

สภาพเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำของจังหวัดภูเก็ต

ท่าเรือของจังหวัดภูเก็ต

ในปัจจุบันจังหวัดภูเก็ตมีท่าเรือสำหรับการขนถ่ายทางน้ำ ดังนี้

ก. ท่าเรือบรรทุกน้ำมัน

ท่าเรือนี้ตั้งอยู่ในบริเวณอ่าวขาม มีทุนสำหรับผูกจอดเรือบรรทุกน้ำมัน ๒ คู่ ห่างจากสะพานของท่าเรือไทยซาร์โกไปทางเหนือ ๑,๓๐๐ เมตร การขนถ่ายน้ำมันทำโดยใช้น้ำมันซึ่งฝังอยู่ใต้ทะเล ท่าเรือบรรทุกน้ำมันนี้สามารถรับเรือได้สูงสุดขนาด ๕,๐๐๐ ตัน หากเรือใหญ่กว่านี้จะมีปัญหาในการนำร่อง และความลึกของร่องน้ำ

ข. ท่าเทียบเรือของบริษัทไทยซาร์โก

ท่าเรือไทยซาร์โกตั้งอยู่ในบริเวณอ่าวขาม ห่างจากตัวจังหวัดไปประมาณ ๔ กิโลเมตร เป็นท่าเรือชายฝั่ง (Coastal Port) รูปตัวแอล (L) โครงสร้างเป็นคอนกรีตขนาดของท่าเป็นดังนี้

ท่าเทียบเรือ (Jetty)	ยาว	๖๑	เมตร
	กว้าง	๑๒.๒	"
สะพานเชื่อมฝั่ง (Causeway)	ยาว	๒๕๐	"
	กว้าง	๖	"
ความลึกของน้ำและขนาดของร่องน้ำ เป็นดังนี้			
น้ำลึกหน้าท่าประมาณ		๗-๘	เมตร
ร่องน้ำกว้างประมาณ ๑๐๐ เมตร	ลึก	๘	"

- a. Hunting Technical Services Limited, Op. cit, p. 47.
 b. Peter Fraenkel and Partners, Op. cit, pp. 19-20.
 c. Rendel and Partners, Op. cit, p. 17.

บริษัทไทยซาร์โก (The Thailand Smelting and Refining Company-
Thaisarco) เป็นผู้สร้างท่าเรือนี้ขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๘ เพื่อใช้เป็นท่าสำหรับขนสึบก
ของบริษัทโดยเฉพาะ ท่านี้ได้รับการอนุมัติให้สร้างจากรัฐบาลภายใต้เงื่อนไขว่า บริษัท
ไทยซาร์โกจะมีกรรมสิทธิ์ในท่าเรือนี้ ๑๐ ปี หลังจากนั้นจะยกให้เป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การ
บริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต

ท่าเรือไทยซาร์โกเป็นขององค์การบริหารส่วนจังหวัด ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๘ แต่
ปัจจุบันบริษัทไทยซาร์โกยังคงเช่าอยู่ และเป็นผู้ออกค่าบำรุงรักษาทั้งหมด อุปกรณ์และ
เครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าทั้งหมดเป็นของบริษัท ซึ่งประกอบด้วย

- ๑) เรือลำเลียงไม้ขนาด ๑๐๐-๑๓๐ ตัน ๔ ลำ
- ๒) เรือลำเลียงเหล็กขนาด ๖๐-๘๐ ตัน ๒ ลำ
- ๓) แพใช้ในการลากจูงขนาด ๗๐-๒๘๐ แรงม้า ๘ ลำ
- ๔) รถลากขนาด ๒.๕ ตัน ๒ คัน
- ๕) บันจั้นสำหรับยกแท่งสึบขนาด ๒-๓ ตัน ๒ ตัว
- ๖) บันจั้นสำหรับยกแท่งสึบขนาด ๕ ตัน ๑ ตัว

การขนถ่ายสึบที่ท่านี้ จะเป็นการขนลงเรือลำเลียง เพื่อไปถ่ายให้เรือใหญ่
ซึ่งทอดสมอรออยู่ แต่การขนถ่ายจะทำได้เฉพาะนอกฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ คือระหว่าง
เดือนมีนาคม ถึง เดือนพฤศจิกายน เท่านั้น

ท่าเรือไทยซาร์โก้นอกจากจะใช้ขนถ่ายสึบของบริษัทเองแล้ว ในปัจจุบันยัง
เปิดให้เรือค้าขายฝั่ง เช่น เรือย่านยาว หรือเรือลำเลียงของบริษัทอื่นเข้าใช้ท่า โดย
เรียกเก็บค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่า และค่าธรรมเนียมจอดเรือจากผู้ใช้

เนื่องจากความลึกของร่องน้ำในบริเวณอ่าวขาม ทำให้เคยมีการพิจารณาที่จะใช้
ท่าเรือไทยซาร์โกเป็นท่าเรือน้ำลึก เพื่อรับเรือที่มีระวางขนาด ๑๑,๐๐๐ ตันขึ้นไป แต่จนถึง
ปัจจุบันก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ในเรื่องนี้แต่อย่างใด เพราะบริเวณที่กั้นเรือมีไม่เพียงพอสำหรับ
เรือใหญ่ขนาดนั้น และร่องน้ำแคบและตื้นมาก ดังนั้นเรือที่เข้ามาใช้ท่าในปัจจุบันจึงมีขนาด
ประมาณไม่เกิน ๔,๐๐๐ ตัน

ในปัจจุบันท่าเรือไทยซาร์โกมีสภาพชำรุดทรุดโทรมมาก เนื่องจากขาดการบำรุงรักษา หากจะทำการปรับปรุงท่าเรือนี้ให้อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี คาดว่าจะต้องใช้งบลงทุนเป็นจำนวนมาก ใกล้เคียงกับการลงทุนสร้างท่าเรือใหม่

ก. ท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน^๒

คลองท่าจีนเป็นคลองธรรมชาติ ซึ่งปัจจุบันเป็นบริเวณจุดรวมของการขนส่งทางน้ำสำหรับสินค้าทุกชนิด ยกเว้นน้ำมัน สินค้าที่ทำการขนถ่ายในบริเวณคลองท่าจีนส่วนใหญ่ ได้แก่ ยางพารา ผลิตผลจากการประมง ตีบูกในฤดูมรสุม และสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ แต่เดิมร่องน้ำของคลองท่าจีนตื้นเขิน เนื่องจากการตกตะกอนของดินทราย ต่อมากรมเจ้าท่าได้ทำการขุดลอก ทำให้คลองท่าจีนมีร่องน้ำลึก ๓ เมตร กว้าง ๖๐ เมตร ซึ่งทำให้เรือลำเลียงและเรือประมงขนาด ๓๐๐ ตัน เข้าออกได้สะดวกขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการคมนาคมภายในบริเวณคลองท่าจีนก็ยังคงมีปัญหา เนื่องจากลำคลองแคบทำให้เป็นอุปสรรคในการคอยและการกลับลำเรือโดยเฉพาะในช่วงเวลาน้ำลง

ท่าเรือในบริเวณคลองท่าจีนที่ใช้ขนถ่ายอยู่ในปัจจุบันมีทั้งหมด ๓ ท่า และกำลังก่อสร้างอยู่อีก ๑ ท่า คือ

๑. ท่าเรือของบริษัทเจียรวานิช

ท่าเรือเจียรวานิช อยู่ห่างจากปากคลองท่าจีนเข้าไปประมาณ ๕ กิโลเมตร ทางด้านซ้ายมือของลำคลอง เป็นท่าเรือไม้คอนกรีตเก่าทรุดโทรม ยาว ๔๐ เมตร มีโกดังเก็บของเก่า ๆ ขึ้นเคียวอยู่หลายหลัง ท่าเรือไม่มีอุปกรณ์ที่ช่วยในการขนถ่าย เช่น รถยก และปั้นจั่น หากจำเป็นต้องใช้จะต้องเคลื่อนย้ายมาจากที่อื่น

^๒ ก. Ibid., p. 18.

ข. กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม โครงการท่าเรือชายฝั่งภูเก็ต (คลองท่าจีน), (เอกสารอัดสำเนา กันยายน ๒๕๒๐) หน้า ๔

ค. สัมภาษณ์ คุณทวี นาวีการ, บริษัทเจียรวานิช, ๔ สิงหาคม ๒๕๒๑

ง. สัมภาษณ์ คุณทรงศักดิ์ เสนางคนิกร, บริษัท เด็กบีห้าง จำกัด,

ท่าเรือนี้ใช้เป็นท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ คือประมาณระหว่างเดือนธันวาคม-กุมภาพันธ์ซึ่งบริษัทเจียรวานิช รับเหมาทำการขนจากบริษัท ไทยซารีโก้ นอกจากนี้ยังใช้ขนถ่ายยางและสินค้าต่าง ๆ ของบริษัทอื่น ซึ่งมาขอใช้ท่า คือ บริษัทสหยางฯ บริษัทภูเก็ททองสินฯ บริษัทงานทรีฯ บริษัทเศรษฐทรัพย์ และผู้ดำเนินการส่งออก รายย่อยอีก ๑-๒ ราย

เรือของบริษัทเจียรวานิช ที่ทำการขนถ่ายสินค้าประกอบด้วย

- | | | | |
|----|------------------------------|---|----|
| ๑) | เรือลำเสียงเหล็กขนาด ๑๒๕ ตัน | ๔ | ลำ |
| ๒) | เรือลำเสียงเหล็กขนาด ๒๐๐ ตัน | ๑ | ลำ |
| ๓) | เรือลากจูง | ๒ | ลำ |
| ๔) | เรือค้าขายฝั่ง (แสงพังงา) | ๑ | ลำ |

นอกจากเรือของบริษัทเจียรวานิชแล้ว ก็ยังมีเรือของบริษัทที่มาขอใช้ท่า ข้างต้น ซึ่งประกอบด้วย

- ๑) เรือลำเสียงเหล็กขนาด ๒๕๐ ตัน จำนวน ๒ ลำ ของบริษัทสหยาง
- ๒) เรือค้าขายฝั่ง (สินภูเก็ท) จำนวน ๑ ลำ ของบริษัทงานทรี
- ๓) เรือลำเสียงไม้ขนาด ๔๐-๕๐ ตัน ประมาณ ๔ ลำ

๒. ท่าเรือเด็กปีท้าง

ท่าเรือเด็กปีท้างตั้งอยู่ติดกับท่าเรือเจียรวานิช เป็นท่าเรือคอนกรีต ขนาดเล็ก เรือขนาด ๒๕๐ ตัน เทียบได้ครั้งละ ๑ ลำ อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย

- ๑) โถงขนาด ๒,๔๕๐ ตารางเมตร
- ๒) บันจัน (Lorry Crane) ขนาด ๑.๔ ตัน ๒ ตัว
- ๓) รถยก (Fork lift) ๒ ตัว

ท่าเรือนี้ บริษัทเด็กปีท้างสร้างขึ้นเพื่อใช้ขนถ่ายยางพาราของบริษัทเอง โดยเฉพาะ ไม่เปิดให้เรือของบริษัทอื่นเข้ามาใช้ท่านี้

สำหรับเรือของบริษัทที่ใช้ขนถ่ายที่ท่านี้ เป็นเรือลำเสียงขนาด ๒๕๐ ตัน จำนวน ๒ ลำ

๓. ท่าเรือเทศบาลและแพปลา

ตั้งอยู่ทางด้านซ้ายมือของลำคลอง บริเวณเกือบถึงปากคลอง ท่าเรือเทศบาลและกลุ่มแพปลาของเอกชนประมาณ ๓-๔ ราย เบื้องท่าเรือไม้เล็ก ๆ เก่าทรุดโทรม ลินค้าที่ทำการขนถ่ายเกือบทั้งหมดเป็นพวกลिनค้าประมง มีลिनค้าอื่น ๆ ขึ้นลงบ้างเล็กน้อย

สำหรับตัวท่าเทศบาลเอง ปัจจุบันให้บริษัทหลวงอนุภาชและบุตรฯ เข้าติดต่อกันเป็นระยะยาว

นอกจากท่าเรือทั้งสามแห่งดังกล่าวแล้ว ขณะนี้องค์การสะพานปลาได้เร่งก่อสร้างท่าเทียบเรือประมงขึ้นทางด้านขวามือของลำคลอง ตรงข้ามกับท่าเทศบาลเดิม เพื่อช่วยเหลือชาวประมงที่ไม่มีแพปลาของตนเอง และเป็นการช่วยส่งเสริมพัฒนาการประมงของจังหวัดภูเก็ต ท่าเรือใหม่นี้เป็นท่าเรือคอนกรีตขนาดค่อนข้างใหญ่ จากสภาพที่เป็นอยู่คาดว่าท่าเรือแห่งใหม่นี้จะมีปัญหาเรื่องความลึกของร่องน้ำ หากเรือประมงที่เข้าใช้ท่าเป็นเรือขนาดใหญ่ เพราะบริเวณหน้าท่าตื้นเขินและมีการตกตะกอนเร็ว

เส้นทางขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำของจังหวัดภูเก็ตแบ่งได้เป็น

