

บทที่ 6

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ
ในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

เพื่อให้ทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาพทำเลที่ตั้งการดำเนินการ เรือซึ่งเป็นพาหนะในการบรรทุกสินค้า ชนิดและประเภทของสินค้าที่นำเข้าและส่งออกประเภทต่างๆ ตลอดจนเส้นทางและบทบาทของท่าเรือทั้งเอกชนและรัฐวิสาหกิจแล้วจะช่วยให้เข้าใจถึงสภาพที่เป็นอยู่ (existing) ของพื้นที่ศึกษาและกิจกรรมในภาพรวมทั้งหมดของบริษัทปากแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่สะพานกรุงเทพ ลงมาถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น อันจะเป็นพื้นฐานไปสู่ความเข้าใจในเชิงการวิเคราะห์ถึงปัจจัยบางอย่างที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งในแต่ละห้องของผู้ประกอบการเพื่อสร้างท่าเรือและคลังสินค้าได้เหมาะสมกับกิจการสินค้าของตนเพื่อผลประโยชน์/ผลกำไรสูงสุด

ปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแหล่งท่าเรือและคลังสินค้าที่สำคัญสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

6.1 ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการรวมตัว ในการพิจารณาถึงปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการรวมตัวของท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาจะพิจารณาจากแนวความคิดในการเลือกที่ตั้งท่าเรือ ในการเลือกที่ตั้งโรงงาน ปัจจัยการผลิต สภาพทั่วไป (existing) ในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา และลักษณะรูปแบบแหล่งอุตสาหกรรมในตำบลต่างๆริมแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษาที่เป็นอยู่ในปัจจุบันประกอบด้วยแบบสอบถามที่ได้จากการสอบถามผู้จัดการท่าเรือจำนวน 38 แห่ง¹ ซึ่งสามารถจัด

1 จากแบบสอบถามสภาพท่าเรือและแรงงานของท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาโดยส่งทางไปรษณีย์เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2532 จำนวน 56 แห่ง และได้รับคำตอบจำนวน 38 แห่ง เป็นท่าเรือน้ำมัน 5 แห่ง ท่าเรืออัญพิช 12 แห่ง ท่าเรือผลิตภัณฑ์ทางเกษตรและอื่นๆ 12 แห่ง ท่าเรือสารเคมี 5 แห่ง ท่าเรือเหล็ก 2 แห่ง และท่าเรือปูนซีเมนต์ 2 แห่ง

ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลให้ผู้ประกอบการมาเลือกที่ตั้งท่าเรือ ณ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ดังนี้

ตารางที่ 6.1 ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ทำให้ท่าเรือเลือกที่ตั้ง ณ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ลำดับที่	ปัจจัยในการเลือกที่ตั้ง	คะแนน	ร้อยละ
1	เป็นทำเลที่ตั้งซึ่งอยู่บริเวณค้ำน้ำอันเหมาะสมกับการสร้างท่าเทียบเรือ	33	30
2	การคมนาคมสะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ	26	23.64
3	ราคาที่ดินไม่แพงนัก	20	18.18
4	ตั้งอยู่ใกล้โรงงานซึ่งผลิตสินค้าหรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากท่าเรือ	15	13.64
5	เดิมมีโรงงานตั้งอยู่ก่อนแล้วต่อมาภายหลังจึงมีการสร้างท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกโรงงาน	9	8.18
6	อื่นๆ ได้แก่ แรงงาน พลังงาน มีที่ดินอยู่แล้วเป็นต้น	7	6.36
รวม		110	100.00

หมายเหตุ 1. เหตุที่คะแนนรวมเป็น 110 คะแนนในจำนวน 38 แห่ง เนื่องจากบางท่าเรือให้คำตอบมากกว่า 1 ข้อ

2. จำนวนคะแนนหมายถึงจำนวนท่าเรือที่ระบุปัจจัยที่ตั้ง เช่น ท่าเลที่ตั้งค้ำน้ำเท่ากับ 33 คะแนน หมายถึงมีท่าเรือ 33 แห่ง เลือกปัจจัยท่าเลที่ตั้งค้ำน้ำ

ที่มา : แบบสอบถามผู้จัดการท่าเรือเอกชนบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 38 แห่ง เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2532 (อยู่ในภาคผนวก)

จากลำดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้งท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ท่าเลที่ตั้งบริเวณคู้้งน้ำอันเหมาะสมกับการสร้างท่าเทียบเรือ เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ ต่อการเลือกที่ตั้งมากที่สุดโดยคิดเป็นร้อยละ 30 ของคะแนนที่ได้จากแบบสอบถาม ส่วนการคมนาคมจะมีความสำคัญอันดับ 2 คิดเป็นร้อยละ 23.64 สำหรับท่าเรือที่เดิมมีโรงงานตั้งอยู่ก่อนแล้วนั้นอยู่ในลำดับ 3 ร้อยละ 18.18 ราคาที่ดินไม่แพงนักลำดับ 4 ร้อยละ 13.64 ตั้งอยู่ใกล้โรงงานซึ่งผลิตสินค้า ลำดับ 5 ร้อยละ 8.18 และอื่นๆ ได้แก่ แรงงาน พลังงาน เป็นต้น ลำดับสุดท้าย ร้อยละ 6.36 ดังจะได้อธิบายถึงความสำคัญของบทบาทปัจจัยต่างๆ ในข้างต้นที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้งท่าเรือ ณ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

6.2 บทบาทของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของท่าเรือ

6.2.1 ท่าเลที่ตั้งบริเวณคู้้งน้ำ เป็นปัจจัยสำคัญลำดับแรกที่ตั้งดูให้ท่าเรือมาเลือกที่ตั้งโดยคิดเป็นร้อยละ 30 ของคะแนนที่ได้จากแบบสอบถามทั้งนี้ เนื่องจากลักษณะของทางเดินร่องน้ำในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยามีความสัมพันธ์กับท่าเลที่ตั้งของท่าเรือ ซึ่งจะตั้งอยู่บริเวณที่เป็นคู้้งน้ำมากกว่าเพราะมีความเหมาะสมต่อการเข้าเทียบจอด ณ ท่าเรือมากกว่าบริเวณที่เป็นหัวแหลม

จากการที่สภาพทางภูมิศาสตร์ของแนวแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีลักษณะของลำน้ำไหลคดเคี้ยวมากมายจึงทำให้เกิดบริเวณที่เป็นท้องคู้้ง (คู้้งน้ำ) และบริเวณหัวแหลมปรากฏอยู่หลายแห่ง

บริเวณพื้นที่ชายฝั่งแถบใดที่เป็นคู้้งน้ำจะมีแนวร่องน้ำผ่านชิดกับพื้นที่ชายฝั่งนั้น ซึ่งเป็นผลดีต่อการสร้างท่าเรือเพราะเรือสามารถแล่นไปตามแนวร่องน้ำเข้าเทียบท่าได้สะดวก ยิ่งถ้าบริเวณใดเป็นแถบคู้้งน้ำที่มีแนวปะทะน้ำแรงจะทําให้มีร่องน้ำลึกมากด้วยซึ่งจะยิ่งเป็นผลดีต่อการเดินเรือส่วนบริเวณใดที่เป็นหัวแหลมแนวร่องน้ำจะอยู่ห่างจากฝั่งออกมาโดยมีแนวชายเลนคั่นซึ่งจะอยู่

ห่างกันมากน้อยเพียงใดนั้นก็ขึ้นอยู่กับทิศทางการไหลของน้ำที่ไหลไปตามแนวคดเคี้ยวของลำน้ำ ในบริเวณพื้นที่ที่เป็นหัวแหลมนี้มีความเหมาะสมในการสร้างท่าเรือค่อนข้างต่ำเนื่องจากหากจะสร้างสะพานท่าเทียบเรือยื่นลงไปก็ถึงร่องน้ำแล้วก็ต้องลงทุนสร้างให้ยื่นออกไปมากซึ่งจะเข้าไปกีดขวางการจราจรในน้ำจึงไม่นิยมมีการสร้างท่าเรือในบริเวณที่เป็นหัวแหลม

จากการศึกษาโดยใช้แผนที่ (แผนที่ 6.1) แสดงแม่น้ำเจ้าพระยาจากสถานีร่องถึงสะพานกรุงเทพ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับ พ.ศ. 2528) จะเห็นได้ว่าบริเวณใดที่เป็นท้องคู้ซึ่งมีร่องน้ำผ่านแนวชายฝั่ง จะมีท่าเรือต่างๆ ตั้งอยู่เรียงรายติดต่อกัน ซึ่งตรงกันข้ามกับบริเวณที่เป็นหัวแหลมหรือพื้นที่ที่อยู่ห่างจากแนวร่องน้ำจะไม่ค่อยมีท่าเรือตั้งอยู่ยกเว้นบางแห่งที่มีความจำเป็นบางประการ ในการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำที่มีความเหมาะสมกับการสร้างท่าเรือสามารถแบ่งพิจารณาออกเป็น 2 ฝั่งแม่น้ำดังต่อไปนี้

ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา

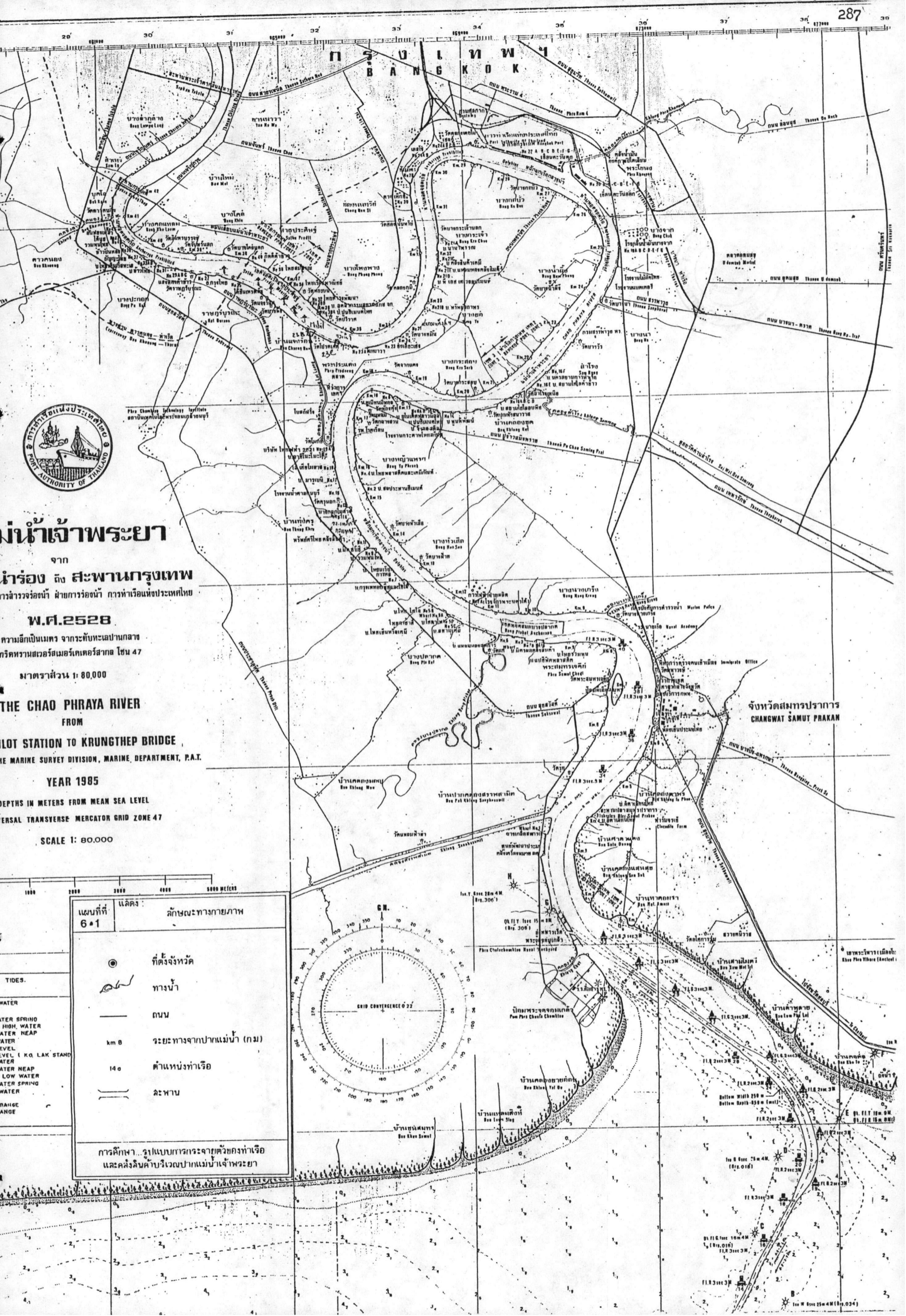
บริเวณที่เป็นคู้น้ำได้แก่พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่วงตั้งแต่

- สะพานทางด่วนลงไปถึงวัดปวิवास ระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร ที่ร่องน้ำบริเวณนี้เป็นเขตออกเรือสารูประติษฐ์ด้วย

- ท่าเรือซั่มมิด (Km. 30) ขึ้นไปถึงท่าเรือกรุงเทพ ผ่านแนวโค้งของพื้นที่แอกว้า จนถึงเขตทหารในหลักกิโลเมตรที่ 24 เป็นระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร บริเวณนี้เป็นเขตห้ามทอดสมอเรือ (Anchorage prohibited) และหลักผูกเรือกลางน้ำเนื่องจากมีความคับคั่งของเรือสินค้ามาก

- กิโลเมตรที่ 22 ในตำบลสร้างได้ไปจนถึงเกือบถึงหัวแหลมพระประแดง ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร

- รางเรียนนายเรือจนถึงบริษัทห้องเย็นประมงโดยเป็นคู้น้ำร่องช่วงสั้นๆ มีระยะทางเพียง 2 กิโลเมตร ชายฝั่งแถบนี้เป็นเขตตำบลเมืองสมุทรปราการ ซึ่งเป็นศูนย์กลางชุมชนขนาดใหญ่



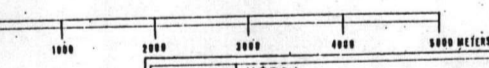
แม่น้ำเจ้าพระยา

จาก
ท่าเรือ ถึง สะพานกรุงเทพ
การสำรวจโดย ฝ่ายการเดินเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
พ.ศ. 2528

ความลึกเป็นเมตร จากระดับทะเลปานกลาง
กริดทรานส์เวิร์สมอร์เตอร์สากล โซน 47
มาตราส่วน 1 : 80,000

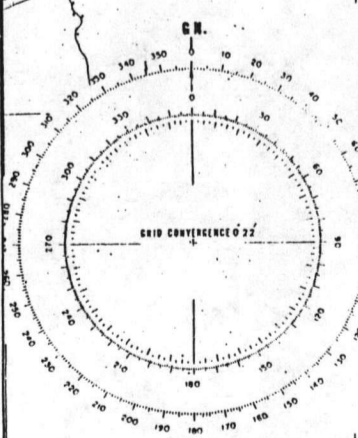
THE CHAO PHRAYA RIVER
FROM
LOT STATION TO KRUNGTHEP BRIDGE
THE MARINE SURVEY DIVISION, MARINE DEPARTMENT, P.A.T.
YEAR 1985

DEPTHS IN METERS FROM MEAN SEA LEVEL
TRANSVERSE MERCATOR GRID ZONE 47
SCALE 1 : 80,000



แผนที่ที่ 6-1	ลักษณะทางกายภาพ
	ที่ตั้งจังหวัด
	ทางน้ำ
	ถนน
	ระยะทางจากปากแม่น้ำ (กม)
	ตำแหน่งทำเรือ
	ละพาน

การศึกษา รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ
และคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา



จังหวัดสมุทรปราการ
CHANGWAT SAMUT PRAKAN

บริเวณที่เป็นหัวแหลมได้แก่พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่องตั้งแต่

- สะพานกรุงเทพ ไปถึงสะพานทางด่วนมีระยะทาง 4 กิโลเมตร
- วัดปริวาสขึ้นไปเรื่อยๆ จนถึงคลังน้ำมันซั่มมิต มีระยะทางประมาณ

6 กิโลเมตร

- ตั้งแต่หัวแหลมพระประแดงจากบริษัทยูไนเต็ดฟลาวมิลด์ (ท่าเรือหมายเลข 10) ลงไปจนถึงโรงเรียนนายเรือเป็นระยะทางยาวถึง 12 กิโลเมตร บริเวณชายฝั่งช่วงนั้นมีชายเลนคั่นเป็นช่วงกว้างแต่ก็ยังมีท่าเรือตั้งอยู่เพียง 3 แห่ง คือ ท่าเรือหมายเลข 4, 2, และ 2A ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ขนถ่ายสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในโรงงานที่ตั้งอยู่ ณ ที่นั้นด้วย

- จากห้องเย็นประมงไทยออกไปถึงปากอ่าวไทยระยะทาง 6 กิโลเมตร

ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา

บริเวณที่เป็นคู้้งน้ำ ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่องตั้งแต่

- สะพานกรุงเทพ ถึงสะพานทางด่วนเป็นระยะทางยาว 4 กิโลเมตร ำร่องน้ำช่วงนี้เป็นเขตห้ามทอดจอดเรือด้วย (Anchorage Prohibited)
- ปากคลองลาดหลวง เรือขึ้นไปตามคู้้งน้ำจนถึงวัดบางกะเจ้านอกเป็นระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร
- ที่ว่าการอำเภอพระประแดงเรือลงมาจนถึงท่าเรือบริษัทมิตรผลคลังสินค้า (whf no.1A) มีระยะทางยาวถึง 8 กิโลเมตร ร่องน้ำในช่องนี้มีขนาดกว้างค่อนข้างมาก และเป็นบริเวณที่ตั้งของหลักผูกเรือกลางน้ำ (Dolphins) เป็นบริเวณที่มีท่าเรือเอกชน ตั้งเรียงรายมากที่สุด

บริเวณที่เป็นหัวแหลม ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่องตั้งแต่

- สะพานทางด่วนถึงปากคลองลาดหลวงมีระยะทางสั้นเพียง 2 กิโลเมตร
- วัดบางกะเจ้านอกขึ้นไปตามแนวโค้งของพื้นที่รูปแอกว้างรอบเขตบางกะเจ้า จนถึงคอคอด บริเวณที่ว่าการอำเภอพระประแดงมีระยะทางยาวมากที่สุดถึง 14 กิโลเมตร ซึ่งตามแนวชายฝั่งดังกล่าวไม่ปรากฏท่าเรือเลย

- บริษัทมิตรผลคลังสินค้า (whf.no.1A) ไปจนถึงปากอ่าวไทยเป็นระยะทาง 10 กิโลเมตร ชายฝั่งแถบนี้มีท่าเรืออยู่ 1 แห่ง ซึ่งเป็นของชุมชนสหกรณ์การเกษตร (whf. no.1) เป็นท่าเรือเก่าแก่ที่ตั้งมานานแล้วโดยตั้งอยู่ปากคลองสรรพสามิต พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวตลอดระยะทาง 10 กิโลเมตร เป็นเขตของทหารเรือเกือบทั้งหมดเพื่อเป็นที่ทำการป้องกันน่านน้ำไทย

6.2.2 การคมนาคม เป็นปัจจัยสำคัญลำดับ 2 ที่ดึงดูดให้ผู้ประกอบการทำเรือมาเลือกตั้ง ณ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาโดยคิดเป็นร้อยละ 26.64 ของคะแนนที่ได้จากการสอบถาม ทั้งนี้เนื่องจากการเลือกที่ตั้งใกล้เส้นทางคมนาคมสะดวกทำให้ได้ประโยชน์จากการประหยัดภายนอก (External economics) กล่าวคือผู้ประกอบการไม่ต้องลงทุนสร้างเส้นทางคมนาคม เช่น ถนน น้ำ ท่อ ทั้งยังลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ โดยเฉพาะกิจการทำเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับ การขนส่งโดยตรงทั้งทางน้ำและทางบก (รถยนต์) ในกรณีที่ทำเรือที่เป็นส่วนหนึ่งของโรงงานอุตสาหกรรมนั้นต้นทุนการผลิตจะต่ำลงมีโอกาสรแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นมากขึ้น ตลาดสินค้าจะกว้างขึ้นและนำมาซึ่งกำไรสูงสุดซึ่งหน่วยผลิตต้องการ จากลักษณะและรูปแบบท่าเรือบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีการกระจายตัวเรียงกันหนาแน่นขนานไปตามเส้นทางลำน้ำเจ้าพระยาขนานไปกับเส้นทางถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษาอันประกอบด้วย ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนเพชรพิงส์-บางกอบัว (ฝั่งตะวันออก) จะเป็นเส้นทางหลักที่สำคัญที่สุดซึ่งนอกจากจะมีท่าเรือตั้งอยู่ริมแม่น้ำขนานไปกับแนวถนนหลักแล้ว ยังมีโรงงานอุตสาหกรรมกระจายตัวอย่างเห็นได้ชัดอีกด้วย (แผนที่ที่ 6.4) โดยเข้าขนส่งสินค้าเข้าหรือส่งออกตามแต่ประเภทของท่าเรือ อย่างไรก็ตาม ท่าเรือส่วนมากจะมีถนนสายเล็กๆ หรือถนนซอยซึ่งจากแบบสอบถามปรากฏว่าเป็นถนนที่ผู้ประกอบการทำเรือต้องลงทุนเสียค่าใช้จ่ายสร้างเองโดยไม่เกี่ยวข้องกับหน่วยการปกครองท้องถิ่น

การขนส่งทางน้ำ บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นปัจจัยสำคัญต่อกิจการทำเรือ ซึ่งการเดินทางเรือสินค้าในบริเวณปากแม่น้ำ

เจ้าพระยานั้นต้องอยู่ภายใต้การควบคุมจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรมเจ้าท่า ทั้งในเรื่อง การจราจร การนำร่อง การเทียบท่าเรือ เป็นต้น อีกทั้งบางครั้งยังต้องขึ้นอยู่กับระดับการขึ้นลงของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือผ่านสันดอนปากแม่น้ำและจากการที่แนวริ้นมีปริมาณสินค้าเข้ามาและส่งออกโดยรวม (ตั้งแผนภูมิที่ 5-4) มีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพราะมีลำน้ำเพียงเส้นเดียว ทำให้เกิดการคับคั่งแออัดของการจราจรในลำน้ำทั้งจากเรือสินค้าขนาดใหญ่และขนาดเล็กจากพวกเรือลำเลียง ซึ่งนานๆ ครั้งจะเกิดอุบัติเหตุจากเรือใหญ่ชนเรือเล็กที่แล่นตัดหน้าไม่พ้น

การขนส่งทางรถยนต์บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงสะพานกรุงเทพ เป็นบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมทางถนนสะดวก สามารถติดต่อกันได้ทั่วถึงระหว่างสองฝั่งคือฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาอันได้แก่ สะพานกรุงเทพ สะพานทางด่วน ร.9 (ดาวคะนอง-ท่าเรือ7 แพนชานยนต์จากเทศบาลเมืองพระประแดงและแพขนานยนต์ที่ท่าเรือเมืองสมุทรปราการ ซึ่งสามารถใช้ขนถ่ายสินค้าไปยัง หรือรับจากบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงและที่อยู่ห่างไกลออกไปได้อย่างทั่วถึง สภาพถนนสายหลักต่างๆ ดังที่กล่าวนั้นมีลักษณะมั่นคงถาวร (Established Network) ทำให้ขนส่งได้สะดวกและรวดเร็วประหยัดเวลาค่าใช้จ่าย¹ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับทางด่วนสายท่าเรือ-ดาวคะนอง มีบทบาทอย่างสูงนับตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2531 เป็นต้นมา เนื่องจากช่วยลดปัญหาความคับคั่งของรถบรรทุกที่เคยใช้แพขนานยนต์ข้ามฝั่งตรงเทศบาลเมืองพระประแดงลงไปได้มาก อีกทั้งยังสะดวกรวดเร็วกว่ามากด้วย ทำให้ความถี่ของการจราจรไปเพิ่มขึ้นในแขวงราษฎร์บูรณะที่เป็นจุดทางขึ้น - ลงของทางด่วน นอกจากนี้การขนส่งทางรถยนต์ยังคงตัว

¹ อุศนา จันทรหอม, รูปแบบของโรงงานอุตสาหกรรมบริเวณลุ่มแม่น้ำแม่กลอง

กว่าและได้เปรียบว่าการขนส่งทางเรือและรถไฟ กล่าวคือการขนส่งทางรถยนต์สามารถขนส่งสินค้าจากจุดต้นทางถึงปลายทางหรือจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคได้โดยไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าขึ้นและลงเพิ่มขึ้นหลายครั้ง (door to door) ในขณะที่รถไฟและเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในด้านนี้เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าการขนส่งทางรถยนต์จะมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟและเรือเมื่อขนส่งในระยะทางที่เพิ่มมากขึ้นก็ตาม¹ แต่จากการที่จังหวัดสมุทรปราการอยู่ติดกับกรุงเทพมหานครและพื้นที่ศึกษาส่วนหนึ่งก็อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครโดยอยู่ไม่ห่างจากเขตใจกลางเมือง (C.B.D.) เท่าใดนัก ดังนั้นสินค้าที่ลาเสียงมาทางน้ำโดยเรือก็สามารถบรรทุกต่อไปได้โดยรถยนต์ อย่างสะดวกและต่อเนื่อง

ทางรถไฟ ความสำคัญของการคมนาคมทางรถไฟกับการขนส่งสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีความสัมพันธ์กันน้อยที่สุด กล่าวคือการขนส่งสินค้าบริเวณลุ่มน้ำเจ้าพระยาจะขนส่งทางรถไฟเพียงร้อยละ 1 เท่านั้น คือบริเวณท่าเรือคลองเตย ท่าเรือน้ำมันบริษัทเชลล์ และบริษัทเอสจี ในบริเวณตำบลช่องนนทรี และตำบลคลองเตย เป็นทางรถไฟที่ขนานกับทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือโดยทางรถไฟสายช่องนนทรีเริ่มจากสถานีรถไฟมักกะสันแล้วมาแยกไปคลังน้ำมันช่องนนทรี ทางรถไฟสายนี้มุ่งขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันและแก๊สเป็นหลักซึ่งเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงอีกทั้งยังต้องส่งไปยังลูกค้าที่อยู่ต่างจังหวัด นอกจากนี้จากการที่โครงข่ายของเส้นทางคมนาคมทางรถไฟจำกัดอยู่ในเฉพาะบางตำบลเท่านั้นถึงแม้ว่าการขนส่งทางรถไฟจะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าทางรถยนต์ก็ตาม แต่การขนส่งสินค้าขึ้น-ลงหลายครั้งมายังโรงตั้งสินค้าจะมีผลทำให้ค่าขนส่งทางรถไฟสูงขึ้นกว่าการขนส่งโดยทางรถยนต์ จึงมีผลให้การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟถึงท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร

¹ อุศนา จันทรหอม, อ้างแล้ว

6.2.3 ราคาที่ดินไม่แพงนัก การเลือกที่ตั้งโดยพิจารณาจากราคาที่ดินไม่แพงนักให้ความสำคัญเป็นอันดับ 3 รองลงมาจากเลือกที่ตั้งโดยดูจากการคมนาคมสะดวกโดยคิดเป็นร้อยละ 18.18 ของคะแนนที่ได้จากแบบสอบถาม

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่าเรือที่เลือกว่าราคาที่ดินไม่แพงนักนั้น เป็นปัจจัยหนึ่งในการเลือกที่ตั้งท่าเรือ ณ บริเวณนั้นเนื่องจากท่าเรือเหล่านี้ เป็นท่าเรือที่ตั้งมานานแล้ว เช่น ท่าเรืออัญพิช และโรงงานอุตสาหกรรมบางแห่งซึ่งในอดีตเมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินริมแม่น้ำกับที่ดินติดถนนแล้ว ราคาที่ดินริมแม่น้ำย่อมมีราคาสูงกว่า นอกจากนี้บริเวณพื้นที่ศึกษาในอดีตจัดเป็นเขตนอกเมืองห่างจากเขตใจกลางเมือง พอมาในปัจจุบันบริเวณดังกล่าวจัดเป็นเขตชานเมืองซึ่งติดต่อกับใจกลางเมืองได้สะดวกเนื่องจากมีเส้นทางถนนที่มีคุณภาพดีและเชื่อมโยงถึงกันหมด อีกทั้งที่ดินริมแม่น้ำในปัจจุบันก็ถูกใช้ไปเพื่อกิจกรรมต่างๆ จนแทบไม่มีเหลือ ทั้งๆ ที่ยังมีความต้องการที่ดินริมแม่น้ำเพื่อสร้างท่าเรือซึ่งต้องพึ่งพาแม่น้ำเจ้าพระยาโดยตรง นอกจากนี้ที่ดินริมแม่น้ำยังเป็นที่ต้องการของกิจการอื่นๆ ได้แก่ โรงแรม บ้านจัดสรร สวนสาธารณะ เป็นต้น เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีคุณค่าทางภูมิทัศน์สูง จากสาเหตุดังกล่าวส่งผลให้ราคาที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีราคาปรับตัวสูงขึ้นมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาตลาดจากการค้นคว้าข้อมูลราคาประเมินที่ดินจากสำนักงานกลางกำหนดราคาที่ดินและโรงเรียนสังกัดกรมที่ดิน เกี่ยวกับพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แสดงให้เห็นถึงระดับราคาที่ดินประเมินที่แตกต่างกันไปตามอิทธิพลของปัจจัยข้างเคียง ได้แก่ แนวทางเดินร่องน้ำ ถนน และระดับความเป็นเมือง (urbanization) เป็นต้น ซึ่งจะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

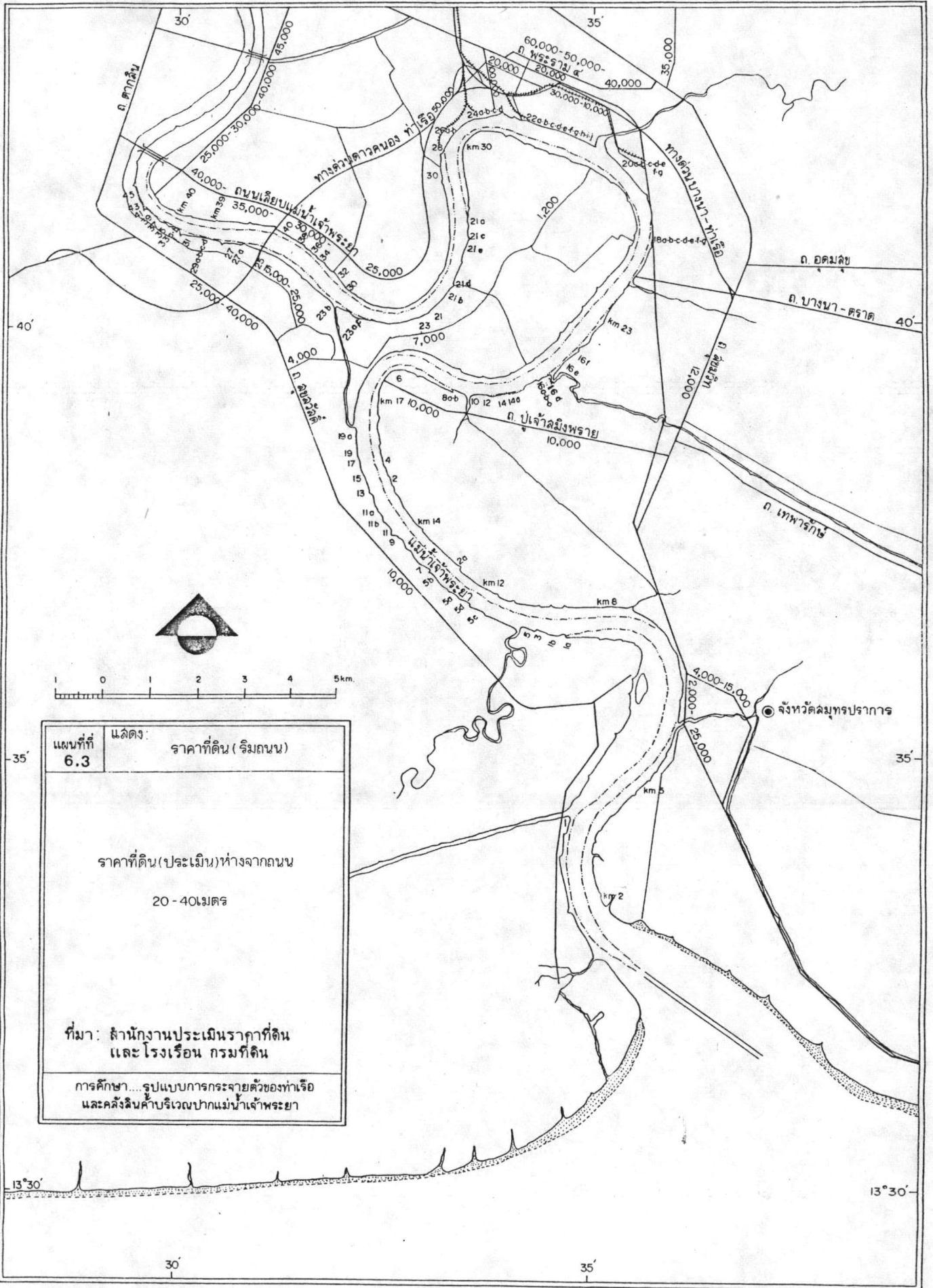
ราคาที่ดินกับลักษณะทางเดินร่องน้ำในบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาราคาที่ดินในพื้นที่ศึกษาตลอดริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้นมีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด (แผนที่ที่ 6.2) อย่างไรก็ตาม เป็นที่ทราบกันดีว่าราคาที่ดินในกรุงเทพฯ เมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดสมุทรปราการซึ่งเป็นจังหวัด

งานเขตปริมณฑลนั้น มีราคาสูงกว่าอย่างมาหลายเท่าตัว ซึ่งราคาที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตราษฎร์บูรณะ มีราคาสูงกว่างานเขตอื่นที่อยู่ในพื้นที่ศึกษากว่าคือ มีราคา 10,000 บาท/ตารางวา ส่วนเขตนานนาวา และเขตพระโขนงเป็นเขตที่ที่ดินมีราคารองลงมาคือ 8,000 และ 6,000 บาท/ตารางวา ตามลำดับ

ส่วนงานจังหวัดสมุทรปราการ เมื่อพิจารณาราคาที่ดินในแต่ละตำบลแล้ว จะเห็นได้ว่าที่ดินริมแม่น้ำงานเขตเทศบาลเมืองสมุทรปราการมีราคาสูงสุดคือ 4,500-5,500 บาท/ตารางวา รองลงมาคือ ที่ดินในตำบลปากคลองบางปลากด มีราคา 4,000 บาท/ตารางวา นอกจากนี้ที่ดินในตำบลบางจากและตำบลสำโรงใต้ มีราคารองลงมาคือ 3,500 บาท/ตารางวา ส่วนราคาที่ดินในตำบลที่ติดกับชายฝั่งทะเลต่างก็มีราคาเท่ากันคือ 1,500 บาท/ตารางวา และราคาที่ดินในตำบลต่างๆ ในพื้นที่บางกะเจ้านั้นมีราคาค่อนข้างต่ำ และแตกต่างจากตำบลอื่นๆ อย่างมากคือ 800 บาท/ตารางวา เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีเขียวประกอบกับมีศักยภาพในการพัฒนาเชิงธุรกิจที่ต่ำ ยกเว้น 2 ตำบลในพื้นที่บางกะเจ้า คือ ตำบลทรงคนองและตำบลบางยอซึ่งที่ดินมีราคา 3,000 บาท/ตารางวา ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและท่าเรือหลายแห่ง ประกอบกับมีเส้นทางสะดวกเสมือนเป็นประตูผ่านเข้าออกระหว่างพื้นที่บางกะเจ้าและพื้นที่ภายนอก

เมื่อพิจารณาราคาที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาวัดเข้ามา 40 เมตร ประกอบกับลักษณะทางเดินร่องน้ำซึ่งแตกต่างกันไปตามลักษณะคั้ง และหัวแหลม ดังรายละเอียดในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.2 จะเห็นได้ว่าลักษณะและคุณสมบัติของคั้งน้ำอันเป็นประโยชน์ต่อการสร้างท่าเรือจะมีผลต่อราคาที่ดินที่สูงกว่าที่ดินบริเวณที่เป็นหัวแหลม ซึ่งจะอยู่กันฝั่งตรงกันข้าม ดังต่อไปนี้คือ ราคาที่ดินริมแม่น้ำในเขตราษฎร์บูรณะจะสูงกว่าเขตนานนาวา (10,000 : 8,000) ราคาที่ดินเขตพระโขนงจะสูงกว่าตำบลต่างๆ ในพื้นที่บางกะเจ้า ซึ่งอยู่ตรงข้ามอย่างมาก (คือ 6,000 : 800) ตำบลบางจาก ราคาที่ดินสูงกว่า ตำบลบางหัวเสือ ตำบลบางปรังและตำบลบางด้วน (คือ 3,500 : 2,500-1,000) ตำบลปากคลองบางปลากด มีราคาที่ดินริม



แผนที่ที่ 6.3

แสดง: ราคาที่ดิน (ริมถนน)

ราคาที่ดิน (ประเมิน) ห่างจากถนน 20 - 40 เมตร

ที่มา: สำนักงานประเมินราคาที่ดิน และ โรงเรือน กรมที่ดิน

การศึกษา...รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ และ คลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

แม่น้ำสูงกว่าบริเวณตำบลปากน้ำ(ยกเว้นเขตเทศบาลเมือง)ในสัดส่วน 4,000: 2,000-4,000 บาท อย่างไรก็ตามยกเว้นราคาที่ดินริมแม่น้ำทั้งสองฝั่งแม่น้ำคือ บริเวณตำบลบางครุ ตำบลสารรังใต้ และตำบลบางหญ้าแพรก มีราคาใกล้เคียงกันคือ 3,500 - 3,000 บาท

จะเห็นได้ชัดว่า คุณสมบัติของพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำที่เป็นคังน้ำซึ่งมีความเหมาะสมกับการสร้างท่าเรือ นั้น ทาให้ที่ดินบริเวณดังกล่าวมีราคาสูงกว่าในฝั่งตรงข้ามซึ่งเป็นฝั่งที่เป็นหัวแหลม ซึ่งราคาที่ดินที่สูงมากนี้ส่งผลให้ที่ดินบริเวณคังน้ำนั้น เป็นที่ต้องการของนักธุรกิจที่ดินและผู้ประกอบการท่าเรือมาก ในปัจจุบันแทบไม่มีเนื้อที่ว่างเปล่าเหลือพอสำหรับการสร้างท่าเรือเพิ่มขึ้นอีกได้ทั้งๆ ที่ยังมีความต้องการท่าเรืออีกมาก อย่างไรก็ตามที่ดินบริเวณ ตำบลทรงคนอง และตำบลบางยอ เป็นบริเวณที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ราคาที่ดินยังไม่สูงนัก ซึ่งก็ยังมีเนื้อที่เหลือพอกับการสร้างท่าเรือ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในปัจจุบันราคาที่ดินริมแม่น้ำจะมีราคากับตัวสูงขึ้นเพียงไร แต่เมื่อพิจารณาถึงราคาที่ดินริมถนนซึ่งติดเลียบบแม่น้ำบริเวณใกล้เคียงกันนั้นจะสามารถเห็นความแตกต่างตามรายละเอียดราคาที่ดินจากสำนักงานกลางกำหนดราคาที่ดินและโรงเรียน สังกัดกรมที่ดิน ตามแผนที่ที่ 6.3 ดังต่อไปนี้

ขตราชบุรีบูรณะ

ราคาที่ดินติดถนนราชบุรีบูรณะในระยะ 20 เมตร 15,000/25,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนสุขสวัสดิ์ ระยะ 20 เมตร 25,000/40,000 บาท/ตารางวา

ขตยานนาวา

ติดถนนเลียบบแม่น้ำ ระยะ 40 เมตร นับจากแนวเหนือ-ใต้
40,000/35,000/30,000/25,000 บาท/ตารางวา

ติดถนนเจริญกรุง ๑ ในระยะ 20 เมตร 25,000/30,000/
40,000/45,000 บาท/ตารางวา

เขตพระโขนง

ติดถนนเชื้อเพลิง ๑ ในระยะ 20 เมตร 20,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนพระราม 4 ๑ ในระยะ 20 เมตร นับจากแนวตะวันตก-ตะวันออก
60,000/50,000/40,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนสุนทรภะษา ๑ ในระยะ 20 เมตร 100,000/70,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนรัชดา-อภิศก-คลองเตย ๑ ในระยะ 40 เมตร
70,000/90,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนรัชดา-คลองเตย-ตก ๑ ในระยะ 40 เมตร 50,000 บาท/ตารางวา
ติดทางรถไฟสายปากน้ำ 20 เมตร 30,000/10,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนอาจณรงค์ ๑ ในระยะ 20 เมตร (2 ซ้างทาง) 20,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนกล้วยน้ำไท ๑ ในระยะ 20 เมตร 35,000 บาท/ตารางวา
ติดริมทางรถไฟสายเก่า ๑ ในระยะ 20 เมตร 10,000 บาท/ตารางวา

อำเภอเมืองสมุทรปราการ

ติดถนนสุขุมวิทเก่า 20 เมตร 4,000/15,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนศรีเชื่อนชั้น ๑ ในระยะ 40 เมตร 8,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนนครเชื่อนชั้น 20 เมตร 40,000 บาท/ตารางวา
ติดถนนสุขุมวิทฝั่งทะเล 20 เมตร 2,000/2,500 บาท/ตารางวา

ตำบลสร้างเรือ

ติดถนนสุขุมวิท ๑ ในระยะ 40 เมตร 12,000 บาท/ตารางวา

ตำบลสร้างใต้

ติดถนนปุเจ้าสมิงพราย ๑ ในระยะ 40 เมตร 10,000 บาท/ตารางวา

ตำบลบางหญ้าแพรก

ติดถนนปุเจ้าสมิงพราย ๑ ในระยะ 40 เมตร 10,000 บาท/ตารางวา

ตำบลบางจาก

ติดถนนสุขสวัสดิ์ ๑ในระยะ 40 เมตร 10,000 บาท/ตารางวา

ตำบลบางกอบัว

ติดถนนเพชรหึงส์-บางกอบัว ๑ในระยะ 40 เมตร 1,200 บาท/ตารางวา

แต่เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินตามรายละเอียดดังกล่าวข้างต้นระหว่าง บริเวณที่ดินริมฝั่งแม่น้ำซึ่งวัดเข้ามา 40 เมตร ของแต่ละฝั่งแม่น้ำกับราคาที่ดินริม ถนนสายหลักซึ่งติดเลียบบแม่น้ำในแต่ละช่วงนั้นในระยะ 20 เมตร (สำหรับถนนท้องถิ่น) หรือ 40 เมตร (สำหรับถนนทางหลวง) ๑น 2 ข้างทางถนน จากราคาที่ดินซึ่งแสดง ๑นแผนที่ที่ 6-2 และ 6-3 จะเห็นได้ว่าราคาที่ดินริมแม่น้ำต่างก็มีราคาต่ำกว่าราคา ที่ดินริมถนน๑นบริเวณใกล้เคียงกันนั่นเอง ๑นอัตราที่สูงกว่าหลายเท่าตัวทั้งนี้ไม่ได้ พิจารณาราคาที่ดินที่อยู่ 2 ข้างทางของถนนซอยหรือ๑นบริเวณที่ไม่ได้อยู่ติดกับถนน ดังนั้นจึงพอสรุปได้ว่า ๑นปัจจุบันเนื่องจากเส้นทางถนนได้มีอิทธิพลและมีความสำคัญ ต่อเมืองและการขนส่งติดต่อสูงกว่าเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา เพราะเป็นเส้นทาง ที่สร้างศักยภาพ๑นการเข้าถึง (Acessibility) ๑นพื้นที่แต่ละแห่งได้สูงกว่า และ ก่อให้เกิดการกลายเป็นเมือง (urbanization) ได้รวดเร็วกว่าจึงทำให้อัตราดิน๑น บริเวณสองข้างทางถนนมีราคาสูงกว่าที่ดินริมแม่น้ำอย่างเห็นได้ชัด

6.2.4 ตั้งอยู่ใกล้โรงงานซึ่งผลิตสินค้าหรือรับวัตถุดิบจากท่าเรือ

การเลือกที่ตั้งท่าเรือโดยพิจารณาจากปัจจัยดังกล่าวนี้ผู้ ประกอบการให้ความสำคัญเป็นอันดับ 4 รองลงมาจาก การเลือกที่ตั้งโดยพิจารณา จากราคาที่ดินโดยคิดเป็นร้อยละ 13.64 ของคะแนนที่ได้จากแบบสอบถาม

ความจำเป็นของท่าเรือในการเลือกที่ตั้งจากการที่ตั้งอยู่ ใกล้โรงงานซึ่งผลิตสินค้าหรือรับวัตถุดิบจากท่าเรือ เนื่องมาจากลักษณะทางการ กระจายตัวไม่สม่ำเสมอของสินค้าที่ถูกขนถ่ายลำเลียงและคุณสมบัติของวัตถุดิบแต่ละชนิดที่แตกต่างกัน เช่น มีน้ำหนักมากและขนาดใหญ่ (เหล็กและโลหะต่างๆ) เป็น

สินค้าอันตรายหรือมีความเสี่ยงสูง (สารเคมีและน้ำมัน) ทำให้ขนส่งลำบาก โรงงานอุตสาหกรรมต้องพึ่งพาวัตถุดิบที่มีลักษณะดังกล่าว ณ จุดที่ทำการขนถ่ายเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการผลิตลงและเพื่อความสะดวกในการป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานจึงมีผลให้เกิดรูปแบบการรวมตัวของท่าเรือใกล้โรงงานอุตสาหกรรมดัง เช่นในบริเวณคั้งน้ำริมถนนปู่เจ้าสมิงพราย ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมอันสำคัญ เป็นย่านที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเครื่องเหล็กและอุปกรณ์เครื่องจักรต่างๆ ที่ต้องอาศัยวัตถุดิบเหล็กประเภทต่างๆมากมาย(แผนที่ที่ 6.4) ทำให้ในบริเวณคั้งน้ำดังกล่าวมีท่าเรือนำเข้าเหล็กและโลหะต่างๆ หลายแห่ง หรือบริเวณ ตำบลบางครุ ตำบลบางจาก เป็นบริเวณที่มีโรงงานที่ต้องอาศัยสารเคมีเป็นวัตถุดิบ ในบริเวณดังกล่าวจึงมีท่าเรือรับสารเคมีตั้งเรียงรายอยู่ตลอดแนวแม่น้ำ

6.2.5 เดิมมีโรงงานตั้งอยู่ก่อน การเลือกที่ตั้งท่าเรือโดยพิจารณาจากการที่เดิมมีโรงงานตั้งอยู่ก่อนแล้ว ต่อมาภายหลังจึงมีการสร้างท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกโรงงานให้มีความสำคัญเป็นอันดับ 5 รองลงมาจาก การเลือกที่ตั้งเพราะอยู่ใกล้โรงงานซึ่งผลิตสินค้า โดยคิดเป็นร้อยละ 8.18 ของคะแนนที่ได้จากแบบสอบถาม

ท่าเรือบางแห่งเพิ่งมีการสร้างขึ้นมานภายหลัง หลังจากที่โรงงานได้ตั้งมาก่อนนานแล้ว ทั้งนี้โรงงานเพิ่มเติมเห็นความสำคัญของการมีท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นลง อีกทั้งทุกวันนี้มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้นทำให้โรงงานต้องสั่งซื้อวัตถุดิบมาจากต่างประเทศ ในขณะที่เดียวกันต่างประเทศก็เป็นตลาดรับสินค้าจากโรงงานดังกล่าวด้วย สินค้าดังกล่าวมักเป็นสินค้าที่ร่วนไหลง่ายหรือขนส่งลำบาก เช่น ปูนซีเมนต์ เคมีภัณฑ์บางชนิด เป็นต้น ท่าเรือจึงเกิดขึ้น ณ ที่จุดทำการผลิต เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเพื่อความสะดวกรวดเร็วเช่นกัน

จากหัวข้อ 6.2.4 และ 6.2.5 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทั้งท่าเรือและโรงงานอุตสาหกรรมต่างมีแรงดึงดูดซึ่งกันและกัน ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะ

ศึกษาถึงความสัมพันธ์ เกี่ยวข้องระหว่างท่าเรือและโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาในระดับอำเภอและระดับตำบล

จากข้อมูลทะเบียนโรงงานอุตสาหกรรมของกรมโรงงานอุตสาหกรรม ปี พ.ศ. 2531 ปรากฏว่าจำนวนของโรงงานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาทั้งในระดับตำบล และระดับอำเภอมีโรงงานเหล็กและโลหะต่าง ๆ มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 35.18 ส่วนโรงงานอื่นๆ มีสัดส่วนใกล้เคียงกันดังนี้คือ โรงงานทอผ้า (11.6 %) โรงงานยาง พลาสติก (9.77%) ส่วนโรงงานกระดาษ-สิ่งพิมพ์ โรงงานไม้และ โรงงานผลิตอาหารมีสัดส่วนร้อยละที่ใกล้เคียงกันคือ 7.23% 7.46% และ 7.85% ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ศึกษา 4 เขตหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ อำเภอพระประแดง อำเภอเมืองสมุทรปราการและกิ่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จะเห็นได้ว่าจำนวนโรงงานเกือบทุกประเภทตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ มากกว่าอำเภออื่นๆ รองลงมาคือ อำเภอพระประแดง อำเภอเมืองสมุทรปราการ และกิ่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์ ตามลำดับคือ 2,039, 833,712 และ 100 โรง ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างอำเภอพระประแดงกับอำเภอเมืองสมุทรปราการซึ่งต่างก็เป็นย่านอุตสาหกรรมสำคัญของจังหวัดสมุทรปราการ ปรากฏว่าอำเภอพระประแดงมีโรงงานเหล็กและโลหะ โรงงานทอผ้า โรงงานผลิตภัณฑ์และ ยารักษาโรค โรงงานปูนซีเมนต์ โรงงานผลิตอาหารและโรงงานอบเมล็ดพืช เป็นจำนวนมากกว่าอำเภอเมืองสมุทรปราการ ส่วนในอำเภอเมืองสมุทรปราการ นั้น มีโรงงานซ่อม เคาะ ฟัน กลึง โรงงานอิเล็กทรอนิกส์ โรงงานพอกหนัง โรงงานกระดาษสิ่งพิมพ์ โรงงานยางและพลาสติก โรงงานไม้ โรงงานห้องเย็น และโรงงานปั้นอบเมล็ดพืชเป็นส่วนใหญ่

ส่วนในกิ่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์นั้น เนื่องจากเป็นเขตการปกครองที่เพิ่งแยกออกมาจากอำเภอเมืองและมีขนาดเนื้อที่ไม่มาก อีกทั้งยังตั้งอยู่ห่างจาก

เขตเทศบาลเมืองจึงมีโรงงานเป็นจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับอำเภออื่น และส่วนใหญ่เป็นโรงงานทอผ้าและโรงงานผลิตอาหาร

บทบาทและความเชื่อมโยงของท่าเรือ 6 ประเภท

ในฐานะที่ท่าเรือต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นเสมือนศูนย์กลางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตกับตลาดทั้งภายในและภายนอกประเทศ ท่าเรือจึงเป็นประตูขนถ่ายสินค้าที่สำคัญของประเทศซึ่งท่าเรือแต่ละแห่งมีหน้าที่นำเข้าและส่งออกหรือทั้งสองอย่างในท่าเดียวกัน โดยสามารถแบ่งหน้าที่ของท่าเรือต่างๆ ดังกล่าวออกได้ดังต่อไปนี้

	<u>ชนิดของสินค้า</u>	<u>แหล่งผลิต</u>	<u>ตลาด</u>
<u>ส่งออก</u>	1. ธัญพืช	ชนบทในระดับภาค	ต่างประเทศ
	2. ผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรม	ชนบทในระดับภาคและโรงงานในเมือง	ต่างประเทศ
	3. ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม	เมือง	ต่างประเทศ
	4. วัสดุก่อสร้าง (ปูนซีเมนต์)	เมือง	ต่างประเทศ

หมายเหตุ : กระบวนการบรรจุหีบห่อกระทำขึ้น ณ ท่าเรือก่อนทำการส่งออก

<u>นำเข้า</u>	5. วัสดุก่อสร้าง (เหล็ก, ไม้)	ต่างประเทศ	เมืองและชนบท
	6. สารเคมี	ต่างประเทศ	เมือง
	7. น้ำมัน	ต่างประเทศและจังหวัดอื่นภายในประเทศ	เมืองและชนบทภายในประเทศ

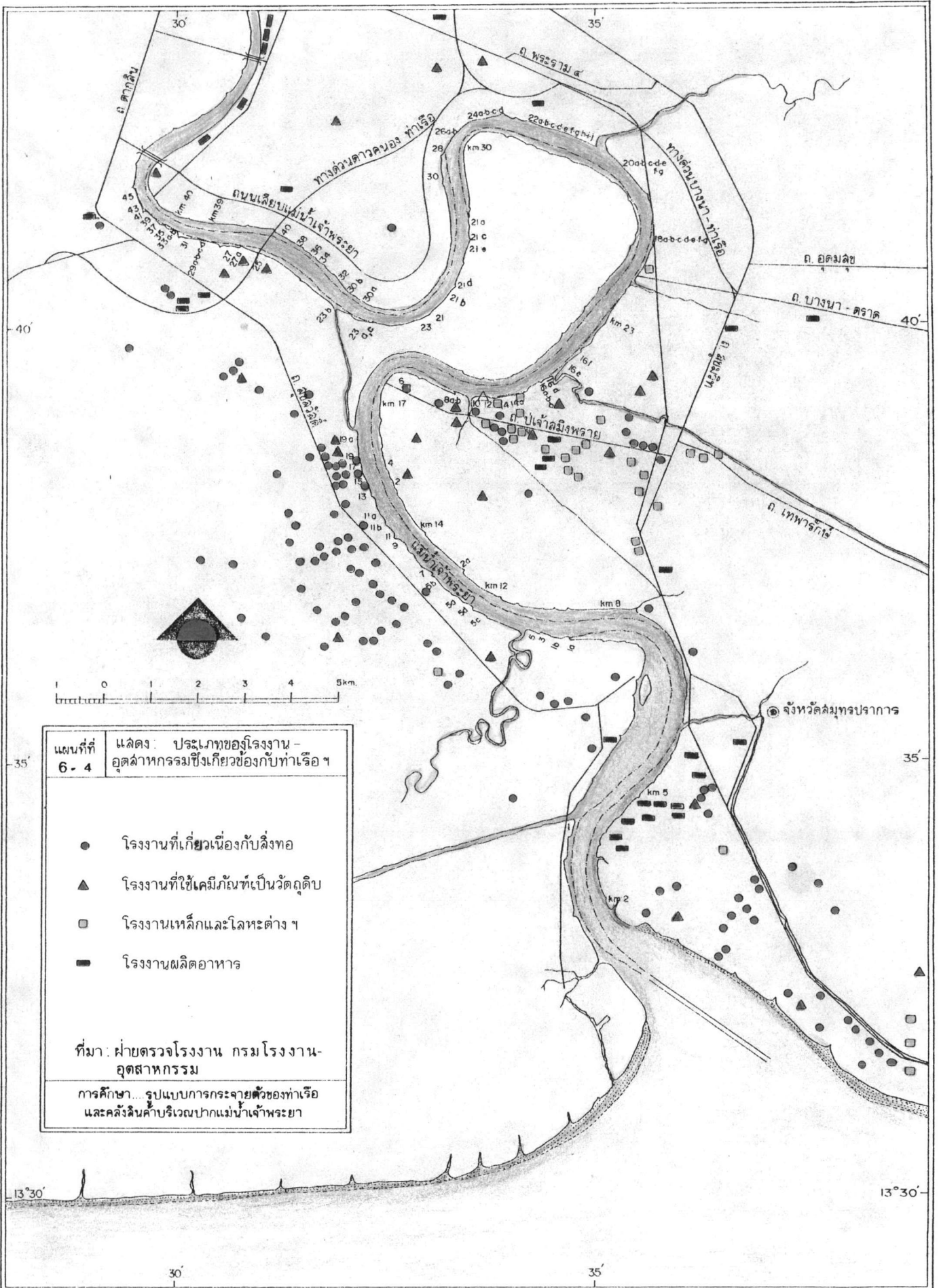
งานนี้ จะพิจารณาศึกษาความเชื่อมโยงของท่าเรือทั้งในรัศมีใกล้-ไกล โดยแบ่งตามอุตสาหกรรมที่สำคัญๆ

จากการศึกษาข้อมูลทะเบียนโรงงานอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ที่เปิดดำเนินการอยู่ถึงปีพ.ศ. 2531 และแผนที่ที่ 6.4 แสดงที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม 4 ประเภทหลัก ใน กรุงเทพมหานคร และในอำเภอพระประแดง อำเภอเมืองสมุทรปราการ และกิ่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์ ในปี พ.ศ. 2530 ซึ่งจัดทำขึ้นโดย ฝ่ายตรวจสอบโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ทำให้เห็นสภาพที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมหลักๆ แต่ละประเภททั้งโรงงานขนาดใหญ่ กลาง และเล็ก ดังต่อไปนี้

- ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือเหล็กและโลหะกับโรงงานผลิตชิ้นส่วนเหล็กและโลหะต่างๆ ตลอดจนโรงงานที่เกี่ยวข้อง

โรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับเหล็กและโลหะต่างๆ ก็ตั้งอยู่ในตำบลสร้างใต้ อำเภอพระประแดง มากที่สุด กระจายอยู่สองฝั่งถนนปู่เจ้าสมิงพราย ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ในตำบลสร้างใต้มีโรงงานประเภทเหล็กและโลหะขนาดใหญ่ (ทุนประกอบการมากกว่า 100 ล้านบาทขึ้นไป) เป็นจำนวนถึง 9 โรง โรงงานเหล็กและโลหะขนาดกลางมีจำนวนถึง 58 โรง และโรงงานขนาดเล็กมีจำนวน 167 โรง และมีจำนวนคนงานในโรงงานทั้ง 3 ขนาดรวมถึง 13,981 คน เมื่อพิจารณาจำนวนโรงงานตามขนาดทุนประกอบการคือ ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็กแล้วจะเห็นว่าในตำบลช่องนนทรีและตำบลสร้างเหนือมีโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็กรวมกันมากเป็นจำนวน 151 และ 93 โรง ตามลำดับ

หากพิจารณาโรงงานประเภทซ่อม เคาะ ฟันและกลึงโลหะต่างๆ ด้วยแล้ว จะเห็นได้ว่าในตำบลสร้างใต้มีโรงงานประเภทดังกล่าวในขนาดกลางมากที่สุด คือ 5 โรง ส่วนในตำบลคลองเตยมีโรงงานดังกล่าวในขนาดเล็กเป็นจำนวนมากที่สุด คือ 49 โรง สำหรับโรงงานผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ จะเห็นว่าในตำบลสร้างเหนือและตำบลสร้างใต้ มีโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก



แผนที่ที่ 6-4

แสดง: ประเภทของโรงงาน - อุตสาหกรรมซึ่งเกี่ยวข้องกับท่าเรือ

- โรงงานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งทอ
- ▲ โรงงานที่ใช้เคมีภัณฑ์เป็นวัตถุดิบ
- โรงงานเหล็กและโลหะต่าง ๆ
- โรงงานผลิตอาหาร

ที่มา: ฝ่ายตรวจโรงงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม

การศึกษา...รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ และคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา



เป็นจำนวนมาก คือ 25 โรงและ 14 โรง นอกจากนี้ในตำบลปากคลองบางปลากด และในตำบลบางจาก มีโรงงานขนาดใหญ่และขนาดกลาง แม้ว่าจะมีจำนวนไม่มากนัก สำหรับในตำบลบางปะกอกและแขวงช่องนนทรีมีโรงงานขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก เมื่อเทียบกับตำบลอื่นๆ

จากทำเลที่ตั้งของท่าเรือย่านที่มีการนำเข้าเหล็กแผ่น เหล็กเส้น และเศษเหล็กจากต่างประเทศจะอยู่ในเขต ตำบลสำโรงใต้ ถึง 3 แห่ง (wharf no. 6, 12, 14) และในตำบลใกล้เคียงกัน คือ ตำบลทรงคนอง (wharf no. 23) นอกจากนี้ยังกระจายอยู่ในตำบลอื่นคือตำบลบางครุ ตำบลบางจาก ตำบลแหลมฟ้าผ่า และแขวงราษฎร์บูรณะ (wharf no. 1, 11, 11, 27 และ 33) ซึ่งในตำบลดังกล่าวนี้ ก็มีโรงงานเหล็กและโลหะตั้งอยู่พอสมควร อย่างไรก็ตาม ยังมีโรงงานเหล็กและโลหะกระจายอยู่ในตำบลอื่นๆ ซึ่งไม่มีท่าเรือสินค้าเข้าชนิดนี้ด้วยเช่นกัน เช่นตำบลท้ายบ้าน ตำบลปากน้ำ ตำบลปากคลองบางปลากด แขวงคลองเตย และตำบลบางหญ้าแพรก โรงงานในพื้นที่ตำบลดังกล่าวจึงต้องนำเข้าวัตถุดิบโดยการขนถ่ายทางรถยนต์บรรทุกจากท่าเรือที่ตั้งอยู่ในตำบลอื่นที่ใกล้ที่สุด ซึ่งสินค้านี้มาขึ้นที่ท่าเรือท่าให้เสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เพิ่มขึ้น

จากการที่มีโรงงานเหล็กและโลหะต่างๆตั้งอยู่ใน ตำบลสำโรงเหนือและตำบลสำโรงใต้ มาก จึงมีผลให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์อยู่ในตำบลดังกล่าวมากด้วยเช่นกัน

- ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือนำเข้าสารเคมีกับโรงงานที่ใช้สารเคมีเป็นวัตถุดิบในการผลิต ได้แก่ โรงงานทอผ้า โรงงานพอกหนัง โรงงานยางและพลาสติก และโรงงานเคมีภัณฑ์และยารักษาโรค

โรงงานทอผ้า ตำบลที่มีโรงงานทอผ้ามากที่สุดคือตำบลบางปะกอก ตำบลบางครุและตำบลท้ายบ้าน ตามลำดับเป็นจำนวน 97, 94 และ 48 โรงตาม

ลำดับ แต่ในตำบลที่มีโรงงานทอผ้าขนาดใหญ่เป็นจำนวนมากที่สุดคือตำบลสำโรงใต้ (จำนวน 3 โรง) ส่วนในตำบลบางครุ มีโรงงานทอผ้าขนาดกลางและขนาดเล็กมากที่สุด คือ 25 โรง และ 68 โรงตามลำดับ

โรงงานพอกหนัง ในตำบลท้ายบ้านมีโรงงานพอกหนังมากที่สุดทั้งขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมเป็นจำนวน 80 แห่ง รองลงมาคือตำบลบางปะกอก ซึ่งมีจำนวนรวม 20 แห่ง

โรงงานยางและพลาสติก โรงงานประเภทนี้มีจำนวนมากที่สุดในตำบลบางปะกอก คือ 93 แห่ง รองลงมาคือ ตำบลบางโพธิ์พาง คือ 48 แห่ง

โรงงานเคมีภัณฑ์และยารักษาโรค โรงงานประเภทนี้โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในแขวงช่องนนทรีย์ แขวงราษฎร์บูรณะ ตำบลสำโรงใต้และแขวงบางโพธิ์พาง คือ 29 โรง, 27 โรง 27 โรงและ 20 โรงตามลำดับ ซึ่งเป็นทั้งโรงงานขนาดใหญ่-กลาง-เล็ก จะเห็นได้ว่าโรงงานประเภทนี้ส่วนใหญ่ไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกันกับบริเวณที่ตั้งของท่าเรือเมื่อนำเข้าสินค้าดังกล่าว

เมื่อเปรียบเทียบที่ตั้งของท่าเรือที่นำเข้าสินค้าเคมีภัณฑ์กับโรงงานต่างๆ ที่ใช้เคมีภัณฑ์เป็นวัตถุดิบดังกล่าวนี้ ปรากฏว่าโรงงานที่ใช้เคมีภัณฑ์เป็นวัตถุดิบส่วนใหญ่ไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับย่านที่เป็นที่ตั้งของท่าเรือนำเข้าเคมีภัณฑ์

- ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมกับโรงงานที่ใช้ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียมเป็นวัตถุดิบในการผลิต ได้แก่ โรงงานกระดาษและสิ่งพิมพ์ โรงงานยางและพลาสติก และโรงงานผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม

โรงงานกระดาษและสิ่งพิมพ์ ในตำบลช่องนนทรีย์ ตำบลบาง
โพรงพาง และแขวงคลองเตยมีจำนวนโรงงานดังกล่าวมากที่สุด คือ 79 โรง 72
โรง และ 24 โรง ตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตามโรงงานดังกล่าวที่มีขนาดใหญ่กลับ
อยู่ในตำบลสาโรงใต้

โรงงานยางและพลาสติก แม้ว่าโรงงานประเภทนี้ส่วนใหญ่จะตั้ง
อยู่ในตำบลบางปะกอก แต่ในตำบลบางโพรงพาง และแขวงช่องนนทรีย์ ซึ่งเป็นที่ตั้ง
ของท่าเรือน้ำมันปิโตรเลียมต่างก็มีจำนวนโรงงานดังกล่าวมากในระดับที่รองลงมา
นอกจากนี้ในเขตราชบุรีบูรณะ ตำบลสาโรงใต้และตำบลสาโรงเหนือ ซึ่งมีท่าเรืออื่น
ที่นำเข้าน้ำมันเช่นกันก็มีจำนวนโรงงานยางและพลาสติกมากด้วยเช่นกัน

โรงงานผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม จะเห็นได้ชัดเจนว่าโรงงาน
ประเภทนี้มีจำนวนที่ตั้งอยู่ในตำบลช่องนนทรีย์ มากที่สุด คือ 6 แห่ง ซึ่งเป็นที่ตั้ง
ของท่าเรือน้ำมัน รองลงมาคือ ใน ตำบลสาโรงใต้ ซึ่งก็มีท่าเรือที่นำเข้าน้ำมัน
ปิโตรเลียมเช่นกัน แต่มีเพียง 1 แห่งเท่านั้น

จะเห็นได้ว่าโดยส่วนใหญ่แล้วท่าเรือที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม
ที่นำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมเป็นวัตถุประสงค์จะตั้งอยู่ในตำบลเดียวกัน หรือใกล้เคียงกับที่ตั้ง
ของท่าเรือ ที่นำเข้าน้ำมันดังกล่าว เพื่อเป็นการประหยัดค่าขนส่งและตรงตาม
ทฤษฎีอุตสาหกรรมที่สร้างความเชื่อมโยง

- ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือส่งออกปูนซีเมนต์กับโรงงานผลิต
ปูนซีเมนต์ กระเบื้องและคอนกรีต :

ในแขวงราชบุรีบูรณะเป็นแขวงที่มีโรงงานดังกล่าวมากที่สุดโดย
เฉพาะโรงงานขนาดใหญ่มี 2 โรง และรองลงมาคือแขวงบางโพรงพางมี 11 โรง
นอกจากนี้ยังมีโรงงานดังกล่าวตั้งอยู่ในตำบลสาโรงใต้และตำบลสาโรงเหนือ ซึ่ง

งานแขวงบางวิหิงหา และตำบลสาริงใต้ มีท่าเรือส่งออกหมายเลข 30A และ หมายเลข 10 ซึ่งเป็นของบริษัทปูนซีเมนต์ไทยทั้งสองแห่ง เป็นท่าเรือส่งออกสินค้าดังกล่าวแต่ใน ตำบลบางปะกอก ซึ่งมีโรงงานดังกล่าวเป็นจำนวนมากที่สุด กลับไม่มีท่าเรือส่งออกสินค้าดังกล่าวเลย

- ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือส่งออกคอนเทนเนอร์กับโรงงาน
ห้องเย็น :

ผลิตภัณฑ์จากโรงงานห้องเย็น ได้แก่ อาหารทะเล อาหารสด แช่แข็ง ซึ่งสินค้าดังกล่าวต้องอาศัยการส่งออกโดยใช้คอนเทนเนอร์ ในปัจจุบันมีท่าเรือกรุงเทพ เพียงแห่งเดียวที่เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ ดังนั้น โรงงานห้องเย็นตั้งอยู่ในแขวงคลองเตยและตำบลสาริงใต้ สำหรับตำบลท้ายบ้าน ซึ่งมีจำนวนโรงงานห้องเย็นมากเช่นกันนั้น เนื่องจากอยู่ใกล้ทะเล จึงใช้เวลาในการขนถ่ายวัตถุดิบไม่นานนักที่จะเข้าสู่โรงงาน

- ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือส่งออกธัญพืชกับโรงงานอบพืชและ
ปั้นเมล็ดพืช :

จะเห็นได้ว่าจำนวนโรงงานดังกล่าวใน ตำบลราชบุรีบูรณะมีจำนวนมากที่สุด คือ 19 แห่ง รองลงมาคือ ตำบลบางจาก 7 แห่ง และตำบลบางหญ้าแพรก 13 แห่ง ซึ่งเป็นขนาดใหญ่ถึง 2 แห่ง จะเห็นได้ว่าในตำบลราชบุรีบูรณะ และตำบลบางจาก ต่างก็มีท่าเรือส่งออกธัญพืชอยู่หลายแห่ง แต่ในตำบลบางหญ้าแพรก นั้นไม่มีท่าเรือดังกล่าวเลย แต่ในตำบลสาริงใต้ กลับมีท่าเรือธัญพืชอยู่ถึง 7 แห่ง เช่นเดียวกับ ตำบลทรงคนองและตำบลบางยอ คือในตำบลดังกล่าวไม่มีโรงงานอบพืชและปั้นเมล็ดพืชเลย

6.2.6 ปัจจัยอื่นๆ

ปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเขตท่าเรือต่างๆ ซึ่งมีความสำคัญทั้งในระดับเมืองและระดับภาค นอกจากปัจจัย

ต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีปัจจัยต่างๆ ที่สนับสนุนให้ท่าเรือมาเลือกที่ตั้ง ณ บริเวณดังกล่าวได้แก่

ก. แรงงาน แรงงานที่เข้าในกิจการท่าเรือบริเวณพื้นที่ศึกษาในพ.ศ. 2530 จากรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากท่าเรือซึ่งจัดทำโดยบริษัททิวาวิชัยต่างๆ มีแรงงานจำนวนประมาณ 11,588-12,025 คน เป็นพนักงานประจำประมาณ 3,997 คน คนงานกรรมกร 7,591-8,028 คน ซึ่งเป็นแรงงานไร้ฝีมือ (Unskilled labour) ส่วนใหญ่คนงานเหล่านี้เป็นแรงงานนอกท้องถิ่น คือส่วนใหญ่มาจากจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พนักงานประจำนี้จัดเป็นแรงงานฝีมือ (Skilled labour) มีการศึกษาปานกลางถึงสูง ส่วนใหญ่เป็นแรงงานในท้องถิ่นหรือมาจากกรุงเทพมหานคร ส่วนคนงานกรรมกรมีทั้งที่เป็นคนงานประจำและชั่วคราว

การให้สวัสดิการกับผู้จ้างแรงงาน จากรายงานผลกระทบของท่าเรือต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งบริษัทวิชัยต่างๆ ได้สำรวจและเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ทุกๆ 3 ปี นั้น ปรากฏว่าท่าเรือต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ไม่รวมสวัสดิการรัฐวิสาหกิจของท่าเรือกรุงเทพ ให้สวัสดิการกับแรงงานในด้านต่างๆ ดังนี้คือ

ท่าเรืออู่พิซซึ่งต้องจ้างพนักงานประจำและคนงานกรรมกรทั้งประจำและชั่วคราวจำนวนมากให้ที่พักอาศัย เฉพาะกับพนักงานและคนงานประจำเท่านั้น สำหรับกรรมกรชั่วคราวนั้นต้องอาศัยอยู่ตามบ้านเช่ารายวันที่อยู่บนสะพานใกล้เคียง ค่ายรักษาพยาบาลไม่ว่ากรณีใดๆ จะจ่ายให้เฉพาะพนักงานและคนงานประจำ สำหรับกรรมกรชั่วคราวนั้นจะได้รับค่ายรักษาพยาบาลกรณีที่ได้รับอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการทำงาน โดยพนักงานและคนงานเหล่านี้จะไปรับการรักษาจากรักษาพยาบาลใกล้เคียง ซึ่งมีสัญญากับบริษัทไว้ นอกจากนี้บริษัทยังมีบริการอาหารกลางวันให้กับพนักงานและคนงานทุกคนอีกด้วย

สำหรับทำเรืออื่นๆ ต่างก็มีสวัสดิการเช่นเดียวกัน แต่จะไม่ค่อยมีการจ้างกรรมกรชั่วคราว เนื่องจากต้องใช้อุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงต่างๆ เข้าช่วยมากกว่า .

ข. พลังงาน พลังงานที่ใช้ในทำเรือและคลังสินค้าที่สำคัญคือพลังงานไฟฟ้า และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้า อยู่ใกล้เคียงคือ โรงจักรพระนครใต้ และการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเรือเข้าสู่โรงงานทำเรืออย่างรวดเร็ว จึงเป็นแหล่งดึงดูดให้ทั้งทำเรือและโรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก ไปตั้งอยู่

ค. มีที่ดินอยู่แล้ว ในอดีตสมัยที่การคมนาคมทางถนนยังไม่สะดวก และเป็นที่แพร่หลายเช่นในปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งของผู้คนยังนิยมใช้เส้นทางแม่น้ำลำคลองเป็นหลัก ดังนั้น ที่ดินริมแม่น้ำจึงมีราคาค่อนข้างสูง เนื่องจากอยู่ติดเส้นทางขนส่งอันสำคัญจึงมีการตั้งบ้านเรือน ร้านค้าอยู่ริมน้ำ และบางแห่งก็ได้เปลี่ยนแปลงอาคารเดิมๆ ให้เป็นทำเรือและคลังสินค้าต่อมาในระยะหลัง

สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ ในบริเวณปากแม่น้ำ
เจ้าพระยา

บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีท่าเรือเอกชนและรัฐวิสาหกิจกระจายตัวกันอยู่นั้น เป็นบริเวณที่มีความสำคัญในฐานะที่เป็นธุรกิจภาคบริการที่ทำหน้าที่เป็นประตูเชื่อมโยง ระหว่างแหล่งผลิตในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมจากดินแดนเบื้องหลัง (hinterland) และจากในเขตเมืองใกล้เคียงกับตลาดต่างประเทศอันเป็นตลาดแหล่งใหญ่ที่สำคัญ ในขณะที่เดียวกันหน่วยผลิตดังกล่าวก็ยังเป็นทั้งตลาดของสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศโดยท่าเรือ และคลังสินค้าก็ยังคงทำหน้าที่เป็นประตูผ่าน เช่นกัน แต่ท่าเรือแต่ละแห่งก็จะมีบทบาทต่อหน่วยผลิตและต่อตลาดที่แตกต่างกันไปโดยขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้านั้นๆ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงต่อการกระจายตัวของท่าเรือต่างๆ ในพื้นที่ศึกษานั้นได้แก่สภาพของท่าเรือที่ตั้ง ซึ่งอยู่ติดกับอ่าวไทยเป็นบริเวณที่แม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านโดยทำหน้าที่เป็นเส้นทางสายหลักในการขนส่งสินค้าจำนวนมหาศาล ย่อมจะมีบทบาทหรืออิทธิพลสูงต่อการเลือกที่ตั้งของท่าเรือและคลังสินค้าอันนำไปสู่รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเสริมอื่นๆอีกที่มีผลต่อการสร้างท่าเรือในบริเวณดังกล่าวคือ โครงข่ายเส้นทางคมนาคมมีความเชื่อมโยงถึงกันดีสามารถติดต่อกันถึงกันได้อย่างรวดเร็ว ทั้งระหว่างเมืองและระหว่างภาค นอกจากนี้การที่ที่ดินริมแม่น้ำในอดีตมีราคาไม่สูงก็เป็นแรงดึงดูดอย่างหนึ่งในการสร้างท่าเรือ ส่วนความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับโรงงานอุตสาหกรรมนั้นจะเห็นว่าท่าเรือหลายแห่งมีความยึดโยงต่อกันกับโรงงานอุตสาหกรรม อีกทั้งท่าเรือ และโรงงานอุตสาหกรรมต่างก็มีอิทธิพลต่อกัน เช่น ท่าเรือที่เปิดดำเนินการอยู่แล้ว สามารถดึงดูดให้มีโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องมาตั้งอยู่ใกล้เคียงและกันทางกลับกันก็เช่นเดียวกัน คือ โรงงานอุตสาหกรรมที่เปิดดำเนินการอยู่แล้วอาจดึงดูดให้มีการสร้างท่าเรือเพื่อให้บริการแก่โรงงานในละแวกเดียวกันนั้นด้วย ส่วนบริการพื้นฐานต่างๆ มีความแตกต่างกันคือ พลังงานไฟฟ้านั้น เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (จ.สมุทรปราการ) ดังนั้นจึงได้รับพลังงานไฟฟ้าอย่างทั่วถึง สำหรับแหล่งน้ำแม้ว่าในพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษา



จะอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และ จังหวัดสมุทรปราการ แต่บริการน้ำประปายังถูกแจกจ่ายไปไม่ถึงทั่วถึง จึงยังต้องใช้น้ำบาดาลที่ทำเรือหรือโรงงานอุตสาหกรรมขุดใช้กันเองซึ่งก็มีปริมาณเพียงพอแม้ว่าคุณภาพน้ำจะไม่ดีนัก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมขนถ่ายและเก็บรักษาสินค้า ไม่มีความจำเป็นต้องใช้น้ำบาดาลหรือหากจะใช้น้ำก็ยังสามารถอาศัยน้ำจากแม่น้ำขึ้นมาจากข้างบางส่วน เช่น ในการชำระล้างลานวางสินค้าหรือทำเรือต่างๆที่ปัจจัยเรื่องแหล่งน้ำไม่มีผลต่อการเลือกที่ตั้งทำเรือ

จะเห็นได้ว่า ปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวมีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งทำเรือและคลังสินค้า ประกอบกับความต้องการและความจำเป็นอันเนื่องมาจากปริมาณสินค้าเข้า-ออก ระหว่างประเทศมีจำนวนสูงขึ้นเรื่อยๆ นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน