

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1106/512



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
618 ตึกการนิคมอุตสาหกรรมฯ กทม. 10400

18 มีนาคม 2546

เรื่อง ขอเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระยะนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และ
ท่าเทียบเรือเชียงของ

ตามที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เชิญ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือเรื่อง “แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ระยะนอง ท่าเทียบเรือ
เชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ” นั้น

ในการนี้ สำนักงานฯ ได้ขอเสนอแนวทางการพัฒนาท่าเรือดังกล่าว ต่อคณะรัฐมนตรี
เพื่อทราบ ประกอบด้วยแนวทางการบริหารจัดการท่าเรืออเนกประสงค์ระยะนองและท่าเทียบเรือเชียงแสน
และการขอใช้พื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่หลังท่าและที่ทำการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของท่าเทียบเรือทั้ง
3 แห่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง พร้อมนี้ สำนักงานฯ
ได้จัดส่งสำเนาเอกสารเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีจำนวน 100 ชุด มาด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายจักรมณต์ ผาสุกวณิช)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานพัฒนาพื้นที่

โทร. 0-2255-5363 / 0-2255-5361

โทรสาร 0-2253-3258 / 0-2253-2727



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร. 0-2255-5363

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่ นร 1106/ ๕๐๙

วันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖

เรื่อง แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

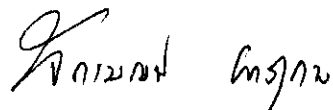
ตามที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยกรมศุลกากร กรมธนารักษ์ กรมการขนส่งทางน้ำ และการท่าเรือแห่งประเทศไทยหารือแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ และได้เสนอต่อรองนายกรัฐมนตรี (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) เมื่อวันที่ 31 มกราคม ๒๕๔๖ ซึ่งได้สั่งการให้เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ สรุปได้ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง: มอบหมายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ และหารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าท่าเรือที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจให้ได้อย่างยุติต่อไป
2. ท่าเทียบเรือเชียงแสนและการพัฒนาพื้นที่หลังท่า:
 - 2.1 มอบหมายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ จัดทำแผนปฏิบัติการการใช้พื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า และหารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าท่าเรือที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ
 - 2.2 มอบหมายให้กรมศุลกากรประสานกับกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวง ขอใช้พื้นที่ของกรมธนารักษ์จำนวน 26-33.1 ไร่ ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงงานยาสูบ (13-2-21.5 ไร่) ศูนย์สำรวจอุทกวิทยาเชียงแสน (4-1-72 ไร่) สถานีตำรวจน้ำ (3-3.3 ไร่) และที่สงวนกรมทางหลวง (4-1-36.6 ไร่) เป็นพื้นที่หลังท่าของท่าเรือเชียงแสน เพื่อพัฒนาเป็นจุดพักสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บน และอาคารสำนักงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ท่าเทียบเรือเชียงของ: มอบหมายให้กรมศุลกากรประสานกับสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง หาข้อยุติการขอใช้พื้นที่ของโรงเรียนบ้านหัวเวียง เพื่อพัฒนาเป็นอาคารสำนักงานของกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานที่ท่าเรือเชียงของ

4. มอบหมายให้จังหวัดเชียงราย กรมธนารักษ์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานประมาณ และ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามข้อ 2.(2.2) และข้อ 3. ในการจัดหาสถานที่และก่อสร้างอาคารสำนักงานแห่งใหม่ตามความเหมาะสมต่อไป

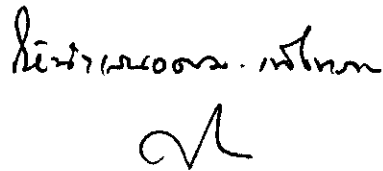
(รายละเอียดตามบันทึกและรายงานการประชุม)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาหากเห็นชอบโปรดสั่งการให้นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง



(นายจักรพงษ์ แจสุภานิซ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี
12 มี.ค. 46



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โทร. 0-2255-5363

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
ที่ สพพ. 139/2546 วันที่ 31 มกราคม 2546

เรื่อง รายงานการประชุม “แนวทางการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ”

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช)

ตามที่ รองนายกรัฐมนตรี (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) ได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) / สศช. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนปฏิบัติการ “การพัฒนาท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง ท่าเทียบเรือเชียงแสน และท่าเทียบเรือเชียงของ” นั้น

ในการนี้ สพพ./สศช. ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือ สรุปได้ดังนี้

1. แนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง

1.1 ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ระนอง: มอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยบริหารจัดการท่าเรือ โดยระยะแรกกำหนดปรับปรุงตัวท่าเรือให้สามารถรองรับเรือขนาด 500 - 1,000 ตัน กรอสให้สามารถเปิดใช้งานได้กลางปี 2546 และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่บริเวณหลังท่าและพื้นที่กองสินค้านอกท่า สำหรับระยะที่ 2 (3-5 ปี) ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาให้ท่าเรือระนองสามารถรองรับเรือตู้สินค้า (Container) อย่างครบวงจร ขนาด 5,000 - 8,000 ตันกรอสได้

1.2 ท่าเทียบเรือเชียงแสน: เห็นควรให้การทำเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารจัดการท่าเรือให้เปิดใช้ได้กลางปี 2546 และประสานกับจังหวัดเชียงราย กรมธนารักษ์ กรมการขนส่งทางน้ำฯ ในการจัดระเบียบการใช้ท่าเรือ โดยเฉพาะการใช้พื้นที่หลังท่าโดยประสานงานกับกรมธนารักษ์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอใช้พื้นที่ราชพัสดุหลังท่าจำนวนรวม 26-33.1 ไร่ ปัจจุบันมีหน่วยราชการใช้ประโยชน์อยู่ 4 ราย ได้แก่ โรงงานยาสูบ (13-2-21.5 ไร่) ศูนย์สำรวจอุทกวิทยาเชียงแสน (4-1-72 ไร่) สถานีตำรวจน้ำ (3-3.3 ไร่) และที่สงวนกรมทางหลวง (4-1-36.6 ไร่) เพื่อเป็นที่ตั้งของกรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นพื้นที่รับการจัดระบบจราจรใหม่ไม่ให้ปะปนกับชุมชนเดิม โดยกรมศุลกากรได้มีหนังสือขอใช้พื้นที่ของโรงงานยาสูบแล้ว แต่ยังไม่ได้รับการตอบรับจากโรงงานยาสูบ ส่วนพื้นที่อื่นๆ จำเป็นต้องกำหนดเป็นนโยบายและขอใช้ที่ดังกล่าวเป็นกิจกรรมท่าเรือต่อไป (รายละเอียดตามแผนที่แนบ)

1.3 ทำเทียบเรือเชียงของ: เป็นท่าเรือที่อยู่ในแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ระยะที่ 2 ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และมีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่หลังท่าเช่นเดียวกัน โดยกรมศุลกากรจำเป็นต้องขอใช้พื้นที่หลังท่าจากกรมธนารักษ์ที่ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติครอบครองอยู่ (พื้นที่ส่วนหนึ่งของโรงเรียนบ้านหัวเวียง) เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงาน

2. ข้อเสนอเพื่อโปรดพิจารณา

2.1 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือเนกประสงค์ระนอง โดยมอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ และหารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าท่าเรือที่เหมาะสมและความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจให้ได้อย่างต่อเนื่อง

2.2 เห็นชอบแนวทางการพัฒนาท่าเรือเชียงแสนและการพัฒนาพื้นที่หลังท่า โดย

- (1) มอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ จัดทำแผนปฏิบัติการการใช้พื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า และหารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าท่าเรือที่เหมาะสมและความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ
- (2) มอบหมายให้กรมศุลกากรประสานกับกระทรวงการคลัง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวง ขอใช้พื้นที่ของกรมธนารักษ์ จำนวน 26-33.1 ไร่ ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงงานยาสูบ (13-2-21.5 ไร่) ศูนย์สำรวจอุทกวิทยาเชียงแสน (4-1-72 ไร่) สถานีตำรวจน้ำ (3-3.3 ไร่) และที่สงวนกรมทางหลวง (4-1-36.6 ไร่) เป็นพื้นที่หลังท่าของท่าเรือเชียงแสน เพื่อพัฒนาเป็นจุดพักสินค้า คลังสินค้า ทันคัมบน และอาคารสำนักงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.3 มอบหมายให้กรมศุลกากรประสานกับสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง หาข้อยุติการใช้พื้นที่ของโรงเรียนบ้านหัวเวียง เพื่อพัฒนาเป็นอาคารสำนักงานของกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานที่ท่าเรือเชียงของ

2.4 มอบหมายให้จังหวัดเชียงราย กรมธนารักษ์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานประมง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ 2.2 (2) และ 2.3 ในการจัดหาสถานที่และก่อสร้างอาคารสำนักงานแห่งใหม่ตามความเหมาะสมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางดำเนินงานตามข้อ 2 เพื่อจักได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป พร้อมนี้ สพพ. / สศช. ได้ส่งรายงานการประชุมมาพร้อมนี้ด้วย

ณ วันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๒



(นายพรชัย รุจิประภา)

รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



(นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช)

รองนายกรัฐมนตรี

สุภกมล ๒๕๖๒

รายงานการประชุมหารือ
แนวทางการบริหารจัดการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ระนองและท่าเทียบเรือเชียงแสน
วันจันทร์ที่ 27 มกราคม พ.ศ. 2546 เวลา 09.30 น.
ณ ห้องประชุมชั้น 5 ดิการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายพรชัย รุจิประภา ประธาน
รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. นายสมชาย ชีโนดม
ผู้อำนวยการสำนักบริหารที่ราชพัสดุ 2
กรมธนารักษ์
3. นายเอนก อรรถนาลัย
ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคที่ 3
กรมศุลกากร
4. คุณวชิรา มังคลารัตน์
หัวหน้าฝ่ายพัสดุ
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
5. นายเฉลิมเกียรติ สลักคำ
ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการและแผนงาน
การทำเรือแห่งประเทศไทย

กรมธนารักษ์

1. นางปราณี จุณณะปิยะ
เจ้าหน้าที่บริหารงานที่ราชพัสดุ 8
2. นางอัญชลี รอดผล
เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์ 7

กรมศุลกากร

1. นางมงคล แสงอินทร์
 นายด่านศุลกากรระนอง
2. นายอุดม รัตนวงศ์นรา
 เจ้าหน้าที่วิเทศสัมพันธ์ 7

การทำเรือแห่งประเทศไทย

1. นายพิทักษ์ ศิลป์ประสิทธิ์
 รองผู้อำนวยการฝ่ายสินค้า
2. นายสมชาย เหมทอง
 เจ้าหน้าที่บริหารงานส่งเสริมการตลาด

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. นายธีระพัฒน์ ไกยฤทธิ์
 รองผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและพัฒนา
 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
2. นางสาวนันทิกา ทังสุพานิช
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว.
3. นายธนบุญ พร้อมสัมพันธ์
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6
4. นางสาวนิชชรี สายประทุมทิพย์
 เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5

เริ่มประชุมเวลา 09.30 น.

1. รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (นายพรชัย รุจิประภา) ประธาน
 การประชุม ได้แจ้งต่อที่ประชุมว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายพรหมินทร์ เลิศสุริย์เดช) เห็นชอบแนวทาง
 การบริหารจัดการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ระนองและท่าเทียบเรือเชียงแสน และได้สั่งการให้ สพ
 พ./สศช. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อยุติแนวทางการบริหารจัดการท่าเรือให้เป็นไปตาม
 มาตรฐานสากลอย่างเหมาะสมทั้ง 2 แห่ง รวมถึงการพิจารณาขนาดการลงทุน รูปแบบการดำเนิน

งาน และความต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐเบื้องต้น เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน เดือนมีนาคม 2546

2. ที่ประชุมได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นและข้อสังเกตเพิ่มเติม สรุปได้ ดังนี้

2.1 อัตราค่าเช่าและการเข้าใช้พื้นที่ : กรมธนารักษ์รายงานต่อที่ประชุมว่า การจัดให้เช่าที่ราชพัสดุจะต้องดำเนินการโดยการประมูล แต่หากเป็นการจัดให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเช่าสามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องประมูลการกำหนดอัตราค่าเช่าในการจัดให้เช่าทำเรือแห่งประเทศไทยเช่าทำเทียบเรือทั้ง 2 แห่ง กรมธนารักษ์จะหารือกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยถึงอัตราค่าเช่าที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ เพื่อเสนอขออนุมัติจากกระทรวงการคลังต่อไป ส่วนการเข้าดำเนินการทำเทียบเรือทั้ง 2 แห่ง การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถขออนุญาตจากกรมธนารักษ์ในการเข้าดำเนินการก่อนได้ แต่ทั้งนี้การจัดทำสัญญาเช่าและการชำระค่าเช่าจะต้องมีผลย้อนหลังนับแต่วันเข้าใช้ประโยชน์

2.2 การบริหารจัดการท่าเทียบเรือ :

1) ท่าเทียบเรือระนอง: การใช้ประโยชน์โครงการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ จ. ระนอง กำหนดระยะการพัฒนา ดังนี้

1.1) ระยะเร่งด่วน เพื่อให้ท่าเรือระนองสามารถเปิดดำเนินการได้ตามเวลาที่กำหนด (กลาง ปี 2546) ต้องดำเนินการ

- ♦ การบริหารจัดการท่าเทียบเรือฯ เห็นควรให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ หรือร่วมกับภาคเอกชนเข้าบริหารจัดการท่าเรือฯ และปรับปรุงตัวท่าเรือระยะแรกให้สามารถรองรับเรือสินค้า ขนาด 500-1,000 ตันกรอส
- ♦ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เห็นควรให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือฯ และพื้นที่นอกท่า ได้แก่ การปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าเข้า-ออกบริเวณท่าเรือ การพัฒนาพื้นที่หลังท่า (ปัจจุบันเป็นพื้นที่เขา มีพื้นที่ประมาณ 300 ไร่ ซึ่งกรมป่าไม้อนุญาตให้กรมการขนส่งทางน้ำฯ ใช้ประโยชน์แล้ว) เพื่อใช้เป็นจุดพักสินค้าและคลังสินค้าทัณฑ์บน การปรับปรุงพื้นที่อาคารและบริเวณท่าเทียบเรือฯ เพื่อใช้เป็นอาคารสำนักงานท่าเรือ อาคารศุลกากร และด่านตรวจคนเข้าเมือง ฯลฯ

- 1.2) ระยะที่ 2 (ระยะ3-5 ปี) เห็นควรให้การทำเรือแห่งประเทศไทยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาท่าเรือระนองให้เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container) อย่างครบวงจร และสามารถรองรับเรือขนาด 5,000-8,000 ตันกรอส โดยการขยายปรับปรุงท่าเทียบเรือ การปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือ การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงทั้งระบบ การจัดตั้งศูนย์รวบรวม/กระจายสินค้า (ICD) และการจัดระบบชุมชนเมือง

2) ท่าเทียบเรือเชียงใหม่ :

- 2.1) ปัญหาข้อจำกัด: การประมาณการผลตอบแทนจากการลงทุนของท่าเทียบเรือเชียงใหม่ และแนวทางการบริหารจัดการค่อนข้างยาก เนื่องจากมีข้อจำกัดหลายประการ เช่น การจัดระเบียบการใช้ท่าเรือ พื้นที่หลังท่า และการจัดระเบียบการจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง เช่น พื้นที่จอดรถบรรทุก

- 2.2) แนวทางการดำเนินการ: ที่ประชุมเห็นควรให้เร่งแก้ไขปัญหาข้อจำกัดในเบื้องต้น เพื่อให้การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถเข้าไปบริหารจัดการด้านการเปิดใช้ท่าเทียบเรือภายในกลางปี 2546 ดังนี้

- (1) การกำหนดแนวทางการบริหารจัดการ: กำหนดแนวทางการบริหารจัดการโดยระบุรายละเอียดขั้นตอนการขนถ่ายสินค้า และการบริหารจัดการร่วมกับคลังสินค้าเอกชนที่มีอยู่ในพื้นที่ 5 แห่ง

- (2) การจัดหาพื้นที่หลังท่าและการจัดระบบจราจร :

- ♦ การทำเรือแห่งประเทศไทยควรจัดทำผังการใช้พื้นที่เบื้องต้น โดยระบุพื้นที่หลังท่าที่ต้องการใช้ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น คลังสินค้า และลานจอดรถ เพื่อเป็นแผนแม่บทในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ♦ การใช้พื้นที่ของกรมธนารักษ์ ซึ่งเป็นที่ตั้งโรงงานยาสูบ (13-2-21.5 ไร่) เป็นพื้นที่สำหรับกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันกรมศุลกากรอยู่ระหว่างการประสานขอใช้พื้นที่จากโรงงานยาสูบ โดยโรงงานยาสูบมีแผนที่จะพัฒนาเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับเก็บยาสูบ ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการเพื่อตกลงรายละเอียดขอใช้พื้นที่ดังกล่าวโดยเร็ว

- ♦ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ของกรมธนารักษ์ ปัจจุบันเป็นที่ทำการของศูนย์สำรวจอุทกวิทยาเชียงใหม่ (4 -1- 72 ไร่) สถานีตำรวจน้ำ (3-3-3 ไร่) และที่สงวนกรมทางหลวง (4-1-36.6 ไร่) ซึ่งมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนและที่ทำการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

3) **ทำเทียบเรือเชียงของ** กรมศิลปากรขอให้ประชุมพิจารณาการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจัดตั้งอาคารสำนักงานของกรมศิลปากรและสำนักงานด้านตรวจคนเข้าเมืองบริเวณท่าเทียบเรือเชียงของ ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงเรียนบ้านหัวเวียง กรมศิลปากรได้มีหนังสือขอใช้พื้นที่ดังกล่าวต่อกรมธนารักษ์และจากการตรวจสอบพบว่า ที่ดินบริเวณที่กรมศิลปากรขอใช้ อยู่ในความครอบครองของสำนักงานคณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติ (โรงเรียนบ้านหัวเวียง) ปัจจุบันมีสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่เป็นอาคารศูนย์พัฒนาข้าราชการ และถึงเก็บน้ำ กรมธนารักษ์ได้มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติ เพื่อขอคืนที่ดินแปลงดังกล่าวแล้ว ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าควรนำพื้นที่บริเวณดังกล่าวมาพัฒนาเป็นอาคารสำนักงานของกรมศิลปากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการพัฒนาท่าเทียบเรือเชียงของ

3. มติที่ประชุม

- 3.1 มอบหมายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดทำแผนการบริหารจัดการท่าเทียบเรือระนองและท่าเทียบเรือเชียงแสน จัดทำผังการใช้พื้นที่ของท่าเรือเชียงแสน ตลอดจนเจรจาเรื่องค่าเช่าพื้นที่กับกรมธนารักษ์ให้ได้ข้อยุติและแจ้งต่อ สศช. ภายใน 2 อาทิตย์ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป
- 3.2 มอบหมายให้กรมศิลปากรประสานกระทรวงการคลัง กรมทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทรัพยากรน้ำ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อหาข้อยุติในการดำเนินการขอใช้พื้นที่ราชพัสดุทั้ง 4 แปลง จำนวน 26 -33.1 ไร่ ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ทำการของศูนย์สำรวจอุทกวิทยาเชียงใหม่ สถานีตำรวจน้ำ ที่สงวนกรมทางหลวง และโรงงานยาสูบ เพื่อนำมาพัฒนาเชื่อมโยงท่าเทียบเรือเชียงแสน และแจ้งต่อ สศช. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

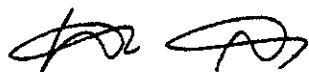
- 3.3 มอบหมายให้กรมศิลปากรประสานกับสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ และกระทรวงการคลังหาข้อยุติในการใช้ที่ดินซึ่งอยู่ในความครอบครองของโรงเรียนบ้านหัวเวียง เพื่อพัฒนาเป็นอาคารสำนักงานของกรมศิลปากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และขอให้กรมธนารักษ์จัดส่งสำเนาหนังสือที่กรมธนารักษ์แจ้งขอคืนไปยังสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติให้กับฝ่ายเลขานุการฯ ด้วย

เลิกประชุมเวลา 12.00 น.



(นางสาวนันทิกา ทังสุพานิช)

เลขานุการฯ



(นางสาวนิชรี สายประทุมทิพย์)

ผู้บันทึกการประชุม

แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรืออเนกประสงค์จังหวัดระนอง

1. ศักยภาพของท่าเรือระนอง

- 1.1 ความได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เป็นท่าเรือชายฝั่งทะเลอันดามัน ทำให้สามารถพัฒนาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับมหาสมุทรอินเดียได้ด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลกับประเทศในเอเชียใต้ เช่น อินเดีย ศรีลังกา ปากีสถาน และบังคลาเทศ ซึ่งเป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่ที่มีประชากรไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านคน
- 1.2 การขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือระนองไปยังประเทศในเอเชียใต้จะใช้เวลาประมาณ 4-7 วัน จากเดิม 25 วัน (ท่าเรือกรุงเทพฯ-สิงคโปร์/มาเลเซีย-เอเชียใต้) ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลง
- 1.3 สามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางบกจากท่าเรือระนองผ่านภาคเหนือต่อไปยังพื้นที่จีนตอนใต้และตอนกลางได้ เช่น มณฑลกั้นซู ชิงไห่ ซานซี เสฉวน ยูนนาน และกัวโจว ซึ่งจีนมีนโยบายผลักดันสินค้าออกสู่ตลาด โดยบางส่วนจะทำการขนส่งสินค้าผ่านไทยไปยังภูมิภาคต่างๆ ของโลก
- 1.4 ท่าเรือระนองอยู่ใกล้ฐานการผลิตที่สำคัญของพื้นที่อุตสาหกรรมบางสะพาน-ชุมพร-ระนอง และพื้นที่ใกล้เคียง เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและต่อเนื่องจากเหล็ก อุตสาหกรรมประมง อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป

2. สภาพปัจจุบัน

2.1 ลักษณะท่าเทียบเรือระยะที่ 1

- ส่วนที่ 1 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ) เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์รูปยูคว่ำ โครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กประเภทเสา-คาน (Open Piled) ท่าเทียบเรือกว้าง 26 เมตร ยาว 134 เมตร และมีสะพานเชื่อมฝั่ง 2 สะพาน กว้าง 10 เมตร ยาว 219 เมตร
- ส่วนที่ 2 (ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง) เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร หน้าท่าเทียบเรือกว้าง 12.75 เมตร ยาว 51.75 เมตร

2.2 ชีตความสามารถ

รองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสส์ จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ และสามารถรองรับเรือบรรทุกน้ำมันขนาด 5,000-10,000 ตัน โดยเฉพาะใช้ขนส่งสินค้าไปยังเอเชียใต้หรือตะวันออกกลางจะช่วยร่นระยะทางได้ประมาณ 1,200-1,400 ไมล์ทะเล

2.3 ระดับน้ำลึกหน้าท่า น้ำลตต่ำสุด 6 เมตร น้ำขึ้นสูงสุด 12 เมตร

- 2.4 **ลักษณะร่องน้ำเดินเรือ** โดยระยะทางของร่องน้ำเดินเรือเริ่มทางทิศตะวันตกของเกาะช้างหรือทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะตันไม้ ผ่านช่องแคบระหว่างเกาะโคมและหัวเกาะช้างผ่านส่วนที่แคบระหว่างเกาะสนไทยและแนวที่ดินของชายฝั่งระนองไปถึงท่าเทียบเรือ รวมระยะทางประมาณ 16.5 ไมล์ทะเล มีความลึกร่องน้ำอยู่ระหว่าง 6-14 เมตร ความกว้างของร่องน้ำเดินเรืออยู่ระหว่าง 300-700 เมตร และมีแนวของร่องน้ำเดินเรืออยู่ใกล้กับเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างไทย-พม่า นอกจากนี้ท่าเทียบเรือมีแนวเขาเป็นที่บังลมได้เป็นอย่างดี คลื่นและกระแสน้ำที่เกิดจากอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจะมีผลกระทบน้อย และจะมีผลกระทบบ้างในช่วงอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้
- 2.5 **ลักษณะของพื้นที่หลังท่าและใกล้เคียง** บริเวณโดยรอบท่าเทียบเรือมีภูมิประเทศเป็นที่ราบสลับสูงชันติดแม่น้ำกระบุรีขนาดด้วยเขาหินช้าง-เขาสามแหลม ซึ่งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติคลองเสีควด-ป่าเขาหินช้าง-ป่าเขาสามแหลม พื้นที่เป็นง่ามเขาลาดจอร์จริมน้ำส่วนกลาง ส่วนริมทั้งสองด้านเป็นเชิงเขาสูงชัน

3. แนวทางการพัฒนา

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงแนวทางการพัฒนาท่าเรือเทียบเรือระนอง สรุปได้ดังนี้

3.1 ระยะเร่งด่วน (1-3 ปี): ระยะแรกให้สามารถเปิดใช้ได้ก่อนในกลางปี 2546

- **การบริหารจัดการท่าเรือ:** มอบหมายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือร่วมกับภาคเอกชนเข้ามาบริหารจัดการและดำเนินการด้านการตลาด เช่น การติดต่อสายเดินเรือที่จะมาใช้บริการ การเจรจากับประเทศคู่ค้าเกี่ยวกับธุรกิจเดินเรือชายฝั่ง และการปรับปรุงตัวท่าเรือระยะแรก ให้สามารถรองรับเรือขนาด 500-1,000 ตันกรอส
- **การปรับปรุงบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น:** ประกอบด้วย
 - ปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างท่าเรือกับทางหลวงสายหลัก และจัดระบบจราจร (เส้นทางเข้าออกท่าเทียบเรือ ถนนสายบ้านเขานางหงส์-บ้านเขาสามแหลม) เพื่อรองรับการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าและทางหลวงหลายเลข 4
 - ระบบสาธารณูปโภค มอบให้จังหวัดระนองประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนปฏิบัติการที่จำเป็นต้องดำเนินการเร่งด่วน
 - พัฒนาและก่อสร้างพื้นที่หลังท่ารองรับการขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์ โดยการสร้าง Container Yard พื้นที่คอนกรีตเพิ่มเติม และปรับปรุงอาคารควบคุมหน้าท่าเดิมให้เป็นสำนักงานศุลกากร ตลอดจนปรับปรุงโรงพักสินค้าทัณฑ์บน ปรับปรุงพื้นที่เป็นลานบรรจุสินค้าขาออก ที่วางตู้สินค้าเปล่า ตู้ Reefer และตู้สินค้า LCL

3.2 ระยะต่อเนื่อง (3-5 ปี): พัฒนาให้เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (Container) อย่างครบวงจร และรองรับเรือขนาด 5,000-8,000 ตันกรอส

- **การปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือ:** ระยะทาง 27 กิโลเมตร ให้มีความลึกประมาณ 7 เมตร เพื่อแก้ปัญหาร่องน้ำแคบ เนื่องจากการทับถมจากการตกตะกอนในแม่น้ำกระบือ
- **พัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงทั้งระบบ:** กรมทางหลวงอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมใน 2 เส้นทาง คือ ① เส้นทางเชื่อมกับถนนสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 4) และ ② เส้นทางเชื่อมเข้าสู่ท่าเทียบเรือ โดยให้มีลักษณะเป็นทางเลี้ยวเมือง
- **การจัดตั้งศูนย์รวบรวม/กระจายสินค้า (ICD):** เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่หลังท่าและสภาพภูมิประเทศของจังหวัดระนอง ICD อาจตั้งอยู่ในพื้นที่ราบห่างจากท่าเรือได้ในระยะ 10-20 กิโลเมตร
- **การจัดระบบชุมชนเมือง** โดยใช้มาตรการด้านผังเมืองมาบังคับใช้
- **การพัฒนาแหล่งน้ำ ไฟฟ้า และระบบประปา** เพื่อรองรับการขยายตัวในระยะยาว

.....

แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของ

1. ความเดิม

- 1.1 จังหวัดเชียงรายถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการค้าขายระหว่างประเทศ อันเป็นการเปิดประตูเศรษฐกิจในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขงในจังหวัดเชียงราย นับเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ ทั้งในด้านการท่องเที่ยวและกรมขนส่งสินค้า
- 1.2 ปี 2539 ท่าเรือเชียงแสนได้ประสบอุทกภัยไม่สามารถใช้งานได้ อีกทั้งด้วยลักษณะทางธรรมชาติของแม่น้ำโขงที่ระดับน้ำจะเปลี่ยนแปลงขึ้นและลงแตกต่างกันมากในหน้าน้ำและหน้าแล้ง จึงมีผลให้ท่าเรือเชียงของที่ก่อสร้างในปี 2539 ไม่สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องที่ในหน้าแล้ง
- 1.3 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จึงได้พัฒนาท่าเรือทั้งสองเพื่อเป็นการส่งเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการลงทุนทั้งในปัจจุบันและอนาคตโดยเฉพาะในพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ซึ่งภายใต้ข้อตกลงดังกล่าวประเทศสมาชิกต้องเปิดท่าเรือพาณิชย์จำนวน 14 แห่ง และประเทศต้องเปิดท่าเรือ 2 แห่ง คือ ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ จังหวัดเชียงราย

2. สภาพปัจจุบัน

2.1 ท่าเทียบเรือเชียงแสน

- **รูปแบบท่าเรือเชียงแสน** : ออกแบบรับเรือ ขนาดไม่เกิน 150 ตันกรอสส์ กว้าง 15 เมตร ยาว 45 เมตร กินน้ำลึก 2 เมตร โครงสร้างท่าเรือเป็น Gravity Structure ชนิด Block Wall ถนนทางเข้า-ออก แยกกัน ขนาดหน้าท่ากว้าง 24 เมตร ยาว 108 เมตร หน้าท่ายื่นจากตลิ่งประมาณ 94 เมตร
- **ขีดความสามารถ** : สามารถรับเรือได้สูงสุด 10 ลำ/ครั้ง และรับสินค้าได้สูงสุด 250,000 ตัน/ปี ทั้งนี้ หากพิจารณาร่วมกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลต่อการขยายตัวของปริมาณสินค้าผ่านท่าจำนวนมากอาจทำให้ท่าเรือสามารถรองรับสินค้าได้เพียงปี 2550
- **ความเหมาะสมที่ตั้งท่าเรือ** : ท่าเทียบเรือปัจจุบันอยู่บริเวณติดกับตัวเมืองและโบราณสถานซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาจราจรแออัด ประกอบกับการขาดแคลนพื้นที่

หลังทำสำหรับรองรับการพัฒนาและการขยายตัวในอนาคต จึงควรพิจารณาจำกัดปริมาณการขนส่งของท่าเรือที่ปรับปรุงอยู่ในปัจจุบัน และเตรียมการหาพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าเรือแห่งใหม่ที่มีพื้นที่หลังท่าเชื่อมโยงกับเขตประกอบการอุตสาหกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- **ประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า** : การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าที่มีอยู่ปัจจุบันใช้แรงงานต่างด้าวและไม่มีเครื่องทุ่นแรงในการขนถ่ายสินค้า แต่สำหรับท่าเรือที่กำลังปรับปรุงใหม่มีเป้าหมายจะใช้แรงงานคนและเครื่องทุ่นแรงเพื่ออำนวยความสะดวก คือรถ FORK LIFT และรถบรรทุกเล็ก อย่างไรก็ตามการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือจำเป็นต้องพัฒนาประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับเขตประกอบการอุตสาหกรรมในอนาคต โดยจำเป็นต้องมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย มีพื้นที่สำหรับจัดตั้งคลังสินค้าและสำนักงานสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2 ท่าเรือเชียงของ

- **รูปแบบท่าเรือเชียงของ** : ออกแบบรับเรือขนาดไม่เกิน 150 ดันกรอสส์ ก่อสร้างท่าเรือ คสล. รูปตัวแอลเพิ่มเติม 1 ท่า ต่อจากท่าเรือเดิม โดยยื่นไปในลำน้ำอีก 45 เมตร สร้างเป็นทางลาดขนาดแม่น้ำ หน้าท่ากว้าง 21 เมตร ยาว 175 เมตร มีบันไดจอดเทียบเรือ เป็นระยะ
- **ขีดความสามารถ** : สามารถรับเรือได้สูงสุด 4 ลำ/ครั้ง และรับสินค้าได้สูงสุด 200,000 ตัน/ปี สามารถรองรับสินค้าได้ถึงปี 2561

3. แนวทางการพัฒนา

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้สำรวจพื้นที่โครงการและประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงแนวทางพัฒนาท่าเทียบเรือเชียงแสนและเชียงของสรุปได้ดังนี้

3.1 ท่าเทียบเรือเชียงแสน

- ◆ **บทบาทท่าเทียบเรือ** ท่าเทียบเรือที่จะเปิดใช้กลางปี 2546 มีข้อจำกัดจากการตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองและอยู่ใกล้แหล่งโบราณสถาน จำเป็นต้องดำเนินการเปิดใช้เป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าชั่วคราวไปก่อน และหากดำเนินการจัดตั้งท่าเทียบเรือแห่งใหม่แล้วเสร็จให้ปรับเป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยวในอนาคตต่อไป

- ♦ **การบริหารจัดการ** มอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการ และหารือกับกรมธนารักษ์ถึงอัตราค่าเช่าทำเรือที่เหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจต่อไป ส่วนการบริหารจัดการคลังสินค้าภาคเอกชน 5 แห่ง จะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้สอดคล้องกันทั้งระบบ
- ♦ **การจัดระบบจราจรทั้งบนบกและทางน้ำ** มอบหมายให้จังหวัดเชียงรายจัดตั้งคณะทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี การทำเรือแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และกรมโยธาธิการและผังเมืองดำเนินการจัดระบบจราจรและที่จอดรถตลอดแนวลำน้ำโขงสอดคล้องกับระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือและจัดระเบียบการจอดเรือและการขนถ่ายสินค้าให้เหมาะสม
- ♦ **การจัดเตรียมท่าเทียบเรือแห่งใหม่** มอบหมายให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งท่าเทียบเรือแห่งใหม่ให้เชื่อมโยงกับเขตประกอบการ อุตสาหกรรมให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2547

3.2 ท่าเทียบเรือเชียงของ

- ♦ **การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับกรมศุลกากร** : มอบหมายให้กรมศุลกากรประสานกับสำนักงานคณะกรรมการการประถมศึกษาแห่งชาติ และกระทรวงการคลังหาข้อยุติในการใช้ที่ดินซึ่งอยู่ในความครอบครองของโรงเรียนบ้านหัวเวียง เพื่อพัฒนาเป็นอาคารสำนักงานของกรมศุลกากร