ก. การขนส่งภายในตัวจังหวัด

เนื่องจากโดยลักษณะของภูมิประเทศทำให้แม่น้ำลำคลองภายในตัวเกาะภูเก็ตส่วนใหญ่เป็นสายสั้น ๆ ประกอบกับการขนส่งทางถนนทำได้สะดวก จึงทำให้การคมนาคมทางน้ำภายในจังหวัดนี้มีน้อย จะมีบ้างก็เป็นการติดต่อระหว่างเกาะต่าง ๆ แต่ก็มีไม่มากนัก เพราะมีอุปสรรคในเรื่องคลื่นลม โดยเฉพาะฤดูมรสุม และประชาชนส่วนใหญ่อาศัยอยู่บนตัวเกาะภูเก็ต ซึ่งเป็นท้องถิ่นที่มีความเจริญ มีส่วนน้อยที่กระจายอยู่ตามเกาะต่าง ๆ

ข. การขนส่งระหว่างจังหวัด

การขนส่งทางน้ำระหว่างจังหวัดภูเก็ตกับจังหวัดอื่น ๆ มีมากพอสมควร ซึ่งพอจะแบ่งการติดต่อได้เป็น ๒ ลักษณะใหญ่ ๆ คือ

๑. การขนส่งโดยเรือค้าขายฝั่ง เป็นเรือขนส่งสินค้าทั้งหมด เรือที่ขนส่งผู้โดยสารโดยตรงยังไม่มี การขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัดใช้ทางถนนเกือบทั้งหมด เรือค้าขายฝั่งที่เดินอยู่ประจำมี ระหว่างจังหวัดภูเก็ตกับจังหวัดพังงา ตรัง กระบี่ และระนอง แต่ปริมาณเรือมีไม่มากนัก สินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค และยางพารา

๒. การขนส่งของเรือประมง เรือประมงที่เข้าออกจังหวัดภูเก็ตมีมากพอสมควร ส่วนมากเป็นเรือขนาดใหญ่ที่มาจากจังหวัดสมุทรปราการ สมุทรสาคร ชุมพร สุราษฎร์ธานี

การขนส่งระหว่างจังหวัดทั้งโดยเรือค้าขายฝั่ง และเรือประมง จะใช้ท่าเทียบเรือบริเวณคลองท่าจีนทั้งหมด

ค. การขนส่งระหว่างประเทศ

การขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่ของจังหวัดภูเก็ต เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ มีเรือสินค้าเดินระหว่างภูเก็ตกับประเทศต่าง ๆ หลายแห่ง เช่น มาเลเซีย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป สินค้าเข้าที่สำคัญ คือ น้ำมัน ส่วนสินค้าออก คือ ดีบุกและยางพารา

ประเภทและปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่ง

ท่าเรือของจังหวัดภูเก็ต เป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งมากเป็นที่ ๓ จากท่าเรือ ๒๓ แห่ง ในภาคใต้ รองจากท่าเรือของจังหวัดสงขลาและปัตตานี และมีปริมาณขนส่งมากที่สุด ในท่าเรือทางชายฝั่งตะวันตกของภาค ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านภูเก็ตเป็นประมาณ ๑๔% ของสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือภาคใต้ทั้งหมด

¹Hunting Technical Services Limited, Op. cit., p. 16.

ตารางที่ ๗-๑

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือภูเก็ตในปี พ.ศ. ๒๕๐๓-๒๕๑๔

	๒๕๐๓	๒๕๐๔	๒๕๑๑	๒๕๑๓	๒๕๑๔	๒๕๑๔
สินค้าเข้าจากต่างประเทศ	๒๘,๑๐๐	๖๒,๓๐๐	๑๐๔,๐๐๐	๑๑๔,๕๐๐	๑๘๘,๕๐๐	na
สินค้าออกต่างประเทศ	๓๐,๘๐๐	๒๑,๒๐๐	๓๕,๕๐๐	๔๑,๕๐๐	๕๐,๖๐๐	na
สินค้าเข้าจากภายในประเทศ	๒๗,๓๐๐	๒๔,๗๐๐	๕,๘๐๐	๒,๕๐๐	๓,๒๐๐	na
สินค้าออกภายในประเทศ	๓,๕๐๐	๔,๒๐๐	๑๐๐	-	-	na
รวมสินค้าที่ผ่านภูเก็ตทั้งหมด	๘๙,๗๐๐	๑๑๒,๕๐๐	๑๔๕,๕๐๐	๑๖๐,๓๐๐	๒๔๓,๓๐๐	๑๓๙,๐๐๐

ที่มา: Hunting Technical Services Limited, Op. cit., p. 91.

จากตัวเลขปริมาณสินค้า สามารถสรุปแนวโน้มของการเพิ่มขึ้นของการขนถ่ายผ่านท่าเรือภูเก็ตในระหว่างปี ๒๕๐๓-๒๕๑๕ ได้ดังนี้^๔

สินค้าเข้าจากต่างประเทศ	๑๗.๗%
สินค้าออกต่างประเทศ	๔.๓%
สินค้าเข้าจากภายในประเทศ	-
สินค้าออกภายในประเทศ	-
รวมสินค้าทั้งหมด	๔.๑%

ปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากปี ๒๕๐๓-๒๕๑๕ เนื่องจากสาเหตุ ๓ ประการคือ

ก. เป็นช่วงระยะเวลาการขยายคลังน้ำมันในภูเก็ตถึง ๒ แห่ง คือ คลังน้ำมันของบริษัทเชลล์ และเอสโซ่

ข. ในปี ๒๕๐๔ ท่าเทียบเรือของบริษัทไทยซาร์โกสร้างเสร็จและเริ่มส่งสินค้าออกทางเรือ

^๔Rendel and Partners, Volume 2 Traffic Studies, Op. cit., p. 5

ค. เป็นช่วงระยะเวลาที่ปริมาณความต้องการอาหารของโลกขยายตัวขึ้น ดังนั้นปริมาณการส่งอาหารออกจากจังหวัดภูเก็ตจึงเพิ่มมากขึ้นด้วย

หลังจากปี ๒๕๑๕ ปริมาณการขนส่งลดลง ในปี ๒๕๑๘ ปริมาณสินค้าลดลงไปถึง ๔๕% ของปริมาณในปี ๒๕๑๕ ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณน้ำมันที่นำเข้ามา และการส่งที่บุกออกลดลง ประกอบกับสะพานสารสินซึ่งเชื่อมระหว่างเกาะภูเก็ตกับแผ่นดินใหญ่สร้างเสร็จ จึงทำให้การขนส่งทางบก เข้ามามีบทบาทแทนการขนส่งทางน้ำในบางส่วน

ประเภทสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือที่เกิดขึ้นในปัจจุบันสรุปได้ ดังนี้

ประเภทสินค้า	ท่าเรือที่ใช้ขนถ่าย
<u>สินค้าขาเข้า</u>	
๑. น้ำมันปิโตรเลียม	ท่าเรือน้ำมันที่อ่าวขาม
๒. สินค้าทั่วไป	ท่าเรือไทยซาร์โก้และท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน
<u>สินค้าขาออก</u>	
๑. ดีบุก	ท่าเรือไทยซาร์โก้และท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน
๒. แร่อื่น ๆ และกากแร่ดีบุก	ท่าเรือไทยซาร์โก้และท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน
๓. ยางพารา	ท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน
๔. สินค้าทั่วไป	ท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน

ก. น้ำมันปิโตรเลียม

น้ำมันปิโตรเลียมเป็นสินค้าที่สำคัญที่สุดของภูเก็ต น้ำมันที่ส่งเข้ามาในส่วนใหญ่มายังจากสิงคโปร์ แต่บางครั้งก็มาจากท่าดีคสัน ในมาเลเซีย ปริมาณการนำเข้าของน้ำมันระหว่างปี ๒๕๑๑-๒๕๑๘ เป็นดังนี้^๔

^๔a. Ibid., p. 34.

b. Hunting Technical Services Limited, Op. cit., p. 93.

c. กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, โครงการท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์การรถไฟ มกราคม ๒๕๑๘) หน้า ๔

ร.พ. ๒๕๐๓	๑๘,๓๐๐	ตัน
๒๕๐๔	๕๐,๔๐๐	ตัน
๒๕๑๑	๘๐,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๒	๘๕,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๓	๑๐๓,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๔	๑๑๘,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๕	๑๓๐,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๖	๑๔๖,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๗	๘๒,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๘	๗๓,๐๐๐	ตัน



จากปี ๒๕๑๗ ปริมาณน้ำมันที่นำเข้ามาเริ่มลดลงเนื่องจากสาเหตุดังนี้ คือ

๑. ความต้องการน้ำมันของจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดใกล้เคียง คือ พังงา ระนอง กระบี่ ซึ่งเป็นตลาดน้ำมันของภูเก็ตลดลง ทั้งนี้เพราะอุตสาหกรรมเหมืองแร่ และการทำประมง ตกต่ำลงเนื่องจากปริมาณการขายดีบุกลดลง และการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทำการประมง

๒. การเปลี่ยนแปลงในนโยบายการจำหน่ายน้ำมันของบริษัทเชลล์และเอสโซ่ ซึ่งเป็นบริษัทน้ำมันใหญ่ ๒ บริษัท ที่มีคลังน้ำมันอยู่บนเกาะภูเก็ตมีแนวโน้มจะขยายคลังน้ำมัน และการขายไปทางชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกคือที่จังหวัดสงขลา

จากการประเมินสภาพการณ์ของอุตสาหกรรมการผลิตดีบุก การประมง และ อุตสาหกรรมทั่ว ๆ ไป ที่ต้องการใช้น้ำมันปิโตรเลียม และโดยใช้เวลาในปี ๒๕๑๘ เป็นหลัก การคาดคะเนปริมาณการส่งน้ำมันปิโตรเลียมผ่านภูเก็ตในอนาคตจะเป็นดังนี้

พ.ศ. ๒๔๑๔	๗๓,๐๐๐ ตัน (ตัวเลขจริง)
๒๔๒๓	๑๐๒,๐๐๐ ตัน
๒๔๓๔	๑๓๐,๐๐๐ ตัน
๒๔๓๓	๑๑๖,๐๐๐ ตัน

ข. สินค้าเข้าทั่วไป

นอกจากน้ำมันปิโตรเลียม ซึ่งเป็นสินค้าขาเข้าที่สำคัญแล้ว ก็ยังมีสินค้าขาเข้าอื่น ๆ ที่ส่งผ่านท่าเรือเกิดอีกบ้างในปริมาณไม่มากนัก และปริมาณการนำเข้าดังกล่าวมีแนวโน้มจะลดลงเรื่อย ๆ เนื่องจากการเปิดให้ใช้สะพานสารสิน ซึ่งทำให้การขนส่งทางบกสะดวกและรวดเร็วขึ้น เท่าที่ผ่านมาสินค้าเข้าประกอบด้วย

๑. ถ่านปิโตรเลียม (Petroleum Coke) นำเข้ามาเพื่อใช้ในการถลุงแร่ดีบุก ปริมาณการใช้ ๔,๐๐๐ - ๖,๐๐๐ ตันต่อปี^๗ แต่การนำเข้าไม่สม่ำเสมอ บางปีก็มีส่งเข้ามาเป็นจำนวนมาก บางปีก็ไม่มีการนำเข้าเลย เพราะถ่านปิโตรเลียมสามารถเก็บไว้ได้นาน ๆ โดยไม่เสีย และการนำเข้ามาครั้งละมาก ๆ จะทำให้ประหยัดค่าขนส่ง

ในปี ๒๔๑๔ ปริมาณของถ่านปิโตรเลียมที่นำเข้ามา ๑๐,๐๐๐ ตัน^๗

๒. โซดาแอส (Soda Ash) ใช้กับอุตสาหกรรมถลุงแร่ เช่นเดียวกับถ่านปิโตรเลียม แต่จำนวนที่ต้องการใช้น้อยกว่า ปริมาณการนำเข้าไม่แน่นอน

ในปี ๒๔๑๔ ปริมาณการนำเข้าของโซดาแอส ๔,๐๐๐ ตัน^๗

๓. สินค้าอุปโภคบริโภคอื่น ๆ ได้แก่ สินค้าจำพวกอาหาร เครื่องใช้ เช่น เครื่องอาหารต่าง ๆ จากต่างประเทศ ปริมาณการนำเข้าไม่มากนัก โดยเฉลี่ย ๒,๐๐๐ ตันต่อปี

^๗Ibid., p. 35.

