

ร่างแผนการพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เดือนพฤศจิกายน 2557
โดย คณะกรรมการประสานงานการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Joint Committee on
Coordination of Commercial Navigation on the Lancang-Mekong River - JCCCN)¹

แปลโดย TERRA เมื่อเดือนมิถุนายน 2558

หน้าที่ 1-3

คำนำ

เพื่อพิจารณาบทบาทสำคัญของการเดินเรือระหว่างประเทศ ในการส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่นของประเทศริมฝั่งแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง การประชุมร่วมกับคณะกรรมการประสานงานการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “JCCCN”) มีความสำคัญต่อการปรับปรุงในอนาคตของช่องทางการเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อผลักดันโครงการให้ก้าวต่อไปข้างหน้า ทุกภาคีสมาชิกของ JCCCN ตกลงที่จะจัดทำแผนการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางและพื้นฐานสำหรับการปรับปรุงในอนาคต ในแง่ที่ได้กล่าวมาข้างต้น สมาชิก JCCCN ได้จัดตั้งกลุ่มในการดำเนินงาน และเข้าร่วมกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในการจัดทำร่างแผน และให้ข้อมูลสำหรับจัดทำร่างการดำเนินงาน ในเบื้องต้น แผนการพัฒนาถูกร่างจากบันทึกสรุปการประชุม JCCCN ครั้งที่ 12 ซึ่งได้ปรับปรุงจากข้อสรุปสุดท้ายของที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ ในการประชุม JCCCN ที่คุนหมิง เมื่อเดือนพฤศจิกายน ปี 2014 ในการเสนอราคาเพื่อวางรากฐานในการดำเนินโครงการ

1. ความเป็นมาและกระบวนการ

1.1 ความเป็นมา

การสำรวจความเป็นไปได้ของการพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “แม่น้ำ”) ได้ริเริ่มขึ้นในช่วงปี 1990 ซึ่งเป็นรูปเป็นร่างขึ้นโดยการร่วมดำเนินการสำรวจของประเทศจีน, ลาว, พม่า และไทย ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 1993 หลังจากนั้น ทั้ง 4 ประเทศได้ร่วมลงนามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ในหมู่รัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีน, สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, สหภาพพม่า และราชอาณาจักรไทย (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ข้อตกลงจตุภาคี”) และบันทึกความเข้าใจในหมู่ประเทศจีน, ลาว, พม่า และไทย ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามข้อตกลงจตุภาคีในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “บันทึกความเข้าใจในการดำเนินงาน”) ในเดือนมีนาคม 2001

ความร่วมมือระหว่างประเทศในเรื่องของการเดินเรือในแม่น้ำ มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเป็นมิตรและส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้นของทั้ง 4 ประเทศ และผลักดันความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค และ

¹ แปลจากรายงาน (Draft) Development Plan of International Navigation on the Lancang-Mekong River (2015-2025) เดือนพฤศจิกายน 2557 โดย คณะกรรมการประสานงานการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (Joint Committee on Coordination of Commercial Navigation on the Lancang-Mekong River - JCCCN)

*หมายเหตุ แปลหน้าที่ 1-3 และ 69-71 โดย TERRA

**หมายเหตุ ใช้แทน “the Quadripartite Agreement” ว่า “ข้อตกลงจตุภาคี”

การพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว เพื่ออำนวยความสะดวกและความเจริญทางสังคมในระดับภูมิภาค ครอบคลุมการพัฒนาและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรน้ำ ตระหนักถึงความเหมาะสมและสังเคราะห์ประโยชน์เพื่อเศรษฐกิจภูมิภาคชายฝั่ง

ปัจจุบันการเดินทางในแม่น้ำระหว่างประเทศ เป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนา และเงื่อนไขการเดินทางในปัจจุบันนั้น เป็นปัจจัยรั้งสำหรับการพัฒนาในอนาคต ตั้งแต่มีการเปิดให้เดินเรือ ทั้ง 4 ประเทศได้ดำเนินการหลายโครงการเพื่อรักษาและปรับปรุงช่องทางการเดินเรือ ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการบำรุงรักษาและปรับปรุงช่องทางการเดินเรือ 331 กิโลเมตร จากประเทศจีน-พม่า หลักเขตแดนที่ 243 ถึงห้วยทรายของประเทศลาว ในปี 2002-2004 ด้วยเงินทุน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยรัฐบาลจีน, โครงการบำรุงรักษา 70 กิโลเมตร ยาวจากท่าเรือจิ่งหงของจีน ถึงหลักเขตแดนไทย-พม่า ในปี 2004-2007 โดยได้รับเงินทุนจากรัฐบาลจีน, โครงการก่อสร้างช่องทางการเดินเรือของจีน (China's Grade V) เริ่มขึ้นในปี 2011 สำหรับช่องทางการเดินเรือ 84 กิโลเมตร ยาวจากพื้นที่ Xiaoganlanba ของท่าเรือซีเหมาถึงท่าเรือจิ่งหง, โครงการบำรุงรักษาที่เริ่มในปี 2013 สำหรับช่องทาง 31 กิโลเมตร จากหลักเขตแดนจีน-พม่าที่ 243 ถึงหลักเขตแดนจีน-ลาว-พม่าที่ 244 โดยได้รับทุนจากรัฐบาลจีน เป็นที่คาดการณ์ว่าในปี 2015 ในส่วนของช่องทางการเดินเรือในหลักเขตแดนจีน-พม่าที่ 243 จะมีคุณภาพถึงมาตรฐานเกรด V และในส่วนที่ต่ำกว่า 300 กิโลเมตร ไปถึงห้วยทรายของลาว จะสามารถเดินเรือสำหรับเรือบรรทุก 150 ตันได้ตลอดปี และสำหรับเรือบรรทุก 200-300 ตันได้ตามฤดูกาล จากการที่โครงการได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพดีขึ้น และมีช่องทางการเดินเรือที่เพิ่มขึ้น จึงส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอย่างมากในการเดินเรือระหว่างประเทศ ในส่วนของเส้นทาง 300 กิโลเมตร จากห้วยทรายถึงหลวงพระบางของลาวนั้น ไม่เคยได้รับการบำรุงรักษาและปรับปรุง มีเพียงบางส่วนของที่กว้างและตื้นเท่านั้น ที่สามารถจะเดินเรือบรรทุก 60 ตันได้ ความแตกต่างในระดับการพัฒนาระหว่างลำน้ำตอนบนและตอนล่าง คือขอบเขตขนาดใหญ่ที่มายับยั้งการเพิ่มกำลังการขนส่ง และครอบคลุมไปถึงผลประโยชน์ในการร่วมมือทางการเดินเรือ

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างมากทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในการจัดซื้อ นิตินุคคัลจีน-อาเซียน ได้กลายมาเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่สำคัญที่สุดของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเอเชียและโลกทั้งใบได้เป็นอย่างดี แนวโน้มเชิงลึกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของการร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการสร้างเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียนอย่างเร่งรัด ทำให้มีการเพิ่มขึ้นของความต้องการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเชื่อมโยงการขนส่งในภูมิภาค แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงเป็นทางเดินเรือที่สำคัญ และจากมุมมองของการเดินเรือระหว่างประเทศ จะสามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า สร้างความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและสังคมที่ยั่งยืนของภูมิภาคได้ อย่างไรก็ตาม ด้วยการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้า จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงช่องทางการเดินเรือและสภาพของเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เนื่องจากเป็นยุคเฟื่องฟูของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการกระจายการลงทุนของการขนส่งทางการค้า จำเป็นจะต้องมีการขนส่งที่มีการบรรจุผู้โดยสารและบรรทุกสินค้าหนักที่มีมาตรฐาน ในขณะเดียวกัน การเพิ่มขึ้นปริมาณการขนส่งต้องมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องของโครงสร้างพื้นฐานที่คอยสนับสนุนและอำนวยความสะดวก รวมไปถึงต้องการลงทุนที่เพิ่มขึ้น เงื่อนไขการเดินทางที่มีอยู่ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภูมิภาค จึงจำเป็นต้องทำแผนเพื่ออธิบายเหตุผลในการพัฒนาการเดินทางระหว่างประเทศด้วยวิธีการทางวิทยาศาสตร์

1.2 กระบวนการ

ตั้งแต่การประชุม JCCCN ครั้งที่ 4 ในปี 2004 ประเทศจีน,ลาว,พม่า และไทย ได้มีฉันทามติเกี่ยวกับความสำคัญของการรักษาและปรับปรุงช่องทางการเดินเรือในอนาคต, การประชุม JCCCN ครั้งที่ 9 ในปี 2010 ได้มีการกำหนดการปรับปรุงแบบบูรณาการและวางแผนการบำรุงรักษา, การประชุม JCCCN ครั้งที่ 10 ในปี 2011 ได้ตกลงที่จะจัดทำแผน

สำหรับการพัฒนาในอนาคตของการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขงตอนบน และส่งไปยังผู้มีอำนาจของทั้ง 4 ประเทศ เพื่อประกอบการพิจารณา และในการประชุม JCCN ครั้งที่ 11 ในปี 2012 ทุกภาคีผู้ทำสัญญา ได้มีฉันทามติในการจัดตั้ง คณะทำงานร่วมกันและเข้าร่วมกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในการวางแผนการพัฒนา และให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็น ซึ่ง บทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

- ข้อตกลงการทำงานร่วมกันของทั้ง 4 ประเทศ
- บันทึกรายการข้อตกลงการดำเนินงาน และ
- แนวทางในการดำเนินงาน

ผู้เชี่ยวชาญของทั้ง 4 ประเทศได้ร่วมกันวางแผนการพัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ร่างแผนการพัฒนา”) ร่างแผนพัฒนามีจุดมุ่งหมายในการกำหนดวัตถุประสงค์ทั่วไปของการ พัฒนาการเดินเรือระหว่างประเทศในอนาคต และการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ในโครงการก่อสร้างท่าเรือซึ่งเป็นโครงสร้าง พื้นฐาน และการปรับปรุงช่องทางการเดินเรือให้มีคุณภาพและประโยชน์การใช้งานที่มากยิ่งขึ้น รวมไปถึงการปรับปรุง ระบบการสนับสนุนและการระดมมาตรฐานและตัวชี้วัดทางเทคนิคสำหรับโครงสร้างของเขื่อนทดน้ำ และความหวังที่จะ รักษาความปลอดภัยของแม่น้ำและอาคารใกล้เคียงริมฝั่งแม่น้ำ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของการเดินเรือระหว่างประเทศ

หน้าที่ 69-71

5. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากการดำเนินโครงการตามแผนพัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ สัตว์ป่า ร่องน้ำตามธรรมชาติ พื้นที่ชุ่มน้ำ คนในท้องถิ่น หมู่บ้าน ชุมชนเมือง และแหล่งท่องเที่ยวตลอด สองฝั่งลำน้ำ จึงถือเป็นเรื่องปกติที่ประเทศภาคีสมาชิกจะคำนึงถึงเรื่องการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดังกล่าว

ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายและหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 4 ประเทศ ทาง JCCCN จึงเห็นควรว่า การจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการปรับปรุงร่องน้ำ ต้องดำเนินการโดย องค์กรหรือสถาบันที่มีความเป็นอิสระ อีกทั้งได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่มีหน้าที่พิจารณารายงานในแต่ละประเทศ ให้เสร็จสิ้นกระบวนการทั้งหมดก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ สร้างท่าเรือแต่ละโครงการ โดยการประเมินผลกระทบทาง สิ่งแวดล้อมควรตั้งอยู่บนพื้นฐานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

ในกรณีที่โครงการได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากหลายแหล่ง การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรครอบคลุม ประเด็นที่ผู้ให้ทุนร้องขอ ซึ่งหมายรวมถึงประเด็นกฎหมายและหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมภายในของประเทศภาคีสมาชิก แต่ละประเทศด้วย

6. ผลประโยชน์ที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

6.1 ผลประโยชน์ที่ได้รับ

แผนการพัฒนายังถูกใช้เป็นแนวทางสำหรับโครงการพัฒนาการเดินเรือสากลในอนาคต การปฏิบัติตามแผนการ พัฒนาดังกล่าวจะทำให้สามารถใช้บริการจากเดินเรือสากลได้อย่างเต็มที่ ทั้งในด้านการปรับปรุงระบบขนส่งแบบ บูรณาการในภูมิภาค การส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับสากล การค้า และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และการใช้ประโยชน์

จากทรัพยากรทางน้ำได้อย่างครอบคลุมทุกด้าน ในขณะที่เดียวกันแผนการพัฒนาดังกล่าวมีส่วนเกี่ยวเนื่องด้านการพัฒนาเศรษฐกิจระดับภูมิภาค การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวของประเทศภาคีสมาชิก

จากวัตถุประสงค์ที่กล่าวไว้ในแผนการพัฒนาค่าผลที่จะได้รับจากการเดินเรือสากลมีดังต่อไปนี้

(1) ระบบขนส่งทางน้ำที่ผ่านการปรับปรุงแล้ว

ตามแผนที่วางไว้ จะมีการปรับปรุงสภาพร่องน้ำตลอดระยะทาง 890 กิโลเมตร การก่อสร้างท่าเรือ พร้อมทั้งระบบสนับสนุนอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เพื่อรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สูงสุดถึง 500 ตัน (DWT) ทั้งนี้ด้วยความร่วมมือกว่าหนึ่งทศวรรษของประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 4 ประเทศ และระบบการเดินเรือสากลที่ถูกออกแบบมาเป็นอย่างดี เพียบพร้อมด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงและระบบรักษาความปลอดภัย จะช่วยให้โครงการสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ซึ่งมีสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจตามพื้นที่เขตหัวเมือง

ดังเป้าหมายที่กล่าวไว้ข้างต้น การขนส่งทางน้ำมีส่วนเกี่ยวเนื่องให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศภาคีสมาชิก และทำให้การเดินเรือสากลสามารถเชื่อมต่อเข้ากับระบบขนส่งอื่น ๆ รวมทั้งผลักดันให้การขนส่งทางน้ำเป็นส่วนสำคัญในระบบการขนส่งแบบบูรณาการ

(2) การพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจในภูมิภาค

ประเทศที่อยู่ริมสองลำน้ำจะได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การปรับปรุงร่องน้ำจะทำให้ต้นทุนการขนส่งทางน้ำต่ำลง ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสามารถเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำได้อย่างเต็มที่ ภายใต้เงื่อนไขดังกล่าว ระบบการให้สัมทานของประเทศจีน ลาว เมียนมาร์ และไทย ทั้งในด้านอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม การทำไม้ การทำเหมือง และการท่องเที่ยวจะมีความสอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น

(3) ส่งเสริมให้ประชาชนในแต่ละประเทศ มีปฏิสัมพันธ์กันแน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

หากมีการปรับปรุงระบบการขนส่งทางน้ำ ทำให้การท่องเที่ยวทางน้ำได้รับการพัฒนาตามไปด้วย ซึ่งจะเพิ่มโอกาสในการติดต่อสื่อสารระหว่างประชาชนในภูมิภาคเพิ่มมากยิ่งขึ้น เกิดเป็นความเข้าใจการไว้วางใจซึ่งกันและกัน จนกระทั่งกลายเป็นมิตรภาพในระยะยาว

6.2 ข้อเสนอแนะ

(1) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือและการจัดการของการเดินเรือสากลในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง

การจัดตั้งและคณะกรรมการประสานการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (JCCCN) ถือเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือมากกว่าจะเป็นกลไกในการจัดการ เพื่อให้ทราบถึงสิ่งจำเป็นในการพัฒนาการเดินเรือสากล ทาง JCCCN ควรตระหนักถึงความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกลไกความร่วมมือและการจัดการของการเดินเรือสากลของประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 4 ประเทศ ทั้งนี้การจัดตั้งกลไกดังกล่าวนี้ทำเพื่อรองรับความร่วมมือและการพัฒนาการเดินเรือ การจัดการและการบำรุงรักษาร่องน้ำ ความร่วมมือในการพัฒนาไฟฟ้าพลังน้ำและการเดินเรือประเด็นอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการส่งเสริมการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

(2) เพื่อปรับปรุงระบบกฎหมายเกี่ยวกับสัมปทานให้มีประสิทธิภาพและเกิดการพัฒนาการเดินเรืออย่างยั่งยืน

ประเทศภาคีสมาชิกควรกำหนดกฎหมายและหลักเกณฑ์เพื่อให้ระบบสัมปทานมีความสอดคล้องกับทรัพยากรที่มีอยู่ในขณะเดียวกัน ประเทศภาคีสมาชิกแต่ละประเทศควรมีระบบการอนุมัติระบุไว้ในแผนการพัฒนาของตนด้วย เพื่อเป็นหลักประกันว่า ในการพัฒนาการเดินเรือสากลนั้นจะก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ทางด้านบวกและเป็นไปอย่างยั่งยืน

(3) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาการเดินเรือสากลผ่านระบบการให้สัมปทานทรัพยากรทางน้ำอย่างครอบคลุมเหมาะสม

ในการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าพลังน้ำบนร่องน้ำเดินเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางเดินเรือ เขื่อน และโรงกำเนิดไฟฟ้าควรดำเนินการให้เสร็จสิ้นในช่วงเวลาเดียวกัน ทั้งนี้การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางเดินเรือควรคำนึงถึงขนาดของเรือเดินสมุทรที่กำหนดไว้ในแผน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนของโรงไฟฟ้าพลังน้ำจะสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบเดินเรือในระยะยาวได้ ทั้งนี้โรงไฟฟ้าพลังน้ำที่ออกแบบควรมีพื้นที่ว่างเพียงพอสำหรับรองรับการก่อสร้างประตูเรือสัญจรในอนาคตด้วย การพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังน้ำจะเป็นการเพิ่มความลึกของร่องน้ำในอ่างกักเก็บน้ำและเป็นการเพิ่มระดับน้ำสำหรับการเดินเรือ แต่อย่างไรก็ตาม ควรกำหนดระดับน้ำที่อยู่เหนือโรงไฟฟ้าและระดับน้ำที่อยู่ใต้โรงไฟฟ้าให้สัมพันธ์กันเพื่อสนับสนุนให้การเดินเรือเป็นไปอย่างราบรื่น นอกจากนี้ประเทศภาคีสมาชิกควรแลกเปลี่ยนข้อมูลอัตราการไหลของน้ำและอัตราการระบายน้ำซึ่งกันและกัน

ทั้งนี้ถือเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการติดต่อสื่อสาร และสร้างให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างการเดินเรือและอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการวางแผน ระบบการทำงานเบื้องต้น ขั้นตอนการดำเนินและปฏิบัติงาน และมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงาน ดังนั้นการพัฒนาการเดินเรือสากลและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องควรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

(4) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเดินเรือสากลได้สะดวกยิ่งขึ้น

ประการแรก ส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการแบบการตรวจ-ปล่อยสินค้าภายในบริเวณเดียวกัน (Single-Window Inspection: SWI) ณ ด้านศุลกากรประจำท่าเรือแต่ละจุด

ประการที่สอง ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนระหว่างหน่วยงานศุลกากรประจำท่าเรือของภาคีสัญญา เพื่อสร้างความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลขั้นสูง ส่งเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจสอบสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อกระตุ้นภาคีสัญญาทุกฝ่ายให้ร่วมมือกันส่งเสริมให้พิธีการศุลกากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและบริการได้สะดวกยิ่งขึ้น

ประการที่สาม เสริมสร้างและฝึกฝนทักษะแก่ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ประจำฝั่ง และเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรให้มีความชำนาญซ้ำของและทำงานได้อย่างเป็นมืออาชีพ

ตาราง 3. 4-2 โครงการทำเรือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงจากเขตมณฑลยูนนาน (Nandeaba Area) ประเทศจีน-หลวงพระบาง สปป.ลาว (หน้า 61)

ประเทศ	ลำดับที่	ชื่อทำเรือ		ระยะทางจากท่าเรือแรก	สถานะปัจจุบันของทำเรือ			แผนพัฒนาโครงการทำเรือที่จะสร้างใหม่		
		ชื่อทำเรือ	ชื่อท่าเรือ		จำนวน	ขนาด	ประเภท	จำนวน	ขนาด	ประเภท
จีน	1	Simao / Nandeaba / Xiaoganlanba	ลือหม่า / นานเดอบา / เซียวกานลานบา	0	5	100-150 DWT	ผู้โดยสารขนส่งสินค้า	1		ผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า
จีน	2	Jinghong	จิ่งฮง		2	100-150 DWT	ผู้โดยสารขนส่งสินค้า	1		ผู้โดยสาร
จีน	3	Menghan	เหมิงฮั่น	216	2	150 DWT	ผู้โดยสาร			ผู้โดยสาร
					4	300 DWT	ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
จีน	4	Guanlei	กวนเหลย	269	3	100-150 DWT	ผู้โดยสารขนส่งสินค้า			ผู้โดยสาร
					1	100-150 DWT	ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
ลาว	5	Ban Sai	บ้านทราย	294				1		ผู้โดยสาร
ลาว	6	Soploi	ซบดอย	363	1		ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
ลาว	7	Wan Seng	วันเสง	413			ขนส่งสินค้า	1	300 DWT	ขนส่งสินค้า
ลาว	8	Xiengkok	เซียงกอก	426			ผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า	1		ผู้โดยสาร
							ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
ลาว	9	Muongmom	เหมืองเหม็ง	515			ผู้โดยสารขนส่งสินค้า	1		ผู้โดยสาร
								1		ผู้โดยสาร
ลาว	10	Wan Pong	วันโปง	515	1	300 DWT	ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
ลาว	11	Ban Khouane	บ้านกูน	522			ผู้โดยสาร	1		ผู้โดยสาร
					2	350 DWT	ผู้โดยสาร	1		ผู้โดยสาร
ไทย	12	Chiang Saen	เซียงแสน	533			ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
ไทย	13	Chiang Saen Commercial	พาณิชย์เซียงแสน	543			ผู้โดยสารขนส่งสินค้า			ผู้โดยสาร
					12	350-500 DWT				ขนส่งสินค้า
ลาว	14	Houysai	ห้วยไซ	590			ผู้โดยสารขนส่งสินค้า	1		ผู้โดยสาร
ไทย	15	Chiangkhong	เซียงทอง	590	3	250 DWT	ขนส่งสินค้า	1		ผู้โดยสาร
							ผู้โดยสาร	1		ผู้โดยสาร
ลาว	16	Pakbeng	ปากบง	729			ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า
ลาว	17	Luang Prabang	หลวงพระบาง	890			ผู้โดยสาร	1		ผู้โดยสาร
							ขนส่งสินค้า	3	500 DWT	ขนส่งสินค้า