

สัญญาเลขที่ / 2550

รหัสโครงการวิจัย.....

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย

Port System in Lancang River-Mekong River between
Yunnan Province and Thailand

โดย

นรชาติ วัง สำนักวิชาศิลปศาสตร์
สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์ สำนักวิชานิติศาสตร์

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

ประจำปี พ.ศ. 2550

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัย เรื่อง ระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย ได้รับทุนสนับสนุนจากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550

คณะผู้วิจัย ขอขอบคุณศาสตราจารย์ ดร.สุจินต์ จินายน (ที่ปรึกษาอธิการบดี มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง) รองศาสตราจารย์ นริวรรธ จินตกานนท์ (รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง) และ คุณ ถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ (อดีตรับผิดชอบการขนส่งน้ำและพาณิชย์นาวี) ซึ่งให้คำแนะนำและข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัย นอกจากนี้ยังได้รับความช่วยเหลือจาก Prof.Chen Lufan (Research Pellow), Mr.Chen Jianhua, Mr. Chen Jianming และ Mr. Zhou Yanping ที่ได้กรุณาใช้เวลาอำนวยความสะดวกต่างๆ ณ นครคุนหมิง ตลอดจน Ms.Zhao Huidong ที่ช่วยรับภาระการประสานงานบุคคล และองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้อง ณ เมืองเซียงรุ่ง แคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา และขอบคุณ น.ส.อัฐยา เตชะตน , น.ส.อาภาวดี นันตรี ซึ่งได้ช่วยเหลืองานพิมพ์จนสำเร็จลุล่วง

อนึ่ง งานวิจัยนี้พยายามที่จะรักษาไว้ซึ่งสำนวน และถ้อยคำตามต้นฉบับภาษาจีน จึงอาจจะมีข้อความ หรือโวหารที่อ่านแล้วแปลกตาไปบ้าง

ขอบคุณสำหรับการสนับสนุนทั้งฝ่ายจีน และฝ่ายไทยทุกท่าน หวังว่างานวิจัยฉบับนี้จะช่วยให้ผู้สนใจได้เข้าใจถึงระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงได้ดียิ่งขึ้นบ้าง หากมีสิ่งผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใด คณะผู้วิจัยขออภัยในความผิดพลาดไว้ และหากผู้รู้ท่านใด ได้อ่านงานวิจัยนี้ แล้วจะมีข้อเสนอแนะประการใด คณะผู้วิจัยยินดีขอรับไว้ด้วยความเคารพยิ่ง

นรชาติ วัง

สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์

พฤศจิกายน 2551

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการวิจัยเรื่อง “ระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ คือ

- 1) เพื่อศึกษาระบบท่าเรือพาณิชย์ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย
- 2) เพื่อศึกษาความสามารถและความสอดคล้องของระบบท่าเรือพาณิชย์ ระหว่างจีนกับไทย

จากการศึกษาวิจัยพบว่า ท่าเรือพาณิชย์ทั้งสามแห่ง คือ ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือกวนเหล่ย และท่าเรือเชียงแสน ถูกสร้างขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง โดยมีเจตนารมณ์ที่จะพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ในระหว่างภาคีสัญญา

สำหรับลักษณะของท่าเรือ นั้น จากการสำรวจภาคสนาม คณะผู้วิจัยพบว่า ท่าเรือเชียงรุ่ง ใช้เงินลงทุนก่อสร้าง 47,090,000- (สี่สิบล้านเก้าหมื่นยวน) ขณะที่ท่าเรือกวนเหล่ยใช้เงินลงทุนเป็นมูลค่า 300,000,000-(สามร้อยล้านยวน) ส่วนท่าเรือเชียงแสนใช้เงินลงทุน 40,000,000- (สี่สิบล้านบาท) ลักษณะของท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ยเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กก่อสร้างริมฝั่งแม่น้ำ มีท่าเทียบเรือลดหลั่น 3 ชั้น โดยเฉพาะที่ท่าเรือกวนเหล่ยในปี 2009 กำลังดำเนินการก่อสร้างท่าเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนท่าเรือเชียงแสนมีลักษณะเป็น โป๊ะลอยยื่นออกไปในแม่น้ำ

การบริการและค่าบริการ ผลการศึกษาพบว่า ท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ยให้บริการอยู่ในเกณฑ์ดีมาก โดยสังเกตจากเวลาที่ให้บริการ หากจะต้องมีการขนส่งสินค้านอกเวลาปกติแล้วทางเจ้าหน้าที่ของรัฐก็จะอยู่ทำงานล่วงเวลา ส่วนกรมกรที่ทำกรยกขนส่งสินค้าจะทำงานอย่างต่อเนื่องไม่หยุด จนกว่าจะทำการขนถ่ายเสร็จสิ้น สำหรับท่าเรือเชียงแสนเนื่องจากมีอุปกรณ์ช่วยในการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ รถเครน สายพาน อนึ่งรถบรรทุกสามารถวิ่งลงไปเทียบที่เรือสินค้าแบบโป๊ะได้อีก ดังนั้นประสิทธิภาพการให้บริการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือเชียงแสนจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมากเช่นกัน กรณีของค่าบริการนั้นคณะผู้วิจัยพบว่า ท่าเรือเชียงแสนสามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าอย่างหลากหลาย จึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่นค่าธรรมเนียมการใช้ท่า, ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า, ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า, ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า, ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ และ ค่าเช่ารถยก เป็นต้น ขณะที่ท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ยจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมโดยแยกเป็น 2 ประเภทคือ 1) ค่าธรรมเนียมการผูกเชือกและปลดเชือกของเรือ (ค่าธรรมเนียมประเภทนี้ ที่ท่าเรือกวนเหล่ยจะเรียกเก็บถูกกว่าท่าเรือเชียงรุ่ง) และ 2) ค่าธรรมเนียม

การจอตลอดบรรทุกสินค้า ซึ่งจะเก็บตามน้ำหนักของรถ อย่างไรก็ตาม จากการใช้สัมภาระของกัปตันเรือชาวจีน พบว่า การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในส่วนของการเทียบท่า นั้น ท่าเรือเชียงแสนจะเก็บแพงกว่า

กรณีการพัฒนาท่าเรือ กรมการคมนาคมของมณฑลยูนนาน ได้จัดสรรงบประมาณประจำปี เพื่อใช้พัฒนาท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ย ในอนาคตท่าเรือเชียงรุ่งถูกกำหนดให้ใช้สำหรับบริการนักท่องเที่ยวเท่านั้น ส่วนท่าเรือกวนเหล่ยจะเป็นท่าเรือหลักสำหรับการขนส่งสินค้า โครงการในอนาคตที่จะทำการพัฒนาท่าเรือ ได้แก่ โครงการสร้างที่จอดเรือ, โครงการจัดสร้างลานสำหรับพักสินค้าและวางตู้คอนเทนเนอร์, โครงการจัดทำระบบบำบัดของเสีย เป็นต้น

สำหรับท่าเรือเชียงแสน เนื่องจากที่ตั้งปัจจุบันมีลักษณะคับแคบและอยู่ใกล้ชุมชนมากเกินไป กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้จัดทำโครงการศึกษาและสำรวจออกแบบสำหรับก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงรายขึ้น ดังนั้นในอนาคตท่าเรือเชียงแสนเดิมได้รับการเสนอแนะให้ใช้ประโยชน์เพื่อการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

เมื่อนำระบบท่าเรือพาณิชย์ของจีนคือ ท่าเรือเชียงรุ่ง และท่าเรือกวนเหล่ยมาพิจารณากับท่าเรือเชียงแสนของไทย จะเห็นได้ว่าท่าเรือเชียงแสนในปัจจุบันอยู่ในสภาพที่มีข้อจำกัดหลายประการ เช่น ท่าเทียบเรือไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ ขนาดของท่าเล็กเกินไป ลานพักสินค้าและการระบายสินค้าออกจากท่าเรือไม่มีความคล่องตัว ดังนั้นประเทศไทยควรจัดสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โดยเร็วที่สุด เพราะหากเน้นช้าออกไปจะทำให้การค้าระหว่างไทยกับจีนในเส้นทางน้ำนี้เกิดอุปสรรคขัดขวางได้ ส่วนในเรื่องค่าบริการนั้น คณะผู้วิจัยเห็นว่าควรปล่อยให้เป็นไปตามกลไกของตลาดจะเป็นการเหมาะสมกว่า สำหรับการให้บริการขนถ่ายสินค้าจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าท่าเรือเชียงแสนมีอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัยกว่าท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ย อย่างไรก็ตาม คณะผู้วิจัยคาดว่าในอนาคตอีกไม่ไกล ท่าเรือกวนเหล่ยจะมีระบบการขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากที่สุด

นรชาติ วัจ

สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการ : ระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย

ชื่อนักวิจัย : อ. นรชาติ วัง (หัวหน้าโครงการ)
อ. สมชาย ธรรมสุทธิวัฒน์

รายงานวิจัยฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาระบบท่าเรือพาณิชย์ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย 2) ศึกษาความสามารถและความสอดคล้องของท่าเรือพาณิชย์ระหว่างจีนกับไทย ได้ทำการศึกษาท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือกวนเหล่ย์ และท่าเรือเชียงแสน โดยการรวบรวมข้อมูลเอกสารต่างๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลการศึกษารูปได้ว่า ประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือทั้งสามแห่งมีความใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลจีนและไทย จึงมีโครงการพัฒนาท่าเรือให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยรัฐบาลจีนจะลงทุนพัฒนาท่าเรือกวนเหล่ย์ ส่วนรัฐบาลไทยจะลงทุนก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 สำหรับความสอดคล้องของท่าเรือพาณิชย์พบว่าท่าเรือเชียงแสนมีลักษณะเป็น โป๊ะลอยจึงไม่แข็งแรงนัก ต่างจากท่าเรือเชียงรุ่ง และท่าเรือกวนเหล่ย์ ซึ่งเป็นคอนกรีต ในเรื่องประสิทธิภาพการขนสินค้าที่นั่น ท่าเรือเชียงแสนจะมีประสิทธิภาพมากกว่า เพราะเหตุว่ามีอุปกรณ์ช่วยขนหลายประเภท เช่น รถเครน สายพาน ขณะที่ท่าเรือเชียงรุ่ง และท่าเรือกวนเหล่ย์ใช้เพียงแรงงานกรรมกร

คำสำคัญ : ระบบท่าเรือพาณิชย์ แม่น้ำล้านช้าง แม่น้ำโขง ยูนนาน

Abstract

Project Title : Port System in Lancang River-Mekong River between Yunnan Province and Thailand

Investigators : Norachat Wang
Somchai Thamsutiwat

This study aims to 1) study the commercial port systems between Yunnan Province and Thailand and 2) explore their capacity and operational congruence. The sample consists of Chiangrung Port, Guanlei Port and Chiangsaen port with documentary research and in – depth interview carried out.

The findings of this research can be summarized as follows :

1. The efficiency of their service is arguably equal; nonetheless, as commerce via the commercial ports is steadily expanding, China's and Thailand's governments have launched a project to enhance their competitive edge. The former thereby will invest in Guanlei Port while the latter will construct a new port in Chiangsaen.
2. As for the operational congruence of the commercial ports, it is discovered that Chiangsaen Port utilizes floating rafts, which are not well-structured. In contrast, Chiangrung and Guanlei Ports are built with steel-reinforced concrete, thereby rendering strength.
3. Regarding efficiency in goods transfer, Chiangsaen Ports provide high effectuality as it offers a wide range of loading equipments, e.g. cranes and conveyor belts, when compared with Chiangrung and Guanlei Ports, where there is merely laboring workforce.

Keyword : Port System, Lancang River, Mekong River ,Yunnan Province

สารบัญ

		หน้า
บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 วัตถุประสงค์	2
	1.3 สมมติฐาน	2
	1.4 ขอบเขตการวิจัย	2
	1.5 ระเบียบวิธีวิจัยและสถานที่ทำการเก็บข้อมูล	2
	1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ	2
บทที่ 2	ศักยภาพของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง กับการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์	
	2.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง	3
	2.1.1 แม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง	3
	2.1.2 เส้นทางขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง	9
	2.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางน้ำ	12
	2.2.1 ยุทธศาสตร์ logistics การเลือกเกณฑ์ที่จะพัฒนา	12
	2.2.2 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางด้าน logistics ระหว่าง มณฑลยูนนานกับภาคเหนือของประเทศไทย	14
บทที่ 3	ท่าเรือเพื่อการพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง	
	3.1 ท่าเรือในแม่น้ำในแผ่นดิน	17
	3.1.1 ประเภทของท่าเรือ	18
	3.1.2 หน้าที่ของท่าเรือ	19
	3.1.3 ท่าเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง	20
	3.2 ท่าเรือเชียงรุ่ง	23
	3.2.1 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือเชียงรุ่ง	27
	3.2.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ	28
	3.2.3 หน่วยงานต่าง ๆ ภายในท่าเรือเชียงรุ่ง	31

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
3.3 ท่าเรือกวนเหล่ย์	36
3.3.1 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือกวนเหล่ย์	36
3.3.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ	40
3.3.3 หน่วยงานต่าง ๆ ภายในท่าเรือกวนเหล่ย์	41
3.4 ท่าเรือเชียงแสน	41
3.4.1 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือเชียงแสน	41
3.4.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ	42
3.4.3 หน่วยงานต่าง ๆ ภายในท่าเรือเชียงแสน	43
บทที่ 4 ค่าบริการและการพัฒนาท่าเรือ	
4.1 ค่าบริการ	49
4.1.1 ค่าบริการของท่าเรือเชียงรุ่ง	49
4.1.2 ค่าบริการของท่าเรือกวนเหล่ย์	65
4.1.3 ค่าบริการของท่าเรือเชียงแสน	67
4.2 การพัฒนาท่าเรือ	73
4.2.1 การพัฒนาท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ย์	74
4.2.2 การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน	75
บทที่ 5 บทสรุป	77
บรรณานุกรม	

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1	ลักษณะอุทกวิทยาของแม่น้ำโขง	4
ตารางที่ 2	ลักษณะทางเดินเรือในแม่น้ำโขง	11
ตารางที่ 3	การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือเชียงแสน	42
ตารางที่ 4	ข้อมูลสินค้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน ปีงบประมาณ 2547	46

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ 1	แผนที่เส้นทางแม่น้ำล้านช้างเจียง –แม่น้ำโขง	5
ภาพที่ 2	“Source of the Lancang-Mekong River Monument”	6
ภาพที่ 3	A Brook near the source heavenly water from the snow-capped mountain.	6
ภาพที่ 4	แผนที่แสดงตำแหน่งท่าเรือและเมืองสำคัญ	22
ภาพที่ 5	ท่าเรือเชียงรุ่ง	25
ภาพที่ 6	ท่าเรือเชียงรุ่ง	25
ภาพที่ 7	ท่าเรือเชียงรุ่ง	25
ภาพที่ 8	ลานพักสินค้าของท่าเรือเชียงรุ่ง	25
ภาพที่ 9	กัปตัน อู๋ ฉี จง (Mr. Wu Qizhong)	30
ภาพที่ 10	กัปตัน หลง เจ้อ ฟู่ (Mr.Long Zefu)	30
ภาพที่ 11	Mr. Chen Hui (Chief Engineer)	32
ภาพที่ 12-15	ท่าเรือกวนเหล่ย์	39
ภาพที่ 16	ทางลาดเชื่อมท่าเทียบเรือกับทางพักสินค้า ณ ท่าเรือเชียงแสน	48
ภาพที่ 17	สายพานลำเลียง เพื่อใช้ขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือเชียงแสน	48
ภาพที่ 18	ลักษณะการจอดเทียบท่าของเรือขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือเชียงแสน	48
ภาพที่ 19	โครงสร้างเสาเข็มเหล็ก ระหว่างโป๊ะ ณ ท่าเรือเชียงแสน	48
ภาพที่ 20	การเดินทางจากเชียงแสน – เชียงรุ่ง ด้วยเรือ Speed boat	81
ภาพที่ 21	ลักษณะของแก่งหินที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ	81
ภาพที่ 22	หาดทรายธรรมชาติ	81
ภาพที่ 23	สัญลักษณ์แสดงระดับของน้ำและสัญลักษณ์เตือนภัย	81
ภาพที่ 24	บริเวณด้านหน้ากองตรวจคนเข้าเมืองท่าเรือกวนเหล่ย์	82
ภาพที่ 25	ทางเข้าท่าเรือกวนเหล่ย์	82
ภาพที่ 26	บันไดและทางลาดลำเลียงสินค้าท่าเรือกวนเหล่ย์	82
ภาพที่ 27	เรือขนส่งสินค้าหน้าท่าเรือกวนเหล่ย์	82

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การใช้แม่น้ำโขงตามโครงการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ซึ่งจีนเป็นผู้ริเริ่ม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศอันจะนำมาซึ่งการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนระหว่างกันของประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง หากจะพิจารณาเฉพาะจีนกับไทยแล้วการคมนาคมโดยใช้การขนส่งทางน้ำเส้นนี้ จะช่วยย่นระยะทางมากกว่าการที่ต้องใช้ถนนผ่านพม่าและลาว

การจะพัฒนาเส้นทางเดินเรือจะต้องจัดสร้างท่าเรือเพื่อเป็นโครงข่ายอำนวยความสะดวกต่อการขนถ่ายสินค้า การเติมน้ำมัน การซ่อมแซมหรือเป็นจุดจอดเรือหากมีอุปสรรคระหว่างทาง ท่าเรือพาณิชย์ที่สำคัญในแม่น้ำโขงระหว่างมณฑลยูนนานถึงประเทศไทยที่จังหวัดเชียงราย ได้แก่ สำหรับจีนมีท่าเรือซือเหมา ท่าเรือจิ่งหง ท่าเรือเหมิ่งห่าน และท่าเรือกวนเหล่ย์ สำหรับลาวมีท่าเรือบ้านไซ ท่าเรือเชียงกอกและท่าเรือห้วยทราย สำหรับพม่ามีท่าเรือซบเหล่ย์ ท่าเรือบ้านเจียงและบ้านปุง สำหรับไทยมีท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ แต่ท่าเรือซือเหมาและจิ่งหงของจีนทั้งสองแห่งเป็นท่าเรือชั้นหนึ่ง ท่าเรือซือเหมา มีท่าเทียบเรือ 6 แห่ง ขณะที่ท่าเรือจิ่งหงมีท่าเทียบเรือ 2 แห่ง

ระบบของท่าเรือพาณิชย์เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าของมณฑลยูนนานจะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าและเศรษฐกิจระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS ซึ่งจะเป็นสภาพทางการค้าในรูปแบบของการประสานความร่วมมือกันเพื่อประโยชน์ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณกลุ่มแม่น้ำโขง

การศึกษาระบบท่าเรือพาณิชย์ที่จีนเป็นผู้ริเริ่มและลงทุนก่อนจึงเป็นตัวอย่างให้แก่ประเทศสมาชิกได้พิจารณาและนำมาปรับปรุงในประเทศของตนตลอดจนเป็นการช่วยสะท้อนระบบท่าเรือที่ใช้อยู่ในปัจจุบันว่าควรปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอย่างไรเพื่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าระหว่างกันต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาระบบท่าเรือพาณิชย์ระหว่างมณฑลยูนนานและประเทศไทย
- 2) เพื่อศึกษาความสามารถและความสอดคล้องของท่าเรือพาณิชย์ระหว่างจีนกับไทย

3. สมมติฐาน

ท่าเรือพาณิชย์ มีความจำเป็นต่อการเดินเรือในแม่น้ำโขง เนื่องจากยูนนานเป็นเป้าหมายทางการค้าที่ไทยจะส่งออกสินค้าไปยังจีน การศึกษาระบบของท่าเรือจะยังประโยชน์ทางการค้า การลงทุนให้กับผู้ประกอบการชาวไทย

4. ขอบเขตของโครงการวิจัย

ศึกษาระบบการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะการใช้ท่าเรือเพื่อการพาณิชย์ในเส้นทางแม่น้ำโขงระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย (จังหวัดเชียงราย)

5. ระเบียบวิธีวิจัยและสถานที่ทำการเก็บข้อมูล

- 5.1 ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลหลักฐานทั้งภาษาไทยและภาษาจีนที่เกี่ยวข้องถึงระบบท่าเรือพาณิชย์
- 5.2 สัมภาษณ์ข้าราชการฝ่ายจีนและฝ่ายไทย ลูกเรือของเรือขนส่งสินค้าเกี่ยวกับเส้นทางการเดินเรือ การให้บริการ และค่าบริการของท่าเรือ ตลอดจนประสิทธิภาพ ความสามารถของท่าเรือ
- 5.3 สำรวจเส้นทางการขนส่งทางน้ำของแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือ ตลอดจนเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือ
- 5.4 วิเคราะห์ระบบปฏิบัติการท่าเรือเชิงรุ่ง ท่าเรือกวนเหล่ และท่าเรือเชียงแสน

6. ประโยชน์ที่ได้รับ

- 6.1 เพื่อนำผลการศึกษาถึงศักยภาพของท่าเรือพาณิชย์แต่ละแห่งมาเป็นข้อมูลเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ปรับปรุง แก้ไข ทั้งนี้จะเป็นการช่วยลดอุปสรรคทางการค้าและส่งเสริมการเดินเรือพาณิชย์
- 6.2 เพื่อใช้เป็นประโยชน์ด้านการพาณิชย์ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยกับมณฑลยูนนาน

บทที่ 2

ศักยภาพของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

กับการพัฒนาทำเรือพาณิชย์

2.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

2.1.1 แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่มีชื่อเสียงของโลกสายหนึ่ง ตามความหมายของแม่น้ำเป็นแม่น้ำสายใหญ่อันดับที่ 6 ของโลก บริเวณพื้นที่ที่แม่น้ำไหลผ่านจัดอยู่ในอันดับที่ 14 ของแม่น้ำสายใหญ่ของโลก ปริมาณการไหลของน้ำคิดเฉลี่ย (ลูกบาศก์เมตร/วินาที) ณ ปากแม่น้ำชายฝั่งทะเล จัดอยู่ในอันดับที่ 7 ของแม่น้ำสายใหญ่ของโลก ขณะเดียวกัน แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นแม่น้ำนานาชาติที่สำคัญสายหนึ่งของโลก ในแม่น้ำนานาชาติสายใหญ่ของโลกนั้น ความยาวของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เพียงตามหลังแม่น้ำอเมซอนกับแม่น้ำไนล์ ซึ่งอยู่อันดับที่ 3 (โปรดดูภาพที่ 1)

แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง มีต้นกำเนิดที่ธารน้ำแข็งที่มีความสูงเหนือระดับน้ำทะเล 5,167 เมตร ตามเนื้อที่ความกว้าง 0.4 ตารางกิโลเมตร ที่ภูเขา La-sai-gong-ma ซึ่งอยู่ฝั่งตอนเหนือของเทือกเขา Tang-gu-la ที่อยู่อำเภอ Za- duo แคว้นปกครองตนเอง Yu-shu แห่งชนชาติทิเบต ณ มณฑลชิงไห่ (Qinghai) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (โปรดดูภาพที่ 2 และ 3)

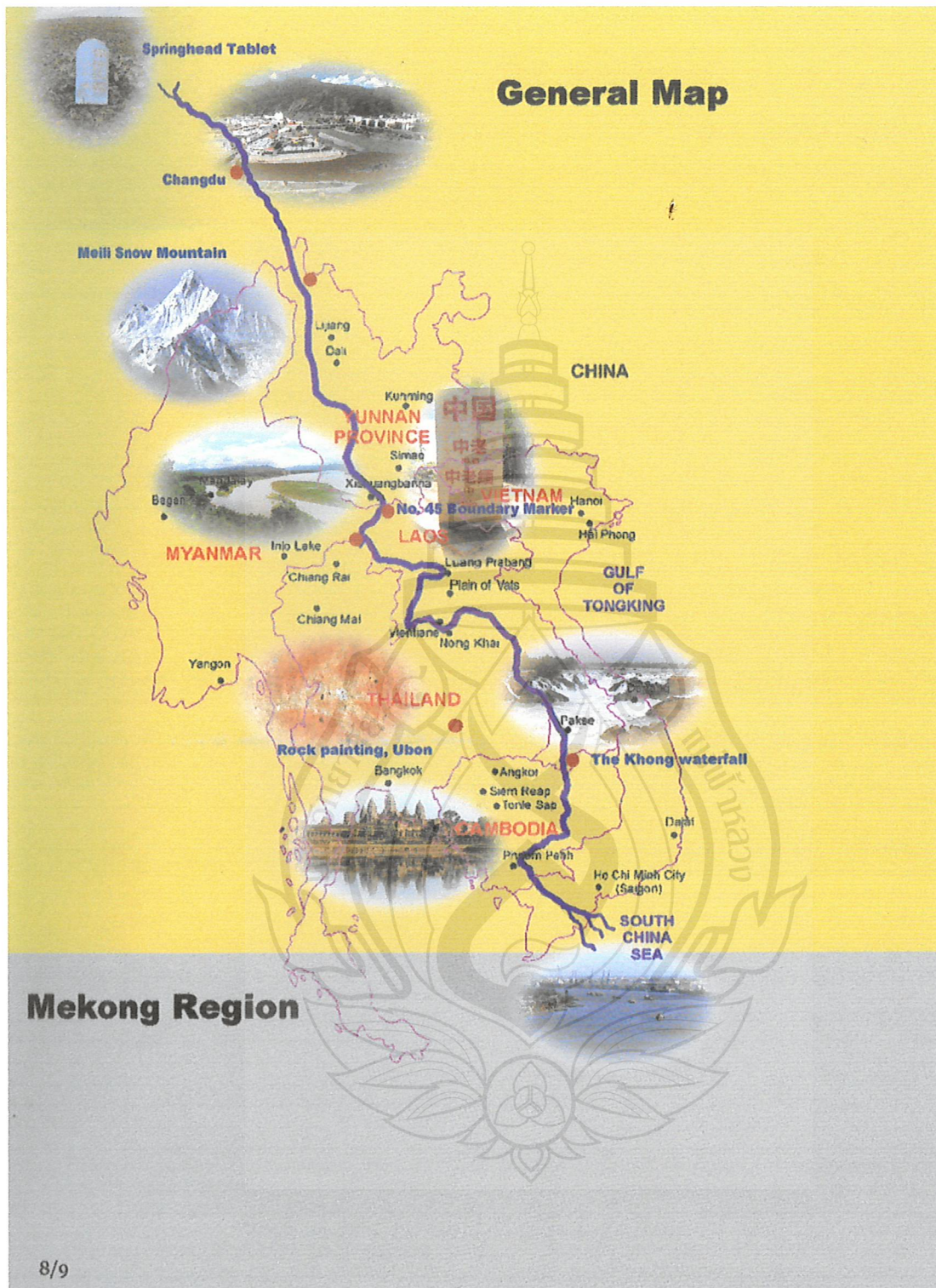
คณะผู้วิจัย ได้ศึกษาข้อมูลอุทกวิทยาของแม่น้ำโขง เกี่ยวกับระดับน้ำสูงสุด-ต่ำสุด อัตราการไหลสูงสุด-ต่ำสุด ที่สถานีอุทกวิทยา 3 สถานี ได้แก่ สถานีจิ่งหง สถานีเชียงแสน และ สถานีเชียงของ พบลักษณะอุทกวิทยาของแม่น้ำโขง ดังแสดงตาราง

ตารางแสดง ลักษณะอุทกวิทยาของแม่น้ำโขง

รายการ	สถานีจิ่งหง	สถานีเชียงแสน	สถานีเชียงของ
การออกแบบ			
ระดับน้ำสูงสุด (ม.)	547.15	366.88	354.03
อัตราการไหลสูงสุด (ลบ.ม./ว.)	10,207	12,568	12,961
ระดับน้ำต่ำสุด (ม.)	534.69	358.25	343.31
อัตราการไหลต่ำสุด (ลบ.ม./ว.)	504.00	762.00	802.00
สถิติ			
ระดับน้ำสูงสุด (ม.)	552.22	371.20	356.80
วัน เดือน ปี	2 ก.ย. 2509	-	1 ก.ย. 2514
อัตราการไหลสูงสุด (ลบ.ม./ว.)	12,800	23,600	-
วัน เดือน ปี	1 ก.ย. 2509	3 ก.ย. 2509	
ระดับน้ำต่ำสุด (ม.)	534.4	357.6	341.19
วัน เดือน ปี	16 มี.ค. 2522	-	2 เม.ย. 2536
อัตราการไหลต่ำสุด (ลบ.ม./ว.)	435.0	522.0	-
วัน เดือน ปี	19 มี.ค. 2527	7 พ.ค. 2512	

ที่มา : THE JOINT EXPERTS GROUP OF CHINA, LAOS, MYANMAR AND THAILAND, CONCEPTUAL DESIGN FOR THE NAVIGATION CHANNEL IMPROVEMENT PROJECT OF THE LANCANG-MEKONG RIVER FROM CHINA-MYANMAR BOUNDARY MARKER 243 TO BAN HOUEI SAI OF LAOS, September 2001, p.22

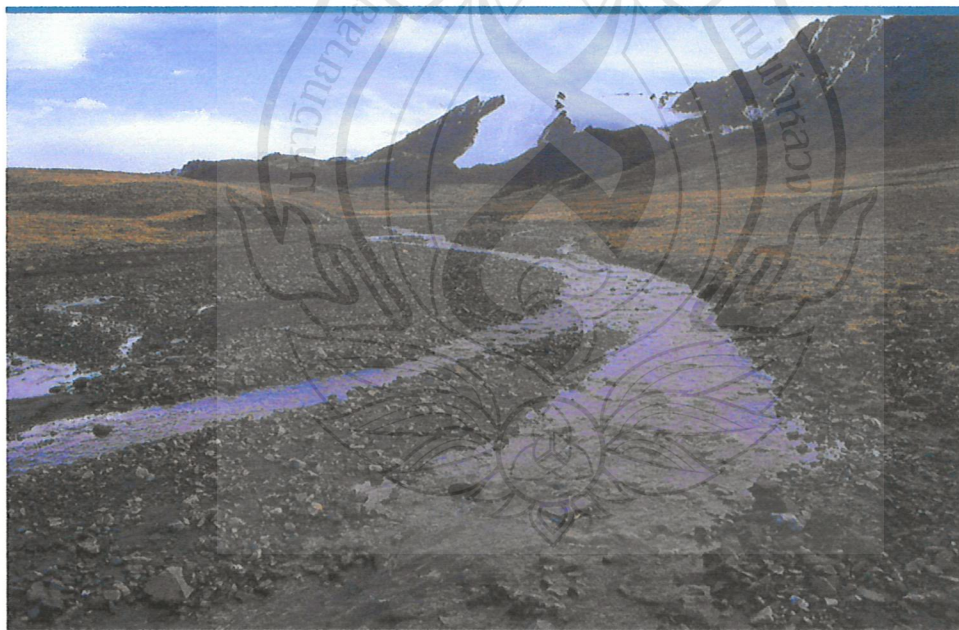
- จากข้อมูลอุทกวิทยาข้างต้น แสดงให้เห็นว่า
- ระดับน้ำสูงสุดทุกสถานีที่พิจารณาเกิดเดือนกันยายน
 - ระดับน้ำต่ำสุดของแม่น้ำโขงตอนบน (สถานีจิ่งหง) เกิดเดือนมีนาคม ในขณะที่แม่น้ำโขงตอนใต้ คือ สถานีเชียงแสน กับสถานีเชียงของ เกิดเดือนเมษายน
 - อัตราการไหลต่ำสุด ของสถานีจิ่งหง เกิดเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2527 จำนวน 435 ลบ.ม./วินาที แล้วเพิ่มเป็น 522 ลบ.ม./วินาที ที่สถานีเชียงแสน เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2512
 - ลักษณะดังกล่าว แสดงถึง สภาพอุทกวิทยาของพื้นที่รับน้ำทั้ง 2 บริเวณ และทำให้ความแตกต่างของระดับน้ำในฤดูน้ำมากกับน้ำน้อยแตกต่างกัน ลดลงจาก 17.82 ม. สำหรับพื้นที่ตอนเหนือ เหลือ 13.6-15.6 ม. สำหรับพื้นที่ทางตอนใต้



ภาพที่ 1 แผนที่เส้นทางแม่น้ำล้านช้างเจียง-แม่น้ำโขงที่มา : MEKONG : SPRING of Life China
 Yunnan International Culture Exchange Center. Yunnan Fine Arts Publishing House, 2005



ภาพที่ 2 “Source of the Lancang-Mekong River Monument”



ภาพที่ 3 A Brook near the source. heavenly water from the snow-capped mountain.

ที่มา : MEKONG : SPRING of Life China Yunnan International Culture Exchange Center.
Yunnan Fine Arts Publishing House, 2005

แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ไหลจากทางเหนือลงมาทางใต้ ไหลผ่านประเทศจีน พม่า ลาว ไทย เขมร และเวียดนาม 6 ประเทศ จากต้นคอนสามเหลี่ยมแม่น้ำโขงที่อยู่ฝั่งใต้ของประเทศ เวียดนาม ไหลเข้าสู่ทะเลจีนใต้ จากต้นน้ำจนถึงปากน้ำชายฝั่งทะเล แม่น้ำสายหลักมีความยาวตลอดสาย 4,880 กิโลเมตร บริเวณพื้นที่ที่แม่น้ำไหลผ่าน 81.1 หมื่นตารางกิโลเมตร อัตราแตกต่างการลดลงของระดับน้ำรวม 5,060 เมตร ปริมาณน้ำไหลเฉลี่ยรวม (หลายปี) 4,750 ร้อยล้านลูกบาศก์เมตร

แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ช่วงที่อยู่ภายในดินแดนของประเทศจีน เรียกว่า แม่น้ำล้านช้างเจียง และแม่น้ำช่วงที่ไหลจากปากแม่น้ำ Nan-A ที่อยู่อำเภอ Meng-la ลงไป เรียกว่า แม่น้ำโขง (Makong River) ในแม่น้ำที่มีความยาว 4,880.3 กิโลเมตรนั้น จากต้นน้ำจนถึงปากน้ำแม่น้ำ Nan-A ที่อำเภอ Meng-la มีความยาว 2,130.1 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำในแผ่นดินจีน (Inland Waterway) ในจำนวนนี้แม่น้ำที่ไหลผ่านมณฑลชิงไห่มีความยาว 448 กิโลเมตร แม่น้ำที่ไหลผ่านเขตปกครองตนเองชนชาติทิเบตนั้นมีความยาว 465.4 กิโลเมตร แม่น้ำที่ไหลผ่านมณฑลยูนนานมีความยาว 1,216.7 กิโลเมตร แม่น้ำที่ไหลผ่านปากน้ำแม่น้ำ Nan-A ที่อำเภอ Meng-la มีความยาว 31 กิโลเมตร ซึ่งเป็นแม่น้ำที่อยู่ระหว่างพรมแดนจีนกับพม่า แม่น้ำที่ไหลผ่านปากน้ำแม่น้ำ Nan-A จนถึงปากน้ำแม่น้ำ Nan-Kuo มีความยาว 234 กิโลเมตร ซึ่งเป็นแม่น้ำที่อยู่ระหว่างพรมแดนพม่ากับลาว แม่น้ำที่ไหลผ่านปากน้ำแม่น้ำ Nan-Kuo จนถึง Ban-Ke-long มีความยาว 95.7 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำที่อยู่ระหว่างพรมแดนลาวกับไทย แม่น้ำที่ไหลผ่าน Ban-Ke-long จนถึงปากน้ำ Nan-heng และปากน้ำ Hui-Dun มีความยาว 880.6 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำที่อยู่ระหว่างพรมแดนลาวกับไทย แม่น้ำที่ไหลผ่านปากน้ำ Hui-Dun จนถึง Peng-Gao-Neng มีความยาว 196.3 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำที่อยู่ภายในดินแดนประเทศลาว แม่น้ำที่ไหลผ่าน Peng-Gao-Neng จนถึง Bian-Ding มีความยาว 501.7 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำที่อยู่ภายในดินแดนประเทศกัมพูชา แม่น้ำที่ไหลผ่าน Bian-Ding จนถึงปากน้ำชายฝั่งทะเล มีความยาว 229.8 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำที่อยู่ภายในดินแดนของประเทศเวียดนาม ตามยอดรวมความยาวที่อยู่ภายในดินแดนทั้งหมดมีความยาว 3,639 กิโลเมตร ในจำนวนนี้ ภายในดินแดนประเทศจีน มีความยาว 2,130.1 กิโลเมตร ภายในประเทศลาว มีความยาว 777.4 กิโลเมตร ภายในประเทศกัมพูชามีความยาว 501.7 กิโลเมตร และภายในประเทศเวียดนาม มีความยาว 229.8 กิโลเมตร แม่น้ำที่เป็นแม่น้ำระหว่างพรมแดนมีความยาวทั้งหมด 1,241.3 กิโลเมตร ซึ่งในจำนวนนี้ เป็น แม่น้ำระหว่างพรมแดนจีน-พม่า 31 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำระหว่างพรมแดนลาว-พม่า มีความยาว 234 กิโลเมตร และเป็นแม่น้ำระหว่างพรมแดนลาวกับไทย มีความยาว 976.3 กิโลเมตร

ต้นน้ำของแม่น้ำล้านช้างเจียงที่อยู่ภายในดินแดนประเทศจีนนั้นมีอยู่รวม 2 สาย คือ สายเหนือ Zha-Qu เป็นแม่น้ำสายหลักของแม่น้ำล้านช้างเจียง กับแม่น้ำสายใต้ คือ แม่น้ำ Ji-Qu ไหลคู่ขนานกันไปสู่วางทิศตะวันออกเฉียงใต้และไหลมาบรรจบกันที่เมือง Chang-du เขตปกครองตนเองชนชาติทิเบต ซึ่ง ณ จุดนี้เป็นจุดเริ่มต้นของแม่น้ำล้านช้างเจียง แม่น้ำใต้ไหลไปทางทิศใต้ผ่านอำเภอ Cha-ya อำเภอ Mang-Kang ณ Bu-yi แล้วไหลเข้าสู่อำเภอ De-Qin ของมณฑลยูนนาน จนกระทั่งถึงปากน้ำ แม่น้ำ Nan-a ที่อยู่ในอำเภอ Meng-la มีความสูงเหนือระดับน้ำทะเล 491 เมตร ปริมาณน้ำไหลมีความเร็วจากเขตแดนจีนที่เข้าสู่ดินแดนประเทศอื่น เท่ากับ 2,410 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที

เฉพาะเส้นทางของแม่น้ำล้านช้างเจียงนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ช่วง คือ ช่วงบน ช่วงกลาง และช่วงล่าง ในช่วงบนจากต้นน้ำถึงเมือง Chang-Du เขตปกครองตนเองของชนชาติทิเบต มีความยาว 565.4 กิโลเมตร แม่น้ำช่วงตอนกลาง คือ จากเมือง Chang-Du จนถึงสะพาน Gong-Guo-Qiao มีความยาว 813.7 กิโลเมตร และแม่น้ำในส่วนช่วงล่าง จากสะพาน Gong-Guo-Qiao จนถึงปากน้ำแม่น้ำ Nan-A มีความยาว 724.3 กิโลเมตร

อนึ่งแม่น้ำโขงก็ยังสามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ แม่น้ำโขงตอนบน และแม่น้ำโขงตอนล่าง สำหรับแม่น้ำโขงตอนบนเริ่มจากปากน้ำแม่น้ำ Nan-A จนถึง Ban-ke-long มีความยาว 360.7 กิโลเมตร ส่วนแม่น้ำโขงตอนล่างจะเริ่มจาก Ban-ke-long จนถึงปากน้ำชายฝั่งทะเลมีความยาว 2,389.5 กิโลเมตร ซึ่งแม่น้ำโขงมีความยาวทั้งหมด 2,750.2 กิโลเมตร อัตราแตกต่างการลดลงของระดับน้ำ 491 เมตร

แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง มีต้นน้ำไหลจากที่ราบสูงเหนือระดับน้ำทะเล 5,060 เมตร แล้วไหลลงมาถึงปากน้ำชายฝั่งทะเลที่มีระดับน้ำเท่ากับระดับน้ำทะเล ซึ่งความแตกต่างของระดับน้ำเท่ากับ 5,060 เมตร ในแม่น้ำสายใหญ่ของโลก แม่น้ำที่มีลักษณะภูมิประเทศที่มีความแตกต่างเช่นนี้ ทำให้มีพลังงานน้ำ ซึ่งมีพลังมหาศาลมากขนาดนี้แทบจะหาไม่ได้ในโลกนี้

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง มีศักยภาพการขนส่งลำเลียงเป็นอย่างมาก ในแม่น้ำที่มีความยาว 4,880 กิโลเมตรนั้น เป็นร่องน้ำที่สามารถจะเดินเรือที่มีระวางขับน้ำ 100 ตันขึ้นไปนั้น มีความยาว 3,200 กิโลเมตร (ไม่รวมแม่น้ำปลีกย่อย) ไหลผ่านประเทศจีน พม่า ลาว ไทย กัมพูชา และเวียดนาม รวม 6 ประเทศ ไหลผ่านเมืองหลวงของ 2 ประเทศ (เวียงจันทน์, พนมเปญ) ผ่านเมืองเอกของมณฑลหรือจังหวัดต่างๆ 20 กว่าแห่ง ซึ่งแม่น้ำสายนี้เชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง การคมนาคมในเมืองต่างๆ ของ 6 ประเทศดังกล่าว ซึ่งเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง มีอยู่ 5 สาย และถนนหนทางที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำล้านช้างเจียง –

แม่น้ำโขง เฉพาะถนนระดับสูง (เทียบทางหลวงจังหวัด) มีอยู่ 6 สาย และมีทางหลวงธรรมดาอีก 10 กว่าสายที่เชื่อมโยงกับแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เส้นทางการคมนาคมทางอากาศ แบบ 3 มิติ ที่ยึดถือแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นเส้นทางลำเลียงที่เป็นศูนย์กลาง ซึ่งในทางปฏิบัติ นั้น logistic โดยอาศัยแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง สามารถจะขนส่งสินค้าจากทางภาคเหนือ เชื่อมโยงกับภาคใต้จากภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับภาคตะวันตก นี่เป็นเครือข่ายการคมนาคมที่ สามารถจะกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงอย่างมีนัยสำคัญ

2.1.2 เส้นทางการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

เส้นทางการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง สามารถจะแบ่งออกเป็น ช่วง ตอนบนกับช่วงตอนล่างได้สองช่วง ซึ่งขอบเขตงานวิจัยมุ่งศึกษาเฉพาะเส้นทางการขนส่งและ ท่าเรือเฉพาะช่วงตอนบนเท่านั้น เส้นทางการขนส่งดังกล่าวอยู่ภายในเขตแดนของประเทศจีน ซึ่ง ประชาชนจีนจะเรียกว่า เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำล้านช้างเจียง ในจำนวนนี้จาก Nan-De-Ba ผ่าน Xiao-Gan-Lan-Ba และเจียงรุ่ง(Jinghong) จนถึงปากน้ำแม่น้ำ Nan-la ซึ่งเป็นพรมแดนจีน – พม่า มี ระยะทางการเดินเรือ 391 กิโลเมตร ในจำนวนนี้จาก Nan-De-Ba ถึง Xiao-Gan-Lan-Ba มีระยะทาง 104 กิโลเมตร แม่น้ำกว้าง 30-80 เมตร น้ำลึก 1.5 เมตรขึ้นไป จาก Xiao-Gan-Lan-Ba ถึง เจียงรุ่ง (Jinghong) มีระยะทาง 85 กิโลเมตร แม่น้ำกว้าง 50-100 เมตร น้ำลึก 2 เมตรขึ้นไป จากเจียงรุ่ง (Jinghong)ถึงปากน้ำแม่น้ำ Nan-la มีระยะทาง 101 กิโลเมตร แม่น้ำกว้าง 50-120 เมตร น้ำลึก 2.5 เมตรขึ้นไป ปริมาณกระแสน้ำไหลเฉลี่ย 1,804 ลูกบาศก์เมตร/วินาที ปริมาณกระแสน้ำไหลน้อย ที่สุดในฤดูแล้ง 500 ลูกบาศก์เมตร/วินาที การปรับปรุงชุดร่องน้ำของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจีน ในทศวรรษ 60-70 ของศตวรรษที่ 20 ปัจจุบันสามารถจะเดินเรือ 50-100 ตันได้แล้ว (ข้อมูลในปี 1994 : รายงานการสำรวจเส้นทางการเดินเรือจากปากน้ำแม่น้ำ Nan-la ถึง หลวงพระบาง สำรวจ โดยทีมงานสำรวจประเทศจีนและลาว เมื่อเดือนกันยายน ปี ค.ศ. 1990) ในจำนวนนี้ระหว่าง Xiao-Gan-Lan-Ba ถึงเจียงรุ่ง(Jinghong) ถึง Da-Gan-lan-Ba จนถึง หลักเขตแดนหมายเลข 243 ของเขตแดนจีน-พม่า มีระยะทาง 158 กิโลเมตร ตลอดทั้งปีสามารถจะเดินเรือ 50-140 ตันได้

จากการสำรวจและการตรวจวัดของผู้เชี่ยวชาญ เห็นว่าถ้าผ่านการขุดลอกและปรับปรุงใหม่ จะสามารถเดินเรือขนาด 300 ตันได้ตลอดทั้งปี

ในปี ค.ศ. 2001 ได้มีการสำรวจพบว่า แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง โดยทั่วไปมีความลึกจากระดับน้ำต่ำสุดมากกว่า 3 เมตร ความลาดเอียงเฉลี่ย 0.439 % โดยยกเว้นบริเวณน้ำเชี่ยวและที่ตื้น ซึ่งมีกระจัดกระจายระหว่างหลักเขตจีน-พม่า ที่ 243 ถึงบ้านห้วยไซในประเทศลาว การเดินเรือจะมี ปัญหาในฤดูแล้ง อย่างไรก็ดี เรือขนาด 60 ตัน สามารถแล่นได้อย่างปลอดภัย

อุปสรรคของการเดินเรือที่มีการสำรวจ ตั้งแต่ช่วงปากน้ำแม่น้ำ Nan-kuo จนถึง บ้านห้วยไซ มีอยู่ 4 แห่ง ได้แก่

ช่วงปากน้ำแม่น้ำNan-kuoถึง ปากน้ำแม่น้ำ Nan-la มีความยาว 31.3 กิโลเมตร

ช่วงปากน้ำแม่น้ำ Nan-la ถึง Wang Seng มีความยาว 125 กิโลเมตร

ช่วง Wang Seng ถึง สามเหลี่ยมทองคำ มีความยาว 109 กิโลเมตร

ช่วงสามเหลี่ยมทองคำ ถึง บ้านห้วยไซ มีความยาว 65.7 กิโลเมตร

ช่วงจากปากน้ำแม่น้ำ Nan-kuo ถึงปากน้ำแม่น้ำ Nan-la

ช่วงนี้แม่น้ำมีความยาว 31.3 กิโลเมตร มีความลาดเอียงเฉลี่ย 0.417 % ความกว้างต่ำสุด 45 เมตร ความลึกต่ำสุด 1.2 เมตร (ทั่วไป 2.4 – 7.8 เมตร) รัศมีโค้งต่ำสุด 130 เมตร ความเร็วกระแสน้ำมากที่สุด 5.8 เมตร/วินาที อุปสรรคการเดินเรือช่วงนี้เป็นบริเวณน้ำเชี่ยวและที่ตื้นจำนวน 8 แห่ง เฉลี่ยเดินเรือ 3.913 กิโลเมตรต่ออุปสรรค 1 แห่ง

ช่วงปากน้ำแม่น้ำ Nan-la ถึง Wang Seng

ช่วงนี้แม่น้ำมีความยาว 125 กิโลเมตร มีความลาดเอียงเฉลี่ย 0.530 % ความกว้างต่ำสุด 18 เมตร ความลึกต่ำสุด 1.4 เมตร (ทั่วไป 2.0 – 15.0 เมตร) รัศมีโค้งต่ำสุด 50 เมตร ความเร็วกระแสน้ำมากที่สุด 5.38 เมตร/วินาที อุปสรรคการเดินเรือช่วงนี้เป็นบริเวณน้ำเชี่ยวและที่ตื้นจำนวน 38 แห่ง รวมอุปสรรคที่น้ำเชี่ยวและที่ตื้น 45 แห่ง เฉลี่ยเดินเรือ 2.751 กิโลเมตรต่ออุปสรรค 1 แห่ง ที่ที่สุดในบรรดาทางเดินเรือตลอดเส้นทาง

ช่วง Wang Seng ถึงสามเหลี่ยมทองคำ

ช่วงนี้แม่น้ำมีความยาว 109 กิโลเมตร มีความลาดเอียงเฉลี่ย 0.451 % ความกว้างต่ำสุด 20 เมตร ความลึกต่ำสุด 1.0 เมตร (ทั่วไป 1.2 – 22.0 เมตร) รัศมีโค้งต่ำสุด 50 เมตร ความเร็วกระแสน้ำมากที่สุด 6.68 เมตร/วินาที อุปสรรคการเดินเรือช่วงนี้เป็นบริเวณน้ำเชี่ยวและที่ตื้นรวม 32 แห่ง เฉลี่ยเดินเรือ 3.44 กิโลเมตรต่ออุปสรรค 1 แห่ง

ช่วงสามเหลี่ยมทองคำ ถึง บ้านห้วยไซ

ช่วงนี้แม่น้ำมีความยาว 65.7 กิโลเมตร มีความลาดเอียงเฉลี่ย 0.270 % ความกว้างต่ำสุด 35 เมตร ความลึกต่ำสุด 1.0 เมตร (ทั่วไป 1.5 – 15.0 เมตร) รัศมีโค้งต่ำสุด 150 เมตร ความเร็วกระแสน้ำมากที่สุด 3.5 เมตร/วินาที อุปสรรคการเดินเรือช่วงนี้เป็นบริเวณน้ำเชี่ยวและที่ตื้นจำนวน 9 แห่ง เฉลี่ยเดินเรือ 7.3 กิโลเมตรต่ออุปสรรค 1 แห่ง ถือเป็นบริเวณที่มีอุปสรรคน้อยที่สุดในบรรดาทางเดินเรือที่พิจารณาทั้งหมด

ตารางแสดงลักษณะทางเดินเรือในแม่น้ำโขง

รายการ	ปากน้ำแม่น้ำ Nan-kuo ถึง ปากน้ำแม่น้ำ Nan-la	ปากน้ำแม่น้ำ Nan-la ถึง Wang Seng	Wang Seng ถึง สามเหลี่ยมทองคำ	สามเหลี่ยม ทองคำ ถึง บ้านห้วยไซ
ความยาว (กม.)	31.3	125.0	109.0	65.7
ความลาดเอียงเฉลี่ย (%)	0.417	0.530	0.451	0.270
ที่น้ำเชี่ยวและที่ตื้น (จำนวน)	8	45	32	9
ระยะทางต่ออุปสรรค (กม./อุปสรรค)	3.913	2.751	3.444	7.300
รัศมีโค้งต่ำสุด (เมตร)	130	50	50	150
ความกว้างต่ำสุด (เมตร)	45	18	20	35
ความลึกต่ำสุด (เมตร)	1.2	1.4	1.0	1.0
ความลึกปกติ (เมตร)	2.4-7.8	2.0-15.0	1.2-22.0	1.5-15.0
ความเร็วกระแสน้ำ สูงสุด (เมตร/วินาที)	5.80	5.38	6.68	3.50

ที่มา : The Joint Experts Group of CHINA, LAOS, MYANMAR AND THAILAND, Conceptual Design for the Navigation Channel Improvement Project of The LANCANG – MEKONG RIVER From CHINA – MYANMAR Boundary Marker 243 To Ban Houei Sai of LAOS, September 2001, p. 35 – 38

ในการประชุมและทำงานสำรวจทางเดินเรือเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ ในการปรับปรุงทางเดินเรือแม่น้ำโขงของผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อมและแนวเขตแดนซึ่งเป็นตัวแทนจากทั้ง 4 ประเทศ ระหว่างวันที่ 17 – 19 พฤศจิกายน ค.ศ. 2000 มีข้อสรุปร่วมกันว่าควรมีการปรับปรุงทางเดินเรือ ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงแนวร่องน้ำ (Thalweg) อัตราการไหล และขอบเขตแม่น้ำ เป็นต้น

การออกแบบปรับปรุงทางเดินเรือดังกล่าว โดยรวมเป็นการทำให้การเดินเรือมีขนาดเพียงพอสำหรับการเดินเรือสวนทาง (ความกว้าง 30 เมตร ความลึก 1.5 เมตร รัศมีโค้ง 260 เมตร) อย่างไรก็ตาม ในบริเวณจำกัดก็ยอมรับให้เป็นการเดินเรือทางเดียว (ความกว้าง 22 เมตร ความลึก 1.5 เมตร รัศมีโค้ง 160 เมตร) นอกจากนั้นเมื่อความเร็วกระแสน้ำมากกว่า 4 เมตร/วินาที ในขณะที่ความลาดชันน้ำชันมากกว่า 3% ก็ติดตั้งกวางเพื่อช่วยดึงเรือขาขึ้นด้วย จากการทำงานสำรวจออกแบบและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกันของคณะทำงาน 4 ประเทศ เห็นควรให้มีการปรับปรุงทางเดินเรือในแม่น้ำโขง ดังนี้

- ปรับปรุงบริเวณน้ำเชี่ยว 11 แห่ง
- รั้วโขดหินที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ 10 แห่ง
- ติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ 100 เครื่องหมาย
- ติดตั้งป้ายชื่อสถานที่และหลักกิโลเมตร 106 ป้าย
- ติดตั้งกวางสำหรับดึงเรือ 6 แห่ง

2.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางน้ำ

2.2.1 ยุทธศาสตร์ logistics การเลือกแกนหลักที่จะพัฒนา

กุญแจสำคัญในการพัฒนาตามรูปแบบจุดและแกนหลักนั้น ที่สำคัญคือ เลือกการพัฒนาแกนหลัก ซึ่งแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นเส้นทางคมนาคมสายสำคัญดูจะเป็นเส้นเลือดใหญ่ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เราปฏิเสธไม่ได้ว่าแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อสังคม วัฒนธรรม และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจของ ประชาชนที่มีจำนวนประชากร 300 กว่าล้านคน ตามสองฟากฝั่งของแม่น้ำสายนี้ เพราะฉะนั้น จะเห็นได้ว่ากรอบความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจอันมากมายล้วนมีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ดังนั้น แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในทุกเขตพื้นที่สองฟากฝั่งของแม่น้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตทางด้านการค้าอย่างมั่นคงในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ได้แสดงให้เห็นว่า แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

ได้กลายเป็นช่องทางทางด้าน logistics ที่สำคัญระหว่าง ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีนกับราชอาณาจักรไทย ระหว่างเส้นทางการเดินเรือของแม่น้ำสายนี้ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือซือเหมา ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือกวนเหล่ย และท่าเรือเชียงแสน ต่างก็ผ่านการพัฒนา และมี โครงสร้างอุปกรณ์พื้นฐานที่ครบครัน ทั้งทางประเทศไทย ลาว พม่า และจีน เป็นต้น ได้ร่วมมือกัน ก่อตั้ง คณะกรรมการแม่น้ำโขง (Mekong River Commission) ประเทศเหล่านี้ต่างก็เห็นพ้อง ต้องกันว่าเพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของแต่ละประเทศแล้วต้องเสริมสร้างประสิทธิภาพการ ขนส่งสินค้าตามระบบโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ

การเปิดเส้นทางทางบกจากเชียงรุ่งถึง Da - Luo ถึงท่าซีเหล็ก (พม่า) ถึง เชียงตุง (พม่า) ถึงเชียงรุ่ง (ยูนนาน) กับเชียงของ (จ.เชียงราย, ไทย) ถึงห้วยทราย (ลาว) ถึงเชียงรุ่ง มีส่วนทำ ให้บทบาทการเป็นช่องทางการลำเลียงขนส่งสินค้าของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ได้ยกระดับ ให้สูงขึ้น ถ้ามองในแง่การคมนาคมทางบกแล้วระเบียบใต้ – เหนือ เป็นบริเวณเขตพื้นที่ที่มีโครงการ ความร่วมมือการพัฒนาการคมนาคมทางบกที่สำคัญที่สุด ซึ่งได้เชื่อมโยงกับห้วยทรายของลาว รวมทั้งเชื่อมโยกับ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ของไทย ซึ่งเส้นทางสายนี้จะเชื่อมโยกับประเทศอินเดีย ผ่านจังหวัดพิษณุโลกของไทย และเชื่อม โยกับทางแยกที่ตัดสลับกับประเทศจีน และเชื่อม โยตรง ไปที่กรุงเทพฯ มาเลเซีย และสุดท้ายเชื่อม โยไปที่ประเทศสิงคโปร์

หากมองเครือข่ายระบบราง คือ ทางรถไฟ โครงการการสร้างเส้นทางรถไฟที่ เกี่ยวข้อง จะเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรถไฟของจีนกับระบบขนส่งทางรถไฟของกลุ่มประเทศ อาเซียนในอนาคตอันใกล้ นี้ และจะพัฒนาให้กลายเป็นเส้นทางการขนส่งเส้นทางใหม่ สินค้า ส่งออกของมณฑลยูนนาน ส่วนใหญ่จะขนส่งจากท่าเรือซือเหมา ท่าเรือเชียงรุ่ง และท่าเรือ กวนเหล่ย ขนไปที่ท่าเรือเชียงแสน ซึ่งเป็นทางผ่านสำหรับสินค้านำเข้าก็ใช้เส้นทางขนส่งสินค้า ทางน้ำเช่นเดียวกัน ซึ่งเส้นทางการขนส่งทางน้ำสายนี้ถูกจับตามองเป็นเส้นทางการคมนาคมทางน้ำ ที่สำคัญที่สุด ในระหว่างการดำเนินการค้าขายระหว่างจีนและไทย ต้นทุนการขนส่งกับเวลาการ เดินเรือที่สำคัญขึ้นอยู่กับปริมาณความจุของเรือในการบรรทุกสินค้า (มีเรือประมาณ 100 ลำ) และ ขึ้นอยู่กับระดับน้ำที่มีอยู่และฤดูแล้งกับฤดูฝน (ใช้เวลา 3 – 4 วัน ในการเดินเรือ) หลังจากที่มีการลง นามในความตกลงการพัฒนาแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ได้มีการเปิดใช้ท่าเรือตามเส้นทาง การขนส่งทางน้ำ ในส่วนของประเทศจีน มีท่าเรือซือเหมา ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือเหมิงหาน และ ท่าเรือกวนเหล่ย ในส่วนของประเทศลาว มีท่าเรือบ้านทราย (Ban-sai) ท่าเรือเชียงของและท่าเรือ ห้วยทราย ในส่วนของพม่ามีท่าเรือชบเหล่ย ท่าเรือบ้านเจียงและท่าเรือบ้านปุง ในส่วนของประเทศ ไทย มีท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ

การถือเอาเส้นทางการขนส่งทางน้ำที่มีแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง กับเส้นทางการขนส่งทางบก เป็นแกนหลักในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมสายหลักให้บรรลุถึง การจัดวางพื้นที่อุตสาหกรรมกับโครงข่ายการคมนาคมมีการสอดคล้องกันในส่วนที่ดีที่สุด ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ ในตอนบนและตอนล่างแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นเขตพื้นที่ที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก ดังเช่น การเกษตรกรรม ธุรกิจการท่องเที่ยว การค้าชายแดน และธุรกิจการขนส่งสินค้า ในจำนวนการพัฒนาอุตสาหกรรมแกนหลักตามแม่น้ำล้านช้างเจียง–แม่น้ำโขงนั้น อุตสาหกรรมพลังงานถูกจัดวางอยู่ในลำดับที่สำคัญ เช่น

การพัฒนาโครงการการผลิตไฟฟ้าในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงตอนบน แกนหลักที่จะพัฒนาจากแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงตอนบน จนถึงตอนล่าง (เชียงรุ่ง – เชียงแสน) ระดับขั้นของเทคโนโลยีหรืออุตสาหกรรมจากระดับต่ำเปลี่ยนเป็นระดับสูง ผลิตภัณฑ์และสินค้าที่บรรทุกขนส่งมีสินค้าไฮเทค แร่ธาตุ ผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับผ้า สินค้าเบ็ดเตล็ด และสินค้าทางด้านการเกษตร (กระเทียม แอปเปิ้ล) เป็นหลัก จากแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงตอนล่างถึงตอนบน (เชียงแสน-เชียงรุ่ง) ระดับขั้นทางด้านเทคโนโลยีของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจากระดับสูงเปลี่ยนเป็นระดับต่ำ สินค้าและผลิตภัณฑ์ที่ลำเลียงขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ วัตถุดิบและวัสดุที่ไม่ใช่โลหะ (ยางพารา) ผลผลิตการเกษตร (ถั่วโยบแห้ง และข้าวสาร) วัสดุโลหะและผลิตภัณฑ์เครื่องยนต์ เป็นต้น

2.2.2 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางด้าน logistics ระหว่างมณฑลยูนนานกับภาคเหนือของประเทศไทย

จังหวัดเชียงรายมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศประจำปี 2545 ประมาณการจำนวน 33,124 ล้านบาท เป็นผลผลิตภาคเกษตรกรรม 8,354 ล้านบาท ในจำนวนนี้ การเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้มีสัดส่วนมากที่สุด จำนวน 8,198 ล้านบาท รองลงมาเป็นการประมง 155 ล้านบาท ส่วนผลผลิตนอกภาคเกษตรกรรม จำนวน 25,583 ล้านบาท ในจำนวนนี้การขายส่ง ขายปลีก การซ่อมแซมยานพาหนะ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือนมีสัดส่วนมากที่สุด จำนวน 8,198 ล้านบาท รองลงมาเป็นด้านการศึกษา (3,176 ล้านบาท) บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าและบริการธุรกิจ (2,331 ล้านบาท) การก่อสร้าง (1,757 ล้านบาท) การให้บริการด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์ (1,578 ล้านบาท) ฯลฯ โดยมีผลผลิตต่อหัวประชากร 31,448 บาท ต่อคน ต่อปี (ที่มา..รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์และการออกแบบเบื้องต้น, หน้า 6-13)

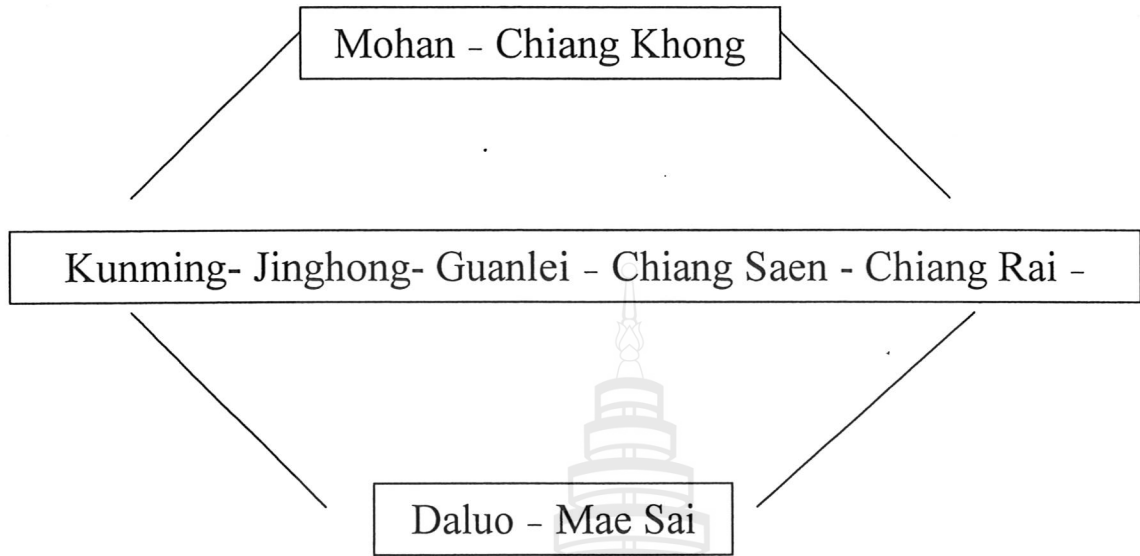
มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ดำเนินการความร่วมมือทางด้าน logistics โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ที่มีอยู่อย่างสมเหตุสมผล สามารถส่งเสริมการพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของทั้งสองฝ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันการยกระดับและการพัฒนาของโครงข่ายการคมนาคม ทำให้ทรัพยากรและตลาดในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเชื่อมโยงกัน และแลกเปลี่ยนกันง่ายยิ่งขึ้น รายละเอียดยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางด้าน logistics ระหว่างมณฑลยูนนานกับภาคเหนือของประเทศไทย มีดังนี้

(1) ปรับปรุงและยกระดับสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภคที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ระบบการสื่อสารและโครงข่ายการคมนาคม ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของโครงข่ายการคมนาคมที่มีอยู่ซึ่งรวมทั้งทางน้ำ ทางบก ทางรถไฟ และทางอากาศ ปรับปรุงระบบการขนส่งทรัพยากรของประเทศในเอเชียอาคเนย์เข้าด้วยกัน

การเปิดฉากเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมของประเทศต่างๆ ในเอเชียอาคเนย์และประเทศที่อยู่ตามสองฟากฝั่งแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ในปัจจุบันนี้การกำหนดเส้นทางโครงข่ายการคมนาคมมีเงื่อนไขข้อได้เปรียบอย่างมหาศาลที่สามารถเชื่อมโยงตลาดในประเทศต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง มีศักยภาพในการดำเนินการขนส่ง ลำเลียงสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ถ้าผ่านการปรับปรุงแก้ไขร่องน้ำตามความเหมาะสมทำให้สามารถเดินเรือขนาด 300 ตันขึ้นไปตลอดทั้งปี ซึ่งการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงโดยตรงไปที่ประเทศต่างๆ ตามสองฟากฝั่งแม่น้ำ ถ้าหากมีการถ่ายเทสินค้าจากท่าเรือเจียงแสนของประเทศไทยและขนส่งต่อเนื่องไปทางบกใช้เวลาเพียง 1 วัน ก็จะไปถึงกรุงเทพมหานคร และใช้เวลา 1 วันครึ่งก็จะเชื่อมโยงไปที่มาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจการค้าในอนุภูมิภาคนี้สามารถแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ

(2) ส่งเสริมการสร้างตลาดเฉพาะสาขาอาชีพของการซื้อขายสินค้า พัฒนาระบบเครือข่ายของผลิตภัณฑ์ที่หมุนเวียน พัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูล ข่าวสาร ทางด้าน logistics นานาชาติ การสร้างและควบคุมดูแล บริหารงานแต่ละจุดและแกนหลักของทางด้าน logistics ส่งเสริมความต้องการทางด้าน logistics ที่จำเป็น และส่งเสริมการรวมตัวกันของธุรกิจทางด้าน logistics

(3) กำหนดนโยบายที่ส่งเสริมการพัฒนาของธุรกิจทางด้าน logistics แห่งอนุภูมิภาค ก่อตั้งกลไกการประสานงานทางด้านการค้าขาย ระหว่างสมาคม logistics เργ์รัตการอบรม บุคลากรที่ทำงานทางด้าน logistics กำหนดแผนพัฒนาของความร่วมมือทางด้าน logistics เพื่อก่อตั้งรูปแบบโครงสร้างคู่ที่มีศูนย์กลาง Kunming – Jinghong- Chiang Rai – Chiang Mai.



โครงสร้างของแผนพัฒนาความร่วมมือทางด้าน logistics เพื่อก่อตั้งรูปแบบโครงสร้างคู่ที่มี ศูนย์กลางอยู่ที่ **Kunming – Jinghong- Chiang Rai**



บทที่ 3

ท่าเรือเพื่อการพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

3.1 ท่าเรือในแม่น้ำในแผ่นดิน

ท่าเรือ ตามความหมายสากล หมายถึง อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับเรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือจากเรือลงเรือ หรืออาจกล่าวสั้น ๆ ว่า ท่าเรือคือ อาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง¹

ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. 2521. ได้ให้ความหมายของท่าเรือไว้ว่าเป็นสถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอด เทียบท่าเรือขนถ่ายของหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือ ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เพราะเหตุใดจึงต้องวิเคราะห์ถึงความสำคัญของท่าเรือในคำอธิบายของหนังสือ เรื่อง Evaluation and Financing of Ports. อธิบายว่า “ท่าเรือมีความรับผิดชอบต่อการลงทุนขนาดใหญ่ ซึ่งพื้นที่ของการทำเรื่อนั้นจะต้องเกี่ยวข้องกับผู้ใช้การขนส่งทุกประเภท, ประเทศและเมือง ด้วยเหตุที่ผลประโยชน์ของการลงทุนมีความซับซ้อนและหลากหลาย ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะประเมินค่าทางเศรษฐกิจทั้งระบบออกมาอย่างเห็นได้ชัด”

โดยทั่วไปท่าเรือจะถูกสร้างขึ้นตามชายฝั่งของประเทศต่าง ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้เป็นสถานีให้บริการซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งในการดำเนินธุรกิจขนส่ง การขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบของการขนส่งระหว่างประเทศที่มีบทบาทมากที่สุดตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีข้อจำกัดทั้งทางด้านสภาพภูมิศาสตร์และน้ำหนักบรรทุกของสินค้าและผู้โดยสาร²

อย่างไรก็ดี การศึกษาเรื่องระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทยมุ่งเน้นการศึกษาเกี่ยวกับท่าเรือในแผ่นดินซึ่งยังมีข้อมูลให้ศึกษาอยู่น้อยมาก

¹ สุมาลี สุขตานนท์ และคณะ. รายงานการวิจัยเรื่อง การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย. กุมภาพันธ์ 2546, หน้า 43

² กมลชนก สุทธิวาหนฤพดี. กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ.(กรุงเทพฯ : บ.พับลิค โฟโต้และโฆษณา จำกัด)หน้า 6

3.1.1 ประเภทของท่าเรือ

ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ ได้แบ่งประเภทของท่าเรือออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้³

- (1) ท่าเรือเพื่อการหลบภัย เป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นเพื่อให้เรือใช้หลบพายุและคลื่นลม และบางครั้งอาจจะใช้เป็นท่าเรือเพื่อค้าขายด้วย
- (2) ท่าเรือเพื่อการทหาร เป็นท่าเรือซึ่งเป็นที่เพื่อให้เรือรบจอด และมีโรงเก็บพัสดุ เพื่อให้บริการแก่เรือรบ
- (3) ท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว เป็นท่าเรือที่ใช้รับส่งผู้โดยสารและรถยนต์เพื่อการท่องเที่ยว
- (4) ท่าเรือเพื่อการค้าขาย เป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับเรือทั่วไปเพื่อมาแลกเปลี่ยนสินค้า เก็บสินค้า และทำธุรกิจต่าง ๆ

ท่าเรือเพื่อการค้าขายนี้แบ่งตามลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ได้เป็น 2 ประเภท คือ

- (1) ท่าเรือทะเล (Sea port)
เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเล ซึ่งมีลักษณะเป็นเว้าอ่าวเรือสามารถเข้าเทียบท่าได้ ท่าเรือประเภทนี้แบ่งตามลักษณะกำเนิดของท่าเรือได้เป็น 3 ประเภท คือ
 - ก. ท่าเรือแบบธรรมชาติ คือท่าเรือซึ่งมีลักษณะเป็นเว้าอ่าวซึ่งมีการป้องกันอันตรายจากแรงพายุหรือคลื่นโดยรูปร่างลักษณะทางธรรมชาติ เช่น มีเกาะขวางทิศทางของแนวคลื่นหรือพายุ และทางเข้าของท่าเรืออยู่ในตำแหน่งที่เรือสามารถเข้าได้โดยสะดวก เช่น ท่าเรือนิวยอร์ก, ซานฟรานซิสโก, ริโอ เดอ จาเนโร
 - ข. ท่าเรือแบบกึ่งธรรมชาติ เป็นลักษณะของท่าเรือที่มีส่วนของธรรมชาติป้องกันคลื่นลมเพียงบางส่วน จำเป็นต้องมีการก่อสร้างเขื่อนกั้นคลื่น (breakwater) เพื่อป้องกันคลื่นลมได้ทั้งหมด เช่น ท่าเรือที่ Plymouth
 - ค. ท่าเรือที่มนุษย์สร้างขึ้น เป็นท่าเรือที่ปราศจากแนวป้องกันตามธรรมชาติ จำเป็นต้องสร้างเขื่อนกั้นคลื่นขึ้นเองทั้งหมด เช่น ท่าเรือ Zeebrugge ในเบลเยียม

³ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. การบริหารท่าเรือ. , หน้า 5 อ้างในศาสตราจารย์ ดร.ดิเรก ลาวัณย์ศิริ และคณะ, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ เรื่อง การก่อสร้างอุ้งเรือ, หน้า 4

(2) ท่าเรือในแม่น้ำ (River Port)

เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำ หรือปากแม่น้ำ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือ London , ท่าเรือ Antwerp ท่าเรือ Rotterdam ท่าเรือเหล่านี้มักตั้งอยู่ในเมือง ซึ่งในอดีตมีความสะดวกในการค้าขาย และขนส่งสินค้า แต่ปัจจุบันเรือเดินสมุทรที่มีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ในท่าเรือเหล่านี้ เพราะขนาดความลึกของแม่น้ำมีจำกัด นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องการขึ้นลงของ กระแสน้ำ ทำให้เรือต้องเสียเวลารอคอย และกระแสน้ำพัดพา สันดอนมาทับถมในแม่น้ำ ทำให้ ต้องมีการขุดลอกร่องน้ำอยู่เสมอ ท่าเรือบางแห่งแก้ไขปัญหานี้โดยการสร้างประตูกั้นน้ำ (Lock) เช่น Antwerp และ Rotterdam

3.1.2 หน้าที่ของท่าเรือ⁴

(1) หน้าที่ในการรับเรือเข้าเทียบท่า

หน้าที่นี้เป็นหน้าที่พื้นฐานของท่าเรือ เรือเข้าจอดที่ท่าเรือจะมีวัตถุประสงค์เพื่อหลบภัย ธรรมชาติ บรรทุกขนถ่ายสินค้า ซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ หรือเติมเชื้อเพลิงและอาหาร

ในระบบการขนส่งประกอบด้วยจุดต่าง ๆ (nodes) เช่น ท่าเรือ เมือง หมู่บ้าน เป็นต้น เส้นทางคมนาคม (links) เช่น รถไฟ ถนน เส้นทางทางอากาศ การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และเส้นทางทางทะเล และการไหล (Flows) หมายถึงการเคลื่อนที่ของพาหนะบนเส้นทางคมนาคมพร้อมด้วยสินค้าและผู้โดยสาร ท่าเรือเป็นจุดหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะเป็นจุดที่การคมนาคมทางบกและการคมนาคมทางทะเลมาบรรจบกัน เป็นจุดที่มีการไหลของสินค้าและผู้โดยสารมากที่สุด สินค้าและผู้โดยสารเหล่านี้ขนส่งโดยทางเรือและเมื่อมาถึงท่าเรือจะถูกแยกเป็นกลุ่มเพื่อขนส่งต่อไปยังที่ต่าง ๆ ด้วยพาหนะอื่น และในทางกลับกันด้วย ดังนั้น ท่าเรือจึงนับว่าเป็นระบบย่อยที่สำคัญที่สุดของระบบการขนส่งทั้งหมด และความสำคัญนี้ก่อให้เกิดหน้าที่ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(2) หน้าที่ในการขนส่งและขนถ่ายสินค้า (Transport and Transshipment Function)

ในการทำหน้าที่ดังกล่าวท่าเรือจะเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า และผู้รับสินค้าทั้งที่อยู่ฝั่งทะเล (foreland) และพื้นที่แนวหลัง (hinterland) สินค้าจะถูกขนส่งออกจากท่าเรือโดยวิธีต่าง ๆ กัน ได้แก่ ทางถนน (road) ทางรถไฟ (rail) ทางน้ำภายในประเทศ (inland

⁴ อ้างแล้ว, หน้า 7-9

waterway) และทางท่อ (pipeline) เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือสินค้าอาจจะถูกขนส่งต่อทันทีโดยพาหนะอื่น ๆ หรืออาจจะถูกเก็บรักษาไว้ชั่วคราวที่ท่าเรือเพื่อรอการขนส่งต่อไป ดังนั้น ท่าเรือจำเป็นจะต้องจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ท่าเทียบเรือ โรงพักสินค้า อุปกรณ์ยกขน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและขนถ่ายสินค้า

(3) หน้าที่ในการเก็บรักษาและกระจายสินค้า (Storage and Distribution Function)

เมื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแล้ว สินค้าบางส่วนจะขนส่งออกจากท่าเรือทันทีและบางส่วนจะเก็บรักษาไว้ที่ท่าเรือทั้งระยะสั้นและระยะยาวด้วยวัตถุประสงค์ต่างๆ กัน และในทางกลับกันท่าเรือจะกลายเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้า ทั้งนี้เพราะท่าเรือมักจะอยู่ใกล้กับตลาด ดังนั้นจึงทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าได้โดยสะดวกและรวดเร็ว ตลอดจนประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเก็บรักษาสินค้า

(4) หน้าที่ในทางพาณิชย์ (Commercial Function)

การที่ท่าเรือทำหน้าที่ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าและเก็บรักษาสินค้า ตลอดจนกระจายสินค้า ทำให้ท่าเรือกลายเป็นตลาดสำคัญในการซื้อขายสินค้า บางครั้งคลังสินค้าของท่าเรือจะใช้เก็บสินค้าเพื่อรอการซื้อขาย

(5) หน้าที่ในทางอุตสาหกรรม (Industrial Function)

โรงงานอุตสาหกรรมมักจะตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือ และในท่าเรือสมัยใหม่บางแห่งโรงงานอุตสาหกรรมจะตั้งอยู่ในท่าเรือ ทั้งนี้เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งวัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อใช้ในการผลิต และสินค้าสำเร็จรูปที่จะส่งออกไปขายยังต่างประเทศ และท่าเรือเองก็ได้รับประโยชน์จากการนี้ด้วย คือ มีปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือที่การบรรทุกขนถ่ายอย่างสม่ำเสมอ และเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในกรณีที่มีท่าเรือหลายแห่งในพื้นที่ใกล้เคียงกัน ก็จะลดการแข่งขันกับท่าเรืออื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้เพราะโรงงานอุตสาหกรรมจะเลือกบรรทุกขนถ่ายสินค้าในท่าเรือที่ใกล้ที่สุดเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

3.1.3 ท่าเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง

ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง (Agreement on Commercial Navigation on Lancang - Mekong River) ประเทศต่างๆ ทั้ง 4 ประเทศ อันได้แก่ จีน, สปป.ลาว, พม่า, และไทย ได้ลงนามเป็นภาคีสัญญาในความตกลงดังกล่าว เมื่อวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 2000 ณ ท่าจีเหล็ก ประเทศสหภาพพม่า โดยจะให้สิทธิเดินเรืออย่างเสรีระหว่างชื่อهماในประเทศจีนจนถึงหลวงพระบางใน สปป.ลาว โดยไม่มีการเก็บ

ค่าธรรมเนียมเรือ เพราะผ่านเข้าไปในดินแดนของประเทศภาคีสัญญา เว้นแต่เป็นการชำระค่าบริการที่ให้เฉพาะกับเรือลำนั้น โดยประเทศภาคีสัญญาตกลงเปิดท่าเรือรองรับการเดินเรือของประเทศภาคีสัญญา ดังนี้

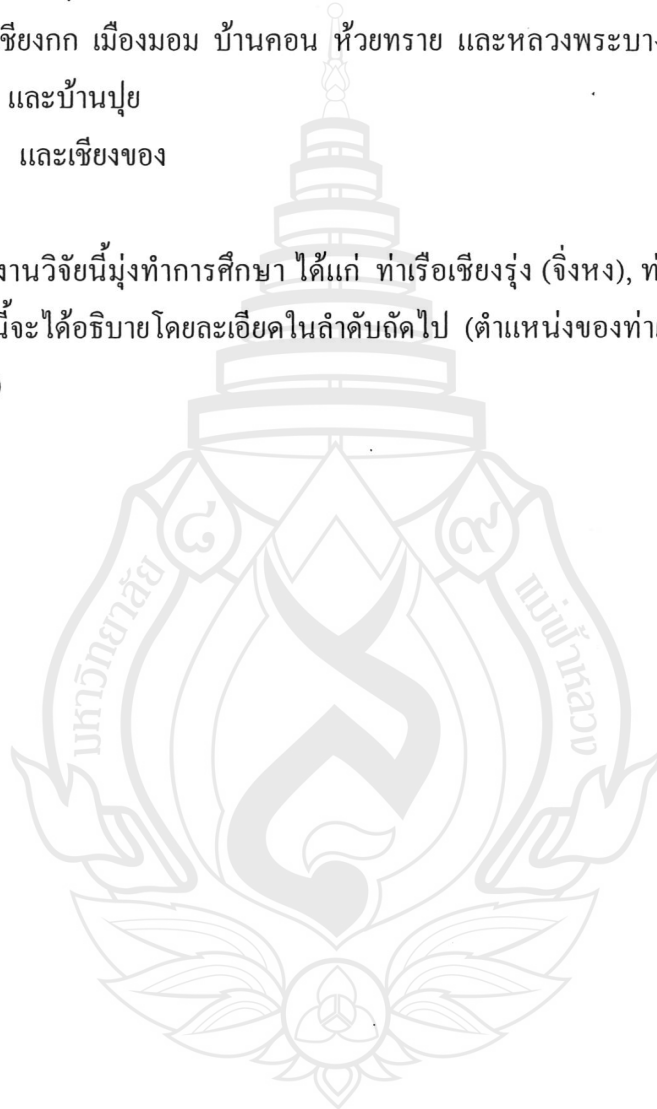
จีน : ซื่อเหมา เชียงรุ่ง เหมิงหวน และกวนเหล่

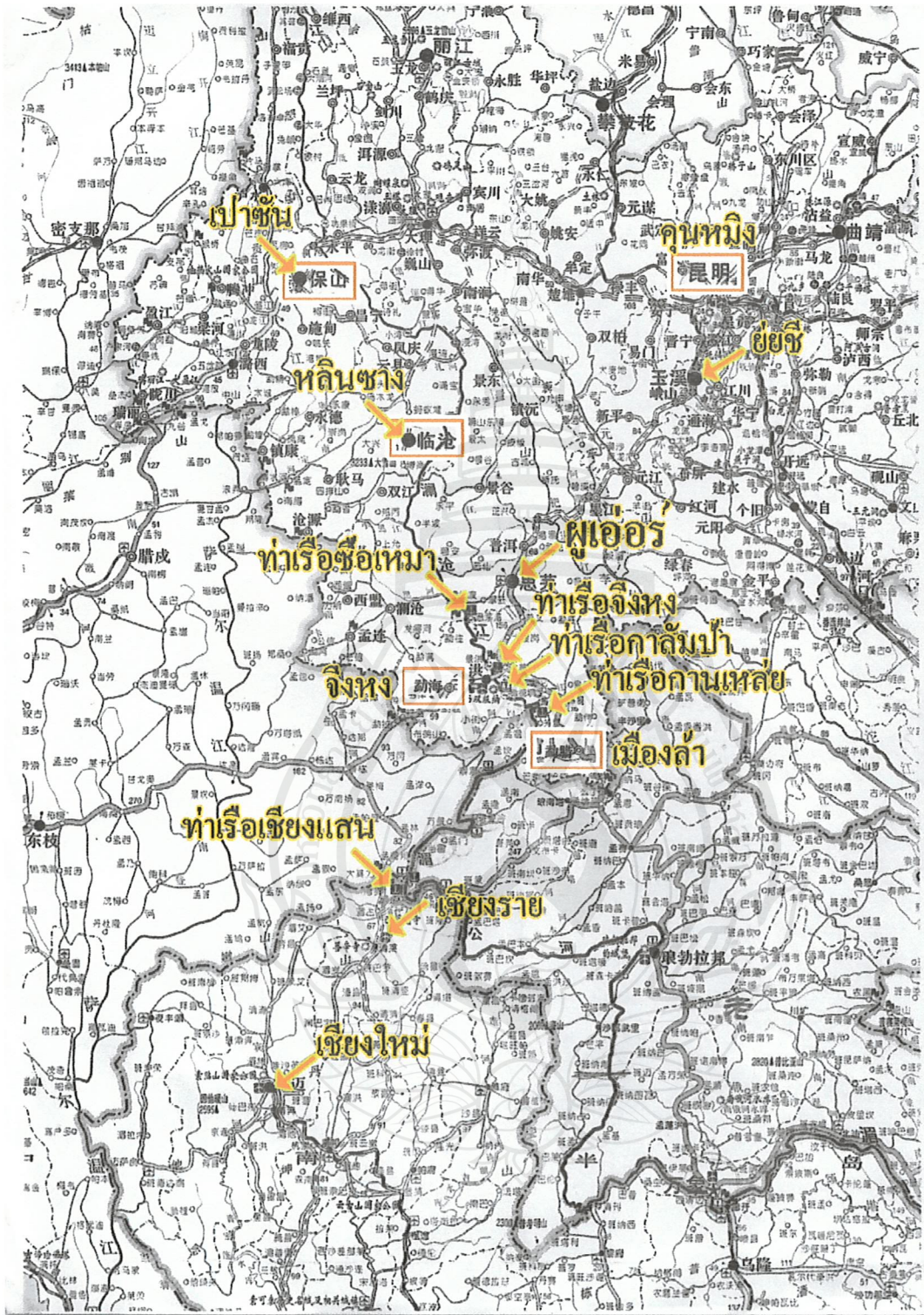
ลาว : บ้านไซ เชียงก เมืองมอม บ้านคอน ห้วยทราย และหลวงพระบาง

พม่า : บ้านเจียง และบ้านปุย

ไทย : เชียงแสน และเชียงของ

สำหรับท่าเรือที่งานวิจัยนี้มุ่งทำการศึกษา ได้แก่ ท่าเรือเชียงรุ่ง (จิ่งหง), ท่าเรือกวนเหล่ และท่าเรือเชียงแสน ทั้งนี้จะได้อธิบายโดยละเอียดในลำดับถัดไป (ตำแหน่งของท่าเรือทั้งสามแห่งโปรดดูภาพประกอบที่ 4)





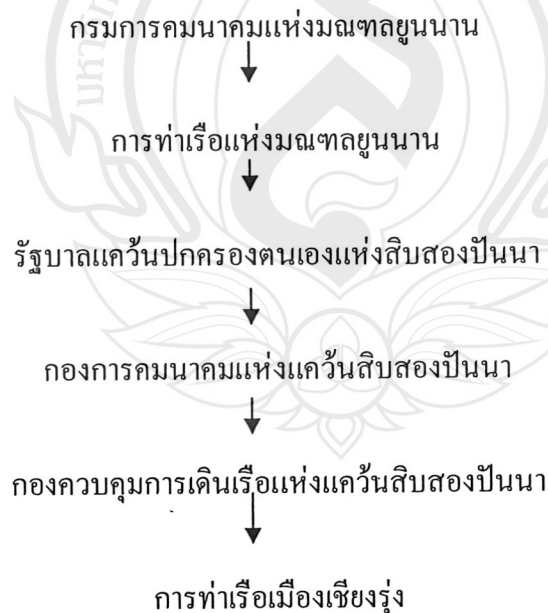
ภาพที่ 4

แผนที่แสดงตำแหน่งท่าเรือและเมืองสำคัญ

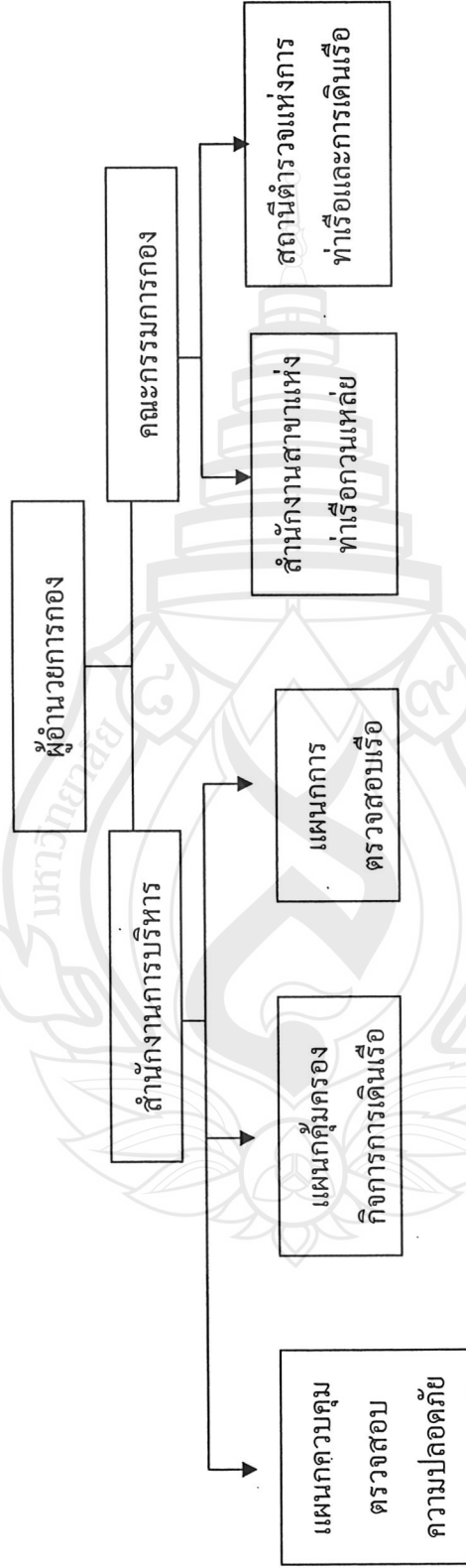
3.2 ท่าเรือเซียงรุ่ง (Jing Hong Port)

ท่าเรือเซียงรุ่งตั้งอยู่ในฝั่งเหนือของแม่น้ำล้านช้างเจียงที่ใกล้กับเขตชุมชนของเมืองเซียงรุ่ง เริ่มก่อสร้างในวันที่ 10 เดือน ธันวาคม ค.ศ. 1994 เริ่มเปิดใช้การทำเรือในปี ค.ศ. 1996 ควบคู่กัน กับการก่อสร้าง ใช้เวลาก่อสร้าง 10 ปี โครงสร้างหลักภายในของท่าเรือจึงเสร็จสมบูรณ์ ยอดรวมของการลงทุนคิดเป็นเงิน สี่สิบล้านเก้าหมื่นหยวน RMB, ในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2001 การท่าเรือเซียงรุ่งได้ผ่านการตรวจรับด้านคุณภาพและความปลอดภัยของรัฐบาลจีนเป็นท่าเรือที่ได้รับ อนุญาตให้เรือต่างชาติมาเทียบท่าได้ตั้งแต่นั้นมา ท่าเรือเซียงรุ่งจึงถูกจัดว่าเป็นท่าเรือชั้นหนึ่ง ซึ่ง หมายความว่า เป็นท่าเรือที่มีสถานะและความพร้อมในการเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ ที่ตั้งของ ท่าเรือเซียงรุ่ง จะอยู่ระหว่างท่าเรือชื่อเหมาซึ่งอยู่ด้านทิศเหนือ กับท่าเรือกวนเหล่ซึ่งอยู่ด้านทิศใต้ ท่าเรือเซียงรุ่งเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ใกล้ชุมชนมาก โดยอยู่ห่างจากสะพานข้ามแม่น้ำล้านช้างเจียงเพียง เล็กน้อย จากท่าเรือเข้าสู่ตัวเมืองเซียงรุ่งของแคว้นปกครองตนเองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ใช้เวลาเพียง 5 นาที เท่านั้น

ท่าเรือเซียงรุ่งจัดเป็นท่าเรือของรัฐ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ “กองควบคุมการเดินเรือ แห่งสิบสองปันนา” โครงสร้างการบริหารงานของท่าเรือเซียงรุ่งเป็นไปตามลำดับชั้น ดังนี้



(โครงสร้างการทำเรือเมืองเชียงรุ่ง)





ภาพที่ 5 ท่าเรือเซียงรุ่ง



ภาพที่ 6 ท่าเรือเซียงรุ่ง



ภาพที่ 7 ท่าเรือเซียงรุ่ง



ภาพที่ 8 ลานพักสินค้าของท่าเรือเซียงรุ่ง

ด้วยเหตุที่ท่าเรือเชียงรุ่งเป็นท่าเรือของรัฐ ดังนั้น รูปแบบของการบริหารท่าเรือจึงเป็นการบริหารท่าเรือโดยรัฐ (Nationalized Ports) ในระบบนี้รัฐบาลเป็นเจ้าของดำเนินการก่อสร้างและบำรุงรักษา รวมทั้งจัดส่งเจ้าหน้าที่ของรัฐ ออกไปบริหารท่าเรือตามเมืองต่าง ๆ แต่การปฏิบัติงานบางอย่างอาจให้เอกชนหรือวิสาหกิจของรัฐทำก็ได้ เช่น การขนส่ง เป็นต้น

จากการศึกษาและคณะผู้วิจัย พบว่า ถึงแม้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะปกครองด้วยระบอบสังคมนิยมก็ตาม แต่รูปแบบการบริหารท่าเรือเชียงรุ่งสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมาก กล่าวคือ ท่าเรือเชียงรุ่งแบ่งกิจกรรมในท่าเรือออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่หนึ่ง : ส่วนที่เป็นสาธารณประโยชน์

ส่วนที่สอง : ส่วนที่เป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ส่วนที่หนึ่ง : ส่วนที่เป็นสาธารณประโยชน์

ท่าเรือเชียงรุ่ง จะเป็นผู้รับผิดชอบงานที่มีลักษณะเป็นสาธารณประโยชน์ อันได้แก่ การลงทุนสร้าง ดูแลรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ท่าเทียบเรือ ท่าจอดเรือ สถานีบำบัดของเสีย รวมทั้งการวางนโยบายท่าเรือ การควบคุมการปฏิบัติงาน การประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ และผู้ใช้บริการท่าเรือ การวางแผนและพัฒนาท่าเรือ เป็นต้น เหตุที่รัฐต้องเข้ามารับผิดชอบในส่วนนี้ก็เพราะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจะต้องใช้งบประมาณที่สูงมาก ซึ่งเอกชนไม่สามารถลงทุนได้

ส่วนที่สอง : ส่วนที่เป็นกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ได้แก่ งานบรรทุกขนถ่ายสินค้า งานยกขนสินค้า และงานด้านอื่น ๆ ซึ่งทางรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นของจีนก็อนุญาตให้เอกชนเข้ามาดำเนินการได้ นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งวิสาหกิจซึ่งจัดว่าเป็นหน่วยงานที่อยู่นอกเหนือการกำกับดูแลจากรัฐเข้ามาทำงานในท่าเรือได้ เช่น บริษัทประกอบธุรกิจการทำเรือสปีดสองปีนา จำกัด และบริษัทคุณเฟิงชนส่งทางบก จำกัด เป็นต้น

3.2.1 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือเชียงรุ่ง

ท่าเรือเชียงรุ่งตั้งอยู่บนฝั่งเหนือแม่น้ำล้านช้างเจียงของเมืองเชียงรุ่ง ซึ่งมีเนื้อที่ทั้งหมด 396 ไร่ ทางทิศเหนือห่างจากท่าเรือซือเหมา 87 กิโลเมตร ห่างจากเขตแดนติดต่อกันระหว่างจีนกับประเทศลาวและพม่า 101 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเชียงแสนของไทย 344 กิโลเมตร และห่างจากหลวงพระบางของประเทศลาว 701 กิโลเมตร ท่าเรือเชียงรุ่งหากจะแบ่งตามหน้าที่หรือลักษณะการใช้งานแล้ว จัดว่าเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าและท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร กรณีถ้าจัดแยกตามสภาพภูมิศาสตร์จัดว่าเป็นท่าเรือในแผ่นดิน

ขนาดของท่าเรือเชียงรุ่ง⁵

เนื้อที่ก่อสร้าง	6,480	ตารางเมตร
ลานพักสินค้า	5,490	ตารางเมตร
เนื้อที่รวม	97,235	ตารางเมตร
ความยาวหน้าท่าเรือ	422	เมตร

ออกแบบเพื่อรองรับสินค้าได้ปีละ 1 แสนตัน และรับผู้โดยสารได้ในจำนวน ปีละ 4 แสนคน และวางแผนในระยะไกลเพื่อรองรับสินค้าปีละ 4 แสนตันและรับผู้โดยสารปีละ 1.5 ล้านคน เป็นท่าเรือที่ทันสมัยที่ถือการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลักการขนถ่ายสินค้าเป็นรอง

พื้นที่ใช้งานของท่าเรือเชียงรุ่งมี 3 ระดับ

ก. ระดับบนสุด เป็นที่ทำการอาคารท่าเรือและหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สุลกากร ศาล รวมทั้งสถานีเติมน้ำมัน 1 แห่ง นอกจากนี้ยังมีอาคารผู้โดยสาร ขาเข้า-ขาออก (กรณีเป็นชาวต่างชาติ) ลานสำหรับจอดรถบรรทุก ซึ่งสามารถจอดรถบรรทุกได้ 270 คันในเวลาเดียวกัน และน้ำหนักการบรรทุกทั้งหมดเป็น 3,240 ตัน

ท่าเทียบเรือในระดับบนสุดนี้ จะถูกใช้งานในเดือนสิงหาคม และกันยายน ซึ่งเป็นเวลาที่น้ำในแม่น้ำขึ้นสูง

⁵ เอกสารราชการ “ว่าด้วยสภาพการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง” ของการทำเรือเมืองเชียงรุ่ง และกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา รายงานเมื่อวันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 2007 ,หน้า 1-3

ข. ระดับกลาง ถึงแม้จะมีท่าเทียบเรือรองรับอยู่ 3 – 4 ท่าก็ตาม แต่ถ้าเรือเข้าจอดพร้อมกันแล้ว จะใช้งานได้เพียง 2 ท่าเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องมาจากความยาวตลอดลำเรือจะยาวประมาณ 50 เมตร (หมายถึง เรือขนส่งสินค้า)

ท่าเทียบเรือระดับกลาง จะถูกใช้ในเดือนมิถุนายน, กรกฎาคม, ตุลาคม, พฤศจิกายน และ ธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่น้ำในแม่น้ำอยู่ในระดับปานกลาง

ค. ระดับต่ำ จะมีท่าเทียบเรือ 2 ท่า ความลึกน้ำท่าระดับต่ำถึงระดับน้ำลงต่ำสุดประมาณ 1.5 เมตร

ท่าเทียบเรือในระดับต่ำนี้ ถูกใช้ในเดือนที่มีน้ำน้อย ได้แก่ เดือนมกราคม, กุมภาพันธ์, มีนาคม, เมษายน และพฤษภาคม

3.2.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ

ประสิทธิภาพของท่าเทียบเรือเป็นสิ่งที่ยากลำบากยิ่งในการวางแผน เนื่องจากเวลาที่เรือแต่ละลำเข้าเทียบท่านั้น ไม่สามารถคาดคะเนและกำหนดได้ ในทางปฏิบัติเรือจะเข้าเทียบท่าไม่แน่นอน (at random) เนื่องจากลูกค้าของท่าเทียบเรือแต่ละแห่งมีทั้งเรือจร (tramp vessels) และเรือประจำ (liners) นอกจากนั้นระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าของเรือแต่ละลำยังไม่เท่ากันอีกด้วย ขึ้นกับความแตกต่างของปริมาณและชนิดของสินค้าที่บรรทุกและประสิทธิภาพของอุปกรณ์ยกขน การกะประมาณจำนวนท่าเทียบเรือให้พอเหมาะกับปริมาณความต้องการจึงเป็นสิ่งที่ยากยิ่ง ปัญหาจึงเกิดขึ้นอยู่เสมอ ๆ ว่าในบางครั้งเรือเข้ามาพร้อมๆ กัน จึงไม่มีท่าเทียบเรือให้เรือเข้าเทียบท่าเรือและขนถ่ายสินค้าจึงต้องจอดทอดสมอรอคอยอยู่เฉย ๆ ซึ่งเป็นการเสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย แต่ในบางครั้งท่าเทียบเรือก็ต้องรอคอยให้เรือเข้ามาเทียบท่า ซึ่งเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่าย (Fixed cost) ไปอย่างน่าเสียดายเช่นกัน⁶

⁶ กลมชนก สุทธิวาหนฤพุดิ และคณะ. การบริหารท่าเรือ, อ่างแล้ว, หน้า 127

จากการสัมภาษณ์ กัปตันเรือ 2 ท่าน คือ

- กัปตัน อู๋ ฉี จง
- กัปตัน หลอ เจ้อ ฟู่

พบว่าท่าเรือเชียงรุ่งมีปัญหาด้านประสิทธิภาพดังนี้

- 1) ท่าเทียบเรือระดับกลาง เรือเข้าจอดได้เพียง 2 ลำ ก็เต็มหน้าท่าแล้ว ทำให้ช่วงที่มีการขนส่งสินค้ามากเรือลำอื่นจะต้องจอดคอยทำให้เสียเวลา
- 2) รถบรรทุกสินค้ามีไม่เพียงพอ
- 3) กรณีฝนตก จะทำการขนสินค้าไม่ได้ เพราะสินค้าจะเสียหาย
- 4) ในหน้าแล้งเรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือเชียงรุ่งได้

และเมื่อกัปตันพาคณะผู้วิจัยเดินสำรวจเรือที่จอดอยู่บริเวณท่าเรือเชียงรุ่ง จะพบว่าเรือส่วนใหญ่ที่ใช้ขนส่งสินค้านั้นเป็นเรือที่มีคาบฟ้าชั้นเดียวขนาดใหญ่ (Bulk Carriers) ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งจากจีนไปไทย ได้แก่ แอปเปิ้ล สาลี่ ลูกแพร์ (pear) ส่วนสินค้าที่ขนส่งจากไทยไปจีน ได้แก่ ลำไยอบแห้ง เป็นต้น

กัปตันอู๋ ฉี จง อธิบายเพิ่มเติมว่า เรือที่ขนส่งสินค้าในแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง นับวันจะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อย ๆ ปัจจุบันบริษัทเรือเอกชนขนาดเล็กไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทใหญ่ได้แล้ว ณ วันนี้เรือขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นเรือระดับ 3 กล่าวคือ เรือที่มีขนาดบรรทุก 600 ตันลงมา โดยเฉลี่ยของเรือที่แล่นระหว่างจีนกับไทยจะอยู่ที่ 150 ตัน ถึง 350 ตัน เรือ 350 ตัน มีความยาว 49.2 เมตร สูดท้ายกัปตัน อู๋ ฉี จง แจ้งว่า บริษัทของพวกเขาได้สั่งต่อเรือ 400 ตัน จำนวน 4 ลำ มีความยาว 50 กว่าเมตร ซึ่งได้ต่อเสร็จเรียบร้อยแล้ว และในปี 2008 เขาจะเปลี่ยนไปขับเรือลำใหม่ที่บริษัทสั่งต่อ ที่มีขนาด 400 ตัน การใช้เรือขนาด 400 ตัน ในการขนส่งสินค้า มีข้อได้เปรียบคือ สามารถบรรทุกสินค้าในปริมาณมากและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง แต่ก็มีข้อบกพร่องคือ ไม่สามารถจะเดินเรือได้ในระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายน อันเนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขงได้ลดน้อยลง



ภาพที่ 9

กัปตัน อู๋ ฉี จง Mr.Wu Qizhong(ซ้าย)



ภาพที่ 10

กัปตัน หลง เจ้อ ฟู่ Mr.Long Zefu (ซ้าย)

กรณีที่เรือขนถ่ายสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้วจะต้องไปจอดเรือที่ใดนั้น Mr. Chen Hui อธิบายว่า ปัจจุบันเรือต้องไปหาที่จอดพักเอาเองแต่ในปี ค.ศ. 2008 ทางกรมคมนาคมจะสร้างจุดพักเรือ ซึ่งจะสร้างทางตื้นน้ำห่างจากท่าเรือเชียงรุ่ง 400 เมตร สามารถจอดเรือได้ทั้งหมด ประมาณ 16 ลำ (ไม่เก็บค่าบริการจอดพัก)

3.2.3 หน่วยงานต่าง ๆ ภายในท่าเรือเชียงรุ่ง

เนื่องจากท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของข่ายงานการขนส่งอันเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางบก จึงต้องมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับข่ายงานการขนส่งอื่น ๆ อาทิ เรือขนส่งทางทะเล รถบรรทุก รถไฟ ฯลฯ จึงอาจกล่าวได้ว่า วัตถุประสงค์ของท่าเรือก็คือ อำนวยความสะดวกให้ระบบการขนส่งทั้งภายในและภายนอกดำเนินไปอย่างครบวงจร สามารถลำเลียงสินค้าจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยสะดวกปลอดภัยใช้เวลาสั้น และเสียต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ⁷

หน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำงานร่วมกับท่าเรือเชียงรุ่ง ได้แก่

1. หน่วยงานบริหารควบคุมดูแลการทำเรือ
2. ศุลกากร
3. ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง
4. การท่าเรือเมืองเชียงรุ่ง
5. แผนกกักกันและตรวจโรคพืช และสัตว์
6. บริษัท ประกอบธุรกิจพาณิชย์การทำเรือแห่งสิบสองปีนนา จำกัด
7. แผนกตรวจสอบและควบคุมความปลอดภัย
8. แผนกบริหารการทำเรือ
9. แผนกกิจการการเดินทางเรือ
10. แผนกตรวจสอบเรือ
11. แผนกวางแผนและก่อสร้างการทำเรือ
12. บริษัทขนส่งของเอกชน เช่น บริษัทคุณเฟิงขนส่งทางบก จำกัด
13. ศาลคดีขนส่งทางน้ำ (เริ่มเปิดดำเนินการในวันที่ 16 ตุลาคม 2007)

ท่าเรือเชียงรุ่งให้บริการแบบ one stop service กล่าวคือให้บริการแบบครบวงจรในสถานที่แห่งเดียวกันและให้บริการเสร็จภายในเวลาวันเดียว

⁷ สุภัตรา โสฬ์วัชรกุล. รายงานการวิจัย เรื่อง ท่าเรือและการใช้ท่าเรือของประเทศไทย, หน้า 19

สำหรับขอบเขตความรับผิดชอบที่มีต่อเรือนั้นการทำเรือเมืองเซียงรุ่งจะรับผิดชอบสิ่งที่เกิดขึ้นทั้งหมด เมื่อเรือเข้าเทียบท่า แต่ถ้าเรือออกจากท่าไปแล้ว เรือลำนั้นจะอยู่ในความดูแลของ “กองควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเล”⁸



ภาพที่ 11

Mr. Chen Hui

⁸ Mr. Chen Hui (Chief Engineer)

Maritime Safety Administration of Lancang River, P.R.China.

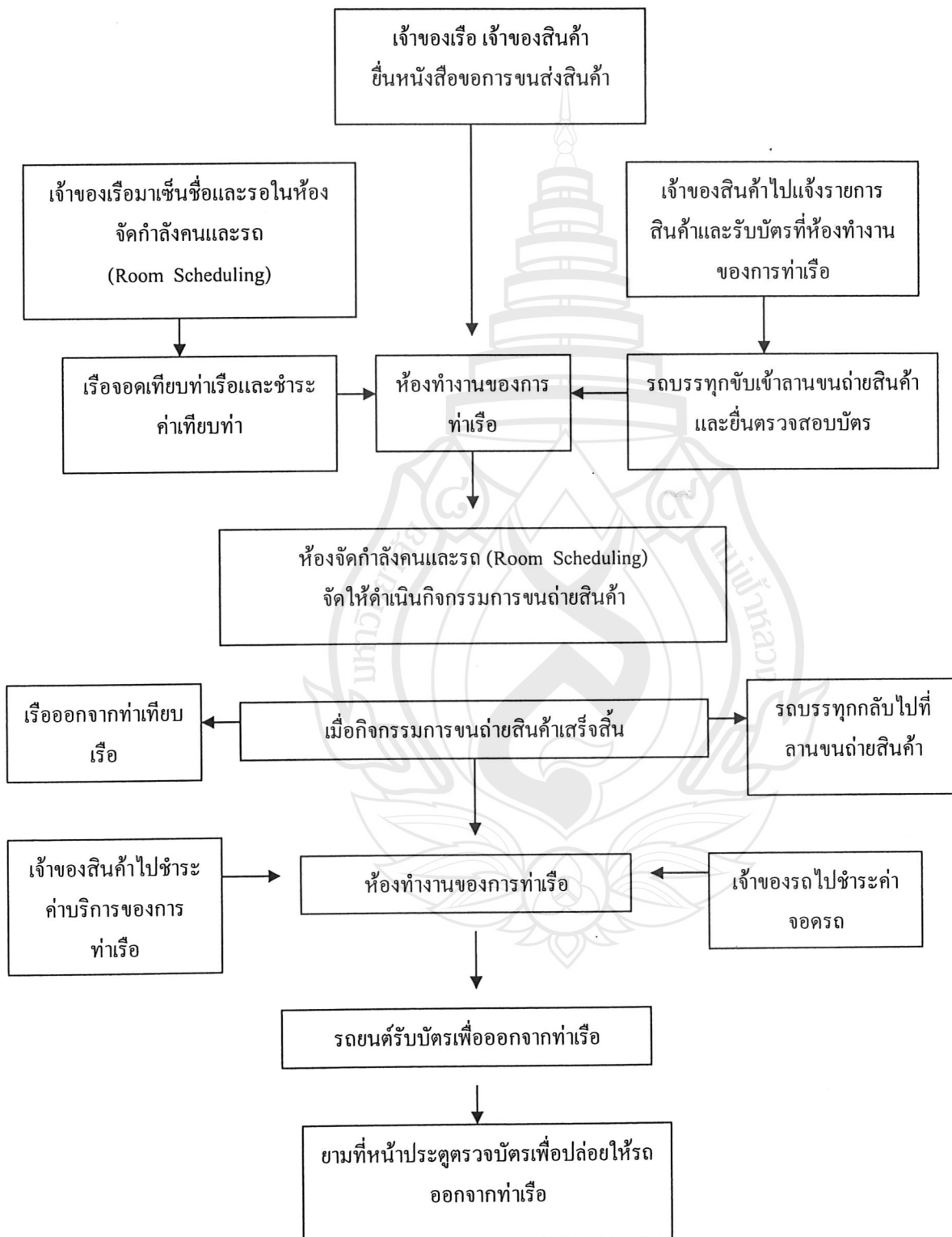
Navigation Affairs Administration Bureau of Yunnan Province.

Maritime Safety Administration of Yunnan Province.

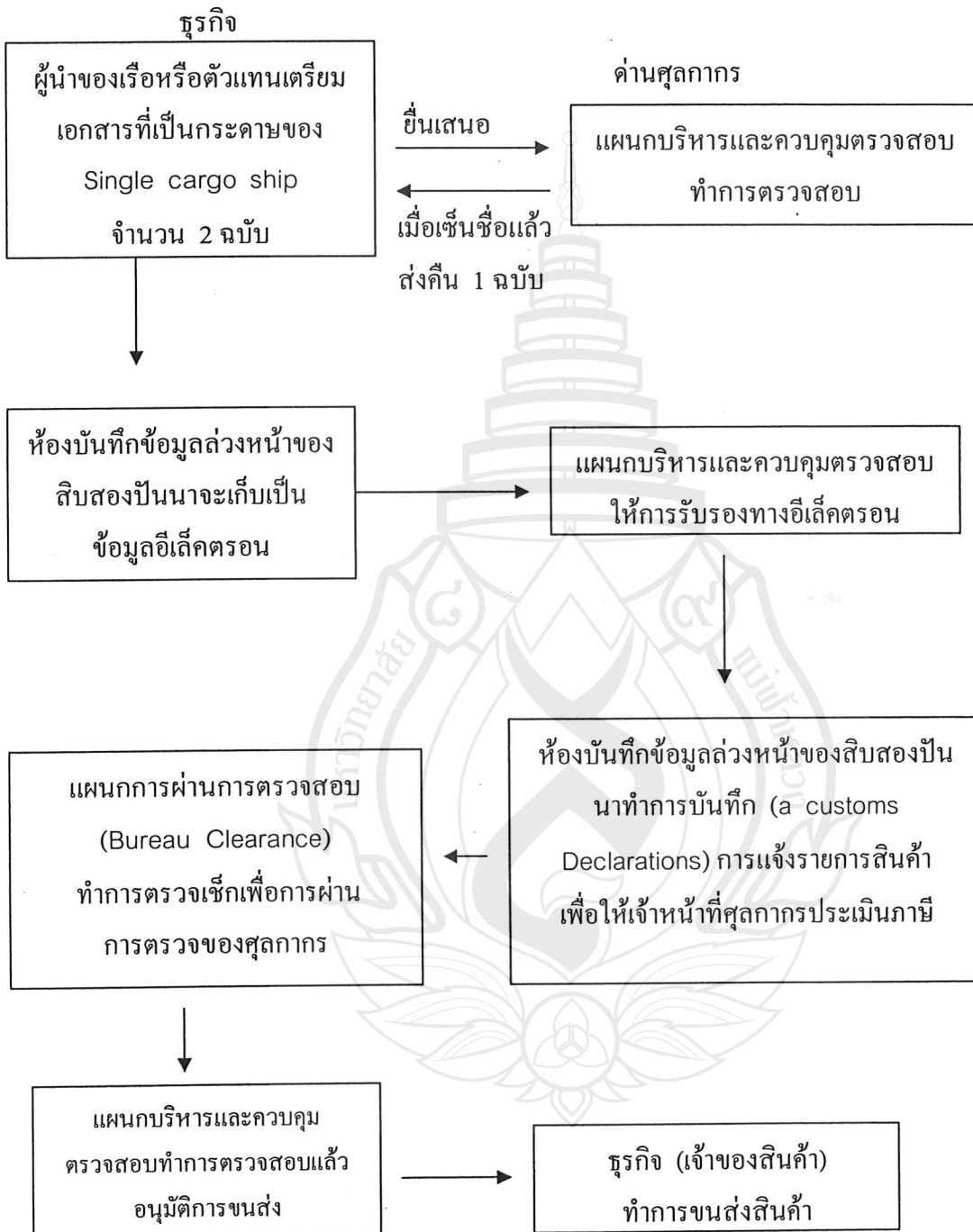
สัมภาษณ์ ครั้งที่ 1 10 January 2007

สัมภาษณ์ ครั้งที่ 2 18 October 2007

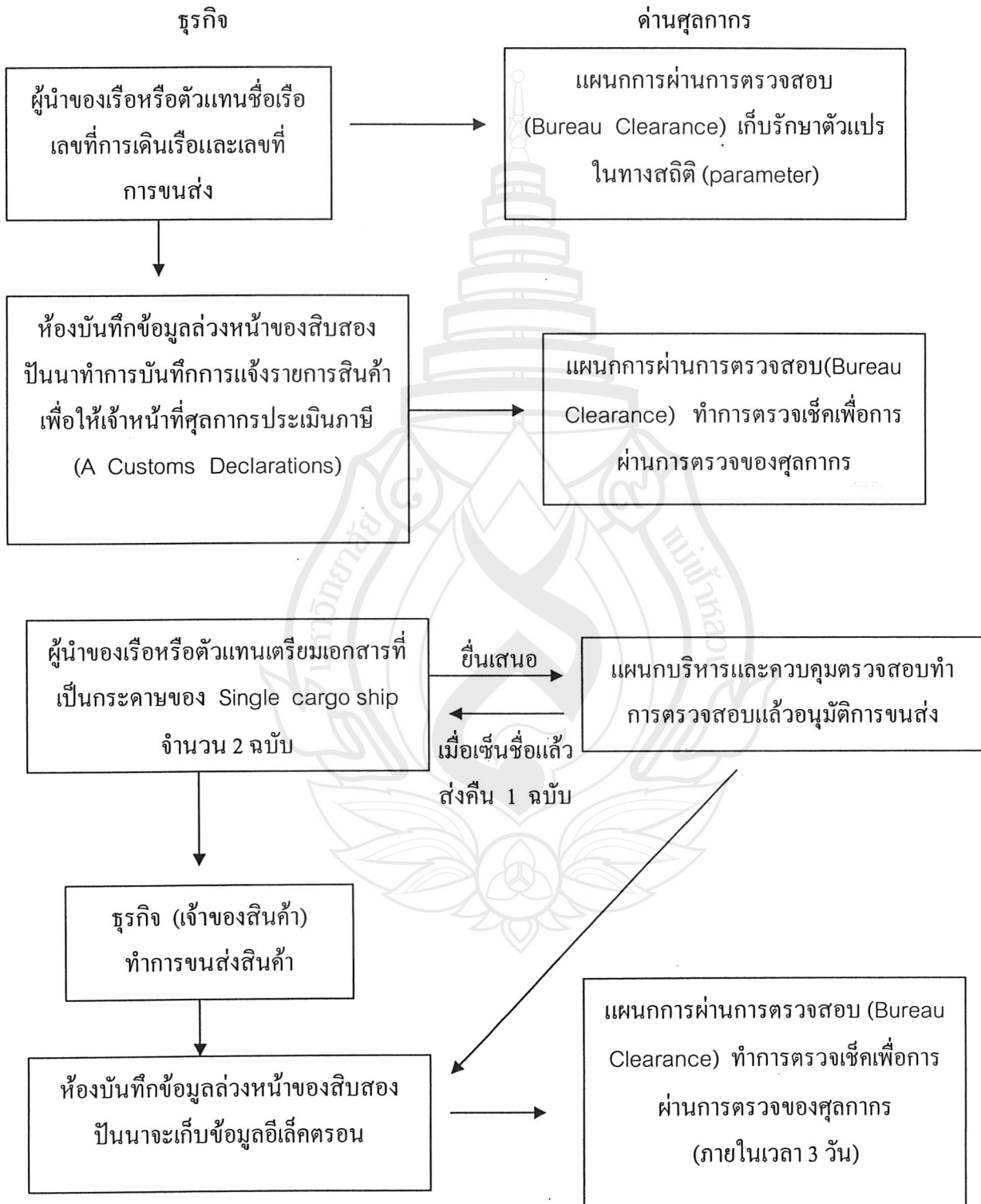
แผนผังกระบวนการขนถ่ายสินค้า ของท่าเรือเชียงรุ่ง



แผนผังกระบวนการนำสินค้าเข้าของ Import module



แผนผังกระบวนการส่งออกสินค้าของ Export module



3.3 ท่าเรือกวนเหล่ย์ (Guanlei Port)

เมืองกวนเหล่ย์อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองเซียงรุ่ง มีฐานะเป็นกิ่งอำเภอหนึ่งของอำเภอเหม็งล่า (Mengla)

จากกวนเหล่ย์ไปคุนหมิง	โดยทางบกมีระยะทาง	654	กิโลเมตร
จากกวนเหล่ย์ไปเหม็งล่า	โดยทางบกมีระยะทาง	50	กิโลเมตร
จากกวนเหล่ย์ไปท่าเรือกวนเหล่ย์	มีระยะทาง	50	กิโลเมตร

ท่าเรือกวนเหล่ย์อยู่ระหว่างกลางหลักเขตที่ 243 และหลักเขตที่ 244 เป็นท่าเรือซึ่งตั้งอยู่ตอนใต้สุดของประเทศจีน เริ่มก่อสร้างในปี 1993 ปัจจุบันโครงสร้างหลักภายในก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ และวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 2008 การท่าเรือเซียงรุ่งและการท่าเรือกวนเหล่ย์เริ่มดำเนินโครงการก่อสร้างเพื่อขยายท่าเรือกวนเหล่ย์เพื่อสนองความต้องการให้เรือเข้าเทียบท่าและขนถ่ายสินค้าที่มีจำนวนเรือเพิ่มมากขึ้นในแต่ละวัน

3.3.1 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือกวนเหล่ย์

ท่าเรือกวนเหล่ย์อยู่ในเขตแดนอำเภอเหม็งล่าของแคว้นสิบสองปันนา ตั้งอยู่บนดินแดนฝั่งจีนของแม่น้ำล้านช้างเจียงตอนล่างที่อยู่ระหว่างพรมแดนจีน – พม่า เป็นท่าเรือแห่งแรกที่เรือแล่นเข้าและเป็นท่าเรือสุดท้ายที่เรือจะแล่นออกจากดินแดนประเทศจีนจากแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงในช่วงเส้นทางการเดินเรือนานาชาติ ท่าเรือกวนเหล่ย์ห่างจากนครคุนหมิง 654 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเซียงรุ่ง 83 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือชบเหล่ย์ของพม่า 78 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเซียงแสนของไทย 256 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือห้วยทรายของลาว 321 กิโลเมตร จนถึงปัจจุบันนี้งบประมาณที่ทางการจีนใช้ในการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือตลอดจนถึงก่อสร้างต่างๆ มีมูลค่ากว่า สามร้อยล้านหยวน RMB

ขนาดของท่าเรือกวนเหล่ย์⁹

- เนื้อที่ก่อสร้าง (อาคารบริหารกิจการการเดินเรือ อาคารการตรวจเช็คแบบเอนกประสงค์ และโกดังสินค้า เป็นต้น) 5,000 ตารางเมตร
- ลานพักสินค้า 1,800 ตารางเมตร
- เนื้อที่รวม 4,000 ตารางเมตร
- ความยาวหน้าท่าเรือ 220 เมตร

ออกแบบเพื่อรองรับสินค้าผ่านท่าปีละ 1 แสนตันและรับผู้โดยสารได้ในจำนวนปีละ 1 แสน 5 หมื่นคน

พื้นที่ใช้งานของท่าเรือกวนเหล่ย์ มี 3 ระดับ

ก. ระดับบนสุด เป็นที่ทำการอาคารท่าเรือและหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ศุลกากร อาคารบริหารกิจการการเดินเรือ อาคารการตรวจเช็คแบบเอนกประสงค์และโกดังสินค้า นอกจากนี้ยังมีอาคารผู้โดยสารขาเข้า ขาออก ลานสำหรับจอดรถบรรทุกและลานพักสินค้า

ท่าเทียบเรือในระดับบนสุดนี้ มี 2 ท่า ท่าละ 55 เมตร รวมเป็น 110 เมตร

ข. ระดับกลาง มีท่าเทียบเรือ 2 ท่า ท่าละ 55 เมตร รวมเป็น 110 เมตร

ค. ระดับต่ำ จะมีท่าเทียบเรือ 2 ท่า ท่าละ 55 เมตร รวมเป็น 110 เมตร

ทางการท่าเรือกวนเหล่ย์ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างเพื่อขยายท่าเรือกวนเหล่ย์ในวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 2008 ตามโครงการก่อสร้างเพื่อขยายท่าเรือ เนื้อที่ก่อสร้างจะเพิ่มเป็น 7,000 ตารางเมตร เนื่องจากได้ก่อสร้างอาคารบริหารของการท่าเรือ ซึ่งมีเนื้อที่ 2,000 ตารางเมตร ความยาวหน้าท่าเรือจะขยายเป็น 300 เมตร ท่าเทียบเรือในระดับบนสุดจะขยายเป็น 3 ท่า มีความยาว 165 เมตร ท่าเทียบเรือระดับกลางจะขยายเป็น 3 ท่า มีความยาว 165 เมตร และท่าเทียบเรือระดับต่ำก็ขยายเป็น 3 ท่า มีความยาว 165 เมตรเช่นกัน หลังจากขยายการก่อสร้างแล้ว สามารถรองรับสินค้าผ่านท่าปีละ 5 แสนตัน และรับผู้โดยสารได้ในจำนวนปีละ 2 แสนคน

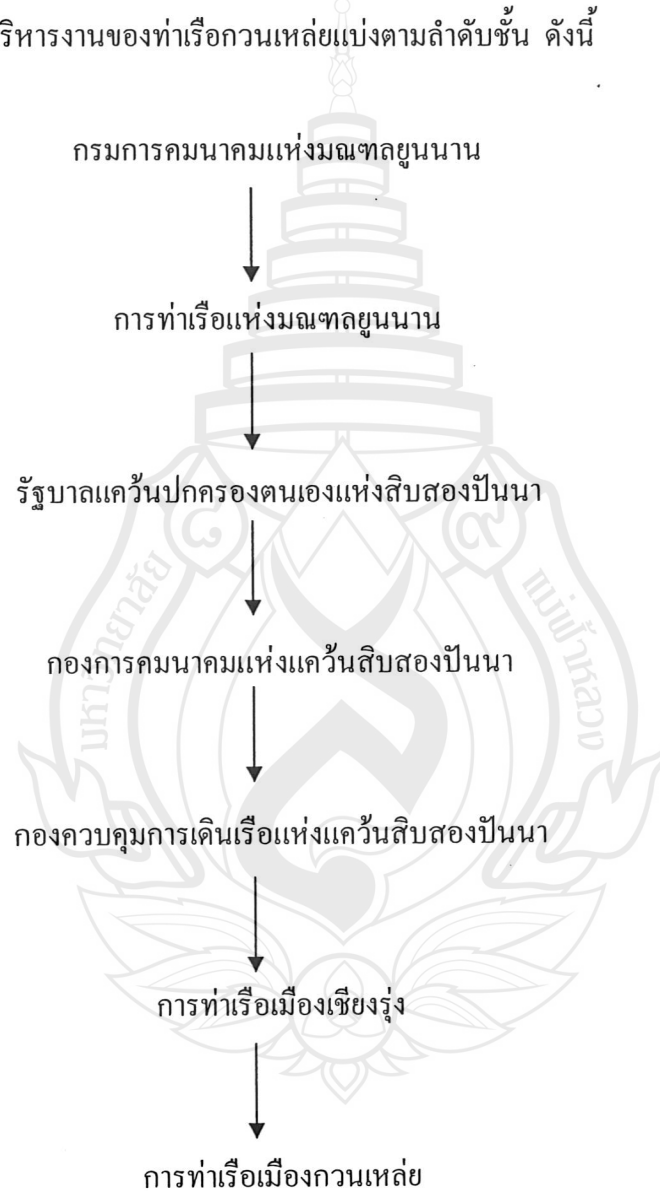
เนื่องจากเมืองกวนเหล่ย์ มีที่ตั้งอันเหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ กล่าวคือ ทางบกนั้นอยู่ใกล้ถนนหมายเลข G 213 ซึ่งสามารถไปถึงชายแดนลาวได้โดยระยะทาง 21 กิโลเมตร ขณะที่ทางน้ำนั้น เมืองกวนเหล่ย์มีแม่น้ำ Nan-La ไหลผ่านซึ่งไหลลง

⁹ เอกสารราชการ “ว่าด้วยสภาพการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง” ของการทำเรือเมืองเชียงรุ่ง และกองการควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปีนนา รายงานเมื่อวันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 2007

แม่น้ำโขง ณ จุดที่เกือบจะสิ้นสุดอาณาเขตบริเวณของประเทศจีนก่อนที่แม่น้ำโขงจะไหลเข้าสู่ประเทศลาว

ท่าเรือกวนเหล่ย์จัดเป็นท่าเรือของรัฐ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของท่าเรือเซียงรุ่ง (คาดว่าในปี ค.ศ. 2008 ท่าเรือกวนเหล่ย์จะถูกยกฐานะขึ้นเป็นท่าเรือชั้นหนึ่ง อันจะส่งผลให้ท่าเรือกวนเหล่ย์มีอิสระในการดำเนินงาน โดยไม่ต้องไปขึ้นกับท่าเรือเซียงรุ่ง)¹⁰

โครงสร้างการบริหารงานของท่าเรือกวนเหล่ย์แบ่งตามลำดับชั้น ดังนี้



¹⁰ สัมภาษณ์ Mr.Chen Hui(Chief Engineer)

Maritime Safety Administration of Lancang River, P.R.China.

Navigation Affairs Administration Bureau of Yunnan Province.

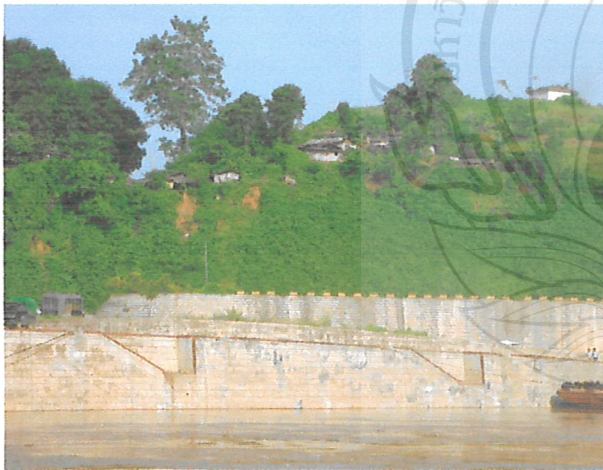
Maritime Safety Administration of Yunnan Province.



ภาพที่ 12 ท่าเรือกวนเหล็ย



ภาพที่ 13 ท่าเรือกวนเหล็ย



ภาพที่ 14 ท่าเรือกวนเหล็ย



ภาพที่ 15 ท่าเรือกวนเหล็ย

การบริหารท่าเรือกวนเหล่ย์มีลักษณะเช่นเดียวกับท่าเรือเซียงรุ่ง กล่าวคือ รัฐบาลเป็นเจ้าของและจัดส่งเจ้าหน้าที่ของรัฐไปปฏิบัติงาน ยกเว้นกิจการบางอย่างที่ให้เอกชนทำ หรือจัดตั้งเป็นวิสาหกิจต่างหาก

พื้นที่ใช้งานของท่าเรือกวนเหล่ย์ มี 3 ระดับ

ก. ระดับบนสุด ใช้งานได้ในช่วงน้ำขึ้น 2 เดือน คือ เดือนสิงหาคม และกันยายน บริเวณนี้ประกอบด้วย อาคารสิ่งก่อสร้างสำหรับอำนวยความสะดวก ได้แก่ สถานีวางสินค้า สถานีจอดรถ อาคารผู้โดยสาร ตลอดจนหน่วยงานที่ตั้งอยู่ เช่น การท่าเรือ ด้านตรวจคนเข้าเมือง

ข. ระดับกลาง ท่าเทียบเรือในระดับนี้จะถูกใช้อยู่ประมาณ 5 เดือน ได้แก่ เดือนมิถุนายน, กรกฎาคม, ตุลาคม, พฤศจิกายน และธันวาคม

ค. ระดับต่ำ ถูกใช้งานตั้งแต่ เดือนมกราคม, กุมภาพันธ์ , มีนาคม, เมษายน และ พฤษภาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีน้ำน้อย

3.3.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ

จากการสำรวจของคณะผู้วิจัย พบปัญหาของท่าเทียบเรือกวนเหล่ย์ ดังนี้

1) ท่าเรือกวนเหล่ย์เริ่มเป็นจุดที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้ามากที่สุด เพราะมีปัจจัยที่เอื้ออำนวย ดังต่อไปนี้

- ก. เป็นท่าเรือในแผ่นดินจุดแรก(เมื่อมาจากพม่า)ที่อยู่ชายแดน
- ข. ในฤดูแล้งระดับน้ำก็ยังสูงกว่าท่าเรือจิ่งหง
- ค. มีนโยบายลดค่าธรรมเนียมค่าจอดเรือ

เมื่อท่าเรือกวนเหล่ย์ได้รับความนิยมนอกจากเรือสินค้าต่างๆมากขึ้น จึงทำให้มีปริมาณเรือเพิ่มมากขึ้นกว่าท่าหลายท่า เกิดปัญหาการใช้ท่าเรือตามมา ได้แก่ การรอนขนสินค้า ซึ่งถ้าเรือที่กำลังขนสินค้าใช้เวลานาน จะทำให้เรือลำอื่นต้องจอดคอยอยู่เฉยๆ ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย

2) กรรมกรที่ขนสินค้ามีไม่เพียงพอ กรรมกรที่ทำการขนสินค้าจากเรือขึ้นสู่โรงพักสินค้าหรือรถบรรทุกนั้น บริษัทรับขนของเอกชนเป็นผู้จัดหา จากการสอบถามกับตัน อู๋ จี จง ได้ข้อมูลว่า เรือขนสินค้าเพียงแต่ชำระค่าบริการขนสินค้าขึ้น – ลงท่าเรือเท่านั้น ส่วนวิธีการขนนั้น เป็นความรับผิดชอบของ บริษัทเอกชนหรือวิสาหกิจที่จะดำเนินการ การที่กรรมกรมีไม่เพียงพอ นั้นได้สอบถาม Mr. Chen Hui ได้ความว่า เมืองกวนเหล่ย์เป็นพื้นที่ป่ามาก่อน แต่เนื่องจากมี

ทำเลที่ตั้งดีมากเหมาะสมต่อการเป็นจุดกระจายสินค้า รัฐบาลจึงได้บุกเบิกลงทุนก่อสร้างท่าเรือ ในช่วงแรกนี้อาจมีปัญหาเรื่องกรรมกรไม่พอ แต่คาดว่าในอนาคตคงหมดปัญหาเพราะจะเป็นชุมชนที่เจริญ

สำหรับการจอดเรือก็เป็นปัญหากับเรือสินค้าที่มาจอดพักบริเวณท่าเรือกวนเหล่ย์เช่นเดียวกัน ในเรื่องนี้ทางการท่าเรือกวนเหล่ย์ได้จัดเตรียมงบประมาณสร้างที่จอดเรือ เพื่อให้เรือสินค้าพักได้ ประมาณ 8 ลำ โดยจะสร้างทางปลายน้ำห่างจากท่าเรือ 200 เมตร และไม่คิดค่าบริการจอดเรือ

3.3.3 หน่วยงานต่างๆ ภายในท่าเรือกวนเหล่ย์

ปัจจุบันท่าเรือกวนเหล่ย์ได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นท่าเรือชั้นที่หนึ่ง จึงมีหน่วยงานที่ให้บริการเช่นเดียวกับท่าเรือเชียงรุ่ง (ยกเว้นศาล) จึงถือว่าเป็นท่าเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของ สาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีสถานที่ตั้งใกล้กับชายแดนของประเทศสหภาพพม่า และสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว

3.4 ท่าเรือเชียงแสน

3.4.1 ลักษณะทางกายภาพของท่าเรือเชียงแสน

ท่าเรือเชียงแสน (ของรัฐ)

ท่าเรือเชียงแสน (ของรัฐ) ที่อำเภอเชียงแสน มีเพียงแห่งเดียวก่อสร้างขึ้นในปี 2543 - 2544 (ค.ศ. 2000 - 2001) โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ปัจจุบันบริหารงานโดยการ ท่าเรือแห่งประเทศไทย ลักษณะเป็นท่าเรือแบบโป๊ะลอยขึ้นลงตามระดับน้ำขนาด 12x50 เมตร ต่อ กับสะพานปรับระดับสำหรับขึ้น - ลง ต่ลงขนาด 6x30 เมตร จำนวนอย่างละ 2 ชุด การยึดให้อยู่ใน ตำแหน่งท่าโดยตอกเสาเข็มเหล็กประกบด้านเหนือน้ำ 9 ต้น ตรงกลางระหว่าง โปะแต่ละชุด 15 ต้น และด้านท้ายน้ำอีก 4 ต้น รวม 23 ต้น โปะทั้ง 2 ชุด ตั้งห่างกัน 10 เมตร ด้านยาวของโป๊ะวางตัว ขนานกับตลิ่ง

การจอดเรือขนถ่ายสินค้า เมื่อเรือยาวน้อยกว่า 25 เมตร ทำได้พร้อมกันคราวละ 7 ลำ เป็นการจอดด้านนอกโป๊ะ เรียงต่อกันโป๊ะละ 2 ลำ ด้านในระหว่างโป๊ะกับตลิ่ง โปะละ 1 ลำ และจอดเทียบกับกำแพงกันดิน สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยรถเครน 1 ลำ พื้นที่บนตลิ่งนอกจาก ลานจอดรถ ทางวิ่ง และลานขนถ่ายสินค้าขนาด 3.4 ไร่ เป็นอาคารสำนักงานท่าเรือ ด้านบุคลากร ตรวจคนเข้าเมือง ด้านกักกันโรคพืช โรคสัตว์ สำนักงานการขนส่งทางน้ำสาขาเชียงราย และที่พัก เจ้าหน้าที่ซึ่งจัดอยู่ด้านหลัง

วิธีการขนถ่ายสินค้า มี 3 ลักษณะ ดังนี้

(1) การขนถ่ายสินค้าด้วยรถเครน ใช้กับสินค้าหนัก เช่น สินค้าบรรจุในถัง 200 ลิตร ทำโดยให้เรือเข้าจอดชิดกำแพงกันดิน ทำได้ครั้งละ 1 ถัง ขนถ่ายสินค้าได้ 50 – 100 ตัน/ชั่วโมง ใช้แรงงาน 5 –10 คน

(2) การขนถ่ายสินค้าด้วยสายพาน ใช้กับสินค้าทั่วไปที่มีน้ำหนักไม่เกิน 120 กก./ชิ้น มีติดตั้ง 1 ชุด ที่โป๊ะด้านทิศเหนือ ทำโดยวิธีให้เรือเข้าเทียบด้านนอกโป๊ะ ขนถ่ายได้ครั้งละ 1 ถัง ที่อัตรา 15 – 30 ตัน/ชั่วโมง ใช้แรงงาน 10-20 คน

(3)การขนถ่ายสินค้าด้วยแรงงานคน ใช้กับสินค้าบรรจุกล่องหรือกระสอบ ทำได้ครั้งละ 4 ถัง (โป๊ะด้านทิศเหนือ จอดเทียบด้านใน 1 ถัง ส่วนโป๊ะด้านทิศใต้ จอดได้ทั้งด้านนอก – ด้านในรวม 3 ถัง) ขนถ่ายสินค้าได้ 10-20 ตัน/ชั่วโมง มีทั้งให้รถบรรทุกวิ่งลงไปบนโป๊ะ (ขณะระดับน้ำปานกลางถึงสูง) หรือจอดรอด้านบนให้คนแบกขึ้นมาตามสะพานปรับระดับเมื่อระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำมาก

3.4.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ

ตารางแสดง การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือเชียงแสน (ของรัฐ)

ลำดับ	ลักษณะการขนถ่าย	จำนวนท่าเทียบเรือ	อัตราขนถ่าย (ตัน/ชั่วโมง)	จำนวนแรงงาน (คน)
1	รถเครน	1	50-100	5-10
2	สายพาน	1-2	15-30	10-20
3	แรงงาน	4	10-20	20-40
	- กรณีรถบรรทุกวิ่งลงไปจอดบนโป๊ะ			
	- กรณีรถบรรทุกจอดรอด้านบน	-	10-20	40-60
	รวม	6-7		

อย่างไรก็ดี ท่าเรือเชียงแสนในปัจจุบันมีสภาพที่ไม่เหมาะสมต่อการเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าหลายประการ ได้แก่

1. ท่าเทียบเรือไม่แข็งแรงพอ และเล็กเกินไป¹¹
2. ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อปริมาณการค้าที่จะเพิ่มขึ้นมากในอนาคต¹²
3. ค่าเทียบท่าเรือยังค่อนข้างแพงตกประมาณวันละ 1,300 กว่าบาท (ค่าเทียบท่าเรือของท่าเรือเชียงรุ่งของจีนตกประมาณวันละ 350 ถึง 400 บาท และค่าเทียบท่าเรือของท่าเรือกวานเหล่ตกประมาณวันละ 300 บาท)
4. จากการสำรวจของคณะผู้วิจัยพบว่าท่าเรือเชียงแสนไม่มีพื้นที่หลังท่าเพื่อกองสินค้า จึงควรจะสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ซึ่งเป็นท่าเรือที่ถาวร

3.4.3 หน่วยงานต่าง ๆ ภายในท่าเรือเชียงแสน¹³

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

หน่วยงานที่ส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาปฏิบัติงานท่าเรือเชียงแสน ประกอบด้วย

- ท่าเรือเชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ด่านศุลกากรเชียงแสน
- ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ด่านอาหารและยาเชียงแสน สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา

¹¹ สัมภาษณ์ กัปตัน อุ๊ ธี จง

¹² กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม, รายงานสรุปสำหรับผู้บริหารและรายงานสรุปผลการศึกษา โครงการศึกษาและสำรวจออกแบบสำหรับก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย , เมษายน 2548 , น.41

¹³ สัมภาษณ์ คุณไพบุลย์ โพธิ์ดี, การท่าเรือแห่งประเทศไทย สาขาเชียงแสน 30 ธันวาคม 2550

- ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ กรมการควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ด้านตรวจพืชเชียงแสน กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

หน่วยงานที่มีสำนักงานนอกพื้นที่ทำเทียบเรือเชียงแสน ประกอบด้วย

- สรรพสามิตเชียงราย กรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- ด้านตรวจสัตว์น้ำเชียงราย กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- สำนักงานการค้าต่างประเทศ เขต 6 กระทรวงพาณิชย์
- ด้านกักกันสัตว์เชียงราย กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- กรมป่าไม้ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ด้านตรวจสัตว์ป่า กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- วนอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากเป็นท่าเรือแม่น้ำเรือสินค้าเข้ามาจอดเทียบ มีขนาดบรรทุก 250 – 300 เมตริกตัน การบรรทุกขนถ่ายใช้แรงงานยกขนเป็นหลัก โดยเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้จัดหาแรงงานเองและเพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัยของสินค้ามากขึ้น การท่าเรือฯ ได้ติดตั้งสายพานลำเลียงช่วยในการยกขนสำหรับสินค้านักหรือตู้สินค้า มีปั้นจั่นเคลื่อนที่ให้บริการยกขนสินค้าขึ้น – ลง สำหรับงานด้านพิธีการเอกสารนั้นการท่าเรือฯ ก็ได้เพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ โดยได้นำระบบบริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จมาให้บริการ โดยผู้ใช้บริการสามารถทำพิธีการด้านสินค้าศุลกากรตรวจคนเข้าเมือง ตรวจโรคพืชและสัตว์ และบริการอื่นๆ ได้โดยสะดวกรวดเร็ว ณ อาคารสำนักงานเดียวกันในปัจจุบันผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้าและผู้ประกอบการเดินเรือในแม่น้ำโขงระหว่างไทย – จีน ให้ความสนใจในการใช้บริการท่าเรือเชียงแสนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากค่าใช้จ่ายโดยรวมตั้งแต่ต้นทุนจนถึงท่าเรือที่ส่งออกของท่าเรือเชียงแสนถูกกว่าท่าเรือเอกชนและท่าเรือเชียงแสนยังมีศักยภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการซึ่งในเขตอำเภอเชียงแสนนอกจากท่าเรือเชียงแสนที่เป็นท่าเรือของรัฐแล้ว ยังมีท่าเรือที่เป็นของเอกชนที่เปิดให้บริการจอดเรือขนถ่ายสินค้าอีกจำนวน 11 แห่ง ภายใต้การควบคุมของด้านศุลกากรเชียงแสนและสำนักงานการขนส่งทางน้ำ สาขาเชียงราย

ในส่วนของอัตราค่าธรรมเนียมการใช้บริการท่าเรือเชียงแสน ที่การทำเรือแห่งประเทศไทย เรียกเก็บนั้น เนื่องจากต้องการส่งเสริมการค้าในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงตามนโยบายของประเทศและ เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ประกอบการนำสินค้าเข้าและส่งออกสินค้ามาใช้บริการที่ทำเรือเชียงแสนได้ ปรับลดค่าธรรมเนียมจากอัตราปกติลงเหลือร้อยละ 50 เป็นระยะเวลา 3 ปี นับแต่เปิดดำเนินการ และคณะกรรมการท่าเรือฯ ได้อนุมัติขยายระยะเวลาการลดค่าธรรมเนียมสินค้าลง 50% ออกไป อีก 1 ปี จนถึงสิ้นปี 2550

ขั้นตอนให้บริการ สรุปได้ ดังนี้

กรณีเรือสินค้าเข้าจากประเทศจีนเมื่อเรือสินค้าจากประเทศจีนเดินทางมาถึงสามเหลี่ยมทองคำจะวิทยุแจ้งสำนักงานการขนส่งสินค้าทางน้ำและพาณิชย์นำวีให้ทราบเกี่ยวกับข้อมูลสินค้า จำนวนบุคคลเพื่อขออนุญาตให้เรือเข้าเขตประเทศไทย

เมื่อสินค้าได้รับอนุญาตให้เข้าเขตประเทศไทย ท่าเรือเชียงแสนจะเป็นผู้จัดลำดับการให้เรือเข้าจอดเทียบท่าเรือเชียงแสน โดยให้บริการในลักษณะใครมาก่อนได้รับบริการก่อน (First Come First Serve) โดยเรือสามารถเข้าจอดพร้อมกันได้ 10 – 14 ลำ และสามารถเข้าจอดเทียบได้ตลอดปี พร้อมกับยื่นเอกสารหลักฐานแสดงรายการต่าง ๆ ที่มาพร้อมกับเรือ

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จะตรวจสอบบุคคลที่เดินทางมาพร้อมกับเรือว่ามีการลักลอบเข้าประเทศหรือไม่อย่างไร จากนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะดำเนินการตรวจสินค้าที่มากับเรือตามอำนาจหน้าที่ เช่น

- กรมศุลกากร ตรวจสอบจำนวนสินค้าตามที่ได้รับแจ้ง เพื่อนำมาคำนวณภาษีศุลกากรรวมทั้งตรวจสอบสินค้าผิดกฎหมาย
- ด้านตรวจพืช กรมวิชาการเกษตร ตรวจสอบโรคที่อาจติดค้างมากับพืช ผัก ผลไม้ เช่น ศัตรูพืช พันธุ์พืช เป็นต้น โดยใช้วิธีสุ่มตรวจ ร้อยละ 3
- ด้านอาหารและยา ฯ จะตรวจโรคที่อาจปนเปื้อนมากับอาหารและยา
- ฯลฯ

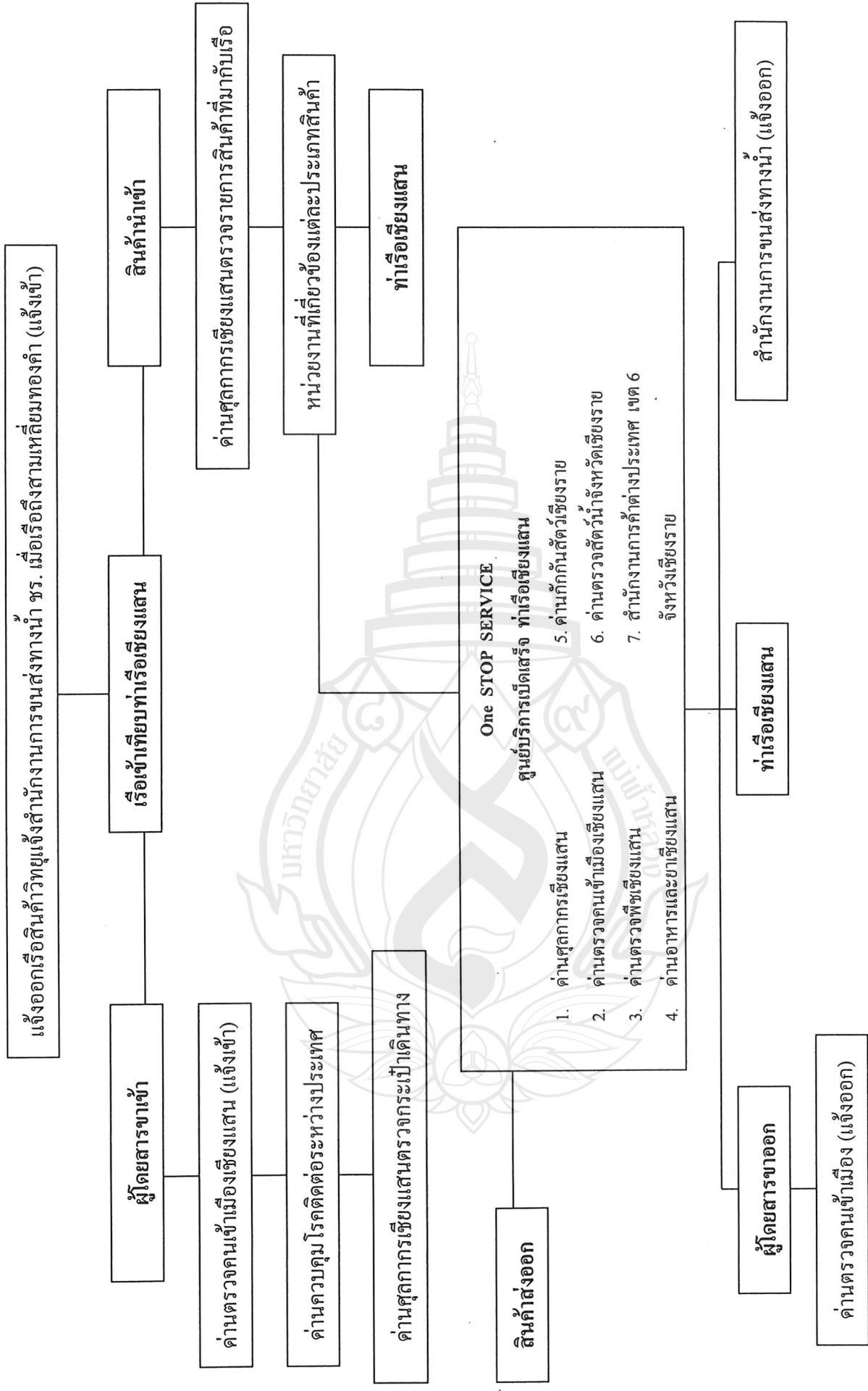
เมื่อผ่านขั้นตอนการตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ประกอบการนำสินค้าเข้าต้องสำแดงเอกสารเกี่ยวกับรายละเอียดรายการสินค้าตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจนับเพื่อคำนวณและชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือพร้อมใบส่งปล่อย กับเจ้าหน้าที่การทำเรือ ฯ ก่อนนำสินค้าเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน เพื่อขนส่งทางบกต่อไปหากไม่สามารถตรวจสอบได้แล้วเสร็จทุกขั้นตอน ท่าเรือเชียงแสนอนุญาตให้เก็บสินค้าในบริเวณเขตท่าเรือได้ โดยไม่กีดขวางการจราจรภายในเขตท่าเรือและบริเวณพื้นที่ภายนอก

กรณีขั้นตอนการส่งสินค้าออก ก็มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน เช่นเดียวกับขั้นตอนนำสินค้าเข้าเข้าซึ่งต้องผ่านการตรวจสอบและอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งต้องมีใบขนสินค้าจากศุลกากรก่อนที่การทำเรือฯ จะอนุญาตให้นำบรรทุกสินค้าลงเรือต่อไป

คณะผู้วิจัยได้สำรวจข้อมูลสินค้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน ปีงบประมาณ 2547 พบว่า ลำไยอบแห้ง ยางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และน้ำมันดีเซล เป็นสินค้าที่มียอดส่งออกสูงสุด 3 อันดับแรก นอกจากนี้ ยังมีสินค้าอื่นๆ อีก ปรากฏตามตารางข้างล่าง

ลำดับ	สินค้า	จำนวน (ตัน)
1	ลำไยอบแห้ง	40,121
2	ยางแผ่นรมควัน ชั้น 3	11,181
3	น้ำมันดีเซล	6,216
4	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	2,341
5	มะขามหวาน	1,540
6	รถยนต์นั่งใช้แล้ว	1,248
7	เม็ดพลาสติก	1,224
8	มังคุด	857
9	น้ำมันพืช	670
10	กล้วยอบแห้ง	645
	เบ็ดเตล็ด	11,669
	รวม	77,712

ขั้นตอนการปฏิบัติงานของบุคลากร ทำเรือเชียงแสน





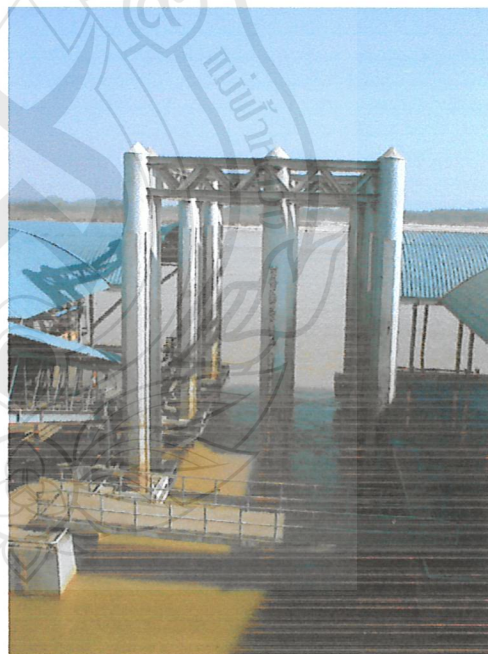
ภาพที่ 16 ทางลาดเชื่อมท่าเทียบเรือกับทางพักรถสินค้า
ณ ท่าเรือเชียงแสน



ภาพที่ 17 สายพานลำเลียง เพื่อใช้ขนถ่ายสินค้า
ณ ท่าเรือเชียงแสน



ภาพที่ 18 ลักษณะการจอดเทียบท่าของเรือขนส่งสินค้า
ณ ท่าเรือเชียงแสน



ภาพที่ 19 โครงสร้างเสาเข็มเหล็ก ระหว่างโป๊ะ
ณ ท่าเรือเชียงแสน

บทที่ 4

ค่าบริการและการพัฒนาท่าเรือ

เนื่องจากท่าเรือให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการท่าเรือ คือ เจ้าของสินค้ากับเจ้าของเรือ ซึ่งท่าเรือจะต้องพิจารณาคำหนดราคาค่าบริการให้เหมาะสม เพื่อมิให้ธุรกิจการขนส่งเกิดการระคายง่ายที่มากเกินไป อันจะเป็นอุปสรรคต่อการค้าขาย สำหรับค่าบริการของการท่าเรือ เชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหลี่ยนนั้นเป็นไปตามคำสั่งหมายเลขที่ 11 ค.ศ. 2001 ของกระทรวงคมนาคมรวมทั้งเอกสารหมายเลขที่ 359 ค.ศ. 2005 ออกโดยคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปของแคว้นสิบสองปีนนา โดยมีความเป็นมาและรายละเอียดการคิดค่าบริการ ดังนี้

4.1 ค่าบริการ

4.1.1 ค่าบริการของท่าเรือเชียงรุ่ง

เริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 1990 ประเทศจีนได้มีการทดลองการเดินเรือสินค้าบนแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง และได้ประสบความสำเร็จการเดินเรือครั้งนี้เป็นการเริ่มต้นการเปิดฉากการสืบค้นวิธีรวมทั้งการพัฒนาการขนส่งสินค้าบนแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง ต่อมาในวันที่ 20 เมษายน ปี ค.ศ. 2000 รัฐบาลจีน รัฐบาลลาว รัฐบาลสหภาพพม่า และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ที่ประเทศได้ลงนามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง ซึ่งการลงนามในข้อตกลงดังกล่าวได้มีส่วนช่วยส่งเสริมการขนส่งสินค้าบนแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง ระหว่างจีน ลาว พม่า และไทยให้ดำเนินไปอย่างมีชีวิตชีวา ตามสถิติของท่าเรือเชียงรุ่ง ในปี ค.ศ. 2005 สินค้าที่ขนถ่ายในท่าเรือเชียงรุ่งมีประมาณ 3 แสนตัน จะเห็นได้ว่าการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง ของที่ประเทศดังกล่าวมีส่วนช่วยเสริมสร้างความร่วมมือทางการค้าและเชื่อมสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจของระหว่างกันให้มีการพัฒนาและแลกเปลี่ยนกันมากยิ่งขึ้น

การขนส่งสินค้าจากจีนมาเมืองไทยมีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง จากนครคุนหมิงมาเมืองเชียงรุ่งมีทั้งทางอากาศ ทางรถไฟและทางรถยนต์ ซึ่งทางรถไฟปัจจุบันมีการเชื่อมต่อถึงนครยูซีแค้นั่นเอง แต่ทางการจีนได้วางแผนก่อสร้างทางรถไฟจากยูซีเชื่อมต่อไปถึงเมืองเชียงรุ่งอยู่ อย่างไรก็ตามจากนครคุนหมิงผ่านเมืองยูซีและเมืองซือเหมา (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นเมืองผู่เออร์) จนถึงเมืองเชียงรุ่งตลอดระยะทาง 600 กิโลเมตร นั้นเป็น Super Highway ซึ่งการขนส่งสินค้าสะดวกมาก ผู้นำเข้าของจีนที่สั่งซื้อสินค้าจากไทยส่วนใหญ่จะใช้เส้นทางลำเลียงสายนี้

คือ ขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนผ่านแม่น้ำโขง - แม่น้ำล้านช้างเจียง มาขนถ่ายสินค้าลงที่ท่าเรือเชียงรุ่ง เมื่อเรือเทียบท่าในท่าเรือเชียงรุ่งแล้ว จะมีรถยนต์บรรทุกสินค้าคอยรับขนสินค้าไปให้ผู้ขายส่งในนครคุนหมิง เมื่อเรือเทียบท่าในกลางคืน ก็จะขนถ่ายสินค้าในกลางคืน การท่าเรือเปิดบริการจนถึงเที่ยงคืนและตลอด 24 ชั่วโมง และมีรถบรรทุกขนสินค้าวิ่งในกลางคืนไปที่นครคุนหมิง ซึ่งรถวิ่งในกลางคืนจะไม่ติด และเป็นส่วนหนึ่งของการควบคุมการขนส่งแบบ Logistic ที่ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ถ้าสินค้าเป็นลำโอบแห้งจากไทย เมื่อลำโอบแห้งหนึ่งถูกขายไปใน World Mart ของนครคุนหมิงในคืนนี้ วันรุ่งขึ้นศูนย์กระจายสินค้าของ World Mart ก็จะส่งลำโอบแห้งมาที่ World Mart มาแทนที่ลำโอบแห้งที่ถูกขายไป เพราะฉะนั้นในโกดังสินค้าจะไม่ค่อยมีสินค้าที่สต็อกไว้เท่าไร แต่ส่วนสินค้าที่จะกระจายไปที่มณฑลต่าง ๆ ของจีนนั้นจากนครคุนหมิงก็มีทางอากาศ ทางรถยนต์ และทางรถไฟเชื่อมโยงไปที่มณฑลนั้น ๆ อยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจุบันนี้จากคุนหมิงมีรถไฟเร็วพิเศษที่วิ่งตรงไปที่นครหนั้นหนิง นครเฉิงตูและนครเซียงไฮ้อยู่แล้ว จะเห็นได้ว่าท่าเรือเชียงรุ่งในแคว้นสิบสองปันนาของมณฑลยูนนานของจีนมีบทบาทมากยิ่งขึ้นในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาไม่ว่าในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า หรือในการขนส่งผู้โดยสาร

ภารกิจสำคัญของท่าเรือพาณิชย์อยู่ที่การให้บริการ เพราะฉะนั้นเพื่อสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของการท่าเรือ ในเดือนกรกฎาคมปี ค.ศ. 2003 ภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาลท้องถิ่นแคว้นสิบสองปันนาและการท่าเรือเมืองเชียงรุ่ง ได้มีการก่อตั้งบริษัทประกอบธุรกิจการท่าเรือสิบสองปันนา จำกัด ขึ้นอย่างเป็นทางการ ซึ่งบริษัทประกอบธุรกิจการท่าเรือสิบสองปันนา จำกัดนี้ เป็นบริษัทสาขาอาชีพที่ให้บริการเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าภายในท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือกั้นหล่านป่าและท่าเรือกวนเหล่ย์ สำหรับท่าเรือเชียงรุ่งนั้นเป็นท่าเรือศูนย์กลางระดับหนึ่งของชาติจีน ตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมระหว่างนครคุนหมิงถึงกรุงเทพฯ ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือเชียงรุ่งอยู่ในเขตเมืองเชียงรุ่ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการเมือง เศรษฐกิจและวัฒนธรรม ของแคว้นสิบสองปันนา และเนื่องจากว่าท่าเรือเชียงรุ่งตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมระหว่างคุนหมิงถึงกรุงเทพฯ และห่างจากสนามบินนานาชาติสิบสองปันนาแค่ 5 กิโลเมตรจึงมีความได้เปรียบในการขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำ ทางบกและทางอากาศ และปัจจุบันนี้ท่าเรือศูนย์กลางเมืองเชียงรุ่งมีร่องน้ำการเดินเรือที่ปลอดภัย ภายในท่าเรือมีการให้บริการทั้งทางศุลกากร การกักและตรวจโรคสัตว์และพืช และการตรวจคนเข้าเมืองด้วยอุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัยและครบครัน ส่วนกิจการที่บริษัทประกอบธุรกิจท่าเรือสิบสองปันนา จำกัด ให้การบริการนั้นมีการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือ การเป็นตัวแทนในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ การจัดเก็บสินค้าเข้าในโกดังหรือวางในลานกองสินค้าของท่าเรือ การเป็นตัวแทนของเรือ การเป็นตัวแทนของการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศ และการออกใบเสร็จการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ส่วนค่าบริการนั้นจะกำหนดตามคำสั่งหมายเลขที่ 11 ปี ค.ศ. 2001 ของกระทรวงคมนาคมและเอกสารหมายเลขที่ 359 ปี ค.ศ. 2005 ของคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปของแคว้นสิบสองปันนา และได้ตีพิมพ์ประกาศไว้ข้างประตูห้องทำงานของบริษัทที่อยู่บริเวณภายในการทำเรือ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ :

1. การผูกเชือกและปลดเชือกของเรือ ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้ แต่ครั้งคิดเป็นเงิน 107 หยวน RMB, แต่ราคาในทางปฏิบัติปรับเป็น ครั้งละ 30 หยวน RMB.
2. การเก็บค่าบริการของการจอดรถบรรทุกสินค้า

(1) ประเภทของรถบรรทุกสินค้า

- A. รถเพลาดเดี่ยว เก็บค่าบริการ ครั้งละ 5 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 8 หยวน RMB
- B. รถสองเพล่า เก็บค่าบริการ ครั้งละ 7 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 10 หยวน RMB
- C. รถสี่เพล่า เก็บค่าบริการ ครั้งละ 10 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 13 หยวน RMB
- D. รถห้าเพล่า เก็บค่าบริการ ครั้งละ 12 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 15 หยวน RMB
- E. รถหกเพล่า เก็บค่าบริการ ครั้งละ 14 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 17 หยวน RMB

เกี่ยวกับรถเพลาดเดี่ยว รถเพล่าคู่ รถสี่เพล่า รถห้าเพล่า และรถหกเพล่า นั้น Mr.Chen Hui ให้คำอธิบายว่า หมายถึง รถบรรทุกสินค้าตั้งแต่น้ำหนัก 7 ตัน จนถึง 49 ตัน ทางการทำเรือของจีนจะเก็บค่าบริการรถบรรทุกสินค้าตามน้ำหนักรถบรรทุก

(2) ประเภทรถผู้โดยสาร :

- A. รถโดยสารที่มี 20 ที่นั่งลงมา เก็บค่าบริการ ครั้งละ 5 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 10 หยวน RMB
- B. รถโดยสารที่มี 20 ที่นั่งขึ้นไป เก็บค่าบริการ ครั้งละ 10 หยวน RMB (ภายในเวลา 5 ชั่วโมง), ถ้าจอดค้างคืน เก็บค่าบริการครั้งละ 15 หยวน RMB

(3) การเก็บค่าบริการของการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือ หน่วย : หยวน / ตัน

A. ผลไม้ (ลูกแอปเปิ้ล ลูกแพร์ ลำไยและผลไม้สดอื่นๆ เป็นต้น) ตาม
ราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือโดยใช้แรงงานคน มีดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ ตันละ 14 หยวน

ขนสินค้าลงจากเรือ ตันละ 16 หยวน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือโดยใช้
แรงงานคน ปรับเป็น ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 10 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 12 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจาก
เรือโดยใช้เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

B. ผลไม้แห้ง (ลำไยแห้ง ลิ้นจี่แห้ง สับปะรดแห้ง และเม็ดแตงกั่วแห้ง
 เป็นต้น)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือ
โดยใช้แรงงานคน มีดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือโดยใช้
แรงงานคน ปรับเป็น ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 10 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 12 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

C. ยางพารา (ยางพาราที่เป็นห่อ และที่เป็นเส้น)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน

มีดังนี้ :

ขนยางพาราที่เป็นห่อขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นห่อลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นเส้นขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นเส้นลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน มี

ดังต่อไปนี้ :

ขนยางพาราที่เป็นห่อขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นห่อลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นเส้นขึ้นเรือ 11 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นเส้นลงจากเรือ 13 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนยางพาราที่เป็นห่อขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นห่อลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นเส้นขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนยางพาราที่เป็นเส้นลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

D. ผลิตภัณฑ์อาหารเสริม (อาหารกระป๋อง เครื่องดื่ม ไบชา และสุรา

เป็นต้น)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน

มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน

ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 12 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 14 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

E. ผักแห้ง (หัวกระเทียม เห็ดหอม พริก และมันฝรั่ง)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 10 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 12 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

F. สรรพสินค้า :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 12 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 14 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

G. สินค้าประเภทแช่แข็ง :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
มีดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรกลนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

H. ไม้

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	23	หยวน/ตัน

I. ชั้นส่วนประกอบ

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	14	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	16	หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	12	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	14	หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	23	หยวน/ตัน

J. สิ่งของสำคัญและมีค่า (ราคาต่อหน่วยมีมูลค่ามากกว่า 1000 หยวน
RMB ขึ้นไป)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	16	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	18	หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	16	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	18	หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 22 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 25 หยวน/ตัน

K. ผลกระทบที่ตกง่าย :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 16 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 18 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 16 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 18 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 22 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 25 หยวน/ตัน

L. แร่ธาตุ :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

M. ประเภทเนื้อ (ตีนไก่ อาหารทะเล และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเนื้อสัตว์)
ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

N. ประเภทใบยาสูบและยา :
ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

O. ประเภทัญญาหารและอาหารสัตว์ :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุงตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 12 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 14 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

P. วัสดุก่อสร้าง (หินอ่อน อิฐปูพื้น และวัสดุตกแต่งอาคาร) :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	23	หยวน/ตัน

Q. สินค้าอันตราย (ประทัดและดินระเบิด เป็นอาทิ)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	18	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	20	หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุงตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	18	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	20	หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	25	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	28	หยวน/ตัน

R. รถยนต์ทั้งคัน (รถเก๋งและรถอื่น ๆ)

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนรถเก๋งขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนรถอื่น ๆ ขึ้นเรือ	16	หยวน/ตัน
ขนรถเก๋งลงจากเรือ	22	หยวน/ตัน
ขนรถอื่น ๆ ลงจากเรือ	18	หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนรถเก๋งขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนรถอื่น ๆ ขึ้นเรือ	16	หยวน/ตัน

ขนรถแก่งลงจากเรือ 22 หยวน/ตัน

ขนรถอื่น ๆ ลงจากเรือ 18 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนรถแก่งขึ้นเรือ 24 หยวน/ตัน

ขนรถอื่น ๆ ขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนรถแก่งลงจากเรือ 26 หยวน/ตัน

ขนรถอื่น ๆ ลงจากเรือ 22 หยวน/ตัน

S. กระจายชนิดต่าง ๆ และเหยื่อกระจาย :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 14 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 16 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุงตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 12 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 14 หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสินค้าลงจากเรือ 23 หยวน/ตัน

T. สินค้าขนาดใหญ่และหนัก (อุปกรณ์และอื่น ๆ) :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนอุปกรณ์ขึ้นเรือ 20 หยวน/ตัน

ขนสิ่งของอื่น ขึ้นเรือ 18 หยวน/ตัน

ขนอุปกรณ์ลงจากเรือ 22 หยวน/ตัน

ขนสิ่งของอื่นลงจากเรือ 20 หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุง ตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนอุปกรณ์ขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนสิ่งของอื่น ขึ้นเรือ	18	หยวน/ตัน
ขนอุปกรณ์ลงจากเรือ	22	หยวน/ตัน
ขนสิ่งของอื่นลงจากเรือ	20	หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนอุปกรณ์ขึ้นเรือ	28	หยวน/ตัน
ขนสิ่งของอื่น ขึ้นเรือ	25	หยวน/ตัน
ขนอุปกรณ์ลงจากเรือ	31	หยวน/ตัน
ขนสิ่งของอื่นลงจากเรือ	28	หยวน/ตัน

U. สินค้าที่มีได้ระบุชื่อในที่นี้ :

ตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
นั้น มีดังต่อไปนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	14	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	16	หยวน/ตัน

แต่ราคาในทางปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้แรงงานคน
ปรับปรุงตามรายละเอียดดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	14	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	16	หยวน/ตัน

และตามราคาที่รัฐบาลประกาศไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้าโดยใช้
เครื่องจักรนั้น มีอัตราค่าใช้จ่าย ดังนี้ :

ขนสินค้าขึ้นเรือ	20	หยวน/ตัน
ขนสินค้าลงจากเรือ	23	หยวน/ตัน

V. ของเหลวที่บรรจุแยกส่วน ซึ่งเป็นของเหลวธรรมดา :

ขนของเหลวขึ้นเรือ	16	หยวน/ตัน
ขนของเหลวลงจากเรือ	23	หยวน/ตัน

W. ของเหลวที่บรรจุแยกส่วนที่อันตรายระดับที่หนึ่ง :

ขนน้ำมันดิบขึ้นเรือ	16 หยวน/ตัน
ขนของเหลวอื่นขึ้นเรือ	18 หยวน/ตัน
ขนน้ำมันดิบลงจากเรือ	23 หยวน/ตัน
ขนของเหลวอื่นลงจากเรือ	25 หยวน/ตัน

สำหรับสินค้าที่กองในลานกองสินค้านั้นคิดค่าบริการวันละ 1 หยวนต่อสินค้า 1 ตัน

ส่วนหลักการในการให้บริการแก่ลูกค้านั้นทางบริษัทประกอบธุรกิจการทำเรือสปีดสองปีนนา จำกัด ได้กำหนดหลักการการให้บริการแก่ลูกค้า ดังนี้ :

1. เมื่อลูกค้ามาสอบถาม พนักงานของบริษัทต้องตอบและอธิบายด้วยจิตใจเอื้ออารีและรักต่อลูกค้า
2. ให้การบริการแก่เจ้าของเรือ เจ้าของรถบรรทุกและเจ้าของสินค้าตลอดทั้งวันเป็นเวลา 24 ชั่วโมง และดูแลให้สถานที่การขนถ่ายสินค้าเป็นระเบียบเรียบร้อย
3. ในการเก็บค่าใช้จ่ายการบริการนั้น ต้องยุติธรรมตามราคาที่ประกาศไว้ อะไรที่ยกเว้นค่าใช้จ่ายจึงไม่ควรจัดเก็บและใช้ใบเสร็จของทางการที่กำหนดไว้
4. ในเวลาทำงานพนักงานของบริษัทต้องใส่เครื่องแบบและให้บริการอย่างสุภาพ ต้องตั้งใจทำงานไม่บกพร่องต่อหน้าที่ ไม่หาผลประโยชน์ส่วนตัวและไม่ก่อกวนแก่งลูกค้า
5. ดูแลให้ห้องพักขายตัวและห้องพักผู้โดยสารรวมทั้งการขึ้นเรือและลงเรือของผู้โดยสารต้องเป็นระเบียบเรียบร้อยและมีความปลอดภัย
6. ดูแลผู้โดยสารที่เป็นหญิงท้องแก่ เด็ก คนชรา ผู้ป่วยและคนพิการให้มีสิทธิทำการตรวจเช็คบัตรโดยสารและขึ้นหรือลงเรือก่อน
7. ให้การบริการน้ำดื่มแก่ผู้โดยสารฟรี รักษาห้องพักผู้โดยสารให้มีความสะอาด ห้องน้ำต้องไม่มีกลิ่นไม่พึงปรารถนาและประดู หน้าต่าง โถ้ะ เก้าอี้ รวมทั้งแก้วค้มน้ำต้องสะอาดสะอาดอื่น

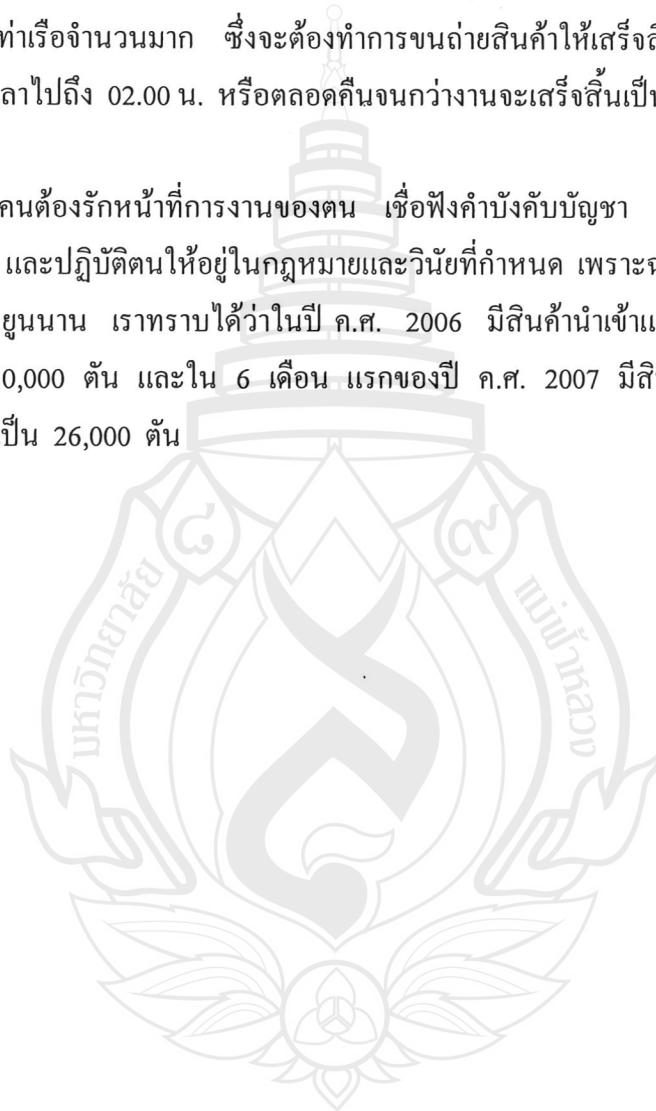
วันเวลาที่ให้บริการ

วันจันทร์ - วันอาทิตย์

ตั้งแต่เวลา 08.00 – 18.00 น.

กรณีมีสินค้าผ่านท่าเรือจำนวนมาก ซึ่งจะต้องทำการขนถ่ายสินค้าให้เสร็จสิ้น เจ้าหน้าที่
การทำเรือจะทำงานล่วงเวลาไปถึง 02.00 น. หรือตลอดคืนจนกว่างานจะเสร็จสิ้นเป็นกรณีไป

สรุปพนักงานทุกคนต้องรักหน้าที่การงานของตน เชื่อฟังคำสั่งกับบัญชา มีความสามัคคี
ทำงานอย่างกระตือรือร้น และปฏิบัติตนให้อยู่ในกฎหมายและวินัยที่กำหนด เพราะฉะนั้นตามสถิติ
ของการท่าเรือแห่งมณฑลยูนนาน เราทราบได้ว่าในปี ค.ศ. 2006 มีสินค้านำเข้าและส่งออกผ่าน
ท่าเรือเชียงรุ่งรวมเป็น 130,000 ตัน และใน 6 เดือนแรกของปี ค.ศ. 2007 มีสินค้านำเข้าและ
ส่งออกผ่านท่าเรือเชียงรุ่งเป็น 26,000 ตัน



4.1.2 ค่าบริการของท่าเรือกวนเหล่ย์

ท่าเรือกวนเหล่ย์เป็นท่าเรือที่อยู่ใต้สังกัดของท่าเรือเซียงรุ่งในปัจจุบัน ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองล่างของแคว้นสิบสองปีนนา เป็นท่าเรือสุดท้ายจากแม่น้ำล้านช้างเจียงออกจากเขตแดนของจีนและก็เป็นท่าเรือแรกที่แล่นจากแม่น้ำโขงมาเข้าเขตแดนจีน ท่าเรือกวนเหล่ย์ห่างจากท่าเรือเซียงรุ่ง 83 กิโลเมตร หากโดยสารเรือจากท่าเรือเซียงรุ่งประมาณ 3 ชั่วโมง จึงจะถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ ท่าเรือกวนเหล่ย์มีระยะทางห่างจากท่าเรือชบเหล่ย์ของประเทศพม่า 78 กิโลเมตร และโดยสารเรือจากท่าเรือกวนเหล่ย์แล่นมาทางใต้ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง จะถึงท่าเรือบ้านไทรของประเทศลาว เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือกวนเหล่ย์อยู่บริเวณพื้นที่ที่ติดกับเขตแดนของประเทศลาวและประเทศพม่า จึงมีความได้เปรียบในการขนส่งทางน้ำเป็นอย่างดี

ท่าเรือกวนเหล่ย์เริ่มการก่อสร้างเมื่อ ค.ศ. 1993 และได้ดำเนินโครงการขยายการทำเรือในวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 2008 มีท่าเทียบเรือระดับน้ำตื้น ระดับน้ำกลางและระดับน้ำสูงทั้ง 3 ระดับ ซึ่งท่าเทียบเรือระดับน้ำตื้นมีความยาว 165 เมตร ท่าเทียบเรือระดับน้ำกลางมีความยาว 165 เมตร และท่าเทียบเรือระดับน้ำสูงมีความยาว 165 เมตร ในระหว่างเดือนธันวาคมของแต่ละปีจนถึงเดือนพฤษภาคมของปีถัดไป เป็นฤดูกาลน้ำแล้ง ระดับน้ำในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง อยู่ในระดับน้ำตื้นเพราะฉะนั้น เรือสินค้าที่แล่นเข้าเขตแดนจีนที่ผ่านแม่น้ำโขงนั้นมี 70% มาเทียบท่าจอดที่ท่าเรือกวนเหล่ย์เพื่อขนถ่ายสินค้า การท่าเรือ กวนเหล่ย์ได้พัฒนาท่าเรือและได้สร้างหลักประกันให้เรือสินค้าขนาด 300 ตัน มาจอดเทียบท่าได้ตลอดทั้งปีไม่ว่าจะเป็นน้ำแล้งหรือน้ำฝน หลังจากที่ได้ทำการขยายสร้างท่าเทียบเรือแล้ว ท่าเรือกวนเหล่ย์ในแต่ละปีสามารถทำการขนถ่ายสินค้าทั้งขาเข้าและออกได้ถึง 5 แสนตัน และรับส่งผู้โดยสารได้ถึง 2 แสนคน และในวันที่ 25 ธันวาคม ค.ศ. 2003 ทางท่าเรือกวนเหล่ย์ได้ลงทุน 539.9 ล้านดอลลาร์ RMB ก่อสร้างอาคารตรวจเช็คสินค้าและผู้โดยสารขาเข้าและขาออก (Port JIU Floor) ซึ่งมีเนื้อที่ 2,858 ตารางเมตร และสร้างเสร็จในกันยายน ของปี ค.ศ. 2006 ทำให้ประสิทธิภาพในการตรวจเช็คสินค้าและผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออกได้ยกระดับสูงมากยิ่งขึ้น ในระหว่าง 5 ปี ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (ค.ศ. 2006 ถึง ค.ศ. 2010) ทางรัฐบาลท้องถิ่นแห่งมณฑลยูนนานได้เริ่มโครงการก่อสร้างท่าเรือกวนเหล่ย์เป็นโครงการที่ 2 ซึ่งจะทำให้การขยายท่าเรืออย่างขนานใหญ่ และในปี ค.ศ. 2007 ก็ได้เริ่มก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ และท่าเรือเฉพาะน้ำมันสำเร็จรูป รวมทั้งแท้งค์เก็บน้ำมันที่มีปริมาณความจุ 5,000 ลูกบาศก์เมตร

เมื่อดำเนินโครงการขยายการทำเรือเสร็จสิ้นในอนาคตันใกล้นี้ นั้น ทำเรือกวนเหล่ยเป็น ทำเรือใหญ่ที่สุดบนแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง และในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2003 ได้ก่อตั้ง บริษัทประกอบธุรกิจการทำเรือสิบสองปีนนาจำกัดขึ้นมา เพื่ออำนวยความสะดวกการให้บริการแก่ ลูกค้าในการทำเรือกวนเหล่ย บริษัทนี้เป็นบริษัทสาขาอาชีพที่ให้การบริการเกี่ยวกับการขนถ่าย สิ้นค้าภายในท่าเรือกวนเหล่ย ซึ่งกิจการที่ให้บริการนั้นมีการขนสินค้าขึ้นและลงจากเรือ การเป็น ตัวแทนในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ การจัดเก็บสินค้าเข้าโกดังหรือวางในลานกอง สินค้า การเป็นตัวแทนของเรือ การเป็นตัวแทนของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการออก ใบเสร็จการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งบริษัทประกอบธุรกิจการทำเรือสิบสองปีนนาจำกัด ในท่าเรือกวนเหล่ยนี้ก็ให้บริการแก่ลูกค้าเป็นเวลาตลอดทั้งวัน 24 ชั่วโมง

ส่วนค่าบริการในท่าเรือกวนเหล่ยนี้จะเป็มาตรฐานเดียวกันกับท่าเรือเชียงรุ่ง เว้นแต่ ค่าปลดเชือกหรือผูกเชือกของเรือ ตามราคาที่รัฐบาลกำหนด ครั้งละ คิดเป็นเงิน 107 หยวน RMB แต่ในทางปฏิบัตินั้นตามราคาปรับปรุงคิดเป็นเงิน 60 หยวนRMB /ครั้ง ส่วนเรือเล็กที่มี 250 ตัน ลงมาคิดเป็นเงิน 30 หยวนRMB/ ครั้ง

ส่วนปริมาณการขนถ่ายสินค้าในปี ค.ศ. 2006 รวมทั้งหมดมี 290,000 ตัน และใน 6 เดือนแรกของปี ค.ศ. 2007 รวมทั้งหมดมี 140,000 ตัน

วันเวลาที่ให้บริการ

วันจันทร์ - วันอาทิตย์

ตั้งแต่เวลา 08.00 – 18.00 น.

กรณีมีสินค้าผ่านท่าเรือจำนวนมาก ซึ่งจะต้องทำการขนถ่ายสินค้าให้เสร็จสิ้น เจ้าหน้าที่ การท่าเรือจะทำงานล่วงเวลาไปถึง 02.00 น. หรือตลอดคืนจนกว่างานจะเสร็จสิ้นเป็นกรณีไป

4.1.3 ค่าบริการของท่าเรือเชียงแสน

ขั้นตอนการขนานสินค้าขาเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสนและการชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บถ.01/02)

1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขนานสินค้าขาเข้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ.01/02) ที่หน่วยปฏิบัติงานการท่าและสินค้าพร้อมรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าและยานพาหนะที่จะขนานสินค้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน ให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบสั่งปล่อย (ใบขนสินค้าขาเข้าของศุลกากร) จำนวน 2 ฉบับ แล้วยื่นเอกสาร แบบ บถ.01/02 จำนวน 2 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การท่าและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง

2. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสารแบบ บถ.01/02 ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการบรรทุก – ขนถ่ายประจำท่อนเทียบเรือแต่ละท่อนหรือลานบรรทุก – ขนถ่าย เพื่อขนานสินค้าขาเข้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสนและบันทึกรายละเอียดให้ครบถ้วนจนเสร็จสิ้น

3. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสาร แบบ บถ.01/02 ที่ตรวจสอบการบรรทุกขนถ่ายแล้ว จำนวน 2 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณ และชำระค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี ตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมต้นฉบับเอกสาร แบบ บถ.01/02 ไว้ 1 ชุด

ขั้นตอนการขนานสินค้าขาออก ผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสนเพื่อบรรทุกลงเรือ และการชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (แบบ บถ.01/02)

1. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทน ขอรับเอกสารแบบคำร้องขนานสินค้าขาออกผ่านเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน (แบบ บถ.01/02) ที่หน่วยปฏิบัติงานการท่าและสินค้าพร้อมรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าและยานพาหนะที่จะขนานสินค้าออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน ให้ถูกต้องครบถ้วนและตรงตามใบขนสินค้าขาออกของศุลกากร จำนวน 2 ฉบับ แล้วยื่นเอกสาร แบบ บถ.01/02 จำนวน 2 ฉบับนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การท่าและสินค้า เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง

2. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสารแบบ บถ.01/02 ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบการบรรทุก – ขนถ่ายประจำท่อนเทียบเรือแต่ละท่อนหรือลานบรรทุก – ขนถ่าย เพื่อตรวจสอบสินค้าขาออกบรรทุกลงเรือ และบันทึกรายละเอียดให้ถูกต้องครบถ้วนจนเสร็จสิ้น

3. เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเอกสาร แบบ บถ.01/02 ที่ตรวจสอบการบรรทุกขนถ่ายแล้ว จำนวน 2 ฉบับ ไปยื่นที่หน่วยการเงินเพื่อคำนวณ และชำระค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือ และค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (ถ้ามี) เมื่อเจ้าหน้าที่การเงินออกใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี ตามรายการที่ตรวจสอบแล้ว จะเก็บสำเนาใบเสร็จรับเงิน/ใบกำกับภาษี พร้อมต้นฉบับเอกสาร แบบ บถ.01/02 ไว้ 1 ชุด

หมายเหตุ

ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามแบบ บถ.01/02 ได้แก่

1. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ลำดับที่ 201
2. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ลำดับที่ 202

ทั้งนี้ผู้ขออนุญาต ต้องชำระค่าธรรมเนียม ลำดับที่ 402 และ 403 กรณีมีการขอใช้เครื่องมือ

ทุนแรง

คำนิยาม

1. วัน หมายถึง ระยะเวลาจาก 00.00 นาฬิกา ถึง 24.00 นาฬิกา ของวันนั้น ๆ เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
2. GT (Gross Tonnage) หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเดียว ที่คิดคำนวณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ. 1969
3. ตัน หมายถึง REVENUE TONNE คือ น้ำหนักเป็นเมตริกตัน หรือปริมาตรเป็นลูกบาศก์เมตร ใดๆอย่างหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่า ใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม
4. ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก หมายถึง เจ้าของสินค้าขาเข้าหรือขาออก หรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียในสินค้านั้นแม้ชั่วขณะหนึ่ง สินค้าขาเข้านับแต่ได้รับมอบจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือและส่งมอบให้เจ้าของสินค้า สินค้าขาออกนับแต่ได้รับจากเจ้าของสินค้าและส่งมอบให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ
5. ที่เก็บสินค้า หมายถึง สถานที่กองเก็บสินค้าทั้งภายใน และภายนอกโรงพักสินค้า ที่อยู่ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน
6. ผู้สินค้า หมายถึง ภาชนะบรรจุของชนิดที่ใช้บรรจุของเพื่อความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามมาตรฐาน ISO

7. ตู้สินค้า FCL (FULL CONTAINER LOAD) หมายถึง ตู้มีสินค้าที่ ไม่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออก หรือบรรจุสินค้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน
8. ตู้สินค้า LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD) หมายถึง ตู้มีสินค้าขาเข้าที่มีการเปิดตู้ นำสินค้าออกหรือทำการบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน
9. ค่าธรรมเนียม หมายถึง ค่าใช้สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเชียงแสน โดยมีได้รวมถึงการให้บริการแรงงาน และ/หรือเครื่องมือทุ่นแรง เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
10. การคิดคำนวณค่าธรรมเนียม ที่เรียกเก็บเป็นต้น หรือรายวัน หรือรายชั่วโมง ให้ถือว่าเศษของต้น หรือวัน หรือชั่วโมง คิดเป็น 1 ต้นหรือ 1 วัน หรือ 1 ชั่วโมง แล้วแต่กรณี เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น
11. การดำเนินการขนถ่ายหรือบรรจุทุกสินค้า / ตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือหรือรถบรรทุก หรือเปิดตู้ นำสินค้าออกหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (STEVEDORING) เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือสินค้าหรือผู้ขออนุญาต ซึ่งท่าเรือเชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย อนุญาตให้จดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าท่าเรือเชียงแสน (STEVEDORE)

ลำดับที่	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ 1</p> <p style="text-align: center;">ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้ขออนุญาต</p>										
101	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (BERTH FEE) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชิงแสนในการจอดสินค้าเรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการพนักงานในการผูกและปลดเชือกเรือที่เข้าและออกจากที่จอดเรือ รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่เรือขึ้นเข้าจอดในอัตราดังนี้</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">ขนาดเรือ</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">บาท/ลำ/วัน</td> </tr> <tr> <td>1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร</td> <td style="text-align: right;">500</td> </tr> <tr> <td>1.2 เรือยาวเกิน 30 – 35 เมตร</td> <td style="text-align: right;">750</td> </tr> <tr> <td>1.3 เรือยาวเกิน 35 – 40 เมตร</td> <td style="text-align: right;">1,000</td> </tr> <tr> <td>1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร</td> <td style="text-align: right;">1,250</td> </tr> </table>	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
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	<p>ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE) เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือเชิงแสน เรียกเก็บในอัตราร้อยละ 50 บาท/คน/เที่ยว</p>										
ลำดับที่	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ 2</p> <p style="text-align: center;">ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต</p>										
201	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชิงแสนในการขนถ่ายสินค้าขาเข้าขึ้นจากเรือและได้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชิงแสน หรือขนถ่ายสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชิงแสนลงจากยานพาหนะเพื่อบรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย/บรรทุกยานพาหนะขาเข้าหรือขาออก ขึ้น / ลงเรือ เรียกเก็บในอัตราดังนี้</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">201.1 สินค้าทั่วไป</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">20 บาท/ตัน</td> </tr> <tr> <td>201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง</td> <td style="text-align: right;">350 บาท/คัน</td> </tr> </table>	201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน	201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน						
201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน										
201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน										
202	<p>ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (CARGO STORAGE FEE) เป็นค่าฝากเก็บสินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชิงแสน หรือสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชิงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าศุลกากรแล้วแต่กรณี เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บเป็นรายวันในอัตราร้อยละ 5 บาท/ตัน/วัน</p>										

ลำดับที่	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ 3</p> <p style="text-align: center;">ค่าธรรมเนียมตู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต</p>				
301	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าจากเรือและได้นำตู้สินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือขนถ่ายตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน ลงจากยานพาหนะและบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้า ในอัตราดังนี้</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต</td> <td>300 บาท/ตู้</td> </tr> <tr> <td>301.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต</td> <td>50 บาท/ตู้</td> </tr> </table> <p>กรณีตู้สินค้า LCL ขาเข้า ที่ขนถ่ายจากเรือ ได้เปิดตู้และนำสินค้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือฝากเก็บไว้ ณ ที่เก็บสินค้าของท่าเรือเชียงแสน และได้นำตู้สินค้าเปล่านั้นบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับตู้สินค้านี้ตามลำดับที่ 301.2 ด้วย</p>	301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้	301.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต	50 บาท/ตู้
301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต	300 บาท/ตู้				
301.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต	50 บาท/ตู้				
ลำดับที่	<p style="text-align: center;">ส่วนที่ 3</p> <p style="text-align: center;">ค่าธรรมเนียมตู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต</p>				
302	<p>ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า (CONTAINER STORAGE FEE) เป็นค่าฝากเก็บตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากรแล้วแต่กรณี ตู้สินค้าเปล่าที่เปลี่ยนสภาพจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า เริ่มนับระยะเวลาฝากตู้สินค้า ตั้งแต่วันถัดจากวันที่ทำการเปิดตู้ เว้นแต่ยังอยู่ในระยะเวลาที่ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า LCL เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บสำหรับตู้ขนาด 20 ฟุต เป็นรายวัน ในอัตราดังนี้</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)</td> <td>150 บาท/ตู้</td> </tr> <tr> <td>302.2 ตู้สินค้าเปล่า</td> <td>25 บาท/ตู้</td> </tr> </table>	302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)	150 บาท/ตู้	302.2 ตู้สินค้าเปล่า	25 บาท/ตู้
302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)	150 บาท/ตู้				
302.2 ตู้สินค้าเปล่า	25 บาท/ตู้				
303	<p>ค่าธรรมเนียมการเปิดตู้นำสินค้าออกหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (FACILITIES USAGE FEE) เป็นค่าใช้จ่ายพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปิดตู้นำสินค้าขาเข้าออกจากตู้สินค้าหรือบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ขนาด 20 ฟุต</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">เรียกเก็บในอัตรา</td> <td>100 บาท/ตู้</td> </tr> </table>	เรียกเก็บในอัตรา	100 บาท/ตู้		
เรียกเก็บในอัตรา	100 บาท/ตู้				

ลำดับที่	ส่วนที่ 4 ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต
401	ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (VEHICLES ADMISSION FEE) เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะที่เข้ามาในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เฉพาะเที่ยวขาเข้า 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 และรถลากพ่วง 100 บาท/คัน 401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก 100 บาท/คัน

ลำดับที่	ส่วนที่ 4 ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต
402	ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ (MOBILE CRANE) เป็นค่าเช่าใช้ปั้นจั่น ขนาด 50 ตัน เรียกเก็บในอัตรา 3,000 บาท/ชั่วโมง
403	ค่าเช่ารถยก (FORK LIFT TRUCK) เป็นค่าเช่าใช้รถยก ขนาด 5 ตัน เรียกเก็บในอัตรา 400 บาท/ชั่วโมง

4.2 การพัฒนาท่าเรือ

ท่าเรือมีความจำเป็นต้องวางแผนท่าเรือไว้เพื่อเป็นการรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและระบบการขนส่ง นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลเกี่ยวข้องต่อการขนส่งด้วย คือ การขนส่งทางถนน รถไฟ เป็นต้น ในการวางแผนท่าเรือมีประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณา ดังนี้¹

- (1) เมื่อเจ้าของเรือ เรียกร้องให้ท่าเรือจัดหาอุปกรณ์สินค้าแบบพิเศษ โดยธุรกิจไม่ได้ประกันว่าจะต้องมาใช้บริการของท่าเรือตลอดไป
- (2) เจ้าของเรือแต่ละราย ย่อมมีเรือและสินค้าหลายประเภท การจะสนองความต้องการของทุกธุรกิจจึงเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก
- (3) แต่ถ้าท่าเรือไม่ตอบสนองข้อเรียกร้องของเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้า บรรดาเรือก็จะไม่เข้ามาเทียบท่า ทำให้ท่าเรือขาดรายได้
- (4) ถ้าหากมีท่าเรือใกล้เคียงที่กำลังแข่งขันกับเราอยู่ สามารถให้บริการที่ลูกค้าต้องการได้ เส้นทางการค้าก็จะถูกเบี่ยงเบนไปยังท่าเรือคู่แข่ง
- (5) ท่าเรือของประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ กำลังอยู่ในระยะของการปรับปรุงและขยายตัว ซึ่งสามารถทำให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการและบรรดาอุปกรณ์ที่มีอยู่ได้ หากได้รับการวางแผนที่ดีพอ

การวางแผนพัฒนาท่าเรือของ ลาว พม่า จีน และไทย เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง 20 เมษายน 2543 (ค.ศ. 2000) และจากการประชุมสุดยอด GMS ครั้งที่สอง 4 กรกฎาคม 2005 ณ นครคุนหมิง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศในกลุ่ม GMS ได้กำหนดควิสัยทัศน์หลาย ๆ ด้านร่วมกัน สำหรับการขนส่งทางน้ำถือเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS

ด้วยเหตุที่เส้นทางแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นส่วนหนึ่งของ Logistics ซึ่งหากนำมาเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางรางแล้ว จะทำให้ค่าขนส่งมีราคาถูกลงมาก²

¹ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ, สุมาลี ออแกงบู. การบริหารท่าเรือ หน้า 189 - 190

² สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน, มกราคม 2549, หน้า 2 - 118

ความสำคัญของการวางแผนพัฒนาท่าเรือของ GMS ไม่เพียงแต่คำนึงถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงความร่วมมืออย่างสร้างสรรค์ต่อการพัฒนาทรัพยากรทุกชนิดของลาว และไทยทางภาคเหนือ และยูนนาน³ เราจึงเห็นปรากฏการณ์ที่ชัดเจนอย่างเป็นลำดับของการพัฒนาท่าเรือ กล่าวคือ ท่าเรือเชียงรุ่ง เริ่มก่อสร้างในปี 1994 เปิดใช้งาน ปี 1996 เสร็จสมบูรณ์ปี 2004 ขณะที่ท่าเรือกวนเหล่ย์เริ่มศึกษาเป็นไปได้ในปี 1991 เริ่มก่อสร้างในปี 1993 เสร็จสมบูรณ์ในปี 2005 ท่าเรือเชียงแสน ก่อสร้างในปี 2000 – 2007

จากการสำรวจและสัมภาษณ์ของคณะผู้วิจัย ได้แบ่งการพัฒนาท่าเรือออกเป็น 2 ประเภท คือ การพัฒนาท่าเรือในจีน กับการพัฒนาท่าเรือในไทย

4.2.1 การพัฒนาท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ย์

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของกรมการคมนาคมมณฑลยูนนาน ท่าเรือเชียงรุ่ง และท่าเรือกวนเหล่ย์จะมีทิศทางการวางแผนพัฒนาท่าเรือ ดังต่อไปนี้

- 1) กรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนาน มีโครงการขยายท่าเรือกวนเหล่ย์ โดยจัดเตรียมงบประมาณไว้ 42 ล้าน RMB และได้ดำเนินโครงการก่อสร้างในวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 2008 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างเพื่อเพิ่มท่าเทียบเรืออีก 1 ท่า รองรับสินค้าที่มากับตู้คอนเทนเนอร์
- 2) กรมการคมนาคมวางแผนพัฒนา เมือง Menghan ด้วยงบประมาณ 160 ล้าน RMB ให้เป็นเมืองท่าในการขนถ่ายสินค้าแทนที่เมือง Jinghong (เชียงรุ่ง) ซึ่งจะพัฒนาเป็นท่าเรือขนส่งผู้โดยสารอย่างเดียวในอนาคต



³ Foreign Affairs office of the people's Government of Yunnan Province. Handbook of Logistic Study Tour of China-Myanmar – Thailand – Laos Highway, March 5-11 , 2007, P. 54-55

- 3) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2005 กรมการคมนาคมได้ลงทุนปรับปรุงช่องทางการเดินเรือ ทั้งการปรับปรุงร่องน้ำและติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือเป็นจำนวนเงิน 94 ล้าน RMB ทำให้เรือขนสินค้าขนาด 300-350 ตัน สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย
- 4) อันที่จริงขนาดร่องน้ำในปัจจุบันสามารถรองรับเรือขนาด 500 ตัน ได้ แต่นักธุรกิจยังไม่กล้าลงทุนต่อเรือขนาดใหญ่ เพราะปริมาณสินค้ายังไม่มากพอ โดยทั่วไปเรือที่ขนสินค้าจะมีขนาด 250 และ 300 ตัน เรือขนาด 150 ตันลงมา คงมีใช้เพียง 10%
- 5) อุบัติเหตุและซ่อมแซมเรือส่วนใหญ่เป็นของเอกชน และตั้งอยู่ที่ Menghan (เมืองหาง) เมืองนี้ในภาษาไทยคือ หมายถึง หางนกยูง มีจำนวน 8 อุ
- 6) กรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนาน ได้จัดเตรียมสร้างระบบความปลอดภัย การกู้ภัยฉุกเฉิน ซึ่งเรื่องนี้จะถูกบรรจุในวาระของ JCCCN (คณะอนุกรรมการฝ่ายจีนที่อยู่ภายใต้คณะกรรมการบริหารการควบคุมดูแลแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง แห่งมณฑลยูนนาน) โดยคาดว่าจะนำระบบ GPS มาใช้ เพื่อให้สามารถรู้ตำแหน่งของเรือได้อย่างถูกต้อง
- 7) กรมการคมนาคมแห่งมณฑลยูนนาน จะทำการจัดตั้ง กองเรือกู้ภัยฉุกเฉิน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการเดินเรือ เช่น เรือเกยตื้น, น้ำมันรั่ว
- 8) เตรียมงบประมาณเพื่อก่อสร้างบ่อบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลอันเกิดจากเรือ ณ ท่าเรือกวนเหล่ย์
- 9) ยกฐานะท่าเรือกวนเหล่ย์ขึ้นเป็นท่าเรือชั้นหนึ่ง

4.2.2 การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน

ด้วยเหตุที่ทำเทียบเรือเชียงแสนในปัจจุบันมีข้อจำกัด ดังนี้⁴

- 1) การใช้งานท่าเทียบเรือในฤดูแล้งมีความไม่สะดวกเพราะความลาดสะพานปรับระดับไม่เหมาะสมให้นำรถบรรทุกลงไปจอดขนถ่ายบนโป๊ะ การขนถ่ายจึงต้องใช้แรงงานมากขึ้น และทำให้อัตราขนถ่ายลดลง
- 2) โป๊ะที่ใช้ขนถ่ายสินค้ามีลักษณะคล้ายเรือทำด้วยเหล็กขนาด 12 × 50 เมตร การซ่อมบำรุงต้องนำโป๊ะขึ้นคานเพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์และการผูกมัดของเหล็กใต้แนว

⁴ รายงานการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์และการออกแบบเบื้องต้น

น้ำเป็นประจำตามตารางเวลาปีละครั้ง ซึ่งเมื่ออำเภอเชียงแสนไม่มีคานเรือขนาดใหญ่ การซ่อมบำรุงโป๊ะทำเรือจึงทำได้ลำบาก

- 3) สะพานปรับระดับออกแบบเป็นคานมีที่รองรับ 2 จุด ด้านหนึ่งเป็นโครงสร้างบนตลิ่ง อีกด้านหนึ่งวางบนโป๊ะแบบ roller เมื่อนำโป๊ะออกไปตรวจสอบซ่อมบำรุงก็ต้องก่อสร้างที่รองรับชั่วคราว ซึ่งการก่อสร้างเดิมไม่ได้เตรียมไว้

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคมได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา 2 แห่ง ทำการศึกษาและให้ความเห็น โดยกำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษาว่า “ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย เพื่อทำให้ระบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และสร้างเสริมการลงทุน สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์อย่างละเอียดถึง 9 ด้าน คณะผู้วิจัยจึงขอ นำบทสรุปท้ายบทเฉพาะที่เกี่ยวข้องในด้านการพัฒนาท่าเรือ ดังนี้

ก. ผลการประเมินความสามารถของระบบท่าเรือกับผลการพยากรณ์ความต้องการขนส่งสินค้าระบุว่าการพัฒนาท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ให้เปิดใช้งานปี 2552 (ค.ศ. 2009) มีความจำเป็น เพราะพบว่าท่าเทียบเรือที่มีในอำเภอเชียงแสนรวมทั้งของรัฐและเอกชนไม่สามารถตอบสนองความต้องการที่เวลาดังกล่าวได้ เนื่องจากท่าเรือเดิมตั้งอยู่ในเขตเมืองไม่สามารถขยายได้ ประกอบกับการก่อสร้างท่าเรือในแม่น้ำโขงใช้เวลาค่อนข้างมาก เพราะต้องรอรระดับน้ำลด ผลการศึกษาจึงเสนอให้กรมการขนส่งทางน้ำฯ ดำเนินการพัฒนาโครงการท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ในโอกาสแรก

ข. กรณีหากจัดให้ใช้ท่าเรือเดิมและท่าเรือแห่งใหม่ เพื่อการขนส่งสินค้าทั้งคู่ จะทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพต่ำ ประกอบกับจากศักยภาพท่าเรือเดิมที่ตั้งอยู่ในชุมชน บริษัทที่ปรึกษาจึงเสนอให้ปรับการใช้ประโยชน์ท่าเรือเดิมเฉพาะเพื่อการขนส่งผู้โดยสาร

⁵ บริษัท โกลเด้นแพลน จำกัด

บริษัท เซ้าอีสท์เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษาระบบท่าเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย จำนวน 3 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือกวนเหล่ย์ และท่าเรือเชียงแสน ในประเด็นเกี่ยวกับร่องน้ำ และความปลอดภัยของการเดินเรือ, ระบบขนส่ง (Logistics), การบริการและค่าบริการ และการพัฒนาท่าเรือ สรุปได้ดังนี้

ร่องน้ำและความปลอดภัยของการเดินเรือ ตั้งแต่หลักเขตจีน - พม่าที่ 243 ถึงบ้านห้วยไซ ประเทศลาว มีอุปสรรคที่เป็นแก่งหินและหาดทรายจำนวนมาก แต่หลังจากมีการปรับปรุงร่องน้ำแล้ว อุปสรรคส่วนใหญ่ถูกแก้ไขเรียบร้อยแล้ว โครงการปรับปรุงขุดลอกเส้นทางเดินเรือในช่วงแม่น้ำโขงตอนบนช่วย ทำให้มีความปลอดภัยในการเดินเรือพาณิชย์เป็นอย่างมาก ภายในฤดูกาลหน้าฝน ปริมาณและระวางการบรรทุกสินค้าของเรือสินค้าได้เพิ่มขึ้น 1 เท่าตัว ต้นทุนการขนส่งรวมได้ลดลงมากกว่า 40% และช่วงเวลาที่สามารถเดินเรือในแม่น้ำโขงในแต่ละปีจากเดิมเป็นเวลา 6 เดือน ได้เพิ่มขยายสูงถึง 12 เดือน¹ เส้นทางเดินเรือของแม่น้ำโขงตอนบนเชื่อมโยงจีน ลาว พม่า และไทย 4 ประเทศ ในช่วงหน้าฝนเรือสินค้าที่มีระวางน้ำหนัก 350 ตันถึง 400 ตัน ออกเดินทางจากท่าเรือกวนเหล่ย์ของจีนสามารถแล่นผ่านสามเหลี่ยมทองคำเทียบท่าที่ท่าเรือเชียงแสนของไทย

ระบบขนส่ง (Logistics) สำหรับสภาพเส้นทางขนส่งทางน้ำผ่านแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงนั้น ท่าเรือ เชียงรุ่งมีระยะทางห่างจากท่าเรือกวนเหล่ย์ 83 กิโลเมตร โดยสารเรือจากเชียงรุ่งถึงกวนเหล่ย์ใช้เวลาเพียง 3 ชั่วโมง เท่านั้น และท่าเรือกวนเหล่ย์มีระยะทางห่างจากท่าเรือชบเหล่ย์ของพม่า 78 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือเชียงแสนของไทย 256 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือห้วยทรายของลาว 321 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือหลวงพระบาง 618 กิโลเมตร² อย่างไรก็ตามเส้นทางเดินเรือจากท่าเรือเชียงรุ่ง (หรือท่าเรือกวนเหล่ย์) มณฑลยูนนานของจีนถึงท่าเรือเชียงแสนจังหวัดเชียงรายของไทยมีระยะทางประมาณ 340 กิโลเมตร เรือสินค้าหรือเรือโดยสารจากจีนมาไทยตามน้ำจะใช้เวลาประมาณ 8-10 ชั่วโมง จากไทยไปจีนทวนน้ำ หากเป็นเรือ

¹ Mr. Li Qichang, Huang Jichun : “โครงการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบนประสบความสำเร็จ” .ลงในหนังสือพิมพ์ Yun Nan Daily วันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 2004

² “รายงานสภาพการค้าต่างประเทศตามด่านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่บริเวณรอบ ๆ เทศบาลนครเชียงรุ่ง” รายงานโดยทีมงานเศรษฐกิจการค้าต่างประเทศของเทศบาลนครเชียงรุ่ง เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม ค.ศ. 2006 หน้า 2.

โดยสารแบบ Speed Boat จะใช้เวลาประมาณ 10 – 12 ชั่วโมง หากเป็นเรือสินค้าหรือเรือโดยสาร
ลำใหญ่จะต้องใช้เวลา 2 วัน ถึงจะแล่นไปถึงเมืองเชียงรุ่งแห่งมณฑลยูนนานได้ และตามการ
สำรวจของทางการจีน คณะผู้วิจัยได้ข้อมูลว่า ถ้าถือนครคุนหมิงเป็นจุดเริ่มต้น ส่งออกสินค้ามา
เมืองไทยผ่านมณฑลกว่างตงโดยใช้เส้นทางทางขนส่งทางทะเลเปรียบเทียบกับการผ่านท่าเรือเชียง
รุ่ง (หรือท่าเรือกวนเหล่ย์) โดยใช้แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง เป็นเส้นทางการค้าเลียย เส้นทางที่
ผ่านแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง สามารถลดระยะทางให้สั้นลง 3,000 กิโลเมตร ค่าขนส่ง
ลดลง 60% และเวลาที่ใช้เพียงต้องการเวลาหนึ่งในสามของเส้นทางที่ผ่านมณฑลกว่างตง³

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคม
สายสำคัญจะเป็นเส้นเลือดใหญ่ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางด้าน
เศรษฐกิจในทุกเขตพื้นที่สองฟากฝั่งของแม่น้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราการเติบโตทางการค้า
อย่างมั่นคงในระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมาได้แสดงให้เห็นว่า แม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง ได้
กลายเป็นช่องทางด้าน Logistics ที่สำคัญระหว่างภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีนกับประเทศ
ไทย ระหว่างเส้นทางเดินเรือของแม่น้ำสายนี้ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือซือเหมา ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือ
กวนเหล่ย์ และท่าเรือเชียงแสน ต่างก็ผ่านการพัฒนาและมีโครงสร้างอุปกรณ์พื้นฐานที่ครบครันทั้ง
ทางประเทศไทย ลาว พม่า และจีนเป็นต้น ในขณะเดียวกันการเปิดเส้นทางบกจากเชียงรุ่ง -
Da Luo - ท่าจีเหล็ก - เชียงตุง - กับจากเชียงของ - ห้วยทราย - เชียงรุ่ง จะมีส่วนทำให้บทบาท
การเป็นช่องทางการค้าเลียยขนส่งสินค้าของแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขงได้ยกระดับให้สูงขึ้น

การบริการและค่าบริการ ท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวนเหล่ย์จะเรียกเก็บค่าบริการ โดยจะทำการ
เรียกเก็บค่าธรรมเนียม สองประเภท คือ

หนึ่ง ค่าธรรมเนียมการผูกเชือกและปลดเชือก

สอง ค่าธรรมเนียมการจอดรถบรรทุกสินค้า

สำหรับท่าเรือเชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย สาขาท่าเรือเชียงแสนเป็น
ผู้รับผิดชอบ เก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า
ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ ค่าเช่ารถยก เป็นต้น

การพัฒนาท่าเรือ ท่าเรือกวนเหล่ย์เป็นเมืองชายแดนซึ่งอยู่ติดกับพม่าและสามารถใช้
เส้นทางแม่น้ำโขงขึ้นมาจากไทยและลาวได้อีกด้วย ดังนั้น กวนเหล่ย์ซึ่งเมื่อก่อนเป็นแค่กิ่งอำเภอ
เล็ก ๆ ที่มีประชากรไม่มาก แต่หลังจากที่มีการขยายการก่อสร้างท่าเรือกวนเหล่ย์ในวันที่ 1
มีนาคม ค.ศ. 2008 เป็นต้นมาท่าเรือพาณิชย์แห่งนี้ ได้กลายเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเส้นทาง

³ เอกสารราชการ “ว่าด้วยสภาพการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียง - แม่น้ำโขง” ของการทำเรือเมืองเชียงรุ่งและกองการ
ควบคุมดูแลกิจกรรมการขนส่งทางน้ำและทางทะเลแห่งสิบสองปันนา วันที่ 15 มกราคม ค.ศ. 2007

การจราจรทางน้ำและทางบกของอำเภอเมืองลำ เริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993 เป็นต้นมาทางการจีน ดำเนินการสร้างท่าเรือกวเหล่ให้เป็นที่ท่าเรือพาณิชย์อันดับหนึ่งที่เป็นศูนย์กลางถ่ายสินค้าระหว่าง ทางทั้งนี้ได้ลงทุนพัฒนาบริเวณใกล้เคียง ๆ ท่าเรือให้เป็นเขตการค้ารวมที่มีธุรกิจการขนถ่ายสินค้า การ ท่องเที่ยวและการจัดซื้อสินค้า อุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าและอุตสาหกรรมการต่อเรือได้ รวมอยู่ในที่เดียวกัน นอกจากนี้แล้วทางการจีนยังได้ลงทุน 1.43 ร้อยล้านเหรียญ RMB ก่อสร้าง โรงแรม ภัตตาคาร แท็งค์น้ำมันและโกดังสินค้า (Warehouse)⁴ การพัฒนาการทำเรือนำไปสู่การ พัฒนาชุมชนเมือง ทำให้กวเหล่ซึ่งเป็นกิ่งอำเภอเล็ก ๆ ที่เคยเป็นเขตชุมชนที่ทุรกันดารและ ยากจนได้พัฒนาที่มีความเป็นเมืองมากยิ่งขึ้นเศรษฐกิจการค้าเริ่มเจริญ ประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และตัวเมืองกำลังขยายตัวตามลำดับ

สำหรับท่าเรือเชียงรุ่ง จีนวางแผนการใช้ท่าเรือแห่งนี้เป็นที่ท่าเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่จะใช้เส้นทางน้ำเป็นเส้นทางท่องเที่ยว

สภาพดังกล่าวก็ได้เกิดขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนของไทยเราเช่นเดียวกัน การเปิดท่าและการ พัฒนาท่าเรือเชียงแสนทำให้ธุรกิจ shipping การขนถ่ายสินค้า การขายส่งผลไม้และโกดังสินค้า เกิดขึ้นเหมือนดอกเห็ด และราคาที่คืบจากเชียงแสนถึงแม่สายและสองข้างถนนพหลโยธินเพิ่ม ราคาสูงขึ้น 2 เท่าตัว ชุมชนเมืองในเชียงแสนกำลังขยายตัว เรือพาณิชย์ที่จอดเทียบท่าในท่าเรือ เชียงแสนก็เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ทำให้เศรษฐกิจการค้าของอำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สาย และอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงรายมีชีวิตชีวาขึ้นอีกครั้งหนึ่ง

ในประเด็นเรื่องความสามารถและความสอดคล้องระหว่างท่าเรือไทยกับจีน พบว่า

1. ท่าเรือไทยและจีน ไม่มีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ
 - ท่าเรือเชียงแสนมีลักษณะเป็น โป๊ะลอย ยื่นออกไปในแม่น้ำ ขณะที่ท่าเรือเชียง รุ่งและท่าเรือกวเหล่เป็นคอนกรีตขนานไปตามฝั่งแม่น้ำ
 - ท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือกวเหล่ สร้างเป็น 3 ระดับ ส่วนท่าเรือเชียงแสนมี เพียงระดับเดียว
2. ลานพักสินค้าท่าเรือเชียงรุ่งและท่าเรือเชียงแสน มีขนาดพื้นที่ใกล้เคียงกัน แต่ท่าเรือกว เหล่อยู่ในระหว่างก่อสร้างลานพักสินค้า ดังนั้น ณ วันที่ทำการสำรวจ ท่าเรือกวเหล่จึงมี ลานพักสินค้าที่เล็กกว่า

⁴ สัมภาษณ์ Mr. Cao Mengliang รองนายอำเภอเมืองลำ

3. ความสอดคล้องด้านค่าบริการ มีอัตราที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ดี เรื่องนี้ถือเป็นกลไกทางการตลาด ขึ้นกับอุปสงค์อุปทานของแต่ละพื้นที่

ข้อเสนอแนะ

1. ควรกำหนดลักษณะใช้งานของท่าเรือทั้ง 3 แห่งให้เหมาะสม ดังนี้ ท่าเรือเชียงรุ่งให้เป็นที่ท่าเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร ท่าเรือกวนเหล่ยให้เป็นที่ท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้า ท่าเรือเชียงแสนให้เป็นที่ท่าเรือสำหรับขนส่งผู้โดยสาร
2. ควรจัดสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 สำหรับขนส่งสินค้า





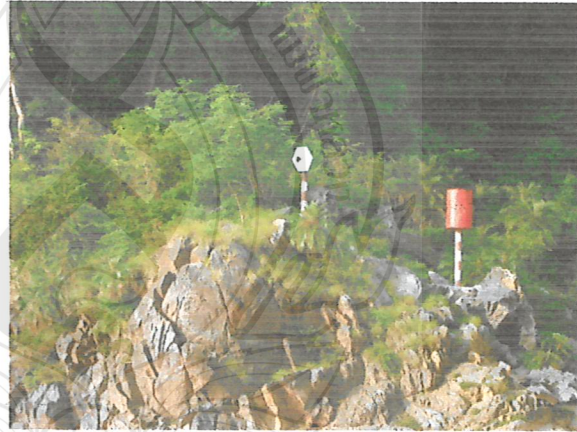
ภาพที่ 20 การเดินทางจากเชียงแสน - เชียงรุ้ง
ด้วยเรือ Speed boat



ภาพที่ 21 ลักษณะของแก่งหิน
ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางเรือ



ภาพที่ 22 เขื่อนกั้นน้ำ



ภาพที่ 23 ซี่งูลักษณะแสดงระดับของน้ำ
และซี่งูลักษณะที่ถล่ม



ภาพที่ 24 บริเวณด้านหน้ากองตรวจคนเข้าเมือง
ท่าเรือกวนเหล่ย์



ภาพที่ 25 ทางเข้าท่าเรือกวนเหล่ย์



ภาพที่ 26 บันไดและทางลาดลำเลียงสินค้า



ภาพที่ 27 เรือขนส่งสินค้าหน้าท่าเรือกวนเหล่ย์

บรรณานุกรม

เอกสารภาษาจีน

- คำสั่งเลขที่ 1 ของกระทรวงการคมนาคมของรัฐบาลจีนที่ว่าด้วย “ข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบเพื่อออกหนังสือรับรองการดำรงตำแหน่งเป็นลูกเรือบนเรือที่แล่นในแม่น้ำในแผ่นดิน (Inland Waterway) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน” ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 2005
- คำสั่งเลขที่ 5 ของประธานแห่งชาติจีน ที่ว่าด้วย “กฎหมายว่าด้วยท่าเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน” ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2004
- คำสั่งเลขที่ 7 ของกระทรวงการคมนาคมแห่งรัฐบาลจีนที่ว่าด้วย “ข้อกำหนดเกี่ยวกับจำนวนลูกเรือที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำสุดของความปลอดภัยที่ประจำอยู่บนเรือแห่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน” ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 2004
- คำสั่งเลขที่ 23 ของรัฐบาลประชาชนมณฑลยูนนานที่ว่าด้วย “กฎระเบียบข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารควบคุมกิจการการเดินทางเรือในแม่น้ำล้านช้างเจียงของมณฑลยูนนาน” ประกาศใช้เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม ค.ศ. 1995
- Agreement on Commercial Navigation on Lancang – Mekong River .
- Chen Xi and Kong Xiaosha. รวบรวมข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับกลุ่มแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง. สำนักพิมพ์วิทยาศาสตร์มณฑลยูนนาน มกราคม ค.ศ. 2000
- Chulalongkorn University . International Conference “China – ASEAN Economic and Managerial Forum 2007” January 13th-14th 2007.
- He Daming and Feng Yan. การประสานควบคุมดูแลกับการใช้ทรัพยากรน้ำให้เหมาะสมกับการใช้แหล่งน้ำข้ามแดนในแม่น้ำนานาชาติ. สำนักพิมพ์วิทยาศาสตร์นครปักกิ่ง ธันวาคม ค.ศ. 2006.
- He Shengda , Chen Minghua , Ma Yong and Kong Jianxun .“At Turn of the Centuris : Asean and China” . สำนักพิมพ์ชนชาติมณฑลยูนนาน เดือนมกราคม ค.ศ. 2001
- He Shengda , Wang Xuehong , Gong Zhankui Liu Zhi and Ma Yong .The Construction of the Asean – China Free Trade Area & Yunnan’s Opening to Southeast Asia. สำนักพิมพ์ประชาชนมณฑลยูนนาน สิงหาคม ค.ศ. 2003

Ma Shuhong. “แม่น้ำ Danube ของทิศตะวันออก : การศึกษาเกี่ยวกับการบุกเบิกพัฒนา
แม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง”. สำนักพิมพ์ประชาชนมณฑลยูนนาน เดือนมิถุนายน
ค.ศ. 1995

The Second GMS SUMMIT. A Stronger GMS Partnership For Common Prosperity ,
July, 2005

Yunnan Provincial Bureau of Foreign Trade and Economic Cooperation , China.

International Seminar on China – ASEAN Trade , Investment and Development
Cooperation Kunming , China , June 6 – 7 , 2002

เอกสาร ภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ . กลยุทธ์ บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ . พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ ฯ :
บริษัท พับลิคไฟโต้ และ โฆษณา จำกัด , มกราคม 2549

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ. สุมาลี อแคงบู . การบริหารท่าเรือ . พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ
สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , พ.ศ .2533

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ. เทคนิคบริหารการขนส่งทางเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ :
สถาบันธุรกิจพาณิชย นาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ ศ .2532

กรมการขนส่งทางน้ำ และ พาณิชยนาวิ กระทรวง คมนาคม . รายงานการศึกษาความเหมาะสม
ทางเศรษฐกิจวิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมฉบับสมบูรณ์ และการออกแบบเบื้องต้น
จัดทำ โดย บริษัท โกลเด็น เฟลน จำกัด และ บริษัท เซ้าอีสท์ เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด
เมษายน 2548

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. รายงานฉบับสุดท้าย โครงการศึกษาเพื่อกำหนด
ยุทธศาสตร์เชิงรุก ในการเปิดเสรีการค้า บริการ สาขา การขนส่งทางถนน , มกราคม 2549

สุภัทรา โล้ววัชรกุล และคณะ. รายงาน การวิจัย เรื่อง ท่าเรือ และการใช้ ท่าเรือ ของประเทศไทย .
สถาบันธุรกิจ พาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, มีนาคม 2532

สุมาลี สุขदानนท์ .รายงาน เรื่อง การปฏิบัติงานท่าเรือสินค้าเทกอง. สถาบันพาณิชยนาวิจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย 1. ตุลาคม 2540 – 30 เมษายน 2541

สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ. รายงานวิจัย เรื่อง การศึกษาศักยภาพของท่าเรือไทย .

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , กุมภาพันธ์ 2546

เอกสารภาษาอังกฤษ

Evaluation And financing of Ports Oslo , den 7 . September 1972.

Foreign Affairs Office of the People’s Government of Yunnan Province.

“Strategic Development of Logistic Cooperation between China Yunnan and Northern Thailand” Handbook of the Logistic Study Tour of China – Myanmar – Thailand – Laos Highway March 5 – 11 , 2007

สัมภาษณ์

Mr. Cao Mengliang : รองนายอำเภอเมืองล่า

Mr.Chen Hui : Chief Engineer

Maritime Safety Administration of Lancang River,P.R.China

Navigation Affairs Administration Bureau of Yunnan Province

Maritime Safety Administration of Yunnan Province

Mr.Chen Jianhua : Vice General Manager, Lancang River Beer Enterprise Group Co.,LTD,
Yunnan.

Mr.Chen Lufan : Research Fellow , นายกสมาคมเอเชียอาคเนย์ศึกษามณฑลยูนนาน

Mr.Chen Weiran : Foreign Affairs Office of Xishuangbanna Dai Nationality Autonomous
Prefecture

Mr.Dai Jie : Director

Lancang-Mekong subregional Economic Cooperation & Trade

Development Centr.

Yunnan Provincial Bureau of Commerce

Mr.Dai Xinfu : ข้าราชการท่าเรือกวนเหล่ย์

Mr. Hu Lei : Manager ของบริษัท Logistics Jinshui . สิบสองปีนนา จำกัด
(Private Ship Company)

Mr.He Shengda : Vice President Yunnan Academy of Social Sciences

Mr.Jin Cheng : Director general office of The Steering group of Sub regional
Economic Cooperation of Yunnan Province. Foreign Affairs Office.
The people's government of Yunnan province

Mr.Liu Jinxin : Researcher. Greater Mekong Subregion Logistics Research Center

Mr.Li Yanhua : Foreign Affairs Office. The people's government of Yunnan province

Mr.Long Zefu : กัปตันเรือของเรือ Jia Shun (เจียซุ่น)

Mr.Ma Shuhong : Professor. Institute of Southeast Asian Studies Yunnan Academy
of Social Sciences

Mr.Ma Xiao Lan : Judge. Beihai Maritime Court of the P.R. China

Mr.Ran Hengrong : General Manager

Lanchang River Beer Enterprise Group CO.,LTD.Yunnan, China

Mr.Shi Chaobing : Deputy Director

Executive office of coordinating group of Lancang-Mekong subregion economic
cooperation of Yunnan province

Ms.Shi Jingmin : Official. Foreign Affairs Office .
The people's government of Yunnan province

Mr.Wang Yunxiang : Director

The Chinese Office of JCCCN (คณะอนุกรรมการฝ่ายจีนที่อยู่ภายใต้คณะกรรมการบริหารควบคุมดูแลแม่น้ำล้านช้างเจียง – แม่น้ำโขง แห่งมณฑลยูนนาน)

Mr.Wu Qizhong : กัปตันเรือของเรือ Jia Shun (เจียซุ่น) ซึ่งกำลังถูกย้ายไปจับเรือ
ระวาง 400 ตัน

Mr.Zhou Dong Yun : ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารการทำเรือแคว้นสิบสองปันนาและกองเดินเรือ
ท้องถิ่นของแคว้นสิบสองปันนา

Miss Zhao Huidong : Xi Shuang Ban Na HuiDong Trade Co. LTD.

Mr.Zhou Yunxiang : Deputy Secretary-general

China Yunnan International Culture Exchange Center

Mr.Li Dadie คีนกลของเรือสินค้าชื่อ Naxin (น่าซิน)

Mr. Wang Fei ผู้ช่วยกัปตันของเรือขนส่งสินค้าชื่อ Naxin (น่าซิน)

Mr.Tang Daquan ลูกเรือของเรือขนส่งสินค้าขนาด 250 ตัน ชื่อ Naxin (น่าซิน)

Mr.Song Shengfu ลูกเรือของเรือขนส่งสินค้าขนาด 250 ตัน ชื่อ Zhitai (จีไต)