๔. ถ่านไม้ ภูเก็ตนำถ่านไม้เข้ามาเพื่อใช้ภายในจังหวัดประมาณ ๒,๐๐๐ ตันต่อปี การขนส่งทำโดยเรือค้าขายขนาดเล็ก แม้ว่าปัจจุบันความนิยมในเชื้อเพลิงอื่น ๆ เช่น เบนซิน ไฟฟ้า ได้เพิ่มมากขึ้น แต่เมื่อเทียบกับแล้ว ถ่านก็ยังคงเป็นเชื้อเพลิงที่มีราคาถูก ดังนั้นจึงคาดว่าภายใน ๑๐ ปี ข้างหน้า ปริมาณถ่านนำเข้าจะยังคงใกล้เคียงกับปัจจุบัน

ค. ดีบุก

ดีบุกเป็นสินค้าออกที่สำคัญที่สุดของจังหวัดภูเก็ต ได้เริ่มมีการส่งดีบุกออกต่างประเทศโดยทางเรือโดยตรงจากภูเก็ต เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๐๘ ปริมาณการส่งดีบุกออกในช่วง พ.ศ. ๒๕๐๘-๒๕๒๑ เป็นดังนี้

พ.ศ. ๒๕๐๘	๔๘,๐๐๐	ตัน
๒๕๐๙	๑๗,๕๐๐	ตัน
๒๕๑๐	๒๖,๗๐๐	ตัน
๒๕๑๑	๒๔,๕๐๐	ตัน
๒๕๑๒	๒๓,๑๐๐	ตัน
๒๕๑๓	๒๑,๘๐๐	ตัน
๒๕๑๔	๒๑,๗๐๐	ตัน
๒๕๑๕	๒๑,๓๐๐	ตัน
๒๕๑๖	๒๒,๕๐๐	ตัน
๒๕๑๗	๑๘,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๘	๑๖,๖๐๐	ตัน
๒๕๑๙	๑๘,๖๐๐	ตัน
๒๕๒๐	๒๓,๐๐๐	ตัน
๒๕๒๑ (ม.ค. - ก.ค.) ๗ เดือน	๑๗,๖๐๐	ตัน

^a Ibid., p. 37.

b. บริษัท ไทยใต้ขนส่งทางทะเล จำกัด, สถิติสินค้าออกที่ผ่านด่านศุลกากรจังหวัดภูเก็ต, (จังหวัดภูเก็ต: เอกสารอัดสำเนา) ไม่มีเลขที่หน้า

ตามกฎหมายสมัยบุกที่ผลิตได้ทั้งหมดภายในประเทศ จะต้องทำการลงทุนที่บริษัท ไทยซาร์โก้ ซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทานผูกขาดการส่งออกแร่ดีบุกทั้งหมด แล้วจึงส่งออกขาย ต่างประเทศ แต่เท่าที่เป็นอยู่ได้มีการลักลอบส่งแร่เถื่อนออกทางประเทศมาเลเซีย โดย เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าปีละ ๓,๐๐๐ ตัน ซึ่งแสดงว่าปริมาณดีบุกที่ส่งออกจริงสูงกว่าตัวเลขปริมาณ การส่งออกที่แสดงไว้ข้างต้น

จาก พ.ศ. ๒๕๑๐-๒๕๑๔ ปริมาณการส่งดีบุกออกของจังหวัดภูเก็ตเริ่มลดต่ำลง เนื่องจากสาเหตุ ๒ ประการ คือ

๑. ประเทศอินโดนีเซียและโบลิเวีย แย่งตลาดสหรัฐซึ่งเป็นตลาดดีบุกที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ประกอบกับปริมาณการส่งดีบุกในยุโรปลดลงบ้างในบางปี แม้ว่า การส่งไปญี่ปุ่นจะเพิ่มขึ้นแต่ก็ไม่สามารถรักษาปริมาณให้คงเดิมได้
๒. การลักลอบส่งแร่เถื่อนออกทางมาเลเซีย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้ ปริมาณดีบุกที่ผ่านไทยซาร์โก้ลดลง

การส่งดีบุกออกในช่วงแรก ๆ ประมาณปี ๒๕๐๘-๒๕๑๐ สหรัฐอเมริกาเป็น ตลาดใหญ่ที่สุด รองลงมาก็เป็นยุโรป ในช่วงปี ๒๕๑๐ เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง ญี่ปุ่นได้ เริ่มเป็นตลาดสำคัญแทนสหรัฐและยุโรป ซึ่งปริมาณการสั่งซื้อดีบุกลดลง ดังรายละเอียด ที่แสดงดังนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๗-๒

ตลาดและปลายทางการส่งสินค้าออกของภูเก็ต

(ตัน)

	สหรัฐ	ญี่ปุ่น	ยุโรป	อื่น ๆ	รวม
พ.ศ. ๒๕๐๘	๒,๓๐๐	-	-	๒,๖๐๐	๔,๙๐๐
๒๕๐๙	๑๔,๘๐๐	-	๑,๕๐๐	๑,๓๐๐	๑๗,๕๐๐
๒๕๑๐	๑๗,๕๐๐	-	๖,๕๐๐	๑,๕๐๐	๒๕,๕๐๐
๒๕๑๑	๑๒,๐๐๐	๑,๑๐๐	๕,๕๐๐	๑,๘๐๐	๒๐,๔๐๐
๒๕๑๒	๑๕,๓๐๐	๑,๒๐๐	๖,๖๐๐	-	๒๓,๑๐๐
๒๕๑๓	๑๔,๘๐๐	๕๐๐	๖,๐๐๐	-	๒๑,๓๐๐
๒๕๑๔	๑๕,๕๐๐	๖๐๐	๕,๖๐๐	-	๒๑,๗๐๐
๒๕๑๕	๑๒,๕๐๐	๓,๖๐๐	๕,๓๐๐	-	๒๑,๔๐๐
๒๕๑๖	๗,๓๐๐	๓,๕๐๐	๕,๕๐๐	๕๐๐	๑๖,๘๐๐
๒๕๑๗	๕,๘๐๐	๕,๑๐๐	๕,๐๐๐	-	๑๕,๙๐๐
๒๕๑๘	๗,๕๐๐	๕,๘๐๐	๓,๑๐๐	๒๐๐	๑๖,๖๐๐
๒๕๑๙	๖,๕๐๐	๖,๒๐๐	๖,๐๐๐	๑,๐๐๐	๑๙,๖๐๐
๒๕๒๐	๕,๕๐๐	๖,๐๐๐	๕,๕๐๐	๒,๐๐๐	๑๙,๐๐๐
๒๕๒๑ (๗ เดือน)	๓,๕๐๐	๓,๖๐๐	๑๐,๑๐๐	-	๑๗,๒๐๐

ที่มา: a. Rendel and Partners, Volume 2 Traffic Studies, Op. cit., p. 37.

b. บริษัท ปักซ์ไค้ขนส่งทางทะเล จำกัด, Op. cit. (ไม่มีเลขที่หน้า)

สำหรับปริมาณการส่งออกในอนาคต จะขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาดโลก มากกว่าความสามารถในการผลิตจากภายในประเทศ เพราะเท่าที่ผ่านมา ชัดความสามารถในการผลิตของบริษัทไทยซาร์โก้ ซึ่งเป็นผู้ผูกขาดการผลิตแต่ผู้เดียวมีถึง ๓๕,๐๐๐ ตันต่อปี ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการส่งออกที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี ๒๕๐๔ ถึง ๒๕๑๔ ซึ่งปริมาณการส่งออกสูงสุดในปี ๒๕๑๐ = ๒๖,๗๐๐ ตัน แล้ว คาดว่าความสามารถในการผลิตจะไม่เป็นข้อจำกัดปริมาณการขนส่งในอนาคต ปัจจุบันปริมาณดีบุกส่งออกของไทยเป็น ๑๒% ของผลผลิตของโลก คาดว่าไทยจะสามารถรักษาสัดส่วนดังกล่าวไว้ได้ภายในประมาณ ๑๐ ปี ข้างหน้า สำหรับปริมาณความต้องการใช้ดีบุกเพิ่มขึ้นของโลก คาดว่าจะช้ากว่าการเพิ่มของโลกที่ไม่มีเหล็กเจือปนประเภทอื่น ๆ ซึ่งอัตราการใช้ดีบุกเพิ่มขึ้นเฉลี่ยคงจะไม่เกิน ๑.๔% ต่อปี

จากการคาดคะเนสภาวะตลาดดีบุกของโลก และสัดส่วนตลาดของประเทศไทย โดยผู้เชี่ยวชาญจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) ซึ่งได้ใช้ตัวเลขในปี ๒๕๑๔ เป็นหลัก คาดว่าปริมาณการส่งออกในอนาคตจะเป็นดังนี้^{๑๔}

พ.ศ. ๒๕๑๔	๑๖,๖๐๐ ตัน (ตัวเลขจริง)
๒๕๒๓	๑๘,๐๐๐ ตัน
๒๕๒๘	๒๐,๐๐๐ ตัน
๒๕๓๓	๒๒,๐๐๐ ตัน

ง. แร่อื่น ๆ และกากแร่ดีบุก

กากแร่ดีบุกซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการถลุงแร่ ประกอบด้วยแร่ที่หายากและสำคัญ ๓ ชนิด คือ แร่คอสโมไบท์ (Columbite) แร่แทนทาลัม (Tantalum) แร่อีลิมนิท (Ilmenite) ปริมาณของกากแร่ดีบุกส่งออกไม่สม่ำเสมอ โดยเฉลี่ยประมาณ ๑๐% ของแร่ดีบุก ปริมาณกากแร่ดีบุกที่ส่งออกโดยเฉลี่ยประมาณ ๒,๐๐๐ ตันต่อปี^{๑๕} ใน

^{๑๔}Rendel and Partners, Volume 2 Traffic Studies, Op. cit., p. 37.

^{๑๕}Rendel and Partners, Volume 2 Traffic Studies, Op. cit., p. 39.

อนาคตคาดว่าปริมาณการส่งออกจะคงอยู่ในระดับเดิมหรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่หากจะมีการเปลี่ยนแปลงเป็นจำนวนมากก็เป็นเพราะแร่โอลิเมนท์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมการทำสี และกระดาษ ซึ่งในขณะนี้กำลังอยู่ในความสนใจของบริษัท Ishikawa-Furakuwa ผู้ผลิตแร่โอลิเมนท์ที่ใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น ที่จะพัฒนาการผลิตแร่ชนิดนี้ที่ภูเก็ท ให้ได้ผลผลิต ๗๐,๐๐๐ ตันต่อปี โครงการนี้ ได้เริ่มดำเนินการไปบ้างแล้ว แต่ขณะนี้ยังไม่สามารถคาดคะเนผลผลิตและระยะเวลาที่แน่นอนได้

ปริมาณการส่งออกของกากแร่ดีบุก ระหว่างปี ๒๕๑๗-๒๕๒๑ เป็นดังนี้^{๑๑}

พ.ศ. ๒๕๑๗	๕,๓๐๐ ตัน
๒๕๑๘	๑,๘๐๐ ตัน
๒๕๑๙	๑,๗๐๐ ตัน
๒๕๒๐	๒,๕๐๐ ตัน
๒๕๒๑ (ม.ค. - ก.ค.)	๒,๓๐๐ ตัน

นอกจากกากแร่ซึ่งได้จากการถลุงแร่ดีบุกแล้ว ก็ยังมีการส่งแร่อื่น ๆ เป็นสินค้าออกอีก เช่น แร่ทูลแฟรม (wolfram) แร่โมโนไซต์ (Monozite) แร่ซิลิคอน (Silicon) และแร่แอนติโมนี (Antimony) แร่เหล่านี้ปริมาณการส่งออกรวมกันประมาณ ๒,๐๐๐ ตันต่อปี และคาดว่าปริมาณดังกล่าวจะไม่เปลี่ยนแปลงมากนักในอนาคต

ปริมาณการส่งออกของแร่อื่น ๆ รวมกันระหว่างปี ๒๕๑๗-๒๕๒๐ เป็นดังนี้^{๑๒}

พ.ศ. ๒๕๑๗	๑,๖๐๐ ตัน
๒๕๑๘	๒,๐๐๐ ตัน
๒๕๑๙	๒,๘๐๐ ตัน
๒๕๒๐	๒,๑๐๐ ตัน

^{๑๑}บริษัท บัซันไดเซนส่งทางทะเล จำกัด, Op. cit., (ไม่มีเลขที่หน้า)

^{๑๒}Ibid

๑. ยางพารา

ยางพารา นับเป็นสินค้าออกที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของจังหวัดภูเก็ต นอกเหนือจากทุเรียน และเป็นสินค้าที่มีแนวโน้มว่าจะทวีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นทุกปี

ปัจจุบันภูเก็ตมีผู้ส่งยางออกรายใหญ่ ๆ ๔ ราย คือ

๑. บริษัทงานทรี (จินเด็กบราเดอร์)
๒. บริษัทภูเก็ตทองสิน
๓. บริษัทสหยาง
๔. บริษัทเด็กปีห้าง

ยางที่ส่งออกจากภูเก็ตในปัจจุบันมี ๒ ลักษณะ คือ

- ยางก้อน (ยางแผ่นรมควัน) น้ำหนัก ๑๑๑ ก.ก./ก้อน
- ยางแท่ง น้ำหนักประมาณ ๓๐ ก.ก./ก้อน การส่งออกจะบรรจุในลังขนาด ๑ ตัน

ในอนาคตคาดว่าจะการส่งยางออกจะเปลี่ยนมาเป็นยางแท่งทั้งหมด เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับการส่งออกของประเทศอื่น ๆ

ยางพาราที่ขนส่งผ่านท่าเรือจังหวัดภูเก็ตส่วนใหญ่มาจาก เนื้อที่ปลูกยางของจังหวัดภูเก็ต ระนอง พังงา และบางส่วนของจังหวัดกระบี่ ปริมาณการส่งออกจากปี ๒๕๐๔-๒๕๒๑ เป็นดังนี้^{๑๓}

