

บทที่ 5

รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้า
บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ในการศึกษารูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถพิจารณาได้หลายลักษณะ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตัวแปรที่ใช้กำหนดในการศึกษาการกระจายตัว ตัวแปรที่นำมาใช้ในการศึกษาได้แก่ ประเภทของสินค้าและวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ พื้นที่เชิงการปกครองและเชิงภูมิศาสตร์ ระยะเวลาการเปิดดำเนินการ และจำนวนแรงงาน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

5.1 ประเภทของสินค้าและวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

สินค้าต่างๆ ที่ขนถ่ายผ่านท่าเรือมีมากมายหลายชนิดได้แก่ ธัญพืช ผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรม วัสดุก่อสร้างและโลหะ สารเคมี น้ำมันและแก๊ส และสินค้าที่บรรจุคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป นอกจากนี้ท่าเรือและคลังสินค้าประเภทต่างๆ ยังมีระยะเวลาการเปิดดำเนินการและจำนวนแรงงานแตกต่างกัน ซึ่งเมื่อได้ทำการศึกษาในรายละเอียดแล้ว จะทำให้เข้าใจถึงสภาพความเป็นมาในอดีตและสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณดังกล่าวได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

5.1.1 ท่าเรือและคลังสินค้าธัญพืช

จำนวนท่าเรือที่ทำการส่งออกสินค้าธัญพืช โดยเฉพาะ ข้าวสาร, ข้าวโพดในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยานี้ มีทั้งหมด 36 แห่ง ซึ่งนับว่าเป็นท่าเรือประเภทที่มีจำนวนสูงที่สุด โดยกระจายอยู่ทั่วไปตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวนท่าเรือ 36 แห่งนี้ คิดเป็นท่าเรือและคลังสินค้าที่ส่งออกหรือนำเข้าเฉพาะสินค้าธัญพืชเพียงอย่างเดียวจำนวน 19 แห่ง ในขณะที่มีท่าเรือที่ส่งออกธัญพืชควบคู่ไปกับผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรม อันได้แก่ น้ำตาล กากน้ำตาล

มันสาปะหลังอัดเม็ด และน้ำมันพืช โดยมีจำนวนท่าเรือดังกล่าวที่ส่งออกสินค้าทั้งสองประเภทรวมกันเป็นจำนวน 11 แห่ง และสินค้าอัญพีชร่วมกับสินค้าวัสดุก่อสร้างคือ ปูนซีเมนต์ ไม้ มีจำนวน 2 แห่ง เหล็ก และโลหะอื่นๆ (6 แห่ง) สารเคมี (3 แห่ง) โดยในบรรดาท่าเรือดังกล่าวที่มีความหลากหลายของสินค้าที่ส่งออกและนำเข้านั้น มีกิจการท่าเรือ 2 แห่งที่นำเข้าสินค้าถึง 4 ประเภท คือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศุภนาวา (หมายเลข 23A-C) และบริษัททุนพิพัฒน์ จำกัด (หมายเลข 14) ซึ่งท่าเรือและคลังสินค้าทั้งสองแห่งนี้ ต่างก็เป็นกิจการท่าเรือและคลังสินค้าที่ประกอบธุรกิจให้บริการด้านนี้โดยเฉพาะ และยังให้เข้าช่วงจอดสินค้าแก่บริษัทอื่นๆ ด้วย จึงมีความพร้อมที่จะรองรับสินค้าชนิดต่างๆ ได้มาก

ระยะเวลาการเปิดดำเนินการ ท่าเรือ ส่งออกสินค้าอัญพีช โดยส่วนใหญ่แล้วมีอายุมากกว่าท่าเรือ สินค้าชนิดอื่นๆ เนื่องจากข้าวเป็นสินค้าที่ประเทศไทยผลิตได้มากและส่งออกในปริมาณมากมาเป็นเวลานานนับแต่อดีตมาแล้ว ท่าเรือส่งออกอัญพีชที่มีอายุการดำเนินการนานที่สุด คือ ท่าหมายเลข 31 (บริษัทข้าวไทย จำกัด) มีอายุจนถึง 49 ปี ส่วนท่าเรือ ประเภท เดียวกันที่มีอายุไล่เลี่ยกัน ล้วนแต่ตั้งเรียงรายอยู่ติดกันบนเขตราชบุรีบูรณะ จนอดีตท่าเรือ ต่างๆ เหล่านี้ส่งออกสินค้าข้าวโดยมีเรืออัญพีชหรือเรือท้องแบนเป็นพาหนะที่ใช้งานการลำเลียงข้าวไปขึ้นเรือเดินสมุทรที่ปากแม่น้ำหรือบริเวณเกาะสีชังอีกต่อหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีท่าเรือ สินค้าอัญพีชที่อยู่เหนือขึ้นไปในแขวงคลองสานอีกที่เคยเปิดดำเนินการเช่นเดียวกัน แต่เมื่อมีการสร้างสะพานกรุงเทพ และเทคโนโลยีได้พัฒนาขึ้นไปมากเรือสินค้าขนาดใหญ่สามารถเข้ามาในแม่น้ำได้มากขึ้นและเข้ามาเทียบท่ารับสินค้าได้โดยตรง ทำให้ท่าเรือและคลังสินค้าที่ตั้งอยู่ในแขวงคลองสานดังกล่าว ต้องปิดกิจการลง เนื่องจากเรือสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ สำหรับท่าเรือที่เคยส่งออกสินค้าอัญพีชเพียงอย่างเดียวในเวลาต่อมาก็ได้มีหลายแห่งที่เพิ่มศักยภาพในการขนถ่ายสินค้าและให้บริการได้มากขึ้นเพื่อสนองความต้องการของสินค้าที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นและยังเป็นการใช้ประโยชน์จากท่าเรือและคลังสินค้าที่มีอยู่แล้วให้คุ้มค่ามากขึ้น

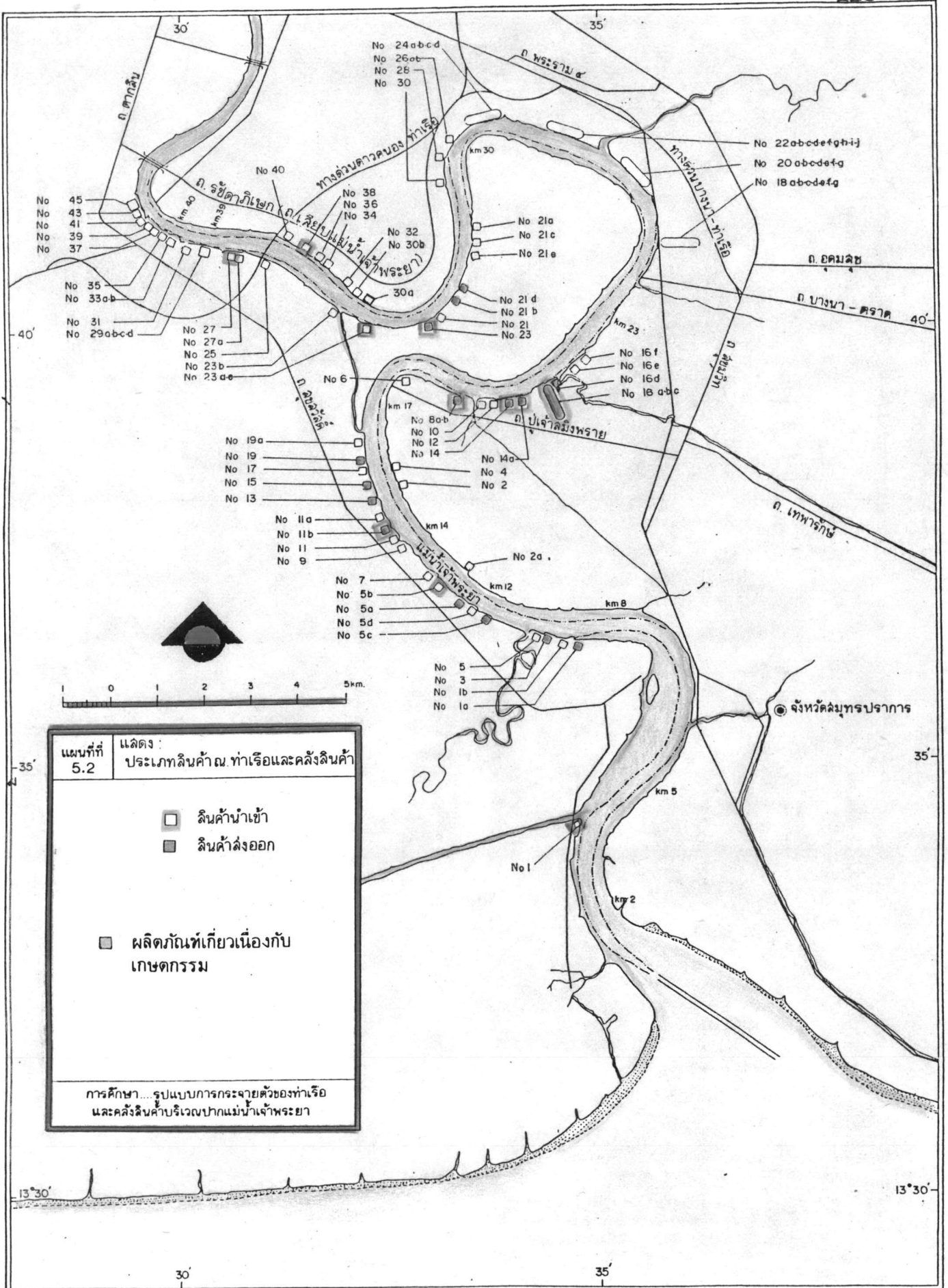
จำนวนพนักงานและคนงาน

จำนวนพนักงานประจำในที่ทำการของท่าเรือสินค้าอู่พิชแต่ละแห่งจะมีจำนวนแตกต่างกันไปตามศักยภาพของกิจการแต่ละแห่ง ส่วนจำนวนคนงานซึ่งนิยมจ้างโดยผ่านผู้รับเหมาส่วนใหญ่จะเป็นคนต่างถิ่นที่เข้ามาหางานทำ การจ้างงานทำเป็นแบบรายวัน มีจำนวนไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าและระยะเวลาในการขนถ่าย โดยทั่วไปท่าเรือสินค้าอู่พิชจะมีความต้องการใช้แรงงานกรรมกรเหล่านี้มากกว่าท่าเรือสินค้าประเภทอื่นอยู่แล้ว เนื่องจากลักษณะการขนถ่ายสินค้าอาศัยบทบาทของอุปกรณ์ทางเทคโนโลยีน้อยมาก หรือบางแห่งก็ไม่มีเลย นอกจากนี้ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าอื่นร่วมด้วย ก็จะมีความต้องการใช้แรงงานเหล่านี้มากขึ้นเช่นกัน

ดังนั้นจึงนับได้ว่า ท่าเรือดังกล่าวก่อให้เกิดการจ้างงานและการกระจายรายได้ที่สำคัญ ท่าเรือแต่ละแห่งจะมีความต้องการแรงงานรายวันเหล่านี้ไม่พร้อมกัน ซึ่งทำให้แรงงานเหล่านี้สามารถหมุนเวียนผลัดเปลี่ยนแหล่งงานไปได้เรื่อยๆ อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าแรงงานชั่วคราวเหล่านี้ไม่ได้รับสวัสดิการอย่างเช่นพนักงานประจำ ที่ได้รับสวัสดิการต่างๆ เช่น บ้านพักคนงาน เงินค่ารักษาพยาบาล และอื่นๆ แรงงานชั่วคราวเหล่านี้จึงมีสภาพความเป็นอยู่ที่ไม่มั่นคงนัก

5.1.2 ท่าเรือและคลังสินค้าสินค้าผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม

ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเกษตรกรรมที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตาลดิบ น้ำตาลทรายขาว และกากน้ำตาล (โมลาส) มันสำปะหลังอัดเม็ด และน้ำมันพืช ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีท่าเรือที่ดำเนินการส่งออกสินค้าดังกล่าวเพียงอย่างเดียว 4 แห่งโดย 3 แห่ง ส่งออกน้ำตาลและกากน้ำตาล โดยอีก 1 แห่งส่งออกมันสำปะหลังอัดเม็ด สำหรับท่าเรือที่ส่งออกสินค้าประเภทดังกล่าวนี้โดยร่วมกับการส่งออกอู่พิชด้วยนั้นมีอยู่ 6 แห่ง ท่าเรือต่างๆที่ส่งออกสินค้าผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมต่างก็ตั้งอยู่ตั้งแต่กิโลเมตรที่ใกล้ปากแม่น้ำที่สุด เรือยเข้ามาจนถึงจน



แผนที่ที่ 5.2

แสดง :
ประเภทลिनค้ำน ทำเรือและคลังลिनค้ำ

- ลินค้ำนำเข้า
- ลินค้ำส่งออก
- ผลิตภัณฑท์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรม

การศึกษา...รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังลिनค้ำบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

พื้นที่เขตบางกะเจ้า ใน ตำบลบางยอ และตำบลทรงคนอง สินค้าประเภทนี้มักใช้ เวลาเก็บรักษาไว้ในโรงตั้งในช่วงระยะเวลาสั้นๆ ไม่เหมือนกับสินค้าธัญพืช ทั้งนี้ เพราะพ่อค้าไม่ต้องรอเก็บเกี่ยวอีกทั้ง เป็นสินค้าที่มีราคาต่ำแน่นอนอยู่แล้วและคุณภาพ ก็ไม่เปลี่ยนแปลงง่าย เมื่อเสร็จสิ้นจากกระบวนการบรรจุ ก็พร้อมจะส่งออกลงเรือ ได้ทันทีเลย และไม่ต้องฉีดสารเคมีป้องกันแมลงและหนู

จากการที่สินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาลส่งผ่านท่อสุญญากาศสูบ จากไซโรลเข้าสู่เรือสินค้าเลย ส่วนมันสำปะหลังจะทำการขนผ่านสายพานลาเลียง โดยมีผ้าพลาสติกคลุมเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิดมลพิษ แก่อากาศในปริมาณที่สูง แต่อย่างไรก็ตามงานการทำความสะอาดเรือชนิดนี้ต้อง ระมัดระวังการหกหล่นของสินค้าประเภทน้ำตาลและมันสำปะหลังที่จะก่อให้เกิดการ เน่าเสียของน้ำ ดังนั้นจึงต้องควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียให้รัดกุมพอเสียก่อนที่จะ ปล่อยลงสู่แม่น้ำ

ระยะเวลาการเปิดดำเนินการของท่าเรือดังกล่าวมีอายุใกล้เคียงกัน คือ ไม่เกิน 20 ปี ท่าเรือสินค้าผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมที่เปิดดำเนินการมา นานที่สุด คือ ท่าเรือหมายเลข 23 คือ เปิดดำเนินการมานาน 21 ปี ส่วนท่าเรือ สินค้าธัญพืชที่เปิดดำเนินการนานรองลงมาคือท่าเรือหมายเลข 13, 14, 19, 21B และ 8 คือมีอายุ 19, 18, 16, 12 ปีตามลำดับ

จำนวนพนักงานและคนงาน

จากการที่ท่าเรือและคลังสินค้าผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรม ใต้น้ำเทคนิธิ์เข้ามาใช้กระบวนการขนถ่ายตลอดจนการบรรจุหีบห่อเป็น ส่วนใหญ่ จึงทำให้มีความจำเป็นในการใช้แรงงานกรรมกรไม่มากเท่ากับท่าเรือ สินค้าธัญพืช อย่างไรก็ตามในบางช่วงเวลาที่ต้องรีบเร่งส่งสินค้า ผู้ประกอบการ บางแห่งอาจมีการว่าจ้างแรงงานชั่วคราวเข้ามาช่วยในการขนถ่ายสินค้าด้วยแต่ก็ เป็นความถี่ในการจ้างงานที่ไม่สูงนักนอกจากท่าเรือที่ให้บริการสินค้าหลายประเภท

รวมกันก็มักจะใช้แรงงานกรรมกรมากและมีความถี่ในการจ้างงานสูงกว่าเพราะมีการหมุนเวียนเข้าออกของสินค้าต่างๆ ในบริเวณท่าเรือมากซึ่งทำให้ต้องอาศัยแรงงานชั่วคราวอยู่เสมอ โดยมีปริมาณความต้องการไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าที่ขนถ่าย

5.1.3 ท่าเรือและคลังสินค้าโลหะและวัสดุก่อสร้าง

ท่าเรือสินค้าวัสดุก่อสร้างประเภทปูนซีเมนต์ซึ่งเป็นการส่งออกไปยังภาคอื่นๆ ภายในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศด้วย มีอยู่เพียง 2 แห่งที่ทำการส่งออกคือ ท่าเรือของบริษัทปูนซีเมนต์ไทยจำกัด โดยมีสินค้าที่ส่งออกเป็นหลักคือ ปูนซีเมนต์และผลิตภัณฑ์เครื่องก่อสร้างโดยเฉพาะที่ท่าเรือหมายเลข 30A ในแขวงบางโพรงพางนั้น ส่งออกวัสดุก่อสร้างดังกล่าวเท่านั้น อีกทั้งบริเวณท่าเรือดังกล่าวยังมีโรงงานบรรจุปูนซีเมนต์ถุงและโรงงานผลิตสินค้าวัสดุก่อสร้างในบริเวณนั้นอีกด้วย ส่วนท่าเรืออีกแห่งของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย (ท่าเรือหมายเลข 10) ซึ่งตั้งอยู่หน้าบางหญ้าแพรกนั้น นอกจากจะส่งสินค้าวัสดุก่อสร้างของบริษัทแล้วยังให้บริการขนถ่ายและเก็บรักษาสินค้าธัญพืชร่วมด้วย เช่น ข้าวสาร, ข้าวโพด, และข้าวฟ่าง เพื่อส่งออกระหว่างประเทศด้วย สำหรับท่าเรือที่มีการนำเข้าปูนซีเมนต์จากจังหวัดอื่นภายในประเทศ คือ ท่าเรือหมายเลข 2 ของบริษัทชลประทานซีเมนต์ จำกัด ซึ่งตั้งอยู่หน้าบางหญ้าแพรก วัสดุก่อสร้างที่ผ่านท่าเรือแห่งนี้คือ ซีเมนต์ผง 3 ชนิด โดยปูนซีเมนต์ดังกล่าวบางส่วนจะถูกบรรจุใส่ถุงกระดาษ อีกส่วนหนึ่งจะถูกเก็บไว้ในไซโลเพื่อขนถ่ายในลักษณะเทกองอีกทีตามที่ลูกค้าต้องการในปริมาณคราวละมากๆ ซึ่ง ณ ท่าเรือของบริษัทชลประทานซีเมนต์นี้ก็มีการส่งออกน้ำมันเกรด A ไปยังโรงงานผลิตซีเมนต์ ที่อำเภอชะอำ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



รายละเอียดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าท่าเรือทั้ง 3 แห่งดังกล่าวต่างก็เป็นท่าเรือและคลังสินค้าส่วนตัวของบริษัทผู้ผลิตสินค้าจากโรงงานเอง ท่าเรือดังกล่าวจึงถูกสร้างขึ้นเพื่อทำหน้าที่ให้บริการเฉพาะสินค้าจากโรงงานของบริษัทเอง ไม่ได้เป็นกิจการให้บริการให้กับนักธุรกิจทั่วไปได้ จึงมีขอบเขตจำกัดในการให้บริการ

สำหรับท่าเรือที่ดำเนินการนำเข้าสินค้าประเภทโลหะนั้น มีอยู่ 2 แห่งที่นำเข้าสินค้าประเภทโลหะเพียงอย่างเดียว คือ ท่าหมายเลข 11A (บริษัทโรงงานเหล็กกรุงเทพ) ในตำบลบางครุ และท่าหมายเลข 6 บริษัทยูเนี่ยนมีทอล ในตำบลบางหญ้าแพรก ซึ่งท่าเรือหมายเลข 6 นี้ ยังมีการส่งออกอลูมิเนียมเซคชั่น (section) ไปจำหน่ายยังต่างประเทศด้วย นอกจากนี้ยังมีท่าเรือหมายเลข 12 (บริษัท เจ.เอส.สตีล) ซึ่งนอกจากจะนำเข้าเศษเหล็กเพื่อผลิตเหล็กเส้นแล้ว ยังนำเข้าก๊าซหุงต้ม แอล พี จี (LPG) และเครื่องอะไหล่รถยนต์เข้ามาด้วย แต่ไม่มีการส่งสินค้าใดๆ ท่าเรือทั้ง 3 แห่ง ที่นำเข้าสินค้าประเภทเหล็กนี้ต่างก็เป็นท่าเรือส่วนตัวของโรงงานผลิตเหล็ก ซึ่งอยู่บริเวณเดียวกันนั่นเอง จึงมีลักษณะเดียวกับท่าเรือปูนซีเมนต์ ในบริเวณท่าเรือขนถ่ายนี้ จะมีโรงงานหลอมเหล็ก, รีดเหล็กและลานกองเศษเหล็ก อยู่ในบริเวณดังกล่าว สำหรับท่าเรือที่ให้บริการขนถ่ายสินค้าหลายประเภทโดยเฉพาะนั้นมีท่าเรือหมายเลข 1, 11A, 11B, 14, 14A, 23A-C, 27A และ 33A-B ที่ให้บริการนำเข้าสินค้าจากพวกเหล็กด้วย แต่ในปริมาณที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือทั้ง 3 แห่งที่กล่าวมาแล้วและไม่มีเรือดocking เหล็ก มีแต่เพียงลานกองสินค้าเพื่อรอการขนถ่ายออกไปในเวลารวดเร็ว อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าการนำเข้าเหล็กชนิดต่างๆ ณ ท่าเรือเอกชนหลายแห่งซึ่งแสดงให้เห็นว่าสินค้านี้มีความต้องการในประเทศเป็นปริมาณสูง

ระยะเวลาการเปิดดำเนินการ

ท่าเรือสินค้าวัสดุก่อสร้างและเหล็กต่างก็มีอายุเปิดดำเนินการใกล้เคียงกัน คือ 16-19 ปี ยกเว้นท่าเรือหมายเลข 30A ที่มีอายุ 8 ปี ส่วนท่าเรือหมายเลข 12 ของบริษัท เจ.เอส.สตีล มีอายุมากที่สุดคือ 19 ปี

จำนวนพนักงานและคนงาน

จะเห็นได้ว่าจำนวนพนักงานประจำที่คอยควบคุมดูแลและคนงานที่ทำการขนถ่ายลาเลียงสินค้า มีจำนวนไม่มากนักเพราะกระบวนการขนถ่ายสินค้าซึ่งมีน้ำหนักมากหรือเป็นสินค้าที่มีลักษณะเทกอง เช่น ปูนซีเมนต์ เศษเหล็ก เหล็กเส้น และเหล็กแผ่นซึ่งต้องอาศัยเครื่องมือทางเทคนิคเข้าช่วย เช่น เครน สายพาน รถบรรทุก 10 ล้อ ดังนั้น จำนวนแรงงานจึงไม่มีความจำเป็นนักในกรณีนี้ ยกเว้นแต่กรณีที่สินค้าบรรจุหีบห่อ เช่น ปูนซีเมนต์ถุง ซึ่งนอกจากจะต้องอาศัยแรงงานในการขนถ่ายสินค้าแล้วยังจำเป็นต้องบรรจุและเย็บปากถุง แต่อย่างไรก็ตามจำนวนแรงงานที่ใช้นี้ก็นับว่ามีจำนวนเฉลี่ยแล้วน้อยกว่า การจ้างงานของท่าเรือสินค้าอู่พีชอยู่มาก

สำหรับคนงานของบริษัทต่างๆ ดังกล่าวส่วนใหญ่มักจะเป็นพนักงานประจำอยู่ในโรงงานผลิตสินค้าซึ่งคนงานในส่วนนี้มีจำนวนสูง เนื่องจากโรงงานดังกล่าวล้วนเป็นโรงงานขนาดใหญ่ และมีบทบาทสำคัญต่ออุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างมาก คนงานเหล่านี้ได้รับสวัสดิการจากบริษัทอย่างพร้อมมูล

5.1.4 ท่าเรือและคลังสินค้าสารเคมี

ท่าเรือที่นำเข้าสารเคมีนั้นมีอยู่ 7 แห่ง และที่นำเข้าสารเคมีร่วมกับสินค้าประเภทอื่นด้วยมี 10 แห่ง ซึ่งสินค้าประเภทอื่นที่นำเข้ารวมกันได้แก่น้ำมันปิโตรเลียม สารเคมี เหล็ก, ไม้ ปุ๋ยเคมี ซึ่งบางแห่งก็มีการส่งออกสินค้าอู่พีชรวมกันท่าเรือเดียวกัน ท่าเรือต่างๆ ที่นำเข้าสารเคมีนั้นเรียงรายอยู่ตั้งแต่จากตำบลปากคลองบางปลากด ตำบลบางจาก ตำบลบางครุ ตำบลบางหญ้าแพรก ตำบลสารรังใต้ เข้ามาเรื่อยจนถึงตำบลทรงคนอง และตำบลบางยอ ในพื้นที่บางกะเจ้า สารเคมีเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมทอผ้า เคมีภัณฑ์ ยารักษาโรค เครื่องใช้พลาสติก ฯลฯ สารเคมีเหล่านี้ต้องสั่งซื้อมาจากต่างประเทศแทบทั้งสิ้นท่าเรือดังกล่าว จำนวน 13 แห่ง เป็นผู้ประกอบการที่จำหน่ายสารเคมีต่างๆ ไปยังลูกค้าทั่วประเทศ ส่วนอีก 4 แห่งเป็นผู้

ประกอบการที่นำสารเคมีผ่านท่าเรือเพื่อใช้ในกิจกรรมการผลิตในโรงงานของตน
เท่านั้น ได้แก่บริษัท รมบิลออลย์ไทยแลนด์ จำกัด (ท่าเรือหมายเลข 23B) บริษัท
มารูเบนี (ท่าเรือหมายเลข 17) บริษัทหิมิตซูบิชิ (ท่าเรือหมายเลข 11) บริษัท
แปซิฟิคพลาสติก (ประเทศไทย) จำกัด (ท่าเรือหมายเลข 1B)

ระยะเวลาการเปิดดำเนินการ

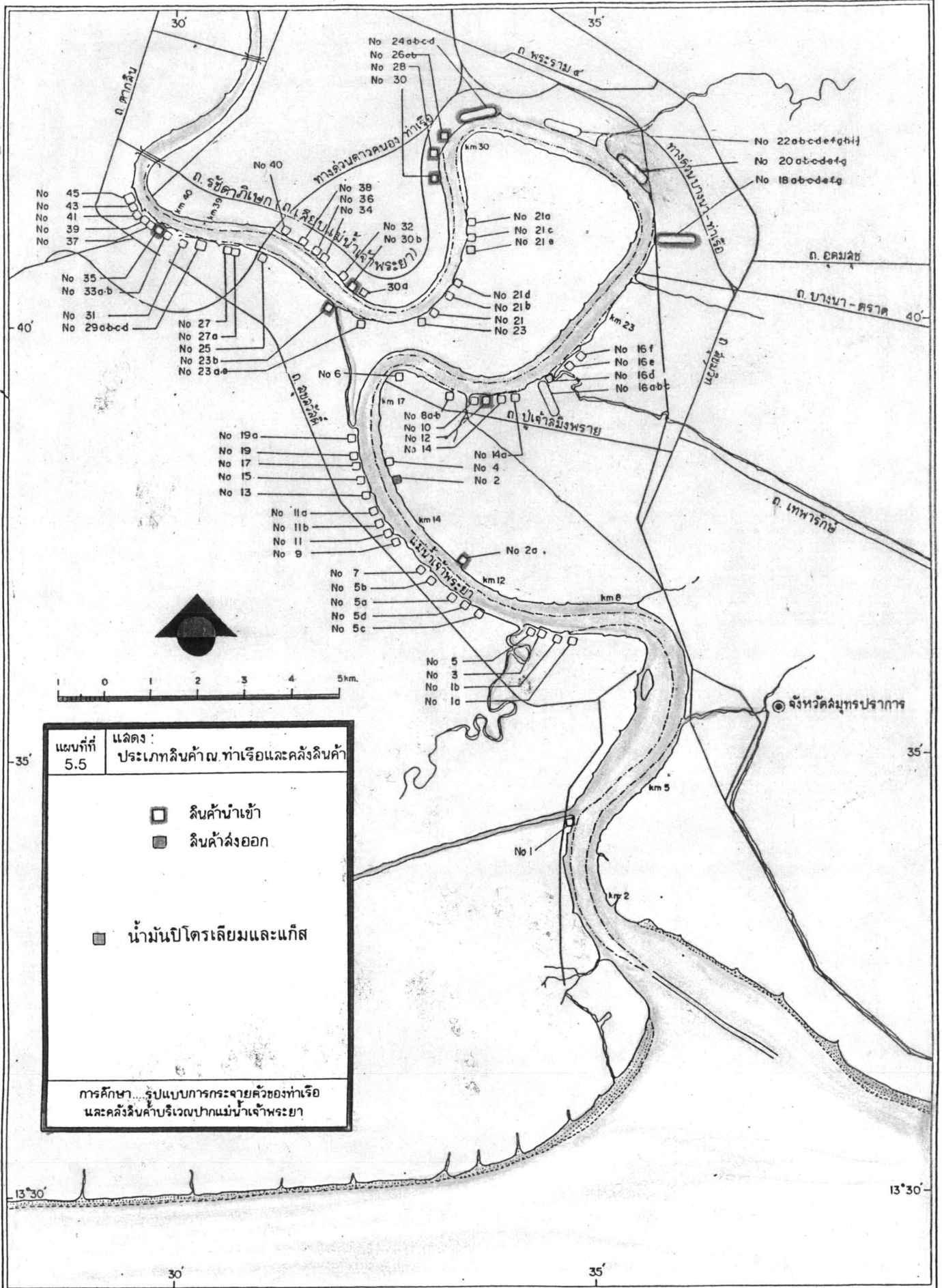
ท่าเรือนำเข้าสารเคมีส่วนใหญ่อุบัติดำเนินการมาในเวลากว่า
เคียงกันคือ 10-15 ปี (ยกเว้นท่าเรือหมายเลข 1B อายุ 5 ปี) ซึ่งเป็นเวลา
เดียวกันกับการเจริญเติบโตของโรงงานอุตสาหกรรมในประเทศ โดยเฉพาะใน
เขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ

จำนวนพนักงานและแรงงานในบริเวณท่าเรือ

เนื่องจากลักษณะของกระบวนการขนถ่ายสินค้าสารเคมีเข้าสู่ท่า
เรือนี้กระทำโดยผ่านระบบท่อความดันเข้าสู่ไซโลเก็บสารเคมีโดยตรงจากเรือ
ซึ่งต้องใช้เวลาและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีประกอบกับความเชี่ยวชาญเพื่อป้องกันมิให้เกิด
เกิดอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการว่าจ้างคนงาน
เพื่อเป็นแรงงานในการขนถ่ายเป็นจำนวนมาก นอกจกัท่าเรือแห่งนี้จะมีการ
การขนถ่ายสินค้าประเภทอื่นรวมอยู่ด้วย ซึ่งเป็นสินค้าชนิดที่ต้องใช้แรงงานคนขนถ่าย
จึงจะมีการว่าจ้างแรงงานกรรมกรเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ บริเวณท่าเรือนำเข้าสินค้า
สารเคมียังไม่มีโรงงานที่ต้องใช้สารเคมีดังกล่าวเป็นวัตถุดิบตั้งอยู่ สารเคมีจะถูก
ขนส่งออกจากไซโลในท่าเรือไปยังลูกค้าโดยผู้ใช้รถบรรทุก ดังนั้นจึงไม่ก่อให้เกิด
การจ้างงานในกิจการดังกล่าวเท่าใดนัก

5.1.5 ท่าเรือและคลังสินค้าน้ำมันปิโตรเลียมและแก๊ส

ท่าเรือดังกล่าวเป็นท่าเรือที่นำเข้าสินค้าประเภทเชื้อเพลิงชนิด
ต่างๆ จากโรงงานกลั่นน้ำมันและโรงงานผลิตแก๊สที่อยู่ในจังหวัดชลบุรี เพื่อส่งให้
ลูกค้าซึ่งกระจายอยู่ทั่วทุกหนแห่งในประเทศไทย ท่าเรือดังกล่าวมีจำนวนทั้งสิ้น 10



แผนที่ที่ 5.5	แสดง : ประเภทลึนค้ำว.ท่าเรือและคลังลึนค้ำ
<p>□ ลึนค้ำนำเข้า</p> <p>■ ลึนค้ำล่งออก</p>	
<p>■ น้ำมันปิโตรเลียมและแก๊ส</p>	
<p>การศึกษา...รูปแบบการกระจายค้ำวของท่าเรือ และคลังลึนค้ำบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา</p>	

ระยะเวลาการเปิดดำเนินการ

ท่าเรือนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและแก๊สที่เปิดดำเนินการมานานที่สุดคือ ท่าเรือหมายเลข 24A-D (บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย) เปิดดำเนินการมานาน 45 ปี รองลงมาคือท่าเรือหมายเลข 26A-B (บริษัทเอสโซ่จำกัด) เปิดดำเนินการมานาน 39 ปี ซึ่งต่างก็เป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลก ส่วนท่าเรือน้ำมันของการปิโตรเลียม หมายเลข 18A-G มีอายุ 11-18 ปี นอกนั้นเป็นท่าเรือที่นำเข้าเชื้อเพลิงดังกล่าวในปริมาณไม่มากนักและไม่ได้นำมาผ่านกระบวนการทางอุตสาหกรรมอีกที่ในโรงงาน จึงไม่ได้เป็นกิจการขนาดใหญ่และมีระยะเวลาเปิดดำเนินการได้ไม่นาน

จำนวนพนักงานและคนงาน

สำหรับพนักงานที่ควบคุมดูแลการขนถ่ายบริเวณท่าเรือมีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งเป็นผู้มีความรู้เชี่ยวชาญในด้านนี้ ส่วนแรงงานชั่วคราวนั้นแทบไม่มีการจ้างงานเลย ทั้งนี้เนื่องจากตลอดกระบวนการขนถ่ายจะอาศัยอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆทางเทคโนโลยีอันทันสมัยอย่างมาก นอกจากการจ้างงานในส่วนที่เป็นโรงงานที่ผลิตผลิตภัณฑ์ต่างๆ จากน้ำมันปิโตรเลียมจึงจะมีจำนวนคนงานมาก

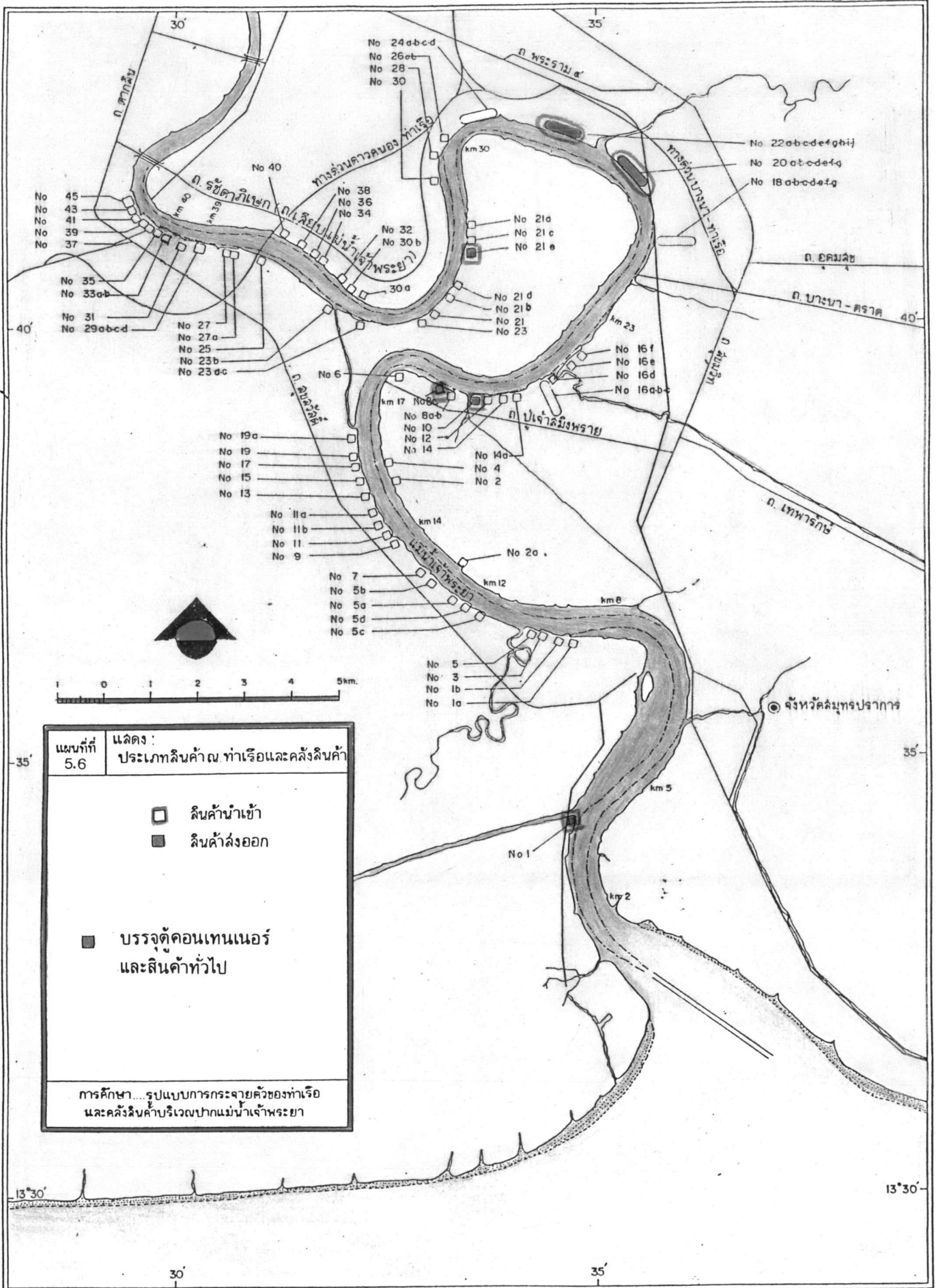
5.1.6 ท่าเรือสินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป

ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ซึ่งดำเนินการโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย อันเป็นรัฐวิสาหกิจ เป็นท่าเรือที่นำเข้าและส่งออกสินค้าที่บรรจุมาในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป ที่มีความสำคัญที่สุดของประเทศและมีระยะเวลาการเปิดดำเนินการมานานถึงประมาณ 48 ปี (ปัจจุบัน พ.ศ. 2530) แต่จากสภาพความแออัดในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและท่าเรือคลองเตย ประกอบกับความต้องการในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป มีแนวโน้มสูงขึ้นมากเรื่อยๆในอนาคต จึงได้มีการอนุญาตจากกรมศุลกากรให้ท่าเรืออื่นในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถเปิดดำเนินการปรับปรุงท่าให้มีความพร้อมสำหรับการเป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป ท่าเรือที่จะเปิด

ดำเนินการดังกล่าวในปี พ.ศ. 2532 นี้ ได้แก่

- ทำเรื่องหมายเลข 21E (โดยบริษัทไทยเดินเรือทะเล ขอเข้าส่วนหนึ่งเพื่อ
ดำเนินการ จากบริษัทแหลมทองคลังสินค้า)
- ทำเรื่องหมายเลข 10 (โดยบริษัทปูนซีเมนต์ไทยจำกัด)
- ทำเรื่องหมายเลข 8C (โดยบริษัทยูไนเต็ดชิปปิง อยู่ในเครือบริษัทเดียวกัน
กับบริษัทยูไนเต็ดฟลาวมิลล์ ที่ดำเนินการทำเรื่อง
หมายเลข 8A-B ก่อนหน้านี้ ทำเรื่องหมายเลข 8C
ได้หยุดดำเนินการใช้ทำเรือมาเป็นเวลานานแล้ว เพิ่ง
จะเริ่มเปิดใช้เพื่อกิจการสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ใน
พ.ศ. 2532 นี้)
- ทำเรื่องหมายเลข 1 (โดยบริษัท C.R.C. จำกัด ทำเรื่องหมายเลข 1 นี้
เคยเป็นทำเรือของชุมนุมสหกรณ์การเกษตร แต่ใน
ปัจจุบันกำลังแบ่งให้บริษัท C.R.C. จำกัด เข้า
ดำเนินการกิจการสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป)

ทั้งนี้ การดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปของบริษัทั้ง 5 แห่งนี้ อยู่ภายใต้ความควบคุมดูแลของกรมศุลกากรและการทำเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การอนุญาตให้เป็นทำเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปนั้น โดยการศึกษาถึงสภาพความพร้อมของโรงตั้ง ลานวางสินค้าและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ และมีรั้วรอบขอบชิด เป็นที่คาดว่า หลังจากที่ทำเรือต่างๆ ดังกล่าวเปิดดำเนินการทั้งหมดแล้ว จะสามารถแบ่งเบาภาระของท่าเรือกรุงเทพลงไปได้มาก และสนองความต้องการของผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปได้เต็มที่



งานนี้จะขอก้าวถึงการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพียงแห่งเดียว เนื่องจากมีความโดดเด่นในการดำเนินงานและการจัดการกับสินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปโดยเฉพาะ และเป็นท่าเรือที่ดำเนินการทั้งนำเข้าและส่งออกสินค้าหลากหลายชนิดและในปริมาณมากที่สุด ดังปรากฏในตารางที่ 5.6

ท่าเรือกรุงเทพ มีหน้าที่ดำเนินงานให้บริการความสะดวกต่างๆ แก่ผู้เข้าท่าเรือในการบรรทุก ขนถ่ายสินค้า และคนโดยสารเรือเดินทะเลต่างประเทศ รับมอบสินค้า ตู้อินค้าจากเรือ เก็บรักษาสินค้า ตู้อินค้า และส่งมอบสินค้า ตู้อินค้า แก่ผู้รับตราส่ง และเจ้าของตู้อินค้า จัดเรือรับและปล่อยเรือในท่า รายละเอียดสินค้าต่างๆ มีดังต่อไปนี้

สินค้าเข้า ส่วนใหญ่ คือ เครื่องเหล็ก เครื่องจักร รถยนต์ ล้อเลื่อน กระจก เคมีภัณฑ์ สุขภัณฑ์ และอื่นๆ ที่บรรจุหีบห่อ ถึงกลมและบรรจุในคอนเทนเนอร์

สินค้าออก คือ แร่พลูอิธ, สัตว์มีชีวิต, สินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำด้วยไม้, เสื้อผ้า, เครื่องหนัง, เครื่องประดับ, อาหารสำเร็จรูป และอื่นๆ

ความเป็นมา

ความคิดในการก่อสร้างท่าเรือให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศได้ริเริ่มมาตั้งแต่ปี 2475 โดยพลเรือโทพระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่เพื่อทำให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก เทียบท่าได้อย่างสะดวกปลอดภัยแทนการจ้างลำ-

เสียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ และเกาะสีชังที่ปฏิบัติกันมาแต่เดิม

สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าที่กรุงเทพฯ แล้วเสนอให้ขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และสร้างท่าเรือที่ทันสมัยที่ตำบลคลองเตย ต่อมารัฐบาลจึงได้จัดตั้ง "คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือ" ขึ้นมีพันเอกพระบริรักษ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ เป็นประธานกรรมการดำเนินการประกวดการออกแบบท่าเรือ

การก่อสร้างเริ่มลงมือในปี 2481 โดยรัฐบาลได้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ขึ้น เพื่อควบคุมการก่อสร้าง การก่อสร้างได้หยุดชะงักไปเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และมาแล้วเสร็จหลังสงครามยุติ ต่อมาในปี 2494 รัฐบาลได้กู้เงินจากธนาคารโลกมาขุดลอกร่องน้ำสันดอนและทางเดินเรือเข้ามาจนถึงท่าเรือคลองเตย และจัดซื้ออุปกรณ์การยกขนสินค้า รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ขึ้น รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ มาดำเนินการโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน

จำนวนพนักงานและลูกจ้าง

จำนวนพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในปีงบประมาณ 2530 มีจำนวน 5,953 คน แยกเป็นพนักงาน 5,905 คน ลูกจ้างประจำ - คน และลูกจ้างชั่วคราว 48 คน ในระหว่างปีงบประมาณ 2526-2530 มีจำนวนพนักงานและลูกจ้าง ดังนี้

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนพนักงานและลูกจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

หน่วย : คน

ปีงบประมาณ	2526	2527	2528	2529	2530
พนักงาน	5,924	5,991	5,997	5,905	5,905
ลูกจ้างประจำ	4	2	1	-	-
ลูกจ้างชั่วคราว	45	35	30	48	48
รวม	5,973	6,028	6,028	5,953	5,953

หมายเหตุ จำนวนพนักงานในปี 2529 เป็นจำนวนพนักงานที่มีอยู่เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2530

ตารางที่ 5.2 สรุปข้อมูลระยะเวลาเปิดดำเนินการและจำนวนพนักงาน
ของท่าเรือประเภทต่างๆ

ส่งออก

<u>ฝั่งตะวันตก</u>	<u>ชนิดสินค้า</u>	<u>ระยะเปิด</u>	<u>เจ้าหน้าที่</u>	<u>คนงาน</u>
<u>หมายเลข</u>		<u>ดำเนินการ</u>	<u>ประจำ</u>	<u>กรรมกร</u>
19 A	ข้าวสาร	12	11	200
21E	ข้าวสาร	6	26	500
29A-B-C	ข้าวสาร	19	20	1000
31	ข้าวสาร	49	8	120

ส่งออก

<u>ฝั่งตะวันตก</u>	<u>ชนิดสินค้า</u>	<u>ระยะเปิด</u>	<u>เจ้าหน้าที่</u>	<u>คนงาน</u>
<u>หมายเลข</u>		<u>ดำเนินการ</u>	<u>ประจำ</u>	<u>กรรมกร</u>
37	ข้าวสาร	31	20	100
41	ข้าวสาร	27	5	100
21A	ข้าวสาร, ข้าวโพด, ถั่ว, มัน	12	50	200
27	ข้าวสาร, ข้าวโพด ถั่วต่างๆ	19	24	60
39	ข้าวสาร, ข้าวโพด ถั่วต่างๆ	40	24	300
43	ข้าวสาร, ข้าวโพด ถั่วต่างๆ	41	8	60
19	ข้าวสาร, น้ำตาลดิบ, โคมลัส	16	4	100
7	ข้าวโพด	23	41	20
9	ข้าวโพด, ถั่ว, แป้งข้าวเจ้า	29	26	120
21D	ข้าวโพด, ปอ, มันเม็ด	7	20	100
1A	น้ำตาลดิบ, โคมลัส	44	44	300
3	น้ำตาลดิบ, น้ำตาลทรายขาว, โคมลัส	13	121	150
13	กากน้ำตาล	19	8	14

21B	มันสำปะหลังอัดเม็ด	12	12	20
	เครื่องตีมบรรจขวด	2	16	35
	รวม		488	3,499

ฝั่งตะวันออก

16E	ข้าวสาร	6	42	400-500
39	ข้าวสาร	40	15	30
40	ข้าวสาร	19	15	150
34	ข้าวสาร, ข้าวโพด	30	6	70-80
16F	ข้าวสาร, ถั่วเขียว, แป้งข้าวเจ้า	4	20	80-100

ฝั่งตะวันออก

10	ข้าวสาร, ข้าวโพด, ข้าวฟ่าง, ปูนซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์เครื่องก่อสร้าง	18	10	300
16D	ข้าวโพด	12	65	20
30A	ปูนซีเมนต์	8	10	70
	รวม		183	1120-1250

นำเข้า

<u>ฝั่งตะวันตก</u>	<u>ชนิดสินค้า</u>	<u>ระยะเปิด</u>	<u>เจ้าหน้าที่</u>	<u>คนงาน</u>
<u>หมายเลข</u>		<u>ดำเนินการ</u>	<u>ประจำ</u>	<u>กรรมกร</u>
1	ปุ๋ยเคมี	44	8	180-200
5A	ปุ๋ยเคมี, น้ำมันเคมี	14	11	5
5D	สารเคมี	4	5	5
1B	สารเคมี	5	4	4
11	สารเคมี	15	38	8

17	สารเคมี	21	6	7
21	สารเคมี	14	15	16
23B	น้ำมันปิโตรเลียม, เคมีภัณฑ์	10	53	-
35	น้ำมันดีเซล	2	15	-
11A	สารเคมี	17	615	-
33A-B	สารเคมี, เหล็กต่างๆ, ไม้	20	-	-
	รวม		770	225-245

ฝั่งตะวันออก

2A	น้ำมันเตา, ดีเซล	8	5	-
18B,G	น้ำมันดิบ	19	370	-
18A,C,D,F,	น้ำมันดิบ	17		
24A-D	น้ำมันดิบ	45	940	-
26A-B	น้ำมันดิบ	39	550	200-300
28	น้ำมันดิบและแก๊ส	24	-	-
30	น้ำมันดิบและแก๊ส	32	-	-
30B	น้ำมันดิบและแก๊ส	4	30	40
12	แก๊ส, อะไหล่รถยนต์, เศษเหล็ก	19	2	-
	รวม		1,897	240-300

นำเข้า-ส่งออก ฝั่งตะวันออก

หมายเลข	ชนิดสินค้าเข้า	ชนิดสินค้าส่งออก	ระยะเปิด	เจ้าหน้าที่	คนงาน
			ดำเนินการ	ประจำ	กรรมกร
2	น้ำมันเตา	ซีเมนต์ผง	16	62	10
6	อลูมิเนียม	เศษเหล็กแผ่น, เศษเหล็กโครงสร้าง	16	48	20
8A-B-C	ข้าวโพด, ข้าวสาร มันสำปะหลังชนิดอัดเม็ด	ข้าวสาลี, ปุ๋ย	12,6	15	520

14	มันสำปะหลังอัดเม็ด กากกรา, กากถั่ว- เหลือง, กากฝ้าย กากมะพร้าว	ปุ๋ยเคมี, แพนเหล็ก เศษเหล็ก, สารส้ม โรซดาแอส, น้ำมัน	18	110	50-150
16A-B-C	ข้าวสาร, น้ำตาล ทรายดิบ กากถั่ว เหลือง, กากน้ำตาล	ปุ๋ยเคมี	10	70	675
20A-G	สินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป		48		
22A-J	สินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป		48	5,953	-
38	ข้าวสาร, ข้าวโพด ถั่วต่างๆ	ปุ๋ยเคมี	24	60	550
	รวม		365	1825	1925

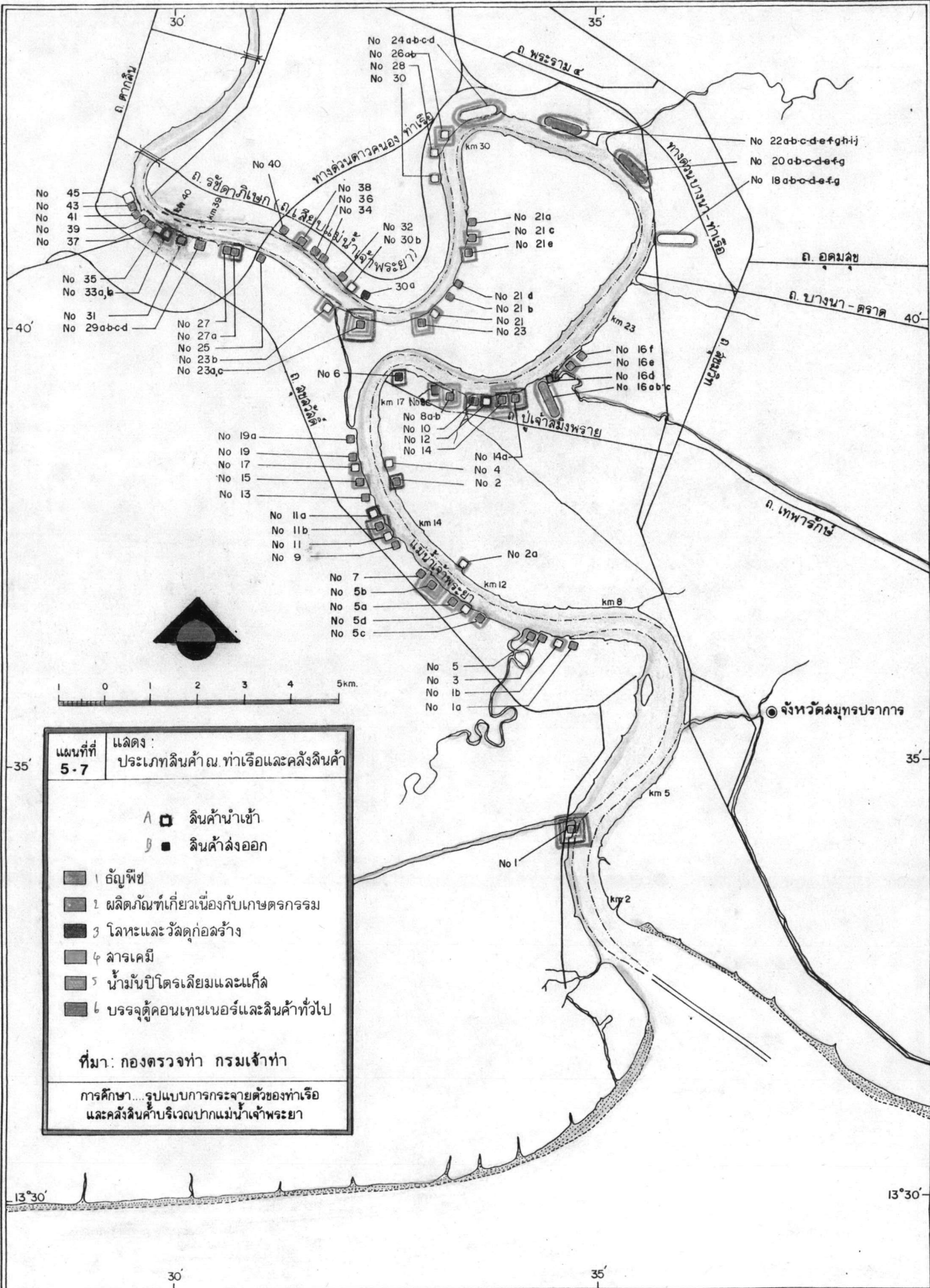
นำเข้า-ส่งออกฝั่งตะวันตก

หมายเลข	ชนิดสินค้านำเข้า	ชนิดสินค้าส่งออก	ระยะเปิด	เจ้าหน้าที่	คนงาน
			ดำเนินการ	ประจำ	กรรมกร
5	ข้าวฟ่าง, ข้าวโพด	ข้าวสาลี	14	415	50-200
5C	ปุ๋ยผสม	กากมะกัก, อลูมิเนียมไตร- ไฮเดรต	10	66	100-150
5B	ข้าวโพด	ข้าวสาลี, โรซดาแอส, ปุ๋ย12		94	35
11B	ข้าวสาร, น้ำตาล	ปุ๋ยเคมี	5	30	30-40 (500-1000)
15	ข้าวสาร, น้ำตาลดิบ	โรซดาไฟ	18	-	-
21C	สารเคมี	สารเคมีเอทานอล	11	14	24

23A,C	ข้าว	บู่, ไม้สัก, เหล็ก, ฟ้าย	11	12	30-50 (200-300)
23	ข้าวสาร, กระจับปี่	บู่, กากแก้ว	21	40	70-80 (600-700)
25	ข้าว, ข้าวโพด ลูกเดือย, ถั่ว	กากแก้ว เหลือง	18	4	65-100
27A	ข้าวสาร	ปลาทูน่า, เหล็กแผ่น, เหล็กม้วน	3	30	500
	รวม		301	1,261-1,368	1,345-2,195

ที่มา : จากการสำรวจและออกแบบสอบถามในปลายปี พ.ศ. 2530 และรายงานการสำรวจทำเทียบเรือสินค้าต่างประเทศ (พ.ศ. 2525) โดยสำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ ท่าเรือบางแห่งไม่สามารถรวบรวมจำนวนพนักงานและกรรมกรที่แน่นอนได้ จึงได้ทำเครื่องหมายวงเล็บเอาไว้



แผนที่ที่ 5-7

แสดง :
ประเภทดินค้ำณ. ท่าเรือและคลังสินค้า

A □ ดินค้ำนำเข้า
B ■ ดินค้ำส่งออก

1 อิฐพีช
2 ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม
3 โลหะและวัสดุก่อสร้าง
4 ลารเคมี
5 น้ำมันปิโตรเลียมและแก๊ส
6 บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป

ที่มา: กองตรวจท่า กรมเจ้าท่า

การศึกษา...รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ
และคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

5.2 การกระจายตัวของท่าเรือในพื้นที่เชิงการปกครองและเชิงภูมิศาสตร์

ท่าเรือสามารถรับเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 500 ตันกรอส ในบริเวณตั้งแต่สะพานกรุงเทพ ถึงปากน้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้ยื่นขอจดทะเบียนไว้กับกรมเจ้าท่าเรียบร้อยแล้วนั้น ในปัจจุบัน (พ.ศ. 2531) มีจำนวนทั้งสิ้น 66 แห่ง (ซึ่งผู้ประกอบการ 1 รายอาจเป็นเจ้าของกิจการท่าเรือและคลังสินค้าหลายแห่งก็มี) โดยคิดเป็นท่าเรือและคลังสินค้าที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ 25 แห่งและในเขตจังหวัดสมุทรปราการ 41 แห่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าจำนวนท่าเรือในจังหวัดสมุทรปราการมีมากกว่าในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนเกือบเท่าตัวทั้งนี้ก็เนื่องมาจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ อันเป็นจังหวัดที่แม่น้ำเจ้าพระยาไหลลงสู่อ่าวไทยและมีความเหมาะสมในการตั้งท่าเรือด้วย (ดูแผนที่ที่ 3.1 ประกอบ)

เมื่อพิจารณาในระดับอำเภอเปรียบเทียบกันแล้วจะเห็นได้ชัดเจนว่าอำเภอพระประแดง มีท่าเรือเป็นจำนวนสูงสุด คือ 32 แห่ง เขตราชบุรีบูรณะ และยานนาวา มีจำนวนเขตละ 11 แห่งเท่ากันซึ่งทั้งสองเขตนี้ต่างก็เป็นเขตที่อยู่ในกรุงเทพฯ ส่วนเขตพระโขนงซึ่งเป็นเขตที่มีพื้นที่มากที่สุดสูงกว่าเขตอื่นๆ ของกรุงเทพฯ มีท่าเรือ 3 แห่ง สำหรับกิ่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์ มีท่าเรือ 8 แห่ง อำเภอเมืองสมุทรปราการเป็นอำเภอที่มีท่าเรือเพียง 1 แห่ง คือ ท่าเรือของโรงไฟฟ้านครใต้ ซึ่งตั้งอยู่ตำบลบางโปรง

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาที่ตั้งของท่าเรือและคลังสินค้าในระดับตำบลหรือแขวงตามประเภทสินค้าแล้ว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 แขวงราชบุรีบูรณะ, แขวงบางปะกอก และแขวงบางโพงพาง

มีท่าเรือส่งออกสินค้าธัญพืชมากที่สุด ท่าเรือประเภทดังกล่าวกระจายอยู่ในแขวงบางปะกอก 6 แห่ง แขวงราชบุรีบูรณะ 3 แห่ง และแขวงบางโพงพาง 5 แห่ง ซึ่งทั้งสามแขวงนี้เป็นแขวงที่มีพื้นที่ติดต่อกันหรือใกล้เคียงกันจึงจัดอยู่ในกลุ่มเดียวกัน ท่าเรือสินค้าธัญพืชในบริเวณดังกล่าวมีจำนวนรวมทั้งหมด 14 แห่ง และเมื่อดูจากแผนที่ที่ 5.7 ก็จะได้เห็นว่าท่าเรือและคลังสินค้าธัญพืชต่างก็ตั้ง

เรียงรายตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงที่กีดลงมาจากสะพานกรุงเทพเป็นระยะทางในช่วง 5 กิโลเมตร (Km.36-Km.41) ในบริเวณท่าเรือประเภทนี้ซึ่งต้องอาศัยแรงงานเป็นจำนวนมากในการขนถ่ายสินค้าตลอดจนการปรับปรุงคุณภาพสินค้ามากกว่าการนำเข้าอุปกรณ์ทางเทคโนโลยี ดังนั้นในบริเวณพื้นที่ข้างเคียงท่าเรือดังกล่าวจึงมีชุมชนที่อยู่อาศัยของผู้ใช้แรงงานเหล่านี้ปรากฏอยู่มากมายโดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นบ้านเช่าชั่วคราว ซึ่งมีสภาพซำดทรุดโทรมและมีแนวโน้มว่าจะมีชุมชนเหล่านี้เกิดขึ้นอีก

สำหรับท่าเรือสินค้าประเภทอื่นที่ตั้งอยู่บริเวณดังกล่าวนี้ได้แก่ ท่าเรือนำเข้าน้ำมันและแก๊ส ซึ่งได้แก่ น้ำมันดีเซล และแก๊สแอลพีจี (LPG) โดยมีจำนวนท่าเรือดังกล่าว 2 แห่ง คือ แขวงบางปะกอก 1 แห่ง และแขวงบางโพธิ์บางอีก 1 แห่ง นอกจากนี้ท่าเรือที่ส่งออกสินค้าธัญพืชในพื้นที่นี้ ยังมีการนำเข้าสินค้าอื่นๆด้วย เช่น ปลาทูน่าแช่แข็ง บัญเคมี กากถั่วเหลือง ไม้แปรรูปและเหล็ก และมีการส่งออกสินค้าชนิดอื่นอีก คือ ปูนซีเมนต์

5.2.2 ตำบลทรงคนอง ตำบลบางยอ ตำบลสำโรงใต้

ท่าเรือและคลังสินค้าบริเวณนี้มีลักษณะของความหลากหลายหลายค่อนข้างสูงกว่าบริเวณอื่น กล่าวคือ มีหลายแห่งที่ดำเนินกิจการทั้งส่งออกและนำเข้าสินค้าประเภทต่างๆ อยู่ในกิจการเดียวกัน โดยมักจะมีการส่งออกสินค้าธัญพืชควบคู่ไปกับสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรม เช่น น้ำตาลทรายดิบ น้ำตาลทรายขาว มันสำปะหลังอัดเม็ด-เส้น ส่วนสินค้านำเข้าก็มีหลายชนิดตามแต่ความต้องการของตลาดและในช่วงเวลาที่ต่างกัน สินค้านำเข้าตามท่าเรือบริเวณดังกล่าวได้แก่ บัญเคมี (มีท่าเรือ 4 แห่งที่รับสินค้าเข้านี้) เหล็ก (แผ่นเหล็ก เศษเหล็ก) และโลหะอื่นๆ (ในบริเวณนี้มีจำนวนทั้งหมด 4 แห่ง) สินค้าผลผลิตทางการเกษตรจากต่างประเทศที่นำเข้า ได้แก่ ฝ้าย กากถั่ว และข้าวสาลี นอกจากนี้ยังมีสินค้านำเข้าจากสาธารณเคมี (จำนวน 5 แห่ง) อย่างไรก็ตามในบริเวณนี้ ก็ยังมีท่าเรือที่ส่งออกสินค้าธัญพืชมากเช่นกัน คือมีจำนวน 7 แห่ง และมีท่าเรือที่ส่งออกผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมมีจำนวนทั้งหมด 7 แห่ง นอกจากนี้ยังมีสินค้านำเข้าอื่นๆ อีกที่ส่ง

ออกแต่ก็มีเพียงไม่กี่แห่งที่มีสินค้าเหล่านี้ผ่านออก ได้แก่ บัญเคมี กระสอบ ปอดิบปูนซีเมนต์ ไม้และอลูมิเนียมเซคชั่น (section)

จะเห็นได้ว่า ทำเรื่องนบรีเวณนี้โดยส่วนๆหุ่มมีประสิทธิภาพนการจัดการกับสินค้าได้หลายประเภท ทาให้มีกาไรใช้ทาเรือและคลังสินค้าอย่างเต็มทีและคุ่มค่า นอกจากนี้ยังมีกาไรใช้ทั้งแรงงานและอุปกรณ์ทางเทคโนโลยีประกอบกันด้วย อนึ่ง สินค้าต่างๆ นบรีเวณนี้ตั้งที่ใดกล่าวมาแล้ว ส่วนๆหุ่มล้วนแต่สามารถก่อให้เกิดความเดือดร้อนและมลภาวะแก่ชุมชนและสภาพแวดล้อมนบรีเวณนี้ได้ง่ายหากขาดความระมัดระวังก็จะก่อให้เกดปัญหาดังกล่าวได้ ซึ่งก็จะมีผลกระทบเสียหายต่อพื้นที่เมืองและระบบนิเวศน์ได้

5.2.3 แขวงช่องนนทรีและแขวงคลองเตย

นบรีเวณนี้มีความสำคัญทางเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างมากเพราะเป็นที่ตั้งของท่าเรือคอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปที่มีความสำคัญอย่างมากนระดับประเทศซึ่งก็คือท่าเรือกรุงเทพ ตลอดจนท่าเรือคลังสินค้านำเข้าน้ำมันและแก๊สรวมทั้งสารเคมีซึ่งมีจำนวนถึง 7 แห่งๆหุ่มๆ

ลักษณะการดำเนินการของท่าเรือและคลังสินค้านบรีเวณนี้จะเห็นได้ชัดเจนว่าอาศัยเทคโนโลยีและอุปกรณ์เครื่องมือนันทันสมัยมาก เพื่อให้เหมาะสมกับประเภทของสินค้าซึ่งมีความเสี่ยงสูง ก่อให้เกดอันตรายได้ง่าย มีมูลค่าของสินค้าสูง และต้องการความรวดเร็วในการขนถ่ายอย่างเต็มที่ สำหรับนบบางท่าเรือ เช่น 24 A-D และ 26 A-B จะมีโรงงานผลิตสินค้าต่อเนื่องและการปรับปรุง บรรจุสินค้าอยู่นบรีเวณเดียวกันนั้นด้วย นอกจากนี้ยังนำเข้าสินค้าประเภทสารเคมีอีกด้วย

จากการที่ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมเป็นสารไวไฟและอาจเกิดเพลิงไหม้ได้ง่าย บริษัทน้ำมันต่างๆ ซึ่งส่วนๆหุ่มล้วนอยู่นบรีเวณเดียวกันนี้ ต่างก็เป็นสมาชิกกลุ่ม Industry Environmental Safety Group (IESG) ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทน้ำมันทั้งหลายมารวมกัน และตกลงช่วยเหลือซึ่งกันและกันนทางด้านบุคคลากรและอุปกรณ์ นกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น (ทั้งจากการรั่วไหลของน้ำมันหรือเกิดเพลิงไหม้)

5.2.4 ตาบอบบางจาก ตาบอบบางครุ ตาบอบบางคลองบางปลาгод ตาบอบบางแหลม ฟ้าผ่า ตาบอบบางหญ้าแพรก และตาบอบบางไร่ปรัง

ท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณพื้นที่นี้ส่วนใหญ่ตั้งเรียงรายทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแนวยาวตั้งแต่กิโลเมตรที่ 16.5 เป็นระยะทางยาว 12.5 กิโลเมตร โดยครอบคลุมพื้นที่การปกครองถึง 6 ตำบลและอยู่ด้านถัดลงมาที่อยู่ใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณนี้เป็นท่าเรือที่นำเข้าสู่สินค้าประเภทสารเคมีเป็นจำนวนมากถึง 9 แห่ง แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนท่าเรือและคลังสินค้าส่งออกอัญพืชในบริเวณนี้ก็มีจำนวนมากเช่นเดียวกันคือ จำนวน 10 แห่ง โดยเป็นอัญพืชประเภทข้าวโพดและถั่วเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ในบริเวณดังกล่าวยังมีท่าเรือส่งออกสินค้าผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมจากพิกัดน้ำตาลทรายขาว น้ำตาลทรายดิบและกากน้ำตาล(โมลาส)รวมอยู่ด้วยเป็นจำนวน 5 แห่ง นอกจากนั้นเป็นสินค้าจากพืชมันสำปะหลังอัดเม็ด มีสิ่งน่าสนใจคือที่ท่าเรือนำเข้าสารเคมีและอัญพืชจะมีการส่งออกหรือนำเข้าปุ๋ยเคมีในบริเวณนี้ 5 แห่ง ส่วนท่าเรือ 2 แห่งในฝั่งตะวันออกที่ส่งออก-นำเข้าเชื้อเพลิงประเภทน้ำมันเตานั้นจากการศึกษาพบว่าเป็นการขนถ่ายเพื่อใช้ในกิจกรรมการผลิตในโรงงาน คือ การผลิตกระแสไฟฟ้า และการผลิตปูนซีเมนต์ มิได้เป็นการขนถ่ายเพื่อนำไปจำหน่ายยังลูกค้ารายย่อยแต่อย่างใด จึงมีปริมาณต่อความถี่และกระบวนการแปรรูปที่ไม่มากนักเมื่อเทียบกับท่าเรือน้ำมันในกลุ่มที่ 3

สรุปจากสภาพทั่วไปดังกล่าวจะเห็นได้ว่าท่าเรือและคลังสินค้าเอกชนในบริเวณพื้นที่ศึกษาประเภทท่าเรือที่มีจำนวนมากที่สุดคือ ท่าเรือส่งออกสินค้าอัญพืช อันได้แก่ ข้าวสาร ข้าวโพด ถั่วต่างๆ มีจำนวน 27 แห่ง, 16 แห่ง, และ 7 แห่ง ตามลำดับ ซึ่งมีทั้งประเภทที่ดำเนินการส่งออกอัญพืชเพียงอย่างเดียว และส่วนหนึ่งก็ประกอบกิจการนำเข้าสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีจากต่างประเทศควบคู่ไปด้วยซึ่งมีจำนวน 8 แห่ง และสินค้าอัญพืชจากต่างประเทศบ้าง ได้แก่ ข้าวสาลี และกากถั่วเหลือง ส่วนท่าเรือส่งออกสินค้าที่มีจำนวนรองลงมาคือท่าเรือส่งออกผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมมีจำนวนทั้งหมด 16 แห่ง นอกจากนี้ยังมีสินค้าอื่นๆ

อีกที่ส่งออกแต่ก็มีเพียงไม่กี่แห่งที่มีสินค้าเหล่านี้ผ่านออก ได้แก่ บุษย์เคมิ กระสอบ
ปอดิบ ปูนซีเมนต์ ไม้และอลูมิเนียม section

สำหรับท่าเรือที่รับสินค้าเข้ามาเข้าที่มีจำนวนมากที่สุด คือสารเคมิ มี
จำนวน 17 แห่ง โดยเฉพาะในบริเวณถัดเข้ามาจากปากแม่น้ำ มีความถี่ของท่า
เรือสารเคมิสูงกว่าบริเวณอื่นๆ รองลงมาคือ ท่าเรือสินค้าน้ำมันและแก๊ส มีจำนวน
11 แห่ง นอกจากนี้ยังมีสินค้านำเข้าประเภทเหล็กและโลหะต่างๆซึ่งนับว่ามีบทบาท
และความสำคัญต่อวงการอุตสาหกรรมเหล็กและอุตสาหกรรมอื่นๆอย่างมาก โดยมี
จำนวนทั้งหมด 10 แห่งซึ่งเกือบทั้งหมดตั้งอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ นอกจากนี้
ยังมีสินค้านำเข้าอื่นๆ ได้แก่ บุษย์เคมิ ธัญพืช ปูนซีเมนต์ผง น้ำมันพืช ไม้ ฝ้าย แต่
มีท่าเรือเพียงไม่กี่แห่งที่มีสินค้าเหล่านี้ผ่านท่าเรือ (รายละเอียดปรากฏตั้งใน
ตารางที่ 5.3)

เมื่อพิจารณาถึงทำเลที่ตั้งของท่าเรือและคลังสินค้า พบว่าท่าเรือในฝั่ง
ตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณและความถี่มากกว่าบนฝั่งตะวันออก คือ ฝั่ง
ฝั่งตะวันตกมีท่าเรือเป็นจำนวน 39 แห่ง ในขณะที่ฝั่งตะวันออกมีท่าเรือเป็นจำนวน
27 แห่ง (รวมถึงท่าเรือกรุงเทพด้วย) กลุ่มของท่าเรือที่อยู่ด้านในสุด (ซึ่งอยู่ใกล้
สะพานกรุงเทพ) เป็นท่าเรือสินค้าประเภทธัญพืช ที่กระจุกตัวกันอย่างหนาแน่นทั้ง
สองฝั่งแม่น้ำ เมื่อถัดออกมาบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับพื้นที่
บางกะเจ้า เป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของท่าเรือและคลังสินค้าน้ำมันและแก๊ส
มาก ส่วนบริเวณคอคอดของพื้นที่บางกะเจ้าและบริเวณริมถนนปู่เจ้าสมิงพรายใน
ตำบลสำโรงใต้มีท่าเรือหลายแห่งที่ดำเนินการขนถ่ายสินค้าทั้งนำเข้าและส่ง
ออกสินค้าหลายชนิดในท่าเรือแห่งเดียวกัน ซึ่งมักจะเป็นท่าเรือประเภทที่ดำเนินการ
การนำเข้าช่วงท่าเรือหรือรับฝากสินค้าไว้จนคลังสินค้าหรือดำเนินการเพื่อ
อุตสาหกรรมของตนเอง ส่วนบริเวณถัดลงมาเป็นแนวยาว จะมีท่าเรือและคลัง
สินค้าตั้งอยู่เรียงรายอยู่บนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา คือในตำบลบางจาก
ตำบลบางครุ และตำบลปากคลองบางปลากด ซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นสินค้าประเภท
สารเคมิและธัญพืชเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนท่าเรือและคลังสินค้าที่ส่งออก-นำเข้าตามชนิดของ
สินค้า ในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ประเภทของ กิจกรรม	ชนิดของสินค้า	จำนวนท่าที่สินค้าผ่าน		รวม
		ฝั่งตะวันตก	ฝั่งตะวันออก	
ส่งออก	ข้าวสาร	17	10	27
	ข้าวโพด, ข้าวฟ่าง	10	6	16
	ถั่ว, พืชไร่, เมล็ดฝ้าย	5	2	7
	น้ำตาลทรายดิบ\ขาว	3	1	4
	กากน้ำตาล (โม่ลอส)	4	1	5
	มันสำปะหลังอัดเม็ด	3	2	5
	ปุ๋ย	2	0	2
	สารเคมี (บางอย่าง)	2	0	2
	น้ำมันเตา	0	1	1
	กากแร่, กากถั่ว, กากฝ้าย	0	0	1
	แป้งข้าวเจ้า, แป้งข้าวเหนียว	0	1	1
	ปูนซีเมนต์	0	2	2
	อลูมิเนียม	0	1	1
	รวม		46	28

ตารางที่ 5.3 (ต่อ)

ประเภทของ กิจกรรม	ชนิดของสินค้า	จำนวนท่าที่สินค้าผ่าน		รวม
		ฝั่งตะวันตก	ฝั่งตะวันออก	
นำเข้า	ข้าวสาลี	2	1	3
	กากถั่วเหลือง	2	0	2
	ปุ๋ยเคมี	4	4	8
	สารเคมี	12	5	17
	โลหะ	6	4	10
	ไม้	1	0	1
	น้ำมัน, แก๊ส	2	9	11
	ฝ้าย	1	0	1
	ซีเมนต์ผง	0	1	1
	น้ำมันพืช	0	1	1
	ปลาทูน่าแช่แข็ง	0	1	1
	รวม	27	23	50

หมายเหตุ : จำนวนท่าเรือดังกล่าวนี้ไม่รวมท่าเรือกรุงเทพเข้าไว้ด้วย เนื่องจากเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ ซึ่งนำเข้า-ส่งออกสินค้าในลักษณะสินค้าทั่วไปและสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์

ก่อนหน้าที่มีการก่อสร้างสะพานกรุงเทพจะแล้วเสร็จได้มีท่าเรือและคลังสินค้าจำนวน 5 แห่งที่จดทะเบียนอยู่ในความควบคุมดูแลของกรมเจ้าท่าและมีเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้าไปรับขนถ่ายสินค้า แต่ปัจจุบัน ท่าเรือทั้ง 5 แห่งนี้ บางแห่งก็เลิกกิจการไป บางก็ขนถ่ายขนปริมาณน้อยโดยใช้เรือเล็กขนถ่ายขึ้นเรือใหญ่อีกทีโดยตัวท่าเรือจะไม่ได้ใช้งานนอกจากตัวคลังสินค้าที่ยังคงใช้ประโยชน์ในการเก็บรักษาโดยเฉพาะสินค้าจากพวกธัญพืช ทั้งนี้ก็เนื่องจากสะพานกรุงเทพ เป็นอุปสรรคงานการเดินเรือผ่านของเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ ประกอบกับร่องน้ำในช่องดังกล่าวเริ่มมีระดับตื้นขึ้นไม่สามารถรองรับเรือสินค้าที่มีขนาดระวางมากกว่า 500 ตัน-กรอส (Ton Gross) ขึ้นไม่ได้ จึงทำให้ต้องปิดกิจการไปโดยปริยาย

5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้า กับกระบวนการเป็นเมืองของกรุงเทพมหานคร

กิจการท่าเรือและคลังสินค้าในกรุงเทพฯ ได้เปิดดำเนินการมาเป็นเวลานานแล้วนับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งประเทศไทยได้ติดต่อค้าขายสินค้าต่างๆ (โดยเฉพาะการส่งออกข้าว) กับต่างประเทศมากขึ้น ท่าเรือและคลังสินค้าในอดีตเริ่มแรกจะเป็นลักษณะท่าเรือขนาดเล็ก กล่าวคือ เรือที่เข้าเทียบท่าจะเป็นเรือขนาดเล็ก เช่น เรือจ๊ะ เรือทองแบน เท่านั้น เนื่องจากในสมัยนั้นยังไม่มีเรือสินค้าขนาดใหญ่อย่างในปัจจุบันที่จะเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยา ส่วนคลังสินค้านั้น ส่วนใหญ่เป็นคลังสินค้าที่ขี้เก็บเข้าเปลือก ข้าวสาร เป็นหลัก ท่าเรือและคลังสินค้าในสมัยแรกๆ ซึ่งล้วนแต่มีขนาดเล็ก จะอยู่ในย่านริมแม่น้ำในตำบลบางกระบือ, ตำบลปากคลองตลาด เป็นต้น โดยอยู่บริเวณรอบนอกของพระบรมมหาราชวัง หรือเกาะรัตนโกสินทร์ เมื่อกาลเวลาผ่านไปชาวตะวันตกได้เข้ามาติดต่อค้าขายและอยู่อาศัยในกรุงเทพฯ มากขึ้น โดยนิยมอยู่อาศัยและทำงานในเขตบางรักและยานนาวาปัจจุบัน ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ถัดลงมาจากเขตชั้นในของเมือง พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณตั้งแต่เขตบางรัก, เขตยานนาวา และเขตคลองสาน จึงเต็มไปด้วยท่าเรือและคลังสินค้าจำนวนมาก ซึ่ง

ประกอบไปด้วย ทำเรือสินค้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจากต่างประเทศ, ทำสะพานปลา ทำเรือส่งออกข้าว เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม เรือที่เข้ามาเทียบท่าเหล่านี้ก็ยังคงเป็นเรือขนาดใหญ่ การขนส่งลำเลียงระหว่างท่าเรือและคลังสินค้ากับเรือเดินทะเล ยังต้องอาศัยเรือขนาดเล็กทำการขนถ่ายสินค้า ณ. เกาะสีชังอีกด้วย ต่อหนึ่ง จนในระยะเวลาต่อมาที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ขึ้นคือประมาณ 500 ตันกรอสขึ้นไปสามารถผ่านเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาได้ จึงมีการตั้งท่าเรือเพื่อนำเข้าสินค้าประเภทน้ำมันปิโตรเลียม และสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไป จากต่างประเทศเข้ามามากขึ้น ภัยกระจุกตัวอยู่ในบริเวณตรงข้ามวัดบางกะเจ้า

รายชื่อท่าเรือและคลังสินค้าในเขตยานนาวาและเขตคลองสาน
(เรียงลำดับจากทิศเหนือลงมาถึงใต้)

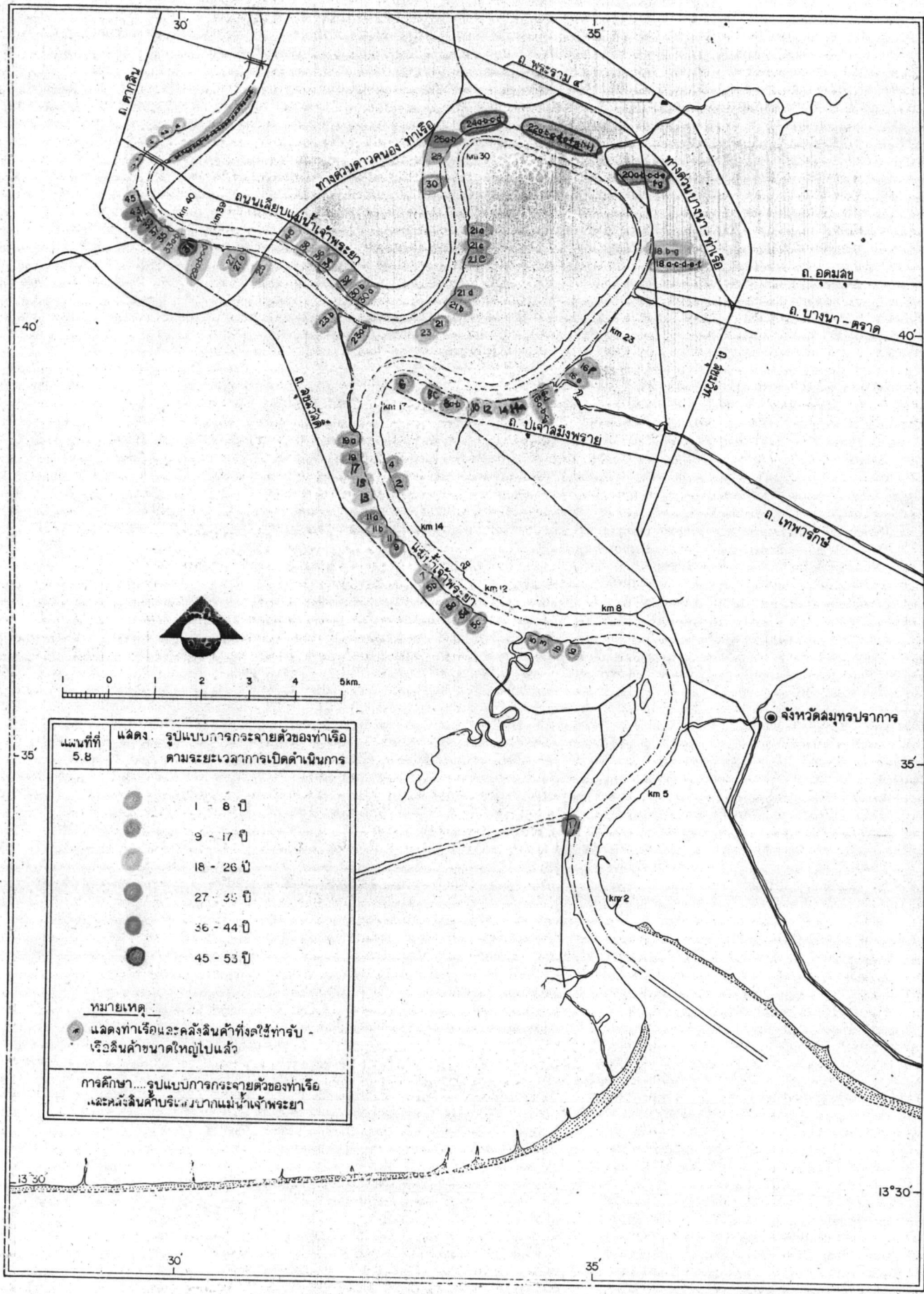
ฝั่งตะวันออก (ในช่่วงกิโลเมตรที่ 45-42 จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา)

1. บริษัทไทยเดินเรือทะเล
2. อู่กรุงเทพ
3. ท่าบริษัทบอร์เนียว
4. ท่าสะพานปลาน้ำจืด
5. ท่าสะพานปลา (ท่าหนึ่ง)
6. ท่าประมุลพลาสติก น้ำเค็ม
7. ท่าสะพานปลา (ท่าใต้)
8. ท่าบริษัทสามัคคีการค้า
9. บริษัทเทพพานิช (2 ท่า)
10. ห้างหุ้นส่วนจำกัด กงเพ็ง (2 ท่า)
11. บริษัทชุนฮวดจัน (ชุนเฮงหลี) (2 ท่า)
12. โรงสีพหลิมเฮงจัน
13. บริษัทบริดิธอนเตียเนวิเกชัน (3 ท่า)
14. บริษัทไทยทนคลังสินค้า

15. บริษัทเรือลําเลียงจำกัด
ฝั่งตะวันตก (ในชวงกิโลเมตรที่ 43.8-41 จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา)
16. บริษัท หวังหลี (5 ท่า)
17. บริษัทอินพองเหลาไมสง (2 ท่า)
18. บริษัทข้าวไทย
19. โรงสีเปงสงเฮง
20. บริษัท อินพองเหลาไมสง

หลังจากที่การสร้างสะพานกรุงเทพฯ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2502 จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งที่ทําให้เรือสินค้าขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไปไม่สามารถแล่นผ่านได้ ประกอบกับร่องน้ำในระยะที่เหนือขึ้นไปจากบริเวณดังกล่าว มีความลึกไม่เพียงพอสำหรับเรือขนาด 2000 ตันกรอสขึ้นไปจะผ่านได้ ดังนั้น ในเวลาต่อมา กิจการท่าเรือที่เคยตั้งอยู่ในเขตนานนาวาและคลองสาย ต่างก็ซบเซาลง ท่าเรือบางแห่งก็กลายเป็นท่าเรือลําเลียงบ้างก็ดำซ้ท่า แต่ยังคงซัดล้างสินค้าอยู่และหันไปการขนส่งโดยรถบรรทุกเพียงอย่างเดียว หรือบางแห่งก็ปิดกิจการลงไปเลยก็มี การซัดที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตนานนาวาที่เคยเป็นย่านท่าเรือและคลังสินค้ามาก่อนนั้น ในปัจจุบันได้ค่อยๆ เปลี่ยนแปลงการซัดที่ดินมาเป็นย่านพาณิชย์กรรมและธุรกิจบริการ เช่น มีอาคารบ้านเรือน ร้านค้า สำนักงานบริษัทและโรงแรม เป็นต้น และยิ่งนานวัน ที่ดินริมแม่น้ำก็จะมีเป็นที่ต้องการสำหรับการลงทุนเชิงธุรกิจมากขึ้น

ส่วนท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณพื้นที่ศึกษา คือตั้งแต่สะพานกรุงเทพฯ ลงไปนั้น จากตารางที่ 5.2 ซึ่งได้สรุปข้อมูลเกี่ยวกับระยะเวลาเปิดดำเนินการ และจำนวนพนักงานของท่าเรือต่างๆ ในปี พ.ศ. 2530 นั้น เมื่อนามาจัดช่วงชั้นของระยะเวลาการเปิดดำเนินการของกิจการแต่ละแห่ง ดังแสดงในแผนที่ที่ 5.8 และสรุปได้ว่าท่าเรือและคลังสินค้าในบริเวณพื้นที่ส่วนใหญ่เปิดดำเนินการเป็นระยะเวลาในช่วง 9-16 ปี มากที่สุด (คือมีจำนวน 21 แห่ง) รองลงมา คือใน



แผนที่ที่ 5.8

แสดง: รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือตามระยะเวลาการเปิดดำเนินการ

●	1 - 8 ปี
●	9 - 17 ปี
●	18 - 26 ปี
●	27 - 35 ปี
●	36 - 44 ปี
●	45 - 53 ปี

หมายเหตุ:
 ● แสดงท่าเรือและคลังสินค้าที่ตั้งใช้สำหรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ไปแล้ว

การศึกษา: รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำพระยา

ช่วง 17-24 ปี (จำนวน 13 แห่ง) และในช่วง 1-8 ปี (จำนวน 13 แห่ง) ตามลำดับ ซึ่งท่าเรือและคลังสินค้าที่เปิดดำเนินการมาตั้งแต่ 1-24 ปีนั้นมีจำนวนที่มากกว่าท่าเรือและคลังสินค้าที่มีอายุค่อนข้างเก่าแก่ คือ ตั้งแต่ 25-49 ปี จำนวนที่แตกต่างกันมากอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ท่าเรือที่เปิดดำเนินการในช่วง 25-49 ปี นั้น มีจำนวนรวมกันทั้งหมดเพียง 14 แห่ง

ทั้งนี้ จากแผนที่ที่ 5.8 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้าโดยพิจารณาตามระยะเวลาการเปิดดำเนินการจะเห็นว่าท่าเรือที่สร้างขึ้นมาในระยะหลังภายในช่วง 24 ปี ที่ผ่านมา จะกระจุกกระจายไปทั่วบริเวณทั้งสองฝั่ง และท่าเรือที่เปิดดำเนินการอยู่ในช่วงเวลา 9-16 ปี โดยมีจำนวนท่าเรือมากที่สุดนั้น มักจะตั้งอยู่ในช่วงถัดออกมาจากด้านในของแม่น้ำมากกว่า ท่าเรือ ที่เปิดดำเนินการมาเป็นระยะเวลาดูค่อนข้างนาน มักจะตั้งอยู่ด้านในของแม่น้ำ คือบริเวณถัดลงมาจากสะพานกรุงเทพฯ ไม่มากนัก (ทั้งในแขวงบางปะกอก และแขวงบางโพธิ์พาง) ตลอดจนบริเวณฝั่งตรงข้ามวัดบางกะเจ้า ซึ่งอยู่ในแขวงช่องนนทรีและแขวงคลองเตย ซึ่งล้วนแต่เป็นท่าเรือน้ำมันและท่าเรือรับสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป แต่อย่างไรก็ตาม ก็มีท่าเรือและคลังสินค้าบางแห่งที่มีอายุเก่าแก่ ตั้งอยู่บริเวณใกล้ปากแม่น้ำมากกว่าด้วย คือ ท่าเรือหมายเลข 1 และหมายเลข 9 เป็นต้น

จากรูปแบบการกระจายตัวตามระยะเวลา ดังที่กล่าวมานั้น จะเห็นว่าเมื่อกาลเวลาเปลี่ยนไปโดยที่เมืองซึ่งเคยมีขนาดไม่ใหญ่โตนักต้องขยายตัวออกไปเรื่อยๆ ตามความเจริญทางเศรษฐกิจและความต้องการงานการایشพื้นที่มากขึ้น เพื่อให้รับกับสัดส่วนจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้จากการที่ราคาที่ดินในเมืองกับตัวสูงชันมากเรื่อยๆ ผู้ประกอบการจึงต้องเลือกลงทุนทำธุรกิจที่ให้ผลตอบแทนสูงและในระยะเวลายันสั้น การก่อสร้างอาคารสูงในพื้นที่เมืองจึงมีความคุ้มทุนกับราคาที่แพงได้มากกว่า เช่น อาคารสำนักงานและที่พักอาศัย โรงแรม เป็นต้น มากกว่าการสร้างเป็นท่าเรือและคลังสินค้าในเขตตัวเมือง ซึ่งจะให้ผลตอบแทนไม่คุ้ม

ลักษณะความเป็นเมืองจึงแผ่ขยายไปยังพื้นที่ที่เคยเป็นเขตชานเมือง ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในทางอาชีพที่ดินและการเคลื่อนย้ายของกิจกรรมต่างๆ ออกไป สำหรับการอาชีพที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในตัวเมืองที่เปลี่ยนเป็นย่านการค้า, ธุรกิจร้านอาหารและโรงแรม มากขึ้น ได้เข้ามาแทนที่ ก่อให้เกิดการเคลื่อนตัวของกิจกรรมท่าเรือและคลังสินค้าลงมาเรื่อยๆ จากที่เคยตั้งอยู่ใกล้ๆ กับตัวเมือง ในปัจจุบันก็ได้ย้ายลงมาอยู่ในด้านใกล้ปากแม่น้ำมากขึ้น และมีแนวโน้มว่า ในอนาคตพื้นที่ริมแม่น้ำจะยังคงเป็นที่ต้องการของธุรกิจท่าเรือและคลังสินค้าเอง การค้าและบริการมากขึ้นต่อไป

5.4 รูปแบบของเรือสินค้า ณ บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ในการพิจารณารูปแบบการกระจายตัวของเรือสินค้าต่างๆ ที่ผ่านเข้า-ออก บริเวณท่าเรือต่างๆ ณ ปากแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถศึกษาได้ใน 3 ส่วน คือ

1. ประเภทและชนิดของเรือสินค้า
2. จำนวนเรือที่ผ่านเข้า-ออก ที่ท่าเรือรัฐวิสาหกิจและเอกชน
3. เส้นทางการเดินทางเรือ และการขนถ่ายขึ้น-ลงเรือ

5.4.1 ประเภทและชนิดของเรือสินค้า

เรือเดินทะเลที่ให้บริการทุกสินค้าทั้งหมด 6 ประเภท หลักๆ ได้แก่

- ก. เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers)
- ข. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Conventional General Cargo Vessels)
- ค. เรือคอนเทนเนอร์ เรือฟีดเดอร์คอนเทนเนอร์ (Container/Feeder-Container Vessels)
- ง. เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น (Reefer Vessels)

จ. เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers)

ฉ. เรือบรรทุกแก๊ส/สารเคมี (Gas/Chemie Carriers)

โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก) เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers)

- สินค้าเทกองแบ่งเป็นชนิดแห้ง (Dry bulk) และ
ของเหลว (Liquid bulk)

เรือชนิดนี้ใช้บรรทุกสินค้าจากพวกธัญพืช และผลิตภัณฑ์
เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมหรือสารเคมี บนเรือชนิดนี้จะไม่มีการติดตั้ง เพราะเป็น
เรือที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อรับสินค้าประเภทเทกองซึ่งมีน้ำหนักมากอยู่แล้ว จึงต้องหลีกเลี่ยง
การติดตั้งอุปกรณ์ที่มีน้ำหนักมาก บางครั้งหากสินค้าที่บรรทุกบนเรือชนิดนี้มีมาก
เกินไปจนทำให้เรือแล่นผ่านสันดอนปากแม่น้ำไม่ได้ จึงต้องแบ่งถ่ายสินค้าเทกองนั้น
ลงเรือโรบี่/เรือเล็ก เพื่อให้เรือลอยขึ้นพ้นร่องน้ำ ฉ. สันดอนปากน้ำได้ วัตถุประสงค์
แล้ว เรือบรรทุกสินค้าเทกองที่เข้าเทียบท่าเอกชน จะมีขนาดไม่ใหญ่นักคือประมาณ
3,000 ตันกรอส เนื่องจากความลึกหน้าท่ามีจำกัด นอกจากนี้ ตามหลักการสร้าง
เรือชนิดนี้จะไม่นิยมสร้างให้มีขนาดใหญ่ถึง 20,000-30,000 ตันมาซี เพราะขาด
ความเหมาะสมของการจัดระวางเรือ เนื่องจากสินค้าจะทับกันมากเกินไป

ข) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Conventional General
Cargo Vessels)

เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า 'เรือบรรทุกสินค้าแบบดั้งเดิม' ใช้
บรรทุกสินค้าที่บรรจุถุง หรือหีบห่อโดยไม่ได้ใส่ตู้คอนเทนเนอร์ ได้แก่ ปุ๋ยบรรจุ
ถุง ข้าวสารบรรจุกระสอบ ปูนซีเมนต์บรรจุถุง เป็นต้น เรือชนิดนี้เป็นเรือที่มีการ
ขนถ่ายด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จะได้รับความนิยม เรือบรรทุกสินค้าทั่วไปแบบดั้งเดิม
ในบริเวณพื้นที่ศึกษามีขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 16,000 เดทเวตตัน เป็นเรือ
ชนิดที่มีเครนติดตั้งอยู่บนเรือ เพื่อช่วยขนถ่ายสินค้าที่บรรจุถุงหรือกระสอบขึ้นสู่เรือ

รูปที่ 5-1 แสดงเรือประเภทต่างๆ ที่เข้ามาในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา



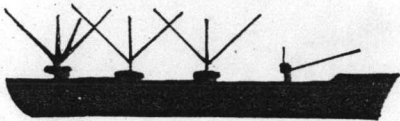
เรือบรรทุกแก๊ส

GAS CARRIERS



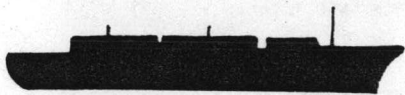
เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น

REEFER VESSELS



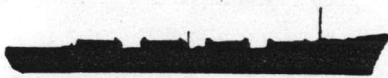
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป

GENERAL CARGO VESSELS



เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

CONTAINER VESSELS



เรือบรรทุกสินค้าเทกอง

BULK CARRIERS



เรือบรรทุกน้ำมัน

OIL TANKERS

ที่มา : นิตยสารการทำเรือ ฉบับที่ 45 พ.ศ. 2528

ค) เรือฟีดเดอร์คอนเทนเนอร์ (Feeder-Container Vessels)

เป็นเรือที่จะคอยขนถ่ายสินค้าส่งต่อ หรือรับสินค้า จากเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ณ ท่าเรือสิงคโปร์อีกทีหนึ่ง เรือฟีดเดอร์ที่เข้าชุกอยู่ กันในปัจจุบันเป็นเรือขนาด 200-300 ตู้ (T.E.U.)

ง) เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น (Reefer Vessels)

ส่วนใหญ่มักจะเทียบที่ท่าเรือคลองเตยเท่านั้น บรรทุก อาหารแช่เย็นต่างๆ เช่น ผัก ผลไม้ อาหารทะเล เนื้อสัตว์ต่างๆ เป็นต้น

จ) เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers) และ

ฉ) เรือบรรทุกแก๊ส/สารเคมี (Gas/Chemie Carriers)

เป็นเรือที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่กว่าเรือประเภทอื่น มีเครื่องมือกลไกที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงในการควบคุมการขนถ่าย อดยผ่านท่อสูบ อีกทั้งยังต้องมีระบบควบคุมความปลอดภัย เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยง อันตรายสูง

5.4.2 จำนวนเรือที่ผ่านเข้า-ออกที่ทำรัฐวิสาหกิจและเอกชน

จำนวนเรือที่ผ่านเข้า-ออก ในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยานั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ตามท่าหรือหลักผูกเรือที่จอดได้ดังนี้

ก) ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)

ข) หลักผูกเรือกลางน้ำ และท่อนผูกเรือ¹ คือ

¹ หลักผูกเรือกลางน้ำและท่อนผูกเรือ เป็นบริเวณที่อยู่กลางลำน้ำเจ้าพระยา ซึ่งเรือสินค้าสามารถทำการจอดเพื่อรอรับหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากหรือลงสู่เรือเล็กอีกต่อหนึ่ง ทั้งนี้โดยคำสั่ง/การอนุญาตจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เนื่องจากขนาดความลึกน้ำท่าบางแห่งมีจำกัดหรือในเวลาที่ทำเรือมีความคับคั่งแออัด เรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ทันที จึงต้องจอดตรงหลักผูกเรือหรือท่อนผูกเรือดังกล่าวซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั่นเอง

- หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย
- หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ
- ท่อนผูกเรือสาธูประดิษฐ์

ค) ทำเรือเอกชน และทำเรือบริษัทไทยเดินเรือทะเล

ทำเรือเอกชนนั้นเป็นทำเรือที่สร้างขึ้นโดยเอกชนในรูปแบบบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนจำกัดต่างๆ ทั้งที่ให้บริการขนถ่ายและเข้าเก็บรักษาสินค้าโดยตรงและทำเรือที่เป็นส่วนหนึ่งของกิจการโรงงานอุตสาหกรรมโดยสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ขนถ่ายวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานหรือส่งผลิตภัณฑ์ไปจำหน่ายยังตลาดภายในและภายนอกประเทศ ซึ่งทำเรือชนิดหลังนี้บางแห่ง ได้มีการแบ่งให้บริการขนถ่ายทำเรือขนถ่ายและเข้าจอดเพื่อเก็บรักษาสินค้า จากพ่อค้ารายอื่นด้วย

ส่วนทำเรือของบริษัทไทยเดินเรือทะเลนั้น (ทำเรือหมายเลข 33 AB และ 21E) เป็นทำเรือที่ดำเนินการในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ จนปัจจุบันได้รับอนุมัติจากการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ทำเป็นทำเรือส่งออกสินค้าคอนเทนเนอร์ได้เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของทำเรือกรุงเทพ(คลองเตย)ซึ่งได้เริ่มดำเนินการในวันพุธที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2532 นี้

จำนวนเรือ

จำนวนเรือที่เข้ามาในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อนำสินค้าเข้ามายังท่าเรือต่างๆ และ/หรือ เพื่อมารับสินค้าส่งออกจากท่าเรือต่างๆ เช่นกันนั้นมีขนาดแตกต่างกันไปและมีจำนวนต่างกันไปในแต่ละกลุ่มท่าเรือและในแต่ละปี ตามรายงานประจำปีของการทำเรือแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2529 - 2530 ดังแสดงในตารางที่ 5.4 ต่อไปนี้

ตารางที่ 5.4 แสดงเปรียบเทียบจำนวนเรือตามขนาดตันสุทธิที่เข้ามายังปากแม่น้ำเจ้าพระยาในปี พ.ศ. 2529, 2530

ขนาด	ณ ท่าเรือคลองเตย		ณ ท่าเรือเอกชน		ณ หลักรุกเรือกลางน้ำซึ่งมาเรือ เปล่าหรือบรรทุกเพียงไม้เต็มลำเรือ				รวม							
	2529	2530	2529	2530	2529	2530	2529	2530	2529	2530						
N.R.T.	จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน	N.R.T. จำนวน						
1-500	9	2,449	10	2,681	73	26,683	137	42,105	29	10,944	15	4,519	111	40,076	162	49,305
501-1500	118	135,696	134	137,516	122	108,670	164	151,383	59	70,159	47	49,385	299	314,525	345	363,384
1501-2000	209	366,513	145	258,588	151	268,605	170	300,344	124	221,227	60	105,335	484	856,345	375	664,267
2001-3000	578	1,444,448	533	1,339,152	142	342,247	174	413,991	131	322,849	83	197,614	851	2,109,544	790	1,950,757
3001-4000	217	780,577	293	1,038,638	30	146,987	38	130,080	72	254,125	44	155,472	319	1,181,689	375	1,324,190
4001-5000	244	1,114,093	295	1,345,950	26	114,601	30	133,950	85	385,481	68	306,483	355	1,614,175	393	1,786,383
5001-6000	125	677,936	208	1,139,061	26	147,547	27	151,240	122	670,885	77	416,480	273	1,696,368	312	1,706,781
6001-7000	137	869,952	108	690,496	16	101,539	36	229,258	155	992,969	144	924,243	308	1,964,460	288	1,843,997
Over 7000	64	577,517	93	850,885	125	1,375,410	184	2,087,201	198	1,670,246	128	1,118,406	378	3,623,173	405	4,056,492
รวม	1701	5,969,181	1819 ¹	6,822,967	711	2,632,289	960	3,644,552	966	4,598,885	666	3,277,937	3378	13,200,355	3445	13,745,456

หมายเหตุ : ¹ ไม่รวมเรือต่างๆ ที่จอดทอดสมอที่หลักรุกเรือกลางน้ำ หรือเรือลาเลี้ยงที่จอดขนถ่ายสินค้าที่เกาะสี่ซั้ง
 N.R.T. = NET Registered Ton : น้ำหนักเรือที่คิดเฉพาะส่วนที่เอาไว้วางบรรทุกสินค้า

เมื่อเทียบสัดส่วนของจำนวนเรือในขนาดระวางตั้งแต่ 501 ถึง 7,000 ตันสุทธิ (N.R.T.) แล้ว จะเห็นได้ว่าที่ทำเรือคลองเตยมีเรือที่มีขนาดระวางดังกล่าวซึ่งจัดเป็นเรือขนาดปานกลางถึงขนาดใหญ่ปานกลาง เข้าจอดมากกว่าโดยเฉลี่ยที่ทำเอกชนและที่หลักผูกเรือกลางน้ำ หรือท่นจอดเรือกลางน้ำ

หากพิจารณาจำนวนเรือตามขนาดระวางในเชิงที่ตั้งแล้ว จะเห็นได้ว่า นอกจาก ณ. ทำเรือคลองเตยจะเป็นจุดสำคัญที่มีความถี่ของเรือเข้าจอดสูงกว่าบริเวณอื่นๆ แล้ว บริเวณกลางแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ตรงกับท่าเรือคลองเตย ยังมีหลักผูกเรือกลางน้ำสำหรับให้เรือสินค้าจอดเพื่อรอคิวเข้าเทียบท่าเรือคลองเตย หรือ/และทำการขนถ่ายสินค้าข้างลำ (seaside) แม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณดังกล่าวซึ่งอยู่ตรงข้ามกับพื้นที่บางกะเจ้าตามแนวโค้งจึงเป็นบริเวณที่มีความคับคั่งแออัดของเรือสินค้าขนานานาชนิด

สำหรับจำนวนเรือทั้งหมดที่ผ่านเข้ามาในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยาใน พ.ศ. 2529 และ พ.ศ. 2530 มีจำนวนตัวเลขใกล้เคียงกันคือ 3,378 เที่ยว (พ.ศ. 2529) และ 3,445 เที่ยว (พ.ศ. 2530) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในปี พ.ศ. 2530 มีจำนวนเรือที่เข้ามาเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเล็กน้อย ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดของการเป็นท่าเรือแม่น้ำ จึงทำให้ในช่วงเวลาต่อมาถึงจุดอ้อมตัวที่จะรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ หรือในปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้นก็ตาม

จำนวนเรือและขนาดเรือที่เข้าเทียบท่าเรือ

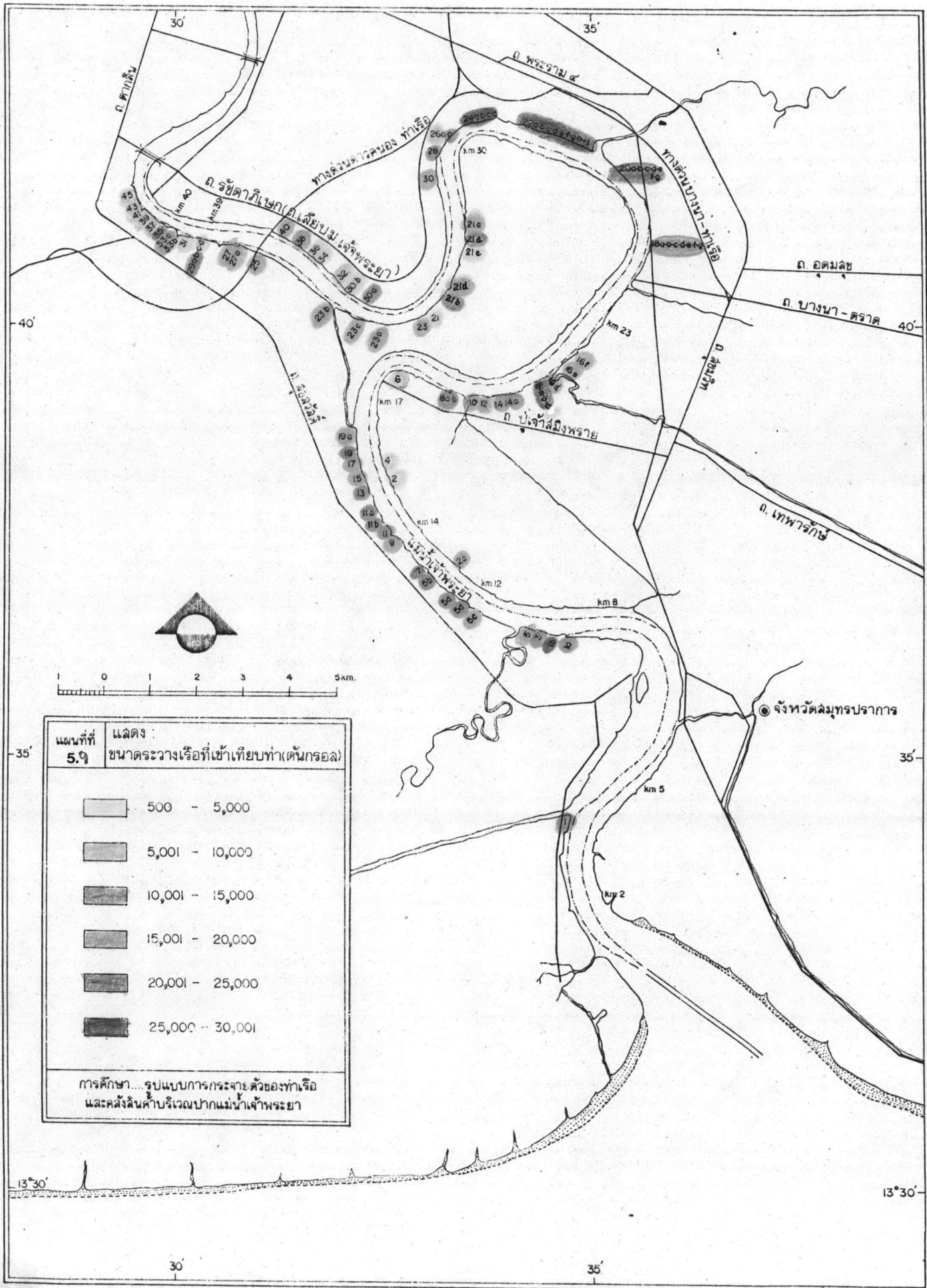
จากการรวบรวมข้อมูลจากรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของท่าเรือที่ทำเรือแต่ละแห่งจัดทำเสนอต่อกรมเจ้าท่าและสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ นั้น ประกอบกับแบบสอบถามที่ส่งทางไปรษณีย์ไปยังผู้ประกอบการแต่ละแห่ง ทำให้ทราบจำนวนท่าเรือตามขนาดของระวางเรือที่เทียบท่าแต่ละแห่ง และสามารถจัดกลุ่มท่าเรือตามขนาดระวางเรือได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.5 แสดงจำนวนเรือตามขนาดระวางที่เข้าเทียบท่าเรือเอกชน

ขนาดระวางเรือ (ตันกรอส/Tg.) (Ton Gross)	จำนวนท่าเรือ
500 - 5,000	17
5,001 - 10,000	24
10,000 - 15,000	6
15,001 - 20,000	18
20,001 - 25,000	3
25,001 - 30,000	1
รวม	69

หมายเหตุ : จำนวนรวมของท่าเรือในตารางมากกว่าจำนวนกิจการท่าเรือตามผู้ประกอบการ เนื่องจากบางกิจการมีท่าเรือ Jetty มากกว่า 1 แห่ง

จากตัวเลขตามตารางที่ 5.5 จะเห็นได้ว่า เรือที่เข้าเทียบตามท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่มีขนาดระวางไม่มากนัก คือ อยู่ระหว่างตั้งแต่ 500-10,000 ตันกรอสเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้เรือที่มีขนาดใหญ่ขนาดระวาง 15,001-20,000 ตันกรอส ก็มีท่าเรือหลายแห่งที่มีเรือขนาดดังกล่าวเข้าเทียบท่าเรืออยู่ สำหรับเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่กว่านี้คือ 20,001 ตันกรอสขึ้นไปที่เข้าเทียบท่าเอกชน มีจำนวนเพียงไม่กี่แห่ง ซึ่งจะเป็นท่าเรือน้ำมัน สารเคมีและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับการเกษตรกรรม ที่เป็นท่าเรือขนาดใหญ่



แผนที่ที่ 5.9

แสดง :
ขนาดระวางเรือที่เข้าเทียบท่า (ตันกรอล)

	500 - 5,000
	5,001 - 10,000
	10,001 - 15,000
	15,001 - 20,000
	20,001 - 25,000
	25,001 - 30,001

การศึกษา...รูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ
และคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

5.4.3 เส้นทางเดินเรือและการขนถ่ายขึ้น-ลงเรือ

จากการที่ทำเรือต่างๆ ในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นท่าเรือแม่น้ำซึ่งมีท่าเรือน้ำลึก เรือที่เข้ามาจึงต้องแล่นผ่านร่องน้ำซึ่งมีความลึกเพียง 8 เมตรและลักษณะของลำน้ำไม่กว้างนัก คือโดยเฉพาะ 100 เมตร ในทางตรง และ 200 เมตร ในทางโค้ง (เพื่อให้เรือสวนกันได้ด้วยสะดวก) อีกทั้งลักษณะของลำน้ำยังมีความคดเคี้ยวสูง ลักษณะต่างๆดังกล่าวจึงมีผลทำให้ศักยภาพในการรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ซึ่งมีความลึกเกิน 27 ฟุต ผ่านได้สะดวกจึงมีจำกัด ประกอบกับการที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยาก็อยู่นอกสายการเดินเรือโลกดังนั้นสายการเดินเรือจึงต้องให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เทียบจอดตามท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐานในแถบภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ สิงคโปร์ ฮองกง และญี่ปุ่น การขนส่งสินค้าขึ้น-ลงกับท่าเรือที่ปากแม่น้ำเจ้าพระยานั้น จะใช้เรือพีคเดอร์ซึ่งมีขนาดเล็กกว่าเรือเดินสมุทรเพื่อทำหน้าที่แฉะเข้ามาในอ่าวไทยเพื่อไปรับส่งสินค้า ณ ท่าเรือในแม่น้ำ

กรณีของสินค้าประเภทน้ำมัน เรือขนถ่ายน้ำมันดิบซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ของบริษัทน้ำมันบางแห่งจากต่างประเทศ จะเข้ามาจอดเทียบท่าเรือถึงโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันที่ อ่าวเภอศรیرาชา จังหวัดชลบุรี จากนั้นน้ำมันที่กลั่นแล้วจะถูกบรรทุกโดยเรือน้ำมันขนาดย่อม เข้าสู่ท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนเรือสินค้าเทกองบางชนิดและสินค้าประเภทสารเคมีนั้น ส่วนมากจะใช้เรือ bulk carrier โดยตรง ไม่ต้องทำการขนถ่ายที่ประเทศสิงคโปร์อีก

ดังได้กล่าวมาแล้วในเชิงอรรถที่ 1 ของหัวข้อ 5.4.2 ถึงหลักผูกเรือกลางน้ำ ซึ่งเป็นของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้เนื่องมาจากความลึกหน้าท่าเรือบางแห่งมีจำกัด หรือความคับคั่งแออัด ณ ท่าเรือ จึงทำให้เรือสินค้าส่วนหนึ่งต้องจอดทอดสมอที่หลักผูกเรือกลางน้ำเพื่อรอการขนถ่ายสินค้าลงหรือขึ้นจากเรือเล็ก (เรือลาเลียง) หรือมิฉะนั้นบางกรณีก็จะมีการขนถ่ายขึ้นหรือลงเรือเล็กด้วยความจำเป็นดังต่อไปนี้คือ

- เรือที่มีขนาดเรือผ่านร่องน้ำได้ แต่มีสินค้าไม่มากนักถ้าเข้ามาจะเสียค่าใช้จ่ายสูงจึงใช้วิธีขนถ่ายสินค้าจากเกาะสี่ซังลงเรือลาเลียงเข้าท่าเรือในกรุงเทพฯ
- เรือใหญ่ที่ไม่สามารถผ่านร่องน้ำได้จะขนถ่ายทางเรือลาเลียงระหว่างเกาะสี่ซังถึงกรุงเทพฯ
- เรือที่บรรทุกสินค้ามาแต่ระวางไม่สามารถผ่านร่องน้ำได้ต้องระบายสินค้าลงเรือลาเลียงนอกสันดอนเสียส่วนหนึ่งให้เรือเบาจึงนำเรือเข้าเทียบท่าในกรุงเทพฯ
- การขนถ่ายสินค้านี้ระหว่างเรือเล็กกับเรือใหญ่นี้เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ซึ่งที่จริงแล้วอัตราค่าขนส่งของเรือใหญ่จะถูกกว่าเรือเล็กแต่ด้วยข้อจำกัดดังกล่าวมาแล้วข้างต้นจึงทำให้ไม่สามารถบรรทุกด้วยเรือขนาดใหญ่ได้โดยตรง

นอกจากนี้ประสิทธิภาพการจัดการท่าเรือในการให้บริการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือที่เป็นไปอย่างรวดเร็วและขนถ่ายได้คราวละมาก ๆ จะทำให้ตัวแทนเรือหรือบริษัทเรือสามารถลดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายและลดเวลาการแวะเทียบท่าของเรืออันเป็นผลให้ค่าระวางเรือถูกลง แต่ถ้าท่าเรือดำเนินการอย่างขาดประสิทธิภาพก็อาจมีผลทำให้เรือต้องเสียเวลาที่ท่าเรือมากโดยเปล่าประโยชน์ บริษัทเรือจึงต้องคิดค่าระวางเพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยการเสียเวลาซึ่งนำไปบวกอยู่ในราคาสินค้านั่นเอง อันเป็นภาระแก่ประชาชนของประเทศในที่สุด

5.5 รูปแบบของสินค้าน้ำเข้า-ส่งออก

5.5.1 ปริมาณสินค้า น้ำเข้า-ส่งออก

โดยทั่วไป บทบาทของท่าเรือรัฐวิสาหกิจและเอกชนจะแตกต่างกันซึ่งเห็นได้ชัดจากปริมาณสินค้าน้ำเข้าหรือส่งออก กล่าวคือ ท่าเรือรัฐวิสาหกิจ (ท่าเรือกรุงเทพฯ) ท่าหน้าที่หลักในการนำเข้ามาสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่เข้ามาในลักษณะ

แผนภูมิที่ 5-1

สินค้าเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ (ท่าคลองเตย) ท่าเอกชน

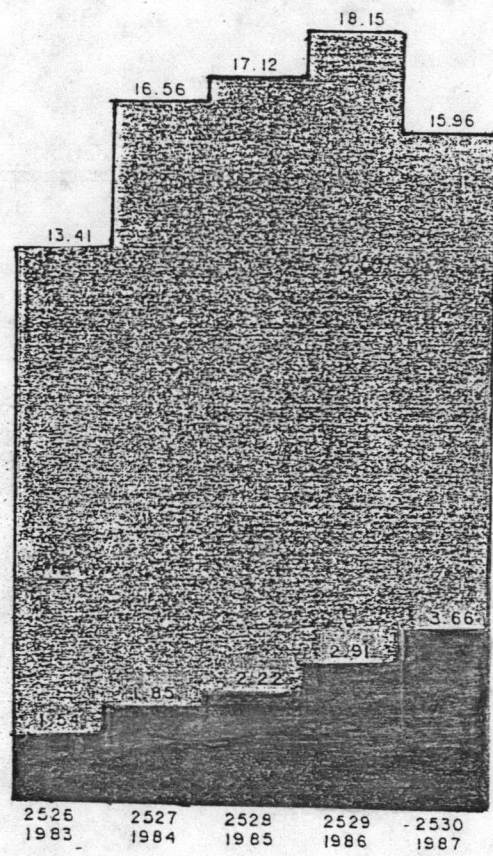
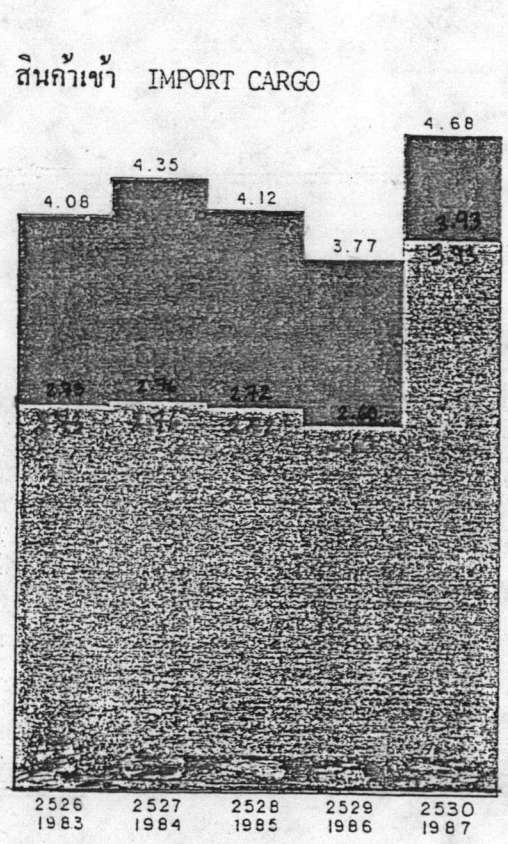
ปีงบประมาณ 2526-2530

IMPORT-EXPORT CARGO AT BANGKOK PORT (KLONGTOEY WHARF), PRIVATE WHARF AND SATTAHIP COMMERCIAL PORT FOR THE FISCAL YEARS 1983 - 1987

หน่วย : ล้านตัน
Units : Million Tons

สินค้าออก EXPORT CARGO

สินค้าเข้า IMPORT CARGO



■ ท่าเรือกรุงเทพ(ท่าคลองเตย)
Bangkok Port (Klongtoey Wharf)

▨ ท่าเอกชนและกลางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา
Private wharf and mid-stream dolphins in the Chao Phraya River

หมายเหตุ : ท่าเอกชนรวมท่าเรือของบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด ไม่รวมท่าเทียบเรือน้ำมัน
Remark : Private wharf includes Thai Maritime Navigation wharves but excludes oil jetty

สินค้าทั่วไป นอกจากนี้ ตั้งแต่ พ.ศ. 2529 ซึ่งรัฐบาลได้ให้การสนับสนุนการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศโดยเฉพาะสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ทว่าให้มีการส่งสินค้าออกในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์ ๗. ทำเรือคลองเตยเพิ่มมากขึ้น แต่สำหรับสินค้าออกชนิดอื่น เช่น ผลผลิตทางการเกษตรซึ่งมีน้ำหนักมากและขนถ่ายงานลักษณะเทกอง หรือเป็นถุงนั้น จะดำเนินการโดยท่าเรือเอกชนต่าง ๆ เป็นหลัก ในขณะที่เดียวกันก็มีท่าเรือเอกชนส่วนหนึ่งที่นำเข้ามาสินค้าประเภทน้ำมันหรือสารเคมีเป็นหลัก งานลักษณะของเหลว (Liquid bulk) ซึ่งไม่รวมน้ำมัน/สารเคมีที่บรรจุในถัง ทั้งนี้โดยต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบก่อนเข้าเทียบขนถ่าย เนื่องจากสินค้าประเภทนี้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรมศุลกากรและการท่าเรือจากรายงานประจำปีงบประมาณ 2530 โดยการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้แสดงให้เห็นปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก โดยรวม ซึ่งเปรียบเทียบให้เห็นปริมาณที่แตกต่างกันระหว่างท่าเรือหรือหลักผูกเรือทั้ง 3 แห่ง ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่พ.ศ. 2526-2530 (ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5-1)

5.5.2 ประเภทสินค้านำเข้า-ส่งออก

ปริมาณและมูลค่าของสินค้าส่งออกทั้งของท่าเรือเอกชนและของท่าเรือรัฐวิสาหกิจในปี พ.ศ. 2528-2530 ซึ่งเป็นสินค้าหลักของประเทศ จะทำการส่งออกโดยท่าเรือเอกชนเป็นหลัก (โดยไม่รวมสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมส่งออก ๗. ทำเรือคลองเตย) ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง น้ำตาล ปูนซีเมนต์ และปุ๋ย มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.6

จากตารางที่ 5.6 ซึ่งจากตัวเลขแสดงปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออก 6 ชนิด ดังกล่าว ข้าวเป็นสินค้าส่งออกหลักสำคัญซึ่งมีปริมาณและมูลค่ามากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าออกชนิดอื่น แต่มีปริมาณส่งออกเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ส่วนสินค้าอื่นที่มีปริมาณส่งออกรองลงมาจากข้าว ได้แก่ น้ำตาล ปุ๋ย ปูนซีเมนต์ และมันสำปะหลัง ตามลำดับ สำหรับข้าวโพดนั้นปริมาณและมูลค่าการส่งออกลดลงมากทุกปี เนื่องจากผลผลิตในประเทศลดลง

ตารางที่ 5.6 แสดงปริมาณและมูลค่าสินค้าที่ส่งออก บริเวณท่าเรือในกรุงเทพฯ (เอกชน + รัฐวิสาหกิจ) รายปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2528-2530

ปี พ.ศ.	ชนิดของสินค้า		ข้าว		ข้าวโพด		มันสำปะหลัง		น้ำตาล		ปูนซีเมนต์		ปุ๋ย	
	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท
2528	4.15	22,524	2.784	7,609	0.490	13,009	1.053	7,059	0.042	56	0.038	0.301		
2529	4.55	20,315	4.015	9,176	0.250	16,740	2.794	8,354	0.083	71	1.556	5.661		
2530	4.59	22,703	1.628	3,867	0.361	18,695	2.029	9,364	0.154	149	1.312	5.503		

ตารางที่ 5.7 แสดงปริมาณและมูลค่าของสินค้านำเข้า ประเภทเทกอง (bulk) หรือของเหลว ณ ท่าเรือในกรุงเทพฯ (เอกชน + รัฐวิสาหกิจ) รายปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2528-2530

ปี พ.ศ.	ชนิดของสินค้า		เหล็ก		น้ำมัน ¹		เคมีภัณฑ์ ²		ถ่านหิน	
	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านเมตริกตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท
2528	885.4	5,091	2.764	2,638	1.937	8,361	0.455	4,406	0.094	103.66
2529	824.3	3,866	2.981	3,027	2.894	13,016	0.514	6,139	0.216	205.28
2530	1,312	4,532	17.17	32,237	3.814	15,156	0.605	9,949	0.258	223.40

ที่มา รายงานสถิติ ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก และสำมะโนจำนวนตันสินค้า ของกรมศุลกากร พ.ศ. 2528-2530

¹ และ ² สินค้า 2 ประเภทนี้ การท่าเรือฯ อนุญาตให้สินค้าเข้าที่ท่าเรือเอกชนได้ทั้งหมด เพราะท่าของรัฐบาลลักษณะเช่นนี้ไม่มี
หมายเหตุ ข้อมูลตัวเลขสินค้าต่างๆ ยกเว้น น้ำมัน, เคมีภัณฑ์และถ่านหิน เป็นข้อมูลจากปีงบประมาณ มีข้อมูลรายปี

ส่วนปริมาณและมูลค่าของสินค้านำเข้าในปีพ.ศ. 2528-2530 ณ ท่าเรือเอกชนและท่าเรือรัฐวิสาหกิจส่วนใหญ่นั้นเป็นสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี เหล็ก น้ำมัน สารเคมี และถ่านหิน ดังตัวเลขในตารางที่ 5.7

จากตัวเลขแสดงปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้า 5 ชนิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ปุ๋ยเป็นสินค้าที่มีปริมาณการนำเข้าสูงสุดตลอดทั้ง 3 ปี แต่มูลค่าการนำเข้าไม่สูงนักเมื่อเทียบกับสินค้านำเข้าชนิดอื่น ส่วนสินค้าจำพวกเหล็ก น้ำมัน สารเคมี และถ่านหินมีปริมาณการนำเข้ามาน้อยเรียงตามลำดับ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่า ปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าทุกชนิดมาเพิ่มขึ้นมากใน พ.ศ. 2530 ซึ่งเป็นปีที่ระบบเศรษฐกิจการลงทุนของประเทศไทยเริ่มขยายตัวมากจากการสนับสนุนของรัฐบาล เนื่องจากผู้ประกอบการจะได้รับการสนับสนุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

ท่าเรือรัฐวิสาหกิจ

สินค้านำเข้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ตั้งแต่ พ.ศ. 2521-2530 ดังตารางที่ 5.8 และ 5.9 โดยไม่รวมสินค้าอื่นๆจะเห็นได้ว่า สินค้าเคมีภัณฑ์ หรือสารเคมีที่บรรจุเป็นถังมีปริมาณการนำเข้าสูงสุด คือ 304,627 ตัน รองลงมาคือ เหล็กเส้น แป้ง ท่อโลหะ และสินค้าบรรจุถัง จากตัวเลขในตารางดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ปริมาณสินค้านำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแทบทุกชนิด การขนส่งสินค้านำเข้ามาลงที่ท่าเรือกรุงเทพ นั้นแบ่งลักษณะการบรรจุสินค้าออกได้เป็น 2 ประเภทคือ สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (container) และสินค้าทั่วไป (General Cargo) ซึ่งจากแผนภูมิที่ 5-3 แสดงเปรียบเทียบให้เห็นปริมาณสินค้านำเข้าแบบสินค้าทั่วไปดั้งเดิมมีมากกว่าสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์มาโดยตลอดตั้งแต่ พ.ศ. 2522 จนถึง พ.ศ. 2531 แต่อย่างไรก็ตามปริมาณสินค้านำเข้าในตู้คอนเทนเนอร์ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทุกปี จนมากระทั่งปีพ.ศ. 2530 และพ.ศ. 2531 ปริมาณสินค้านำเข้าในตู้คอนเทนเนอร์เริ่มจกัลด

ตารางที่ 5.8 แสดงปริมาณสินค้าเข้าตามแต่ละประเภท ณ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ระหว่าง พ.ศ.2521-2529

Year	สินค้านำเข้า (เมตริกตัน)								
	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529
ALL KINDS OF VEHICLES	39,712	26,694	20,921	16,491	13,473	18,638	16,364	14,020	7,090
HEAVY LIFTS (OVER 3 TONS)	106,692	125,221	114,892	114,693	96,386	124,594	96,306	89,665	92,909
DANGEROUS CARGO	35,409	33,941	46,513	49,720	44,778	60,880	81,388	88,576	84,204
VALUABLE CARCO	60,613	61,737	70,920	109,870	67,614	76,759	71,294	69,916	71,551
REFRIGERATED CARGO	1,018	400	1,556	3,892	4,915	10,266	20,733	13,058	33,706
DAMAGED BROKEN CARGO	11,939	11,257	5,702	7,390	18,356	4,597	3,877	4,186	5,688
MILD STEEL BARS RAILS, PIPES RODS ETC.	176,086	206,451	197,027	235,358	183,613	264,166	254,577	229,392	187,455
MACHINERY	120,567	116,552	114,237	158,884	121,787	158,265	137,215	91,787	68,890
PROVISIONS	62,124	71,458	96,258	128,989	87,172	78,815	86,965	83,615	84,548
CARGO IN DRUMS	95,485	112,283	137,535	131,776	102,426	127,519	123,605	118,465	121,651
CHEMICAL PRODUCTS	117,805	158,566	145,194	159,926	166,952	271,814	276,534	268,431	304,627
SHEET CLASS	3,608	5,869	5,180	10,354	7,467	13,217	8,783	4,537	4,966
SANITARY WARE	23,406	34,667	19,817	13,481	6,777	8,702	4,516	8,563	9,294
DIRTY CARGO	18,349	15,677	20,829	20,943	10,268	11,071	11,803	13,902	13,305
MISCELLANEOUS	944,923	1,083,598	936,957	1,013,160	1,007,672	1,332,689	1,244,595	1,171,700	1,238,736
TOTAL (Landside)	1,817,736	2,064,371	1,933,538	2,174,927	1,939,656	2,561,992	2,438,555	2,283,813	2,328,620
(Overside)	1,577,558	1,664,584	1,652,504	1,559,270	1,438,191	1,801,502	1,712,491	1,739,456	1,592,997
TOTAL (KLONGTOEY WHARF)	3,395,294	3,728,955	3,586,042	3,734,197	3,377,847	4,363,494	4,151,046	4,023,272	3,921,617

ที่มา : แผนกสถิติ กองสนเทศและแพย์แพร์ สำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 5.9 สิ้นค้าเข้าท่าเรือคลองเตยแยกประเภท

(หน่วย: เมตริกตัน)

สิ้นค้าเข้าแยกประเภท	2530
สิ้นค้าเข้าโรงพักสิ้นค้า (Landside)	
รถยนต์และล้อเลื่อน	10,833
ส่วนประกอบรถยนต์	97,478
เครื่องจักร	89,244
เครื่องไฟฟ้า	45,568
อะไหล่รถยนต์ ไฟฟ้า เครื่องจักร	67,073
สิ้นค้าหนักเกิน 3 ตัน	80,399
เหล็กเส้น แป๊ป ท่อโลหะ	338,365
เครื่องยนต์เก่า	60,715
เคมีภัณฑ์	361,761
สิ้นค้าอันตราย	121,913
ยารักษาโรค	15,279
ปุ๋ย	15,223
กระดาษ	187,841
พลาสติก (รวมเม็ดพลาสติก)	176,184
เครื่องสำอาง	4,668
น้ำมันหล่อลื่น	41,114
เครื่องตีมีแอลกอฮอล์	18,766
สุขภัณฑ์	7,140

ตารางที่ 5.9 (ต่อ)

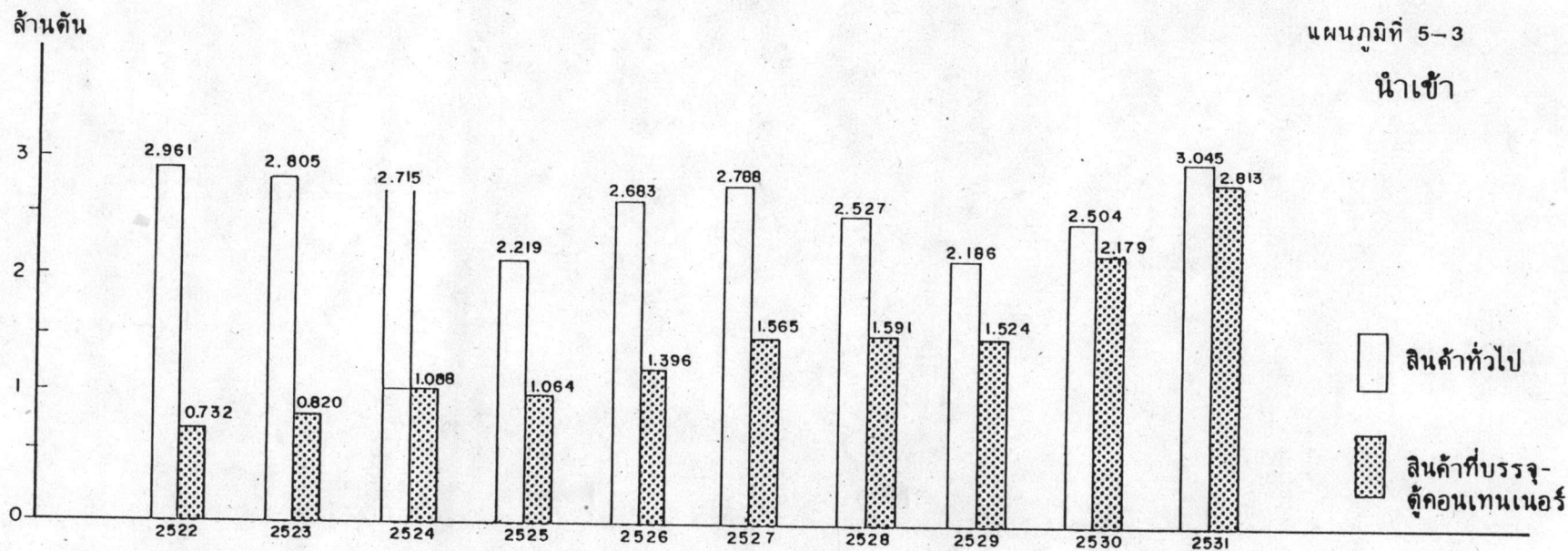
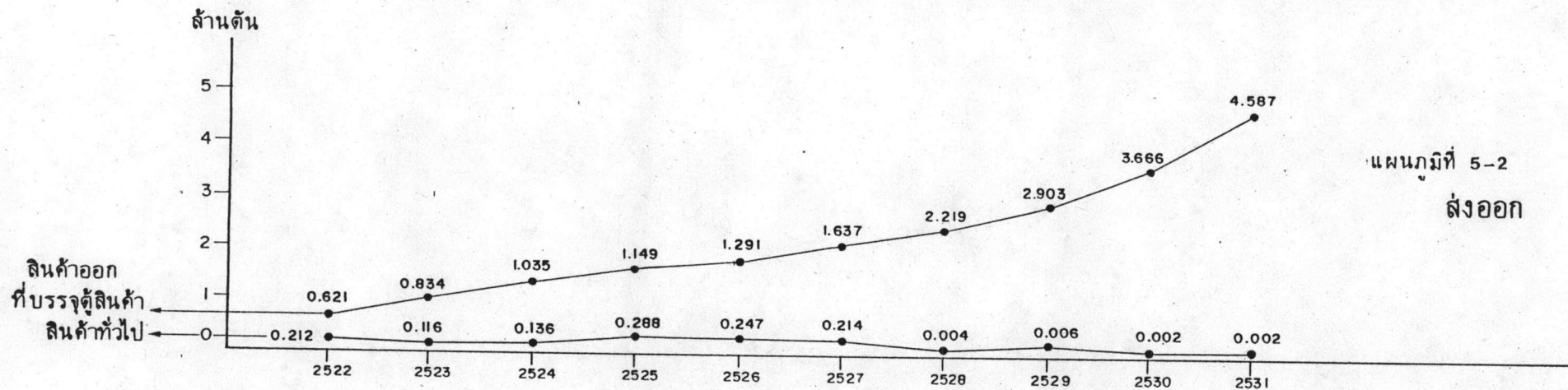
สินค้าเข้าแยกประเภท		2530
กระจก		5,829
ผ้า		41,623
ใยประดิษฐ์		58,746
บอ ฝ้าย นุ่น		165,951
เครื่องบริภค		96,027
อาหารสำเร็จรูป		25,376
ห้องเย็น		42,925
อาหารสัตว์		17,330
อื่นๆ		909,424
รวม		3,102,795
สินค้าขนถ่ายข้างลำ (Overside)		
เหล็ก		1,158,190
กระดาษ		124,146
ปุ๋ย		43,507
เคมีภัณฑ์		9,808
พลาสติก		412
สินค้าอันตราย		37,248
เครื่องบริภค		1,855

ตารางที่ 5.9 (ต่อ)

สินค้าเข้าแยกประเภท	2530
ห้องเย็น	12,499
ผ้า	25,606
ถ่านโค้ก	8,971
อาหารสัตว์	75,599
เศษกระดาษ	41,373
อื่นๆ	262,351
รวม	1,801,565
สินค้าเข้าที่ทำคลองเตย	4,904,360

ที่มา : แผนกสถิติ กองสนเทศและเผยแพร่ สำนักวิชาการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย

แผนภูมิ แสดงสถิติเปรียบเทียบ ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก ที่บรรจุสินค้าคอนเทนเนอร์ และสินค้าทั่วไป ที่ท่าเรือกรุงเทพฯ
ปีงบประมาณ 2522 - 2531



ที่มา : แผนกสถิติ กองข้อมูลสนเทศและเผยแพร่ สำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เคียงกับ สินค้าทั่วไปดั้งเดิม แสดงให้เห็นว่า ปัจจุบันธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลกสินค้าส่วนใหญ่นิยมส่งจากตู้คอนเทนเนอร์

สินค้าส่งออก ณ ท่าเรือคลองเตยมีหลายชนิดในปริมาณการส่งออกที่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 5.10 ที่แสดงปริมาณสินค้าส่งออกแต่ละชนิดในแต่ละเดือนของปี พ.ศ. 2530 จะเห็นได้ว่าผลิตภัณฑ์ทางเกษตรกรรมมีปริมาณการส่งออกสูงสุดคือ 673,726 ตัน (หากไม่นับสินค้าอื่นๆ รวมกัน) รองลงมาคืออาหารแช่เย็น (597,919 ตัน) และผลิตภัณฑ์จากยาง (391,646 ตัน) ส่วนสินค้าจำพวกเส้นใยพืช ไม้ เคมีภัณฑ์ และพลาสติก จะเป็นสินค้าที่มีปริมาณการส่งออกเป็นปริมาณน้อยตามลำดับ

ปริมาณสินค้าส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพ เมื่อก่อน พ.ศ. 2529 ประเภทที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์มีมากกว่าสินค้าทั่วไป (General Cargo) อยู่แล้ว ดังแผนภูมิที่ 5-2 ซึ่งแสดงเปรียบเทียบปริมาณสินค้าส่งออกในลักษณะตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าทั่วไป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ถึง พ.ศ. 2531 ซึ่งจากแผนภูมิดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ยิ่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 ปริมาณสินค้าส่งออกในรูปแบบคอนเทนเนอร์ จะมีปริมาณสูงขึ้นมากและมากกว่าสินค้าทั่วไปยิ่งขึ้นมากกว่าในปีที่ผ่านมา ถึงร้อยละ 20-25 ทั้งนี้เนื่องมาจาก ในปี พ.ศ. 2529 นั้น เป็นปีที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมให้เอกชนชาวต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมากขึ้น และรัฐบาลได้อนุมัติให้การสนับสนุนในด้านภาษีและสิทธิพิเศษต่างๆ กับสินค้าเข้า-ออกหลายประเภทเพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออกสินค้า จึงมีผลกระทบอย่างสูงต่อกิจการท่าเรือซึ่งในขณะนั้น การท่าเรือยังได้รับงบประมาณในการวางแผนกิจการท่าเรือเพียงไม่มาก อีกทั้งจำนวนท่าเรือที่สามารถรองรับสินค้าที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วมากนักยังมีจำกัด คือเพียง 16 ท่า (ทั้งเขื่อนตะวันตกและตะวันออก) ทำให้กระบวนการขนถ่ายขาด ความคล่องตัว อีกทั้งพื้นที่คลังสินค้าก็ขยายไม่ทัน สร้างความแออัดในการขนส่งสินค้าทั้งในลำน้ำเจ้าพระยาและท่าเรือกรุงเทพ มาก

ตารางที่ 5.10 แสดงปริมาณสินค้าส่งออกตามแต่ละประเภทสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ (คลองเตย) ประจำปี 2530

น้ำหนักสุทธิ (เมตริกตัน)

เดือน	ผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า และเครื่องหนัง	สินค้าต่างๆ	ผลิตภัณฑ์ จากไม้	เครื่องจักรและ เครื่องไฟฟ้า	อาหารแช่เย็น	ผลิตภัณฑ์ทาง เกษตรกรรม	ผลิตภัณฑ์ อาหาร	เครื่องใช้ ประเภทยาง	แร่ต่างๆ	เคมีภัณฑ์	ผลิตภัณฑ์ พลาสติก	สัตว์มีชีวิต	อื่น	รวม
มค.	11,351	6,313	5,854	5,567	15,056	80,146	36,416	39,607	2,677	-	-	181	69,695	272,863
กพ.	12,325	9,287	6,155	17,296	86,072	41,555	7,611	36,810	2,802	-	-	282	65,721	285,616
มีค.	13,327	7,771	6,719	3,463	86,945	46,744	6,452	37,076	4,391	-	-	154	88,471	324,513
เมย.	13,386	8,091	6,645	25,406	84,001	46,162	9,101	26,002	3,638	-	-	43	65,644	288,019
พค.	13,906	6,408	6,880	20,548	86,764	40,687	7,669	26,876	3,413	-	-	138	121,925	335,241
มิย.	14,840	5,168	7,808	20,549	82,472	42,922	8,907	36,117	3,031	-	-	84	117,017	338,915
กค.	16,434	5,791	8,723	21,258	73,192	45,904	9,355	41,177	4,179	-	-	42	98,696	324,751
สค.	15,394	6,203	9,193	9,691	20,694	68,074	46,096	40,440	3,478	-	-	135	122,691	342,089
กย.	15,620	7,689	10,474	8,873	20,674	82,708	48,545	38,787	5,536	-	-	-	114,074	352,980
ตค.	15,074	4,453	8,101	9,261	16,486	70,813	52,344	32,161	3,487	-	-	1,515	114,391	328,086
พย.	8,759	2,747	5,269	7,830	13,922	57,827	32,678	17,060	16,856	1,546	-	-	169,604	334,098
ธค.	7,912	4,440	6,155	7,312	11,641	50,184	52,320	19,533	828	721	3,388	-	209,332	273,766
รวม	158,228	74,361	87,976	177,054	597,919	673,726	320,494	391,646	54,316	2,267	3,388	2,574	1,357,261	3,901,321
	(137,800)	(83,774)	(60,002)	(71,210)	(208,672)	(833,549)	(439,448)	(394,711)	(39,497)	(-)	(-)	(5,212)	(800,875)	(3,074,750)

หมายเหตุ ตัวเลขในวงเล็บเป็นตัวเลขปี พ.ศ. 2529 เพื่อแสดงเปรียบเทียบ

ที่มา : แผนกสถิติ กองสนเทศและเผยแพร่สำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวได้เริ่มคลี่คลายลงตั้งแต่วางปลาย พ.ศ. 2531 ด้วยนโยบายและมาตรการต่างๆ ของการทำเรือ นอกจากนี้ ยังได้วางแผนใช้เครื่องจักรอุปกรณ์อันทันสมัยเช่น อุปกรณ์ยกหน้าท่า และเครนยกตู้ภายในลานหน้าท่า ตลอดจนขยายพื้นที่ลานวางสินค้าออกไปอีก คาดว่าจนถึง พ.ศ. 2534 การทำเรือแห่งประเทศไทย ก็จะหยุดการขยายงานดังกล่าว เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ทำเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด คงจะเสร็จเรียบร้อยแล้ว

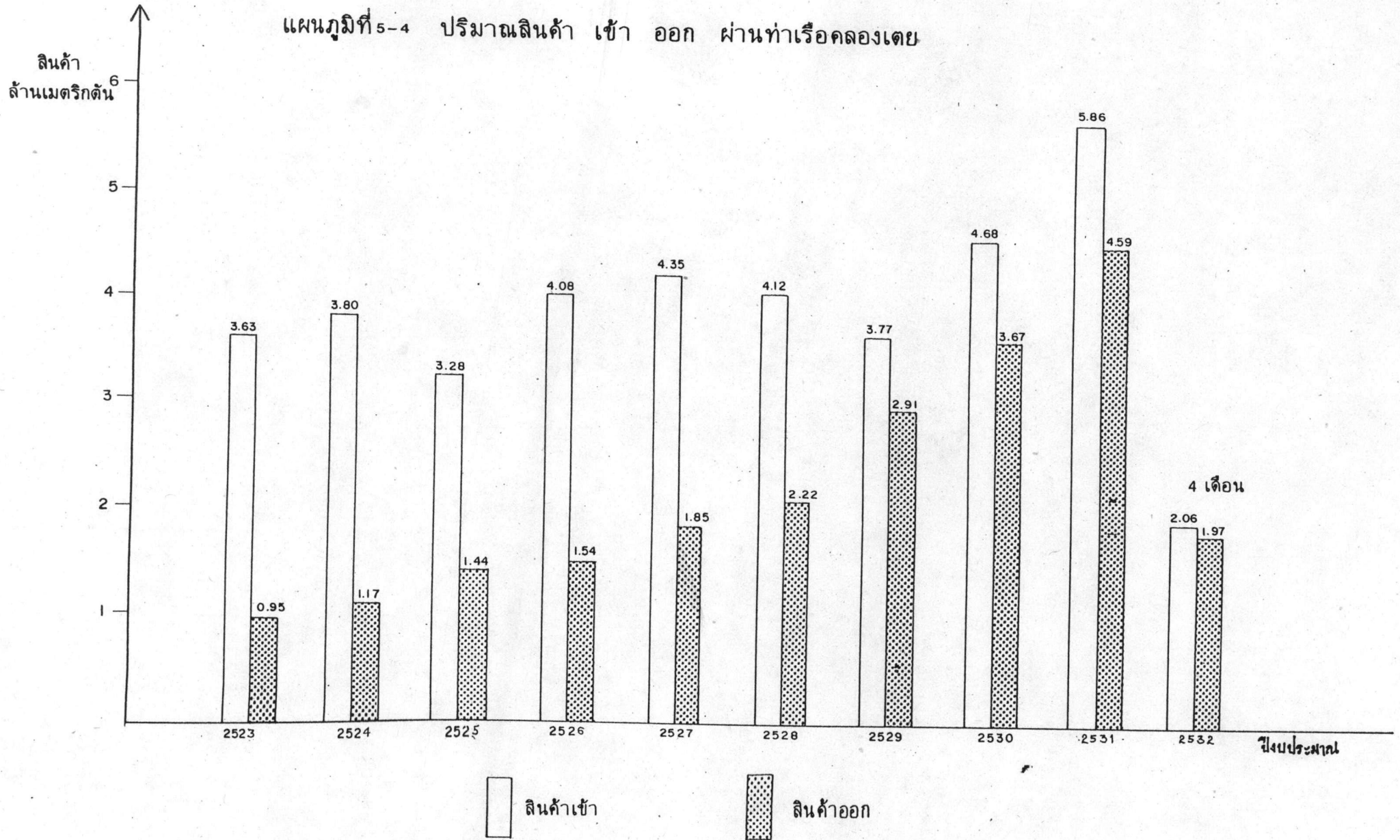
ในปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้แบ่งเขตหน้าท่าให้เอกชนรับผิดชอบในการบริหารหน้าท่า จัดระบบคิวเรือและการขนถ่ายในบริเวณท่าคอนเทนเนอร์ (หรือเขื่อนตะวันออก) และในอนาคตอันใกล้นี้ในท่าสินค้าทั่วไป (หรือเขื่อนตะวันตก) ก็กำลังจะให้บริษัทเอกชน 4 บริษัท เข้ามาบริหารหน้าท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ นี้

อนึ่ง ในเดือนเมษายน 2532 นี้ กรมศุลกากรได้อนุมัติให้ท่าเรือของบริษัทไทยเดินเรือทะเล (รัฐวิสาหกิจ) และท่าเรือของเอกชนรวม 4 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือหมายเลข 1,8C,10 และ 21E เป็นท่ารับสินค้าเข้าและส่งออกประเภทตู้คอนเทนเนอร์ และสินค้าทั่วไปได้ ทั้งนี้โดยการพิจารณาถึงสภาพความพร้อมของรอกตั้ง ลานวางสินค้าและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ และมีรั้วรอบขอบชิด ซึ่งคาดว่าท่าเรือทั้ง 4 แห่งนี้จะช่วยแบ่งเบาภาระการรับสินค้าเข้า-ออกจากท่าเรือคลองเตยลงไปได้มากซึ่งจะช่วยให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่ง

สินค้าเข้า-ส่งออก ณ ท่าเรือคลองเตย

จากแผนภูมิที่ 5-4 แสดงเปรียบเทียบให้เห็นถึงปริมาณสินค้าเข้า-ออก ที่ผ่านท่าเรือคลองเตยในช่วงระยะเวลา 9 ปี (พ.ศ. 2523-2531) จะเห็นได้ว่าสินค้านำเข้า ณ ท่าเรือคลองเตยมีปริมาณมากกว่าสินค้าส่งออกอย่างมาก จนเห็นได้ชัด แต่พอมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 เป็นต้นมา ปริมาณสินค้าส่งออกเริ่มพุ่งสูงขึ้นจนไม่เห็นค่าความแตกต่างมากนักและในช่วง 4 เดือนแรก

แผนภูมิที่ 5-4 ปริมาณสินค้า เข้า ออก ผ่านท่าเรือคลองเตย



ที่มา : แผนกสถิติ กองสนเทศและเผยแพร่ สำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ของต้นปี พ.ศ. 2532 ได้ชี้ให้เห็นว่า ตัวเลขของปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออก
ใกล้เคียงกันมากแนวโน้มการส่งออกสินค้าออกโดยผ่านท่าเรือคลองเตยมีอัตราสูง
ขึ้นกว่าเดิมเรื่อยๆ

5.6 บทบาทของท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา

ในการดำเนินงานขนถ่ายสินค้าเข้า-ออกของท่าเรือสากลทั่วไป เช่น ในสิงคโปร์ ฮองกงนั้น ท่าเรือทำหน้าที่โดยสมบูรณ์แบบ ได้แก่

1. ขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ (Loading and Unloading)
2. ท่าเรืออุตสาหกรรม (Industrial Function)
3. ท่าเรือขนถ่ายรับช่วง (Transshipment Function)
4. เป็นศูนย์กลางการค้า (Physical Distributor Function)

สำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น ทั้งท่าเรือรัฐวิสาหกิจและ
เอกชนต่างทำหน้าที่ทั้งต่างกันและคล้ายกัน กล่าวคือ ท่าเรือทุกแห่งในบริเวณปาก
แม่น้ำเจ้าพระยา ต่างทำหน้าที่ขนถ่ายสินค้า ขนลงเรือ (1.) ส่วนท่าเรือเอกชน
หลายแห่งทำหน้าที่เป็นท่าเรืออุตสาหกรรม (2.) เนื่องจากท่าเรือดังกล่าวเป็นส่วน
หนึ่งของโรงงานอุตสาหกรรม โดยใช้เป็นพื้นที่ขนถ่ายวัตถุดิบเข้าสู่โรงงานตลอดจน
บางแห่งก็ใช้ขนถ่ายผลิตภัณฑ์จากโรงงานลงสู่เรือไปส่งยังตลาดต่างประเทศต่อไป

สำหรับท่าเรือขนถ่ายรับช่วงนั้น (3.) เนื่องจากขีดจำกัดของ
สภาพปากแม่น้ำเจ้าพระยา จึงทำให้ศักยภาพของท่าเรือต่างๆ ในแม่น้ำมีจำกัดไม่
สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้จึงเป็นไปได้ยากในการที่ท่าเรือในพื้นที่
ศึกษาจะเป็นท่าเรือขนถ่ายรับช่วงได้ ส่วนหน้าที่ของท่าเรือในฐานะเป็นศูนย์กลาง
การค้า นั้น (4.) จะได้แก่ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) เนื่องจาก เป็นท่าเรือที่มี
บทบาทสำคัญยิ่งในการขนถ่ายสินค้าจากภาคการผลิตอุตสาหกรรม และเป็นจุดสำคัญ
ของการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ อีกทั้ง ในบริเวณใกล้เคียงซึ่งอยู่ด้านหลัง
ของท่าเรือ ยังเป็นเขตพาณิชย์กรรมที่สำคัญ ได้แก่ ตลาดปิ่นัง ตลาดคลองเตย

และย่านพาณิชย์กรรมที่ต่อเนื่องอื่น ๆ

เมื่อเรือสินค้าใด ๆ ที่กำลังจะเข้าสู่ปากแม่น้ำเจ้าพระยา ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2496 นั้น ผู้บังคับการเรือทุกลำจะต้องวิหุญแจ้งเข้ามายังแผนกสื่อสารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งตั้งอยู่ ณ บริเวณเดียวกันกับท่าเรือคลองเตย ก่อนภายในเวลา 1-2 วัน เพื่อให้แผนกสื่อสารเป็นผู้จัดคิวเรือให้ว่าควรจะไปลง ณ ท่าเรือของรัฐหรือเอกชนแห่งใดตามความเหมาะสม สำหรับสินค้าประเภทน้ำมันและสารเคมีที่ขนถ่ายผ่านท่อดูดน้ำมัน (มิได้บรรจุในถังแกลลอน) แม้ว่าจะต้องแจ้งให้ทราบเช่นเดียวกับเรือสินค้าประเภทอื่น ๆ แต่เป็นสินค้าที่ได้รับสิทธิพิเศษที่สามารถเข้าเทียบท่าเอกชนได้โดยตรงเลย เนื่องจากเป็นสินค้าอันตราย จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์เฉพาะและความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษ ซึ่ง ณ บริเวณท่าเรือกรุงเทพ จะไม่มีท่าเรือในลักษณะที่รับสินค้าเสี่ยงภัย

หากเรือสินค้าใด ๆ ไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพได้ทันที เนื่องจากมีความคับคั่งอยู่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย จะพิจารณาว่าสมควรให้เรือลำนั้นไปจอดทอดสมอ ณ หลักรุกเรือกลางน้ำแห่งใด หรือท่าเรือเอกชนใด ๆ

สำหรับสินค้าส่งออกต้องดำเนินการในตนเองเดียวกันและงานการส่งออกสินค้าจากท่าเรือเอกชนจะพบว่ามี การขนถ่ายผ่านเรือลำเลียงมาขึ้นเรือใหญ่ที่จอดรอส่งหรือรับสินค้าที่ท่าเรือคลองเตยหรือหลักรุกเรือกลางน้ำก่อนที่เรือสินค้านั้นจะออกไปด้วย

การขนถ่ายสินค้า

เรือสินค้าที่เข้ามามีการขนถ่ายสินค้า 2 แบบคือ Overside และ Landside กล่าวคือ

Overside สิ้นค้าจะลงที่หน้าท่า หรือเอาสินค้าลงข้างลำ สิ้นค้าจะถูกขนถ่ายข้างลำ โดยรถยนต์หรือรถไฟ หรือลำเลียงออกไปจากท่าเลยไม่มีการเก็บเข้าคลังสินค้า

Landside สินค้าต้องเข้าโรงตั้งภายในเวลา 3-15 วัน สินค้าจะอยู่ในโรงพักสินค้า ถ้าพ่อค้าผู้เป็นเจ้าของไม่มาเอาออกก็จะถูกย้ายไปยังคลังสินค้า หากเลยกำหนดสินค้าก็จะถูกย้ายไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บน (คลังสินค้าตกค้าง) หากพ้นกำหนดอีกยังไม่มีการมาแสดงตัวรับสินค้า สินค้านั้นจะถูกนำไปขายทอดตลาด

อนึ่ง การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากท่าเรือเอกชนที่ไป overside/ สินค้าจากเรือที่จอดในเขตความรับผิดชอบของการท่าเรือโดยไม่กำหนดอัตราขั้นต่ำในการขนถ่ายสินค้า

จากบทบาติดังกล่าวของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบกับลักษณะทำเลที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพ ท่าให้จุดนี้เองทำหน้าที่เสมือนศูนย์กลางในเชิงที่ตั้งและการควบคุมของกระบวนการขนถ่ายสินค้าทางน้ำของประเทศไทย