



บทที่ 1

บทนำ

สภาพของปัญหา

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ในฐานะที่เป็นศูนย์กลางการปกครอง เศรษฐกิจ และสังคม โดยเป็นประตูสู่โลกภายนอกเพื่อติดต่อกับประเทศต่างๆ เพื่อการค้าขายหรือแลกเปลี่ยนปัจจัยการผลิต ตลอดจนคน เทคโนโลยีวิทยาการต่างๆ เมื่อโลกเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม ระบบเศรษฐกิจทั่วโลกก็เปลี่ยนไป สำหรับประเทศไทยนั้นนับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ที่ได้มีการทำสนธิสัญญาเบาริ่ง (Bowring) ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวออกไป กรุงเทพฯ ก็มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาและนับวันก็จะยิ่งพัฒนาขยายเป็นเมืองใหญ่ยิ่งขึ้นไปอีก ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากการที่กรุงเทพฯ เป็นจุดที่มีการเข้าถึงดีที่สุดใน (Breaks in Transportation) ไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางน้ำ จึงทำให้มีลักษณะความเป็นตลาด เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจจากการผลิตเพื่อเลี้ยงชีพเป็นการผลิตเพื่อการค้า, ระบบเศรษฐกิจซึ่งแต่เดิมขึ้นอยู่กับเกษตรกรรมเป็นหลักและจำหน่ายเพื่อบริโภคภายในประเทศ ก็กลายมาเป็นการผลิตเป็นจำนวนมากๆ เพื่อการส่งออกจำหน่ายยังต่างประเทศ และยิ่งในปัจจุบัน การผลิตภาคอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกกำลังได้รับความสนใจอย่างสูงและมีปริมาณการผลิตมากขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้โดยย้ใช้วัตถุดิบและแรงงานอันเหลือเฟือภายในประเทศ ในขณะที่เดี๋ยวก่อนก็ยังมีมีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งเป็น

¹ เกียรดี จิวกุล, ตลาดในกรุงเทพมหานคร, งานวิจัยทุนจุฬาฯ, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์, 2526), หน้า 15.

สินค้าที่ต้องการของผู้ผลิตหรือผู้บริโภคนานาชาติ หรือเป็นสินค้าที่เรายังไม่สามารถผลิตเองได้ เช่น เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ

งานการขนส่ง-ลาเลี้ยงสินค้าเข้า-ออกดังกล่าวนี้ "แม่น้ำเจ้าพระยา" นับเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำสายหลักที่มีความสำคัญมาช้านานแล้วโดยเป็นเส้นทางลาเลี้ยงผลผลิตทางการเกษตรและสินค้าอื่นๆ จากพื้นที่ภาคกลาง, ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ลงมาสู่กรุงเทพฯ เพื่อรอการส่งออกไปยังต่างประเทศอีกต่อหนึ่ง แม้ว่าในปัจจุบันจะมีเส้นทางคมนาคมให้เลือกหลายทางซึ่งอาจจะให้ทั้งความสะดวกและรวดเร็ว เช่น ทางบก ทางอากาศก็ตาม แต่ความสำคัญของการขนส่งทางน้ำก็ยังคงความสำคัญอย่างยิ่ง ต่อกิจการค้าระหว่างประเทศ ก็เนื่องมาจากการขนส่งสินค้าทางน้ำเสียค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งทางอื่นอย่างมากมาย เมื่อเปรียบเทียบน้ำหนักหรือปริมาตรหรือระยะทางต่อหน่วย²

บริเวณสองฟากฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่สะพานกรุงเทพ ลงมาถึงปากแม่น้ำจะเป็นที่ตั้งของ "ท่าเรือ" ต่างๆ ซึ่งให้บริการงานการขนถ่ายสินค้าและสิ่งที่มีความสำคัญควบคู่กับท่าเรือ ได้แก่ "คลังสินค้า" รวมถึงลานเก็บสินค้าและอาคารที่ทำการ ในบริเวณท่าเรือส่วนใหญ่ จะพบว่ามีกิจกรรมต่อเนื่องซึ่งเป็นการแปรรูปสินค้านวมอยู่ด้วยกัน ทั้งนี้ก็เนื่องจากเป็นสินค้าที่ต้องผ่านกระบวนการแปรรูปในเวลาอันรวดเร็วเพื่อป้องกันความเสียหาย เช่น ข้าววิสกี้, มันสำปะหลัง เหล็ก เป็นต้น

