

บทที่ 5

ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

การศึกษาผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพที่มีต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบสามารถแบ่งการวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

การวิเคราะห์ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบนั้นสามารถแบ่งการวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้ คือ

1. ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพต่อระบบการขนส่งสินค้าในพื้นที่โดยรอบ
2. นโยบายภาครัฐกับการเติบโตของท่าเรือกรุงเทพ
3. นโยบายในการเพิ่มปริมาณสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ
4. รูปแบบการใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพ
5. การประเมินศักยภาพการพัฒนาและการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่าในอนาคต
6. แนวทางการใช้ประโยชน์ในพื้นที่หลังท่าของท่าเรือกรุงเทพ
7. การวิเคราะห์ผลจากแบบสอบถาม
8. การวิเคราะห์ผลจากแบบสัมภาษณ์
9. การวิเคราะห์ผลจากการสำรวจพื้นที่

5.1. ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพต่อระบบการขนส่งสินค้าในพื้นที่โดยรอบ

จากการศึกษาพบว่าภายในบริเวณที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าหรือเส้นทางในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพนั้นจะมีเส้นทางขนส่งสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ เช่น ทางด่วน ถนนวงแหวน อุตสาหกรรม หรือถนนที่มีลักษณะที่กว้างเพื่อรองรับการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจากพื้นที่ที่ศึกษาในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ พบว่ามีพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพมหานครอยู่ 4 พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตคลองเตย, เขตพระโขนง, เขตบางนา, เขตยานนาวา และมีพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสมุทรปราการอยู่ 1 แห่งคืออำเภอพระประแดง โดยภายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจะมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าที่มาจากท่าเรือกรุงเทพ ดังต่อไปนี้

1. เขตคลองเตย มีระบบการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้อง เช่น ท่าเรือกรุงเทพ, ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของเอกชน, บริษัทที่ทำหน้าที่ในการรับส่งสินค้า, ระบบทางด่วน, ทางรถไฟใน

การขนส่งสินค้าอันตราย, คลังสินค้าของบริษัท ปตท. คลังสินค้าของบริษัทน้ำมันเชลล์ เป็นต้น โดยภายในเขตพื้นที่ดังกล่าวมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางคอนเทนเนอร์ ไม่ว่าจะเป็น Container Yard หรือลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ และกิจกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมเบาหรืออุตสาหกรรมในครัวเรือน และเป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านมลพิษแก่ชุมชนเมืองในบริเวณโดยรอบ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะมีมากในเขตนี้ โดยเฉพาะในบริเวณใกล้ๆ กับท่าเรือกรุงเทพ

2. เขตพระโขนง มีระบบการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น การเป็นคลังสินค้าของบริษัทบางจาก และระบบการขนส่งสินค้า เช่น ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม (ทางรถไฟสายปากน้ำเก่า) โดยภายในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรมนี้จะมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการผลิต เช่น คลังน้ำมัน เป็นต้น โดยในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่าจะเป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มาจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานหรือสถานประกอบการประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในบริเวณนี้ และในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยภายในบริเวณดังกล่าวมีกิจกรรมอุตสาหกรรมหนักเป็นจำนวนมากตั้งอยู่ โดยส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมที่เป็นสินค้าอันตราย เช่น โรงกลั่นน้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้ในบริเวณถนนสุขุมวิทนี้ส่วนใหญ่จะมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์กรรมและการค้าในบริเวณชุมชนต่างๆ ที่อยู่ในบริเวณโดยรอบ นอกจากนี้ในบริเวณถนนสุขุมวิทยังมีการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการผลิตและกิจการอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอยู่บ้างเช่นกัน โดยกิจกรรมดังกล่าวจะอยู่ในซอยต่างๆ ของถนนสุขุมวิท ซึ่งอุตสาหกรรมจะเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดเล็กและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมภายในชุมชนเมืองที่อยู่ในบริเวณถนนสุขุมวิทมากนัก

3. เขตบางนา มีระบบการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของภาคเอกชน ระบบทางด่วน โรงงานอุตสาหกรรมและกิจการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม โดยกิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนบางนา - ตราดและถนนสรรพาวุธ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะอยู่ในบริเวณที่มีระบบการคมนาคมและการขนส่งที่มีความสะดวกและรวดเร็วและอยู่ใกล้กับระบบทางด่วน ทั้งนี้เพื่อที่จะลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากจุดดังกล่าวภายในเขตบางนาไปยังสถานที่ที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้าและนอกจากนั้นบริเวณดังกล่าวยังเป็นที่ยังตู้สินค้าเปล่าของภาคเอกชนที่ให้บริการแก่ผู้ประกอบการที่อยู่ภายในพื้นที่นี้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าให้กับโรงงานและอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ต้องการที่จะใช้บริการในการขนส่งสินค้า เป็นต้น โดยเส้นทางการคมนาคมภายในบริเวณนี้มีระบบทางด่วนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังบริเวณท่าเรือกรุงเทพเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการไปยังบริเวณท่าเรือกรุงเทพหรือจากบริเวณท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ประกอบการ

4. เขตยานนาวา มีระบบการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น คลังสินค้าประเภทน้ำมันของกาลเท็กซ์, บริษัทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า, ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์, บริษัทต่างๆ ที่มีโรงงานและคลังสินค้าภายในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา, คลังสินค้าของบริษัทเอกชน, ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เป็นต้น โดยภายในบริเวณถนนพระรามที่ 3 และบริเวณภายในซอยต่างๆ ส่วนใหญ่จะมีการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมการอุตสาหกรรมและคลังสินค้า หรือมีการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการอุตสาหกรรม จากการสำรวจพื้นที่ในบทที่แล้วพบว่า ภายในบริเวณนี้จะมีโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในบริเวณถนนสายหลัก ทั้งนี้เนื่องจากถนนพระรามที่ 3 เป็นถนนที่มีช่องจราจรหรือพื้นผิวถนนที่กว้าง ซึ่งทำให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมไปยังที่ต่างๆ หรือจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ในส่วนกิจกรรมการพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมการพาณิชย์กรรมภายในชุมชน เพื่อรองรับแรงงานที่เข้ามาทำงานภายในย่านนี้ เช่น ร้านค้าต่างๆ เป็นต้น

5. อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ มีระบบการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม, โรงงานที่เกี่ยวข้องกับเหล็ก, ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์, โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในบริเวณนี้และใกล้เคียง โดยส่วนใหญ่ภายในบริเวณนี้จะเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญในระดับประเทศ โดยกิจกรรมการอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิต เช่น โรงงานผลิตเหล็ก, โรงงานผลิตกระดาษ, คลังสินค้าของบริษัทปิโตรเคมีและลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ โดยกิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพรายและในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า นอกจากนั้นกิจกรรมอุตสาหกรรมบางส่วนก็ยังมีที่ตั้งกิจกรรมอุตสาหกรรมของตนภายในซอยต่างๆ ของบริเวณอำเภอพระประแดง ซึ่งอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ภายในบริเวณนี้มักจะตั้งอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนทางด้านขนส่งสินค้าจากระบบการขนส่งสินค้าทางถนน นอกจากนั้นกิจกรรมโรงงานและอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณใกล้ทางขึ้น - ลง ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม จึงทำให้เกิดความสะดวกในการคมนาคมและการขนส่งสินค้าระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตและท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น ในส่วนของกิจกรรมการพาณิชย์กรรมนั้น ส่วนใหญ่กิจกรรมดังกล่าวจะตั้งอยู่ในบริเวณใกล้ๆ กับถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งสายหลัก โดยภายในบริเวณดังกล่าวข้างต้นจะมีกิจกรรมศูนย์การค้า, ห้างสรรพสินค้า และร้านค้าต่างๆ เกิดขึ้นภายในบริเวณนี้ ในส่วนของกิจกรรมการอยู่อาศัยนั้น ส่วนใหญ่จะมีการใช้ที่ดินสำหรับรองรับที่อยู่อาศัยของแรงงานที่ทำงานในโรงงานและอุตสาหกรรมการผลิตในบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพรายเป็นส่วนใหญ่ โดยที่อยู่อาศัยภายในบริเวณนี้จะอยู่ในรูปแบบของชุมชนแออัดและที่อยู่อาศัยรูปแบบอพาร์ทเมนต์และหอพัก เพื่อรองรับประชากรแรงงานที่เข้ามาทำงานในย่านนี้

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ในพื้นที่บริเวณที่ศึกษาที่อยู่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ พบว่า การใช้ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพที่อยู่ในแนวเส้นทางการขนส่งสินค้าหรือ

ในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรมที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรมหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิตนั้นส่วนใหญ่จะมีการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับท่าเรือกรุงเทพ เช่น เขตคลองเตย เขตพระโขนง เขตบางนา เขตยานนาวา และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งการใช้ที่ดินโดยเฉพาะในบริเวณถนนสายหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจะเป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมการอุตสาหกรรมและกิจการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม เช่น การใช้ที่ดินเพื่อวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในบริเวณถนนบางนา-ตราด ในเขตบางนา, การใช้ที่ดินเพื่อการวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ สินค้าอันตราย เช่น โรงกลั่นน้ำมันเชลล์ คลังน้ำมันของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพในเขตคลองเตย การใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมคลังสินค้าประเภทคลังสินค้าอันตรายในเขตพระโขนง (คือ โรงกลั่นน้ำมันบางจาก), กิจกรรมการอุตสาหกรรมและคลังสินค้าในบริเวณเขตยานนาวา, กิจกรรมการอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าในบริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น

นอกจากนี้ โรงงานอุตสาหกรรมการผลิตได้ตั้งกิจกรรมอุตสาหกรรมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือ ด้วยเหตุผลของความประหยัดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับโรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการกิจการอุตสาหกรรมว่าจะได้รับสินค้าได้ตรงตามเวลาที่ตนต้องการ

ดังนั้น ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่าท่าเรือกรุงเทพเป็นแรงดึงดูดที่สำคัญในการดึงดูดกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมการผลิตและกิจการด้านคลังสินค้าเข้ามาตั้งกิจกรรมเหล่านี้ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในด้านของต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ จากที่ท่าเรือกรุงเทพอยู่ใกล้ๆ กับบริเวณใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ใกล้กับตลาดการค้าขนาดใหญ่ของเมือง จึงทำให้อุตสาหกรรมการผลิตสามารถขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังตลาดได้ โดยไม่เสียต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูงมาก นอกจากนี้ยังพบว่าอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนิยมตั้งใกล้กับถนนสายหลัก จึงทำให้เกิดการเข้าถึงที่สะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังย่านอุตสาหกรรม นอกจากนี้จากการที่อุตสาหกรรมการผลิตมีการกระจุกตัวในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรม จึงทำให้เกิดการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมการผลิตเหล่านี้ขึ้น เพื่อเหตุผลในการขนส่งและการประหยัดจากการรวมกลุ่มของกลุ่มอุตสาหกรรมดังกล่าว ซึ่งการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมการผลิตนั้น จะทำให้ต้นทุนในการบรรทุกและการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพมายังอุตสาหกรรมการผลิตดังกล่าวโดยเฉลี่ยนั้นลดต่ำลง และทำให้ผู้ประกอบการสามารถประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อใช้ในการผลิตสินค้ามากขึ้น

5.2. นโยบายภาครัฐกับการเติบโตของท่าเรือกรุงเทพ

นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการปรับปรุงโครงสร้างในการแปลงสภาพของการท่าเรือแห่งประเทศไทยใหม่ให้มีความเหมาะสม โดยให้ท่าเรือกรุงเทพลดบทบาทลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปในขณะที่ให้มีการใช้ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้มากขึ้น เพื่อที่จะรองรับการเติบโตทางด้านการเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต และการวางแผนการใช้พื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจากการที่ท่าเรือกรุงเทพถูกจำกัดให้ลดบทบาทลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป แต่การให้บริการยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเห็นได้จากในปีงบประมาณ 2546 ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพจำนวน 1,069,577 ที.อี.ยู. ซึ่งเป็นปริมาณตู้สินค้าที่มีเกินกว่าจำนวนที่นโยบายของรัฐบาลที่ได้จำกัดเอาไว้ที่ 1 ล้าน ที.อี.ยู. โดยสาเหตุที่มีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพเพิ่มมากขึ้น น่าจะมีผลมาจากปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้ (ที่มา : <http://www.port.co.th>)

1. การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยในปีงบประมาณ 2546 ที่ผ่านมามีเศรษฐกิจโลกโดยรวมได้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตตามด้วยเช่นกัน โดยมีมูลค่าการนำเข้าของสินค้าและการส่งออกของสินค้าเพิ่มสูงขึ้น 13% และ 14% ตามลำดับ ทำให้ตลาดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีขนาดใหญ่ขึ้น ส่งผลทำให้ธุรกิจทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในทุกระบบมีอัตราการเติบโตที่มีการขยายตัวสอดคล้องกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งคิดเป็น 95% ของการขนส่งรวมทุกระบบ ทำให้ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็น Supply Chain หนึ่งของระบบการขนส่งทางน้ำมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

2. วิสัยความสามารถของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเต็มศักยภาพ ซึ่งจากท่าเทียบเรือตู้สินค้าของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในปัจจุบันเอกชนเป็นผู้ประกอบการทั้งหมดรวม 6 ท่า นั้นมีวิสัยความสามารถในการรับตู้สินค้าทั้งหมดอยู่ที่ประมาณ 1,800,000 ที.อี.ยู. แต่ในปีงบประมาณ 2546 ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังสามารถรองรับตู้สินค้าได้มากถึง 3,047,369 ที.อี.ยู. จากการให้บริการของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่เกินวิสัยความสามารถเกือบ 2 เท่าตัว ทำให้การใช้บริการของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเกิดความไม่คล่องตัวของเรือสินค้าในบางส่วน จึงทำให้เรือสินค้าบางส่วนหันมาใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพแทน

3. วิสัยความสามารถของ ICD ลาดกระบังเต็มศักยภาพ โดยที่โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและบรรจุของขาออก ที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (Inland Container Depot : ICD) ลาดกระบัง มีสถานีในการให้บริการจำนวน 6 สถานี มีความสามารถสูงสุดในการให้บริการตู้สินค้าน้ำรวม 600,000 ที.อี.ยู. ต่อปี ซึ่งในปี พ.ศ. 2546 มีปริมาณตู้สินค้าขนส่งไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังผ่าน ICD ลาดกระบังจำนวน 1,084,216 ที.อี.ยู. จากตู้สินค้าผ่าน ICD ลาดกระบังจำนวนทั้งหมด 1,158,386 ที.อี.ยู. ซึ่งในปัจจุบันเริ่มเต็มศักยภาพแล้วเช่นกัน โดยตู้สินค้าส่วนหนึ่งจึงหันมาใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพแทน

4. ผู้นำเข้า – ส่งออก รายย่อยมีความต้องการใช้บริการที่ทำเรือกรุงเทพ โดยทำเทียบเรือตู้สินค้า C3 ที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังคาดว่าจะเริ่มให้บริการได้ประมาณกลางปี 2547 โดยกำหนดความสามารถขั้นต่ำไว้ที่ 600,000 ที.อี.ยู. แต่บริษัทผู้ประกอบการมีเป้าหมายในการให้บริการไว้ที่ 1,000,000 ที.อี.ยู. เมื่อเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ แต่จากการที่ทำ C3 จะเริ่มเปิดให้บริการกลางปี 2547 มีการให้บริการในระยะแรกของปี 2547 เพียง 200,000 – 300,000 ที.อี.ยู. ซึ่งแน่นอนว่าตู้สินค้าเหล่านี้จะถูกดึงมาจากท่าเรือกรุงเทพส่วนหนึ่ง และเมื่อถึงปี 2548 ท่า C3 จะสามารถให้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบ มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพส่วนหนึ่งซึ่งคาดว่าจะป็นจำนวนไม่น้อยจะย้ายฐานไปใช้บริการที่ทำ C3 แห่งนี้ รวมทั้งตู้สินค้าอีกเป็นจำนวนมากที่จะไปใช้บริการที่ทำ C1 และท่า C2 ที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โดยมีวิสัยความสามารถรวมกัน 1,200,000 ที.อี.ยู. ซึ่งจะต้องเปิดให้บริการในอนาคต และสำหรับ ICD ลาดกระบังนั้น ทางภาครัฐก็มีแผนที่จะดำเนินการในเฟสที่ 2 ในอนาคตเพื่อขยายความสามารถในการรองรับตู้สินค้าที่จะส่งไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังซึ่งจะมีการเปิดท่าใหม่ ๆ เช่นกัน ซึ่งจากปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวจะมีผลทำให้แนวโน้มการลดลงของปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพค่อนข้างจะชัดเจนอีกทั้งในปี 2547 ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังได้ประกาศเป้าหมายปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังที่ 3.5 ล้าน ที.อี.ยู. ดังนั้น ท่าเรือกรุงเทพจึงยังไม่มีคามจำเป็นที่จะต้องจัดทำแผนในการลดจำนวนตู้สินค้า ในขณะที่เดียวกันก็ยังไม่มีการพัฒนาขีดใดในประเทศไทยที่จะสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่นับวันจะเติบโตสูงขึ้นเรื่อยๆ ได้ นอกจากจะเริ่มให้มีการเปิดให้บริการในท่าอื่นๆ ที่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เร็วขึ้นเท่านั้น

จากการที่ภาครัฐมีนโยบายในการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้าลง โดยภาครัฐได้กำหนดปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพให้เหลือเพียง 1 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี แต่ปัจจุบัน ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังซึ่งกำลังเป็นท่าเรือหลักในด้านการขนส่งสินค้าของประเทศมีความสามารถในการให้บริการที่จำกัด และการให้บริการในด้านการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการเริ่มไม่มีความคล่องตัว นอกจากนั้นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตและการขนส่งสินค้ารายย่อยยังมีความต้องการในการใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพ ทั้งนี้เนื่องจากต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างโรงงานอุตสาหกรรมกับท่าเรือกรุงเทพนั้นต่ำกว่าท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านหน้าท่ามากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. ดังที่กล่าวไปแล้วในบทที่ 4 จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพต้องดำเนินการพัฒนารูปแบบการใช้ที่ดินในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ เช่น การพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างเป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น การขยายพื้นที่สำหรับลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในบริเวณชุมชนแออัด (พื้นที่ชุมชนแออัด 45 ไร่) เป็นต้น นอกจากนี้จากการที่ภาครัฐได้พัฒนาระบบการขนส่งสินค้า เช่น การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม การสร้างรถบขทางด่วน เพื่อใช้ในการลดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ปัญหาดังกล่าวเริ่มน้อยลง ซึ่งส่งผลทำให้เกิดการวางแผนการพัฒนารูปแบบการใช้ที่ดินภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กระจายสินค้า

การสร้างลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ การให้ภาคเอกชนมาเช่าพื้นที่ของการท่าเรือเพื่อพัฒนาเป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของภาคเอกชนขึ้น

กิจกรรมดังกล่าวข้างต้น ส่งผลทำให้พื้นที่ในบริเวณโดยรอบเกิดการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณถนนสายหลักที่สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก เช่น ถนนบางนา-ตราด ถนนสรรพาวุธ ถนนพระรามที่ 3 ซึ่งบริเวณดังกล่าวข้างต้นได้พัฒนารูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพที่มีแนวโน้มที่จะขยายตัวออกไป อันเนื่องมาจากความต้องการของผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น ดังนั้น เมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มการพัฒนาอยู่ในเขตเมือง โดยเฉพาะในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ด้วยเหตุผลของเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกและสามารถเข้าถึงได้ (เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้ว) นอกจากนี้ จากการศึกษาภายในบริเวณนี้มีการตั้งกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตอยู่แล้วในอดีต จึงทำให้ผู้ประกอบการการขนส่งและอุตสาหกรรมการผลิตยังคงมีความต้องการใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพเหมือนเดิม

5.3. แนวนโยบายในการเพิ่มปริมาณสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

จากแนวนโยบายของภาครัฐบาลในชุด พล.อ. สุรยุทธ์ จุลานนท์ นำโดย พล.ร.อ. ธีระ ห้าวเจริญ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการผ่อนปรนมาตรการในการจำกัดตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ของท่าเรือกรุงเทพ โดยให้เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าจาก 1 ล้าน ที.อี.ยู. มาเป็น 1.5 ล้าน ที.อี.ยู. โดยพิจารณาจากปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพยังมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับในปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้นยังมีขีดความสามารถในการให้บริการในด้านการขนส่งสินค้าได้ถึง 1.5 ล้าน ที.อี.ยู. และนอกจากนั้นภาครัฐจะดำเนินการเร่งพัฒนาศักยภาพท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลักในการให้บริการเพื่อที่จะรองรับการขยายตัวทางการค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางบกมีความคล่องตัวมากกว่าท่าเรือกรุงเทพ และในปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้ากว่า 4 ล้าน ที.อี.ยู. นอกจากนี้ จากการศึกษาพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพมีระบบการขนส่งที่มีความสะดวก ประกอบกับจะเป็นการสนับสนุนทางการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดต้นทุนในการดำเนินงานได้เป็นอย่างดี ซึ่งทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพของท่าเรือเพื่อที่จะรองรับกับการขยายตัวทางการค้าในอนาคต (ที่มา : หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ตเจอร์นัล ฉบับที่ 411 วันที่ 29 มกราคม-4 กุมภาพันธ์ 2550 หน้า 8)

ในส่วนของนายเฉลิมชัย มีคุณเยี่ยม ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ ได้กล่าวถึงแผนพัฒนาท่าเรือกรุงเทพว่าท่าเรือกรุงเทพนับเป็นท่าเรือแม่น้ำและเป็นท่าเรือที่สำคัญของประเทศที่ให้บริการทางการขนส่งสิน้ามามากกว่า 50 ปี และในปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพยังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญและผู้ประกอบการยังคงเลือกที่จะใช้บริการอยู่มาก เนื่องจากความสะดวกในด้านการ

ขนส่งและอยู่ใกล้กับแหล่งผลิตสินค้า อยู่ในใจกลางเมือง และประกอบการโดยหน่วยงานของภาครัฐ รวมถึงท่าเรือกรุงเทพมีการให้บริการที่มีความทันสมัย รวดเร็วและมีอัตราค่าบริการที่มีความเป็นธรรม ซึ่งที่ผ่านมาท่าเรือกรุงเทพมีผู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพมากถึง 1.4 ล้าน ที.อี.ยู. ดังนั้นการบริหารงานของท่าเรือกรุงเทพจึงมุ่งเน้นที่ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของท่าเรือ ทั้งในด้านของการจัดการและงานด้านการบริการให้ดีขึ้น เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้นำเข้าและส่งออก และตอบสนองต่อนโยบายในการพัฒนาการขนส่งของประเทศในระบบการขนส่งสินค้า (ที่มา : หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ ฉบับที่ 796 ประจำวันที่ 26-29 พฤษภาคม 2550)

ผลจากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2550 นั้น รัฐบาลได้มีมติให้มีการขยายขีดจำกัดในการรับสินค้าของท่าเรือกรุงเทพเอาไว้ที่ 1.34 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี ทั้งนี้เพราะทางภาครัฐบาลเล็งเห็นว่า ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้ารายย่อยมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งทำให้ผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าจากต่างประเทศมีความเสียเปรียบจากการแข่งขันกับต่างชาติ ดังนั้น จึงทำให้รัฐบาลได้กำหนดให้ท่าเรือกรุงเทพเพิ่มจำนวนการรับสินค้าให้มากขึ้น และจากการที่ท่าเรือกรุงเทพมีการปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อที่จะลดปัญหาความแออัดในบริการพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถที่จะเพิ่มปริมาณรับผู้สินค้าได้มากขึ้นเป็น 1.34 ล้าน ที.อี.ยู. ต่อปี โดยไม่จำเป็นต้องลงทุนในสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น (ที่มา : หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ ฉบับวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2550)

