชม) ด่านบ่อเต็น (ตัวเมืองหลวงน้ำทาไปด่านบ่อเต็นระยะทาง 56 ก.ม)
21.00 น.	เดินทางถึงเมืองเชียงรุ่ง พักค้างคืนที่เชียงรุ่ง
วันศุกร์ที่ 18 ธันวาคม 2558	
7.30 – 18.00 น.	สำรวจสภาพทั่วไปเมืองเชียงรุ่ง สิบสองปันนา ดูงานท่าเรือเชียงรุ่งและเขตอุตสาหกรรมเชียงรุ่ง สิบสองปันนา เดินทางไปคุนหมิง พักค้างคืนเมืองยู่ซี (Yuxi) ก่อนถึงเมืองคุนหมิงระยะทาง 80 กม.
วันเสาร์ที่ 19 ธันวาคม 2558	
08.00 น.	เดินทางสู่เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน สำรวจสภาพทั่วไปเมืองคุนหมิง พักค้างคืนเมืองคุนหมิง Yunhe Business Hotel
วันอาทิตย์ ที่ 20 ธันวาคม 2558	
7.00 น	เดินทางออกจากคุนหมิง
13.20 น – 15.05 น.	เดินทางจากคุนหมิง ถึงกรุงเทพฯ เที่ยวบิน Air Asia FD583
16.00 น.	ถึงที่พัก

วัน เดือน ปี	16 ตุลาคม 2558	เวลา	08.40 - 10.00 น.
สถานที่	ศาลากลางจังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณนักราชชัย ไชยานนท์	ตำแหน่ง	หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนา จังหวัด สำนักงานจังหวัดเชียงราย
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนด้านอำเภอเชียงของ ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานไทย - ลาวแห่งที่ 4		

1. ภาพรวมของการค้าชายแดนหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4

ภายหลังจากการเปิดใช้สะพาน ตัวเลขการค้าชายแดนมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ไม่ได้มากขึ้นแบบก้าวกระโดด เนื่องจาก เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งข้ามแดนจากแพขนานยนต์เป็นการขนส่งผ่านสะพานเท่านั้น ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาการค้าชายแดนนั้นมีด้วยกันหลายปัจจัย โดยสะพานเป็นองค์ประกอบหนึ่งเท่านั้น สะพานทำให้การขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขงสะดวกขึ้น แต่การขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนยังทำได้ยาก เพราะการทำข้อตกลงทางการค้า CBTA (Cross Border Trade Agreement) ยังไม่แล้วเสร็จ มีเพียงการตกลงกันระหว่างคู่ค้าชายแดน ไทย-ลาว และ ลาว-จีน เท่านั้น ทำให้การขนส่งสินค้ายังต้องเสียเวลาในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นก่อนเข้าประเทศจีน และสิ่งที่ควรมีพร้อมกับ CBTA คือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ ซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดกระจายสินค้า และ Re - Packaging เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าก่อนที่จะส่งต่อไปยังที่อื่น ๆ ในภูมิภาค

นอกจากนี้ เรื่องทางรถไฟจากเด่นชัยมาสู่เชียงของ ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้เสร็จแล้ว แต่ยังรอการประเมิน EIA รวมถึงงบประมาณที่จะต้องใช้ในการก่อสร้างนั้นสูงมาก ดังนั้น อาจจะต้องใช้เงินลงทุนจากภาคเอกชน เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณไม่เพียงพอ โดยอาจจะทำในลักษณะ PPP (Public - Private Partnership) เพื่อให้โครงการนี้เกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ภายหลังจากการที่มีการเปิดใช้สะพานรวมถึงการยกเลิกด่านถาวรของฝั่งลาว ณ บริเวณท่าเรือบัก ทำให้อำเภอเชียงของเจริญงอกงามกว่าเดิม เนื่องจากรถบรรทุกและนักท่องเที่ยวได้ไปใช้สะพานแทน ดังนั้น สิ่งที่อำเภอเชียงของควรทำอย่างเร่งด่วนคือการสร้างจุดขายให้กับตัวเอง เพื่อดึงดูดผู้คนให้มาเที่ยวและมาพักที่เชียงของ โดยยุทธศาสตร์ทางจังหวัดเชียงรายได้เสนอไปยังอำเภอเชียงของ คือ การร่วมมือกับประชาชนในการจัดกิจกรรมเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในตัวเมืองเชียงของมากขึ้น เป็นต้น

2. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน

แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดเชียงราย

จังหวัดเชียงราย มีแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด 3 แห่ง โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาที่แตกต่างกัน คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สาย พัฒนาให้เป็นเมืองการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว เขต

เศรษฐกิจพิเศษเชียงแสน พัฒนาให้เป็นเมืองท่าเรือ (Port City) และการท่องเที่ยว และเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ พัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการขนส่ง (Logistic Hub)

การคมนาคม

ในปัจจุบันนั้น ได้มีการสร้างถนน 4 ช่องทางเชื่อมต่อจากสะพานจนถึงอำเภอขุนตาล ซึ่งจะแยกออกเป็น 2 เส้นทาง คือ เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพะเยา และอีกเส้นเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังอำเภอเมืองเชียงราย ระยะ 50 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางนี้ยังไม่ได้ประเมิน EIA นอกจากนี้ยังมีแผนที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการคือ

1. การสร้าง Motorway จากจังหวัดเชียงใหม่มายังจังหวัดเชียงราย ยังอยู่ในขั้นตอนของการศึกษาความเป็นไปได้
2. การพัฒนาถนนเส้นทางเดิม คือ ดอยสะเก็ด – เชียงรายให้เป็นถนน 4 ช่องทาง
3. การศึกษาความเป็นไปได้เส้นทางเลี่ยงเมืองเชียงของเพื่อไปยังสะพาน เนื่องจากถนนที่ผ่านตัวเมืองเชียงของมีความคับแคบและไม่สามารถขยายได้

สำหรับการขนส่งสินค้าไปยังจีนตอนใต้ สามารถทำได้ทั้งหมด 2 เส้นทางคือ R3A และ R3B เนื่องจาก R3B มีเรื่องของความไม่สงบจากชนกลุ่มน้อยที่เมืองลา ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ ดังนั้น การใช้เส้นทาง R3A มีความสะดวกมากกว่า ส่วนการพัฒนาการคมนาคมในลาวนั้น ได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ชายแดนพม่า-ลาว ณ เมืองเชียงลาบ รัฐฉาน ของเมียนมาร์ เชื่อมกับบ้านกุ่ม เมืองลอง แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ซึ่งได้เปิดใช้สะพานแล้วเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ.2558 ทำให้สามารถขนส่งสินค้าจากจีนไปยังแม่สายได้ง่ายขึ้น

พื้นที่อุตสาหกรรม

การพัฒนาเขตอุตสาหกรรม จะเป็นพื้นที่บริเวณบ้านศรีดอนชัย (พื้นที่ โชนสีม่วง) โดยมีพื้นที่ประมาณ 13,000 ไร่ โดยอุตสาหกรรมที่ให้ความสำคัญ คือ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการขนส่ง และมีอุตสาหกรรมต้องห้ามหลายประเภท ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี เครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ และอุตสาหกรรมสร้างมลพิษอื่นๆ เป็นต้น

ศักยภาพในการแข่งขันของเชียงรายกับประเทศเพื่อนบ้าน

ทางจังหวัดได้มีการเตรียมความพร้อมในหลาย ๆ อย่าง เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ การสร้างสะพานมิตรไทย-ลาว การสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ธุรกิจการให้บริการ เป็นต้น เพื่อรองรับโอกาสในการสร้างประโยชน์บนระเบียงเศรษฐกิจ R3A ทางจังหวัดต้องเตรียมตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงตามนโยบายของรัฐบาล รวมถึงยุทธศาสตร์ของจีนที่มีการปรับเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลา รวมถึงการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น เมื่อมีนักท่องเที่ยวชาวจีนเข้ามาท่องเที่ยวก็ต้องหาวิธีให้เขาแวะเที่ยว แล้วซื้อของฝากติดมือกลับไปให้ได้ เป็นต้น

วัน เดือน ปี	16 ตุลาคม 2558	เวลา	10.45 – 12.30 น.
สถานที่	บริษัท อีซูซูเชียงราย จำกัด (สื่แยกศรีทรายมูล)		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณพลสวัสดิ์ ตันศิริ	ตำแหน่ง	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด เชียงราย
เรื่อง	การค้าและการขนส่งชายแดนด้านอำเภอเชียงของและจังหวัดเชียงรายภายหลังจากการ เปิดใช้สะพานไทย - ลาวแห่งที่ 4		

1. ภาพรวมการค้าชายแดน

หลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาวแห่งที่ 4 พบว่า การค้าชายแดนของจังหวัดเชียงรายมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น แต่สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มาจากต่างถิ่น ไม่ใช่สินค้าที่มาจากจังหวัดเชียงรายโดยตรง สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมัน เนื้อสัตว์ เป็นต้น สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 นั้น การขนส่งสินค้ามีความสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่สิ่งหนึ่งที่ควรเร่งดำเนินการคือ การทำข้อตกลง CBTA (Cross Border Trade Agreement) ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อให้การใช้งานเส้นทาง R3A มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สำหรับการสนับสนุนกิจกรรมการค้าชายแดนและอุตสาหกรรมของจังหวัดเชียงรายนั้น ทางจังหวัดได้มีการเร่งผลักดันการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ 3 อำเภอชายแดนของจังหวัดเชียงราย ได้แก่ อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องพิจารณาในรายละเอียดต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น เป้าหมายและแผนงานที่ชัดเจน ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับประเทศ จังหวัด และชุมชนที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศลาวที่ได้มีการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ(สามเหลี่ยมทองคำ) ขึ้นมาก่อนหน้านี้แล้ว

2. ปัญหาที่พบและแนวทางในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดเชียงราย และอำเภอเชียงของ

จังหวัดเชียงรายมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้นประมาณ 2,000 กว่าโรงงาน โดย 1,000 กว่าโรงงานเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก อุตสาหกรรมส่วนใหญ่นั้นเกี่ยวข้องกับการแปรรูปผลิตผลทางการเกษตรเป็นหลัก ทั้งนี้อุตสาหกรรมที่อยู่ในจังหวัดเชียงรายจะต้องเป็นอุตสาหกรรมสีเขียว ในปัจจุบัน ปัญหาที่ทำให้ภาคอุตสาหกรรมยังไม่เข้มแข็ง เป็นเพราะขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะมีสิทธิพิเศษที่จะเอื้ออำนวยให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในจังหวัดเชียงราย การช่วยเหลือเรื่องอัตราดอกเบี้ยต่ำให้แก่ผู้ผลิตรายย่อย นอกจากนี้ ในจังหวัดเชียงรายยังไม่มีกรรวมตัวกันของผู้ผลิตรายย่อยต่างๆ ภายในห่วงโซ่อุปทาน

แนวทางในการแก้ไขปัญหาและพัฒนานั้น มีหลายองค์ประกอบ ได้แก่

1. การสนับสนุนจุดแข็งของจังหวัดเชียงราย ทางด้านอุตสาหกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมด้านสุขภาพ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ ให้มีแผนการพัฒนาในระยะยาว ส่วนภาคการเกษตรนั้นมีแนวโน้มที่จะมีบทบาทลดลง เนื่องจาก ค่าแรงที่สูงและต้นทุนการผลิตในต่างประเทศสามารถทำได้ถูกกว่ามาก
2. การร่างกฎหมายเพื่อเอื้ออำนวยและให้สิทธิประโยชน์ในการทำอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดเชียงราย
3. การสนับสนุนให้ผู้ผลิตรายย่อยและผู้ผลิตรายใหญ่มีความใกล้ชิดกันมากขึ้น เช่น การให้บริษัทเอกชนขนาดใหญ่สามารถเข้ามาถือหุ้นในสหกรณ์ได้ จะทำให้บริษัทคำนึงถึงผลประโยชน์ของสหกรณ์มากขึ้น ซึ่งจะเป็นการคุ้มครองผู้ผลิตรายย่อยไปด้วย
4. การส่งเสริมการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในท้องที่และอยู่ในห่วงโซ่อุปทานให้รวมเป็นกลุ่มอุตสาหกรรม (Industrial Cluster) ที่เกื้อหนุนซึ่งกันและกันมากขึ้น ในขณะเดียวกันก็เป็นการสร้างอำนาจต่อรองในตลาดให้มากยิ่งขึ้น รวมถึงเป็นการทำให้ห่วงโซ่อุปทานในการแปรรูปวัตถุดิบต่าง ๆ เช่น วัตถุดิบทางการเกษตร เป็นต้น เป็นไปอย่างครบวงจรมากยิ่งขึ้น
5. การสนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบการบริหารจัดการอุตสาหกรรมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะส่งผลดีต่อภาพรวมทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงรายในระยะยาว
6. การกำหนดให้อุตสาหกรรมต่างๆ ในจังหวัดเชียงรายต้องเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบกับอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เป็นต้น
7. มุมมองเรื่องการสร้างเขตเศรษฐกิจร่วมระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดทิศทางร่วมกันของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

วัน เดือน ปี	16 ตุลาคม 2558	เวลา	13.00-14.00 น.
สถานที่	ร้านอาหารภูแล อำเภอเมืองเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	ดร.อนรรตน์ อินทร นายเกษม เตชไตรรัตน์	ตำแหน่ง	ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย เลขาธิการหอการค้าจังหวัดเชียงราย
เรื่อง	ภาพรวมการค้าชายแดนด้านอำเภอเชียงของภายหลังจากการเปิดใช้สะพานไทย - ลาว แห่งที่ 4		

1. ภาพรวมการค้าชายแดนเชียงรายเปรียบเทียบกับก่อนและหลังการเปิดสะพาน

เมื่อมีการเปิดสะพานมิตรภาพนั้น จะเห็นได้ว่าภาพรวมของการค้ามีปริมาณที่สูงขึ้น การค้าชายแดนที่สำคัญจะมีทั้งหมด 3 อำเภอ คือ อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย โดยสมัยก่อนการค้าจะคึกคักบริเวณอำเภอแม่สาย ส่วนทางอำเภอเชียงแสนนั้นมีการค้าขายทางเรือ ทั้งนี้ในสมัยก่อนการเปิดสะพานที่อำเภอเชียงของมีการขนส่งสินค้าผ่านเรือขนานยนต์ซึ่งต้องใช้เวลานาน ภายหลังจากการเปิดสะพานจะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าที่อำเภอเชียงของมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น ขณะเดียวกันการขนส่งบริเวณอำเภอเชียงแสนลดลง เนื่องจากการขนส่งทางรถยนต์มีความสะดวกมากกว่า ทั้งนี้เพราะการขนส่งสินค้าทางเรือจะเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการความเร่งรีบ เนื่องจากต้องใช้เวลานาน แต่ต้นทุนในการขนส่งจะต่ำกว่าและสามารถขนส่งได้ปริมาณที่มากกว่าการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้า นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางเรือยังมีข้อจำกัดในเรื่องของระดับน้ำในแม่น้ำโขง และเรื่องเกาะแก่ง หินในแม่น้ำโขง

เมื่อมองภาพรวมการขนส่งในอำเภอเชียงของนั้น การขนส่งสินค้าจะเป็นการขนส่งมาจากที่อื่นเป็นส่วนมาก โดยจุดหมายปลายทางของการขนส่งสินค้าจะเป็นประเทศจีน ดังนั้นปริมาณสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นจึงดูได้จากแนวโน้มการบริโภคหรือใช้จ่ายในประเทศจีน โดยปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ ชิ้นส่วนไก่และเนื้อแช่แข็ง สินค้าทางการเกษตร ผลไม้ต่าง ๆ เช่น กล้วย มังคุด เงาะ ทุเรียน เป็นต้น ประเทศคู่ค้าที่ทำการค้าขายด้วยกันก็เป็นปัจจัยหนึ่งต่อปริมาณการค้าขาย ในอำเภอแม่สายเมืองคู่ค้า คือ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า การค้าขายและขนส่งมีความเจริญเพราะประเทศคู่ค้ามีกำลังในการซื้อและจับจ่ายสินค้า ส่งผลให้มีการหมุนเวียนของเงินสูง ส่วนในอำเภอเชียงแสนมีประเทศคู่ค้าคือ หมู่บ้านเล็ก ๆ ทำให้การขนส่งสินค้าบริเวณนี้ไม่คึกคักเท่าที่ควร เมื่อมองการค้าในอำเภอเชียงของนั้นเมืองคู่ค้า คือ แขวงบ่อแก้ว เมืองห้วยทราย ในอนาคตการขนส่งสินค้าบริเวณนี้อาจจะเติบโตได้มากกว่านี้ นอกจากนี้เมียนมาและลาวยังมีการร่วมมือกันสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณเมืองเชียงลาบ จะทำให้การขนส่งทางอำเภอแม่สายสะดวกสบายและสั้นกว่าเส้นทาง R3A แต่ทั้งนี้การขนส่งในแต่ละเส้นทางขึ้นกับพ่อค้าและคู่ค้าว่าเส้นทางไหนได้รับประโยชน์สูงสุด

ภายหลังจากการเปิดสะพาน เมื่อมองภาพรวมการขนส่งดีขึ้นเมื่อเทียบกับก่อนการเปิดสะพาน แต่คนในพื้นที่ยังไม่ได้รับผลประโยชน์เท่าที่ควร คนที่ได้รับผลประโยชน์จะเป็นคนจากนอกพื้นที่ แต่ในเรื่อง

ของการท่องเที่ยวขึ้น นักท่องเที่ยวชาวจีนจะสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้นโดยส่วนมากจะเป็นการเข้ามาเป็นรูปแบบของการคาราวานรถยนต์

2. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

มีดังต่อไปนี้

1) เรื่องเส้นทางรถไฟ เมื่อสินค้าขนส่งโดยรถบรรทุกจากประเทศต้นทาง เมื่อข้ามผ่านสะพานมาแล้วนั้น ก็สามารถเปลี่ยนมาขนส่งผ่านทางรถไฟต่อได้เลย จะทำให้เกิดการขนส่งที่ครบวงจรมากขึ้น กล่าวคือ มีทางเลือกในการขนส่งมากขึ้น จึงจะทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นได้

2) การเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ควรมีการให้สิทธิพิเศษกับผู้ประกอบการ อาทิเช่น การลดหย่อนภาษี เพื่อเป็นการจูงใจให้คนในพื้นที่สามารถมีต้นทุนในการลงทุนได้ เป็นการสร้างรายได้ให้คนในพื้นที่ให้ได้ประโยชน์อย่างแท้จริง

3) การสร้างศูนย์กระจายสินค้าเพื่อให้รถบรรทุกที่ขนส่งสินค้ามา หรือการจอดพักรถบรรทุกก่อนที่จะขนส่งสินค้าต่อไป หรือเปลี่ยนหัวลาก หรือการเพิ่มมูลค่าให้สินค้าโดยการ Re-Packaging ทั้งนี้มีความเห็นว่า การทำศูนย์กระจายสินค้านั้นเป็นการช่วยอำเภอเชียงของไม่ใช่แค่ทางผ่าน แต่เป็นการช่วยให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้น คนในอำเภอเองได้ประโยชน์โดยตรง นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่า หากไม่สามารถสร้างศูนย์กระจายสินค้าที่อำเภอเชียงของได้แล้ว เงินอาจจะไปลงทุนสร้างศูนย์ฯ ที่ห้วยทรายแทน

วัน เดือน ปี	17 ตุลาคม 2558	เวลา	09.00 – 10.00 น.
สถานที่	ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน อำเภอเชียงของ		
ผู้ให้ข้อมูล	พ.ต.ท.หญิง ธราทิพย์ จำรัส	ตำแหน่ง	รองผู้กำกับการด่านตรวจคนเข้าเมือง เชียงแสน
เรื่อง	การเดินทางเข้า – ออก ประเทศผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน อำเภอเชียงของ ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานไทย - ลาวแห่งที่ 4		