² หลวง บ้านแหลม, "เสี้ยวหนึ่งของกาลเวลา", นิตยสารการทำเรือ

จากการที่ทำเรือแต่ละแห่งต่างนำเข้า - ส่งออกสินค้าแตกต่างกันไป หลายชนิดทั้งที่เป็นพืชผลทางการเกษตร, ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากพืชผลทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, แร่ธาตุและสารเคมีต่างๆ และเครื่องมือเครื่องจักรต่างๆ จึงทำให้ทำเรือและคลังสินค้าแต่ละแห่งมีลักษณะการก่อสร้าง, ระดับเทคโนโลยี และอุปกรณ์ขนถ่ายตลอดจนแรงงานและการว่าจ้างแรงงานแตกต่างกันไปตาม ความเหมาะสมกับการใช้งานและจำนวนความต้องการที่มากน้อย

แต่เดิม ก่อนที่จะมีการสร้างสะพานกรุงเทพ ทำเรือต่างๆ ซึ่งเป็นท่า ของเอกชนจะตั้งเรียงรายสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตใจกลางเมือง เช่น บางกระบือ สี่พระยา และบางรัก เป็นต้น ท่าเหล่านี้เป็นท่าเก่าซึ่งทำด้วยไม้มุง สังกะสีและ เป็นท่าส่งออกประเภทสินค้าทางการเกษตร เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนาดเล็ก เมื่อมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเพิ่มขึ้น ขนาดเรือบรรทุกสินค้าที่จะเข้ามายังแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีขนาดระวางเพิ่มขึ้นหลายเท่า เพื่อประโยชน์ ในการบรรทุกสินค้าได้คราวละมากๆ ทำให้ไม่สามารถเดินเรือเข้ามายังท่าเรือ ในเขตดังกล่าวได้ ประกอบกับต่อมาในปี พ.ศ. 2517 ได้มีการสร้างสะพาน กรุงเทพ แล้วเสร็จซึ่งเรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสเท่านั้นที่จะสามารถ ลอดใต้สะพานผ่านขึ้นไปได้ จึงส่งให้ท่าเรือต่างๆก็มาตั้งเรียงรายตั้งแต่หลัก กิโลเมตรที่ 41 จากปากแม่น้ำ ในแขวงบุคคลิ์ เขตราชบุรีบูรณะลงมาตลอดจนถึงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 9 ในเขตตำบลพระสมุทรเจดีย์ (ปัจจุบันคือกิ่งอำเภอ พระสมุทรฯ) อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีจำนวนท่าเรือที่ดำเนินการ รับผิดชอบจำนวน 67 แห่ง และท่าเรือที่ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจ เป็นจำนวน 4 แห่ง³ ทั้งนี้ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ซึ่งจัดเป็นสาธารณูปการที่มี

³ กองตรวจท่า, กรมเจ้าท่า, "เอกสารราชการเรื่องบัญชีท่าเทียบเรือ ต่างประเทศแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก หนังสือที่ ดท 16/2523", 2530.

ความสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชน โดยมีบทบาทสำคัญต่อ
ธุรกิจนำเข้าและส่งออกสินค้าโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรม อีกทั้ง บรรดาท่าเรือ
เอกชนส่วนใหญ่อยู่นอกราชอาณาจักรกรุงเทพ ยังต้องนำเข้าเรือลำเลียงซึ่งเป็นเรือท้อง
แบนขนาดเล็ก นำสินค้ามาขึ้นที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ (CONVENTIONAL GENERAL
CARGO VESSEL) ขนาดไม่เกิน 16,000 ตัน หรือเรือฟีดเดอร์
คอนเทนเนอร์ (FEEDER CONTAINER) ขนาด 200-400 ตัน⁴ ซึ่งจอดเทียบอยู่
บริเวณท่าเรือกรุงเทพ ส่วนท่าเรือที่อยู่ถัดลงมาจากรุงเทพ ก็สามารถ
ทำการขนส่งรถยนต์นำเข้าเรือขนาดใหญ่ได้สะดวก ทั้งนี้อาจไปขนถ่ายต่อที่เกาะสีชังซึ่งมี
เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่จอดรออยู่และมุ่งหน้าต่อไปยังประเทศสิงคโปร์หรือฮ่องกง
ต่อไป

ปัจจุบันนี้ สภาพการจราจรในแม่น้ำเจ้าพระยาและบริเวณท่าเรือใน
บริเวณพื้นที่ศึกษามีสภาพคับคั่งมากเกินกว่า 100% อยู่แล้ว (ปกติความคับคั่งไม่ควร
เกิน 70 %) เนื่องจากมีจำนวนเรือผ่านเข้าออกมากจนแออัดและขนาดของเรือ
ต่างประเทศที่เข้ามาก็ใหญ่โตขึ้นเรื่อยๆ จึงทำให้เกิดความล่าช้าในการลำเลียง
สินค้าทุกวิถีทางตลอดจนการส่งมอบสินค้า เรือสินค้าต้องคอยเข้าท่าประมาณ 2-3
วันต่อลำ ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ซึ่งเรือก็ย่อมขึ้นราคาค่าใช้จ่ายเอาทั้งพ่อค้า
และส่งออกให้เป็นภาระแก่ประชาชนผู้บริโภค หรือหากเป็นสินค้าส่งออกก็จะมีราคา
แพงเพราะต้นทุนสูงทำให้มีเรือการแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้น้อยลง การที่
เรือเดินทะเลขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้เนื่องจากปัญหาร่องน้ำมีขนาด
เล็กและมักจะตื้นเขินจากตะกอนที่มาตามกระแสน้ำจึงต้องขนถ่ายสินค้าลงเรือเล็ก
รับช่วงต่อมาซึ่งทำให้ เสียค่าระวาง 2-3 ต่อ เป็นการเสียเปล่าในเรื่องต้นทุน

⁴ นายช., "จะพัฒนาท่าเรืออย่างไร ?" ฐานเศรษฐกิจ (22-27
สิงหาคม 2526) : หน้าพิเศษ ข.

และเวลาของผู้ประกอบการ⁵

ดังนั้น จึงมีแนวความคิดเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านการพัฒนาโรงงานน้ำ เพื่อลดความแออัดของการเดินเรือ⁶ อีกทั้ง ทำเรือก็ต้องปรับปรุงอุปกรณ์การขนถ่ายให้ทันสมัยกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีของเรือสินค้าที่เพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ ตลอดจนปรับปรุงองค์กรและวิธีการจัดการให้สินค้าผ่านจากท่าเรือไปสู่ระบบขนส่งอื่น เช่น ทางรถไฟ รถยนต์ และทางลำนน้ำในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ⁷ หนึ่งปัญหาคือเนื่องมาจากท่าเรือเอกชน ซึ่งมีผลกระทบต่อสังคมส่วนรวม ได้แก่ การสร้างอาคารหรือโกดังสินค้าขึ้นลง ไปจนน้ำเกือบอยู่จนแนวเดียวกับหน้าท่าบางรายก็ถมที่ยื่นออกมาห่างแนวหน้าท่าเพียง 10 เมตรและเข้าครอบครองที่สาธารณะที่ตนเองถมไป สิ่งเหล่านี้ทำให้ทางเดินเรือในลำนน้ำแคบลงก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางน้ำ นอกจากนี้อัตราค่าการะที่ท่าเรือเอกชนเรียกเก็บจากผู้ให้บริการก็มีอัตราไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับความพอใจของเจ้าของท่า⁸

