

ความท้าทายของการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสนกับท่าเรือกวนเหล่ย์ และผลกระทบต่อการค้าชายแดนไทย-จีน

กานต์สินี รอดเลี้ยง¹ และ ดร.พรปวิษย์ หล้าพีระกุล^{2*}

¹ สำนักวิชาจีนวิทยา มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง อีเมล kansinee.rod@mfu.ac.th

² สำนักวิชาจีนวิทยา มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง อีเมล pornpawis.lha@mfu.ac.th

Challenges in the Management of Maritime Transport on the Mekong River Between Chiang Saen Port and Guanlei Port, and Their Impact on Thai-Chinese Border Trade

Kansinee Rodliang¹, and Pornpawis Lhapeerakul, Ph.D.^{2*}

¹ School of Sinology, Mae Fah Luang University, Email: kansinee.rod@mfu.ac.th

² School of Sinology, Mae Fah Luang University, Email: pornpawis.lha@mfu.ac.th

Article Info

Article Type: Research Article

Article History:

Received: September 3, 2024

Revised: November 21, 2024

Accepted: November 27, 2024

คำสำคัญ

การค้าชายแดนไทย-จีน, การขนส่งทางเรือ, ท่าเรือเชียงแสน, ท่าเรือกวนเหล่ย์, เชียงราย-ยูนนาน

Keywords :

Thai-Chinese Border Trade, Maritime Transport, Chiang Saen Port, Guanlei Port, Chiang Rai-Yunnan

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายกับท่าเรือกวนเหล่ย์ มณฑลยูนนาน” ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณการวิจัยจากมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง ประเภททุนนักวิจัยรุ่นใหม่ ประจำปีงบประมาณ 2567

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพการณ์ อุปสรรค ปัญหา รวมถึงความท้าทายของการค้าและการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายกับท่าเรือกวนเหล่ย์ มณฑลยูนนาน ใช้วิธีการศึกษาด้วยเอกสารวิชาการและการสัมภาษณ์เชิงลึก นำเสนอผลการศึกษาและอภิปรายผลด้วยการพรรณนาวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่าการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนานผ่านท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกวนเหล่ย์ ในฐานะที่เป็นเมืองหน้าด่านการนำเข้าและส่งออกสินค้า มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน สร้างความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนให้แข็งแกร่ง ขยายมูลค่าทางการค้า สร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงการกระชับความสัมพันธ์ตั้งแต่ภาคประชาสังคม ภาคเอกชนและภาครัฐบาล ทั้งนี้ กลับพบปัญหาทั้งด้านกฎหมายเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวก สะดวกด้านพิธีการศุลกากร การบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน ขาดความเป็นเอกภาพ ขาดการประสานงานและความร่วมมือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี การแก้ปัญหาให้ตรงจุดและมีการประสานงานกันอย่างจริงจังจะสามารถขยายการระวางสินค้าและลดต้นทุนทางการค้าได้ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและการค้าของทั้งสองประเทศ

Abstract

This qualitative study aimed at examining and analyzing the conditions, obstacles, challenges, related to the trade and maritime transport of goods along the Mekong River between Chiang Saen Port in Chiang Rai and Guanlei Port in Yunnan. The study employed both documentary analysis and in-depth interviews as methods of investigation. The findings are presented through descriptive and narrative analysis. The study revealed that maritime trade and transport of goods along the Mekong River between Chiang Rai and Yunnan, via Chiang Saen Port and Guanlei Port, play a significant role in the development of the border economy. They contribute to strengthening of trade and investment cooperation, expanding trade value, enhancing competitiveness, and fostering relationships across the public, private, and governmental sectors. However, several issues have been identified, including legal problems related to customs facilitation procedures, different law enforcement practices, a lack of uniformity, insufficient coordination and cooperation towards a standardized approach, and non-tariff trade barriers. Addressing these issues effectively and coordinating efforts seriously could expand cargo capacity and reduce trade costs, which would benefit the economies and trade relations of both countries.

* Corresponding author: Pornpawis Lhapeerakul, Ph.D.

E-mail address: pornpawis.lha@mfu.ac.th

1. บทนำ

ความเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดเชียงรายกับมณฑลยูนนานประการสำคัญคือ ภูมิศาสตร์ของมณฑลยูนนานมีการเชื่อมโยงทางกายภาพโดยแม่น้ำโขงกับประเทศไทยตอนบนคือจังหวัดเชียงราย มีชายแดนติดกับลาวและเมียนมาที่สามารถเชื่อมโยงกันด้วยระบบคมนาคมหลากหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ทั้งทางบก (ถนนสาย R3A R3B) ทางน้ำ (แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง) ทางอากาศ (ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานนานาชาติคุนหมิงฉางซูย) และในอนาคตประเทศไทยมีแผนพัฒนาจังหวัดเชียงรายให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ที่จะทำให้เกิดความเชื่อมโยงกันระหว่างไทยกับจีนอย่างรอบด้านมากขึ้น ด้วยลักษณะการเชื่อมโยงกันของเชียงรายและยูนนานเช่นนี้ ส่งผลให้ประเทศไทยตอนบนกับประเทศจีนตอนใต้มีความใกล้ชิดและความร่วมมือกันหลากหลายด้าน มีการแลกเปลี่ยนทางด้านศิลปะ วัฒนธรรม การศึกษา สังคม การเมือง และเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการค้าชายแดนที่มีความชัดเจนเป็นอย่างมาก (พิทยา สุวพันธ์, 2565) ในปัจจุบัน การค้าชายแดนระหว่างจังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนาน มีความสำคัญทั้งต่อประเทศไทยตอนบนและประเทศจีนตอนล่างเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการค้าด้วยการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงที่เริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 และที่สำคัญคือ ในการประชุมคณะทำงานเพื่อความร่วมมือไทย (ภาคเหนือ) – ยูนนาน ครั้งที่ 6 ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2560 ที่ผ่านมา ทั้งไทยและจีนลงนามบันทึกการหารือร่วมกัน ซึ่งการประชุมระบุถึงความคืบหน้าของความร่วมมือ และเน้นย้ำความสำคัญของคณะทำงานในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือในหลายระดับระหว่างไทยกับจีน โดยเฉพาะในบริบทของแผนงานในปัจจุบันและการพัฒนาต่าง ๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ของแต่ละฝ่ายที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน ครอบคลุม 13 สาขาความร่วมมือและประเด็นเรื่องการส่งเสริมการค้าและคมนาคม โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าเป็นประเด็นสำคัญ (กองการต่างประเทศ, 2565)

การค้าชายแดนโดยการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงของฝ่ายไทยนั้นมิใช่เรือพาณิชย์เชียงแสน (หลังจากนี้ใช้คำย่อเป็น “ท่าเรือเชียงแสน”) เป็นท่าเรือด่านแรกในการค้าและการขนส่งระหว่างภาคเหนือตอนบนกับจีนตอนใต้ สร้างขึ้นตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เมื่อปี พ.ศ. 2537 ในแรกเริ่มมีการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 บริเวณริมแม่น้ำโขง หมู่ 6 ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ปัจจุบันถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยวโดยสาร เพราะตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับวัดและโบราณสถาน ต่อมาในปี พ.ศ. 2555 ได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 แล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ท่าเรือแห่งนี้ถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือพาณิชย์สำหรับให้บริการเรือสินค้าและเรือโดยสาร ตั้งอยู่ที่บ้านสันทรายกองงาม ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ห่างจากท่าเรือแห่งแรกทางน้ำ 5 กิโลเมตร และทางบกประมาณ 11 กิโลเมตร (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน, 2562) ปัจจุบันท่าเรือเชียงแสนนั้นดำเนินการภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงของ 4 ประเทศ คือ ไทย จีน ลาวและเมียนมา เน้นการให้มีท่าเรือที่มีมาตรฐานและความปลอดภัยในการเดินเรือสินค้าเรือท่องเที่ยวและคนโดยสาร มีเป้าหมายหลัก 2 ประการคือ 1) ประตุการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มน้ำโขงตอนบน ส่งเสริมการขนส่งและการค้าตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง และ 2) เสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน, 2562)

สำหรับมณฑลยูนนานของประเทศจีนมีท่าเรือหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั้งหมด 7 แห่ง หนึ่งในท่าเรือที่สำคัญและเป็นท่าเรือนานาชาติด่านแรก ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางตอนใต้ของจีนกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านเส้นทางแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง คือ ท่าเรือกวนเหล่ย์ที่ตั้งอยู่ในเขตปกครองตนเองชนชาติไทสิบสองปันนา (หลังจากนี้ใช้คำย่อเป็น “เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา”) สร้างขึ้นเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2543 เป็นหนึ่งในท่าเรือที่มีภูมิศาสตร์ที่ดี ทิวทัศน์สวยงามสามารถเดินเรือบรรทุกสินค้าขนาด 150,000 ตันได้ตลอดทั้งปี โดยไม่ได้รับผลกระทบจากโรงไฟฟ้าของจีน อยู่ห่างจากท่าเรือจิ่งหง (ท่าเรือในประเทศ) เพียง 83 กิโลเมตร ปัจจุบันท่าเรือกวนเหล่ย์เป็นท่าเรือที่สามารถขนส่งสินค้าไปได้ 3 ประเทศ ได้แก่ ลาว เมียนมา และไทย ท่าเรือแห่งนี้มีการบริหารจัดการด้านการเดินเรือที่เข้มงวด อนุญาตให้เดินเรือเฉพาะเวลา 08.00 – 20.00 น. เท่านั้น สินค้านำเข้าหลักจากท่าเรือเชียงแสนได้แก่ ยางพารา ไม้ น้ำมัน ผลไม้แห้ง ฯลฯ ส่วนสินค้าส่งออกหลักได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ของเล่น อุปกรณ์กีฬา ของใช้ในชีวิตประจำวัน ผัก ผลไม้ ฯลฯ และท่าเรือกวนเหล่ย์มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ 1) การค้าระหว่างประเทศ 2) การขนส่ง และ 3) การท่องเที่ยว (People's Government of Mengla Country, 2008) นอกจากนี้ท่าเรือกวนเหล่ย์ยังนับได้ว่าเป็นท่าเรือใหม่เป็นคู่แข่งกับท่าเรือซือเหมาที่ตั้งอยู่ในเมืองผู่เอ๋อร์ มณฑลยูนนานที่เปิดใช้งาน

เมื่อปี พ.ศ. 2536 แต่เนื่องจากท่าเรือมีพื้นที่ขนาดเล็ก ท่าเทียบเรือค่อนข้างเล็ก สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือค่อนข้างล้าหลัง จึงมีปริมาณการขนส่งน้อยลง จนกระทั่งหยุดดำเนินการในปัจจุบัน (People's Government of Yunnan Province, 2008)

กระทั่งเมื่อมีการเติบโตของการขนส่งทางบกผ่านทางชายแดนบนเส้นทาง R3A และ R3B ประกอบกับการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Disease 2019 หรือ COVID-19) ทำให้มีขั้นตอนในการตรวจคัดกรองโรคก่อนการขนส่งหลายขั้นตอน ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เลือกเส้นทางทางบกแทนทางน้ำ เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่ต้องการ ต่างจากการขนส่งทางเรือที่ต้องรอให้สินค้าเต็มเรือแล้วจึงออกเรือ เป็นเหตุให้การขนส่งทางเรือผ่านเส้นทางแม่น้ำโขงมีระยะรอดค้อมากกว่าวิธีการขนส่งทางบก อีกทั้ง การขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ยมีข้อจำกัดเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคบางชนิดเท่านั้น เช่น น้ำตาล น้ำมัน ถั่ว ชิ้นส่วนไก่แช่แข็งและไม่อนุญาตให้ส่งสินค้าเกษตรและผลไม้ได้ จึงทำให้ผู้ประกอบการจำนวนหนึ่งเลือกวิธีการขนส่งทางบกแทน ดังที่เห็นได้จากการเก็บสถิติประจำปีของเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาปี พ.ศ. 2564 พบว่า เขตปกครองตนเองสิบสองปันนามีปริมาณการขนส่งสินค้าเพียง 240,000 ตันมากกว่าการขนส่งทางรางและทางอากาศ แต่น้อยกว่าการขนส่งทางบกมากถึง 33.6 ล้านตัน (People's Government of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture, 2021)

แต่อย่างไรก็ตาม จีนกล่าวถึงท่าเรือกว๋นเหล่ยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติห้าปีฉบับที่ 14 ของเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาและโครงการวิสัยทัศน์ปี ค.ศ. 2035 (The 14th Five-Year Plan for National economic and Social Development of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture and the outline of the long-term goals for 2035) มากถึง 13 ครั้ง โดยมีใจความหลักสำคัญว่า ท่าเรือกว๋นเหล่ยได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลให้เป็นท่าเรือระดับนานาชาติ และเร่งพัฒนาภาพลักษณ์และระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานบริเวณรอบท่าเรือกว๋นเหล่ย และระหว่างท่าเรือกว๋นเหล่ยไปท่าเรือจิ่งหิงเพื่อรองรับต่อการขนส่งทางบกและทางน้ำระหว่างประเทศลาว เมียนมาและไทย ผ่านเส้นทางแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และในปี พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมามีท่าเรือกว๋นเหล่ยถูกบรรจุอยู่ในแผนพัฒนาการคมนาคมขนส่ง (ฉบับสมบูรณ์) ระยะ 5 ปี ฉบับที่ 14 ของมณฑลยูนนานอีกด้วย จึงจะเห็นได้ว่ามณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาให้ความสำคัญแก่ท่าเรือกว๋นเหล่ยเป็นอย่างมาก และให้ความสำคัญกับการค้าการขนส่งทางเรือไปยังปลายทางคือท่าเรือเชียงแสน ประเทศไทย ซึ่งทั้งสองท่าเรือถือได้ว่าเป็นอีกหนึ่งท่าเรือที่มีอิทธิพลต่อการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดนและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับจีน (People's Government of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture, 2022)

แม้ว่าการดำเนินการต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนของทั้งจังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนานในการส่งเสริมการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างกัน ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกว๋นเหล่ยมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางเรือของทั้งสองประเทศเป็นอย่างมาก แต่ยังมีปัญหา อุปสรรคและความท้าทายต่าง ๆ มากมาย ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในทางอ้อม เช่น ประเด็นปัญหาเรื่องของการสร้างเขื่อนและกักเก็บน้ำที่ทำให้ปริมาณน้ำแม่น้ำโขงลดน้อยลง การระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขงที่ส่งผลกระทบต่อการค้าดำเนินชีวิตของประชาชนแนวชายฝั่งและระบบนิเวศในแม่น้ำโขง (ธัญพร บัวทอง, 2562) ความสะดวกและรวดเร็วในการขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R3A ที่เป็นหนึ่งในเหตุให้มีผู้ใช้วิธีการขนส่งทางเรื่อน้อยลง ความต่อเนื่องในความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มน้ำโขงตอนบน (จีน เมียนมา ลาวและไทย) ปัญหาของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าและท่าเรือ ส่วนปัญหาและอุปสรรคทางตรง คือ การบริหารจัดการภายในองค์กรที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งรวมถึงงานทางด้านเอกสารศุลกากรและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การลักลอบขนส่งสินค้าทางเรือโดยผิดกฎหมาย การขนส่งสินค้าต้องห้าม ปริมาณพื้นที่ในการกักเก็บสินค้าและอื่น ๆ ดังนั้น ประเด็นปัญหาเรื่องการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกว๋นเหล่ย มณฑลยูนนาน จึงเป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนและเมื่อสามารถชี้ให้เห็นถึงอุปสรรค ปัญหาและความท้าทายได้อย่างตรงจุดและชัดเจน จะสามารถมีแนวทางการบริหารจัดการที่ดีและมีคุณภาพในการบริหารจัดการท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการค้าโดยการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขง การค้าชายแดนระหว่างไทยกับจีน รวมไปถึงส่งเสริมการท่องเที่ยวและแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชนไทยกับจีนเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือในอนาคตได้

2. ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ โดยเลือกใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) วิธีการการสัมภาษณ์เป็นในรูปแบบของการลงพื้นที่และสัมภาษณ์ออนไลน์ร่วมกัน มีประเด็นคำถามครอบคลุมและเหมาะสมสำหรับการวิจัย คือ สภาพการณ์ทั่วไปของการดำเนินโดยภาพรวมของท่าเรือ อุบัติเหตุ ปัญหา ความท้าทายในการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขง สภาพการณ์ปัญหาการขนส่งทางเรือระหว่างและหลังการแพร่ระบาดของ COVID-19 การทำความร่วมมือในการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนาน และข้อเสนอที่จำเป็น โดยแบบสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นได้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการวิจัยในมนุษย์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว (รหัสรับรอง COA: 36/2024) กลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์ใช้รหัสแทนการระบุตำแหน่งหน้าที่ ประกอบด้วยผู้จัดการประจำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย (รหัส 01) เจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนาน (รหัส 02) พาณิชย์จังหวัดเชียงราย (รหัส 03) ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย (รหัส 04) เจ้าของบริษัทตัวแทนการขนส่งสินค้าทางเรือฝ่ายไทยและจีน (รหัส 05) ซึ่งทั้งหมดเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือและการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง

สำหรับข้อมูลทุติยภูมิเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ บทความวิชาการ งานวิจัย รายงานประจำปีของท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกวนเหล่ย ซึ่งเป็นชุดข้อมูลทางตัวเลขที่ได้รับความอนุเคราะห์จากท่าเรือเชียงแสน รวมถึงประกาศเชิงนโยบาย เอกสารทางราชการ ข้อตกลงสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนาน

เมื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิแล้ว นำข้อมูลทั้งหมดมาจำแนกและแบ่งประเภทของข้อมูลในแต่ละส่วนตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ สภาพการณ์การค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างจีนกับไทย โดยเฉพาะพื้นที่ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนาน จากนั้นวิเคราะห์เนื้อหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ปัญหา และความท้าทายของการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนานทั้งช่วงก่อน ระหว่าง และหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ด้วยพื้นฐานแนวคิดเรื่องการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งทางเรือ และนำอุปสรรค ปัญหาและความท้าทายของการบริหารจัดการการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนานมาวิเคราะห์ด้วย SWOT (SWOT Analysis) เพื่อสรุปและอภิปรายผลการวิจัย ในส่วนสุดท้ายเสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการที่ดีและมีคุณภาพในการค้าชายแดนด้วยการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง นำไปปรับประยุกต์ใช้เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือต่อไปในอนาคต

3. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและการทบทวนวรรณกรรม

เพื่ออธิบายเกี่ยวกับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ ได้นำแนวคิดเรื่องการค้าระหว่างประเทศ (International Trade) อธิบายความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ แสดงให้เห็นภาพรวมของการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและการค้าระหว่างไทยกับจีน นอกจากนี้ ยังใช้แนวคิดเรื่องการค้าระหว่างประเทศกับกระบวนการขนส่ง (International Trade and Logistics) เพื่อชี้ให้เห็นว่ากระบวนการขนส่งนั้นมีบทบาทสำคัญกับการค้าระหว่างประเทศอย่างไร ซึ่งในบริบทพื้นที่ชายแดน จังหวัดเชียงรายของไทย กับมณฑลยูนนานของจีนนั้นมีแม่น้ำล้านช้างและแม่น้ำโขงเป็นส่วนสำคัญของการค้าระหว่างประเทศไทยจีนโดยการขนส่งทางเรือ และมีท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกวนเหล่ยที่มีบทบาทสำคัญในการก่อให้เกิดกระบวนการค้าระหว่างประเทศของไทย (เชียงราย) กับจีน (ยูนนาน)

3.1 การค้าระหว่างประเทศกับกระบวนการขนส่ง (International Trade and Logistics)

ในระบบเศรษฐกิจแบบเสรี (Free Economy) หรือเศรษฐกิจแบบเปิด กิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศในเรื่องการค้า เศรษฐกิจ และการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจจะมีผลต่อรายได้ประชาชาติโดยตรง ในอดีตแนวคิดเรื่องการค้าหรือลัทธิพาณิชย์นิยม

(Mercantilism)¹ เริ่มต้นในช่วงศตวรรษที่ 16 และ 17 ยุโรป โดยกลุ่มพ่อค้ามุ่งสะสมทองคำและสรรหาทองคำมาไว้ในครอบครอง มีการแลกเปลี่ยนค้าขายทั้งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมเบา รวมถึงการค้าทาส โดยผู้นำในอดีตเชื่อว่าการมีทองคำไว้ครอบครองจำนวนมากเท่าใด นั่นหมายถึงความมั่งคั่งของรัฐมากเท่านั้น (Dixit, 2010) ต่อมากลางศตวรรษที่ 18 ในฝรั่งเศส นักเศรษฐศาสตร์ยุโรปกลุ่ม Physiocrats² เรียกร้องเสรีภาพในการผลิตและการค้าในอังกฤษเพื่อให้ระบบเศรษฐกิจการค้านั้นเป็นไปตาม “กฎแห่งธรรมชาติ” (Rule of Nature) อันขัดแย้งกับลัทธิพาณิชย์นิยม และในปี ค.ศ. 1776 นักเศรษฐศาสตร์อันมีชื่อเสียงระดับโลกอย่างอดัม สมิท (Adam Smith) เขียนหนังสือว่าด้วยทุน (The Wealth of Nations) อธิบายถึงข้อดีของการยกเลิกข้อจำกัดทางการค้าที่ทำให้การค้าถูกจำกัดและเป็นอิสระ ซึ่งก่อให้เกิดกระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากขึ้น (American Trading International, 2022) ด้วยวิวัฒนาการของกระบวนการการค้าเหล่านี้ ทำให้รูปแบบของการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันนั้นแตกต่างออกไปจากในอดีต โดยเรียกว่า “การค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่” (Modern International Trade) (สุจินดา เจียมศรีพงษ์, 2565) แต่กระนั้นการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่กลับนำมาซึ่งประเด็นปัญหาต่าง ๆ อีกมากมาย ทั้งการสะสมทุน การคว่ำบาตร การแข่งขันและกีดกันทางการค้า สงครามการค้า รวมถึงปัจจัยจากการแทรกแซงของรัฐบาลและการเกิดขึ้นของโรคระบาด (Zhang, 2008) ซึ่งมีได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจการค้าโลกเท่านั้น แต่ยังมีอิทธิพลต่อการเมือง สังคมและต่อประชาชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้จากเหตุการณ์เหล่านี้ จึงเห็นได้ว่า การค้าระหว่างประเทศนั้นมีความเชื่อมโยงกันกับบริบทอื่น ๆ และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน, 2564)

การค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่นั้นมักให้ความสำคัญกับการขนส่ง (Logistics) ควบคู่ไปด้วย หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นเรื่องที่ยากแยกออกจากกันไม่ได้ เนื่องด้วยการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นระหว่างพรมแดนและระหว่างประเทศ แต่ละประเทศมีเขตแดนที่ติดต่อกันโดยพื้นดิน พื้นน้ำหรือไม่ได้มีเขตแดนติดต่อกัน (The World Bank Group, 2024) ดังนั้น กระบวนการในการค้าระหว่างประเทศจึงมีหลากหลายวิธีการที่จะขับเคลื่อนสินค้าต่าง ๆ ไปยังประเทศเป้าหมาย ซึ่งมีทั้งทางบกโดยรถยนต์ ทางรางโดยรถไฟ ทางอากาศโดยเครื่องบิน ทางทะเลและทางน้ำโดยเรือ และการขนส่งในแต่ละรูปแบบ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์และที่ตั้งของแต่ละประเทศที่มีการค้าระหว่างกันแล้ว ยังมีปัจจัยในเรื่องของตัวสินค้าและระยะเวลาในการขนส่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่จะต้องคำนึงถึงอีกด้วย (Jiang et al., 2020) ในปัจจุบัน การขนส่งที่เป็นที่นิยมและเลือกใช้มากที่สุดคือ การขนส่งทางเรือ เพราะมีต้นทุนต่ำ ราคาถูก ขนส่งได้ครั้งละจำนวนมาก แต่มีประเด็นปัญหาเรื่องระยะเวลาที่ยาวนานและความปลอดภัยในการขนส่ง ต่อมาคือ ทางอากาศที่สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย แต่ทว่าก็แลกมาด้วยค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง เมื่อพิจารณาในทางการค้าแล้วอาจจะเกิดความไม่คุ้มทุนและการลงทุนที่สูงเกินความจำเป็น และวิธีการขนส่งทางบก ทั้งโดยรถยนต์และการขนส่งทางรางโดยรถไฟ ที่มีจำนวนการขนส่งในแต่ละครั้งได้น้อยเมื่อเทียบกับการขนส่งทางเรือและไม่รวดเร็วเท่ากับการขนส่งทางอากาศ แต่ทว่ามีความปลอดภัยและรวดเร็วในระดับกลาง มีค่าใช้จ่ายที่ไม่สูงมากนัก แต่ทว่ามีข้อจำกัดในพื้นที่ ที่จำเป็นต้องมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ติดกันเท่านั้น จึงเห็นได้ว่า การขนส่งนั้นมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมากในขับเคลื่อนการค้าระหว่างประเทศ

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน การขนส่งทางเรือถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ เพราะเป็นเพียงการขนส่งชนิดเดียวที่ขนส่งสินค้าได้มีปริมาณน้ำหนักที่มาก ค่าระวางมีราคาถูกกว่าการขนส่งชนิดอื่น และการขนส่งทางเรือยังเป็นที่นิยมสำหรับการขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของนานาประเทศในโลกที่มีพื้นที่ติดทะเล และถึงแม้บางประเทศจะไม่มีพื้นที่ติดทะเลโดยตรงก็พยายามที่ขุดลอกคลองเชื่อมแม่น้ำไปยังทะเลเพื่อเอื้อต่อการค้าขาย ทั้งนี้ ยังจะเห็นได้ว่าการค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่เกิดขึ้นในขอบชายฝั่งทะเล เมืองที่เจริญรุ่งเรืองต่าง ๆ นั้นล้วนแล้วแต่เป็นเมืองชายฝั่งทะเลทั้งสิ้น

แต่หลังจากเกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ผู้คนหันมาใช้บริการและสั่งซื้อสินค้าผ่านทางแพลตฟอร์มออนไลน์มากขึ้น ธุรกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรืออีคอมเมิร์ซเติบโตขึ้นเป็นอย่างมากในหลายประเทศทั่วโลก ทำให้ธุรกิจขนส่งและการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ เติบโตขึ้นมากในเวลาเดียวกัน โดยมีธุรกิจแบบ B2B, B2C และ B2B2C เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก มีความ

¹ ลัทธิพาณิชย์นิยมเป็นทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ที่วัดความมั่งคั่งของประเทศด้วยทองคำสำรองและการส่งออกสุทธิ (การส่งออกลบด้วยการนำเข้า) หากประเทศใดขายสินค้าได้มากกว่าที่ซื้อจากประเทศอื่น ประเทศนั้นจะมีดุลการชำระเงิน (BOP) เป็นบวกและได้รับทองคำสำรอง

² Physiocrats เป็นสำนักเศรษฐศาสตร์ที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อศตวรรษที่ 18 ในฝรั่งเศส มีความเชื่อว่านโยบายของรัฐบาลไม่ควรแทรกแซงการดำเนินการของกฎเศรษฐศาสตร์ธรรมชาติ และที่ดินเป็นแหล่งที่มาของความมั่งคั่งทั้งหมด โดยทั่วไปถือว่าเป็นสำนักเศรษฐศาสตร์วิทยาศาสตร์แห่งแรก

จำเป็นที่จะต้องใช้การขนส่งระหว่างประเทศมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะใช้วิธีการขนส่งทางอากาศสำหรับสินค้าที่ต้องการความเร่งรีบในการจัดส่งแล้ว การขนส่งทางเรือเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่สำคัญต่อการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซทั่วโลก เพราะเป็นวิธีการขนส่งที่มีปริมาณการขนส่งสูง ต้นทุนต่ำ แต่ถ้าหากอัตราค่าขนส่งทางเรือระหว่างประเทศมีต้นทุนหรือราคาเพิ่มสูงขึ้นจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจอีคอมเมิร์ซแบบ B2B ซึ่งการเพิ่มขึ้นของต้นทุนมาจากสามสาเหตุหลักได้แก่ 1) อุปทานและอุปสงค์ของการขนส่งทางเรือไม่เท่ากัน มีความต้องการมากกว่าอุปทานที่มีอยู่ 2) ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น และ 3) ขาดแคลนแรงงานที่ทำงานในท่าเรือ (Li and et al., 2022) หลังการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในด้านการค้าระหว่างประเทศมีความต้องการทางการขนส่งทางเรือเพิ่มมากขึ้น เพราะไม่มีข้อจำกัดทางด้านสถานที่เหมือนกับการขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางบก อีกทั้งยังมีต้นทุนที่ต่ำกว่า (Liu & Li, 2023) แต่ทั้งนี้ การขนส่งทางเรือยังมีข้อจำกัดบางประการ เช่น ข้อจำกัดในเรื่องระดับน้ำ (กรณีขนส่งทางแม่น้ำ) และสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือในแต่ละพื้นที่ อีกทั้งผลกระทบที่อาจเกิดจากลมหรือน้ำที่อาจทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย ล้วนเป็นเหตุให้การขนส่งด้วยวิธีนี้ยังไม่เกิดความคล่องตัวเท่าที่ควร กรณีของจีน ที่เป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกและเป็นประเทศที่ส่งออกสินค้าสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ทำให้เกิดปรากฏการณ์ตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอต่อความต้องการส่งออก อุปสงค์ไม่สอดคล้องต่ออุปทาน อันเป็นสาเหตุทำให้ต้นทุนในการขนส่งทางเรือเพิ่มสูงขึ้น (Liu & Li, 2023)

3.2 การค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีน

นับแต่อดีตมา จีนกับไทยทำการค้าระหว่างกันมาอย่างยาวนาน หลังจากจีนเริ่มเปิดประเทศและเข้าร่วมเป็นหนึ่งในสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ก็เริ่มมีการทำการค้ากับต่างประเทศมากขึ้น กอปรกับเมื่อปี พ.ศ. 2553 ที่จีนและอาเซียนเริ่มโครงการความร่วมมือเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน (ASEAN - China Free Trade Agreement : ACFTA) อย่างเป็นทางการ ทำให้จีนมีการค้ากับประเทศในอาเซียนมากขึ้น โดยจีนเป็นคู่ค้าอันดับหนึ่งของอาเซียนและอาเซียนเป็นคู่ค้าอันดับสามของจีน (ส่วนบริหารงาน ASEAN Plus, 2555) และนับตั้งแต่มีความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (The Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) เกิดขึ้น ทำให้การค้าระหว่างไทยกับจีนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จนเมื่อปี พ.ศ. 2562 ไทยกลายเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของจีน และจีนเป็นตลาดส่งออกที่ใหญ่เป็นอันดับสองของไทย โดยมีสินค้าอิเล็กทรอนิกส์เป็นสินค้านำเข้าส่งออกหลัก (Li, 2020) นอกจากนี้ ทั้งจีน (ยูนนาน) และไทยต่างเป็นหนึ่งในสมาชิกโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Greater Mekong Subregion: GMS) ทำให้การค้าและการขนส่งสินค้าจากชายแดนภาคเหนือตอนบนของไทย (เชียงราย) ไปยังจีนตอนใต้ (ยูนนาน) มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างมากในการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับจีน

การศึกษาของ Shen (2023) พบว่า ในฐานที่ไทยและจีนทำการค้าระหว่างกันมาเป็นเวลายาวนาน ไทยเป็นหนึ่งในประเทศคู่ค้าที่สำคัญของการค้าสินค้าทางการเกษตรของจีน นอกจากนี้ปัญหาโครงสร้างทางการค้าของทั้งสองประเทศที่ไม่สมดุลกันแล้ว ปริมาณการส่งออกสินค้าของจีนยังถือว่าขาดดุลอยู่มากเมื่อเทียบกับปริมาณที่นำเข้าสินค้าจากไทย อีกทั้งยังพบปัญหาสินค้าทางการเกษตรไม่มีกำลังทางการแข่งขันกับตลาดภายนอก เพราะสินค้าส่วนใหญ่มีอายุในการเก็บรักษาสั้น ระยะทางจากต้นทางของไทยไปยังปลายทางที่จีนค่อนข้างไกล กอปรกับการขนส่งทางเรือไม่ได้มีความทันสมัยมากพอ ส่งผลให้สินค้าเกษตรดังกล่าวเสื่อมสภาพก่อนที่จะไปถึงจุดหมายปลายทาง เป็นเหตุให้ขาดทุนและเสียโอกาสในการแข่งขันทางการตลาด

สำหรับด้านการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนสามารถส่งออกสินค้าผ่านด่านต่าง ๆ ได้มากมาย เช่น ทางอากาศ ทางบกโดยเส้นทาง R3A, R3B, R8, R9 และ R12 ทางน้ำมีการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือทั้ง 7 แห่งของจีน ได้แก่ ท่าเรือเซอไซว (มณฑลเซินเจิ้น) ท่าเรือหนานซา (มณฑลกวางตุ้ง) ท่าเรือจ้านเจียน (มณฑลกวางตุ้ง) ท่าเรือซินโจว (เมืองซินโจว) ท่าเรือเซียงเหมิน (มณฑลฝูเจี้ยน) ท่าเรือเซียงไฮ้ (นครเซียงไฮ้) และท่าเรือฮองกง (เขตบริหารพิเศษฮองกง) นอกจากนี้ การขนส่งทางน้ำยังสามารถขนส่งผ่านเส้นทาง R3A จากด่านเชียงของจังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ (มณฑลยูนนาน) อันเป็นประตูด่านแรกที่ผ่านทางแม่น้ำโขงจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังจีนตอนใต้ โดยแต่ละรูปแบบวิธีการขนส่งล้วนมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันออกไป (Shen, 2023)

จากการศึกษาของธีรภัท ชัยพิพัฒน์ (2556) พบว่า การมีอยู่ของเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน ทำให้จีนให้ความสำคัญกับเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงเป็นอย่างมาก โดยมีมณฑลยูนนานเป็นด่านสำคัญที่สินค้าจากประเทศอาเซียนจะไปถึงจีนเป็นที่แรก

ในประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงใช้เวลาไม่นาน มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่ำ จึงทำให้การขนส่งทางภาคเหนือตอนบนของไทยมีบทบาทเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย โดยการขนส่งทางเรือจากไทยไปจีนส่วนใหญ่ขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสนของเชียงรายไปท่าเรือกวนเหล่ย์ในมณฑลยูนนาน แต่พบปัญหาอันเนื่องมาจากเชียงแสนแห่งที่ 1 เป็นท่าเรือขนาดเล็กไม่มีคลังสินค้าสำหรับพักสินค้า ช่วงเวลาที่น้ำโขงลดต่ำลงทำให้รถบรรทุกไม่สามารถเทียบท่า เพื่อนำสินค้าขึ้นลงจากเรือได้โดยตรง เป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้มีมูลค่าการค้ารวมไม่คงที่ ต่อมา กรมการขนส่งและพาณิชย์นาวีมีมาตรการขยายพื้นที่ของท่าเรือ ในปี พ.ศ. 2554 จึงทำให้ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 กลายเป็นอีกจุดยุทธศาสตร์สำคัญและมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีน

เมื่อเทียบการขนส่งทางเรือกับการขนส่งทางบกนั้น ภูวนาท พักเกตู (2563) อธิบายว่า การขนส่งสินค้าจากภาคเหนือตอนบนของไทยไปยังจีนตอนใต้ด้วยการขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R3A ถึงแม้มีต้นทุนในการขนส่งต่ำ ใช้เวลาในการขนส่งน้อย แต่ติดปัญหาต้องใช้แรงงานคนในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกเมื่อถึงด่านชายแดนลาว บ่อเต็นและบ่อหาน ทำให้ใช้เวลานานขึ้นกว่าสินค้าจะไปถึงจุดหมายปลายทางและสำหรับเส้นทาง R3A ด้วยการขนส่งทางน้ำผ่านทางท่าเรือเชียงแสน พบกับปัญหาปริมาณน้ำโขงไม่มากพอในบางปี ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านทางเส้นทางนั้นได้ ซึ่งการศึกษาของสุรศักดิ์ รัชตากร และชนิดา จิตตรุทธะ (2564) พบว่า การค้าชายแดนของอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายมีเขตแดนติดต่อกับภูมิภาคอื่น ๆ รองรับความร่วมมือทางเศรษฐกิจจะระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในอนาคตได้ มีโครงการความร่วมมือคมนาคมขนส่งที่สามารถรองรับต่อการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน และยังสามารถนับได้ว่าท่าเรือเชียงแสนเป็น Port City ชายแดนที่มีโอกาสทางการค้าและการท่องเที่ยวทางน้ำกับจีนตอนใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการท่าเรือที่ดีและมีการประสานงานกันอย่างเป็นระบบ

อย่างไรก็ดี ชูเกียรติ น้อยฉิม และคณะ (2564) ชี้ให้เห็นว่า ผลกระทบของมาตรการการค้าตามประเพณีชายแดนไทย-ลาว ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อชีวิต เศรษฐกิจและสังคมของประชาชน โดยเฉพาะในเรื่องการค้า การนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างชายแดน การเดินเรือขนส่งข้ามชายแดนต้องหยุดชะงักลง เพราะประเทศลาวมีคำสั่งให้ปิดด่านสากล ด้านประเพณีและด่านท้องถิ่นทั้งทางบกและทางน้ำ เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ อนุญาตให้ผ่านได้เฉพาะรถขนส่งสินค้าทางถนนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางชายแดนมีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัดและสร้างผลกระทบต่อผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งทางเรือของ ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงรายอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ที่ 4.18 และ 4.06 ตามลำดับ โดยประชาชนในพื้นที่เห็นว่า รัฐบาลทั้งฝั่งไทยและลาวควรมีการผ่อนปรนมาตรการในการป้องกันการแพร่ระบาดให้มีการค้าขายสินค้าตามประเพณี เพื่อลดผลกระทบและความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ การศึกษาของนพชัย ฟองอิสสระ และคณะ (2567) ระบุว่าจากปัญหาการแพร่ระบาดของ COVID-19 การดำเนินการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย และท่าเรือกวนเหล่ย์ เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีนควรมีแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์ COVID-19 ให้ดีขึ้น คือ 1) ควรสร้างข้อตกลงการคมนาคมทางน้ำโขงตอนบน ระหว่างประเทศไทย เมียนมา ลาวและจีน และ 2) ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐาน และ 3) ควรสร้างพันธมิตรด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ (นพชัย ฟองอิสสระ และคณะ, 2567)

จะเห็นได้ว่า เส้นทางขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกวนเหล่ย์ มณฑลยูนนาน ถือเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าจากภาคเหนือตอนบนของไทยไปยังจีนตอนใต้ที่สำคัญแห่งหนึ่งและมีบทบาทสำคัญในการผลักดันการค้าชายแดน ส่งเสริมการแข่งขันการค้าชายแดน แต่ทั้งนี้ยังพบข้อดีและข้อเสียของท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกวนเหล่ย์มากมาย ทั้งเหตุปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก รวมถึงปัญหาการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ได้ส่งผลกระทบต่อการค้าการขนส่งชายแดนระหว่างไทยในจีนในพื้นที่เชียงรายและยูนนาน ประการสำคัญคือ ปัญหาที่เกิดจากการจัดการและระบบการบริหารของการขนส่งทางเรือของทั้งสองท่าเรือที่ยังมีอยู่ ส่งผลกระทบต่อศักยภาพและภาพรวมที่เกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจและโอกาสของไทยและจีน ไม่มีการพิจารณาประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกันทั้งสองฝ่าย ไม่ให้ความสำคัญกับปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือและการประสานงานระหว่างกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคภายในสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนระหว่างจีนกับไทยภายใต้การเดินเรือใน

แม่น้ำโขง กอปรกับข้อมูลของการบริหารจัดการหรือการพัฒนาท่าเรือกว๋นเหลี่ยนนั้นมีน้อย จึงไม่สามารถค้นพบปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางเรือผ่านเส้นทางนี้ได้โดยตรงจุด

4. ผลการศึกษา

4.1 การค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงรายกับมณฑลยูนนาน

ในภาพรวมของความร่วมมือกันนั้น จังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนานได้สถาปนาความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง (Sister City) ตามแผนขับเคลื่อนการค้าเน้นความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้องของกระทรวงมหาดไทยอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2543 เพื่อส่งเสริมการค้าและงานทั้งสองให้มีประสิทธิภาพ สร้างความร่วมมือเชิงลึกในหลากหลายมิติ ทั้งยังเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจฐานราก ที่นำไปสู่การส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (กองการต่างประเทศ, ม.ป.ป.)

ทั้งสองฝ่ายมีความร่วมมือทั้งด้านการค้า การลงทุน การศึกษาและศิลปวัฒนธรรมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดน ภายใต้ข้อตกลงเขตเศรษฐกิจเสรีไทย-จีน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนมีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่อง และมีการพัฒนาโครงสร้างการเชื่อมต่อด้านการขนส่งในรูปแบบที่หลากหลายและสะดวกมากขึ้น (Lhapeerakul & Zhai, 2024) การมีอยู่ของข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) ระหว่างจีนกับไทยหลังปี พ.ศ. 2546 ทำให้ตลาดผลไม้และสินค้าอื่นของจีนตอนใต้ขยายตัวมากขึ้น โดยสามารถส่งผลไม้และสินค้าตามเส้นทางแม่น้ำโขงเพื่อขายให้กับพ่อค้าในไทยในราคาถูกลง แม้ทั้งสองจะเผชิญวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี พ.ศ. 2562 ทำให้จีนประกาศปิดท่าเรือ และมีมาตรการเข้มงวดต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพื่อรักษาความปลอดภัยตามมาตรการควบคุมโรคระบาด ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งของทั้งสองฝ่าย แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการผ่อนปรนมาตรการการค้า การขนส่งก็เริ่มฟื้นตัวและมีแนวโน้มที่ดีขึ้น จากสถิติการค้าชายแดนและผ่านแดนของเชียงรายประจำเดือนมกราคม - พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 พบว่า เชียงรายและยูนนานมีมูลค่าการค้ารวม 56,497.09 ล้านบาท เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปี พ.ศ. 2564 พบว่า มูลค่าเพิ่มขึ้น 45.32% สินค้าส่งออกสำคัญคือ ผลไม้มากกว่า 95% และตามด้วยสินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ ส่วนสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นผลไม้สด 73.5% และยังมีผักสด ดอกไม้และไม้ประดับ (ผู้จัดการออนไลน์, 2565) และในปี พ.ศ. 2566 ทั้งสองฝ่ายจัดทำบันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือทางการค้า Mini FTA เพื่อขยายความร่วมมือรูปแบบใหม่ในหลากหลายอุตสาหกรรมตามเส้นทางการค้าผ่านแม่น้ำโขงตอนบน เช่น การขนส่ง การค้าชายแดนออนไลน์ (Bangkok Post, 2023)

การค้าและการขนส่งระหว่างเชียงรายและยูนนานในปัจจุบันประกอบด้วย 3 ช่องทางหลัก คือ ทางถนน ทางอากาศและทางเรือ ทางถนนผ่านเส้นทาง R3A เชียงของ-สปป.ลาว-คุนหมิง และเส้นทาง R3B แม่สาย-เมียนมา-เชียงรุ่ง ทางอากาศผ่านท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย และสนามบินฉางซู่คุนหมิง ทางเรือผ่านเส้นทางแม่น้ำโขง ซึ่งการขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำโขงยังคงเป็นตัวเลือกสำคัญ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งต่ำและข้อระเบียบการขนส่งทางน้ำที่สะดวกกว่า เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ (ชนภณ เจียรนัย และ จารุวิสิทธิ์ ปรารบณศักดิ์, 2558) และเมื่อเปรียบเทียบความคุ้มค่าระหว่างระยะเวลาปริมาณสินค้า ค่าขนส่ง ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นต้นทุนทางการตลาด เป็นปัจจัยหลักในการเลือกใช้การขนส่ง การขนส่งทางเรือจึงเป็นเส้นทางขนส่งที่ยังได้รับความนิยม รวมถึงจากการที่จีนมีนโยบายการค้าการขนส่งโดยสนับสนุนให้แม่น้ำโขงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญต่อการพัฒนาเส้นทางการค้าทางน้ำของจีนตอนใต้ โดยมียูนนานเป็นประตูการค้าสู่อาเซียน (ธีรภัท ชัยพิพัฒน์, 2556, น.96) ซึ่งถือได้ว่าเป็นโอกาสสำคัญของการพัฒนาการขนส่งไทย โดยมีเชียงรายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในฐานะตัวกลางเชื่อมโยงจีนไปยังอาเซียน สามารถขนถ่ายสินค้าต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อกระจายสินค้าไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนทางตอนใต้และโอกาสขยายไปยังประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ได้อีกด้วย (นพชัย ฟองอิสสระ และคณะ, 2567)



ภาพที่ 1 ภาพรวมเส้นทางการขนส่งทางบกและทางน้ำระหว่างไทย เมียนมา ลาวและจีน
ที่มา ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน (2567)

ตามข้อตกลงการเดินทางเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง และแผนพัฒนาการเดินทางเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง พ.ศ. 2558 - 2568 กำหนดให้ประเทศภาคีต้องกำหนดท่าเรือที่จะให้เรือสินค้าของประเทศอื่นเข้าเทียบท่าตามข้อกำหนดที่ตั้งไว้ โดยจีนมีท่าเรือทั้งหมด 4 แห่งในมณฑลยูนนาน คือ ท่าเรือซือเหมา จิ่งหิง เหมิ่งห่าน และกวนเหล่ย และไทยมีท่าเรือทั้งหมด 2 แห่งในเชียงราย คือ ท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ (สิตาวีร์ ชีวีรุพพ์, 2560; ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน, 2567) รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1

เปรียบเทียบท่าเรือ 4 แห่งในมณฑลยูนนาน ตามแผนพัฒนาการเดินทางเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง พ.ศ. 2558-2568

ท่าเรือ รายละเอียด	ซือเหมา	จิ่งหิง	เหมิ่งห่าน	กวนเหล่ย
ที่ตั้ง	เมืองผู่เออร์	เมืองเชียงรุ่ง	เมืองล่า	เมืองล่า
วัตถุประสงค์	ท่าเรือบรรทุกขนถ่ายสินค้าเป็นหลัก และเพื่อโดยสารเป็นรอง	พัฒนาเป็นท่าเรือท่องเที่ยวเส้นทางแม่น้ำโขง	ท่าเทียบเรือขนาดเล็ก ผลักดันให้เป็นท่าเรือน้ำมัน	พัฒนาเป็นเมืองท่าหน้าด่าน และท่าเรือแห่งการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง
พื้นที่	31,369 ตร.ม. ท่าเรือสินค้า 1 ท่า ท่าเรือโดยสาร 1 ท่า	67,236 ตร.ม. ท่าเรือสินค้า 1 ท่า ท่าเรือโดยสาร 1 ท่า	15,971 ตร.ม. ท่าเรือสินค้า 1 ท่า	5,782.81 ตร.ม. ท่าเรือสินค้า 2 ท่า ท่าเรือโดยสาร 1 ท่า
รองรับสินค้า (ต่อปี)	สินค้า 30,000 ตัน ผู้โดยสาร 100,000 คน	สินค้า 100,000 ตัน ผู้โดยสาร 400,000 คน	ไม่ระบุ	สินค้า 200,000 ตัน ผู้โดยสาร 150,000 คน
รองรับขนาดเรือ	ไม่เกิน 300 ตัน			
สิ่งอำนวยความสะดวก	ลานสินค้าและอาคารสำนักงาน	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ	ลานสินค้า โรงพักสินค้า อาคารผู้โดยสาร

ที่มา สุมาลี สุขตานนท์ (2560) และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (2567)

ปัจจุบัน จากการผลักดันของรัฐของจีนและรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลยูนนาน ทำให้ท่าเรือกวนเหล่ยมีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งในแม่น้ำโขง โดยมีแผนพัฒนาให้เป็นท่าเรือนานาชาติ เชื่อมต่อกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและกำหนดให้เป็นช่องทางพิเศษช่องทางเดียวในการขนส่งสินค้าแซ่แข็ง ผักผลไม้สดทุกชนิด และอาหารทะเลบางชนิดด้วยการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่

ควบคุมอุณหภูมิเท่านั้น (เชียงใหม่นิวส์, 2561) และเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ว่าด้วยข้อตกลงและการเจรจาหาทางกระทำความผิดของประเทศไทย ร่วมกับกรมเจ้าท่าที่ดำเนินการโดยท่าเรือเชียงแสน ทางรัฐบาลจีนได้อนุญาตให้มีการขนส่งผลไม้ของไทย เช่น ทุเรียน ผ่านท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ยได้อย่างเป็นทางการ ในส่วนของขั้นพิธีการศุลกากรนั้นอยู่ในขั้นของการดำเนินการ (รหัส 01, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2567)



ภาพที่ 2 ท่าเรือพาณิชย์กว๋นเหล่ย มณฑลยูนนาน
ที่มา รายงานการดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (2567)

ภาพที่ 3 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ส่วนท่าเรือของไทยในจังหวัดเชียงราย ประกอบด้วยท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ ท่าเรือเชียงแสนมีทั้งหมด 2 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2546 เดิมประกอบการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปัจจุบันบริหารโดยเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน ช่วงแรกให้บริการทั้งเรือสินค้า เรือโดยสารและเรือท่องเที่ยว เมื่อมีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 มากขึ้น ทำให้มีรถบรรทุกเข้า-ออกจำนวนมาก โดยเส้นทางที่รถบรรทุกผ่านเป็นเส้นทางที่มีโบราณสถานตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก กรมศิลปากรเกรงว่าจะเกิดอันตราย กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดที่สร้างท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ขึ้นในปี พ.ศ. 2550 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2555 บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย และกำหนดให้ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 เป็นท่าเรือท่องเที่ยวโดยสารและท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 เป็นท่าเรือพาณิชย์ให้บริการเรือสินค้าและเรือโดยสาร และเป็นประตูการค้าระหว่างไทยกับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน, 2567) สามารถรองรับสินค้าได้กว่า 6 ล้านตันต่อปี มีการนำเข้าผลไม้จากจีนและส่งออกสินค้าเพื่อการบริโภคเป็นหลัก เส้นทางขนส่งจากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกว๋นเหล่ย รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร มีระดับน้ำลึกประมาณ 1.5-7 เมตร แตกต่างกันไปตามฤดูกาล โดยเฉพาะเมื่อถึงฤดูแล้งระดับน้ำลดลงมาก ต้องใช้เรือระวางขนาดเล็ก (100-150 ตัน) ในการเดินเรือ เส้นทางเดินเรือเริ่มจากท่าเรือเชียงแสน ผ่านเมืองมอญของเมียนมา สู่กุ๋นเหล่ยเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาและเข้าสู่ท่าเรือกว๋นเหล่ยในเมืองล่า

สำหรับท่าเรือเชียงของ เป็นอีกท่าเรือหนึ่งที่สำคัญของไทยในพื้นที่จังหวัดเชียงรายเปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ. 2546 โดยมุ่งเน้นการนำเข้า-ส่งออกเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่าง 4 ประเทศตามข้อตกลง 4 ฝ่าย คือ จีน เมียนมา ลาวและไทย แต่ส่วนใหญ่ท่าเรือเชียงของให้บริการนำเข้าส่งออกกับลาวเป็นหลัก (ท่าเรือเชียงของ, ม.ป.ป.) นำเข้าผัก ดอกไม้จากจีนและส่งออกผลิตภัณฑ์จากน้ำมันปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยไปยังจีนและลาว (Madhurjya, 2019) เส้นทางเดินเรือเริ่มจากท่าเรือเชียงของ ไปยังลาวและเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากเรือไปยังรถบรรทุก ขนส่งตามเส้นทาง R3A และเข้าสู่จีน แต่เมื่อเทียบกับขนาดพื้นที่และความพร้อมนั้นยังไม่สามารถเทียบได้เท่ากับท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 แต่ด้วยผลประโยชน์จากการขนส่งทางบกเข้าสู่เส้นทาง R3A ทำให้ท่าเรือเชียงของมีบทบาทด้านการขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มมากขึ้น แต่ทว่ายังไม่สามารถเทียบได้กับท่าเรือเชียงแสน

4.2 สภาพการณ์และปัญหาการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนาน

แม้การขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำโขง จะเป็นการสร้างทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่ประหยัดต้นทุนทางการตลาด ทั้งระยะเวลาและค่าขนส่ง ส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน เพิ่มมูลค่าทางการค้า เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมไปถึงกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมือในมิติอื่นๆ ให้แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้นระหว่างไทยกับจีน การขนส่งผ่านแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนานยังพบอุปสรรคสำคัญ 3 ด้าน คือ 1) ด้านการพัฒนาแม่น้ำโขงเพื่อใช้ในการเดินเรือและการขนส่ง 2) ด้านความมั่นคงและความปลอดภัย และ 3) ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและพิธีศุลกากร อธิบายได้ดังต่อไปนี้

4.2.1 อุปสรรคด้านการพัฒนาแม่น้ำโขงเพื่อใช้ในการเดินเรือและการขนส่ง

การก่อสร้างเขื่อนในประเทศจีน ทำให้เกิดภัยแล้งต่อการทำเกษตรกรรมของประชาชนที่อยู่ท้ายน้ำ และการระเบิดแก่งในแม่น้ำโขง ซึ่งจีนเริ่มดำเนินการแล้วส่วนหนึ่ง ในเมียนมาร์และลาว ซึ่งทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนทิศ ทำให้เกิดการกัดเซาะตลิ่ง การพังทลายของชายฝั่งและมีผลกระทบต่อระบบนิเวศ ในส่วนของไทยมีการสำรวจพื้นที่แล้วแต่ได้รับการคัดค้านจากประชาชนในพื้นที่ (สุมาลี สุขदानนท์, 2560) นอกจากนี้ การระเบิดแก่งในไทยยังมีผลต่อเส้นบักเซตแดนไทยลาว ซึ่งอาจทำให้ไทยเสียดินแดนส่วนหนึ่งไป จากบทวิเคราะห์ของสำนักข่าว NOVA Asia (2022) ระบุว่า เมื่อเข้าสู่ช่วงฤดูแล้ง ระดับแม่น้ำโขงจะลดลงและเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขง จากโครงการปรับปรุงร่องน้ำลึกและการสร้างเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าบริเวณตอนบนของแม่น้ำโขงของจีน (แม่น้ำล้านช้าง) จีนมองว่าเป็นโอกาสที่สามารถควบคุมระดับน้ำ เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้ตลอดทั้งปี จากเดิมขนาดของเรือที่สามารถล่องเรือได้มีน้ำหนักไม่เกิน 300 ตัน จะสามารถรองรับได้ถึง 500 ตัน ช่วยประหยัดต้นทุนการขนส่งได้ การสร้างเขื่อนและปรับปรุงร่องน้ำลึกได้ทำลายลักษณะการไหลของน้ำตามธรรมชาติ ความเร็วของกระแสน้ำเปลี่ยนไป โดยแม่น้ำที่เคลื่อนที่ช้ากว่าจะไวต่ออุทกภัยที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้สาหร่ายบาน ลดระดับออกซิเจนและเพิ่มระดับมลพิษ ยังส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศบริเวณแม่น้ำโขงตอนล่าง ความอุดมสมบูรณ์และความมั่นคงทางอาหารถูกทำลาย จำนวนและสายพันธุ์ปลาที่ลดลง เผชิญกับภัยแล้งอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ทะเลสาบโตนเลสาบของกัมพูชา ที่เคยมีปริมาณน้ำเพียงพอต่อการประมงนานถึง 5 เดือน แต่ในปี พ.ศ. 2562 เมื่อเทียบปริมาณน้ำกับช่วงก่อนหน้ามีปริมาณน้ำเพียงพอเพียง 5 สัปดาห์เท่านั้น ตะกอนดินจากแม่น้ำโขงซึ่งเป็นแร่ธาตุอาหารในดินถูกกักไว้ที่เขื่อน ส่งผลกระทบต่อความอุดมสมบูรณ์ของผลผลิต การเกษตร ที่สำคัญคือ ผลกระทบต่อการประกอบอาชีพและวิถีชีวิตของชาวบ้านบริเวณริมแม่น้ำโขง (NOVA Asia contributor, 2022)

ดังนั้น การไม่ได้ปรับปรุงร่องน้ำลึกในไทย ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างเชียงรายและมณฑลยูนนาน เรือที่ไซ้ขนส่งน้ำหนักไม่เกิน 300 ตัน อย่างไรก็ตาม ข้อมูลเชิงลึกของท่าเรือเชียงแสนกลับให้ข้อมูลตรงกันข้ามในประเด็นเรื่องของคุณภาพของระดับน้ำว่า ตลอดระยะเวลาที่มีการขนส่งสินค้าตลอดทั้งปี ระดับท้องเรือขั้นต่ำที่สุด คือ 1.5 เมตร จากคุณลักษณะของแม่น้ำโขง ในกรณีหน้าแล้งหรือมีปริมาณน้ำน้อยเขื่อนของจีนจะปล่อยน้ำให้ปริมาณน้ำนั้นเพิ่มสูงขึ้น เพื่อให้เรือจีนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดนั้นเดินเรือได้ (รหัส 01, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2567) สำหรับผู้ประกอบการทั้งฝ่ายจีนและไทย เมื่อต้องการที่จะส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือกวานเหล่ย หรือส่งจากท่าเรือกวานเหล่ยมายังท่าเรือเชียงแสนในช่วงที่มีปริมาณน้ำน้อยจนไม่สามารถเดินเรือขนาดใหญ่ได้ ผู้ประกอบการทั้งสองฝ่ายจะเลือกเรือที่มีขนาดเล็กลงในการขนส่งซึ่งวิธีการนี้ไม่ส่งผลกระทบต่อการค้าทางเรือแต่อย่างใด (รหัส 05, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 กรกฎาคม 2567)

4.2.2 ด้านความมั่นคงและความปลอดภัย

เนื่องจากในบางพื้นที่ยังไม่ได้ปรับปรุงร่องน้ำลึก ทำให้ยังคงมีขีดหินน้อยใหญ่ ทั้งที่ไหลพันน้ำและได้น้ำ ซึ่งต้องอาศัยกับตันเรือที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในการเดินเรือผ่านเส้นทางดังกล่าว หากไม่มีความเชี่ยวชาญหรือเดินเรือในช่วงหน้าฝนที่แม่น้ำโขงมีความเชี่ยวและไหลรุนแรงก็อาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้ เหตุการณ์อาชญากรรมในแม่น้ำโขง จากเหตุการณ์ปล้นเรือสินค้าจีนและฆ่าลูกเรือจีน 13 คน เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2554 ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมนี้ ทั้งยังกระทบต่อการค้าชายแดนและผ่านแดน ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง จากเหตุการณ์ดังกล่าว ทั้ง 4 ประเทศจึงจัดทำความร่วมมือเพื่อจัดการกับสถานการณ์ความมั่นคงใหม่ในแม่น้ำโขง เช่น การลาดตระเวน การจัดประชุมกลไก 4 ฝ่าย

เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อเรียกความเชื่อมั่นในการค้าระหว่างประเทศและการท่องเที่ยวให้กับประเทศความร่วมมือ และในสายตาของประชาคมโลก อย่างไรก็ตาม ช่องว่างระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศในแถบอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงยังไม่ครอบคลุมทั้งหมด โดยเฉพาะบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ จึงยังมีปัญหาเกี่ยวกับกลุ่มอิทธิพล ปัญหายาเสพติดและอาชญากรรมข้ามชาติอื่น ๆ (สิทธิพันธ์ มาניתกุล, 2019) รวมไปถึงปัญหาแรงงานต่างด้าวและปัญหาการลักลอบกระทำผิดอื่น ๆ โดยในปัจจุบันทางฝ่ายจีนเป็นผู้ดำเนินการหลักในการตรวจตราและดำเนินการต่าง ๆ ด้านความมั่นคงปลอดภัย การลาดตระเวน ซึ่งฝ่ายไทย ลาวและเมียนมาให้การสนับสนุนเพิ่มเติม (รหัส 01, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2567) หากมองในมุมของความปลอดภัยนั้นถือว่าฝ่ายจีนนั้นทำงานอย่างหนัก แต่ถ้ามองในมุมของความมั่นคงทางการเมืองนั้นอาจจะหมายความว่า ทั้งไทย ลาวและเมียนมานั้นถูกสอดแนมโดยจีนและจีนนั้นมีอิทธิพลในการกระทำความผิดดังกล่าวโดยความยินยอมของทั้งสามประเทศ

4.2.3 ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและพิธีศุลกากร

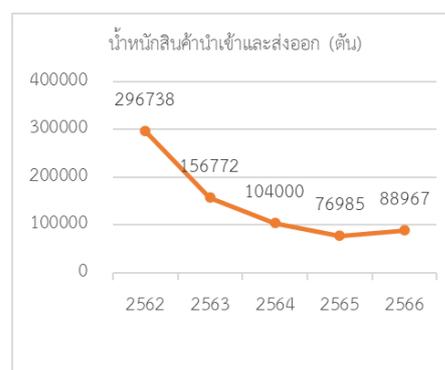
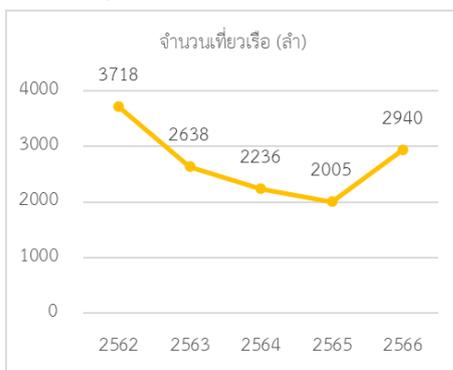
การค้าระหว่างไทยกับจีนมีการพัฒนาระบบด้านการขนส่งที่แตกต่างกัน โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ค่อนข้างล่าช้า อุปสรรคการขนส่งบางอย่างที่ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาของจีนและไทย โดยเฉพาะจีนนำเข้าผลไม้สดจากไทยเป็นจำนวนมาก หากต้องใช้ระยะเวลาขนส่งที่นานเกินไป จะส่งผลต่อคุณภาพของสินค้าและการพัฒนาการค้าร่วมกันในอนาคต นอกจากนี้ยังพบว่า เรือพาณิชย์ที่ใช้ขนส่งผ่านแม่น้ำโขงขาดการพัฒนาด้านเทคโนโลยี เช่น ไม่มีระบบกันน้ำและความชื้น ระบบท่าความเย็นในเรือสินค้า ไม่มีระบบการตรวจสอบย้อนกลับเพื่อประกันคุณภาพสินค้า อันรวมไปถึงการขนส่งผลไม้สด หากจะต้องใช้แรงงานให้ลำเลียงจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อสินค้าประเภทผักและผลไม้ คือ เมื่อได้รับการกระทบรุนแรงจะเกิดการช้ำและเน่าได้ สินค้าเมื่อส่งถึงปลายทางจะมีความเสียหายเป็นจำนวนมาก (ภูวนาท พักเกตุ, 2563) อีกทั้ง การขนส่งสินค้าในรูปแบบของตู้คอนเทนเนอร์นั้นจำเป็นต้องใช้รถเครนในการยกตู้คอนเทนเนอร์สินค้าขึ้นเรือ แต่พบว่า ในปัจจุบันเมื่อผู้ประกอบการฝ่ายไทยต้องส่งสินค้าไปยังท่าเรือกวานเหล่ย ณ จุดขึ้นท่าเรือเชียงแสนจำเป็นต้องสรรหารถเครนมายกด้วยตนเอง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ต้นทุนในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นและไม่คุ้มทุน และทางท่าเรือเชียงแสนยังไม่มีความพร้อมในส่วนนี้ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของกรมเจ้าท่าถึงความเหมาะสมและคุ้มทุน (รหัส 03, การสื่อสารส่วนบุคคล, 16 สิงหาคม 2567)

ทั้งนี้ ภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) มีกฎเกณฑ์ให้ประเทศภาคีต้องทำความตกลงย่อยก่อนใช้ประโยชน์ร่วมกัน จากการที่ประเทศไทยส่งสินค้าไปยังจีนโดยผ่านเมียนมาถึงแม้ทั้ง 3 ประเทศจะอยู่ในประเทศภาคี GMS แต่ยังไม่ได้ทำความตกลงย่อย ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงได้ เช่น การค้าเสรี การเรียกเก็บภาษี พิธีศุลกากร เป็นต้น (ประพันธ์พงษ์ ขำอ่อน, 2563, น. 553) ในการส่งออกสินค้ายังพบปัญหาในด้านพิธีการศุลกากรในขั้นตอนการตรวจสอบสารพิษตกค้าง พบการลอกเลียนแบบและปลอมปนสินค้าไทย ทำให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องได้รับผลกระทบ ทั้งนี้การเดินทางเรือจำเป็นต้องพึ่งพาเรือจีนที่ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาขนส่งได้แน่นอน และยังพบปัญหาการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษีของจีน เช่น การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีและจัดเก็บภาษีสินค้าในประเทศ ระเบียบมาตรฐานสินค้า รวมทั้งการขาดความรู้ความเข้าใจในตลาดจีนของผู้ประกอบการไทย ส่วนการนำเข้าสินค้าจากจีนมาไทย พบปัญหาด้านความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสินค้า ด้านสินค้ามีการแข่งขันราคากับสินค้าในประเทศ นอกจากนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID -19 ทำให้การค้าผ่านน้ำโขงระหว่างไทยและจีนลดลงอย่างมาก จากการสั่งปิดท่าเรือกวานเหล่ยและประกาศใช้มาตรการ ZERO COVID ผู้ประกอบการไทยจึงต้องขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือสบหลายในเมียนมาแทน แต่หลังจากจีนประกาศเปิดท่าเรือกวานเหล่ย มูลค่าการค้าของไทยและจีนมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งการค้าทางเรือผ่านท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือหวนเหล่ยในปัจจุบันนั้น ฝ่ายไทยยังเกินดุลการค้าจีนอยู่มาก (รหัส 01, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2567) อย่างไรก็ตาม เพื่อการพัฒนาในอนาคตของท่าเรือกวานเหล่ยและท่าเรือเชียงแสนจำเป็นต้องมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดและติดตามกันอยู่ทุกขณะ เพื่อให้การบริหารจัดการทางด้านศุลกากรและระเบียบการค้าชายแดนระหว่างกันเป็นระบบและดีขึ้น ท่าเรือเชียงแสนควรมีการบริหารจัดการที่เป็นระบบมากกว่าปัจจุบัน รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีให้ทางฝ่ายจีนเป็นผู้พัฒนาเพียงฝ่ายเดียว (รหัส 02, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 กรกฎาคม 2567)

4.3 สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 (ก่อน ระหว่าง และหลัง) ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือกวนเหล่ย มณฑลยูนนาน

การแพร่ระบาดของ COVID-19 ช่วงปี พ.ศ. 2562-2564 สร้างความท้าทายด้านสุขภาพ สังคมและเศรษฐกิจทั่วโลก การปิดเมือง (Lockdown) ส่งผลต่อการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ เช่น บริษัทหลายแห่งชะลอการดำเนินงานหรือปิดตัวลง การพัฒนาธุรกิจภาคโลจิสติกส์ลดลง อัตราการว่างงานเพิ่มมากขึ้น (Naseer et al., 2022) การประกาศการแพร่ระบาด COVID-19 อย่างเป็นทางการในเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 รัฐบาลในหลายประเทศออกข้อจำกัดและกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อปกป้องพลเมืองและจำกัดการแพร่กระจายของโรค (Zhang et al., 2021, p.68) และสถานการณ์ COVID-19 นั้นยังได้ส่งผลกระทบต่อขนส่ง 8 ประการ ดังนี้ 1) ต้นทุนการขนส่ง 2) เวลาในการจัดส่ง 3) ส่วนเกินงบประมาณ 4) ค่าประกันภัย 5) ส่วนเกินเวลาในการจัดส่ง 6) การสนับสนุนจากรัฐบาล 7) ต้นทุนรถเที่ยวเปล่า และ 8) เสถียรภาพการเมืองท้องถิ่น (Charoennapharat & Chaopaisam, 2022)

การขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสนกับท่าเรือกวนเหล่ย หยุดชะงักลงอย่างสิ้นเชิงจากการสั่งปิดท่าเรือกวนเหล่ยของรัฐบาลจีนรวมกว่า 900 วัน จากข้อมูลเผยแพร่อย่างเป็นทางการนั้นมีความสูญเสียมูลค่าการค้าชายแดนมากถึง 100,000 ล้านบาท (ปัทมพ ตั้งศรีวงศ์, 2564) จากสถิติปริมาณเรือและสินค้าของท่าเรือเชียงแสน ประจำปีงบประมาณ 2562-2566 พบว่า หลังจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 และการสั่งปิดท่าเรือกวนเหล่ย มีผลต่อจำนวนเที่ยวเรือและปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกท่าเรือเชียงแสนอย่างมีนัยสำคัญ และเริ่มกลับมามีแนวโน้มสูงขึ้นในปีงบประมาณ 2566 (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2566) ดังกราฟแสดงการเปรียบเทียบ ดังนี้



แผนภาพที่ 1 เปรียบเทียบจำนวนเที่ยวเรือของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ปีงบประมาณ 2562-2566 ที่มา การทำเรือแห่งประเทศไทย (2566)

แผนภาพที่ 2 เปรียบเทียบน้ำหนักสินค้านำเข้าและส่งออกของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ปีงบประมาณ 2562-2566

แม้ภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 เริ่มกลับมาสู่ภาวะปกติใหม่ (New Normal) ฝ่ายรัฐบาลไทยได้พยายามผลักดันและเจรจาฝ่ายจีนในการเร่งเปิดท่าเรือกวนเหล่ยเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจการค้าชายแดนของทั้งสองฝ่าย ท่าเรือกวนเหล่ยจึงได้กลับมาให้บริการอีกครั้งในวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2565 พร้อมมาตรการการควบคุมและป้องกัน COVID-19 คือ “ไม่ข้ามเส้นแดง 3 ประการ” ได้แก่ 1) ไม่นำเข้าโรคระบาด 2) ไม่แพร่กระจายโรคระบาด และ 3) ไม่ทำให้กลับมาเกิดการระบาดของโรคอีก จากมาตรการดังกล่าว จึงขนส่งได้เพียงสินค้าทั่วไป ไม่อนุญาตขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) ได้ (Thailand Business Information Center in China, 2022)

การแพร่ระบาดของ COVID-19 จากนโยบายการเว้นระยะห่างทางสังคม ไม่เพียงแต่เปลี่ยนแปลงวิถีการดำเนินชีวิตสู่วิถีปกติใหม่ (International Federation of Red Cross And Red Crescent Societies, 2022) ทั้งด้านการทำงาน การเรียน การติดต่อสื่อสาร การเสพความบันเทิง การท่องเที่ยว การดูแลสุขภาพ ที่สำคัญคือส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้บริโภค (Kohli et al., 2020) ผู้จำหน่ายและผู้บริโภคเริ่มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ผู้บริโภคหันมาซื้อของผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์มากขึ้นเมื่อความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้น ภาคธุรกิจเริ่มเห็นช่องทางขายของออนไลน์ ผู้บริโภคมีประสบการณ์การซื้อของผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์มากขึ้น กลายเป็นโอกาสในการเติบโตและพัฒนาอุตสาหกรรมด้านการขนส่ง จากการขนส่งภายในประเทศสู่

การขนส่งระหว่างประเทศ และมีแนวโน้มการเติบโตที่สูงขึ้น ด้วยการปรับระบบและรูปแบบการขนส่งให้มีความทันสมัย ด้วยการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ทั้งด้านการบริหารจัดการ การขนส่งเพื่อลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ การยกระดับการให้บริการ เข้าใจการเปลี่ยนแปลงและกระแสนิยมของตลาด (Li et al., 2022) นอกจากนี้ COVID-19 ทำให้อุตสาหกรรมด้านการขนส่งปรับเปลี่ยนการให้บริการให้มีความเป็นเทคโนโลยีมากขึ้น (Digitalization) ประยุกต์ใช้บล็อกเชน (Blockchain) อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things) ชุดข้อมูล (Datasets) และการใช้เครื่องมือทุ่นแรง เช่น โดรน หุ่นยนต์ เพื่อการทำงานอัตโนมัติ (Zondervan et al., 2022) ดังนั้น การส่งเสริมการค้าผ่านระบบ E-commerce และการบริหารจัดการขนส่งระหว่างท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกวานเหล่ย นับว่าเป็นโอกาสและความท้าทายที่สำคัญในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าระหว่างกัน

ทั้งนี้ เนื่องจากไทยและจีนเป็นคู่ค้าที่สำคัญ โดยเฉพาะการขนส่งทางแม่น้ำโขงที่มีการขยายตัวมากขึ้น แต่ไทยยังไม่มีพิธีสารในการขนส่งสินค้าผัก-ผลไม้ทางแม่น้ำโขง และไม่ได้รับสิทธิพิเศษเหมือนลาวและเมียนมาที่มีดินแดนติดกับจีน ดังนั้น จึงมีแผนพัฒนาท่าเรือเชียงแสน เช่น โครงการเขตปลอดอากร โครงการความร่วมมือกับท่าเรือกวานเหล่ย โดยใช้ประโยชน์จากทั้งความร่วมมือเมืองพี่เมืองน้อง เขตการค้าเสรีไทย-จีน และความร่วมมือระดับภูมิภาคแม่น้ำโขง (ผู้จัดการออนไลน์, 2566) เพื่อผลักดันให้มีความเสรีในการค้าและลดอุปสรรคระหว่างกัน ซึ่งเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ด้วยการผลักดันอย่างรอบด้านของฝ่ายไทย นายหมา จวิน รองอธิบดีกรมพาณิชย์มณฑลยูนนาน ผู้อำนวยการสำนักบริหารจัดการด่านมณฑลยูนนาน ได้เป็นประธานเปิดใช้งานสถานที่ควบคุมตรวจสอบจำเพาะผลไม้นำเข้า ณ ท่าเรือกวานเหล่ย อย่างเป็นทางการ อีกทั้งผลไม้นำเข้าล็อตแรก (ทุเรียนไทย) ได้ผ่านการตรวจสอบและพิธีการทางศุลกากร ที่ขนส่งผ่านท่าเรือเชียงแสนเข้าสู่ประเทศจีนผ่านท่าเรือกวานเหล่ยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2567) ซึ่งถือได้ว่าเป็นมิตรหมายอันดีในการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับจีน

5. อภิปรายผล

ในส่วนนี้ ใช้ SWOT Analysis ในวิเคราะห์อุปสรรค ปัญหาและความท้าทายของการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายกับท่าเรือกวานเหล่ย มณฑลยูนนาน เพื่อให้ภาพที่ชัดเจนเกี่ยวกับองค์ประกอบปัจจัยและความสำคัญต่าง ๆ ของการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายกับท่าเรือกวานเหล่ย มณฑลยูนนานได้ดียิ่งขึ้นและจะสามารถเป็นประโยชน์ต่อการนำไปเป็นแนวทางการปรับปรุงแก้ไข การบริหารจัดการท่าเรือทั้งสองฝ่าย (ไทยและจีน) และวางนโยบายด้านเศรษฐกิจ การค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างประเทศร่วมกันต่อไป

จุดแข็ง (Strengths)

1. **ด้านเส้นทางการขนส่ง (Transportation Routes)** เส้นทางการขนส่งระหว่างเชียงรายและยูนนานประกอบด้วย 2 เส้นทางหลักคือ การขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R3A โดยเริ่มจากด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่าน สปป.ลาว และเข้าสู่ด่านบ่อหาน เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร ถึงแม้เปิดใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 แต่ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการเปิดเส้นทางได้ตามที่คาดไว้ได้ (สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, 2561) เนื่องจาก มีต้นทุนการขนส่งที่สูง เส้นทาง การขนส่งผ่านภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ถนนคดเคี้ยวทางแคบทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (POST REPORTERS, 2022) รวมถึง การขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะ การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น การใช้เทคโนโลยีในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า เครื่องมือ การตรวจพืชและสัตว์ที่ทันสมัยและความล่าช้าในการดำเนินการแก้ปัญหา (ทวงมาลี พิมพาไซ, 2558) การขนส่งทางน้ำโดยผ่านเส้นทางแม่น้ำโขง จึงได้รับความนิยมมากขึ้น เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนมากและต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่า รวมถึงการผลักดันอย่างแข็งขันของทั้งสองฝ่าย ทำให้เส้นทางการขนส่งทางเรือเริ่มมีความน่าสนใจและได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการไทยและจีนมากขึ้นตามลำดับ

2. **ด้านความร่วมมือ (Cooperation)** การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างท่าเรือเชียงแสนกับท่าเรือกวานเหล่ยดำเนินการภายใต้กรอบความร่วมมือและความตกลงทางทั้งในรูปแบบพหุภาคีและทวิภาคี ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำโขงได้รับสิทธิประโยชน์ทั้งด้านการส่งเสริมทางการค้า การจัดเก็บภาษี การอำนวยความสะดวกทางพิธีศุลกากร เช่น การจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area) ระหว่างไทย - จีน มีความตกลงเร่งลดภาษีสินค้าผักและผลไม้ (พิกัดศุลกากร 07-08) เหลือร้อยละศูนย์ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ทำให้มูลค่าการค้าผ่านแดนระหว่างไทย - จีนตอนใต้เพิ่มขึ้นอย่างมาก (นิสิต พันธมิตร และทรงศักดิ์

ศรีบุญจิตต์, 2548) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong-River) ลงนามเมื่อ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 ณ ประเทศเมียนมา ร่วมมือพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำโขงเพื่อสนับสนุนด้านการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างกัน โดยมีสาระสำคัญคือ พัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศ การปรับปรุงร่องน้ำเพื่อความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการชนโขดหิน ดำเนินการตามหลักปฏิบัติที่ถูกต้องและละเอียดรอบคอบ ในส่วนด้านการรักษาความปลอดภัย มีการห้ามขนส่งวัตถุอันตรายบางประเภท หากเกิดอุบัติเหตุ ประเทศภาคีเจ้าของดินแดนจะช่วยช่วยเหลือทันที ด้านการติดตามการดำเนินงาน มีการจัดประชุมผู้แทนประเทศภาคีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาและส่งเสริมความร่วมมือเรื่องต่าง ๆ ตามกรอบความตกลงฯ (สิตาวีร์ ชีวีวิรุฬห์, 2560)

3. ด้านการบริหารจัดการ (Management) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือเชียงแสน มีรูปแบบท่าเรือเป็นตู้ยวและลาดไปกับลำน้ำและป้องกันกันโจมตีและกล่าวหาการล้นน้ำของลาว ทำให้เรือสามารถจอดได้ในทุกระดับน้ำไม่ว่าน้ำจะขึ้นหรือลง เรือสามารถจอดเทียบท่าได้ 20 ลำต่อครั้ง นอกจากนี้ ท่าเรือเชื่อมต่อกับถนนบายพาสตะวันออกที่สามารถไปถึงสนามบินแม่ฟ้าหลวงได้อย่างรวดเร็ว ทำให้สะดวกต่อการขนถ่ายและการกระจายสินค้า มีการปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางมายังท่าเรือเชียงแสน โดยรัฐบาลได้วางบทบาทให้เชียงรายเป็นเมืองชายแดนด้านการขนส่งและการค้าพรมแดนที่เชื่อมโยงกับฐานผลิตในภาคกลางของประเทศ (ทศพล ศรีนุช, 2558) ท่าเรือกวนเหล่งยังถือได้ว่าเป็นด่านทางน้ำที่เปิดกว้างระหว่างประเทศเพียงแห่งเดียวของมณฑลยูนนาน และเป็นประตูด่านแรกในการเข้าสู่จีนผ่านเส้นทางแม่น้ำโขง (Thailand Business Information Center in China, 2022) เสมือนเมืองหน้าด่านที่เชื่อมการเดินเรือระหว่างประเทศบนอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจาก มีที่ตั้งภูมิศาสตร์สะดวกต่อการเชื่อมต่อกับท่าเรือบนแม่น้ำโขงของเมียนมา ลาวและไทย มีระบบขนส่งทางน้ำ ทางหลวงและทางรถไฟแบบครบวงจร รวมทั้งมีความพร้อมทั้งการพัฒนาโครงการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องและเอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก (Yunnan net, 2023)

4. ด้านความปลอดภัย (Security) ในปี พ.ศ. 2556 จีน ลาว เมียนมาและไทยบูรณาการทำงานด้านความปลอดภัย โดยร่วมกันจัดตั้งศูนย์ประสานงานแม่น้ำโขงปลอดภัย (Safe Mekong Coordination Center: SMCC) เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการบริหารจัดการแม่น้ำโขง รวมไปถึงการลาดตระเวนแม่น้ำโขงร่วมกัน ภายใต้ชื่อ “ปฏิบัติการร่วมแม่น้ำโขงปลอดภัย (Joint Operation Safe Mekong)” เพื่อเฝ้าระวังเครือข่ายการค้ายาเสพติด การก่ออาชญากรรม รวมไปถึงความปลอดภัยในการเดินเรือตามเส้นทางแม่น้ำโขง (เกษม ศรีปานเงิน, 2556) ทั้งนี้ยังเป็นการสร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยด้านการขนส่งทางเรือและการท่องเที่ยวโดยเรือในอนาคตรหว่างจีน ไทย ลาวและเมียนมา ซึ่งสามารถสร้างมูลค่าด้านการท่องเที่ยวได้มูลค่ามหาศาลจากเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขง

จุดอ่อน (Weaknesses)

1. ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ (Legal and Regulatory) กฎหมายเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน แม้จะมีความร่วมมือทั้งภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on The Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) เพื่อสนับสนุนเขตการค้าเสรีอาเซียน เช่น ยกเว้นค่าธรรมเนียมและภาษีศุลกากรในสินค้าผ่านแดน การบังคับใช้กฎหมายในประเทศภาคีอย่างเท่าเทียม และภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) โดยทำพิธีการผ่านแดนร่วมกัน เพื่อลดระยะเวลาและขั้นตอนพิธีการศุลกากร อย่างไรก็ตามกฎหมายกฎระเบียบ และข้อตกลงยังคงขาดความเป็นเอกภาพ เช่น แบบฟอร์มเอกสารที่ไม่สอดคล้องกัน การบังคับใช้กฎหมายที่ต่างกัน ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อผู้ประกอบการเพิ่มต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งมากขึ้น สินค้าติดค้างที่ศุลกากรจำนวนมาก นอกจากนี้กฎหมายของไทยยังมีมาตรการที่ไม่สอดคล้องกับหลักการผ่านแดนของสินค้าตามหลักสากลหรือความตกลงระดับภูมิภาค (นพรดา คำชื่นวงศ์, 2563)

2. ด้านการดำเนินงาน (Operational) แม้จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการงดเว้นภาษีจากความร่วมมือจัดตั้งเขตการค้าเสรี แต่ยังมีอุปสรรคด้านการดำเนินมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี เช่น เงื่อนไขทางศุลกากร ความล่าช้าในการออกและปล่อยสินค้า การตรวจสอบมาตรฐานสินค้า ผลการทดลองที่ห้องปฏิบัติการจีนและไทยไม่ตรงกัน (ภูวนาท พักเกตุ, 2563) รวมถึงความล่าช้า

การจากปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะการดำเนินงานของไทย กฎระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ยังขาดการบูรณาการของหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ทำให้การปฏิบัติงานไม่ต่อเนื่อง (วิระวุฒิ สร้อยพลอย, 2561) อีกทั้ง รัฐบาลไทยได้ดำเนินการทางเทคนิคที่เป็นอุปสรรคต่อกระบวนการขนส่งสินค้า เช่น การลงทะเบียน การตรวจสอบ การกักกัน การจำกัดสินค้าเกษตรของจีนเข้าสู่ตลาดไทย ในขณะที่สินค้านำเข้าจากจีนเผชิญปัญหาด้านพิธีศุลกากรที่ซับซ้อนและล่าช้า สินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้ของไทยที่ส่งไปยังจีนยังไม่มี ความหลากหลายมากนัก (Shen, 2023)

ในเวทีการค้าโลก ประเทศที่มีระดับการพัฒนาน้อยกว่าจะเสียเปรียบประเทศทางการค้า จากโครงสร้างสินค้าการส่งออกและขาดอำนาจในการต่อรอง จึงมีการนำมาตรการกีดกันทางการค้ามาปกป้องผู้ผลิตภายในประเทศและลดการขาดดุลสินค้า ปัจจุบันจึงมีการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้อย่างมาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น แม้มีการลดหรือยกเลิกภาษีศุลกากรตามความตกลง ๆ แต่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีท้องถิ่นและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ เช่น มีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมมีความซ้ำซ้อนกันในประเทศของจีน มีการออกกฎหมายภายในประเทศและแต่ละมณฑลที่ต่างกัน มีความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้าผักผลไม้ซึ่งใช้เวลานาน ฉลากสิ่งแวดล้อมต้องมีเอกสารรับรองจากจีน การขอใบอนุญาตนำเข้าของผู้ประกอบการจีนจำกัดเฉพาะชาวจีนเท่านั้น นอกจากนี้ จีนมักจะเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อยครั้ง จึงต้องติดตามอย่างต่อเนื่อง (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2551) และการส่งออกผลไม้สดไปยังท่าเรือกวางหลยยังไม่สามารถดำเนินการได้ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2567 เนื่องจาก ท่าเรือกวางหลยเป็นด่านจำเพาะสำหรับนำเข้าเนื้อสัตว์ ยังไม่ได้รับการกำหนดจากสำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีนให้เป็น “ด่านจำเพาะสำหรับการนำเข้าผลไม้” (State Designated Port for Imported Fruits) (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน, 2565)

3. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ท่าเรือเชียงแสนยังขาดการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือ เช่น การพัฒนาและจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณใกล้ท่าเรือ การดำเนินการเอกสาร การธนาคารและการประกันภัยสินค้าให้มีความเป็นสากล รวมถึงการพัฒนาด่านอุปกรณ์และเครื่องมือทุนแรงเพื่อการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว และการสร้างโรงพักสินค้า เพื่อรองรับการเปิดตู้สินค้า (สำราญ ทองเล็ก, 2549) และปัญหาที่สำคัญคือความพร้อมเรื่องของรถเครนยกตู้สินค้าที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับค่าใช้จ่ายและดำเนินการจัดหาเอง ทางท่าเรือเชียงแสนไม่มีการอำนวยความสะดวกให้ โดยให้เหตุผลว่าจำเป็นที่จะต้องได้รับการอนุมัติจากกรมเจ้าท่าก่อน ซึ่งในปัจจุบันอยู่ในขั้นของการศึกษาความคุ้มค่าและงบประมาณที่ได้รับจัดสรรจากรัฐบาล (รหัส 01, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2567) ทั้งนี้ เมื่อมีสินค้าจากจีนส่งเข้ามายังท่าเรือเชียงแสนก็ไม่มีรถเครนหรือเครนยกตู้สินค้าลงได้ ซึ่งทางฝั่งของท่าเรือกวางหลยนั้นมีความพร้อมในส่วนนี้เป็นอย่างมาก (รหัส 02, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 กรกฎาคม 2567) ด้วยความอำนวยความสะดวกที่ไม่สอดคล้องกันนี้เป็นเหตุให้ทั้งสองฝ่ายเสียประโยชน์การค้าระหว่างกันไม่น้อย

4. ด้านการประสานงาน (Coordination) เชียงรายและยูนนานมีประชุมในระดับผู้นำ เพื่อผลักดันนโยบายในการส่งเสริมการค้า แต่ยังคงขาดการบูรณาการประสานงานอย่างใกล้ชิด ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย - จีน ยังคงไม่สามารถผลักดันให้ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ตระหนักรู้และใช้ประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวได้อย่างเต็มที่ การจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย - จีน ยังขาดการรับรู้ที่ถูกต้องของผู้ประกอบการในพื้นที่และไม่ได้ให้ความสำคัญกับข้อตกลงดังกล่าว เนื่องจากผู้ประกอบการจำหน่ายสินค้าตามความต้องการของลูกค้าและคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจในแต่ละช่วงเป็นสำคัญ (นิสิต พันธมิตร และทรงศักดิ์ ศรีบุญจิตต์, 2548) นอกจากนี้ ผลสำรวจของของนิภาวรรณ วิชัย (2549) พบว่าการเปิดเขตการค้าเสรีไทย - จีน ส่งผลประโยชน์ต่อภายนอกพื้นที่มากกว่า เนื่องจากสินค้าที่ส่งออกไม่ได้มีแหล่งผลิตในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของปวีณา ลีตระกูล และ ณัฐสุชน อินทราวุธ (2561) ในด้านการดำเนินนโยบายการค้าชายแดน สร้างผลกระทบทางตรงคือช่วยลดปัญหาความยากจนของคนในพื้นที่จังหวัดเชียงรายค่อนข้างน้อย เนื่องจากการค้าชายแดนเป็นการประกอบกิจการเพียงบุคคลบางกลุ่มในพื้นที่เท่านั้น และส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มาจากพื้นที่อื่น คนในพื้นที่จึงได้ประโยชน์จากผลกระทบทางอ้อมมากกว่า เช่น การจ้างงานในพื้นที่ การซื้อขายและการบริการในพื้นที่มากขึ้น (ปวีณา ลีตระกูล และ ณัฐสุชน อินทราวุธ, 2561) การนำสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามา เช่น ผลไม้เมืองหนาว พืชผัก ส่งผลกระทบต่อเกษตรกรท้องถิ่นและยังเป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการท้องถิ่น (รหัส 04, การสื่อสารส่วนบุคคล, 16 สิงหาคม 2567)

โอกาส (Opportunities)

การขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสนกับท่าเรือกว๋นเหล่ยในฐานะ “เมืองท่าหน้าด่าน” เป็นการส่งเสริมการขยายความร่วมมือระหว่างไทย – จีน จากการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าภายในประเทศและโอกาสเชื่อมต่อ การกระจายสินค้าระหว่างประเทศ จากข้อได้เปรียบของเชียงรายที่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของ แนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ ทำให้สามารถรองรับเขตเศรษฐกิจชายแดนและการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า (ปาริสุทธิ สิทองดี, 2558) ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อการขนส่งเพื่อกระจายสินค้าเข้าสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ภายในประเทศ นอกจากนี้ ยังสามารถเป็น “ทางผ่าน” เพื่อขนส่งสินค้าออกทางทะเล โดยเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนเชื่อมโยงการขนส่งลงสู่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งออกทางทะเลไปยังภูมิภาคอื่นของโลกได้ (วีระวุฒิ สร้อยพลอย, 2561) ในอนาคตยังสามารถที่จะขนส่งสินค้าเพื่อเชื่อมต่อไป ยังท่าเรือระนองและท่าเรือสงขลาโดยตรง เพิ่มการกระจายสินค้าไปยังเอเชียใต้ โดยไม่จำเป็นต้องผ่านท่าเรือกรุงเทพฯหรือท่าเรือ แหลมฉบังที่ต้องไปขนถ่ายลำเลียงสินค้าในสิงคโปร์ ทำให้ประหยัดทั้งเวลาและค่าขนส่ง (สำราญ ทองเล็ก, 2549)

ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือเชียงแสนกับท่าเรือกว๋นเหล่ย จะทำให้ไทยนำเข้าสินค้าจากจีน ได้มากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคที่สามารถตอบสนองความต้องการผู้บริโภคภายในประเทศ เนื่องจากสินค้านี้มีความ หลากหลาย ราคาถูกและในปัจจุบันมีคุณภาพมากขึ้น ในขณะที่ไทยส่งออกสินค้าไปจีนได้มากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตร เป็นการส่งเสริมเกษตรกรและผู้ประกอบการท้องถิ่นของไทย โดยเฉพาะจากแผนพัฒนาท่าเรือกว๋นเหล่ย เป็นศูนย์กลางการ กระจายสินค้าเข้าสู่ภายในประเทศจีนในทางตอนใต้ ทำให้สามารถขยายตลาดการส่งออกของไทยไปยังจีนได้มากขึ้น

นอกจากนี้ เชียงรายมีพื้นที่การเกษตรที่อุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะชาและกาแฟ เชียงรายมีศักยภาพในการปลูกชา คุณภาพสูงและเป็นแหล่งปลูกชามากที่สุดในประเทศ เช่น ชาจากร้านชาสวรรค์บนดิน ซึ่งเป็นชาออร์แกนิกคุณภาพสูง กลิ่นและ รสชาติเฉพาะตัว มีการสร้างเรื่องราวศิลปะ วัฒนธรรมให้กับการดื่มชาและกาแฟของเชียงรายเป็นพืชเศรษฐกิจ และมีความต้องการ สูงในตลาดโลก เช่น กาแฟดอยช้าง กาแฟอาราบิก้าออร์แกนิก ได้รับมาตรฐานรับรองระดับสากล ปลูกในพื้นที่ภูเขาสูง 1,100 เมตร อากาศเย็นตลอดปี ทำให้รสชาติกาแฟที่มีเอกลักษณ์ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักพัฒนาความพร้อมทางการค้า, 2566) โดยการส่งเสริมการใช้ประโยชน์จาก FTA ผ่านการขนส่งทางแม่น้ำโขง และการเจรจาความร่วมมือระหว่างไทย-จีน จะเป็น โอกาสในการส่งสินค้าท้องถิ่นของเชียงรายออกตลาดโลก ด้วยการประสานงานและบูรณาการร่วมกันจากทั้งภาครัฐและเอกชน ภายใต้โครงการตราสัญลักษณ์เชียงรายแบรนด์ (Chiang Rai Brand) และเชียงรายแบรนด์พลัส+ (Chiang Rai Brand Plus+) เพื่อสร้างมูลค่าให้กับสินค้า และพัฒนาทักษะให้กับเกษตรกร วิสาหกิจชุมชน และผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงราย

สุดท้าย การเจรจาระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคด้านการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขง สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ เป้าหมายข้อที่ 8 ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่ต่อเนื่อง ครอบคลุมและยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีคุณภาพ การมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน และเป้าหมายข้อที่ 10 ลดความไม่ เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ จากการประชุมหารือหรือประเทศในภาคีเพื่อหาแนวทางลดอุปสรรคด้านการค้าร่วมกัน ก่อให้เกิด การบูรณาการ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน รวมไปถึงการจัดตั้งเขตปลอดภาษี เพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าอย่างเสรี

ภัยคุกคาม (Threats)

ภัยคุกคามสำหรับการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขง สามารถแบ่งเป็น 3 ประเด็นหลัก คือ 1) ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม 2) ประเด็นด้านการบริหารจัดการ กฎระเบียบและมาตรการ และ 3) ประเด็นด้านความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1. ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Issues) ถึงแม้การขนส่งผ่านแม่น้ำโขงสร้างการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และการประสานงานและบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน วิสาหกิจชุมชนและความสัมพันธ์ ภาคประชาชนผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยว แต่โครงการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางแม่น้ำโขงเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการ ขนส่ง เช่น โครงการปรับปรุงร่องน้ำและการระเบิดเกาะแก่งเพื่อขยายเส้นทางเดินเรือ เพิ่มความสามารถในการระวางสินค้า การสร้างเขื่อนในบริเวณประเทศจีน เพื่อควบคุมระดับแม่น้ำโขงให้สามารถขนส่งได้ตลอดทั้งปี ตลอดจนสร้างผลประโยชน์ทาง การเกษตรให้ทุกประเทศตามเส้นทางแม่น้ำโขง (People's Daily Online, 2002) แต่อย่างไรก็ตาม การระเบิดเกาะแก่งดังกล่าว ไม่ใช่การจัดระเบียบเส้นทางเดินเรือเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศแม่น้ำโขงทั้งระบบ การปรับปรุงร่องน้ำ

เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ แต่เป็นภัยต่อความมั่นคงของชาติและปัญหาระหว่างประเทศ เช่น การปรับปรุงร่องน้ำบริเวณคอนผีหลง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย อาจกระทบต่อการปักปันเขตแดนไทยกับลาวได้ (สิตาวีร์ ธีรวิรุฬห์, 2560) การมีเกาะแก่งบริเวณแม่น้ำโขง เสมือนมีฝายชะลอน้ำตามธรรมชาติที่ช่วยลดความแรงของน้ำไหล การระเบิดเกาะแก่ง จะทำให้กระแสน้ำไหลแรงขึ้นเกิดการกัดเซาะและพังทลายของตลิ่งได้

การสร้างเขื่อนของจีนเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ทางทรัพยากรร่วมกันระหว่างประเทศเหนือน้ำและทำนน้ำ และมีแนวโน้มทวีความรุนแรงขึ้น ประเทศทำนน้ำพบการเปลี่ยนแปลงทางน้ำ ผลกระทบด้านความมั่นคงของมนุษย์ในหลายมิติ โดยเฉพาะด้านวิถีการดำเนินชีวิต ที่มีผลโดยตรงต่อชาวประมงริมฝั่ง สูญเสียรายได้ ชาดแล่นแหล่งอาหารหลัก (ดวงใจ เต็นเกศินีล้ำ และ วรศักดิ์ มหัทธโนบล, 2560) ทั้งนี้ รายงานสรุปผู้บริหาร (ฉบับย่อ) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ในปี พ.ศ. 2547 ระบุว่า จากการควบคุมระดับน้ำในเขื่อนของจีน ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำจากสภาพธรรมชาติ การขึ้นและลงของน้ำไม่สม่ำเสมอ การเปลี่ยนแปลงของคุณภาพแม่น้ำโขง การพัดพาและการทับถมของตะกอนที่ลดลง การเปลี่ยนแปลงสภาพพันธุ์ปลา การเติบโตของสาหร่ายน้ำจืดที่เป็นแหล่งอาหารรายได้อันของชาวบ้าน และอื่นๆ

2. ประเด็นด้านการบริหารจัดการ กฎระเบียบและมาตรการ (Regulatory and Measures Issues) จากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 เศรษฐกิจทั่วโลกหยุดชะงัก การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต้องมีการเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดเพื่อรักษาความปลอดภัย รวมไปถึงการขนส่งผ่านแม่น้ำโขง ทำให้ทางการจีนสั่งปิดท่าเรือกวนเหล่ย ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2562 ส่งผลต่อปริมาณสินค้าและมูลค่าทางการค้าที่ลดลงของทั้งสองฝ่ายอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์เริ่มดีขึ้นท่าเรือกวนเหล่ยได้กลับมาเปิดให้บริการอีกครั้งเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2565 ซึ่งมาพร้อมกับมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นเช่นกันเพื่อสร้างความมั่นใจและปลอดภัยต่อการระบาดของโรค เช่น การจำกัดประเภทสินค้า ระเบียบมาตรฐานการส่งสินค้าที่เข้มงวด (ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์, 2565) ซึ่งเป็นต้นทุนทั้งหมดที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบ ทั้งระยะเวลาในการจอดรอ ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงเรือ เครื่องปั่นไฟสำหรับการขนส่งประเภทแช่แข็งและอื่น ๆ การเจรจาและประสานงานกันอย่างเข้มข้น รวมถึงการติดตามผลอยู่ตลอดเวลาจะทำให้การบริหารจัดการระหว่างท่าเรือเป็นไปอย่างราบรื่นและประสบผลสำเร็จได้อย่างรวดเร็ว แต่ทั้งนี้ มาตรการที่เข้มงวดขึ้นอันส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าก็ถือได้ว่าเป็นภัยคุกคามที่นำกังวลของผู้ประกอบการ

3. ประเด็นด้านความพร้อม (Readiness Issues) ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการบริหารจัดการและการประชาสัมพันธ์ โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและบริการขนส่ง เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการกระจายพื้นที่ การพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมรูปแบบอื่น ๆ ทุกรูปแบบ (กุลยา วิวิตเสวี, 2545) เชียงรายยังขาดการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม ท่าเรือยังไม่ได้มาตรฐาน การเดินเรือขึ้นกับประเทศที่อยู่ต้นแม่น้ำโขง ไม่มีอำนาจต่อรองในการปล่อยน้ำเพื่อการเดินเรือ ถึงแม้เชียงรายประกาศจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นเขตส่งเสริมการค้า การท่องเที่ยวและศูนย์ขนส่งต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถดึงดูดการลงทุนในพื้นที่ได้ เนื่องจากมีความอ่อนแอทางด้านนโยบายที่ไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมในพื้นที่ รวมทั้งความต้องการของประชาชนในพื้นที่ที่ต้องการการพัฒนาทางเลือกที่สอดคล้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมตลอดจนวิถีชีวิตดั้งเดิม (ยุทธพงศ์ จันทรวรินทร์, 2563) จากการศึกษาศักยภาพและเส้นทางคมนาคมของเชียงราย พบว่าเชียงรายสามารถพัฒนาเป็น “ประตูการค้าและศูนย์กลางการขนส่งเชื่อมโยงสู่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดดเด่นด้านการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและประชาชนอยู่ดีมีสุข” แต่ยังมีแผนพัฒนาให้เป็น “เมืองสีเขียว” จึงไม่สามารถตั้งโรงงานได้ ซึ่งหากแก้ไขเพื่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งมีข้อจำกัดที่กระทรวงมหาดไทยต้องใช้เวลาและทรัพยากรจำนวนมาก (เทศบาลตำบลบางเสร่, 2561) รวมถึงระเบียบราชการที่ซับซ้อนและการขาดระบบการบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จ จึงทำให้เชียงรายอาจสูญเสียโอกาสในการเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษ เมืองชายแดนสำคัญ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือและศูนย์กลางคมนาคมของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงไป

การสร้างการรับรู้และมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ นักวิชาการ ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ ถือว่าเป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน เนื่องจากการสื่อสารเป็นการสร้างการรับรู้ให้ตรงกัน สร้างความเข้าใจอันดีและพัฒนาเป้าหมายไปในแนวเดียวกัน ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาาร่วมกันอย่างยั่งยืน จากนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษด้านการลงทุนในอุตสาหกรรม

ขนาดใหญ่ในพื้นที่ก็อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ดำเนินนโยบายและประชาชนในพื้นที่ เพราะถ้าหากขาดการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ เพื่อเตรียมความพร้อมพร้อมกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นก็อาจจะเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงการดำเนินงานภาครัฐที่เอื้อการขนส่งสินค้าและมีผลดีต่อผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกเป็นสำคัญมากกว่าประชาชนในพื้นที่ (โครงการจัดตั้งสำนักงานเศรษฐกิจชายแดนและโลจิสติกส์, ม.ป.ป.)

6. สรุป

การค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนานผ่านท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกว๋นเหล่ย ในฐานะที่เมืองหน้าด่านการนำเข้าส่งออกสินค้า มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน สร้างความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนให้แข็งแกร่ง ขยายมูลค่าทางการค้า สร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงการกระชับความสัมพันธ์ตั้งแต่ภาคประชาสังคม ภาคเอกชนและภาครัฐบาล โดยการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกว๋นเหล่ย เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นจากผู้ประกอบการ เนื่องจากมีความคุ้มค่ามากกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ ทั้งด้านเวลา ปริมาณสินค้า และค่าขนส่ง การได้สิทธิประโยชน์ภายใต้กรอบความร่วมมือเขตการค้าเสรีไทย-จีน และความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน เพื่ออำนวยความสะดวกทางพิธีศุลกากร ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและจัดตั้งศูนย์ประสานงานแม่น้ำโขงปลอดภัยในประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยตลอดเส้นทางแม่น้ำโขงจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และนโยบายการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกว๋นเหล่ยด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง การขยายความร่วมมือในการขนส่งสินค้าในหลากหลายประเภท ทำให้มีโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าภายในประเทศและโอกาสสุดเชื่อมต่อการกระจายสินค้าระหว่างประเทศ ขยายตลาดการส่งออกและสร้างความร่วมมือเพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคด้านการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงรายในการพัฒนาสินค้าท้องถิ่นและขยายตลาดการส่งออก รวมไปถึงการพัฒนาโครงการและธุรกิจที่เกี่ยวข้องในเขตเศรษฐกิจภาคเหนืออีกด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะมีการลงนามในข้อตกลงดังกล่าว การขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำโขงยังพบปัญหาทั้งด้านกฎหมายเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากร การบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกัน ขาดความเป็นเอกภาพ ลำช้าและซับซ้อนด้านการดำเนินเอกสาร ขาดการประสานงานและความร่วมมือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และการใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี โครงการระเบิดเกาะแก่งและการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขง จะสามารถขยายการระวางสินค้าและลดต้นทุนทางการค้าได้ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจแต่กระทบต่อความมั่นคงทุกระดับตั้งแต่ ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การปรับเปลี่ยนเส้นปักปันเขตแดน เสถียรภาพของระบบนิเวศ การทำลายทรัพยากรและธรรมชาติ ตลอดจนเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตประชาชนที่พึ่งพาทรัพยากรในแม่น้ำโขงเพื่อการดำรงชีพ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 สร้างความท้าทายให้กับการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกว๋นเหล่ยอย่างมาก การสั่งปิดท่าเรือกว๋นเหล่ย ทำให้มูลค่าการนำเข้าส่งออกและจำนวนเที่ยวเรือของท่าเรือเชียงแสนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่หลังจากการเจรจาและการผลักดันของฝ่ายไทยที่เสนอแนะให้เปิดท่าเรือกว๋นเหล่ยเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจของทั้งสองฝ่าย ทำให้ท่าเรือทั้งสองเริ่มดำเนินการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงอีกครั้ง แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากฝ่ายจีนออกมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยด้านการแพร่ระบาดของโรค จึงยังนำเข้าและส่งออกสินค้าได้เพียงบางประเภทและต้องติดตามการเปลี่ยนแปลงระเบียบมาตรการของจีนเสมอ เพื่อลดอุปสรรคและสร้างสภาพคล่องในการขนส่ง รวมถึงความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเชียงแสนและความยั่งยืนในการดำเนินนโยบายเพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจเชียงราย ยังสร้างความท้าทายต่อการพัฒนาจังหวัดเชียงรายสู่การเป็นเมืองศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคที่สำคัญคือ เชียงรายยังขาดการสร้างการรับรู้และมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ นักวิชาการ ผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่ ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักในการสร้างความเข้าใจและสร้างเป้าหมายการพัฒนาาร่วมกัน แก้ปัญหาอย่างตรงจุดและสร้างประโยชน์ให้กับทุกภาคส่วนอย่างเท่าเทียม เพื่อนำไปสู่การพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพระหว่างท่าเรือทั้งสองและการค้าชายแดนระหว่างไทยกับจีนได้อย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

การบริหารจัดการเพื่อพัฒนาการขนส่งผ่านท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกวานเหล่ย ควรทำควบคู่กันไปทั้งสองฝ่ายทั้งไทยและจีน ทั้งเชิงรายได้และยูนนาน ควรได้รับการบูรณาการความร่วมมือของ 3 ภาคส่วนที่สำคัญคือ ภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน เพื่อร่วมกันหาแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนและสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

ภาครัฐ ถือเป็นส่วนสำคัญในการเร่งดำเนินนโยบาย วางยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบบูรณาการ การเจรจาความร่วมมือเพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีศุลกากร ขจัดอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภาษีและให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองตามศักยภาพของเมือง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือทั้งศูนย์โครงข่าย บริเวณพื้นที่แนวหลังและการสร้างศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อเป็นพื้นที่การเจรจาธุรกิจและแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างนักลงทุนกับผู้ประกอบการ โดยเฉพาะเรื่องของการอำนวยความสะดวกเรื่องของการขนถ่ายสินค้าประจำท่าเรือ มีการลงทุนและปรับปรุงคุณภาพท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนให้เทียบเท่ากับท่าเรือกวานเหล่ย รวมไปถึงการปรับปรุงกฎหมายให้มีความเป็นสากล มีความสอดคล้องกันระหว่างกฎหมายไทยกับจีน ลดความซับซ้อนของการดำเนินเอกสาร ลดปริมาณกระดาษและนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในการดำเนินงานด้านการรับและส่งออกเอกสารด้านการขนส่ง สร้างกระบวนการขนส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เพื่อเร่งฟื้นตัวของเศรษฐกิจหลังจากสถานการณ์ COVID-19 โดยพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจควบคู่ผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชนโดยรอบ โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอเชียงแสน รวมถึงคำนึงถึงความท้าทายระหว่างประเทศที่เกิดขึ้น ความมั่นคงชายแดนที่จีนเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศลาวมากขึ้น รวมไปถึงสภาพแวดล้อมในแม่น้ำโขง ระบบนิเวศ ชุมชนและการได้ผลประโยชน์ร่วมกันบนแม่น้ำโขงระหว่างไทยกับจีน รวมไปถึงลาวและพม่าอย่างรอบด้าน

ภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการนั้นควรติดตามข้อมูลข่าวสารด้านกฎระเบียบพิธีศุลกากร การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบของไทยและจีน การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค เพื่อส่งเสริมกลยุทธ์ทางการตลาด การเพิ่มมูลค่าทางการตลาดและการสร้างภาพลักษณ์ผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการสื่อสารภาษาจีนเพื่อเพิ่มโอกาสในการค้าขายและติดต่อกับผู้ประกอบการจีน สร้างแรงผลักดันในการลงทุนของภาครัฐ โดยเฉพาะการทำเรือแห่งประเทศไทยในการพัฒนา ปรับปรุงท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนให้มีความทันสมัยและเทียบเท่ากับท่าเรือกวานเหล่ยของจีน โดยภาคเอกชนมีบทบาทสำคัญในการทำงานเชิงรุกระหว่างผู้ประกอบการไทยจีนให้สามารถทำงานร่วมกัน และร่วมมือกันในการผลักดันภาครัฐให้ดำเนินการในการบริหารจัดการท่าเรือทั้งท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือกวานเหล่ยไปพร้อม ๆ กัน

ภาคประชาชน ควรเป็นภาคส่วนแรกให้ความสำคัญก่อนการออกมาตรการหรือการดำเนินนโยบาย เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ การสนับสนุนวิสาหกิจชุมชนและผู้ประกอบการท้องถิ่นเพื่อพัฒนาสินค้าและสร้างประโยชน์ให้กับประชาชน สร้างงาน สร้างรายได้ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืน ถ้าหากประชาชนในพื้นที่ได้ประโยชน์การดำเนินการในด้านอื่น ๆ ทั้งของภาคเอกชนและภาครัฐก็จะสามารถขับเคลื่อนได้อย่างราบรื่น สร้างการรวมกลุ่มกันเพื่อสร้างอำนาจต่อรองเชิงบวกต่อภาครัฐที่บริหารจัดการท่าเรือและนำภาคเอกชน ผู้ประกอบการเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการรับฟังปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อร่วมกันแก้ไขผลกระทบจากการบริหารจัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือกวานเหล่ย ทั้งนี้สร้างโอกาสในการผลักดันให้เกิดการได้ประโยชน์จากชุมชนโดยรอบ พื้นที่จังหวัดเชียงรายและมณฑลยูนนานให้ได้ มีการสร้างงาน สร้างอาชีพ สร้างการพัฒนาเพื่อให้อยู่ร่วมกันได้ ผลักดันสินค้าและภูมิปัญญาท้องถิ่นทั้งของเชียงรายและยูนนานให้เกิดมูลค่าทั้งด้านของเงินและการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชนไทยจีน

เอกสารอ้างอิง

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักพัฒนาความพร้อมทางการค้า. (2566). ผลการดำเนินโครงการการเพิ่มศักยภาพเกษตรกรในยุคการค้าเสรี (ร่วมกับสภาเกษตรกรแห่งชาติ) ณ จังหวัดเชียงราย. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ.

<https://www.dtn.go.th/th/content/page/index/id/11683>

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2567). “ท่าเรือกวานเหล่ย” พร้อมรองรับการนำเข้าผลไม้อย่างเป็นทางการ สดุด.คุณหญิง. กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. <https://www.ditp.go.th/post/179107>

- กษม ศรีปานเงิน. (2556). *ปฏิบัติการร่วมแม่น้ำโขงปลอดภัย หรือศูนย์ประสานงานแม่โขงปลอดภัย*. สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด.
- กองการต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *การจัดทำแผนขับเคลื่อนการดำเนินความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง (Sister City) ในระดับจังหวัด ค.ศ 2019 – 2023*. กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. <http://surl.li/samkez>
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. (2566). *ข้อมูลปริมาณเรือและสินค้า ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนและเชียงของ*. การทำเรือแห่งประเทศไทย. <http://surl.li/ticsxi>
- กุลยา วิวิตเสวี. (2545). *ภูมิศาสตร์การขนส่ง*. อธิศปวีณ.
- โครงการจัดตั้งสำนักงานเศรษฐกิจชายแดนและโลจิสติกส์. (ม.ป.ป.). *เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย: นโยบายเพื่อฟื้นหรือศักยภาพที่ยังไม่ถูกค้นพบ*. โครงการจัดตั้งสำนักงานเศรษฐกิจชายแดนและโลจิสติกส์ สำนักงานการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง. <http://rs.mfu.ac.th/obels/?p=1844>
- ธัญวรัตน์ แซ่มสนิท, วันวิสา วงศ์ชัย, ศศิธร ขุนพิลึกเรืองเดช และ ชูเกียรติ น้อยฉิม. (2564). ผลกระทบของมาตรการทางการค้าตามประเพณีชายแดนไทย-ลาวในสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19: กรณีศึกษาผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งทางเรือ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย. *วารสารสังคมภิวัตน์*, 12(2), 32-51.
- เชียงใหม่นิวส์. (2561, 21 มกราคม). *เร่งไทยปรับระบบขนส่งรับ จีนเปิดท่าเรือ “กวนเหล่ย์”*. เชียงใหม่นิวส์. <https://shorturl.asia/q7LkX>
- ดวงใจ เตนเกศินีล้ำ และ วรศักดิ์ มัทธโนบล. (2560). *ปฏิสัมพันธ์ระหว่างไทยกับจีนกรณีเขื่อนจินบนแม่น้ำโขง ภายใต้นโยบายเพื่อนบ้านที่ดี: ผลกระทบต่อความมั่นคงทางสังคม*. สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทวงมาลี พิมพาไซ. (2558). การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีศึกษาเส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว. *Connexion: Journal of Humanities and Social Sciences*, 4(1), 121-147
- ทศพล ศรีนุช. (2558). “ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2” กับความท้าทายการเป็นเมืองเศรษฐกิจบนความเป็นเมืองประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม (1). กลุ่มศึกษาข้อตกลงเขตการค้าเสรีภาคประชาชน. <https://ftawatch.org/node/44139>
- ท่าเรือเชียงของ. (ม.ป.ป.). *ประวัติท่าเรือเชียงของ*. ท่าเรือเชียงของ. <https://shorturl.asia/q7LkX>
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน. (2562). *ประวัติท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน*. ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน. <http://surl.li/hqztdb>
- ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน. (2567). *รายงานการดำเนินงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน*. ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- เทศบาลตำบลบางเสร่. (2561). *จังหวัดเชียงรายกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ*. เทศบาลตำบลบางเสร่. <https://www.bangsaray.go.th>
- ชนภณ เจียรณัย และ จารุวิษฐ์ ปราบณศักดิ์. (2558). กลยุทธ์การปรับตัวของท่าเรือเชียงของจากการมีเส้นทางขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4. *วารสารการพัฒนาชุมชนและคุณภาพชีวิต*, 3(2), 229-238.
- ธัญพร บัวทอง. (2562, 22 กรกฎาคม). *แม่น้ำโขง: เกิดอะไรขึ้นกับไทย เมื่อจีนและลาวไม่ระบายน้ำจากเขื่อนบนแม่น้ำโขง*. BBC NEWS ไทย. <https://www.bbc.com/thai/thailand-49072092>
- ธีรภัท ชัยพิพัฒน์. (2556). การขยายตัวทางการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ และการพัฒนาการขนส่งในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน. *วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, 39(1), 96-111.
- นพชัย ฟองอิสสระ, วิกรม บุญนุ่น, โกมินทร์ วังอ่อน, อารีย์ บินประทาน และ ปรัชญาณินทร์ วงศ์ทิตกุล. (2567). แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์โควิด 19 กรณีศึกษา ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย และท่าเรือกวนเหล่ย์ เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี*, 12(1), 1-22. <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/UDRUAJ/article/view/269625>
- นพรดา คำชื่นวงศ์. (2563). *การขนส่งสินค้าผ่านแดน – นัยยะสำคัญต่อประเทศไทย*. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.). <http://surl.li/kggirz>

- นิภาวรรณ วิชัย. (2549). การศึกษาภาพรวมธุรกิจท้องถิ่นของอำเภอเชียงแสน กรณีศึกษา พื้นที่เขตเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย. สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.).
- นิติต พันธมิตร และ ทรงศักดิ์ ศรีบุญจิตต์. (2548). ผลกระทบของการค้าชายแดนภาคเหนือจากข้อตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ประพันธ์พงษ์ ขำอ่อน. (2563). การปรับปรุงกฎหมายเรื่องการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับพันธกรณีตามความตกลงของอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง. วารสารการเมือง การบริหารและกฎหมาย, 12(1), 553-568.
- ปวีณา ลีตระกูล และ ณิชสุชน อินทรารุช. (2561). บทบาทของการค้าชายแดนต่อการกระจายรายได้และความยากจนในจังหวัดเชียงราย. วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, 29(3), 1-35.
- บัณฑิต ตั้งศรีวงศ์. (2564, 17 ธันวาคม). แม่น้ำโขง...ยังคงชีวิตชีวา แม้มีทางรถไฟลาว-จีน. ThaiPublica. <https://thaipublica.org/2021/12/pundop58/>
- ปาริสุทธิ์ สีทองดี. (2558). การกลายเป็นเมืองของเมืองเชียงราย. มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย.
- ผู้จัดการออนไลน์. (2565, 29 ธันวาคม). นี่แค่เริ่มต้น! ค้าชายแดนเชียงรายพุ่งเป็นประวัติการณ์รวมเกือบแสนล้าน สวนกระแสปิดด่านฯ-จีนทะลัก เพื่อนบ้านแห่สร้างเมือง. ผู้จัดการออนไลน์. <https://mgronline.com/local/detail/9650000123460>
- ผู้จัดการออนไลน์. (2566, 13 พฤศจิกายน). 'คมนาคม' เปิดแผนปลูกท่าเรือเชียงแสน 2 ดันส่งออกโค/กระบือ-ผักผลไม้ ตั้งเขตปลอดอากรริมโขง. MGR online. <https://mgronline.com/local/detail/9660000101945>
- พิทยา สุวพันธ์. (2565), "การพัฒนาภูมิเศรษฐศาสตร์เมืองเชียงของภายใต้บริบทอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (ไทย-สปป.ลาว-จีน)". บทความจากการประชุมวิชาการระดับชาติ เวทีวิจัยมนุษยศาสตร์ไทย ครั้งที่ 13 (น. 211-246). สำนักพิมพ์สยาม.
- ภูวนาท พักเกตุ. (2563). การพัฒนาระบบโลจิสติกส์นำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตรไทย-จีน: กรณีศึกษา เส้นทางขนส่งมณฑลยูนนาน-ไทย ในเส้นทางแม่น้ำโขงและเส้นทางขนส่ง R3A. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 15(2), 182-208.
- ยุทธพงศ์ จันทรรินทร์. (2563). สภาวะการณ์ความตึงเครียดของการพัฒนาเมืองชายแดนเชียงของไปสู่ความทันสมัยภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของกับบทบาทของขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมท้องถิ่น. วารสารศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่โจ้, 8(1), 246-259.
- วีระวุฒิ สร้อยพลอย. (2561). เอกสารวิเคราะห์ เรื่อง "ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย". กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ.
- ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. (2565). ยูนนานประกาศเปิดท่าเรือกวนเหล่ย์ให้ขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการเตรียมพร้อมฟื้นฟูการเดินทางเรือบนแม่น้ำโขงกับจีน. ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน. <https://shorturl.asia/uiJDQ>
- ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์. (2565). ยูนนานประกาศเปิดท่าเรือกวนเหล่ย์ให้ขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการเตรียมพร้อมฟื้นฟูการเดินทางเรือบนแม่น้ำโขงกับจีน. ศูนย์ธุรกิจสัมพันธ์ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ. <https://globthailand.com/china-031022/>
- สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์. (2561). แผนงาน บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน: กรณีเส้นทาง R3A. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ส่วนบริหารงาน ASEAN Plus. (2555). สรุปภาพรวมความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ACFTA). สำนักอาเซียน, 1-6.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2564). รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร โครงการศึกษาวิจัยพลวัตของ Supply Chain ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และนัยต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน. บริษัท ปัญญาคอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัททรานส์คอนซัลท์ จำกัด .
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2551). สรุปปัญหาและอุปสรรค NTBs. ในการเข้าตลาดมณฑลจีน. สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.). <http://surl.li/dpomuo>

- สำราญ ทองเล็ก. (2549). *การจัดการกิจการพาณิชย์นาวี*. แสงดาว.
- สิตาวีร์ ธีรวิรุฬห์. (2560). *แผนการพัฒนากาเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง ค.ศ. 2015-2025*. รัฐสภาไทย.
<https://shorturl.asia/Rh0nH>
- สิทธิพันธ์ มานิตกุล. (2562). ความร่วมมือระหว่างประเทศในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในแม่น้ำโขง. *วารสารรัฐศาสตร์*, 60(2), 104-110.
- สุจินดา เขียมศรีพงษ์. (2565). *เศรษฐกิจระหว่างประเทศเบื้องต้น*. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- สุมาลี สุขदानนท์. (2560). *การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน*. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
<http://www.cuti.chula.ac.th/articles/479/>
- สุรศักดิ์ รัชตากร และ ชนิตา จิตตรุทธะ. (2564). การประเมินผลกระทบนโยบายการค้าการลงทุนเขตพื้นที่ชายแดน: ศึกษากรณีพื้นที่ด่านอำเภอเชียงแสนด่านอำเภอแม่สายและด่านอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย. *วารสารรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา*, 4(2), 159-175.
- American Trading International. (2022). *A brief history of international trade and its importance today*. American Trading International. <https://www.american-trading.com/news/history-of-international-trade>
- Bangkok Post. (2023, August 19). *Thailand signs trade pact with Yunnan*. Bangkok Post. <http://surl.li/piyxeq>
- Charoennapharat, T. & Chaopaisarn, P. (2022). Factors affecting multimodal transport during COVID-19: A Thai service provider perspective. *Sustainability*, (14), 1-25.
- Dixit, A. (2010). *Theory of international trade: A dual, general equilibrium approach*. Cambridge University Press.
<https://doi.org/10.1017/CBO9780511628627>.
- International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies. (2022). *COVID-19 two years on: A new normal for some while millions still at Risk Warns Red Cross Red Crescent*. Reliefweb. <http://surl.li/tleevv>
- Jiang, Y., Qiao, G. & Lu, J. (2020). Impacts of the new international land–sea trade corridor on the freight transport structure in China, Central Asia, the ASEAN countries and the EU. *Research in Transportation Business & Management*, 35(100419).
- Kohli, S., Timelin, B., Fabius, V. & Veranen, S. (2020). *How covid is changing consumer behaviour*. Mckidney.
<http://surl.li/ymcaey>
- Lhapeerakul, P. & Zhai, Y. (2024). An analysis of obstacles, problems, and sustainable development strategies for “City Diplomacy” operations between Chiang Rai and Yunnan. *Thammasat Review*, 27(1), 27-51.
- Li, H., Zhang, Z. & Zhao, Y. (2022). Impacts and solutions of COVID-19 pandemic on logistics industry. *Advances in Economics, Business and Management Research*, 211, 1453-1459.
- Li, J., Zhou, Y., Guo, M., Li, M. & Cen, H. (2022). An analysis of the impact of cross-border e-commerce on China's International Trade and macroeconomy. *China Storage and Transportation*, 34.
<https://doi.org/10.54691/bcpbm.v34i.3032>
- Li, M. (2022). *Research on the economic and trade relations between China and Asean RCEP* [Master's thesis, Chulalongkorn University]. <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/8123>
- Liu, Y. & Li, W. (2023). The impact and countermeasures of international shipping freight on export business in Post-Epidemic Era. *Inner Mongolia Science Technology and Economy*, (4), 41-43.
- Madhurjya, D. (2019). *Port infrastructure, sustainable freight and logistics development- project experiences from GMS countries*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. <http://surl.li/mfyquq>

- Naseer, S., Khalid, S., Parveen, S., Abbass, K. Song, H. & Achim, M. V. (2022). COVID-19 outbreak: Impact on global economy. *Front. Public Health*, 10, 1-13. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.1009393>
- NOVAsia. (2022). *The mekong river – environment and economic impacts of dam building in Southeast Asia*. NOVAsia. <http://surl.li/cjlyle>
- People's Government of Mengla. (2008). *Guanlei Port—overview*. People's Government of Mengla. <https://shorturl.asia/FyVdB>
- People's Government of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture. (2021). *Outline of the 14th five-year Plan for national economic and social development of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture and the long-term goals for 2035*. People's Government of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture. <http://surl.li/ixwdbk>
- People's Government of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture. (2022). *Statistical yearbook of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture 2021*. People's Government of Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture. <http://surl.li/scjsay>
- People's Government of Yunnan Province. (2008). *Yunnan inland waterway shipping development plan (2006-2020)*. Yunnan Provincial People's Government Yunnan Provincial Transportation Department. <http://surl.li/zfdtsv>
- People's Daily Online. (2002, January 20). *China to build huge power station on Lancang-Mekong River*. People's Daily Online. <http://surl.li/hahchu>
- POST REPORTERS. (2022, September 17). *Chinese port reopening buoys Thai exporters*. Bangkok Post. <https://www.bangkokpost.com/business/general/2394045/chinese-port-reopening-buoys-thai-exporters#:~:text=The%20business%20community%20in%20northern,of%20the%20Covid%2D19%20pandemic>
- Shen, Y. (2023). *Research on China-Thailand agricultural products trading financial supply chain*. (Doctoral Degree Thesis) Narasuan University.
- Thailand Business Information Center in China. (2022). *ยูนนานประกาศเปิดท่าเรือกวนเหล่ย์ให้ขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการเตรียมพร้อมฟื้นฟูการเดินทางเรือบนแม่น้ำโขงกับจีน*. Thailand Business Information Center in China. <http://surl.li/quzwdt>
- The Word Bank Group. (2024). *Connectivity, logistics & trade facilitation: Facilitating trade at the border, behind the border, and beyond*. The Word bank Group. <http://surl.li/kiachk>
- Yunnan net. (2023). *High-quality development in Xishuangbanna | Guanlei Port: Strengthening infrastructure and promoting border trade, allowing "China's No. 1 Port" to chase the light and walk in the light*. Yunnan net.cn. <http://surl.li/yjdwz>
- Zhang J., Hayashi, Y. & Frank, D. (2021). COVID-19 and transport: Findings from a world-wide expert survey. *Transport Policy*, 103, 68-85.
- Zhang, W. (2008). *International trade theory: Capital, knowledge, economic structure, money, and prices over time*. Springer Berlin.
- Zondervan, N., Tolentino-Zondervan, F. & Moeke, D. (2022). Logistics trends and innovations in response to COVID-19 pandemic. *An Analysis Using Text Mining Processes*, 10(12), 1-13.