

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1 ข้อมูลทั่วไปของอำเภอเชียงแสน และการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ก่อนมี

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

เนื่องจากรายงานการศึกษานี้มีขอบเขตพื้นที่การศึกษาในอำเภอเชียงแสน ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนที่ต้องเปิดรองรับเรือพาณิชย์ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ และจะต้องได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนตามหัวข้อของรายการศึกษานี้ ในหัวข้อนี้จึงจะกล่าวถึงข้อมูลที่รวบรวมได้เกี่ยวกับอำเภอเชียงแสน ในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการเดินเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ คือช่วงเวลานับถึงปี พ.ศ. 2544 (ปีที่ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์มีผลบังคับใช้) ทั้งสภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไป ลักษณะของการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน และลักษณะการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรที่พึ่งพาแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตในอำเภอเชียงแสน รวมทั้งแนวนโยบายของประเทศไทยและประเทศจีนเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับเปรียบเทียบให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือพาณิชย์ ที่จะกล่าวถึงในส่วนต่อไปของรายงาน

4.1.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไปของอำเภอเชียงแสน ก่อนมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

จากเอกสารแผนแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จัดทำโดยสำนักงาน โบราณคดีและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่ 6 เชียงใหม่ กรมศิลปากร กระทรวงศึกษาธิการ มีข้อมูลกล่าวถึงอำเภอเชียงแสนในช่วงประมาณปี พ.ศ. 2540 ส่วนหนึ่งสรุปได้ว่า

อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่ทั้งหมด 544 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 364,250 ไร่ คิดเป็นพื้นที่ประมาณร้อยละ 4.47 ของพื้นที่จังหวัดเชียงรายทั้งหมด มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นพื้นที่ชุมชนเมืองประมาณ 2.26 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,419.5 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.41 ของพื้นที่อำเภอเชียงแสน ซึ่งได้แก่ชุมชนเทศบาลเวียงเชียงแสน และใช้เป็น

พื้นที่ชุมชนชนบทประมาณ 19,202.5 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.54 ของพื้นที่อำเภอเชียงแสน ที่ดินส่วนที่เหลือส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ประมาณร้อยละ 71.28 ของพื้นที่ สำหรับบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นคือบริเวณริมแม่น้ำโขง 2 แห่ง คือบริเวณริมที่ตั้งของสามเหลี่ยมทองคำ บ้านสบรวก ตำบลเวียง และบริเวณท่าเรือบริการนักท่องเที่ยว ตั้งอยู่ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำลงมาทางใต้ของแม่น้ำโขงประมาณ 11 กิโลเมตร ใกล้กับที่ว่าการอำเภอเชียงแสน อยู่ในเขตตำบลเวียงเช่นกัน

โดยในบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นริมฝั่งแม่น้ำโขงนี้จะมีทั้งตลาด ร้านค้า สถานีจอรถโดยสาร วัดและโรงเรียน และสถานที่ราชการต่าง ๆ ตั้งอยู่ในบริเวณดังกล่าว ซึ่งมีถนนตัดผ่านริมแม่น้ำโขงบริเวณชุมชน สามารถเดินทางผ่านไปถึงอำเภอแม่สาย อำเภอเมือง และอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายได้โดยสะดวก บริเวณนี้จึงนับว่ามีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจมาตั้งแต่อดีตมาแล้ว

เชียงแสนเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญที่ต่อเนื่องจากอำเภอแม่สาย มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักทั่วไปจากการเป็นที่ตั้งของสามเหลี่ยมทองคำ ซึ่งเป็นสันดอนปากแม่น้ำรวกบริเวณที่ไหลมาบรรจบกับแม่น้ำโขง และเป็นบริเวณที่พรมแดนของ 3 ประเทศคือ ไทย เมียนมาร์ และลาว มาบรรจบกัน นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นโบราณสถานรวมทั้งวัดหลายแห่ง และมีขนบธรรมเนียมประเพณีพื้นบ้านดั้งเดิมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว จึงมีนักท่องเที่ยวมาเยือนเป็นจำนวนมากตลอดทั้งปี

เศรษฐกิจของอำเภอเชียงแสนจึงเกี่ยวกับการบริการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ มีโรงแรมขนาดใหญ่และห้องพักรับบริการนักท่องเที่ยวจำนวนมาก รวมทั้งมีร้านค้า ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก และมีบริการอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวเช่นบริการเรือเร็วล่องแม่น้ำโขง บริการทัวร์โบราณสถาน สามารถพบเห็นได้ทั่วไปในบริเวณริมแม่น้ำโขงดังกล่าว

นอกเหนือจากบริเวณชุมชนหนาแน่นริมฝั่งแม่น้ำโขงที่กล่าวมา พื้นที่ส่วนที่เหลือจะใช้เพื่อการเกษตรกรรมเกือบทั้งหมด โดยจะปลูกข้าวและยาสูบเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้เป็นพวกพืชผักสวนครัว ข้าวโพด และมันสำปะหลัง เป็นต้น ซึ่งการเกษตรกรรมเหล่านี้มีความอุดมสมบูรณ์ดี เพราะได้น้ำจากแม่น้ำบริเวณรอบ ๆ เมืองเชียงแสน คือ แม่น้ำโขง แม่น้ำกก และแม่น้ำคำ

เนื่องจากอำเภอเชียงแสนเป็นเมืองที่มีประวัติความเป็นมายาวนาน มีร่องรอยของโบราณสถาน เช่น กำแพงเมือง คูเมือง และป้อมประตูเมืองเก่าอยู่ทั่วไป บริเวณอำเภอเชียงแสนส่วนหนึ่งจึงเป็นพื้นที่อนุรักษ์โบราณสถานและโบราณวัตถุ ตามโครงการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน ซึ่งได้รับการคุ้มครองโดยกรมศิลปากร กระทรวงศึกษาธิการ เพื่อจัดตั้งเป็นเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน มีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นริมฝั่งแม่น้ำโขงและพื้นที่รอบนอกบริเวณดังกล่าวอีกส่วนหนึ่ง เป็นบริเวณกว้างประมาณ 2,970 ไร่ 3 งาน 12 ตารางวา หรือประมาณ 4.75 ตารางกิโลเมตร ตั้งแต่บริเวณคอยเชียงเมียง บ้านสบรวก เขตสุขาภิบาลเวียง

เชียงใหม่ในขณะนั้น(ปัจจุบันเป็นเขตเทศบาลเวียงเชียงใหม่, ผู้เขียน) และเขตบ้านเชียงแสนน้อย ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ตั้งอยู่ริมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำโขง หรือบริเวณด้านทิศตะวันออกของที่ราบลุ่มขนาดใหญ่ในจังหวัดเชียงราย

ซึ่งจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมได้ทำให้มีการใช้ที่ดินอย่างสับสนและหนาแน่น เกิดปัญหาการรุกล้ำพื้นที่โบราณสถาน ทั้งจากหน่วยงานของรัฐบาล ซึ่งทำไปด้วยความต้องการที่จะนำความเจริญเข้ามาสู่พื้นที่ โดยไม่คำนึงถึงร่องรอยของความเจริญรุ่งเรืองของอารยธรรมในอดีต และจากการรุกล้ำขยายพื้นที่ของประชาชนทั้งเพื่อการอยู่อาศัยและเพื่อการทำการเกษตร ทำให้โบราณสถานในพื้นที่โครงการเมืองประวัติศาสตร์เชียงใหม่ล้อมโตรมลงอย่างมาก (กระทรวงศึกษาธิการ กรมศิลปากร สำนักงานโบราณคดีและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่ 6 เชียงใหม่, ม.ป.ป., น. 29-37)

จากข้อมูลข้างต้นในหัวข้อนี้ อาจสรุปได้ว่าอำเภอเชียงแสนเป็นที่ตั้งในอดีตของเมืองเชียงใหม่ที่มีประวัติความเป็นมายาวนาน และเมื่อผ่านมาถึงยุคปัจจุบัน ได้กลายเป็นเมืองท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่ยังคงมีโบราณสถานและโบราณวัตถุหลงเหลืออยู่มาก ซึ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และมีความสำคัญจนรัฐบาลต้องสงวนเป็นพื้นที่อนุรักษ์ แต่ต้องประสบปัญหาการรุกล้ำพื้นที่โบราณสถานและการใช้พื้นที่ ๆ ไม่เป็นระเบียบ โดยเฉพาะในบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่นริมฝั่งแม่น้ำโขง อันเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่อนุรักษ์ด้วย เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมที่กระจุกตัวในบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น โดยการท่องเที่ยวเป็นพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญของอำเภอเชียงแสน มีธุรกิจที่เกี่ยวข้องอยู่เป็นจำนวนมากตามที่ระบุในเอกสารที่อ้างถึงข้างต้น

ส่วนพื้นที่นอกบริเวณชุมชนหนาแน่นริมฝั่งแม่น้ำโขงดังกล่าวยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณแหล่งชุมชนริมฝั่งแม่น้ำโขง โดยประชากรที่ทำการเกษตรกรรมในพื้นที่เหล่านั้นสามารถพึ่งพาตนเองได้เนื่องจากที่ดินมีความอุดมสมบูรณ์และสามารถทำการเกษตรกรรมได้ผลผลิตดี

ตามที่กล่าวมา การท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยว และการเกษตรกรรมจึงเป็นสองส่วนสำคัญที่เป็นพื้นฐานเศรษฐกิจของอำเภอเชียงแสนในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการเดินเรือพาณิชย์ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ส่วนการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางแม่น้ำโขงซึ่งในช่วงเวลานั้นยังไม่ถูกระเบียบหรือข้อตกลงอย่างเป็นทางการนั้นมีอยู่น้อยมากเมื่อเทียบกับในปัจจุบัน ตามที่จะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป

4.1.2 การค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน ก่อนมี ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

ถึงแม้ว่าแม่น้ำโขงจะเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สามารถเชื่อมต่อประเทศไทย-จีนเข้าด้วยกันด้วยระยะทางเพียงประมาณ 331 กิโลเมตร แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดทั้งในเรื่องของสภาพตามธรรมชาติของแม่น้ำโขงที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องยังไม่มีการตกลงร่วมกันอย่างเป็นทางการ จึงทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนก่อนหน้านี้มีปริมาณน้อยมาก

จากข้อมูลมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนที่รวบรวมได้ ตามที่ได้กล่าวถึงข้างแล้ว ในส่วนของบทนำ (โปรดดูตาราง 1 มูลค่าการค้าชายแดนไทย – จีนตอนใต้ผ่านทางอำเภอเชียงแสน ระหว่าง พ.ศ. 2535-2545 ประกอบ) พบว่ามูลค่าการค้าที่เคยบันทึกไว้เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 มีการส่งออกจากประเทศไทยผ่านอำเภอเชียงแสนไปยังประเทศจีนเพียง 0.2 ล้านบาท และไม่มีบันทึกการนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนผ่านช่องทางดังกล่าวเลย ส่วนในปีต่อ ๆ มาปริมาณการค้าเริ่มขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับอย่างต่อเนื่อง และมีการปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดระหว่างปี พ.ศ. 25421 – 2543 (ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์มีผลบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2544) คือมีมูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้นจาก 386.1 ล้านบาท เป็น 868.4 และ 1,154.2 ล้านบาทตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางอำเภอเชียงแสนที่เพิ่มขึ้นเป็นลำดับอย่างต่อเนื่องนี้ นายพัชรดิษฐ์ สินสวัสดิ์ นายด่านศุลกากรเชียงแสน ให้ความเห็นว่ามีที่มาจาก การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่องในระยะหลายปีที่ผ่านมา ประกอบกับนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศจีนที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคตะวันตกซึ่งรวมถึงมณฑลยูนนานมากขึ้น ทำให้การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนตอนใต้ซึ่งมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวกที่สุด ทำให้ปริมาณการค้าขยายตัวอย่างต่อเนื่องตามไปด้วย ส่วนมูลค่าการค้าเติบโตอย่างก้าวกระโดดในช่วงปี พ.ศ. 2541 – 2543 นั้น นายพัชรดิษฐ์ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า นอกจากเหตุผลตามที่กล่าวมาแล้ว สาเหตุอีกประการหนึ่งน่าจะเนื่องมาจากการที่ประเทศจีนได้ก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่กั้นแม่น้ำโขงในเขตประเทศจีนแล้วเสร็จในช่วงปีดังกล่าว ประกอบกับได้ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงในเขตประเทศจีนไปแล้วบ้าง ทำให้การควบคุมปริมาณน้ำและการเดินเรือในแม่น้ำโขงทำได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น ปริมาณการค้าจึงเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังกล่าว ก่อนที่จะเพิ่มขึ้นอีกในปีต่อมาเมื่อข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์มีผลบังคับใช้แล้ว อย่างไรก็ตาม ก่อนหน้านี้มูลค่าการค้าที่ไม่ผ่านพิธีการทางศุลกากรและไม่ได้บันทึกไว้นั้นคาดว่าจะมีมากกว่านี้อีกมาก (พัชรดิษฐ์ สินสวัสดิ์, ไพบูลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

ความเห็นของนายด่านศุลกากรเชียงแสนส่วนหนึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากรายงานของ สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง สถานการณ์การค้าเชียงแสน ที่ระบุว่าในอดีต ก่อนที่จะมีการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตามข้อตกลง การค้าระหว่างประเทศไทย-จีนทาง ภาคเหนือมีน้อยมาก โดยต้องอาศัยการขนส่งทางบกผ่านประเทศเมียนมาร์หรือลาว ส่วนใหญ่จะเป็น การส่งออกจากประเทศไทยผ่านทางด่านศุลกากรที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ข้ามแม่น้ำ โขงไปขึ้นฝั่งที่ประเทศลาว และส่งต่อออกไปยังประเทศจีน สินค้าส่งออกในช่วงนั้นจะเป็นรถยนต์ ไข่แล้วเป็นหลัก ส่วนการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงนั้นยังมีข้อจำกัดหลายเรื่อง เช่น สภาพทาง กายภาพของแม่น้ำ และกฎระเบียบในการเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นต้น จากข้อมูลที่บันทึกไว้ ใน ปี พ.ศ. 2535 มีการส่งออกไปยังประเทศจีนผ่านเส้นทางคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงเป็นมูลค่า เพียง 0.2 ล้านบาท และไม่มีการนำเข้าสินค้าจากจีนเลย จนกระทั่งมีการพัฒนาทางการค้ามาเป็น ลำดับ จีนเริ่มส่งออกสินค้ามายังประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะผลไม้เมืองหนาวและสินค้า เกษตรกรรม จึงมีการเปลี่ยนมาใช้เส้นทางขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำโขงตรงมาจากประเทศจีน เนื่องจากใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า ทำให้การค้าระหว่างประเทศไทย-จีนด้านอำเภอเชียงแสน ขยายตัวมากขึ้นอย่างรวดเร็ว (สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป., น. 4-5)

ข้อมูลอีกส่วนหนึ่งจากรายงานการวิจัยของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค เรื่อง การศึกษาภาพรวมธุรกิจท้องถิ่นของอำเภอเชียงแสน กรณีศึกษาเขตพื้นที่ เทศบาลเวียงเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ระบุถึงข้อมูลจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่ อาศัยอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำโขง อำเภอเชียงแสน ว่า

ก่อนที่จะมีเรือจีนมาค้าขายแะเปิด ชาวบ้านได้เห็นเรือจีนมาสำรวจทางน้ำก่อน แต่จำไม่ได้แน่นอนว่าเป็นปีใด คาดว่าราวปี พ.ศ.2532 ประมาณ 10 โมงเช้ามีเรือแล่นตามกัน มา พอถึงหัวบ้านเรือก็เปิดหวูด ชาวบ้านได้ยินจึงออกมาดูที่ทำน้ำด้วยความตื่นตื่นเพราะไม่ เคยเห็นเรือใหญ่เท่านี้มาก่อน...

...ขณะที่เรือแล่นผ่านเวียงเชียงแสน คนในเรือก็ออกมายื่นโบกมือให้ชาวบ้าน ที่มางดูตามริมฝั่งน้ำ ชาวบ้านก็โบกมือตอบ ทุกคนเข้าใจว่าเป็นเรือจากจีนมาสำรวจดูเกาะ แก่ง ตามลำน้ำโขง เพราะได้ทราบข่าวจากทางอำเภอมาย่าง อีกไม่นานจึงมีเรือมาอีกครั้งหนึ่ง คราวนี้เป็นเรือท่องเที่ยวสูง 3 ชั้น แล่นมาจอดที่ทำน้ำใกล้สถานีอนามัย ลุงคำตันบอกว่า มี ทหารเรือของจีนแต่งชุดขาว ขึ้นมาเข้าแถวบนดาดฟ้าเรือโยกมือทักทายกับชาวบ้านที่มาง ดูที่ทำน้ำ ชาวบ้านก็โบกมือตอบกันเป็นเอิกเกริก ต่อมามีคณะฝ่ายไทยลงไปจับมือสวัสดีกับ

เงินที่คืนมาแล้วพากันขึ้นไปบนเรือ จากนั้นก็มีการเลี้ยงฉลองกันทั้งบนเรือและทำน้ำเปิดไฟสว่างไสว... (นิภาวรรณ วิชัย และคณะ, 2549)

ส่วนลักษณะของการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน ตั้งแต่เดิมที่มีปริมาณการค้าไม่มากนัก มีข้อมูลระบุว่าจะเป็นการค้าระหว่างพ่อค้าท้องถิ่นของฝ่ายไทยและจีนมาเจรจาแลกเปลี่ยนสินค้ากันเอง โดยพ่อค้าจีนจะนำสินค้า เช่น ผลไม้จากจีนมาขายให้พ่อค้าไทย โดยเป็นลักษณะของการฝากขาย เมื่อขายได้แล้วพ่อค้าไทยก็จะนำเงินมาชำระค่าสินค้าให้ หรืออาจจะเป็นการแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ทางพ่อค้าจีนต้องการ เพื่อนำกลับไปขายยังประเทศของตน ต่อมาเมื่อปริมาณการค้าขยายตัวมากขึ้น การค้าในลักษณะของการนำสินค้ามาแลกเปลี่ยนกันเริ่มลดน้อยลง จะเป็นการซื้อขายโดยชำระราคากับเป็นเงิน โดยใช้สกุลเงินของประเทศของตน เช่น พ่อค้าไทยชำระเงินค่าสินค้าของพ่อค้าจีนเป็นเงินหยวน และพ่อค้าจีนที่ซื้อสินค้าของไทยต้องชำระเป็นเงินบาท ถึงแม้ปัจจุบันจะมีมูลค่าการค้าสูงมากก็ตาม แต่การชำระเงินค่าสินค้านี้ยังเป็นการชำระด้วยเงินสดเป็นส่วนใหญ่ ยังไม่มีการใช้เอกสาร LC และการชำระเงินโดยการหักบัญชีเหมือนการค้าระหว่างประเทศโดยทั่วไป (สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป., น. 6)

จากข้อมูลตามที่กล่าวมานี้ อาจสรุปได้ว่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนนี้ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นมาเป็นลำดับอย่างต่อเนื่อง โดยการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องของประเทศจีนตั้งแต่คริสต์ทศวรรษ 1990 เป็นต้นมา และนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศจีนที่มุ่งจะพัฒนาเขตตอนในที่ไม่มีทางออกทะเลให้ทัดเทียมกับเขตตอนฝั่งตะวันออกของประเทศ (Go West) (United Nations, 2002, p. 5) เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ปริมาณการค้าระหว่างทั้ง 2 ประเทศเพิ่มมากขึ้น ส่วนสำหรับประเทศไทย เนื่องจากอำเภอเชียงแสนมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมที่จะเป็นเมืองท่าค้าขายกับประเทศจีน เนื่องจากมีแม่น้ำโขงไหลผ่าน จึงกลายเป็นช่องทางการค้าที่สำคัญระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนตอนใต้ผ่านการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขง และในภายหลังเมื่อมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์และมีการปรับปรุงร่องน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือในแม่น้ำโขงแล้ว ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางอำเภอเชียงแสนของประเทศไทยกับมณฑลยูนนานของประเทศจีนก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดมา ตามที่จะกล่าวถึงในส่วนต่อ ๆ ไป

4.1.3 ลักษณะของสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศโดยทั่วไปของแม่น้ำโขง และการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรที่พึ่งพาอาศัยแม่น้ำในการดำรงชีวิตในอำเภอเชียงแสน ก่อนมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

แม่น้ำโขงในเขตอำเภอเชียงแสน ที่มีการเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งมีจำนวนเรือขนส่งเพิ่มมากขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่องนั้น ก่อนหน้าที่จะมีการใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดังกล่าว แม่น้ำโขงมีสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศที่มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำได้พึ่งพาอาศัยใช้ประโยชน์ในการดำรงชีวิต

ข้อมูลในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศโดยทั่วไปของแม่น้ำโขงบริเวณอำเภอเชียงแสน และรูปแบบการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบให้ทราบว่าสภาพแวดล้อมของแม่น้ำโขง ตลอดจนประชากรที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงได้รับผลกระทบอย่างไรจากการเดินเรือพาณิชย์ที่จะกล่าวถึงในส่วนต่อ ๆ ไปของรายงานนี้

4.1.3.1 สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศโดยทั่วไปของแม่น้ำโขงบริเวณอำเภอเชียงแสน

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงในอำเภอเชียงแสน เชียงของ และเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย ซึ่งรวบรวมตีพิมพ์เป็นหนังสือเรื่อง คำให้การของคนท้ายน้ำ ระบุว่าก่อนที่จะมีโครงการพัฒนาต่าง ๆ ในตอนบนของแม่น้ำโขงนั้น ระบบนิเวศในแม่น้ำโขงยังคงมีความอุดมสมบูรณ์ โดยเฉพาะในเขตแม่น้ำโขงตอนบน ช่วงพรมแดนไทย-ลาว และไทย-เมียนมาร์ ซึ่งระบบนิเวศของแม่น้ำโขงมีความซับซ้อนและมีลักษณะเฉพาะ โดยเฉพาะระบบนิเวศที่มีแก่งเป็นหลัก ซึ่งเอื้อต่อความหลากหลายทางชีวภาพในแม่น้ำโขง (เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2549, น. 2)

ส่วนการศึกษาวิจัยเรื่องระบบนิเวศในแม่น้ำโขง ซึ่งได้ตีพิมพ์เป็นหนังสือเรื่อง แม่น้ำโขง แม่น้ำแห่งวิถีชีวิตและวัฒนธรรม ได้จำแนกระบบนิเวศในแม่น้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาว ตอนบนออกเป็น 11 ระบบ ได้แก่ ผาหรือแก่ง คก ดอน หาด ไร่ หอง หนอง แจ่มริมห้วย ริมฝั่ง และกว๊าน และระบุว่าระบบนิเวศเหล่านี้มีความสลับซับซ้อน โดยระบบนิเวศบางระบบก็จะมีพรรณพืชขึ้น เช่น แก่งหินจะมีต้นไคร้ (สาหร่ายปาก) เกิดขึ้นในช่วงหน้าน้ำลด พอถึงช่วงหน้า

น้ำหลากดันไคร้ก็จะจมอยู่ใต้น้ำและเน่าเปื่อยเป็นอาหารของปลา เป็นต้น (ไชยณรงค์ เศรษฐเชื้อ และคณะ, 2547, น. 2, 4)

และระบบนิเวศบางระบบ เช่น คก ซึ่งหมายถึงบริเวณน้ำลึกและมีกระแสน้ำไหลวน จะเป็นบริเวณที่อยู่อาศัยและวางไข่ของปลานานาชนิด ในช่วงฤดูน้ำหลากปลาจะว่ายเข้าไปตามคก ที่มีระดับน้ำลึก และว่ายเข้าไปวางไข่ในแม่น้ำหรือลำห้วยสาขาของแม่น้ำโขง เมื่อถึงฤดูน้ำลดปลาที่เข้าไปวางไข่ในแม่น้ำสาขาและลำห้วยก็จะอพยพลงมา และในช่วงหน้าแล้ง คกจะเป็นพื้นที่ทำปลาสำคัญของชาวประมงที่ทำการประมงในแม่น้ำโขง

ตามฤดูกาลปกติ ระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะเริ่มเพิ่มขึ้นในช่วงต้นฤดูฝน ราวเดือน มิถุนายน ไปจนถึงเดือนตุลาคม ซึ่งชาวบ้านเรียกว่า ฤดูน้ำใหญ่-ฤดูน้ำหลาก หลังจากนั้นเมื่อเข้าสู่ ฤดูแล้ง ระดับน้ำก็จะค่อย ๆ ลดลง และลดต่ำสุดเมื่อเข้าสู่เดือนเมษายน จากนั้นเมื่อถึงฤดูฝน ระดับน้ำในแม่น้ำโขงก็จะสูงขึ้นอีกและหนุนเข้าไปในแม่น้ำสาขา เช่น แม่น้ำอิง แม่น้ำกก เป็นต้น ชาวประมงที่ทำการประมงในแม่น้ำโขงก็จะเข้าไปหาปลาตามลำน้ำสาขากันมากขึ้น เนื่องจากแม่น้ำโขงมีขนาดกว้างใหญ่ในฤดูฝน การหาปลาจึงค่อนข้างลำบาก และในช่วงน้ำหลากนั้น ผาหรือแก่ง บางแห่งก็จะจมอยู่ใต้น้ำ ปลาก็จะเข้าไปอาศัยอยู่ตามแก่งหรือผาที่จมอยู่ใต้น้ำ โดย ดร.ชวลิต วิทยานนท์ นักวิชาการประมงระบุว่า แม่น้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาว มีพันธุ์ปลากว่า 200 ชนิด รวมถึงปลาหายากและใกล้สูญพันธุ์หลายชนิด เช่น ปลาบึก ปลาเทพา ปลาด้ามพร้า เป็นต้น และระบุว่าปัจจุบันบริเวณเดียวในแม่น้ำโขงที่ยังคงพบปลาบึกเดินทางขึ้นมาวางไข่คือเหนือ บ้านเมืองกาญจน์ในเขตอำเภอเชียงของ ขึ้นไปจนถึงรอยต่อระหว่างเชียงแสน-เชียงของ ซึ่งรวมถึง บริเวณแก่งคอนผีหลวงที่ถูกกำหนดให้ต้องระเบิดเพื่อปรับปรุงร่องน้ำสำหรับการเดินเรือ (เครือข่าย แม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2546, น. 10, 18)

ส่วนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำและสันดอนต้นในแม่น้ำ ในฤดูน้ำลดเป็นระยะเวลาประมาณ 5-6 เดือนในหนึ่งปี ตั้งแต่ประมาณช่วงปลายเดือนตุลาคมเป็นต้นไป จะมีพื้นที่ว่างริมฝั่งแม่น้ำโขง และบริเวณสันดอนที่โผล่พ้นน้ำ ที่ดินบริเวณเหล่านี้มีความอุดมสมบูรณ์จากแร่ธาตุที่ถูกน้ำพัดพามา ทับถมไว้ในฤดูน้ำหลาก และสามารถเพาะปลูกพืชผลการเกษตรได้ดี

ส่วนพรรณพืชที่สำรวจพบในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขงว่า บริเวณคอนผีหลวงและพื้นที่รอบ ๆ มีพรรณพืชที่ชาวบ้านรู้จักและใช้ประโยชน์ทั้งหมด 201 ชนิด แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ พรรณพืชบนดอย 136 ชนิด และพรรณพืชแม่น้ำโขง 65 ชนิด โดยอาจแบ่งกลุ่มของพรรณพืชแม่น้ำโขงออกเป็น 8 กลุ่มตามการใช้ประโยชน์ (ไชยณรงค์ เศรษฐเชื้อ และคณะ, 2547, น. 56) คือ

1. พืชที่เป็นอาหาร
2. พืชสมุนไพร
3. พืชอาหารสัตว์
4. พืชที่ใช้ทำเชื้อปลา
5. พืชที่ใช้ทำเครื่องมือหาปลา
6. พืชที่ใช้ทำเป็นเครื่องมือเครื่องใช้ในครัวเรือน
7. พืชที่ใช้เกี่ยวกับความเชื่อพิธีกรรม
8. พืชเศรษฐกิจ

นอกจากนี้ยังมีข้อมูลเกี่ยวกับแม่น้ำโขงในพื้นที่บริเวณแก่งคอนผีหลวงอยู่ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เป็นข้อมูลที่ตรวจวัดในเชิงวิทยาศาสตร์ ซึ่งไม่ได้นำมากล่าวในที่นี้

สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแม่น้ำโขงทั้งในแม่น้ำและบริเวณริมฝั่งแม่น้ำตามที่กล่าวมานี้ เป็นแหล่งทรัพยากรสำหรับการดำรงชีวิตของประชากรและชุมชนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ และมีวิถีชีวิตที่พึ่งพาอาศัยแม่น้ำโขง ตามที่จะกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

4.1.3.2 ลักษณะการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรและชุมชนที่พึ่งพาแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต

จากลักษณะของระบบนิเวศและสภาพแวดล้อมของแม่น้ำโขงตามที่กล่าวมาแล้ว ประชากรและชุมชนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำได้อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต โดยข้อมูลจากบางแหล่งได้แบ่งลักษณะการพึ่งพาแม่น้ำโขงเป็นสองกลุ่มสำคัญ คือ

กลุ่มแรก เป็นกลุ่มชุมชนที่มีวิถีชีวิต และการผลิตแบบพึ่งพาแม่น้ำเป็นหลัก โดยชุมชนบริเวณสองฝั่งโขงไทย-ลาวในลักษณะนี้ ชาวบ้านมีอาชีพหลักคือหาปลา ไม่มีที่ดินเป็นของตัวเอง หรือถ้ามีก็มีน้อยมาก เป็นเฉพาะที่ปลูกบ้านและที่ริมฝั่งโขงอีกเล็กน้อยเท่านั้น ทำมาหากินโดยการเก็บ ไก่และเตา ทำการเกษตรริมโขง เช่นปลูกพืชผักสวนครัว ส่วนชาวเรือ ซึ่งก็คือคนหาปลาที่มีเรือยนต์เป็นของตัวเองจะวิ่งรับจ้างส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว และรับจ้างนำนักท่องเที่ยวล่องแม่น้ำโขงด้วย

ส่วนกลุ่มที่สอง เป็นกลุ่มที่พึ่งพาที่ดินเป็นหลักและพึ่งพาแม่น้ำโขงรองลงมา ได้แก่ ชาวบ้านที่ทำนาทำไร่ ทำสวน ชาวบ้านกลุ่มนี้จะลงหาปลา เก็บ ไก่และเตา เพื่อการบริโภคและเป็นอาชีพเสริม ซึ่งชุมชนสองฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณนี้ก็เช่นเดียวกับชุมชนอื่นๆ ในลุ่มน้ำโขงที่มีอาชีพหลักคือ การหาปลา มีบ้านเรือนตั้งอยู่ริมน้ำ และไม่มีที่ดินเป็นของตนเอง

ลักษณะการพึ่งพาแม่น้ำโขงของประชากรทั้ง 2 กลุ่มมีเช่น การหาปลาบริเวณเกาะแก่งหรือหาดในแม่น้ำโขง ซึ่งจะเป็นบริเวณที่มีปลาชุม คนหาปลาที่ไม่มีเรือก็จะออกหาปลาในแม่น้ำบริเวณใกล้ชุมชนของตน ส่วนกลุ่มที่มีเรือทั้งเรือพื้นบ้านและเรือติดเครื่องยนต์จะเดินทางขึ้นล่องในแม่น้ำโขงซึ่งอาจเป็นระยะทางไกลหลายสิบกิโลเมตรเพื่อหาปลา และชุมชนหาปลาที่มีชื่อเสียงที่สุดในเขตนี้คือชุมชนหาดไคร้ หรือบ้านหาดไคร้ในอำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นชุมชนที่จับปลามากมานานกว่า 80 ปีแล้ว

นอกจากนั้น พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำยังเป็นแหล่งอาหารตามธรรมชาติ มีพืชผักพื้นบ้าน เช่น ผักกูด ผักกุ่ม ผักไคร้ ผักเหมือด ที่ชาวบ้านสามารถเก็บกินได้ตลอดปี และยังมีสาหร่ายน้ำจืดที่เรียกว่าไถและเตาที่เกาะตามโขดหินในแม่น้ำในช่วงน้ำลด ที่สามารถเก็บมาบริโภคและจำหน่ายเป็นรายได้เสริมได้ด้วย

ส่วนในฤดูน้ำลด จะมีพื้นที่ว่างเพิ่มขึ้นบริเวณริมฝั่งแม่น้ำที่มีความอุดมสมบูรณ์จากตะกอนในแม่น้ำที่สะสมอยู่ในช่วงฤดูน้ำหลาก สามารถใช้ทำการเกษตรได้ ซึ่งมีความสำคัญต่อชาวบ้าน โดยเฉพาะชุมชนริมน้ำที่ขาดแคลนที่ดิน โดยชาวบ้านจะทำการเกษตรในฤดูน้ำลดได้เป็นระยะเวลาราว 5-6 เดือน พืชผักที่ปลูกมีเช่น ผักสวนครัว ยาสูบ หรือข้าวโพด ซึ่งนอกจากเพื่อการบริโภคในครัวเรือนแล้วยังเป็นแหล่งรายได้สำคัญอีกทางหนึ่ง บางครอบครัวมีรายได้จากการขายผลผลิตการเกษตรจากการเพาะปลูกในฤดูน้ำลดนี้ประมาณวันละ 200-300 บาท

ข้อมูลจากแหล่งเดียวกันยังระบุว่าลักษณะการพึ่งพาแม่น้ำโขงของประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเช่นนี้มีอยู่ตลอดแนวลำน้ำตั้งแต่ในภาคเหนือไปถึงภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่แตกต่างกันบ้างมีเพียงประเพณีวัฒนธรรมบางอย่างเท่านั้น เช่นชุมชนในเขตอำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี ที่วิถีชีวิตของชาวบ้านที่นี่ต่างผูกพันพึ่งพาอยู่กับสายน้ำโขงตั้งแต่เกิดจนตาย ไม่ว่าจะเป็นที่บ้านคันท่าเกวียน บ้านปากลา ตำบลนาโพธิ์กลาง อำเภอโขงเจียม และหรือหมู่บ้านอื่นๆในลุ่มน้ำโขงได้พึ่งพาอาศัยความหลากหลายทางระบบนิเวศในแม่น้ำ หล่อเลี้ยงชีวิตมาตลอดหลายชั่วอายุคนเช่นเดียวกัน คนส่วนใหญ่มีอาชีพหาปลา และทำการเกษตรในพื้นที่ริมฝั่งน้ำยามฤดูน้ำลด เช่น ปลูกผักสวนครัว ปลูกฝ้าย และพืชไร่อื่นๆที่สามารถเก็บกินได้ตลอดปี รวมทั้งยังได้แบ่งไปขายในตลาดชุมชนอีกด้วย (โครงการระเบิดแก่งแม่น้ำโขง, 2550)

ส่วนข้อมูลจากหนังสือเรื่อง แม่น้ำโขง แม่น้ำแห่งวิถีชีวิตและวัฒนธรรม ระบุว่าวิถีชีวิตของคนในชุมชนริมแม่น้ำโขงแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ๆ คือ กลุ่มที่มีวิถีชีวิตและการผลิตที่พึ่งพาแม่น้ำเป็นหลัก และกลุ่มที่พึ่งพาแม่น้ำควบคู่กัน ไปด้วยกับการทำเกษตรบนที่สูง โดยอธิบายรายละเอียดไว้ดังนี้

กลุ่มคนที่มีวิถีชีวิตและการผลิตที่พึ่งพาแม่น้ำโขงเป็นหลัก

คนกลุ่มนี้มีอาชีพหลักคือการหาปลา เก็บ ไก่ เก็บเตา และการทำเกษตรริมโขง รวมไปถึงเป็นคนขับเรือรับจ้างและเป็นคนหาปลาที่มีเรือยนต์วิ่งรับจ้างขนส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว รวมถึงการรับจ้างนำนักท่องเที่ยวล่องแม่น้ำโขง คนกลุ่มนี้ส่วนมากจะเป็นคนที่อยู่ในหมู่บ้านที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงและใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงโดยตรง ทั้งด้านอาหารและสมุนไพรและด้านเศรษฐกิจ

คนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในชุมชนที่ตั้งอยู่ริมน้ำใกล้จุดที่มีการหาปลาหรือที่คนหาปลาเรียกว่า “ลั้ง” ด้วย เพราะในอดีตการหาปลาเป็นอาชีพหลัก อย่างไรก็ตามในปัจจุบันสัดส่วนของคนที่มาปลาเป็นหลักเริ่มลดน้อยลง เนื่องจากต้นทุนในการหาปลาเพิ่มขึ้นและการลดลงของจำนวนปลาที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศของแม่น้ำโขง

ในอดีตคนหาปลาไม่ได้หาปลาเพียงในพื้นที่หาปลาใกล้หมู่บ้านเท่านั้น แต่ยังขึ้นล่องหาปลาตามลำน้ำโขง รวมทั้งข้ามถิ่นไปยังประเทศเพื่อนบ้านด้วย โดยมีการรวมกลุ่มกันซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นในหมู่เครือญาติกันประมาณ 3-4 คน เอาเรือขึ้นไปหาปลาขายได้เงินครั้งละประมาณ 5,000 บาทต่อคน ซึ่งเป็นรายได้ที่ดีและหาเลี้ยงครอบครัวได้อย่างสบาย

ตลอดลำน้ำโขงจะพบกระท่อมเพิงพักที่ทำมาจากไม้ไผ่อย่างง่าย ๆ ที่คนหาปลาปลูกสร้างอยู่ทั่วไปตามเกาะ แก่ง หาด ดอนทราย พบเห็นได้ตลอดทั้งปี แต่พบมากที่สุดในเดือนน้ำลด เช่น บริเวณหาดแะ ซึ่งส่วนมากจะเป็นคนหาปลาจากประเทศลาว บริเวณดอนโป่ง ดอนแวง โดยชุมชนหาปลาที่มีชื่อเสียงในบริเวณนี้ชุมชนบ้านหาดไคร้ อำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นชุมชนที่จับปลาบึกมานานกว่า 80 ปีแล้ว

กลุ่มคนที่พึ่งพาแม่น้ำโขงควบคู่กันไปกับการผลิตอย่างอื่น

คนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะทำนา ทำสวน ทำไร่ รับจ้างทั่วไป หรือมีอาชีพหลายอย่างประกอบกัน คนกลุ่มนี้ลงหาปลาเป็นรายได้เสริมหรือเป็นอาหารในครอบครัว นอกจากนั้นยังเก็บไก่ เก็บเตาขายเป็นรายได้หลักในฤดูแล้ง

คนกลุ่มนี้ก่อนไปทำสวนทำไร่ในตอนเช้า อาจไปใส่ไร่ลั่นटकปลา หรือปักเบ็ดทิ้งไว้ เมื่อถึงตอนเที่ยงหรือเสร็จภารกิจในสวนในไร่ก็ค่อยกลับมาดู หรือยามเย็นเมื่อทำสวนเสร็จก็ไปทอดแห ใส่มองยัง เพื่อหาปลาเป็นอาหารในครอบครัว หากวันใดไม่ไปทำไร่ทำสวน ตกเย็นก็ชวนเพื่อนบ้านไปใส่มองทิ้งไว้ แล้วพุงนี้เช้าก็ไปเก็บ นำมาทำอาหาร เหลือก็นำไปขายเป็นรายได้

บางกลุ่มก็อาศัยเวลาว่างหลังจากที่ไม่ได้ทำนาทำไร่ ลงหาปลาในแม่น้ำโขง ส่วนมากจะพบที่หมู่บ้านซึ่งอยู่ใกล้ ๆ กับบริเวณคอนผีหลวง เช่น บ้านหาดบ้าย บ้านดอนที่ บ้านผาบุบ เป็น

ต้น วิธีชีวิตแบบนี้ ชาวบ้านเรียกว่า การหาอยู่หากินกับธรรมชาติ (ไชยณรงค์ เศรษฐเชื้อ และคณะ, 2547, น. 73-75)

ส่วนการทำกรเกษตรกรรมบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขงนั้น มีข้อมูลระบุว่าพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณแก่งคอนผีหลวง เขตบ้านหาดบ้ายและหาดทรายทอง ตำบลริมโขง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นเขตที่มีการทำกรเกษตรริมโขงหนาแน่นมากที่สุด สมาชิกในหมู่บ้านจะมีที่ดินริมโขงกันเกือบทุกครอบครัว คนทั้ง 2 หมู่บ้านยังทำกรเกษตรริมโขงบริเวณคอนผีหลวงซึ่งอยู่กลางแม่น้ำโขง ส่วนบริเวณดอนสะเล้งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของคอนผีหลวงจะมีคนลาวเข้ามาใช้ปลูกถั่วเช่นกัน

ครอบครัวที่ทำกรเกษตรริมโขง ถ้ามีที่ดินมาก การปลูกถั่วลิสงจะทำรายได้ถึงปีละ 30,000 บาท ขึ้นอยู่กับขนาดของที่ดินและระยะเวลาที่สามารถทำกรเพาะปลูก บางครอบครัวมีที่ดินที่สามารถทำกรเกษตรริมโขงได้นาน น้ำยังไม่ท่วม ก็จะมีรายได้เฉลี่ยถึงปีละ 40,000 บาทก็มี โดยเฉลี่ยแล้วที่ดินประมาณ 1 ไร่ถ้าปลูกถั่วลิสงขายจะมีรายได้ประมาณ 15,000 บาทต่อปี ในขณะที่มีต้นทุนประมาณ 1,000 บาทต่อไร่ รายได้นี้จึงเป็นรายได้ที่ดีสำหรับชาวบ้านผู้สูงอายุ

ในเขตตำบลเวียงเชียงของ ชาวบ้านบางครอบครัวที่ปลูกผักสวนครัวริมน้ำโขงอาจนำผลผลิตไปขายเองที่ตลาดเช้าซึ่งเป็นตลาดขายส่งสินค้าของอำเภอเชียงของ ผักกริมโขงได้รับความนิยมมาก เพราะสด สะอาด วางขายไม่นานก็ขายได้ มีรายได้ประมาณวันละ 200-300 บาท ถ้าคิดมูลค่าตลอดฤดูกาลที่ทำกรเกษตรริมโขง จะมีรายได้จากการปลูกผักขายประมาณ 20,000-30,000 บาทต่อปี โดยมีต้นทุนประมาณ 3,000 บาท

สำหรับการเก็บไถที่เป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญอีกชนิดหนึ่งที่พบได้ในแม่น้ำโขงนั้น ข้อมูลระบุว่าไถจะขึ้นอยู่ตามหาดหินและผาในแม่น้ำโขงที่น้ำไหลและน้ำท่วมถึงประมาณ 120-150 เซนติเมตร และสภาพน้ำต้องใสสะอาด ไถถึงจะเกิด โดยตามปกติไถจะเกิดในช่วงที่น้ำโขงลดระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน สามารถเก็บมาบริโภคในครัวเรือนและยังสามารถขายได้ ในแต่ละวันช่วงที่สามารถเก็บไถได้ ชาวบ้านคนหนึ่งจะเก็บไถขายได้เงินประมาณ 300-400 บาทต่อวัน โดยขายได้ทั้งไถสดและไถตากแห้ง ราคาไถสดประมาณกิโลกรัมละ 7 บาท ไถแห้งกิโลกรัมละ 1,000-1,200 บาท สามารถนำไปแปรรูปเป็นอาหารหลายชนิด เช่น ไถแผ่น น้ำพริกไถ เป็นสินค้าขึ้นชื่อของอำเภอเชียงของ

ส่วนพรรณพืชแม่น้ำโขงอื่น ๆ ที่สำรวจพบทั้งหมดเป็นพรรณพืชที่ชาวบ้านได้นำมาใช้ประโยชน์ โดยผู้ที่ใช้ประโยชน์จากพรรณพืชและมีความรู้เรื่องพรรณพืชส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง เพราะเก็บพืชผักมาเป็นอาหารในครอบครัวทุกวัน นอกจากนั้น ชาวบ้านยังพึ่งพาพืชพรรณเหล่านี้มา

ใช้ทำยาสมุนไพร ตลอดจนใช้ทำเครื่องมือเครื่องใช้ในชีวิตประจำวันรวมถึงเครื่องมือหาลาและเหยื่อล่อปลาอีกด้วย (ไชยณรงค์ เศรษฐเชื้อ และคณะ, 2547, น. 57-69)

นอกจากนี้ สำหรับชุมชนริมฝั่งแม่น้ำ แม่น้ำโขงยังเป็นแหล่งน้ำสำคัญที่สุดที่ชาวบ้านใช้สำหรับการอุปโภคและบริโภค โดยชาวบ้านหลายหมู่บ้านริมฝั่งแม่น้ำแถบอำเภอเชียงของ รวมทั้งชาวประมงที่ทำประมงในแม่น้ำ จะใช้น้ำจากแม่น้ำโขงในการทำน้ำดื่มโดยตรง โดยการแ่งสารส้ม รวมทั้งใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น อาบน้ำ ซักผ้า และการนันทนาการด้วย (เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2546, น. 19)

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงโดยอาศัยทรัพยากรทั้งในแม่น้ำและทรัพยากรบริเวณริมฝั่งแม่น้ำของประชากรและชุมชนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง อาจสรุปเป็นรูปแบบการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงเป็น 2 ส่วน คือ

1. การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในแม่น้ำ

การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในแม่น้ำที่สำคัญมีเช่น การหาลาหรือการประมงในแม่น้ำ การเก็บไถ ตลอดจนการใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค และเพื่อสันทนาการ เป็นต้น

2. การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรบริเวณชายฝั่ง

การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรบริเวณชายฝั่ง ที่สำคัญมีเช่น การทำการเกษตรบริเวณพื้นที่ริมฝั่งในฤดูน้ำลด ทั้งเพื่อการบริโภคในครัวเรือนและเพื่อการจำหน่าย และการใช้พืชพรรณที่ขึ้นอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำในการดำรงชีวิตหลายด้าน ทั้งใช้เป็นอาหาร ใช้เป็นสมุนไพร ใช้เลี้ยงสัตว์ ตลอดจนเก็บไปขายเป็นรายได้เสริม เป็นต้น

ซึ่งจะเห็นได้ว่าสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศตามธรรมชาติเดิมของแม่น้ำโขงทั้งในแม่น้ำและริมฝั่งแม่น้ำนั้นมีความอุดมสมบูรณ์และมีทรัพยากรที่เป็นประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำอย่างมาก อาจกล่าวได้ว่าสำหรับประชากรบางส่วนนั้นดำรงชีวิตอยู่ได้ด้วยการพึ่งพาแม่น้ำโขงทั้งหมด ซึ่งสภาพแวดล้อมของแม่น้ำโขงและประชากรที่พึ่งพาแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตนี้จะต้องได้รับผลกระทบจากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง

4.1.4 แนวนโยบายของประเทศไทยและประเทศจีน เกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ใน

แม่น้ำโขง

ในช่วงก่อนที่จะมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นี้ ประเทศไทยมีความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศจีนและประเทศอื่น ๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอยู่แล้ว ภายใต้โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Sub-region

Economic Cooperation) ซึ่งริเริ่มขึ้นโดยรัฐบาลประเทศไทยได้ขอความช่วยเหลือทางด้านวิชาการจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เพื่อทำการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนี้ โดยในระยะแรกได้พัฒนาเป็นกรอบความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ มี 4 ประเทศเข้าร่วมประกอบด้วย ไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ก่อนที่ภายหลังจะขยายเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศดังกล่าว และได้กำหนดแผนการดำเนินงานแยกเป็น 7 สาขาใหญ่ คือ สาขาคมนาคมขนส่ง, สาขาพลังงาน, สาขาสื่อสาร โทรคมนาคม, สาขาท่องเที่ยว, สาขาการค้าและการลงทุน, สาขาพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และสาขาสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ

ความก้าวหน้าของความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงจนเกิดเป็นโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศดังกล่าว มีผลต่อการพัฒนาการค้าชายแดนทางตอนเหนือของประเทศไทยอย่างมาก เพราะทำให้เกิดการประสานความร่วมมือทางเศรษฐกิจ จัดอุปสรรคทางการค้าต่าง ๆ ที่เคยมี โดยเฉพาะจะเห็นได้จากการค้ากับประเทศจีนตอนใต้ที่ผ่านด่านศุลกากรที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว

ประกอบกับในภายหลังเศรษฐกิจของประเทศจีนขยายตัวเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปริมาณการค้าผ่านช่องทางดังกล่าวเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับในอัตราที่สูงเช่นกัน โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2542 ที่จีนเริ่มใช้นโยบายเปิดประเทศสู่ลุ่มแม่น้ำโขง มูลค่าการค้ารวมระหว่างไทย-จีนผ่านช่องทางนี้เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้ากว่าเท่าตัวเป็น 868.4 ล้านบาท (สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป., น. 3-4)

สำหรับทางฝ่ายประเทศจีนนั้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศมาก โดยเมื่อ พ.ศ. 2536 Mr. He Zhiqiang ผู้ว่าราชการมณฑลยูนนานในขณะนั้นได้วางแผนพัฒนาแม่น้ำ Lancang (แม่น้ำโขงตอนบนในเขตประเทศจีน) ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ และเรียกแผนนี้ว่า Lancang Economic Belt โดยมีส่วนหนึ่งของแผนคือการเปิดเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศในแม่น้ำโขงผ่านสิบสองปันนาไปยังแม่น้ำโขงตอนล่าง และได้รับการกล่าวถึงโดย Mr. Chen Xutu รองผู้ว่าราชการมณฑลยูนนาน ในการปราศรัยในการเปิดการประชุมเศรษฐกิจการค้าผลิตภัณฑ์การเกษตรจีน-ไทย ครั้งที่ 2 ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เมื่อ 20 – 21 กันยายน พ.ศ. 2544 โดยอ้างถึงประเด็นสำคัญเรื่องการช่วยเปิดเส้นทางที่สะดวกขึ้นในการร่วมมือเศรษฐกิจการค้าระหว่างสองฝ่ายขึ้น (ถ้าปราศย์เปิดการประชุม

เศรษฐกิจการค้าผลิตภัณฑ์การเกษตรไทย-จีน ครั้งที่ 2 ณ นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เมื่อวันที่ 20-21 กันยายน พ.ศ. 2544 ของ Mr. Chen Xutu ผู้ว่าราชการมณฑลยูนนาน, 2547)

และในช่วงต้นของการเปิดเดินเรือในแม่น้ำโขงตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้น มีผู้ดำรงตำแหน่งระดับสูงในหน่วยงานของรัฐของประเทศจีนได้เคยกล่าวถึงโครงการพัฒนาแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ โดยได้กล่าวถึงความสำคัญของโครงการดังกล่าวในด้านความเป็นประโยชน์ต่อการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภายในประเทศจีนเองและประเทศอื่น ๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

โดย H.E. Mr. Huang Zhendong รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของประเทศจีน ได้กล่าวปราศัยในหัวข้อเรื่อง Working Together to Open Up a New Prospect for China-Asean Cooperation on Transport ในการประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประเทศจีน-อาเซียน ครั้งที่ 1 ที่จัดขึ้น ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย ในวันที่ 20 กันยายน 2545 มีสาระสำคัญส่วนที่กล่าวถึงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศผ่านทางแม่น้ำโขงว่า

...ในการประชุมสุดยอดจีน-อาเซียนครั้งที่ 4 นายกรัฐมนตรี จู หง จี ของจีน ได้เสนอข้อเสนอหลายประการ รวมทั้งข้อเสนอที่จะสร้างความร่วมมือระหว่างจีน-อาเซียน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ ทางถนน และทางแม่น้ำ และได้รับการตอบรับอย่างพร้อมเพรียงกันจากผู้นำประเทศอาเซียน...

...ในการสร้างความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างจีน-อาเซียน นายกรัฐมนตรี จู หง จี ได้เสนอว่าควรมีการจัดประชุมในระดับปฏิบัติการระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อสร้างความสัมพันธ์ในการสื่อสารและการร่วมมือระหว่างกัน ซึ่งประเทศอาเซียนเห็นด้วยกับข้อเสนอนี้ และได้ก่อให้เกิดผลอย่างสำคัญตามมาในเรื่องความร่วมมือด้านการขนส่ง และในวันนี้ เราทั้งหลายได้มารวมกัน ณ ที่นี้เพื่ออภิปรายร่วมกันในประเด็นปัญหาหลัก เพื่อที่จะส่งเสริมความร่วมมือระหว่างจีน-อาเซียนในด้านขนส่ง และเพื่อส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ซึ่งจะเป็นการประชุมที่มีความสำคัญอย่างแท้จริงและไม่เคยปรากฏมาก่อนในประวัติศาสตร์...

...ประเทศจีนและอาเซียนมีความใกล้ชิดกันในทางภูมิศาสตร์ และมีความสัมพันธ์ระหว่างกันอย่างใกล้ชิดและสม่ำเสมอมาตั้งแต่ในอดีต ปัจจุบันนี้ ภายใต้สภาพการณ์ใหม่ของระบบเศรษฐกิจโลก การเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ประเทศจีนและอาเซียน กำลังเผชิญหน้ากับทั้งโอกาสความท้าทายในการพัฒนาด้านการขนส่ง...

...ข้าพเจ้าเชื่อว่า ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการยกระดับมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งจะเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน...

...แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงที่เชื่อมโยงระหว่าง 6 ประเทศเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมระหว่างประเทศจีนและประเทศอาเซียน ในฐานะพื้นที่ ๆ จะมีความร่วมมือระหว่างกัน ในตอนต้นของศตวรรษใหม่นี้ การพัฒนาแม่น้ำโขงได้มีความก้าวหน้าที่เป็นรูปธรรม คือ ในวันที่ 20 เมษายน 2543 ประเทศจีน ลาว เวียดนาม และไทย ได้ลงนามร่วมกันในข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ตามมาด้วยการเปิดเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ระหว่างทั้ง 4 ประเทศอย่างเป็นทางการในวันที่ 26 มิถุนายน 2544 และด้วยความมุ่งหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ และลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน รัฐบาลจีนจึงได้เสนอให้งบประมาณ 5 ล้านเหรียญสหรัฐเพื่อใช้ในการปรับปรุงบางช่วงของเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงส่วนที่ไหลผ่านพรมแดนลาวและเวียดนาม โดยให้อยู่บนพื้นฐานของเหตุผลทางวิทยาศาสตร์ที่แท้จริงและพอเพียง และให้อยู่ภายใต้หลักพื้นฐาน 3 ข้อ คือ 1. อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางนิเวศวิทยา 2. ไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อแนวเส้นพรมแดนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และ 3. ต้องได้รับความยินยอมจากรัฐที่แม่น้ำโขงช่วงที่ต้องมีการปรับปรุงช่องทางการเดินเรือไหลผ่าน ในระหว่างวันที่ 1 - 15 เมษายน ปีนี้ (2545, ผู้เขียน) แก่งและสันดอน 3 แห่งจาก 11 แห่ง และแนวหินโสโครก 10 แห่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือได้ถูกปรับปรุงภายใต้การดูแลอย่างใกล้ชิดจากผู้เชี่ยวชาญจากทั้ง 4 ประเทศ การปฏิบัติงานดังกล่าวนี้ทำโดยคณะทำงานชาวจีน โดยได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่รับรองโดยประเทศทั้ง 4 อย่างเคร่งครัด และการปรับปรุงช่องทางการเดินเรือนี้เป็นไปอย่างได้ผล...(คำปราศรัยเรื่อง Working Together to Open Up a New Prospect for China-Asean Cooperation on Transport ของ H.E. Mr. Huang Zhendong รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประเทศจีน ในการประชุมรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประเทศจีน-อาเซียน ครั้งที่ 1 ณ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย วันที่ 20 กันยายน พ.ศ.2545, 2547)

ข้อมูลเท่าที่นำเสนอมา พอจะสรุปได้ว่า การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้น เป็นนโยบายสำคัญของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และมีความพยายามสร้างความร่วมมือดังกล่าวมาก่อนหน้าที่จะเกิดข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์แล้ว และหลังจากที่การสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าวสำเร็จเป็นรูปธรรมเป็น

โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศแล้ว มีผลทำให้อุปสรรคทางการค้าระหว่างกันลดลง และทำให้การค้าระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ

โดยสำหรับประเทศไทย มีปริมาณการค้ากับประเทศจีนเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก และช่องทางการค้ากับประเทศจีนตอนใต้ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนก็มีความสำคัญและมีปริมาณการค้าเพิ่มมากขึ้นด้วย เนื่องจากเป็นช่องทางการคมนาคมระหว่างประเทศไทยและจีนที่มีระยะทางสั้นที่สุด จึงมีความพยายามพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงดังกล่าวให้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่มีข้อตกลงระหว่างประเทศร่วมกันอย่างเป็นทางการ เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และเกิดเป็นข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในที่สุด (โปรดดูข้อมูลความเป็นมาของข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในบพทฯ และรายละเอียดของข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในภาคผนวก) ซึ่งจะเห็นได้ว่าสำหรับทั้งประเทศไทยและประเทศจีน ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นสิ่งสำคัญที่สุดที่ผลักดันให้เกิดข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ได้ในที่สุด

ในหัวข้อต่อไปจะได้กล่าวถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องในประเทศไทยจะต้องดำเนินการตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งเป็นสิ่งที่จะต้องก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ตามที่จะกล่าวถึงในส่วนต่อไปของรายงาน

4.2 ความเกี่ยวข้องระหว่างประเทศไทยกับข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

การที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมในข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ที่มีชื่อเรียกเป็นทางการว่า ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่างรัฐบาลประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ และราชอาณาจักรไทย โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของประเทศไทยได้ลงนามในข้อตกลงร่วมกับผู้แทนจากอีก 3 ประเทศ เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2543 ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ประเทศเมียนมาร์ นั้น มีผลทำให้ประเทศไทยต้องดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (โปรดดูสาระสำคัญของข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ได้ในหัวข้อที่ 2.4)

- 4.2.1 การเปิดใช้ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ
- 4.2.2 การปรับปรุงร่องน้ำตามโครงการปรับปรุงร่องน้ำ
ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

4.2.1 การเปิดใช้ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ

นายไพบูลย์ โปธิ์ดี รักษาการผู้จัดการท่าเรือเชียงแสน (พัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบูลย์ โปธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550) ให้ข้อมูลว่า แต่เดิมท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำโขงในอำเภอเชียงแสน เป็นท่าเรือของเอกชน โดยใช้พื้นที่ริมตลิ่งสร้างเป็นบันไดขึ้นลงใช้ในการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสาร ภายหลังเมื่อมีการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านทางแม่น้ำโขงมากขึ้น รัฐบาลจึงได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งแรกขึ้น แต่ได้ถูกกระแสน้ำพัดพังทลายไปในฤดูน้ำหลากเมื่อ พ.ศ. 2543 และรัฐบาลได้ก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ขึ้นบริเวณบ้านป่าสักทางเวียง ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน บนพื้นที่ประมาณ 9 ไร่ ใช้งบประมาณราว 190 ล้านบาท ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2546 และเปิดใช้เป็นทางการเมื่อเดือนตุลาคม ปีเดียวกัน มีชื่อเรียกว่าท่าเรือเชียงแสน ซึ่งมีที่ทำการของด่านศุลกากรเชียงแสน(ที่ทำการย่อย) ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง และกรมพาณิชย์นาวี รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องอีกหลายหน่วยงานตั้งอยู่ในบริเวณท่าเรือด้วย รวมทั้งมีเรือยนต์ตรวจการณ์ 1 ลำสำหรับช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ

ท่าเทียบเรือของท่าเรือเชียงแสนมีลักษณะเป็นทูลอยน้ำ 2 ทูล มีสะพานเชื่อมระหว่างทูลกับเขื่อน ให้รถบรรทุกลงไปทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าข้างเรือได้ ตัวทูลและสะพานเชื่อมมีหลังคาคลุมกันแดดฝน สามารถทำการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้ในขณะฝนตก

ปัจจุบันท่าเทียบเรือสามารถรับเรือเทียบท่าได้ไม่เกิน 200 ตันกรอส ยาวไม่เกิน 50 เมตร กินน้ำลึกไม่เกิน 2 เมตร แต่ในอนาคตจะสามารถรับเรือขนาด 300 ตันกรอสได้ โดยการปรับปรุงด้านข้างของท่าเทียบเรือ ทูลเทียบเรือจำนวน 1 ทูลสามารถรองรับเรือสินค้าได้ 2 ลำ/ครั้ง ทูลเทียบเรือจำนวน 2 ทูลและด้านข้างอีก 1 ทูลจึงสามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุด 5 ลำ/ครั้ง การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานเพื่อป้องกันฝนขณะขนถ่ายสินค้า โดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร สามารถใช้รถ Fork Lift และรถบรรทุกขนาดเล็กในการขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันประมาณ 12 องศา บริเวณท่าเรือมีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อ ได้ประมาณ 50 คัน มีปั้นจั่นเคลื่อนที่ขนาด 50 เมตริกตัน 1 คัน และสายพานลำเลียงสินค้า 1 ชุดให้บริการ (อัตราค่าบริการต่าง ๆ ของท่าเรือเชียงแสน โปรดดูในภาคผนวก)

อย่างไรก็ตาม นายไพบูลย์กล่าวเพิ่มเติมว่าท่าเรือเอกชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขงตั้งแต่บริเวณสามเหลี่ยมทองคำเรื่อยลงมาจนถึงที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสน ก็ยังคงมีอยู่ โดยให้บริการทั้งการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยว

สำหรับในอนาคต รัฐบาลมีโครงการจะก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 เพิ่มเติม เพื่อรองรับเรือขนส่งที่เพิ่มปริมาณมากขึ้น โดยกำหนดจุดก่อสร้างแล้ว อยู่บริเวณใกล้สามเหลี่ยมปากแม่น้ำกกที่บรรจบกับแม่น้ำโขง บริเวณบ้านสบกก ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน ห่างจากท่าเรือเชียงแสนแห่งแรก ลงไปทางใต้ราว 5 กิโลเมตร โดยการก่อสร้างคาดว่าจะใช้งบประมาณราวพันล้านบาทเศษ โดยมีการประลองที่ดินจากชาวบ้านไปแล้วราว 400 ไร่ เป็นเงิน 50 ล้านบาท และมีที่ดินของกรมศุลกากรอีกราว 200 ไร่ รวมราว 600 ไร่ ซึ่ง จะต้องเร่งสร้าง คาดว่าจะได้รับงบประมาณสนับสนุนในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 นี้ และจะใช้เวลาก่อสร้างราว 2 ปี

ทั้งนี้ ปัจจุบันท่าเรือเชียงแสนแห่งแรกสามารถรองรับสินค้าได้ปีละราว 2.2 แสนเมตริกตัน และขณะนี้มีสินค้าผ่านท่าเรือราวปีละ 1.8 แสนเมตริกตัน ซึ่งหากสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 จะสามารถรองรับการผ่านเข้า-ออก ของสินค้าสูงกว่าปีละ 7.5 แสนเมตริกตันต่อปี หรือมากขึ้นอย่างน้อยกว่า 4 เท่า และรองรับเรือสินค้าเงินเทียบทำได้ครั้งละกว่า 20 ลำ และมีโกดังสินค้าและพื้นที่จอดรถบรรทุกจำนวนมาก ซึ่งหากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 เปิดใช้เมื่อใดแล้วท่าเรือเชียงแสนแห่งแรกอาจจะปรับปรุงเพื่อใช้เป็นท่าเรือขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวต่อไป



ภาพ 4 แสดงท่าเรือเชียงแสน



ภาพ 5 แสดงเรือขนส่งสินค้าจีนจอดเทียบท่าริมฝั่งแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน



ภาพ 6 แสดงภายในบริเวณท่าเทียบเรือของท่าเรือเชียงแสน



ภาพ 7 แสดงเรือขนส่งสินค้าจีนขณะเทียบท่าขนส่งสินค้าที่ท่าเรือเชียงแสน



ภาพ 8 แสดงการขนถ่ายสินค้าจากเรือขนส่งสินค้าจีนบริเวณท่าเรือเอกชนริมฝั่งแม่น้ำโขง

4.2.2 การปรับปรุงร่อน้ำตามโครงการปรับปรุงร่อน้ำ

โครงการปรับปรุงร่อน้ำดังกล่าว เป็นโครงการที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์มีผลบังคับใช้แล้ว โดยประเทศสมาชิกข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ทั้ง 4 ประเทศได้เห็นชอบร่วมกันให้ดำเนินการปรับปรุงร่อน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ เป็นระยะทางประมาณ 331 กิโลเมตร ตั้งแต่หลักเขตแดนที่ 243 บริเวณพรมแดนจีน-เมียนมาร์ จนถึงบ้านห้วยทราย ประเทศลาว ซึ่งอยู่ในเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงที่เปิดใช้ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ที่ได้กล่าวถึงไปแล้วในตอนต้นของรายงานการศึกษานี้ (โปรดดูสรุปสาระสำคัญของโครงการปรับปรุงร่อน้ำในหัวข้อที่ 2.5 และดูรายละเอียดของรายงานการสำรวจความเป็นไปได้ในการปรับปรุงร่อน้ำในภาคผนวก)

โดยภาพรวมของโครงการปรับปรุงร่อน้ำ จะมีการลดขนาดแก่งบริเวณน้ำเชี่ยวที่เป็นอันตราย 11 แห่ง และโขดหินที่กระจายอยู่อีก 10 แห่ง รวมถึงการติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ 100 ตำแหน่ง ป้ายการเดินเรือ 106 ตำแหน่ง และอุปกรณ์ในการดึงเรือ (ก๊ว่น) 6 แห่ง (บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2547, น. 2-14)

ส่วนสำหรับแม่น้ำโขงในเขตประเทศไทย จะต้องปรับปรุงร่อน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวง ซึ่งตั้งอยู่ในแม่น้ำโขงบริเวณชายแดนประเทศไทย-ลาว ระหว่างกิโลเมตรที่ 37 ทางท้ายน้ำจากอำเภอเชียงแสน และกิโลเมตรที่ 19 ทางเหนือจากอำเภอเชียงของ แต่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2546 ให้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม และในภายหลังเมื่อรายงานการศึกษาแล้วเสร็จ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ชะลอการปรับปรุงร่อน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวงออกไป

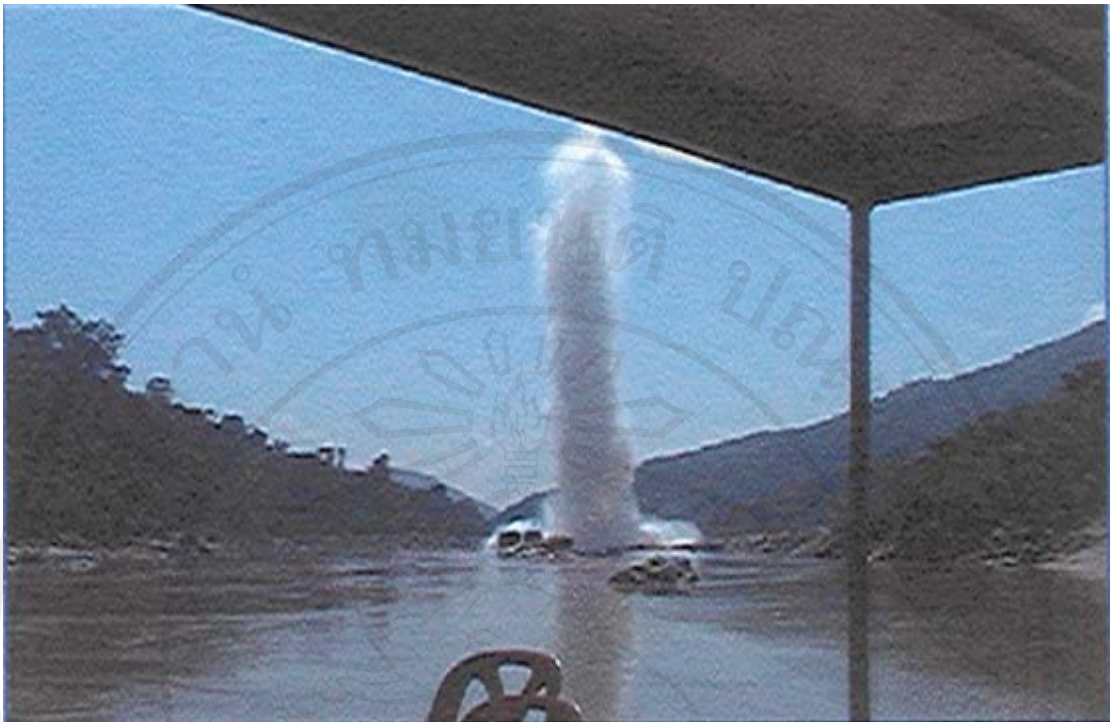
ส่วนการปรับปรุงร่อน้ำบริเวณแก่งแห่งอื่น ๆ ตามโครงการปรับปรุงร่อน้ำ ได้ดำเนินการไปแล้วทั้งหมด 10 แห่ง ตามภาพตัวอย่างการดำเนินการปรับปรุงแก่งต่าง ๆ (บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2547)



ภาพ 9 แสดงการตั้งแท่นเพื่อทำการขุดเจาะโชดหินบริเวณแก่งวงวิด



ภาพ 10 แสดงการใช้แรงงานคนในการวางระเบิดกรณีเรือปฏิบัติการไม่สามารถเข้าถึงได้ บริเวณแก่งตั้งชาลัม



ภาพ 11 แสดงการระเบิดเพื่อลดขนาดโขดหินใต้น้ำ บริเวณแก่งตั้งชาลัม



ภาพ 12 แสดงการปรับปรุงแก่งคอนกรีต



ภาพ 13 แสดงสภาพก่อนการลดขนาดแก่งคองตาน



ภาพ 14 แสดงสภาพหลังการลดขนาดแก่งคองตาน



ภาพ 15 แสดงสภาพระหว่างการลดขนาดแก่งวงวิด



ภาพ 16 แสดงสภาพหลังการลดขนาดแก่งวงวิด

ข้อมูลทั้งหมดตามที่กล่าวมาถึงตอนนี้ ทำให้ได้ทราบถึงข้อมูลทางเศรษฐกิจแล้วว่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขง ก่อนที่จะมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นั้นมีสภาพเป็นอย่างไร มีมูลค่ามากน้อยอย่างไร และได้ทราบถึงข้อมูลทางสิ่งแวดล้อมแล้วว่าแม่น้ำโขงที่ใช้เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นั้น ก่อนหน้านั้นมีสภาพเป็นอย่างไรและมีประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำได้พึ่งพาอาศัยแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตอย่างไร

ตลอดจนได้ทราบแล้วว่าข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์และโครงการปรับปรุงร่องน้ำนั้นมีความเป็นมาและมีสาระสำคัญอย่างไร รวมถึงการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมในข้อตกลงนี้โดยมีความคาดหวังอย่างไร และจะต้องดำเนินการอย่างไรบ้างตามข้อตกลงนี้

ในหัวข้อต่อไปจะได้กล่าวถึงข้อมูลผลกระทบทางเศรษฐกิจและผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมด้วยนี้ รวมทั้งจากโครงการปรับปรุงร่องน้ำว่าเป็นไปตามที่คาดหมายไว้หรือไม่ อย่างไร ตามที่จะนำเสนอต่อไป

4.3 ผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อประเทศไทยจากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสน

ตามที่กล่าวไปแล้วว่ามีความคาดหวังว่าการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงจะช่วยให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเส้นทางคมนาคมขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขงดังกล่าวจะเป็นเส้นทางที่ใกล้ที่สุดที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างทั้ง 2 ประเทศได้ โดยผ่านทางอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน และตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ก็ได้ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยอาศัยการใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงนี้ช่วยให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างกันให้มากยิ่งขึ้น นั้น

ข้อมูลในหัวข้อนี้จะได้นำเสนอว่าหลังจากที่มีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์และมีการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงระหว่างประเทศจีนกับประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างมากตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมานั้น ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนได้เพิ่มมากขึ้นหรือไม่อย่างไร และใครเป็นฝ่ายที่ได้ประโยชน์หรือเสียประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงนี้ ตามที่จะกล่าวต่อไป

4.3.1 ลักษณะทั่วไปของการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอ เชียงแสน เมื่อมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทาง แม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน ระบุว่าหลังจากที่มีการทำข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์อย่างเป็นทางการแล้ว ได้ทำให้เกิดกฎระเบียบการใช้แม่น้ำโขงร่วมกัน และมีอัตราภาษีการขนส่งสินค้าผ่าน ประเทศต่าง ๆ ที่ชัดเจนและแน่นอน และการขนส่งสินค้าทางน้ำทางแม่น้ำโขงผ่านทางอำเภอ เชียงแสนได้กลายเป็นช่องทางที่สำคัญที่สุดสำหรับการค้าไทย-จีนตอนใต้เมื่อพิจารณาจากปริมาณ การค้าผ่านช่องทางดังกล่าว โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีน ตอนใต้

เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขงทางอำเภอเชียงแสนแล้ว ในอดีต การขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนนั้นใช้ระยะเวลาเวลานานมาก เช่น การขนส่งลำไยจากท่าเรือกรุงเทพฯ - เชียงไฮ้ ใช้เวลา 26 วัน จากเชียงไฮ้เข้าเมืองยี่อู่ (ศูนย์กลางการค้าลำไย) ใช้เวลาอีก 1 วัน รวม 27 วัน ทำให้ในปัจจุบันบริษัทต่างๆหันมาขนส่งทางแม่น้ำโขงแทน ซึ่งจะใช้เวลาจากเชียงใหม่ถึงเชียงรุ่ง เพียง 4 วัน จากเชียงรุ่ง ถึงคุนหมิง 3 วัน คุนหมิงถึงยี่อู่ 4 วัน รวม 11 วัน นอกจากนี้การขนส่งสินค้า ทางแม่น้ำโขง ถ้าคิดเป็นปริมาณสินค้าประมาณ 1 ตู้คอนเทนเนอร์ จะประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐ จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงได้รับความนิยมมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันมีเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าประมาณ 100 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือของผู้ประกอบการชาวจีนและจดทะเบียนในประเทศจีน ส่วนเรือของประเทศไทยมีน้อย และบางส่วนของผู้ประกอบการไทยก็จดทะเบียนในจีน เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านเมียนมาร์และ ลาว

การขนส่งสินค้าจากประเทศจีน ส่วนใหญ่เริ่มจากการนำสินค้าจากคุนหมิง ลงเรือที่ ท่าเรือกวนเหล่ย์ (ท่าเรือที่สำคัญของจีนบริเวณลำน้ำโขง) และทำเรือในลาว เพื่อเสียค่าธรรมเนียม ผ่านทาง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วันถึงท่าเรือเชียงแสน ส่วนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือ เชียงรุ่งจะใช้เวลา 3 วัน และหากออกจากท่าเรือซือเหมา ใช้เวลา 4 วัน

สำหรับการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ จากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ ใช้เวลา 2.5 วัน

การขนส่งสินค้าจากจีน ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนถึง ร้อยละ 70 เพื่อจำหน่ายบริเวณด่านแม่สาย ที่เหลืออีกร้อยละ 30 นำขึ้นที่ท่าเรือวังปุง ของเมียนมาร์ เพื่อนำไปจำหน่ายที่จังหวัดท่าจีเหล็ก หรือลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายที่ด่านแม่สาย

สำหรับท่าเรือเชียงของ มีผู้ประกอบการนำสินค้าจากจีนขึ้นทำนอย่มาก เนื่องจากอยู่ไกลจากท่าเรือเชียงแสนอีก 70 กิโลเมตร อีกทั้งยังมีเกาะแก่งมากมายที่ยังไม่ได้ปรับปรุง

ในช่วงเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะลึกระหว่าง 2-7 เมตร (บางช่วงที่น้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ ขนส่งสินค้าได้ถึงลำละ 120-150 ตัน ในช่วงเดือนมกราคม – เมษายน ปริมาณน้ำจะน้อย ระดับน้ำลึกระหว่าง 1.5 – 2 เมตร ต้องใช้เรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าได้เพียง 40-60 ตัน แต่หลังจากที่มีการปรับปรุงเส้นทางเดินเรือตามโครงการปรับปรุงร่องน้ำแล้ว สามารถเดินเรือขนาดใหญ่ขนาดระวางบรรทุกไม่ต่ำกว่า 100 ตันได้ตลอดปี

สำหรับระยะทางในการเดินทางผ่านแม่น้ำโขงจากประเทศไทย หากเริ่มต้นจากอำเภอเชียงของ ไปถึงซือเหมา จะมีระยะทางรวมประมาณ 439 กิโลเมตร แบ่งเป็นช่วงจากท่าเรือเชียงของ ถึงเชียงแสน 70 กิโลเมตร จากท่าเรือเชียงแสนไปเชียงรุ่ง ประมาณ 264 กิโลเมตร และจากท่าเรือเชียงรุ่งไปซือเหมาอีกประมาณ 95 กิโลเมตร

ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือ ประกอบด้วยค่าขนส่งสินค้า ค่าจ้างกรรมกร ค่าจ้างรถบรรทุก ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม และค่าบำรุงท่า เริ่มจากค่าขนส่งสินค้าอยู่ระหว่างตันละ 120-450 หยวน ขึ้นอยู่กับภาวะความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้า และความยากลำบากในการขนส่ง โดยทั่วไปค่าขนส่งทางเรือ เช่น เรือขนาด 150 ตัน ในช่วงเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ค่าขนส่ง 35,000 – 40,000 หยวน (อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราปัจจุบันประมาณ 5 บาทไทยต่อ 1 หยวน) ขณะที่ในช่วงเดือนธันวาคม – เมษายน ราคาค่าขนส่งจะสูงขึ้นเป็น 45,000 หยวน ส่วนถ้าเป็นเรือขนาด 80 ตัน เดือนพฤษภาคม – ธันวาคม ค่าขนส่ง 30,000 – 32,000 หยวน และช่วงเดือนธันวาคม – เมษายน ค่าขนส่งจะสูงขึ้นเป็น 35,000 – 40,000 หยวน อนึ่ง ค่าขนส่งยังขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้าอีกด้วย หากความต้องการขนส่งสินค้าต่ำกว่าปริมาณเรือขนส่งค่าขนส่งจะถูกลง แต่ในทางกลับกันหากมีความต้องการขนส่งมากกว่าราคาก็จะแพงขึ้นไปด้วย

ส่วนค่าจ้างกรรมกรขนส่งสินค้าจากเรือขึ้นรถบรรทุกที่ทำเรือจีน 150 หยวน/ตัน ค่าจ้างกรรมกรที่ทำเรือเชียงแสน 5 บาท/กระสอบ หรือ 3 บาท/กิโลกรัมผลไม้ (สาลี แอปเปิ้ล) สำหรับค่ารถบรรทุกสินค้าจากกวนเหล่ย์ – คุณหมิง ตันละ 250 หยวน ส่วนในไทยเหมาจ่ายคันละ 9,500 บาท (12 ตัน) นอกจากนี้ผู้ประกอบการยังต้องจ่ายค่าภาษีนำเข้าที่ประเทศไทย ลาว และจีนเรียกเก็บจากสินค้านำเข้าชนิดต่างๆ ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า จำแนกเป็น

ก) เมื่อเข้าลาว เสียค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตราร้อยละ 0.1 ของมูลค่าสินค้า แต่ส่วนใหญ่เสียในอัตราเหมาจ่ายประมาณ 2,000 บาท/ลำเรือ (เดิมก่อนที่จะมีการเดินเรือเสรีคิดตามมูลค่าที่กำหนดในใบกำกับสินค้า ประมาณ 40,000-50,000 บาทต่อลำ)

ข) เมื่อเข้าเงินต้องเสียภาษีนำเข้า เช่น ถ้าโยสด เสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 30 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้า ถ้าโยอบแห่งเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 28 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มอีกร้อยละ 13 ซึ่งโดยปกติผู้นำเข้าของเงินส่วนใหญ่จะแจ้งว่าเป็นสินค้าจากเมียนมาร์หรือลาวเพื่อเสียภาษีในอัตราที่ลดลงตามข้อตกลงระหว่างเงินกับเมียนมาร์และลาวซึ่งจะเสียภาษีเพียงกึ่งหนึ่งของราคาดอกเบี้ยเท่านั้น หรืออาจชำระภาษีโดยการเหมาจ่าย โดยในปัจจุบันภาษีเหมาจ่ายสำหรับถ้าโยอบแห่งเกรด AA ค่าภาษี 2.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด A ค่าภาษี 1.86 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด B ค่าภาษี 1.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด C ภาษี 1.28 หยวนต่อกิโลกรัม ส่วนสินค้าอื่นๆ มีอัตราภาษีแตกต่างกันไป

สำหรับค่าบำรุงท่าเรือ จำแนกเป็น สินค้าขนถ่ายลงที่ท่าเรือเชียงรุ่ง เสียค่าบำรุงท่าเรือร้อยละ 1.2-2.0 ของราคาสินค้า ส่วนค่าบำรุงหรือค่าใช้จ่ายบริการท่าเรือเชียงแสนมีรายละเอียดอยู่ในภาคผนวก

ส่วนค่าประกันภัยในการขนส่งไม่มี เนื่องจากยังไม่มีบริษัทประกันภัยแห่งใดรับทำประกันให้แก่เรือสินค้าเหล่านี้ เพราะการเดินทางเรือในแม่น้ำโขงมีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยค่อนข้างสูง (การค้าไทย-จีนตอนใต้, 2547)

ส่วนข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์นายพัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์ นายด่านศุลกากรเชียงแสน และนายไพบุลย์ โพธิ์ดี รักษาการผู้จัดการท่าเรือเชียงแสน ในเรื่องเดียวกันนี้ได้ข้อสรุปว่า (พัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบุลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

1. ขณะนี้ไม่มีข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับเจ้าของเรือขนส่งที่บริการขนส่งสินค้าอยู่ระหว่างเชียงแสนและเชียงรุ่ง ไปจนถึงชื่อเหมาในประเทศจีน เนื่องจากเรือเหล่านี้ทั้งหมดมีชื่อเรียกเป็นภาษาจีนและจดทะเบียนในประเทศจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า อาจจะมีบางลำที่เจ้าของเป็นชาวไทยเชื้อสายจีนในอำเภอเชียงแสน เมื่อเรือขนส่งเหล่านี้เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือเชียงแสน จะมีการบันทึกไว้เฉพาะชื่อเรือซึ่งไม่สามารถระบุได้ว่าเป็นเรือสัญชาติใด และตามที่เคยพบเห็น กัปตันเรือขนส่งสินค้าเหล่านี้จะเป็นชาวจีนทั้งหมด เนื่องจากมีความชำนาญในการเดินเรือในแม่น้ำโขง ส่วนลูกเรือก็จะจะเป็นชาวจีนเกือบทั้งหมด

สำหรับเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงที่มีเจ้าของเป็นชาวไทยในขณะนี้ เป็นเรือขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งก่อนหน้านี้มีอยู่หลายลำ แต่ในปัจจุบันมีให้บริการอยู่เพียง 2 ลำที่เดินทางระหว่างเชียงแสนถึงเชียงรุ่ง และได้จดทะเบียนในประเทศจีนด้วย

2. โดยส่วนใหญ่ สินค้าที่ขนส่งมาจากประเทศจีนจะมีการติดต่อซื้อขายกับผู้ซื้อในประเทศไทยก่อนแล้ว ผ่านชิปปิงของชาวจีนและได้วันที่เปิดบริการอยู่ทั่วไปในบริเวณใกล้กับท่าเรือเชียงแสน โดยเรือขนส่งสินค้าที่นำสินค้านี้มาจะมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาส่งให้ถึงที่หมายเท่านั้น

มีน้อยมากที่ขนส่งสินค้ามาโดยที่ยังไม่มีการตกลงซื้อขายกัน ต่างจากในช่วงแรก ๆ ของการเปิดเดินเรือขนส่งระหว่างประเทศที่ยังพบเห็นการติดต่อซื้อขายและต่อรองราคาสินค้ากันเมื่อเรือขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมาถึงเชียงแสนแล้ว

ส่วนสินค้าที่ขนส่งออกจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนจะเป็นสินค้าที่ผู้ซื้อในประเทศจีนตกลงซื้อเรียบร้อยแล้วเช่นกัน โดยชิปปิ้งจะติดต่อให้ผู้ขายนำสินค้ามาส่งที่ท่าเรือเมื่อเรือขนส่งสินค้าพร้อมจะขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือแล้ว

ทั้งนี้ ส่วนใหญ่เรือขนส่งจะนำสินค้าจากประเทศจีนมาส่งที่เชียงแสน และรับสินค้าจากเชียงแสนกลับไปยังเชียงรุ่งหรือซือเหมา ไม่ค่อยปรากฏว่ามีเรือขนส่งเปล่าที่ไม่ได้บรรทุกสินค้าแล่นอยู่ในแม่น้ำโขง

3. อัตราค่าขนส่งสินค้าจะกำหนดโดยชาวจีน ซึ่งอาจจะเป็นกัปตันเรือหรือเจ้าของเรือขนส่ง โดยส่วนใหญ่จะมีราคามาตรฐานตามฤดูกาล แต่อาจขึ้นอยู่กับชนิดสินค้าที่จะขนส่งด้วย และฝ่ายผู้ขายจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าขึ้นจากเรือ เช่น ค่าจ้างคนงาน ค่าใช้บริการท่าเรือเชียงแสน เป็นต้น

ทั้งนี้ ค่าขนส่งสินค้าจากเชียงแสนไปยังเชียงรุ่งหรือซือเหมาในประเทศจีน จะแพงกว่าค่าขนส่งจากเชียงรุ่งหรือซือเหมามายังเชียงแสน เนื่องจากต้องแล่นเรือทวนกระแสน้ำขึ้นไป

4. บางครั้งเรือขนส่งสินค้าอาจเข้าเทียบท่าและนำสินค้าผ่านพิธีทางศุลกากรที่ทำเรือเชียงแสน แล้วนำเรือออกจากท่าไปเทียบท่าเพื่อขนส่งสินค้าที่ทำเรือของเอกชน ถ้าหากมีเรือสินค้าใช้บริการที่ทำเรือเชียงแสนหนาแน่น หรือเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า

5. ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า และพิกัดอัตราภาษีสำหรับสินค้าประเภทต่าง ๆ เมื่อนำสินค้าเข้าประเทศไทยนั้น มีกำหนดไว้ชัดเจน คิดตามรายละเอียดในใบกำกับสินค้า ส่วนในประเทศลาวและประเทศจีนนั้นยังไม่ชัดเจนและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

6. สินค้าที่นำขึ้นเรือขนส่งออกจากประเทศไทย เกือบทั้งหมดจะระบุว่ามิปลายทางที่ประเทศจีน แต่เมื่อเรือขนส่งออกจากท่าในประเทศไทยไปแล้ว ไม่สามารถบอกได้ว่าสินค้าได้ถูกส่งตรงไปยังประเทศจีนตามที่แจ้งไว้หรือไม่ อาจนำสินค้าขึ้นที่ประเทศลาวหรือเมียนมาร์เพื่อประหยัดหรือหลบเลี่ยงภาษีก็เป็นไปได้

7. อุบัติเหตุเรือขนส่งสินค้าเกิดขึ้นมักเกิดขึ้นในฤดูแล้งของแต่ละปีที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดต่ำลงมาก แต่เท่าที่ทราบ ทางประเทศจีนได้พยายามรักษาระดับน้ำในแม่น้ำโขงในฤดูแล้งให้เหมาะกับการเดินเรือ โดยอาศัยเขื่อนกันแม่น้ำโขงในเขตประเทศจีน

4.3.2 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนตอนใต้ ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอ เชียงแสน ตั้งแต่มีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

ตัวเลขสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออก ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน แยกเป็นชนิดสินค้าที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับ รวบรวมจากข้อมูลของด่านศุลกากรเชียงแสน ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา มีดังนี้ (แยกตามปีงบประมาณ)

ตาราง 3

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2544 ณ ด่านศุลกากรเชียงแสน

หน่วย : ล้านบาท

สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก	
ชนิดสินค้า	มูลค่า	ชนิดสินค้า	มูลค่า
แอปเปิ้ล	222.57	ลำไยอบแห้ง	841.02
กระป๋องมีชีวิด	195.97	ยางสำเร็จรูป	429.73
ไม้แปรรูป	33.34	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	90.88
สารโปรตัสเซียมคลอไรด์	29.98	ผงชูรส	81.15
อะไหล่ไฟแช็ค	29.14	เงาะในน้ำเชื่อมกระป๋อง	49.07
เครื่องเล่น วิ.ซี.ดี	22.73	ตะพานน้ำ	30.47
โค	17.00	ข้าวโพดในน้ำเกลือ	29.91
เมล็ดทานตะวัน	15.61	น้ำมันดีเซล	28.83
สาเล่	10.95	ยางแผ่นรมควัน	26.10
เห็ดหอมแห้ง	9.60	น้ำมันพืช	25.08
เบ็ดเตล็ด	115.33	เบ็ดเตล็ด	404.38
รวม	702.22	รวม	2,036.61

ตาราง 4

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2545 ณ ด้านศุลกากรเชียงแสน

หน่วย : ล้านบาท

สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก	
ชนิดสินค้า	มูลค่า	ชนิดสินค้า	มูลค่า
แอปเปิ้ล	262.98	ลำไยอบแห้ง	918.35
กระป๋องมีชีวิด	165.55	ยางสำเร็จรูป	512.97
ไม้แปรรูป	60.98	ยางแผ่นรมควัน	106.92
สตาร์ท	47.10	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	100.37
เมล็ดทานตะวัน	29.80	ผงชูรส	97.99
กระเทียม	28.43	น้ำมันพืช	97.62
โคมีชีวิด	22.03	ตะพานน้ำ	92.55
สารโปรตัสเซียมคลอไรด์	21.52	ผลไม้กระป๋อง	83.55
อะไหล่ไฟแช็ค	17.84	น้ำมันปาล์ม	70.70
เครื่องเล่น วิ.ซี.ดี	13.93	ขนม	52.89
เบ็ดเตล็ด	118.40	เบ็ดเตล็ด	381.53
รวม	788.55	รวม	2,515.44

ตาราง 5

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 ณ ด่านศุลกากรเชียงใหม่

หน่วย : ล้านบาท

สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก	
ชนิดสินค้า	มูลค่า	ชนิดสินค้า	มูลค่า
แอปเปิ้ล	183.09	ลำไยอบแห้ง	2,267.86
ไม้สักจีนแปรรูป	114.28	ยางแผ่นรมควัน	204.11
กระป๋องมีชีวิตร	104.05	ยางรถยนต์	155.72
สตาร์	71.81	ยางแท่ง	78.33
กระเทียม	44.44	น้ำมันพืช	72.90
ผักสด	22.91	น้ำมันดีเซล	63.09
เมล็ดทานตะวัน	17.07	ตะพานน้ำมีชีวิตร	61.25
พริกแห้ง	11.37	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	51.28
ยางรถยนต์	10.94	ยารักษาโรค	41.95
เห็ดหอมแห้ง	10.41	ผงชูรส	41.20
เบ็ดเตล็ด	113.17	เบ็ดเตล็ด	250.74
รวม	703.53	รวม	3,372.55

ตาราง 6

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 ณ ด่านศุลกากรเชียงใหม่

หน่วย : ล้านบาท

สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก	
ชนิดสินค้า	มูลค่า	ชนิดสินค้า	มูลค่า
แอปเปิ้ล	305.75	ลำไยอบแห้ง	1,231.14
สตาร์	279.51	ยางแผ่นรมควัน	651.28
ไม้แปรรูป	147.77	เส้นด้ายขางยี่ด	463.43
กระเทียม	95.61	ยางแท่ง	180.22
เมล็ดแตงโม	45.78	น้ำมันปาล์ม	159.22
กระป๋อง	45.14	น้ำมันพืช	99.21
ผักสด	37.16	น้ำมันดีเซล	76.62
เห็ดหอมแห้ง	35.60	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง	67.06
ผ้าห่ม	35.14	เงาะในน้ำเชื่อมบรรจุ กระป๋อง	64.47
เมล็ดทานตะวัน	32.99	ยารักษาโรค	51.79
เบ็ดเตล็ด	274.34	เบ็ดเตล็ด	738.29
รวม	1,334.79	รวม	3,782.73

ตาราง 7

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 ณ ด่านศุลกากรเชียงใหม่

หน่วย : ล้านบาท

สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก	
ชนิดสินค้า	มูลค่า	ชนิดสินค้า	มูลค่า
แอปเปิ้ล	275.10	ลำไยอบแห้ง	1,252.68
สตาลีสถ	205.63	ยางแผ่นรมควัน	1,248.46
ไม้แปรรูป	169.72	ค้ายางยืด	716.09
ผักสด	105.92	ยางแท่ง	389.80
กระเทียม	57.25	น้ำมันปาล์ม	291.10
กระป๋องมีชีวิด	40.43	เม็ดพลาสติก	124.96
ผ้าห่ม	38.70	น้ำมันดีเซล	116.20
เมล็ดทานตะวัน	33.08	เงาะในน้ำเชื่อม	95.26
เมล็ดพืชทอง	27.61	เครื่องดื่มน้ำร้อนกำลัง	70.64
โมโนไคแคลเซียมฟอสเฟต	24.86	เบ็ดเตล็ด	933.46
เบ็ดเตล็ด	299.58		
รวม	1,277.86	รวม	5,238.65

ตาราง 8

มูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ และสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ณ ด้านศุลกากรเชียงใหม่

หน่วย : ล้านบาท

สินค้านำเข้า		สินค้าส่งออก	
ชนิดสินค้า	มูลค่า	ชนิดสินค้า	มูลค่า
ผักสด	226.79	ผลิตภัณฑ์ยางพารา	2,091.65
แอปเปิ้ล	156.57	ลำไยอบแห้ง	1,553.56
ไม้แปรรูป	126.09	เส้นด้ายขางยี่ด	509.76
สตีสด	104.30	น้ำมันปาล์ม	283.93
ไม้ซุงท่อน	90.40	น้ำมันดีเซล	110.08
หอมแบ่ง	83.85	น้ำมันพืช	86.65
กระเทียม	53.08	เงาะในน้ำเชื่อมบรรจุ กระป๋อง	85.70
เมล็ดทานตะวัน	25.69	เม็ดพลาสติก	82.97
โมโนไดแคลเซียม	25.41	ผงชูรส	81.59
กระป๋อง (มีชีวิต)	20.20	ยารักษาโรค	72.81
เบ็ดเตล็ด , เครื่องอุปโภค - บริโภค	250.26	เบ็ดเตล็ด , เครื่องอุปโภค - บริโภค	1,072.33
รวม	1,162.64	รวม	6,031.02

โดยมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน แยกเป็นชนิดสินค้า ตามที่กล่าวมาข้างต้น หากแยกเป็นรายประเทศจะแบ่งเป็นสัดส่วนดังนี้

ตาราง 9

มูลค่าสินค้านำเข้า แยกประเทศ ณ ด้านศุลกากรเชียงแสน

หน่วย : ล้านบาท

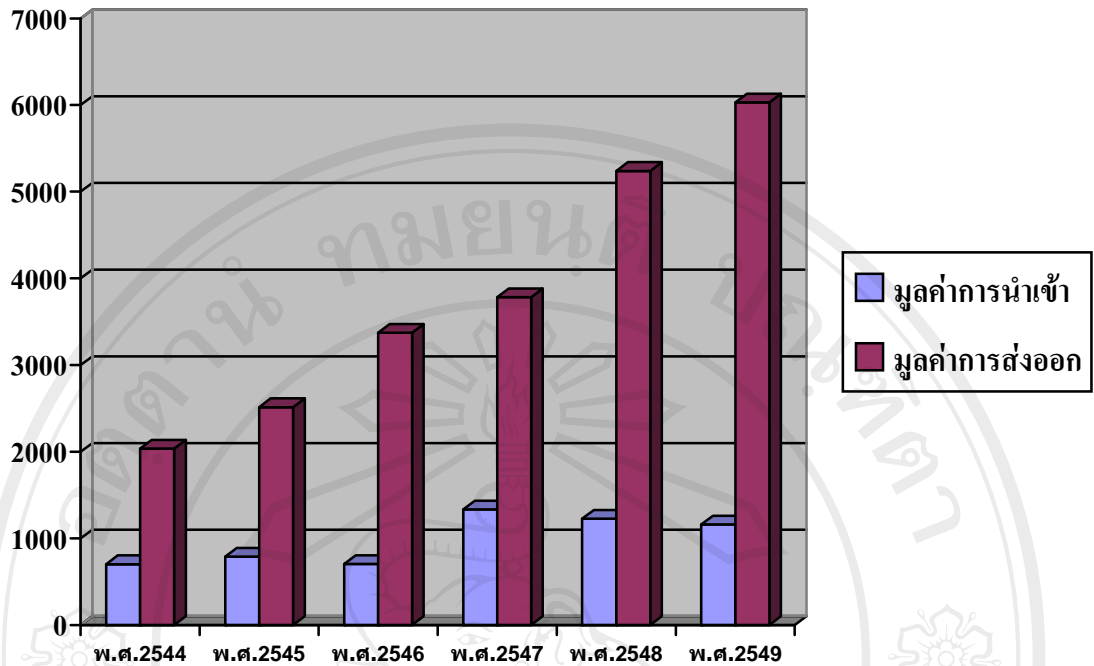
ปีงบประมาณ	ประเทศจีน		ประเทศลาว		ประเทศเมียนมาร์		รวม
	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	
2544	451.88	64.35	241.15	34.34	9.2	1.31	702.22
2545	575.80	73.02	212.76	26.98	0	0.00	788.55
2546	592.43	84.21	111.10	15.79	0	0.00	703.53
2547	1272.35	95.31	59.82	4.48	2.8	0.21	1334.97
2548	1,222.71	95.68	53.81	4.21	1.34	0.10	1,277.86
2549	1,055.43	90.78	30.40	2.61	76.81	6.61	1,162.64
ต.ค.49-พ.ค. 50	694.98	98.21	11.63	1.64	1.01	0.14	707.62

ตาราง 10

มูลค่าสินค้าส่งออก แยกประเทศ ณ ด้านศุลกากรเชียงแสน

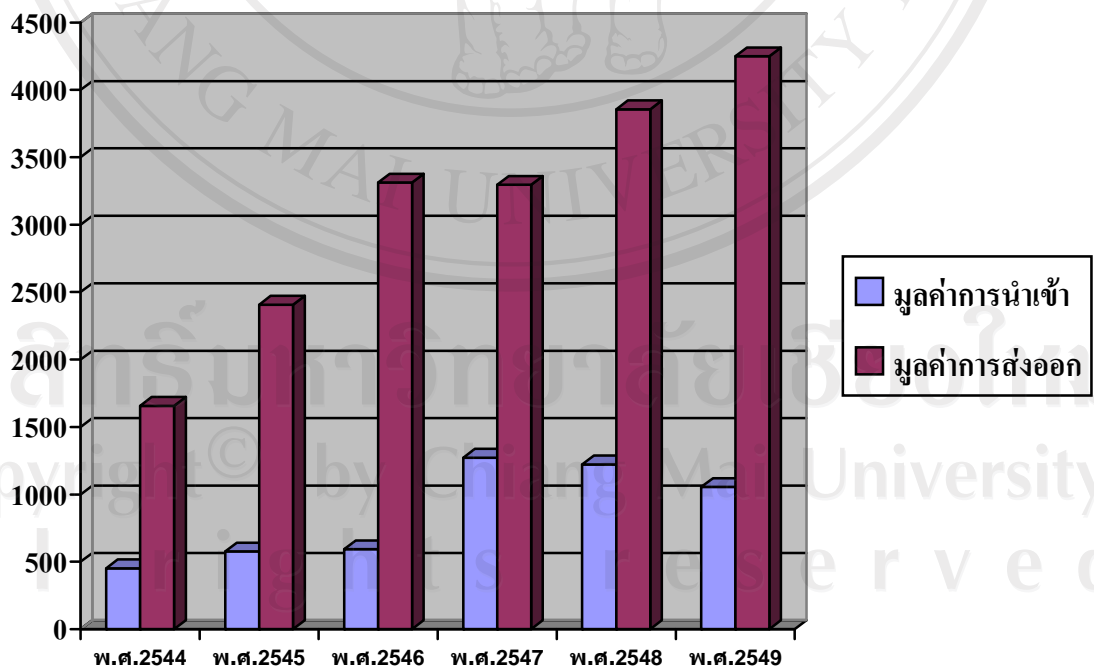
หน่วย : ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ประเทศจีน		ประเทศลาว		ประเทศเมียนมาร์		รวม
	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	มูลค่า	ร้อยละ	
2544	1,657.12	81.37	260.2	12.78	119.3	5.86	2,036.61
2545	2,407.04	95.69	74.62	2.97	33.77	1.34	2,515.44
2546	3,311.76	98.20	40.54	1.20	20.25	0.60	3,372.55
2547	3,294.78	87.10	406.58	10.75	81.36	2.15	3,782.72
2548	3,856.40	73.61	349.15	6.66	1,033.10	19.72	5,238.65
2549	4,248.59	70.45	404.26	6.70	1,378.17	22.85	6,031.02
ต.ค.49-พ.ค. 50	2,473.85	73.99	171.84	5.14	697.64	20.87	3,343.33



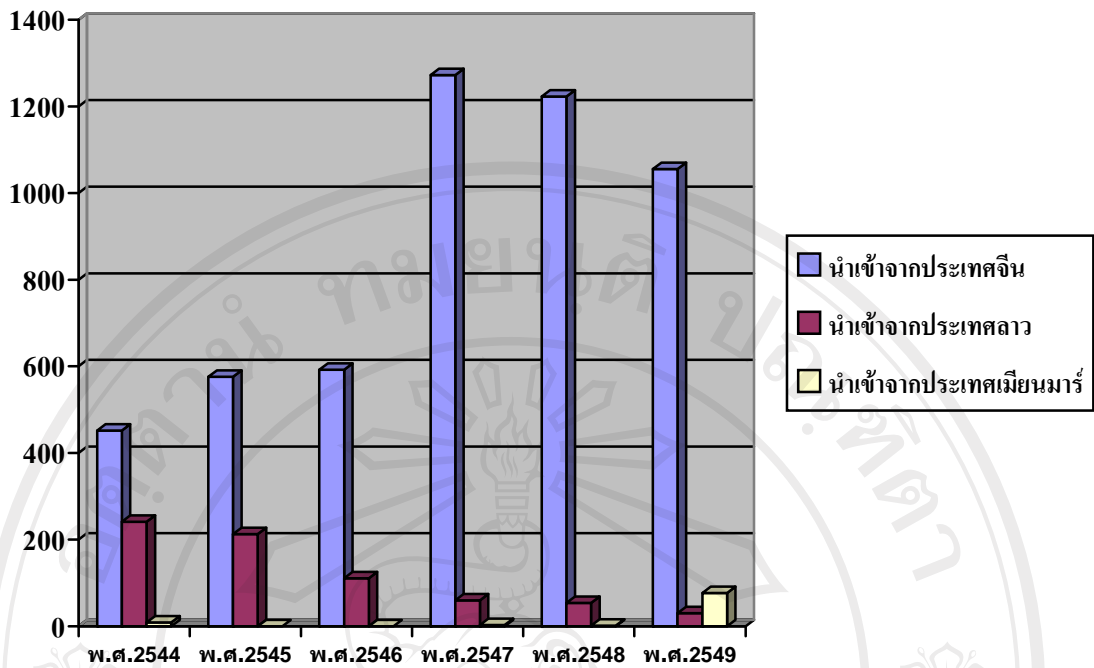
หน่วย : ล้านบาท

แผนภูมิ 2 แสดงมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้า ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน
บันทึกโดยด่านศุลกากรเชียงแสน ตามปีงบประมาณ (สรุปตัวเลขจากตาราง 2 - 7)



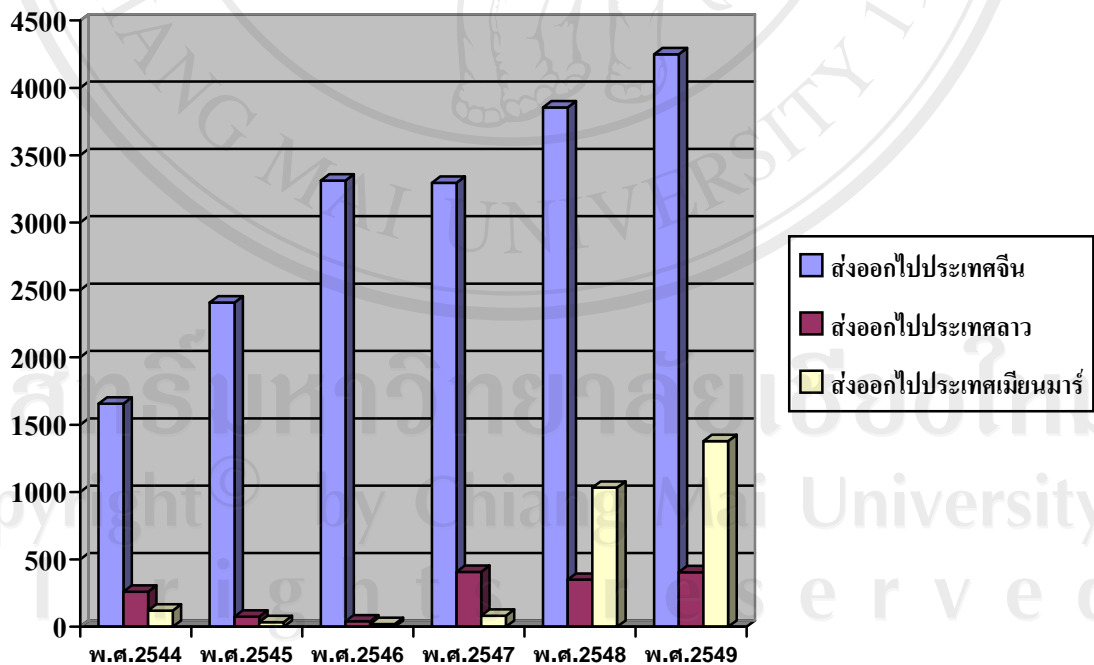
หน่วย : ล้านบาท

แผนภูมิ 3 แสดงมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน
บันทึกโดยด่านศุลกากรเชียงแสน ตามปีงบประมาณ (สรุปตัวเลขจากตาราง 8 - 9)



หน่วย : ล้านบาท

แผนภูมิ 4 แสดงมูลค่าสินค้านำเข้าจากประเทศจีน ลาว และเมียนมาร์ ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน บ้านทีกโดยด่านศุลกากรเชียงแสน ตามปีงบประมาณ (สรุปตัวเลขจากตาราง 8 - 9)



หน่วย : ล้านบาท

แผนภูมิ 5 แสดงมูลค่าสินค้านำส่งออกไปยังประเทศจีน ลาว และเมียนมาร์ ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน บ้านทีกโดยด่านศุลกากรเชียงแสน ตามปีงบประมาณ (สรุปตัวเลขจากตาราง 8 - 9)

ตาราง 11

ปริมาณเรือขนส่งจากประเทศจีนที่เข้าเทียบท่าที่เชียงใหม่

ปี พ.ศ.	จำนวน (ลำ)
2544	2,596
2545	3,117
2546	2,464
2547	2,533
2548	2,489
2549	2,062
2550 (ต.ค.49 - พ.ค.50)	1,238

ตามตัวเลขสถิติที่รวบรวมได้นี้ อาจสรุปได้ว่าการส่งออกของไทยไปยังมณฑลยูนนานผ่านทางแม่น้ำโขงมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยมีสินค้าส่งออกที่สำคัญคือสินค้าประเภทอุตสาหกรรมเกษตร เช่น ลำไยอบแห้ง และยางพารา เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกเป็นสัดส่วนมากที่สุดเมื่อเทียบกับมูลค่าการค้ารวม นอกจากนั้นก็จะจะเป็นสินค้าประเภท สินค้ากสิกรรม สินค้าอุปโภคบริโภค ยานพาหนะและอุปกรณ์ สินค้าประมงและปศุสัตว์ สินค้าเชื้อเพลิง และสินค้าประเภทเครื่องอุปโภคบริโภค เป็นต้น

แต่ข้อมูลอีกด้านหนึ่งจากการสัมภาษณ์นายด่านศุลกากรเชียงใหม่ และรักษาการผู้จัดการท่าเรือเชียงใหม่ ได้ทราบว่าตัวเลขสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้านี้ระหว่างมณฑลยูนนานของประเทศจีนกับอำเภอเชียงใหม่ของไทย ที่บันทึกไว้ของมณฑลยูนนานจะมีความแตกต่างจากข้อมูลของฝ่ายไทย โดยข้อมูลสินค้านำเข้าจากประเทศไทยของมณฑลยูนนานจะต่ำกว่าข้อมูลสินค้าส่งออกไปยังมณฑลยูนนานของประเทศไทยมาก รวมทั้งชนิดของสินค้าก็แตกต่างกันด้วย (พัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบุลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นเพิ่มเติมถึงสาเหตุที่ข้อมูลของทางการไทยและจีนแตกต่างกันว่า น่าจะมีสาเหตุมาจาก 2 ประการ คือ ประการแรก ผู้นำเข้าส่วนใหญ่ของจีนแจ้งว่าสินค้านำเข้าจากไทย เป็นสินค้าของเมียนมาร์ และลาว เนื่องจากทั้งสองประเทศมีพรมแดนติดต่อกับประเทศจีน จึงได้รับสิทธิพิเศษในด้านอัตราภาษีนำเข้าต่ำกว่าเกณฑ์ปกติถึงร้อยละ 50 อีกประการหนึ่งคือ การส่งออกสินค้าไปจีนในบางช่วงมีมูลค่าสูงกว่าความเป็นจริง เนื่องจากผู้ประกอบการที่ต้องการส่งสินค้าไปเมียนมาร์ แต่ประสบปัญหาเมียนมาร์เข้มงวดกับการนำเข้า

สินค้าจากไทย โดยเฉพาะในช่วงที่มีปัญหาขัดแย้งตามแนวชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมาร์ และเมียนมาร์สั่งปิดด่านการค้า ผู้ประกอบการไทยต้องส่งสินค้าไปยังประเทศจีนก่อนจากนั้นจึงนำส่งกลับเข้ายังประเทศเมียนมาร์ ซึ่งสำหรับช่วงเวลาปกติที่เมียนมาร์ไม่เข้มงวดการนำเข้าจากไทย มูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้จะใกล้เคียงกับการค้าจริงมากเนื่องจากผู้ส่งออกไทยส่วนใหญ่จะส่งสินค้าผ่านพิธีการทางศุลกากร เพื่อสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี

ส่วนทางด้านกรนำเข้าสินค้าจากจีนตอนใต้มายังประเทศไทย มีมูลค่าน้อยกว่าการส่งออกเสมอมาทุกปี โดยสินค้านำเข้าจากจีนตอนใต้ที่สำคัญคือ สินค้าประเภททศกรกรรมที่มีสัดส่วนสูงที่สุด รองลงมาคือสินค้าประเภทเครื่องอุปโภคบริโภค ไม้และอุปกรณ์ที่ผลิตจากไม้ เครื่องใช้ไฟฟ้า เช่น เครื่องปรับอากาศตู้ปลา สินค้าเคมีภัณฑ์ ไฟฟ้า อุปกรณ์ก่อสร้าง และสิ่งทอ เป็นต้น

และเช่นเดียวกับข้อมูลมูลค่าการส่งออกไปยังจีนตอนใต้ของประเทศไทย คือตัวเลขสถิติการส่งออกสินค้าจากจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มาไทยของฝ่ายจีน จะแตกต่างจากสถิติของทางฝ่ายไทย ซึ่งอาจเป็นเพราะสินค้าบางส่วนถูกนำขึ้นที่ฝั่งที่ทำเรือวันปง ประเทศเมียนมาร์ก่อนที่ลักลอบนำเข้าไทย ตลอดแนวชายแดนไทย-เมียนมาร์ที่อำเภอแม่สาย

อย่างไรก็ตาม ตัวเลขสถิติที่รวบรวมได้ก็แสดงให้เห็นว่ามูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านเส้นทางคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนนั้น มีแนวโน้มเพิ่มปริมาณมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี และเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง โดยยังไม่มีแนวโน้มลดลงเลย

แต่มูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างไร และส่งผลกระทบต่อใครบ้าง จะได้กล่าวถึงในหัวข้อต่อไป

4.3.3 ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขง ที่อำเภอเชียงแสน

การค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านเส้นทางคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน ที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้น มีข้อมูลจากรายงานการวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานภาค เรื่อง การศึกษาภาพรวมธุรกิจท้องถิ่นของอำเภอเชียงแสน กรณีศึกษาเขตพื้นที่เทศบาลเวียงเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ระบุว่า การค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านการขนส่งทางเรือทางแม่น้ำโขงในช่วงแรกคนท้องถิ่นในอำเภอเชียงแสนได้รับประโยชน์จากการค้าขายกับจีนมากที่สุด โดยยกตัวอย่างว่า เมื่อเรือขนส่งของจีนได้นำสินค้าซึ่งส่วนใหญ่ได้แก่ผลไม้ เช่น สาลี่ แอปเปิ้ล เข้ามาขาย คนเชียงแสนที่พอมีทุนได้หันมาลงทุนค้าขายแอปเปิ้ล สาลี่จากจีน ด้วยการซื้อเหมาจากเรือทั้งลำ ประมาณ 4-5 พันกล่อง โดยจะมีการตกลงราคาสินค้ากันที่เรือ ซึ่งราคาที่ตกลงกันนี้จะไม่แน่นอน และเมื่อตกลงราคากันได้แล้ว ผู้ซื้อชาวไทยจะ

ชำระค่าสินค้าด้วยเงินสดแล้วจ้างคนลงไปแบกของขึ้นมาวางเรียงกันไว้บนฝั่ง แล้วขายต่อให้กับพ่อค้าแม่ค้าจากต่างจังหวัด ซึ่งสามารถทำกำไรให้ได้อย่างเป็นกอบเป็นกำ เพียงมีเงินสดไปลงทุน มีโต๊ะหนึ่งตัว เก้าอี้หนึ่งตัว รมชายหาดสำหรับกันแดด และเครื่องคิดเลขอีกเครื่องหนึ่งก็สามารถไปค้าขายได้แล้ว ตอนเช้าลงหุ้นกันคนละแสนสองแสนบาท ตอนเย็นก็สามารถแบ่งผลกำไรกันได้เลย โดยบางวันได้กำไรนับหมื่นบาท

ในระยษณั้ น นอกจากการค้ำขายโดยการซื้อสินค้าจากเรือขนส่งของจีนมาขายต่อของพ่อค้าแม่ค้าชาวไทย ยังมีอาชีพรับจ้างขนสินค้าที่เฟื่องฟูควบคู่กันไปด้วย เพราะเมื่อพ่อค้าแม่ค้าท้องถิ่นซื้อเหมาสินค้าจากเรือแล้ว จะต้องจ้างจ้างให้คนขนสินค้าขึ้นจากเรือมาวางไว้บนฝั่ง ค่าจ้างแบกของกล่องละ 2-3 บาท และเมื่อพ่อค้าแม่ค้าจากต่างอำเภอ ต่างจังหวัด มาซื้อสินค้าไปขายต่อ ก็จะมีการจ้างขนของขึ้นรถอีกกล่องละ 1 บาท ผู้ขายในเวียงเชียงแสน (เทศบาลเวียงเชียงแสน, ผู้เขียน) และหมู่บ้านใกล้เคียง จึงหันมารับจ้างแบกเอปเปิ้ลกันเป็นจำนวนมาก เพราะรายได้ดี วันหนึ่ง ๆ ไม่ต่ำกว่า 400-500 บาท

แต่หลังจากที่เริ่มมีการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์เมื่อปี พ.ศ. 2544 ต่อมาอีก 2 ปี ประเทศไทยได้ทำข้อตกลงเปิดเขตการค้าเสรีทวิภาคีกับประเทศจีนเมื่อ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ในกลุ่มพิกัด 07-08 หรือกลุ่มผัก-ผลไม้ 116 รายการ ทำให้พิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้าในกลุ่มดังกล่าวระหว่างประเทศไทย-จีน ลดลงเหลือร้อยละ 0 ซึ่งได้มีส่วนทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนเพิ่มสูงขึ้นอีก นั้น ข้อมูลจากแหล่งเดียวกันระบุว่า การเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีนดังกล่าวได้ทำให้รูปแบบการค้าเปลี่ยนไป จากเดิมที่เป็นการเจรจาตกลงซื้อขายระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายโดยตรงตามที่กล่าวไปข้างต้น กลายเป็นการค้าที่มีระเบียบแบบแผนและมีกฎระเบียบมากขึ้น

ซึ่งระเบียบกฎเกณฑ์การค้าระหว่างประเทศเหล่านี้เป็นเรื่องที่พ่อค้าท้องถิ่นไม่เข้าใจ อีกทั้งทักษะในการสื่อสารและเงินทุนก็เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าที่เพิ่มปริมาณมากขึ้น บริษัทชิปปิ้งจึงเริ่มเข้ามาทำหน้าที่พ่อค้าคนกลางแทนพ่อค้าท้องถิ่นตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยข้อมูลจากรายงานการวิจัยดังกล่าวระบุว่า

ธุรกิจชิปปิ้ง เข้ามามีบทบาทหน้าที่แทนนักสืบบริษัท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่ดำเนินการโดยคนจีน เขาซื้อขายกันที่ไหนไม่รู้ แต่สิ่งที่เห็นคือ เมื่อเรือจีนมาถึงลูกเรือจีนก็จะขนสินค้าขึ้นรถบรรทุกที่มารออยู่แล้ว ในขณะที่เดียวกัน สินค้าไทยที่มากับรถบรรทุกก็จะถูกขนถ่ายลงเรือไปอย่างรวดเร็วเช่นกัน พ่อค้าแม่ค้าท้องถิ่นต้องซื้อผ่านผู้ค้ารายใหญ่อีกที ซึ่งราคาจะต่ำกว่าราคาในท้องตลาดทั่วไปเพียง 10 บาท พอมาขายปลีก ราคาก็ไม่ค่อยต่างไปจาก

ที่อื่นๆ คนก็ไม่ค่อยซื้อ ส่วนใหญ่ก็บอกว่าลำบากแต่ที่ทำเพราะไม่รู้จะไปทำอาชีพอะไร บางส่วนก็หันไปทำอาชีพอื่นๆ เช่น ขายอาหารในตลาด ชาวบ้านที่รับจ้างขนสินค้าก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน เพราะไม่ค่อยมีการจ้างขนของ คนเหล่านี้ก็กลับไปทำงานภาคเกษตร รับจ้างทำงานก่อสร้างบ้าง (นิภาวรรณ วิชัย และคณะ, 2549)

ซึ่งจากการสืบค้นข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ประกอบกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขง ระหว่างอำเภอเชียงแสน ประเทศไทย กับมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งมีท่าเรือขนส่งสินค้าหลายแห่งทั้งที่เมืองเชียงรุ่งและเมืองซือเหมา พบว่าการที่ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ที่อำเภอเชียงแสนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่มีการเปิดเดินเรือเสรีในแม่น้ำโขงตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นั้น มีประเด็นที่เกี่ยวข้องที่ควรพิจารณาประกอบด้วย โดยเฉพาะการเปิดเขตการค้าเสรีสินค้าในกลุ่มผัก-ผลไม้ ซึ่งอาจแยกเป็นประเด็นหลัก ๆ ได้ดังนี้

1. มูลค่าการค้าและประเภทของสินค้า

ตามตัวเลขมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน ผ่านทางแม่น้ำโขง ที่บันทึกไว้โดยด่านศุลกากรเชียงแสน ในตาราง 2 – 7 รวมทั้งกราฟแสดงสถิติในแผนภูมิ 2 – 5 จะเห็นได้ชัดว่ามูลค่าการส่งออกจากประเทศไทยนั้นเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูง

โดยสินค้านำเข้าจากประเทศจีนที่มีมูลค่าสูงเป็นลำดับต้น ๆ จะเป็นพืชผลหรือผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรทั้งหมด เช่น แอปเปิ้ล สาลี่สด ไม้แปรรูป ผักสด

ส่วนสินค้าส่งออกจากประเทศไทยที่มีมูลค่าสูงเป็นลำดับต้น ๆ ก็เป็นพืชผลหรือผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรเช่นกัน

เกี่ยวกับมูลค่าและประเภทของสินค้านี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องมีความเห็นว่า สินค้าเกษตรกรรมเป็นประเภทสินค้าหลักที่มีการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน โดยสำหรับสินค้านำเข้าจากประเทศจีน เช่น แอปเปิ้ล สาลี่สด ผักสด นั้น การขนส่งมายังประเทศไทยผ่านทางแม่น้ำโขงจะประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากกว่าการขนส่งทางอื่น ทำให้สินค้านี้มีคุณภาพและจำหน่ายได้ราคาดีกว่า และจากอำเภอเชียงแสนยังสามารถกระจายสินค้าเหล่านี้ไปยังแหล่งจำหน่ายต่าง ๆ ในประเทศไทยได้โดยสะดวกและรวดเร็ว ตัวอย่างเช่นแอปเปิ้ลหรือสาลี่สด เมื่อนำขึ้นจากเรือแล้วสามารถขนส่งทางรถบรรทุกไปถึงตลาดค้าส่งสินค้า

เกษตรขนาดใหญ่ในกรุงเทพฯ เช่น ตลาดไท หรือตลาดสี่มุมเมือง ได้ภายในวันเดียว และสินค้าเหล่านี้ยังมีความต้องการซื้อสม่ำเสมอตลอดทั้งปี บางครั้งถึงกับขาดตลาด ต้องแบ่งจำหน่ายให้แก่ผู้ซื้อหลายรายในจำนวนจำกัด

ส่วนสินค้านำเข้าประเภทอื่น ๆ ที่มีมูลค่าน้อยลงมานั้น ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าไม่เน่าเสีย สามารถเก็บไว้รอจำหน่ายได้นาน และเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปในครัวเรือน (โปรดดูตาราง 2 – 7 ประกอบ)

สำหรับสินค้าส่งออกนั้น สินค้าเกษตรกรรมประเภทลำไยอบแห้งและยางแผ่นรมควัน รวมทั้งผลิตภัณฑ์ที่เป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุดตลอดมาตั้งแต่มีการบันทึกไว้ โดยสำหรับลำไยอบแห้งนั้นในประเทศจีนมีความต้องการสูงมาก เนื่องจากชาวจีนนิยมบริโภค สามารถจำหน่ายได้ตลอดทั้งปี ส่วนยางแผ่นรมควันและผลิตภัณฑ์ยางก็มีความต้องการสูงและมีมูลค่าการส่งออกสูงเช่นกัน เนื่องจากอุตสาหกรรมหลายอย่างในประเทศจีนกำลังขยายตัวและต้องการวัตถุดิบประเภทยางแผ่นและผลิตภัณฑ์ยางในปริมาณมาก

ส่วนสินค้าส่งออกประเภทอื่น ๆ ส่วนใหญ่ก็จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปในครัวเรือนเช่นเดียวกับสินค้านำเข้า (โปรดดูตาราง 2 – 7 ประกอบ)

นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ยังให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าด้วยเหตุที่สินค้าเกษตรกรรมตามที่กล่าวมามีมูลค่าการค้าสูงมากเมื่อเทียบกับสินค้าประเภทอื่น ๆ จึงเป็นสาเหตุให้ประเทศไทยและจีนได้พยายามให้มีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีทวิภาคีระหว่างกันในกลุ่มสินค้าดังกล่าว จนได้ทำข้อตกลงเปิดเขตการค้าเสรีทวิภาคีในกลุ่มสินค้าผัก-ผลไม้ รวม 116 รายการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ตามที่กล่าวแล้ว และต่อมาเมื่อ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 ยังได้เพิ่มรายการสินค้าที่ลดอัตราภาษีศุลกากรในการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทย-จีนเพิ่มขึ้นอีกหลายพันรายการด้วย (2 ปี FTA สินค้าเกษตรไทย-จีน บทเรียนการค้าเสรี, 2549) ซึ่งนายชัชวาลย์ จินานุพันธ์ สมาชิกสภาหอการค้าจังหวัดเชียงราย และเป็นผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ให้ความเห็นว่าน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งออกสินค้าของประเทศไทย เนื่องจากจะไม่ต้องเสียภาษีสำหรับสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศจีน ทำให้ลดต้นทุนสินค้า สามารถจำหน่ายสินค้าได้ในราคาที่ถูกลง ทำให้สามารถจำหน่ายสินค้าได้มากขึ้น (พัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบูลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

ประเด็นเกี่ยวกับมูลค่าการค้าและประเภทของสินค้านี้ มีข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ กล่าวถึงไว้ด้วย เช่น การเสวนาโต๊ะกลม เรื่อง 2 ปี FTA สินค้าเกษตรไทย-จีน บทเรียนการค้าเสรี เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2549 ที่มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง มีความเห็นจากผู้เข้าร่วมการเสวนาระบุว่าสินค้าพืชผักเมืองหนาวที่เป็นผลผลิตจากประเทศไทยไม่มีศักยภาพพอที่จะส่งออกไปยังประเทศจีน

ได้ เพราะผลผลิตจากประเทศจีนคุณภาพดีกว่าและราคาถูกกว่า จึงสามารถส่งเข้ามาขายในประเทศไทยได้แทบจะเรียกว่าฝ่ายเดียว ขณะนี้เกษตรกรผู้ปลูกพืชเช่นแคโรท บร็อกโคลี รวมถึงหอมและกระเทียมที่ปลูกในพื้นที่สูงในเขตจังหวัดเชียงรายและเชียงใหม่เป็นต้องได้รับผลกระทบจากการแข่งขันกับสินค้าประเภทเดียวกันที่มีราคาถูกจากประเทศจีนอย่างชัดเจน รวมทั้งผลผลิตการเกษตรที่เป็นไม้ตัดดอกเมืองหนาวด้วย

และทางประเทศจีนยังมีการปรับตัวพัฒนาการผลิตสินค้าผลผลิตการเกษตรหลายรายการเพื่อทดแทนการนำเข้า เช่น ยางพารา ที่ได้ส่งเสริมให้เพาะปลูกอย่างกว้างขวางในสิบสองปีมานี้ ซึ่งอาจทำให้การส่งออกผลิตภัณฑ์ยางลดลงในอนาคต ส่วนผลผลิตการเกษตรอื่น ๆ ที่ยังมีสามารถส่งออกไปยังประเทศจีนได้เป็นมูลค่ามากนั้นเป็นสินค้าที่ประเทศจีนไม่สามารถผลิตเองได้

นอกจากนี้การยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้าผัก-ผลไม้จากการเปิดเขตการค้าเสรีไทย-จีนยังทำให้รายได้จากการเก็บภาษีนำเข้าของด่านศุลกากรเชียงใหม่ลดลงอย่างมาก ในปีงบประมาณ 2548 ลดลงไปถึงกว่า 600 ล้านบาท (2 ปี FTA สินค้าเกษตรไทย-จีน บทเรียนการค้าเสรี, 2549) ส่วนทางฝ่ายประเทศจีน แม้ว่าจะได้ลดภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเหลือร้อยละ 0 แล้ว แต่เมื่อนำสินค้าเข้าไปจำหน่ายในมณฑลยูนนาน จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มอีกในอัตราร้อยละ 13 ทำให้ราคาสินค้าไทยสูงขึ้น (สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป.)

จึงอาจกล่าวได้ว่าสินค้าเกษตรกรรมยังมีสัดส่วนมูลค่าสูงที่สุดในการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางอำเภอเชียงแสนในขณะนี้ โดยที่ผลผลิตการเกษตรที่นำเข้าจากประเทศจีนส่วนหนึ่งจะเป็นสินค้าที่ไม่สามารถผลิตได้ในประเทศไทย แต่อีกส่วนหนึ่งจะเป็นสินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศไทยแต่มีราคาสูงกว่าที่นำเข้าจากประเทศจีน เช่น พืชผักเมืองหนาว ไม้ตัดดอก ซึ่งสินค้านำเข้าที่เป็นพืชผลการเกษตรเหล่านี้ ส่วนใหญ่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าและภาษีอื่น ๆ อีก

ส่วนสินค้าส่งออกไปยังประเทศจีนที่มีมูลค่าสูงที่เป็นสินค้าเกษตรกรรมเช่นกัน เป็นผลผลิตที่ประเทศจีนไม่สามารถผลิตเองได้ แต่ได้เริ่มมีการพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรกรรมบางชนิดเพื่อทดแทนการนำเข้าแล้ว และสินค้าเกษตรกรรมที่ส่งออกไปเหล่านี้แม้ว่าจะไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าสินค้า แต่อาจจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มและอาจจะต้องประสบกับอุปสรรคทางการค้าอื่น ๆ

2. ผู้ได้รับประโยชน์จากปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้น

สินค้าเกษตรกรรม เช่น แอปเปิ้ล สาลี่สด ที่นำเข้าจากประเทศจีนผ่านทางเชียงแสนโดยมีมูลค่าสูงเป็นลำดับต้น ๆ ของสินค้าที่นำเข้าทั้งหมดตามที่กล่าวไปแล้วนั้น ในระยะหลังที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงมากนี้ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ระบุว่าผู้นำเข้าหรือผู้ซื้อส่วนใหญ่จะเป็นรายใหญ่เพียง

ไม่กี่รายที่มีเงินทุนมากและสามารถติดต่อกับผู้ขายในประเทศจีนได้อย่างสะดวก ซึ่งมักจะเป็นชาวจีนหรือชาวไต้หวันที่มาเปิดร้านหรือบริษัทอยู่ในอำเภอเชียงแสน

โดยผู้ซื้อรายย่อยที่ต้องการสินค้าไปจำหน่ายต่อจะต้องติดต่อซื้อจากผู้นำเข้ารายใหญ่เหล่านี้อีกต่อหนึ่ง และการติดต่อซื้อขายระหว่างผู้ซื้อรายย่อยเหล่านี้กับผู้นำเข้ารายใหญ่จะมีการตกลงกันก่อนหน้าที่สินค้าจะถูกขนส่งมาถึงเชียงแสนแล้ว เมื่อสินค้าถูกขนส่งมาถึงแล้วผู้นำเข้ารายใหญ่หรือผู้ซื้อรายย่อยจึงจะขนส่งสินค้าต่อไปยังปลายทางอีกต่อหนึ่งเพื่อจำหน่ายต่อไป

ในเรื่องขนส่งลำระวางบรรทุก 150 ตันซึ่งเป็นเรือขนส่งขนาดใหญ่ที่สุดที่ให้บริการอยู่ในแม่น้ำโขงที่เชียงแสนในปัจจุบันนี้ลำหนึ่ง หากบรรทุกเฉพาะแอปเปิ้ลอย่างเดียวอาจบรรทุกได้มากกว่า 6,000 กลังต่อเที่ยว คิดเป็นมูลค่าเกือบ 1 ล้านบาท ซึ่งจากมูลค่านี้ผู้นำเข้ารายใหญ่อาจจะได้กำไรสุทธิเกือบ 6-7 หมื่นบาทถึงแสนบาท ขึ้นอยู่กับต้นทุนค่าขนส่งทางเรือและต้นทุนในส่วนอื่น ๆ ส่วนผู้ซื้อรายย่อยที่ซื้อจากผู้นำเข้ารายใหญ่จะมีกำไรคิดเป็นร้อยละสูงกว่าผู้นำเข้ารายใหญ่แต่จะต้องมีการขนส่งสินค้ากระจายไปยังแหล่งจำหน่ายต่าง ๆ ด้วย

ส่วนสินค้าที่นำเข้าจากจีนชนิดอื่น ๆ ที่มีมูลค่าน้อยลงมา เช่น ไม้แปรรูป เมล็ดทานตะวัน เมล็ดฟักทอง เหล่านี้จะมีผู้ค้าส่งรายใหญ่เป็นผู้สั่งซื้อ โดยส่วนใหญ่จะนำเข้ามาเป็นครั้งคราวและนำมาเก็บในโกดังเพื่อรอการจำหน่ายต่อไป เนื่องจากเป็นสินค้าไม่เน่าเสีย ต่างจากสินค้าเกษตรกรรมที่เป็นผลไม้เฉพาะฤดูกาล เช่น แอปเปิ้ล สาลี่สดที่ได้กล่าวไปแล้ว ที่จะมีจำหน่ายจำนวนมากเฉพาะในช่วงฤดูหนาวเป็นเวลาไม่กี่เดือน หากมีจำหน่ายนอกฤดูกาลก็จะมีราคาแพงกว่าปกติเนื่องจากต้องขนส่งมาจากแหล่งเพาะปลูกที่อยู่ห่างไกลในประเทศจีน

โดยผู้นำเข้ารายใหญ่ส่วนใหญ่จะนำเข้าแอปเปิ้ลและผักผลไม้อื่น ๆ ในช่วงแต่ละฤดูที่พืชผลเหล่านี้ออกผลผลิต ซึ่งจะสามารถจำหน่ายได้โดยไม่มีสินค้าค้างอยู่แล้ว เนื่องจากความต้องการบริโภคมีตลอดทั้งปี ส่วนในช่วงเวลาอื่นของแต่ละปีก็จะนำเข้าสินค้าอื่น ๆ ที่มีผู้สั่งซื้อหรือสินค้าต่าง ๆ ที่สามารถเก็บรอจำหน่ายได้เป็นเวลานาน

ส่วนสำหรับสินค้าส่งออกนั้นจะส่งออกไปเมื่อได้รับคำสั่งซื้อจากผู้ซื้อในประเทศจีน โดยผู้ส่งออกรายใหญ่ไม่กี่รายเช่นกัน โดยผู้ส่งออกเหล่านี้จะติดต่อซื้อสินค้าที่มีคำสั่งซื้อจากผู้ซื้อในประเทศจีนมารวบรวมไว้และส่งออกไปเมื่อรวบรวมได้ครบตามจำนวนสั่งซื้อแล้ว ซึ่งมีข้อสังเกตว่าสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงเป็นลำดับต้น ๆ เช่น ลำไยอบแห้ง 楊梅 ฝรั่งและผลิตภัณฑ์ยางนั้นสามารถเก็บรักษาไว้ได้นาน ผู้ส่งออกจึงสามารถรวบรวมสินค้าไว้ส่งออกในช่วงเวลาที่ราคาสินค้าสูงกว่าปกติได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงินทุนและกลวิธีการจัดการของผู้ส่งออก

การรวบรวมสินค้าของผู้ส่งออกนั้น เนื่องจากประเภทของสินค้าที่ส่งออกมีไม่กี่ประเภทที่มีมูลค่าการส่งออกสูง จึงสามารถรวบรวมสินค้าได้โดยไม่ยากนัก เช่น ลำไยอบแห้ง จะมี

ผู้ค้ารายย่อยรวบรวมสินค้าจากเกษตรกรแล้วนำมาแปรรูปอีกต่อหนึ่ง ก่อนที่จะจำหน่ายต่อไปให้กับผู้ส่งออกซึ่งมักจะเป็นรายที่เคยติดต่อกันเป็นประจำอยู่แล้ว (พัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบูลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

นอกจากนี้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้ารายใหญ่มักเป็นรายเดียวกัน ซึ่งมักจะเป็นชาวจีนหรือไต้หวันที่สามารถติดต่อกับผู้ขายและผู้ซื้อสินค้าในประเทศจีนได้สะดวกกว่าชาวไทย เนื่องจากความเชื่อถือนอกกันระหว่างชาวจีนด้วยกันมีมากกว่า ตามที่นายพัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์ นายด่านศุลกากรเชียงใหม่ให้ความเห็นว่าการค้าขายกับประเทศจีนส่วนใหญ่ในไทยนั้น สินค้าที่ส่งออกไปจีนส่วนใหญ่ตกอยู่ในมือพ่อค้าชาวไต้หวัน ทำให้ไทยไม่สามารถควบคุมตลาดได้ (2 ปี FTA สินค้าเกษตร ไทย-จีน บทเรียนการค้าเสรี, 2549)

ข้อมูลจากอีกแหล่งหนึ่งระบุว่าชาวบ้านหรือผู้ค้ารายย่อยในประเทศไทยไม่สามารถมีส่วนร่วมกับการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนได้โดยตรง เนื่องจากการส่งออกสินค้าต่าง ๆ นั้นต้องระบุชื่อสวนหรือแหล่งผลิตให้ชัดเจนจึงจะส่งออกได้ ในขณะที่การส่งออกสินค้าจากประเทศจีนมายังประเทศไทยก่อนนำสินค้านั้นไปจีนก็ต้องระบุชื่อบริษัทผู้รับซื้อปลายทางให้ชัดเจนเช่นกัน ผู้ค้าที่เป็นผู้นำเข้าและผู้ส่งออกรายใหญ่จึงสามารถทำการค้าได้โดยสะดวกกว่า (นิภาวรรณ วิชัย และคณะ, 2549)

ในประเด็นเรื่องผู้ได้รับประโยชน์จากปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านทางอำเภอเชียงใหม่เพิ่มขึ้นนี้จึงเป็นผู้ค้ารายใหญ่ซึ่งมักเป็นชาวจีนหรือไต้หวันที่ได้รับประโยชน์มากที่สุด เนื่องจากสามารถติดต่อกับผู้ขาย-ผู้ซื้อในประเทศจีนได้สะดวก ส่วนพ่อค้ารายย่อยชาวไทยจะต้องอาศัยผู้ค้ารายใหญ่ในการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า

3. ความสะดวกในการค้าและการคมนาคมขนส่ง

หลังจากที่ได้เกิดข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ขึ้นแล้ว เส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำผ่านทางแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดที่สามารถเชื่อมต่อประเทศไทยกับประเทศจีนได้ผ่านทางอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับมณฑลยูนนาน โดยมีระยะทางจากอำเภอเชียงแสนถึงเมืองเชียงรุ่งเพียง 264 กิโลเมตร

นอกจากนี้ในระหว่างปี พ.ศ. 2544-2545 ยังได้มีการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนเพื่อให้สามารถเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่มากขึ้น ทำให้การคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงมีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้นอีก

จากการเกิดข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ติดตามมาด้วยการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนในช่วงที่เปิดให้มีการเดินเรือเสรีตามข้อตกลง การค้าระหว่างประเทศไทย-จีน

ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนนี้ถือเป็นช่องทางการค้าใหม่ที่สามารถเข้าถึงมณฑลยูนนานที่ตั้งอยู่ทางตอนในของประเทศจีนและไม่มีทางออกทะเลได้สะดวกมากขึ้นและใช้เวลาในการขนส่งสินค้าน้อยลง

โดยสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศจีนผ่านทางอำเภอเชียงแสนทั้งหมด จะถูกขนส่งนำไปขึ้นฝั่งที่ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือซือเหมา หรือท่าเรืออื่น ๆ ในมณฑลยูนนาน และถูกส่งต่อไปยังเมืองคุนหมิง แล้วจึงกระจายไปยังเมืองอื่น ๆ ของมณฑลยูนนาน ในขณะที่การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนแต่เดิมส่วนใหญ่จะถูกส่งออกทางทะเลไปยังมณฑลกว่างตุงก่อน โดยขึ้นฝั่งที่ท่าเรือฮ่องกง หวังปู้ และเสิ่นเจิ้น หลังจากนั้นจึงกระจายไปยังมณฑลและเมืองสำคัญต่าง ๆ ถ้าหากจะส่งต่อไปยูนนานก็จะถูกขนส่งไปทางเรืออีกต่อหนึ่ง การใช้เส้นทางคมนาคมขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนจึงช่วยอำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังมณฑลยูนนานได้มากดังกล่าวแล้ว (สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป.)

นอกจากนี้ยังมีการตกลงเปิดเขตการค้าเสรี (FTA) สินค้าในกลุ่มผัก-ผลไม้ระหว่างประเทศไทย-จีน ตั้งแต่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2546 เป็นต้นมา ทำให้อัตราการนำเข้าและส่งออกสินค้านี้ดังกล่าวระหว่างทั้ง 2 ประเทศลดลงเหลือร้อยละ 0 ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นว่าจากผลของข้อตกลงเปิดเขตการค้าเสรีดังกล่าว ทำให้การส่งออกไปยังประเทศจีนที่อำเภอเชียงแสนได้ประโยชน์มาก เนื่องจากสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นพืชผลการเกษตร ซึ่งจะไม่ต้องเสียภาษีในการส่งออกเลย (พัชรดิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบูลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

ส่วนการนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนมายังเชียงแสน โดยขนส่งเข้ามาทางเรือผ่านแม่น้ำโขงนั้น สินค้านำเข้าที่สำคัญที่สุดคือพืชผลการเกษตร มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมด ซึ่งการนำเข้าสินค้านี้ก่อนหน้าที่จะมีข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลว่าจะต้องนำเข้ามาทางบก ซึ่งต้องผ่านประเทศเมียนมาร์หรือประเทศลาว และมีอุปสรรคในการขนส่งและการนำสินค้าผ่านแดนมาก เช่น ในประเทศเมียนมาร์ที่ระเบียบกฎเกณฑ์และค่าธรรมเนียมรวมทั้งภาษีต่าง ๆ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้านำหนดไว้ไม่แน่นอน และยังต้องผ่านเขตปกครองตนเองหรือเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยต่าง ๆ หลายพื้นที่ด้วย จึงจะสามารถนำสินค้าผ่านเข้ามาทางด่านพรมแดนไทย-เมียนมาร์ที่อำเภอแม่สายได้ ส่วนถ้านำเข้าผ่านมาทางประเทศลาวจะมีอุปสรรคสำคัญคือเส้นทางคมนาคมที่ยังด้อยพัฒนา

การใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางนำเข้าสินค้าพืชผลการเกษตรจากประเทศจีน เข้ามาทางอำเภอเชียงแสนจึงลดอุปสรรคที่มีอยู่ก่อนหน้านี้ไปได้ทั้งหมด คงเหลือเพียงอุปสรรคที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เช่น บางฤดูระดับน้ำในแม่น้ำโขงอาจลดลงมากจนไม่สามารถเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่ได้

สำหรับการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่อำเภอเชียงแสน ในท่าเรือเชียงแสนมีที่ทำการของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมทั้งด่านตรวจคนเข้าเมือง ให้บริการได้ครบถ้วนอยู่ใน ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าสามารถติดต่อใช้บริการได้โดยสะดวก (โปรดดูข้อมูลท่าเรือเชียงแสนในหัวข้อที่ 4.2.1 และ 4.4.3.1 ประกอบ)

ในภาพรวม ผู้ที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นว่า ในขณะนี้ช่องทางการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนเป็นช่องทางที่ดีที่สุดในการเชื่อมต่อกับมณฑลยูนนาน โดยเฉพาะ ส่วนในอนาคตหากมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกเชื่อมระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางประเทศเมียนมาร์และลาวได้สำเร็จแล้วเส้นทางคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงอาจลดความสำคัญลงไป แต่ทั้งนี้นอกจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกแล้ว จำเป็นต้องมีการตกลงในเรื่องกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องระหว่างประเทศต่าง ๆ ด้วย ซึ่งเรื่องนี้น่าจะต้องใช้เวลาอีกมาก

ผู้ที่เกี่ยวข้องยังให้ความเห็นด้วยว่า การส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงที่เป็นสมาชิกข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ด้วย คือ ลาว และเมียนมาร์ น่าจะสามารถเพิ่มขึ้นได้มากกว่าในปัจจุบัน โดยอาศัยแม่น้ำโขง โดยเฉพาะการส่งออกไปยังเมียนมาร์ซึ่งเป็นทางผ่านระหว่างขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนอยู่แล้ว ซึ่งในปัจจุบันนี้ตัวเลขมูลค่าการส่งออกไปยังเมียนมาร์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเช่นกัน และการส่งออกไปยังเมียนมาร์ผ่านทางเชียงแสนที่มีการควบคุมดูแลอย่างรัดกุมยังจะช่วยลดการค้ำจนกระบบที่มีอยู่มากและทำให้รัฐต้องเสียรายได้จากการจัดเก็บภาษีลงได้ด้วย (พัชรศิษฐ์ สิ้นสวัสดิ์, ไพบุลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

4.4 ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมต่อประเทศไทยจากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ระหว่าง เชียงรุ่งกับเชียงแสน

ในหัวข้อที่ผ่านมา ได้กล่าวถึงข้อมูลทั่วไป และสภาพเศรษฐกิจและสังคมทั่วไปของอำเภอเชียงแสน รวมทั้งลักษณะของสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศโดยทั่วไปของแม่น้ำโขง และการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรที่พึ่งพาอาศัยแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตในอำเภอเชียงแสน ก่อนที่จะมีการเดินเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ไปแล้ว

ในหัวข้อนี้จะได้นำเสนอข้อมูลผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมต่อประเทศไทย ที่เกิดจากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสน โดยใช้ข้อมูลที่สืบค้นจากเอกสารต่าง ๆ ประกอบกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบระหว่างสภาพปัจจุบันกับสภาพที่เคยเป็นอยู่เดิมก่อนจะมีการเดินเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

4.4.1 รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการปรับปรุงร่องน้ำ

การปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบน ตามโครงการปรับปรุงร่องน้ำ เป็นการดำเนินการที่ประเทศสมาชิกข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 4 ประเทศได้เห็นชอบร่วมกัน เพื่อให้การเดินเรือขนาดใหญ่ในแม่น้ำโขงสามารถทำได้โดยสะดวกและปลอดภัยตามที่กล่าวไปแล้ว (โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อที่ 2.4 และ 2.5) ซึ่งหลังจากที่การดำเนินการตามโครงการที่กำหนดจะปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งขนาดใหญ่ 11 แห่ง ได้ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งดังกล่าวไปแล้ว 10 แห่ง คงเหลือแก่งคอนศิหลวงในแม่น้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาว ที่อำเภอเชียงแสนต่ออำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ปรากฏว่ามีการคัดค้านจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชนในประเทศไทย เช่น กระทรวงกลาโหมเห็นว่าการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนศิหลวงอาจกระทบต่อแนวพรมแดนประเทศไทย-ลาวที่ยังปักปันเขตแดนไม่เรียบร้อย ส่วนภาคเอกชนและชาวบ้านในอำเภอเชียงแสน เชียงของ เวียงแก่นเห็นว่าการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งดังกล่าวจะทำให้ระบบนิเวศของแม่น้ำโขงเปลี่ยนไปจากเดิม ส่งผลกระทบต่อการค้าทางชีวิตของประชากรและชุมชนที่พึ่งพาอาศัยแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต

คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้ชะลอการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งดังกล่าวไว้ และให้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ว่าจ้างบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ให้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2546 เป็นระยะเวลา 10 เดือน ซึ่งได้รายงานผลการศึกษาไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ มีสาระสำคัญดังนี้

ในบทคัดย่อของรายงานการศึกษา ระบุว่าการศึกษาที่มีข้อจำกัดในเรื่องข้อมูลเพื่อนใน ประเทศจีน ซึ่งเกี่ยวข้องและเป็นสาเหตุหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงปริมาณน้ำ กระแสน้ำ ระดับน้ำ ฯลฯ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ในลำน้ำโขงด้านตอนบน จึงสามารถศึกษาและวิเคราะห์ได้เพียงผลกระทบที่เกิดจากการปรับปรุงร่องน้ำเป็นหลัก

ผลการศึกษาตามรายงานระบุว่าหากมีการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวง พรมแดนไทย-ลาว ในระหว่างการดำเนินการปรับปรุงจะมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในระยะสั้น ในพื้นที่จำกัด คือภายในรัศมีไม่เกิน 2 กิโลเมตร โดยรอบแก่งคอนผีหลวง และมีระดับของผลกระทบส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ

ส่วนผลกระทบหลังจากมีการปรับปรุงร่องน้ำแล้ว จะมีผลกระทบในระยะยาว ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบในวงกว้างโดยมีผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลางถึงต่ำ รวมทั้งผลกระทบเชิงบวกในระดับสูง ส่วนผลกระทบต่อพื้นที่รัศมี 2 กิโลเมตรโดยรอบแก่งคอนผีหลวง อยู่ในระดับต่ำต่อเกือบทุกปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่สำคัญมีเช่น

- ผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ พันธุ์ปลา และการประมง การปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือส่งผลให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความเป็นชุมชนเมือง และการเพิ่มความถี่ของการคมนาคมทางน้ำมากขึ้น จะทำให้คุณภาพน้ำต่ำลง และส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำ การทำลายที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ การลดลงของผลผลิตปลาตามธรรมชาติ รวมทั้งการสูญพันธุ์ของสัตว์น้ำที่ถูกคุกคามบางชนิด (ปลาบึก) นอกจากนี้ หากไม่มีความควบคุมการเดินเรือที่ดีจะทำให้มีผลกระทบต่อการประมง ในด้านความไม่ปลอดภัยของเรือประมงขนาดเล็กและความไม่สะดวกในการหาปลาโดยใช้ไหลมอง

- ผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน กิจกรรมที่เกิดจากการปรับปรุงร่องน้ำ มีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงร่องน้ำ อาทิ การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม การขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม การก่อสร้างท่าเรือและพื้นที่บริการ ฯลฯ หากไม่มีมาตรการเตรียมการรองรับการพัฒนาอย่างเหมาะสม และรอบคอบจะทำให้เกิดความขัดแย้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความขัดแย้งระหว่างการอนุรักษ์พื้นที่โบราณสถานกับการพัฒนาย่านพักอาศัย อุตสาหกรรม และพาณิชยกรรม รวมทั้งการขยายตัวของเมืองเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมหรือพื้นที่ชุ่มน้ำ ฯลฯ

- ผลกระทบต่อการคมนาคม จะเกิดผลกระทบทางบวกต่อการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ และความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางเรือ สามารถเดินทางได้ตลอดปี

- การจัดการของเสีย จะมีปริมาณของเสีย/น้ำเสียเพิ่มมากขึ้นจากการขยายตัวของ การขนส่งสินค้า โดยเฉพาะบริเวณท่าเทียบเรือ แต่ไม่เกินขีดความสามารถในการจัดการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่

- จะเกิดผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของชุมชนที่พึ่งพาที่ดินริมแม่น้ำโขงจากกิจกรรม/โครงการที่สืบเนื่องจากการปรับปรุงร่องน้ำ การขนส่งสินค้าโดยเรือขนาดใหญ่จะทำให้

เกิดปัญหาต่อการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของราษฎร ทำให้รายได้เสริมจากการหาปลา และเก็บสาหร่ายไคลลดลง (บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2547, น. 2-3)

โดยรายละเอียดของข้อมูลความคิดเห็นที่รวบรวมได้จากการจัดเวทีชุมชนของชาวบ้านใน 3 อำเภอ (เชียงแสน เชียงของ และเวียงแก่น) ที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการปรับปรุงร่องน้ำในด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ และในด้านวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของผู้คน มีดังนี้

อำเภอเชียงแสน

ก. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ

ผลกระทบด้านลบ

- ระดับการขึ้นลงของน้ำไม่สม่ำเสมอ ไม่เป็นไปตามธรรมชาติและฤดูกาล
- กระแสน้ำจะไหลเร็วขึ้น เพราะไม่มีโขดหินเกาะแก่งตามธรรมชาติด้านแรงปะทะ ทำให้ตลิ่งพัง ถนนที่เคยมีเลียบริมฝั่งลำน้ำโขงถูกทำลายหายไป
- พืชและสัตว์น้ำจะลดหายจนสูญพันธุ์เพราะไม่มีโขดหินแก่งน้ำเป็นที่อยู่อาศัยและผสมพันธุ์ตามธรรมชาติ
- ตลิ่งพื้นที่ริมฝั่งจะถูกทำลาย พังเสียหายเพราะกระแสน้ำที่ไหลแรง
- เกิดมลพิษต่าง ๆ เช่น เสียงดังรบกวนจากเรือขนส่งขนาดใหญ่ อากาศเสียจากควันไอเสียจากเรือขนส่ง น้ำเสียจากคราบน้ำมันและสิ่งปฏิกูลจากคนรวมถึงขยะ
- ทำลายแหล่งธรรมชาติที่สร้างความงดงามให้กับทัศนียภาพที่เห็น

ผลกระทบด้านบวก

- ช่วยระบายน้ำให้ไหลเร็วขึ้น ทำให้ลดปัญหาน้ำท่วมพื้นที่การเกษตรและหมู่บ้าน

เฉพาะในหมู่บ้านสบกก

ข. ด้านสภาพเศรษฐกิจของชุมชน

ผลกระทบด้านลบ

- คนในชุมชนไม่มีที่ทำกิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนที่อาศัยที่ดินตามชายฝั่งลำน้ำโขงทำการเพาะปลูก อาชีพประมงจะหายไปเพราะพันธุ์ปลาต่าง ๆ ถูกทำลาย อาชีพการเก็บพืชน้ำหรือไถ หรือสาหร่ายน้ำจืด รวมถึงไคร้จะหายไป ทำให้ขาดรายได้ ไม่มีงานทำ ต้องอพยพออกจากชุมชนเพื่อหางานทำเลี้ยงชีพ

- สินค้าจากประเทศจีนทุกประเภทจะเข้ามาทำให้สินค้าซึ่งเป็นผลผลิตทางการเกษตรของไทยขายไม่ได้ สินค้าประเภทสิ่งของเครื่องใช้จะเข้าสู่ชุมชนมากขึ้น ถึงแม้จะราคาถูกแต่ไม่มีคุณภาพและไม่ปลอดภัย

- ราคาปลาซึ่งเป็นอาหารโปรตีนหลักของชุมชนจะแพงมากขึ้นจนไม่สามารถหามาบริโภคได้

- นักท่องเที่ยวจะหมดไปเพราะไม่มีทัศนียภาพที่สวยงามและเป็นธรรมชาติ รวมถึงไม่มีประเพณีพิธีกรรมที่สำคัญของลำน้ำโขง เช่น การจับปลาบึก ทำให้ชุมชนขาดรายได้

- ผลประโยชน์ต่าง ๆ ที่เคยเป็นของคนในชุมชนจะถูกยึดโดยนายทุน เจ้าของธุรกิจขนาดใหญ่

- แรงงานต่างชาติ แรงงานเถื่อนจะเข้ามาแย่งอาชีพและรายได้ของคนในชุมชน และอาจส่งผลถึงปัญหาทางสังคมต่าง ๆ ที่อาจตามมาได้

- อาชีพเสริมการเลี้ยงปลาในกระชังไม่สามารถทำได้เพราะระดับน้ำที่ลดลง และกระแสน้ำที่ไหลแรง

- กลุ่มที่ทำอาชีพหลักในการประมงจะประสบปัญหาไม่มีปลาให้จับ รวมถึงได้รับอุบัติเหตุจากกระแสน้ำ และคลื่นใหญ่จากเรือขนส่งขนาดใหญ่ได้

ผลกระทบด้านบวก

- อาจช่วยให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น เพราะอาจมีการจ้างแรงงาน มีการสร้างงาน สร้างรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนที่ติดกับลำน้ำโขง

- ประเทศชาติจะได้ภาษีจากการค้าขาย

ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะเป็นของรัฐ เป็นของเจ้าของธุรกิจขนาดใหญ่

ค. ด้านวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของผู้คน

ผลกระทบด้านลบ

- ประเพณี พิธีกรรมต่าง ๆ ที่ผูกพันชีวิตผู้คนกับลำน้ำโขงจะหมดความสำคัญและหายไปมากที่สุด

- เยาวชนและเด็กรุ่นใหม่ขาดแหล่งเรียนรู้ทางภูมิปัญญาด้านการจับปลา เก็บเกี่ยวรวมถึงขาดแหล่งนันทนาการ ขาดความสนใจในเอกลักษณ์ที่มีค่าของวัฒนธรรมไทย

- ชุมชนอาจได้รับผลกระทบจากมลพิษต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำเสีย เพราะลำน้ำโขงเป็นแหล่งน้ำใช้ทั้งในครัวเรือนและทางการเกษตร รวมถึงโรคติดต่อที่แพร่ระบาดมาจากต่างชาติด้วย

- การคมนาคมหรือสัญจรทางน้ำด้วยเรือขนาดเล็กซึ่งเป็นวิถีของคนในชุมชนจะมีปัญหา เพราะอาจเกิดอุบัติเหตุจากทั้งกระแสน้ำ และคลื่นที่มาจากเรือขนส่งขนาดใหญ่
- แหล่ง/พื้นที่ที่อยู่อาศัยและทำมาหากินของผู้คนจะถูกทำลายโดยกระแสน้ำเพราะไม่มีที่ปะทะทางธรรมชาติ เช่น เกาะแก่ง และโขดหินต่าง ๆ

ผลกระทบด้านบวก

- สร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศไทย ลาว จีน และเมียนมาร์

อำเภอเชียงของ

ก. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ

ผลกระทบด้านลบ

- ระดับการขึ้นลงของน้ำไม่สม่ำเสมอ ไม่เป็นไปตามธรรมชาติ
- กระแสน้ำไหลเชี่ยวแรงมากขึ้นเพราะไม่มีโขดหิน เกาะแก่งต่าง ๆ ซึ่งช่วยปะทะความแรงของกระแสน้ำตามธรรมชาติ และความแรงของกระแสน้ำจะทำให้ตลิ่ง(ชายฝั่ง)พังทลายลง ส่งผลให้บ้านเรือน ทรัพย์สินของประชาชนเสียหาย และพื้นที่ทางการเกษตรตามธรรมชาติ(ในฤดูน้ำลด)หายไป
- จำนวนประเภทของปลาต่าง ๆ ในลำน้ำโขงจะลดลงจนไม่สามารถหาบริโภคได้
- พืชน้ำหรือสาหร่ายน้ำจืดที่เรียกว่า “ไก่อ” และพืชที่เคยขึ้นตามโขดหินและริมฝั่งโขงคือ “ไคร้” ที่เคยเจริญงอกงามตามโขดหิน ลดปริมาณและจะหายไปในที่สุด เพราะความแรงของกระแสน้ำ และระดับการขึ้นลงของน้ำไม่เป็นไปตามธรรมชาติ และเพราะความไม่ใสสะอาดของลำน้ำเช่นที่เคยเป็นมา
- พื้นที่ตามริมฝั่งแม่น้ำที่อุดมสมบูรณ์ตามธรรมชาติจะพังทลายหายไปเพราะแรงเซาะของกระแสน้ำ ทำให้ผู้คนขาดที่ทำกินต้องไปบุกรุกที่ป่าสงวน เกิดข้อพิพาททางกฎหมายระหว่างรัฐกับราษฎร
- พื้นที่อยู่อาศัยตามธรรมชาติแถบชายฝั่งลำน้ำโขงของชนชาติต่าง ๆ จะถูกทำลายและส่งผลให้คนเหล่านั้นไร้ที่อยู่อาศัยและจะสูญพันธุ์ไปในที่สุด
- เกิดมลพิษต่าง ๆ ที่มาพร้อมกับเรือขนส่งขนาดใหญ่ เช่น มลพิษทางเสียง มลพิษทางน้ำจากคราบน้ำมันของเรือ และสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ที่เกิดจากคนบนเรือ รวมถึงขยะ ซึ่งจะกลายเป็นการแพร่กระจายเชื้อโรคต่าง ๆ ที่มากับคนต่างชาตินั้น ซึ่งน้ำจากลำน้ำโขงเป็นแหล่งน้ำใช้ที่สำคัญของผู้คนที่อาศัยตามริมฝั่งน้ำ ทั้งในครัวเรือน และสำหรับการเกษตร นอกจากนั้นเครื่องจักรกลของเรือขนส่งขนาดใหญ่จะทำลายเครื่องมือสำหรับการประมงพื้นบ้านของคนในท้องถิ่น และคลื่น

ขนาดใหญ่ที่เกิดจากการเดินเรือ จะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับเรือประมงและเรือขนาดเล็กของประชาชนในท้องถิ่นได้

ผลกระทบด้านบวก

- ไม่มี

ข. ด้านสภาพเศรษฐกิจของชุมชน

ผลกระทบด้านลบ

- เมื่อพื้นที่ทางการเกษตรตามแนวชายฝั่งถูกทำลาย ทำให้พื้นที่เกษตรริมโขงลดลง ส่งผลให้ผลผลิตเกษตรลดลง ในขณะที่เดียวกันจะมีผลผลิตทางการเกษตรของประเทศจีนสู่ประเทศไทยมากขึ้น เช่น ผลไม้และพืชเมืองหนาว หอมแดง กระเทียม ซึ่งมีราคาถูกกว่าในชุมชน ทำให้คนท้องถิ่นไร้อาชีพต้องอพยพออกขายแรงงานในเมืองใหญ่ ๆ ส่งผลให้เกิดความแตกแยกในครอบครัว ทำให้เกิดปัญหาสังคมต่าง ๆ ตามมา

- จะมีแรงงานต่างด้าวราคาถูกโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศจีนเข้ามาสู่ประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งหมายรวมถึงแรงงานผิดกฎหมายที่เป็นสาเหตุของปัญหาสังคม เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสิ่งของผิดกฎหมาย ยาเสพติด การค้ามนุษย์ เป็นต้น

- รายได้จากอาชีพเสริมของคนในท้องถิ่น เช่น การหาฟืน เก็บซุงและไม้ไผ่ที่ลอยมากับน้ำมาใช้ประโยชน์หรือนำมาขาย การประมง การเก็บพืชน้ำและทำการแปรรูป จะหมดไป ทำให้ชาวบ้านขาดรายได้เลี้ยงชีพและครอบครัว

- การทำลายเกาะแก่ง โขดหินที่เกิดตามธรรมชาติ ซึ่งนอกจากจะมีทัศนียภาพที่สวยงามมาก ยังมีตำนานเล่าเรื่องของแต่ละแห่งที่สำคัญทำให้เป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยว ทำให้เกิดรายได้เสริมแก่คนท้องถิ่น ถ้าถูกทำลายไปทำให้รายได้ของคนในท้องถิ่นหายไปพร้อมกับเป็นการทำลายธรรมชาติและทำลายแหล่งเรียนรู้ของคนรุ่นต่าง ๆ ในชุมชนด้วย

- การเลี้ยงปลาในกระชัง ซึ่งเป็นอาชีพเสริมที่สำคัญของคนในชุมชนไม่สามารถจะทำได้ เพราะระดับน้ำที่สูงและกระแสน้ำที่แรง ส่งผลให้ขาดรายได้จุนเจือครอบครัวและเลี้ยงชีพ

ผลกระทบด้านบวก

- รัฐและเจ้าของธุรกิจขนาดใหญ่จะเป็นผู้ได้รับประโยชน์ ไม่ใช่คนในชุมชน

- ได้ซื้อผลผลิตทางการเกษตรราคาถูกจากประเทศจีนแต่อาจไม่ปลอดภัย

- ได้ซื้อสินค้าหลากหลายประเภทราคาถูกแต่คุณภาพต่ำและไม่ปลอดภัย

- มีโอกาสได้เห็นเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่

- อาจทำให้สภาพเศรษฐกิจด้อยตัวขึ้น เพราะชาวบ้านมีงานทำ ทำให้มีรายได้และมีที่
ทำกิน และเยาวชนอาจจะมีภาวะกระตือรือร้นในการศึกษามากขึ้น
- ทำให้การสัญจรทางเรือคล่องตัวและสะดวกมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการข้าม
ไปสู่ฝั่งประเทศลาว
- ความสัมพันธ์ระหว่างไทย-จีนจะแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

ค. ด้านวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของผู้คน

ผลกระทบด้านลบ

- การดำเนินชีวิตที่พึ่งพาทรัพยากรจากน้ำโขงสูญหายไป
- ประเพณีสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับลำนํ้าโขงที่สืบทอดกันมาหลายชั่วอายุคน ซึ่ง
เป็นประเพณีที่ทำให้เกิดความสัมพันธ์ ความผูกพันของคนในท้องถิ่น คนต่างถิ่น รวมถึงต่างชาติ
เช่น ชาวลาว จะหมดหายไป เพราะผู้คนไม่สามารถทำกิจกรรมประเพณีต่าง ๆ เหล่านั้นใน
กระแสนํ้าที่รุนแรงได้ ส่งผลให้ลี้มเอกลักษณ์วัฒนธรรมที่มีค่า หมดความผูกพัน ไม่มีสำนึกรัก
บ้านเกิดอีกต่อไป ความสัมพันธ์ระหว่างชาติจะเจือจางลง

- เกาะแก่ง โขดหิน เคยเป็นแหล่งเรียนรู้ ถ่ายทอดภูมิปัญญาเกี่ยวกับท้องถิ่น ไม่ว่าจะ
เกี่ยวกับลำนํ้า พืชนํ้า และสัตว์นํ้า และยังเป็นแหล่งนันทนาการของคนในชุมชน เป็นที่พบปะร่วมทำ
พิธีกรรม เป็นแหล่งสนุกสนานเล่นนํ้าของคนวัยต่าง ๆ สิ่งเหล่านี้รวมถึงภูมิปัญญาที่สำคัญจะหายไป
เพราะเกาะแก่งโขดหินถูกทำลายไป

ผลกระทบด้านบวก

- เกิดการเชื่อมความสัมพันธ์แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างชาติ แต่ถึงไม่มีโครงการ
ปรับปรุงร่องนํ้าก็เกิดขึ้นอยู่แล้ว

อำเภอเวียงแก่น

ก. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ

ผลกระทบด้านลบ

- การขึ้นลงของระดับนํ้าไม่เป็นไปตามธรรมชาติหรือฤดูกาล
- กระแสนํ้าไหลเชี่ยวมากขึ้นกว่าเดิม เพราะไม่มีเกาะแก่งธรรมชาติลดความแรงของ
นํ้า ซึ่งจะส่งผลถึงการพังทลายของตลิ่งที่เป็นทั้งที่อยู่อาศัยและเป็นพื้นที่เกษตรกรรมของชุมชน
ริมโขง

- จำนวนและชนิดของปลาต่าง ๆ ลดลงอย่างมากและบางประเภทไม่สามารถหาจับได้เลย เช่น ปลาหัวหาวดำ ปลาสะสี ปลาบึก ปลาแซ่ ปลาหัว รวมถึงสัตว์น้ำต่าง ๆ เพราะสัตว์น้ำดังกล่าวได้อาศัยโขดหินและเกาะแก่งเป็นที่ผสมพันธุ์วางไข่และอาศัยหากิน

- พืชน้ำหรือสาหร่ายน้ำจืดที่เรียกว่า “ไถ” ลดปริมาณลงอย่างมากจนแทบจะสูญหายเช่นเดียวกับสัตว์น้ำ เพราะระดับน้ำที่เปลี่ยนไป ระดับความขุ่นขึ้นของน้ำมากขึ้นและกระแสน้ำที่เชี่ยวกรากทำให้ไถไม่สามารถเจริญเติบโตได้ รวมไปถึงพืชน้ำที่เรียกว่า “ไคร้” ด้วย

- เกิดมลพิษต่าง ๆ เช่น มลพิษทางเสียงจากเรือสินค้าขนาดใหญ่ มลพิษทางอากาศที่เกิดจากควันของท่าไอเสียของเรือ มลพิษทางน้ำที่เกิดจากคราบน้ำมันของเรือ มลพิษจากการทิ้งของเสียที่เป็นผลผลิตของคนรวมถึงขยะต่าง ๆ ซึ่งเป็นพาหะของการแพร่เชื้อโรค ทำให้น้ำเสียไม่สะอาดและไม่สามารถนำมาบริโภคได้เช่นที่เคยทำมา

ผลกระทบด้านบวก

- ไม่มี

ข. ด้านสภาพเศรษฐกิจของชุมชน

ผลกระทบด้านลบ

- สินค้าประเภทผลผลิตทางการเกษตรของต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศจีนจะไหลทะลักเข้าสู่ประเทศไทย ทำให้สินค้าเกษตรของไทยขายไม่ได้ เช่น หอมแดง กระเทียม ส่งผลให้เกษตรกรตามชายฝั่งแม่น้ำขาดรายได้ ต้องอพยพไปขายแรงงาน เกิดความแตกแยกในครอบครัว ทำให้เกิดปัญหาสังคมต่าง ๆ เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาโรคเอดส์ และอื่น ๆ

- เกิดการไหลทะลักของแรงงานอพยพจากประเทศจีนเข้าสู่ประเทศไทย ทำให้แรงงานไทยไร้อาชีพ

- อาชีพการประมงน้ำจืดของราษฎรที่อาศัยลำน้ำโขงเลี้ยงชีวิตและครอบครัวจะหมดไป เพราะไม่มีปลาให้จับ เนื่องจากกระแสน้ำไหลแรงและคลื่นจากเรือใหญ่ทำให้เรือเล็กของชาวบ้านเกิดอุบัติเหตุล่ม

- การเกษตรริมฝั่งโขงไม่สามารถกระทำได้เช่นที่เคยเป็นมา เนื่องจากปัญหาการชะล้างพังทลายของดินริมฝั่งโขงและปัญหาระดับน้ำริมฝั่งขึ้น-ลงไม่เป็นไปตามฤดูกาล

- การค้าชายแดนไทย-ลาว ตามริมฝั่งโขงอาจน้อยลง เพราะการสัญจรไปมาหากันยากขึ้น ส่งผลต่อรายได้ของพ่อค้ารายย่อยในท้องถิ่นและส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

- การประกอบอาชีพเสริมที่อาศัยชายฝั่งในช่วงน้ำลดจะหมดไป ทำให้อาหารรายได้เลี้ยงชีพและครอบครัว เช่น การปลูกพืชผักสวนครัว เพาะถั่วถั่วอก

- ต้นทุนของการประกอบอาชีพต่าง ๆ จะสูงขึ้น สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมากขึ้น
- ที่อยู่อาศัยและสิ่งก่อสร้างในชุมชนริมฝั่งโขงถูกทำลายจากปัญหาดินพัง เช่น บ้านของชาวบ้านและถนนภายในหมู่บ้านแจมบ็อง ถูกน้ำเซาะจนทรุดเสียหาย รวมทั้งถนนภายในหมู่บ้านห้วยลึกก็เกิดปัญหาเช่นเดียวกัน

ผลกระทบด้านบวก

- การเดินเรือหรือการสัญจรเพื่อขนส่งสินค้าทางน้ำมีความสะดวก คล่องตัวมากขึ้น แต่เป็นเรือขนาดใหญ่ ธุรกิจขนาดใหญ่ ซึ่งไม่ใช่ธุรกิจของชุมชน
- อาจจะมีสินค้าหลากหลายประเภทและราคาถูกแต่คุณภาพต่ำ
- ผู้ที่จะได้รับประโยชน์คือรัฐ และเจ้าของธุรกิจขนาดใหญ่ ไม่ใช่ราษฎรในชุมชน
- อาจจะมีการจ้างแรงงานมากขึ้น แต่เป็นแรงงานราคาถูก
- อาจจะมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ค. ด้านวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของผู้คน

ผลกระทบด้านลบ

- กิจกรรมและเพณีต่าง ๆ ที่เป็นเอกลักษณ์ไทยจะหายไป เช่น การแข่งเรือ การไหลเรือไฟ การลอยกระทง การก่อเจดีย์ทราย ประเพณีต่าง ๆ เหล่านี้นอกจากเป็นการแสดงให้เห็นถึงวัฒนธรรมที่มีค่าของไทย ยังเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันของ 2 ประเทศริมฝั่งลำน้ำโขงคือไทย-ลาวด้วย

- เกาะแก่งโขดหินต่าง ๆ ในลำน้ำโขง เป็นสัญลักษณ์สำคัญและมีชื่อ เพราะมีตำนานเล่าที่เกิดจากความเชื่อ ซึ่งเกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตของผู้คนมาช้านานจะถูกทำลายไป อีกทั้งเกาะแก่งต่าง ๆ เหล่านี้ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ มีชื่อเสียงในท้องถิ่น เท่ากับเป็นการทำลายแหล่งท่องเที่ยวไปด้วย

- ภูมิปัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการประมง ฝึชน้ำ และเกษตรชายฝั่งลำน้ำโขงจะหมดไป เพราะอาชีพต่าง ๆ เหล่านี้จะไม่เหลืออยู่ เช่น การสานแห ไซ มอญ รวมถึงองค์ความรู้ด้าน “ไก” เป็นต้น

- โบราณสถานในชุมชนบางแห่งถูกทำลายไปเพราะสร้างริมฝั่งลำน้ำโขง เช่น วัดแจมบ็อง

- วิถีชีวิตที่เป็นการสานสร้างความสัมพันธ์ของผู้คนในชุมชนจะหมดไป เช่น การหาปลาด้วยกันของชาวบ้าน เด็กและเยาวชน การร่วมกันหาปลาบึกและเก็บไก การหัดว่ายน้ำ เล่นน้ำอาบน้ำ ของเด็ก ๆ และผู้คนตามชายฝั่งลำน้ำโขง

ผลกระทบด้านบวก

- ไม่มี

รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ตั้งข้อสังเกตไว้ด้วยว่า แม้ว่าผลการศึกษาผลกระทบของโครงการปรับปรุงร่องน้ำฯ ในภาพรวมจะอยู่ในระดับต่ำ แต่ผลจากการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนยังสะท้อนให้เห็นว่าประชาชนในพื้นที่ยังมีข้อวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการ สรุปเป็นประเด็นหลัก 4 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นเกี่ยวกับเรื่องปลา ไก และแหล่งอาหารชุมชน : เกรงว่าจะมีลดลงหรือถูกทำลาย ส่งผลต่อวิถีชีวิตของคนเก็บไก คนหาปลา/คนเรือ รวมถึงรายได้จากการขายและการพึ่งพาในการบริโภค

ประเด็นเกี่ยวกับพื้นที่เกษตรริมโขง : เกรงว่ากระแสน้ำจะไหลเร็วขึ้น คลื่นพัง พื้นที่เกษตรกรรมเสียหาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับความเจริญด้านเศรษฐกิจก็มีผลกระทบต่อพื้นที่ริมโขงเช่นกัน ซึ่งพื้นที่ริมแม่น้ำโขงดังกล่าวเป็นแหล่งรายได้เสริมของราษฎรเกือบทุกชุมชน

ประเด็นเกี่ยวกับวัฒนธรรมและประเพณี : เกรงว่าจะไม่สามารถดำเนินกิจกรรมในแม่น้ำโขงที่สืบทอดมายาวนานได้เช่นเดิม (ประเพณีแข่งเรือ ไหลเรือไฟ การหาปลา และเก็บไกร่วมกัน) วัฒนธรรมประเพณีต่าง ๆ จะเลือนหายไป ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทบความรู้สึกค่อนข้างรุนแรง

ประเด็นเกี่ยวกับผลประโยชน์ของโครงการ : มีความคิดเห็นว่าโครงการมีผลกระทบด้านลบมากกว่าผลกระทบด้านบวก ผลประโยชน์โดยรวมไม่ได้เกิดแก่ประเทศไทย ชุมชนไม่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง

ข้อมูลผลกระทบในประเด็นสำคัญ 4 ประเด็นที่ประชาชนในพื้นที่ยังมีข้อวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการปรับปรุงร่องน้ำฯ ได้ค้นคว้าเพิ่มเติมจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ และนำเสนอในหัวข้อต่อไป

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าข้อมูลที่ระบุในบทคัดย่อและในหลายส่วนของรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว เป็นผลจากการศึกษาในพื้นที่อำเภอเชียงแสน บริเวณแก่งคอนผีหลวง และกล่าวถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมในกรณีหากมีการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวงเท่านั้น ส่วนข้อมูลในส่วนที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นของชาวบ้าน จะเป็นผลกระทบที่ชาวบ้านได้รับจากการปรับปรุงร่องน้ำทั้งโครงการ ไม่จำกัดเฉพาะบริเวณแก่งคอนผีหลวงเท่านั้น เนื่องจากในขณะทำการศึกษารายงานการศึกษาดังกล่าวนั้น (เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2546) การปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งแห่งอื่น ๆ 10 แห่งตอนบนของแม่น้ำโขงเหนือแก่งคอนผีหลวงขึ้นไปนั้น ได้ดำเนินการปรับปรุงไปมากแล้ว (ดำเนินการปรับปรุงในระหว่าง พ.ศ.2545-2547)

4.4.2 ข้อมูลผลกระทบจากการปรับปรุงร่อนน้ำในประเด็นสำคัญ 4 ประเด็น

ตามที่กล่าวถึงในหัวข้อที่แล้วถึงผลตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ระบุ ประเด็นสำคัญ 4 เรื่อง ที่ประชาชนในพื้นที่ ๆ จะได้รับผลกระทบใน 3 อำเภอของจังหวัดเชียงราย ประกอบด้วย เชียงแสน เชียงของ และเวียงแก่น ซึ่งมีแม่น้ำโขงไหลผ่าน ยังมีความวิตกกังวลว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการปรับปรุงร่อนน้ำ นั้น จากการค้นคว้าข้อมูลเพิ่มเติมพบว่ามีรายงานการศึกษาวิจัยอื่น ๆ และข้อมูลจากแหล่งอื่นที่กล่าวถึงเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดกับแม่น้ำโขง และชุมชนริมฝั่งแม่น้ำในประเด็นสำคัญ 4 เรื่องนี้ ในหัวข้อนี้จึงจะนำเสนอข้อมูลผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมโดยแยกเป็นประเด็นสำคัญ 4 ประเด็นดังกล่าว โดยใช้ข้อมูลจากรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จารายงานการศึกษาวิจัยอื่น ๆ และข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ ประกอบกัน ดังนี้

4.4.2.1 ประเด็นเกี่ยวกับเรื่องปลา ไก และแหล่งอาหารชุมชน : เกรงว่าจะมี ลดลงหรือถูกทำลาย ส่งผลต่อวิถีชีวิตของคนเก็บไก คนหาปลา/คนเรือ รวมถึงรายได้จากการขายและการพึ่งพาในการบริโภค

เกี่ยวกับเรื่องของปลาและพันธุ์ปลาในแม่น้ำโขง มีข้อมูลระบุว่า การระเบิดแก่งที่ได้ดำเนินการไปแล้วในแม่น้ำโขงตอนบน ได้ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของแม่น้ำโขงอย่างกว้างขวาง เพราะเท่ากับเป็นการทำลายความสมดุลของธรรมชาติ และสร้างความเสียหายกับระบบนิเวศโดยรวมของแม่น้ำโขง ซึ่งมีระบบนิเวศแบบผาหรือแก่งหินเป็นหลัก ซึ่งมีความสำคัญต่อวงจรชีวิตปลาทั้งที่เป็นปลาอพยพระยะสั้นในท้องถิ่น และปลาอพยพจากแม่น้ำโขงตอนล่าง การระเบิดแก่งเท่ากับเป็นการทำลายบ้านของปลา โดยอ้างถึง ดร.ชวลิต วิทยานนท์ นักวิชาการที่เชี่ยวชาญเรื่องปลา ที่ได้ระบุว่าหากมีการระเบิดแก่งในแม่น้ำโขงบริเวณชายแดนไทย-ลาวจริง ก็จะเป็นการทำลายล้างแหล่งที่อยู่อาศัย ที่หากินของปลาอย่างใหญ่หลวง

ข้อมูลจากรายงานเรื่องเดียวกันระบุว่า การที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงขึ้นลงไม่ปกติทำให้ปลาไม่เดินทางออกหากินและเดินทางไปวางไข่ ทำให้คนหาปลาจับปลาน้อยลง ตัวอย่างเช่น ปลาสร้อยที่ชาวบ้านใช้ทำปลาร้าและเคยมีชุกชุมในแม่น้ำโขง ปัจจุบันไม่อพยพขึ้นมาตามปกติและอพยพขึ้นมาในจำนวนน้อยมาก โดยได้อ้างอิงจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่มีอาชีพหาปลาในแม่น้ำโขงหลายคนในพื้นที่ตั้งแต่อำเภอเชียงแสนถึงอำเภอเชียงของ ในช่วง พ.ศ. 2548-2549 ดังนี้ (เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2549, น. 17-26)

พ่ออำนาจ สีใส คนหาปลาบ้านในเวียง อำเภอเชียงแสน

พ่อเคยไปหาปลาถึงเชียงกก เชียงราก บริเวณนั้นปลาเยอะ เพราะมันมีแก่งให้ปลาอาศัย น้ำโจงเลยจากสามเหลี่ยมทองคำขึ้นไปนั่นและไปตามภูเขา ไม่ค่อยมีหาดทรายเหมือนทางเชียงแสน มีแก่งเยอะ ปลาที่เข้าไปอาศัยอยู่ ปลาใหญ่เยอะแถวนั้น ตรงตั้งอ้อ ตั้งสลัมนี้ปลาใหญ่เยอะ พ่อเคยขึ้นไปหาที่ไปอาศัยนอนตามแก่ง แต่ตอนนี้ไม่ได้ไปแล้ว ได้ข่าวว่าเงินระเบิดหมดแล้ว เงินเขาจะให้เรือใหญ่ลงมาก็ต้องระเบิด เพราะตรงตั้งอ้อ ตั้งสลัม แก่งมันเยอะ ร่องน้ำมันแคบ ตรงที่ทำท่าเรือตอนนี้แต่ก่อนพ่อยังหาปลาได้ ตอนนี้พ่อเขาทำท่าเรือเสร็จมีเรือวิ่งก็หาปลาไม่ได้แล้ว พ่อคลั่งจากเรือใหญ่มันเยอะ กลัวเรือหาปลาจมนี่เลยต้องไปหาที่อื่น

สมัยก่อนยังไม่มีท่าเรือเชียงแสนก็ไปไหลมอง (ตาข่ายดักปลา) กันทีละ 20 คน พอมองของใครคิดไม้อยู่ได้น้ำก็ช่วยกันงมขึ้นมา แต่ตอนนี้ไม่มีใครกล้าลงงมแล้ว เพราะกลัวคลื่นเรือจีนซัดเรือหาปลาจมน ตั้งแต่มีท่าเรือเชียงแสนนี้ปลาลดลง เรือหาปลาที่จอดอยู่ริมฝั่งจมนไปประมาณ 10 กว่าลำแล้วตั้งแต่เปิดใช้ท่าเรือมา บางครั้งถ้าเราไปบอกกับเจ้าของเรือว่าเขาทำให้เรือเราจมน เขาก็จ่ายค่าเสียหายให้แต่จ่ายไม่มาก จ่ายประมาณ 1,000 กว่าบาท เรือที่จมนบางลำก็ไม่ได้รับเงินค่าเสียหาย

พ่อใจมา ใหม่คำวงศ์ คนหาปลาบ้านในเวียง อำเภอเชียงแสน

พ่อออกหาปลาตั้งแต่อายุ 10 กว่าปี ส่วนมากก็ไปหาปลาในแม่น้ำโจงกับพ่อแม่ แต่ก่อนปลาเยอะ พ่อพ่อแต่งงานก็ได้เงินส่วนหนึ่งจากการหาปลานี้แหละเอามาเลี้ยงลูกเมียไม่ให้ลำบาก

แต่ก่อนน้ำโจงลึก ตอนนี้เริ่มตื้นเขิน เมื่อก่อนมีร่องน้ำลึกเป็นจุด ๆ เดียวนี้ไม่เป็นอย่างนั้นแล้ว พื้นมันราบเสมอกันหมด

เมื่อก่อนถ้าแล้งน้ำโจงก็แห้ง หน้าฝนน้ำก็ขึ้น น้ำโจงในสมัยก่อนเวลามันแห้งลงก็แห้งเยอะ แห้งขนาดที่ว่าบางจุดเดินข้ามได้เลย เวลานั้นน้ำนองก็นองเยอะท่วมฝั่งเลย ตรงที่เป็นวังน้ำนี้หายไปเลยพอถึงหน้าน้ำนอง

ตอนนี้ถ้าเทียบกับเมื่อก่อน ปลาลดลงเยอะ ลดลงเกือบครึ่งต่อครึ่งเลย วันหนึ่งเคยหาปลาได้เป็นพัน ตอนนี้ได้ 100-200 บาทก็ดีแล้ว

ตั้งแต่มีท่าเรือเชียงแสน ปลาบริเวณนี้ลดลงไปเยอะ คนหาปลาแต่ก่อนเคยมีเป็น 100 กว่าคน ตอนนี้เหลือจริง ๆ ก็ประมาณ 60 คน ถ้าเป็นคนในเวียงก็ประมาณ 50 คน คนหา

ปลาลดลงเพราะหาปลาไม่ค่อยได้ ปลามันน้อยลง ไม่ใช่คนมันเยอะขึ้น น้ำโขงมันเปลี่ยน เคาแก่ที่ปลาอาศัยเขาก็เอาออกหมด แล้วจะให้ปลาไปอาศัยอยู่ที่ไหน

อีก 10 ปีข้างหน้าไม่รู้ว่ามีแม่โขงจะหาปลาได้หรือเปล่า สงสัยคงได้กินแต่ปลาเลี้ยงกับปลากระป๋องแน่

ชาวบ้านที่เป็นคนหาปลาอยู่กับน้ำโขงเขารู้แต่ว่าน้ำโขงมันขึ้น-ลงไม่เหมือนเมื่อก่อน แต่คนขายของ คนทำธุรกิจไม่รู้หรอก

พ่อบุญยัง แก้วคำ คนหาปลาบ้านแซว อำเภอเชียงแสน

“สมัยก่อนพ่อเคยออกไปจับปลาบึก เวลาไปจะไปกันเป็นกลุ่ม ให้คนหนึ่งขึ้นไปอยู่บนแคร่หรือบนเนินสูงที่มองเห็นสายน้ำได้ตลอด ต้องอ่านกระแสให้ได้ว่ามีปลาชนิดใดขึ้นมา จะเป็นปลาใหญ่ว่ายทวนน้ำขึ้นมา เช่น ปลาแซ่ ปลาเลิม และปลาบึก ส่วนคนที่เหลือนั่งเรือ เรือที่ใช้จะมีขึ้นต่ำประมาณ 2-3 ลำ เมื่อก่อนใช้นาม-ตาข่ายจับปลาขนาดใหญ่ ซึ่งคนที่อยู่บนเรือจะต้องคอยฟังสัญญาณจากคนที่อยู่แคร่ว่าให้ไปตกในทิศทางใด ปลาที่จับได้ก็ขายในหมู่บ้านแล้วนำเงินที่ได้แบ่งให้แก่คนที่ออกไปหาปลาด้วยกัน

ตอนนี้จำนวนปลาลดน้อยลง ปลาบางชนิดก็จับไม่ได้ เช่น ปลาฝามา ปลากระ ปลาเสือ ปลาเลิม และปลาบึก

แม่โขงเริ่มเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจนประมาณปี พ.ศ. 2542-2543 ก่อนหน้านั้นมีการเปลี่ยนแปลงแต่ไม่เยอะ พวกคนหาปลาก็พอหากินได้ ชาวบ้านที่มีเรือออกหาปลาในตอนนั้นประมาณ 40-50 ลำ ถ้าคนไหนขยันหาเงินได้ประมาณเดือนละ 30,000-40,000 บาท

เดี๋ยวนี้น้ำขึ้น-น้ำลงก็ไม่เป็นปกติ อย่างเมื่อวันก่อนน้ำขึ้น แต่พอมาวันนี้น้ำลดลงแล้ว วางไซล้นไม่ค่อยจะได้ปลา เพราะน้ำโขงขึ้นลงผิดปกติ ปลาที่หาได้น้อยลง ถ้าให้เปรียบเทียบกับปีที่แล้วช่วงหน้านี้ (ตุลาคม) จะได้ปลามาก ปลามงยาง แต่ปีนี้ยังไม่มีชาวบ้านคนไหนได้ ขนาดปลาที่หาได้ง่าย ๆ แต่ปีนี้ปลาขนาด 2 กิโลกว่ายังไม่มีใครได้เลย แต่ก่อนเรือหาปลาบ้านปากอิงได้มีเยอะ เป็น 80-90 ลำ ตอนนี้เหลือไม่ถึง 70 ลำแล้ว

ในช่วง 2-3 ปีนี้คนหาปลาต้องเริ่มไหลมอง 2 ชั้น เพื่อให้ได้ปลา การเปลี่ยนแปลงของแม่โขงทำให้สายน้ำเริ่มเปลี่ยนทิศทาง เคาดอนทรายกลางน้ำเริ่มเกิดขึ้นใหม่ ความแรงของน้ำเพิ่มขึ้น ร่องน้ำลึกที่เคยอยู่ทางด้านนอกติดกับฝั่งลาวก็เริ่มเปลี่ยนทิศทางย้ายเข้ามาอยู่ทางด้านในใกล้กับฝั่งไทย

ปลาตกลง จับปลาไม่ได้ ชาวบ้านบางคนต้องขายที่ดิน ย้ายไปหางานทำตามจังหวัดต่าง ๆ ที่มีโรงงาน บางคนก็ไปขายของอยู่ตามห้างในเมืองใหญ่

ทองพันธ์ อินทวงค์ พ่อค้าปลาและคนหาปลา บ้านห้วยลึก อำเภอเวียงแก่น ประมาณ 10 กว่าปีก่อน ปลาในแม่น้ำโขงมีเยอะ ตอนนั้นแม่แต่ปลาเค้าก็ไม่ค่อยมีแล้ว หาปลาไม่ได้ก็ไม่มีปลาขาย จะไปซื้อกับใครก็ไม่มีการเอามาขาย จนตอนนี้ต้องเลิกซื้อปลาแล้ว แต่ตัวเองก็หาปลาอยู่ ปลามันลดลงเรื่อย ๆ แพร่บซื้อปลาตามริมท่าก็ไม่มีแล้ว มันไม่คุ้ม ปลาไม่มี

ถ้าเป็นสมัยก่อนปลามันเยอะ เราซื้อปลาไปขายก็ได้กำไรเป็นร้อยถึงหลักพัน เคยได้เงินจากการขายปลาเยอะ ปลาหนึ่งซื้อ 150 บาท แล้วมาขายต่อกิโลกรัมละ 160 ซื้อปลาทั้งจากคนลาวแล้วก็คนบ้านห้วยลึก ส่งปลาไปขายตามร้านอาหาร ตามตลาด บางทีเขาก็เข้ามารับซื้อต่อไปขาย

เมื่อก่อนคนหาปลาเยอะ ปลาก็ได้เยอะ ขายปลาได้เงินเดือนหนึ่ง 5,000 กว่าบาท ตอนนี้ปลามันหายาก บางคนอาทิตย์หนึ่งยังไม่ได้ปลาเลยก็มี ค่าน้ำมันก็แพงขึ้น ไม่คุ้มเลย

ถ้าพูดถึงความเปลี่ยนแปลงของปลากับความเปลี่ยนแปลงของแม่น้ำ ประมาณ 5 ปีที่ผ่านมาเห็นชัดเจน ถ้าเทียบกับเมื่อ 10 ปีที่ผ่านมา คนหาปลาตกลง เพราะคนหาปลาที่อยู่ในวัยแรงงานที่เคยหาปลา พอหาปลาไม่ได้ก็เข้าไปทำงานในเมืองเยอะขึ้น เด็กก็เข้าไปในเมืองมากขึ้น

พอสัน อินทวงค์ คนหาปลา บ้านปากอิงใต้ อำเภอเชียงของ

คนหาปลาบ้านปากอิงแต่ก่อนมีเยอะ ปลาที่หาได้เยอะ ไม่เหมือนเดี๋ยวนี้ปลาน้อย คนหาปลาก็น้อยลง ชาวบ้านอาศัยหากินกับน้ำโขง น้ำอิง ตลอดทั้งปี ถึงไม่ได้เงินมากก็พออยู่ได้ เพราะตอนนั้นน้ำมันไม่ค่อยมี ตอนนี้เป็นหนักเพิ่มขึ้นก็ต้องเร่งหาเงินให้มากขึ้น

น้ำโขงแต่ก่อนไม่เป็นแบบนี้ ตรงทำน้ำสมัยก่อนยังปลูกผักได้อยู่เลย ตอนนี้นำไม่ได้แล้ว ทรายมันหายไปหมด ร่องน้ำมันเปลี่ยน คลังพังลงทุกปี 3-4 ปีที่ผ่านมาน้ำมันเขี้ยวขึ้นกว่าแต่ก่อนเยอะ ร่องน้ำลึกไปอยู่ทางฝั่งลาวเป็นส่วนใหญ่แล้วตอนนี้ ตรงเลยปากอิงไปก็เริ่มมีทรายมาจนแล้ว แต่ก่อนไม่มี

พ่อทองหล่อ ไชยวงศ์ คนหาปลาบ้านแจ่มป่อง อำเภอเวียงแก่น

น้ำในแม่น้ำโขงมันจะขึ้นและเป็นน้ำใหญ่ในช่วงเดือนสิงหาคม พอช่วงเดือนธันวาคมเป็นต้นไปน้ำก็จะแห้ง สมัยเมื่อ 10 กว่าปีก่อน น้ำโขงถ้ามันแห้งก็คือแห้งถึงขนาดที่ว่าเดินข้าม ได้เลย แต่ตอนนี้มันไม่เป็นอย่างนั้น

เดี๋ยวนี้หน้าแล้วบางวันเอาเรือผูกไว้ริมฝั่งตอนเย็น ตอนเช้ามาน้ำแห้งแล้ว บางที 2 วันน้ำขึ้น 3 วันน้ำลง น้ำเป็นอย่างนี้หาปลาไม่ค่อยได้ บางคนก็ข้ามไปหาปลาทางฝั่งบ้านด่าน (ฝั่งประเทศลาว, ผู้เขียน) เพราะทางฝั่งบ้านด่านมันมีร่องน้ำลึก ได้ปลาก็ไม่ค่อยมีตัวใหญ่เหมือนเมื่อก่อน คนหาปลาบ้านแจ่มป่องนี้ แต่ก่อนมีเป็นร้อยเหมือนกัน ตอนนี้ก็เหลือประมาณ 50-60 คน

แม่วรรณ สุวัฒน์ คนหาปลาและเก็บไข่ ที่ใช้เครื่องมือหาปลาขนาดเล็กหาปลาอยู่ตามริมฝั่งบ้านหัวกว๊าน อำเภอเชียงแสน

ตั้งแต่เกิดและเติบโตขึ้นมาจำความได้ออกหาปลาในน้ำโขงพร้อมกับพ่อแม่ ลังหาปลาอยู่บริเวณเกาะผาคำ-เกาะมะโนเขตติดต่อกับบ้านแซว ย้อนกลับไปเมื่อ 10 กว่าปีก่อน แม่น้ำโขงอุดมสมบูรณ์มาก คนในหมู่บ้านจะหาปลากันเกือบทุกบ้าน บางคนก็หาไปกิน บางคนก็หาไปขาย ปลาที่หาได้ก็จะมีทั้งปลากด ปลาขบ ปลาบอก ส่วนปลาที่หายากก็มีปลาบึกและปลาเค็ม

ในอดีตเวลาช่วงหน้าน้ำหลาก สีของน้ำโขงจะแดงขุ่นเหมือนสีดินแดง และมีต้นแขม ต้นอ้อ ขอนไม้ไหลตามน้ำมาให้เก็บไปทำฟืน เดี่ยวนี้สีของน้ำโขงเปลี่ยนเป็นสีเทาหม่น ต้นแขม ต้นอ้อ และขอนไม้ก็น้อย กลายเป็นเศษขยะที่นับวันจะเพิ่มมากขึ้นทุกที

แม่น้ำโขงมีการเปลี่ยนแปลงตลอด แต่เท่าที่สังเกตเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงชัดเจนก็เมื่อ 8-9 ปีที่ผ่านมา ดิ่งเริ่มพังลงมากขึ้น เกาะกลางตอนที่ทำน้ำที่ไม่เคยมีก็โผล่ให้เห็นในช่วงหน้าน้ำแล้งเมื่อปี พ.ศ. 2547

ข้อมูลเกี่ยวกับการประมงในแม่น้ำโขงแม่น้ำสาขา ยังมีกล่าวถึงอยู่ในรายงานการศึกษาเรื่อง ความรู้ท้องถิ่นเรื่องพันธุ์ปลาแม่น้ำโขง ซึ่งได้ศึกษาถึงเรื่องระบบนิเวศที่เป็นแหล่งอาศัยและขยายพันธุ์ของปลา พันธุ์ปลา วิธีการหาปลา เครื่องมือหาปลา พื้นที่สำหรับหาปลาในแม่น้ำโขง และเรื่องอื่น ๆ รวมทั้งผลกระทบที่เกิดกับระบบนิเวศที่เป็นแหล่งอาศัยและขยายพันธุ์ของปลาในแม่น้ำโขง และผลกระทบต่อ การประมงในแม่น้ำโขง ในบริเวณอำเภอเชียงของและเวียงแก่น ที่เกิดขึ้นหลังจากมีโครงการก่อสร้างเขื่อนในแม่น้ำโขงในเขตประเทศจีน และการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำ

โงงที่ได้ดำเนินการไปแล้ว โดยได้ศึกษาในช่วงเดือนสิงหาคม ปี พ.ศ. 2546 ถึงเดือนมิถุนายน ปี พ.ศ. 2547

ข้อมูลตามรายงานระบุว่า การหาปลาทำได้น้อยลงและปลาที่หาได้ก็มีจำนวนน้อยลงทั้งในแง่ของชนิดพันธุ์ปลาและจำนวนปลาที่หาได้ โดยเฉพาะปลาบึกซึ่งเป็นปลาน้ำจืดไร้เกล็ดขนาดใหญ่ที่สุดในโลกที่มีอยู่ในแม่น้ำโขงเพียงแห่งเดียว และนอกจากในทะเลสาบเขมร มีเพียงแม่น้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาวตอนบนเท่านั้นที่ยังพบปลาบึก และบริเวณเดียวที่มีการจับปลาบึกในกลุ่มแม่น้ำโขงในปัจจุบัน คือ ดอนแวง บ้านหาดไคร้ อำเภอยะโฮงของ จังหวัดเขียงราย (เครือขายแม่น้ำเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ก, น. 34, 50-52)

รายงานระบุว่า ปลาบึกมีปริมาณลดลงอย่างรวดเร็ว และปัจจุบันสหภาพสากลว่าด้วยการอนุรักษ์ได้จัดให้ปลาบึกอยู่ในบัญชีสัตว์ที่ใกล้สูญพันธุ์อย่างยิ่งยวด (Critically Endangered Species) ซึ่งในปัจจุบันนี้ ชุมชนหาปลาบ้านหาดไคร้และคนหาปลาฝั่งประเทศลาว ที่แขวงบ่อแก้ว รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยและลาว ได้มีมติร่วมกันหยุดจับปลาบึก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 เป็นต้นมา เพื่อร่วมอนุรักษ์ปลาบึก โดยการขามองจับปลาบึกคืนให้กับชมรมปลาบึกเขียงของ

จำนวนปลาบึกที่จับได้ที่มีการบันทึกไว้มีดังนี้

ตาราง 12

จำนวนปลาบึกที่จับได้ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระหว่าง พ.ศ. 2529-2549
(เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ก, น. 35)

ปี พ.ศ.	จำนวนที่จับได้
2529	18
2530	25
2531	42
2532	60
2533	69
2534	31
2535	35
2536	48
2537	18
2538	16
2539	7
2540	6
2541	1
2542	20
2543	2
2544	0
2545	0
2546	0
2547	7
2548	4
2549	1

ส่วนเรื่องผลกระทบต่อการเก็บ โกง มีข้อมูลจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่เก็บ โกงขายเป็นอาชีพ เช่น

แม่จวีวรรณ พวงสมบัติ กลุ่มแม่หญิงเก็บ โกง บ้านหาดไคร้ อำเภอเชียงของ
เมื่อก่อนลงไปเก็บ โกงวันละ 3 รอบ เก็บมาตากแห้งขาย ได้วันละ 300-500 บาท
กลุ่มแม่บ้านก็รวมกัน ผลิต โกงขายเป็นรายได้ เมื่อก่อนแม่น้ำโขงให้เราทุกอย่าง ผู้หญิงก็เก็บ โกง
ปลูกผักกิมน้ำ ผู้ชายก็หาปลา เราอยู่กันได้ มีความสุข

แต่เดี๋ยวนี้ น้ำโจงขึ้น ๆ ลง ๆ น้ำขุ่น สกปรก ไก่มันก็ไม่เกิด บางทีไก่เกิดแล้วแต่น้ำก็ลดลง ไก่ก็แห้งตาย คราบน้ำมันจากเรือใหญ่ ตะกอนสกปรกมาติดไก่ เราก็เอามากินไม่ได้ ไม่สะอาดเหมือนก่อน

4-5 ปีมานี้เก็บไก่แทบไม่ได้เลย กลุ่มแม่บ้านก็เดือดร้อน ขาดรายได้ ต้องไปซื้อไก่จากข้างทาง ฟังลาว ที่บ้านหาดไคร้บ้านเรานั้นไม่มีแล้ว แม่น้ำโจงเปลี่ยนไปแล้ว

แม่วรรณ สุวัฒน์ คนหาปลาและเก็บไก่ ที่ใช้เครื่องมือหาปลาขนาดเล็กหาปลาอยู่ตามริมฝั่งบ้านหัวกว๊าน อำเภอเชียงแสน

บริเวณที่มีไก่ขึ้นจะอยู่บริเวณเกาะผาคำด้านนอกและท่าวัดบ้านแซว เวลาลงไปเก็บไก่จะใช้ดอกผูกไว้ที่เอว เราหาไก่และทำความสะอาดเสร็จแล้วจะใช้ดอกมัดไก่แล้วก็ใช้ไม้พายหอบกลับบ้าน

แต่จากการสังเกตเห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในช่วงระยะเวลา 6-7 ปีที่ผ่านมา จำนวนและระยะเวลาในการเก็บไก่ลดลง รวมไปถึงการขึ้นลงของน้ำโจงที่ผิดปกติ จากที่เคยขึ้นลงเป็นเวลาเปลี่ยนเป็น 3 วันขึ้น 4 วันลง คนเก็บไก่อย่างเราก็เดือดร้อน (เครือข่ายแม่น้ำเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ข, น. 25-26)

ส่วนข้อมูลจากรายงานเรื่อง ความรู้ท้องถิ่นเรื่องพันธุ์ปลาแม่น้ำโจง ระบุว่าไก่มีจำนวนลดลงและระยะเวลาที่จะเก็บได้นั้นลดลงจากเดิม จาก 4-5 เดือน เหลือเพียงเดือนเดียว รวมทั้งพรรณพืชต่าง ๆ ที่เคยมีอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโจงก็ลดลง ซึ่งเท่ากับเป็นการทำลายความมั่นคงทางอาหารและสุขภาพ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจของชาวบ้าน นั่นหมายถึงการทำลายการพึ่งพาตนเองของชุมชนนั่นเอง (เครือข่ายแม่น้ำเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ก, น. 58-60)

4.4.2.2 ประเด็นเกี่ยวกับพื้นที่เกษตรริมโจง : เกรงว่ากระแสน้ำจะไหลเชี่ยวขึ้น ตลิ่งพัง พื้นที่เกษตรกรรมเสียหาย

การพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับความเจริญด้านเศรษฐกิจก็มีผลกระทบต่อพื้นที่ริมโจงเช่นกัน ซึ่งพื้นที่ริมแม่น้ำโจงดังกล่าวเป็นแหล่งรายได้เสริมของราษฎรเกือบทุกชุมชน โดยหนังสือเรื่อง ระเบิดแก่งแม่น้ำโจง : หายนะทางนิเวศและสังคม ระบุว่า

การทำเกษตรกรรมบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโจงมีความสำคัญต่อชาวบ้านสองฝั่งแม่น้ำอย่างมาก โดยเฉพาะชุมชนริมน้ำที่ขาดแคลนที่ดินที่อุดมสมบูรณ์ ชาวบ้านจะทำการเกษตรในฤดูน้ำลดเป็นระยะเวลาประมาณ 5-8 เดือนต่อปี โดยทำการเพาะปลูกบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ

ชายหาด หรือคอนกลางน้ำที่กระจายกันไปตลอดลำน้ำโขงตั้งแต่พรมแดนเมียนมาร์-ลาว ไปจนถึงหลวงพระบาง

พื้นที่เหล่านี้อุดมสมบูรณ์ไปด้วยปุ๋ยธรรมชาติที่แม่น้ำโขงพัดพามาทับถมในฤดูน้ำหลาก จึงเหมาะสำหรับการเพาะปลูกในยามน้ำลด และผลผลิตจากการเกษตรริมโขงก็หล่อเลี้ยงชุมชนและเมืองสองฝั่งโขงมาช้านาน

คนทำเกษตรริมโขงส่วนใหญ่มีที่ดินไม่มากนัก ประมาณ 1 งาน ไปถึง 2 ไร่ โดยการถือกรรมสิทธิ์จากบรรพบุรุษหรือไม่ก็แบ่งปันกันในชุมชน โดยถือว่าพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ส่วนรวม แม้ว่าแต่ละครัวเรือนมีพื้นที่ทำเกษตรริมโขงไม่มากแต่ก็ให้ผลผลิตสูง และมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อครอบครัว เพราะนอกจากจะเป็นแหล่งอาหารแล้ว ยังเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญ บางครอบครัวสามารถขายผักจากการทำเกษตรริมโขงได้วันละ 200-300 บาท ซึ่งเพียงพอสำหรับค่าอาหาร ค่าเล่าเรียนลูก และค่าใช้จ่ายปัจจัยพื้นฐานอื่น ๆ

ผลกระทบต่อการทำเกษตรริมโขงจะมาจากการควบคุมระดับน้ำทางตอนบนระหว่างการระเบิดแก่งซึ่งทำให้น้ำขึ้นลงไม่เป็นไปตามธรรมชาติ ชาวบ้านทุกหมู่บ้านที่ทำเกษตรริมโขงต้องเสี่ยงกับน้ำท่วมหลังการเพาะปลูกเมื่อกระแสน้ำขึ้นลงอย่างรวดเร็วแม้ว่าจะเป็นฤดูน้ำลดก็ตาม

การระเบิดแก่ง ขุดลอกคอน และการสร้างท่าเรือยื่นออกมาจากตลิ่งยังส่งผลให้ทางน้ำเปลี่ยนและกระแสน้ำกัดเซาะพื้นที่ทำการเกษตรของชาวบ้าน รวมไปถึงการสูญเสียที่ดินจากโครงการพัฒนาท้องถิ่นเพื่อรองรับการค้าและการท่องเที่ยว

นอกจากนั้น การสูญเสียพื้นที่เกษตรริมโขงของชาวบ้านยังมาจากการที่พื้นที่ถูกนำไปใช้ในการทิ้งหินที่ระเบิดแล้ว เช่นพื้นที่เกษตรริมโขงท้ายแก่งตั้งสะสมที่มีการระเบิดแก่งเมื่อต้นปี พ.ศ. 2546 (เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2546, น. 18)

ส่วนหนังสือเรื่อง คำให้การของคนท้ายน้ำ : รายงานสรุปผลกระทบข้ามพรมแดนจากการพัฒนาแม่น้ำโขงตอนบน ระบุว่า ในช่วงหน้าแล้งนับตั้งแต่ช่วงปลายเดือนตุลาคมเป็นต้นไป ชาวบ้านริมน้ำโดยเฉพาะกลุ่มผู้หญิงจะลงไปจับจองพื้นที่ตามริมน้ำ เกาะ และดอนทรายที่โผล่พื้นน้ำเพื่อทำการเพาะปลูกพืชผักบนพื้นที่ซึ่งอุดมสมบูรณ์ด้วยตะกอนอินทรีย์ที่สายน้ำพัดพามาทับถม การทำเกษตรริมฝั่งโขงจะทำทั้งสองฝั่งแม่น้ำ คือทั้งฝั่งไทยและลาว พืชผักที่ชาวบ้านปลูกส่วนมากเป็นพืชผักพื้นบ้าน เช่นผักกาด ผักบุ้ง ถั่ว เป็นต้น

ในช่วงที่ลงไปดูแลพืชผักที่แปลงริมน้ำ ผู้หญิงบางคนก็มีเครื่องมือหาปลา จำพวกสวิงจำหรือยอ ใช้หาปลาตามริมฝั่งมาเป็นอาหารไปด้วย

และในรายงานเรื่องเดียวกันยังมีข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่ทำการเกษตรริมโขง เช่น

แม่เกียง ธรรมวงศ์ ชาวบ้านหาดทรายทอง

พอผ่านพ้นออกพรรษาไปแล้วน้ำเริ่มลด ตรงเกาะแสนตอคอนทรายก็จะไหลผ่านน้ำขึ้นมา ชาวบ้านก็จะไปจับของพื้นที่ปลูกถั่ว บางคนก็ได้พื้นที่มาก บางคนก็ได้พื้นที่น้อยแล้วแต่การจับของก่อนและหลัง ปลูกถั่วไว้ น้ำก็ไม่ต้องไปรด ปล่อยให้ไว้อย่างนั้น พอถึงเวลา ก็ไปเก็บ บางทีก็ขาย บางทีก็เอาไว้กิน ช่วงไปปลูกถั่วก็เอาหิง เอาจำ(ยอ) ไปหาปลาด้วย แต่ก่อนปลาเยอะวางจำครั้งเดียวก็พอ ได้ปลากินแล้ว

แม่ไหว บุญหนัก คนปลูกผักริมน้ำโขง บ้านหาดไคร้ อำเภอเชียงของ

ในปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมาที่ดินริมน้ำของ(แม่น้ำโขง)เริ่มน้อยลงเรื่อย ๆ เพราะคนก็อยากปลูกมากขึ้น ที่ปลูกผักก็ต้องแบ่งกันไป

ส่วนมากผักที่ปลูกก็เอาไปขายเองที่ตลาดเช้าเชียงของ บางวันตอนเย็นก็เอาไปขายตรงกาดโค้ง (ตลาดโค้ง, ผู้เขียน) บ้านหาดไคร้ แต่บางทีก็มีคนมาซื้อถึงสวน ขายแทบไม่ทันเพราะมีคนซื้อเยอะ ขายผักได้วันหนึ่งก็ประมาณ 300 บาท ไม่รู้เหมือนกันว่าผักที่ตัวเองปลูกจะเป็นที่ต้องการของคนมากมาย คงเป็นเพราะผักที่ปลูกไม่ใช่ของคนจึงมาซื้อไปกินกันมาก

ตั้งแต่เขาระเบิดแก่งข้างบน น้ำโขงมันเปลี่ยนร่องน้ำ มันไหลมาทางฝั่งเราเยอะ ดิ่งมันก็พังลงเหลือน้อยแล้ว อาศัยหาดทรายริมโขงก็ไม่แน่นอน เพราะบางปีหาดมันน้อย บางปีก็มาก อย่างว่าแหละดินมันมากับน้ำ แต่ดินมันดี ไม่ต้องใส่ปุ๋ย

น้ำลงเร็วดินก็เกิดเยอะ แต่บางทีน้ำลงเร็วเดี๋ยวมันก็ขึ้นมาอีก ขึ้น ๆ ลง ๆ เอาแน่ไม่ได้ แปลงผักของคนบ้านวัดหลวงโดนน้ำท่วมบ่อย เพราะน้ำมันขึ้นลงไม่เหมือนก่อน

แม่แก่แล้วช่องทางทำมาหากินอย่างอื่นก็ไม่มี หากใครมีเงินทุนก็ทำได้ง่าย แต่คนที่เคยหาอยู่หากินอย่างนี้มานานอย่างแม่นี้ ให้เปลี่ยนไปทำอาชีพหรือไปลงทุนทำอย่างอื่นก็ลำบาก เพราะทุนมันไม่มี ไม่ถนัดด้วย (เครือข่ายแม่น้ำเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ข, น. 7, 26-27)

ส่วนข้อมูลจากหนังสือเรื่อง ความรู้ท้องถิ่นเรื่องพันธุ์ปลาแม่น้ำโขง ระบุว่าพื้นที่ทำการเกษตรริมฝั่งได้รับผลกระทบจากการที่น้ำขึ้นน้ำลงไม่เป็นไปตามธรรมชาติเช่นเดิม และตลิ่งริมฝั่งถูกน้ำกัดเซาะพังหายไป โดยระบุว่าพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการถูกน้ำท่วมคือบริเวณริมฝั่งแม่น้ำ ส่วนสันดอนกลางน้ำก็มีความเสี่ยงน้อยลง สภาพดังกล่าวนี้ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างชาวบ้านที่

ต้องแย่งพื้นที่เพื่อให้ได้ทำการเพาะปลูกตรงกลางคอนทราย ซึ่งไม่เคยเกิดเหตุการณ์แบบนี้มาก่อน และพื้นที่การเกษตรริมฝั่งอีกส่วนหนึ่งยังต้องสูญเสียไปจากโครงการพัฒนาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างแนวคอนกรีตกันคลื่นพัง และถนนเลียบริมแม่น้ำโขงเพื่อรองรับการก่อสร้างท่าเรือที่เชียงของ เป็นต้น ทำให้ชาวบ้านที่ไร่ที่นาทำกิน ที่เคยอาศัยพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขงทำการเพาะปลูก ต้องดิ้นรนหาช่องทางทำกินอย่างอื่นแทน

รายงานเรื่องเดียวกันยังระบุว่า ในพื้นที่ตำบลเวียง อำเภอเชียงของในอดีตมีผู้ทำการเกษตรปลูกผักกิมโง่มากถึง 75-80 ราย แต่ใน พ.ศ. 2546 เป็นปีสุดท้ายที่มีการทำการเกษตรบริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำโขง เพราะพื้นที่ปลูกผักถูกหน่วยงานราชการเวนคืนโดยไม่ได้รับเงินค่าชดเชยใด ๆ ปัจจุบันมีผู้ปลูกผักกิมโง่ในเขตบ้านหาดไคร้และบ้านสบโสมอยู่เพียง 4 รายเท่านั้น (เครือข่ายแม่น้ำเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ก, น. 53-54, 88-89)

4.4.2.3 ประเด็นเกี่ยวกับวัฒนธรรมและประเพณี : เกรงว่าจะไม่สามารถดำเนินกิจกรรมในแม่น้ำโขงที่สืบทอดมายาวนานได้เช่นเดิม (ประเพณีแข่งเรือไหลเรือไฟ การหาปลา และเก็บไกร่วมกัน) วัฒนธรรมประเพณีต่างๆ จะเลือนหายไป ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทบความรู้สึกค่อนข้างรุนแรง

ข้อมูลเรื่องวัฒนธรรมและประเพณี รวมทั้งพิธีกรรมและความเชื่อต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแม่น้ำโขง มีกล่าวถึงในหนังสือเรื่อง แม่น้ำโขง แม่น้ำแห่งวิถีชีวิตและวัฒนธรรม เช่น การให้ความเคารพบูชาเรือและเครื่องมือที่ใช้หาปลาด้วยพิธีกรรมต่าง ๆ และประเพณีที่สำคัญ เช่น ประเพณีไหลเรือไฟและแข่งเรือของบ้านห้วยลึก อำเภอเชียงของ และหมู่บ้านต่าง ๆ ที่อยู่ทางฝั่งลาว ซึ่งจะทำในช่วงออกพรรษาของทุกปี ประเพณีการจุดบั้งไฟที่ต้องมาจุดริมน้ำโขงของบ้านหาดบ้าย หาดทรายทอง อำเภอเชียงของ ประเพณีแข่งเรือที่อำเภอเชียงของ ประเพณีปีใหม่เมือง(สงกรานต์) ประเพณีบวงสรวงเจ้าพ่อผาล่านที่ชมรมชาวเรือจัดขึ้นทุกปีในวันที่ 20 เมษายน ที่บริเวณผาล่าน ซึ่งชาวเรือเชื่อว่าเจ้าพ่อผาล่านเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่คอยปกป้องเรือและคนเรือ รวมทั้งคนหาปลาให้ปลอดภัยจากการเดินเรือ

ประเพณีที่ยกตัวอย่างมานี้ทั้งหมดยังคงปฏิบัติสืบทอดกันมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นสิ่งแสดงให้เห็นว่า คนริมน้ำโขงไม่ได้อาศัยแม่น้ำโขงเป็นฐานเศรษฐกิจหล่อเลี้ยงชีวิตเพียงอย่างเดียว แต่ยังสามารถให้ความเคารพต่อแม่น้ำโขงด้วยการแสดงออกผ่านประเพณี พิธีกรรมต่าง ๆ ที่คนริมน้ำโขงได้ร่วมกันปฏิบัติสืบต่อกันมา

แต่ปัจจุบันประเพณีและวัฒนธรรมบางอย่างเริ่มสูญหายไปเนื่องจากไม่สามารถทำได้ เช่นเดิม ตัวอย่างเช่น การที่จำนวนปลาที่หาได้จากแม่น้ำโขงมีจำนวนลดน้อยลงอย่างมาก ทำให้

ชาวบ้านต้องงดจัดงานประเพณีที่เกี่ยวข้อง เช่น ประเพณีดอกจิวบานงานบุญปลาสร้อยของบ้านดอนไชนกในประเทศลาว ที่งดจัดไปใน พ.ศ. 2547 เนื่องจากไม่มีปลาสร้อยให้จับ (ไชยณรงค์ เศรษฐเชื้อ และคณะ, 2547, น. 76-79, 89)

ส่วนการจับปลาบึกที่เคยเป็นเทศกาลและประเพณีที่มีชื่อเสียงของชุมชนหาลาบ้านหาดไคร้และคนหาลาทางฝั่งลาว ที่แขวงบ่อแก้ว ชาวบ้านได้หยุดจับปลาบึกมาตั้งแต่ พ.ศ. 2549 เนื่องจากจำนวนปลาบึกที่จับได้ลดน้อยลงมาก บางปีจับไม่ได้เลย เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยและลาวจึงมีมติร่วมกันให้หยุดจับเพื่อร่วมอนุรักษ์ปลาบึกไว้ในแม่น้ำโขง (เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ก, น. 34)

และอีกด้านหนึ่งที่อำเภอเชียงแสน การเกิดขึ้นของท่าเรือเชียงแสนที่สร้างขึ้นในเมืองเก่าแก่อายุหลายร้อยปีและขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน ทำให้พื้นที่เมืองเก่าถูกทำลาย และยังคงคุกคามวิถีชีวิตของชาวบ้านในชุมชน เนื่องจากมลภาวะจากรถขนส่งและเรือสินค้าของจีนที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งการจราจรที่หนาแน่น ฝุ่น และเสียง ทำให้เมืองที่เคยสงบกลายเป็นเมืองที่ไร้ระเบียบ และเป็นการรบกวนชาวบ้านในท้องถิ่นตั้งแต่วิถีชีวิตประจำวัน ตลอดไปจนถึงงานบุญต่าง ๆ และงานศพ คนท้องถิ่นที่ตั้งบ้านเรือนและร้านค้าริมแม่น้ำต้องขายบ้านเรือนและร้านค้าของตนทิ้งเพื่อไปหาพื้นที่ที่สงบกว่า (เครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2546, น. 19-20)

4.4.2.4 ประเด็นเกี่ยวกับผลประโยชน์ของโครงการ : มีความคิดเห็นว่า

โครงการมีผลกระทบด้านลบมากกว่าผลกระทบด้านบวก ผลประโยชน์โดยรวมไม่ได้เกิดแก่ประเทศไทย ชุมชนไม่ได้รับผลประโยชน์โดยตรง

การปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงนอกจากจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแม่น้ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเมืองทำให้ประชากรที่เคยอาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตต้องได้รับผลกระทบตามที่กล่าวมาใน 3 หัวข้อที่ผ่านมาแล้ว วัตถุประสงค์สำคัญของการปรับปรุงร่องน้ำคือเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่ในแม่น้ำโขง ยังอาจจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยและชุมชนที่ต้องได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงร่องน้ำ

โดยมีรายงานการศึกษาระบุว่า หลังจากที่เริ่มมีการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตามข้อตกลงเมื่อ พ.ศ. 2544 และมีเรือขนส่งสินค้าจากประเทศจีนเข้ามาเทียบท่าที่เชียงแสนเพื่อค้าขายและขนส่งสินค้ามากขึ้นเป็นลำดับทุกปีนั้น ในช่วงแรกพ่อค้าแม่ค้าชาวท้องถิ่นได้ติดต่อซื้อขายสินค้ากับเรือขนส่งสินค้าจากจีนโดยตรง และเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์จากการค้านี้มากที่สุด

แต่ภายหลังเริ่มชาวจีนเข้ามาอาศัยอยู่ในเชียงใหม่และเริ่มเข้ามาแทนที่พ่อค้าแม่ค้าชาวท้องถิ่นมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะหลังจากที่ประเทศไทยได้ทำข้อตกลงเปิดเขตการค้าเสรีกับประเทศจีน ทำให้การค้าระหว่างประเทศไทยและจีนผ่านทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสนมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอีก และเปลี่ยนไปเป็นการค้าที่มีระเบียบแบบแผนมากขึ้น เป็นอุปสรรคต่อพ่อค้าแม่ค้าชาวท้องถิ่นทั้งในเรื่องเงินทุนและภาษา บริษัทชิปปิงและชาวจีนจึงเริ่มเข้ามาเป็นพ่อค้าคนกลางแทนชาวท้องถิ่นตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา (นิภาวรรณ วิชัย และคณะ, 2549) (โปรดดูข้อมูลเพิ่มเติมในหัวข้อที่ 4.3)

4.4.3 ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมบริเวณท่าเรือเชียงแสน

ก่อนหน้าที่จะมีการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงอย่างเป็นทางการตั้งแต่ พ.ศ.2544 เป็นต้นมา และก่อนที่ท่าเรือเชียงแสนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยจะเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อ 1 ตุลาคม พ.ศ.2546 นั้น เรือขนส่งสินค้าที่เข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าที่อำเภอเชียงแสนจะเข้าเทียบท่าบริเวณคลังริมแม่น้ำโขงที่สามารถขึ้นลงได้สะดวก และใช้บันไดคอนกรีตเสริมเหล็กที่ก่อสร้างขึ้นถาวรตามแนวคลังหรือขึ้นบันไดที่ปรับแต่งจากดินแข็งบริเวณริมคลังในการขนถ่ายสินค้าโดยใช้คนงานแบกขนสินค้าขึ้นและลงเรือโดยคลังริมแม่น้ำโขงที่มีความลาดชันและแข็งแรงเหมาะกับการเทียบท่าของเรือและขนถ่ายสินค้าด้วยวิธีดังกล่าวนี้ในเขตอำเภอเชียงแสนจะอยู่ในแนวตั้งแต่สามเหลี่ยมทองคำ (จุดที่แม่น้ำโขงไหลเข้าเขตประเทศไทยเป็นแนวพรมแดนประเทศไทย-ลาว) ลงมาทางใต้ของแม่น้ำจนถึงบริเวณใกล้กับที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนปัจจุบัน เป็นระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร

ตามแนวคลังริมแม่น้ำโขงระยะทาง 11 กิโลเมตรดังกล่าว ก่อนที่จะมีการก่อสร้างและเปิดใช้ท่าเรือเชียงแสน มีท่าเรือเอกชนประมาณ 11 แห่ง ดำเนินการโดยผู้นำเข้า-ส่งออกรายใหญ่ในอำเภอเชียงแสนที่มีเงินทุนและมีโกดังเก็บสินค้าของตัวเอง ซึ่งการควบคุมดูแลและการเก็บภาษีศุลกากรสินค้านำเข้าและส่งออกทำได้ยากในขณะนั้น รัฐบาลจึงได้ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งแรกขึ้น แล้วเสร็จใน พ.ศ.2543 แต่ได้พังทลายลงจากกระแสน้ำไหลเชี่ยวในฤดูฝนปีเดียวกันนั้น จึงได้มีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งปัจจุบันขึ้นในบริเวณเดิม ซึ่งได้เปิดทำการมาจนถึงปัจจุบันนี้

นอกจากเพื่อรองรับปริมาณเรือขนส่งและการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง การก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนรวมทั้งท่าเรือเชียงของยังเป็นผลโดยตรงจากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมในข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ซึ่งได้ระบุไว้ในข้อตกลงว่าประเทศไทยจะเปิดใช้ท่าเรือสองแห่งดังกล่าวเพื่อรองรับเรือพาณิชย์จากประเทศสมาชิกข้อตกลงอื่น ๆ โดย

จะต้องสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้อย่างปลอดภัยและเพียงพอต่อจำนวนเรือที่จะเข้าเทียบท่า (โปรดดูข้อมูลและภาพในหัวข้อ 4.2.1 และปริมาณเรือขนส่งจากประเทศจีนตามตาราง 10 ประกอบ)

ในหัวข้อนี้จึงจะได้นำเสนอข้อมูลผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากท่าเรือเชียงแสน ซึ่งเป็นผลกระทบหลักอีกด้านหนึ่งต่อประเทศไทยจากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง นอกจากผลกระทบจากการปรับปรุงร่องน้ำตามที่ได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อที่ 4.4.1 และ 4.4.2 โดยแบ่งเป็นประเด็นหลัก ๆ ที่ได้รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ รวมทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนี้

4.4.3.1 ท่าเรือเชียงแสนปัจจุบัน เปรียบเทียบกับท่าเรือเอกชน

ก่อนที่จะได้เปิดใช้ท่าเรือเชียงแสน ซึ่งการขนถ่ายสินค้ายังต้องอาศัยท่าเรือเอกชน บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำโขงที่มีอยู่ตลอดระยะเวลาความยาวประมาณ 11 กิโลเมตรของแม่น้ำโขงตั้งแต่สามเหลี่ยมทองคำถึงบริเวณใกล้กับท่าเรือเชียงแสนปัจจุบันตามที่กล่าวไปแล้วนั้น ตามความเป็นจริงพื้นที่บริเวณริมตลิ่งแม่น้ำโขงในช่วงดังกล่าว บางจุดเป็นพื้นที่สาธารณะ โดยเฉพาะในช่วงประมาณ 1 กิโลเมตรจากสามแยกสถานีตำรวจภูธรอำเภอเชียงแสนจนถึงที่ตั้งท่าเรือเชียงแสน ซึ่งริมตลิ่งบริเวณดังกล่าวทางเทศบาลเวียงเชียงแสนได้พัฒนาเป็นสวนสาธารณะ มีจุดชมทัศนียภาพริมฝั่งแม่น้ำโขงสำหรับนักท่องเที่ยว มีสวนหย่อมกระจายอยู่ตามแนวริมฝั่งแม่น้ำ โดยได้ก่อสร้างบาทวิถีคอนกรีตเสริมเหล็กและรั้วเหล็กกั้นริมตลิ่งอย่างแข็งแรงและสวยงาม ตั้งแต่ประมาณ พ.ศ.2540 เป็นต้นมา

ต่อมาเมื่อปริมาณเรือขนส่งสินค้าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศผ่านทางแม่น้ำโขงมีเพิ่มมากขึ้น ได้มีผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้ารายใหญ่จับจองใช้พื้นที่สวนสาธารณะดังกล่าวเป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าเอกชนเป็นการถาวร มีเรือขนส่งสินค้าจากจีนเข้าเทียบท่าอย่างหนาแน่น มีการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือโดยใช้พื้นที่สวนสาธารณะตั้งวางสินค้า และจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่เพื่อขนส่งสินค้าบริเวณริมฝั่งถนนเลียบริมแม่น้ำโขงบริเวณดังกล่าวอย่างหนาแน่น ที่มีปรากฏให้เห็นอยู่เสมอแม้กระทั่งในปัจจุบันนี้ นอกจากนี้ในบริเวณสวนสาธารณะยังมีการตั้งวางแผงลอยจำหน่ายสินค้าด้วย ทั้งจำหน่ายอาหารและเสื้อผ้า เครื่องอุปโภคบริโภคในครัวเรือน

ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าการรื้อล้างพื้นที่สาธารณะเพื่อใช้เป็นท่าเทียบเรือและขนถ่ายสินค้าของเอกชนและของแผงลอยจำหน่ายสินค้าดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดผลกระทบดังนี้

ก. บดบังทัศนียภาพที่สวยงามริมฝั่งแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นจุดที่สร้างชื่อเสียงให้เมืองเชียงแสนมาแต่เดิมในฐานะเมืองท่องเที่ยวที่สวยงาม

ข. ทำให้เสียบรรยากาศการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง ซึ่งแต่เดิมเทศบาลเวียงเชียงแสนได้พัฒนาพื้นที่เป็นสวนสาธารณะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเมืองเชียงแสน

ค. ทำให้สวนสาธารณะและบาทวิถีเสียหาย โดยบางจุดมีการทำลายรั้วเหล็กกันริมตลิ่งเพื่อเปิดทางขนส่งสินค้าขึ้นและลงเรือ และบางจุดมีการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างถาวรบนพื้นบาทวิถี โดยเฉพาะแผงลอยจำหน่ายอาหารที่มีหลายแห่ง ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ทำโดยพลการ ไม่ได้รับอนุญาตจากทางเทศบาลเวียงเชียงแสนผู้ดูแลสวนสาธารณะ

ง. กีดขวางทางจราจร เนื่องจากมีการใช้ถนนสาธารณะเลียบริมฝั่งแม่น้ำโขงในการจอดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่เพื่อขนถ่ายสินค้า ซึ่งมักจะใช้เวลาาน และในบางช่วงเวลาที่การจราจรหนาแน่นจะมีปัญหามาก

นอกจากนั้นการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือเอกชนในขณะนั้น ทั้งการส่งออกและนำเข้ายังต้องติดต่อกับหน่วยงานราชการหลายแห่งซึ่งตั้งอยู่ห่างกัน และบางแห่งไม่มีที่ทำการในเชียงแสน ทำให้ต้องขนส่งสินค้าผ่านตัวเมืองไปยังที่ทำการของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ก่อนที่จะนำสินค้าไปเก็บในโกดังเอกชนหรือนำไปกระจายต่อไปตามแหล่งจำหน่ายต่าง ๆ

ในขณะที่ท่าเรือเชียงแสนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ก่อสร้างตามมาตรฐานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีพื้นที่รองรับในบริเวณท่าเรือประมาณ 9 ไร่ มีที่ทำการของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าอยู่ภายในท่าเรือครบถ้วน ประกอบด้วยด่านศุลกากรเชียงแสน ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน ด่านตรวจพืชเชียงแสน ด่านอาหารและยาเชียงแสน ด่านกักกันสัตว์เชียงราย ด่านตรวจสัตว์น้ำเชียงราย และสำนักงานการค้าต่างประเทศเขต 6 เชียงราย รวม 7 หน่วยงานด้วยกัน ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าตลอดจนผู้โดยสารได้ภายในแห่งเดียว (One Stop Service)

ภายในท่าเรือยังมีพื้นที่ลานขนถ่ายสินค้าทั้งในร่มและกลางแจ้งกว้างขวางในบริเวณท่าเรือ สามารถนำรถบรรทุกขนาดเล็กลงไปเทียบขนถ่ายสินค้าถึงในเรือได้ และมีรถปั้นจั่นเคลื่อนที่และสายพานลำเลียงสินค้าช่วยอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า (โปรดดูข้อมูลท่าเรือเชียงแสนเพิ่มเติมในหัวข้อที่ 4.2.1 ประกอบ) นอกจากนี้ยังมีโกดังเก็บสินค้าบริการรับฝากสินค้าทั้งที่รอการผ่านพิธีการทางศุลกากร (คลังสินค้าทัณฑ์บน) และสินค้าที่ผ่านพิธีการทางศุลกากรแล้วรอการส่งออกหรือรอการนำเข้า (ไพบูลย์ โพรซีดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

จากข้อมูลดังกล่าวมา จะเห็นได้ว่าท่าเรือเชียงแสนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถรองรับกิจกรรมการนำเข้าและส่งออกสินค้าได้ภายในพื้นที่ท่าเรืออย่างเบ็ดเสร็จ ในขณะที่การขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือเอกชนนั้นต้องส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและพื้นที่สาธารณะ ซึ่งผู้ให้

สัมภาษณ์ให้ความเห็นสรุปว่าท่าเรือที่มีมาตรฐานจะสามารถควบคุมดูแลได้ง่ายกว่าท่าเรือเอกชน ตามที่ปรากฏในปัจจุบันนี้มาก

อย่างไรก็ตาม การใช้ท่าเรือเอกชนขนถ่ายสินค้ายังคงมีอยู่ เนื่องจากบางครั้งท่าเรือ เชียงแสนมีเรือเทียบท่าหนาแน่น และสินค้าบางชนิด เช่น ผัก ผลไม้สด ไม่สามารถรอการขนถ่าย เป็นเวลานานได้ และบางครั้งการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือเอกชนจะสะดวกในการขนถ่ายสินค้า มากกว่าเนื่องจากหลายเหตุผล เช่น อยู่ใกล้กับโกดังเก็บสินค้าของเอกชน อยู่ใกล้กับแหล่งจำหน่าย สินค้า ประหยัดค่าธรรมเนียมในการใช้ท่าเรือ เป็นต้น แต่ก็ต้องนำสินค้าผ่านพิธีทางศุลกากรที่ ท่าเรือเชียงแสนก่อน ซึ่งในอนาคตหากมีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 และมีการบังคับ ควบคุมที่ดีพอ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าเอกชนน่าจะหมดไปได้ในที่สุด

4.4.3.2 การทับซ้อนของพื้นที่ท่าเรือกับพื้นที่อนุรักษ์และพัฒนาเมือง ประวัติศาสตร์เชียงแสน

ท่าเรือเชียงแสนและกิจการการค้าขายและการขนถ่ายสินค้าตามข้อ 4.4.3.1 เกิด ขึ้นอยู่ภายในพื้นที่เมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน ซึ่งเป็นพื้นที่อนุรักษ์และพัฒนาโบราณสถานของ กรมศิลปากร ตามที่เชียงแสนเป็นเมืองเก่าแก่มีประวัติความเป็นมายาวนาน และมีโบราณสถาน โบราณวัตถุอยู่ทั่วไปมาแต่เดิม ในขณะที่กิจการการค้าขายดังกล่าวเกิดขึ้นมาภายหลัง

ความเป็นเมืองประวัติศาสตร์เป็นสิ่งขีดหน้าชูตาเมืองเชียงแสนมานาน และเป็นสิ่ง ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเยือนตลอดปี ขณะที่ในปัจจุบันนี้นักท่องเที่ยวลดจำนวนลงไปมาจาก หลายสาเหตุ รวมทั้งการที่สภาพเมืองเปลี่ยนไป ไม่มีความสวยงามเจียบสงบเหมือนในอดีต จึงไม่ ดึงดูดนักท่องเที่ยวเหมือนเช่นแต่ก่อน ในขณะที่ริมฝั่งแม่น้ำโขงที่สามเหลี่ยมทองคำกลับมี นักท่องเที่ยวมากกว่าที่เมืองเชียงแสน

นอกจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการท่องเที่ยวและบริการนักท่องเที่ยว แต่เดิม เมื่อเชียงแสนกลายเป็นประตูการค้าจากการเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนตอน ได้ ยังทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเชียงแสนมีมากขึ้นไปอีกในเวลาอันรวดเร็ว ทำให้ภายใน เมืองเชียงแสนมีกิจการการค้าการลงทุนมากขึ้นกว่าเดิม และมีประชากรเข้ามาอาศัยเพิ่มมากขึ้น เกิดความแออัดและการขยายตัวของเมืองที่ยังไม่มีแนวทางการควบคุมที่เหมาะสม ปัจจุบันจึงพบ เห็นการรุกล้ำพื้นที่โบราณสถานหลายแห่ง ซึ่งทำให้โบราณสถานทรุดโทรมลงอย่างรวดเร็ว และทำ ให้การอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่เมืองประวัติศาสตร์เชียงแสนทำได้ยากยิ่งขึ้น ซึ่งหากไม่มีการแก้ไข การรุกล้ำพื้นที่โบราณสถานจะมากขึ้นอย่างต่อเนื่องและยิ่งจะทำให้ร่องรอยความเป็นเมือง ประวัติศาสตร์ที่มีความเป็นมายาวนานสูญหายไปมากขึ้น (กระทรวงศึกษาธิการ กรมศิลปากร

สำนักงาน โบราณคดีและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่ 6 เชียงใหม่, ม.ป.ป., น. 29, 30, 34, 37, 39, 42)

นอกจากนี้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศผ่านทางอำเภอเชียงแสน เช่น การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ การเข้ามาอาศัยอยู่ในเมืองเชียงแสนของแรงงานและเจ้าของธุรกิจชาวต่างชาติที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เมืองเชียงแสนเสียเอกลักษณ์ความเป็นเมืองท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์แต่เดิมไป และทำให้ชาวเชียงแสนที่เคยมีรายได้จากการท่องเที่ยวต้องได้รับผลกระทบจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง โดยมีข้อมูลจากรายงานการวิจัยระบุว่า จากการเก็บข้อมูลร้านขายของที่ระลึกที่วัดเจดีย์หลวง เจ้าของร้านบอกว่า บางวันขายได้เพียง 100 กว่าบาท เพราะนักท่องเที่ยวที่มาไม่นิยมซื้อของ จะไปซื้อที่แม่สายหรือเชียงใหม่ เพราะสินค้าเหมือนกัน ต่างกับเมื่อก่อนที่ขายได้วันละ 2-3 พันบาท

ส่วนธุรกิจเรือบริการนักท่องเที่ยวก็ได้รับผลกระทบเหมือนกัน โดยรายงานได้อ้างถึงข้อมูลจากการสัมภาษณ์นายจู ปิ่นปิ่นคง ประธานกลุ่มเรือท่องเที่ยวเวียงแสน ว่า

แต่ก่อนสมาชิกของกลุ่มซึ่งมีเรืออยู่ 28 ลำ ผลัดกันออกคิวรับส่งนักท่องเที่ยวๆ ละ 500 บาท วันหนึ่งๆ ได้หลายคิว บางครั้งแทบไม่ได้พัก แต่ปัจจุบันแทบไม่มีนักท่องเที่ยวเลย บางครั้ง 2-3 วันจึงจะได้ออกเรือครั้งหนึ่ง...

...เขตเวียงเป็นเพียงทางผ่าน ความน่าสนใจเราสู้สามเหลี่ยมทองคำกับแม่สายไม่ได้ เมืองเก่าเราก็เงียบเหงา คนก็ไม่ค่อยอยากแวะ คนที่แวะก็แวะเพียงแป๊บเดียว เดียวนี้นักท่องเที่ยวมาแวะชมน้ำโขง อาจจะถ่ายรูปนิดหน่อย แล้วก็พากันขึ้นรถไปสามเหลี่ยมทองคำ แล้วไปซื้อของที่แม่สาย คนลงเรือก็ไปลงที่สามเหลี่ยมทองคำเพราะสะดวก เพราะจุดที่พาไปเที่ยวนั้นก็ไม่ได้ต่างกัน คือ ล่องเรือพาชมพาราไดซ์ และแวะจุดขายของที่ระลึกที่เกาะดอนชาวของฝั่งลาว ทุกวันนี้ก็ทำไปอย่างไม่ค่อยมีหวัง เพราะพวกเราก็ไม่รู้จะทำอย่างไร (นิภาวรรณ วิชัย และคณะ, 2549)

ซึ่งในเรื่องที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนทั้งของรัฐและเอกชนซึ่งมีกิจกรรมธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้องหลายอย่าง มีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์และพัฒนาเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน ทำให้การอนุรักษ์โบราณสถาน โบราณวัตถุทำได้ยาก และส่งผลสืบเนื่องทำให้เอกลักษณ์ความเป็นเมืองท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ต้องสูญหายไปมากขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ ในความเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจการค้าระหว่างประเทศไทย-จีน เห็นว่าการแก้ไขในขณะนี้คงทำได้ยาก เนื่องจากพื้นที่ ๆ เหมาะสมกับการเป็นแหล่งธุรกิจการค้าที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศไทย-จีนนั้น อย่างไม่ควรต้องเป็นบริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขงและอยู่ใกล้กับชุมชนพอสมควร เพื่อความสะดวกในการ

ประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพื้นที่ ๆ เหมาะสมมีอยู่น้อย เพียงแค่บริเวณแหล่งชุมชนริมฝั่งแม่น้ำโขงตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้เท่านั้น

นายไพบูลย์ โพธิ์ดี รักษาการผู้จัดการท่าเรือเชียงแสนยังให้ความเห็นด้วยว่าตามความเป็นจริงในสถานการณ์ปัจจุบันนี้นั้น หากเรือขนส่งสินค้าทั้งหมดที่แล่นเข้ามาขนถ่ายสินค้าที่อำเภอเชียงแสนรักษาความเป็นระเบียบในการเดินเรือและความเป็นระเบียบในการขนถ่ายสินค้า น่าจะสามารถใช้ท่าเรือเชียงแสนเพียงแห่งเดียวรองรับเรือขนส่งสินค้าได้ทั้งหมด ซึ่งหากสามารถทำเช่นนั้นได้และท่าเรือเอกชนให้ความร่วมมือในการเลิกใช้ท่าเทียบเรือริมตลิ่งแม่น้ำโขงก็น่าจะเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น และลดผลกระทบต่อเมืองเชียงแสนลงได้มาก

อย่างไรก็ตาม การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแผนจะปรับเปลี่ยนและพัฒนาท่าเรือเชียงแสนแห่งปัจจุบันให้เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว โดยให้บริการเฉพาะเรือขนส่งผู้โดยสาร และจะก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ที่บ้านสบกก อยู่ห่างจากท่าเรือแห่งปัจจุบันลงไปทางใต้อีกประมาณ 5 กิโลเมตร โดยจะมีพื้นที่กว้างถึงประมาณ 600 ไร่ เนื่องจากปัจจุบันในบางครั้งที่มีเรือขนส่งสินค้าหนาแน่นมาก ท่าเรือเชียงแสนจะไม่สามารถรองรับเรือขนส่งได้หมด และการขยายพื้นที่ท่าเรือก็ไม่สามารถทำได้โดยสะดวกเนื่องจากความคับแคบของพื้นที่บริเวณชุมชนที่ตั้งของท่าเรือปัจจุบัน

ซึ่งหากมีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 แล้ว และมีการควบคุมดูแลความเป็นระเบียบในการเทียบท่าและการขนถ่ายสินค้าของเรือขนส่งอย่างดีพอ ผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นว่าจะสามารถลดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวลงได้มาก ทั้งนี้ ในปัจจุบันรัฐบาลยังไม่ได้อนุมัติงบประมาณเพื่อเริ่มก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 แต่ได้เวนคืนที่ดินและกำหนดพื้นที่ก่อสร้างไว้ค่อนข้างแน่นอนแล้วที่บ้านสบกก ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน (ไพบูลย์ โพธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

4.4.3.3 การก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนทับซ้อนบริเวณหาลาเดิมของชาวบ้าน

บริเวณที่เป็นท่าเรือเชียงแสนปัจจุบัน ก่อนหน้าที่จะมีการก่อสร้างท่าเรือเคยเป็นแหล่งหาลาแหล่งหนึ่งของชาวบ้านที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงทั้งในประเทศไทยและลาว โดยมีข้อมูลจากหนังสือเรื่อง คำให้การของคนท้ายน้ำ : รายงานสรุปผลกระทบข้ามพรมแดนจากการพัฒนาแม่น้ำโขงตอนบน ระบุว่าเคยมีชาวบ้านที่อาศัยแม่น้ำโขงบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งหาลา โดยอ้างข้อมูลจากการสัมภาษณ์พ่ออำนวย สีใส คนหาลาที่อาศัยอยู่ที่บ้านในเวียง อำเภอเชียงแสน ว่า

พ่อเคยไปหาปลาถึงเชียงกก เชียงราก บริเวณนั้นปลาเยอะ เพราะมันมีแก่งให้ปลาอาศัย น้ำโจงเลยจากสามเหลี่ยม (สามเหลี่ยมทองคำ, ผู้เขียน) ขึ้นไปนั้นและไปตามภูเขาไม่ค่อยมีหาดทรายเหมือนทางเชียงแสน มีแก่งเยอะ ปลาที่เข้าไปอาศัยอยู่ ปลาใหญ่เยอะแกลวนั้น ตรงตั้งอ้อ ตั้งสลัมนี้ปลาใหญ่เยอะ พ่อเคยขึ้นไปหาที่ไปอาศัยนอนตามแก่ง แต่ตอนนี้ไม่ได้ไปแล้ว ได้ข่าวว่าจีนระเบิดหมดแล้ว จีนเขาจะให้เรือใหญ่ลงมาก็ต้องระเบิด เพราะตรงตั้งอ้อ ตั้งสลัม แก่งมันเยอะ ร่องน้ำมันแคบ ตรงที่ทำท่าเรือตอนนี้แต่ก่อนพ่อยังหาปลาได้ ตอนนี้พ่อเขาทำท่าเรือเสร็จมีเรือวิ่งก็หาปลาไม่ได้แล้ว ฟองคลื่นจากเรือใหญ่มันเยอะ กลัวเรือหาปลาจมนี่เลยต้องไปหาที่อื่น

สมัยก่อนยังไม่มีท่าเรือเชียงแสนก็ไปไหลมอง (ตาข่ายดักปลา) กันทีละ 20 คน พอมองของใครคิดไม่อยู่ได้น้ำก็ช่วยกันงมขึ้นมา แต่ตอนนี้ไม่มีใครกล้าลงงมแล้ว เพราะกลัวคลื่นเรือจีนซัดเรือหาปลาจมน ตั้งแต่มีท่าเรือเชียงแสนนี้ปลาลดลง เรือหาปลาที่จอดอยู่ริมฝั่งจมนไปประมาณ 10 กว่าลำแล้วตั้งแต่เปิดใช้ท่าเรือมา บางครั้งถ้าเราไปบอกกับเจ้าของเรือว่าเรือเขาทำให้เรือเราจมน เขาก็จ่ายค่าเสียหายให้แต่จ่ายไม่มาก จ่ายประมาณ 1,000 กว่าบาท เรือที่จมนบางลำก็ไม่ได้รับเงินค่าเสียหาย

แต่ก่อนย้อนหลังไปประมาณ 10 กว่าปี น้ำโจงยังกินได้ ตอนนี้กินไม่ได้แล้ว ตอนนี้ น้ำขุ่นมากขึ้น เวลาอาบน้ำก็คัน กินไม่ได้ ท้องร่วง เมื่อก่อนน้ำโจงมันเป็นยา แต่ตอนนี้ น้ำโจงมันเป็นพิษ (เครื่องข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ข, น. 18)

นอกจากนี้ ข้อมูลผลกระทบจากการเดินเรือขนาดใหญ่จากหนังสือเรื่อง ความรู้ท้องถิ่น เรื่องพันธุ์ปลาแม่น้ำโจง ระบุถึงข้อมูลจากคนหาปลา สรุปได้ว่า

เสียงและคลื่นจากเรือจะรบกวนการอพยพหรือการออกหากินของปลา ซึ่งเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้คนหาปลาจับปลาได้น้อยลง คนหาปลาหลายคนที่ต้องหยุดหาปลาในตอนกลางวันเนื่องจากการรบกวนของเรือเร็วและเรือสินค้าขนาดใหญ่ โดยเสียงลงหาปลาด้วยการวางเบ็ดในตอนกลางคืนแทน

เสียงและคลื่นจากเรือใหญ่และเรือเร็วยังทำให้คนหาปลาเลิกใช้เครื่องมือหาปลาพื้นบ้านบางชนิด เช่น เบ็ดน้ำเต้า เพราะการใช้เบ็ดน้ำเต้าต้องอาศัยความเงียบและน้ำนิ่งปลาถึงจะกินเบ็ด

ในอนาคตหากมีการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ระวางบรรทุกน้ำหนัก 500 ตันของจีน เชื่อแน่ว่าการใช้เครื่องมือหาปลาในแม่น้ำโจงอาจจะลดน้อยลงอีก เพราะคนหาปลาเลิกใช้เครื่องมือหาปลา นั้นหมายถึงการสูญเสียความรู้ท้องถิ่นที่มีค่าที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือหาปลาอย่างถาวร

นอกจากนั้น หากมีการเดินเรือขนาดใหญ่ของจีนลงมาจนถึงเชิงของ คนหาปลา ยังจะมีความเสี่ยงมากขึ้น เนื่องจากคลื่นน้ำของการเดินเรือสินค้าของจีนมีขนาดใหญ่มาก (เครือข่ายแม่น้ำเอเซียตะวันออกเฉียงใต้, 2549 ก)

ผลกระทบต่อแหล่งหาปลาของชาวบ้านที่ทำการประมงในแม่น้ำโขงนี้ ผู้ที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นว่า คงต้องยอมรับว่าผลกระทบจากการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนต่อคนหาปลานั้นเกิดขึ้นจริง เนื่องจากได้ก่อสร้างบนริมฝั่งแม่น้ำโขงบริเวณเดิมที่ชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงในแม่น้ำเคยอาศัยใช้เป็นพื้นที่หาปลา และท่าเรือยังมีท่อนเทียบเรือยื่นลงไปแม่น้ำ ประกอบกับมีเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่แล่นเข้าออกบริเวณท่าเรืออยู่เสมอ ทำให้การหาปลาในแม่น้ำโขงบริเวณดังกล่าวของชาวบ้านไม่สามารถทำได้อีก

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากท่าเรือและเรือขนส่งขนาดใหญ่ในบริเวณท่าเรือน่าจะเป็นผลกระทบเพียงส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ การปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบน รวมทั้งการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่กันแม่น้ำโขงในเขตประเทศจีนหลายแห่ง ซึ่งมีรายงานข่าวปรากฏตามสื่อมวลชนต่าง ๆ อยู่บ่อยครั้งตั้งแต่เมื่อเริ่มมีการปรับปรุงร่องน้ำและเริ่มมีการก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ดังกล่าว เช่น การขึ้นลงของน้ำในแม่น้ำโขงไม่เป็นไปตามธรรมชาติอย่างที่เคยเป็น น้ำมีสีขุ่นผิดปกติเป็นครั้งคราว กระแสน้ำไหลเชี่ยวเป็นครั้งคราว การจับปลาบึกได้น้อยลงกว่าปีก่อน ๆ (โปรดดูข้อมูลผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในหัวข้อที่ 4.4.1 และ 4.4.2 ประกอบ) หรือแม้กระทั่งการรายงานข่าวว่าระดับน้ำในแม่น้ำโขงขึ้นสูงเมื่อมีเรือสินค้าจีนล่องเรือลงมายัง เชียงแสน ในขณะที่เมื่อเรือแล่นกลับจากเชียงแสนไปยังประเทศจีนระดับน้ำกลับลดต่ำลง ทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้เป็นต้น โดยนายไพบูลย์ โพธิ์ดี รักษาการผู้จัดการท่าเรือเชียงแสนให้ความเห็นสรุปว่า การกำหนดสถานที่ก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนในขณะนั้น ได้มีการพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบแล้วว่ามี ความเหมาะสมที่สุด รวมทั้งการก่อสร้างท่าเรือก็เป็นไปตามมาตรฐาน การเข้าเทียบท่า การขนถ่ายสินค้า จะมีการควบคุมดูแลอย่างรัดกุมและมีระเบียบปฏิบัติกำหนดไว้ชัดเจน ซึ่งน่าจะช่วยให้ผลกระทบต่อคนหาปลาเกิดขึ้นน้อยที่สุด โดยหากจะกล่าวว่าเรือขนส่งที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือเชียงแสนทำให้เกิดขบวนการออกเรือหาปลาของชาวบ้านหรือทำให้เกิดคลื่นขนาดใหญ่ทำให้เรือหาปลาขนาดเล็กของชาวบ้านล่มลงได้แล้ว เรือขนส่งสินค้าที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือเอกชนก็น่าจะส่งผลกระทบต่อคนหาปลาด้วยเช่นกัน โดยที่ท่าเรือเอกชนไม่ได้มีการควบคุมดูแลอย่างรัดกุมเหมือนท่าเรือของรัฐ น่าจะก่อผลกระทบมากกว่าเสียด้วยซ้ำ ซึ่งก็เป็นปัญหาเดิม ๆ คือถ้าหากสามารถจัดระเบียบได้ก็น่าจะสามารถลดผลกระทบตรงนี้ลงได้มาก ส่วนในเรื่องที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสนนั้น คงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อชาวบ้านที่ใช้แม่น้ำโขงบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่หา

ปลาอยู่เดิม แต่ก็เพื่อความสะดวกในด้านอื่น ๆ และเพื่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งหวังว่าชาวบ้านจะเข้าใจและยอมรับ (ไพบุลย์ โปธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)

4.4.3.4 ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ จากท่าเรือและเรือขนส่งสินค้า

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องระบุว่า เรือขนส่งสินค้าจากจีนที่แล่นเข้ามาตามแม่น้ำโขงเพื่อนำสินค้ามาขนถ่ายลงที่เชียงแสนแล้ว จะรับขนส่งสินค้าส่งออกจากเชียงแสนเพื่อนำกลับไปยังประเทศจีนด้วย โดยในบางครั้งอาจจะต้องจอดรอการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ ซึ่งอาจจะใช้เวลาเพียงไม่ถึง 1 วันไปจนถึงอาจจะต้องรอเป็นเวลาหลายวัน ซึ่งเรือที่ต้องรอการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือเหล่านี้จะจอดเทียบเรือบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำโขง สามารถพบเห็นได้ทั่วไปโดยมีข้อสังเกตว่าเรือที่ยังไม่ได้บรรทุกสินค้าเหล่านี้มักจะเปิดผ้าใบหรือหลังคาคลุมช่องเก็บสินค้าออก และลำเรือจะกินน้ำตื้นต่ำกว่ากราบเรือมาก ต่างจากเรือที่บรรทุกสินค้าแล้วที่ระดับน้ำจะปริ่มกราบเรือ

บนเรือขนส่งเหล่านี้ ในขณะที่จอดรอขนถ่ายสินค้ารวมทั้งในขณะที่กำลังขนถ่ายสินค้าอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำโขง จะพบเห็นลูกเรือบนเรือประกอบกิจกรรมหลายอย่าง ทั้งนอนหลับพักผ่อน ตั้งวงเล่นไพ่บนกระโจม ติดต่อกับลูกค้ากับผู้มาติดต่อ ช่อมบ่ารุงเรือ ไปจนถึงการทำอาหาร ซึ่งยังอาจพบเห็นว่ามีไก่ หรือเป็ดถูกผูกไว้บนเรือด้วยเพื่อใช้ทำอาหาร

กิจกรรมของลูกเรือเหล่านี้บางอย่างมีการทิ้งของเสียลงในแม่น้ำ เช่น การช่อมบ่ารุงเรือที่ทำให้เกิดคราบน้ำมันและสิ่งสกปรก การทำอาหารที่มีน้ำเสีย ตลอดจนน้ำเสียและสิ่งสกปรกจากห้องน้ำและกิจกรรมอื่น ๆ ภายในเรือที่ถูกถ่ายทิ้งลงแม่น้ำโดยตรง ซึ่งไม่สามารถควบคุมการทิ้งของเสียลงสู่แม่น้ำโขงเหล่านี้ได้

ส่วนสำหรับในท่าเรือเชียงแสนนั้น ผู้เกี่ยวข้องยืนยันว่ามีการควบคุมดูแลอย่างรัดกุม โดยจะไม่อนุญาตให้มีการช่อมบ่ารุงเรือขณะที่จอดเทียบท่าอยู่ในท่าเรือเชียงแสน และไม่อนุญาตให้เรือเทียบท่าค้างคืนอยู่ในท่าเรือ ซึ่งในอนาคตโดยเฉพาะหากมีการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 แล้ว อาจจะต้องมีบริการช่อมบ่ารุงเรือให้แก่เรือขนส่งสินค้าเหล่านี้ด้วย

ทั้งนี้ ผู้เกี่ยวข้องให้ความเห็นสรุปว่า ความยาวของแม่น้ำโขงในเขตประเทศไทยที่เรือขนส่งสินค้าแล่นเข้ามาได้ หากนับถึงท่าเรือเชียงแสนแห่งปัจจุบันจะมีระยะทางเพียงไม่เกิน 15 กิโลเมตรเท่านั้น (นับจากสามเหลี่ยมทองคำเป็นต้นมา) ซึ่งหากมีการควบคุมดูแลที่ดีพอ โดยเฉพาะหากลดการใช้ท่าเรือเอกชนลงจากเดิม ปัญหาจากเรือเหล่านี้จะสามารถแก้ไขให้ลดน้อยลงได้ (ไพบุลย์ โปธิ์ดี และชัชวาลย์ จินานุพันธ์, 2550)