⁵ สำนักวิชาการ, การท่าเรือแห่งประเทศไทย."การขนส่งทางน้ำไทย". เอกสารเผยแพร่จากรีสถิติของกรมการขนส่งทางน้ำ 200 ปี แห่งกรุงรัตนโกสินทร์. (กรุงเทพมหานคร : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2525),

⁶ สมศักดิ์ วิหิงสกุล, "เขื่อนร่องน้ำสันดอน" การพัฒนาเพื่ออนาคต", นิตยสารการท่าเรือ (ปีที่ 34 ฉบับที่ 339 ธันวาคม 2530) : 19.

⁷ เฉลิมศักดิ์ สลักคำ, "การบริหารงานท่าเรือ จนทัศนคติของเรือ", นิตยสารการท่าเรือ (ปีที่ 33 ฉบับที่ 347 ธันวาคม 2529) : 25.

⁸ อ่างแล้ว น นายช., หน้าพิเศษ ข.

⁴ นายช. อ่างแล้ว หน้าพิเศษ ข.

การพัฒนาท่าเรือถือว่าเป็นภาระหน้าที่ของรัฐที่จะต้องจัดสร้างให้เพียงพอแก่ความต้องการด้านการค้า เพราะท่าเรือเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ซึ่งรัฐจัดให้กับบุคคลทั่วไปได้ใช้ประโยชน์ แต่เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา รัฐลงทุนด้านท่าเรือไม่เพียงพอกับการขยายตัวทางการค้า ทว่าให้พ่อค้าต้องลงทุนสร้างท่าเรือของตนเอง เพื่อขนถ่ายสินค้ากอง การที่รัฐไม่สามารถลงทุนก่อสร้างท่าเรือ เป็นผลเสียและสร้างอำนาจการผูกขาดในระบบการค้าโดยท่าเรือคลองเตย (กรุงเทพฯ) มุ่งให้บริการขนถ่ายสินค้าขาเข้าและสินค้าอุตสาหกรรมส่งออกเท่านั้น ส่วนสินค้าส่งออกจำพวกพืชผลทางการเกษตรอันเป็นสินค้าหลักของประเทศมาแต่อดีตจึงต้องอาศัยท่าเรือเอกชนเป็นที่เทียบเรือเจ้าของท่าเรือซึ่งก็เป็นพ่อค้าส่งออกด้วยจึงไม่ยินดีที่จะให้บริการภายนอกมาใช้ เพราะเท่ากับเข้ามาแข่งขันการค้ากับตนโดยตรง ดังนั้นผู้ส่งออกจึงต้องไปใช้บริการจากท่าที่ท่าธุรกิจบริการด้านนี้โดยเฉพาะ หรือมิฉะนั้นก็ต้องหาที่ดินเพื่อสร้างท่าเรือของตนเอง จึงทว่าให้มีท่าเรือเกิดขึ้นมากจนไม่มีที่ดินสองฝั่งแม่น้ำเหลือไว้เพื่อใช้ในกิจการทางเศรษฐกิจด้านอื่น ความผิดพลาดอันนโยบายเช่นนี้ ใต้น้ำไปสู่ปัญหาการขี้ที่ดินชายฝั่งแม่น้ำและริมทะเล เป็นไปอย่างขาดความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและแผนการขี้ที่ดิน^๑

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษารูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้าโดยพิจารณาในเชิงทำเลที่ตั้งและโครงสร้างของท่าเรือฯ ประเภทต่างๆ
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของท่าเรือต่างๆ ในแง่กิจกรรมการขนถ่ายลำเลียงและเก็บรักษาสินค้า เพื่อการส่งออกและนำเข้า

^๑ อ่างแล้วใน นาย ช., หน้าพิเศษ ข.

3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบที่ตั้งท่าเรือและคลังสินค้าในแต่ละบริเวณ
4. เพื่อเสนอแนะสภาพปัญหาต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อกิจการท่าเรือและคลังสินค้า ตลอดจนปัญหาอันเนื่องมาจากท่าเรือและคลังสินค้า ที่ส่งผลกระทบต่อเมือง
5. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ ตลอดจนการบริหารต่างๆ เพื่อให้ท่าเรือต่างๆ มีศักยภาพในการจัดการกับสินค้าได้มากขึ้น

ขอบเขตการศึกษา

1) ขอบเขตพื้นที่ศึกษา พื้นที่ซึ่งมีรูปแบบการอาชีพที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมท่าเรือและคลังสินค้า สองปากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่สะพานกรุงเทพ ลงไป คือประมาณหลักกิโลเมตรที่ 41 จากปากแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านพื้นที่เขตชั้นกลางของกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในเขตราชบุรีบูรณะ, เขตยานนาวาและเขตพระโขนง ตลอดจนเขตอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ไปจนถึงบริเวณหลักกิโลเมตรที่ 9 ทั้งนี้โดยชี้แนวถนนราชบุรีบูรณะ, ถนนสุขสวัสดิ์, ถนนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา, ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ และถนนสุขุมวิท เป็นแนวเขตพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ยังพิจารณาถึงพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาและพื้นที่ข้างเคียงด้วย

2) ขอบเขตของเนื้อหา

2.1 ศึกษาบทบาทและกระบวนการการขนส่ง-ขนถ่ายและเก็บรักษาสินค้าของธุรกิจท่าเรือและคลังสินค้า ทั้งที่บริหารโดยเอกชนและโดยรัฐวิสาหกิจ ตามประเภทของสินค้าที่ต่างกัน

2.2 ศึกษารูปแบบที่ตั้งของท่าเรือในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในฐานะที่เป็นกิจกรรมสำคัญซึ่งมีผลกระทบต่อเมือง

2.3 ศึกษาสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งและขนถ่ายสินค้า เพื่อเสนอแนะทางแก้ไขตลอดจนสภาวะของแนวโน้มอนาคต

องค์ประกอบของวิทยานิพนธ์

การวิจัยรูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือและคลังสินค้าบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา แบ่งออกเป็น 6 บท บทที่ 1 เป็นการสรุปความสำคัญและความ เป็นมาของปัญหา และวัตถุประสงค์ของการวิจัย บทที่ 2 เป็นบทที่กล่าวถึงทฤษฎี แนวความคิด งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และแนวความคิดของการวิจัยในครั้งนี้ บทที่ 3 เป็นบทที่อธิบายสาระต่างๆ รอยยี่ดประเทของสินค้า 5 อย่างเป็นหลัก โดย เกี่ยวข้องกับลักษณะกระบวนการขนถ่าย-เก็บรักษาสินค้าแต่ละประเภท, แรงงาน อุปกรณ์เครื่องจักรกลต่างๆ ซึ่งแสดงถึงระดับเทคโนโลยีที่เข้า ตลอดจนกิจกรรมต่อ เนื่องบางอย่าง และผลภาวะที่อาจเกิดขึ้นได้ที่จะก่อให้เกิดปัญหาต่อสภาพแวดล้อม บทที่ 4 เป็นบทที่สรุปข้อมูลของท่าเรือต่างๆ ตามประเภทของสินค้า 5 ประเภท และตามพื้นที่ตั้งเชิงการปกครอง และเชิงภูมิศาสตร์ นอกจากนี้ยังมีการวิเคราะห์ ถึงองค์ประกอบหลักต่างๆที่มีบทบาทในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณ ปากแม่น้ำเจ้าพระยา อันได้แก่ เรือสินค้า, สินค้าต่างๆ, และท่าเรือ บทที่ 5 เป็นบทที่วิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการกระจายตัวของท่าเรือ บนพื้นที่ศึกษา ซึ่งประมวลมาจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ ส่วนบทสุดท้ายเป็น การสรุปบทบาทของพื้นที่ศึกษา และปัญหาที่เกิดขึ้น อันนำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการวางแผนเพื่อพัฒนาพื้นที่ศึกษาและกิจการท่าเรือต่อไป