

ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ

สำนักท่าเรือภูมิภาค
การทำเรือแห่งประเทศไทย



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

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

28 มกราคม 2552

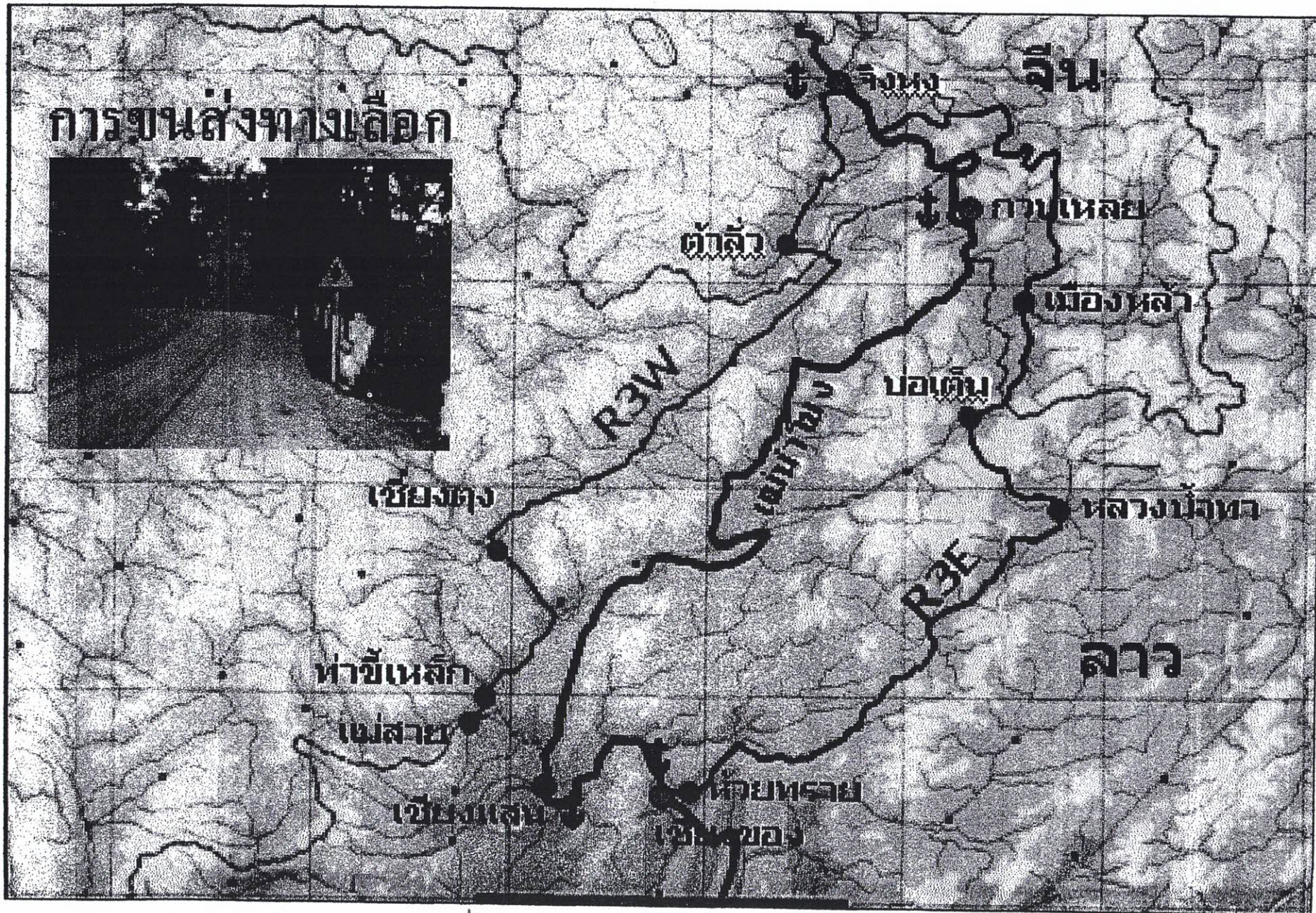
ระยะทางเหนือของเส้นรุ้งที่เมืองฯ - ประเทศ (จีน/ลาว/ไทย)

พม่า-เชียงรุ่ง-กวนเหล่ย์(จีน) - สบหลวย-เมืองพง(พม่า) - หัวโขง-เชียงกก-เมืองมอม-ปากแบ่ง-หลวงพระบาง-เวียงจันทน์(ลาว) -

เชียงแสน-เชียงของ (ไทย)

สถานที่	ประเทศ	เส้นแนว	พิกัด GPS	เส้นรุ้ง	SEA LEVEL	ระยะทาง/ก.ม.
ท่าเรือซือเหมา	จีน				651 ม.	429
ท่าเรือเชียงรุ่ง	จีน	22 00' 90" N		100 48' 51" E	591 ม.	344
ท่าเรือกันตันป่า	จีน					316
ท่าเรือกวนเหล่ย์	จีน	21 40' 51" N		101 88' 27" E	531	263
สบหลวย	จีน/ลาว	21 31' 17" N		101 09' 22" E	491	247
หัวโขง(บันไซ)	ลาว	21 31' 17" N		101 09' 22" E	491	243
แก่งตั้งโล่ง	ลาว					
ผาอัน(ตั้งสูงถึง)	ลาว					
เจดีย์หินฟู (ฟูตู)	ลาว					225
ผาป่าแคด	ลาว					
บ้านเชียงแข็ง(จีนเชียง)	ลาว					218
ถ่องส้ม(ระเบิดหิน)	ลาว					
ท่าเรือสบหลวย	พม่า	21 18' 66" N		100 43' 64" E	460	195
ผานกยาง(ระเบิดหิน)	ลาว					
เมืองสระ(ลาวถื่อ)	ลาว					
สบบอง	พม่า					139
คลองตัน(ระเบิดหิน)	ลาว					
ป่าหินเจ็ดสี	ลาว					
ตั้งหลวง	ลาว					
ตั้งสลัม(ตันซือถัน)	ลาว					134
น้ำพุร้อน	ลาว					125
เชียงลาบ	พม่า	20 52' 27" N		100 32' 37" E	439	120
ท่าเรือเชียงกก	ลาว	20 23' 81" N		100 38' 62" E	423	106.5
ตั้งบั้ง(ระเบิดหิน)	ลาว					
ว่องวิค(ระเบิดหิน)	ลาว					
ป่งป่านเหรว	พม่า					53.5
เจดีย์น้ำไคร	ลาว					
สองแคว(ระเบิดหิน)	ลาว					
ผาไธ้มอย(ระเบิดหิน)	ลาว					
สามเส้า(ระเบิดหิน)ลาว						
ตั้งอ้อ(ระเบิดหิน)	ลาว					
ผาช้าง	ลาว					
ครุบานบุญชุ่ม	พม่า	20 26' 30" N		100 07' 33" E	389	20
ท่าเรือเมืองมอม	ลาว	20 25' 80" N		100 07' 42" E	382	17
บ้านโป่ง(เมืองพง)	พม่า					16
สามเหลี่ยมทองคำ	ไทย					9
ท่าเรือเชียงแสน	ไทย	20 16' 57" N		100 05' 53" E	375	0
ท่าเรือเชียงของ	ไทย					67
ปากทา	ลาว				335	119
ปากแบ่ง	ลาว					227
ปากอู	ลาว	20 30' 15" N		100 12' 87" E	288	347
ท่าเรือหลวงพระบาง	ลาว	20 03' 12" N		102 13' 00" E	270	374
ท่าเรือเวียงจันทน์	ลาว					800
ปากแฉ	ลาว					1.100

การขนถ่ายทางเรือ



ท่าเรือเชียงแสน

ความเป็นมา

ท่าเรือเชียงแสนก่อสร้างขึ้นตามนโยบายรัฐบาล ในการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การท่องเที่ยว การค้าและการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการค้า พัฒนาภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้งโครงการพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 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

ท่าเทียบเรือมีลักษณะเป็นทูลอยน้ำ 2 ทูล มีสะพานเชื่อมระหว่างทูลกับเขื่อน ให้รถบรรทุกลงไปทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าข้างเรือได้ ตัวทูลและสะพานเชื่อมมีหลังคาคลุมกันแดดฝน จึงสามารถทำการบรรทุกและขนถ่ายได้ในขณะฝนตก

ศักยภาพของท่าเรือ

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

สิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านท่าเทียบเรือ

1. ทูลเทียบเรือขนาด 12.00 x 50.00 เมตรจำนวน 2 ทูล เทียบเรือได้ 5 ลำ รถบรรทุกสามารถลงไปรับ - ส่งสินค้าข้างเรือได้ทูลละ 6-9 คัน

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

ด้านเครื่องมือยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวก

1. บันจั้นเคลื่อนที่ขนาด 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. ปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็น จำนวน 4 ชุด
5. รถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 2 คัน

โครงการขนส่งสินค้าภายในและต่างประเทศ

เส้นทางเดินเรือจากเชียงแสนถึงท่าเรือกวานเหล่ย (ท่าเรือใต้สุดของจีน) รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ระดับน้ำลึกระหว่าง 1.5 - 7 เมตร แตกต่างตามฤดูกาล โดยประเทศจีนได้ปรับปรุงร่องน้ำทางเดินเรือ รวมทั้งได้สร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าและควบคุมระดับน้ำให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าได้สะดวกตลอดปี การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางถนนโดยทางหลวงหมายเลข 1 ถึงอำเภอแม่จัน แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1016 ระยะทาง 30 กิโลเมตร จะถึงท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้ โครงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในระบบถนนเส้นทาง East - West Corridor เชื่อมชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย คัดกับเส้นทาง North - South Corridor เชื่อมระหว่างประเทศจีน กับประเทศมาเลเซียซึ่งจุดตัดกันของเส้นทางทั้งสองนี้อยู่ที่จังหวัดพิษณุโลก ก็จะทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคต่างๆกับท่าเรือเชียงแสนสะดวกยิ่งขึ้น ทางอากาศสามารถขนส่งสินค้าผ่านสนามบินนานาชาติจังหวัดเชียงราย และในอนาคตจะมีระบบรางเชื่อมต่อมายังจังหวัดเชียงรายอีกทางหนึ่ง ท่าเรือเชียงแสนจึงเป็นจุดเชื่อมโยงการค้ากับมณฑลทางตอนใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องไปยังประเทศต่าง ๆ โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนองในอนาคตได้อีกด้วย

ปัญหาและข้อขัดข้องของท่าเรือเชียงแสน

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

ที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่

เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือในปัจจุบันมีขนาดเล็ก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้รับมอบหมายให้ทำการศึกษาและหาที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่ ผลการศึกษาเบื้องต้น ท่าเรือจะย้ายไปทางใต้อีกประมาณ 10 กิโลเมตร มีขนาดพื้นที่ประมาณ 400 ไร่ โดยจะสร้างอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำกก ซึ่งไม่อยู่ในแม่น้ำโขงเหมือนปัจจุบัน จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ 2552

มูลค่าสินค้านำเข้าส่งออก

ปีงบประมาณ 2547 สินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,334.79 ล้านบาท สินค้าส่งออกมูลค่า 3,782.73 ล้านบาท
 ปีงบประมาณ 2548 สินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,277.86 ล้านบาท สินค้าส่งออกมูลค่า 5,238.65 ล้านบาท
 ปีงบประมาณ 2549 สินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,162.64 ล้านบาท สินค้าส่งออกมูลค่า 6,031.02 ล้านบาท
 ปีงบประมาณ 2550 สินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,007.49 ล้านบาท สินค้าส่งออกมูลค่า 5,658.12 ล้านบาท
 ปีงบประมาณ 2551 สินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,232.63 ล้านบาท สินค้าส่งออกมูลค่า 6,155.11 ล้านบาท

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก สูงสุด 10 อันดับประจำปีงบประมาณ 2551

ณ ด้านศุลกากรเชียงใหม่

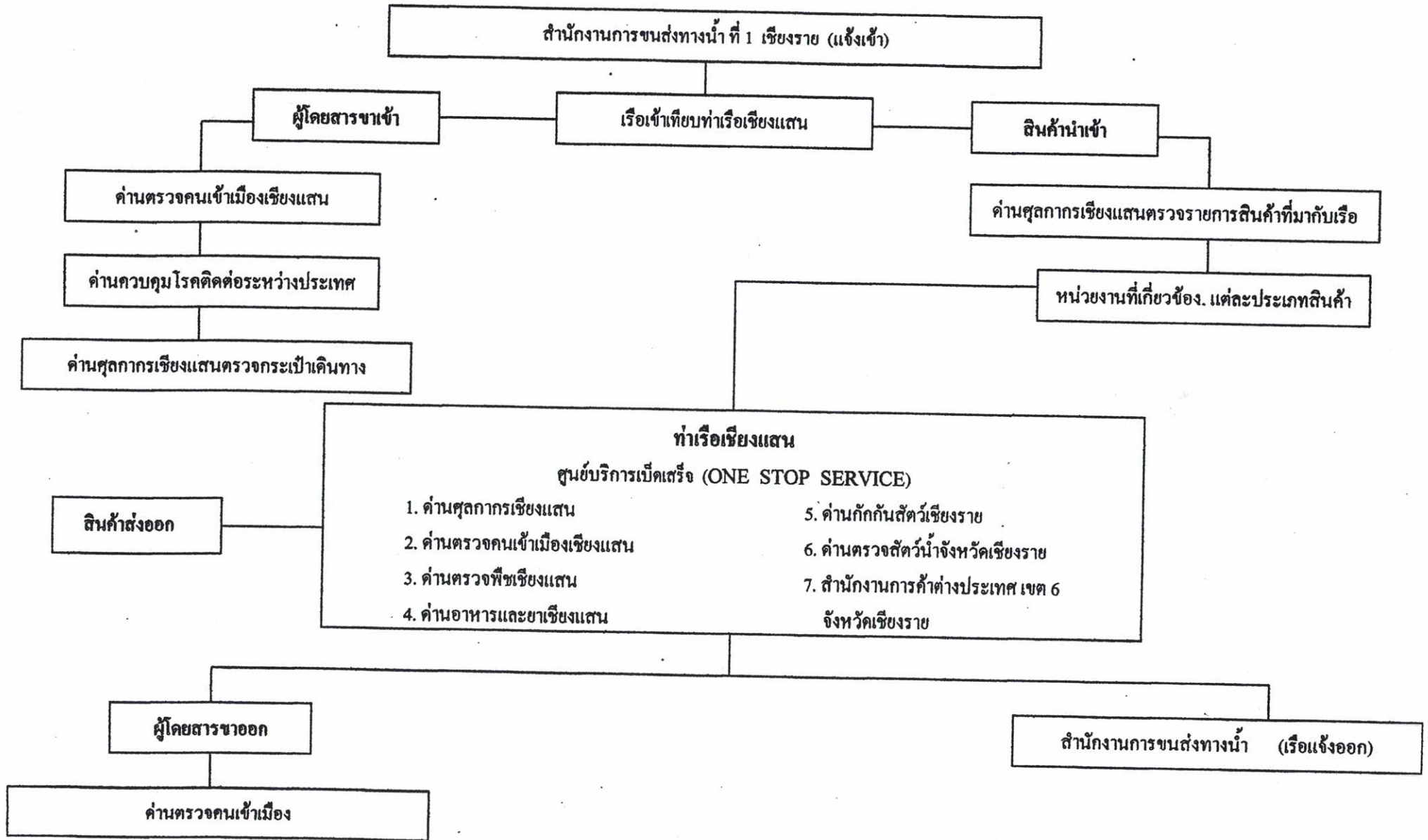
หน่วย: ล้านบาท

นำเข้าสินค้า		
ชนิดสินค้า	น้ำหนัก(ตัน)	มูลค่าสินค้า
ผักสด	24,342	339.69
ทับทิม	12,004	141.08
ไฮโดรคาร์บอนเฟอร์โรแมงกานีส	1,417	108.28
แอปเปิ้ลสด	5,945	67.77
กระเทียม	6,688	58.33
สตาลีสต	3,946	51.81
ดอกไม้เพลิงชนิดต่างๆ	3,018	40.01
เมล็ดทานตะวัน	4,400	33.19
หางนมใช้เป็นอาหารสัตว์	4,059	30.23
เมล็ดแตงโม	1,245	28.50
เบ็ดเตล็ด	27,353	333.75
รวม	94,417	1,232.63

หน่วย: ล้านบาท

สินค้าส่งออก		
ชนิดสินค้า	น้ำหนัก(ตัน)	มูลค่าสินค้า
ยางแผ่นรมควัน	13,369	1,642.19
น้ำมันปาล์ม	32,794	1,182.07
รถยนต์(นิคม)	3,042	350.37
เครื่องคั้นปาร์ก้าลิ่ง(กระทิงแดง)	12,894	328.33
ลำไยอบแห้ง	13,825	287.02
อุปโภค - บริโภค	5,329	286.89
ยางสกีมเครฟ	5,191	238.57
หม้อแปลงไฟฟ้า	1,097	224.01
เพลาโลหะ	669	213.64
น้ำมันดีเซล	3,829	121.25
เบ็ดเตล็ด	63,646	1,280.76
รวม	155,685	6,155.11

ขั้นตอนการปฏิบัติงานของ ประตูกำแพงท่าเรือเชียงแสน



ขั้นตอนการขอสินเชื่อผ่านเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน
และการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บด.01/02)

1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขอสินเชื่อผ่านเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน(แบบ บด.01/02) ที่หน่วยปฏิบัติงานการทำและสินค้าพร้อมกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าและยานพาหนะที่จะขอสินเชื่อผ่านเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน ให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบสั่งปล่อย(ใบขนสินค้าเข้าของศุลกากร) จำนวน 2 ฉบับ แล้วยื่นเอกสาร แบบ บด.01/02 จำนวน 2 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง
2. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสารแบบ บด.01/02 ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการบรรทุก – ขนถ่ายประจำท่าเทียบเรือแต่ละท่าหรือลานบรรทุก – ขนถ่าย เพื่อขอสินเชื่อผ่านเข้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน และบันทึกรายละเอียดให้ครบถ้วนจนเสร็จสิ้น
3. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสาร แบบ บด.01/02 ที่ตรวจสอบการบรรทุกขนถ่ายแล้ว จำนวน 2 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณ และชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า(ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี ตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมคืนฉบับเอกสาร แบบ บด.01/02 ไว้ 1 ชุด

ขั้นตอนการขอสินเชื่อผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน
เพื่อบรรทุกลงเรือ และการชำระเงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บด.01/02)

1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขอสินเชื่อผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน(แบบ บด.01/02) ที่หน่วยปฏิบัติงานการทำและสินค้าพร้อมกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าและยานพาหนะที่จะขอสินเชื่อผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน ให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบขนสินค้าออกของศุลกากร จำนวน 2 ฉบับ แล้วยื่นเอกสารแบบ บด.01/02 จำนวน 2 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การทำและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง
2. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสารแบบ บด.01/02 ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการบรรทุก – ขนถ่ายประจำท่าเทียบเรือแต่ละท่าหรือลานบรรทุก – ขนถ่าย เพื่อตรวจสอบสินค้าออกที่บรรทุกลงเรือ และบันทึกรายละเอียดให้ถูกต้องครบถ้วนจนเสร็จสิ้น
3. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสาร แบบ บด.01/02 ที่ตรวจสอบการบรรทุกขนถ่ายแล้ว จำนวน 2 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณ และชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า(ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี ตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมคืนฉบับเอกสาร แบบ บด.01/02 ไว้ 1 ชุด

หมายเหตุ

ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามแบบ บด.01/02 ได้แก่

1. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ลำดับที่ 201
2. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ลำดับที่ 202

ทั้งนี้ผู้ขออนุญาต ต้องชำระค่าธรรมเนียม ลำดับที่ 402 และ 403 กรณีมีการขอใช้เครื่องมือทุ่นแรง

คำนิยาม

1. วัน หมายถึง ระยะเวลาจาก 00.00 นาฬิกา ถึง 24.00 นาฬิกา ของวันนั้น ๆ เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
2. GT (GROSS TONNAGE) หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเลียง ที่คิดคำนวณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ.1969
3. ตัน หมายถึง REVENUE TONNE คือน้ำหนักเป็นเมตริกตัน หรือปริมาตรเป็นลูกบาศก์เมตร อย่างใดอย่างหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่า ใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม
4. ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก หมายถึง เจ้าของสินค้าขาเข้าหรือขาออก หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียในสินค้านั้นแม้ชั่วขณะหนึ่ง สินค้าขาเข้านับแต่ได้รับมอบจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือและส่งมอบให้เจ้าของสินค้า สินค้าขาออก นับแต่ได้รับจากเจ้าของสินค้าและส่งมอบให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ
5. ที่เก็บสินค้า หมายถึง สถานที่กองเก็บสินค้าทั้งภายใน และภายนอกโรงพักสินค้า ที่อยู่ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงใหม่
6. ตู้สินค้า หมายถึง ภาชนะบรรจุของ ชนิดที่ใช้บรรจุของเพื่อความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามมาตรฐาน ISO
7. ตู้สินค้า FCL (FULL CONTAINER LOAD) หมายถึง ตู้สินค้าที่ไม่มีการเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงใหม่
8. ตู้สินค้า LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD) หมายถึง ตู้สินค้าขาเข้าที่มีการเปิดตู้สินค้าออก หรือทำการบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงใหม่
9. ค่าธรรมเนียม หมายถึง ค่าใช้สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเชียงใหม่ โดยมีได้รวมถึงการให้บริการแรงงาน และ/หรือเครื่องมือทุ่นแรง เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
10. การคิดคำนวณค่าธรรมเนียม ที่เรียกเก็บเป็นตัน หรือรายวัน หรือรายชั่วโมง ให้ถือว่าเศษของตัน หรือวัน หรือชั่วโมง คิดเป็น 1 ตัน หรือ 1 วัน หรือ 1 ชั่วโมง แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
11. การดำเนินการขนถ่ายหรือบรรจุทุกสินค้า / ตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือหรือรถบรรทุก หรือเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (STEVEDORING) เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือสินค้าหรือผู้ขออนุญาต ซึ่งท่าเรือเชียงใหม่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุญาตให้จดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรจุหรือขนถ่ายสินค้าท่าเรือเชียงใหม่ (STEVEDORE)

ลำดับ

ส่วนที่ 1

ที่

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้ขออนุญาต

101

ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (BERTHFEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือเชียงใหม่ในการจอดเรือสินค้าเรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการพนักงานในการ

ผูกและปลดเชือกเรือที่เข้าและออกจากที่จอดเรือ รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่เวลาที่เรือนั้นเข้าจอด ในอัตราดังนี้

ขนาดเรือ	บาท/ลำ/วัน
1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร	500
1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร	750
1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร	1,000
1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร	1,250

102 ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE) เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือเชียงแสน เรียกเก็บในอัตรา 50 บาท/คน/เที่ยว

ลำดับ
ที่

ส่วนที่ 2

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต

201 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายสินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและได้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสนหรือขนถ่ายสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสนลงจากยานพาหนะเพื่อ บรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย/บรรทุกยานพาหนะขาเข้าหรือขาออก ขึ้น/ลงเรือเรียกเก็บในอัตราดังนี้

201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน
201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน

202 ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (CARGO STORAGE FEE) เป็นค่าฝากเก็บสินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร แล้วแต่กรณี เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บเป็นรายวัน ในอัตรา 5 บาท/ตัน/วัน

ลำดับ
ที่

ส่วนที่ 3

ค่าธรรมเนียมตู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต

301 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (CONTAINER LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและ ได้นำตู้สินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือขนถ่ายตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน ลงจากยานพาหนะ และบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้า ในอัตราดังนี้

301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้
---------------------------------	-------------

301.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต 50 บาท/ตู้

กรณีตู้สินค้า LCL ขาเข้า ที่ขนถ่ายจากเรือ ได้เปิดตู้และนำสินค้าบรรจุขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือฝากเก็บไว้ ณ ที่เก็บสินค้าของท่าเรือเชียงแสน และได้นำตู้สินค้าเปล่านั้นบรรจุลงเรือ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับตู้สินค้าดังกล่าว ตามลำดับที่ 301.2 ด้วย

302 ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า (CONTAINER STORAGE FEE)

เป็นค่าฝากเก็บตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรจุลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรแล้วแต่กรณี ตู้สินค้าเปล่าที่เปลี่ยนสถานภาพจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า เริ่มนับระยะเวลาฝากตู้สินค้าตั้งแต่วันถัดจากวันที่ทำการเปิดตู้ เว้นแต่ยังอยู่ในระยะเวลาที่ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า LCL เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บสำหรับตู้ขนาด 20 ฟุต เป็นรายวัน ในอัตราดังนี้

- 302.1 ตู้สินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL) 150 บาท/ตู้
- 302.2 ตู้สินค้าเปล่า 25 บาท/ตู้

303 ค่าธรรมเนียมการเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (FACILITIES USAGE FEE)

เป็นค่าใช้พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปิดตู้สินค้าขาเข้าออกจากตู้สินค้า หรือบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ขนาด 20 ฟุต เรียกเก็บในอัตรา 100 บาท/ตู้

ลำดับ

ส่วนที่ 4

ที่ ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุนแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต

401 ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (VEHICLES ADMISSION FEE) เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะ ที่เข้ามาในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เฉพาะที่ยวเข้า ในอัตราดังนี้

- 401.1 รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ 20 บาท/คัน
- 401.2 รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ 30 บาท/คัน
- 401.3 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ 50 บาท/คัน
- 401.4 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ และรถลากฟ่วง 100 บาท/คัน
- 401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก 100 บาท/คัน

402 ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ (MOBILE CRANE) เป็นค่าเช่าใช้ปั้นจั่น ขนาด 50 ตัน เรียกเก็บในอัตรา 3,000 บาท/ชั่วโมง

403 ค่าเช่ารถยก (FORK LIFT TRUCK) เป็นค่าเช่าใช้รถยก ขนาด 5 ตันเรียกเก็บในอัตรา 400 บาท/ชั่วโมง

ด้านปฏิบัติงาน

การบริหารจัดการภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานบริหารจัดการซึ่งหน่วยงานของภาครัฐที่มีอาคารสำนักงานนอกพื้นที่ได้จัดส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้ามาประจำการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ เมื่อมีสินค้าที่ต้องตรวจสอบตามภารกิจของหน่วยงานในลักษณะการให้บริการในพื้นที่เดียวกันอย่างเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) หน่วยงานที่ให้บริการมี 14 หน่วยงาน

หน่วยงานที่ส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาปฏิบัติงานในท่าเรือเชียงแสนประกอบด้วย

- ท่าเรือเชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ด่านศุลกากรเชียงแสน
- ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ด่านอาหารและยาเชียงแสน สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
- ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ด่านตรวจพืชเชียงแสน กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

หน่วยงานที่มีสำนักงานนอกพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสน ประกอบด้วย

- สรรพสามิตเชียงราย กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- ด่านตรวจสัตว์น้ำเชียงราย กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- สำนักงานการค้าต่างประเทศ เขต 6 กระทรวงพาณิชย์
- ด่านกักกันสัตว์เชียงราย กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- กรมป่าไม้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ด่านตรวจสัตว์ป่า กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- วนอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากเป็นท่าเรือแม่น้ำเรือสินค้าที่เข้ามาจอดเทียบ มีขนาดบรรทุก 250 – 300 เมตริกตัน การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลักโดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเองและเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยของสินค้ามากขึ้น การท่าเรือฯ ได้ติดตั้งสายพานลำเลียงช่วยในการยกขนสำหรับสินค้าหนักหรือตู้สินค้า มีปั้นจั่นเคลื่อนที่ให้บริการยกขนสินค้า ขึ้น – ลง สำหรับงานด้านพิธีการเอกสารนั้น การท่าเรือฯ ก็ได้เพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ โดยได้นำระบบบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้า ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ อาหารและยา และบริการอื่นๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว ณ อาคารสำนักงานเดียวกันในปัจจุบัน ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้าและผู้ประกอบการเดินเรือในแม่น้ำโขงระหว่างไทย – จีน ให้ความสนใจในการใช้บริการท่าเรือเชียงแสนเพิ่มขึ้นทั้งนี้เนื่องจากค่าใช้จ่ายโดยรวมตั้งแต่ต้นทางจนถึงท่าเรือที่ส่งออกของท่าเรือเชียงแสนถูกกว่าท่าเรือเอกชน และท่าเรือเชียงแสนยังมีศักยภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการซึ่งในเขตอำเภอเชียงแสน นอกจากท่าเรือเชียงแสนที่เป็นท่าเรือของรัฐแล้ว ยังมีท่าเรือที่เป็นของเอกชนที่เปิดให้บริการจอดเรือขนถ่ายสินค้าอีกจำนวน 13 แห่ง ภายใต้การควบคุมของด่านศุลกากรเชียงแสน และสำนักงานการขนส่งทางน้ำ สาขา เชียงราย

ในส่วนของอัตราค่าธรรมเนียมการใช้บริการท่าเรือเชียงแสน ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเรียกเก็บนั้น เนื่องจากต้องการส่งเสริมการค้าในอนุภาครุ่มแม่น้ำโขงตามนโยบายของประเทศและเพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการนำสินค้าเข้าและส่งออกสินค้ามา ใช้บริการที่ท่าเรือเชียงแสนได้ปรับลดค่าธรรมเนียมจากอัตราปกติลงเหลือร้อยละ 50 เป็นระยะเวลา 4 ปี นับแต่ปีค.ศ. 2551 เป็นต้นไป

ขั้นตอนให้บริการ สรุปได้ ดังนี้

กรณีเรือสินค้าขาเข้าจากประเทศจีนเมื่อเรือสินค้าจากประเทศจีนเดินทางมาถึงสามเหลี่ยมทองคำจะวิทยุแจ้งสำนักงานการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้ทราบเกี่ยวกับข้อมูลสินค้าจำนวนบุคคล เพื่อขออนุญาตให้เรือเข้าเขตประเทศไทย

เมื่อเรือสินค้าได้รับอนุญาตให้เข้าเขตประเทศไทย ท่าเรือเชียงแสนจะเป็นผู้จัดลำดับการให้เรือเข้าจอดเทียบท่าเรือเชียงแสนโดยให้บริการในลักษณะใครมาก่อนได้รับบริการก่อน (First Come First Serve) โดยเรือสามารถเข้าจอดพร้อมกันได้ 10 - 14 ลำ และสามารถเข้าจอดเทียบได้ตลอดปี พร้อมกับยื่นเอกสารหลักฐานแสดงรายการต่างๆ ที่มาพร้อมกับเรือ

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จะตรวจสอบบุคคลที่เดินทางมาพร้อมกับเรือว่ามีการลักลอบเข้าประเทศหรือไม่อย่างไร จากนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะดำเนินการตรวจสอบสินค้าที่มาพร้อมกับเรือตามอำนาจหน้าที่ เช่น

- กรมศุลกากร ตรวจสอบจำนวนสินค้าตามที่ได้รับแจ้ง เพื่อนำมาคำนวณภาษีศุลกากรรวมทั้งตรวจสอบสินค้าผิดกฎหมาย
- ด่านตรวจพืช กรมวิชาการเกษตร ตรวจสอบโรคที่อาจติดค้างมากับพืช ผัก ผลไม้ เช่น ศัตรูพืช หนู พันธุ์ เป็นต้น โดยใช้วิธีสุ่มตรวจ ร้อยละ 3
- ด่านอาหารและยาฯ จะตรวจสอบโรคที่อาจปนเปื้อนมากับอาหารและยา
- ฯลฯ

เมื่อผ่านขั้นตอนการตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ประกอบการนำสินค้าเข้าต้องสำแดงเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดรายการสินค้าตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจนับเพื่อคำนวณและชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือพร้อมใบส่งปล่อยกับเจ้าหน้าที่การทำเรือฯ ก่อนนำสินค้าขาเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน เพื่อขนส่งทางบกต่อไปหากไม่สามารถตรวจสอบได้แล้วเสร็จทุกขั้นตอนท่าเรือเชียงแสนอนุญาตให้เก็บสินค้าในบริเวณเขตท่าเรือได้ โดยไม่กีดขวางการจราจรภายในเขตท่าเรือและบริเวณพื้นที่ภายนอก

กรณีขั้นตอนการส่งสินค้าขาออก ก็มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน เช่นเดียวกับขั้นตอนนำสินค้าขาเข้าซึ่งต้องผ่านการตรวจสอบและอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมกับต้องมีใบขนสินค้าจากศุลกากร ก่อนที่การทำเรือฯจะอนุญาตให้นำบรรทุกสินค้าลงเรือต่อไป

ท่าเรือเชียงของ



การเปิดดำเนินการ

ท่าเรือเชียงของ ได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2546 เป็นต้นมา ตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 โดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพการให้บริการนำเข้า - ส่งออกสินค้า และส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง 4 ประเทศ ตามข้อตกลง 4 ฝ่าย ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนลาว และประเทศไทย

ความสามารถในการให้บริการ

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ท่าเทียบเรือโครงสร้างแบบล้อยกคอนกรีตกว้าง 22 เมตร ยาว 160 เมตร สามารถให้บริการเรือจอดเทียบท่าขนาดบรรทุก 80 - 150 ตัน พร้อมกัน 3 - 5 ลำ
- การให้บริการพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าภายในเขตท่าเรือเชียงของรถบรรทุก 10 ล้อ สามารถจอดได้พร้อมกัน จำนวน 5 - 10 คัน
- มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บริการที่ท่าเรือเชียงของในลักษณะให้บริการในพื้นที่เดียวกัน (One Stop Service) คือ กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านสาธารณสุข ด่านกักสัตว์และพืช เป็นต้น
- เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากมีอุปกรณ์ทำความสะอาดอย่างเพียงพอ และมีเจ้าหน้าที่ให้บริการ 24 ชั่วโมง

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต ลำดับที่

101 ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือของเรือ (BERTH FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือเชียงของ ในการจอดเรือสินค้าเรือโดยสาร หรือเรืออื่นๆ ค่าบริการพนักงานในการผูกและปลดเชือกเรือที่เข้าและออกจากที่จอดเรือ รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่เวลาเรือนั้นเข้าจอด ในอัตราดังนี้

		<u>บาท/ลำ/เที่ยว</u>
101.1	เรือสินค้าขนาดเกิน 100 GT ขึ้นไป	300
101.2	เรือสินค้าขนาดไม่เกิน 100 GT ขึ้นไป	200
101.3	เรือเฟลลาใบจักรยาว หรือเรือยนต์อื่นๆ	100
102	ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE) เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเรือเชียงของ เรียกเก็บในอัตรา 25 บาท/คน/เที่ยว	
103	ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือเชียงของ ในการขนถ่ายสินค้าเข้าขึ้นจากเรือและได้นำสินค้า นั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงของหรือขนถ่ายสินค้าออกที่ นำเข้าเขตท่าเรือเชียงของลงจากยานพาหนะ เพื่อบรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย/บรรทุก ยานพาหนะเข้าหรือขาออก ขึ้นลงเรือเรียกเก็บในอัตราดังนี้	
103.1	สินค้าทั่วไป	10 <u>บาท/ตัน</u>
103.2	ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	250 <u>บาท/คัน</u>
103.3	รถจักรยานยนต์	100 <u>บาท/คัน</u>
104	ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (VEHICLES ADMISSION FEE) 104.1 ยานพาหนะที่เข้ามาบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าในเขตท่าเรือเชียงของ เรียก เก็บตามประเภทของยานพาหนะ เฉพาะที่เข้ามาในในอัตราดังนี้	
		<u>บาท/คัน</u>
(1)	รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	10
(2)	รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	15
(3)	รถยนต์บรรทุก 8 - 10 ล้อ	25
(4)	รถยนต์บรรทุก 8 - 10 ล้อ และรถลากพ่วง	50
(5)	รถปั่นจั่นเคลื่อนที่ หรือรถยกทุกขนาด	100 <u>บาท/คัน/วัน</u>
	104.2 ยานพาหนะส่วนบุคคลที่ผ่านเข้ามา หรือออกจากท่าเรือเชียงของเพื่อลงหรือ ขึ้นจากเรือ เรียกเก็บในอัตราดังนี้	
		<u>บาท/คัน/เที่ยว</u>
(1)	รถจักรยานยนต์	5
(2)	รถยนต์นั่ง 4 ล้อ	10
(3)	รถยนต์เกินกว่า 4 ล้อ	20

ปัญหาและอุปสรรคของท่าเรือเชียงแสน

จากผลการดำเนินงานในระยะเวลา 5 ปี ของท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 พบว่าผลประกอบการของท่าเรือเชียงแสน มีรายได้และทรัพย์สินเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากมีสินค้าและบริการนำเข้ามาและส่งออกเพิ่มมากขึ้น แต่ศักยภาพของท่าเรือเชียงแสนมีพื้นที่ให้บริการ 9 ไร่ เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานช่องทางเดินรถเพียง 4.5 ไร่ ที่เหลือเป็นอาคารสำนักงาน ที่พักของเจ้าหน้าที่ สำนักงานขนส่งทางน้ำเชียงแสน และสนามหญ้า ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับการขยายตัวของการดำเนินการ ภายในปี พ.ศ. 2552 เท่านั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายประการจากการใช้งานดังนี้

1. พื้นที่จอดเรือ ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดความแออัดบริเวณท่าเรือและเวลาเรือรอเข้าจอดเทียบท่า เพื่อขนถ่ายสินค้าเพิ่มมากขึ้น

2. ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่ในเขตเทศบาล ซึ่งเป็นเขตชุมชนหนาแน่นรถบรรทุกสินค้า 10 ล้อ ขาออกต้องจอดริมถนน เส้นทางเข้าท่าเรือ ซึ่งเป็นถนน 2 ช่องการจราจร ทำให้พื้นที่การจราจรเหลือ 1 ช่องทาง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3. เรือบรรทุกสินค้าขาเข้า เมื่อเข้าเทียบท่าขณะบรรทุกเต็มลำเรือจะต้องใช้รถบรรทุก 10 ล้อ จำนวน 12 - 20 คัน บรรทุกสินค้าออกไปจากท่าเรือ และจะต้องรอบรรทุกสินค้าขาออกด้วยปริมาณสินค้าที่บรรทุกโดยรถ 10 ล้อ จำนวน 12 - 20 คัน เช่นเดียวกัน แต่เนื่องจากท่าเรือไม่มีโกดังพักสินค้า และในทางปฏิบัติรถบรรทุกก็จะเป็นรถที่วิ่งหมุนเวียน เพื่อไปรับสินค้าขาออกจากจังหวัดใกล้เคียง ทำให้การขนสินค้าลงเรือขาออกไม่ต่อเนื่อง อาจต้องรอบรรทุก ซึ่งวิ่งมาจากจังหวัดข้างเคียง เป็นเวลานาน บางครั้งใช้เวลา 1 - 2 วัน ทำให้เสียเวลาในการทำเที่ยวเรือไป - กลับ ระหว่างไทยและจีน โดยปกติสินค้า 200 คัน สามารถขนขึ้นโดยใช้แรงงาน ประมาณ 90 คน ขนขึ้นรถบรรทุกเมื่อบรรทุกจอดขึ้นสินค้าที่หุ้มเทียบเรือ โดยใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง เมื่อขนสินค้าขึ้นเรียบร้อยแล้วก็จะเริ่มขนสินค้าขาออกลงเรือ ซึ่งอาจใช้เวลา 1 - 2 วัน หากรถบรรทุกสินค้ามาไม่ทันเรือจำเป็นจะต้องจอดเทียบท่ารอ ปัญหาดังกล่าวทำให้เรือสินค้าลำอื่นๆ จะต้องจอดรอเข้าคิวเป็นเวลานาน

4. การขนสินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือ หากเป็นหน้าแล้ง (ระหว่างเดือนมกราคม - เมษายน) ความชันของสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ระหว่างหุ้มเทียบเรือและเขื่อนท่าเรือด้านบน จะชันมากจนรถบรรทุกสินค้าค้ำเค็มคันไม่สามารถวิ่งขึ้นได้ และไม่ปลอดภัย ต้องบรรทุกเพียงครึ่งหนึ่ง หรือต้องใช้รถอีกคันช่วยลากขึ้น หรือจอดรถบรรทุกด้านบนเขื่อนแล้วใช้แรงงานจำนวนมาก (ร้อยกว่าคน) เดินแบกสินค้า ทำให้เสียเวลาเป็นอย่างมาก หากเกิดฝนตก การขนสินค้าขึ้น - ลง จะต้องหยุดและรอฝนหาย เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่โดนฝนจะเกิดความเสียหาย

5. คณะกรรมการปักปันเขตแดนร่วมไทย - ลาว ได้ดำเนินการทำการสำรวจเขตแดนไทย - ลาว ตามลำแม่น้ำโขง เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ เนื่องจากหุ้มเทียบเรือของ

ท่าเรือเชียงแสน 1 ติดตั้งอยู่ในร่องน้ำลึก มีระยะจากริมเขื่อนท่าเรือ จนถึงร่องน้ำลึกยาว 94 เมตร การแบ่งปันเขตแดนจะใช้กึ่งกลางของร่องน้ำลึกเป็นเกณฑ์ หากการปักปันเขตแดนเรียบร้อยแล้ว หากปรากฏว่าท่อนเทียบเรือมีตำแหน่งรูก้ำเข้าไปในเขตแดนของลาวก็อาจเกิดปัญหา อาจจะต้องรื้อถอนหรือขยับเข้าใกล้ชายฝั่ง ซึ่งมีผลทำให้การขึ้น - ลง ของรถบรรทุก อาจไม่สามารถทำได้ต่อไป

6. การใช้ท่อนเป็นท่าเทียบเรือ ต้องมีการตรวจสอบซ่อมบำรุงและนำขึ้นคาน เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงสร้างส่วนต่างๆ แบบเดียวกับเรือบรรทุกสินค้าเพื่อความปลอดภัยตาม พรบ. ตรวจสอบเรือ แต่อำเภอเชียงแสน ไม่มีคานเรือขนาดใหญ่ที่จะนำท่อนซึ่งมีขนาด 12 x 50 เมตร ขึ้นคานเพื่อตรวจสอบสภาพได้ และการนำท่อนออกจากตำแหน่งที่ติดตั้ง จะต้องมีท่อนขนาดใหญ่สำรองไว้เพื่อไปรองรับสะพานทางเชื่อม ซึ่งเป็นโครงสร้างขนาดใหญ่และมีน้ำหนักมากเป็นการชั่วคราว

7. การขนส่งสินค้าเข้า - ออก ท่าเรือต้องวิ่งผ่านชุมชนเวียงเชียงแสน ซึ่งมีโบราณสถานตั้งอยู่แรงต้นสะพาน และการทรุดตัวของพื้นที่ อาจสร้างความเสียหายให้โบราณสถาน ประชาชนและกลุ่ม เอ็น จี โอ ได้คัดค้านในเรื่องดังกล่าวอยู่เสมอ

8. จากข้อจำกัดหลายประการตามที่กล่าวข้างต้น ท่าเรือเชียงแสน 1 จึงมีขีดจำกัดในการขยายตัว และรองรับสินค้าในอนาคต ตามคาดการณ์ของการท่าเรือฯ และที่ปรึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของท่าเรือเชียงแสน 2 ท่าเรือเชียงแสน 1 จะมีขีดความสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ไม่เกินปี พ.ศ. 2552

ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 ขึ้น ทั้งนี้ ความคืบหน้าของโครงการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีดำเนินการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย ในกรอบวงเงินงบประมาณ 1,546.400 ล้านบาท และให้เสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 และปีต่อไปในส่วนที่ต้องใช้จ่ายจากเงินงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามขั้นตอนต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีรายงานว่าปัจจุบันท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ไม่สามารถรองรับปริมาณการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วแต่การขยายท่าเรือเชียงแสน ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากอยู่ในเขตโบราณสถานที่สมควรอนุรักษ์เป็นมรดกทางวัฒนธรรม และ กรมธนารักษ์อยู่ระหว่างพัฒนาพื้นที่เพื่อขึ้นทะเบียนเป็นอุทยานประวัติศาสตร์โลก ซึ่งจะมีการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวต่อไป กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจึงดำเนินการศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้าง ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์ใช้ทดแทนท่าเรือปัจจุบันและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการคมนาคมขนส่งของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนและจีนตอนใต้

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรเร่งผลักดันโครงการให้ได้รับการอนุมัติ เพื่อจะได้ดำเนินการตามที่เกี่ยวข้องให้สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในปีงบประมาณ 2552 ด้วย เหตุผล ดังนี้

1. ความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์
2. โครงการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2550 – 2554 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550 – 2554) และ แผนโลจิสติกส์ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2550 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคแล้ว รวมทั้งแผนการส่งเสริม การลดการใช้พลังงานของประเทศ ซึ่งการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งคราวละมากๆ สามารถประหยัด พลังงานของประเทศได้ จึงมีความสำคัญค่อนข้างสูงในการเร่งรัดผลักดันให้เกิดโครงการดังกล่าวโดยเร็ว

3. ผลกระทบต่องบประมาณของรัฐ

4. ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

การก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จะรักษาให้การขนส่งทางน้ำยังคงเป็นอีก ทางเลือกหนึ่งของการขนส่งระหว่างไทย – จีน และเมื่อมีการพัฒนาการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงจีน-ลาว – ไทย ผ่านสะพานแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของในอนาคตทั้งสองเส้นทางจะสนับสนุนซึ่งกันและกัน และจะ ทำให้จังหวัดเชียงรายเป็นประตูการค้าที่สำคัญระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดการลงทุนและ จ้างงานตลอดทั้งบริเวณในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน นอกจากนี้ ประตูการค้าดังกล่าวจะเป็นปัจจัยดึงดูด ให้เกิดการพัฒนอย่างต่อเนื่อง เช่น ถ้าหากมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟสู่ประตูดังกล่าว และมี การพัฒนาท่าเรือในฝั่งทะเลอันดามัน ประเทศไทยจะสามารถให้บริการ Multimodal Transport Corridor และเปิดช่องทางการค้าแห่งใหม่ (New Trade Lane) ที่สำคัญที่เชื่อมระหว่างจีนตอนใต้กับอินเดีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป