โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า เชียงแสน-เชียงของ

โดยธนิต โสรัตน์
ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

ความเป็นมาและความสำคัญของท่าเรือเชียงแสน 2

จากการศึกษาของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งได้ศึกษามาตั้งแต่ปี 2543 เห็นว่าท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 ซึ่งเป็นท่าเรือรองรับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ตั้งอยู่ที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีปัญหาอุปสรรคเชิงพื้นที่มาก และเห็นว่าควรจะมีการย้ายไปตรงบริเวณปากแม่น้ำกก บริเวณตำบลสบรวก เป็นพื้นที่ของ สปก. จำนวน 387 ไร่ 1 งาน 44 ตารางวา ซึ่งได้รับอนุมัติการขอใช้ที่ดินจากคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม โดยในปี 2549 ได้จ่ายงบประมาณชดเชยค่าที่ดินจำนวน 50 ล้านบาท พร้อมทั้งดำเนินการให้ศิลปากรจังหวัดเชียงใหม่ เข้ามาดูแลผลกระทบด้านโบราณสถานบริเวณรอบที่ดิน ทั้งนี้ ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ได้รับการอนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2551 เป็นงบประมาณผูกพันปี 2552 – 2554 จำนวน 1,546 ล้านบาท จะเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 ระยะเวลาการก่อสร้าง 960 วัน ในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนที่จะเข้าท่าเรือกรมทางหลวงชนบทจะมีการดำเนินการสร้างเส้นทางสายใหม่ จากเส้นทางหมายเลข 1129 โดยเริ่มต้นที่บ้านสันทรายกองงาม เพื่อมาเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ดังนั้น **ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงเป็นทางเลือกของการขนส่งทางแม่น้ำโขง จะยังคงมีบทบาทและเป็นทางเลือกระหว่างการขนส่งทางถนน (เส้นทาง R3E)** โดยสินค้าหลักที่คาดว่าจะใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำ จะเป็นสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงและยางพารา ซึ่งในปี 2550 มีสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสน 250,000 เมตริกตัน และในปี 2554 คาดว่าปริมาณ 500,000 เมตริกตัน โดยในปี 2558 จะเป็นปริมาณสินค้าที่จะขนส่งโดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขงอาจไปถึง 1.0 ล้านเมตริกตัน ซึ่งสินค้าเกษตรประเภทที่ยังไม่แปรรูปจะเป็นกลุ่มเป้าหมายของการขนส่งทางแม่น้ำโขง

ประเภทของสินค้าที่จะขนส่งผ่านท่าเรือเชียงแสน

ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ซึ่งจะสร้างใหม่จะมีลักษณะเป็นแอ่งจอดเรืออยู่ห่างจากท่าเรือเดิมประมาณ 10 กิโลเมตร เมื่อสร้างเสร็จจะส่งเสริมต่อการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนโดยเฉพาะจีนตอนใต้ ซึ่งท่าเรือเชียงแสนจะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เชื่อมโยงการขนส่งทางแม่น้ำโขงกับท่าเรือของจีน ได้แก่ ท่าเรือกวนเล่ย และท่าเรือจิ่งหง ซึ่งอยู่ต้นน้ำระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าจากท่าเรือทั้ง 2 แห่งของจีนสามารถเปลี่ยนโหมดการขนส่งทางถนนไปสู่มณฑลยูนาน ซึ่งภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ “GMS” ถือเป็นแนวระเบียงเส้นทางเหนือ-ใต้ หรือ North-South Economic Corridor โดยจีนได้วางยุทธศาสตร์ให้นครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนาน ให้เป็นศูนย์กลาง (HUB) ในการเชื่อมโยงการขนส่งและการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดของประเทศไทย ซึ่งจีนถือเป็น Land bridge ที่จะเข้าสู่อาเซียน โดยมณฑลยูนานอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน มีเนื้อที่ประมาณ 394,100 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองอาหารที่สำคัญ