^{๑๓}a. Rendel and Partners, Volume 1 Traffic Studies, Op. cit., p. 6.

b. Hunting Technical Services Limited, Op. cit., p. 94.

c. บริษัท ปักซ์ไต้ขนส่งทางทะเล จำกัด Op. cit., (ไม่มีเลขที่หน้า)

พ.ศ. ๒๕๐๔	๗,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๐	๗,๐๐๐	ตัน
๒๕๑๑	๘,๕๐๐	ตัน
๒๕๑๒	๑๓,๖๐๐	ตัน
๒๕๑๓	๑๖,๗๐๐	ตัน
๒๕๑๔	๑๗,๕๐๐	ตัน
๒๕๑๕	๒๑,๑๐๐	ตัน
๒๕๑๖	๒๓,๗๐๐	ตัน
๒๕๑๗	๒๓,๗๐๐	ตัน
๒๕๑๘	๒๖,๑๐๐	ตัน

ยางจากภูเก็ทจะถูกขนไปยังญี่ปุ่น มาเลเซีย สหรัฐอเมริกา และยุโรป สัดส่วนของยางที่ส่งไปยังประเทศต่าง ๆ จะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ดังรายละเอียดแสดงจุดหมายปลายทางของการส่งยางจากภูเก็ท ระหว่างปี ๒๕๑๖-๒๕๑๘ ดังนี้

ตารางที่ ๗-๓

เมืองท่าปลายทางการส่งยางออกจากจังหวัดภูเก็ท

เมืองปลายทาง	พ.ศ. ๒๕๑๖	พ.ศ. ๒๕๑๗	พ.ศ. ๒๕๑๘
มาเลเซีย	๕,๕๐๐	๖,๐๐๐	๖,๕๐๐
ญี่ปุ่น	๓,๐๐๐	๓,๐๐๐	๖,๖๐๐
สหรัฐอเมริกา	๕,๕๐๐	๖๐๐	๕,๕๐๐
ยุโรปตะวันตก	๒,๐๐๐	๕,๓๐๐	๘๐๐
ยุโรปตะวันออก	๘,๓๐๐	๕,๘๐๐	๒,๗๐๐
จีน	-	-	๑,๑๕๐
อื่น ๆ	-	-	๓,๖๐๐
รวม	๒๓,๗๐๐	๒๓,๗๐๐	๒๖,๑๐๐

สำหรับปริมาณการส่งออกในอนาคตจะขึ้นอยู่กับความต้องการในตลาดโลก และความสามารถในการเพิ่มผลผลิตภายในประเทศ ซึ่งในขณะนี้รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนและส่งเสริมชาวสวนยางในการปลูกยางพันธุ์ดีแทนยางเดิม การปลูกยางทดแทนนี้จะก่อให้เกิดผลผลิตสูงขึ้นประมาณ ๓ เท่า จากเนื้อที่เพาะปลูกเท่ากัน ดังนั้นในอนาคตผลผลิตยางพาราจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามเนื้อที่การปลูกยางทดแทนที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับคาดว่าความต้องการของตลาดยางพารายังไม่จำกัด ปริมาณยางที่ผู้เชี่ยวชาญจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย คาดว่าจะมีการขนถ่ายผ่านท่าเรือภูเก็ต ในช่วงปี ๒๕๑๘-๒๕๓๓ โดยมีได้คำนึงถึงการเคลื่อนย้ายปริมาณการขนถ่าย เนื่องจาก การปรับปรุงท่าเรือเลย จะเป็นดังนี้^{๑๔}

พ.ศ. ๒๕๑๘	๒๖,๑๐๐ ตัน (ตัวเลขจริง)
๒๕๒๓	๑๑๗,๐๐๐ ตัน
๒๕๒๘	๒๑๖,๐๐๐ ตัน
๒๕๓๓	๒๔๘,๐๐๐ ตัน

ฉ. สินค้าออกทั่วไป

นอกจากข้าว กากแร่ และยางพารา ซึ่งเป็นสินค้าออกที่สำคัญแล้ว ก็ยังมีสินค้าออกอื่น ๆ ผ่านท่าเรือภูเก็ตบ้างในปริมาณไม่มากนัก เช่น ไม้ สินค้าประมง อาหารทะเล-บรรจุกระป๋อง เป็นต้น ปริมาณการส่งออกของสินค้าเหล่านี้ ในปี ๒๕๑๘ ประมาณ ๔,๐๐๐ ตัน

สำหรับปริมาณการส่งออกในอนาคต คาดว่ายังคงใกล้เคียงกับปริมาณที่ส่งออกในปัจจุบัน

^{๑๔}Ibid., p. 25.

จากรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น จะสรุปประเภทและปริมาณของสินค้าที่ส่งผ่าน
ท่าเรือภูเก็ตในช่วงปี ๒๕๑๖-๒๕๑๘ ได้ดังนี้

ตารางที่ ๗-๔

สรุป ประเภทและปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือภูเก็ต (ตัน)

ประเภทสินค้า	ปริมาณ		
	พ.ศ. ๒๕๑๖	พ.ศ. ๒๕๑๗	พ.ศ. ๒๕๑๘
๑. น้ำมันปิโตรเลียม	๑๔๖,๐๐๐	๘๒,๐๐๐	๗๓,๐๐๐
๒. สินค้าขาเข้าทั่วไป			
ก. ถ่านปิโตรเลียมโค้ก	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	๑๐,๐๐๐
ข. โซดาแอช	-	-	๔,๐๐๐
ค. สินค้าอุปโภคบริโภคอื่น ๆ	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐
ง. ถ่านไม้	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐
๓. ดินบุก	๒๐,๕๐๐	๑๔,๐๐๐	๑๖,๖๐๐
๔. กากแร่ดีบุก	ไม่มีข้อมูล	๔,๓๒๐	๑,๔๐๐
๕. แร่อื่น ๆ	ไม่มีข้อมูล	๑,๖๐๐	๒,๐๐๐
๖. ยางพารา	๒๓,๗๐๐	๒๓,๗๐๐	๒๖,๑๐๐
๗. สินค้าออกทั่วไป	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	๔,๐๐๐

ท่าเรือภูเก็ตนอกจากจะใช้ในการขนถ่ายสินค้าดังที่กล่าวมาแล้ว ยังใช้เป็นท่าเรือประมง
อีกด้วย บริเวณที่ใช้เป็นท่าเรือประมงคือ บริเวณท่าเรือคลองท่าจีน จำนวนสินค้าประมงที่นำขึ้นที่
ท่าเรือภูเก็ตแต่เดิมมีปริมาณไม่มากนัก ประมาณ ๑,๐๐๐ ตันต่อปี เมื่อปี ๒๕๐๓ ต่อมาได้เพิ่มปริมาณ
ขึ้นเรื่อย ๆ จนถึงปี ๒๕๑๘ ปริมาณสินค้าประมงที่นำขึ้นเพิ่มขึ้นเป็น ๒๔,๐๐๐ ตัน^{๑๔}

^{๑๔}กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, รายงานการสำรวจเศรษฐกิจท่าเรือชายฝั่งเบื้องต้น
จังหวัดภูเก็ต, (กรุงเทพมหานคร: เอกสารอัดสำเนา พ.ศ. ๒๕๑๔) ไม่มีเลขที่หน้า

สำหรับในอนาคตคาดว่า กิจกรรมประมงของจังหวัดภูเก็ตจะยังคงทวีความสำคัญมากขึ้น
เนื่องจากการขยายเขตการประมงทางฝั่งทะเลด้านตะวันตก

ลักษณะการขนถ่าย^{๑๖}

สินค้าประเภทต่าง ๆ ที่ผ่านท่าเรือภูเก็ต มีลักษณะการขนถ่ายแตกต่างกันตามลักษณะ
ของสินค้าที่ทำการขนส่ง ดังนี้

ก. น้ำมันปิโตรเลียม

น้ำมันจะถูกขนโดยเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็ก ขนาดระหว่าง ๑,๐๐๐-๕,๐๐๐ ตัน
เรือจะเข้ามาถ่ายน้ำมันทั้งหมดลงที่ท่าเรือน้ำมันในอ่าววาม ผ่านลงท่อใต้น้ำไปยังคลังน้ำมัน ๒ แห่ง
ของบริษัทเชลล์ และเอสโซ่ บนเกาะภูเก็ต

ข. สินค้าเข้าทั่วไป

สินค้าเข้าอื่น ๆ นอกจากน้ำมันจะถูกส่งมาพร้อมกับเรือเดินสมุทรที่เข้ามารับศีกุก
และยางพารา หรือเรือค้าขายฝั่งที่เดินระหว่างภูเก็ตและปีนัง สินค้าที่เข้ามากับเรือเดินสมุทร
จะถูกขนโดยเรือลำเลียงอีกทอดหนึ่ง เพื่อมาขึ้นที่ท่าไทยชาร์โก้ หรือท่าเรือในบริเวณคลองท่าจีน
แต่หากเป็นสินค้าที่เข้ามากับเรือค้าขายฝั่งจะถูกขนขึ้นที่ท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน

ค. ศีกุก

ศีกุกจากภูเก็ตส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังญี่ปุ่น สหรัฐ และยุโรป การขนส่งจะเป็น
การขนจากภูเก็ตไปยังเมืองท่าปลายทางโดยตรง โดยมีเรือเดินสมุทรจากต่างประเทศประเภท
เดินประจำ (Liners) เข้ารับสินค้าที่ภูเก็ตโดยจอดทอดสมออยู่ในบริเวณแหลมไม้ไผ่ ซึ่งอยู่
ห่างจากท่าไทยชาร์โก้ประมาณ ๖ ไมล์ ในช่วงเวลานอกฤดูมรสุม และจอดที่เกาะยาวใหญ่ซึ่ง
อยู่ห่างจากท่าไทยชาร์โก้ไป ๑๑ ไมล์ ในฤดูมรสุมหรือช่วงที่มีคลื่นลมแรง ศีกุกจะถูกลำเลียง
จากท่าเรือบนเกาะไปถ่ายลงเรือที่จอดรออยู่

^{๑๖}สัมภาษณ์ Mr. Jan A. Hoff-Hanson, Managing Director บริษัท ปักซ์โต้-
ขนส่งทางทะเล จำกัด และผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำของจังหวัดภูเก็ต ระหว่างวันที่ ๕-๑๑
สิงหาคม ๒๕๒๑

การลำเลียงดีบุกเพื่อไปลงเรือเดินสมุทรในปัจจุบันบริษัท เจียรวานิช จำกัด เป็นผู้
ได้สัมปทานรับเหมาแต่ผู้เดียว โดยในระหว่างเดือนมีนาคม-พฤศจิกายน ซึ่งเป็นระยณะนอกฤดู
มรสุม การลำเลียงจะทำจากท่าเรือของบริษัทไทยซาร์โกโดยตรง โดยใช้ปั้นจั่น (Crane) ของ
บริษัทขนดีบุกลงเรือลำเลียงของบริษัทเจียรวานิช ส่วนในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ระหว่าง
เดือนธันวาคม-กุมภาพันธ์ จะเป็นช่วงที่มีคลื่นแรง เรือลำเลียงจอดในบริเวณอ่าวขามไม่ได้ การ
ขนถ่ายดีบุกจะต้องทำที่ท่าเทียบเรือของบริษัทเจียรวานิชในคลองท่าจีน โดยบริษัทเจียรวานิชจะ
ต้องจ้างรถบรรทุกเพื่อขนดีบุกจากโรงถลุงที่บริษัทไทยซาร์โกมาที่ท่าเรือคลองท่าจีน ก่อน
โดยใช้ปั้นจั่นที่ย้ายมาจากท่าไทยซาร์โก ทั้งนี้บริษัทเจียรวานิชจะรับผิดชอบในการขนดีบุกตั้งแต่
ออกจากโรงงาน จนกระทั่งสินค้าถูกขนลงเรือใหญ่

เนื่องจากเรือเดินสมุทรที่เข้ามาแะที่ภูเก็ตส่วนมากจะเข้ามาเพื่อรับดีบุกเป็นหลัก
ดังนั้นจึงต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับปริมาณการขนดีบุกต่อเที่ยว ดังนี้^{๑๗}

๑. การขนส่งไปยุโรปและสหรัฐส่วนใหญ่จะเป็นการขนเฉพาะดีบุกอย่างเดียว
ปริมาณดีบุกต่อเที่ยวจะต้องไม่น้อยกว่า ๒๕๐ ตัน หรือมีค่าระวางไม่ต่ำกว่า ๒๒,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ
เท่าที่ผ่านมากการขนโดยเฉลี่ยต่อเที่ยวจะเป็น ๓๐๐ ตัน แต่ถ้าหากมีการขนส่งออกไปพร้อมกันด้วย
ปริมาณการขนดีบุกอย่างต่ำจะลดลงมาเป็น ๒๐๐ ตัน และขนยางพาราเพิ่มไปได้ถึง ๖๐๐ ตัน เพราะ
อัตราค่าระวางของยางพาราต่อตันต่ำกว่าดีบุก