1. สถานการณ์โดยทั่วไปของด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย ลาวแห่งที่ 4

ปัจจุบันด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน มีเจ้าหน้าที่ทำการทั้งหมด 107 คน รับผิดชอบในพื้นที่ อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ จ.เชียงราย โดยเกี่ยวข้องกับงานอำนวยความสะดวก งานบริการคนเข้าเมือง งานตรวจบุคคลและพาหนะ งานสืบสวนและปราบปราม รวมถึงงานต้องห้ามและส่งกลับ โดยจุดตรวจที่สำคัญในพื้นที่ อ.เชียงของ ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรท่าเรือบัก และจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 ทั้งสองแห่งอยู่ในพื้นที่ ต.ริมโขง อ.เชียงของ จ.เชียงราย แต่ในปัจจุบัน จุดผ่านแดนถาวรท่าเรือบักนั้นไม่สามารถใช้หนังสือเดินทางในการข้ามได้ เนื่องจากด่านของฝั่งลาวได้ถูกลดสถานะจากด่านถาวรกลายเป็นด่านท้องถิ่น การเข้าออกประเทศผ่านจุดนี้จึงต้องใช้บัตรข้ามแดน (Border Pass) ซึ่งจำกัดสิทธิให้เฉพาะคนไทยและลาวเท่านั้น ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 พบว่า ปริมาณคนเข้าออกประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ปริมาณพาหนะ (รถยนต์) เข้า – ออก นั้นเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากการเปิดใช้สะพานทำให้การขนส่งมีความสะดวกมากขึ้น

2. ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข ของด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน อ.เชียงของ

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของด่าน มีดังนี้

- การติดต่อทำเอกสารหรือคำร้องใด ๆ ก่อนการเดินทาง ยังต้องใช้วิธีติดต่อกับเจ้าหน้าที่โดยตรง ทำให้ประชาชนที่เดินทางมาจากระยะไกลอาจไม่สะดวก แนวทางแก้ไข คือ การพัฒนาระบบการให้บริการทางอินเทอร์เน็ต ให้สามารถรองรับการให้บริการประชาชนกลุ่มที่กล่าวมาแล้วนี้ได้
- การขัดข้องของระบบการตรวจหนังสือเดินทางซึ่งเป็นระบบที่เชื่อมต่อกับอินเทอร์เน็ต ส่งผลให้การตรวจสอบล่าช้าในบางครั้ง แนวทางแก้ไข คือ การร่วมมือของแต่ละด่านในการแจ้งรายละเอียดข้อขัดข้องให้กับ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศตรวจคนเข้าเมือง (ศทส.ตม.) ทราบเพื่อการปรับปรุงระบบให้มีประสิทธิภาพและเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น
- การโยกย้ายบุคลากรเป็นประจำทุกปี ทำให้การบริการติดขัดบ้าง เนื่องจากความไม่ชำนาญของเจ้าหน้าที่ ซึ่งต้องใช้เวลาในการอบรมเรียนรู้สร้างความชำนาญ

3. การพัฒนาการให้บริการผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อม รองรับสถานการณ์ในอนาคต

เนื่องจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมถึงการใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า ทำให้ด่านตรวจคนเข้าเมืองได้วางแนวทางในการพัฒนาการให้บริการผ่านด่านพรมแดนและการอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- การปรับโครงสร้างการบริหารงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน จากเดิมที่มีหัวหน้าหน่วยงานเป็นระดับสารวัตรใหญ่ ยกระดับให้เป็นระดับผู้กำกับการ มีการเพิ่มเจ้าหน้าที่ระดับผู้ปฏิบัติการ เป็น 105 คน ซึ่งมีความรู้และทักษะในการตรวจหนังสือเดินทาง โดยสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจะจัดให้มีการอบรมเพิ่มความรู้และทักษะการตรวจหนังสือเดินทางอย่างต่อเนื่อง
- การติดตั้งระบบตรวจหนังสือเดินทาง PIBICS (Personal Identification and Blacklist Immigration Control System) ให้เป็นมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกด่านทั่วประเทศ โดยด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน ได้รับอนุมัติงบประมาณ 26 ล้านบาท สำหรับการติดตั้งระบบดังกล่าว ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งและคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2558 นี้ โดยระบบ PIBICS นี้ จะทำให้การตรวจบุคคลเข้าออกประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลของผู้เดินทางเข้ากับฐานข้อมูลอื่นๆ ได้ ทำให้การทำงานของด่านตรวจคนเข้าเมืองสะดวกมากขึ้น เช่น การตรวจจับผู้ร้ายที่จะหนีออกนอกประเทศ เป็นต้น
- การพัฒนาระบบการตรวจบุคคลเข้าออกประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ในอนาคตจำเป็นต้องจัดหาระบบที่สามารถตรวจบุคคลที่เข้าออกได้อย่างรวดเร็ว ใช้บุคลากรน้อย มีการเชื่อมโยงข้อมูลทั่วประเทศ และมีความปลอดภัยในระดับมาตรฐานสากล

วัน เดือน ปี	17 ตุลาคม 2558	เวลา	11.00-12.00 น.
สถานที่	บริษัท นครพาทรัพย์เจริญ จำกัด		
ผู้ให้ข้อมูล	นายธนีสร กระจุกพร	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ประธานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ พื้นที่อำเภอเชียงของ
เรื่อง	การค้าชายแดนด้านเชียงของภายหลังการเปิดใช้สะพาน ไทย - ลาวแห่งที่ 4		

1. ภาพรวมการค้าเชียงราย

ท่าเรือเชียงของเป็นท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า และใช้เพื่อการท่องเที่ยว หลังจากเปิดใช้สะพานมิตรภาพ สปป.ลาว ได้ย้ายด่านถาวรไปยังด่านสะพาน และได้ลดด่านนี้ให้เป็นด่านท้องถิ่น ทั้งนี้ให้เหตุผลว่าการเปิดสะพาน มีด่านช่องทางมั่นคง แข็งแรง ปลอดภัย ที่ด่านสะพานเพียงแห่งเดียวเพียงพอแล้ว ทำให้ท่าเรือบักที่มีอยู่เดิม ลดบทบาทลง การข้ามไปมา ให้ใช้ Border Pass ใช้เวลาได้เพียง 3 วัน 2 คืน ให้ผ่านได้เฉพาะคนไทยและคนลาวเท่านั้น

จำนวนนักท่องเที่ยว เปลี่ยนรูปแบบการท่องเที่ยวไปทางด้านสะพานแทบทั้งหมด บริเวณสะพานมีรถ Bus รับนักท่องเที่ยว ไปยังห้วยทราย

ในด้าน logistics การขนส่งมีแนวโน้มดีขึ้น แต่ก็ยังมีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เช่น ฝ่ายลาวเก็บที่ห้วยทรายและเงินเก็บที่บ่อเต็น ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มประมาณ 300 หยวน

ในกรณีที่ ไทยและจีน ได้ทำข้อตกลงไทย - จีน ส่ง seal ตู้สินค้าผลไม้ที่ได้รับการรับรองแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องเปิดตรวจตู้สินค้า แต่เมื่อผ่านลาว ลาวไม่เห็นด้วย เพราะลาวจะตัด Seal ตู้สินค้า

2. ข้อเสนอแนะ มีดังต่อไปนี้

1) ผลักดันให้จังหวัดเชียงราย กับแขวงบ่อแก้ว ให้ใช้ท่าเรือบัก และส่งเสริมให้เชียงของเป็นเมืองท่องเที่ยว แล้วอยากให้ลาว ชะลอให้เป็นจุดผ่อนปรน ให้เฉพาะไทย-ลาว

2) มติความสัมพันธ์ระหว่างไทย และลาว ในการเจรจากับจีนจะสามารถช่วยลดช่องว่างได้

3) เส้นทาง R3 จังหวัดเชียงรายมีความต้องการเส้นทางรถไฟมาถึงเชียงราย จะช่วยลดต้นทุนในการนำสินค้าอุปโภคบริโภค ได้

4) จากความได้เปรียบเส้นทางไปยังจีนตอนใต้ ควรมีการขยายถนนเป็น 4 ช่องทาง

5) การแก้ไขความร่วมมือใน GMS อาจไม่ได้ช่วยอะไรมากนักกับผู้ประกอบการไทย เพราะจีนมีเครือข่าย Logistics ที่ครบวงจรมากกว่า นอกจากนี้ ผู้ประกอบการไทยเองยังไม่สามารถทะลุตลาดจีนได้

6) หลักการศูนย์ขนถ่ายและกระจายสินค้า หากให้เป็นการบริหารจัดการร่วม ไทย-ลาว น่าจะเกิดประโยชน์ได้

7) เขตเศรษฐกิจพิเศษ หากมีขึ้นที่เชียงของ ควรมีการใช้หลักการ SSI

วัน เดือน ปี	17 ตุลาคม 2558	เวลา	13.30 – 15.00 น.
สถานที่	ด่านศุลกากร อำเภอเชียงของ		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณทินวัฒน์ ศิลารักษ์	ตำแหน่ง	หัวหน้าฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ด่านศุลกากรเชียงของ
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเปิดสะพาน มิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4		

1. สถานการณ์ทั่วไปของด่านศุลกากรเชียงของ หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4

ปัจจุบันเส้นทางการนำเข้าส่งออก-ด่านพรมแดนที่อำเภอเชียงของ มีทั้งหมด 4 แห่ง คือ

- 1) ท่าเรือบัก บริเวณนี้เคยทำการส่งออกสินค้าผ่านทางแพขนานยนต์ ปัจจุบันนั้นจะสามารถผ่านแดนได้โดยใช้ boarder pass ของคนไทยและคนลาวเท่านั้น
- 2) ท่าเรือเชียงของ (ท่าเรื่อน้ำลึก) เป็นท่านำเข้าสินค้า ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศไทยกับหลวงพระบาง (สปป.ลาว) เป็นสินค้าพวกอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม้แปรรูปต่าง ๆ
- 3) ท่าผาถ่าน บริเวณนี้จะมีการค้าขายสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ระหว่างชาวบ้านสองฝั่ง โดยชาวบ้านมีความพยายามในการผลักดันให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดผ่อนปรน
- 4) สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 โดยภายหลังจากการเปิดสะพานนั้น การขนส่ง-นำเข้า สินค้าจะเกิดขึ้นในบริเวณนี้เป็นหลัก รวมถึงการท่องเที่ยวด้วย

นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนทั้งหมด 5 จุด ซึ่งจุดผ่อนปรนนี้นั้นเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบุคคลที่จะทำการสัญจรรวมถึงการทำการค้าขายเล็กน้อย ได้แก่

- 1) จุดผ่อนปรนบ้านแจมปอง อำเภอเวียงแก่น
- 2) จุดผ่อนปรนบ้านห้วยน้ำลึก อำเภอเวียงแก่น
- 3) จุดผ่อนปรนบ้านหาดบ้าย อำเภอเชียงของ
- 4) จุดผ่อนปรนบ้านร่มโพธิ์ทอง อำเภอเทิง
- 5) จุดผ่อนปรนบ้านฮวก อำเภอภูซาง

จากสถิติบันทึกการนำเข้าและส่งออกสินค้า ในปี 2553 พบว่า มีการเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเนื่องจากการเปิดใช้เส้นทาง R3B แต่เป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง

ในส่วนของด่านศุลกากรเชียงของ พบว่า ภายหลังจากการเปิดสะพานปริมาณรถบรรทุกเพิ่มขึ้น สินค้าเพิ่มขึ้นทั้งการนำเข้าและการส่งออก นอกจากนี้ปริมาณที่เพิ่มอย่างเห็นได้ชัดคือ รถท่องเที่ยว เนื่องจากเมื่อมีการเปิดสะพานแล้วนั้นการเดินทางมาท่องเที่ยวสะดวกขึ้น เปรียบเหมือนสะพานเป็นทางด่วน ดังนั้นเมื่อจ่ายค่าธรรมเนียมก็สามารถเดินทางผ่านได้ นักท่องเที่ยวจึงสามารถมาท่องเที่ยวได้ง่าย และโดยส่วนใหญ่จะเดินทางมาจากประเทศจีนเพื่อเดินทางต่อไปเที่ยวยัง อำเภอเมืองเชียงราย หรือเดินทางต่อไปยังจังหวัด

เชียงใหม่ โดยไม่มีการแวะพักในอำเภอเชียงของ ดังนั้น ในอำเภอเชียงของมีปริมาณนักท่องเที่ยวลดน้อยลง ปริมาณการค้าขายลดลง และชาวบ้านมีรายได้ลดลง

2. มูลค่าการนำเข้าและส่งออก

สินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูง ได้แก่ พืชผักสด ผลไม้สด เครื่องจักร-อุปกรณ์ ดอกไม้-ไม้ประดับ และ แก๊สอาร์กอน ส่วนสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูง ได้แก่ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เครื่องอุปโภค-บริโภค ผลไม้สด ยางพารา น้ำมันเบนซิน เมื่อเปรียบเทียบปีงบประมาณ 2557 และ 2558 พบว่า ชนิดของสินค้ามีความคล้ายคลึงกัน โดยในปี 2558 จะมีเพิ่มการส่งออกข้าวสาร นอกจากนี้ปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน คือ เนื้อสัตว์แช่แข็ง เป็นสินค้าที่ได้รับความนิยมในจีน ซึ่งถือว่าเป็นประเทศที่มีกำลังซื้อในการบริโภคสูง จึงทำให้ปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่จะเห็นได้ว่าภายหลังจากปี 2557 ปริมาณเนื้อสัตว์แช่แข็งลดลง เนื่องจากจีนมีมาตรการในการจำกัดการนำเข้า ทำให้ไม่สามารถส่งสินค้าประเภทนี้เข้าไปในจีนได้

3. ปัญหาและอุปสรรคที่พบ

1) ปัญหาด้านการจัดเก็บรายได้

- สินค้าที่ได้รับยกเว้นอากร เพราะสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ ได้แก่ พืชผัก ผลไม้ ดอกไม้ และ พืชผลทางการเกษตร ได้รับสิทธิประโยชน์ทางการค้า ภายใต้ FTA, AFTA
- สินค้าที่จัดเก็บอากรในอัตราต่ำ สินค้าที่นำเข้าและสามารถจัดเก็บอากรได้เป็นสินค้าที่มีอัตราอากรต่ำ เช่น ไม้แปรรูป หินโม่ เป็นต้น
- สินค้าที่จัดเก็บอากรในอัตราสูง เช่น รถบรรทุกหกล้อ เครื่องจักรกล เนื่องจากสินค้านี้ดังกล่าว มีการนำเข้าไม่สม่ำเสมอ

2) ปัญหาการขนส่ง

- สภาพภัยธรรมชาติ เนื่องจากเส้นทางใน สปป.ลาว มีสภาพคดเคี้ยว ดังนั้นจึงมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และในช่วงฤดูฝนมักเกิดเหตุการณ์ดินถล่ม ขัดขวางการจราจร
- ปัญหาการขนส่งสินค้า เนื่องจากจีนและไทยยังไม่มีในการทำข้อตกลง CBTA ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนได้โดยตรง

4. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1) การสร้างรถไฟ เป็นการคมนาคมพื้นฐานที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเห็นว่าหลังจากสะพานเปิดถ้ามีการลงทุนสร้างรถไฟก็จะกลายเป็นการขนส่งแบบครบวงจร แต่มีข้อที่ควรคำนึงคือ ถ้าหากมีการขนส่งแล้วต้องมีการเปลี่ยนถ่ายวิธีการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกไปเป็นรถไฟ หรือการเปลี่ยนจากรถไฟไปเป็นรถบรรทุก จะเป็นการเพิ่มต้นทุนในการขนส่งให้สูงขึ้น ดังนั้น จึงอาจจะไม่ได้ช่วยในการเพิ่มขึ้นของการขนส่ง จึงเป็นเรื่องที่ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม

2) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้า เป็นแนวความคิดในการเพิ่มมูลค่าของสินค้า โดยการ re-packaging สินค้า กรมการขนส่งทางบกได้ผลักดันให้มีการสร้างขึ้น เพื่อการสร้างรายได้ให้คนในพื้นที่ ให้รถบรรทุกมี

การพักรถ และเกิดการใช้จ่ายในพื้นที่ กระตุ้นให้เศรษฐกิจในพื้นที่มีการเจริญเติบโตขึ้น นอกจากนี้ แนวความคิดเรื่องศูนย์เปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้า ร่วมไทย-สปป.ลาว เป็นไปได้ยากที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากจะมี ปัญหาในเรื่องของกฎหมาย ในพื้นที่ไทยต้องใช้กฎหมายไทย ใน สปป.ลาวต้องใช้กฎหมายลาว จึงเป็นการ ยากที่จะมีการร่วมมือกันในการบริหาร นอกจากนี้ หากมองในเรื่องของความคุ้มค่าในการลงทุน สปป.ลาว ไม่มีผลประโยชน์หรือความจำเป็นในการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายนี้ เนื่องจากสปป.ลาวเป็นแค่ทางผ่านในการ ขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับไทย และการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายนี้จะเป็นการเพิ่มต้นทุนในการผลิตสินค้า ดังนั้น จึงไม่แน่ใจว่าการสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้าจะเป็นประโยชน์ในอนาคต

3) การสร้างจุดแข็งในอำเภอเชียงของ การพัฒนาของพื้นที่ส่วนหนึ่ง จะเป็นผลมาจากชาวบ้านใน ท้องถิ่น ชาวบ้านที่อำเภอเชียงของไม่มีความกระตือรือร้นในการพัฒนาสร้างจุดขายให้กับตนเอง จึงไม่ สามารถดึงดูดให้คนนอกพื้นที่เข้ามาท่องเที่ยวได้ แม้ว่าทัศนียภาพในอำเภอเชียงของที่สวยงาม และน่า ท่องเที่ยว จึงควรมีการสนับสนุนให้คนมาท่องเที่ยว รวมถึงชาวบ้านในพื้นที่ต้องให้ความร่วมมือ และ ช่วยกันในการพัฒนาให้ดีขึ้น

วัน เดือน ปี	18 ตุลาคม 2558	เวลา	10.00 – 11.40 น.
สถานที่	ศูนย์โอท็อป (OTOP) อ.เชียงของ จ.เชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	1. คุณอรุณ มุลชนะ	ตำแหน่ง	ประธานศูนย์โอท็อป (OTOP) อำเภอเชียงของ
	2. คุณพวงรัตน์ มุลชนะ	ตำแหน่ง	เหรัญญิกศูนย์โอท็อป (OTOP) อำเภอเชียงของ
เรื่อง	สถานการณ์ของ อ.เชียงของภายหลังจากการเปิดใช้สะพาน ไทย - ลาวแห่งที่ 4		

สถานการณ์ปัจจุบันของอ.เชียงของ

หลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย - ลาวแห่งที่ 4 พบว่า ภาพรวมของการค้าขายและการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ อำเภอเชียงของมีการซบเซาลงไป เนื่องจาก ตัวสะพานนั้นตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ห่างจากตัวเมืองเชียงของ ประกอบกับการที่นักท่องเที่ยวไม่สามารถข้ามแดนไปยังสปป.ลาวผ่านท่าเรือบักได้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จึงเดินทางข้ามไปยังฝั่งลาวเพื่อไปพักที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาวแทน ทำให้มีผู้ที่จะเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในตัวเมืองเชียงของน้อยลงตามไปด้วย นอกจากนี้ โครงการที่เกิดขึ้นหลายโครงการไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ทำให้ผู้ประกอบการทั้งรายใหญ่รายย่อยประสบกับภาวะขาดทุน เช่น โครงการเชียงของเมืองใหม่ โครงการนาคราชนคร เป็นต้น ในช่วงเวลานี้ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ อ.เชียงของนั้นต่างผิดหวังกับผลกระทบที่เกิดขึ้น เนื่องจากก่อนหน้านี้จะมีการเปิดใช้สะพาน ทุกคนต่างคาดหวังว่า อ.เชียงของจะกลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจครั้งดังเช่น อ.แม่สาย แต่ด้วยปัจจัยหลายๆ ประการดังกล่าวข้างต้น ทำให้สถานการณ์ไม่ได้เป็นไปดังที่คาดการณ์ไว้ ชาวเชียงของจึงต้องมีการเร่งหาแนวทางในการพัฒนาเมืองเชียงของให้มีศักยภาพและมีความน่าสนใจเพียงพอที่จะดึงดูดผู้คนเข้ามาจับจ่ายใช้สอยภายในตัวเมืองให้ได้