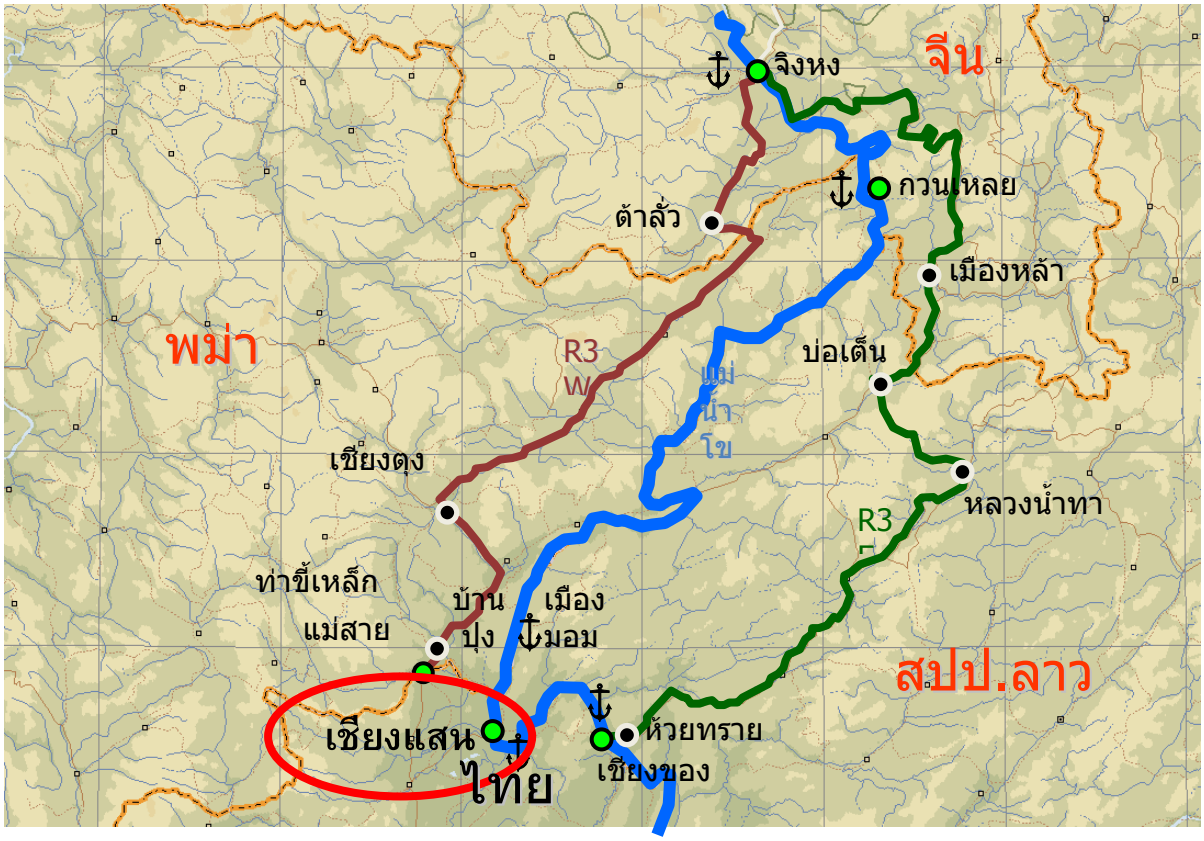
ของจีน และเป็นฐานการผลิตยางพาราใหญ่ที่สุดของประเทศจีน รวมทั้ง เป็นแหล่งผลิตน้ำมันปาล์ม กาแฟ และชา และประเทศจีนกำหนดให้มณฑลยูนานเป็นแหล่งผลิตผัก ผลไม้ และวางยุทธศาสตร์ให้เป็นแหล่งผลิตดอกไม้ของโลก โดยในปี 2006 มีพื้นที่ใช้ปลูกดอกไม้ถึง 107,000 ไร่ มีมูลค่ามากกว่า 3,500 ล้านหยวน ยุทธศาสตร์มณฑลยูนาน จึงเป็นตลาดส่งออกผัก ผลไม้ โดยมีประเทศไทยเป็นตลาดเป้าหมาย ซึ่งสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือเชียงแสน เช่น กระเทียม แอปเปิ้ล พริกไทย กะหล่ำปลี บล็อกโคลี่ ถั่วลันเตา ผักกาดขาว ฯลฯ ทั้งนี้ ภายใต้การเปิดเสรีการค้า FTA ซึ่งไทยได้ทำกับประเทศจีน (ผ่านทาง AFTA จีน-อาเซียน) ทำให้การนำเข้าผัก ผลไม้จากประเทศจีนในอัตราภาษีศูนย์ ขณะที่สินค้าไทยซึ่งไปขายในประเทศจีนต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 13% โดยที่มณฑลยูนานถูกจัดเป็น “Area Base” ในการใช้การขนส่งทางแม่น้ำระบายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งยูนานมีความได้เปรียบทั้งเชิงพื้นที่เพาะปลูกที่สภาพภูมิอากาศ มีความเหมาะสมกับการปลูกผัก ผลไม้เมืองหนาว มีต้นทุนการผลิตต่อไร่ที่ต่ำกว่า เนื่องจากใช้ปุ๋ยอินทรีย์และมีค่าแรงราคาต่ำ อีกทั้งการขนส่งจากเมืองจิ่งหง (ซึ่งเป็นเมืองท่าปลายทางของการขนส่งทางแม่น้ำโขง) และหรือเมืองกวนเล่ย ซึ่งเป็นท่าเรือตรงรอยต่อระหว่างจีน-พม่า และสปป.ลาว ทำให้จีนมีศักยภาพสามารถส่งสินค้าล่องลงตามแม่น้ำโขง ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 9-10 ชั่วโมง ขณะที่ไทยจะมีต้นทุนการผลิตต่อไร่ที่สูงกว่า และมีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าประเทศจีน 2-3 เท่า

เหตุใดต้องมีท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

จากความแออัดทางด้านพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 กอปร์กับพื้นที่ท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 โดยรอบไม่สามารถ ขยายพื้นที่ได้ เนื่องจากอยู่ในพื้นที่เมือง โครงการท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จึงมีความจำเป็นจะต้องมีการพัฒนาและก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกในการใช้งานของท่าเทียบเรือเดิม โดยมีเหตุผลในการก่อสร้างทางเรือแห่งใหม่ ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือเชียงแสน 1 ไม่มีโรงพักสินค้า และ อยู่ในเขตเทศบาลจึงไม่สามารถขยายพื้นที่รองรับได้ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
2. อำเภอเชียงแสนเป็นเมืองประวัติศาสตร์ การวิ่งเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าจำนวนมากอาจส่งผลต่อความเสียหายของโบราณสถาน
3. การขนถ่ายสินค้าผ่านสะพานปรับระดับช่วงฤดูแล้งไม่สะดวก เนื่องจาก ความชันของสะพานมาก
4. การซ่อมบำรุงทุ่นเทียบเรือใต้แนวน้ำทำได้ลำบาก เนื่องจาก ต้องหาโครงสร้างมาค้ำยันสะพานปรับระดับ และ ไม่มีคานเรือขนาดสำหรับทุ่นเทียบเรือ 12 X 50 เมตรในพื้นที่
5. การซ่อมบำรุงสะพานปรับระดับทำได้ลำบาก

แผนที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสน



<u>ประโยชน์กับระบบเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากโครงการท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2</u>

1. อำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน โดยเฉพาะพื้นที่ทางตอนใต้ของจีน
2. เพิ่มโอกาสให้ผู้ผลิตไทยสามารถเข้าถึงผู้บริโภคในพื้นที่เข้าออกทะเลลำบาก และ มีทางเลือกในการอุปโภคบริโภคเพิ่มขึ้น
3. เสริมสร้างสมรรถนะการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่ประเทศคู่แข่งเลียนแบบไม่ได้
4. พัฒนาพื้นที่อำเภอเชียงแสนเป็นประตูการค้าและฐานการลงทุน เพิ่มการจ้างงาน กระตุ้นความเจริญทางเศรษฐกิจ
5. แก้ปัญหาท่าเทียบเรือเชียงแสนเดิม เพิ่มคุณภาพชีวิตให้ชุมชน รักษาเมืองประวัติศาสตร์

อย่างไรก็ดี ประเด็นที่ควรพิจารณาไปพร้อมกับการก่อสร้างท่าเรือจะเกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบของผังเมืองของเทศบาลเมืองเชียงแสน ทั้งในด้านการจราจรและการดูแลสภาพแวดล้อมซึ่งเกิดจากการทิ้งขยะและปฏิกูลลงไปในแม่น้ำและการป้องกันชุมชนซึ่งเกิดจากโรคที่จะมากับคนเรือและสินค้า โดยเฉพาะผลกระทบต่อชุมชนดั้งเดิมที่เกี่ยวข้องกับแหล่งทำมาหากินและธุรกิจในท้องถิ่น ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากธุรกิจที่มาจากส่วนกลางและมาจากจีน ซึ่งมีความได้เปรียบทั้งด้านเชิงทุน , ประสบการณ์และเทคโนโลยี แต่อำเภอเชียงแสนและจังหวัดเชียงรายจะได้รับประโยชน์อย่างมากจากการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีตัวเลขการเติบโตอย่างก้าวกระโดด ซึ่งทางจีน

คาดการณ์ว่าใน 5 ปีข้างหน้า อาจมีนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนมากกว่า 10 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้ โดยท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1 หลังจากไม่ได้ใช้ประโยชน์ ควรจะพิจารณาให้เป็นท่าเรือท่องเที่ยว โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเป็นผู้บริหารจัดการ ควรจะได้มีการวางแผนเชิงธุรกิจในการใช้ประโยชน์จากหน้าท่าและอาคาร โดยปรับเปลี่ยนธุรกรรมด้านท่องเที่ยว โดยร่วมมือกับท้องถิ่นโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับด้านวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์แหล่งโบราณสถานไปพร้อมกับธรรมชาติ

ท่าเรือเชียงแสนกับเส้นทางกระจายสินค้าสู่ตลาดจีน

จากยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการรองรับ North – South Economic Corridor ได้กำหนดให้จังหวัดเชียงราย โดยใช้อำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ เป็น HUB หรือศูนย์กลางกระจายสินค้าในการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว , สหภาพพม่า และประเทศจีน จากการพิจารณาในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ ซึ่งอำเภอทั้งสองมีความเหมาะสมต่อการเป็นประตูเศรษฐกิจ (Economic Gateway) ภายใต้การกระจายสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาบทบาทของท่าเรือเชียงแสน 2 จะต้องเข้าใจในบริบทของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเส้นทาง R3E โดยอำเภอเชียงของจะเป็น Gateway ทางถนน ซึ่งจะเป็นทางเลือกทั้งในฐานะปัจจัยเสริมและปัจจัยคู่แข่งกับท่าเรือเชียงแสน ซึ่งจะเป็น Gateway ของการขนส่งทางแม่น้ำโขง

เส้นทาง R3E เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจใหม่เชื่อมโยงโครงข่าย North-South Economic Corridor คู่ขนานกับการขนส่งทางแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันถนนได้มีการสร้างเสร็จสมบูรณ์และมีการเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อคราวประชุมสุดยอดผู้นำ GMS หรือการประชุม Third Greater Mekong Subregion Summit of Leaders) ณ โรงแรมดอนจันทร์พาเลส นครเวียงจันทน์ ประเทศ สปป.ลาว ระหว่างวันที่ 29-31 มีนาคม 2551 ซึ่งเส้นทางนี้มีระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตร เป็นเส้นทาง Shortcut ที่สั้นที่สุดในการเชื่อมประเทศไทยกับ สปป.ลาว ผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทา ไปสู่มณฑลยูนานของประเทศจีนเส้นทางนี้ เริ่มต้นจากกรุงเทพฯจนถึงจังหวัดเชียงรายระยะทาง 830 กม. และไปอำเภอเชียงของอีก 110 กม. ใช้เวลาในการเดินทางในประเทศไทยประมาณ 11.5 ชั่วโมง หลังจากนั้นจะข้ามแม่น้ำโขงด้วยแพขนานยนต์ ผ่านแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาในประเทศ สปป.ลาว ระยะทาง 228 กม. และจากพรมแดนประเทศจีนถึงนครคุนหมิงระยะทาง 868 กม. โดยมีระยะทางจากกรุงเทพมหานคร จนถึงนครคุนหมิงในมณฑลยูนานมีระยะทางรวมกันประมาณ 2,036 กิโลเมตร ประกอบด้วย **<u>เส้นทางช่วงแรก</u>** ห้วยทราย (Houay Xay) จนถึงบ้านสอด (Ban Sod) ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ความลาดชันประมาณ 12-13 ต่อ 100 (หน่วยวัดความชัน) ซึ่งโครงการสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะมาบรรจบกับเส้นทางช่วงนี้ที่กิโลเมตรที่ 9 **<u>เส้นทางช่วงที่สอง</u>** บ้านสอดจนถึงเมืองน้ำลัง (Nam Lang) ระยะทาง 76.80 กิโลเมตร **<u>เส้นทางช่วงที่สาม</u>** (เส้นทางน้ำลัง-หลวงน้ำทา) ไปจนถึงเมืองบ้านนาเตย และเมืองบ่อเต็น (Boten) ติดชายแดนจีน ระยะทาง 66.43 กิโลเมตร โดยมีเมืองบ้านนาเตย ห่างจากพรมแดนจีน 20 กม. จะ

เป็นศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรถ ซึ่งนักธุรกิจจีนได้มาลงทุนทำเป็น Truck Terminal โดยเส้นทาง R3E อำเภอเชียงของ จะมาสิ้นสุดที่เมืองบ่อเต็นของ สปป.ลาว[1]

ปัจจัยทางเลือกเส้นทางขนส่งสินค้าของจีนสู่ประเทศไทย

การศึกษาบทบาทของท่าเรือเชียงแสน จะต้องทำความเข้าใจถึงสถานะที่เป็นเส้นทางการค้าในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง ลักษณะการปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับประเทศจีน **เนื่องจากทั้งเส้นทาง R3E และเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสน 2 ไม่ใช่มีปลายทางอยู่ที่ชายแดนของ สปป.ลาว แต่เป็นเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทางสู่จีน ซึ่งก็ต้องพิจารณาว่าแม้แต่นครคุนหมิงก็ไม่ใช่เป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางสายนี้** เนื่องจากคุนหมิงเป็นเพียงมณฑลที่ยากจน โดย GDP อยู่ในลำดับ 23 จาก 31 มณฑล มีรายได้ต่อหัวของประชาชนอยู่ในลำดับ 29 จาก 31 ลำดับ ซึ่งจีนหวังว่าเส้นทาง R3E จะส่งเสริมให้มณฑลยูนานพ้นจากความยากจน โดยมีนครคุนหมิงเป็น Hub-Link กับมณฑลทางภาคตะวันออก ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรม เช่น เขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำฉางเจียง มีเซี่ยงไฮ้เป็นศูนย์กลาง และเขตเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจูเจียง มีนครกวางโจวเป็นศูนย์กลาง จากนครคุนหมิง จะมีถนนระดับ Highway ของจีนเชื่อมผ่านเมืองฉวีจิ้ง (Qujing) ไปสู่เมืองผานเสี้ยน (Panxian) และเมืองชิงหลง (Qinglong) – กวนหลิ่ง (Guanling) – อานซุ่น (Anshun) จนไปถึงเมืองกุ้ยหยาง (Guiyang) ในมณฑลกุ้ยโจว เป็นชุมทางแยกไปสู่นครฉงชิ่ง (Chongqing) และนครเฉิงตูในมณฑลเสฉวน ซึ่งเป็นประตูไปสู่ภาคตะวันตกที่ค่อนข้างล้าหลังของจีน ได้แก่ ทิเบตหรือจีนเรียกว่าซีจัง

เส้นทางการขนส่งทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสนจนถึงท่าเรือกวนเล่ยเป็นระยะทางประมาณ 287 กม. จากท่าเรือนี้สินค้าจะถูกเปลี่ยนโหมดขนส่งเป็นการขนส่งทางถนนไปสู่นครคุนหมิง ซึ่งจะเป็น HUB ในการกระจายสินค้าเข้าไปสู่ตลาดภายในของประเทศจีน หากไปทางซ้ายใช้เส้นทาง A16 ก็มีถนนที่เชื่อมกับประเทศพม่าภาคเหนือได้เช่นกัน (โดยไม่ต้องใช้เส้นทาง R3W*) โดยจะผ่านเมืองฉู่สยง (Chuxiongshi) ไปเมืองต้าหลี่ (Dali)-เมืองเกาเจี้ยน-เป่าซาน-ชุ่ยลี่ จนไปถึงชายแดนพม่าที่เมืองเมิงยุ (Mong Yu) ในรัฐชาน ซึ่งมีเส้นทางไปจนถึงเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางขนส่ง มีถนนไปถึงเมืองพุกาม ซึ่งประเทศจีนกำลังมีแผนงานที่จะสร้างท่อแก๊สไปจนถึงท่าเรือซิตต์เว (Sittwe) ในรัฐยะไข่ ซึ่งเป็นท่าเรือติดชายฝั่งทะเลตะวันตกของพม่า ซึ่งจะทำให้เห็นว่าจีนในอนาคตจะมีทางเลือกในการลงสู่ทางใต้ (มหาสมุทรอินเดีย) โดยไม่ต้องผ่านประเทศไทยก็ได้ **อย่างไรก็ตาม การพิจารณาการขนส่งที่ท่าเรือเชียงแสน 2 ไปพิจารณาว่าจะเป็นทางเลือกของจีนในการขนส่งสินค้าจากยูนาน เพื่อมาออกทะเลชายฝั่งตะวันตกของภาคใต้ เช่น ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล คงจะต้องพิจารณาปัจจัยที่เป็น “Realistic”** ว่าจีนจะมีเหตุผลอย่างไรที่จะขนส่งสินค้าจากยูนานมาท่าเรือปากบารา ซึ่งมีระยะทางประมาณ 3,000 กม. ขณะที่จีน

[1] ธนิต โสรัตน์ รายงานการศึกษาความพร้อมและการเตรียมกาลข R3E (เชียงของ – คุนหมิง) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (หน้า 24-26)

* เส้นทาง R3W เป็นอีกเส้นทางภายใต้ระเบียงเหนือ-ใต้ ซึ่งผ่านประเทศพม่า ระยะทาง 290 กิโลเมตร ก็จะถึงอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

ใช้ระยะทางที่ใกล้เคียงกันขนส่งสินค้าจากคุนหมิงไปท่าเรือเซินเจิ้นหรือท่าเรือกวางโจว ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่และมีต้นทุนของ Freight ก็จะถูกกว่ามีจำนวนความถี่ของการเทียบท่า ซึ่งดีกว่าที่จะมาขนถ่ายที่ท่าเรือปากบารา ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็ก ทั้งนี้ ถึงแม้ว่ามณฑลยูนานจะเป็นลักษณะ “Land Locked” เนื่องจากเป็นพื้นที่ซึ่งห่างไกลจากชายฝั่งทะเล การที่สร้างท่าเรือปากบารา โดยหวังว่าจะได้สินค้าจากมณฑลที่อยู่ทางใต้ของจีน เพื่อส่งสินค้าไปทางมหาสมุทรอินเดียไปสู่ตลาดตะวันออกกลางหรือตลาดของสหภาพยุโรป อาจไม่ใช่ตั้งอยู่บนเหตุผลแต่ก็อาจเป็นเพียงทางเลือกบางกรณีหรือกรณีสุดวิสัยที่จีนถูกปิดกั้นการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา อีกประการหนึ่งจีนยังมีทางเลือกในการขนส่งผ่านท่าเรือเป่ยไห่ (Pei Hai) ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกห่างจากนครหนานหนิงในมณฑลกวางสีประมาณ 220 กิโลเมตร ซึ่งนครหนานหนิงห่างจาก คุนหมิงประมาณ 1,200 กิโลเมตร

จากประเด็นทางเลือกซึ่งกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าประเทศจีนมีทางเลือกเส้นทางในการขนส่งสินค้ามาสู่ประเทศไทย โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นเป้าหมายด้านการกระจายสินค้า ประกอบด้วย

1. **เส้นทางนครเฉินตู – เซี่ยงไฮ้ – แหลมฉบัง** สามารถขนส่งสินค้าทางถนนและรถไฟ เพื่อมาส่งออกผ่านท่าเรือเซี่ยงไฮ้ โดยการขนสินค้าทางทะเลมาท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลาประมาณ 11 วัน ค่าใช้จ่ายประมาณ 5,223 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต
2. **เส้นทางนครเฉินตู – เซินเจิ้น – แหลมฉบัง** เป็นการขนส่งสินค้าทางถนนไปทางมณฑลกวางตุ้ง โดยผ่านท่าเรือเซินเจิ้นค่าขนส่งประมาณ 5,647 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต ใช้เวลา 10 วัน
3. **เส้นทางเฉินตู – คุนหมิง – กวนเล่ย – เชียงแสน – กทม.** เป็นการขนส่งสินค้าทางถนนจากมณฑลตอนในผ่านเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง ผ่านท่าเรือเชียงแสน และเปลี่ยนโหมดการขนส่งต่อการขนส่งทางถนนจนสินค้าถึงกรุงเทพฯ ค่าขนส่งประมาณ 18,327 หยวนต่อตู้ขนาด 20 ฟิต ใช้เวลาประมาณ 5-6 วัน ระยะเวลาสั้นกว่าการขนส่งทางทะเลประมาณ 5 วัน แต่ค่าขนส่งสูงกว่าประมาณ 3.5 เท่า

ตารางการขนส่งเชื่อมโยงเส้นทางเลือกต่าง ๆของจีนกับประเทศไทย

เส้นทาง	**โหมดการขนส่ง**	**เวลา (วัน)**	**ค่าใช้จ่าย / TEU**
เฉิงตู – เซี่ยงไฮ้ – กทม.	รถไฟ –เรือเดินทะเล	10	5,223.06
เฉิงตู – เซินเจิ้น – กทม.	รถไฟ – เรือเดินทะเล	11	5,647.25
เฉิงตู – คุนหมิง – บ่อหาน – ลาว – กทม.	รถไฟ – รถบรรทุก	5	18,327.63
เซี่ยงไฮ้ – คุนหมิง – บ่อหาน – ลาว – กทม.	รถไฟ – รถบรรทุก	9	20,982.43
เซี่ยงไฮ้ – กทม.	เรือเดินทะเล	6	1,903.71

ที่มา : Liang Shuanglu A Study of Yunnan’s Potentiality to be the Modern Logistics Center-CAFTA(2005)

ค่าขนส่งที่กล่าวถึงข้างต้นเป็นค่าขนส่งปี 2005 เป็นช่วงก่อนน้ำมันมีการปรับราคา ซึ่งราคาปัจจุบันจะต้องมีการปรับขึ้นอีกประมาณร้อยละ 50 โดยข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงเปรียบเทียบให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทั้งจากประเทศไทยไปจีนหรือจากประเทศจีนมาไทย โดยใช้เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจึงเป็นเพียงทางเลือกหนึ่งในการตัดสินใจระหว่างความเร็วในการขนส่งที่เรียกว่าการขนส่งทางทะเลประมาณ 5 วัน แต่มีค่าขนส่งที่สูงกว่าถึง 3.5 เท่า **ดังนั้นยุทธศาสตร์ทางการตลาดของท่าเรือเชียงแสน จะต้องไม่พิจารณาเฉพาะการกระจายสินค้าไปเพียงเมืองจิ่งหง ซึ่งเป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุดของจีนบนแม่น้ำโขง แต่จะต้องมีกลไกทางการตลาดในการกระจายสินค้า** ที่มีการเฉพาะเจาะจง “Commodities Base” สำหรับสินค้าบางประเภทที่จะมีความประหยัดเชิงพื้นที่ในการขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขง เพื่อจะไปเปลี่ยนโหมดขนส่งเช่นสินค้าประเภทยางพารา , น้ำมันปาล์ม และหรือสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการส่งมอบ โดยให้การขนส่งผ่านท่าเรือเชียงแสน – หรือการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3 เป็นทางเลือกระหว่างการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะเร็วกว่าแต่ก็แพงกว่า อย่างไรก็ตาม การขนส่งเข้าไปเมืองชายฝั่งตะวันออกของจีนดังกล่าว ก็จะต้องพิจารณาจากปัจจัยเชิงต้นทุนเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่าและเป็นเส้นทางสากล (International) มากกว่าใช้เส้นทางจากท่าเรือเชียงแสน

ระยะทางของเส้นทาง R3E จากกรุงเทพ - คุนหมิง

Routeing	Activity	Distance (Km)	Time
กรุงเทพฯ - เชียงราย	Transport	830	10 hrs
เชียงราย — เชียงของ	Transport	110	1.5 hr
เชียงของ — ห้วยทราย	Border crossing	N/A	-
ห้วยทราย - บ่อเต็น	Transport	228	4 hrs
บ่อเต็น - บ่อหาน	Border crossing	N/A	-
บ่อหาน — จิ่งหง	Transport	330	6 hrs
จิ่งหง - คุนหมิง	Warehouse Distribution	538	8 hrs
Total	N/A	2,036	-

ยุทธศาสตร์ด้านการตลาดเพื่อให้มีการใช้ท่าเรือเชียงแสน[2]

การพัฒนาท่าเรือเชียงแสนในเชิงการตลาด จะต้องมองศักยภาพของทางเลือกการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเปิดท่าเรือในปี 2554 ซึ่งเป็นจังหวะเดียวกับสะพานข้ามแม่โขงคงใกล้จะเสร็จ จะต้องมองในด้านการแข่งขัน จำเป็นที่จะต้องมีระบบการตลาดเชิงรุก ซึ่งไม่ควรมองสินค้าที่มาจากมณฑลยูนาน แต่ควรจะใช้ศักยภาพเชิงพื้นที่ในฐานะที่คุนหมิงเป็นมณฑลที่ติดต่อกับเมืองอุตสาหกรรมที่สำคัญของจีน เช่น นครฉงชิ่ง หรือเมืองเฉินตู ซึ่งทั้งสองเมืองนี้จีนได้พัฒนาให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ ซึ่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรทำตลาดเชิงรุกในการมีตัวแทนที่นครคุนหมิงและเมืองจิ่งหง ซึ่งจะเป็น HUB Link เชื่อมไปสู่มณฑลที่สำคัญอีกหลายเมือง ประกอบด้วย มณฑลกวางตุ้งหรือกวางตง ซึ่งอยู่ตามชายแดนฝั่งทะเลตอนใต้ของจีน เป็นมณฑลที่มี GDP สูงที่สุดของประเทศจีน และมีเขตเศรษฐกิจพิเศษถึง 3 แห่ง ได้แก่ เซินเจิ้น จูไห่ และซานโกว ซึ่งกวางตุ้งถือเป็นตลาดแหล่งผลิตสำคัญของจีน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายมีมูลค่ามากกว่า 250 พันล้านหยวน โดยเมืองเซินเจิ้นและต่งกวานเป็นฐานการผลิต โดยนครกวางโจวเป็นศูนย์กระจายสินค้า เสื้อผ้าจีนผลิตมากเป็นที่หนึ่งของประเทศ ซึ่งสามารถเชื่อมเส้นทางเข้าคุนหมิงและนครจิ่งหง และปรับเปลี่ยนหมดขนส่ง ซึ่งจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะเพิ่มประเภทของสินค้าให้มาใช้บริการของท่าเรือเชียงแสน นอกจากนี้ คุนหมิงยังมีเนื้อที่ติดกับมณฑลกวางสี โดยมีนครหนานหนิงเป็นเมืองหลวง ซึ่งหนานหนิงซึ่งเป็นเมืองเกษตรกรรม ซึ่งทำตลาดเชิงรุกไปในมณฑลที่มีอาณาบริเวณติดกับยูนาน เช่น หูหนัน , มณฑลหูเป่ย ล้วนแต่จะเป็นการส่งเสริมต่อการเพิ่มจำนวนสินค้าที่จะเข้าท่าเรือ โดยเฉพาะเมื่อจีนสามารถเชื่อมการขนส่งทางราง

ประเด็นสำคัญในการทำตลาดเชิงรุกจะต้องมีการกำหนดสินค้าที่มีลักษณะเหมาะสม ทางกายภาพที่จะประหยัดมากกว่าในการปรับเปลี่ยนมาใช้การขนส่งในเส้นทางผ่านแม่น้ำโขง โดยการเทียบต้นทุนกับการขนส่งผ่านทางถนน หรือการเปรียบเทียบเวลาที่สั้นกว่ากับขนส่งทางทะเล จากเมืองท่าเซินเจิ้น หรือฮ่องกง ซึ่งต้องขนส่งอ้อมไปทางแหลมฉบัง ใช้เวลามากกว่า 11-12 วัน ขณะที่การขนส่งทางถนนแล้วมาเปลี่ยนโหมดขนส่งทางแม่น้ำโขง จะใช้เวลา 4-5 วัน ก็จะร่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้สองเท่าหรือมากกว่านั้น ขณะที่การขนส่งน้ำมันและยางพารา โดยมีปลายทางอยู่นครคุนหมิง การขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีต้นทุนที่ต่ำกว่า และมีขั้นตอนผ่านศุลกากรที่ยุ่งยากน้อยกว่า ซึ่งจากการศึกษาพบว่าจากการสร้างเขื่อนของประเทศจีน กลับส่งผลประโยชน์ต่อการขนส่งที่สามารถทำได้ตลอดทั้งปี เพราะจีนจะมีการเปิดเขื่อนไล่น้ำตามเรือให้ล่องลงมา ซึ่งจะทำให้เรือจากท่าเรือเชียงแสนสามารถกำหนดเป็นเวลาที่จะทวนน้ำไปจนถึงประเทศจีน ซึ่งจีนได้มีการระเบิดเกาะแก่งเพื่อขยายร่องน้ำ ให้เรือขนาดร้อยตันวิ่งได้ทั้งปี ส่วนเรือขนาด 300 – 500 ตัน อาจจะวิ่งได้ในช่วงน้ำหลาก ซึ่งทางประเทศจีนคาดว่าในอีก 3 ปีข้างหน้า การจราจรทางน้ำจะมีปริมาณที่มากขึ้น ซึ่งจีนคาดการณ์ว่าจะเป็นการขนส่งน้ำมันประมาณ 300,000 ตัน แก๊ซธรรมชาติ 300,000 ตัน และยางพารา และมีผู้โดยสารมากขึ้น

---

[2] ธนิต โสรัตน์ รายงานการศึกษาความพร้อมและการเตรียมกาลข R3E (เชียงของ – คุนหมิง) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (หน้า 71-78)

ภายใต้ข้อตกลงการพัฒนาแม่น้ำโขงของ GMS ประเทศจีนได้ระเบิดเกาะแก่งต่างๆ เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งจากหนานเต๋อบ้า เมืองซือเหมาจนถึงหลักเขตหมายเลข 243 โดยการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนจะใช้เรือขนาดตั้งแต่ 100-300 เมตริกตัน จะเป็นท่าเรือหลักของไทยบนแม่น้ำโขง ระยะทางจากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของไทย **สำหรับการขนส่งทางแม่น้ำโขงจะมีระยะทาง 287 กิโลเมตร จะถึงท่าเรือกวนเล่ย** ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของจีน ซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าได้ทั้งปี เนื่องจากในช่วงหน้าแล้งประมาณเดือนพฤศจิกายน จนถึงเดือนเมษายน ทางจีนจะควบคุมการปล่อยน้ำจากเขื่อน โดยเปิดน้ำ 4 วัน และปิด 3 วัน โดยระดับน้ำจะต่ำสุดในเดือนพฤษภาคม ระดับน้ำจะเหลือเพียง 1.3 เมตร หากช่วงหน้าน้ำเดือนกรกฎาคม ระดับน้ำจะสูงประมาณ 8-10 เมตร ซึ่งเรือจะบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ ประมาณ 300-500 เมตริกตัน แต่หากเป็นช่วงหน้าแล้งจะบรรทุกสินค้าเพียง 80-100 เมตริกตัน **ส่วนในหน้าน้ำการขนส่งสินค้าสามารถขนส่งไปจนถึงท่าเรือจิ่งหง ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไปอีก 73 กิโลเมตร** และหากในช่วงหน้าน้ำจะสามารถขนสินค้าไปจนถึงท่าเรือซือเหมา (Simao) ห่างจากจิ่งหงเป็นระยะทางประมาณ 75 กิโลเมตร ซึ่งท่าเรือซือเหมา ซึ่งเป็นท่าเรือสุดท้ายของจีนบนแม่น้ำโขง เพราะหลังจากนั้นแม่น้ำโขงจะไหลไปทางตะวันตก

การทำยุทธศาสตร์และการตลาดของท่าเรือเชียงแสน 2 จะต้องเป็นท่าเรือพันธมิตรกับท่าเรือกวนเล่ย (Guanlei) ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญของจีนสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนของไทยกว่า 80-90% จะต้องมาขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งสร้างตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993 ห่างจากด่านชายแดนหม่อฮั้ง (บ่อหาน) ประมาณ 102 กิโลเมตร **โดยโครงการแรกลงทุนไป 258 ล้านหยวน ประกอบด้วย หน้าท่ายาวกว่า 300 เมตร เป็นลักษณะลาดเป็นระดับ สำหรับขนถ่ายสินค้า** ซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าในปี 2005 มีเรือเข้า-ออกกว่า 2,847 เที่ยวคิดเป็นน้ำหนัก 68,000 เมตริกตัน เป็นมูลค่าประมาณ 460 ล้านหยวน สินค้าเกือบทั้งหมดส่งมาประเทศไทยที่ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย แต่บางครั้งเรือจีนก็ไปขนถ่ายนอกท่าเรือเชียงแสน ทางจีนบอกว่าขาดดุลไทยเพียง 550 ล้านบาท (เฉพาะผ่านการขนส่งทางแม่น้ำโขง) ขณะที่ตัวเลขของไทยได้ดุลการค้า 2,041 ล้านบาท โดยสินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนที่สำคัญก็คือน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่ง ป.ต.ท. จะขนน้ำมันส่งไปขึ้นท่าจิ่งหง ปีละ 2,800 เที่ยว หรือประมาณน้ำมัน 150,000 ตัน นอกจากนี้ก็มี ยางแผ่น , มังคุด , ลิ้นจี่ , ทุเรียน , ลำไยแห้ง , น้ำมันพืช ซึ่งจะส่งต่อไปที่นครคุนหมิงและเมืองฮกเกี้ยน ส่วนสินค้านำเข้าจะมีพืชจากจีน ผัก ผลไม้ , กระเทียม ซึ่งส่งมาจากคุนหมิงเมืองหูหนานและเมืองเฉินกง ซึ่งเป็นเมืองปลูกผักกะหล่ำที่สำคัญของยูนาน

ระยะทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยผ่านทางแม่น้ำโขง

Routeing	Activity	Cost (USD/Ton)	Distance (Km)	Time
กรุงเทพฯ - เชียงราย	Transport	28	830	10 hrs
เชียงราย – ท่าเรือเชียงแสน	Transport	28*	60	1 hr
ท่าเรือเชียงแสน	Loading/Unloading Inspection fees	3 1.5	N/A	6 hrs
ท่าเรือเชียงแสน–ท่าเรือจิ่งหง	Transport	42	360	48 hrs
ท่าเรือจิ่งหง	Loading/Unloading Inspection VAT	2 75 60	N/A	7 hrs
ท่าเรือจิ่งหง – ลุนหมิง	Transport	45	534	8 hrs
ลุนหมิง	Warehouse Distribution	7 7	50	8 hrs
Total	N/A	270.5	1,834	88 hrs 21

ที่มา : compiled from Jinxin (2007) & Field data

อัตราค่าขนส่งของเรือสินค้าในแม่น้ำโขง

จากการศึกษาด้วยวิธีสอบถามจากผู้ประกอบการจีน พบว่า อัตราค่าขนส่งสินค้าจะมีการคิดทั้งแบบเป็นน้ำหนักและแบบเหมาจ่ายเป็นลำเรือคือขาล่องไปไทยประมาณ 220 หยวนต่อเมตริกตัน แต่ขากลับจากไทยมาจีนอัตราไม่แน่นอน มีตั้งแต่ 250-350 หยวน ขึ้นอยู่กับขนส่งช่วงฤดูไหน หรืออาจมีการคิดเหมาเป็นคันรถ หากรถขนขนาดกลางก็เหมาไปคันละ 1,000 หยวน โดยการขนถ่ายลงเรือก็ยังเป็นระบบดั้งเดิมคือกรรมกรแบกสินค้าขึ้น-ลง จากเรือ โดยอาศัยไม้กระดานแผ่นเดียวที่เรียกว่า “เทียว์” จากการสอบถามตารางการเข้า-ออกของเรือไม่แน่นอนไม่มี Schedule เรือเข้ามาก็ขนลงและก็ขนขึ้นสินค้าเต็มลำเรือก็ออก ระบบขนส่งด้วยเรือสินค้าในแม่น้ำโขงจะเป็นเรือเหล็กแบบเปิดระวาง ที่เรียกว่า “เรือฮั่วฉวน” หรือบ้างก็เรียกว่า “เรือจือหาน” แปลว่าเดินได้เอง แต่เรือประเภทนี้คนจีนในไทยจะเรียกว่า “เรือโป๊ะจ๊าย” ทั้งหมดอยู่ในมือนักธุรกิจของจีน หากเป็นเรือขนาด 300 ตัน จะมีห้องโดยสารอยู่ท้ายเรือบางลำดัดแปลงให้เป็นห้องนอนรวมไว้บริการนักท่องเที่ยวประเภทฝรั่งแบกเป้ **ท่าเรือกวนเล่ย มีโครงการที่ 2ในการขยายท่าเรือให้เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ (Container)** โดยจะมีหน้าท่ากว้าง 120 เมตร รองรับ Container ได้ 15,000 TEU ต่อปี และจะขยายเป็น 28,000 TEU ในปี ค.ศ. 2008 โดยจีนใช้งบประมาณกว่า 36 ล้านหยวน โดยการมีการพัฒนานำเครนยกตู้สินค้ามาใช้ เรียกว่า Gantry Crane หรือเครนหน้าท่า ที่จีนเรียกว่า “หลงเมินเกียว” แปลว่า ที่ยกมังกรยักษ์ แบบที่ใช้ขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือฉงชิ่ง ริมแม่น้ำแยงซีเกียง ทางภาคตะวันตก นอกจากนี้ จีนได้ต่อเรือสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 300 ตันลำแรกของแม่น้ำโขง ชื่อเรือ“เจียไค่” (HeHai) เป็นการร่วมลงทุนของบริษัทยูนานซือเหมาเดินเรือจำกัด โดยวิ่งขนส่งออกจากท่าเรือจิ่งหงมาท่าเรือเชียงแสน **สินค้าส่วนใหญ่จากไทยจะมาสิ้นสุดที่ท่าเรือกวนเล่ยและ**

จะถูกขนส่งทางถนนต่อไปยังนครคุนหมิงระยะทาง 650 กิโลเมตร ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าเข้าสู่ประเทศจีน จากการสอบถามการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์บนเส้นทางแม่น้ำโขงยังเป็นลักษณะ Domestice Container ไม่ใช่ Overseaคือเป็นการขนส่งภายในประเทศ เพราะเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงยังไม่เป็นเส้นทางเดินเรือสากล ระบบการประกันภัยสินค้ายังไม่มี

ปัจจัยและข้อควรระวังซึ่งต้องได้รับการแก้ไขเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

1) **การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของจีน** ทางการจีนมีการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มใน 3 อัตรา คือ ร้อยละ 0 สำหรับสินค้าส่งออก ร้อยละ 13 สำหรับสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมบางประเภท และร้อยละ 17 สำหรับสินค้าทั่วไป โดยมีระเบียบปฏิบัติที่เหมือนกันทั้งกับสินค้านำเข้าและสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ทั้งนี้ การเก็บภาษีดังกล่าวจะเก็บ ณ ด่านศุลกากร และบังคับใช้ทั้งระดับรัฐบาลกลางและระดับมณฑล
2) **การขอใบอนุญาตการนำเข้า** จีนกำหนดมาตรฐานบริษัทการค้า (Trading firm) ที่จะได้รับอนุญาตทำธุรกรรมส่งออก / นำเข้าไว้สูง เช่น บริษัทที่สามารถประกอบธุรกรรมนำเข้า/ส่งออก ต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำตามกำหนด หรือหากเป็นบริษัทร่วมทุน ต้องมีต้นทุนจดทะเบียนสูง การนำเข้าจึงต้องอาศัยบริษัทจีนเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม จีนได้ปรับปรุงกฎหมายการค้าฉบับใหม่ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นไป ซึ่งจะให้สิทธิผู้ส่งออก/นำเข้าของจีน สามารถดำเนินธุรกิจส่งออก/นำเข้ากับต่างประเทศได้โดยตรง โดยไม่จำเป็นต้องผ่าน Trading Firm ของจีน และดูแลด้วยระบบการขึ้นทะเบียนแทนการใช้ระบบใบอนุญาตในปัจจุบัน
3) **การตรวจสอบทางด้านสุขอนามัยพืช (SPS)** จีนกำหนดให้สินค้าเกษตรที่นำเข้าจากต่างประเทศ ต้องได้รับการตรวจสอบทางด้านสุขอนามัยพืช ณ เมืองท่านำเข้า โดยก่อนการส่งออกสินค้าผัก ผลไม้จากไทย บริษัทนำเข้าจะต้องขอ ใบอนุญาตด้านสุขอนามัย (Inspection Quarantine License) จากหน่วยงานควบคุมคุณภาพและกักกันโรคของจีน (AQSIQ : General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine) ก่อนอย่างน้อย 30 วัน ใบอนุญาตมีอายุ 6 เดือน และเมื่อสินค้ามาถึงท่า จะทำการตรวจสอบสุขอนามัยอีกครั้ง โดยการสุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบเพียงจำนวนหนึ่ง และจะทำการปล่อยสินค้าที่เหลือออกไป
4) **ใบผ่านแดนประกอบการนำเข้า** หากสินค้าส่งออกไม่ได้ส่งตรงไปจีน ศุลกากรส่วนกลางของจีน ได้ประกาศให้สินค้าที่ส่งผ่านฮ่องกงและมาเก๊าเข้าสู่จีน ต้องผ่านการตรวจสอบและรับรองสินค้า (ใบตราส่งสินค้า) และมี Certification of Non-Manipulation จากผู้ประกอบการฮ่องกงหรือมาเก๊า ซึ่งจดทะเบียนกับรัฐบาลจีนในฐานะเป็นผู้ตรวจสอบรับรองสินค้า และออกใบรับรองผ่านแดน เพื่อเป็นหลักฐานทางพิธีการศุลกากรและรับรองว่ามิได้มีการดัดแปลงสภาพสินค้า เมื่อสินค้าผ่านฮ่องกงและมาเก๊าก่อนส่งเข้าจีน

5) **ปัญหาเรื่องภาษี** เพราะการค้าไทย-จีน ไม่สามารถเหมือนการค้าชายแดน เพราะว่าคนไทยทำธุรกิจชายแดน เป็นภาษีพิเศษ จีน พม่า ลาว ก็เหมือนการค้าชายแดน เพราะมีภาษีพิเศษ
6) **ข้อจำกัดของระดับน้ำในการขนส่งทางน้ำ** ในช่วง 1 ปี ระดับน้ำที่เหมาะสมในการขนส่งจะมีเพียง 6 เดือน หากน้ำเยอะราคาค่าขนส่งก็จะเป็น 150 หยวนต่อ 1 ตัน หากเป็นช่วงหน้าน้ำแห้งทำให้ไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้มาก ทำให้มีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ราคาค่าขนส่งจะเป็น 350 หยวนต่อ 1 ตัน (ราคาก่อนปรับราคาน้ำมัน)
7) **หากไปเส้นทางขนส่งทางบกต้องผ่านลาวกับพม่า** ต้องมีค่าธรรมเนียมพิเศษ ทำให้ต้นทุนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน
8) **การพัฒนาท่าเรือที่เชียงแสน** ซึ่งจะให้เป็นท่าเรือที่สมบูรณ์ในอนาคตอีก 3 ปีข้างหน้า ปัญหาที่เกิดขึ้นยอมรับว่าการขนส่งสินค้าในเรือใหญ่ไม่ได้ จึงอยากจะขอความร่วมมือระหว่างไทยและจีนในการพัฒนาในจุดนี้ การขนส่งสินค้าในอนาคตอยากให้จีนพัฒนาเป็นระบบคอนเทนเนอร์เพื่อรองรับการค้าที่มีปริมาณมากขึ้น
9) **ความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการสร้างเขื่อนและการขุดรอกแม่น้ำโขง** ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งการขุดรอกแม่น้ำ ซึ่งทางจีนแจ้งว่าเป็นประโยชน์ ขณะที่ไทยบอกว่าส่งผลกระทบต่อการตื้นเขินของแม่น้ำ เพราะจะมีช่วงที่น้ำขึ้นน้ำลงไม่แน่นอน หากฝนตกน้ำก็ขึ้น หากฝนไม่ตกน้ำก็น้อย
10) **ผลกระทบข้อตกลงการค้าเสรี ไทย-จีน (FTA)**มีการศึกษาเกี่ยวกับการค้าไทยจีนที่ดีขึ้น นักลงทุนสนใจมาก **แต่สินค้าของจีนเข้าไปที่ไทยมากกว่าและจีนมีโครงการสร้างศูนย์การนำเข้าผักของไทย และส่งออกไปที่เมืองต่าง ๆของจีน ซึ่งจะสร้างขึ้นที่เชียงรุ่ง มีตัวเลขมูลค่าการนำเข้าส่งออกระหว่างไทย จีน การนำเข้าเพิ่ม 80% ส่งออกเพิ่มขึ้น 110%** โดยจีนมีโครงการปลูกผักที่เมืองไทยและเชียงรุ่ง ได้แก่ กะหล่ำปลี กระเทียมหลายพันธุ์ ถั่วลันเตา ผักชี และ**มีโครงการปลูกยางพาราของจีน ยังมีความต้องการยางพาราอีก 2 แสนตัน** ขณะที่ในประเทศจีนผลิตได้ 6 แสนตัน **ปัจจุบันจีนนำเข้ายางพารา 1.8 ล้านตัน มากที่สุดในโลก**

****