๒. การขนส่งไปญี่ปุ่นจะต้องมีค่าระวาง ไม่ต่ำกว่า ๑๕,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ เท่าที่
เป็นอยู่โดยมากจะมีการขนยางไปพร้อมกับดีบุกด้วย ปริมาณการขนต่อเที่ยวจะประกอบด้วยดีบุก
ไม่ต่ำกว่า ๒๐๐ ตัน และยางพาราอีก ๒๐๐ ตัน รวมปริมาณการขน ๔๐๐ ตันต่อเที่ยว

^{๑๗}a. Peter Fraenkel and Partners, Phase II Volume II, Op.cit., p.

b. กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและ
วิศวกรรม โครงการท่าเรือชายฝั่งภูเก็ต (คลองท่าจีน), Op. cit., หน้า ๔

ง. กากแร่ดีบุกและแร่อื่น ๆ

กากแร่ดีบุกและแร่อื่น ๆ นอกจากมวลแฟรมจะถูกบรรจุในถังกลม ส่งไปขายฝั่งสหรัฐและยุโรปโดย ส่งไปกับเรือที่มารับดีบุก และส่งโดยตรงไปยังเมืองท่าปลายทาง ปริมาณการขนต่อเที่ยวเฉลี่ยระหว่าง ๓๐-๑๒๐ ตัน ส่วนมวลแฟรมส่วนใหญ่จะถูกขนช่วงโดยเรือค้าขายฝั่งไปชนถ่ายใส่เรือใหญ่ที่ฝั่ง

จ. ยางพารา

ยางพาราจากภูเก็ตจะถูกส่งไปยังญี่ปุ่น มาเลเซีย สหรัฐ จีน ยุโรป และยุโรปตะวันออก การขนส่งยางพาราจากภูเก็ตไปยังผู้ซื้อต่าง ๆ ทั่วกล่าว ทำใน ๒ ลักษณะ คือ การขนโดยตรง และการขนช่วง (Transshipment) ดังนี้

๑. การขนจากภูเก็ตไปยังเมืองท่าปลายทางโดยตรงในปัจจุบันมี ญี่ปุ่น สหรัฐ มาเลเซีย จีน และยุโรปตะวันออก การขนโดยตรงนี้จะทำโดยเรือเดินสมุทรที่เข้ามารับดีบุกที่ภูเก็ต การล้งเสียงยางเพื่อไปลงเรือใหญ่ทั้งหมดจะทำจากท่าเรือในคลองท่าจีน ปริมาณการขนยางพาราออกต่อเที่ยวขึ้นอยู่กับเนื้อที่ว่างในเรือซึ่งเหลือจากการขนดีบุก ปริมาณการขนไปสหรัฐ-อเมริกาในปัจจุบันโดยเฉลี่ย ๔๕๐ ตัน^{๑๘} ต่อเที่ยว การขนไปญี่ปุ่นก็ขึ้นอยู่กับดีบุกเช่นกัน แต่ขนาดการขนน้อยกว่าไปสหรัฐ คืออยู่ระหว่าง ๑๐๐-๕๐๐ ตัน^{๑๙} ต่อเที่ยว

๒. การขนถ่ายช่วง (Transshipment) ที่เกาะปีนัง มาเลเซีย ได้แก่ ยางที่ขายไปยุโรป เนื่องจากกาการขนถ่ายปัจจุบันยังต้องอาศัยเรือที่แวะรับดีบุกเป็นหลัก ดังนั้นปริมาณการขนส่งจึงขึ้นอยู่กับความถี่ของเรือที่จะมาแวะรับดีบุก และที่ว่างที่เหลือในเรือแต่ละเที่ยวด้วย ซึ่งปริมาณการขนส่งดังกล่าวมักจะน้อยกว่าปริมาณที่ต้องการส่งออก ประกอบกับบางครั้งผู้ซื้อจะระบุชื่อเรือที่ปีนังมา หรือเมื่อถึงเวลาที่จะต้องขนลงเรือแล้วแต่ไม่มีเรือมา สาเหตุดังกล่าวทำให้ยางจากภูเก็ตจำนวนหนึ่งต้องถูกขนโดยเรือล้งเสียง หรือเรือค้าขายฝั่งขนาดเล็กทอดหนึ่งก่อนเพื่อไปลงเรือใหญ่ที่ปีนัง ขนาดของการขนส่งเพื่อไปถ่ายเรือที่ปีนังประมาณ ๑๐๐-๑๕๐ ตัน^{๒๐} ต่อเที่ยว

^{๑๘} Rendel and Partners Volume II, Op. cit., pp. 7-8.

^{๑๙} Ibid.

^{๒๐} Ibid.

ในช่วงก่อนปี ๒๕๑๒ ยางจากภูเก็ทเกือบทั้งหมดจะต้องไปขนถ่ายช่วงที่ปีนัง แต่เนื่องจากปริมาณยางส่งออกที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในระยะต่อมา จึงดึงดูดเรือให้สนใจมาแวะรับสินค้ามากขึ้น ประกอบกับมีการส่งดิบูกไปปีนังเพิ่มขึ้น ปริมาณยางที่คิดไปกับเรือที่ไปปีนังจึงเพิ่มขึ้นตามด้วย ดังนั้นในปี ๒๕๑๔ ปริมาณการส่งยางไปปีนังจึงลดลงเหลือเพียงครึ่งเดียว ทำให้สัดส่วนการส่งยางพาราออกของภูเก็ทเปลี่ยนไป ดังนี้^{๒๑}

- ยางส่งออกโดยตรง ๕๐% (ไปปีนัง ๒๕% สหรัฐ ๒๕%)
- ยางส่งไปปีนังเพื่อขนช่วง ๒๕% (ไปยุโรปตะวันออก)
- ยางส่งไปขายที่ปีนัง ๒๕%

แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว นับว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างยิ่ง เนื่องจากการขนส่งโดยตรงจะทำให้สามารถประหยัดค่าขนส่งทอดแรกไปยังปีนังได้ถึง ๓๕ เหรียญมาเลเซีย หรือ ๒๕๐ บาทต่อตัน ดังนั้นคาดว่าในอนาคตอันใกล้นี้ การขนส่งยางพาราจากภูเก็ทควรจะเป็นการขนส่งโดยตรงไปยังเมืองปลายทางทั้งหมด

๑. สินค้าออกทั่วไป

นอกจากดิบูกและยางพาราแล้ว สินค้าออกอื่น ๆ ของภูเก็ทจะเป็นการค้าภายในประเทศปริมาณไม่มากนัก เช่น สินค้าประมง ลักษณะการขนส่งก็จะทำโดยเรือชายฝั่งขนาดเล็กในท่าเรือบริเวณคลองท่าจีน

ขนาดและปริมาณของเรือที่เข้าออก

เรือที่เข้าออกเพื่อขนถ่ายสินค้าของจังหวัดภูเก็ทมีหลายประเภท มีทั้งเรือค้าชายฝั่ง เรือเดินสมุทร เรือลำเลียง ขนาดของเรือที่เข้ามาโดยมากจะขึ้นอยู่กับประเภทและลักษณะของสินค้าที่ทำการขน

^{๒๑} Ibid., p. 8.

ขนาดของเรือที่ขนถ่ายสินค้าที่ภูเก็ตตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๑๔ จนถึงปัจจุบัน แยกตามประเภทของสินค้าได้ดังนี้

ตารางที่ ๗-๕

ขนาดเรือที่เข้าออกจังหวัดภูเก็ต

<u>สินค้าที่ขนถ่าย ประเภทการค้า</u>	<u>ขนาดของเรือที่เคยเข้ามา (ตัน)</u>
๑) น้ำมันปิโตรเลียม	๑,๐๐๐ - ๕,๐๐๐
๒) สิบุก และกากแร่สิบุก	
- ขนไปสหรัฐ หรือยุโรป	๗,๐๐๐ - ๒๐,๐๐๐
- ขนไปญี่ปุ่น	๕,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐
๓) ยางพารา	
- ขนส่งโดยตรง	๕,๐๐๐ - ๒๐,๐๐๐
- ขนช่วงที่ปีนัง	๑๐๐ - ๕๐๐
๔) สินค้าเข้าออกอื่น ๆ	๒๕ - ๔๐๐
๕) การค้าขายฝิ่นภายในประเทศ	๒๕ - ๓๓

ที่มา: a. Peter Fraenkel and Partners, Phase II Volume II Traffic Studies, Op. cit., pp. 2-6.

b. บริษัท ปักซีโต้ขนส่งทางทะเล จำกัด, Particular of ocean carrier called at Phuket (ภูเก็ต) ไม่มีเลขที่หน้า

สำหรับปริมาณเรือเข้าออกจังหวัดภูเก็ต โดยเฉลี่ยระหว่างปี ๒๕๑๔-๒๕๑๕ แยกตามประเภทของเรือและขนาดของเรือได้ดังนี้

ตารางที่ ๗-๖

ปริมาณเรือที่เข้าออกจังหวัดภูเก็ตแยกตามขนาดของเรือ

ก. เรือต่างประเทศ		
<u>ขนาด (ตัน)</u>	<u>จำนวนเรือเข้า/ปี</u>	<u>จำนวนเรือออก/ปี</u>
ต่ำกว่า ๑๐๐	๒๒	๑๘
๑๐๐ - ๕๐๐	๑๑๔	๑๒๒
๕๐๐ - ๑,๐๐๐	๒๒	๒๑
๑,๐๐๐ - ๒,๐๐๐	๑๔	๒๐
๒,๐๐๐ - ๓,๐๐๐	๔	๔
๓,๐๐๐ - ๔,๐๐๐	๑๘	๑๘
๔,๐๐๐ - ๕,๐๐๐	๑๖	๑๕
๕,๐๐๐ ขึ้นไป	๒๒	๒๒
รวม	๒๔๐	๒๓๕
ข. เรือค้าขายฝั่ง		
<u>ขนาด (ตัน)</u>	<u>จำนวนเรือเข้า/ปี</u>	<u>จำนวนเรือออก/ปี</u>
ต่ำกว่า ๑๐	-	-
๑๐ - ๒๐	๔๓	๔๔
๒๐ - ๓๐	๖๔	๖๖
๓๐ - ๔๐	๖	๔
๔๐ - ๕๐	๒	๒
๕๐ - ๖๐	๒	๒
๖๐ - ๑๐๐	๔	๓
๑๐๐ ขึ้นไป	๔	๔
รวม	๑๓๕	๑๓๖

ที่มา: ด้านศุลกากรจังหวัดภูเก็ต

ปริมาณเรือเข้าออกเฉลี่ยต่อปีระหว่าง พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๑๘ แยกตามประเภท
ของเรือมีระวางบรรทุก และน้ำหนักบรรทุกโดยเฉลี่ย ดังนี้

ตารางที่ ๗-๗

ปริมาณเรือที่เข้าออกจังหวัดภูเก็ตแยกตามระวางและน้ำหนักบรรทุก

ก. เรือต่างประเทศ	เรือเข้า	เรือออก
จำนวน	๒๔๐	๒๓๕
ระวางบรรทุก (ตัน)/ปี	๓๓๓,๓๐๐	๓๕๓,๐๕๕
น้ำหนักบรรทุก (ตัน)/ปี	๑๒๗,๑๘๘	๕๕,๓๘๘
ข. เรือค้าชายฝั่ง	เรือเข้า	เรือออก
จำนวน	๑๗๗	๑๗๗
ระวางบรรทุก (ตัน)/ปี	๕,๐๒๐	๕,๐๐๕
น้ำหนักบรรทุก (ตัน)/ปี	๒,๕๕๘	๘๘

ที่มา: ด้านศุลกากรจังหวัดภูเก็ต

ต้นทุนการขนส่งทางน้ำของจังหวัดภูเก็ต

โดยทั่วไปต้นทุนการขนส่งทางน้ำจะเกิดขึ้นเป็น ๓ ขั้นตอน คือ ค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าลงเรือจากต้นทาง ค่าระวางบรรทุกและค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าลงจากเรือที่ทำปลายทาง ต้นทุนการขนส่งทางน้ำดังกล่าวจะเกิดขึ้นแตกต่างกันไปตามสถานที่ตั้งท่าเรือ และลักษณะสภาพท่าเรือที่ทำกรขนส่ง สำหรับต้นทุนการขนส่งทางน้ำที่จังหวัดภูเก็ตจะเป็นไปตามรายละเอียด ดังนี้

ก. ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าลงเรือ

เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตไม่มีท่าเรือน้ำลึก ท่าเรือที่มีอยู่เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง และท่าเทียบเรือลำเลียงทั้งหมด ดังนั้นการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศกวันการของการขน โดยเรือค้าชายฝั่งไปบังแล้ว จะเป็นการขนโดยใช้เรือลำเลียงขนส่งสินค้าจากท่าไปถ้ายลงเรือใหญ่ อีกทอดหนึ่งเสมอ ในการดำเนินการขนส่งสินค้าไปลงเรือใหญ่ นอกจากการขนอย่างของบริษัทหลาย และเติกปีห้าง ซึ่งบริษัทดำเนินการเองทั้งหมดแล้ว เจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออกรายอื่น ๆ จะไม่ดำเนินการขนเอง แต่จะจ้างเหมาให้ผู้อื่นจัดการขนให้ การจ้างเหมานี้ทำกันในหลายลักษณะ เช่น การจ้างลำเลียงสินค้าจากท่าเรือไปลงเรือใหญ่ หรือการจ้างให้ขนตั้งแต่โรงงานจนถึงเรือใหญ่ การขนในลักษณะนี้จะต้องรวมค่าใช้จ่ายในการใช้ระบรถทุกขนส่งสินค้ามายังท่าเรืออีกทอดหนึ่งด้วย

ในกรณีของการขนแร่ดีบุก บริษัทไทยชาร์โก้ / ฟิลลิปตัน ซึ่งได้รับสัมปทานผูกขาด การผลิต และส่งดีบุกออก ได้จ้างเหมาบริษัทเจียรวานิชให้เป็นผู้ทำการลำเลียงดีบุกและแร่อื่น ๆ ที่ผลิตได้ รวมถึงพวกตระกรัน ชีแร่ จากโรงถลุงไปยังเรือเดินสมุทร ซึ่งขั้นตอนและค่าใช้จ่าย ในการจ้างเหมาลำเลียงมี ๒ กรณี คือ

๑. การขนจากท่าเรือไทยชาร์โก้โดยตรง (นอกฤดูมรสุม) ค่าใช้จ่ายในการขนประกอบด้วย ค่าแรงในการขนส่งสินค้าจากโรงงานลงเรือลำเลียง ค่าลากจูง และค่าแรงในการถ่านสินค้าจากเรือลำเลียงสู่เรือใหญ่

การขนส่งสินค้าจากท่าเรือไทยชาร์โก้โดยตรงนี้ บริษัทรับจ้างเหมาในอัตรา ๘๕ บาท/ตัน^{๒๒} ไม่ว่าจะ เป็นแร่ชนิดใด

๒. การขนจากท่าเรือเจียรวานิช (ในฤดูมรสุม) ในกรณีนี้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น นอกจากค่าลำเลียงแล้ว ก็มีค่าใช้จ่ายของรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าจากโรงงาน มายังท่าเจียรวานิช ทอดหนึ่งก่อน

การขนโดยผ่านท่าเจียรวานิชนี้ บริษัทเจียรวานิชรับจ้างเหมาในราคา ๑๓๕ บาท/ตัน^{๒๓} โดยเพิ่มค่ารถบรรทุก ๕๐ บาท/ตัน

^{๒๒} บริษัท เจียรวานิช จำกัด (ภูเก็ต: เอกสารพิมพ์คิด) ไม่มีเลขที่หน้า

^{๒๓} Ibid.

ในการนี้ของการขนถ่าย ในปัจจุบันผู้ที่มีผู้ส่งยางออกที่สำคัญ ๔ ราย คือ บริษัท-
สหยาง บริษัทเด็กปีห้าง บริษัทภูเก็ตทองสิน และบริษัทงานทวี

สำหรับบริษัทสหยาง และบริษัทเด็กปีห้าง ซึ่งเป็นบริษัทในเครือเดียวกัน การลำเลียง
ยาง เพื่อไปลงเรือเดินสมุทร หรือการขนถ่ายโดยเรือค้าขายส่งไปนึ่ง บริษัทจะเป็นผู้ดำเนินการ
การเอง โดยที่บริษัทมีท่าเรือ โกดังเก็บของ อุปกรณ์การขนถ่าย ตลอดจนเรือลำเลียงของตนเอง
เพื่อใช้ในการขนถ่ายโดยเฉพาะ

การลำเลียงยางของบริษัทสหยางและเด็กปีห้าง จะลำเลียงจากท่าเรือของบริษัท
ในคลองท่าจีน นอกฤดูมรสุมเรือเดินสมุทรจอดอยู่ที่แหลมไม้ไผ่ จะต้องใช้เวลาลำเลียงจากท่า
เรือใหญ่ประมาณ ๑ ชั่วโมง ๔๕ นาที ในฤดูมรสุมเรือเดินสมุทรจอดอยู่ที่แหลมไม้ไผ่ จะต้อง
ใช้เวลาลำเลียงจากท่าประมาณ ๒ ชั่วโมงครึ่ง จากการสอบถามบริษัทเด็กปีห้าง^{๒๔} สรุปว่า
ใช้จ่ายในการลำเลียงยางลงเรือเดินสมุทรต่อเที่ยวได้ ดังนี้

- | | |
|---|-----------|
| ๑) ค่าจ้างและเบี่ยเลี้ยงนายท้ายเรือและผู้ช่วยเจ็ลย/เที่ยว | ๑,๔๐๐ บาท |
| ๒) ค่าจ้างกรรมกรขนถ่ายลงเรือ ๖ คน ๆ ละ ๒๐๐ บาท | ๑,๒๐๐ บาท |
| ๓) ค่าเช่าเรือลากจูง (จากบริษัทเจียรวานิช) | ๑,๒๐๐ บาท |

เรือลำเลียง ๑ ลำ ขนถ่ายได้เจ็ลยประมาณ ๒๕๐ ตัน ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการ
ลำเลียงยางของบริษัทเด็กปีห้างประมาณ ๑๕.๒ บาท/ตัน ซึ่งค่าใช้จ่ายนี้ไม่รวมถึงค่าธรรมเนียม
การใช้ท่า ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์การขนถ่าย ค่าเสื่อมราคาเรือลำเลียง

การลำเลียงยาง นอกจากของบริษัทสหยางและเด็กปีห้างแล้ว สำหรับรายอื่น ๆ
จะทำการจ้างเหมาให้ผู้อื่นดำเนินการให้ จากการสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้อง^{๒๕} พอดีสรุปว่า
ใช้จ่ายในการจ้างเหมาลำเลียงยางเพื่อไปลงเรือเดินสมุทรได้ ดังนี้

^{๒๔} สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่บริษัท เด็กปีห้าง จำกัด วันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๖๑

^{๒๕} ก. สัมภาษณ์ คุณณวัฒน์ อุบัติศฤงค์, บริษัท ภูเก็ตทองสิน จำกัด วันที่ ๔ สิงหาคม

๒๕๖๑

ข. สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่บริษัท เจียรวานิช จำกัด จังหวัดภูเก็ต วันที่ ๔ สิงหาคม

๒๕๖๑

- ๑) เฉพาะค่าลำเลียงจากท่าเรือไปยังเรือเดินสมุทร (Lighterage) ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ๕๐ บาทต่อตัน
- ๒) ขนจากโรงงาน (ในจังหวัดภูเก็ต) มาท่าเรือแล้วจึงลำเลียงต่อไปยังเรือใหญ่ ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ๕๐ บาท/ตัน

แต่จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียได้สรุปว่า ค่าใช้จ่ายในการลำเลียงขางพารา (Lighterage) ที่ภูเก็ตเป็น ๔๕ บาท/ตัน^{๒๖}

นอกจากสีบุกและขางพาราแล้ว สินค้าออกอื่น ๆ ก็มีปริมาณเพียงเล็กน้อย ค่าใช้จ่ายในการลำเลียงไม่มีการกำหนดแน่นอน ขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างเจ้าของสินค้าและผู้ว่าจ้างขนเป็นราย ๆ ไป

ค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าลงเรือดังรายละเอียดข้างต้น เป็นค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าโดยเรือเดินสมุทร ซึ่งนอกจากวิธีการดังกล่าวแล้ว การขนส่งทางน้ำของภูเก็ตยังมีการขนส่งโดยใช้เรือค้าขายฝั่ง ซึ่งเข้าเทียบท่าได้โดยตรง ค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าลงเรือจึงมีเพียงค่าเคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าลงเรือเท่านั้น

ข. อัตราค่าระวาง

อัตราค่าระวางในการบรรทุกสินค้าจากภูเก็ตไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ในปัจจุบันเป็นดังนี้

^{๒๖} Rendel and Partners, Volume II Traffic Studies, Op. cit.,

ตารางที่ ๗-๔

อัตราค่าระวางการบรรทุกสินค้าโดยเรือเดินสมุทรจากภูเก็ต

	ภูเก็ต/ญี่ปุ่น	ภูเก็ต/ยุโรป	ภูเก็ต/สหรัฐ
ตึก	๑,๕๓๐	๑,๕๐๐	๒,๕๕๐
ซีตกรัน	๕๑๐	๘๘๐	๑,๖๘๐
แร้อัลลอย	๑,๕๓๐	๒,๕๑๐	๒,๑๕๐
ยางพารา	๕๕๐	๑,๔๐๗	๑,๕๘๐
วูลแฟรม	๑,๕๒๕	๒,๓๐๗	๒,๓๘๐

(คิดอัตราแลกเปลี่ยน ๒๐ บาท ต่อ ๑ เหรียญสหรัฐ)

ที่มา: บริษัท ปิกซ์ไคซันสงทางทะเล จำกัด, รายการอัตราค่าระวาง, เอกสารพิมพ์ที่
ไม่มี เลขที่หน้า

ค. ค่าใช้จ่ายในการลำเลียงสินค้าขาเข้าจากเรือใหญ่มายังท่าเรือ

จังหวัดภูเก็ตมีสินค้าขาเข้าน้อย นอกจากน้ำมันซึ่งมีลักษณะการขนถ่ายโดยเฉพาะแล้ว
สินค้าขาเข้าอื่น ๆ ก็มีพวก ถ่านโค้ก โซดาแอส และเครื่องใช้ห้อยเล็ก ๆ น้อย ๆ ในการลำเลียง
สินค้าจากเรือใหญ่เข้ามายังท่าเรือ จะมีผู้รับจ้างลำเลียงนำเข้ามา เช่น บริษัทเจียรวานิช

อัตราค่าใช้จ่ายในการรับจ้างลำเลียงสินค้าขาเข้า รวมถึงการติดต่อด้านศุลกากรของบริษัท
เจียรวานิช เป็นดังนี้^{๒๗}

๑. สินค้าที่น้ำหนักต่ำกว่า ๑,๐๐๐ กิโลกรัม ค่าบริการอย่างต่ำ ๒๕ บาท บวกกับ
อีก ๕ บาท ทุก ๕๐ กิโลกรัม หรือเศษของ ๕๐ กิโลกรัมต่อสินค้า ๑ ชิ้น ต่อการขน ๑ เที่ยว
๒. สินค้าที่น้ำหนักเกิน ๑,๐๐๐ กิโลกรัม หรือขนาดเกิน ๕๐ ลูกบาศก์ฟุต
 - ๑) น้ำหนักระหว่าง ๑,๐๐๐-๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือ ๕๐-๕๐๐ ลูกบาศก์ฟุต
อัตราค่าบริการ ๑๒๐ บาท ต่อ ทุก ๑,๐๐๐ กิโลกรัม หรือทุก ๕๐
ลูกบาศก์ฟุต

๒) น้ำหนักเกิน ๑๐,๐๐๐ กิโลกรัม หรือขนาดเกิน ๔๐๐ ลูกบาศก์ฟุต
อัตราค่าบริการต่ำสุด ๖๐๐ บาทบวกกับอีก ๖๐ บาท ต่อทุก ๑,๐๐๐
กิโลกรัม หรือทุก ๔๐ ลูกบาศก์ฟุต

๓. ในกรณีเป็นสินค้าหนักที่ต้องใช้อุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงเข้าช่วย จะต้องจ่าย
ค่าบริการเพิ่มขึ้นอีก ๔ บาท ต่อ ๑,๐๐๐ กิโลกรัม

รายรับและต้นทุนค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการท่าเรือที่จังหวัดภูเก็ต

ท่าเรือที่จังหวัดภูเก็ตทั้งหมดเป็นท่าเรือขนาดเล็ก เป็นท่าสำหรับเรือลำเลียงและเรือค้า-
ขายฝั่ง เรือเดินสมุทรเข้าเทียบไม่ได้ ท่าเรือบางแห่ง คือ ท่าเด็กปีห้างและท่าไทยซาร์โก้เป็นท่า
ที่เจ้าของสร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับขนส่งสินค้าของตนโดยเฉพาะ ส่วนท่าเจียรวานิชและท่าเทศบาล
ซึ่งบริษัทหลวงอนุภาสและบุตรฯ เข้าช่วงไว้ เป็นท่าที่เปิดให้บุคคลทั่วไปเข้ามาใช้ขนส่งได้ สำหรับ
ท่าไทยซาร์โก้ นอกจากขนส่งสินค้าของบริษัทเองแล้ว ในบางครั้งก็เปิดให้ผู้อื่นเข้าใช้บ้าง

จากการสอบถามผู้ดำเนินการท่าเรือ ผู้ใช้ท่าเรือและผู้ที่เกี่ยวข้องของจังหวัดภูเก็ต
ประกอบกับข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า และข้อมูลที่บริษัทผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศศึกษาไว้
สามารถสรุปรายรับและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการท่าเรือต่าง ๆ ของจังหวัดภูเก็ตในปัจจุบันได้ดังนี้