5.4. รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพ

ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพนั้น ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่ทั้งหมด 2,353.2 ไร่ โดยที่ดินของท่าเรือกรุงเทพได้มาจากการเวนคืนที่ดินในบางส่วนของประชาชนเพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมทางด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อสร้างท่าเรือซึ่งมีการใช้พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรจำนวน 898.2 ไร่ และยังมีพื้นที่ภายนอกเขตรั้วที่ใช้พื้นที่แล้ว โดยสามารถแบ่งตามการใช้พื้นที่ในปัจจุบันได้ดังต่อไปนี้ (ที่มา : แผนการใช้ที่ดินการทำเรือแห่งประเทศไทย)

1. พื้นที่ที่ใช้ในกิจการท่าเรือในเขตรั้วศุลกากร มีเนื้อที่ 898.2 ไร่ โดยพื้นที่ในส่วนนี้จัดไว้เพื่อใช้ปฏิบัติงานทางด้านสินค้า โดยเฉพาะในส่วนของพื้นที่ที่ติดแนวแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากกิจกรรมในด้านการขนถ่ายสินค้าเป็นกิจกรรมหลักของท่าเรือ ดังนั้น ท่าเรือกรุงเทพจึงมีการลงทุนในการก่อสร้างเขื่อนหน้าท่าตลอดแนว รวมทั้งยังได้มีการดำเนินการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็น เช่น โรงพักสินค้าต่างๆ, ลานวางสินค้า, ลานวางตู้คอนเทนเนอร์, ลานบรรจุผู้สินค้า, คลังสินค้า, โรงซ่อมเครื่องมือทุ่นแรง เป็นต้น

2. พื้นที่ที่ใช้ในกิจการท่าเรือนอกเขตรั้วศุลกากร มีเนื้อที่ 115.2 ไร่ โดยพื้นที่ในส่วนนี้ได้จัดไว้เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของท่าเรือ เช่น อาคารที่ทำการ, สำนักงานแพทย์และอนามัย, อาคารบ้านพักพนักงาน, สโมสรและลานกีฬา เป็นต้น
3. พื้นที่ที่หน่วยงานรัฐขอใช้ มีเนื้อที่ 216.4 ไร่ พื้นที่ในส่วนนี้ได้จัดให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือใช้ประโยชน์ เช่น กรมศุลกากร, ด้านตรวจพืช, ด้านตรวจสัตว์, สถานีตำรวจ, องค์กรฟอกหนัง, กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, องค์กรเภสัชกรรมทหาร เป็นต้น
4. พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐเช่า มีเนื้อที่ 344.4 ไร่ ซึ่งพื้นที่ในส่วนนี้ได้จัดให้หน่วยงานของรัฐเช่าใช้ประโยชน์ เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, สำนักงานเขตคลองเตย, การไฟฟ้านครหลวง, บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน), องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น
5. พื้นที่ที่เอกชนเช่า มีเนื้อที่ 390.9 ไร่ ซึ่งพื้นที่ในส่วนนี้จัดให้เอกชนที่มีธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือเช่าประกอบการ เช่น บริษัท บีซีเคไป จำกัด, บริษัท พัสตุภัณฑ์ไทย จำกัด, บริษัท บี ซี มอเตอร์เซลล์ จำกัด, บริษัท เอ็น วาย เค บริการขนส่ง (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น
6. พื้นที่ชุมชนแออัด มีเนื้อที่ 197.5 ไร่ ซึ่งพื้นที่ในส่วนนี้เป็นพื้นที่ที่มีประชาชนบุกรุกสร้างบ้านเรือนพักอาศัยเป็นชุมชนแออัด ซึ่งมีชุมชนแออัดประมาณ 20 ชุมชน
7. พื้นที่ทางสัญจรหรือเส้นทางในด้านการคมนาคม มีเนื้อที่ 190.6 ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนน ทางรถไฟ และคลองระบายน้ำ เช่น ถนนสุทธรโกษา, ถนนอาจณรงค์, ถนนเกษมราษฎร์, คลองหัวลำโพง

ตารางที่ 5.1 : การใช้ประโยชน์ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพ

ลำดับที่	รายการ	เนื้อที่ (ไร่)	ร้อยละ
1.	พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรที่ใช้ในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	898	38.17
2.	พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรที่ใช้ในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	115	4.89
3.	พื้นที่ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะใช้ประโยชน์ในอนาคต	71	3.02
4.	พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐขอใช้	216	9.20
5.	พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐเช่าใช้ประโยชน์	190	8.09
6.	พื้นที่ที่การเคหะแห่งประเทศไทยเช่า	153	6.54
7.	พื้นที่บริษัท, ห้างร้าน, เอกชนเช่า	159	6.76
8.	พื้นที่อาคารพาณิชย์, ตลาด	160	6.84
9.	พื้นที่ชุมชนแออัด	197	8.39

ลำดับที่	รายการ	เนื้อที่ (ไร่)	ร้อยละ
10.	พื้นที่ทางสัญจร (ถนน, ทางรถไฟ, คลอง)	190	8.10

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพนั้น เป็นการใช้ที่ดินเพื่อประโยชน์ในด้านของพื้นที่ในเขตริ้วสุดถาวรที่ใช้ในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมากที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 38.17 รองลงมาคือ เป็นการใช้ที่ดินในส่วนของพื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐขอใช้ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 9.20

การใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่เขตริ้วสุดถาวรที่ใช้ในกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนี้ เป็นไปเพื่อที่จะดำเนินกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้าภายในบริเวณท่าเรือ เช่น การรับสินค้า การขนถ่ายสินค้าลงสู่รถสิบล้อหรือรถขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการของแต่ละบริษัท และนอกจากนั้นยังมีการใช้พื้นที่เพื่อประโยชน์ในด้านของการจัดเก็บ การลำเลียงสินค้าภายในพื้นที่บริเวณท่าเรืออีกด้วย และนอกจากนั้นจากการที่ทำเรือกรุงเทพมีนโยบายในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่เพื่อที่จะรองรับการขยายตัวทางด้านการขนถ่ายสินค้าเข้ามายังภายในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพเพิ่มมากขึ้นในอนาคต หรือเพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมภายในเขตริ้วสุดถาวรภายในบริเวณท่าเรือ โดยดำเนินการไถ่เรือที่ของชุมชนแออัดในบริเวณท่าเรือกรุงเทพในบางส่วนนั้น ทำให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้อีกด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพนั้นยังสามารถที่จะขยายศักยภาพในด้านการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าเพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้นในด้านนโยบายในการเพิ่มปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพของรัฐบาลชุดปัจจุบัน และจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบันที่ยังไม่เต็มศักยภาพ จึงทำให้พื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพยังมีการพัฒนาเป็นคลังสินค้าในบริเวณถนนสายสำคัญต่างๆ เช่น บริเวณถนนบางนา-ตราด เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น ถ้าหากท่าเรือกรุงเทพสามารถพัฒนาการใช้ที่ดินภายในบริเวณท่าเรือได้อย่างเต็มศักยภาพ เช่น การพัฒนาหรือการเวนคืนพื้นที่ชุมชนแออัดบางส่วนเพื่อพัฒนาเป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ การพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า การพัฒนาพื้นที่บางส่วนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

นอกจากนี้จากการที่ภาครัฐได้สนับสนุนให้มีการเพิ่มปริมาณสินค้าที่ผ่านหน้าท่าเรือกรุงเทพที่มากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. นั้น ท่าเรือกรุงเทพก็ยังมีศักยภาพในการรองรับตู้สินค้าได้ แต่ถ้าหากท่าเรือกรุงเทพมีการเพิ่มศักยภาพในการรับตู้สินค้าประมาณ 1.5 ล้าน ที.อี.ยู. นั้น ท่าเรือกรุงเทพก็สามารถขยายพื้นที่เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ คือ ท่าเรือกรุงเทพมีแผนในการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ โดยการปรับปรุงและสร้างลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในบริเวณชุมชนแออัดที่อยู่ในบริเวณดังกล่าวได้ ซึ่งทางการท่าเรือแห่ง

ประเทศไทยสามารถดำเนินการได้หรือชุมชนแออัดในบางส่วนเพื่อพัฒนาเป็นลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้าได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณนี้ให้เกิดการกระจุกตัวของลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในบริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ แทนที่จะกระจายตัวไปตามบริเวณอื่นๆ ภายนอกเขตท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งทำให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถให้บริการในด้านการขนส่งสินค้าแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมหรือการขนส่งสินค้าได้อย่างครบวงจร

5.5. การประเมินศักยภาพการพัฒนาและการใช้ประโยชน์พื้นที่หลังท่าในอนาคต

พื้นที่หลังท่าเรือ หมายถึง พื้นที่แนวหลังของเขตท่าเรือ ที่มีการขนส่งสินค้าต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ หรือพื้นที่ที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้า รวมถึงเป็นพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมในด้านการนำเข้าและการส่งออก (ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

จากการประเมินศักยภาพในการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ของพื้นที่หลังท่าของท่าเรือกรุงเทพของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้น พบว่า

1. ท่าเรือกรุงเทพยังมีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่หลังท่าในระดับต่ำ ในปัจจุบันนั้นได้มีภาคเอกชนเข้ามาเช่าพื้นที่ภายนอกเขตท่าเรือเพื่อดำเนินกิจกรรมในด้านลานจอดรถบรรทุก, ลานซ่อมตู้สินค้าที่มีจำนวนมากและได้มีการขยายตัวที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการบุกรุกของประชาชนภายนอกเข้ามาอาศัยอยู่ภายในบริเวณเขตท่าเรือทำให้เกิดผลกระทบต่อท่าเรือ คือ

- ท่าเรือกรุงเทพขาดโอกาสในการพัฒนาและต่อยอดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ทั้งนี้เพื่อที่จะสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าของประเทศต่อไปในอนาคต

- การยึดพื้นที่ของประชาชนที่บุกรุกเข้ามาตั้งถิ่นฐานภายในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ ทำให้เกิดปัญหาในการผลักดันประชาชนที่เข้ามาอาศัยเหล่านี้ออกจากพื้นที่ ซึ่งทำให้ท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถที่จะนำพื้นที่ว่างเปล่ามาพัฒนาเพื่อกิจการของท่าเรือและด้านการขนส่งได้

2. แนวโน้มความต้องการใช้ที่ดินของท่าเรือในระดับสากล โดยในปัจจุบันนั้นองค์การธุรกิจภาคเอกชนต่างมีความต้องการในพื้นที่ว่างเป็นจำนวนมากเพื่อรองรับกิจกรรมทางการขนส่งสินค้าต่อไปในอนาคต ทั้งนี้กิจกรรมที่กล่าวมานี้สามารถที่จะเพิ่มมูลค่าให้แก่กิจการของตนเองได้ เช่น กิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และอื่นๆ ที่มีลักษณะเป็นการเพิ่มมูลค่าภายในเขตบริเวณท่าเรือ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการได้มากขึ้น

3. พื้นที่ภายนอกเขตรั้วศุลกากร โดยพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพได้ถูกใช้ทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางการขนส่งสินค้า โดยกิจการนอกเขตรั้วศุลกากรนั้นมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องทางการขนส่งสินค้าและการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งสินค้าของท่าเรือ เช่น การใช้พื้นที่ของท่าเรือที่หน่วยงานของภาครัฐขอใช้ การใช้พื้นที่ของท่าเรือโดยหน่วยงานของภาครัฐได้ขอเช่าพื้นที่ พื้นที่ที่ภาคเอกชนขอเช่าพื้นที่ พื้นที่ที่เป็นพื้นที่ของชุมชนแออัด และ

นอกจากนั้นยังเป็นเส้นทางเพื่อใช้ในการสัญจร ซึ่งในการพัฒนาการใช้พื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพนั้นยังมีการใช้พื้นที่ไม่เต็มที่เพื่อที่จะทำให้เกิดมูลค่าเพิ่ม และเพื่อที่จะรองรับกับการเติบโตของธุรกิจเมืองและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งสินค้าในอนาคต

4. พื้นที่ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ หรือพื้นที่ที่เป็นเขตรั่วศุลกากรเพื่อใช้ในการกิจการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยในปัจจุบันพื้นที่ในบริเวณนี้ตั้งอยู่ในบริเวณใจกลางของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้เกิดการขนถ่ายสินค้าเพื่อที่จะส่งสินค้าไปยังผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็ว แต่กิจกรรมทางด้าน การขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพดังกล่าวนี้ทำให้เกิดปัญหาทางด้าน การจราจรและการขนส่งภายในพื้นที่บริเวณกรุงเทพ โดยเฉพาะพื้นที่ภายในบริเวณเขตคลองเตย ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและหนาแน่นซึ่งปัญหานี้เกิดขึ้นจากรถบรรทุกสินค้าที่มีขนาดใหญ่ได้มีการวิ่งเข้า-ออกจากท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งในปัจจุบันนั้นหน่วยงานของภาครัฐได้มีการออกกฎข้อบังคับให้รถบรรทุกสามารถวิ่งเพื่อรับส่งสินค้าภายในช่วงเวลาตามที่กำหนด โดยรถบรรทุกสินค้านั้นสามารถวิ่งได้ภายในช่วงเวลาประมาณ 09.00 – 15.30 น. ซึ่งรถบรรทุกสินค้าสามารถที่จะเดินทางไปยังถนนเส้นต่างๆ ภายในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครได้ตามเวลาที่กฎหมายกำหนด และเมื่อพ้นเวลาแล้วรถบรรทุกจะไม่สามารถวิ่งหรือดำเนินกิจกรรมเพื่อการขนส่งสินค้าต่อไปได้จนถึงช่วงเวลาประมาณ 22.00 น. หรือช่วงเวลาที่คึกคักกว่านั้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยลดปัญหาทางด้าน การจราจรที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้า

5.6. แนวทางการใช้ประโยชน์ในพื้นที่หลังท่าของท่าเรือกรุงเทพ

จากการที่ท่าเรือกรุงเทพจะสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ในการกลายเป็นศูนย์กลางสินค้าในประเทศ โดยกิจกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ท่าเรือกรุงเทพจะต้องเร่งดำเนินการ คือ การออกแบบและการพัฒนาการใช้พื้นที่แนวหลังของท่าเรือกรุงเทพอย่างเหมาะสมเพื่อที่จะรองรับการเติบโตและการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนของประเทศให้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังนั้นแนวทางในการวางแผนการใช้พื้นที่หลังท่าให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ไม่เพียงแต่จะช่วยสนับสนุนและส่งเสริมท่าเรือกรุงเทพให้สามารถบรรลุเป้าหมายตามที่ได้กำหนดเอาไว้ แต่ยังช่วยให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถใช้พื้นที่แนวหลังท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งจะเป็นการช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มและรายได้ให้กับท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งเป็นการยกระดับความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือนานาชาติได้อีกด้วย (ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

แนวโน้มที่สำคัญของการใช้พื้นที่หลังท่าเรือ คือ การพัฒนาพื้นที่ในการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ Free Trade Zone เพื่อรองรับกิจกรรมที่เป็นการเพิ่มมูลค่าในด้านการขนส่งสินค้า และเพื่อเป็นการดึงดูดให้ผู้ประกอบการในการขนส่งเข้ามาดำเนินกิจกรรมในด้านการขนส่งภายในบริเวณพื้นที่ท่าเรือ ซึ่งจะทำให้เกิดข้อดีในด้าน การทำให้เกิดการจ้างงานและการลงทุนภายในพื้นที่บริเวณท่าเรือ และนอกจากนั้นยังทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านหน้าท่าเรือเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จะเห็นว่า

ภาครัฐควรที่จะต้องดำเนินการในการสนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมทางด้าน Free Trade Zone หรือ พื้นที่ในด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในเขตพื้นที่บริเวณท่าเรือและพื้นที่โดยรอบท่าเรือ กรุงเทพฯ โดยในการดำเนินกิจกรรมในส่วนนี้ต้องได้รับการส่งเสริมและการสนับสนุนจากทั้งหน่วยงานของท่าเรือกรุงเทพหรือการทำเรือแห่งประเทศไทยเอง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพหรือการทำเรือแห่งประเทศไทย เช่น กรมศุลกากร หน่วยงานภาคเอกชน และประชาชนภายในบริเวณพื้นที่

5.7. การวิเคราะห์ผลจากการใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์

5.7.1 การวิเคราะห์ผลจากแบบสอบถาม

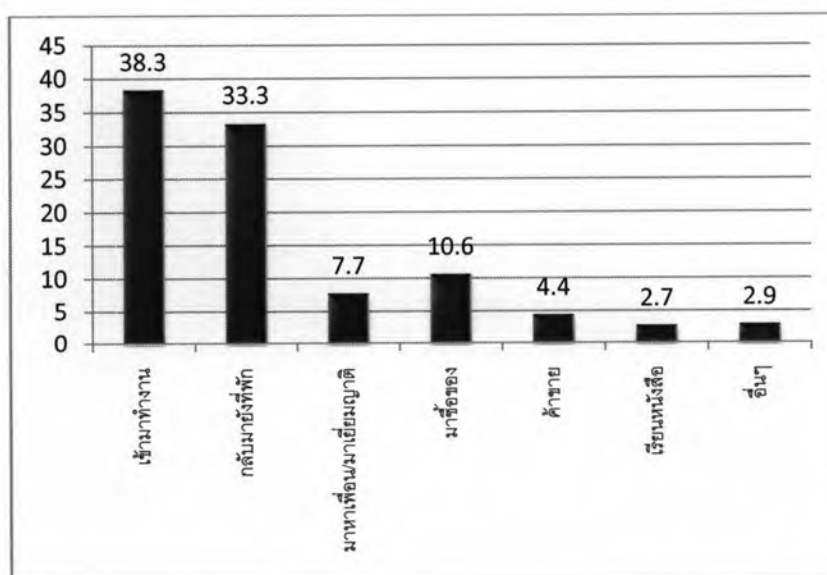
การศึกษาในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาผลกระทบการขนส่งจากประชาชนภายในพื้นที่ คือ ประชาชนในพื้นที่เขตคลองเตย โดยใช้แบบสอบถามถึงผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยใช้แบบสอบถามในการศึกษาจำนวน 500 ฉบับ และสามารถเก็บแบบสอบถามได้จำนวน 339 ฉบับ (คิดเป็นร้อยละ 67.8) ได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการใช้แบบสอบถามเรื่องผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บแบบสอบถามเพื่อถามประชาชนที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่เขตคลองเตย ทั้ง 3 แขวง คือ แขวงคลองเตย แขวงคลองตัน และ แขวงพระโขนง ซึ่งพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านการขนส่งมากกว่าพื้นที่อื่นๆ ทั้งนี้เป็นเพราะพื้นที่ในบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของท่าเรือกรุงเทพและมีการดำเนินกิจกรรมในด้านการขนส่งสินค้าภายในเขตพื้นที่นี้ นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพ ไม่ว่าจะเป็น พื้นที่สำหรับการวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (CY : Container Yard) ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้า เช่น บริษัทรับส่งสินค้า, กรมศุลกากร หรือกิจกรรมภายในท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น นอกจากนี้พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวยังอยู่ใกล้กับระบบทางพิเศษ หรือทางด่วนในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่สร้างขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปสู่บริเวณ โรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยกิจกรรมดังกล่าวข้างต้นนั้นจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของเมืองให้มีลักษณะที่สอดคล้องกับลักษณะทางภูมิศาสตร์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและคลังสินค้าภายในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพมากที่สุด

ตารางที่ 5.2 : วัตถุประสงค์ในการเดินทางเข้ามายังเขตคลองเตย

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
เข้ามาทำงาน	130	38.3
กลับมายังที่พัก	113	33.3
มาหาเพื่อน/มาเยี่ยมญาติ	26	7.7
มาซื้อของ	36	10.6
ค้าขาย	15	4.4
เรียนหนังสือ	9	2.7
อื่นๆ	10	2.9
รวม	339	100.0

แผนภาพที่ 5.14 : กราฟแสดงสัดส่วนร้อยละของวัตถุประสงค์ในการเดินทางเข้ามายังเขตคลองเตยของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

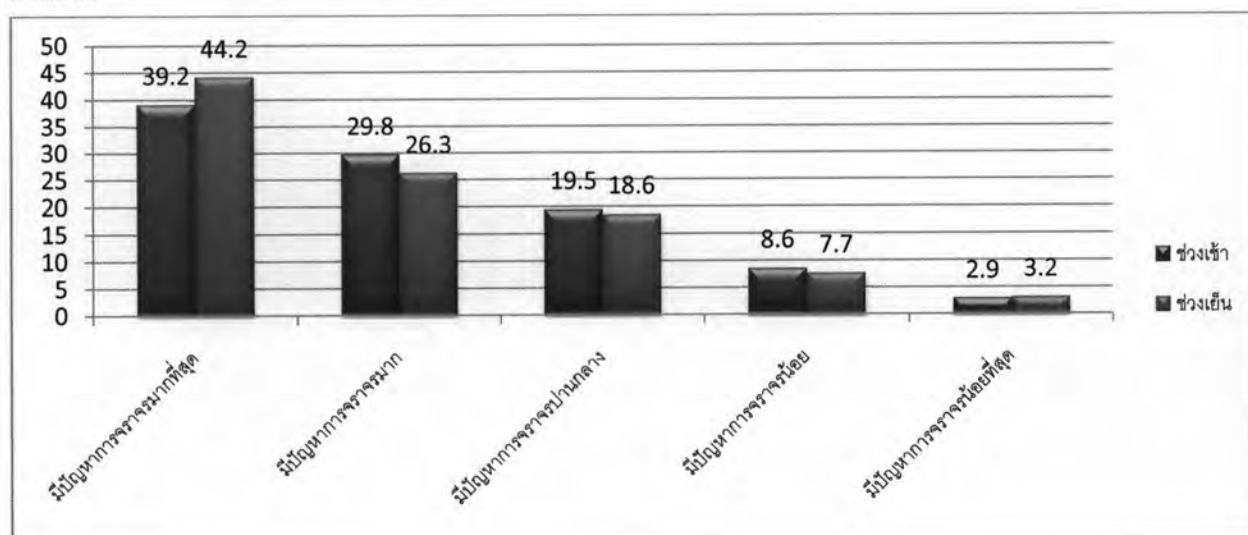


วัตถุประสงค์หลักในการเดินทางเข้ามายังเขตคลองเตย ส่วนใหญ่จะมาเพื่อเข้ามาทำงานในสถานประกอบการภายในบริเวณนี้ รองลงมา คือ กลับเข้ามายังที่พักอาศัย โดยมีสัดส่วนร้อยละ 38.3 และ 33.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.3 : ปัญหาการจราจรในการเดินทางเข้า / ออกจากเขตคลองเตย

	ช่วงเช้า		ช่วงเย็น	
	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
มีปัญหาการจราจรมากที่สุด	133	39.2	150	44.2
มีปัญหาการจราจรมาก	101	29.8	89	26.3
มีปัญหาการจราจรปานกลาง	66	19.5	63	18.6
มีปัญหาการจราจรน้อย	29	8.6	26	7.7
มีปัญหาการจราจรน้อยที่สุด	10	2.9	11	3.2
รวม	339	100.0	339	100.0

แผนภาพที่ 5.16 : กราฟแสดงสัดส่วนร้อยละของปัญหาการจราจรในเขตคลองเตยของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

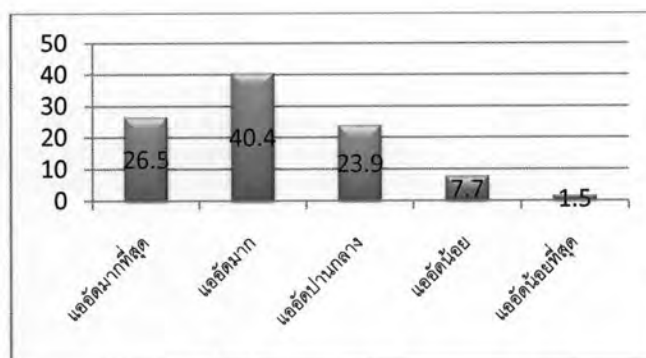


ปัญหาการจราจรในเขตคลองเตยนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าในบริเวณเขตคลองเตยมี ปัญหาการจราจรมากที่สุดทั้งในช่วงเวลาเช้าและช่วงเย็น โดยในช่วงเย็นมีสัดส่วนของปัญหาการจราจร มากกว่าช่วงเช้าในสัดส่วนร้อยละ 44.2 และ 39.2 ตามลำดับ รองลงมาคือ มีปัญหาการจราจร มากทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น โดยประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าในช่วงเช้ามีปัญหาการจราจร มากกว่าในช่วงเย็นในสัดส่วนร้อยละ 29.8 และ 26.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.4 : ปัญหาความแออัดของการใช้ที่ดินในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละ
แออัดมากที่สุด	90	26.5
แออัดมาก	137	40.4
แออัดปานกลาง	81	23.9
แออัดน้อย	26	7.7
แออัดน้อยที่สุด	5	1.5
Total	339	100.0

แผนภาพที่ 5.18 : กราฟแสดงสัดส่วนร้อยละของปัญหาความแออัดการใช้ที่ดินในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ



ปัญหาความแออัดของพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินพบว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่ามีความแออัดมาก โดยมีสัดส่วนร้อยละ 40.4 รองลงมา คือ แออัดมากที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 26.5

5.7.2 ความสำคัญของสภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

ความสำคัญของสภาพแวดล้อมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพที่มีต่อเขตพื้นที่คลองเตยและโดยรอบนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า การกำจัดขยะ, การขุดลอกและการกำจัดของเสีย, เสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ, คุณภาพอากาศ, การป้อนเชื้อเพลิงของเรือ, การจัดเก็บสินค้าเสียง, การปล่อยของเสียออกจากเรือ มีความสำคัญมากที่สุด ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือและฝุ่นละออง มีความสำคัญมาก

ตารางที่ 5.5 : ความสำคัญของสภาพแวดล้อมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

ข้อที่	ความสำคัญของสภาพแวดล้อมภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ	คิดเป็นสัดส่วนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
		สำคัญมากที่สุด	สำคัญมาก	สำคัญปานกลาง	สำคัญน้อย	สำคัญน้อยที่สุด
1.	การกำจัดขยะในบริเวณท่าเรือ	45.1	28.0	15.9	7.4	3.5
2.	การขุดลอกและการกำจัดของเสียจากการขุดลอก	38.6	30.4	17.7	6.8	6.5
3.	ฝุ่นละออง	32.7	37.8	18.0	8.3	3.2
4.	เสียงที่เกิดจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ เช่น เสียงจากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า เสียงที่เกิดจากเครื่องจักรกลในบริเวณท่าเรือ	32.4	26.0	22.1	11.2	8.3
5.	คุณภาพอากาศที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือวัสดุขี้บในบริเวณท่าเรือ	29.5	28.0	20.4	14.7	7.4
6.	การป้อนเชื้อเพลิง เช่น การป้อนเชื้อเพลิงเข้าไปในเรือบรรทุกสินค้า หรือการป้อนน้ำมันในบริเวณท่าเรือ	29.2	27.1	17.7	12.1	13.9
7.	การเก็บสินค้าเสี่ยงที่อาจจะเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม	33.3	30.4	19.5	8.0	8.8
8.	การพัฒนาท่าเรือ เพื่อทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ว่างหรือพื้นที่ของอุตสาหกรรมซึ่งส่งผลทำให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมในบริเวณโดยรอบท่าเรือ	31.3	38.1	17.7	8.8	4.1
9.	การปล่อยของเสียออกจากเรือ เช่น น้ำเสียที่ออกจากห้องเรือ, น้ำมัน, สารเคมี เป็นต้น	39.2	29.2	13.6	10.9	7.1

5.7.3 ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

ผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบต่อการดำเนินกิจกรรมของประชาชนภายในพื้นที่มากถึงมากที่สุด ทั้งในส่วนของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม การใช้ที่ดิน และการขนส่งนั้นจะมีผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ภายในบริเวณเขตคลองเตย ทั้งประชาชนที่พักอาศัยและประชาชนที่เข้ามาทำงานภายในบริเวณเขตคลองเตย ซึ่งสามารถแจกแจงความถี่ร้อยละได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.6 : ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ

ข้อที่	ผลกระทบด้านการขนส่ง	คิดเป็นสัดส่วนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
		มีผลกระทบมากที่สุด	มีผลกระทบมาก	มีผลกระทบปานกลาง	มีผลกระทบน้อย	มีผลกระทบน้อยที่สุด
ด้านสิ่งแวดล้อม						
1.	ขยะมูลฝอยที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ	29.8	36.3	22.1	7.7	4.1
2.	น้ำมันจากเรือและอุบัติเหตุที่เกิดจากการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้าที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงของเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพอื่นๆ	35.4	28.9	18.3	11.5	5.9
3.	น้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ	29.5	28.6	18.0	17.7	6.2
4.	สภาพแวดล้อมของอากาศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพทางด้านการขนส่งสินค้า	30.4	29.8	20.9	12.7	6.2
5.	การเกิดความแออัดของที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบบริเวณท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง	28.3	37.5	18.3	10.6	5.3
6.	ผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ เช่น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด อุบัติเหตุ เป็นต้น	31.3	31.0	24.5	8.0	5.3
ด้านการขนส่ง						
7.	เกิดการเดินทางที่มีความสะดวกและรวดเร็วจากโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ มีการเข้าถึงพื้นที่โดยง่าย	28.6	31.6	22.4	9.7	7.7
8.	มีความสะดวกในการติดต่อทางด้านการค้าและกิจการที่เกี่ยวกับการค้ารวมถึงการเดินทางเพื่อมาทำงานภายในพื้นที่	25.4	33.0	21.8	12.7	7.1
9.	การรบกวนของรถบรรทุกสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพที่มาใช้พื้นที่บริเวณทางวิ่งของรถยนต์ส่วนบุคคล	31.6	29.2	23.0	9.4	6.8
10.	เกิดเสียงดังรบกวนจากการที่รถบรรทุกได้ขับผ่านหรือเดินทางไปยังสถานที่อื่นๆ	33.0	24.2	21.8	12.1	8.8
11.	เกิดการชำรุดของถนนภายในพื้นที่บริเวณที่ท่านอยู่อาศัย / มาเกี่ยวข้องกับพื้นที่ อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก	33.9	28.0	22.1	8.0	8.0
12.	เกิดการเข้าถึงพื้นที่ ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามายังพื้นที่ได้อย่างสะดวก เช่น การมีระบบการขนส่งมวลชนที่ดี	27.1	27.1	23.6	13.3	8.8

ข้อที่	ผลกระทบด้านการขนส่ง	คิดเป็นสัดส่วนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
		มีผลกระทบมากที่สุด	มีผลกระทบมาก	มีผลกระทบปานกลาง	มีผลกระทบน้อย	มีผลกระทบน้อยที่สุด
13.	เกิดการสร้างระบบการขนส่งที่มีลักษณะพิเศษขึ้นเพื่อที่จะลดผลกระทบที่เกิดจากการขนส่งสินค้า	24.2	28.6	23.9	13.9	9.4
ด้านเศรษฐกิจ						
14.	เกิดการจ้างงานของประชาชนภายในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับ ท่าเรือกรุงเทพ	18.9	28.9	32.2	10.9	9.1
15.	มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในบริเวณ โดยรอบท่าเรือกรุงเทพและมีความหลากหลายของการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	19.2	31.9	31.0	10.6	7.4
16.	เกิดความหลากหลายของอาชีพภายในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ	18.3	41.3	23.6	9.7	7.1
17.	เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายสินค้าไปยังสถานที่อื่นๆ ทั้งภายในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ	25.4	32.4	23.0	13.3	5.9
การใช้ที่ดิน						
18.	เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ	28.6	28.6	22.7	11.2	8.8
19.	ก่อให้เกิดการรบกวนของกิจกรรมทางด้านการขนส่งที่มีต่อกิจกรรมการดำเนินชีวิต	33.0	30.1	20.9	9.7	6.2
20.	เกิดการรบกวนของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่มีผลต่อการอยู่อาศัย / การทำงานของท่าน	31.9	28.6	23.0	10.3	6.2
21.	เกิดการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณที่ท่านอยู่อาศัย / ที่ทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมและการขนส่งสินค้า	22.7	33.6	24.2	11.5	8.0
22.	เกิดการใช้พื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจหรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่ง	17.7	31.3	27.4	14.2	9.4
23.	เกิดการพัฒนาพื้นที่เพื่อสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับรองรับประชากรที่จะเข้ามาอยู่อาศัยและทำงานในพื้นที่บริเวณนี้	25.4	29.5	23.3	15.3	6.5
ด้านสังคม						
24.	เกิดความหลากหลายของคนภายในพื้นที่ อันเนื่องมาจากการอยู่อาศัยและการทำงานภายในพื้นที่ในบริเวณนี้	21.5	32.2	25.1	14.5	6.8
25.	เกิดปัญหาทางด้านสังคมภายในพื้นที่	30.1	28.9	23.0	10.0	8.0
26.	เกิดการพัฒนานในพื้นที่อันเนื่องมาจากแผนนโยบายของภาครัฐ	25.7	38.6	20.1	10.3	5.3

5.7.4 ความคิดเห็นของประชาชนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการพัฒนาพื้นที่

ในส่วนของความคิดเห็นของประชาชนภายในเขตคลองเตยนั้น ประชากรกลุ่มตัวอย่างในเขตคลองเตยเห็นว่าภาครัฐจำเป็นต้องมีการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ และพื้นที่โดยรอบในด้านการคมนาคม การขนส่งและการเข้าถึงพื้นที่มากที่สุด, ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย, ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ระบบสาธารณูปการและสาธารณูปโภค, ด้านสภาพแวดล้อมของที่อยู่อาศัย และอื่นๆ มากที่สุด ซึ่งแสดงออกมาเป็นสัดส่วนร้อยละดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.7 : ความคิดเห็นของประชาชนที่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการพัฒนาพื้นที่

ข้อที่	ความต้องการในการปรับปรุงพื้นที่	คิดเป็นสัดส่วนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.	ด้านการคมนาคมและการขนส่งและการเข้าถึงในพื้นที่	37.5	35.4	17.7	4.4	5.0
2.	ด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัยในพื้นที่ของท่าน ให้มีความน่าอยู่ และปลอดภัย	46.3	28.6	13.6	6.5	5.0
3.	ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	36.0	32.4	12.7	13.0	5.9
4.	ด้านสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย	34.9	25.7	15.9	12.1	9.4
5.	อื่นๆ	0.3	0.3	n/a	n/a	n/a

5.7.5 ผลกระทบจากการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้า

หากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้าในอนาคตนั้น ประชากรกลุ่มตัวอย่างในเขตคลองเตยเห็นว่าเกิดผลกระทบในด้านการเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ เช่น การเปลี่ยนแปลงในอาชีพของประชากรภายในพื้นที่ การค้าขาย, การเปลี่ยนแปลงในการจราจรและการขนส่ง และการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินเพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมอย่างอื่น นอกจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า มากที่สุด แต่ในส่วนของเกิดการเปลี่ยนแปลงในการดำเนินกิจกรรมด้านสังคมและการดำเนินชีวิตของประชากรมีการเปลี่ยนแปลงไปนั้น ประชากรกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าผลกระทบมาก ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.8 : ผลกระทบจากการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้า

ข้อที่	ผลกระทบจากการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพ	คิดเป็นสัดส่วนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
		มีผลกระทบมากที่สุด	มีผลกระทบมาก	มีผลกระทบปานกลาง	มีผลกระทบน้อย	มีผลกระทบน้อยที่สุด
1.	การเปลี่ยนแปลงการดำเนินกิจกรรมทางสังคมและการดำเนินชีวิตมีการเปลี่ยนแปลงไป	31.6	34.5	18.3	6.8	8.8
2.	การเปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	34.8	30.7	16.5	10.9	7.1
3.	เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการขนส่งและการจราจรในพื้นที่	35.7	25.7	20.6	7.7	10.3
4.	เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอย่างอื่น	29.2	22.7	19.5	15.9	12.7

