

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

แนวคิดเรื่องการใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำนั้น มีมานานแล้ว แต่เนื่องจากแม่น้ำโขงมีสภาพตามธรรมชาติที่ไม่เหมาะกับการเดินเรือขนาดใหญ่ มีเกาะแก่ง แอ่งน้ำวน โขดหิน เนินทราย ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรืออยู่ทั่วไป และมีระดับน้ำลดลงมากในฤดูแล้ง ประกอบกับก่อนหน้านี้ยังไม่มีความร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ ระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงมากเหมือนในปัจจุบัน เนื่องจากความแตกต่างของระดับการพัฒนา แต่ก็มี ความพยายามทั้งจากประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงเองและจากหน่วยงานระหว่างประเทศที่จะทำให แนวคิดนี้ เป็นจริง และมีความคืบหน้ามาเป็นลำดับ ด้วยเหตุผลสำคัญที่ว่าเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีอยู่แล้ว ตามธรรมชาติ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ มาก และจะช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ทำให้เกิดความ เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคโดยรวมได้ (ดูภาพประกอบแสดงประเทศในพื้นที่ อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงในภาพ 1)

ภายหลังเมื่อมีการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงมากขึ้น ใน หลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ (United Nations, 2002, p. 12) แนวคิดนี้จึงได้รับการสาน ต่อจนบรรลุผลเป็นรูปธรรมในที่สุดเมื่อมีประเทศ 4 ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงได้ร่วมกันทำข้อตกลง ให้มีการเดินเรือพาณิชย์อย่างเสรีในแม่น้ำโขงระหว่างทั้ง 4 ประเทศ ข้อตกลงดังกล่าวมีชื่อเรียกเป็น ทางการว่า ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่างรัฐบาลประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ และ ราชอาณาจักรไทย (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River Among the Governments of The People's Republic of China, The Lao People's Democratic Republic, The Union of Myanmar and The Kingdom of Thailand) โดยได้ ลงนามในข้อตกลงร่วมกันเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2544 (ต่อไปในรายงานการศึกษานี้จะเรียก ข้อตกลงนี้ว่า “ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์”) โดยวัตถุประสงค์สำคัญที่ระบุไว้ในข้อตกลง ดังกล่าว คือเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการค้าและการท่องเที่ยว และเสริมสร้างความ เข้มแข็งของความร่วมมือระหว่างประเทศในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง และผลของข้อตกลงนี้

ทำให้เรือพาณิชย์ของทั้ง 4 ประเทศที่เข้าร่วมในข้อตกลงสามารถเดินเรือในแม่น้ำโขง ได้อย่างเสรี ระหว่างท่าเรือซือเหมาในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน จนถึงท่าเรือหลวงพระบาง ในประเทศลาว เป็นระยะทางประมาณ 846 กิโลเมตร (โปรดดูรายละเอียดของข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ในภาคผนวก)

สำหรับประเทศไทย ได้เข้าร่วมในข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นี้ และได้เปิดท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ เพื่อรองรับเรือพาณิชย์จากประเทศอื่นตามที่กำหนดในข้อตกลง และหลังจากที่ข้อตกลงมีผลบังคับใช้ ปรากฏว่ามีเรือขนส่งจากประเทศจีนเดินทางผ่านแม่น้ำโขงเข้ามาเทียบท่าเพื่อค้าขายและขนส่งสินค้าที่อำเภอเชียงแสนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยและจีนผ่านช่องทางนี้ ระหว่างอำเภอเชียงแสนกับมณฑลยูนนานของประเทศจีนก็เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงด้วย โดยเฉพาะการส่งออกจากเชียงแสนไปยังมณฑลยูนนาน เพิ่มขึ้นจากมูลค่า 851.7 ล้านบาทใน พ.ศ. 2543 เป็น 2,225.6 ล้านบาทใน พ.ศ. 2544 และเพิ่มขึ้นถึง 2,737.5 ล้านบาทใน พ.ศ. 2545 ซึ่งสำหรับตัวเลขมูลค่าการส่งออกนี้ หากพิจารณาข้อมูลตั้งแต่ พ.ศ. 2545 ย้อนกลับไปถึง พ.ศ. 2535 จะพบว่าเมื่ออัตราเพิ่มขึ้นถึงเฉลี่ยปีละ 11 เท่า ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนในช่องทางเดียวกันนี้แม้จะเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน แต่มีมูลค่าต่ำกว่าการส่งออกมาก โดยตัวเลขใน พ.ศ. 2543 มีมูลค่า 302.5 ล้านบาท ส่วนใน พ.ศ. 2544 เพิ่มขึ้นเป็น 547.0 ล้านบาท และใน พ.ศ. 2545 กลับลดลงเป็น 462 ล้านบาท (โปรดดูตัวเลขรวมในหัวข้อถัดไป)

จากแนวโน้มปริมาณการค้าผ่านช่องทางดังกล่าวที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงมาก ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา โดยเฉพาะมูลค่าการส่งออกจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนนี้ จึงทำให้มีการคาดหมายว่าช่องทางการค้าผ่านการขนส่งทางเรือทางแม่น้ำโขง ระหว่างอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ในมณฑลยูนนานของประเทศจีน ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นี้ จะเป็นช่องทางการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนที่สำคัญอีกช่องทางหนึ่งที่จะสามารถขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อีกมาก เนื่องจากอำเภอเชียงแสนมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่สำคัญคือเป็นจุดที่ใกล้กับประเทศจีนมากที่สุดในประเทศไทย คือตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือเชียงรุ่ง มณฑลยูนนานเพียงประมาณ 264 กิโลเมตรเมื่อใช้เส้นทางคมนาคมทางแม่น้ำโขง

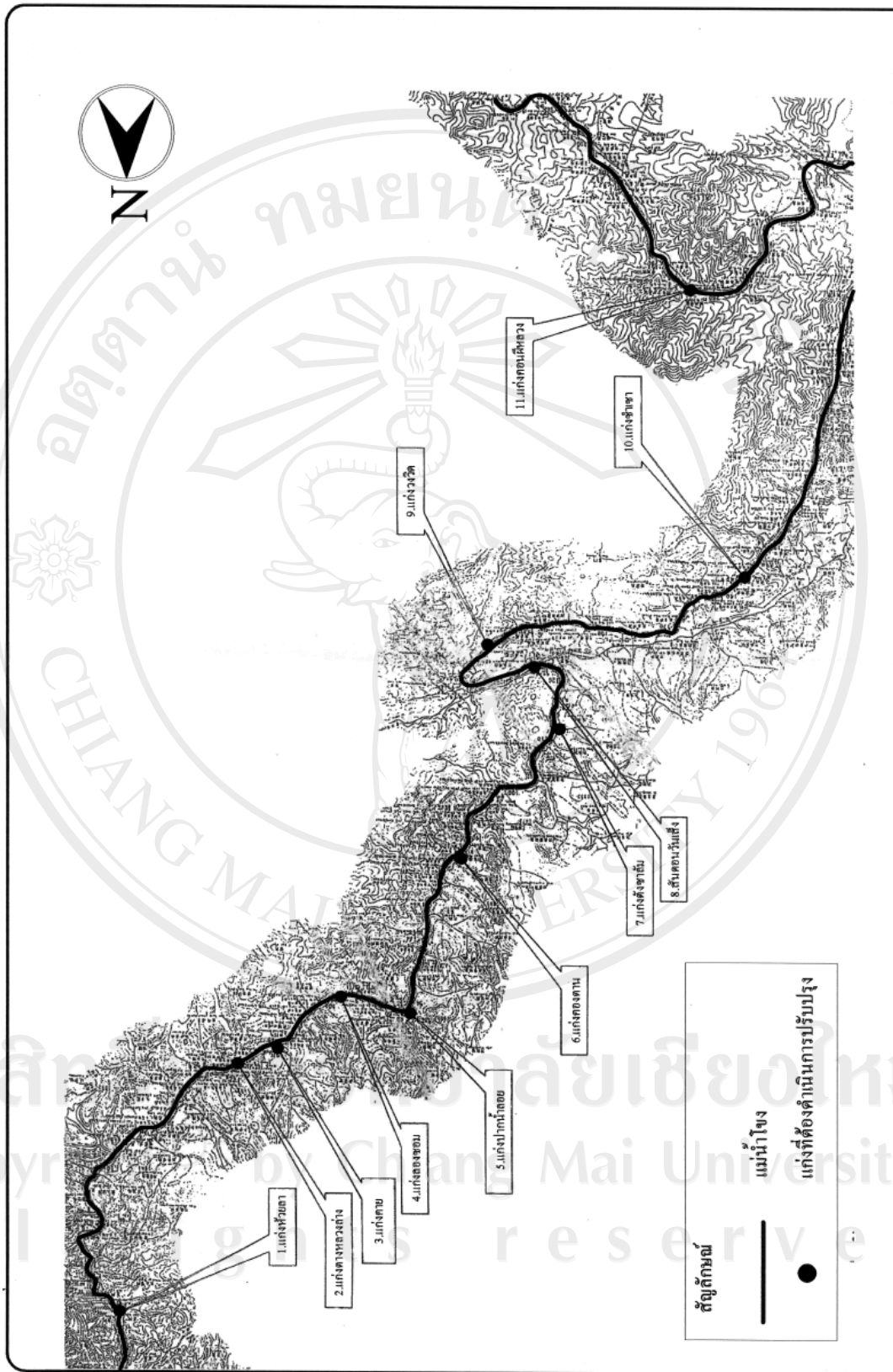
แต่ในอีกด้านหนึ่ง มีการคาดหมายถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นจากการเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่ในแม่น้ำโขง และจากการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อรองรับเรือขนส่งขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นี้ ที่จะต้องมีการกำจัดอุปสรรคที่มีอยู่ในแม่น้ำตามธรรมชาติด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การขุดลอกร่องน้ำ เนินทราย การระเบิดเกาะแก่ง เป็นต้น ซึ่งหลายฝ่ายคาดหมายว่าจะทำให้สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแม่น้ำโขงเปลี่ยนไปจากเดิม

และจะส่งผลกระทบต่อประชากรและชุมชนที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต เช่น การเพาะปลูกบริเวณชายฝั่ง การประมงในแม่น้ำโดยเฉพาะปลาบึกที่มีอยู่เฉพาะในแม่น้ำโขงแห่งเดียวในโลก เป็นต้น ตลอดจนจะมีผลกระทบต่อวิถีชีวิตที่มีความเกี่ยวข้องกับแม่น้ำโขงของประชากรและชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำ โดยสำหรับแม่น้ำโขงในเขตประเทศไทย ที่จะต้องเปิดให้มีการเดินเรือตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในเขตอำเภอเชียงแสนและเชียงของ จะต้องมีการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวงบริเวณพรมแดนประเทศไทยและลาว ที่อำเภอเชียงแสนต่ออำเภอเชียงของ (Joint Survey Report On The Feasibility of The Waterway Improvement Project On the Upper Mekong River From China-Myanmar Boundary Marker 243 To Ban Houayxai of Laos, p. 3) ซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กล่าวมาด้วย รวมทั้งจะต้องก่อสร้างท่าเรือขนส่งขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือขนส่งที่มีขนาดใหญ่ขึ้นกว่าเดิมอีกด้วย เหล่านี้เป็นผลกระทบอีกด้านหนึ่งที่ต้องคำนึงถึง นอกจากด้านการเพิ่มปริมาณการค้ากับประเทศจีนที่กล่าวไว้ในตอนต้น (โปรดดูภาพประกอบแสดงโครงการปรับปรุงร่องน้ำทั้งหมด ในภาพ 2)

ดังนั้น จากผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมตามที่กล่าวมา จึงควรต้องมีการศึกษาเพื่อหาข้อมูลว่าผลที่เกิดขึ้นจริงต่อประเทศไทย จากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ระหว่างอำเภอเชียงแสนและเมืองเชียงรุ่ง ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมานั้น ได้เกิดผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยอย่างไร เพื่อที่จะได้นำไปเป็นข้อมูลประกอบการแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และใช้ประกอบการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทยและจีนในอนาคต ดังรายละเอียดที่จะกล่าวถึงในหัวข้ออื่น ๆ ต่อไป



ภาพ 1 แสดงแม่น้ำโขงและประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Osborne, 2001)



ภาพ 2 แสดงบริเวณที่จะมีการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง
(บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, 2547, น. 3)

1.2 สรุปสาระสำคัญจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

แม่น้ำโขงมีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 4,880 กิโลเมตร มีจุดต้นกำเนิดอยู่ที่บริเวณพื้นที่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของที่ราบสูงทิเบต (Tibetan plateau) ที่ภูเขาตังกู (Tanggulu) ในมณฑลชิงไห่ (Qinghai) ในประเทศจีน ซึ่งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลราว 5,060 เมตร และจากต้นน้ำนี้ แม่น้ำโขงได้ไหลผ่าน 6 ประเทศ ประกอบด้วย จีน เวียดนาม ลาว ไทย กัมพูชา และภาคใต้ของเวียดนามก่อนไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ โดยมีปริมาณน้ำที่ไหลลงสู่ทะเลราว 475,000 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี หรือ 15,062 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที และตลอดลำน้ำมีแม่น้ำสาขา 249 สาย

ช่วงต้นของลำน้ำในเขตประเทศจีน (ซึ่งเรียกอีกชื่อหนึ่งว่าแม่น้ำล้านช้าง หรือ Lancang Jiang) มีความยาวราว 2,130 กิโลเมตรซึ่งส่วนใหญ่ไหลผ่านหุบเขาสูงและพื้นที่ลาดชัน ต่อจากนั้นเป็นช่วงที่ไหลผ่านพรมแดนจีนและเวียดนาม ความยาวราว 31 กิโลเมตร ต่อด้วยช่วงที่ไหลผ่านพรมแดนลาวและเวียดนาม 234 กิโลเมตร ผ่านพรมแดนลาวและไทย 976 กิโลเมตร อยู่ในเขตประเทศลาว 777 กิโลเมตร อยู่ในเขตประเทศกัมพูชา 502 กิโลเมตร และอยู่ในเขตประเทศเวียดนามอีก 230 กิโลเมตร (United Nations, 2001 a, p. 5)

ตั้งแต่ในอดีตมาแล้วที่แม่น้ำโขงได้ถูกใช้เป็นเส้นทางสำหรับการเดินเรือ (passageway) ตามธรรมชาติ ที่เชื่อมต่อประเทศต่าง ๆ ในลุ่มแม่น้ำเข้าด้วยกัน และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจ (economic corridor) ระหว่างภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีนกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจนถึงปัจจุบันนี้ เมื่อพิจารณาถึงทรัพยากรจำนวนมหาศาลในลุ่มแม่น้ำ และศักยภาพในการพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ แล้ว ทั้งการใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ การชลประทาน การก่อสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า การทำเหมืองแร่ การท่องเที่ยว การทำป่าไม้และการประมง เปรียบเทียบกันทั้งหมดแล้ว การพัฒนาแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศนั้นเป็นการพัฒนาที่ใช้เงินลงทุนน้อยที่สุด แต่มีผลประโยชน์ตอบแทนเร็วที่สุดสำหรับทุก ๆ ประเทศในลุ่มแม่น้ำ และยิ่งจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอื่น ๆ ในลุ่มแม่น้ำด้วย

ดังนั้น หลังจากที่มีการสำรวจร่วมกันและมีการประชุมหารือกันหลายครั้ง ในที่สุดรัฐบาลของประเทศจีน ลาว เวียดนาม และไทย จึงได้ร่วมกันทำข้อตกลงระหว่างกันเพื่อใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างทั้ง 4 ประเทศ โดยมีชื่อเรียกเป็นทางการว่า ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่างรัฐบาลประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเวียดนาม และราชอาณาจักรไทย

ข้อตกลงนี้เป็นความร่วมมือแรกอย่างเป็นทางการระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงที่จะใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มแม่น้ำ โดยประเทศจีนมีบทบาทนำในการผลักดันให้เกิดข้อตกลงนี้ตั้งแต่ต้น โดยข้อมูลจากเอกสารเผยแพร่เรื่อง ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการปรับปรุงร่องน้ำภายใต้ความตกลงสี่ฝ่ายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่างไทย-เมียนมาร์-ลาว-จีน(ยูนนาน) ระบุว่าแนวคิดเรื่องการขยายการเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางน้ำระหว่างกัน เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในระหว่างการประชุมความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ที่กรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2536 และใช้เวลาในการเจรจาหรือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมากกว่า 7 ปี ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายการเดินเรือ รวมทั้งการจัดทำกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือให้มีการอำนวยความสะดวกและมีมาตรฐานที่ดียิ่งขึ้น (กระทรวงการต่างประเทศ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ, 2546, น. 1-3)

เมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2543 ได้มีการลงนามในข้อตกลง โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของประเทศที่เกี่ยวข้อง ที่เมืองท่าจีเหล็ก ประเทศเมียนมาร์ ประกอบด้วยระเบียบที่เกี่ยวข้อง 6 ฉบับ คือ 1) ระเบียบว่าด้วยการเดินเรืออย่างปลอดภัย 2) ระเบียบว่าด้วยการเดินเรือ 3) ระเบียบว่าด้วยการรักษาและปรับปรุงแม่น้ำโขง 4) ระเบียบว่าด้วยการสอบสวนและการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดจากการสัญจรทางน้ำ 5) ระเบียบว่าด้วยการค้นหา ช่วยเหลือ กู้เรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือ 6) ระเบียบทางเทคนิคว่าด้วยการสำรวจเรือพาณิชย์

ข้อตกลงนี้มีผลบังคับใช้เป็นเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันลงนาม หลังจากนั้นจะมีผลบังคับใช้ต่อไปโดยอัตโนมัติเป็นคราวๆ ละ 3 ปี เว้นแต่หากมีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดแจ้งยกเลิกเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นระยะเวลา 3 เดือน ก่อนวันหมดอายุข้อตกลง ข้อตกลงฯ จะเป็นหลักประกันว่า จะมีการรักษาระดับน้ำให้มีความลึกเพียงพอสำหรับการเดินเรือของประเทศภาคีได้อย่างน้อยร้อยละ 95 ตลอดทั้งปี ภายหลังจากที่มีการลงนามในความตกลงฯ และมีพิธีเปิดการเดินเรืออย่างเป็นทางการเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2544 พบว่ามีการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางน้ำในปริมาณปีละกว่า 3 แสนตัน และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 1.5 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2553

ตามข้อตกลงนี้ กำหนดเป้าหมายไว้ว่า เพื่อพัฒนาแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ให้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าและผู้โดยสารนานาชาติ ระหว่างประเทศที่เข้าร่วมในข้อตกลง และเพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการค้าและการท่องเที่ยว และเสริมสร้างความเข้มแข็งของความร่วมมือระหว่างประเทศในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง โดยอยู่บนพื้นฐานของความยอมรับในอธิปไตยของแต่ละประเทศ ความเท่าเทียมกัน และการแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน (... Aiming at developing on the Lancang – Mekong river the international passenger and

cargo transportation among the contracting parties and desiring to promote and facilitate trade and tourism, and to strengthen cooperation in commercial navigation on the basis of respect for sovereignty, equality and mutual benefit)

ผลของข้อตกลงทำให้เรือพาณิชย์ของประเทศทั้ง 4 ที่เข้าร่วมในข้อตกลงนี้สามารถเดินเรือได้อย่างเสรี ระหว่างท่าเรือชื่อเหมาในประเทศจีน จนถึงท่าเรือหลวงพระบางในประเทศลาว โดยประเทศต่าง ๆ จะเปิดใช้ท่าเรือในแม่น้ำโขงในเขตประเทศของตนเพื่อรองรับการเดินเรือตามข้อตกลงนี้ ดังต่อไปนี้ (โปรดดูรายละเอียดของข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ได้ในภาคผนวก)

ประเทศจีน ท่าเรือชื่อเหมา, จิ่งหง(หรือเซียงรุ้ง), เม้งหาน และกวนเหล่ย
(Simao, Jinghong, Menghan and Guanlei)

ประเทศลาว ท่าเรือบ้านทราย, เซียงกก, เมืองมอม, บ้าน โชน, ห้วยทราย และ
หลวงพระบาง (Ban Sai, Xiengkok, Muongmom, Ban
Khouane, Houaysai and Luangprabang)

ประเทศเมียนมาร์ ท่าเรือวันเส็ง และวังปง (Wan Seng and Wang Pong)

ประเทศไทย ท่าเรือเชียงแสน และเชียงของ (Chiangsaen and
Chiangkhong)

นอกจากข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับข้อตกลงและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงระหว่างประเทศสมาชิกทั้ง 4 แล้ว ยังมี ความตกลงระหว่างประเทศทั้ง 4 อีกส่วนหนึ่ง ที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์นี้ เกี่ยวกับการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขง โดยเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการส่งเสริมการเดินเรืออย่างปลอดภัยตลอดทุกฤดูกาลในแม่น้ำโขง-แม่น้ำล้านช้าง และเป็นมาตรการสำคัญซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มขนาดและปริมาณการเดินเรือ เพื่อการขนส่งสินค้าและ นักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญ ในการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคนี้

โดยโครงการปรับปรุงร่องน้ำนี้ มีชื่อเรียกเป็นทางการว่า โครงการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบน ตั้งแต่พรมแดนจีน-เมียนมาร์ หลักเขตที่ 243 ถึงบ้านห้วยทราย ประเทศลาว (The Waterway Improvement Project on The Upper Mekong River from China-Myanmar Boundary Marker 243 to Ban Houayxai of Laos) (ต่อไปในรายงานการศึกษานี้ จะเรียกโครงการนี้ว่า “โครงการปรับปรุงร่องน้ำ”) ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากข้อเสนอของคณะผู้เชี่ยวชาญของ 4 ประเทศ ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามมติประชุมความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ที่ร่วมกันสำรวจแล้วพบว่า สภาพทางกายภาพของแม่น้ำโขงตอนบน ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินเรือตลอดทั้งปี เนื่องจากมีความคดเคี้ยว ตื้นเขิน และมีหินโสโครกในแม่น้ำ ทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนหินโสโครก และอับปางเป็นประจำ ทั้งนี้ การเดินเรือขนาด 60 ตัน สามารถกระทำได้เฉพาะ 8 เดือนในฤดูน้ำ

หลาก (เดือนมิถุนายน-มกราคม) และเพื่อให้เรือขนาด 100-150 ตัน สามารถแล่นได้ตลอดทุกฤดูกาลในอนาคต ควรมีการปรับปรุงช่องทางการเดินเรือตลอดระยะทาง 331 กิโลเมตร ด้วยการเคลื่อนย้ายโขดแก่ง 11 จุด หินโสโครกและแนวหิน อีก 10 จุด รวมเป็น 21 จุด เพื่อให้ร่องน้ำกว้างไม่ต่ำกว่า 30 เมตร ลึก 1.5 เมตร และมีรัศมีโค้ง 260 เมตร

คณะผู้เชี่ยวชาญฯ ใช้มาตรฐานของสหประชาชาติ (ESCAP) ศึกษาในรายละเอียดทางเทคนิคของการปรับปรุงร่องน้ำฯ รวมทั้งศึกษาถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและนิเวศวิทยาการศึกษาซึ่งแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2544 สรุปว่า การปรับปรุงร่องน้ำเพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินเรือดังกล่าว จะไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำ ปริมาณน้ำ และร่องน้ำลึกตามธรรมชาติ รวมทั้งจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยมาก

คณะรัฐมนตรีของประเทศไทยได้เห็นชอบเกี่ยวกับผลการศึกษาของคณะทำงานร่วมด้านเทคนิคข้างต้น และเห็นชอบในหลักการกับโครงการปรับปรุงร่องน้ำ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เมื่อวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2545 และต่อมา เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 ที่นครคุนหมิง ในการประชุมคณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงฯ (Joint Committee on Coordination of Commercial Navigation on the Lancang-Mekong หรือ JCCCN) ซึ่งเป็นกลไกประสานงานหลักของความตกลงฯ (อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เป็นประธานกรรมการฝ่ายไทย) ประเทศภาคีได้เห็นพ้องร่วมกันที่จะให้เริ่มดำเนินโครงการปรับปรุงร่องน้ำ พร้อมทั้งมีการจัดตั้งสำนักงานประสานการดำเนินโครงการฯ (Project Coordination Office - PCO) โดยมีผู้เชี่ยวชาญร่องน้ำและสิ่งแวดล้อม จากประเทศภาคีประเทศละ 3 คน ร่วมบริหารและอำนวยความสะดวกให้โครงการสามารถลุล่วงไปได้ตามวัตถุประสงค์และสอดคล้องกับข้อกำหนดด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

การปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่ง 11 จุด และหินโสโครกและแนวหิน อีก 10 จุด ตามที่เสนอในรายงานการสำรวจความเป็นไปได้ของโครงการปรับปรุงร่องน้ำนี้ จนถึงขณะนี้ได้ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งที่กำหนดไปแล้วรวม 10 แห่งในช่วง พ.ศ. 2545 คงเหลือแก่งคอนหินหลวงบริเวณพรมแดนไทย-ลาวที่ยังไม่ได้ปรับปรุง โดยคณะรัฐมนตรีของประเทศไทยมีมติเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2546 ให้ทำรายงานการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำอีกครั้ง

สำหรับประเทศไทย หลังจากที่ได้เข้าร่วมในข้อตกลงมีการทำข้อตกลงและได้เปิดท่าเรือเชียงแสนและเชียงของเพื่อรองรับการเดินเรือพาณิชย์ตามข้อตกลงแล้ว ปรากฏว่ามีเรือพาณิชย์จากประเทศจีนเดินทางผ่านแม่น้ำโขงมาเทียบท่าเพื่อค้าขายและขนส่งสินค้าที่อำเภอเชียงแสนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่องทุกปี เนื่องจากเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ

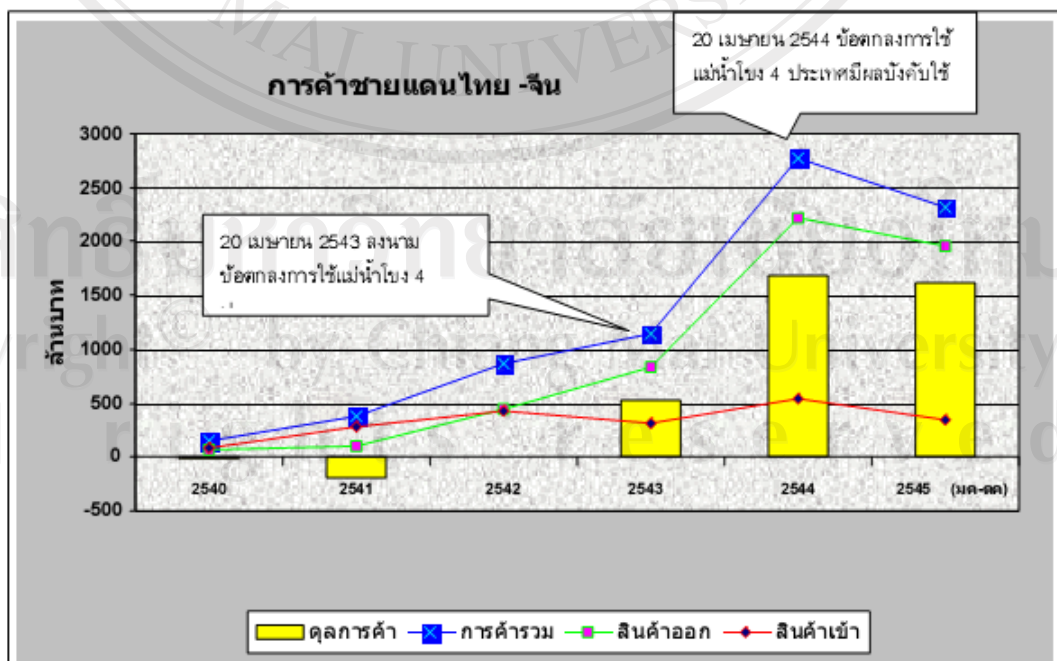
ไทยและจีนผ่านทางแม่น้ำโขงนี้เป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุด เพียงประมาณ 331 กิโลเมตรจากอำเภอเชียงแสนถึงเมืองเชียงรุ่งในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน แม่น้ำโขงจึงกลายเป็นช่องทางการคมนาคมขนส่งเพื่อการพาณิชย์ระหว่างประเทศทั้งสองที่มีมูลค่าการค้าผ่านช่องทางดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป., น. 1)

จากเมื่อปี พ.ศ. 2535 ที่ประเทศไทยเริ่มส่งออกสินค้าไปยังจีนตอนใต้ผ่านทางแม่น้ำโขง มูลค่าการค้ามีเพียง 0.2 ล้านบาท โดยยังไม่มีการนำสินค้าจากยูนนานเข้ามาขายในประเทศไทยเลย หลังจากนั้นการค้าเริ่มขยายตัวขึ้น เนื่องจากจีนเปิดประเทศ ประกอบกับการที่จีนมีประชากรจำนวนมาก ทำให้ความต้องการบริโภคสินค้าเพิ่มสูงขึ้น มูลค่าการค้าจึงขยายตัวตามลำดับ โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2542 ที่จีนเริ่มใช้นโยบายเปิดประเทศสู่ลุ่มแม่น้ำโขง มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวเป็น 868.4 ล้านบาท และในปี พ.ศ.2545 เพิ่มขึ้นถึง 3,199.5 ล้านบาท (โปรดดูแผนภูมิ 1 ประกอบ) ซึ่งเท่ากับว่ามูลค่าการค้าระหว่างยูนนานกับไทยผ่านช่องทางการคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำโขงในช่วงปี พ.ศ. 2535 – 2545 ขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 11 เท่า โดยส่วนใหญ่จะเป็นฝ่ายไทยที่ได้เปรียบดุลการค้าอยู่เกือบทุกปี (โปรดดูตาราง 1 ประกอบ)

แผนภูมิ 1 แสดงมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-จีน

ระหว่างปี พ.ศ. 2540 – 2545 (ม.ค.- ก.ค.)

(สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป.)



ตาราง 1 มูลค่าการค้าชายแดนไทย – จีนตอนใต้ผ่านทางอำเภอเชียงแสน ระหว่าง พ.ศ. 2535-2545
(สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ, ม.ป.ป.)

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการค้ารวม	ดุลการค้า
2535	0.2	0.0	0.2	0.2
2536	0.4	0.0	0.4	0.4
2537	29.3	13.5	42.8	15.9
2538	82.8	30.7	113.5	52.1
2539	138.1	77.3	215.4	60.7
2540	65.5	79.4	144.9	-13.9
2541	96.8	289.4	386.1	-192.6
2542	438.4	430.0	868.4	8.4
2543	851.7	302.5	1,154.2	549.2
2544	2,225.6	547.0	2,772.6	1,678.6
2545	2,737.5	462.0	3,199.5	2,275.4

แต่อย่างไรก็ตาม แม่น้ำโขงในเขตอำเภอเชียงแสน ประเทศไทย ที่เปิดให้มีการเดินเรือพาณิชย์ตามข้อตกลงตามที่กล่าวมานี้ มีประชากรและชุมชนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ และได้อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการหาเลี้ยงชีพและดำรงชีวิตมาตั้งแต่ในอดีตเป็นเวลานานแล้ว และมีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับแม่น้ำโขงจนกลายเป็นประเพณีและวัฒนธรรมเฉพาะท้องถิ่นที่ปฏิบัติสืบเนื่องต่อกันมา โดยไม่ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อสภาพทางกายภาพและระบบนิเวศของแม่น้ำโขงต่างจากการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงเพื่อการเดินพาณิชย์ขนาดใหญ่ตามข้อตกลงที่จะต้องมีการขุดลอกร่องน้ำและระเบิดเกาะแก่ง ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วเมื่อ พ.ศ. 2546 – 2547 (บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2547, น. 4)

การเข้ามาใช้ประโยชน์ในแม่น้ำโขงของการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงแสนกับเชียงรุ่ง ซึ่งเป็นแม่น้ำโขงช่วงที่ประชากรและชุมชนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำได้เคยอาศัยใช้ประโยชน์เพื่อการเลี้ยงชีพและดำรงชีวิตมาแต่เดิม โดยมีการปรับปรุงร่องน้ำและมีการเดินเรือขนาดใหญ่มากขึ้น ทำให้มีการคาดหมายว่าการเดินเรือขนาดใหญ่และการปรับปรุงร่องน้ำจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของแม่น้ำและกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชากรและชุมชนที่เคยอาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงอย่างมาก

โดยข้อมูลจากเครือข่ายแม่น้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สาขาประเทศไทย (Southeast Asia Rivers Network – Thailand Chapter) ซึ่งเป็นองค์กรเอกชน ได้คาดหมายถึงผลกระทบที่จะเกิดจากการปรับปรุงร่องน้ำและการเดินเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ โดยระบุถึงลำน้ำโขงช่วงที่เป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทย-ลาว ซึ่งเป็นตอนล่างสุดของลำน้ำช่วงที่จะมีการปรับปรุงร่องน้ำว่า การปรับปรุงร่องน้ำที่จะต้องมีการระเบิดแก่งและขุดลอกลำน้ำบางส่วนนั้น จะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงในหลายด้าน คือ (โครงการระเบิดแก่งแม่น้ำโขง, 2550)

ก. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการระเบิดแก่งและขุดลอกลำน้ำ

1. ผลกระทบต่อระบบนิเวศและพันธุ์ปลาในแม่น้ำโขง

สำหรับการเดินเรือขนาดใหญ่ในแม่น้ำโขงนั้น เกาะแก่ง สันดอน และกระแสน้ำวนในแม่น้ำเป็นสิ่งที่อันตราย แต่สำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ สิ่งเหล่านั้นเป็นส่วนหนึ่งของระบบนิเวศในแม่น้ำที่มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งประกอบขึ้นมาจากระบบนิเวศย่อย เช่น แอ่งน้ำวน โขดหิน หาดตื้นในแม่น้ำ ตลอดจนหาดทรายและแอ่งน้ำบริเวณชายฝั่งแม่น้ำ

ซึ่งสิ่งเหล่านี้เองที่เป็นแหล่งกำเนิดของพันธุ์ปลาหลากหลายชนิดในแม่น้ำโขง ที่จะอาศัยหากินอาหารจากพืชน้ำที่จะขึ้นอยู่ตามโขดหินและเนินทรายในฤดูน้ำลด รวมถึงสาหร่ายน้ำจืดที่เรียกว่า “ไค” และ “เตา” ที่สามารถรับประทานได้ และเป็นแหล่งอาหารสำคัญของประชากรริมฝั่งแม่น้ำด้วย

และในฤดูวางไข่ของปลาในแม่น้ำโขง จะต้องอาศัยพุ่มไม้ น้ำ เนินทราย แอ่งน้ำวน และแอ่งน้ำบริเวณชายฝั่งเป็นแหล่งวางไข่ ซึ่งรวมถึงปลาบึก (Giant catfish) ที่เป็นปลาน้ำจืดไร้เกล็ดขนาดใหญ่ที่สุดในโลกที่มีอยู่ในแม่น้ำโขงเพียงแห่งเดียวด้วย

ดังนั้น การระเบิดแก่งและการขุดลอกลำน้ำจะส่งผลกระทบต่อไม่เพียงต่อระบบนิเวศอันซับซ้อนของลำน้ำเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อถึงความหลากหลายของชนิดพันธุ์และปริมาณของปลาในแม่น้ำโขงด้วย

2. ผลกระทบต่อพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำและกระแสน้ำในแม่น้ำ

สำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงนั้น เกาะแก่ง สันดอน และโขดหินในแม่น้ำเป็นโครงสร้างตามธรรมชาติที่ช่วยควบคุมการไหลของน้ำ โดยช่วยชะลอความเร็วของกระแสน้ำที่ไหลเชี่ยวกรากในช่วงที่ลำน้ำแคบกว่าปกติ และช่วยป้องกันการพังทลายของตลิ่งที่จะเกิดจากการกัดเซาะของกระแสน้ำ ดังนั้น หากทำลายสิ่งเหล่านี้ไป ผลที่จะตามมาคือกระแสน้ำอาจเปลี่ยนทิศทางและจะไหลเร็วมากขึ้น ทำให้ตลิ่งพังทลายได้

ข. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการเดินเรือขนาดใหญ่และการก่อสร้างท่าเรือ

1. ผลกระทบต่อพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำและกระแสน้ำในแม่น้ำ

การก่อสร้างท่าเรือซึ่งจะต้องมีส่วนที่ยื่นออกไปจากริมฝั่งแม่น้ำเดิม จะทำให้ทิศทางการไหลของกระแสน้ำเปลี่ยนไป เช่นการก่อสร้างท่าเรือเชียงของที่ตั้งอยู่เหนือตัวเมืองอำเภอเชียงของขึ้นไปทางเหนือน้ำ ได้ทำให้เกิดคลื่นพังในบริเวณริมฝั่งแม่น้ำในลำน้ำช่วงต่อมาที่ไหลผ่านตัวเมืองเชียงของ และเกิดตะกอนทับถมมากขึ้นบริเวณริมแม่น้ำฝั่งแม่น้ำฝั่งตรงข้าม และร่องน้ำซึ่งเปลี่ยนไปจากการปรับปรุงร่องน้ำตามโครงการนี้จะเป็นอันตรายต่อการเดินเรือขนาดเล็กของประชากรริมฝั่งแม่น้ำด้วย เนื่องจากความไม่คุ้นเคยกับร่องน้ำที่ถูกปรับปรุงใหม่

2. ทำให้น้ำในแม่น้ำโขงขุ่นมากขึ้น

การเดินเรือขนาดใหญ่ในแม่น้ำโขงจะทำให้น้ำในแม่น้ำขุ่นมากขึ้น เนื่องจากใบพัดเรือที่วิ่งผ่านลำน้ำจะกวาดตะกอนก้นแม่น้ำให้ฟุ้งกระจายขึ้นมา ซึ่งหากน้ำขุ่นมากเกินไป แสงอาทิตย์จะไม่สามารถส่องผ่านลงไปถึงระดับน้ำลึกได้ และจะทำให้พืชน้ำไม่สามารถเจริญเติบโต ส่งผลต่อเนื่องให้ห่วงโซ่อาหารถูกตัดขาด และปลาในแม่น้ำจะขาดอาหารและลดจำนวนลง

ค. ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการระเบิดแก่งและขุดลอกลำน้ำ

ชุมชนชายฝั่งแม่น้ำโขงในช่วงอำเภอเชียงแสนและเชียงของแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลัก คือกลุ่มที่อาศัยที่ดินในการเลี้ยงชีพเป็นหลัก และกลุ่มที่อาศัยแม่น้ำในการเลี้ยงชีพเป็นหลัก วิถีชีวิตของประชากรในชุมชนชายฝั่งแม่น้ำโขงเหล่านี้จะพึ่งพาอาศัยแม่น้ำโขงมาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ ทั้งการประมงในแม่น้ำ การเก็บไถและเตาเพื่อบริโภคและเพื่อจำหน่าย การเกษตรกรรมบริเวณชายฝั่ง และชาวบ้านที่มีเรืออาจให้เช่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร หรือเพื่อนำนักท่องเที่ยวชมทัศนียภาพของแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นรายได้เสริมให้ครัวเรือน ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจได้รับผลกระทบจากการระเบิดแก่งและขุดลอกลำน้ำ ดังนี้

1. ผลกระทบต่อการทำประมงในแม่น้ำ

ตามที่กล่าวไปข้างต้น การระเบิดแก่งและขุดลอกลำน้ำจะกระทบต่อวงจรชีวิตและที่อยู่อาศัยของปลาในแม่น้ำโขง ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องทำให้ปลาลดจำนวนลง ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นแล้วจากการเปิด-ปิดประตูน้ำของเขื่อนมันวานที่กั้นแม่น้ำโขงในประเทศจีน เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการระเบิดแก่งและขุดลอกลำน้ำ ที่ได้ส่งผลให้การทำประมงในแม่น้ำได้ผลผลิตลดลง และหากผลกระทบมีความรุนแรงก็อาจทำให้ชุมชนหาปลาต้องล่มสลาย

2. ผลกระทบต่อพีชน้ำและความมั่นคงทางอาหารของประชากรริมฝั่งแม่น้ำ

หาดทรายและบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเป็นแหล่งอาหารของประชากรริมฝั่งแม่น้ำ ที่สามารถเก็บพืชผักที่รับประทานได้ที่ขึ้นอยู่ทั่วไป ทั้งเพื่อบริโภคในครัวเรือนและเพื่อขาย เช่นการเก็บไถหรือเตา ซึ่งสภาพที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ชาวหมู่บ้านเมืองกาน (Ban Muang Kan) ในอำเภอเชียงของ ที่เคยออกเก็บหาไถในช่วงเดือนมีนาคม-พฤษภาคมของทุกปี แต่ปีนี้ระดับน้ำในแม่น้ำโขงผันแปรขึ้นลงไม่แน่นอน เนื่องจากมีการเปิด-ปิดประตูน้ำเขื่อนมันทวน ซึ่งทำให้สาหร่ายไถไม่สามารถเจริญเติบโตได้ตามธรรมชาติ และชาวบ้านไม่สามารถเก็บไถได้เลย ทำให้ต้องสูญเสียรายได้ที่เคยได้รับจากการเก็บไถขายวันละประมาณ 500-600 บาท

ง. ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม จากการเดินเรือขนาดใหญ่และการก่อสร้างท่าเรือ

1. ผลกระทบต่อการทำประมงและการเดินเรือขนาดเล็กในแม่น้ำ

ประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ซึ่งออกหาปลาในแม่น้ำและต้องใช้เรือขนาดเล็กเดินทางไปตามลำน้ำจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดจากเรือขนส่งขนาดใหญ่ซึ่งจะทำให้เกิดคลื่นขนาดใหญ่ซัดเข้าหาฝั่ง เป็นอันตรายอย่างมากต่อเรือหาปลาและเรือพื้นบ้านขนาดเล็ก แม้แต่ในปัจจุบันนี้ที่แม่น้ำโขงในเขตอำเภอเชียงของมีเรือขนาดใหญ่ที่สุดเป็นเรือขนส่งผู้โดยสารของประเทศลาว ขนาดระวางบรรทุกเพียง 30 ตัน (DWT) (DWT : Dead Weight Tonage เป็นหน่วยวัดระวางบรรทุกที่ใช้กับเรือ, ผู้เขียน) เดินทางระหว่างอำเภอเชียงของถึงเมืองหลวงพระบางในประเทศลาว ก็ได้ทำให้เกิดปัญหาขึ้นแล้ว โดยเรือขนาดเล็กอาจจะถูกคลื่นซัดล้มได้หากไม่สามารถหันหัวเรือเข้าหาคลื่นขนาดใหญ่ที่เกิดจากเรือขนส่งขนาดใหญ่ได้ทัน

2. ผลกระทบต่อการเกษตรกรรมบริเวณชายฝั่ง

การเพาะปลูกพืชผลการเกษตรบริเวณพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญมากสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำ โดยเฉพาะประชากรกลุ่มที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำเป็นหลักและไม่มีที่ดินสำหรับทำกิน ซึ่งพื้นที่ว่างริมฝั่งแม่น้ำที่เกิดขึ้นในฤดูน้ำลดถือเป็นที่ดินสาธารณะ และมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเพาะปลูก ชาวบ้านจะแบ่งสรรพื้นที่กันเองครอบครัวละราว 1-2 ไร่ เพื่อใช้เพาะปลูกพืชผลการเกษตรทั้งเพื่อบริโภคในครัวเรือนและเพื่อขายเป็นรายได้เสริม

ผลกระทบต่อพื้นที่เพาะปลูกริมฝั่งแม่น้ำเหล่านี้ ส่วนใหญ่เกิดจากกิจกรรมที่เกิดตามมาจากการเดินเรือ เช่นการก่อสร้างแนวป้องกันตลิ่งพังที่บ้านสบโสม อำเภอเชียงของ ซึ่งชาวบ้านที่เคยอาศัยพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำทำการเกษตรต้องสูญเสียที่ทำกินไปโดยไม่ได้รับการชดเชยใด ๆ โดยพื้นที่

ริมฝั่งแม่น้ำนี้แม้จะมีขนาดเล็กแต่ก็มีความสำคัญมากกับชีวิตของประชากรริมฝั่งแม่น้ำ ที่อาศัยพืชผลที่เพาะปลูกในบริเวณนี้ในการยังชีพ และยังอาจเก็บผลผลิตขายได้เป็นเงิน 2-3 ร้อยบาทต่อวันด้วย

3. ผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บนเรือ (House-boat community)

ชุมชนพึ่งพาอาศัยแม่น้ำโขงไม่ได้มีเพียงชุมชนที่อยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเท่านั้น แต่ยังมีบางส่วนของชุมชนที่อาศัยอยู่บนเรือ เช่นที่เมือง Nam Guang ในประเทศลาว ที่มีประชากรอาศัยอยู่บนเรือรวมกันเป็นชุมชน ทำอาชีพหาปลาในแม่น้ำและนำไปขาย ซึ่งคลื่นขนาดใหญ่จากการเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่จะเป็นอันตรายต่อเรือที่ใช้อยู่อาศัย และทำให้การหาปลาทำได้ลำบากมากขึ้นด้วย ชุมชนชาวเรือเช่นนี้จึงอาจจะล่มสลายลงได้เมื่อมีเรือขนาดใหญ่เดินทางตามลำน้ำโขงมากขึ้นในอนาคต

4. ผลกระทบต่อการใช้น้ำจากแม่น้ำเพื่ออุปโภคบริโภค

ชุมชนที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขงได้อาศัยใช้น้ำจากแม่น้ำในชีวิตประจำวัน ทั้งเพื่อกินดื่ม อาบ และซักล้าง ซึ่งการระเบิดเกาะแก่งและการเดินเรือขนส่งขนาดใหญ่ ตลอดจนกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะเกิดตามมา จะทำให้คุณภาพน้ำในแม่น้ำเลวลง มีมลพิษเจือปนและมีความขุ่นมากขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชากรที่อาศัยใช้น้ำจากแม่น้ำโขงอยู่เดิม

5. ผลกระทบด้านวัฒนธรรม

การระเบิดเกาะแก่งและการขุดลอกลำน้ำโขงจะทำให้สภาพแม่น้ำเปลี่ยนไป ทำให้ไม่เป็นที่ประโชยชน์ต่อการดำรงชีวิตของประชากรริมฝั่งแม่น้ำ และยังเป็นการลดรอนสิทธิที่จะใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรริมฝั่งแม่น้ำที่มีมาแต่เดิมด้วย ซึ่งหากชาวบ้านไม่สามารถออกหาปลาในแม่น้ำ ได้ จะเกิดผลตามมาหลายประการ ทั้งการสูญเสียภูมิปัญญาพื้นบ้านเกี่ยวกับพันธ์ปลา การจับปลา เครื่องมือหาปลา ไปจนถึงการล่มสลายของชุมชน ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนริมแม่น้ำโขงที่ไม่ได้จำกัดด้วยเชื้อชาติและภาษา ที่มีอยู่มายาวนานหลายชั่วอายุคนมาแล้ว

บทสรุปจากรายงาน Preliminary Impact Assessment on Navigation Channel Improvement Project of the Lancang-Mekong ดังกล่าว กล่าวไว้ว่า โครงการปรับปรุงร่องน้ำที่มีเป้าหมายเพื่อการพาณิชย์และการท่องเที่ยว นั้น ไม่เหมาะสมอย่างสิ้นเชิงทั้งในแง่ของสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม (The Navigation Channel Improvement project, targeted on commercial and tourism, thus is inappropriate in any environmental, social and cultural aspects.) (โครงการระเบิดแก่งแม่น้ำโขง, 2550)

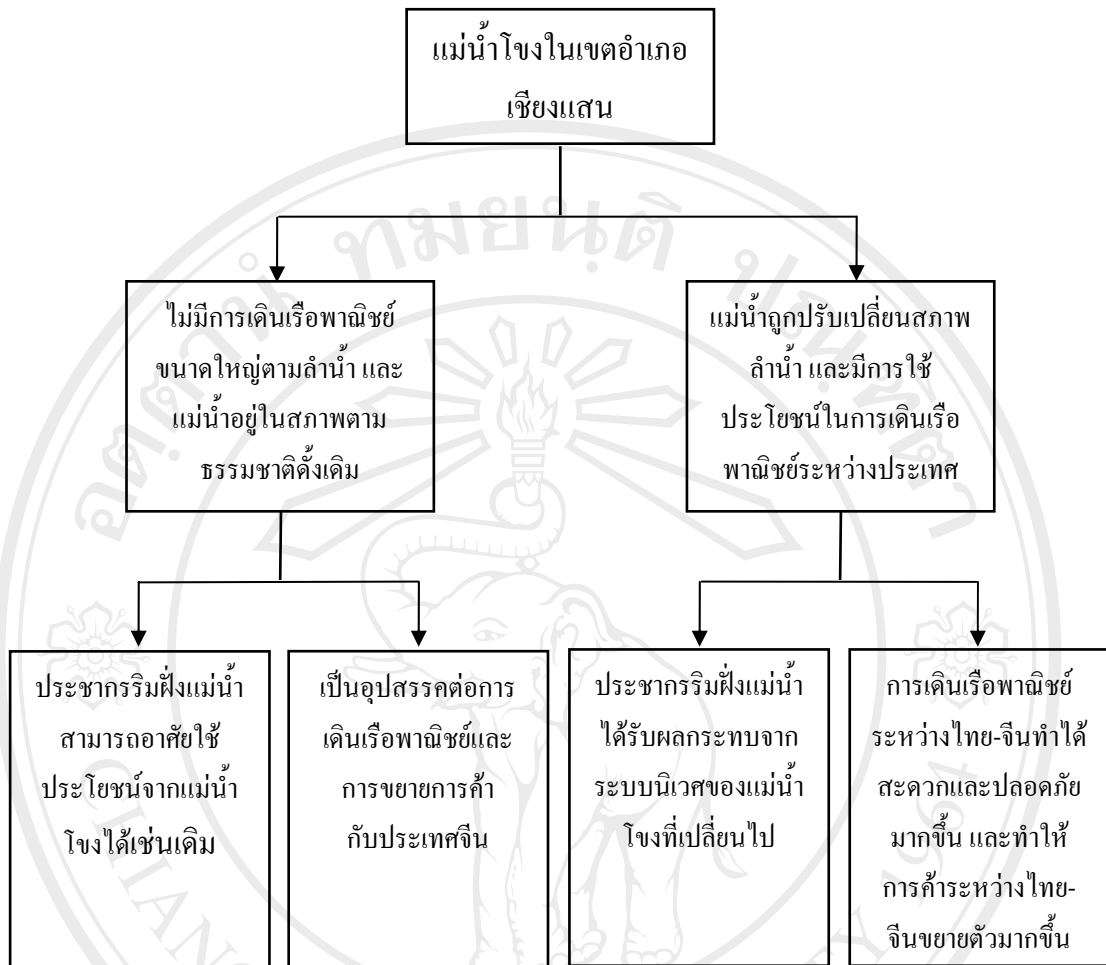
อย่างไรก็ตาม รัฐบาลของประเทศไทย โดยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2546 ได้มีมติให้หยุดการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวง ที่ตั้งอยู่ในแม่น้ำโขงบริเวณพรมแดนไทย-ลาว ระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นแก่งแห่ง

สุดท้ายในจำนวน 11 แห่งที่จะต้องทำการปรับปรุงตามโครงการปรับปรุงร่องน้ำไว้ก่อน (โดย 10 แห่งแรกได้ดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำไปแล้ว) และมอบหมายให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวงนี้ และสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ว่าจ้างให้บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ ร่วมกับมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ทำการศึกษาและจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว โดยเริ่มศึกษาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา มีระยะเวลา 10 เดือน และในภายหลังยังไม่มีการปรับปรุงร่องน้ำบริเวณแก่งคอนผีหลวงจนถึงปัจจุบันนี้ (บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2547, น. 6)

1.3 แนวคิดและสมมติฐานในการศึกษา

จากข้อมูลในส่วนของสรุปสาระสำคัญที่กล่าวมา พอจะสรุปเป็นแนวคิดได้ว่าสภาพตามธรรมชาติดั้งเดิมของแม่น้ำโขงนั้น มีประชากรและชุมชนที่ได้อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต และได้ปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแม่น้ำโขงมาเป็นเวลายาวนานแล้ว โดยที่รูปแบบการพึ่งพาอาศัยและใช้ประโยชน์เป็นไปอย่างถ้อยถ้อยอาศัย และมีการเปลี่ยนแปลงสภาพตามธรรมชาติของแม่น้ำโขงน้อยมาก

แต่โครงการพัฒนาแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางเดินเรือขนาดใหญ่เพื่อการคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ ที่เกิดขึ้นมาในภายหลังนั้น ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแม่น้ำโขงอย่างมาก และส่งผลกระทบต่อประชากรและชุมชนที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตด้วย โดยที่เป้าหมายของการใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศนี้ไม่ได้เป็นประโยชน์ต่อประชากรและชุมชนที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตอยู่แต่เดิม ดังจะอธิบายได้ด้วยกรอบแนวคิดดังนี้



จึงสรุปเป็นสมมุติฐานของการศึกษาได้ว่า

1. การเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสน จะทำให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย คือจะทำให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยและจีนผ่านทางช่องทางดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการส่งออก และทำให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย แต่จะต้องมีการปรับปรุงร่องน้ำ ซึ่งจะทำให้สภาพตามธรรมชาติของแม่น้ำโขงเปลี่ยนไปจากเดิม
2. การเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสน จะทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย คือจะทำให้ระบบนิเวศและสภาพทางกายภาพของแม่น้ำโขงเปลี่ยนไปจากเดิม และส่งผลกระทบต่อประชากรและชุมชนที่ดำรงชีวิตโดยอาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงมาแต่เดิม โดยที่ประชากรและชุมชนเหล่านี้ไม่ได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยและจีน

1.4 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย จากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงใหม่ ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์
2. เพื่อทราบถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของแม่น้ำโขง และต่อประชากรและชุมชนที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตในประเทศไทย จากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงใหม่ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์
3. เพื่อเปรียบเทียบผลได้และผลเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ที่เกิดจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงใหม่ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

ตามที่กล่าวมาข้างต้นในเรื่องที่มาและความสำคัญของปัญหา สรุปสาระสำคัญจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง แนวคิดและสมมุติฐานในการศึกษา และวัตถุประสงค์ของการศึกษา รายงานการศึกษานี้จึงจะมีขอบเขตด้านข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้

ด้านเศรษฐกิจ

1. การค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน ก่อนมีการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงใหม่ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์
2. การค้าระหว่างประเทศไทย-จีนผ่านแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน หลังจากมีการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงแสนถึงรุ่งตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์
3. ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยจากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงใหม่ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

ด้านสิ่งแวดล้อม

1. สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศโดยทั่วไปของแม่น้ำโขงบริเวณอำเภอเชียงแสน และรูปแบบการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรและชุมชนที่พึ่งพาแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต ก่อนมีการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงใหม่ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

2. สภาพแวดล้อมและระบบนิเวศโดยทั่วไปของแม่น้ำโขงบริเวณอำเภอเชียงแสน และรูปแบบการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงของประชากรและชุมชนที่พึ่งพาแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต หลังจากมีการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

3. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมต่อแม่น้ำโขงและประชากรและชุมชนที่พึ่งพาแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิตในประเทศไทย จากการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสน ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

ส่วนขอบเขตด้านพื้นที่ตามรายงานการศึกษานี้ จะศึกษาในพื้นที่อำเภอเชียงแสน โดยเฉพาะบริเวณที่ตั้งของท่าเรือเชียงแสน ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่กำลังสร้างขึ้นเพื่อรองรับเรือขนส่งตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ และมีเรือขนส่งขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเป็นจำนวนมาก และได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสน ตามหัวข้อของรายงานการศึกษานี้

1.6 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

1. สามารถอธิบายถึงผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย ที่เกิดจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์
2. สามารถอธิบายถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของแม่น้ำโขงในประเทศไทย และผลกระทบต่อประชากรและชุมชนที่อาศัยใช้ประโยชน์จากแม่น้ำโขงในการดำรงชีวิต ที่เกิดจากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างเชียงรุ่งกับเชียงแสนตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

1.7 นิยามศัพท์

1. ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ หมายถึง เอกสารข้อตกลงที่ผู้แทนจากประเทศจีน เมียนมาร์ ลาว และไทย จัดทำขึ้นร่วมกันเพื่อประโยชน์ในการใช้แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เข้าร่วมในข้อตกลง มีชื่อเรียกเป็นทางการว่า “ข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ระหว่างรัฐบาลประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ และราชอาณาจักรไทย” (Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River Among the Governments of The People’s Republic of China, The Lao People’s Democratic Republic, The Union of Myanmar and The Kingdom of Thailand)

2. โครงการปรับปรุงร่องน้ำ หมายถึง การปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนที่เปิดให้เดินเรือพาณิชย์ได้ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ให้มีสภาพเหมาะกับการเดินเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ มีชื่อเรียกเป็นทางการว่า “โครงการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนระหว่างพรมแดนจีน-เมียนมาร์ หลักเขตที่ 243 ถึงบ้านห้วยทราย ประเทศลาว”
3. รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำ หมายถึง รายงานการศึกษาผลกระทบจากการปรับปรุงร่องน้ำตามโครงการปรับปรุงร่องน้ำ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ดำเนินการโดย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง แอนด์ แมเนจเมนท์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผู้ว่าจ้าง มีชื่อเรียกเป็นทางการว่า “รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง”
4. การค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางแม่น้ำโขง หมายถึง การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทย-จีน ผ่านทางการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ระหว่างอำเภอเชียงแสน ประเทศไทย กับเมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน
5. ท่าเรือเชียงแสน หมายถึง ท่าเรือเชียงแสนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
6. ท่าเรือเอกชน หมายถึง ท่าเรือทุกแห่งในอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ที่มีเรือพาณิชย์จากประเทศจีนเข้าเทียบท่าเพื่อขนส่งสินค้า ไม่รวมท่าเรือเชียงแสนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
7. พื้นที่อนุรักษ์ หมายถึง พื้นที่อนุรักษ์ตามโครงการอนุรักษ์และพัฒนาเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน กรมศิลปากร กระทรวงศึกษาธิการ