

กลยุทธ์การปรับตัวของท่าเรือเชียงของจากการมี เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 Adaptation Strategy for Chiang Khong Port after the Opening of the Forth Thailand-Lao PDR Friendship Bridge

ธนภณ เจียรณัย^{1/} และจารุวิทย์ ปราบณศักดิ์^{2/}
Thanaphon Chearanai^{1/} and Jaruwit Prabnasak^{2/}

(Received: 5 January 2015; Accepted: 3 March 2015)

Abstract: This study aims at evaluating potential impacts of the forth Thailand-Lao PDR friendship bridge on the Chiang Khong river port, and offering suggestions to the port after the bridge has been fully operated. Research tools used in this study include descriptive statistics, time-series analysis, field observation on current international trading and transportation activities, and in-depth interview with 73 stakeholders in the study areas. It is found that the logistics activities at the port as part of an international transport network are likely to reduce possibly even to zero after the bridge is open. Nevertheless, there are a few potential activities for the Port Authority of Thailand (PAT) to consider for enhancing transit-transport connectivity between northern Mekong sub-region and Lam Chabang Port. For example, a development of dry port, inland container depot (ICD) or multimodal transport facility are some of those potentials.

Keywords: Chiang Khong port, the forth Thailand-Lao PDR friendship bridge, logistics

บทคัดย่อ: การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับท่าเรือเชียงของจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 รวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการกำหนดบทบาทและการปรับตัวของท่าเรือเชียงของในอนาคตให้แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทย การวิเคราะห์ตั้งอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลสถิติและอนุกรมเวลา การลงสำรวจสถานการณ์การค้า กิจกรรมการขนส่งในพื้นที่ศึกษา และการสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมกลุ่มผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศจำนวน 73 ราย การศึกษาพบว่าในอนาคตท่าเรือเชียงของอาจจำเป็นต้องลดบทบาทในด้านการสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลง อย่างไรก็ตาม การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังมีกิจกรรมที่มีศักยภาพและควรได้รับการสนับสนุนให้มีการดำเนินการทดแทนกิจกรรมดั้งเดิมของท่าเรือเชียงของ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อาทิ การพัฒนาท่าเรือบก หรือ Inland container depot (ICD) หรือ สิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เป็นต้น

คำสำคัญ: ท่าเรือเชียงของ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 โลจิสติกส์

^{1/}สาขาวิชาเทคโนโลยีวิศวกรรมอุตสาหการและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ จ. ราชอง 21120

^{1/}Department of Industrial and Logistics Engineering Technology, King Mongkut's University of Technology North Bangkok, Rayong 21120, Thailand

^{2/}วิทยาลัยนานาชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

^{2/}International College, King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang, Bangkok 10520, Thailand

คำนำ

อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นฐานการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว เพื่อให้เป็นประตูการค้าทางภาคเหนือของไทยรองรับการเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และยังเป็นพื้นที่โครงการนาร่องต้นแบบสำหรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนของประเทศ ซึ่งสามารถขยายผลไปยังพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพพื้นที่อื่นในประเทศ (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย, 2555) การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวเน้นไปที่การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เขตลงทุนอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม อาทิ โครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมบริการที่อำเภอเชียงของ (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2551) และการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่อำเภอเชียงของ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2553) เป็นต้น

นอกจากนี้ อำเภอเชียงของยังเป็นที่ตั้งของท่าเรือและแพขนานยนต์ ทั้งในส่วนที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดูแล ได้แก่ ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือเอกขันธ์ที่มีชื่อว่าท่าเรือบัค ท่าเรือทั้งสองแห่งนี้ก่อให้เกิดกิจกรรมการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน มาเป็นเวลานาน โดยเฉพาะกิจกรรมการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เนื่องจากฝั่งตรงข้ามแม่น้ำโขง ณ อำเภอเชียงของ เป็นเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว เป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมต่อไปยังประเทศจีน ทำให้การค้าระหว่างประเทศในช่วงปีพ.ศ. 2546-2556 ที่ผ่านมามีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างสูง (ด้านศุลกากรเชียงของ, 2557) ประกอบกับความร่วมมืออันดีระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน ในการพัฒนาเส้นทาง R3A ให้เป็นเส้นทางมาตรฐานที่สามารถขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการปรับปรุงผิวการจราจรและก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเส้นทางดังกล่าวถือเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในปัจจุบัน (กรมส่งเสริมการค้าส่งออก, 2555)

โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อย่างเป็นทางการเมื่อปีพ.ศ. 2556 รัฐบาล สปป.ลาว ได้ยกเลิกการดำเนินพิธีการศุลกากรและพิธีการข้ามแดนบริเวณด่านห้วยทราย สปป.ลาว โดยให้ย้ายสถานที่ดำเนินพิธีการทั้งหมดไปยังด่านแห่งใหม่บริเวณสะพานดังกล่าว ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางลำนํ้าโขงผ่านท่าเรือเชียงของถูกลดบทบาทลงเป็นอย่างมาก (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2557)

ด้วยเหตุนี้ การใช้ประโยชน์จากท่าเรือเชียงของรวมทั้งสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในฐานะเป็นประตูการค้าทางภาคเหนือของไทย จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังจุดต่าง ๆ ภายในและภายนอกประเทศได้ง่ายและรวดเร็ว จึงเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการบูรณาการให้เกิดการใช้ประโยชน์ร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งบรรลุนิติธรรม และวัตถุประสงค์ของรัฐ ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจและการค้าชายแดนบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนที่อาศัยโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อท่าเรือเชียงของจากการมีเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4
2. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการกำหนดบทบาทและการปรับตัวของท่าเรือเชียงของในอนาคต

อุปกรณ์และวิธีการ

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เกิดจากการสุ่มแบบเจาะจงตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ คือ การคัดเลือกกลุ่มผู้มีมีส่วนได้ส่วนเสียกับท่าเรือเชียงของและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จำนวน 73 ราย ประกอบด้วย หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและประเทศจีน 17 ราย ผู้บริหารท่าเรือเชียงของ 9 ราย นักวิชาการสถาบันอุดมศึกษาในพื้นที่ 11 ราย ผู้ให้บริการท่าเรือเชียงของ 6 ราย และผู้ที่อยู่ภายในพื้นที่อำเภอเชียงของ 30 ราย

2. วิธีการดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยแบบปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน และดำเนินการศึกษาธุรกิจการบริหารท่าเรือแบบวิเคราะห์เจาะลึกเป็นรายกลุ่ม มุ่งเน้นการเก็บข้อมูลภาคสนามเป็นสำคัญ ประกอบกับการสืบค้นบทพจน และวิเคราะห์สถานการณ์การขนส่งผ่านท่าเรือเชียงของ การจดบันทึก ประกอบกับการสัมภาษณ์เจาะลึกจากกลุ่ม เพื่อให้ได้มาซึ่งพฤติกรรมกรรมการขนส่งในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบนในปัจจุบัน และปัญหาหรือข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำเปรียบเทียบกับทางถนนในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการประชุมกลุ่ม (focus group) เพื่อให้ทราบมุมมองความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับผลกระทบจากการมีเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 แล้วจึงสรุปเป็นกลยุทธ์การปรับตัวของท่าเรือเชียงของ ดังภาพที่ 1 โดยมีรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนดังนี้

ผลการศึกษา

1. การวิเคราะห์สถานการณ์การขนส่งผ่านท่าเรือเชียงของ

การวิเคราะห์สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออก ณ จุดผ่านแดนถาวร อำเภอเชียงของ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2546-2556 พบว่ามูลค่าการนำเข้าและส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะมูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงตั้งแต่ปีพ.ศ. 2552 เป็นต้นมา ทั้งนี้เนื่องจากในปี พ.ศ. 2551 การปรับปรุงถนน R3A ช่วงที่อยู่ภายในสปป.ลาว ซึ่งเป็นโครงการร่วมมือระหว่างประเทศไทย จีน และสปป.ลาว ได้เสร็จสมบูรณ์ ซึ่งในช่วงแรกภายหลังถนนแล้วเสร็จก็เกิดการชำรุดเสียหายของถนนอย่างมากในบางช่วงของการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามก็ได้มีการซ่อมบำรุงและพัฒนาถนนขึ้นตามลำดับจนปัจจุบันอยู่ในระดับที่ได้มาตรฐานสามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งได้เป็นอย่างดี จึงทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ดังภาพที่ 2

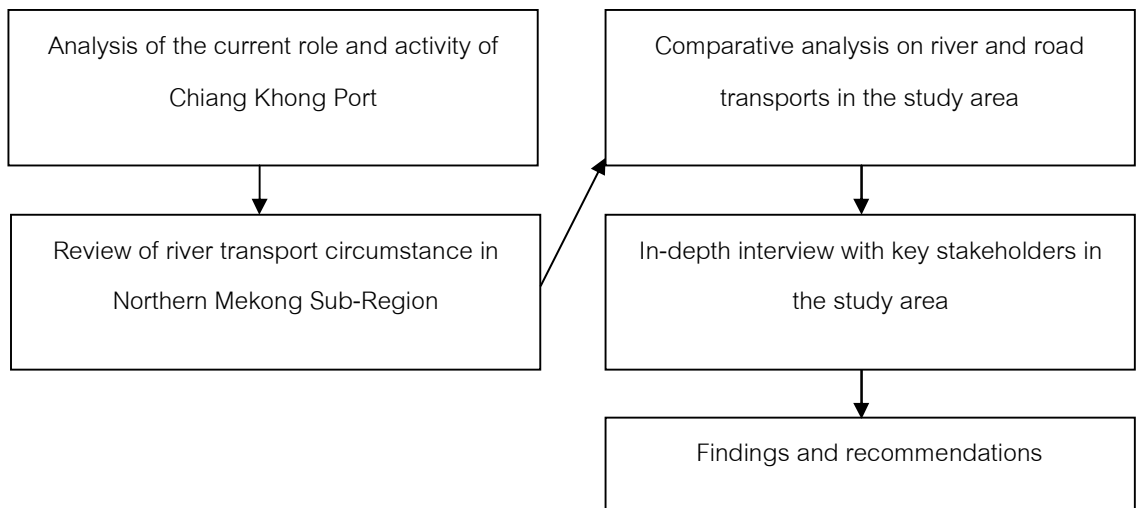


Figure 1 Research methodology framework

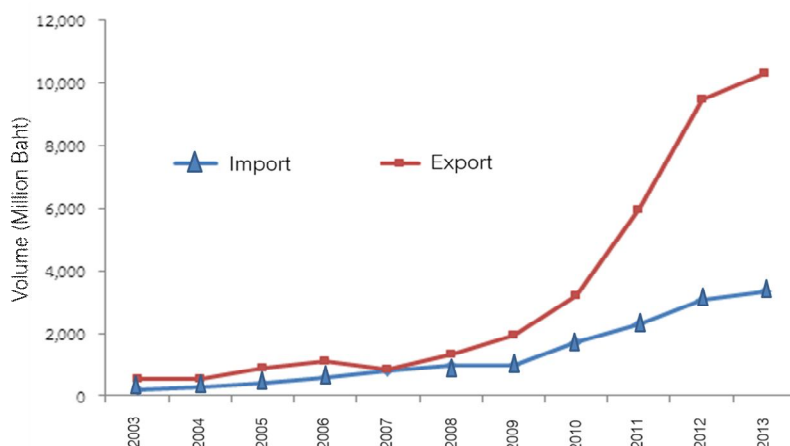


Figure 2 Trade volumes through Chiang Khong customs office (2003-2013)

หากวิเคราะห์ข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้ารายเดือน ก็จะสังเกตพฤติกรรมการขนส่งสินค้าในแต่ละฤดูกาลได้ ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจถึงรูปแบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนในบริเวณท่าเรือเชียงของได้ดียิ่งขึ้น สถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้านรายเดือนระหว่างไทย จีน และสปป.ลาว ผ่านอำเภอเชียงของในช่วงปี พ.ศ. 2552-2556 พบว่าการนำเข้าและส่งออกสินค้านระหว่างไทยและจีน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา มีลักษณะเป็นการขนส่งที่มีรูปแบบและคาบเวลาในการขนส่งที่ชัดเจน หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการขนส่งตามฤดูกาลหรือเทศกาลเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการนำเข้าจากจีนซึ่งรูปแบบพฤติกรรมดังกล่าวสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน โดยช่วงที่มีการนำเข้าสินค้าจากจีนมากที่สุด ได้แก่ เดือนกรกฎาคม และสิงหาคม ในขณะที่เดือนเมษายนมีการนำเข้าสินค้าน้อยที่สุด แต่สำหรับการนำเข้าและส่งออกระหว่างไทยและสปป.ลาวนั้น มีความแตกต่างอย่างมากจนไม่มีแบบแผนที่ชัดเจน ขึ้นอยู่กับกิจกรรมและความต้องการของผู้ซื้อและผู้ขายในช่วงนั้นเป็นสำคัญ ดังภาพที่ 3 และ 4

2. พฤติกรรมการขนส่งในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนในปัจจุบัน

จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพบว่า พฤติกรรมการขนส่งในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบนในปัจจุบัน มีเส้นทางกาขนส่งระหว่างประเทศไทย-จีน ที่

ผ่านอำเภอเชียงของ สามารถแบ่งออกเป็นกาขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางบก โดยการขนส่งทางน้ำจะขนส่งด้วยเรือผ่านทางแม่น้ำโขงจากอำเภอเชียงของไปยังท่าเรือพาศิทธิ์เชียงแสน และต่อไปยังเชียงรุ่ง สำหรับการขนส่งทางบกจะใช้เส้นทางถนน R3A ปัจจุบันการขนส่งทางถนนถือเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าเกษตรแปรรูปที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากมีระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด และมีความปลอดภัยของเส้นทางสูง ส่วนเส้นทางกาขนส่งสินค้าทางเรือแม่น้ำโขงมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าที่ต้องการมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำ แต่ไม่สามารถขนส่งได้ตลอดทั้งปี ขึ้นกับปริมาณและระดับน้ำในแม่น้ำโขง โดยเส้นทางทางถนนเริ่มจากอำเภอเชียงของในประเทศไทย ผ่านเข้าสู่สปป.ลาวที่เมืองห้วยทราย จากนั้นเชื่อมต่อไปยังบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น แล้วจึงเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง ในแคว้นสิบสองปันนา สิ้นสุดที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิงประมาณ 1,800 กิโลเมตร เส้นทาง R3A ในส่วนที่อยู่ในประเทศจีนนั้นเป็นเส้นทางมาตรฐาน 4 ช่องจราจร มีการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์จำนวนมากเพื่อให้การเดินทางสามารถทำได้สะดวก สามารถเดินทางจากบ่อหานถึงเชียงรุ่งซึ่งมีระยะทางกว่า 200 กิโลเมตร ได้ภายในเวลาประมาณ 2.5 ชั่วโมง ขณะที่เส้นทาง R3A ส่วนที่อยู่ในสปป.ลาว ประมาณ 240 กิโลเมตร ยังเป็นเส้นทางลัดเลาะตามไหล่เขาสูงชัน ผ่านชุมชนขนาดเล็กตลอดเส้นทางจึง

ไม่สามารถทำความเร็วได้มากนัก การเดินทางโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ต้องใช้เวลาประมาณ 4-6 ชั่วโมง จากหัวทรายไปยังบ่อเต็น ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อเข้าสู่ประเทศจีนต่อไป ทั้งนี้ จากข้อจำกัดด้านกฎระเบียบบางประการ ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีน

จำเป็นจะต้องมีการถ่ายหรือเปลี่ยนรถที่บริเวณจุดผ่านแดนบ่อเต็น-บ่อหาน ซึ่งในบริเวณดังกล่าวจะมีพื้นที่สำหรับกิจกรรมด้านขนส่งและโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นการขนถ่ายสินค้า การซ่อมบำรุงรถบรรทุก คลังสินค้า และพื้นที่กองเก็บตู้จำนวนมาก ดังภาพที่ 5

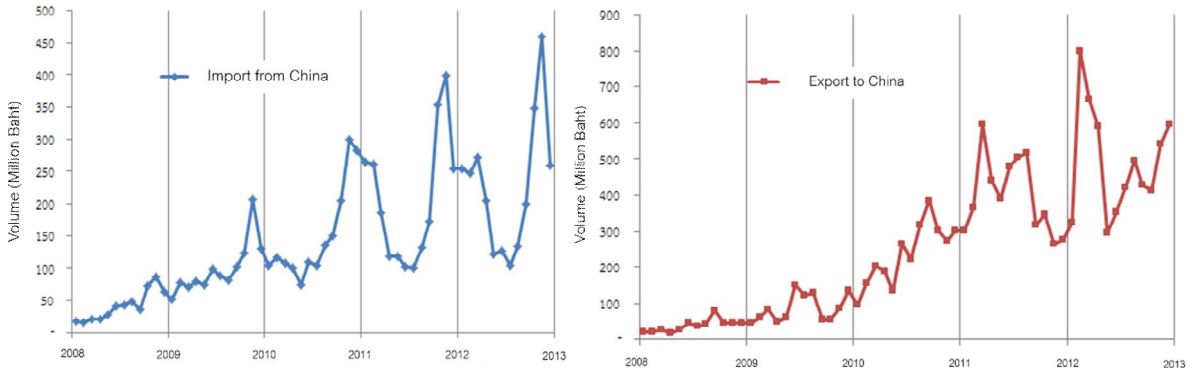


Figure 3 Trade volumes between Thailand and China through Chiang Khong customs office (2008-2013)

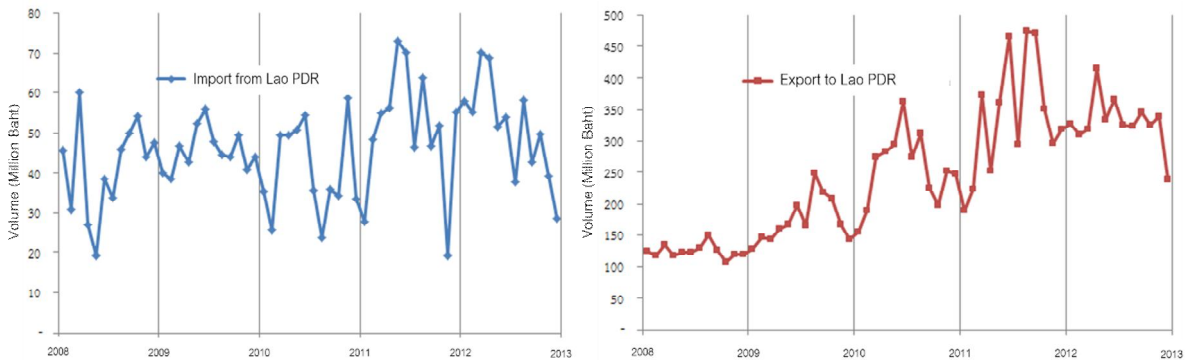


Figure 4 Trade volumes between Thailand and Lao PDR through Chiang Khong customs office (2008-2013)



Figure 5 Road freight activities at Borhan (China) – Borten (Lao PDR) border checkpoint

3. ปัญหาและข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำเปรียบเทียบกับทางถนนในพื้นที่ศึกษา

สำหรับปัญหาและข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำเปรียบเทียบกับทางถนน กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรายงานวาระระดับน้ำเป็นปัญหาสำคัญของการเดินเรือในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ถึงแม้จีนจะทำการระเบิดแก่งหินตามแนวเส้นทางเพื่อให้มีร่องน้ำที่ลึกเพียงพอสำหรับการเดินเรือ แต่ก็ก่อปัญหากับระบบนิเวศในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รวมถึงการสร้างเขื่อนในแม่น้ำล้านช้างและแม่น้ำสาขาในประเทศจีน ก็ส่งผลทำให้การเดินเรือในแม่น้ำโขงช่วงหน้าแล้งยังไม่สามารถทำได้ ทั้งนี้การขนส่งแต่ละรูปแบบก็ยังมีอุปสรรคประโยชน์ที่แตกต่างกันไป ซึ่งหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เมื่อปี พ.ศ. 2556 ก็พบว่า การขนส่งทางน้ำและถนนมีลักษณะที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน เมื่อมองในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยในช่วงเวลาที่รูปแบบการขนส่งหนึ่งไม่เหมาะสมหรือมีอุปสรรคผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสามารถเลือกใช้อีกรูปแบบการขนส่งหนึ่งแทนได้ โดยอุปสรรคประโยชน์ที่สำคัญและมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงและทางถนนผ่านเส้นทาง R3A แสดงดังตารางที่ 1 จากปัจจัยทั้งหมดที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าปัจจัยส่วนใหญ่เกื้อหนุนให้เกิดการเลือกใช้การขนส่งทางถนนมากกว่าทางน้ำ สำหรับปัจจัยที่เป็นข้อได้เปรียบสำคัญของการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ราคาค่าขนส่ง และปัจจัยแวดล้อม เช่น ข้อกำหนด กฎระเบียบของการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น

4. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ศึกษา

เพื่อให้กลยุทธ์การปรับตัวของท่าเรือเชียงของเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องอาศัยความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ศึกษาเพื่อให้ทราบถึง มุมมอง ความคิดเห็น และแนวทางในการปรับตัวของท่าเรือเชียงของ หากมีการใช้เส้นทางขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

ผ่านวิธีการประชุมกลุ่ม เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2556 ณ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และวันที่ 11 ตุลาคม 2556 ณ ห้องประชุมท่าเรือจังหวัด สิบสองปันนา ดังภาพที่ 6 สามารถสรุปเป็นปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกได้ ดังนี้

ปัจจัยภายใน ท่าเรือเชียงของเป็นท่าเรือเพียงแห่งเดียวที่สามารถขนสินค้าข้ามไปยังเมืองห้วยทราย ซึ่งมีลักษณะเป็นชุมชนเมืองของสปป.ลาว อีกทั้งยังเป็นท่าเรือสากลตามข้อตกลงของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และมีพื้นฐานทางกิจกรรมการค้าชายแดนที่สามารถยกระดับและส่งเสริมการค้าผ่านแดนในรูปแบบการค้าระหว่างประเทศตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ได้ อย่างไรก็ตาม ก็มีจุดอ่อนด้านทำเลที่ตั้งของท่าเรือซึ่งอยู่ในตัวเมือง อีกทั้งอำเภอเชียงของยังเป็นเมืองขนาดเล็กมีอัตราการเติบโตต่ำ ผู้คนดำเนินธุรกิจการค้าในระดับท้องถิ่น ยังไม่มีความสามารถในการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศซึ่งมีความซับซ้อนและความเสี่ยงกว่ารูปแบบธุรกิจดั้งเดิมปัจจัยภายนอก จากยุทธศาสตร์จังหวัดเชียงรายซึ่งต้องการพัฒนาพื้นที่อำเภอเชียงของให้เป็นเมืองโลจิสติกส์ (logistics city) ทำให้ท่าเรือเชียงของมีโอกาสนในการส่งเสริมและสนับสนุนยุทธศาสตร์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญที่พบก็คือ การบริหารจัดการและการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาชน เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน ยังขาดความพร้อมโดยเฉพาะการบริหารจัดการมีความล่าช้า และนโยบายของภาครัฐทั้งของไทยและสปป.ลาว ที่จะให้การบริการของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไปให้บริการร่วมกันที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ซึ่งไม่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือเชียงของ

Table 1 Factors influencing the decision making on mode choice between road and river transports in northern Mekong Sub-region

Factor	River Transport via Mekong River	Road Transport via R3A
Cost	Lower (if excludes feeder and transshipment cost)	Higher (difference can be smaller if includes feeder and transshipment cost)
Time	Slower (2 days from Jinghong to Chiang San)	Faster (1 day from Jinghong to Chiang San)
Reliability	Low (especially dry season)	Moderate (potential road accident)
Flexibility	Low (Fixed route, transshipment area and relying on feeder)	High
Transshipment	Limitation on current facility	Fewer limitation
Accessibility	Low	High (allows Door-to-Door service)
Regulations	For current stage, river transport can be beneficial for importing some products to China as it has relaxer import regulations	Cross Border Transportation Agreement can potentially relax some of current regulations for road transport if it has been fully implemented; However, not at the current stage



Figure 6 Stakeholder focus group seminar held in this study

อภิปรายผล

ผลการศึกษาดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าท่าเรือเชียงของได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเปิดให้บริการของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 หลังจากสะพานเปิดให้บริการพบประเด็นที่มีผลต่อการดำเนินการของท่าเรือเชียงของเป็นอย่างมากได้แก่การที่สปป.ลาว ได้ย้ายหน่วยงานศุลกากรและพิธีการข้ามแดนจากเดิมที่อยู่บริเวณท่าเรือเมืองห้วยทราย ไปยังบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ทั้งหมด จึงทำให้การขนส่งสินค้าแทบทั้งหมดย้ายไปที่สะพานฯ โดยพบว่ามีเพียงสินค้าเทกองบางชนิดที่มีปลายทางที่เมืองหลวงพระบางยังเลือกใช้การขนส่งทางน้ำผ่านท่าเรือเชียงของ แต่ถือเป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับสินค้าที่ขนส่งไปยังภาคเหนือของสปป.ลาวและจีน ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีอรรถประโยชน์สูงสุดที่กล่าวว่า ผู้ที่กำลังเผชิญกับการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง จะเลือกรูปแบบการขนส่งที่ให้อรรถประโยชน์แก่ผู้นั้นสูงสุด (Hensher *et al.*, 2005) จะเห็นได้ว่าแนวโน้มการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงของทั้งในระยะสั้นและระยะยาวน่าจะมีความโน้มถ่วงลดลงอย่างต่อเนื่องหรืออาจจะไม่มีสินค้าผ่านท่าเรืออีกต่อไป ทั้งนี้ผลการวิเคราะห์เป็นไปตามปัจจัยเชิงนโยบายของไทยและสปป.ลาว ปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพ ที่ตั้งของชุมชนและแหล่งกิจกรรม ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ไม่สามารถควบคุมได้โดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งในประเทศใดประเทศหนึ่งผลกระทบดังกล่าวทำให้ท่าเรือเชียงของอาจจำเป็นต้องลดบทบาทในการขนส่งสินค้าข้ามแดนลงเพื่อให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลง หนึ่งการดำเนินกิจกรรมขนส่งที่ท่าเรือเชียงของซึ่งมีท่าเลที่ตั้งอยู่ในแหล่งชุมชน ยังต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนตามแนวทางการพัฒนาพื้นที่สีเขียวอย่างยั่งยืน ซึ่งต้องส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ชุมชน และภาคเอกชนร่วมด้วย (อุบลรัตน์ และจิราภรณ์, 2557) ด้วยเหตุนี้แนวทางการปรับตัวของท่าเรือเชียงของที่เป็นไปได้จึงสามารถจำแนกเป็น 2 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาท่าเรือเชียงของให้เป็นท่าเรือเพื่อบริการนักท่องเที่ยวเต็มรูปแบบ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ครบถ้วนตามเกณฑ์มาตรฐานทั้งด้าน

กิจกรรม ด้านความปลอดภัย และด้านภูมิทัศน์ สามารถให้บริการได้ทั้งคนที่เดินทางข้ามไปมาระหว่างอำเภอเชียงของและเมืองห้วยทราย กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางตามลำน้ำโขงไปยังหลวงพระบาง และผู้คนทั่วไปในฐานะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับชุมชนและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 2 การมีบทบาทและเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน โดยการจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ ท่าเรือบก (dry port) หรือ Inland container depot (ICD) หรือศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport center) เพื่อขนส่งสินค้าบรรจุตู้ระหว่างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 อำเภอเชียงของ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือแหลมฉบัง

การจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เหล่านี้ ยังสอดคล้องกับแนวทางที่ประเทศจีนกำลังดำเนินการได้แก่การพัฒนาท่าเรือกานหนานป้าและท่าเรือกวนเหล่ย (เป็นท่าเรือในจีนที่สามารถเดินเรือจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปถึง) ให้สามารถขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าได้ นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนทางถนนในปัจจุบันส่วนใหญ่ก็ใช้การบรรจุในตู้สินค้าเช่นกัน การมุ่งเน้นที่การขนส่งสินค้าระยะไกลด้วยตู้สินค้าจึงเป็นสิ่งที่มีความเป็นไปได้ (สำนักท่าเรือภูมิภาค, 2557)

กลยุทธ์ที่กล่าวไปแล้วข้างต้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้มีความคล่องตัว รวดเร็ว และมีราคาที่เหมาะสมได้ อาทิ การส่งของจากประเทศจีนผ่านถนน R3A หรือทางลำน้ำโขงก็ตาม เมื่อมาถึงท่าเรือบกที่อำเภอเชียงของก็สามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรผ่านแดนในลักษณะการให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ เพื่อส่งต่อไปขึ้นเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบังได้โดยมีการรับประกันความพึงพอใจในการให้บริการ เช่น ตู้สินค้าจะถึงเรือสินค้าภายใน 72 ชั่วโมง เป็นต้น

อย่างไรก็ดี แนวคิดดังกล่าวนี้ไม่ใช่เรื่องใหม่ ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่ได้มีแนวคิดดังกล่าวเช่นกัน

ไม่ว่าจะเป็นกรมการขนส่งทางบก ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งชายแดน ขณะเดียวกัน การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยก็ได้ทำการศึกษาและคัดเลือกพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ในบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เช่นกัน นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้อยู่ระหว่างการศึกษาการการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ โดยหนึ่งในพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกและบรรจุอยู่ในแผนได้แก่อำเภอเชียงของและเชียงแสน

สรุป

การทำเรือแห่งประเทศไทยไม่ควรมองหาโอกาสทางธุรกิจของท่าเรือเชียงของที่อยู่บนแนวคิดการลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ไม่มี ความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับโครงการที่หน่วยงานอื่นได้ริเริ่มดำเนินการไปแล้วก่อนหน้านี้ แต่การทำเรือแห่งประเทศไทยควรกำหนดบทบาทของหน่วยงานให้เป็นหน่วยงานชำนาญการ (expert and practiced

institution) เข้าไปมีส่วนร่วมบูรณาการระบบและถ่ายทอดความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้กับโครงการและหน่วยงานอื่นที่กล่าวมา (business alliances) เพื่อเป็นการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเฉพาะการขนส่งข้ามทวีป ระหว่างพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบนซึ่งเป็นพื้นที่ปิด (landlocked area) และมหาสมุทรผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การใช้งบประมาณแผ่นดินสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างคุ้มค่าสูงสุด ทั้งนี้ จำเป็นต้องสร้างความพร้อมรองรับการพัฒนาการค้า ชุมชน และอุตสาหกรรมในอนาคตที่ต้องการการเชื่อมโยงกันทั้งการเชื่อมต่อทางกายภาพ (connection) การเชื่อมต่อผ่านระบบข้อมูลสารสนเทศ (communication) และการสร้างความสามารถในการทำงานร่วมกัน (collaboration) ซึ่งจะนำไปสู่ความสามารถในการเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างหน่วยต่าง ๆ (interconnectivity) ทั้งในระดับชุมชนประเทศและระหว่างประเทศ รวมไปถึงการพัฒนาความสามารถในการทำงานร่วมกัน (interoperability) ระหว่างผู้เล่นในโซ่อุปทาน เพื่อนำไปสู่การเข้าถึงตลาด (market access) แหล่งใหม่ในอนาคต ดังภาพที่ 7



Figure 7 Suggested concept mapping for Chiang Khong port adaptation

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนงานวิจัยจากสำนักท่าเรือภูมิภาค การท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อปีพ.ศ. 2556 ภายใต้โครงการศึกษาผลกระทบและแนวทางการปรับตัวของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเชียงของเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการมีเส้นทาง การขนส่งสินค้าผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)

เอกสารอ้างอิง

- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. 2551. การศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, กรุงเทพฯ.
- กรมส่งเสริมการส่งออก. 2555. โครงการศึกษาเส้นทาง การขนส่งระหว่างจีนตอนใต้ – ไทย – อินเดีย. กรมส่งเสริมการส่งออก, กรุงเทพฯ.
- ด้านศุลกากรเชียงของ. 2557. สถิติการนำเข้า-ส่งออกราย เดือนผ่านด้านศุลกากรเชียงของ. ด้านศุลกากร เชียงของ, เชียงราย.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2553. การศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งสินค้า (intermodal facilities) ที่เชียงแสนและเชียง ของ จังหวัดเชียงราย. กระทรวงคมนาคม, กรุงเทพฯ.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2557. โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบ การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยง กับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ. กระทรวงคมนาคม, กรุงเทพฯ.
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย. 2555. การพัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย. กระทรวงพาณิชย์, กรุงเทพฯ.
- สำนักท่าเรือภูมิภาค. 2557. โครงการศึกษาผลกระทบและ แนวทางการปรับตัวของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่ เกิดขึ้นจากการมีเส้นทาง การขนส่งสินค้าผ่าน สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วย ทราย). การท่าเรือแห่งประเทศไทย, กรุงเทพฯ.
- อุบลรัตน์ หย่าใส และจิราภรณ์ ตั้งกิตติภรณ์. 2557. แนวทางการพัฒนาพื้นที่สีเขียวอย่างยั่งยืนในเขต เทศบาลนครเชียงใหม่. วารสารการพัฒนาชุมชน และคุณภาพชีวิต 2(3): 233-243.
- Hensher, D.A., J.M. Rose and W.H. Greene. 2005. Applied Choice Analysis: A Primer. Cambridge University Press, Cambridge, U.K.