ผลการศึกษาจากการสุ่มเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในเขตคลองเตยซึ่งเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าหรือได้รับผลกระทบจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพมากที่สุด ซึ่งผลการศึกษาพบว่าประชากรในกลุ่มวัยทำงานตั้งแต่อายุ 20 – 34 ปี และประชากรในกลุ่มที่ทำงานในบริษัทเอกชน พบว่า ประชากรส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ที่ศึกษาร้อยละ 70.2 ของประชากรตัวอย่างทั้งหมด โดยประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่จะอาศัยวิธีการเดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทางเพื่อเดินทางไปยังที่ทำงานและกลับที่พักอาศัยของตนเอง

ในส่วนของปัญหาการจราจรพบว่า ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าพื้นที่ในบริเวณเขตคลองเตยและท่าเรือกรุงเทพนั้นมีปัญหาทางด้านการจราจรและการขนส่งมากที่สุด โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็น โดยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 44.2 และรองลงมา ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าในบริเวณดังกล่าวมีปัญหาการจราจรมากในช่วงเช้า ร้อยละ 29.8

ในส่วนของปัญหาความแออัดของการใช้ที่ดินในบริเวณโดยท่าเรือกรุงเทพ และในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพในเขตคลองเตยนั้น ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าลักษณะการใช้ที่ดินภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและโดยรอบมีความแออัดมากในสัดส่วนร้อยละ 40.4 รองลงคือเห็นว่ามีความแออัดมากที่สุดในสัดส่วนร้อยละ 26.5 และแออัดปานกลางร้อยละ 23.9 ตามลำดับ

ในส่วนของความสำคัญของสภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่อยู่ในเขตคลองเตยให้ความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพในด้านดังต่อไปนี้ คือ การกำจัดขยะในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ, การขุดลอกและการกำจัดของเสียจากการขุดลอก, เสียงที่เกิดจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ, คุณภาพอากาศที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าและวัตถุดิบในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ, การป้อนน้ำมันและเชื้อเพลิง, การจัดเก็บสินค้าเสียงที่อาจจะเกิดอันตรายต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และการปล่อยของเสียออกจากเรือบรรทุกสินค้า โดยกลุ่มตัวอย่างจะให้ความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมในด้านนี้มากที่สุด ในส่วนของความสำคัญรองลงมาที่ประชากรตัวอย่างให้ความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของกิจกรรมท่าเรือ คือ ปัญหาในด้านฝุ่นละออง และการพัฒนาท่าเรือเพื่อให้เกิดการขยายตัวทางอุตสาหกรรม โดยประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ความสำคัญมาก

ในผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพที่มีต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ จากการศึกษาจากประชากรกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยในครั้งนี้เห็นว่าผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพนั้นส่งผลกระทบต่อเมืองในบริเวณโดยรอบ ดังต่อไปนี้

1. ผลกระทบจากท่าเรือกรุงเทพที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อมของเมือง โดยประชากรกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า น้ำมันจากเรือและของเสียที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ, สภาพแวดล้อมทางอากาศที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพ และผลกระทบที่เกิดจากการ

ดำเนินกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพในด้านการขนส่งสินค้า ซึ่งประชากรตัวอย่างเห็นว่าจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมากที่สุด รองลงมา คือ ผลกระทบที่เกิดจากขยะมูลฝอยที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพและผลกระทบที่เกิดจากความแออัดของที่อยู่อาศัยในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพและพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

2. ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ ประชากรกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า การรบกวนของรถบรรทุกสินค้าที่เดินทางจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรม / บริเวณที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมอุตสาหกรรม หรือ จากโรงงานอุตสาหกรรม / บริเวณที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมอุตสาหกรรมไปยังท่าเรือกรุงเทพ, การเกิดเสียงดังที่เกิดจากรถบรรทุกสินค้า, การเกิดการชำรุดของพื้นผิวถนนที่เกิดจากการเดินทางของรถบรรทุกสินค้า และการทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกนั้นจะมีผลต่อการพัฒนาของเมืองมากที่สุด รองลงมาคือ ทำให้เกิดการเดินทางที่มีความสะดวกและรวดเร็วจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งสินค้า, การทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางเพื่อเข้ามาติดต่อทางด้านการค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้า, การทำให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก และการทำให้เกิดการพัฒนาระบบการเดินทางหรือระบบการคมนาคมขนส่งที่มีลักษณะพิเศษขึ้นมาเพื่อรองรับการขนส่งสินค้านั้นจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาของเมืองมาก

3. ผลกระทบด้านการใช้ที่ดิน โดยประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า ในการพัฒนาทางการขนส่งสินค้านั้นจะทำให้เกิดผลกระทบจากการพัฒนา คือ ทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบจากการพัฒนาทางการขนส่งสินค้า (เช่น ทำให้เกิดการใช้ที่ดินที่ปะปนกันระหว่างที่อยู่อาศัยและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม), การก่อให้เกิดการรบกวนของกิจกรรมทางการขนส่งที่มีต่อการดำเนินกิจกรรมในชีวิตประจำวันของประชากรมากที่สุด รองลงมาคือ ก่อให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ, ก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน, การทำให้เกิดการใช้ที่ดินเพื่อสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าหรือกิจกรรมทางอุตสาหกรรมภายในพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ และการพัฒนาพื้นที่เพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์สำหรับรองรับประชาชนที่ต้องการเข้ามาทำงานภายในบริเวณนี้ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวนี้ประชากรตัวอย่างเห็นว่าจะมีผลกระทบมาก

4. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ โดยประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบทางการขนส่งดังกล่าวจะทำให้เกิดการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพที่จะทำให้เกิดความหลากหลายจากการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่, การทำให้เกิดความหลากหลายของอาชีพของประชาชนภายในพื้นที่ และการทำให้เกิดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายสินค้าไปยังสถานที่อื่นๆ โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าผลกระทบดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อประชาชนภายในพื้นที่มาก ในส่วนการทำให้เกิดการจ้างงานของประชาชน

ภายในพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบเพียงปานกลางเท่านั้น

5. ผลกระทบด้านสังคม โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบด้านสังคมที่มีต่อพื้นที่ในบริเวณท่าเรือกรุงเทพที่เกิดจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งสินค้านั้น จะทำให้เกิดผลกระทบในด้านการทำให้เกิดความหลากหลายของประชากรภายในพื้นที่, การก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมในบริเวณที่อยู่อาศัยภายในพื้นที่ และการทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อื่นเนื่องมาจากแนวนโยบายของภาครัฐนั้น ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าจะทำให้เกิดผลกระทบมาก แต่ในส่วนของการทำงานให้เกิดปัญหาสังคมภายในพื้นที่นั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าจะมีผลกระทบมากที่สุด

นอกจากนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้ภาครัฐดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่างๆ คือ การปรับปรุงในระบบการคมนาคมและการขนส่ง, การพัฒนาที่อยู่อาศัยของประชาชนในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพให้มีสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่และปลอดภัย, การปรับปรุงทางด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมทั้งการปรับปรุงในด้านที่อยู่อาศัยของประชาชนภายในพื้นที่ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับการเติบโตของกิจกรรมการขนส่งสินค้าและการเติบโตของแหล่งงานภายในพื้นที่

สุดท้าย ถ้าหากภาครัฐมีแนวนโยบายในการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพให้เป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น หรือถ้าหากท่าเรือกรุงเทพถูกลดบทบาทในด้านการขนส่งสินค้านั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าจะทำให้เกิดผลกระทบในด้านการเปลี่ยนแปลงทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจ, เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการขนส่งและการจราจร และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านการใช้ที่ดิน (อาจจะทำให้เกิดการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอื่นๆ แทนกิจกรรมทางด้านการขนส่งสินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้า) ซึ่งผลกระทบดังกล่าวข้างต้นนั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบต่อกลุ่มตัวอย่างมากที่สุด รองลงมาคือ การทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมและการดำเนินชีวิตของประชาชนภายในพื้นที่ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าจะมีผลกระทบมาก

5.7.2 การวิเคราะห์ผลจากแบบสัมภาษณ์

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มพนักงานที่ทำงานในการท่าเรือแห่งประเทศไทย จำนวน 4 คน
 2. กลุ่มนักวิชาการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ จำนวน 3 คน
- โดยจากการศึกษานั้นผู้วิจัยสามารถได้สรุปผลจากการศึกษาได้ดังต่อไปนี้

1. ด้านมลภาวะที่เกิดจากท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 5.9 : มลภาวะจากการพัฒนาการขนส่ง			
กลุ่มผู้เกี่ยวข้อง	มลภาวะจากการพัฒนาการขนส่ง		
	ขยะมูลฝอย	การรั่วของน้ำมัน	น้ำเสียจากท่าเรือกรุงเทพ
การทำเรือแห่งประเทศไทย	ไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่	มีผลกระทบน้อยเพราะมีการควบคุมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	มีการควบคุมอย่างดี จึงเกิดผลกระทบน้อย
นักวิชาการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่	ส่งผลกระทบต่อพื้นที่	มีผลกระทบน้อย เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมได้ควบคุมคุณภาพ	มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของเมือง อันเกิดจากการปล่อยน้ำเสียลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา

2. ด้านสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ

ตารางที่ 5.10 : ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อสภาพแวดล้อม				
กลุ่มผู้เกี่ยวข้อง	สภาพแวดล้อม			
	อากาศ	การใช้ที่ดิน	ของเสียที่เกิดจากเรือ	สิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ
การทำเรือแห่งประเทศไทย	เกิดมลพิษทางอากาศ	มีบ้างแต่ไม่มาก เพราะมีการควบคุมที่ดี	มีการควบคุมเป็นอย่างดี	ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
นักวิชาการและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่	เกิดมลพิษทางอากาศ	เกิดปัญหาสลิ้มขึ้นถ้าหากไม่มีมาตรการในการควบคุมที่ดี	มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดูแลอยู่	ส่งผลกระทบโดยตรงต่อชุมชนเมือง

จากการวิเคราะห์ผลกระทบของการพัฒนาเมืองในด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า ปัญหาของขยะมูลฝอย และน้ำเสียที่มาจากท่าเรือกรุงเทพนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่และพนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย เห็นว่ามีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของเมือง ทั้งนี้เนื่องจากพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมาตรฐานในการควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี แต่ในส่วนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่เห็นว่าปัญหาดังกล่าวข้างต้นจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ถ้าหากท่าเรือกรุงเทพมีการพัฒนาการขนส่งสินค้า เพราะบุคคลกลุ่มดังกล่าวเห็นว่าเมื่อมีการพัฒนาการขนส่งแล้วทำให้มีกิจกรรมการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นและส่งผลทำให้เกิดปัญหาต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว แต่ในขณะที่ปัญหาการรั่วของน้ำมันลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยานั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้ง 2 ฝ่ายเห็นว่ามีหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบในการดูแลเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อมดูแลอยู่ และหน่วยงาน

เหล่านี้มีมาตรการในการจัดการสิ่งแวดล้อมทางน้ำที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือกรุงเทพเป็นอย่างดี จึงทำให้ปัญหาการรั่วของน้ำมันที่มาจากเรือบรรทุกสินค้าไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของเมืองมากนัก

ในส่วนของสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ พบว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้ง 2 ฝ่ายเห็นว่าปัญหาสภาพแวดล้อมทางอากาศ มีผลกระทบต่อการพัฒนาเมืองมาก ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาการขนส่งสินค้า จะส่งผลทำให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ อันเนื่องมาจากควันท่อไอเสียของรถบรรทุกสินค้าที่มีเพิ่มมากขึ้น ในส่วนของปัญหาของเสียที่เกิดจากเรือ กลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่มเห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมีมาตรการในการควบคุมของเสียที่มาจากเรือ จึงทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมากนัก ทั้งนี้เนื่องจากมีหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการดูแลสิ่งแวดล้อมดูแลอยู่ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ นั้น กลุ่มพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย เห็นว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินและปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมของท่าเรือ นั้นมีผลกระทบน้อย ทั้งนี้เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพได้มีการวางแผนการใช้ที่ดินและป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างดี ในส่วนกลุ่มนักวิชาการและบุคคลที่เกี่ยวข้องเห็นว่าเมื่อมีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพจะส่งผลทำให้เกิดปัญหาการใช้ที่ดินและเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนเมือง ซึ่งอาจจะเกิดกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นและกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลต่อการขัดแย้งในการใช้ประโยชน์ที่ดินขึ้นและก่อให้เกิดปัญหาด้านสภาพแวดล้อมตามมา

จากการศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพนั้น ผู้วิจัยพบว่า

- ปัญหาในการดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาเกี่ยวกับประชาชนที่อยู่อาศัยในชุมชนแออัดที่เข้ามาบุกรุกที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องจัดหาสถานที่สำหรับการอยู่อาศัยสำหรับประชาชนในกลุ่มดังกล่าว แต่ก็ทำให้เกิดการต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากประชาชนในกลุ่มนี้เป็นแรงงานที่ทำงานในบริเวณท่าเรือและพื้นที่โดยรอบ จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีปัญหาในการขับไล่ประชาชนในชุมชนแออัดที่เข้ามาบุกรุกนอกจากนี้ยังมีการต่อต้านการไล่รื้อพื้นที่ในชุมชนเหล่านี้ จึงทำให้ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับระบบการขนส่งสินค้าต่อไปในอนาคต โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวคิดในการสร้างลานพักสินค้าเพื่อการบรรจุตู้และลานวางสินค้าในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดความแออัดจากการใช้ที่ดินและทำให้เกิดระบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

- ปัจจุบันมีสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพมีมากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. พบว่า ท่าเรือกรุงเทพมีความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพได้มากกว่า 1 ล้าน ที.อี.ยู. ทั้งนี้เพราะท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่สำหรับรองรับการขยายตัวในด้านความต้องการในการขนส่ง

สินค้าได้มากกว่าที่เป็นอยู่เดิม นอกจากนั้นผู้ประกอบการที่ประกอบการด้านการขนส่งสินค้าและอุตสาหกรรมการผลิตมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ เพราะเหตุผลจากความได้เปรียบในด้านต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมของผู้ผลิต เว้นแต่ ภาครัฐดำเนินการย้ายกิจกรรมอุตสาหกรรมของเมืองไปยังพื้นที่บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือในบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังจึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการใช้บริการของผู้ประกอบการในการผลิตและการขนส่งสินค้า เป็นต้น

- หากท่าเรือกรุงเทพมีการลดบทบาทลงเป็นท่าเรือในระดับท้องถิ่น จะทำให้ท่าเรือกรุงเทพอาจจะปิดตัวลงในอนาคต และนอกจากนั้นหากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพลงไป ภาครัฐต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ คือ การเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมดออกไปจากพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียงไปสู่บริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง แต่ปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่มีการกระจุกตัวอยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานครและบริเวณใกล้เคียง จึงไม่สามารถลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพและปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพลงได้ และถ้าหากมีการลดบทบาทของท่าเรือกรุงเทพจริง ภาครัฐควรกำหนดระยะเวลาในการจำกัดปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้ามายังบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งท่าเรือกรุงเทพอาจจะถูกลดบทบาทในการเป็นสถานที่ในการขนถ่ายสินค้า แต่อาจจะถูกเพิ่มบทบาทในการเป็นศูนย์การค้า ศูนย์กระจายสินค้า หรือสถานที่ในการให้บริการสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าแทน โดยที่ประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพอาจจะไม่ลดน้อยลงไป แต่สินค้าบางประเภทอาจจะลดลงไปมากหากมีการลดบทบาทคือสินค้าประเภทเหล็ก ทั้งนี้เพราะสินค้านี้จะถูกขนส่งไปยังเขตอุตสาหกรรมโดยตรง

จากการศึกษาถึงการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น พบว่า ในการจัดการพัฒนาควรกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เป็นกลุ่มเขต เช่น การพัฒนาพื้นที่ในกลุ่มการพาณิชย์ การพัฒนาพื้นที่ในกลุ่มที่อยู่อาศัย และการพัฒนาพื้นที่ในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิต ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาในลักษณะการรวมกลุ่ม รวมทั้งทำให้สามารถควบคุมการพัฒนาพื้นที่ได้ง่าย รวมทั้งภาครัฐควรทำการขยายเส้นทางคมนาคมให้มีความกว้างขึ้น และภาครัฐควรจัดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความชัดเจน โดยเฉพาะในบริเวณที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนั้นควรปรับปรุงและพัฒนาการใช้ที่ดินของอุตสาหกรรมผลิตเพื่อป้องกันปัญหาที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในบริเวณเขตอุตสาหกรรม

ในส่วนปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมเลือกที่จะดำเนินกิจกรรมอุตสาหกรรมผลิตในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ คือ

1. มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีระบบการคมนาคมที่รวดเร็ว และสะดวก ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางรถไฟ รวมทั้งมีแรงงานรับจ้างเข้ามาทำงานภายในบริเวณนี้และใกล้เคียง รวมทั้งยังเป็นการลดต้นทุนในการดำเนินการของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างท่าเรือกรุงเทพและโรงงานอุตสาหกรรมผลิตมากกว่าในบริเวณท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

2. ที่ดินในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีราคาที่ดินที่ไม่แพงมากในอดีต และกิจการอุตสาหกรรมได้ดำเนินการอยู่แล้ว ซึ่งทำให้มีการลงทุนในกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่ไม่สูง จึงทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตและการขนส่งสินค้ามีความได้เปรียบในการประกอบกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิต ทั้งนี้เพราะในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพมีระบบการขนส่งที่มีความสะดวก

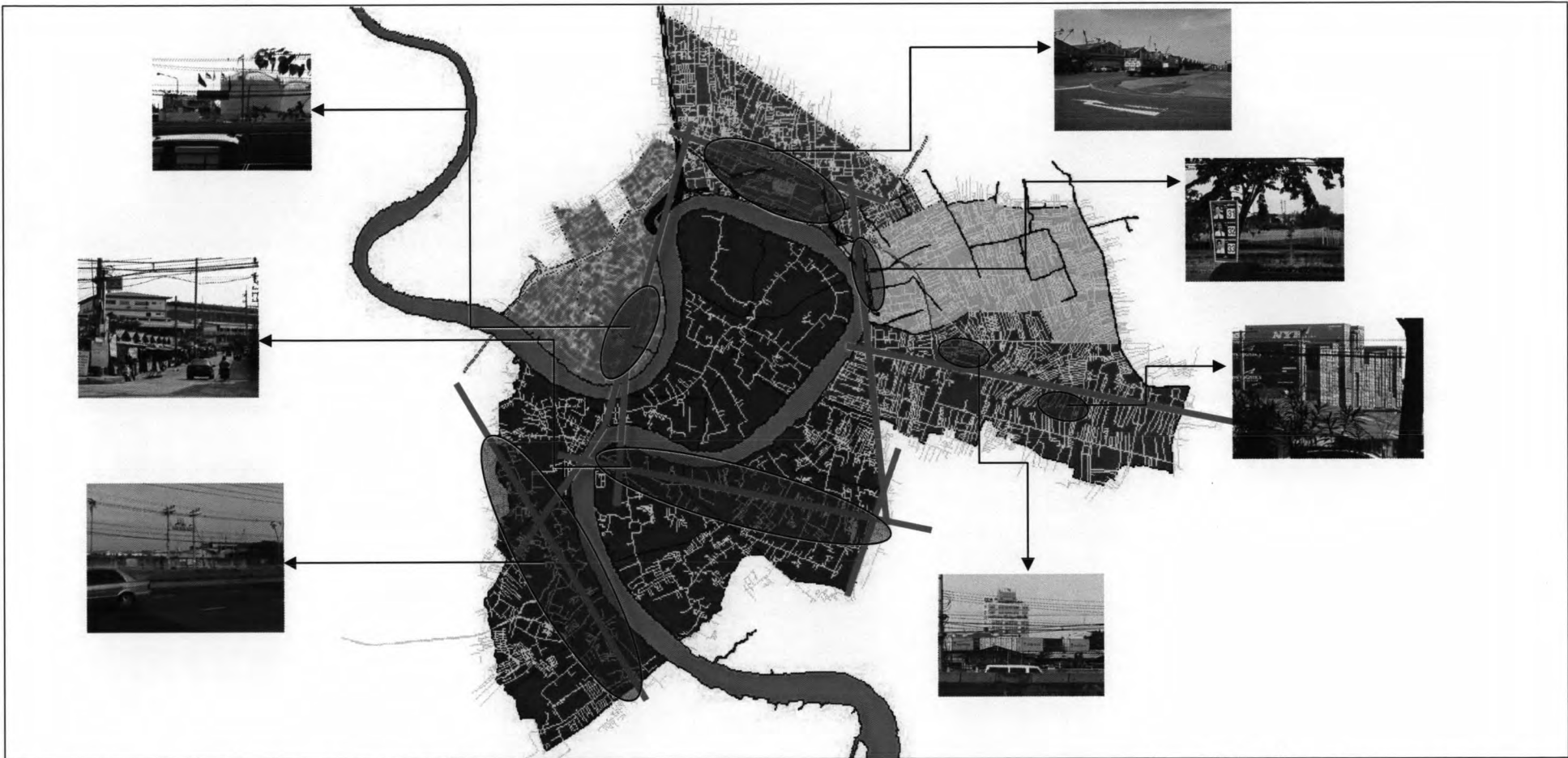
3. มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่แล้วในบริเวณนี้ และต่อมาได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพขึ้น เช่น การสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม การสร้างระบบทางด่วน รวมทั้งภาครัฐได้พัฒนาระบบการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตโดยมีต้นทุนการดำเนินการที่ต่ำ จากเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้เกิดการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมการผลิต โดยเฉพาะในบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดจากการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมในที่สุด

4. การตั้งอยู่ใกล้กับอุตสาหกรรมการผลิตหรือรับสินค้าที่เป็นวัตถุดิบจากท่าเรือกรุงเทพ จึงทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วและลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอุตสาหกรรม

5.8. การวิเคราะห์ผลจากการสำรวจพื้นที่

จากผลการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้น พบว่า พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางด้านการขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรือกรุงเทพ คือ บริเวณเขตคลองเตย, บริเวณเขตพระโขนง, บริเวณเขตบางนา, บริเวณเขตยานนาวา และในบริเวณเขตอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งส่งผลทำให้รูปแบบในการใช้ที่ดินภายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ส่วนใหญ่มีการดำเนินกิจกรรมทางด้านการอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้า นอกจากนั้นภายในบริเวณดังกล่าวนี้ยังมีการขนส่งสินค้าประเภทวัตถุดิบเพื่อการผลิตและสินค้าสำเร็จรูปเพื่อส่งต่อไปยังสถานประกอบการและจากสถานประกอบการไปยังท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งทำให้รูปแบบการใช้ที่ดินภายในบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมการอุตสาหกรรมและคลังสินค้า นอกจากนั้นภายในบริเวณนี้ยังเป็นที่อยู่อาศัยสำหรับประชากรที่ทำงานภายในบริเวณ โรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะเป็นชุมชนแออัด, อพาร์ทเมนต์, หอพัก เป็นต้น ในส่วนของกิจกรรมเพื่อการพาณิชย์กรรม ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินกิจกรรมทางด้านการพาณิชย์กรรมในบริเวณริมถนนสายสำคัญและในบริเวณที่อยู่ใกล้โรงงานอุตสาหกรรมเพื่อให้บริการแก่ประชากรที่ทำงานภายในโรงงานอุตสาหกรรมและประชากรที่อยู่อาศัยภายในบริเวณดังกล่าว โดยผลจากการวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่า ผลกระทบทางด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพนั้นจะส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน โดยรูปแบบของการพัฒนาเมืองนั้นจะเป็นการพัฒนาไปตามแนวเส้นทางถนนเพื่อรองรับกิจกรรมในด้านการขนส่งของ

สินค้า ซึ่งส่งผลทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมและคลังสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การสร้างคลังสินค้า และที่สำหรับการวางและจัดเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์, การเกิดกิจกรรมทางการพาณิชย์กรรมภายในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพเพื่อให้บริการแก่ประชาชนที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิต, การเกิดชุมชนที่อยู่โดยรอบสถานที่ทำงานภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพและในบริเวณแหล่งงาน, การเกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องที่เกิดจากการพัฒนาระบบการขนส่ง เป็นต้น นอกจากนี้ยังส่งผลทำให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในบริเวณแนวถนนวงแหวนอุตสาหกรรมในพื้นที่ต่างๆ โดยรอบเขตคลองเตย หรือในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ เช่น การเกิดกิจกรรมของอุตสาหกรรมเพื่อการผลิตและคลังสินค้าในบริเวณถนนพระรามที่ 3, บริเวณถนนสุขสวัสดิ์, บริเวณถนนอาจณรงค์, บริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า และในบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย เป็นต้น นอกจากนี้ยังทำให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่บริเวณดังกล่าว เช่น ให้เกิดกิจกรรมเพื่อการอยู่อาศัยของแรงงานที่ทำงานภายในบริเวณนี้ ตัวอย่างเช่น การเกิดชุมชนแออัดภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ, การเกิดชุมชนแออัดในบริเวณโดยรอบโรงงานอุตสาหกรรมหรือแหล่งงานประเภทอุตสาหกรรมในแต่ละพื้นที่ที่มีการดำเนินกิจกรรมอุตสาหกรรม, การเกิดกิจกรรมที่อยู่อาศัยในรูปของหอพักหรืออพาร์ทเมนต์ เป็นต้น



ผลกระทบด้านการขนส่งที่มีผลต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบกรุงเทพ

แผนที่ที่ 5.1 : เส้นทางในการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ที่ศึกษา

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ดัดแปลงโดยผู้วิจัย



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



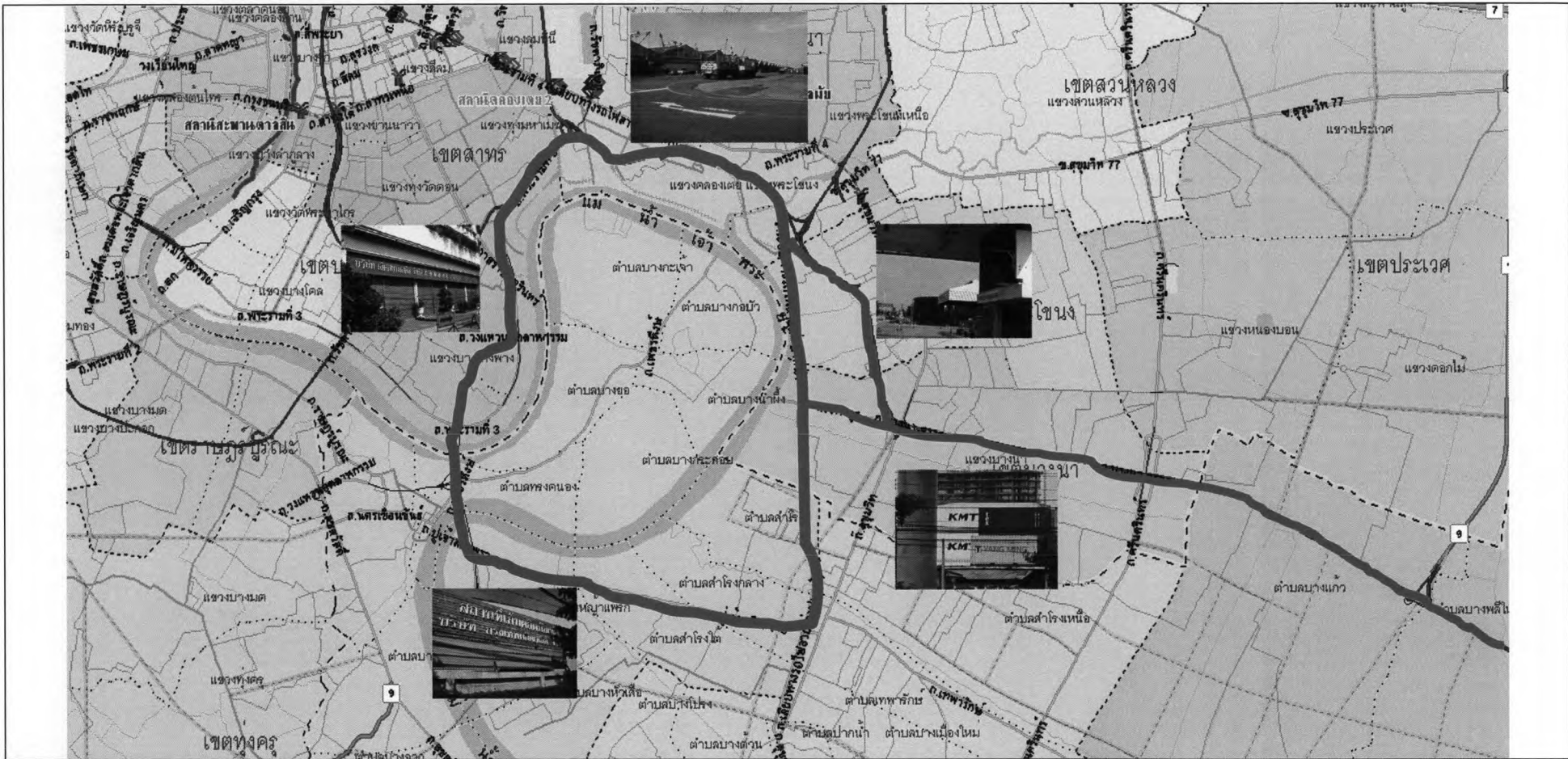
0.01 0 0.01 0.02

จากภาพ จะเห็นได้ว่าภายในบริเวณที่ได้รับผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพ โดยส่วนใหญ่มีรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้า โดยกิจกรรมทางด้านการอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการผลิต เช่น โรงงานผลิตเหล็ก, กิจกรรมที่ดำเนินกิจกรรมทางปิโตรเคมี เป็นต้น นอกจากนี้ ภายในบริเวณโดยรอบพื้นที่ดังกล่าวยังมีการดำเนินกิจกรรมในด้านคลังสินค้าสำหรับกิจกรรมที่ต่อเนื่องกับการขนส่ง เช่น การดำเนินกิจกรรมทางด้านคลังสินค้าและบริเวณลานตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในบริเวณที่อยู่ใกล้เส้นทางการขนส่งสายหลัก เช่น ในบริเวณถนนบางนา-ตราด, บริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า, บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย, บริเวณพื้นที่ภายในและพื้นที่รอบท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น นอกจากนี้ภายในบริเวณดังกล่าวยังมีคลังสินค้าอันตราย เช่น คลังสินค้าประเภทน้ำมันและสารเคมีบางประเภท เป็นต้น

ซึ่งจากการพัฒนาทางด้านการขนส่งดังกล่าวนี้ ส่งผลทำให้ภายในบริเวณนี้มีกิจกรรมในด้านการขนส่งสินค้า โดยส่วนใหญ่จะเป็นกิจกรรมในด้านการขนส่งสินค้าที่ใช้รถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าที่เป็นสินค้าอันตรายเพื่อดำเนินกิจกรรมในด้านการขนส่งสินค้าไปยังบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง เป็นต้น

ดังนั้น ผลกระทบดังกล่าวส่งผลทำให้เกิดรูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอุตสาหกรรมและคลังสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจากผลกระทบดังกล่าวนี้ ภาครัฐควรดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบการใช้ที่ดินภายในบริเวณดังกล่าวเพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อที่จะลดต้นทุนทางการขนส่งและเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม โดยดำเนินการพัฒนาถนนและเส้นทางการคมนาคมในบริเวณถนนวงแหวนอุตสาหกรรมให้เกิดการจราจรและการขนส่งที่มีความคล่องตัวมากขึ้น

ในส่วนของกิจกรรมจุดต้นทางและปลายทางของสินค้าที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพนั้น จากการศึกษาพบว่าท่าเรือกรุงเทพเป็นจุดต้นทางในการขนส่งสินค้าไปยังบริเวณอื่นๆ ที่อยู่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ โดยท่าเรือกรุงเทพจะทำหน้าที่ในการรับตู้สินค้าและสินค้าที่มาจากต่างประเทศเพื่อกระจายสินค้าเหล่านั้นไปยังโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้าภายในบริเวณโดยรอบท่าเรือต่อไป โดยบริเวณที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพดังกล่าวข้างต้นจะประกอบด้วย (ดังแผนภาพที่ 5.2)



แผนที่ที่ 5.2 : เส้นทางการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับพื้นที่ในบริเวณโดยรอบ

ที่มา : Thinknet Map



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1. เขตคลองเตย เป็นพื้นที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังบริเวณโดยรอบ โดยภายในบริเวณที่อยู่ใกล้กับท่าเรือกรุงเทพจะเป็นที่ตั้งของคลังสินค้า, ลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ และคลังสินค้าอันตรายเพื่อส่งสินค้าดังกล่าวเหล่านี้ไปยังบริเวณอื่นๆ ที่เป็นที่ตั้งของกิจกรรมอุตสาหกรรมที่อยู่ใกล้กับท่าเรือกรุงเทพต่อไป

2. เขตพระโขนง เป็นพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของคลังสินค้าอันตราย ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวอยู่ในบริเวณถนนทางรถไฟสายปากน้ำเก่า โดยเป็นที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมันบางจาก ซึ่งถนนดังกล่าวทำหน้าที่ในการเชื่อมต่อเส้นทางทางการขนส่งสินค้าไปยังโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในเขตอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยกิจกรรมอุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันดังกล่าวอยู่ใกล้กับแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าดังกล่าว รวมทั้งลดปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจากการรั่วไหลหรืออุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสินค้าดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชุมชนเมืองต่อไป นอกจากนี้ภายในบริเวณดังกล่าวนี้ยังมีกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตที่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนสุขุมวิท เช่น การผลิตสินค้าประเภทเครื่องนุ่งห่ม ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเบาที่ไม่ส่งผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนเมืองในบริเวณใกล้เคียง

3. เขตบางนา รูปแบบการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อดำเนินกิจกรรมในการสนับสนุนการขนส่งสินค้า โดยในบริเวณถนนบางนา-ตราด มีการใช้ที่ดินประเภทลานวางตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวที่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนสายหลักของเขตและอยู่ใกล้กับทางด่วน ทั้งนี้เพื่อทำให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังโรงงานอื่นๆ ต่อไป ส่วนกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิต ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณถนนสายรอบ เช่น บริเวณถนนลาซาล แต่เป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่ไม่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษแก่ชุมชนเมืองในบริเวณดังกล่าว

4. เขตยานนาวา รูปแบบการใช้ที่ดินส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้า ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และใกล้เคียง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าดังกล่าวจากบริเวณแม่น้ำไปยังบริเวณอื่นๆ ต่อไป โดยอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมประเภทวัสดุก่อสร้างและสินค้าอันตราย เช่น แก๊ส และน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งสินค้าอันตรายต่างๆ เหล่านี้จะอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้เกิดความสะดวกและลดปัญหาผลกระทบจากการขนส่งสินค้าดังกล่าวเหล่านี้ในบริเวณชุมชนเมือง ในส่วนกิจกรรมคลังสินค้า ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าที่มาจากต่างประเทศ รวมทั้งเป็นการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าดังกล่าวเข้ามายังโรงงานหรือคลังสินค้า

5. อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ รูปแบบการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตและคลังสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผลิตดังกล่าว โดยเฉพาะในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายวัตถุดิบและสินค้าจากเรือบรรทุกสินค้าระหว่างเรือบรรทุกสินค้ากับอุตสาหกรรมผลิตดังกล่าว โดยกิจกรรมอุตสาหกรรม

การผลิตดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเหล็ก, คลังสินค้าคอนเทนเนอร์ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตดังกล่าวข้างต้น ในส่วนของรูปแบบการตั้งกิจกรรมของอุตสาหกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนวงแหวนอุตสาหกรรมและในบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการขนส่งและการขนถ่ายสินค้า รวมทั้งทำให้เกิดการประหยัดจากการรวมกลุ่มของอุตสาหกรรมการผลิต นอกจากนี้ยังทำให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำ และกิจกรรมดังกล่าวยังอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ในการรองรับและกระจายสินค้าอุตสาหกรรมดังกล่าวต่อไป