ก. รายรับจากการประกอบกิจการท่าเรือ

รายรับของท่าเรือก็คือค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่าง ๆ ซึ่งเจ้าของท่าเรียกเก็บ
จากผู้ใช้ท่า สำหรับที่จังหวัดภูเก็ตเนื่องจากธุรกิจการค้าส่วนใหญ่ซึ่งรวมถึงการส่งสินค้าออกด้วย
จำกัดอยู่ในวงแคบ ภายใต้การดำเนินงานของกลุ่มบุคคล ๔-๕ กลุ่ม ซึ่งบางครั้งก็เกี่ยวข้องเป็น
ญาติกัน ดังนั้นการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม ค่าบริการของท่าเรือจึงไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน
อัตราดังกล่าวจะแตกต่างกันตามความเกี่ยวพันระหว่างผู้ใช้ท่าเรือและเจ้าของท่าเรือ

รายรับในการประกอบกิจการท่าเรือของจังหวัดภูเก็ต สรุปได้ดังนี้

๑. ค่าธรรมเนียมการนำเรือเทียบท่า

- ๑) ท่าเจียรวานิช ๕๐๐ บาท/ลำ/ครั้ง
- ๒) ท่าไทยซาร์โก้ ๔ บาท/๑๐๐ NRT/ชั่วโมง อย่างต่ำต้อง ๕๐๐ บาท/ครั้ง

๒. ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่า

๑) ท่าเจ็ยรวานิซ

- ยางพารา ๒-๓๐ บาท/ตัน (ขึ้นอยู่กับผู้ใช้ท่า)
- สีนุกและแร่อื่น ๆ ๑๐๐-๓๐๐บาท/ตัน (ขึ้นอยู่กับผู้ใช้ท่า)

๒) ท่าไทยซาร์โก

- ยางพารา ๒๐ บาท/ตัน

๓) ท่าเทศบาล (บริษัทหลวงอนาชาและบุตรฯ)

- ยางพารา ๒ บาท/ตัน

๓. ค่าเช่าโกดัง

๑) ท่าเจ็ยรวานิซ

- การเช่าต่อครั้ง ๕ บาท/ตัน/วัน
- เช่าเหมา (เนื้อที่ขนาด ๒๐ X ๓๐ ตารางเมตร) ๒,๕๐๐ บาท/เดือน

๔. ค่าขนส่งสินค้าจากโกดังถึงท่าเรือหรือเรือใหญ่

สำหรับที่จังหวัดภูเก็ตส่วนใหญ่เจ้าของท่ามักไม่มีบริการในการรับขนส่งสินค้าจากโกดังไปยังท่าเรือหรือไปยังเรือใหญ่ เจ้าของสินค้าต้องดำเนินการเองหรือจ้างผู้รับเหมาอื่นให้ขนให้ มีท่าเรือเจ็ยรวานิซแห่งเดียวเท่านั้นที่รับขน โดยคิดค่าบริการดังนี้

- ๑) ค่าขนส่งสินค้าจากโกดังไปยังท่าเรือ ๑๐ บาท/ตัน
- ๒) ค่าเสี่ยงสินค้าจากท่าไปยังเรือใหญ่ นอกจากการดำเสี่ยงสินุกซึ่งมีอัตราค่าบริการแน่นอนแล้ว การรับจ้างดำเสี่ยงรายอื่น ๆ ไม่มีการกำหนดอัตราค่าบริการ ขึ้นอยู่กับการขณแต่ละเที่ยว

๕. ค่าเช่าอุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่าย

๑) ท่าเจ็ยรวานิซ

- เรือลากจูง ๑,๒๐๐ บาท/เที่ยว

๒) ทำไทยซาร์โก้

- รถยก ค่าเช่าในช่วงเวลา ๘.๐๐-๑๗.๐๐ น. ค่าเช่า ๑๐๐ บาท/ชั่วโมง ถ้านอกเวลาดังกล่าว ๑๒๐ บาท/ชั่วโมง อัตราค่าเช่านี้รวมคนขับด้วย แต่หากเช่าแล้วจอดไว้เฉย ๆ ไม่ได้ใช้ ค่าเช่า ๕๐ บาท/ชั่วโมง ไม่ว่าจะเป็นเวลาใด
- บินจัน อัตราค่าเช่า ๑,๐๐๐ บาท/ครั้งที่เริ่มทำงาน

๓) ทำเรือเด็กปีห้า

- รถยก อัตราค่าเช่า ๑,๖๐๐ บาท/วัน

๖. ค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านเข้าท่า

ท่าเรืออื่น ๆ ในจังหวัดภูเก็ตไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านเข้าท่า นอกจากท่าเทศบาล เก็บตามน้ำหนักสินค้าที่บรรทุกในอัตรา ๒ บาท/ตัน

สำหรับรายรับบางประเภทที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินกิจการท่าเรือแห่งอื่น ๆ แต่ที่ท่าเรือภูเก็ตไม่มี เช่น ค่านำร่อง ค่าใช้ร่องน้ำ ค่าบริการในการใช้สาธารณูปโภคต่าง ๆ เป็นต้น

๖. ค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการท่าเรือของจังหวัดภูเก็ต

จากการสอบถามผู้ดำเนินการท่าเรือและผู้ที่เกี่ยวข้อง สรุปค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการท่าเรือลำเสียงที่ภูเก็ตไว้ดังนี้

๑. เงินเดือนและค่าแรง

เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนาดเล็ก พนักงานจะมีเพียงนายท่าและผู้ช่วย ค่าใช้จ่ายเงินเดือนอยู่ระหว่าง ๓,๕๐๐-๕,๐๐๐ บาท สำหรับพวกแรงงานขนสินค้ามักจะจ้างประจำทำเพียง ๔-๕ คน นอกนั้นจะจ้างเพิ่มเมื่อมีการขนถ่ายสินค้า อัตราเงินเดือนสำหรับพวกแรงงานเฉลี่ยประมาณ ๕๐๐ บาทต่อคน และเมื่อมีการขนสินค้าจะได้เบี้ยเลี้ยงเพิ่มอีกประมาณ ๑๐๐ บาทต่อคนต่อครั้ง

๒. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา

สำหรับท่าเรือใหม่ ๆ เช่น ท่าเด็กปีห้า ค่าใช้จ่ายรายการนี้แทบไม่มีเลย แต่สำหรับท่าอื่น ๆ เช่น ท่าเจียรราวิช และท่าไทยซาร์โก้ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษา โดยเฉพาะที่ตัวท่าเรือสูงมาก ระหว่าง ๖๐,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี

๓. ค่าสาธารณูปโภค

จากการสอบถามเจ้าของท่าเกี่ยวกับจำนวนค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า ที่ใช้สำหรับท่าเรือแต่ละแห่ง สรุปค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนจะอยู่ระหว่าง ๖๐๐-๑,๐๐๐ บาท

นอกจากค่าใช้จ่ายตามรายการข้างต้นแล้ว ก็ยังอาจมีค่าใช้จ่ายรายการอื่น ๆ ซึ่งรวมอยู่เป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทเจ้าของท่า ไม่สามารถแยกออกเป็นรายจ่ายโดยตรงของท่าเรือได้

ปัญหาการขนส่งทางน้ำของภูเก็ตในปัจจุบัน △

ถึงแม้ว่าการขนส่งทางน้ำจะเป็นวิธีการขนส่งที่มีความสำคัญต่อโครงสร้างเศรษฐกิจและสภาพโดยทั่วไปของจังหวัดภูเก็ตเป็นอย่างมาก เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเกาะและการมีสินค้าสำคัญคือทุเรียน และยางพารา ที่ต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำ แต่จากที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน สภาพการขนส่งทางน้ำของจังหวัดไม่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้ดีขึ้น ตามการเจริญเติบโตทางสังคมและเศรษฐกิจของท้องถิ่น

ปัญหาการขาดแคลนท่าเรือสาธารณะ และองค์ประกอบที่สำคัญต่าง ๆ ซึ่งจะอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายให้ประชาชนหรือผู้ประกอบการขนส่ง เป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้การขนส่งทางน้ำและปริมาณการขนส่ง ผ่านท่าเรือภูเก็ตไม่พัฒนาขึ้นเท่าที่ควร

* ปัจจุบันท่าเรือที่ทำกรขนถ่ายสินค้าของจังหวัดภูเก็ตทั้งหมดเป็นท่าเรือเอกชน ซึ่งสร้างขึ้นโดยมีจุดประสงค์เพื่อขนถ่ายสินค้าของตนเองโดยเฉพาะ บางท่าอาจเปิดให้บุคคลภายนอกเข้าไปใช้ได้ แต่ก็ไม่สะดวกนัก เนื่องจากไม่ใช่เป็นท่าที่เปิดใช้ทั่วไป และความไม่สมบูรณ์ขององค์ประกอบต่าง ๆ ของท่า เช่น โกดังเก็บสินค้า อุปกรณ์และเครื่องมือที่ช่วยในการขนถ่ายต่าง ๆ ร่องน้ำ ตลอดจนสภาพของท่าเรือด้วย

สาเหตุทำให้เกิดปัญหาดังกล่าวเนื่องมาจากเหตุผล ๒ ประการ คือ

ก. รัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้สนใจที่จะแก้ปัญหาในเรื่องนี้อย่างจริงจัง รัฐบาลโดยกรมเจ้าท่าเริ่มเข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของภูเก็ต โดยกรมช่วยเหลือนชวลอกร่องน้ำในบริเวณคลองท่าจีน เมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๓ นอกจากการขุดลอร่องน้ำ ก็ได้เริ่มมีการพิจารณาร่างความจำเป็นในการก่อสร้างท่าเรือที่ภูเก็ต โดยเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๖ เป็นต้นมา การศึกษาพิจารณาส่วนใหญ่จะเน้นในเรื่องท่าเรือน้ำลึก ซึ่งเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ต้องการปริมาณการขนถ่ายสินค้าสูง จากปัญหาความไม่คุ้มค่าในการลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึก ทำให้โครงการปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางน้ำของภูเก็ต หยุดชะงักมาจนถึงปัจจุบัน

ข. ท่าเรือของเอกชนที่มีอยู่ไม่ได้มีการปรับปรุง หรือจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอ เนื่องจากท่าเรือดังกล่าวมักถูกสร้างขึ้นเพื่อช่วยในการขนส่งสินค้าเฉพาะอย่างของเจ้าของท่า ดังนั้นองค์ประกอบและเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จึงมีไว้เพียงพอสำหรับการขนถ่ายสินค้านั้น ๆ เท่านั้น การบำรุงรักษาปรับปรุงท่าจะทำเท่าที่จำเป็น ไม่มีการปรับปรุงหรือจัดหาองค์ประกอบต่าง ๆ สำหรับการขนส่งโดยทั่วไป

จากสาเหตุดังกล่าวทำให้ภูเก็ตขาดท่าเรือสาธารณะที่มีองค์ประกอบพร้อมสำหรับการเปิดบริการแก่ผู้ต้องการใช้ท่าเรือโดยทั่วไป ซึ่งมีผลให้เกิดปัญหาในการขนส่งทางน้ำดังต่อไปนี้

๑. ความไม่สะดวกในการขนส่งของผู้ประกอบการที่ไม่มีท่าเรือของตนเอง ต้องไปขอใช้ท่าเอกชน ซึ่งบางครั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ
๒. ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสูง เนื่องจากการขนสินค้าลงเรือทำได้ช้า เพราะความไม่พร้อมต่าง ๆ ของท่าเรือ เช่น
 - ก) ขนาดโกดังเล็กไม่เพียงพอสำหรับเก็บสินค้าไวรอเรือ ดังนั้นเมื่อมีเรือมาจึงจะบรรทุกสินค้ามายังท่า ทำให้การขนล่าช้าเพราะต้องทยอยขนจากรถบรรทุกลงเรือ
 - ข) การลำเลียงสินค้าจากท่าไปลงเรือใหญ่ต้องเสียเวลารอน้ำขึ้น เนื่องจากร่องน้ำตื้น และลำคลองแคบ ทำให้การเดินทางเรือและการกลับเรือทำได้เฉพาะในช่วงน้ำขึ้น

- ค) การขนส่งสินค้าลงเรือส่วนใหญ่จะใช้แรงงานกรรมกร การใช้เครื่อง
ทุ่นแรงและอุปกรณ์ช่วยการขนถ่ายต่าง ๆ มีน้อยทำให้การขนถ่ายช้า
เช่น การใช้แรงงานขนยางลงเรือลำเลียงขนาดบรรทุก ๒๕๐ ตัน
จะต้องใช้เวลา ๖-๘ ชั่วโมงต่อเรือ ๑ ลำ
- ง) ขนาดท่าเรือเล็ก เรือลำเลียงเข้าเทียบได้ครั้งละ ๑-๒ ลำ หาก
ปริมาณสินค้าที่ทำการขนในเที่ยวนั้น ๆ มีมาก การขนส่งสินค้าลงเรือ
จะต้องรอจังหวะ

จากความไม่พร้อมขององค์ประกอบต่าง ๆ ของท่าเรือทำให้การขนส่งสินค้าลงเรือใหญ่
ล่าช้า ซึ่งมีผลให้ต้นทุนการขนส่งสูง ทั้งในด้านของเจ้าของสินค้า และเรือใหญ่ที่มาจอดรับ
โดยปกติเรือจะมาจอดที่ภูเก็ทโดยเฉลี่ย ๑๕-๒๐ ชั่วโมง หากการขนส่งสินค้าล่าช้า เรือมักจะไม่
เต็มใจที่จะรอ เพราะค่าใช้จ่ายของเรือเดินสมุทรสูง สำหรับขนาดของเรือที่มารับสินค้าที่ภูเก็ท
จะมีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย ๒๐๐ เหรียญสหรัฐต่อ ๑ วัน (๒๔ ชั่วโมง)

๓. ปริมาณสินค้าขนถ่ายผ่านท่าเรือภูเก็ทมีไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากความ
ไม่สะดวกของท่าเรือ ทำให้บางพาราบางจำนวน ทั้งจากโรงงานในจังหวัดภูเก็ทเองและจังหวัด
ใกล้เคียง ซึ่งควรผ่านท่าเรือภูเก็ทถูกนำไปขนถ่ายผ่านท่าเรือกันตัง

๔. จากความล่าช้าในการขนส่งสินค้าลงเรือใหญ่ และปริมาณสินค้าที่ไม่สม่ำเสมอ
เรือเดินสมุทรจึงไม่ค่อยมาแวะที่ภูเก็ท ทำให้เกิดการสูญเสียเนื่องจากการขนส่งไม่ทันตามกำหนด
เวลาหรือต้องทำการขนช่วงที่ป็นิ่ง เพราะเมื่อถึงเวลาที่มีสินค้าต้องขนแล้ว ไม่มีเรือมารับ

จากที่กล่าวมา ปัญหาการขาดท่าเทียบเรือสาธารณะจึงเป็นปัญหาสำคัญของการขนส่ง
ทางน้ำของจังหวัดภูเก็ท

สภาพการขนส่งทางน้ำในอนาคต

ในอนาคตคาดว่า การขนส่งทางน้ำของจังหวัดภูเก็ต จะได้รับการพัฒนาให้เจริญขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากโดยความสำคัญของจังหวัด ซึ่งถูกเลือกให้เป็นเมืองหลักของภาคใต้ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๔ และการมีสินค้าที่สำคัญคือ ทุเรียนและยางพารา

จากการศึกษาการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะส่งผ่านท่าเรือภูเก็ตในอนาคต ของผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศ และการศึกษาสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดโดยทั่วไป คาดว่าในอนาคตอันใกล้ยังไม่น่าที่จะมีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดภูเก็ต เพราะปริมาณสินค้าที่จะทำการขนส่งยังมีไม่มากพอ เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งคือ นอกจากท่าเรือน้ำลึกที่จังหวัดภูเก็ตแล้ว ท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาก็เป็นโครงการซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาเช่นกัน และมีที่ท่าว่าจะมีความเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านสงขลามากพอ หากเป็นกรณีรัฐบาลจะต้องตัดสินใจสร้างท่าเรือน้ำลึกเพียงแห่งเดียวในภาคใต้ คาดว่าท่าเรือน้ำลึกของสงขลาจะมีโอกาสได้รับเลือกมากกว่าของภูเก็ต และเมื่อมีท่าเรือน้ำลึกที่สงขลาแล้ว โอกาสที่รัฐจะลงทุนที่ภูเก็ตอีกแห่งหนึ่งจะยิ่งเป็นไปได้ยาก เพราะปริมาณสินค้าจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น ปัตตานี สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ที่คาดว่าอาจจะส่งผ่านท่าเรือภูเก็ต จะหันไปใช้ท่าเรือที่สงขลาแทน เพราะการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือสงขลาทำได้สะดวกและประหยัดกว่าการส่งมายังภูเก็ต นอกจากนี้สงขลายังเป็นศูนย์กลางการผลิตยางของภาคใต้ ยางพาราจากจังหวัดต่าง ๆ จะถูกส่งไปผลิตที่สงขลาอยู่แล้ว ซึ่งเมื่อเป็นเช่นนี้ก็หมายความว่า พื้นที่สนับสนุนเบื้องหลัง (Hinterland) ของท่าเรือภูเก็ตจะลดลงไป

หากไม่มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา มีเฉพาะที่จังหวัดภูเก็ต คาดว่าภาคใต้ของประเทศไทยทั้งหมด คือ ตั้งแต่ชุมพรลงไปจะเป็นพื้นที่สนับสนุน (Hinterland) ของภูเก็ต ซึ่งสินค้าจากจังหวัดเหล่านั้นทั้งหมดจะถูกส่งผ่านท่าเรือภูเก็ต แต่อย่างไรก็ตามคาดว่าพื้นที่สนับสนุน (Hinterland) ของท่าเรือภูเก็ตจะไม่ขยายขึ้นมาเหนือจังหวัดชุมพร

แต่หากมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทั้งสองแห่ง คือทั้งที่สงขลาและภูเก็ต พื้นที่สนับสนุนท่าเรือภูเก็ตก็จะเปลี่ยนไป จากการคาดคะเนพื้นที่สนับสนุน (Hinterland) ของท่าเรือทั้งสองแห่งในกรณีนี้โดยถือความประหยัดของค่าใช้จ่ายในการขนส่งเป็นเกณฑ์สรุปได้ ดังนี้^{๒๔}

ท่าเรือน้ำลึก

จังหวัดที่เป็นพื้นที่สนับสนุน (Hinterland)

ภูเก็ต

ชุมพร ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่

สงขลา

สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง

สตูล สงขลา ปัตตานี ยะลา นราธิวาส

จะเห็นว่า การสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา มีอิทธิพลต่อปริมาณสินค้าของจังหวัดต่าง ๆ ในภาคใต้ ที่จะขนผ่านท่าเรือภูเก็ต หากมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกขึ้นทั้งสองแห่ง ประมาณว่าเพียง ๑๕% ของสินค้าอื่น ๆ ยกเว้นดีบุก จะถูกขนผ่านท่าเรือภูเก็ต นอกนั้นจะผ่านท่าเรือสงขลาทั้งหมด

สำหรับประเภทและปริมาณของสินค้าที่จะมีการขนผ่านท่าเรือภูเก็ตในอนาคต น่าจะเป็นดังนี้

ก. ประเภทสินค้า

นอกจากน้ำมันปิโตรเลียม ดีบุก ยางพารา และสินค้าอื่น ๆ เช่น ไม้ ถ่านโค้ก สินค้าประมง ฯ ซึ่งมีการขนส่งผ่านท่าเรือภูเก็ตอยู่ในปัจจุบันแล้ว ในอนาคตคาดว่าอาจมีสินค้าที่มีความสำคัญต่อท่าเรือภูเก็ต เนื่องจากคาดว่าปริมาณการส่งออกจะมีเป็นจำนวนมาก คือ แร่อิลมีไนท์ และปาล์มน้ำมัน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๑. แร่อิลมีไนท์ (Ilmenite)

แร่อิลมีไนท์เป็นส่วนหนึ่งของกากแร่ดีบุก ประโยชน์ของแร่นี้คือ เป็นตัวฟอกให้ขาว ซึ่งใช้ในอุตสาหกรรมการทำสี อุตสาหกรรมกระดาษ และพลาสติก ในปัจจุบันการผลิตของโลกมีประมาณ ๔ ล้านตันต่อปี และคาดว่าปริมาณความต้องการจะเพิ่มขึ้นเป็น ๘% ต่อปีโดยประมาณ ปัจจุบันผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดคือออสเตรเลีย สำหรับในประเทศไทย แร่อิลมีไนท์เป็นผลพลอยได้จากการถลุงแร่ดีบุกอย่างหนึ่ง ซึ่งที่ผ่านมาแร่นี้จะถูกทิ้งไปพร้อมกับซีแร่อื่น ๆ แต่ในระยะ

^{๒๔}Peter Fraenkel and Partners, Volume 2 Traffic Studies, Op. cit.,

ต่อมาได้มีการพัฒนาการถลุงแร่ดีบุกใหม่ ให้สามารถแยกแร่ฮีลมิในท์ออกมาได้ วงการอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นที่ต้องใช้แร่นี้ ได้ให้ความสนใจต่อการผลิตแร่ฮีลมิในท์ที่ภูเก็ตอย่างมาก บริษัท Ishikawa-Furukawa ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตแร่ฮีลมิในท์รายใหญ่ที่สุดของประเทศญี่ปุ่น ได้แสดงความสนใจและวางแผนที่จะผลิตแร่นี้จากประเทศไทยให้ได้ ๗๐,๐๐๐ ตัน/ปี โดยคาดว่าจะมาจากดีบุกจากภูเก็ต หงงา रणอง และตะกั่วป่า จากการถลุงแร่ดีบุก อัตราส่วนผลผลิตแร่ฮีลมิในท์ : แร่ดีบุก = ๒ : ๑ โครงการผลิตแร่ฮีลมิในท์ในปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการไปบ้างบางส่วนแล้ว แต่ยังไม่สามารถกำหนดระยะเวลาและจำนวนผลผลิตที่แน่นอนได้

ราคา F.O.B. ของแร่ฮีลมิในท์ในปัจจุบันประมาณ ๑๐ เหรียญสหรัฐต่อตัน

๒. น้ำมันปาล์ม (Palm oil and kernels)

น้ำมันปาล์มใช้ในอุตสาหกรรมการทำเนยเทียม การทำขี้เมปิงและอื่น ๆ เพราะมีคุณสมบัติในการทำให้แป้งกรอบร่วน แต่เดิมการปลูกปาล์มน้ำมันในภาคใต้ของประเทศไทยมีเพียงเล็กน้อยที่จังหวัดสตูลและกระบี่ เนื้อที่ปลูกของ ๒ จังหวัด รวมกันประมาณ ๒๐,๐๐๐ ไร่ แต่เนื่องจากความต้องการในตลาดมีมากขึ้นจนเกิดการขาดแคลน ประกอบกับการได้เห็นตัวอย่างจากประเทศมาเลเซีย ซึ่งอุตสาหกรรมการผลิตน้ำมันปาล์มทำกำไรให้อย่างงดงาม นอกจากนี้ลักษณะภูมิประเทศ และภูมิอากาศยังเอื้ออำนวยทำให้การปลูกปาล์มน้ำมันในภาคใต้ของประเทศไทยฟื้นตัวขึ้น การปลูกและการผลิตจึงขยายขึ้นอย่างรวดเร็ว การขยายเนื้อที่เพาะปลูกไปในเขตจังหวัดนครศรีธรรมราช และเขตต่อระหว่างจังหวัดภูเก็ตกับสุราษฎร์ธานีด้วย คาดว่าภายในระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า พื้นที่เพาะปลูกจะขยายขึ้นเป็นประมาณ ๖๐,๐๐๐ ไร่ และในระยะยาวอาจถึงประมาณ ๒๗๐,๐๐๐ ไร่^{๒๘}

ปริมาณความต้องการใช้น้ำมันปาล์มภายในประเทศมีน้อย คาดว่าไม่เกิน ๓,๐๐๐ ตันต่อปี^{๓๐} ผลผลิตที่ได้ในปัจจุบันนอกจากจะส่งเข้ากรุงเทพฯ แล้วก็ส่งออกไปประเทศมาเลเซียและญี่ปุ่นบ้างจำนวนเล็กน้อย ในอนาคตหากอุตสาหกรรมผลิตน้ำมันปาล์มในภาคใต้ขยายตัวขึ้น คาดว่าญี่ปุ่นจะเป็นตลาดใหญ่ เพราะในปัจจุบันปริมาณความต้องการของญี่ปุ่นยังสูงกว่าผลผลิตที่ได้รับ

^{๒๘} Rendel and Partners, Volume 2 Traffic Studies, Op. cit., p. 42.

^{๓๐} Ibid.

เนื่องจากพื้นที่ที่คาดว่าจะมีการปลูกป่าล้มน้ำมันส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณพื้นที่สนับสนุน (Hinterland) ของท่าเรือเกิด ดังนั้นหากมีการผลิตตามที่คาดไว้ ปริมาณน้ำมันป่าล้มที่ส่งออก จะเป็นส่วนสำคัญอย่างหนึ่งของท่าเรือเกิด ประมาณว่าอาจจะเริ่มมีการส่งผลผลิตของน้ำมันป่าล้ม ผ่านท่าเรือเกิดตั้งแต่ปี ๒๕๒๓

ข. ปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะมีการส่งผ่านท่าเรือเกิดในอนาคต

ปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะมีการขนส่งผ่านท่าเรือเกิดในอนาคต ได้มีการประเมินขึ้น โดยคณะที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญเชี่ยวชาญชาวต่างประเทศ และหน่วยราชการของประเทศไทย คือ กรมเจ้าท่า และกองเศรษฐกิจ กระทรวงคมนาคมหลายครั้ง โดยใช้พื้นฐาน แนวความคิด และหลักเกณฑ์การ ประเมินต่าง ๆ กัน การคาดการณ์สินค้าผ่านท่าในอนาคตได้มีการพิจารณาทั้งในแง่ของการพัฒนา ท่าเรือที่เรือเกิดแต่เพียงแห่งเดียว และในแง่ของการพัฒนา พร้อมกันทั้งที่เรือเกิดและสงขลา

รายละเอียดการคาดการณ์ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเกิดในอนาคตได้แสดงไว้ใน

ภาคผนวก ข

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย