

ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ

สำนักท่าเรือภูมิภาค
การทำเรือแห่งประเทศไทย



โครงการ On the Road from Chiang Khong to
Luang Prabang : The Inventory

หัวข้อ จีนตอนใต้สู่ตลาดโลก : ท่าเรือเชียงแสน - การค้าสากล
ณ.ห้องประชุม306 อาคารศูนย์อาหารและกิจกรรมนักศึกษา(D1)
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

28 มกราคม 2552

ท่าเรือเชียงแสน

ความเป็นมา

ท่าเรือเชียงแสนก่อสร้างขึ้นตามนโยบายรัฐบาล ในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้า พัฒนาภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือ 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า กัมพูชาและเวียดนาม คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารและประกอบการ โดยได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 เป็นต้นมา

ที่ตั้ง

ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยมีเนื้อที่ประมาณ 9 ไร่ ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ

ลักษณะของท่าเรือ

ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นทุ่นลอยน้ำ 2 ทุ่น มีสะพานเชื่อมระหว่างทุ่นกับเขื่อน ให้รถบรรทุกขนส่งไปทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าข้างเรือได้ ตัวทุ่นและสะพานเชื่อมมีหลังคาคลุมกันแดดฝน จึงสามารถทำการบรรทุกและขนถ่ายได้ในขณะฝนตก

ศักยภาพของท่าเรือ

สามารถรับเรือขนาดบรรทุก 200 - 300 ตันกรอส ความยาวเรือไม่เกิน 50 เมตรกินน้ำลึก 2 เมตร เทียบท่าได้ ทุ่นเทียบเรือต้นน้ำสามารถรับเรือได้คราวละ 2 ลำ ทุ่นเทียบเรือด้านท้ายน้ำสามารถรับเรือได้ 3 ลำ หน้ากำแพงกันดินด้านทิศเหนือ 2 ลำ ทิศใต้ 1 ลำ รวมสามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุดคราวละ 8 ลำ อย่างไรก็ตามในกรณี มีเรือสินค้ามาขอใช้บริการมาก สามารถจอดซ้อนลำได้อีกทุ่นละ 2 - 3 ลำ การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานและทุ่นเทียบเรือเพื่อป้องกันฝนและขนถ่ายสินค้าโดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร รถบรรทุกสินค้าน้ำหนักไม่เกิน 18 ตัน สามารถลงไปที่ทุ่นเทียบเรือเพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันสูงสุด ประมาณ 12 องศา ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างคณะเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคไทย และ สปป.ลาว มีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อ ได้ประมาณ 50 คัน

สิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านท่าเทียบเรือ

1. ทุ่นเทียบเรือขนาด 12.00 x 50.00 เมตรจำนวน 2 ทุ่น เทียบเรือได้ 5 ลำ รถบรรทุกสามารถลงไปรับ - ส่งสินค้าข้างเรือได้ทุ่นละ 6-9 คัน

2. เขื่อนเทียบเรือความยาว 250 เมตร รับเรือพร้อมกันได้ 3 ลำ เหมาะสำหรับการบรรทุก ขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ น้ำหนักมากโดยใช้ปั้นจั่นเคลื่อนที่ยกขนสินค้าแต่ในช่วงเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงที่น้ำในแม่น้ำโขงขึ้นสูง เรือที่เทียบเขื่อน (กำแพงกันดิน) สามารถใช้โครงเหล็กลักษณะเป็น SLIDER ลำเลียงสินค้าบรรทุกส่งลงเรือได้อย่างสะดวก

ด้านเครื่องมือยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวก

1. บันจันเคลื่อนที่ขนาด 10 เมตริกตัน 1 คัน และ 50 เมตริกตัน 2 คัน
2. รถยกสินค้าขนาด 5 เมตริกตัน 1 คัน และขนาด 10 เมตริกตัน 1 คัน
3. สายพานลำเลียงสินค้า 1 ชุด
4. ปลีกตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 4 ชุด
5. รถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 2 คัน

โครงข่ายการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ

เส้นทางการเดินเรือจากเชียงแสนถึงท่าเรือกวานเหล่ย (ท่าเรือใต้สุดของจีน) รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึกกระหว่าง 1.5 - 7 เมตร แตกต่างตามฤดูกาล โดยประเทศจีนได้ปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือ รวมทั้งได้สร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าและควบคุมระดับน้ำให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้สะดวกตลอดปี การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางถนนโดยทางหลวงหมายเลข 1 ถึงอำเภอแม่จัน แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1016 ระยะทาง 30 กิโลเมตร จะถึงท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้ โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในระบบถนนเส้นทาง East - West Corridor เชื่อมชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย ติดกับเส้นทาง North - South Corridor เชื่อมระหว่างประเทศจีน กับประเทศมาเลเซียซึ่งจุดตัดกันของเส้นทางทั้งสองนี้อยู่ที่จังหวัดพิษณุโลก ก็จะทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคต่างๆกับท่าเรือเชียงแสนสะดวกยิ่งขึ้น

ทางอากาศสามารถขนส่งสินค้าผ่านสนามบินนานาชาติจังหวัดเชียงราย และในอนาคตจะมีระบบรางเชื่อมต่อมายังจังหวัดเชียงรายอีกทางหนึ่ง ท่าเรือเชียงแสนจึงเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่าง ๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนองในอนาคตได้อีกด้วย

ปัญหาและข้อขัดข้องของท่าเรือเชียงแสน

1. พื้นที่ที่มีขนาดเล็กไม่มีพื้นที่หลังท่าสำหรับเป็นที่จอดรถบรรทุก
2. ไม่มีคลังสินค้าหรือโรงพักสินค้าสำหรับเก็บรักษาสินค้า
3. ในช่วงเวลาที่น้ำในแม่น้ำโขงลดลงต่ำมาก รถบรรทุกไม่สามารถลงไปรับสินค้าถึงข้างเรือได้ ต้องใช้คนแบกหาม หรือใช้สายพานลำเลียงขึ้นมา แต่รถบรรทุกสินค้าสามารถลงไปขนถ่ายข้างเรือ แล้ววิ่งรถเปล่าขึ้นมานบนท่าได้
4. เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนอยู่บริเวณชายแดน ทางราชการจึงกำหนดเวลาขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือไม่เกินเวลา 18.00 น. อย่างไรก็ตามวันเสาร์ เป็นวันทำการปกติ และหากมีความจำเป็นจะร้องขอให้เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเปิดทำการวันอาทิตย์หรือเกินเวลา 18.00 น. วันทำการ ได้ตามควรแก่กรณี

ที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่

เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือในปัจจุบันมีขนาดเล็ก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้รับมอบหมายให้การศึกษาและหาที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่ ผลการศึกษาเบื้องต้น ท่าเรือจะย้ายไปทางใต้ไปอีกประมาณ 10 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ โดยจะสร้างอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำกก ซึ่งไม่อยู่ในแม่น้ำโขงเหมือนปัจจุบัน จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ 2552