สำหรับในช่วงที่ผ่านมา ได้มีนักลงทุนมาลงทุนในพื้นที่ อ.เชียงของ ในโครงการต่างๆ เช่น การสร้างโรงแรมคุณภาพระดับ 5 ดาว ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกสบายในการจัดประชุมขนาดใหญ่ได้ การสร้างนาคราชนคร ซึ่งเป็นแหล่งรวมสถานบันเทิง ร้านค้าต่างๆ การสร้างพื้นที่การค้าเชียงของเมืองใหม่ ซึ่งเป็นสถานที่ขายสินค้าที่นำเข้ามาจากประเทศจีน เป็นต้น การเกิดขึ้นของโครงการเหล่านี้ ทำให้ผู้ประกอบการดั้งเดิมจะต้องมีการปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่ได้ในสภาวะที่การแข่งขันทางธุรกิจมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

อำเภอเชียงของ มีความพร้อมในด้านของระบบสาธารณูปโภคทั้ง ระบบไฟฟ้า น้ำประปา เครือข่ายโทรศัพท์มือถือ และถนนต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งที่เอื้ออำนวยความสะดวกให้แก่การลงทุนและนักท่องเที่ยว แต่ข้อจำกัดของอำเภอเชียงของ คือ ขาดจุดเด่นที่จะดึงดูดคนเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งเป็นหน้าที่ของชาวเชียงของทุกคนที่จะเข้ามามีส่วนรวมเพื่อแก้ไขปัญหาให้ผ่านลุล่วงไปได้ สิ่งหนึ่งที่เป็นไปได้ คือ การ

พัฒนาพื้นที่ อำเภอเชียงของให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยการดึงเอาจุดเด่นของอำเภอเชียงของมาเป็นจุดขาย เช่น การนำปลาบึกซึ่งเป็นสิ่งขึ้นชื่อมาเป็นสัญลักษณ์ของอำเภอเชียงของ การจัดกิจกรรมตักบาตรริมแม่น้ำโขง การจัดให้มีรถรางพาเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในตัวเมือง เป็นต้น การจัดกิจกรรมต่าง ๆ จะต้องสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชาวเชียงของที่เป็นผู้รักความสงบ เรียบง่าย และเป็นธรรมชาติ โดยภาครัฐถือได้ว่าเป็นผู้ที่มีส่วนสำคัญที่จะช่วยผลักดันกิจกรรมต่าง ๆ ให้เกิดขึ้นได้อย่างราบรื่น ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนงบประมาณในการจัดกิจกรรม หรือการประชาสัมพันธ์กิจกรรมให้คนภายในและภายนอกพื้นที่รับรู้ข่าวสารได้อย่างทั่วถึง เป็นต้น นอกจากนี้ การพัฒนาอื่น ๆ ในพื้นที่ อำเภอเชียงของ ไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม การจัดตั้งสถานีจอดรถบรรทุก การสร้างระบบรางรถไฟเชื่อมต่อมายัง อำเภอเชียงของ ก็นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งเสริมให้เศรษฐกิจ อำเภอเชียงของ มีการพัฒนาไปในทางที่ดีมากยิ่งขึ้น

สำหรับศูนย์โอท็อป อำเภอเชียงของนั้น ได้มีแนวคิดในการพัฒนาผู้ประกอบการรายย่อยในท้องถิ่นให้สามารถอยู่รอดได้ โดยการคัดเลือกผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพมาจดทะเบียนเป็นสินค้าโอท็อปแล้วนำมาจำหน่ายที่ศูนย์ ในปัจจุบันทางกลุ่มได้มีการรวมผู้ประกอบการรายย่อยในท้องที่รวมแล้วประมาณ 40 ราย ซึ่งถือเป็นกลุ่มที่สามารถพัฒนาต่อยอดให้แข็งแรงมากขึ้นต่อไปได้ ทางศูนย์โอทอปนั้นได้มีการจัดกิจกรรมที่มีประโยชน์กับผู้ประกอบการและประชาชนชาวเชียงของ เช่น การฝึกอบรมเรื่องการใช้ภาษาจีน การบรรจุภัณฑ์ การปลูกพืชไฮโดรโปนิกส์ (Hydroponics) การบริการและการท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยส่งเสริมทำให้ประชาชนในพื้นที่อำเภอเชียงของ มีทางเลือกในการประกอบอาชีพที่หลากหลายมากขึ้น นอกจากนี้ การเข้ามาของผู้ประกอบการรุ่นใหม่ นับว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะผลักดันเศรษฐกิจของ อำเภอเชียงของให้ดีขึ้น เช่น ผู้ประกอบการรายหนึ่งซึ่งเป็นสมาชิกของศูนย์โอทอป ได้สำเร็จการศึกษาจากประเทศญี่ปุ่นก็นำเครื่องจักรที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการผลิตสินค้าไม้แกะสลัก ทำให้การผลิตเป็นไปได้อย่างสะดวกและตอบสนองความต้องการของตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

วัน เดือน ปี	10 พฤษภาคม พ.ศ. 2559	เวลา	9:30 – 11:00 น.
สถานที่	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณสทวัน มะโนเครื่อง นางพัชรินทร์ พรหมวิหาร	ตำแหน่ง	ขนส่งจังหวัดเชียงราย
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า หลังจากการเปิดสะพาน มิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 4		

สถานการณ์ทั่วไป

ในปัจจุบัน รถบรรทุกไทยจะผ่าน สปป.ลาว ไปจนถึงชายแดนบ่อเต็น บ่อหาน และยกสินค้าจากตู้เพื่อขนถ่ายโดยรถบรรทุกจีนต่อไป การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดเปลี่ยนหัวลากคอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าระหว่างกัน เพื่อระบายสินค้าจากประเทศจีน ผ่านเส้นทาง R3A โดยข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ซึ่งกรม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2555 ให้อนุมัติในหลักการให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ทั้งยังเป็นการเสริมระบบคมนาคมระหว่างประเทศให้สามารถร่วมกันจัดการเส้นทางการเดินทางรถบรรทุก การกระจายการบรรทุกสินค้าเข้าสู่พื้นที่ขึ้นในของแต่ละประเทศ รวมถึงการขยายตัวเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทางให้ครอบคลุม 6 ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง เป็นการร่วมยกระดับการค้า การท่องเที่ยวในประเทศเป้าหมายแถบแม่น้ำโขงให้มีประสิทธิภาพ สำหรับจุดเด่นของโครงการอยู่ที่การให้บริการห้องเย็นและคลังสินค้า ซึ่งด่านบ่อเต็นไม่มีบริการในส่วนนี้ เป็นเพียงจุดเปลี่ยนหัวลากของรถบรรทุกสินค้าจากด่านชายแดนจีน (บ่อหาน) ผ่านลาวเข้าสู่ไทย และจากด่านเชียงของผ่านลาวเข้าสู่จีนเท่านั้น

พื้นที่กำหนด มีขนาด 330 ไร่ 91 แปลง ปริมาณสินค้านำเข้าได้ 270,000 TEUS โดยประเภทของสินค้า ได้แก่ ผัก ผลไม้ สินแร่ เคมีภัณฑ์ ในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าว ยังไม่สามารถก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายได้ เพราะติดปัญหาเรื่องการรังวัดของที่ดิน

นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ และรูปแบบการบริหารสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก จำนวน 17 แห่ง ที่มีศักยภาพในการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลัก ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี และจังหวัดชายแดน ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส โดยแบ่งระยะเวลาการพัฒนาสถานีฯ 4 ระยะ รวมทั้งพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินร่วมกัน โดยคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับระบบราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ตามนโยบายของรัฐบาลต่อไป

วัน เดือน ปี	10 พฤษภาคม พ.ศ. 2559	เวลา	13:00 – 13.30 น.
สถานที่	ท่าเรือน้ำลึกเชียงของ		
ผู้ให้ข้อมูล	-	ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือเชียงของ
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4		

สถานการณ์ทั่วไป

หลังจากนั้นคณะวิจัยได้เดินทางต่อไปยังอำเภอเชียงของ ท่าเรือน้ำลึกเชียงของมีลักษณะด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2546 ท่าเรือเชียงของได้ถูกกำหนดให้เป็น 1 ใน 14 ท่าเรือตามข้อตกลง 4 ประเทศ จีน ลาว เมียนมา และไทย ตามการพัฒนาความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน เรียกว่า ความตกลงสี่ฝ่าย ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang - Mekong River) ซึ่งได้มีการลงนามแล้วในวันที่ 20 เมษายน 2543

อุปสรรคและปัญหา

ก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 พบว่า มีปริมาณเรือสินค้าและการเข้าออกของรถขนส่งสินค้าที่มาใช้บริการท่าเรือน้ำลึกเชียงของมีปริมาณมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้ปริมาณการจัดเก็บอากรขาเข้าและค่าธรรมเนียมของท่าเรือเชียงของมาก รวมถึงมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกจากท่าเรือเชียงของ โดยภาพรวมมีปริมาณมาก การขนส่ง ณ ท่าเรือเชียงของเน้นการขนส่งทางเรือสินค้าและเรือท่องเที่ยว ปัจจุบันหลังจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในปี พ.ศ.2556 นักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าจะใช้การเดินทางผ่านสะพานเป็นหลัก อีกทั้งฝั่งบ่อแก้ว สปป.ลาว ได้ย้ายหน่วยงานเพื่อไปรองรับ ที่ด่านสะพานเพียงแห่งเดียว ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือลดน้อยลง ยังคงเหลือการขนส่งวัสดุก่อสร้างที่ไปยังหลวงพระบาง ทั้งนี้เพราะหากขนส่งทางรถจะไม่คุ้มทุน ส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจในตัวเมืองเชียงของตกลง โดยเฉพาะยามค้าคืนจะพบว่า เชียงของมีความเงียบเหงาต่างจากก่อนการเปิดใช้สะพาน ทั้งนี้มาจากการที่เชียงของถูกวางยุทธศาสตร์ให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์ที่มีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เมื่อสินค้ามาถึงจึงสามารถเดินทางข้ามสะพานไปได้เลย เชียงของจึงเป็นเพียงเมืองผ่านเท่านั้น

วัน เดือน ปี	11 พฤษภาคม พ.ศ. 2559	เวลา	10:00 – 11:00 น.
สถานที่	ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 1		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณกันต์ธัช ธีรรัฐวัฒน์		นักวิชาการศุลกากรชำนาญการพิเศษ ด้านศุลกากรเชียงแสน
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4		

สถานการณ์ทั่วไป

สภาพเส้นทางของอำเภอเชียงแสนมีขนาดใหญ่ มีความพร้อมต่อการขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก และสภาพท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 1 มีความพร้อมทั้งด้านขนาด และสิ่งอำนวยความสะดวก แต่ท่าเรือมีปริมาณการขนส่งน้อย ด้วยข้อจำกัดของท่าเรือที่ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองเชียงแสน คือ อยู่ในเขตชุมชนไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ มีผลกระทบกับโบราณสถาน ทำให้มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2554 เห็นชอบให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) จังหวัดเชียงราย และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการท่าเรือ ให้ความร่วมมือในการประสานงาน และสนับสนุนการดำเนินงาน และให้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 โดยมีนโยบายกำหนดให้เป็นท่าเรือโดยสารและการท่องเที่ยวแทน ในปัจจุบันท่าเรือเชียงแสน 1 อยู่ในการบริหารของเทศบาลเวียงเชียงแสน นับตั้งแต่ปี 2555 ปริมาณสินค้าที่ยังมีการนำเข้าที่สูง ได้แก่ แอปเปิล และกระเทียมสด ส่วนผักสด มีปริมาณนำเข้าลดลง ส่วนสินค้าออกเป็นรถยนต์เก่า ส่วนใหญ่เป็นรถเก๋ง ส่งออกไปเมียนมา

ในอำเภอเชียงแสน มีท่าเรือสำคัญอยู่ 3 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน 1 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 2 และท่าเรือพาณิชย์ล้านช้าง หรือท่าเรือห้าเชียงของกลุ่มเปียร์ช้าง สินค้าส่งออก ร้อยละ 90 มาจากกรุงเทพ และปริมณฑล มีลักษณะเป็นสินค้าขาเดียว ส่วนสินค้าที่มาจากประเทศจีน เมื่อนำเข้าแล้วส่วนใหญ่จะตรงไปยังตลาดไทย

การเปิดใช้สะพาน จะทำให้วิถีชีวิตของเดิมเปลี่ยนแปลงไป แต่สิ่งที่ควรมองต่อไป คือ

- 1) กิจกรรมต่าง ๆ จะสะดวกมากขึ้น เช่น การขนส่งผักจากจีน จะสามารถถึงผู้บริโภคได้ดีกว่าเดิม คือ ใช้เวลาน้อยลง
- 2) การที่จีนพยายามเปิดผ่านประเทศ Landlock เพื่อออกสู่ทะเล ก็จะเป็นการเปิดประเทศของไทย

อุปสรรคและปัญหา

การวิเคราะห์เหตุและปัจจัยจะเห็นว่ายุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 1 เป็นท่าเรือท่องเที่ยว แต่ปัจจุบันนักท่องเที่ยวเชิงระบบนิเวศน้อยมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก แต่เดิมนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มข้าราชการ แต่เมื่อรัฐบาลกำหนดนโยบายไม่ให้ข้าราชการ “อบรมดูงานต่างประเทศ” ทำให้ปัจจุบัน ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 1 มีเรือท่องเที่ยวจอดนิ่งจำนวนมาก ประเด็นปัญหาของท่าเรือเชียงของ พบว่า ท่าเรือ

เชียงของมีปัญหาการเดินทางเรือจากประเทศจีน เนื่องจากติดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง บริเวณแก่งคอนผีหลวง ตำบลริมโขง การระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง ได้รับการคัดค้านจากชาวบ้านรวมถึงประชาชนและนักวิชาการต่าง ๆ ทำให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเดินทางมาท่าเรือเชียงของได้ จะเดินทางได้ในเฉพาะฤดูน้ำหลากเท่านั้น ส่วนเรือขนาด 60 ตัน ยังคงสามารถเดินทางได้แต่ต้องอาศัยความชำนาญในการเดินเรือ หากเป็นหน้าแล้งจะมีเรือขนาด 30 ตัน เท่านั้น ท่าเรือน้ำลึกที่เชียงของจึงค้าขายไม่คึกคักเหมือนที่ท่าเรือเชียงแสน ทำให้ท่าเรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ แต่เส้นทางที่ยังคงมีประสิทธิภาพ จะเป็นเส้นทางจากเชียงของ -หลวงพระบาง ส่วนการขนถ่ายสินค้าขนาดเล็กและปริมาณน้อย ยังคงใช้บริการเรือหางยาวเล็กข้ามฟาก

วัน เดือน ปี	12 พฤษภาคม พ.ศ. 2559	เวลา	9:00 – 10:00 น.
สถานที่	ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 2		
ผู้ให้ข้อมูล	คุณณัฐพล รัชตะศิลปิน	ตำแหน่ง	หัวหน้าแผนกการทำและสินค้า ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน สำนักท่าเรือภูมิภาค
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า หลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4		

สถานการณ์ทั่วไป

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 2 มีเส้นทางเข้าท่าเรือขนาดใหญ่ และมีความพร้อมต่อการขนส่งสินค้าได้จำนวนมาก สภาพท่าเรือมีความพร้อมทั้งด้านขนาด และสิ่งอำนวยความสะดวก แต่บริเวณท่าเรือมีเรือสินค้าจอดเทียบท่าค่อนข้างน้อย

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 2 ตั้งอยู่บ้านสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่ 387 ไร่ 1 งาน 44 ตารางวา มีระยะทางห่างจากอำเภอเชียงแสน ทางบก ประมาณ 11 กิโลเมตร และทางน้ำ ประมาณ 6 กิโลเมตร เปิดดำเนินการ วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2555 ฝั่งตรงข้าม สปป.ลาว ด้านหลังท่าเรือติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1129 (เชียงแสน-เชียงของ) การขนส่งสินค้าจากเชียงแสนไปเชียงรุ่ง เป็นการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งมีลักษณะทวนน้ำขึ้น การขนส่งยังต้องคำนึงถึงปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงด้วย โดยเฉพาะในช่วงเดือนเมษายน- พฤษภาคม ปริมาณน้ำโขงจะลดลง ข้อได้เปรียบของการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขง คือ ไม่ติดปัญหาเรื่องด่านอากรเมื่อผ่านพรมแดนของแต่ละประเทศ ขนาดของเรือในแม่น้ำโขง พบว่า เรือลาวจะมีขนาดประมาณ 150 ตัน และเรือจีน มีขนาดประมาณ 300 ตัน

ในระยะแรกของการให้บริการ จะให้บริการที่ทำเทียบเรือเชียงแสน 1 ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 บริหารโดยการท่าเรือฯ และได้บริหารท่าเรือดังกล่าวจนถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2555 และย้ายมาเปิดให้บริการที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน 2 ตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ.2555 เป็นต้นมา

อุปสรรคและปัญหา

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 2 ได้ถูกวางยุทธศาสตร์ให้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้า แต่ด้วยทำเลที่ตั้งท่าเรือ มีระยะทางบกที่ไกลกว่าท่าเรือเชียงแสน 1 ประมาณ 10 กิโลเมตร และระยะทางน้ำไกลกว่าเดิม 6 กิโลเมตร ทำให้ผู้ประกอบการต้องเพิ่มต้นทุนการขนส่งโดยเฉพาะค่าน้ำมันมากขึ้น อีกทั้งยังไม่สะดวกในการใช้บริการ จึงหันไปใช้บริการท่าเรือท่าเชียงของเอกชนแทน ซึ่งส่วนมากจะเป็นการขนถ่ายน้ำมันเพื่อส่งไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้แล้วยังมีผู้ประกอบการบางรายที่ยังคงใช้บริการที่ทำเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งปัจจุบันท่าเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือโดยสารและท่องเที่ยว โดยมีการผ่อนปรนขนถ่ายสินค้าได้บ้าง

ปัญหาที่พบของท่าเรือเชียงแสน 2 คือ ที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนอยู่ปากแม่น้ำกกและแม่น้ำโขง ทำให้มีปัญหาดินทรายที่ตกตะกอนมาก ท่าเรือจำเป็นต้องมีการขุดลอกร่องน้ำปีละ 1 ครั้ง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายปีละ 3 ล้านบาท

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1) ในอำเภอเชียงแสนยังขาดเทคนิคอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการพัฒนา และปัญหาเรื่องที่ดินเพื่อวางกรอบให้เป็น Port City

2) ระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ประเทศจีนสามารถควบคุมระดับน้ำ โดยการปล่อยน้ำจากเขื่อน จะทำให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงสามารถเดินเรือขนส่งสินค้าได้ทั้งปี เช่นในปี พ.ศ. 2555 ระดับน้ำโขงโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 2 เมตร ในปี พ.ศ. 2556 ระดับน้ำโขงสูงขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ 3 เมตร อย่างไรก็ตาม แต่ก็ยังมีข้อจำกัดที่สำคัญคือ การบริหารจัดการน้ำโขงอยู่ในมือของประเทศจีนเพียงประเทศเดียว

ส่วนการเปิดใช้สะพานเชียงของ ถือได้ว่า เป็นทางเลือกหนึ่งของผู้ประกอบการที่ใช้ในการขนส่งสินค้า หากสินค้าที่ต้องการส่งออก จำเป็นต้องมีความรวดเร็วในการขนส่ง เช่น กลุ่มผลไม้ อุ่นๆ ทุเรียน ผู้ประกอบการจะนิยมใช้การขนส่งทางรถมากกว่า ส่วนผลไม้เปลือกแข็ง เช่น ทับทิม แอปเปิ้ล สามารถใช้การขนส่งทางเรือ เพราะจะมีต้นทุนเรื่องราคาที่ต่ำกว่า

วัน เดือน ปี	12 พฤษภาคม พ.ศ. 2559	เวลา	11:00 – 12:00 น.
สถานที่	หอการค้าอำเภอแม่สาย		
ผู้ให้ข้อมูล	ผกายมาศ เวียร์รา	ตำแหน่ง	รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย
เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงปริมาณการนำเข้าและขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4		

สถานการณ์ทั่วไป

สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ช่วยผลักดันให้จังหวัดเชียงรายกลายเป็นเมืองสำคัญ และมีบทบาททางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนบนของไทยมากขึ้น เพราะจังหวัดเชียงรายเป็นเมืองชายแดนที่สามารถขนส่งสินค้าและเดินทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว และจีนตอนใต้ ได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขง ซึ่งในปัจจุบันประสบปัญหาแม่น้ำโขงที่มีปริมาณลดลง ในช่วงประมาณเดือนมีนาคมของทุกปี ปริมาณน้ำในแม่น้ำโขงจะลดลงมาก รวมทั้งในอนาคตอาจจะมีเส้นทางรถไฟจากสถานีเด่นชัยไปสิ้นสุดที่สถานีเชียงของ ทำให้การขนส่งสินค้าจากสะพานแห่งนี้ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย ตลอดจนการขนส่งไปประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้มีความสะดวกรวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย เป็นการเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขยายตลาดสินค้าไปยังประเทศลาว และจีนตอนใต้ได้มากขึ้น ในขณะเดียวกันก็สามารถนำเข้าวัตถุดิบหรือสินค้าสำเร็จรูปจากทั้งสองประเทศดังกล่าวเข้ามาในประเทศไทยหรือส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ได้สะดวกและรวดเร็วเช่นกัน นอกจากนี้จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงรายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วย โดยเฉพาะการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากจีนตอนใต้และลาว ซึ่งกำลังซื้อเพิ่มสูงขึ้นตามการพัฒนาประเทศ การเดินทางของนักท่องเที่ยวตามเส้นทาง R3A และข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จะมีความสะดวกและรวดเร็ว ประกอบกับจังหวัดเชียงรายมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญมากมายและความหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นต้น

สำหรับด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายในอนาคตนั้น ผลจากการลงทุนตลอดจนการค้าและการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นดังกล่าว จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยผลักดันเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายให้เติบโตอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางที่สะดวกที่จะไปหลวงพระบาง เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างด่านพรมแดนสากลบ้านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน ข้ามไปยังเมืองเงิน แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว ต่อไปยังเมืองปากห้วยแคน ริมแม่น้ำโขงในฝั่งแขวงไชยะบุรี แล้วนั่งเรือข้ามแม่น้ำโขงไปยังเมืองปากแบ่ง แขวงอุดมไชย การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมปากห้วยแคน-ปากแบ่ง โดยทางการจีนก่อสร้างให้เพื่อเชื่อม 2 แขวง กำหนดแล้วเสร็จเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 นี้ ซึ่งสะพานแห่งนี้จะเชื่อมถนนระหว่างแขวงอุดมไชย แขวงไชยะบุรี แขวงหลวงน้ำทา และห่างจากชายแดน สปป.ลาว-จีน ประมาณ 240 กิโลเมตร

เส้นทางที่น่าจับตามองคือ เส้นทาง เชื่อมรัฐฉาน-แขวงหลวงน้ำทา โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง (Keng Lap) เชื่อม "เมียนมา-สปป.ลาว" แห่งแรกนี้ มีการลงนามความร่วมมือในปี 2554 เพื่อก่อสร้างสะพานเชื่อมกันบริเวณที่เรียกกันว่า "โขงโค้ง" ระหว่างเมืองเชียงลาบ หรือเวียงแคว้นสา จังหวัดท่าขี้เหล็ก ในเขตรัฐฉาน ประเทศเมียนมา กับบ้านเชียงก๊ก เมืองลอง แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว และตั้งอยู่ครึ่งทางระหว่างเชียงแสน และเชียงรุ่ง สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน หากสะพานนี้แล้วเสร็จเปิดใช้ได้ปลายปีพ.ศ. 2558 ระบบการคมนาคมและโลจิสติกส์ก็จะเชื่อมโดยตรงไปฝั่งเมียนมากับด่านพรมแดนไทย-เมียนมา จังหวัดท่าขี้เหล็ก รวมทั้งถนน R3B ในเมียนมาเชื่อมมาถึงเชียงรายด้วย ในอนาคตถ้ามีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมถนนจากภาคเหนือของรัฐฉาน โดยเฉพาะเมืองเชียงตุงไปจนถึงเมืองตองจี เมืองเอกของรัฐฉาน ก็จะเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำโขงไปยังประเทศเมียนมาทั้งประเทศได้ ขณะที่ในฝั่ง สปป.ลาว เมืองหลวงน้ำทาดังอยู่บนถนน R3A สามารถขึ้นเหนือไปทางมณฑลยูนนานของจีน และลงใต้สู่ประเทศไทยผ่านด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ส่วนฝั่งตะวันออก ผ่านแยกนาเตยไปทางแขวงพงสาธิ-หลวงน้ำทา-เดียนเบียนฟู ประเทศเวียดนามได้เช่นกัน สะพานดังกล่าวถือเป็นจุดเชื่อมระหว่างเส้นทางสำคัญที่มีอยู่ในเมียนมา คือ ถนน R3B และ R3A ในสปป.ลาว และยังอยู่ใกล้ท่าเรือเชียงก๊ก ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญในแม่น้ำโขงที่เชื่อมกับท่าเรืออื่น ๆ ในแม่น้ำโขง ทั้งของจีน เมียนมา และ สปป.ลาว ได้อีกด้วย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันสะพานแห่งนี้ประสบปัญหาเรื่องการแบ่งเขตแดนระหว่างเมียนมา และสปป.ลาว ทำให้ไม่สามารถเปิดใช้ได้

ประเทศจีนได้พัฒนาท่าเรือกว๋ายหล่ย์ เพื่อรองรับอาหารแช่แข็ง ตอนในของจีนได้มีการขยายเส้นทาง R3A ด้วยการขยายอุโมงค์ จะเห็นได้ว่าจีนไม่ได้ขยายเส้นทางเพื่อรองรับเรือ R3A อย่างเดียว แต่เพื่อรองรับเรือรถ ที่ต้องการขยายให้คุ้มหมิงเป็น hub ทางบก

มุมมองเพิ่มเติมว่า ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางถนน ผ่านสปป.ลาว ค่อนข้างสูง และมีความเห็นในส่วนของสปป.ลาวว่า เมื่อเชื่อมไซยะบุรี ของสปป.ลาว สร้างเสร็จ จะทำให้ระดับน้ำโขง สูงขึ้น สามารถบรรทุกเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาได้ นอกจากนี้ สปป.ลาว มีแผนคูขนานทางหลวง R3A นอกจากนี้จีนได้ลงทุนปลูกกล้วยน้ำว้าแสนไร่ ในแขวงบ่อแก้ว และตลอดแนวชายน้ำโขง ไปถึงแขวงหลวงน้ำทา แล้วขนใส่เรือมาขึ้นรถจีนที่ท่าเรือบ้านมอม ใช้เส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว จากนั้นขนผ่านห้วยทราย เข้าหลวงน้ำทา ผ่านนาเตย เข้าจีนที่บ่อหาน จำหน่ายในยูนนาน และมณฑลใกล้เคียง แขวงอุดมไชยและแขวงไซยะบุรี มีความต้องการวัสดุก่อสร้างสูง และยังมีกลุ่มธุรกิจกัมโบชา เป็นกลุ่มธุรกิจใหญ่ในเมียนมา นอกจากเป็นเจ้าของแบงก์ใหญ่อันดับ 1 ในประเทศแล้ว ยังมีกิจการในเครือครอบคลุมหลากหลายสาขา ทั้งเหมืองแร่ สายการบิน ประกันภัย เกษตร พัฒนาที่ดิน การค้า ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม

อุปสรรคและปัญหา

การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 มีปัญหาที่ตามมาหลายอย่าง เช่น

1) ปัญหาที่ทำให้ตัวเมืองเชียงของเป็นเมืองที่เงียบเหงา เพราะเป็นเพียงเมืองผ่านนักท่องเที่ยวไม่มาเที่ยว เพราะสะดวกที่จะข้ามเพื่อไปยังแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

2) สปป.ลาว เก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดน ไม่แน่นอน และไม่มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ส่งผลให้การค้าชายแดนไทย-ลาว สะดุดมีปัญหา ผู้ประกอบการแบกรับภาระต้นทุนที่ไม่แน่นอนได้ เพราะต้องเสียค่าธรรมเนียมที่ด่านบ่อเต็นชายแดนลาว-จีนอีกจุดหนึ่ง โดยรวมแล้วค่าธรรมเนียมในลาวจะมากถึง 6,000 ถึง 8,000 บาท

3) ค่าขนส่งจากเชียงของไป สปป.ลาว พบว่า เมืองห้วยทรายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรถ ค่าธรรมเนียมในการผ่านลาว ประมาณ 10,820 บาท/คัน (รวมค่าธรรมเนียมที่บ่อเต็น 1,500 บาท) มีต้นทุนที่สูงมาก

4) กรณีที่ สปป.ลาว ได้ย้ายหน่วยงานราชการ เช่น ด่านตรวจคนเข้าเมืองถาวร ไปที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงเพียงแห่งเดียว โดยแจ้งว่าขาดบุคลากร และระบบคอมพิวเตอร์ ทำให้ผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการ บริเวณท่าเรือบัก ร้านค้าในตลาดเมืองเก่า และการค้าฝั่งท่าเรือ ตลาดห้วยทราย ฝั่งลาว ได้รับผลกระทบ ยอดขายลดลงทันที โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์ต้องเปลี่ยนเส้นทางไปเที่ยวที่อื่น ทำให้ขาดรายได้ ร้านค้าตลาดเจียบเหงา ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในชุมชน

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

1. รัฐควรมีการส่งเสริมให้สร้างศูนย์กระจายสินค้าเพื่อรวบรวมสินค้าในการขนส่งจะเหมาะสมกับการค้าชายแดนในบริเวณนี้มากกว่า

2. รัฐควรมีการจัดทำ MOU กับมณฑลยูนนาน โดยในภาครัฐไทยควรได้มีการประชุมหารือกับ 4 จังหวัดทางภาคเหนือ และควรให้มีเอกชน/หอการค้า ซึ่งเป็นเมืองคู่แฝดกับบ่อแก้ว สิบสองปันนาซึ่งเป็นคู่แฝดกับเชียงแสน ได้ร่วมประชุมด้วย

รูปภาพการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การสัมภาษณ์สำนักงานจังหวัดเชียงราย



การสัมภาษณ์หอการค้าจังหวัดเชียงราย



การสัมภาษณ์สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย



การสัมภาษณ์ตรวจตงเข้าเมืองเชียงแสน



การสัมภาษณ์ด้านศุลกากรเชียงของ



การสัมภาษณ์ศูนย์เื้อทอป



การสัมภาษณ์ด้านศุลกากรเชียงแสน

ภาคผนวก 2

ตารางเวลาเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ

ตารางเวลาเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ (International Route)

บริษัท ขนส่ง จำกัด (999) The Transport Co.,Ltd

รหัสเส้นทาง Code	ชื่อเส้นทาง Route	มาตรฐานรถ โดยสาร Bus standard	ค่าโดยสาร Fare	ระยะทาง Distance	ระยะเวลา Duration	เวลารถออก ต้นทาง Outbound	เวลารถออก ปลายทาง Inbound
1	หนองคาย - เวียงจันทน์ Nongkhai - Vientiane	ม.2	55	27	1	07.30,09.30, 12.40,14.30, 15.30,18.00	07.30,09.30, 12.40,14.30, 15.30,18.00
2	อุดรธานี - เวียงจันทน์ Udonthani - Vientiane	ม.2	80	77	3	08.00,09.00 10.30,11.30, 14.00,15.00, 16.30,18.00	08.00,09.00, 10.30,11.30, 14.00,15.00, 16.30,18.00
3	อุบลราชธานี - ปากเซ Ubonratchathani - Pakse	ม.1ข	200	138	3	09.30,15.30	08.30,15.30
4	มุกดาหาร - สะหวันนะเขต Mukdahan - Savannaket	ม.2	45	17	1	07.30,08.30, 09.30,10.30, 11.15,12.30 13.30,14.30, 15.30,16.30, 17.30,19.00	07.30,08.30, 09.00,10.30, 11.30,12.30 13.30,14.30, 15.30,16.30, 17.30,19.00
5	ขอนแก่น - เวียงจันทน์ Khonkaen - Vientiane	ม.2	180	194	4	07.45,15.15	07.45,14.45
6	กรุงเทพฯ - นครหลวง เวียงจันทน์ BKK - Vientiane	ม.4ก	900	648	11	20.00	18.00
7	นครพนม - เมืองท่าแขก Nakhon Panom - Thakhak	ม.2	70	29	1.30	08.00,09.30, 10.30,11.30, 13.00,14.30 16.30,17.30	08.00,09.30, 10.30,11.30, 13.00,14.30 16.00,17.30
8	เชียงใหม่ - หลวงพระบาง Chianmai - Luangprabang	ม.1ข	1,200	842	18	09.00	09.00
9	อุดรธานี - เมืองวังเวียง Udonthani - Vangvieng	ม.2	270	230	7	08.30	10.00

รหัสเส้นทาง Code	ชื่อเส้นทาง Route	มาตรฐานรถ โดยสาร Bus standard	ค่าโดยสาร Fare	ระยะทาง Distance	ระยะเวลา Duration	เวลารถออกเดินทาง Outbound	เวลารถออก ปลายทาง Inbound
10	กรุงเทพฯ - วังเต่า - ปากเซ Bangkok - Wang tao - Pakse	ม.1พ	900	790	12	20.30	16.00,17.00
11	เชียงราย - แวงบ่อแก้ว Chiangrai - Bokeo	ม.2	220	166	4	07.00,10.00 15.00,16.30	07.30.09.30 16.00.17.00
12	กรุงเทพฯ - ปอยเปต - เสียมราฐ Bangkok - Siem Reap	ม.1ข	750	419	7	08.00,09.00	08.00,09.00
13	กรุงเทพฯ - ปอยเปต - พนมเปญ Bangkok - Phnom Penh	ม.1ข	ราคา โปรโมชั่น 750	719	11	01.30	23.00
14	เลย - หลวงพระบาง Loei - Luang Prabang	ม.1ข	700	395	10	08.00	07.00

ข้อมูล ณ วันที่ 29 กรกฎาคม 2558

บริษัท ขนส่ง จำกัด <http://www.home.transport.co.th>

ภาคผนวก 3

ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

กรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบไปด้วย ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยจะครอบคลุมเนื้อที่ 2.34 ล้านตารางกิโลเมตร มีประชากรรวม 257.5 ล้านคน ปัจจุบัน แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC), แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)



ภาพรวมของ GMS Economic Corridors

ที่มา: <https://www.bot.or.th/>

เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจ ประกอบด้วย 3 เส้นทางดังนี้

1. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (North-South Economic Corridor - NSEC)

ประกอบด้วยเส้นทาง 3 เส้นทาง ได้แก่

1.1 แนวระเบียงย่อยด้านตะวันตก (Western Subcorridor) หรือ R3 เป็นเส้นทางจากคุนหมิง – ผ่าน สปป.ลาว หรือ เมียนมา – เชียงราย – กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร แยกเป็น

1) เส้นทาง R3A : ไทย - ลาว – จีน (อ.เชียงของ - ห้วยทราย - หลวงน้ำทา – บ่อเต็น /บ่อหาน - เชียงรุ่ง - คุนหมิง)

2) เส้นทาง R3B : ไทย – เมียนมา – จีน (อ.แม่สาย – ท่าขี้เหล็กของเมียนมา – เชียงตุง - พรหมแดนพม่า – ต้าหลิวของจีน

รวมกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่ง และไปยังคุนหมิง

1.2 แนวระเบียงย่อยด้านตะวันออก (Eastern Subcorridor) ได้แก่ หนานหนิง-ฮานอย ผ่าน เส้นทาง โหย่วอี้ (Youyi - PRC) หรือ เส้นทางฝางเฉิงก่าง (Fangchenggang - PRC) - ตงซิง (Dong xing - PRC) – มง ไค (Mong Cai - VN)

1.3 แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Subcorridor) ได้แก่ คุนหมิง – ฮานอย – ไฮฟอง (Hai Phong – VN) ซึ่งเชื่อมต่อกับไฮเวย์หมายเลข 1 ซึ่งเป็นเส้นทางจากภาคเหนือไปภาคใต้ของเวียดนาม

2. แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor– EWEC)

หรือเส้นทางหมายเลข 9- R9 ระยะทาง 1,320 กิโลเมตร เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย (ทะเลอันดามัน) เริ่มต้นจากท่าเรือดานัง (Da Nang Port – VN) ผ่านลาว - ไทย - ไปท่าเรือเมะละแหม่ง หรือเมะล่าย (Mawlamyine Port - Myanmar) ตัดกับ NSEC ที่จังหวัดตาก และพิษณุโลก

3. แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ Southern Economic Corridor (SEC)

เชื่อมโยงไทย – กัมพูชา- เวียดนาม ประกอบด้วย 3 เส้นทางย่อย (Subcorridor) และ 1 เส้นทาง Interconnector ได้แก่

3.1 Northern Subcorridor ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ – อยุธยา (ไทย) – ปอยเปต – เสียมเรียบ (เสียมราฐ) – สตึงเตร็ง (Stung Treng) – รัตนคีรี (Rattanakiri) – Ou Ya dav (กัมพูชา) – PleiKu – Quy Nhon (เวียดนาม) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว สำคัญระดับโลก และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ จาก กรุงเทพฯ สู่ นครวัด และเขาพระวิหารในกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่ พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม

3.2 Central Subcorridor ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ – อยุธยา (ไทย) – ปอยเปต – พนมเปญ – บาเวต (กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ – วังเต่า (Vung Tau – เวียดนาม) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้าซึ่งมีประชากรหนาแน่นของทั้ง 3 ประเทศ

3.3 Southern Coastal Subcorridor ระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ –ตราด (ไทย) – เกาะกง – กำปอต (Kampot – กัมพูชา) – ฮาเตียน (Ha Tien) – Ca Mau – Nam Can (เวียดนาม) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของ เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม (R10)

3.4 Inter corridor Link เริ่มจาก สีหนุวิลล์ – พนมเปญ – กราตี – สติงเตริง (Stung Treng) – ดั่งกาลอ (ตระเปียงครีล) – ปากเซ - สะหวันนะเขต เส้นทางนี้เป็นถนนสายหลักที่เชื่อม 3 Subcorridor เข้ากับ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

นอกจากเส้นทางถนนแล้ว EC ยังครอบคลุมถึงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมอื่นด้วย ได้แก่ ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ อาทิกรณี SEC: การพัฒนาเส้นทางรถไฟ (สายปอยเปต – พนมเปญ / สาย พนมเปญ – นครโฮจิมินห์ / สายพนมเปญ – สีหนุวิลล์) การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ (เช่น ท่าเรือ พนมเปญ / ท่าเรือสีหนุวิลล์ / ท่าเรือ Thi Vai - Vung Tau)

