

แนวทางการพัฒนาศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน
หลังสถานการณ์โควิด 19 กรณีศึกษา ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย
และท่าเรือกว๋นเหล่ย์ เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน
Development Guidelines for the Upper Mekong River Transportation
Strategy after the COVID-19 situation: A case study of Chiang Saen
Commercial Port, Chiang Rai Province, Thailand, and Guanlei Port,
Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture,
The People's Republic of China

นพชัย ฟองอิสสระ¹, วิกรม บุญนุ่น², โกมินทร์ วังอ่อน³, อารีย์ บินประathan⁴,
ปรัญญาณินทร์ วงศ์อติติกุล⁵

Noppachai Fongissara¹, Vikrom boonnun², Gomin Wang-on³, Aree Binprathan⁴,
Pratjayanin Wong-a-thitikul⁵

Receive: 21 ธันวาคม 2566 Revised: 13 มกราคม 2567 Accepted: 17 มกราคม 2567

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ประกอบด้วยตัวแสดง 2 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 ตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการจัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ โดยวิเคราะห์ผลโดยใช้กลยุทธ์องค์กร 7S McKinsey จำนวน 15 คน และกลุ่มที่ 2 ผู้มีส่วนได้เสียการขนส่งสินค้าจากไทยของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย์ของจีนตอนใต้ ประกอบด้วย ตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดเชียงราย โดยการสัมภาษณ์ จำนวน 7 คน รวม 22 คน โดยมีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาศักยภาพการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย์ จีนตอนใต้ และ 2. เพื่อศึกษาสถานการณ์การปิดท่าเรือท่าเรือกว๋นเหล่ย์ จีนตอนใต้ที่มีผลต่อการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบนของจังหวัดเชียงราย และ 3. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา

^{1,2} ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., สาขายุทธศาสตร์การพัฒนากุมิภาค คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย; Assistant Professor, Ph.D. at Branch of Regional Development Strategies, Faculty of Social Sciences, Chiang Rai Rajabhat University, Thailand; e-mail: em_noppachai_f@crru.ac.th

^{3,4} อาจารย์ ดร., สาขายุทธศาสตร์การพัฒนากุมิภาค คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย; Lecturer, Ph.D. at Branch of Regional Development Strategies, Faculty of Social Sciences, Chiang Rai Rajabhat University, Thailand.

⁵ อาจารย์, แขนงวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา สาขาวิชาสังคมศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย; Lecturer at Program of Sociology and Anthropology, Faculty of Social Sciences, Chiang Rai Rajabhat University, Thailand.

ยุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด 19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย ผลการศึกษาพบว่า 1. การเติบโตทางการค้าชายแดนเป็นผลมาจากนโยบายการค้าและการขนส่งของจีนในการผลักดันเส้นทางยุทธศาสตร์ขนส่งทางน้ำในการเป็นประตูจีนตอนใต้ ผ่านมณฑลยูนนานเชื่อมโยงสู่อาเซียน โดยปัจจัยเหล่านี้ นับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาจังหวัดเชียงรายให้เป็นศูนย์กลางเมืองท่าเชื่อมโยงระหว่างจีนและอาเซียน 2. สถานการณ์ที่ปิดท่าเรือกวนเหล่ย์ เป็นผลมาจากมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (Zero- Covid) มาตรการบังคับใช้นี้ แลกมาด้วยความเสียหายของระบบเศรษฐกิจ ทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งแม่น้ำโขงอย่างหนัก ทั้งนี้ผู้ประกอบการไทยต้องแบกรับต้นทุนการขนส่งทางบกผ่านเส้นทางR3Aที่เพิ่มขึ้นในช่วงมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 และ 3. ยุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์โควิด 19 ประกอบด้วย 1. สร้างข้อตกลงการคมนาคมทางน้ำโขงบน ระหว่างประเทศไทย เมียนมา สปป.ลาว และจีน 2. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดให้ได้มาตรฐาน และ 3. สร้างพันธมิตรด้านการค้าและการลงทุน

คำสำคัญ: แม่น้ำโขงตอนบน, จีนตอนใต้, ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน, ท่าเรือกวนเหล่ย์, เชื้อไวรัสโควิด 19, ยุทธศาสตร์

ABSTRACT

This research is qualitative research, conducted by selecting a specific sample group. The sample group consisted of 2 groups of actors. First group included representatives from the government sector, private sector organizations, and related agencies. They were involved in a workshop to analyze the weaknesses, strengths, opportunities, and threats (SWOT) and to prepare a strategic plan. The results were analyzed using the 7S McKinsey organizational strategy approach with 15 people. Second group consisted of stakeholders involved in transporting goods from Thailand at the Chiang Saen Commercial Port to Guan Lei Port in South China. This group also included representatives from the government sector, private sector organizations, and related agencies, as well as freight transport operators in Chiang Rai Province. Interviews were conducted with 7 people, making a total of 22 participants. The objectives of this study were as follows: 1. To examine the transportation potential along the upper Mekong River, specifically from Chiang Saen Commercial Port in Chiang Rai Province to Guan Lei Port in Southern China.

2.To assess the impact of the closure of Guan Lei Port in Southern China on transportation along the upper Mekong River in Chiang Rai Province. and, 3.To provide strategic recommendations for transportation along the upper Mekong River, taking into consideration the aftermath of the COVID- 19 virus outbreak at Chiang Saen Commercial Port in Chiang Rai Province. The study found that: 1. The growth of cross-border trade is a result of China's trade and transportation policies that have pushed for the strategic waterway routes to be a gateway to southern China, connecting to ASEAN through the Mekong subregion. These factors are considered crucial for the development of Chiang Rai province as a central hub linking China and ASEAN. 2. The closure of ports is a consequence of the Zero-Covid measures. While these measures have been effective in controlling the spread of the virus, they have also caused significant economic damage and heavily impacted river transportation businesses. Thai operators have had to bear the cost of land transportation through the increased R3A route during the Covid-19 prevention measure, and 3. The strategic plan for the development of the commercial port of Chiang Saen focuses on the development of transportation routes in the upper Mekong River after the Covid- 19 situation. This plan includes: 1. Establishing agreements for Mekong River transportation between Thailand, Myanmar, Cambodia, and China, 2. Developing the logistics system of the province to meet standards, and 3. Establishing trade and investment partnerships.

KEYWORDS: The upper Mekong River, Southern China, Chiang Saen Commercial Port, Guan Lei Port, Covid-19, Strategy

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จังหวัดเชียงรายมีภูมิศาสตร์อยู่เหนือสุดของประเทศไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน โดยเฉพาะจีนตอนใต้ เมียนมา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นอกจากนี้จังหวัดเชียงรายยังตั้งอยู่บนภูมิศาสตร์ 5 เชียง ประกอบด้วย เชียงราย เชียงใหม่ (ไทย) เชียงตุง (เมียนมา) เชียงทอง หรือ หลวงพระบาง (ลาว) และ เชียงรุ่ง หรือสิบสองปันนา (จีน) ทั้งนี้จังหวัดเชียงรายมีศักยภาพเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านสูง เนื่องจากเชียงรายเป็นจังหวัดด่านที่มีเขตติดต่อกับประเทศเมียนมา ลาว และเชื่อมโยงจีนตอนใต้ 2 เส้นทาง คือ 1. เส้นทางคือเส้นทางบก R3B แม่สาย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง ระยะทาง 397 กิโลเมตร และ เส้นทาง R3A เชียงของ-แขวง

บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-บ่อหาน-เชียงรุ่ง ระยะทาง 495 กิโลเมตร 2. เส้นทางน้ำสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศจีน (ยูนนาน) ระยะทาง 334 กิโลเมตร ปัจจุบันใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศจีน และเส้นทางท่องเที่ยวทางเรือ (Speed Boat) ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง (อนุรัตน์ อินทร, 2551: 2-3)

ขณะที่เส้นทางคมนาคมทางน้ำยังมีบทบาทที่สำคัญการคมนาคมขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำโขงตอนบน เป็นการคมนาคมขนส่งที่สำคัญในด้านโลจิสติกส์ ก่อให้เกิดข้อตกลงความร่วมมือในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน ภายใต้ความตกลง 4 ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขกล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่าง 4 ประเทศ ประกอบด้วย จีน ลาว เมียนมา และไทย ซึ่งสาระสำคัญของความตกลงในความร่วมมือ คือการเดินเรือพาณิชย์อย่างเสรีระหว่างเมืองชื่อเหมาของจีนมายังเมืองหลวงพระบาง โดยไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมในการผ่านแดน และมีการเปิดท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขงตอนบน 14 แห่ง โดยประเทศไทยมีการเปิดให้บริการท่าเรือ 2 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงแสน และเชียงของ (สุนันทา เจริญปัญญา ยิ่ง และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ, 2560: 29) ในการเชื่อมต่อจากท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรืออื่น ๆ ของจีนตอนใต้ 4 ท่าเรือ ประกอบด้วยท่าเรือเมืองผู่เอ๋อร์ ชื่อเหมา จิ่งหง และ กวนเหล่ย์ ในมณฑลยูนนาน ดังตารางที่ 1 และส่งต่อไปยังคุนหมิง รวมระยะเวลา 985 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาประมาณ 24 ชั่วโมง โดยประเทศไทยเริ่มใช้การขนส่งผ่านลำน้ำโขงสู่มณฑลยูนนานตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 ถึงปัจจุบัน (ดวงรัตน์ วัฒนสมบัติ, 2558: 4)

ตารางที่ 1 แสดงระยะทางจากท่าเรือเชียงแสนในการเชื่อมต่อไปยังท่าเรืออื่น

เมืองท่า	ประเทศ	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ขาขึ้น)	ระยะเวลา (ขาล่อง)
ท่าเรือชื่อเหมา	จีน	427	40 ชั่วโมง	20 ชั่วโมง
ท่าเรือจิ่งหง	จีน	342	30 ชั่วโมง	15 ชั่วโมง
ท่าเรือกวนเหล่ย์	จีน	261.8	25 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง

ที่มา: สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย, ม.ป.ป อ้างถึงใน สุนันทา เจริญปัญญา ยิ่ง และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ, 2560: 29

ปัจจุบันท่าเรือกวนเหล่ย์ของจีนตอนใต้ มีสถานะเป็นเมืองหน้าด่านเชื่อมระหว่างสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน และสามเหลี่ยมทองคำ ตามรายงานการนำเข้า-ส่งออก สินค้าผ่านท่าเรืออำเภอเชียงแสนในปี พ.ศ. 2561 รวมการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ กลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน มูลค่ารวม 18,905,630,898.08 บาท นำเข้า 712,48,445.45 บาท ปี 2562 ส่งออก 11,624,561,624.63 บาท นำเข้า 583,800,610.96 บาท ขณะที่การเกิดวิกฤตการณ์แพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด 19 (Covid-19) ระลอกแรกในต้นปี พ.ศ. 2563 ทำให้การค้าการค้าชายแดนด้านแม่น้ำโขงจากท่าเรือ อำเภอเชียงแสน และ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ไปยังประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน คือ สปป.ลาว เมียนมา และจีนตอนใต้ เกิดสภาวะขบเซา โดยในปีงบประมาณ 2563 มูลค่าการค้าได้ลดลงกว่าปี พ.ศ. 2562 ถึงร้อยละ 21.42 ต่อมาในปี พ.ศ. 2564 ได้ลดลงอีกร้อย 19 ด้วยเหตุการณ์แพร่ระบาดของสถานการณ์เชื้อไวรัสโควิด19 ข้างต้น เป็นผลให้การค้าทางเรือในแม่น้ำโขง จึงทำได้เพียงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือ อำเภอเชียงแสนกับเมืองท่าต่าง ๆ ของเมียนมาเพียงเท่านั้น (ผู้จัดการออนไลน์, 2565) เนื่องจาก

สปป.ลาว มีการปิดพรมแดนเกือบทั้งหมด โดยเปิดให้มีการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง R3A เฉพาะจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 4 ระหว่างเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว กับอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายเท่านั้น ขณะที่จีนมีการปิดท่าเรือเมืองกวนเหล่ย์ เมืองท่าหน้าด่านในแม่น้ำโขงของจีน (ผกายมาศ เวียร์รา, 2564 อ้างถึงใน Sondihitak, 2564)

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นข้างต้นท่าเรือกวนเหล่ย์ ถือว่ามีความสำคัญต่อการค้าในลุ่มน้ำโขงตอนบนอย่างมาก เพราะเป็นเมืองท่าหน้าด่านของจีน โดยการปิดท่าเรือกวนเหล่ย์ เป็นผลให้การค้าโดยตรงระหว่างไทย-จีนหยุดชะงัก ส่งผลให้ผู้ประกอบการหันไปใช้เส้นทางบกผ่านถนนR3A ผ่าน สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการยังคงต้องพบกับอุปสรรคด้านต้นทุนที่สูงกว่า เนื่องจากเส้นทางถนนผ่านภูเขา สูงชัน และขนส่งได้น้อยกว่าการทางเรือ ประกอบกับจังหวัดเชียงราย โดยเฉพาะท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมเชื่อมโยงการค้ากับประเทศในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน และขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนตอนใต้ แต่ยังคงขาดการรวบรวมข้อมูล และปัญหาการค้าจากสถานการณ์วิกฤต ดังนั้นบทความวิจัยนี้จะเสนอแนะแนวทางแก้ไขและวางแผนในการรับมือต่ออุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต หรือการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เชิงกลยุทธ์ เพื่อให้เห็นถึงศักยภาพ มุมมอง ปัญหา และการรับมือปัญหาการขนส่งสินค้าทางเรือไปจีนตอนใต้ จากสถานะวิกฤตการณ์การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาศักยภาพการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ จีนตอนใต้
2. เพื่อศึกษาสถานการณ์การปิดท่าเรือท่าเรือกวนเหล่ย์จีนตอนใต้ที่มีผลต่อการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบน ของจังหวัดเชียงราย
3. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเวลา วิเคราะห์ศักยภาพ ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าจากไทย ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ของจีนตอนใต้ ในเส้นทางอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ในช่วงมีการปิดท่าเรือท่าเรือกวนเหล่ย์ อันเนื่องจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด 19 (Covid-19) ระลอกแรกในต้นปี พ.ศ. 2563

2. ขอบเขตเนื้อหา วิเคราะห์ผลกระทบสถานการณ์การปิดท่าเรือท่าเรือกวนเหล่ย์จีนตอนใต้ และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย โดยการจัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ด้วยการวิเคราะห์ผลโดยใช้กลยุทธ์องค์กร 7S McKinsey และสังเคราะห์ผลกระทบสถานการณ์การปิดท่าเรือท่าเรือกวนเหล่ย์จีนตอนใต้ จากการสอบถามผู้มีส่วนได้เสียการขนส่งสินค้าจากไทยของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ของจีนตอนใต้ เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด 19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยคัดเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยยึดจุดมุ่งหมายของการศึกษาเป็นหลักไว้ หน่วยการวิเคราะห์ ประกอบด้วยตัวแสดง 2 กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 ตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าจากไทยของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ยของจีนตอนใต้ ในเส้นทางอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนในระดับพื้นที่ โดยการจัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ โดยวิเคราะห์ผลโดยใช้กลยุทธ์ของคอร์ก 7S McKinsey จำนวน 15 คน

กลุ่มที่ 2 ผู้มีส่วนได้เสียการขนส่งสินค้าจากไทยของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ยของจีนตอนใต้ ประกอบด้วย ตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดเชียงราย จำนวน 7 คน

รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จำนวน 32 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยเลือกใช้แบบสอบถาม โดยสร้างจากการทบทวนวรรณกรรม เชื่อมโยงต่อแนวคิดทฤษฎีและใช้รูปแบบการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) ในลักษณะแบบสัมภาษณ์ปลายเปิด (Open-Ended Questions) ที่ใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จากนั้นผู้วิจัยนำแบบสัมภาษณ์ไปทดสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) เพื่อให้เนื้อหาของแบบสัมภาษณ์นั้น มีความเหมาะสม สอดคล้อง ตรงประเด็น และครอบคลุมกับสิ่งที่ต้องการศึกษา โดยผู้เชี่ยวชาญในเรื่องที่ศึกษาเป็นผู้ประเมินแบบสัมภาษณ์ ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนตอนใต้ในเส้นทางอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จำนวน 5 ท่าน โดยสรุป ค่า IOC เฉลี่ยรวม 0.91 ถือว่าใช้ได้

การสัมภาษณ์ผลการดำเนินการที่เกิดขึ้นนั้น การเปิดเผยข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์ เป็นไปตามลักษณะความสมัครใจภายใต้กรอบจริยธรรมนักวิจัย ภายหลังจากที่ได้รับการรับรองผลการประเมินด้านจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย โดยเฉพาะการปกป้องผู้ยินยอมให้ผู้วิจัยทำการศึกษา จากความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบเชิงลบ จากการทำวิจัย ตลอดจนเคารพศักดิ์ศรี และสิทธิมนุษยชนของกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้

ข้อคำถาม ประกอบด้วย 5 ส่วน โดยได้รับรองจากสำนักคณะกรรมการจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ สถาบันวิจัยมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย หมายเลขรับรอง COE.P1-004/2556 การรับวันที่ 22 พฤษภาคม 2566 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ส่วนที่ 1 ประเด็นรูปแบบการค้าการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย จีนตอนใต้

ส่วนที่ 2 ประเด็นการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย จีนตอนใต้หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 (**กรณีปิดด่านท่าเรือกว๋นเหล่ยของจีน ซึ่งห้ามเข้า-ออก ทั้งคนและสินค้า)

ส่วนที่ 3 ประเด็นผลกระทบการปิดท่าเรือกวเหล่ย ที่มีผลต่อการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน
จำนวน 5 ข้อคำถาม

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะต่อสถานการณ์การปิดท่าเรือกวเหล่ยของจีน จำนวน 4 ข้อคำถาม

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลวิจัย หลักจากได้รับการรับรองผลการประเมินด้านจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ในวันที่ 22 พฤษภาคม - ตุลาคม 2566 โดยรวบรวมข้อมูลที่ยึดตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

(1) ข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) บทความวิชาการ วิทยานิพนธ์ เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบนและท่าเรือกวเหล่ย จาก Google Scholar, Thaijo และThailis

(2) ข้อมูลภาคสนาม (Field Research) เก็บรวบรวมข้อมูลจากการลงพื้นที่วิจัยด้วยวิธีการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย โดยตัวแสดงหลักประกอบด้วย ตัวแทนจากภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และองค์กรภาคเอกชนในจังหวัดเชียงราย

หลังจากผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้ว จึงได้สร้างแบบสอบถาม ซึ่งใช้ในการเป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลและนำแบบสัมภาษณ์ไปเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา ทั้งนี้ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแต่ละครั้งผู้ศึกษาได้ทำการจดบันทึกและตรวจสอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุด หลังจากตรวจสอบข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย การลดทอนขนาดและปริมาณข้อมูล การเลือกเพื่อแสดงหลักฐานข้อมูล และการสร้างและทดสอบยืนยันผลสรุป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย การลดทอนขนาดและปริมาณข้อมูล การเลือกเพื่อแสดงหลักฐานข้อมูล และการสร้างและทดสอบยืนยันผลสรุป หลังจากกิจกรรม 3 ประการ ของการวิเคราะห์ข้อมูลข้างต้น เพื่อให้แน่ใจบทสรุปที่น่าเชื่อถือ ผู้วิจัยจะทำการตรวจสอบข้อมูลซ้ำอีกครั้ง (Second Thought) ขณะทำรายงานสรุปข้อมูลภาคสนาม ร่วมกับการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสามเส้า (Data Triangulation) โดยใช้การพิจารณาการตรวจสอบในลักษณะแหล่งบุคคล (คนใน) เพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลจากผู้วิจัย (คนนอก) ได้สร้างข้อสรุปข้อมูลขึ้นมา (นิศา ชูโต, 2551: 224) นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังได้เชื่อมโยงข้อมูลการสร้างข้อสรุปแต่ละเหตุการณ์ร่วมกับ การตรวจสอบสามเส้าด้านทฤษฎี (Theory Triangulation) ตามแนวทางของ (สุรางค์ จันทวนิช, 2550: 129-131) เพื่อสร้างข้อสรุปเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ชัดเจน มั่นคง และมีความแข็งแกร่งทางทฤษฎีรองรับ การอธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น จากนั้นผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์เป็นข้อสรุปเป็นผลการศึกษาข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

สรุปผลการวิจัย

ศักยภาพการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบน ระหว่างจังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกวานเหล่ยของจีน รัฐบาลจีนมีแผนในการพัฒนามณฑลยูนนานให้เป็นเมืองเศรษฐกิจทางตอนใต้ของประเทศ ในการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอาเซียนโดยเฉพาะในกลุ่มความร่วมมือสี่เหลี่ยมทางเศรษฐกิจ ซึ่งครอบคลุม 4 ประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือของไทย ลาว พม่า และภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) เป็นผลให้เกิดการขยายตัวการค้าภายในภูมิภาค ประกอบกับการบรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายมูลค่าทางการค้าระหว่างภูมิภาคที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และโอกาสทางธุรกิจ เช่น การค้าชายข้ามประเทศ ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว รวมทั้งเส้นทางการขนส่งจากการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงทางเศรษฐกิจ (Economic Corridor) R3A และ R3B ซึ่งเป็นผลมาจากกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) (ณัฐวัฒน์ โสมดี, 2556: 62) ส่งผลให้จีนตอนใต้กลายเป็นตลาดการค้าชายแดนขนาดใหญ่ที่สำคัญของไทย และมีแนวโน้มเติบโตขึ้นมาเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ปี 2560 และเป็นช่องทางตลาดการค้าชายแดนอันดับ 1 ในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งแทนที่การค้าชายแดนระหว่างมาเลเซีย สปป.ลาว กัมพูชาและเมียนมา ตามลำดับ (ชุดิสร เรืองนารบ, 2560: 45 ; ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2564)

ปัจจุบันประเทศทั้ง 4 ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ประกอบด้วยจีน เมียนมา ลาว และไทย มีความตกลงร่วมกัน ได้แก่ ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River) โดยได้ลงนามเมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 และเปิดเดินเรืออย่างเป็นทางการที่เมืองเชียงรุ่ง ในสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน ในปลายเดือนมิถุนายน พ.ศ.2544 สาระสำคัญของความตกลงดังกล่าวข้างต้น ได้กำหนดขอบเขตแนวทางการเดินเรืออย่างปลอดภัย หลักปฏิบัติต่อเรือพาณิชย์ที่ใช้ขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร แนวปฏิบัติของเรือในการเข้าเทียบท่า การขนส่งและการบรรทุกขนถ่ายสินค้า รวมทั้งผู้โดยสาร เอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือและลูกเรือ หลักเกณฑ์ในการเข้าเมืองของลูกเรือ และท่าเรือที่สามารถเข้าเทียบท่า จากข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ได้กำหนดเกณฑ์ท่าเรือ และมาตรฐานเรือพาณิชย์ของประเทศภาคีสามารถเข้าเทียบท่าได้จำนวน 14 ท่า ดังนี้ (สุมาลี สุขदानนท์, 2560)

(1) ท่าเรือประเทศจีน มีท่าเรือจำนวน 4 ท่า ทั้งหมดตั้งอยู่ในมณฑลยูนนาน โดยท่าเรือ 1 ท่า ตั้งอยู่ในเมืองผู่เออร์ ส่วนอีก 3 ท่า (ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือเหมิงหนาน และท่าเรือกวานเหล่ย) ตั้งในเขตปกครองตนเองไท่สิบสองปันนา ทั้งนี้ ท่าเรือกวานเหล่ยสามารถรับสินค้าได้จำนวน 200,000 ตันต่อปี และผู้โดยสารได้ 150,000 คนต่อปี ท่าเทียบเรือมีความยาวทั้งสิ้น 380 เมตร สามารถรับเรือขนาด 300 ตัน ประกอบด้วยท่าเทียบเรือสินค้า 2 ท่า และท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือประกอบด้วยลานวางสินค้า โรงพักสินค้า อาคารผู้โดยสาร และหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในท่าเรือได้แก่ การท่าเรือ ศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง (สำนักงานพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2565)

(2) ท่าเรือในประเทศเมียนมา มีท่าเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง จำนวน 2 ท่า ประกอบด้วย วันสึง และวันปง โดยท่าเรือทั้งหมดนั้น ตั้งอยู่ในบริเวณจังหวัดเชียงตุง รัฐฉานของเมียนมา

(3) ท่าเรือในประเทศลาว มีท่าเรือตามข้อตกลง ฯ จำนวน 6 ท่า ตั้งอยู่ในแขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว และแขวงหลวงพระบาง ได้แก่ บ้านทราย เชียงก เมืองมอม บ้านควน ห้วยทราย และหลวงพระบาง

(4) ท่าเรือในประเทศไทย มีท่าเรือตามข้อตกลง ฯ จำนวน 2 ท่า ประกอบด้วย ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ

จากข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงได้กำหนดท่าเรือ เป็นเรือพาณิชย์ของประเทศภาคีสามารถเข้าเทียบท่าได้จำนวน 14 ท่า ส่งผลให้การการค้าชายแดนเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561 มูลค่าการส่งออกสินค้าไทย (ด้านศุลกากร และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปจีน) คิดเป็นจำนวน 1,262 ล้านบาท โดยมีมูลค่าส่งออกทางเรือ 98 ล้านบาท ในขณะที่ 2562 – 2563 มูลค่าการส่งออกลดลงเหลือ 771 ล้านบาท (มูลค่าการส่งออกทางเรือเหลือ 15 ล้านบาท) เนื่องจากสถานการณ์ Covid19 (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2565) โดยก่อนหน้านี้สถานการณ์ Covid19 สินค้าสำคัญที่ประเทศไทยนำเข้าจากท่าเรือกว๋นเหล่ยผ่านท่าเรือเชียงแสน ได้แก่ กลุ่มสินค้าเกษตรและสินค้าเบ็ดเตล็ด ขณะที่สินค้าไทยที่ส่งออกจากช่องทางนี้กลับไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย ได้แก่ ยางพารา อาหารแปรรูป สินค้าเบ็ดเตล็ด ขณะที่ชิ้นส่วนไก่แช่แข็งจะถูกส่งผ่านท่าเรือสบโหลยของเมียนมา (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 07, สัมภาษณ์ 10 ตุลาคม)

ด่านท่าเรือกว๋นเหล่ย ถือเป็น “ด่านจำเพาะสำหรับนำเข้าเนื้อสัตว์” (State designated port for imported meat) ตามที่สำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีน (General Administration of Customs of the People’s Republic of China: GACC) กำหนด ทั้งนี้ประเทศไทยสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์ผลพลอยได้จากสัตว์ปีกแช่แข็งไปยังจีนผ่านท่าเรือกว๋นเหล่ย แต่ต้องดำเนินการผ่านมาตรฐานระบบโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (cold chain) หรือบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งเป็นเกณฑ์ต้นทุนการส่งสินค้าที่สูงสำหรับผู้ประกอบการไทยบางส่วน (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 06, สัมภาษณ์ 20 ตุลาคม; THAIBIZCHINA, 2565) จึงเกิดรูปแบบการสวมสิทธิทางภาษี ไปยังท่าเรือประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับจีน เนื่องจากได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ภายใต้ประเทศผืนแผ่นดินติดกับจีน อาทิ สปป.ลาว และเมียนมา โดยเฉพาะท่าเรือสบโหลยของเมียนมา (Soap-Loi Por) ถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่นิยมจากผู้ประกอบการที่ต้องการลดต้นทุน เนื่องจากมีระยะทางใกล้กว่าส่งสินค้าไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ยของจีนเพียง 130 กิโลเมตร โดยพวกเนื้อสัตว์ และสัตว์ปีกแช่แข็งจะถูกส่งต่อเข้าไปยังประเทศจีนตอนใต้ในลักษณะการลักลอบการนำเข้าสินค้าไปขาย และกระจายไปตามจุดต่าง ๆ ไปยังชายแดนบ่อหาน เมืองชายแดนทางตอนใต้ของเมือล่าเขตปกครองตนเองสิบสองปันนาของจีน โดยจะผ่านเส้นทางถนน R3A ซึ่งเป็นด่านศุลกากร กักกันพืชและสัตว์สำหรับการนำเข้า อย่างไรก็ตาม ท่าเรือสบโหลยของเมียนมามีข้อจำกัดในด้านด่านศุลกากรยังไม่ได้รับการยอมรับในด้านมาตรฐานที่เป็นสากล เนื่องจากเป็นด่านผ่านแดนชั่วคราว ทำให้การขนส่งสินค้าแต่ละครั้งต้องใช้เวลา เพราะทางรัฐบาลไม่สามารถมาควบคุมการทำงาน และมีปัญหาชนกลุ่มน้อย (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 02, สัมภาษณ์ 18 ตุลาคม) ประกอบกับท่าเรือสบโหลยเคยถูกรัฐบาลทหารเมียนมาสั่งปิดมาแล้ว 1 ครั้ง และถูกอุลโมให้กลับมาเปิดได้อีกครั้ง ซึ่งการค้าผ่านช่องทางดังกล่าวมีความไม่แน่นอน และมีแนวโน้มที่จะถูกปิดตัวลงในอนาคต เพราะไม่ได้อยู่ใน 14 ท่าเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง รวมทั้งจีนไม่ได้ให้ความสนใจและมองว่าเป็นด่านที่ไม่ถูกต้อง โดยก่อนหน้านี้ในปี 2559 ทางการเงินได้ออกมาตรการสั่งห้าม

ผู้ประกอบการเดินเรือสินค้าของจีนยกเลิกการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือสบโหลย (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 07, สัมภาษณ์ 10 ตุลาคม)

“การสวมจีน สวมสะโสร่ง มันไม่ยั่งยืน ภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพูดคุยกับจีนให้ลดภาษี หรืออำนวยความสะดวกให้การค้าไทย-จีน ทำเรือกวนเหล่ย์ให้มากที่สุด”

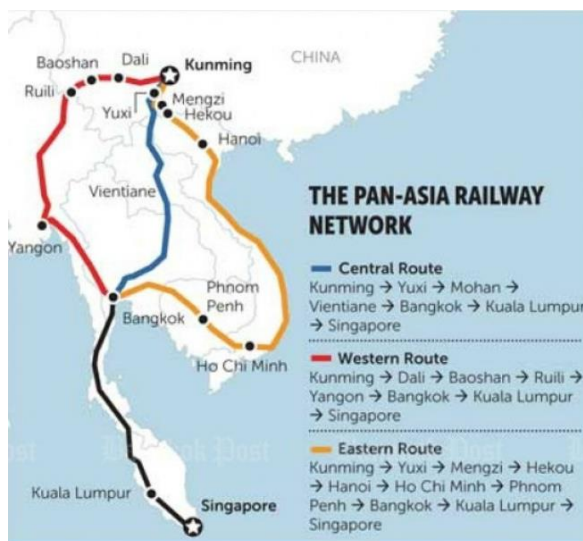
ที่มา: ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 003, สัมภาษณ์ 17 ตุลาคม

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการที่ส่งสินค้าในลักษณะช่องทางสวมสิทธิของประเทศเพื่อนบ้าน ให้ข้อเสนอแนะว่าภาครัฐควรมีการเจรจาให้การลดต้นทุนด้านพิธีสารผลไม้และเนื้อสัตว์ และสัตว์ปีกแช่แข็ง ให้สิทธิพิเศษด้านภาษีในการขนส่งสินค้าเข้าท่าเรือกวนเหล่ย์โดยตรง นอกจากนี้ แม้ว่าผู้ประกอบการไทยบางส่วนจะมองว่า ท่าเรือสบโหลยของเมียนมา เป็นประโยชน์มากกว่าท่าเรือกวนเหล่ย์ แต่ตามความจริงแล้วการดำเนินการค้าดังกล่าวไม่ถูกต้อง เพราะอยู่นอกเหนือข้อตกลงข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ขณะที่ท่าเรือกวนเหล่ย์เป็นด่านศุลกากรที่เป็นมาตรฐานที่สุดในท้ายสุดการค้าท่าเรือแม่น้ำโขงตอนบนเข้าจีนตอนใต้ระหว่างไทย-จีน ต้องกลับมาที่ด่านสากลกวนเหล่ย์ เพราะฉะนั้นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน ผู้ประกอบการและหน่วยงานภาคเอกชน เสนอแนะควรมีการเจรจาในด้านพิธีสารศุลกากรครอบคลุมกักกันพืช และสัตว์ระหว่างไทย-จีน ซึ่งปัจจุบันข้อตกลงนี้ครอบคลุมการขนส่งทางบก R3A เท่านั้น อาจกล่าวได้ว่าการคมนาคมทางน้ำแม่น้ำโขงตอนบน เป็นช่องทางการขนส่งสินค้าที่สะดวก ประหยัด และขนส่งสินค้าในปริมาณมากในระยะทางเพียง 265 กิโลเมตร (จากสามเหลี่ยมทองคำเชียงแสนของไทยไปยังจีนตอนใต้) (ผู้ให้ข้อมูล 01, สัมภาษณ์ 11 ตุลาคม)

นอกจากนี้ การคมนาคมอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน ยังมี 2 เส้นทางนอกเหนือจากเส้นทางลำเลียงสินค้าทางน้ำระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ ประกอบด้วย 1. เส้นทางบก R3B และ R3A (เส้นทางผ่านเมียนมา และสปป.ลาว) เส้นทางนี้แม้จะมีข้อได้เปรียบในเรื่องระยะทาง และเวลา แต่การคมนาคมมีข้อจำกัดในการพึ่งพิงประเทศเพื่อนบ้าน (เมียนมา และสปป.ลาว) โดยเฉพาะเส้นทาง R3B ที่ผ่านในประเทศเมียนมา ซึ่งยังไม่มีคะแนนในด้านความปลอดภัยจากปัญหาชนกลุ่มน้อย นอกจากนี้ ยังต้องผ่านด่านตรวจตราสินค้าหลายครั้ง โดยมีอัตราภาษีเรียกเก็บค่าผ่านทางราคาสูง และระบบเดินรถในประเทศจีน ซึ่งเมียนมาและสปป.ลาว มีความช่องทางคมนาคม (เลนการเดินรถ) ที่แตกต่างจากไทย และ 2. เส้นทางอากาศ (เชียงใหม่-คุนหมิง) ดำเนินผ่านพิธีการศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ - คุนหมิง การขนส่งช่องทางนี้จะช่วยประหยัดเวลาในการขนส่งที่รวดเร็วที่สุด และสามารถเข้าถึงแหล่งตลาดค้าส่งและค้าปลีกได้รวดเร็ว การขนส่งในลักษณะนี้เหมาะสำหรับสินค้าที่ต้องอาศัยความรวดเร็วในการจัดจำหน่าย เช่น ผลไม้สด หรือ ดอกไม้ แต่การขนส่งช่องทางนี้ จะมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงกว่าช่องทางอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการการค้าชายแดนจะเลือกช่องทางสินค้าไทยเข้าสู่จีนตอนใต้ที่สอดคล้องกับลักษณะสินค้า และเป้าหมายในการกระจายสินค้าออกสู่ตลาด (นิสิต พันธมิตร, 2550: 7-54)

จากการคมนาคมข้างต้นไปยังจีนตอนใต้ จะเห็นได้ถึงความสำคัญในการเชื่อมโยงภูมิภาค ผ่านตัวแสดง (Actor) จีนในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจจีนเข้ากับประเทศอาเซียน ผ่านการคมนาคมทั้งทางบก อากาศ และน้ำ โดยการเชื่อมโยงทั้งหมดเริ่มเป็นรูปธรรม และแล้วเสร็จหลังปี พ.ศ. 2558 โดยเฉพาะความสำคัญของ เส้นทางรถไฟ จีน-ลาว (China-Laos Railway) โดยเริ่มโครงการขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2559 กำหนดเสร็จ และเริ่มให้ใช้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2564 โดยทาง

รถไฟสายเวียงจันทร์ - บ่อเต็น หรือ ทางรถไฟสายจีน-ลาว นี้ มีศักยภาพในการลำเลียงสินค้า และผู้โดยสารจากจีนตอนใต้ผ่านลาวมาถึงไทย ศักยภาพของเส้นทางนี้ จะเชื่อมจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาที่บ่อเต็น สปป.ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทร์ ซึ่งอยู่ห่างจากจังหวัดหนองคายเพียง 24 กิโลเมตร และทางรถไฟสายนี้จะเป็นสายแรกในประเทศลาวที่เชื่อมลาวออกสู่ทะเล ตามรายละเอียดภาพที่ 1 ทั้งนี้ รถไฟจีน-ลาว จะช่วยส่งเสริมทางการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ทั้งค่าโดยสารและระยะเวลาจากนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน มาถึงจังหวัดหนองคายใช้เวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมง เร็วกว่าทางถนนจากนครคุนหมิง ถึงจังหวัดเชียงรายได้ใช้เวลาถึง 2 วัน (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2564)



ภาพที่ 1 แสดงแผนเชื่อมโยงการคมนาคมบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
พื้นที่แผ่นดินใหญ่ ผ่านเส้นทางรถไฟ 3 เส้นทาง
ที่มา: Bangkok Post, 2015

สถานการณ์การปิดท่าเรือท่าเรือกวเหล่ย์ จีนตอนใต้ที่มีผลต่อการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบน ของจังหวัดเชียงราย

สถานการณ์ที่ปิดท่าเรือกวเหล่ย์ ที่ทางการจีนบังคับใช้ตลอดระยะเวลา 3 ปี ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2563 – 15 กันยายน 2565 โดยสั่งห้ามเข้า-ออก ทั้งคนและสินค้า จากมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (Zero- Covid) เป็นผลให้ตัวเลขผู้เสียชีวิตของจีนต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ ทุกรูปแบบ มาตรการบังคับใช้นี้ ต้องแลกมาด้วยความเสียหายของระบบเศรษฐกิจ ทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งแม่น้ำโขงอย่างหนัก โดยเฉพาะผลกระทบต่อลูกเรือไทย จีน ลาว และเมียนมา เกือบ 400 คน ว่างงาน ช่วงระยะเวลาดังกล่าวผู้ประกอบการภายในจังหวัด และหน่วยงานภาคเอกชน พยายามเรียกร้องให้มีการเปิดท่าเรือกวเหล่ย์ โดยให้จีนผ่อนคลายมาตรการ และเรียกร้องผ่านการเข้ารับตำแหน่งของ นายหาน จื้อเฉียง เอกอัครราชทูตจีนประจำประเทศไทยคนใหม่ ในช่วงเดือนสิงหาคม ปี 2564 โดยขอให้ทางการจีนเปิด

ท่าเรือกวเหล่ ภายใต้มาตรการป้องกันไวรัสโควิด-19 อย่างเข้มงวด อนุญาตข้ามแดนเฉพาะสินค้า โดยไม่อนุญาตคนเข้าออก (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 01, สัมภาษณ์ 11 ตุลาคม; ผู้จัดการออนไลน์, 2565)

จากผลกระทบการปิดท่าเรือกวเหล่ ด้านศุลกากรเชียงใหม่ระบุว่าในปีงบประมาณ 2563 มูลค่าการค้าได้ลดลงกว่าปี 2562 ถึงร้อยละ 21.42 ต่อมาในปี 2564 การค้าลดลงอีกประมาณ ร้อยละ 19 ขณะที่การค้าทางเรือในแม่น้ำโขงในช่วงระยะเวลาขณะนั้น ทำได้เพียงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรืออำเภอเชียงแสน กับเมืองท่าต่าง ๆ ของเมียนมาเท่านั้น เนื่องจากทาง สปป.ลาว ยังคงมีการปิดท่าเรือเช่นกัน (ผู้จัดการออนไลน์, 2565) ประกอบกับตั้งแต่เกิดปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด19 ส่งผลให้มีการคุมเข้มบริเวณท่าเรือสบโหลยในฝั่งเมียนมาต่อการเข้าออกของผู้ประกอบการจีน ทำให้การขนส่งทางน้ำโขงตอนบนหยุดชะงัก (พรพินันท์ ยีรัมย์, 2563: 2)

ในช่วงที่มีการปิดท่าเรือกวเหล่ ทางหน่วยงานราชการไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อาทิ พาณิชย์จังหวัด ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และกรมเจ้าท่า พยายามช่วยเหลือในการเจรจาให้มีการผ่อนปรนในการเจรจาเปิดด่าน และอำนวยความสะดวกในด้านการระบายสินค้า การลดค่าธรรมเนียมในการจอดเรือเป็นร้อยละ 40 ในช่วง เมษายน 2563-2566 และเน้นการประสานงานกับทางประเทศเพื่อนบ้าน และจีนตอนใต้ ประกอบกับช่วงการระบาดของCovid19ระลอกแรก เป็นเรื่องที่เกิดการควบคุม หลายพื้นที่เกือบทุกประเทศมีการล็อกดาวน์ (Lockdown) ทุกการค้าหยุดชะงัก ถือเป็นปัญหาใหญ่ที่ทำอะไรมาไม่ได้ หลากหลายธุรกิจที่ปรับตัวไม่ได้ จำเป็นต้องล้มเลิกกิจการ (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 07, สัมภาษณ์ 10 ตุลาคม; ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 06, สัมภาษณ์ 20 ตุลาคม) โดยตั้งแต่ 26 มกราคม 2563 ทางการเงินไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกที่ไม่ใช่สัญชาติจีนเดินทางเข้าออก แต่กลับเข้ามาได้ ส่วนการขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการได้ตามปกติ แต่ต้องใช้คนขับรถประจำที่เป็นคนจีน หรือคนต่างชาติที่มีบัตรผ่านแดนขับรถขนส่งสินค้าเข้า-ออกได้ ภายใน 1 วัน และต้องอยู่ในพื้นที่ที่จีนกำหนด และมีการตรวจร่างกายอย่างเข้มงวด (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2563) ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ผักผลไม้ที่ส่งออกผ่านเส้นทาง R3A หยุดชะงักที่ชายแดนบ่อเต็น เป็นระยะเวลานานหลายเดือน ต่อมาหลังวันที่ 31 มกราคม 2563 ด้านชายแดนบ่อเต็นได้รับการผ่อนปรนให้รถบรรทุกสินค้าจากจีนมารับสินค้าไทยเพื่อขนส่งกลับเข้าไปมณฑลยูนนานของจีนตอนใต้ (พรพินันท์ ยีรัมย์, 2563: 2) ในลักษณะการเปลี่ยนหัวรถลาก ดังนั้น สิ่งที่หน่วยงานภาครัฐทำได้ คือการอำนวยความสะดวกด้านการค้า โดยในช่วงระยะเวลานั้น มีการประสานกับทางการเงินโดยยินยอมให้สินค้าผ่านด่านถาวรเส้นทางบก R3A (ไทย-แขวงบ่อแก้ว-แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว-ด่านฯ บ่อเต็น-บ่อหาน ชายแดนสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน)

ขณะที่การปรับผู้ประกอบการปรับตัวของผู้ประกอบการเป็นไปในลักษณะการปรับตัวช่วยเหลือตนเอง โดยเปลี่ยนแปลงการขนส่งจากเส้นทางน้ำมาขนส่งทางบก R3A อย่างไรก็ตาม การขนส่งในช่วงปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 จนถึงปัจจุบันยังคงประสบปัญหา คือให้รถบรรทุกสินค้าเปลี่ยนคนขับ โดยใช้หัวลากทั้งของไทย และจีนเปลี่ยนเป็นของ สปป.ลาวเท่านั้น ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนหัวลากทั้งที่ชายแดนห้วยทราย และบ่อเต็น เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด19 มาตรการดังกล่าวทำให้การคมนาคมเป็นไปด้วยความล่าช้า และมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น จากเดิมการขนส่งทางบกผ่านรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ อยู่ที่ประมาณ 30,000 บาท เป็น 60,000 บาทในการเปลี่ยนหัวรถลากจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 นอกจากนี้ ยังมีต้นทุนด้านอุบัติเหตุที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากหัวรถลากไม่สอดคล้องกับตู้คอนเทนเนอร์ ระหว่างหัวรถลากจีน และไทย (ผู้ให้ข้อมูล

หมายเลข 03, สัมภาษณ์) นอกจากนี้ผู้ประกอบการอื่น ๆ ต่างปรับตัวไปทำอาชีพธุรกิจที่มีอยู่ เช่น การท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยการทำโปรโมชั่นส่งเสริมการขายร่วมกับหน่วยงานของภาครัฐ และเข้าร่วมโครงการเราเที่ยวด้วยกันของภาครัฐ ณ ขณะนั้นที่ออกมาบรรเทาผู้ประกอบการในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด 19 (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 01, สัมภาษณ์ 11 ตุลาคม)

การแก้ไขปัญหาระยะยาวจากการคมนาคมที่เกิดขึ้นในเส้นทาง R3A จากมาตรการป้องกันโควิด ด้วยการส่งเสริมการคมนาคมเส้นทางน้ำ ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการส่งออกสินค้าของไทย โดยเฉพาะข้อกำหนดพิธีสารในการนำเข้าส่งออกผลไม้ ระหว่างไทย-จีน ของกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีเฉพาะทางบก และทางน้ำยังไม่มี หากข้อตกลงครอบคลุมทางน้ำ จะเป็นผลให้ไทยสามารถส่งสินค้า จำพวก มังคุด ทุเรียน และสินค้าต่าง ๆ ไปยังเส้นทางทางน้ำ ซึ่งประหยัดเวลา และถูกกว่าเส้นทางบกโดยไม่ผ่านประเทศที่ 3 สปป.ลาว และเมียนมา ในลักษณะยิงตรงจากเชียงใหม่ไปจีนโดยตรง ในระยะทาง 265 กิโลเมตร มีระยะทางใกล้กว่าถนน R3A กว่า 400 กิโลเมตร นอกจากนี้ควรมีการเจรจาอำนวยความสะดวก หรือลดภาษีสินค้าพวกเนื้อสัตว์ และ ปีกไก่แช่แข็ง เพื่อลดการลักลอบการสวมสิทธิภาษีประเทศเพื่อนบ้าน อันจะเป็นผลให้การค้าขายแดนระหว่างไทย และจีนตอนใต้เกิดความยั่งยืน (ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 01, สัมภาษณ์ 11 ตุลาคม; ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 07, สัมภาษณ์ 10 ตุลาคม)

ปัจจุบันท่าเรือกว๋นเหล่ยกกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้งในวันที่ 15 กันยายน 2565 ตามที่สำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีนกำหนดในระยะแรก ปริมาณการสัญจรของเรือขนส่งสินค้าเข้ามายังท่าเรือกว๋นเหล่ยกอาจจะมีจำนวนไม่มาก เนื่องจากผู้ส่งออกสินค้าผ่านแม่น้ำโขง ยังคงต้องใช้เวลาประสานงาน ศึกษา และวางแผนการขนส่งทางเรือให้สอดคล้องกับระเบียบและมาตรฐานด้านการควบคุมและป้องกันโรคโควิด 19 ตามหลักการ “ไม่ข้ามเส้นแดง 3 ประการ” ได้แก่ ไม่นำเข้าโรคระบาด ไม่แพร่กระจายโรคระบาด และไม่ทำให้เกิดการระบาดของโรคอีกโดยการเปิดด่าน เพื่อขนส่งสินค้ายังจำกัดเฉพาะสินค้าทั่วไปเป็นหลักก่อน โดยยังไม่อนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าที่ต้องดำเนินการผ่านระบบโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (cold chain) เนื่องจากฝ่ายจีนยังมองว่าสินค้าในกลุ่มควบคุมอุณหภูมิยังมีความเสี่ยงสูงต่อการปนเปื้อนเชื้อโควิด 19 (THAIBIZCHINA, 2565)

ข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ผู้วิจัยได้เชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน จำนวน 15 คน ประกอบด้วยตัวแทนจากภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าจากไทยของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ยกของจีนตอนใต้ในเส้นทางอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนในระดับพื้นที่ โดยการจัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ร่วมกัน และวิเคราะห์ผลโดยใช้กลยุทธ์ของกร 7S McKinsey ในการวิเคราะห์ภายในดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 วิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ท่าเรือเชียงแสน วิเคราะห์ผลโดยใช้
กลยุทธ์องค์กร 7S McKinsey

ด้าน	ประเด็น	จุดแข็ง (คะแนน 1-5)	จุดอ่อน (คะแนน 1-5)
กลยุทธ์ของ องค์กร (Strategy)	1. ความเป็นมาตรฐาน	5	0
	2. องค์กรยังเน้นยุทธศาสตร์เชิงรับ	0	3
	ค่าเฉลี่ย	2.5	2.6
โครงสร้างองค์กร (Structure)	องค์กรมีโครงสร้างชัดเจน	4	
	มีผู้บริหารที่มีประสบการณ์	5	
	ความซับซ้อนเชิงบริหาร		3
	ค่าเฉลี่ย	4.5	3
บุคลากร (Staff)	มีบุคลากรที่เพียงพอ	5	
	บุคลากรขาดประสบการณ์ในด้านการค้าข้ามแดน		2
	ค่าเฉลี่ย	5	2
ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)	ผู้ประกอบการยังมีลักษณะ Local Trade		2
	ขาดการส่งเสริมด้านการ Up skill ในการส่งออก		2
	ค่าเฉลี่ย	0	2
ค่านิยมร่วม (Shared values)	การขนส่งทางเรือเป็นต้นทุนต่ำ	5	
	ค่าเฉลี่ย	5	0
ระบบการ ปฏิบัติงาน (System)	มีระบบที่พร้อมในการอำนวยความสะดวก	5	
	ขาดอุตสาหกรรมหลังท่า		3
	ค่าเฉลี่ย	5	3
รูปแบบการ บริหารจัดการ (Style)	การบัญชาการแบบ Top-Down		2
	ขาดการมีส่วนร่วม	0	2
	ค่าเฉลี่ย	0	2.3

จากตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ค่าน้ำหนักและสภาพแวดล้อมภายในของท่าเรือเชียงแสน
รายละเอียด ดังนี้ (1) กลยุทธ์ขององค์กร มีค่าเฉลี่ยจุดแข็ง 2.5 และจุดอ่อน 2.6 (2) โครงสร้างองค์กร
มีค่าเฉลี่ยจุดแข็ง 4.5 และจุดอ่อน 3 (3) บุคลากร ค่าเฉลี่ยจุดแข็ง 5 และจุดอ่อน 2 (4) ทักษะ ความรู้
ความสามารถ มีค่าเฉลี่ยจุดแข็ง 0 และจุดอ่อน 2 (5) มีค่านิยมร่วม (Shared values) มีค่าเฉลี่ยจุดแข็ง
5 และจุดอ่อน 0 (6) ระบบการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยจุดแข็ง 5 และจุดอ่อน 3 และรูปแบบการบริหาร
จัดการ มีค่าเฉลี่ยจุดแข็ง 0 และจุดอ่อน 2.3

ตารางที่ 3 สรุปการวิเคราะห์ค่าน้ำหนัก และคะแนนสภาพแวดล้อมภายใน

ด้าน	น้ำหนัก	ค่าคะแนน		คะแนนจริง		สรุป
		จุดแข็ง	จุดอ่อน	จุดแข็ง	จุดอ่อน	
ปัจจัยภายใน	คะแนนเต็ม = 1	(1-5)	(1-5)			
กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)	0.15	2.5	2.6	0.375	0.4	-0.025
โครงสร้างองค์กร (Structure)	0.10	4.5	3	0.45	0.3	0.15
บุคลากร (Staff)	0.15	5	2	0.75	0.3	0.45
ทักษะ ความรู้ความสามารถ (Skill)	0.20	0	2	0	0.4	-0.4
ค่านิยมร่วม (Shared values)	0.05	5	0	0.25	0	0.25
ระบบการปฏิบัติงาน (System)	0.20	5	3	1	0.6	0.4
รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)	0.15	0	2.3	0	0.35	-0.35
รวม	1.00	2.5	2.6	2.825	2.35	0.475

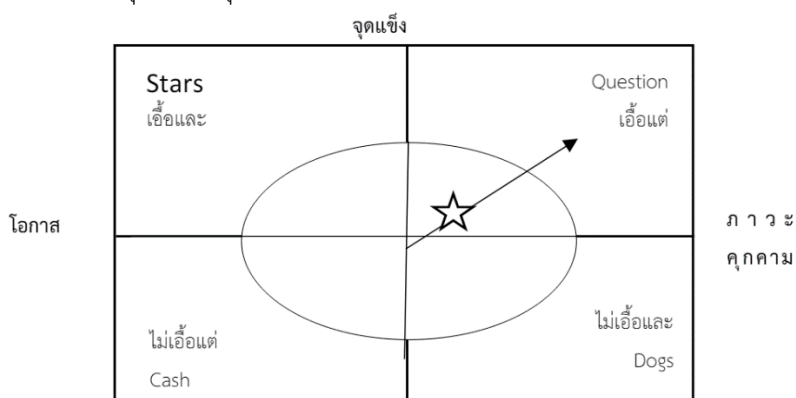
ผลการวิเคราะห์ตำแหน่งกลยุทธ์ จากตารางที่ 3 โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน จากความเห็นที่ประชุมเชิงปฏิบัติการโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน พบว่าสภาพแวดล้อมภายใน มีค่าน้ำหนัก เท่ากับ 0.47 โดยมีด้าน บุคลากร ค่านิยมร่วม และระบบปฏิบัติงาน เป็นจุดแข็งที่คะแนนมากที่สุด เท่ากับ 5 และ ด้านกลยุทธ์องค์กร และทักษะความรู้ความสามารถ เป็นจุดอ่อนที่สุด

ตารางที่ 4 สรุปการวิเคราะห์ค่าน้ำหนัก และคะแนนสภาพแวดล้อมภายนอก

ด้าน	น้ำหนัก	ค่าคะแนน		คะแนนจริง		สรุป
		โอกาส	ภาวะ คุกคาม	โอกาส	ภาวะ คุกคาม	
ปัจจัยภายนอก (โอกาสและภัย คุกคาม)	คะแนนเต็ม = 1	(1-5)	(1-5)			
ประชากร	0.20	3	5	0.6	1	-0.4
สังคมและ วัฒนธรรม	0.20	5	2	1	0.4	0.6
นโยบายและ กฎหมาย	0.30	5	5	1.5	1.5	0
เศรษฐกิจ	0.20	4.5	4	0.9	0.8	0.1
วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี	0.10	0	4	0	0.4	-0.4
รวม	1.00			4	4.1	-0.1

ผลการวิเคราะห์ตำแหน่งกลยุทธ์ จากตารางที่ 4 โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก จากความเห็นที่ประชุมเชิงปฏิบัติการโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน พบว่า คะแนนสุทธิ เท่ากับ -0.1 โดยมี สังคมและวัฒนธรรม และนโยบายและกฎหมาย เป็นโอกาสที่มากที่สุด เท่ากับ 5 และ ด้านนโยบายและกฎหมาย เป็นภาวะคุกคาม มีค่าน้ำหนักคะแนน เท่ากับ 5

ผู้วิจัยนำคะแนนที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก จากตารางที่ 3 และ 4 มาสร้างกราฟและระบุตำแหน่งยุทธศาสตร์ ดังนี้



ภาพที่ 2 กราฟแสดงตำแหน่งยุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์โควิด 19 ไปยังท่าเรือกวานเหล่ย เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน

จากภาพที่ 2 พบว่าตำแหน่งยุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนอยู่ในตำแหน่งเอื้อต่อ Question Marks มีจุดแข็งกับภาวะคุกคาม จากโดยจุดแข็ง 1. จังหวัดเชียงรายมีโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งที่มีความพร้อม เช่น ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 2. ด้านศุลกากรมีความเป็นมาตรฐาน 3. มีโครงสร้างถนนที่เชื่อมต่อที่ดี และ 4. มีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อม ขณะเดียวกันยังถูกคุกคามจากการไม่มีข้อตกลงขนส่งสินค้าไทย-จีน (ผ่านด่านท่าเรือกว๋นเหล่ย์) ต้นทุนที่สูงขึ้นจากการกำหนดมาตรการผ่านด่านของจีน พิธีสารศุลกากรไม่เป็นไปตามหลักสากล (พวกสินค้าเกษตร และกลุ่มพวกพืช) และถูกจีนกีดกันทางการค้า โดยให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่ประเทศที่มีดินแดนติดกับจีน เช่น สปป.ลาว และเมียนมา ดังนั้นควรมีการใช้ประเด็นโอกาสของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษSEZs และระเบียบเศรษฐกิจNEC โดยการเสนอแนะในระดับนโยบายให้มีการแก้ไขตกลงสินค้าผ่านด่าน และส่งเสริมพิธีสารผูกและผลไม้ รวมถึงลดขั้นตอนในการดำเนินเอกสารต่าง ๆ

ดังนั้น การกำหนดยุทธศาสตร์ยุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์โควิด19 ไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย์ เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถใช้โอกาสที่มีอยู่ไปแก้ไขหรือพัฒนาจุดอ่อนให้ดียิ่งขึ้น โดยผู้วิจัยได้ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์แก้ไข ดังนี้

1. สร้างข้อตกลงการคมนาคมทางน้ำโขงตอนบน ระหว่างประเทศไทย เมียนมา สปป.ลาว และจีน
2. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ได้มาตรฐาน
3. สร้างพันธมิตรด้านการค้าและการลงทุน

ตารางที่ 5 ยุทธศาสตร์ยุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์โควิด19 ไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย์ เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน

	กลยุทธ์ที่ 1	กลยุทธ์ที่ 2	กลยุทธ์ที่ 3
ประเด็นการพัฒนา	จัดทำแนวทางและข้อตกลง	การพัฒนากลไกระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว เมียนมา และจีน	สร้างพลังการเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระดับสากล
เป้าประสงค์	เกิดการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ระหว่างเชียงแสน-จีน ตามข้อตกลง	ระบบโลจิสติกส์ที่มีมาตรฐาน และมีการบูรณาการการคมนาคม	เกิดเครือข่ายความร่วมมือ ด้านการค้าการลงทุน

	กลยุทธ์ที่ 1	กลยุทธ์ที่ 2	กลยุทธ์ที่ 3
ตัวชี้วัด และ ค่าเป้าหมาย	เกิดข้อตกลงการค้าที่ ครอบคลุม เช่น การ ลดกำแพงภาษี และ การนำการคมนาคม ท่าเรือสบโหลย เข้ามา อยู่ในแผน	1. มาตรการระบบ โลจิสติกส์ภายใน และ ระหว่างประเทศ 2. เกิดการบูรณาการ ทางการค้า	1. เกิดคณะทำงาน พันธมิตรการค้า 2. แผนความร่วมมือ 3. ได้แนวทางปฏิบัติที่ ชัดเจน
แนวทางการพัฒนา/ โครงการกิจกรรม	- สำรวจข้อมูลบริบท การค้า - ความต้องการ ภาคเอกชน - ระเบียบกฎเกณฑ์ การค้าระหว่าง ประเทศ	- วิเคราะห์บริบท ระบบ โลจิสติกส์ - กำหนดแนวทาง ระบบโล จิสติกส์ให้ได้มาตรฐาน - บูรณาการเพื่อหา ความเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ	วิเคราะห์บูรณาการ ความร่วมมือ พันธมิตร ทางการค้าการลงทุน (4 ประเทศ 8 ฝ่าย) - การขับเคลื่อนเวที การพูดคุยทางการค้า - กำหนดแผนและ แนวทางปฏิบัติที่ ชัดเจน

การอภิปรายผล

จากการศึกษาวิจัยนี้ นำมาสู่การอภิปรายผลใน 3 ประเด็น ดังนี้

1. ศักยภาพการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบน ระหว่างจังหวัดเชียงรายไปยังท่าเรือกวานเหลยของจีน

จากข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงได้กำหนดท่าเรือ เป็นเรือพาณิชย์ของประเทศสามารถเข้าเทียบท่าได้จำนวน 14 ท่า ส่งผลให้จีนตอนใต้กลายเป็นตลาดการค้าชายแดนขนาดใหญ่ที่สำคัญของไทย และมีแนวโน้มเติบโตขึ้นมาเรื่อย ๆ นับตั้งแต่ปี 2560 และเป็นช่องทางตลาดการค้าชายแดนอันดับ 1 ในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งแทนที่การค้าชายแดนระหว่างมาเลเซีย การเติบโตทางการค้าเป็นผลมาจากนโยบายการค้าและการขนส่งของจีนในการผลักดันเส้นทางยุทธศาสตร์ขนส่งทางน้ำในการเป็นประตูจีนตอนใต้ ผ่านมณฑลยูนนานเชื่อมโยงสู่อาเซียน โดยปัจจัยเหล่านี้ นับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาจังหวัดเชียงรายให้เป็นศูนย์กลางเมืองท่าเชื่อมโยงระหว่างจีนและอาเซียน สอดคล้องกับการศึกษาของ อีริภัก ชัยพิพัฒน์ (2556) กล่าวว่า การขนส่งแม่น้ำโขงตอนบนเป็นอีกหนึ่งทางเลือกคมนาคมที่สุดสำหรับการประหยัดต้นทุน เวลา และค่าใช้จ่าย จีนจึงให้ความสนใจและทุ่มงบประมาณในการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน อย่างไรก็ตามการส่งสินค้าผ่านท่าเรือกวานเหลยของจีนมีแนวโน้มการเพิ่มภาระเยียบการเข้มงวดด้านคุณภาพความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ภูวนาท พิกเกตุ (2563: 207) กล่าวว่ากฎหมาย และข้อกำหนดด้านการส่งออกระหว่างประเทศของจีนในด้านการเก็บภาษีที่เพิ่มขึ้น การกำหนดคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้าเกษตร เป็นผลให้เกษตรกรเสียเปรียบในการแข่งขันทางการตลาด โดยจะเห็นได้จากข้อค้นพบการศึกษา ในด้านการส่งออกกลุ่มเนื้อสัตว์ และปศุสัตว์ ต่างมีข้อจำกัดต้องดำเนินการผ่านมาตรฐานระบบโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (cold chain) หรือบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งเป็นเกณฑ์ต้นทุนการส่งสินค้าที่สูงสำหรับ

ผู้ประกอบการไทยบางส่วน จึงเกิดรูปแบบการสวมสิทธิทางภาษี ไปยังท่าเรือประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับจีน เนื่องจากได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ภายใต้ประเทศผืนแผ่นดินติดกับจีน อาทิ สปป.ลาว และเมียนมา ดังนั้นรัฐไทยควรมีการเจรจาให้ลดภาษี หรืออำนวยความสะดวกทางการ เพื่อแก้ไขปัญหาการสวมสิทธิดังกล่าว นอกจากนี้ ภาครัฐไทยควรเจรจากับจีนในกำหนดพิธีสารในการนำเข้าส่งออกผลไม้ ระหว่างท่าเรือกวนเหล่และเชียงแสน เพื่อประสิทธิภาพในการขนส่งที่มากขึ้น

2. สถานการณ์การปิดท่าเรือท่าเรือกวนเหล่ จีนตอนใต้ที่มีผลต่อการคมนาคมแม่น้ำโขงตอนบนของจังหวัดเชียงราย

สถานการณ์ที่ปิดท่าเรือกวนเหล่ เป็นผลมาจากมาตรการมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (Zero-Covid) โดยมาตรการบังคับใช้นี้แล้มาด้วยความเสียหายของระบบเศรษฐกิจ ทำให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งแม่น้ำโขงอย่างหนัก โดยเฉพาะผลกระทบต่อลูกเรือไทย จีน ลาว และเมียนมา เกือบ 400 คน วางงานในช่วงระยะเวลาที่ทางการจีนบังคับใช้ตลอดระยะเวลา 3 ปี ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2563 – 15 กันยายน 2565 ต่อมาทางการจีนอนุมัติให้สินค้าผ่านด่านทางบก R3A (ไทย-แขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว-ด่านฯ บ่อเต็น-บ่อหาน ชายแดนสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน) ในลักษณะการเปลี่ยนหัวรถลากป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 มาตรการดังกล่าวทำให้การคมนาคมเป็นไปด้วยความล่าช้า และมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น การแก้ไขปัญหาระยะยาวจากการคมนาคมที่เกิดคั่งค้างที่เกิดขึ้นในเส้นทาง R3A จากมาตรการป้องกันโควิด ด้วยการส่งเสริมการคมนาคมเส้นทางน้ำ ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการส่งออกสินค้าของไทย โดยเฉพาะข้อกำหนดพิธีสารในการนำเข้าส่งออกผลไม้ ระหว่างไทย-จีน ของกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ มีเฉพาะทางบก ขณะที่ข้อตกลงทางน้ำนั้นยังไม่มี อย่างไรก็ตาม หากข้อตกลงครอบคลุมทางน้ำ จะเป็นผลให้ไทยสามารถส่งสินค้า จำพวก มังคุด ทุเรียน และสินค้าต่าง ๆ สามารถนำส่งผ่านไปยังเส้นทางทางน้ำ ซึ่งประหยัดเวลา และถูกกว่าเส้นทางบกโดยไม่ผ่านประเทศที่ 3 สปป.ลาว และเมียนมา ในลักษณะยิ่งตรงจากเชียงแสนไปจีนโดยตรง ในระยะทาง 265 กิโลเมตร มีระยะทางใกล้กว่าถนน R3A กว่า 400 กิโลเมตร นอกจากนี้ ควรมีการเจรจาอำนวยความสะดวก หรือลดภาษีสินค้าพวกเนื้อสัตว์ และ ปิกไก่แช่แข็ง เพื่อลดการลักลอบการสวมสิทธิภาษีประเทศเพื่อนบ้าน อันมาจากมาตรการความปลอดภัยและป้องกันโรคระบาด Covid19 รวมทั้งการทุจริตคอร์รัปชันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจทั้งสามประเทศ ไทย เมียนมา และจีน ตามการศึกษาของ ธัญวัฒน์ แซ่มสนิม และคณะ (2564: 49)

3. ยุทธศาสตร์การขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโควิด19 ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย

จากการกำหนดยุทธศาสตร์ยุทธศาสตร์ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในการพัฒนายุทธศาสตร์เส้นทางการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน หลังสถานการณ์โควิด19 ไปยังท่าเรือกวนเหล่ เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา สาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถใช้โอกาสที่มีอยู่ไปแก้ไขหรือพัฒนาจุดอ่อนให้ดียิ่งขึ้น โดยผู้วิจัยได้ให้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งในแม่น้ำโขงตอนบน ร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์แก้ไขประกอบด้วย 1. สร้างข้อตกลงการคมนาคมทางน้ำโขงบน ระหว่างประเทศไทย เมียนมา สปป.ลาว และจีน 2. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดให้ได้มาตรฐาน และ 3. สร้างพันธมิตรด้านการค้าและการลงทุน แนวทางยุทธศาสตร์นี้ สอดคล้องกับการศึกษาของ วรเทพ สุภาตุล (2545) การเปิดประตูการค้าสู่

จีนตอนใต้ จะบรรลุความสำเร็จ ขึ้นอยู่กับการกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมการค้าชายแดนภาคเหนือของไทยทั้งภาครัฐและเอกชน ผ่านแม่น้ำโขงและทางบกควบคู่กันไป อาทิ จัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าบริเวณชายแดนจังหวัดเชียงราย เร่งเจรจาให้มีการปรับปรุงระเบียบทางการค้า อัตราภาษี ข้อจำกัดทางการค้า รวมทั้งปรับปรุงพิธีสารทางศุลกากรให้มีมาตรฐานเดียวกัน มีความสะดวก โปร่งใส และอำนวยความสะดวกการค้าต่อผู้ประกอบการขนส่ง

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 ภาครัฐ (กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์) ควรเจรจากับจีนในกำหนดพิธีสารในการนำเข้าส่งออกผลไม้ ระหว่างท่าเรือกว๋นเหล่ย์และเชียงแสน ของกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

1.2 ควรมีการเจรจาอำนวยความสะดวก หรือลดภาษีสินค้าพวกเนื้อสัตว์ และปิกไก่แช่แข็ง เพื่อลดการลักลอบการสวมสิทธิ์ภาษีประเทศเพื่อนบ้าน จะส่งผลให้การค้าชายแดนระหว่างไทย และจีนตอนใต้เกิดความยั่งยืน

1.3 ควรผลักดันเขตอุตสาหกรรมหลังท่าของท่าเรือพาณิชย์เชียง พร้อมกับการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เพื่อให้พื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าในการพักสินค้า

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาผลกระทบเชิงพื้นที่ในด้านมาตรการสิทธิทางภาษี และพิธีสาร ศุลกากรระหว่างท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือกว๋นเหล่ย์หลังจากการเปิดใช้สมบรูณ์ ซึ่งขณะนี้ท่าเรือกว๋นเหล่ย์อยู่ในช่วงการเปิดใช้ไม่สมบรูณ์ เนื่องจากยังอยู่ภายใต้มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 โดยอนุญาตให้สิ่งของผ่านเข้าออกเท่านั้นยกเว้นคน

เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2563). สถานการณ์การขนส่งล่าสุดในจีน ณ วันที่ 15 เมษายน 2563. https://www.ditp.go.th/contents_attach/605310/605310.pdf
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2565). รู้จักกับท่าเรือกว๋นเหล่ย์เมืองท่าหน้าด่านเชื่อมยุทธนาวีสยามเหลี่ยมทองคำ. <https://www.tradelogistics.go.th /th/article/ %E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%A5%E0%B8%B6%E0%B8%81/guanlei>
- ชุดิสร์ เรืองนารบ. (2560). การค้าชายแดนของไทยโอกาสและการปรับตัว Border Trade Thailand's Opportunity and Adaptation. วารสารเศรษฐศาสตร์รวมคำแหง คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, S(S), 43-48.
- ณัฐวัฒน์ โสมดี. (2556). เส้นทางการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ ด้านงานหัตถกรรม 10 สาขา ของภาคเหนือตอนบน ภายใต้กรอบเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.

- ธัญวัฒน์ แหม่มสนิม และคณะ. (2564). ผลกระทบของมาตรการทางการค้าตามประเพณีชายแดนไทย-ลาว ในสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 : กรณีศึกษา ผู้ประกอบการค้าสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งทางเรือท่าบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย. *Journal of Social Synergy*, 12(2), 32–51.
- ธีรภัท ชัยพิพัฒน์. (2556). การขยายตัวทางการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ และการพัฒนาการขนส่งในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบนภายใต้กรอบเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน. *วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ (Journal of Social Sciences and Humanities)*, 4(1), 96.
- นิศา ชูโต. (2551). *การวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: พรินต์โพร จำกัด.
- นิสิต พันธมิตร. (2550). *โครงการผลกระทบของการค้าชายแดนภาคเหนือจากข้อตกลงจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สทว.)
- ผู้จัดการออนไลน์. (2565). จีนไฟเขียวแล้ว! เปิดท่าเรือกวนเหล่ย์เชื่อมยูนนาน-สามเหลี่ยมทองคำ เอกชนลุ้นค้าลุ่มน้ำโขงฟื้น. <https://mgronline.com/local/detail/9650000088246>
- ผู้จัดการออนไลน์. (2565). หอการค้าเหนือขงทูตจีนคนใหม่ เร่งเปิดท่าเรือกวนเหล่ย์-ขุดลอกน้ำโขง-เปิดด่านร้อยลี่. <https://mgronline.com/local/detail/9640000080056>
- พรพินันท์ ยีรงค์. (2563). *ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ต่อเศรษฐกิจเชียงราย*. เชียงราย: โครงการจัดตั้งสำนักงานเศรษฐกิจชายแดนและโลจิสติกส์. 1-5
- ภูวนาท พักเกตุ. (2563). การพัฒนาระบบโลจิสติกส์นำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตรไทย-จีน: กรณีศึกษาเส้นทางขนส่งมณฑลยูนนาน-ไทย ในเส้นทางแม่น้ำโขงและเส้นทางขนส่ง. *Journal of Management Science Chiangrai Rajabhat University*, 15(2), 182-208.
- วรเทพ สุภาดล. (2545). *ประตูการค้าสู่จีนตอนใต้ (ยูนนาน)*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2564). *การค้าชายแดนไทยปี'64 ฝ่าวิกฤตเติบโตกว่า 28%... ตลาดจีนตอนใต้ขึ้นแท่นอันดับ 1 เป็นครั้งแรก*. <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/economy/Pages/Border-Trade-z3271.aspx>
- สำนักงานพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2565). *รู้จักกับท่าเรือกวนเหล่ย์ เมืองท่าหน้าด่านเชื่อมยูนนาน-สามเหลี่ยมทองคำ*. <https://www.tradelogistics.go.th/th/article/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%A5%E0%B8%B6%E0%B8%81/guanlei>
- สุภากร จันทวานิช. (2550). *การวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Bangkok Post. (2015). *Bangkok set to be China's rail hub*. <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/808364/bangkok-set-to-be-china-rail-hub>
- Sondhitalk. (2564). *จีนปิดยาว-ลาวปิดพรมแดนสกัดโควิด ค่าชายแดนไทยผ่านน้ำโขงดิ่งเหว 80%*. <https://sondhitalk.com/detail/9640000035965>

THAIBIZCHINA. (2565). ยูนนานประกาศเปิดท่าเรือกวนเหล่ย์ให้ขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการเตรียมพร้อมพื้นที่สำหรับการเดินเรือบนแม่น้ำโขงกับจีน. <https://thaibizchina.com/article/%E0%B8%A2%E0%B8%B9%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A8%E0%B9%80%E0%B8%9B%E0%B8%B4%E0%B8%94%E0%B8%97%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%A3%E0%B8%B7/>

สัมภาษณ์

ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 01, การสื่อสารส่วนบุคคล, 11 ตุลาคม สัมภาษณ์
 ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 02, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ตุลาคม สัมภาษณ์
 ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 03, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 ตุลาคม สัมภาษณ์
 ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 06, การสื่อสารส่วนบุคคล, 20 ตุลาคม สัมภาษณ์
 ผู้ให้ข้อมูลหมายเลข 07, การสื่อสารส่วนบุคคล, 10 ตุลาคม สัมภาษณ์