

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

ชุมชนเมืองท่าเรือ เป็นชุมชนเก่าแก่จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์มีการบันทึกถึงชุมชนนี้ตั้งแต่ครั้งกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีของไทย จากการศึกษาพบว่าปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือได้วิวัฒนาการสลับเปลี่ยนกันเข้ามา มีอิทธิพลต่อพื้นที่นี้โดยลำดับตามความจำเป็นแต่ละยุคสมัยและความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะความก้าวหน้าทางด้านคมนาคมขนส่งนับเป็นปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนนี้ ซึ่งสามารถแยกวิเคราะห์แต่ละยุคสมัยได้ดังนี้

๔.๑ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือ ในสมัยเริ่มแรก

เมื่อพิจารณาจากสภาพภูมิประเทศของบริเวณพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนเมืองท่าเรือ ในปัจจุบันนี้จะพบว่าพื้นที่ทั้งหมดเป็นที่ราบกว้างใหญ่อุดมสมบูรณ์ โดยมีแม่น้ำป่าสักไหลผ่าน พื้นดินมีคุณสมบัติที่เหมาะสมแก่การกสิกรรม ห่างไกลจากตัวจังหวัดหรือบริเวณที่เป็นเมืองหลวงเก่าไม่มากนัก สามารถเดินทางตามลำแม่น้ำป่าสักจากกรุงศรีอยุธยาถึงพื้นที่นี้โดยเรือแจวแบบสมัยโบราณใช้เวลาไม่เกิน ๒ วัน จึงอาจกล่าวได้ว่าในอดีตบริเวณพื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือคงเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวधानพระนครแห่งหนึ่ง ดังนั้นพื้นที่ในบริเวณนี้จึงเป็นหมู่บ้านเกษตรกรรมเล็ก ๆ ในไร่นาบทบาทของการใช้ที่ดินในพื้นที่คงใช้เพื่อการเพาะปลูกข้าวเท่านั้น จนกระทั่งมีการค้นพบพระพุทธรูปบาทขึ้นในเขตอำเภอพระพุทธรูปบาท จังหวัดสระบุรีปัจจุบัน และมีการตื่นตัวในการเดินทางมานมัสการพระพุทธรูปบาททั้งเจ้านายในราชสำนักและประชาชนทั่วไปจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้เห็นภาพได้ชัดเจนขึ้นถ้าพิจารณาจากส่วนหนึ่งของนิราศพระบาทที่สุนทรภู่ได้พรรณนาเป็นร้อยกรองไว้ดังนี้

"ถึงบ้านขวาง*ที่ทางนาว่าจอด	เรือตลอดแลหลามตามกระแส
ถึงท่าเรือ เรือยัดกันอัดแอ	ดูจอบแจจอดริมตลิ่งชุม
ที่หน้าท่ารับประทับหยุด	อุดตลุดคนของขึ้นกองสุม
เสียบงใครใครนั่งระวังคุ่ม	พร้อมชุมนุมแน่นหน้าศาลาริา" ^๑

จากวรรณกรรมดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการเดินทางไปนมัสการพระพุทธบาทในสมัยนั้น จำเป็นต้องเดินทางทวนลำน้ำป่าสักจาก เมืองหลวงขึ้นมาเพื่อ เปลี่ยนการเดินทางจากทางน้ำ เป็นทางบกที่บริเวณ "ท่า เกย" ซึ่งเป็นท่าหน้าแห่งหนึ่งอยู่ใน เขตชุมชน เมืองท่า เรือในปัจจุบัน เหตุที่จำเป็นต้องมา เปลี่ยนการเดินทางที่จุดดังกล่าว เพราะจากการพิจารณาแผนที่ ๑ : ๕๐,๐๐๐ ของกรมแผนที่ทหาร ปรากฏว่า เมื่อลากเส้นตรงจากบริเวณ "ท่า เกย" ไปยังพระพุทธบาทจะเป็น เส้นทางที่สั้นและสามารถ เดินทางได้สะดวกที่สุด เพราะถ้า เปลี่ยนการเดินทางก่อนถึงจุดนี้จะต้อง เดินทางในทางบกซึ่งใช้สัตว์ เป็นพาหนะหรือโดยการเดินเท้าไกลกว่าจุดแรก และถ้า เปลี่ยนการ เดินทางเลยจากจุดนี้ขึ้นไปอีกแม้ว่าระยะทางตรงทางบกจะสั้นกว่าก็ตาม แต่จะต้องเดินทางข้าม ภูเขาจนถึงพระพุทธบาทหลายลูก ดังนั้นจุดเปลี่ยนการเดินทางที่บริเวณชุมชน เมืองท่า เรือจึง เป็น จุดที่สามารถ เดินทางต่อไปได้สะดวกและใช้เวลาน้อยที่สุด จากลักษณะดังกล่าวจึงทำให้บทบาท ของพื้นที่ชุมชน เมืองท่า เรือในสมัย เริ่มแรกนี้ เปลี่ยนไปจากกิจกรรมในการ เป็นพื้นที่ เกษตรกรรม เพียงอย่างเดียว เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการบริการควบคู่ไปกับกิจกรรมการเกษตร เพราะผู้ที่เดินทาง ไปพระพุทธบาทจะต้องพักค้างคืนที่บริเวณนี้ ๑ คืนก่อนเดินทางต่อไป ดังนั้นอาชีพด้านการค้าขายสิ่ง อุปโภคบริโภค และการบริการด้านอื่น ๆ เช่นด้านสัตว์และพาหนะในการเดินทาง เป็นต้น ของ ประชาชนในพื้นที่จึง เกิดขึ้น

สุนทรภู่, วรรณกรรมนิราศของสุนทรภู่ (ธนบุรี : โรงพิมพ์รุ่งวัฒนา, ๒๕๑๓),
หน้า ๓๘.

*บ้านขวาง เป็นหมู่บ้านหนึ่งในเขตอำเภอท่าเรือ ตั้งอยู่ตอนใต้ของชุมชน เมืองท่า เรือ ตามลำแม่น้ำป่าสักประมาณ ๑ กิโลเมตร

จากลักษณะดังกล่าวจึง เห็นได้ชัด ง่ายว่าการใช้ที่ดินของชุมชน เมืองท่า เรือในสมัยนี้ ได้เพิ่มจากการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรอย่างเดียว เป็นการใช้ที่ดินเพื่อการค้าและบริการควบคู่กันไปด้วย ซึ่งปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในสมัยนี้ก็คือการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ของประชาชนต่างถิ่นจำนวนมาก

๔.๒ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชน เมืองท่า เรือในสมัยพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก

๔.๒.๑ สมัยพัฒนาเส้นทางรถไฟ

หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ แห่งราชวงศ์จักรี ได้ทรงเริ่มก่อสร้างทางรถไฟสายแรกของประเทศขึ้น คือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ-นครราชสีมา) เมื่อวันที่ ๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๔ แล้ว หลังจากนั้นได้มีการขยายโครงข่ายโดยการก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือแยกจากเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นสู่จังหวัดเชียงใหม่ มีความยาวของระยะทางประมาณ ๘๑๐ กิโลเมตร เปิดทำการเดินรถไฟสายเหนือครั้งแรกระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชีถึงสถานีฉะเชิงเทรา ระยะทาง ๔๗ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๔๔^๑ ซึ่งสถานีท่าเรืออยู่ในเส้นทางช่วงนี้ด้วย ในสมัยนี้แม้ว่าประชาชนจะสามารถเลือกเดินทางโดยทางรถไฟเพิ่มได้อีก เส้นทางหนึ่งก็ตาม แต่การเดินทางโดยเส้นทางน้ำก็นับว่ายังมีความสำคัญอยู่ และจุดเปลี่ยนการเดินทางไปพระพุทธรบาทที่สำคัญก็ยังคงอยู่ที่บริเวณชุมชน เมืองท่า เรือนี้ เพราะจะต้องมาลงรถไฟที่สถานีท่าเรือเพื่อเดินเท้าหรือต่อ "รถไฟเล็ก" ของกรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ (โอรสรัชกาลที่ ๔) ซึ่งเป็นรถไฟที่เดินระหว่างเส้นทางสายท่าเรือ-พระพุทธรบาทโดยเฉพาะ (ตามแนวทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๒๒ ในปัจจุบัน) จึงทำให้บทบาทและการใช้ที่ดินของชุมชน เมืองท่า เรือในสมัยนี้ยังมีลักษณะ เช่นในสมัยแรก คือด้านการค้าและบริการควบคู่ไปกับด้านการเกษตรกรรม

^๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ ๗๒ ปี (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์การรถไฟฯ, ๒๕๑๓), หน้า ๑๓๖-๑๓๗.

๔.๒.๒ สมัยก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน)

หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองได้มีการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) ขึ้น ซึ่งถนนสายนี้ตัดผ่านพระพุทธรูปด้วย จึงทำให้ประชาชนสามารถใช้เส้นทางนี้เดินทางไปยังพระพุทธรูปได้สะดวกขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องผ่านชุมชนเมืองท่าเรือ จึงทำให้ความสำคัญในด้านการเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางด้อยลงไป คงเหลือแต่ประชาชนที่ไม่สามารถเดินทางในถนนพหลโยธินได้สะดวก เท่านั้นที่ยังใช้การเดินทางโดยผ่านชุมชนเมืองท่าเรืออยู่ ดังนั้นเมื่อประชาชนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ลดจำนวนลงจึงทำให้การค้าและบริการเริ่มซบเซาลง จนกระทั่งมีการพัฒนาเส้นทางต่าง ๆ ขึ้นอีกจำนวนมาก ทำให้การเดินทางจากที่ต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องผ่านชุมชนเมืองท่าเรือเลย ซึ่งในช่วงนี้นับว่าเป็นช่วงที่กิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือเกิดภาวะซบเซา และสภาพเศรษฐกิจของชุมชนตกต่ำที่สุด การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือคงเหลือเพียงเป็นย่านการค้าที่มีหน้าที่ให้บริการพื้นที่ชนบทรอบนอก เท่านั้น

๔.๓ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือในสมัยพัฒนาอุตสาหกรรม

๔.๓.๑ สมัยอุตสาหกรรมโรงไม้หิน

เมื่อประมาณ ๓๐ ปีที่ผ่านมาได้เริ่มมีอุตสาหกรรมโรงไม้หินเข้ามาตั้งในเขตชุมชนเมืองท่าเรือจำนวนมาก เพราะจุดที่ตั้งของชุมชนเมืองท่าเรืออยู่ไม่ห่างไกลจากเทือกเขาพระพุทธรูปซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบของอุตสาหกรรมประเภทนี้มากนัก ประกอบกับมีเส้นทางคมนาคมจากแหล่งวัตถุดิบเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก และมีแม่น้ำป่าสักไหลผ่าน ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการขนส่งผลผลิตคือหินที่ย่อยได้ขนาดต่าง ๆ ออกสู่ตลาด ดังนั้นจึงเกิดอุตสาหกรรมโรงไม้หินเรียงรายตามแนวริมแม่น้ำป่าสักฝั่งซ้ายขึ้นจำนวนมาก ทำให้เศรษฐกิจของชุมชนเริ่มดีขึ้นบ้าง การใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือในด้านการค้าและบริการเริ่มมีบทบาทบ้างอีกครั้ง แต่เนื่องจากอุตสาหกรรมโรงไม้หินนี้เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กจึงไม่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมากนัก และตั้งอยู่ได้ช่วงสั้น ๆ เพียงประมาณ ๑๐ ปีเศษก็ล้มเลิกไปเป็นส่วนใหญ่เพราะวัตถุดิบเริ่มลดน้อยลง ประกอบกับเริ่มมีอุตสาหกรรมไฮโลขยายเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอุตสาหกรรมไฮโลนี้มีลักษณะเฉพาะคือ ต้องการพื้นที่ที่มีการคมนาคมทางน้ำและทางบกสะดวก และใกล้แหล่งวัตถุดิบ ดังนั้นพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมโรงไม้หินจึงถูกอุตสาหกรรมไฮโลกว้านซื้อไป

๔.๓.๒ สมัยอุตสาหกรรมไฮโลและคลังสินค้า

จุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมไฮโลและคลังสินค้าได้เกิดขึ้นเมื่อประมาณ ๒๐ ปีเศษที่ผ่านมา โดยเริ่มมีการขนส่งข้าวโพดทางรถยนต์เพื่อมาขนถ่ายลงเรือในเขตชุมชนเมืองท่าเรือ ซึ่งขณะนั้นมีการก่อสร้างท่าลงข้าวโพดประมาณ ๒-๓ จุด บริเวณริมแม่น้ำป่าสักฝั่งซ้ายที่ท่าลงข้าวโพดนี้ได้สร้างสำนักงานชั่วคราวสาขาของบริษัทผู้รับซื้อข้าวโพดในกรุงเทพฯ ด้วยปริมาณการขนส่งข้าวโพดที่ทำได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกปี จนผู้ประกอบการค้าข้าวโพดเริ่มเห็นความสำคัญของพื้นที่ จึงได้ลงทุนก่อสร้างอุตสาหกรรมไฮโลขึ้นโรงงานแรกเมื่อประมาณ พ.ศ. ๒๕๑๑ ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างถนนสายท่าเรือ-พระพุทธบาทกับแม่น้ำป่าสักในเขตเทศบาลตำบลท่าเรือ หลังจากนั้นก็ได้ทยอยกันเข้ามาตั้งอีกหลายโรงงาน จึงทำให้ชุมชนเมืองท่าเรือกลายเป็นแหล่งรับซื้อข้าวโพด-ข้าวฟ่างที่สำคัญแห่งหนึ่ง และเป็นแหล่งรวมอุตสาหกรรมไฮโลที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ ซึ่งจากกิจกรรมดังกล่าวทำให้เกิดบทบาทและการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและชัดเจน โดยมีกิจกรรมหลักคืออุตสาหกรรมไฮโลและคลังสินค้าซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีอิทธิพลและคำจูนเศรษฐกิจของชุมชนเมืองท่าเรือที่สำคัญ ซึ่งจะเห็นได้จากหลังจากที่ก่อสร้างอุตสาหกรรมไฮโลขึ้นเพียงประมาณ ๑ ปี ก็เริ่มมีการตั้งธนาคารพาณิชย์แห่งแรกขึ้นบริเวณถนนเทศบาล ๑ ในเขตเทศบาลตำบลท่าเรือ คือธนาคารนครหลวงไทย จำกัด สาขาท่าเรือ ซึ่งก่อนหน้านี้ในเขตอำเภอท่าเรือมีธนาคารเพียงแห่งเดียวคือธนาคารออมสิน สาขาท่าเรือ และหลังจากที่ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด ตั้งขึ้นไม่นานนักก็มีธนาคารพาณิชย์อื่นทยอยกันตามเข้ามาจัดตั้งอีกหลายธนาคารคือ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด ธนาคารกรุงไทย จำกัด สาขาท่าเรือ และธนาคารกรุงเทพ จำกัด สาขาท่าเรือ ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร หน่วยอำเภอท่าเรือตั้งอยู่ในพื้นที่อีกด้วย (อุตสาหกรรมที่ ๒๗)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๒๗ การจัดตั้งสถาบันการเงินในเขตชุมชนเมืองท่าเรือ

สถาบันการเงิน	จัดตั้ง ปี พ.ศ.
๑. ธนาคารออมสิน สาขาท่าเรือ	๒๕๐๐
๒. ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร หน่วยอำเภอท่าเรือ	๒๕๐๔
๓. ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด สาขาท่าเรือ	๒๕๑๒
๔. ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด สาขาท่าเรือ	๒๕๑๔
๕. ธนาคารกรุงไทย จำกัด สาขาท่าเรือ	๒๕๒๐
๖. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด สาขาท่าเรือ	๒๕๒๓

ที่มา ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด สาขาท่าเรือ

ส่วนกิจกรรมรองของชุมชนเมืองท่าเรือ คือการค้าและบริการที่ให้บริการแก่กิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ซึ่งมีการขยายตัวขึ้น จึงนับได้ว่าอุตสาหกรรมไฮโลและคลังสินค้าเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของชุมชนเมืองท่าเรือในสมัยปัจจุบัน ซึ่งจะได้กล่าวโดยละเอียดต่อไป

๔.๒.๓.๑ อุตสาหกรรมไฮโล

ก. ความหมาย

ไฮโล คือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้เพื่อพัก หรือ/และเก็บรักษาสินค้าที่สามารถควบคุมอุณหภูมิและความชื้นของพืชผลเกษตรกรรมไว้ได้ เพื่อประโยชน์ในการจำหน่ายภายในและภายนอกประเทศ ส่วนใหญ่จะใช้เก็บรักษาธัญพืชที่มีผิวบาง และมีความชื้นสูง วัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดเชื้อรา^๑ ซึ่งได้แก่ ข้าวโพด เป็นต้น

^๑สุจินดา เจียมศรีพงษ์, "โครงสร้างราคาและการเก็บรักษา ศึกษาเฉพาะกรณีข้าวโพดในประเทศไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๔), หน้า ๑๓.



ข. ลักษณะของอุตสาหกรรมไซโล^๑

ไซโลข้าวโพดขณะนี้มีอยู่ ๓ ลักษณะ คือ

- Up-Country Silo เป็นไซโลชนบทตั้งขึ้นเพื่อรวบรวมข้าวโพดจากชาวไร่หรือของคนกลางตามหัวเมืองต่าง ๆ หรือตามแหล่งที่มีการปลูกข้าวโพดมาก ไซโลชนบทนี้มีขนาดไม่ใหญ่โตนัก คือมีความจุเพียง ๓,๐๐๐-๕,๐๐๐ ตัน เป็นส่วนใหญ่
- Regional Terminal Silo เป็นไซโลที่ตั้งตามชุมทางและทำหน้าที่รวบรวมผลผลิตจากพ่อค้าคนกลางในท้องถิ่นต่าง ๆ เป็นแหล่งที่ผู้ส่งออกและพ่อค้าไปตั้งหน่วยรับซื้อและส่งต่อให้ National Terminal Silo เพื่อการส่งออก และอาจทำหน้าที่ส่งออกโดยตรงด้วย ไซโลประเภทนี้มีความจุระหว่าง ๑๐,๐๐๐-๒๐,๐๐๐ ตัน ได้แก่ไซโลข้าวโพดที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งจะตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำป่าสัก เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งผลิต หรือสามารถขนส่งผลผลิตจากแหล่งผลิตที่อยู่ห่างไกล เข้าถึงพื้นที่ได้โดยสะดวกและเสียค่าขนส่งต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับ National Terminal Silo
- National Terminal Silo เป็นไซโลที่ตั้งอยู่ปลายทางในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดสมุทรปราการ มีกระบวนการเช่นเดียวกับ Regional Terminal Silo แต่มักมีขนาดความจุไม่ต่ำกว่า ๔๐,๐๐๐ ตัน

ค. กระบวนการดำเนินการของอุตสาหกรรมไซโล

สามารถแบ่งออกได้เป็น ๔ ขั้นตอน ดังนี้

- การรับซื้อพืชไร่ ซึ่งในที่นี้ได้แก่ข้าวโพดและข้าวฟ่าง

การรับซื้อนั้นจะมีทั้งการซื้อขายระหว่างกลุ่มเกษตรกรกับไซโลโดยตรงและการซื้อขายต่อกันมาเป็นช่วง ๆ โดยเริ่มตั้งแต่ในระดับไร่นา ได้แก่ เกษตรกรผู้ผลิต และพ่อค้าท้องถิ่น ในระดับท้องถิ่น ได้แก่ สหกรณ์เกษตรกรและพ่อค้าท้องถิ่น จนถึงในระดับภูมิภาค ได้แก่ ไซโลต่าง ๆ พ่อค้ากรุงเทพฯ พ่อค้าภูมิภาค องค์การตลาดเพื่อการเกษตรกร (อตก.) และโรงงานอาหารสัตว์ ซึ่งในกระบวนการรับซื้อนี้มีทั้งการรับซื้อในระดับเดียวกัน และการรับซื้อข้ามระดับ แต่ในขั้นสุดท้ายจะต้องผ่านเข้าไซโลเพื่อปรับปรุงคุณภาพให้ได้มาตรฐานเพื่อรอการส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ยกเว้นการส่ง

^๑ วุฒิเทพ นันทาภิวัฒน์, "อุตสาหกรรมไซโล", วารสารเศรษฐศาสตร์เกษตร, ปีที่ ๔, ฉบับที่ ๔ (๒๕๒๔) หน้า ๒๗-๒๘.

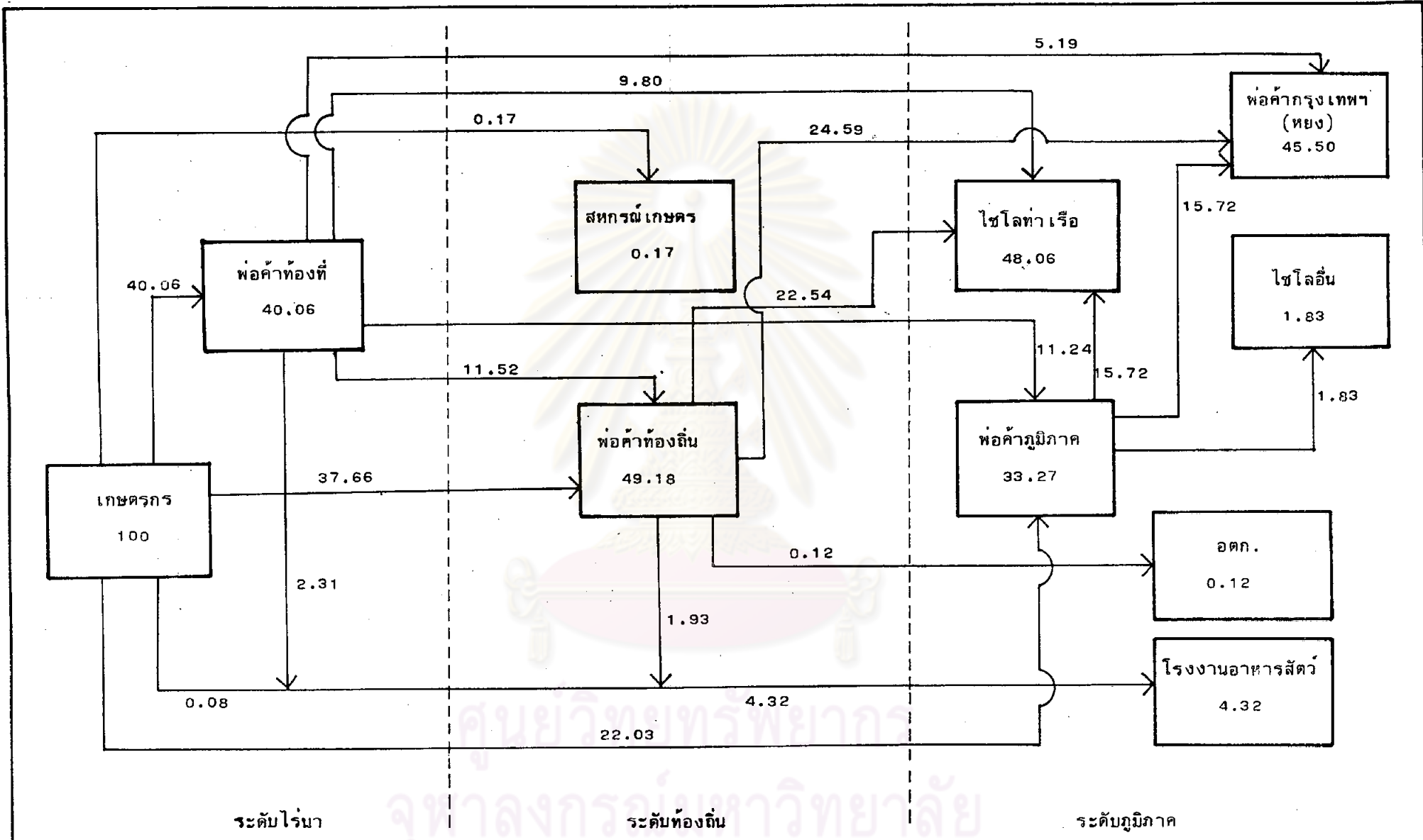
เข้าสู่โรงงานอาหารสัตว์ในประเทศเพื่อแปรรูปเป็นผลผลิตใหม่นั้นอาจมีการรับซื้อกันโดยตรงระหว่างเกษตรกรกับโรงงานอาหารสัตว์โดยไม่ผ่านเข้าไซโลก่อน

จากแผนภูมิที่ ๔ ซึ่งแสดงวิถีการตลาดข้าวโพดในภาคกลาง-ภาคตะวันตก พ.ศ. ๒๕๒๖ นั้น จะเห็นว่าจากจำนวนข้าวโพดในมือเกษตรกรผู้ผลิตทั้งหมด ๑๐๐% นั้น จะถูกกระจายการขายไปยังผู้รับซื้อในระดับต่าง ๆ มากบ้างน้อยบ้างตามความจำเป็นและตามความพอใจในระดับราคาของสินค้าในท้องตลาด แต่ในที่สุดจำนวนข้าวโพดแทบทั้งหมดนี้จะตกอยู่ในมือของกลุ่มตลาดใหญ่ ๒ กลุ่มคือ กลุ่มไซโลที่อำเภอบำเหน็จณรงค์หรืออุทัย จำนวนร้อยละ ๔๔.๐๖ ของจำนวนผลผลิตข้าวโพดทั้งหมด และกลุ่มพ่อค้ากรุงเทพ (หยง) จำนวนร้อยละ ๔๔.๕๐ ซึ่งจำนวนข้าวโพดจะรวมอยู่ในมือของพ่อค้า ๒ กลุ่มนี้ถึงร้อยละ ๘๘.๕๖ ส่วนที่เหลืออีก ร้อยละ ๖.๔๔ จะกระจายอยู่ในกลุ่มไซโลอื่น ๆ องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร (อตก.) และโรงงานอาหารสัตว์ จำนวนข้าวโพดแทบทั้งหมดนี้จะส่งออกเพื่อไปจำหน่ายยังต่างประเทศ กล่าวคือมีการส่งออกโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๗๐ ของปริมาณการผลิตต่อปี และใช้ภายในประเทศเพียงประมาณร้อยละ ๓๐ เท่านั้น

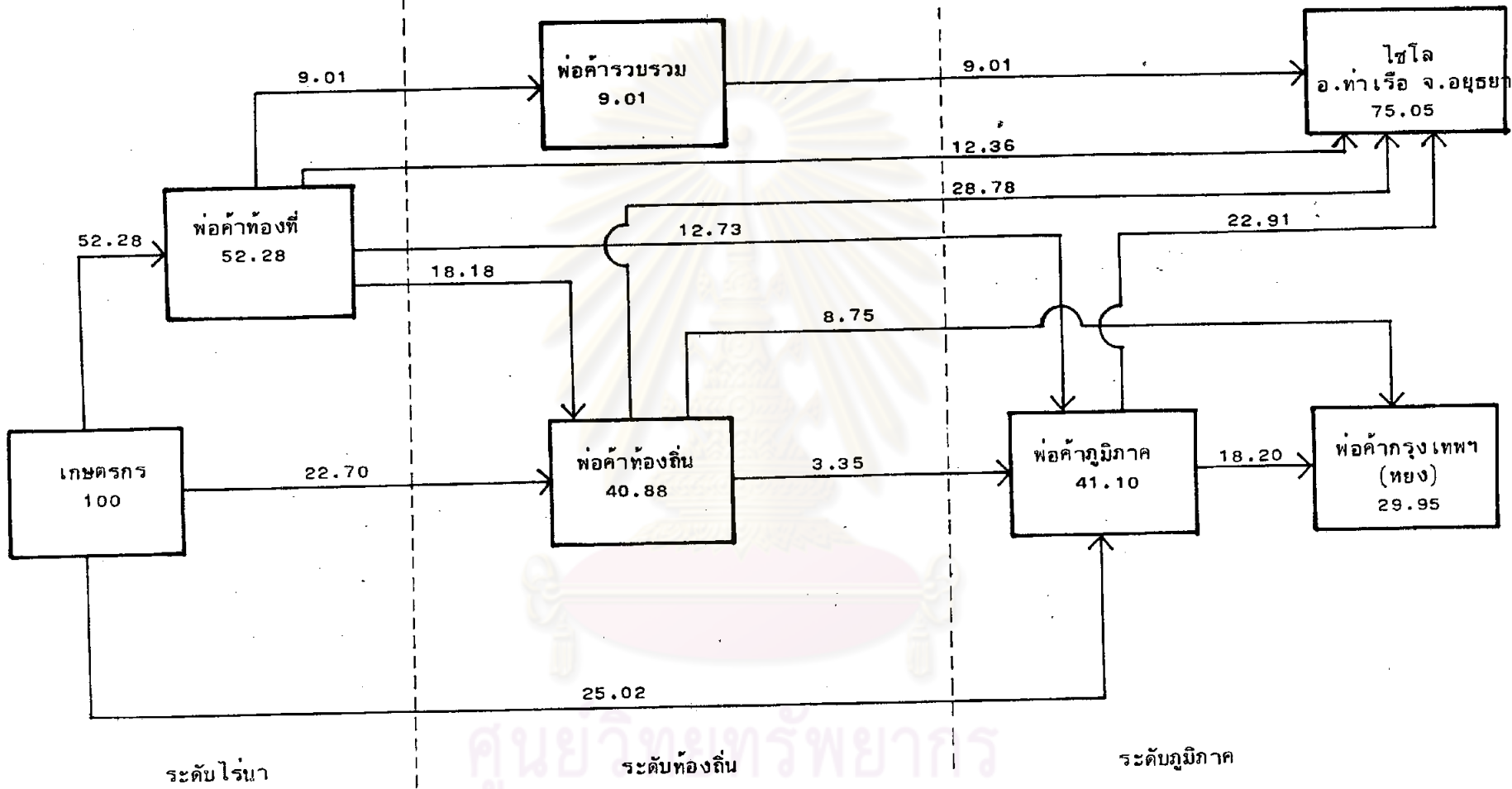
ส่วนวิถีการตลาดข้าวฟ่างในภาคกลาง-ภาคตะวันตก พ.ศ. ๒๕๒๖ (แผนภูมิที่ ๑๐) นั้นมีกระบวนการคล้ายคลึงกับวิถีการตลาดของข้าวโพด กล่าวคือ จากผลผลิตในมือเกษตรกรทั้งหมดจะถูกขายต่อไปยังพ่อค้าระดับต่าง ๆ และในที่สุดก็จะไปรวมกันอยู่ในมือของกลุ่มพ่อค้า ๒ กลุ่มคือ กลุ่มไซโลที่อำเภอบำเหน็จณรงค์หรืออุทัย จำนวนถึงร้อยละ ๗๓.๐๕ ของผลผลิตทั้งหมด และกลุ่มพ่อค้ากรุงเทพ (หยง) ร้อยละ ๒๖.๙๕ ส่วนจำนวนการส่งข้าวฟ่างออกต่างประเทศนั้นแต่ละปีจะส่งออกประมาณร้อยละ ๗๐-๘๐ ของผลผลิตทั้งหมด

สำหรับในช่วงเวลาการรับซื้อข้าวโพดนั้นที่ไซโลต่าง ๆ ในอำเภอบำเหน็จณรงค์หรืออุทัย จะมีช่วงการรับซื้อชุกมากที่สุดในช่วงเดือนกรกฎาคมถึงพฤศจิกายน ของทุกปีและจะเริ่มลดลงตั้งแต่เดือนธันวาคมเป็นต้นไป จนถึงเดือนมีนาคม ซึ่งในระยะช่วงเดือนหลัง ๆ นั้นจะมีการรับซื้อเบาบางมาก แต่ในช่วงดังกล่าวก็จะมีมีการรับซื้อข้าวฟ่างเข้ามาชดเชยปริมาณข้าวโพดที่เบาบางลง คือตั้งแต่ปลายเดือนพฤศจิกายน จนถึงเดือนมีนาคม^๑

^๑สัมภาษณ์ ปรีชา งามสมบัติ, ผู้จัดการบริษัทคอนดิเนนตอลโอเวอร์ซีส์ อำเภอบำเหน็จณรงค์หรืออุทัย, ๑๖ มกราคม ๒๕๒๖.



วิธีการตลาดข้าวโพด ในภาคกลาง - ตะวันตก พ.ศ. 2526



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 วิธีการตลาดข้าวฟ่าง ในภาคกลาง - ตะวันตก พ.ศ.: 2526

ส่วนในด้านการกำหนดราคาซื้อขายข้าวโพดและข้าวฟ่างใน ตลาดระดับต่าง ๆ ทั่วประเทศนั้น จะใช้ราคาที่รับซื้อ ณ อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และราคารับซื้อ ณ ตลาดกรุงเทพ เป็นเกณฑ์ในการกำหนดราคาซื้อขาย โดยจะหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ภาวะการตลาด ความเสี่ยง อัตรากำไร และมีการตัดน้ำหนักความชื้น สิ่งเจือปน และเชื้อรา ตามเกณฑ์การตัดน้ำหนักมาตรฐาน ที่อำเภอท่าเรือ และที่กรุงเทพฯ^๑ (ดูตารางที่ ๒๘)

ตารางที่ ๒๘ อัตราการหักน้ำหนักความชื้นข้าวโพด สำหรับฤดูกาลผลิต ๒๕๒๔/๒๕๒๖

ช่วงความชื้น (%)	น้ำหนักที่หัก	
	ต่อตัน (ก.ก.)	ต่อหาบ (ก.ก.)
๑๔.๕ - ๑๕.๐	-	-
๑๔.๖ - ๑๕.๐	๖	๐.๓๖
๑๕.๑ - ๑๕.๕	๑๒	๐.๗๒
๑๕.๖ - ๑๖.๐	๑๘	๑.๐๘
๑๖.๑ - ๑๖.๕	๒๔	๑.๔๔
๑๖.๖ - ๑๗.๐	๓๐	๑.๘๐
๑๗.๑ - ๑๗.๕	๓๖	๒.๑๖
๑๗.๖ - ๑๘.๐	๔๒	๒.๕๒
๑๘.๑ - ๑๘.๕	๕๔	๓.๒๔
๑๘.๖ - ๑๙.๐	๖๖	๓.๙๖
๑๙.๑ - ๑๙.๕	๘๔	๕.๐๔
๑๙.๖ - ๒๐.๐	๑๐๒	๖.๑๒
๒๐.๑ - ๒๐.๕	๑๒๖	๗.๕๖
๒๐.๖ - ๒๑.๐	๑๕๐	๙.๐๐
๒๑.๑ - ๒๒.๐	๑๗๒	๑๐.๓๒
๒๒.๑ - ๒๓.๐	๑๙๕	๑๑.๖๕

ที่มา บริษัทคอนติเนนตัล โอเวอร์ซีส์ จำกัด อำเภอท่าเรือ

^๑จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยสังคม, "รายงานผลการวิเคราะห์ วิจัยเบื้องต้น ของโครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงระบบตลาดสินค้าเกษตรภาคกลางและภาคตะวันตก เล่ม ๑", (มกราคม ๒๕๒๗), หน้า ๔-๒๓.

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าในพื้นที่อำเภอนาทม จังหวัดพิจิตร หรืออยุธยา เป็นแหล่งรับซื้อผลผลิตพืชไร่ โดยเฉพาะข้าวโพดและข้าวฟ่างที่ใหญ่ที่สุดและสำคัญที่สุดของประเทศ โดยตลาดข้าวโพดและข้าวฟ่างที่อำเภอนาทม เรือนี้จะมีอิทธิพลต่อตลาดข้าวโพดและข้าวฟ่างอื่น ๆ ทั่วประเทศ รวมทั้งยังเป็นแหล่งส่งออกข้าวโพดและข้าวฟ่างไปยังต่างประเทศที่สำคัญอีกด้วย

- การทำความสะอาดเมล็ดข้าวโพด-ข้าวฟ่าง หลังจากซึ่งน้ำหนักและวัดเปอร์เซ็นต์ความชื้นของข้าวโพดหรือข้าวฟ่าง เพื่อตกลงรายละเอียดการซื้อขายในขั้นตอนของการรับซื้อแล้ว ก็จะนำเมล็ดข้าวโพดหรือข้าวฟ่าง เเทลงบนตะแกรงร่อน เพื่อแยกฝักหรือขางออก ต่อจากนั้นจึงนำเข้าเครื่องขจัดฝุ่นละอองและสิ่งเจือปนในเมล็ดออกอีกครั้ง ซึ่งเป็นขั้นตอนการทำความสะอาดเมล็ดขั้นสุดท้าย ก่อนจะบรรจุลงในถังเพื่อลดความชื้น

- การอบข้าวโพด-ข้าวฟ่าง เมื่อนำเมล็ดข้าวโพดหรือข้าวฟ่างบรรจุลงในถังแล้วก็จะใช้เครื่องดูดอากาศร้อนและเป่าเข้าไปในถังซึ่งมีเมล็ดพืชไหลเวียนอยู่ตลอด จนกว่าจะสามารถลดความชื้นในเมล็ดลงได้ตามมาตรฐาน คือ ๑๔% หลังจากนั้นจึงนำข้าวโพดไปพักเพื่อลดอุณหภูมิลงโดยเป่าอากาศเย็นเข้าไปให้ไหลอากาศร้อนออกจากถัง

- การเก็บและรักษาอุณหภูมิของข้าวโพด-ข้าวฟ่าง เมื่อเสร็จจากขั้นตอนดังกล่าวแล้วก็จะนำข้าวโพดหรือข้าวฟ่างไปใส่ในถังสำหรับเก็บ และจึงดำเนินการมียาเพื่อป้องกันแมลงที่จะเข้าไปกัดและเจาะเมล็ดพืช พร้อมทั้งทำการเปิดเครื่องสำหรับถ่ายเทอากาศภายในถัง หลังจากนั้นทุกสองเดือนจะต้องทำการตรวจสอบอุณหภูมิภายในถัง

- การนำข้าวโพด-ข้าวฟ่างออกจากไซโล จะนำออกใน ๒ ลักษณะคือ แบบบรรจุกระสอบ (Bag) และแบบเทกอง (Bulk) ซึ่งนิยมทำกันทั้ง ๒ แบบ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในการซื้อขาย และความต้องการของผู้ซื้อ แต่แบบเทกองนั้นจะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยกว่าแบบบรรจุกระสอบ เพราะไม่ต้องเสียค่ากระสอบ ค่าแรงกรรมกรในการเย็บปากกระสอบ และค่าแบกกระสอบลงเรือหรือขึ้นรถ ส่วนแบบบรรจุกระสอบนั้นมีข้อดีคือจะสามารถป้องกันการสูญเสียของข้าวโพดหรือข้าวฟ่างได้ดีกว่า

๔.๓.๒.๒ การเข้ามาในพื้นที่ชุมชน เมืองท่า เรือของพิษไร้

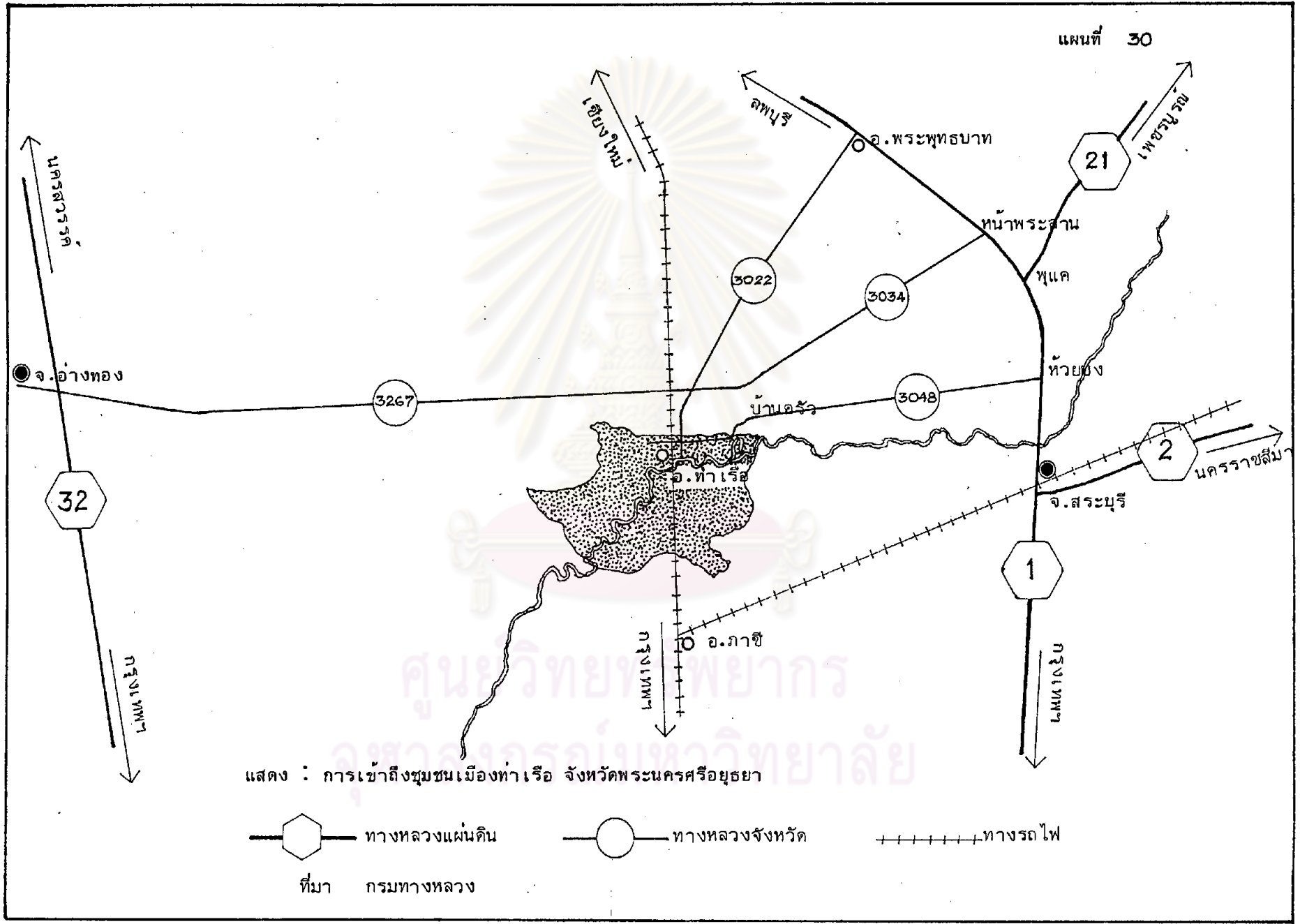
หลังจากที่ทราบถึงลักษณะและกระบวนการต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมไซโลในเบื้องต้นแล้ว ใคร่ขอกล่าวถึงการเข้ามาในพื้นที่ชุมชนเมืองท่า เรือของพิษไร้ นับว่าเป็นจุดเริ่มต้นในการเกิดอุตสาหกรรมไซโลขึ้นในพื้นที่ ซึ่งปัจจัยหลักที่สามารถดึงดูดผลผลิตพิษไร้โดยเฉพาะข้าวโพดและข้าวฟ่างเข้ามาในพื้นที่ชุมชนเมืองท่า เรือได้ทั้งในพื้นที่ที่มีได้เป็นแหล่งเพาะปลูกเลยนั้น ปัจจัยที่สำคัญได้แก่ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่และเส้นทางคมนาคม

ก. ที่ตั้งของชุมชนเมืองท่า เรือ

จากที่กล่าวแล้วในตอนต้น ชุมชนเมืองท่า เรือตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำป่าสัก ซึ่งเป็นช่วงตอนปลายของลำน้ำ จึงทำให้กระแสน้ำในช่วงนี้ไหลช้าและคดโค้งไปมา การกีดเซาะของลำน้ำจะกระทำในทางกว้าง ก่อให้เกิดเป็นคูกน้ำจำนวนมากหลายช่วงตอน ซึ่งเป็นลักษณะที่เหมาะสมในการเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมที่ต้องการการส่งออกผลผลิตทางน้ำ เพราะจำเป็นต้องมีท่าลงสินค้าที่กว้างขวาง เพื่อสะดวกในการลงสินค้าและสามารถใช้ได้ตลอดปี ดังนั้นการที่พื้นที่ของชุมชนเมืองท่า เรือมีลักษณะเป็นคูกน้ำจำนวนมากจึงทำให้มีพื้นที่ริมน้ำที่กว้างขวางและมีขนาดความยาวของพื้นที่ริมน้ำมาก จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เหมาะสมกับกิจกรรมดังกล่าว นอกจากนี้เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมทางบกสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวกทั้งทางรถยนต์และรถไฟ กล่าวคือ ทางรถไฟนั้นมีเส้นทางรถไฟสายเหนือผ่านในเขตชุมชนเมืองท่า เรือและมีสถานีรถไฟที่สำคัญในช่วงนี้คือ สถานีท่าเรือบัว เป็นประตูเข้าสู่ชุมชนเมืองท่า เรือในด้านการโดยสาร นอกจากนี้ยังมีสถานีชุมทางบ้านภาชีอยู่ห่างลงไปทางใต้ประมาณ ๑๒ กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดทางแยกไปสู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนทางรถยนต์นั้นนอกจากจะมีทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒ (สายเอเชีย) ตัดขนานพื้นที่ชุมชนเมืองท่า เรือทั้งในแนวด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตก โดยห่างจากชุมชนเมืองท่า เรือประมาณ ๒๐ กิโลเมตรและ ๓๐ กิโลเมตร ตามลำดับ แล้วยังมีทางหลวงจังหวัดที่เชื่อมเส้นทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญดังกล่าว เข้ามาในพื้นที่ถึง ๔ สายคือ (ดูแผนที่หมายเลข ๓๐)

- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๒๒ (พระพุทธบาท-ท่าเรือ)

ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (พหลโยธิน) ที่อำเภอพระพุทธบาท เข้าสู่ท่าเรือ ระยะทางประมาณ ๑๔ กิโลเมตร



- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๓๔ (แยกทางหลวงหมายเลข

๑ - บ้านคร้ว) ถนนสายนี้เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (พหลโยธิน) ที่บริเวณหน้าพระลาน กับทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๒๖๗ ที่บริเวณสุขาภิบาลท่าลาน . (ตำบลบ้านคร้ว) สามารถเลยเข้าสู่ชุมชนเมืองท่าเรือได้โดยเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๒๒ ระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร

- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๔๔ (ห้วยบง-ท่าลาน) เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ ที่บริเวณบ้านห้วยบง (เลยจากอำเภอมือง จังหวัดสระบุรีขึ้นไปทางเหนือประมาณ ๖ กิโลเมตร) กับทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๒๓ (บ้านท่าลาน-อำเภอท่าเรือ) ระยะทางประมาณ ๒๐ กิโลเมตร

- ทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๒๖๗ (อ่างทอง-ท่าเรือ-บ้านคร้ว) ถนนสายนี้เชื่อมต่อระหว่างทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๒๒ เข้าสู่อำเภอท่าเรือ ระยะทางประมาณ ๓๐ กิโลเมตร

ทางหลวงจังหวัดทั้ง ๔ สาย ดังกล่าวนับว่าเป็นประตูเข้าสู่ชุมชนเมืองท่าเรือที่สำคัญในด้านการขนส่ง โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินสายต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกันนั้นทำให้ชุมชนเมืองท่าเรือสามารถติดต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ ในทุกภาคได้อย่างสะดวกและไม่ห่างไกลนัก โดยเฉพาะภาคเหนือทั้งหมด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันตกและภาคกลางทุกจังหวัด ซึ่งในพื้นที่ดังกล่าวนี้เป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวโพด-ข้าวฟ่างและพืชไร่อื่น ๆ ที่สำคัญของประเทศ จึงเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้พื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือเหมาะสมที่จะเป็นแหล่งรวมของการซื้อขายตลอดจนการส่งออกพืชไร่

ข. ที่ตั้งแหล่งผลิตข้าวโพดและข้าวฟ่างในประเทศไทย

ข้าวโพด เนื่องจากข้าวโพดเป็นพืชไร่ (Upland Crop) ที่สามารถปลูกได้ง่ายไม่จำเป็นต้องปฏิบัติดูแลมากนักและเจริญเติบโตได้ดีในพื้นที่ที่เป็นดินร่วนปนทราย มีการระบายน้ำได้ดีโดยไม่จำกัดความลาดเอียงและสูงต่ำของพื้นที่แต่ประการใด (ลักษณะดังกล่าวไม่เหมาะสมที่จะเพาะปลูกในพื้นที่อำเภอท่าเรือ ได้จากลักษณะและชนิดของดินในดินชุดท่าเรือ ดังข้างต้น) ดังนั้น เมื่อราคาและความต้องการข้าวโพดเพิ่มมากขึ้นจึงจูงใจให้ชาวไร่ขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดออกไปอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่โดยรอบทางหลวงที่ได้สร้างขึ้นใหม่สายต่าง ๆ ในเขตภาคกลางตอนบนและบางส่วนของภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือ^๑ ในปัจจุบันพบว่าพื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดได้กระจายไปทั่วทุกภาค แต่แหล่งเพาะปลูกสำคัญจะอยู่ในภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ดูตารางที่ ๒๔ และแผนที่หมายเลข ๓๑) โดยในภาคเหนือจังหวัดที่เป็นแหล่งผลิตสำคัญได้แก่ จังหวัด เพชรบูรณ์และจังหวัดพิษณุโลก ในภาคกลางจังหวัดที่เป็นแหล่งผลิตสำคัญคือจังหวัดลพบุรี จังหวัด นครสวรรค์ และจังหวัดสระบุรี ส่วนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่จังหวัดนครราชสีมาและ จังหวัดเลย ซึ่งในจังหวัดดังกล่าวข้างต้นนอกจากจะมีพื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดจำนวนมากแล้วยังมี ผลผลิตปริมาณข้าวโพดสูงด้วย กล่าวคือมีผลผลิตเฉลี่ยในช่วงปีการเพาะปลูก ๒๕๒๑/๒๕๒๒-๒๕๒๔/๒๕๒๖ รวมถึง ๒,๒๓๓,๐๐๐ ตัน หรือเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๖๘.๑๖ ของผลผลิตข้าวโพดทั่วประเทศ

ข้าวฟ่าง เป็นพืชที่ปลูกได้ดีในภาคกลางและภาคเหนือตอนล่าง ในปัจจุบันมีบริษัทเอกชน เริ่มส่งเสริมให้มีการปลูกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อทดแทนการปลูก มันสำปะหลัง ข้าวฟ่างเป็นพืชที่ทนแล้ง และดูแลรักษาง่าย สามารถปลูกในพื้นที่ที่ปลูกมันสำปะหลัง ได้ สามารถปลูกได้ ๒ ครั้งใน ๑ ปี โดยทั่วไปเกษตรกรนิยมปลูกข้าวฟ่างสลับกับข้าวโพดและพืช อื่น ๆ เช่น ปลูกถั่วเขียว เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับราคาของพืชเหล่านี้ว่าพืชชนิดใดราคาจะดี กว่ากัน^๒ พื้นที่เพาะปลูกข้าวฟ่างที่สำคัญในปัจจุบันอยู่ในเขต ๔ จังหวัด คือ จังหวัดลพบุรี จังหวัด นครสวรรค์ จังหวัดสระบุรี และจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งมีพื้นที่เพาะปลูกข้าวฟ่างเฉลี่ยในช่วงปีการ เพาะปลูก ๒๕๒๑/๒๕๒๒ ถึง ๒๕๒๔/๒๕๒๖ จำนวนถึง ๑,๒๖๖,๘๔๑ ไร่ หรือร้อยละ ๙๐.๖๔ ของพื้นที่เพาะปลูกข้าวฟ่างทั้งประเทศ และมีผลผลิตรวม ๒๐๘,๖๔๕ ตัน หรือร้อยละ ๘๔.๗๐ ของผลผลิตข้าวฟ่างทั่วประเทศ (ดูตารางที่ ๓๐ และแผนที่หมายเลข ๓๑)

ค. ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งชุมชน เมืองท่า เรือกับที่ตั้งแหล่งผลิต

พืชไร่ที่สำคัญของประเทศ

เนื่องจากผลผลิตพืชไร่ โดยเฉพาะข้าวโพดและข้าวฟ่างใน ประเทศไทยนั้นมีผลผลิตมากเกินกว่าความต้องการใช้ภายในประเทศ และในทางตรงกันข้าม ความ ต้องการในตลาดต่างประเทศยังมีปริมาณมาก ดังนั้นผลผลิตของข้าวโพดและข้าวฟ่างในปัจจุบัน

^๑ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓-๒๘.

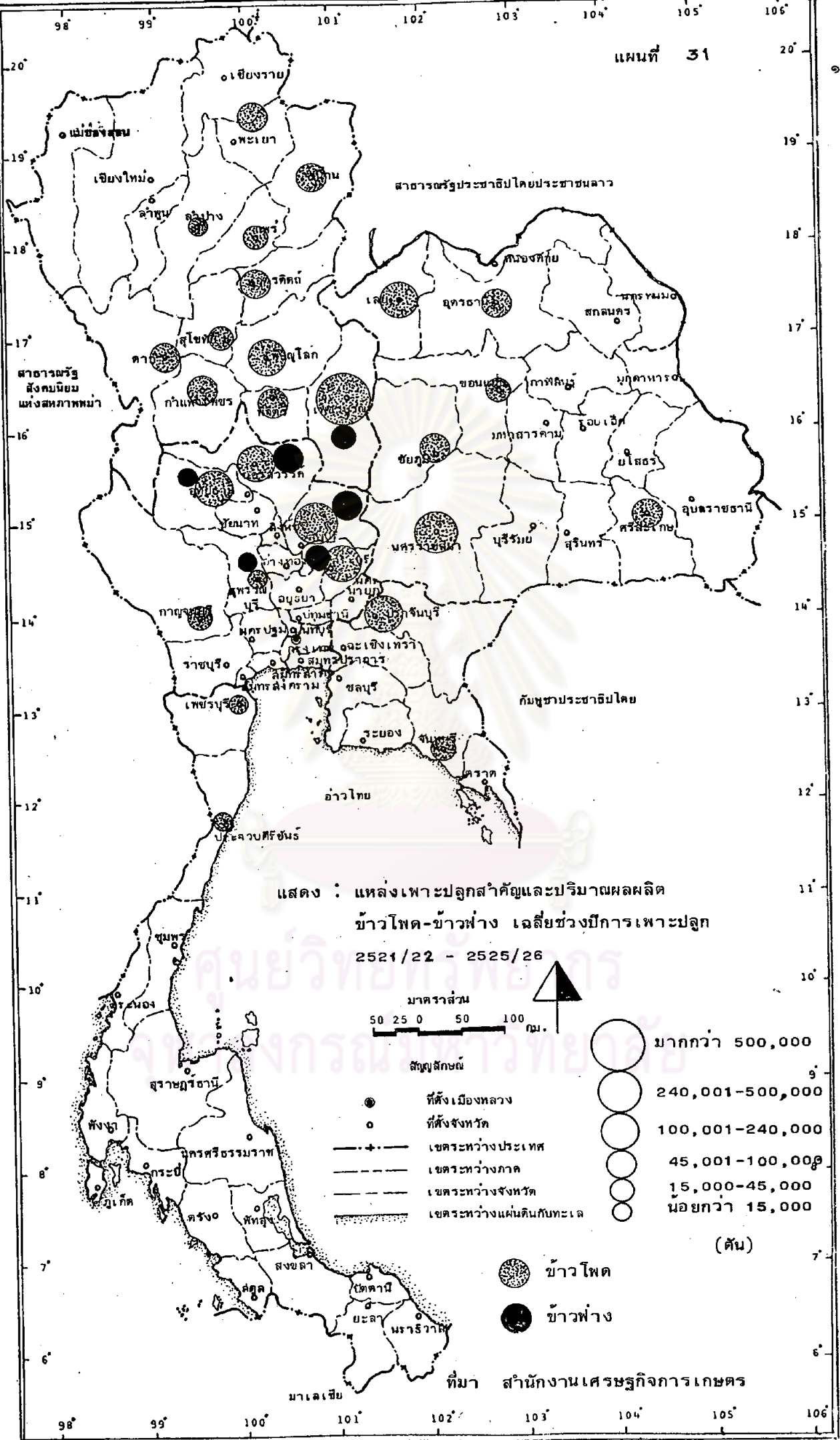
^๒ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓-๘๖.

ตารางที่ ๒๔ พื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตข้าวโพด ปีการเพาะปลูก ๒๕๒๑/๒๕๒๒-๒๕๒๕/๒๕๒๖

เขตการปกครอง	ปีการเพาะปลูก										เฉลี่ย	
	๒๕๒๑/๒๕๒๒		๒๕๒๒/๒๕๒๓		๒๕๒๓/๒๕๒๔		๒๕๒๔/๒๕๒๕		๒๕๒๕/๒๕๒๖		พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)
	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)		
ภาคเหนือ (รวม)	๓,๒๘๔	๑,๐๘๕,๐๐๐	๓,๔๙๒	๑,๒๗๐,๐๐๐	๓,๗๕๗	๑,๓๓๘,๐๐๐	๓,๙๘๖	๑,๔๙๓,๐๐๐	๔,๔๑๘	๑,๓๕๖,๐๐๐	๓,๗๕๘	๑,๓๐๘,๐๐๐
๑. จ. เชียงราย-พะเยา	๑๘๐	๕๕,๐๐๐	๑๘๗	๖๕,๐๐๐	๒๐๐	๗๐,๐๐๐	๒๐๐	๗๔,๐๐๐	๒๖๐	๘๓,๐๐๐	๒๐๕	๖๙,๐๐๐
๒. จ. แพร่	๑๐๐	๓๐,๐๐๐	๑๐๐	๓๔,๐๐๐	๙๐	๒๔,๐๐๐	๙๐	๒๔,๐๐๐	๗๕	๑๗,๐๐๐	๘๗	๒๖,๐๐๐
๓. จ. น่าน	๑๕๐	๕๒,๐๐๐	๑๕๐	๕๓,๐๐๐	๑๗๐	๕๘,๐๐๐	๑๗๕	๕๘,๐๐๐	๒๓๐	๗๕,๐๐๐	๑๗๓	๕๖,๐๐๐
๔. จ. ลำปาง	๒๕	๖,๐๐๐	๒๕	๗,๐๐๐	๓๐	๘,๐๐๐	๓๐	๙,๐๐๐	๕๐	๑๐,๐๐๐	๓๒	๘,๐๐๐
๕. จ. ตาก	๑๓๐	๔๖,๐๐๐	๑๓๐	๕๔,๐๐๐	๑๒๐	๔๗,๐๐๐	๑๒๐	๑๐๙,๐๐๐	๒๙๘	๙๘,๐๐๐	๑๗๘	๕๙,๐๐๐
๖. จ. อุตรดิตถ์	๑๓๐	๓๒,๐๐๐	๑๓๐	๓๙,๐๐๐	๑๒๐	๖๐,๐๐๐	๑๙๕	๖๒,๐๐๐	๒๕๐	๕๓,๐๐๐	๑๗๙	๕๙,๐๐๐
๗. จ. อุโขทัย	๑๐๐	๑๖,๐๐๐	๑๐๐	๒๓,๐๐๐	๑๐๕	๒๕,๐๐๐	๑๐๐	๒๘,๐๐๐	๑๑๐	๒๘,๐๐๐	๑๐๓	๒๕,๐๐๐
๘. จ. พิษณุโลก	๕๖๐	๑๕๖,๐๐๐	๕๐๐	๑๕๐,๐๐๐	๕๕๐	๑๙๒,๐๐๐	๕๘๕	๒๑๖,๐๐๐	๕๙๐	๑๖๗,๐๐๐	๕๗๓	๑๗๖,๐๐๐
๙. จ. กำแพงเพชร	๒๕๐	๘๓,๐๐๐	๒๖๐	๙๑,๐๐๐	๒๖๐	๙๑,๐๐๐	๒๘๓	๑๐๒,๐๐๐	๔๐๐	๑๑๖,๐๐๐	๒๙๗	๙๗,๐๐๐
๑๐. จ. พิจิตร	๑๗๐	๖๐,๐๐๐	๑๘๐	๖๓,๐๐๐	๑๘๒	๖๕,๐๐๐	๑๘๘	๖๙,๐๐๐	๑๖๕	๕๐,๐๐๐	๑๗๗	๖๑,๐๐๐
๑๑. จ. เพชรบูรณ์	๑,๖๐๐	๕๖๐,๐๐๐	๑,๖๕๐	๖๖๐,๐๐๐	๑,๗๖๐	๖๖๙,๐๐๐	๑,๘๗๐	๗๘๘,๐๐๐	๒,๐๐๐	๖๖๐,๐๐๐	๑,๗๗๖	๖๕๙,๐๐๐
ภาคกลาง (รวม)	๓,๓๑๐	๑,๑๕๑,๐๐๐	๓,๕๗๕	๑,๒๖๔,๐๐๐	๓,๖๕๕	๑,๐๕๑,๐๐๐	๓,๙๘๐	๑,๒๖๘,๐๐๐	๔,๐๑๓	๑,๐๑๗,๐๐๐	๓,๖๙๗	๑,๑๕๒,๐๐๐
๑. จ. นครสวรรค์	๖๗๕	๒๑๖,๐๐๐	๘๐๐	๒๖๐,๐๐๐	๘๐๐	๒๕๖,๐๐๐	๗๕๐	๒๒๓,๐๐๐	๘๓๐	๑๗๗,๐๐๐	๘๗๑	๑๒๖,๐๐๐
๒. จ. อุทัยธานี	๓๓๐	๑๐๒,๐๐๐	๕๕๐	๑๖๕,๐๐๐	๕๕๐	๑๑๐,๐๐๐	๖๐๐	๑๕๐,๐๐๐	๕๘๐	๙๓,๐๐๐	๕๒๒	๑๒๕,๐๐๐
๓. จ. ลพบุรี	๑,๓๐๐	๔๕๕,๐๐๐	๑,๒๑๐	๔๗๒,๐๐๐	๑,๓๐๐	๔๕๕,๐๐๐	๑,๕๕๐	๕๕๘,๐๐๐	๑,๕๕๐	๓๖๓,๐๐๐	๑,๓๖๒	๔๖๑,๐๐๐
๔. จ. สระบุรี	๖๓๐	๒๐๗,๐๐๐	๖๑๐	๒๑๕,๐๐๐	๖๐๐	๑๐๘,๐๐๐	๕๙๐	๑๗๗,๐๐๐	๖๕๕	๒๒๓,๐๐๐	๖๑๗	๑๘๖,๐๐๐
๕. จ. กาญจนบุรี	๕๕	๑๗,๐๐๐	๗๕	๒๑,๐๐๐	๙๕	๒๙,๐๐๐	๙๕	๓๐,๐๐๐	๘๐	๒๖,๐๐๐	๘๐	๒๕,๐๐๐
๖. จ. สุพรรณบุรี	-	-	๕๕	๑๘,๐๐๐	๕๐	๒,๐๐๐	๕๕	๑๓,๐๐๐	๒๘	๙,๐๐๐	๓๑	๑๐,๐๐๐
๗. จ. ปรจันบุรี	๓๒๐	๑๕๕,๐๐๐	๒๙๐	๑๑๘,๐๐๐	๒๖๐	๙๑,๐๐๐	๓๑๐	๑๖๖,๐๐๐	๓๙๐	๑๒๙,๐๐๐	๓๑๕	๑๒๐,๐๐๐

ตารางที่ ๒๔ พื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตข้าวโพด ปีการเพาะปลูก ๒๕๒๑/๒๕๒๒-๒๕๒๔/๒๕๒๖ (ต่อ)

เขตการปกครอง	ปีการเพาะปลูก										เฉลี่ย	
	๒๕๒๑/๒๕๒๒		๒๕๒๒/๒๕๒๓		๒๕๒๓/๒๕๒๔		๒๕๒๔/๒๕๒๕		๒๕๒๕/๒๕๒๖		พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)
	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (พันไร่)	ผลผลิต (ตัน)		
ภาคใต้	๖๐	๒๐,๐๐๐	๕๖	๑๖,๐๐๐	๕๕	๑๔,๐๐๐	๗๐	๒๒,๐๐๐	๗๕	๒๓,๐๐๐	๖๑	๑๙,๐๐๐
๑. จ. เพชรบุรี	๓๐	๔,๐๐๐	๒๐	๔,๐๐๐	๒๕	๖,๐๐๐	๓๕	๑๑,๐๐๐	๔๐	๑๒,๐๐๐	๓๐	๙,๐๐๐
๒. จ. ประจวบคีรีขันธ์	๓๐	๑๒,๐๐๐	๒๖	๔,๐๐๐	๓๐	๔,๐๐๐	๓๕	๑๑,๐๐๐	๓๕	๑๑,๐๐๐	๓๑	๑๐,๐๐๐
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๒,๑๐๗	๗๑๒,๐๐๐	๒,๐๙๕	๗๑๓,๐๐๐	๒,๑๙๐	๖๘๖,๐๐๐	๒,๔๒๕	๘๕๑,๐๐๐	๒,๗๑๗	๗๐๐,๐๐๐	๒,๓๐๗	๗๕๑,๐๐๐
๑. จ. ขอนแก่น	-	-	-	-	๑๒๐	๓๑,๐๐๐	๔๕	๒๘,๐๐๐	๗๗	๑๕,๐๐๐	๕๕	๒๕,๐๐๐
๒. จ. ชัยภูมิ	๑๗๐	๕๑,๐๐๐	๑๘๕	๕๖,๐๐๐	๑๘๐	๕๘,๐๐๐	๒๒๐	๖๖,๐๐๐	๓๓๐	๗๓,๐๐๐	๒๑๗	๖๑,๐๐๐
๓. จ. นครราชสีมา	๑,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐	๙๖๐	๒๙๘,๐๐๐	๘๐๐	๑๙๑,๐๐๐	๙๐๐	๒๗๐,๐๐๐	๙๑๐	๓๕๕,๐๐๐	๙๑๔	๒๘๓,๐๐๐
๔. จ. เลย	๖๑๐	๒๔๔,๐๐๐	๕๖๐	๒๑๓,๐๐๐	๗๔๐	๒๘๑,๐๐๐	๘๐๐	๓๒๐,๐๐๐	๙๕๓	๑๕๒,๐๐๐	๗๓๓	๒๕๒,๐๐๐
๕. จ. ศรีสะเกษ	๑๗๓	๗๘,๐๐๐	๑๙๐	๗๖,๐๐๐	๑๕๐	๕๓,๐๐๐	๑๖๐	๖๒,๐๐๐	๑๘๐	๕๕,๐๐๐	๑๗๑	๖๕,๐๐๐
๖. จ. อุตรดิตถ์	๑๕๔	๓๙,๐๐๐	๒๐๐	๗๐,๐๐๐	๒๐๐	๗๒,๐๐๐	๒๕๐	๙๕,๐๐๐	๒๖๗	๕๑,๐๐๐	๒๑๕	๖๕,๐๐๐
ภาคตะวันออก												
๑. จ. จันทบุรี	๔๐	๑๘,๐๐๐	๒๕	๑๒,๐๐๐	๓๓	๑๒,๐๐๐	๔๒	๑๘,๐๐๐	๘๐	๓๒,๐๐๐	๔๕	๑๘,๐๐๐
นอกเขตสำรวจ	๑๖๖	๕๕,๐๐๐	๑๐๐	๒๘,๐๐๐	๑๓๐	๓๙,๐๐๐	๑๔๐	๕๘,๐๐๐	๒๔๐	๗๓,๐๐๐	๑๕๕	๕๘,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น	๘,๙๖๗	๓,๐๓๐,๐๐๐	๘,๓๓๗	๓,๓๐๐,๐๐๐	๘,๘๑๐	๓,๑๕๐,๐๐๐	๑๐,๖๐๓	๓,๗๐๐,๐๐๐	๑๑,๕๕๓	๓,๒๐๐,๐๐๐	๑๐,๐๕๒	๓,๒๗๖,๐๐๐



ตารางที่ ๓๐ พื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตข้าวฟ่างในจังหวัดสำคัญ ปีการเพาะปลูก ๒๕๒๑/๒๕๒๒-๒๕๒๕/๒๕๒๖

เขตการปกครอง	ปีการเพาะปลูก										เฉลี่ย	
	๒๕๒๑/๒๕๒๒		๒๕๒๒/๒๕๒๓		๒๕๒๓/๒๕๒๔		๒๕๒๔/๒๕๒๕		๒๕๒๕/๒๕๒๖		พื้นที่ (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
	พื้นที่ (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	พื้นที่ (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)		
๑. จ.ลพบุรี	๓๗๕,๕๕๔	๖๕,๓๓๖	๔๐๓,๗๓๓	๕๘,๕๕๕	๔๕๒,๓๕๕	๕๖,๑๕๕	๖๒๕,๖๗๘	๑๐๕,๖๐๕	๕๕๕,๖๕๒	๕๕,๕๕๕	๕๕๑,๓๗๕	๘๕,๕๕๕
๒. จ.นครสวรรค์	๓๕๕,๕๕๕	๕๕,๕๕๐	๓๕๗,๑๑๐	๗๓,๕๖๒	๕๐๕,๑๕๕	๕๕,๓๒๐	๓๗๐,๒๕๖	๕๑,๕๕๐	๕๕๐,๕๕๑	๕๕,๑๑๑	๕๑๐,๑๕๑	๖๕,๓๒๑
๓. จ.สระบุรี	๑๕๑,๕๕๖	๓๒,๖๗๖	๑๓๕,๓๓๑	๒๐,๕๕๕	๑๗๕,๓๒๑	๓๕,๒๗๕	๑๕๕,๓๓๑	๒๗,๕๖๓	๑๕๕,๖๓๒	๒๗,๕๕๓	๑๕๒,๖๑๒	๒๕,๖๐๕
๔. จ.เพชรบูรณ์	๑๑๐,๐๗๑	๑๕,๗๕๐	๑๕๕,๓๕๓	๓๒,๕๕๕	๒๕๕,๐๕๒	๓๖,๕๕๐	๓๖๕,๕๕๐	๕๓,๗๓๕	๑๕๕,๕๕๐	๒๑,๒๕๕	๒๑๕,๗๕๕	๒๕,๕๖๕
๕. จ.อุทัยธานี	๑๐,๕๕๐	๒,๑๕๖	๑๐,๐๓๕	๑,๗๖๖	๑๕,๕๐๓	๒,๒๖๕	๕๖,๗๕๒	๑๕,๐๕๓	๕๕,๕๕๗	๑๑,๐๓๑	๓๖,๑๐๕	๗,๐๖๒
๖. จ.สุพรรณบุรี	๑๒,๕๕๕	๒,๐๖๖	๑๒,๒๓๕	๑,๗๗๗	๕๒,๕๗๑	๕,๕๐๓	๑๕,๒๒๕	๓,๓๗๒	๒๓,๕๗๗	๕,๓๒๑	๒๓,๐๕๑	๕,๑๕๕
๗. จังหวัดอื่น ๆ	๕๕,๓๕๑	๑๐,๕๕๕	๕๕,๖๑๒	๕,๕๓๕	๕๓,๐๕๕	๕,๐๓๖	๑๒๓,๒๗๕	๑๕,๓๓๕	๕๐,๓๕๕	๑๕,๑๖๕	๗๑,๑๕๐	๑๒,๕๐๕
รวมทั้งสิ้น	๑,๐๕๕,๐๖๒	๒๑๕,๕๕๒	๑,๑๗๐,๕๐๓	๑๕๕,๕๕๓	๑,๕๕๕,๕๕๕	๒๓๗,๐๒๕	๑,๗๕๕,๐๖๒	๒๗๗,๕๐๖	๑,๕๕๓,๗๕๗	๒๓๖,๓๒๒	๑,๓๕๕,๒๒๐	๒๓๒,๕๕๕

ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

จึงถูกส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศเป็นจำนวนมาก กล่าวคือสำหรับข้าวโพดนั้นมีความต้องการใช้ภายในประเทศ อาทิ ในอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ การทำแป้งข้าวโพด การทำอัลกอฮอล์และ การนำมาบริโภคในรูปแบบอื่น ๆ เพียงประมาณร้อยละ ๓๐ ของผลผลิตข้าวโพดทั้งหมด นอกนั้นอีกประมาณร้อยละ ๗๐ จะถูกส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ ส่วนข้าวฟ่างก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน คือ ส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศถึงร้อยละ ๗๐-๘๐ ของผลผลิตข้าวฟ่างทั้งประเทศ ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ ๒๐-๓๐ ใช้บริโภคในประเทศ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าพืชไร่ทั้ง ๒ ชนิดดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักในการผลิตคือเพื่อการส่งออกเป็นสำคัญ จึงจำเป็นต้องมีแหล่งรวบรวมผลผลิตจะต้องมีที่ตั้งที่เหมาะสม กล่าวคือ ตั้งอยู่ไม่ห่างไกลจากแหล่งผลิตหลักมากนัก มีการเข้าถึงสะดวก และพร้อมกันนี้ต้องสามารถส่งออกไปต่างประเทศได้ด้วย ทั้งนี้ที่ตั้งดังกล่าวต้องเป็นจุดที่มีต้นทุนในการขนส่งต่ำ เพื่อให้สามารถให้ผลกำไรสูงสุด ซึ่งอัตราค่าขนส่งทางบกและทางน้ำจะผันแปรไปตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น เช่นในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ ได้กำหนดอัตราค่าขนส่งข้าวโพด-ข้าวฟ่างดังต่อไปนี้

- อัตราค่าขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางน้ำนี้ทั้งหมดจะเป็นการขนส่งสินค้าออกจากไซโลเพื่อไปจำหน่าย ซึ่งมีอัตราค่าขนส่งดังนี้ (ดูตารางที่ ๓๑)

ตารางที่ ๓๑ อัตราค่าขนส่งข้าวโพด-ข้าวฟ่าง ทางน้ำ พ.ศ. ๒๕๒๕

ต้นทาง	ปลายทาง	ค่าขนส่ง (บาท/ตัน)
อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	กรุงเทพฯ	๔๓-๔๔
อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	เกาะสีชัง	๘๖-๘๘

ที่มา บริษัทคอนติเนนตัล โอเวอร์ซีส์ จำกัด อำเภอท่าเรือ

- อัตราค่าขนส่งทางบก การขนส่งทางบกนี้เกือบทั้งหมดจะเป็น
การขนส่งโดยการบรรทุกรถยนต์ ๑๐ ล้อ และมักเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตและแหล่งรวม
รับซื้อย่อยต่าง ๆ เข้าสู่ไซโล ซึ่งมีอัตราค่าขนส่งดังนี้ (ดูตารางที่ ๓๒)

ตารางที่ ๓๒ อัตราค่าขนส่งข้าวโพด-ข้าวฟ่าง โดยรถยนต์บรรทุก พ.ศ. ๒๕๒๕

ต้นทาง		ปลายทาง	ค่าขนส่ง (บาท/ตัน)
อ.ท่าเรือ	จ.อุษายา	กรุงเทพฯ	๑๐๐
<u>สาย ๑</u>			
ชัยบาดาล	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๗๐
ลำน้ำรายณ์	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๘๐
บ้านกลาง	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๐๐
โคกสะอาด	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๐๐
พุขาม.	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๐๐
พุดย	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๐๐
สมอทอด	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๒๐
วิเชียรบุรี	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๒๐
วังพิกุล	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๒๐
หนองไผ่	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๓๐
นาเฉลียง	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๒๐
ชนแดน	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๓๐
วังชมพู	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๔๐
อ.เมือง	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๔๐
หล่มสัก	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๖๐
หล่มเก่า	จ.เพชรบูรณ์	อ.ท่าเรือ จ.อุษายา	๑๗๐

ตารางที่ ๓๒ อัตราค่าขนส่งข้าวโพด-ข้าวฟ่าง โดยรถยนต์บรรทุก พ.ศ. ๒๕๒๕ (ต่อ)

ต้นทาง		ปลายทาง	ค่าขนส่ง (บาท/ตัน)
ด้านซ้าย	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๑๗๐
ภูเรือ	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๐๐
ภูกระดึง	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๒๐-๒๔๐
ท่าลี่	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๒๐
เขียงคาน	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๔๐
วังสะพุง	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๐๐-๒๒๐
หนองหิน	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๐๐-๒๒๐
อ.เมือง	จ.เลย	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๒๐๐-๒๔๐
<u>สาย ๒</u>			
พระพุทธบาท	จ.สระบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๔๐
วังม่วง	จ.สระบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๖๐
มวกเหล็ก	จ.สระบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๗๐
พัฒนานิคม	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๖๐
โคกตูม	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๕๐
โคกสำโรง	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๖๐
หนองม่วง	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๘๐
หนองสี	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๑๐๐
จงโค	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๑๐๐
โคกสลุง	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๑๑๐
ลำพยนต์	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๑๑๐
บ้านหมี่	จ.ลพบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๗๐
ตากฟ้า	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๘๐
สำโรงชัย	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อุทัย	๗๐

ตารางที่ ๓๒ อัตราค่าขนส่งข้าวโพด-ข้าวฟ่าง โดยรถยนต์บรรทุก พ.ศ. ๒๕๒๕ (ต่อ)

ต้นทาง		ปลายทาง	ค่าขนส่ง (บาท/ตัน)
ตากสิน	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๘๐
วงสว่าง	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๗๐
ไพศาล	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๐๐
ช่องแค	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๕๐
อ.เมือง	จ.นครสวรรค์	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๐๐
อ.เมือง	จ.ชัยนาท	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๘๐
หนองฉาง	จ.อุทัยธานี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๒๐
ลานสัก	จ.อุทัยธานี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๓๐-๑๔๐
บ้านไร่	จ.อุทัยธานี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๒๐-๑๔๐
อ.เมือง	จ.อุทัยธานี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๐๐
คลองลาน	จ.กำแพงเพชร	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
นครชุม	จ.กำแพงเพชร	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
อ.เมือง	จ.กำแพงเพชร	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
ตะพานหิน	จ.พิจิตร	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๒๐
แม่สอด	จ.ตาก	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๓๐๐
นครไทย	จ.พิษณุโลก	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๒๓๐
อ.เมือง	จ.พิษณุโลก	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๒๐๐
อ.เมือง	จ.น่าน	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๓๐๐
อ.เมือง	จ.เขียงราย	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๓๓๐
<u>สายที่ ๓</u>			
ชุมแพ	จ.ขอนแก่น	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๒๒๐
บ้านเพชร	จ.ชัยภูมิ	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
เทพสถิตย์	จ.ชัยภูมิ	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๒๐

ตารางที่ ๓๒ อัตราค่าขนส่งข้าวโพด-ข้าวฟ่าง โดยรถยนต์บรรทุก พ.ศ. ๒๕๒๕ (ต่อ)

ต้นทาง		ปลายทาง	ค่าขนส่ง (บาท/ตัน)
หนองบัวโคก	จ.ชัยภูมิ	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
อ.เมือง	จ.ชัยภูมิ	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๒๒๐-๒๔๐
ด่านขุนทด	จ.นครราชสีมา	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
สีคิ้ว	จ.นครราชสีมา	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๒๐
ปากช่อง	จ.นครราชสีมา	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๐๐
อ.เมือง	จ.บุรีรัมย์	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๒๐๐-๒๑๐
อ.เมือง	จ.อุดรธานี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๒๒๐-๒๓๐
วังน้ำเย็น	จ.ปราจีนบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๕๐
สระแก้ว	จ.ปราจีนบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๓๐
ด่านช้าง	จ.สุพรรณบุรี	อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา	๑๒๐

ที่มา บริษัทคอนติเนนตัลโอเวอร์ซีส์ จำกัด อำเภوتاเรือ

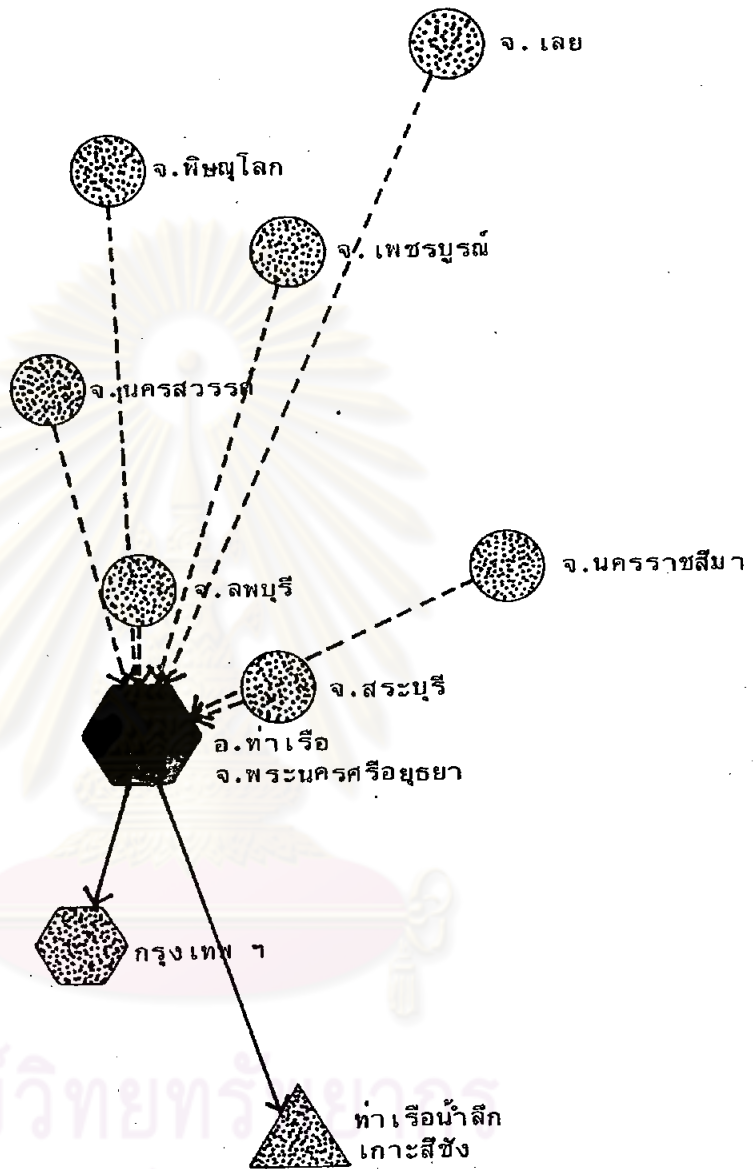
การขนส่งข้าวโพดและข้าวฟ่างจากแหล่งผลิตต่าง ๆ เข้าสู่อำเภوتاเรือ นั้นแทบทั้งหมดจะ ใช้การขนส่งโดยรถยนต์บรรทุก ๑๐ ล้อ ซึ่งสามารถบรรทุกได้คันละประมาณ ๑๓ ตัน ส่วนการขนส่งข้าวโพดและข้าวฟ่างที่ผ่านกระบวนการไซโลแล้วจากอำเภوتاเรือไปยังกรุงเทพฯ หรือส่งออกไปขึ้นเรือสินค้าเดินทะเลซึ่งเทียบท่าที่เกาะสีชังโดยตรงนั้นแทบทั้งหมดจะถูกขนส่งโดยทางเรือ ซึ่งเรือแต่ละลำสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ประมาณลำละตั้งแต่ ๓๕๐-๑,๒๐๐ ตัน ส่วนการขนส่งสินค้าทั้งเข้าและออกจากอำเภوتاเรือโดยทางรถไฟนั้นไม่ค่อยนิยมใช้นัก แม้ว่าค่าขนส่งต่อระยะทางจะต่ำกว่ารถยนต์ก็ตาม เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถจัดหาตู้สินค้าได้อย่างพอเพียงและทันสมัยเมื่อต้องการ ประกอบกับจะต้องขนส่งหลายต่อ กล่าวคือ จากแหล่งผลิตต้องบรรทุกรถยนต์เพื่อนำสินค้ามาขึ้นรถไฟ และเมื่อ

ถึงสถานีท่าเรือจะต้องถ่ายสินค้าขึ้นรถยกเพื่อขนส่งเข้าไซโล และเมื่อผ่านขั้นตอนการผลิตจากไซโลเสร็จแล้วจะต้องขนสินค้าขึ้นรถบรรทุกเพื่อนำขึ้นรถไฟอีก เพื่อขนส่งเข้ากรุงเทพฯ หรือไปยังชายทะเลภาคตะวันออก (ยกเว้นบริษัทคอนติ เนนตัล โอเวอร์ซีส์จำกัด ซึ่งตั้งอยู่หน้าสถานีรถไฟท่าเรือ และมีทางรถไฟแยกเข้าในบริเวณโรงงานโดยตรง) ทำให้ค่าขนส่งสูงขึ้นมากและเป็นการสิ้นเปลืองเวลาในขั้นตอนการขนส่ง จึงไม่ค่อยนิยมใช้กันนัก ซึ่งจากสถิติข้อมูลการขนส่งข้าวโพดทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๖ มีการขนส่งข้าวโพดเข้าสู่ชุมชนเมืองท่าเรือโดยทางรถไฟจำนวน ๑๔,๑๙๖.๕ ตัน และส่งออกจำนวน ๒๔๔ ตัน เท่านั้น

จะเห็นว่าปัจจัยสำคัญในการเลือกชุมชนเมืองท่าเรือเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมไซโลนั้น ตัวแปรหลักก็คือต้นทุนเกี่ยวกับค่าขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ซึ่งตัวแปรเกี่ยวกับค่าขนส่งก็คือ ชุมชนเมืองท่าเรือตั้งอยู่ไม่ห่างไกลจากแหล่งผลิตหลักมากนักและตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สินค้าจากแหล่งผลิตต้องผ่าน คือ แหล่งผลิตในจังหวัดเพชรบูรณ์ พิษณุโลก นครสวรรค์ ลพบุรี สระบุรี นครราชสีมา และจังหวัดเลย นอกจากนี้ยังตั้งอยู่ไม่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ และท่าเรือน้ำลึกในภาคตะวันออกด้วย (ดูแผนที่หมายเลข ๓๒) จึงทำให้อัตราค่าขนส่งสินค้าเข้าโดยทางรถยนต์ต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งเข้ากรุงเทพฯ โดยตรง และเนื่องจากอัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก ๑ ตัน การขนส่งทางบกจะสูงกว่าการขนส่งทางน้ำกว่าเท่าตัว ดังนั้นการขนส่งสินค้าออกจากอำเภอท่าเรือโดยทางน้ำจึงเป็นการประหยัดค่าขนส่งได้อีกช่วงหนึ่ง และยังเป็นการตัดปัญหาการขนส่งสินค้าโดยทางบกเข้ากรุงเทพฯ อีกด้วย เช่น ปัญหาการจำกัดเวลารถเข้าเขตกรุงเทพฯ ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดและปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้คือปัญหาที่ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้นทั้งสิ้น นอกจากนี้การขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตหลักดังกล่าวมาเพียงแค่ชุมชนเมืองท่าเรือยังอาจทำให้สามารถขนส่งได้วันละมากกว่า ๑ เที่ยวต่อตัน เช่นการขนส่งจากแหล่งผลิตในจังหวัดสระบุรี ลพบุรี นครสวรรค์ เพชรบูรณ์และนครราชสีมา เป็นต้น ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งคือมีเส้นทางคมนาคมทางบกเข้าถึงชุมชนเมืองได้อย่างสะดวกหลายเส้นทาง และมีแม่น้ำป่าสักไหลผ่านสามารถทำให้ขนส่งสินค้าออกได้สะดวกและใช้เวลาเดินทางไม่นานนัก

ซึ่งจากเหตุผลในด้านตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะกายภาพของชุมชนเมืองท่าเรือ และที่ตั้งของแหล่งผลิตข้าวโพดและข้าวฟ่างที่สำคัญของประเทศมีความสัมพันธ์กัน

แผนที่ 32



แสดง : ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งชุมชนเมืองท่าเรือกับแหล่งเพาะปลูกสำคัญของพืชไร่และจุดส่งออก

- แหล่งเพาะปลูกสำคัญ
- จุดรับซื้อ-ส่งออก
- △ จุดส่งออก
- > ทิศทางและการขนส่งทางบก
- > ทิศทางและการขนส่งทางน้ำ

ในลักษณะที่กล่าวข้างต้น จึงเป็นเหตุให้มีการกระจุกตัวกันของอุตสาหกรรมไฮโดรขนาดใหญ่
จำนวนมากในเขตพื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

๔.๓.๒.๓ การขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโดร

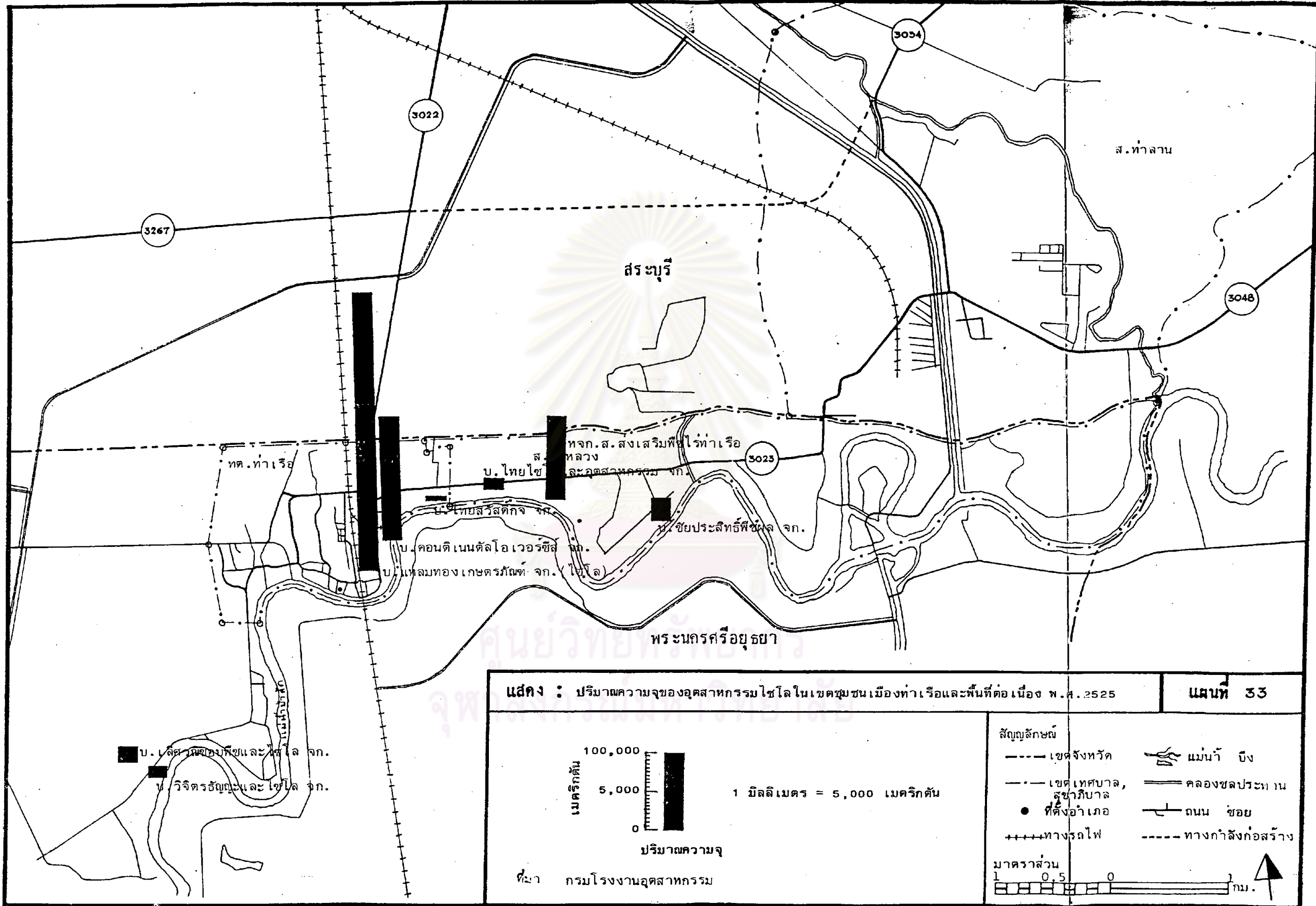
จากที่กล่าวไว้ในตอนต้นว่าผลผลิตข้าวโพดและข้าวฟ่างนั้น
นอกจากจะมีวัตถุประสงค์ในการผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศแล้ว ยังมีเป้าหมายที่สำคัญที่สุดใ
การผลิตคือเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศด้วย ซึ่งคิดเป็นปริมาณถึงร้อยละ ๗๐
ของผลผลิตทั้งประเทศ และจากลักษณะเฉพาะของพืชไร่ชนิดนี้คือมีลักษณะผิวเมล็ดบาง มีความ
ขึ้นสูง และไวต่อการเกิดเชื้อรา ประกอบกับปริมาณผลผลิตเพิ่มมากขึ้นทุกปี (ดูจากตารางที่
๒๘ และตารางที่ ๓๐) ทำให้ยากต่อการเก็บรักษาและควบคุมคุณภาพในช่วงเวลาดำเนินการนำ
ไปแปรรูปเพื่อใช้ประโยชน์อื่น หรือก่อนนำออกสู่ตลาดเพื่อจำหน่าย ดังนั้นจึงจำเป็นต้อง
ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการเก็บรักษาและควบคุมคุณภาพให้ได้ตามมาตรฐานสากล
เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของตลาดทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งวิธีการดังกล่าวคือกระบวนการอุตสาหกรรม
ไฮโดร ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโดรนั้นเป็นผลโดยตรง
จากการเพิ่มปริมาณผลผลิตพืชไร่ โดยเฉพาะที่สำคัญคือข้าวโพด

ก. สภาพของอุตสาหกรรมไฮโดรทั่วประเทศ

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ อุตสาหกรรมไฮโดรทั่วประเทศมีจำนวน
ทั้งสิ้น ๒๓ แห่ง เป็นไฮโดรที่มีขนาดปริมาณความจุผลผลิตขนาดเล็กที่สุดตั้งแต่ ๔๕๐ เมตริกตัน
จนถึงขนาดใหญ่ที่สุด ๖๐๐,๐๐๐ เมตริกตัน ซึ่งรวมปริมาณความจุผลผลิตของอุตสาหกรรมไฮโดร
ทั้งหมดจำนวน ๒,๗๗๙,๘๗๐ เมตริกตัน (ดูตารางที่ ๓๓) เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผลผลิต
ของข้าวโพดและข้าวฟ่างทั่วประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ ซึ่งมีจำนวนรวมประมาณ ๓,๔๓๖,๓๒๒
เมตริกตัน จะเห็นได้ว่าปริมาณความจุผลผลิตของอุตสาหกรรมไฮโดรคิดเป็นประมาณร้อยละ
๘๐.๕๐ ของจำนวนผลผลิตทั้งหมด แต่เนื่องจากปริมาณความจุผลผลิตของอุตสาหกรรมไฮโดร
ดังกล่าวเป็นปริมาณความจุในขณะที่ไฮโดรแต่ละแห่งมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งในความเป็นจริง
ไฮโดรหลายแห่งมีอายุการก่อสร้างมานานจึงทำให้มีประสิทธิภาพของความสามารถในการจุผลผลิต
ลดน้อยลงไปบ้าง แต่ทั้งนี้ปริมาณความจุของไฮโดรจะเพียงพอกับปริมาณผลผลิตที่เพิ่มขึ้นหรือไม่นั้น
จะขึ้นอยู่กับความถี่ในการส่งผลผลิตจากไฮโดรออกสู่ตลาด แต่อย่างไรก็ตามการมีไฮโดรที่สามารถ
จุผลผลิตได้มากจะสามารถเป็นเครื่องมือในการต่อรองระดับราคาผลผลิตได้บ้าง

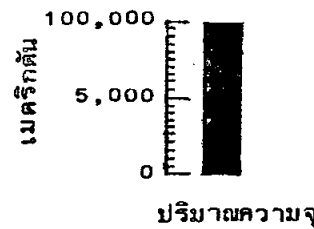
ตารางที่ ๓๓ ชื่อ ที่ตั้ง และความจุของอุตสาหกรรมไฮโลทั่วประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๒๕

ชื่ออุตสาหกรรมไฮโล	ที่ตั้ง	ปริมาณความจุ (เมตริกตัน)	หมายเหตุ
๑. หสจ. เค อารี อุตสาหกรรมไฮโล	อ.เมือง จ.นครราชสีมา	๓๐,๐๐๐	ไม่มีข้อมูล
๒. ตากฟ้าค้าพืชและไฮโล	อ.ตากฟ้า จ.นครสวรรค์	๓,๐๐๐	
๓. หจก. สหกิจไฮโล	อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	-	
๔. นายเลียง แซ่ตั้ง	ต.ห้วยเกตุ จ.พิจิตร	๑๕๐,๐๐๐	
๕. นายอาคม จินตยพาศิษย์	อ.ตะพานหิน จ.พิจิตร	๔๕๐	
๖. บ.กรุงเทพโปรตีนสัตว์จำกัด	อ.พระพุทธบาท จ.สระบุรี	๒๔,๐๐๐	
รวม		๒๐๘,๔๕๐	
๗. บ.คอนติเนนทัล โอเวอร์ซีส์จำกัด	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๑๖๑,๖๐๐	ไม่มีข้อมูล
๘. บ.ไทยสวัสดิ์กิจ จำกัด	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๕,๐๐๐	
๙. หจก. ส่งเสริมพืชไร่น้ำเรือ	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๑๐๘,๐๐๐	
๑๐. หจก. วิจิตรธัญญาพืชผลและไฮโล	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๑๕,๐๐๐	
๑๑. หจก. ฮะหลีพืชผล	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	-	
๑๒. บ.แหลมทอง เกษตรภัณฑ์จำกัด	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๓๖๐,๐๐๐	
๑๓. บ.ชัยประสิทธิ์พืชผลจำกัด	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๓๐,๐๐๐	
๑๔. บ.ไทยไฮโลและอุตสาหกรรมจำกัด	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๑๕,๐๐๐	
๑๕. บ.เลิศวิมลพืชผลและไฮโลจำกัด	อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา	๒๐,๐๐๐	
๑๖. บ.ไชยยงไฮโลการเกษตรจำกัด	อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา	๔,๖๘๐	
๑๗. บ.แคบปัดลอปพืชและไฮโลจำกัด	อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา	๔,๖๐๐	
รวม		๗๒๘,๘๘๐	
๑๘. บ.แหลมทองสหการจำกัด	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๖๐๐,๐๐๐	
๑๙. บ.ไทยไฮโลและอุตสาหกรรมจำกัด	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๑๕๐,๐๐๐	
๒๐. บ.กรุงเทพพืชและไฮโลจำกัด	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๓๐๐,๐๐๐	
๒๑. บ.ยูไนเต็ดไฮโลแอนด์เซอร์วิสจำกัด	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๕๐๐,๐๐๐	
๒๒. ไฮโลสหกรณ์	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๕๐๐,๐๐๐	
๒๓. นานาภัณฑ์	อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ	๒,๐๐๐	
รวม		๑,๘๕๒,๐๐๐	
รวมทั้งสิ้น		๒,๗๗๔,๘๗๐	



แน็คง : ปริมาณความจุของอุตสาหกรรมไซโลในเขตชุมชนเมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง พ.ศ. 2525

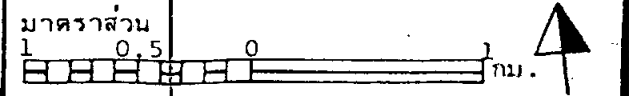
แผนที่ 33



1 มิลลิเมตร = 5,000 เมตร

ปริมาณความจุ

- สัญลักษณ์
- เขตจังหวัด
 - - - เขตเทศบาล, สาขาภิบาล
 - ที่ตั้งอำเภอ
 - ++++ ทางรถไฟ
 - แม่น้ำ บึง
 - คลองชลประทาน
 - ถนน ซอย
 - ทางกำลังก่อสร้าง



ที่มา กรมโรงงานอุตสาหกรรม

จากตารางที่ ๓๓ ซึ่งแสดงชื่อ ที่ตั้ง และความจุผลผลิตของ
 ไซโลทั่วประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๒๕ พบว่าจากจำนวนไซโลทั่วประเทศทั้งหมด ๒๓ แห่งนั้น แยก
 เป็นไซโลลักษณะ Regional Terminal Silo ซึ่งตั้งอยู่ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาถึง
 ๑๑ แห่ง และในจำนวนนี้ ๕ แห่ง ตั้งอยู่ในเขตอำเภอท่าเรือ (ดูแผนที่ ๑๔ ประกอบ) ที่เหลืออีก
 ๒ แห่งอยู่ในเขตอำเภอบางไทร ซึ่งมีปริมาณความจุรวมทั้งสิ้น ๗๒๘,๘๘๐ เมตริกตัน และเป็น
 ไซโลลักษณะ National Terminal Silo ซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำเภอพระประแดง จังหวัด
 สมุทรปราการ จำนวน ๒ แห่ง มีปริมาณความจุผลผลิตรวม ๑,๘๕๒,๐๐๐ เมตริกตัน นอกจากนี้
 เป็นไซโลลักษณะ Up-Country Silo จำนวน ๒ แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ตามหัวเมืองต่าง ๆ ซึ่งมีพื้นที่
 เพาะปลูกข้าวโพดมาก มีปริมาณความจุผลผลิตรวม ๒๐๘,๔๕๐ เมตริกตัน

ข. การขยายตัวของอุตสาหกรรมไซโลใน เขตชุมชน เมืองท่าเรือ
 และพื้นที่ต่อเนื่อง

อุตสาหกรรมไซโลได้เริ่ม เข้ามาจัดตั้งใน เขตชุมชน เมืองท่าเรือ
 แห่งแรกเมื่อประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๑๑ จำนวน ๑ โรง คือบริษัทคาลาเบรียล จำกัด (ปัจจุบัน
 เปลี่ยนเป็นบริษัทคอนติเนนตัล โอเวอร์ซีส์ จำกัด) หลังจากนั้นได้มีอุตสาหกรรมไซโลทยอยเข้า
 มาตั้งในพื้นที่มากขึ้นดังนี้ (ดูตารางที่ ๓๔)

ตารางที่ ๓๔ การจัดตั้งอุตสาหกรรมไซโลในเขตชุมชน เมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง

อุตสาหกรรมไซโล	จัดตั้ง ปี พ.ศ.
๑. บริษัทคาลาเบรียลจำกัด*	๒๕๑๑
๒. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ส.สง เสริมพืชไร่ท่าเรือ	๒๕๑๗
๓. ห้างหุ้นส่วนจำกัดหะหลี่พืชผล	๒๕๑๘
๔. บริษัทไทยสวัสดิ์กิจจำกัด	๒๕๑๙
๕. บริษัทแหลมทอง เกษตรภัณฑ์จำกัด	๒๕๒๑
๖. ห้างหุ้นส่วนจำกัดวิจิตรธัญญาและไซโล	๒๕๒๒
๗. บริษัทไทยไซโลและอุตสาหกรรมจำกัด	๒๕๒๒
๘. บริษัทชัยประสิทธิ์พืชผลจำกัด	๒๕๒๕
๙. บริษัท เลิศวณิชอบพืชและไซโลจำกัด	๒๕๒๕

ที่มา สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

* เปลี่ยนเป็นบริษัทคอนติเนนตัลโอเวอร์ซีส์จำกัด พ.ศ. ๒๕๑๓

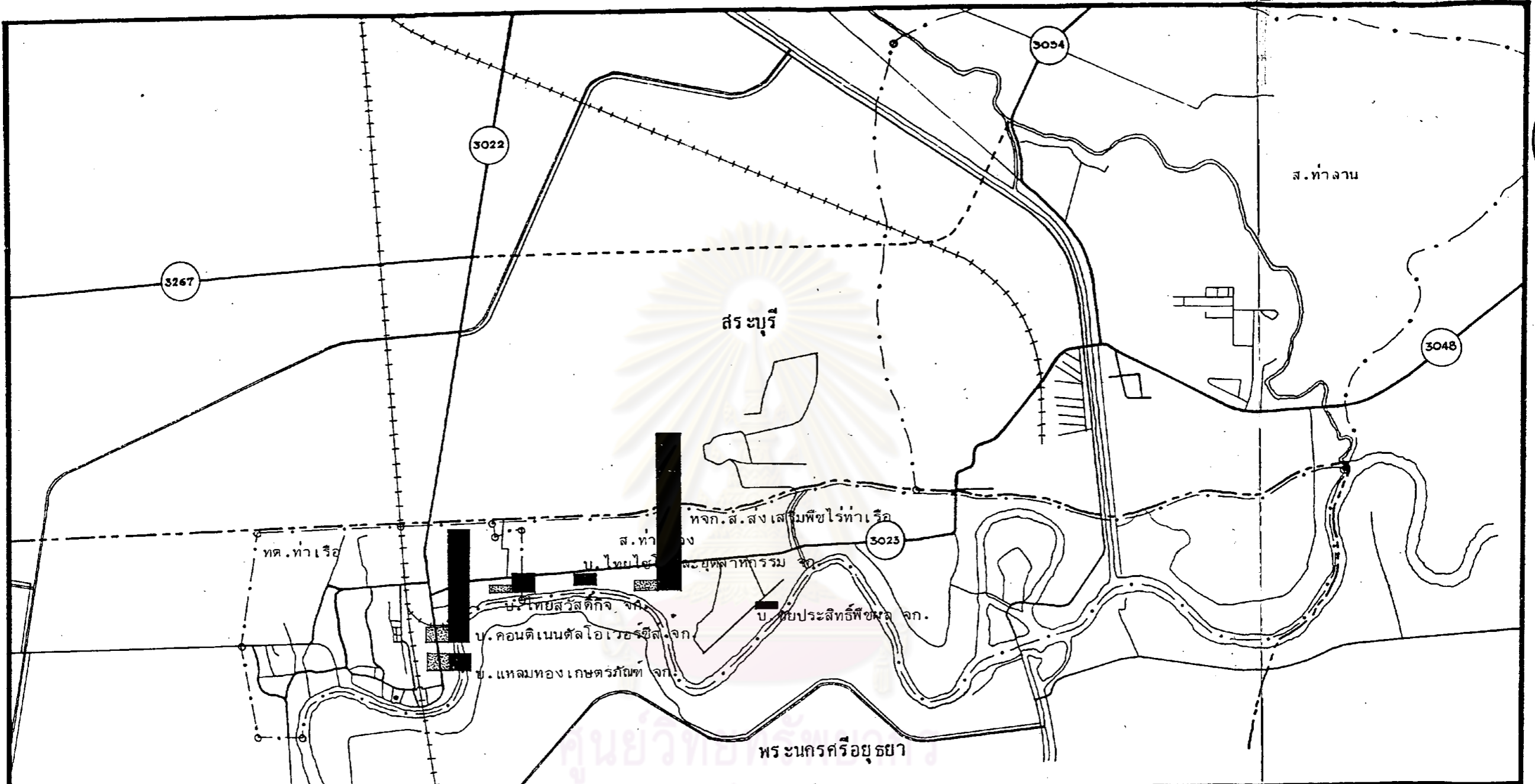
ซึ่งจะเห็นว่าตั้งแต่ปีแรกที่มีการจัดตั้งอุตสาหกรรมไฮโลขึ้นคือ

ปี พ.ศ. ๒๕๑๑ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๕ มีอุตสาหกรรมไฮโลตั้งขึ้นถึง ๔ แห่ง หรือคิดโดยเฉลี่ยประมาณทุก ๑ ปีครึ่งจะมีการจัดตั้งไฮโลขึ้น ๑ แห่ง นอกจากนี้มีการเพิ่มจำนวนของอุตสาหกรรมไฮโลในเขตชุมชนเมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่องดังกล่าวแล้ว ยังพบว่ามีการขยายกิจการในตัวเองของอุตสาหกรรมไฮโลแต่ละแห่งด้วยโดยการเพิ่มทุนจดทะเบียนมากขึ้น (ดูตารางที่ ๓๕ และแผนที่ ๓๔) ซึ่งจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโลทั้ง ๒ ประการนี้ ส่งผลให้มีการรับซื้อผลผลิตข้าวโพดและข้าวฟ่างในปริมาณที่มากขึ้น และก่อให้เกิดการจ้างงานมากขึ้นด้วย

ตารางที่ ๓๕ ปริมาณเงินทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรมไฮโลในเขตชุมชนเมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พ.ศ. ๒๕๒๕

อุตสาหกรรมไฮโล	ปริมาณเงินทุนจดทะเบียน (บาท)	
	พ.ศ. ๒๕๒๒	พ.ศ. ๒๕๒๕
๑. บริษัทคอนติ เนนตัลโอเวอร์ซีส์จำกัด	๓๒,๕๙๐,๒๕๔	๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐
๒. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ส.สง เสริมพืชไร่ท่าเรือ	๒๕,๐๐๐,๐๐๐	๓๕๐,๐๐๐,๐๐๐
๓. ห้างหุ้นส่วนจำกัดอะหลี่พืชผล	๔๕,๓๐๐,๐๐๐	๗,๐๘๐,๐๐๐
๔. บริษัทไทยสวีตตี้กิจจำกัด	๑๙,๕๐๐,๐๐๐	๔๔,๐๐๐,๐๐๐
๕. บริษัทแหลมทอง เกษตรภัณฑ์จำกัด	๓๙,๐๐๐,๐๐๐	๓๙,๐๐๐,๐๐๐
๖. ห้างหุ้นส่วนจำกัดวิจิตรธัญญาและไฮโล	-	๑๒,๒๘๐,๐๐๐
๗. บริษัทไทยไฮโลและอุตสาหกรรมจำกัด	-	๓๐,๐๐๐,๐๐๐
๘. บริษัทช่วยประสิทธิ์พืชผลจำกัด	-	๑๕,๐๐๐,๐๐๐
๙. บริษัท เลิศวณิชอบพืชและไฮโลจำกัด	-	๔๐,๘๐๐,๐๐๐
รวม	๑๖๑,๓๙๐,๒๕๔	๗๘๘,๑๖๐,๐๐๐

ที่มา สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา



แสดง : ปริมาณเงินทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรมหลักในเขตชุมชนเมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง พ.ศ. 2522 และ พ.ศ. 2525		แผนที่ 34
<p>ล้านบาท</p> <p>ปี</p> <p>ปริมาณเงินทุนจดทะเบียน</p>		สัญลักษณ์ - - - - - เขตจังหวัด - - - - - เขตเทศบาล, สุขาภิบาล • ที่ตั้งอำเภอ + + + + + ทางรถไฟ แม่น้ำ บึง คลองชลประทาน ถนน ซอย ทางกำลังก่อสร้าง
ที่มา สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา		มาตรการส่วน 1 0.5 0 กม.

เหตุผลที่ผู้ประกอบการ เข้ามาลงทุน จัดตั้งอุตสาหกรรมไฮโล

ใน เขตชุมชน เมืองท่า เรือและพื้นที่ต่อเนื่อง เพราะ^๑

- มีเส้นทางคมนาคมทางบก เข้าถึงสะดวกและหลายเส้นทาง
- อยู่ไม่ห่างไกลจากแหล่งผลิตสำคัญมากนัก เช่น จังหวัด

เพชรบูรณ์ ลพบุรี สระบุรี และนครราชสีมา เป็นต้น

- มีสภาพ เป็นค้ำน้ำมาก สามารถสร้างท่าเรือขนถ่ายสินค้า

ได้ดี

- มีแม่น้ำป่าสักไหลผ่าน สามารถใช้เป็น เส้นทางลำเลียงผล

ผลิตออกจากโรงงานได้อย่างสะดวกและประหยัด โดยใช้เวลาในการลำเลียงสินค้าเข้ากรุงเทพฯ ประมาณ ๓๖ ชั่วโมง หรือลำเลียงถึง เกาะสีชังซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกประมาณ ๕๒ ชั่วโมง ซึ่งถ้าใช้การขนส่งทางบกจากแหล่งผลิตเข้ากรุงเทพฯ โดยตรงจะทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางน้ำมาก นอกจากนี้ยังอาจเกิดปัญหาอื่น เช่น การบรรทุกเกินพิกัดน้ำหนัก และต้องติดเวลาห้ามรถบรรทุกเข้า

- การขนส่งผลผลิตจากแหล่งผลิตสำคัญ มายังอำเภوتاเรือ สามารถขนส่งได้วันละมากกว่า ๑ เที่ยว เพราะระยะทางใกล้กว่าเมื่อเปรียบเทียบกับกรุงเทพฯ
- ยังมีที่ดินว่างเปล่าสามารถเลือกทำเลที่ตั้งโรงงานได้

นอกจากนี้ในอดีตยังมีราคาที่ดินถูกซึ่งทำให้ประหยัดในการลงทุน

นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัทคอนติ เนนตัล

โอเวอร์ซีส์จำกัด เมื่อ ๑๖ มกราคม ๒๕๒๖ กล่าวว่าเหตุที่เลือกที่ตั้งอุตสาหกรรมไฮโลในพื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือเพราะ

- แรงแ้งงานหาง่าย ค่าแรงแ้งงานถูก^๒ และไม่มีปัญหา การนัด

หยุดงาน

^๑ สัมภาษณ์ ประกอบ เดชดี, อุตสาหกรรมจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, ๔ กุมภาพันธ์

๒๕๒๖

^๒ จากประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดค่าแรงขั้นต่ำ พ.ศ. ๒๕๒๕ กำหนดให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีอัตราค่าแรงขั้นต่ำ ๕๒ บาท ส่วนจังหวัดโดยรอบคือจังหวัดสระบุรี ปทุมธานี นนทบุรี ๖๑ บาท จังหวัดนครปฐมและกรุงเทพฯ ๖๔ บาท ยกเว้นจังหวัดอ่างทองและสุพรรณบุรี ๕๒ บาท เท่ากับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

- เป็นพื้นที่ที่ทางเดินสินค้าจากแหล่งผลิตสำคัญต้องผ่าน
- สามารถรับซื้อสินค้าได้ในราคาต่ำกว่าที่กรุงเทพฯ
- เป็นแหล่งรวมของอุตสาหกรรมไฮโลอยู่แล้ว พ่อค้าที่รับซื้อ

ในแหล่งผลิต และเกษตรกรคุ้นเคย นิยมนำสินค้ามาจำหน่ายในแหล่งนี้ จึงเป็นส่วนสนับสนุนให้มีการติดตามกัน เข้ามาของอุตสาหกรรมไฮโลของผู้ประกอบการรายอื่น ๆ

ค. ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโลในเขตชุมชน เมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง

ถึงแม้ว่าลักษณะของพื้นที่ชุมชน เมืองท่าเรือจะมีความเหมาะสม เชื้ออำนวยต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโลอย่างยิ่งก็ตาม แต่ก็ยังมีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัว ดังนี้^๑

- เรือสินค้าเดินทะเลมักเข้ามาเทียบท่าที่เกาะสีชังกระชั้นกัน และจำเป็นต้องรีบออกเดินทางต่อไป บางครั้งไม่สามารถรอกอยสินค้าที่ขนส่งจากไฮโลเหล่านี้ได้
- ลักษณะของแม่น้ำป่าสักในช่วงตอนมีสันดอนทำให้การขนสินค้าในฤดูแล้งไม่สะดวก บางครั้งทำให้เรือติดสันดอนไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ ต้องรอกอยจนกว่าจะเปิดระบายน้ำจากเขื่อนพระราม ๖ ที่ตำบลท่าหลวง อำเภอท่าเรือ เพื่อให้ระดับน้ำสูงขึ้น นอกจากนี้ในฤดูน้ำหลากระดับน้ำในแม่น้ำป่าสักจะสูงขึ้นมากทำให้เรือไม่สามารถลอคใต้สะพานจักรีซึ่งเป็นสะพานรถไฟที่เชื่อมทางรถไฟสายเหนือได้ ซึ่งเป็นปัญหาต่ออุตสาหกรรมไฮโลที่มีที่ตั้งอยู่เหนือสะพานนี้อย่างยิ่ง ต้องแก้ปัญหาโดยการบรรทุกลูกสินค้าที่จะส่งออกขึ้นรถยนต์เพื่อไปถ่ายลงเรือที่ท่าลงสินค้าใต้สะพานจักรี ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้น
- มีการลักขโมยสินค้าระหว่างเส้นทางรถลำเลียงจากไฮโลในอำเภอท่าเรือไปยังเรือสินค้าเดินทะเล ทำให้เกิดปัญหาสินค้าขาดน้ำหนัก
- เนื่องจากการขนส่งสินค้าจากอำเภอท่าเรือไปยังเกาะสีชังเพื่อขนถ่ายขึ้นเรือเดินทะเลต้องใช้เวลาในการเดินทางประมาณ ๓ วัน และอาจใช้เวลามากกว่านี้ถ้าต้องรอกอยจังหวะเรือเดินทะเลเข้ามารับสินค้า ดังนั้นถ้าขนส่งในฤดูฝนอาจทำให้สินค้าเสื่อมคุณภาพลงเนื่องจากมีความชื้นสูงขึ้น

^๑ สัมภาษณ์ ปรีชา งามสมบัติ ผู้จัดการบริษัทคอนติ เนนทัลโอเวอร์ซีส์จำกัด,

๑๖ มกราคม ๒๕๒๖

- เนื่องจากอุตสาหกรรมไฮโลใน เขตชุมชน เมืองท่า เรือ และพื้นที่ต่อเนื่องมีกิจกรรมหลักในการผลิต เพื่อการส่งออก เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในขั้นตอนการส่งออก ต้องปฏิบัติตามระเบียบพิธีการศุลกากร และการตรวจสอบคุณภาพสินค้าตามกฎหมาย แต่ไม่มีหน่วยงานดังกล่าวตั้งอยู่ในพื้นที่ ทำให้สิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่ายในการติดต่อตามขั้นตอนจำนวนมาก

- ในปัจจุบันราคาที่ดินถีบตัวสูงขึ้นมาก โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ชุมชนเมือง และพื้นที่ซึ่งคิดริเริ่มแม่น้ำป่าสักที่มีเส้นทางคมนาคมทางบกเข้าถึงสะดวก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การตั้งอุตสาหกรรมไฮโลทั้งสิ้น ทำให้ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายด้านการลงทุนสูงขึ้น

อย่างไรก็ตามปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวก็มิได้ทำให้บทบาทของกลุ่มอุตสาหกรรมไฮโลใน เขตชุมชน เมืองท่า เรือและพื้นที่ต่อเนื่องด้อยลงไปนัก ประกอบกับภาครัฐบาลเริ่มเข้ามาให้ความสนใจในพื้นที่โดยกระทรวงพาณิชย์ได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยศึกษา วิเคราะห์และวิจัยในหัวข้อ "โครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงระบบตลาดสินค้าเกษตร ภาคกลาง และภาคตะวันตก" ซึ่งส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัยได้ศึกษาพื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรือด้วย โดยกล่าวถึงบทบาทความสำคัญของอำเภอท่าเรือต่อพืชไร่ และได้เสนอแนะให้จัดตั้งตลาดกลางระดับภูมิภาคของพืชไร่ขึ้นที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยให้เหตุผลว่าเนื่องจากสภาพปัจจุบันของอำเภอท่าเรือมีไฮโล ค้างสินค้า และโรงงานแปรรูป เช่น โรงงานอาหารสัตว์ อยู่จำนวนมาก นอกจากนี้ได้เสนอแนะให้จัดตั้งแหล่งกลางสำหรับบริการข่าวสารการตลาดและบริการต่าง ๆ เกี่ยวกับตลาดกลาง ส่วนในทางกายภาพได้เสนอให้ปรับปรุงแม่น้ำป่าสักโดยให้ขุดลอกไม่ให้ตื้นเขิน ควรสร้างเขื่อนเพื่อกันตลิ่งพังโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านฝั่งขวาของแม่น้ำป่าสัก ควรมีการยกสะพานรถไฟให้สูงขึ้น เพื่อให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ควรมีการวางแผนการใช้ที่ดินเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชน และการขยายตัวของตลาดกลาง^๑

^๑จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยสังคม, "รายงานผลการวิเคราะห์ วิจัยเบื้องต้นของโครงการศึกษาเพื่อปรับปรุงระบบตลาดสินค้า เกษตรภาคกลางและภาคตะวันตก เล่ม ๑", หน้า ๑-๗๔.

๔.๓.๒.๔ อิทธิพลของอุตสาหกรรมไฮโลต่อชุมชน เมืองท่า เรือและพื้นที่
ต่อเนื่อง

ก. ด้านกายภาพ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๑ ซึ่งเป็นปีที่อุตสาหกรรมไฮโลเข้ามา
ตั้งในเขตชุมชน เมืองท่า เรือ เป็นแห่งแรก นับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงทางด้าน
กายภาพที่สำคัญ กล่าวคือก่อนหน้าที่กิจกรรมหลักเพียงหนึ่งเดียวของพื้นที่คือกิจกรรมด้าน เกษตร
กรรมปะปนกับอุตสาหกรรมขนาดเล็กจำนวนไม่มากนัก ส่วนกิจกรรมอื่น เช่น ด้านธุรกิจการค้า
การสาธารณสุขและสาธารณูปการ เป็นต้น จะเป็นการให้บริการในวงจำกัด ซึ่งส่วนใหญ่เป็น
การบริการแก่ประชากรภายในชุมชน เมืองเองและชุมชน เกษตรกรรมรอบนอก หลังจากนั้น เมื่อ
เกิดอุตสาหกรรมไฮโลขึ้นในพื้นที่ซึ่งนับว่าเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ทำให้กิจกรรมการใช้ที่ดิน
เปลี่ยนแปลงไปทีละน้อย ความจำเป็นในการต้องการรับบริการจากกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่
ของส่วนอุตสาหกรรมใหม่นี้เริ่มมากขึ้น จนกระทั่งในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๑๗ ถึง พ.ศ. ๒๕๒๕ นับว่า
เป็นช่วงแห่งการขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโลในพื้นที่อย่างมาก คือมีจำนวนเฉพาะอุตสาหกรรม
ไฮโล ไม่รวมถึงคลังสินค้าพืชไร่ทั่วไปซึ่งมีจำนวนมากเพิ่มขึ้นถึง ๘ แห่ง คิดโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ
ประมาณ ๑ แห่ง นับเป็นจำนวนเงินลงทุนเฉพาะของอุตสาหกรรมไฮโลที่เข้ามาในพื้นที่ในช่วง
นี้รวมกับอุตสาหกรรมไฮโลแห่งแรกที่เพิ่มทุนจดทะเบียนขึ้นเป็นจำนวนเงินรวมกันถึง ๗๕๕,๕๖๘,๗๖
บาท นอกจากนี้ยังมีการลงทุนของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ชนิดอื่นที่มีลักษณะความจำเป็นต้องใช้พื้นที่
เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมไฮโลในช่วงระยะเวลานี้อีก ๒ แห่ง คือ อุตสาหกรรมมันสำปะหลังอัดเม็ด
และอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันรำดิบ ซึ่งมีเงินลงทุนรวมกันประมาณ ๓๘,๓๐๐,๐๐๐ บาท จึงทำให้
การเปลี่ยนแปลงด้านกายภาพใน เขตชุมชนเมืองท่า เรือและพื้นที่ต่อ เนื่อง เปลี่ยนแปลงไปอย่าง
รวดเร็ว ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ปรากฏว่าในช่วงปี พ.ศ.
๒๕๒๐-๒๕๒๕ การใช้ที่ดินของกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด
เมื่อเปรียบเทียบกับกิจกรรมด้านอื่น คือ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ มีการใช้ที่ดินเพื่อเป็นย่านอุตสาหกรรม
และคลังสินค้าจำนวน ๘๒๑.๘๗ ไร่ หรือร้อยละ ๒๐.๐๒ ของการใช้ที่ดินทุกประเภท แต่ในปี
พ.ศ. ๒๕๒๕ มีการใช้ที่ดินเพื่อกิจกรรมนี้ถึง ๑,๓๖๐.๘๔ ไร่ หรือร้อยละ ๒๖.๐๔ คิดเป็นพื้นที่ที่
เพิ่มขึ้นจำนวน ๕๓๘.๙๗ ไร่หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๗.๖๑ ของพื้นที่ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ซึ่งผลที่ติดตาม

มาของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินด้านอุตสาหกรรมและคลังสินค้าดังกล่าวนี้ ทำให้การใช้ที่ดินของกิจกรรมอื่นเปลี่ยนแปลงตามไปด้วยเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม เช่น ย่านพาณิชย์กรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๒.๕๓ และย่านพักอาศัยเพิ่มขึ้น ๔.๒๓ เป็นต้น

- การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๔ เป็นต้นมาจนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ราคาที่ดินในเขตชุมชนเมืองท่าเรือมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาน้อยมาก เช่น ที่ดินบริเวณย่านศูนย์กลางการค้าและบริการของชุมชน ซึ่งเป็นบริเวณที่ดินที่มีราคาสูงที่สุด ในปี พ.ศ. ๒๕๐๔ ราคาไร่ละ ๔๐,๐๐๐ บาท เพิ่มเป็นไร่ละ ๕๐,๐๐๐ บาท ในปี พ.ศ. ๒๕๑๑ จนถึง พ.ศ. ๒๕๒๐ ก็ยังคงมีราคาที่ดินเท่าเดิมคือไร่ละ ๕๐,๐๐๐ บาท^๑ แต่ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๕ ซึ่งเป็นระยะของการขยายตัวของอุตสาหกรรมไฮโลอย่างมาก ราคาที่ดินได้ปรับตัวขึ้นมาก คือในบริเวณเดียวกันนี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ มีราคาถึงไร่ละ ๔๐๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๗๐๐ ของราคาที่ดินปี พ.ศ. ๒๕๒๐

- การเปลี่ยนแปลงด้านการคมนาคม เนื่องจากมีการขนส่งผลผลิตด้านพืชไร่เข้าสู่เขตอำเภotáเรือปีละจำนวนมาก ทำให้ปริมาณการจราจรของถนนสายต่าง ๆ ที่เข้าสู่พื้นที่สูง ประกอบกับเพื่อให้การขนส่งผลผลิตจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือตอนล่างสามารถเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวกยิ่งขึ้น ไม่ต้องอ้อมเข้าสู่อำเภอพระพุทธบาทก่อนหรือต้องผ่านเข้าบริเวณบริษัทในเครือซีเมนต์ไทย จึงได้ก่อสร้างทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๒๖๗ ต่อจากเส้นทางเดิม จากจุดบรรจบทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๒๒ (พระพุทธบาท-ท่าเรือ) ซึ่งห่างจากอำเภotáเรือประมาณ ๓ กิโลเมตร ไปเชื่อมต่อกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๓๔ (หน้าพระลาน-บ้านครัว) เป็นระยะทางประมาณ ๔.๕ กิโลเมตร จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๒๗^๒ ทางหลวงจังหวัดหมายเลข ๓๐๓๔ นี้จะไปเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (พหลโยธิน) ที่หน้าพระลานใกล้กับจุดเชื่อมของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑ (หล่มสัก-พุกเต็ก) ซึ่งมีถนนเชื่อมต่อไปสู่จังหวัดเลยและจังหวัดใกล้เคียงอื่น ๆ ได้

นอกจากนี้กระทรวงมหาดไทย โดยกรมโยธาธิการได้ก่อสร้างสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดความกว้างของผิวการจราจร ๘ เมตร ยาว ๑๔๐ เมตร

^๑ ข้อมูลจากสำนักงานที่ดินอำเภotáเรือ

^๒ กองวางแผนและโครงการ กรมทางหลวง

ทางเดินเท้า ๒ ข้างกว้างข้างละ ๑.๗๐ เมตร สามารถรับน้ำหนักได้ ๒๑ ตัน ข้ามแม่น้ำป่าสัก ป่าสักบริเวณใกล้ที่ว่าการอำเภอท่าเรือ เชื่อมระหว่างถนนเทศบาล ๑ ในเขตเทศบาลตำบล ท่าเรือ กับทางหลวงชนบทสายท่าเรือ-สามไถ-นครหลวง ในเขตตำบลท่าเจ้าสนุก ทำให้การคมนาคมติดต่อระหว่างพื้นที่ทั้ง ๒ ฝ่าย ซึ่งในอดีตถูกตัดขาดโดยแม่น้ำป่าสัก ติดต่อกันได้อย่างสะดวกจึงสามารถขยายพื้นที่อุตสาหกรรมไปยังฝั่งขวาของแม่น้ำป่าสักได้ นอกจากนี้ทำให้การเดินทางจากอำเภอท่าเรือไปยังตัวจังหวัดมีระยะทางสั้นขึ้นถึงประมาณ ๓๐ กิโลเมตร กำหนดแล้วเสร็จ และเปิดให้ใช้ได้ในปี พ.ศ. ๒๕๒๔

ข. ด้าน เศรษฐกิจ

จากการที่มีอุตสาหกรรมไฮโลเข้ามาในพื้นที่ทำให้เกิดบบาทและลักษณะทางด้านเศรษฐกิจของชุมชนเมืองท่าเรือ เปลี่ยนไปจากเดิม กล่าวคือ ก่อนที่จะมีอุตสาหกรรมไฮโลเข้ามาในพื้นที่นั้น บบาทของชุมชนเมืองท่าเรือ เป็นเพียงชุมชนที่มีหน้าที่ให้บริการสินค้าและการบริการที่จำเป็นต่อการดำรงชีพปกติของประชากรในพื้นที่เกษตรกรรมโดยรอบเท่านั้น การประกอบธุรกิจการค้าค่อนข้างเงียบเหงาขบเซา เพราะประชาชนที่มาใช้บริการส่วนใหญ่มีอาชีพทางด้านเกษตรกรรมฐานะค่อนข้างยากจน จึงทำให้มีอำนาจการซื้อต่ำ^๑ จนกระทั่งอุตสาหกรรมไฮโลเข้ามาในพื้นที่ทำให้สภาพทางเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไป คือ

- มีการจ้างแรงงานในส่วนอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น ประชาชนในพื้นที่ซึ่งส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรมสามารถเข้ามารับจ้างใช้แรงงานในส่วนอุตสาหกรรมได้โดยใช้เวลารว่างจากงานในไร่นา และทำให้ภาวะการว่างงานแอบแฝงในส่วนเกษตรกรรมลดลง โดยเฉพาะในช่วงฤดูการผลิตหรือช่วงที่โรงงานเปิดรับซื้อพืชไร่ คือตั้งแต่ประมาณเดือนกรกฎาคม ถึงเดือนมีนาคม รวมระยะเวลาประมาณ ๘ เดือน ซึ่งในช่วงนี้จะมี การจ้างแรงงานชั่วคราวถึงประมาณโรงงานละ ๓๐๐-๕๐๐ คนต่อวัน เมื่อรายได้ของประชาชนดีขึ้นจึงทำให้อำนาจการรับซื้อของประชาชนส่วนใหญ่ดีขึ้น ซึ่งแรงงานในส่วนนี้มักเข้ามารับจ้างเป็นกรรมกรในส่วนอุตสาหกรรม ทั้งชายและหญิงโดยโรงงานจะจ้างให้ทำงานเฉพาะในส่วนของสินค้าที่บรรจุกระสอบ (Bag) เท่านั้น ส่วนสินค้าแบบเทกอง (Balk) จะใช้เครื่องจักรในการลำเลียง

^๑สัมภาษณ์ เจ้าของร้านขายของชำในตลาดท่าเรือ, ๑๖ มกราคม ๒๕๒๖.

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๕ อุตสาหกรรมไซโลในเขตอำเภอท่าเรือ ได้กำหนดค่าแรงการทำงานเป็นรายกระสอบ ขนาดกระสอบละ ๑๐๐ กิโลกรัม ดังนี้^๑

บรรจุกระสอบ เย็บ และแบกเข้ากอง ลูกละ ๑.๘๕ บาท	
บรรจุกระสอบ เย็บ และแบกลงเรือ ลูกละ ๑.๙๐ บาท	
แบกจากกองลงเรือ	ลูกละ ๑.๔๐ บาท
แบกขึ้น-ลง รถบรรทุก ๑๐ ล้อ	ลูกละ ๐.๙๐ บาท
แบกขึ้น-ลง รถไฟ	ลูกละ ๐.๙๕ บาท

ในแต่ละวันกรรมกรสามารถมีรายได้จากการทำงานในสวน อุตสาหกรรมเฉลี่ยประมาณคนละ ๑๒๐ บาท ซึ่งในบางโรงงานยังมีสวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลเนื่องจากการเจ็บป่วยจากการทำงานให้แก่กรรมกรเหล่านี้ด้วย นอกจากนี้ทุกโรงงานยังมีการจ้างแรงงานประจำเช่น ตำแหน่งช่าง เสมียนพนักงาน ยามรักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหาร เป็นต้น โดยมีจำนวนการจ้างประมาณโรงงานละ ๒๐-๕๐ คน

- ในช่วงฤดูการผลิตจะมีรถยนต์บรรทุกขนส่งสินค้าเข้ามาในพื้นที่ รวมทั้งมีเรือมาอรับสินค้าออกจำนวนมาก โดยเฉลี่ยมีรถยนต์บรรทุกขนาด ๑๐ ล้อเข้ามาถึงประมาณวันละ ๓๖๕ คัน ซึ่งรถยนต์บรรทุกเหล่านี้ต้องจอดรอคิวการเข้าขนถ่ายสินค้าในโรงงาน แรงงานที่ติดเข้ามากับรถบรรทุกหรือเรือบรรทุกเหล่านี้จำนวนวันละประมาณ ๑,๐๐๐ คนเศษ จำเป็นต้องใช้บริการด้านการค้าและบริการของชุมชนเมืองท่าเรือ โดยเฉพาะอาหารและสิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็น ทำให้ธุรกิจด้านนี้ของชุมชนมีสภาพคล่องมากขึ้น

- เนื่องจากธุรกิจของอุตสาหกรรมไซโลมีปริมาณเงินทุนหมุนเวียนสูง โดยมีมูลค่าของพืชผลที่เข้ามาในชุมชนเมืองท่าเรือประมาณปีละ ๖๐๐-๑,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้นจึงมีสถาบันการเงินต่าง ๆ สนใจขยายกิจการสาขาเข้ามาให้บริการในพื้นที่จำนวนมากคือ ปัจจุบันมีธนาคารในเขตชุมชนเมืองท่าเรือจำนวน ๖ แห่ง โดยเป็นธนาคารพาณิชย์ ๔ แห่ง ได้แก่ ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด ธนาคารกรุงไทย จำกัด และธนาคารกรุงเทพ จำกัด ส่วนอีก ๒ แห่ง ได้แก่ ธนาคารออมสิน ซึ่งก็ประกอบกิจการเช่นเดียวกับ

ธนาคารพาณิชย์โดยทั่วไป และธนาคารเกษตรและสหกรณ์การเกษตร หน่วยอำเภอท่าเรือ

ค. ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

จากการที่อุตสาหกรรมไซโลได้ขยายเข้ามาในเขตชุมชน เมืองท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ดังกล่าวดังต่อไปนี้

- ภาวะอากาศ เป็นพิษ เนื่องจากที่ตั้งของอุตสาหกรรมไซโลหลายแห่งตั้งอยู่ติดกับย่านพาณิชยกรรม และย่านพักอาศัย ประกอบกับขั้นตอนการผลิตของอุตสาหกรรมไซโลจำเป็นต้องเป่าและดูดอากาศ เพื่อลดความชื้นและอุณหภูมิใน เมล็ดพืช ดังนั้นจึงทำให้ฝุ่นละอองจากเมล็ดพืชฟุ้งกระจายเข้าไปในย่านการพาณิชยกรรม และย่านพักอาศัยจำนวนมาก โดยเฉพาะประมาณ ๖-๘ เดือนในช่วงฤดูการผลิต ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะด้านอากาศเป็นพิษแก่พื้นที่ชุมชนเมืองท่าเรืออย่างยิ่ง นอกจากนี้ยังมีปัญหาอากาศเป็นพิษเนื่องจากฝุ่นละอองจากพื้นถนนที่บางช่วงตอนมีผิวการจราจรเป็นลูกรัง และไอเสียจากการที่มีรถบรรทุกวิ่งเข้ามาในพื้นที่จำนวนมากอีกด้วย

- ภาวะเสียง เป็นพิษ จากการที่ขั้นตอนของอุตสาหกรรมไซโลต้องลดความชื้นและอุณหภูมิใน เมล็ดพืชโดยเป่าและดูดอากาศดังกล่าวแล้ว จึงทำให้เกิดเสียงดังจากพัดลมซึ่งมีจำนวนมาก ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญโดยเฉพาะผู้ที่พักอาศัยละแวกใกล้เคียงกับที่ตั้งโรงงาน

- ด้านความสงบเรียบร้อย จากการสั่ง เเกตุและสัมภาษณ์ตามร้านจำหน่ายสินค้าและร้านอาหารต่าง ๆ ในตลาดท่าเรือพบว่าสินค้าประเภทหนึ่งที่จำหน่ายได้จำนวนมากขึ้นโดยเฉพาะในช่วงฤดูการผลิต คือ สุราและของมีเมาอื่น ๆ โดยจำหน่ายให้ทั้งประชาชนในพื้นที่และผู้ที่มาจากต่างจังหวัดซึ่ง เข้ามาอยู่ในพื้นที่ทั้งประเภทเข้ามาอยู่อาศัยระยะสั้นแบบเข้ามา เย็นกลับและแบบเข้ามาอยู่ระยะยาวตลอดช่วงฤดูการผลิต จึงก่อให้เกิดปัญหาด้านการทะเลาะวิวาท การทำร้ายร่างกายและเกิดอาชญากรรมสูง ดังสถิติของสถานีตำรวจอรอท่าเรือท่าเรือดังนี้ (ดูตารางที่ ๓๖)

ตารางที่ ๓๖ คดีอุกฉกรรจ์ และคดีอาญาต่าง ๆ ในเขตอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๒

ประเภท	พ.ศ. ๒๕๑๙				พ.ศ. ๒๕๒๐				พ.ศ. ๒๕๒๑				พ.ศ. ๒๕๒๒				หมายเหตุ	
	เหตุเกิด		จับได้		เหตุเกิด		จับได้		เหตุเกิด		จับได้		เหตุเกิด		จับได้			
	ราย	คน	ราย	คน	ราย	คน	ราย	คน	ราย	คน	ราย	คน	ราย	คน	ราย	คน		
คดีอุกฉกรรจ์																		
๑. ฆ่าคนตาย	๗	๙	๖	๗	๗	๑๗	๑๖	๑๕	๗	๙	๕	๕	๖	๑๓	๔	๕	๕	สถิติ พ.ศ. ๒๕๒๒
๒. ปล้นทรัพย์	๕	๑๖	๔	๑๑	๑	๕	๑	๕	๒	๙	๑	๑	-	-	-	-	-	บันทึกถึงเพียง
๓. ชิงทรัพย์	๑	๒	-	-	-	-	-	-	๒	๒	-	-	๑	๒	-	-	-	๒๕ กรกฎาคม ๒๕๒๒
๔. วางเพลิง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
คดีอาญาต่าง ๆ	๒๐๔	๓๐๔	๑๘๓	๒๗๗	๑๖๕	๒๔๗	๑๓๕	๒๑๗	๑๕๙	๒๕๓	๑๓๖	๒๒๙	๗๗	๑๑๗	๖๕	๙๖		
ยาเสพติด	๗	๙	๗	๙	๔	๗	๔	๗	๕	๑๐	๕	๑๐	๑	๑	๑	๑		
รวม	๒๒๔	๓๓๙	๒๐๐	๓๐๔	๑๗๗	๒๗๖	๑๕๖	๒๔๔	๑๗๕	๒๘๑	๑๕๖	๒๔๔	๘๕	๑๓๓	๗๐	๑๐๒		

ที่มา สถานีตำรวจภูธรอำเภอท่าเรือ