

รูปแบบการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางน้ำ

การศึกษารูปแบบการใช้ที่ดินที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางน้ำหรือ กิจกรรมท่าเรือบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกได้ดังนี้

5.1 พัฒนาการของกิจการท่าเรือ

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ มหาอำนาจตะวันตกมุ่งแสวงหาอาณานิคมในทวีปเอเชีย ประเทศไทยก็ได้ถูกคุกคามจากการแผ่ขยายลัทธิจักรวรรดินิยมตะวันตกด้วย เป็นผลให้ไทยต้องดำเนินนโยบายผ่อนปรนต่อประเทศมหาอำนาจตะวันตก ทั้งนี้โดยมีจุดประสงค์สำคัญคือเพื่อธำรงรักษาไว้ซึ่งเอกราชของประเทศ การยอมเจรจาเพื่อตกลงทำสนธิสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้า (Treaty of Friendship and Commerce) หรือสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษใน พ.ศ.2398 เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินนโยบายผ่อนปรนเบื้องต้นของไทย

สนธิสัญญาทางไมตรีและการค้าฉบับนี้ ได้กลายเป็นต้นแบบในการทำสนธิสัญญากับประเทศอื่นๆ ในเวลาต่อมา แม้ว่าผลของสนธิสัญญาจะทำให้ไทยต้องเสียผลประโยชน์ทางการค้าและเอกราชทางการศาลให้กับชาวต่างชาติและคนในบังคับของประเทศเหล่านั้น แต่ในอีกด้านหนึ่งได้ส่งผลสำคัญต่อเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของไทย กล่าวคือ ระบบเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนจากการผลิตเพื่อใช้พอล้างตนเองเป็นการผลิตเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ และเป็นการยกเลิกระบบผูกขาดสินค้ามาเป็นระบบการค้าแบบเสรี ซึ่งเงินตราเป็นตัวกำหนดสำคัญในการซื้อขาย

การขยายตัวทางการค้า ทำให้ต้องมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ความต้องการแรงงานและการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต ส่งผลให้มีการลดหย่อนการเกณฑ์แรงงานจากรัฐ จนกระทั่งถึงการยกเลิกระบบไพร่และทาสในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นเสมือนการปลดปล่อยแรงงานกลุ่มใหญ่เข้าสู่ระบบการผลิตตามโครงสร้างเศรษฐกิจแบบตลาด นอกจากนี้ความต้องการข้าวของตลาดโลก ทำให้ประเทศไทยต้องเพิ่มผลผลิตโดยการส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การเพาะปลูก มีการขุดคลองขึ้นเป็นจำนวนมาก เพื่อประโยชน์ในด้านการขยายพื้นที่เพาะปลูก การคมนาคมขนส่ง

และการขยายตัวของเมือง นอกจากการขยายตัวทางการเกษตรแล้ว ในยุคสมัยนี้ยังเกิดการลงทุนทางอุตสาหกรรมและการค้าขาย ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นนายทุนชาวตะวันตก นายทุนขุนนาง และนายทุนจีน เช่น การผลิตไม้สัก การทำเหมืองแร่ อุตสาหกรรมโรงเลื่อย โรงสีข้าว อูรีเออ และคลังสินค้า เป็นต้น การค้ากับต่างประเทศทำให้เกิดการค้าภายในและการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเป็นลูกโซ่ เกิดศูนย์กลางการค้าในส่วนต่างๆ ของประเทศ โดยเฉพาะกรุงเทพฯ กลายเป็นแหล่งรวบรวมผลผลิตเพื่อส่งออกและเป็นตลาดสินค้าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ความคึกคักทางการค้า จะเห็นได้จากจำนวนเรือสินค้าที่เข้ามาติดต่อทำการค้าของพ่อค้านายทุนชาวต่างชาติที่เพิ่มขึ้น ดังปรากฏในหนังสือพิมพ์บางกอกกาเลนเดอร์ประจำปี 2410 ว่า ในปีนั้นมีเรือสินค้าของรัฐบาลไทยขึ้นทะเบียนไว้ที่กรมเจ้าท่าถึง 101 ลำ และต่อมาเพิ่มขึ้นอีกเกือบ 130 ลำ และด้วยสาระสำคัญในสนธิสัญญาเกี่ยวกับสิทธิสภาพนอกอาณาเขตเป็นสิ่งจูงใจให้ชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะชาวตะวันตกเข้ามาตั้งถิ่นฐานและค้าขายในเมืองไทยมากยิ่งขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่รัฐบาลจัดให้อยู่ทางด้านใต้ของเมืองตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านตะวันออกในเขตสัมพันธวงศ์ บางรัก และยานนาวา ในปัจจุบัน พื้นที่ดังกล่าวจึงเต็มไปด้วยบริษัท ห้างร้าน รวมทั้งกิจการท่าเรือและคลังสินค้าเป็นจำนวนมาก

กิจการท่าเรือในกรุงเทพฯ ได้เริ่มเปิดดำเนินการมาเป็นเวลานาน ในรูปของธุรกิจการค้าข้าวและโรงสี โดยเริ่มต้นจากนายทุนตะวันตก ความต้องการข้าวจากไทยทำให้ชาวตะวันตกนำเครื่องจักรไอน้ำเข้ามาใช้ในการสีข้าว เพื่อให้ได้ข้าวในปริมาณมาก โรงสีข้าวด้วยเครื่องจักรเป็นโรงสีไฟของบริษัทอาระกัน ซึ่งจัดตั้งขึ้นใน พ.ศ.2401 โรงสีของชาวตะวันตกได้เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ได้แก่ โรงสีไฟของบริษัทฮอดแมน ใน พ.ศ.2403 โรงสีไฟของบริษัทอาร์.เอส.สก๊อต ใน พ.ศ.2408 นอกจากนี้ยังมีโรงสีไฟของบริษัทเอ.มาควัลด์ (ไทยเรียกมากัว หรือมากวล) ตั้งอยู่เหนือปากคลองผดุงกรุงเกษม โรงสีไฟโมเดลโรซมิล และโรงสีไฟของบริษัทบางกอกโรซมิล ใน พ.ศ.2410 การขยายตัวของโรงสีของชาวตะวันตก ก็เริ่มหยุดลง ชาวจีนเริ่มเข้ามามีบทบาทในกิจการโรงสี นับแต่ พ.ศ.2413 โดยสั่งซื้อเครื่องจักรจากอังกฤษเข้ามาใช้บ้าง ใน พ.ศ.2420 บทบาทของชาวตะวันตกในกิจการโรงสีเริ่มลดลง โรงสีที่สำคัญของชาวตะวันตกหลายแห่ง ชาวจีนได้เข้าไปดำเนินงานแทน

ใน พ.ศ.2441 พ่อค้าที่มาจากเจ้าภีษฐานายอกร มีบทบาทในธุรกิจข้าวร้อยละ 27.40 ส่วนพ่อค้าที่มาจากการสะสมทุนอย่างอิสระมีบทบาทในธุรกิจร้อยละ 29.92 ซึ่งบทบาทของทั้งสองกลุ่มในธุรกิจข้าวนี้ไม่แตกต่างกัน นอกจากนี้ยังพบว่า ทั้งสองกลุ่มยังเกี่ยวข้องเป็นเครือญาติโดยการแต่งงานกันด้วย ดังนั้นการทำธุรกิจจึงเป็นการเกี่ยวพันกัน ดังตัวอย่างเช่น ตระกูลพิศาลบุตรกับกลุ่มมาหัวและเฮียบหยู นอกจากนี้ในปีเดียวกันนี้ยังพบว่า สมาชิกกงสีโรงสีกลไฟ (สมาคมโรงสี) ในกรุงเทพฯ มีจำนวนโรงสี 24 โรง จากเจ้าของ 17 ราย โดยจำนวนโรงสีที่มีทั้งหมดใน

ขณะนั้น 41 โรง สมาชิกของกงสีเป็นเจ้าของโรงสีขนาดใหญ่ ดังนั้น กงสีโรงสีกลไฟแห่งนี้ จึงมีบทบาทในการควบคุมธุรกิจข้าวของไทยในขณะนั้น ดังปรากฏในตารางที่ 5.1 นอกจากนี้โรงสีทั้งหมด 41 โรง มีกำลังผลิตข้าวกล้องในหนึ่งวันได้ 75,000 หาบ ข้าวขาวได้ 31,400 หาบ รวมผลิตข้าวได้ทั้งหมด 106,400 หาบ และโรงสีที่เป็นสมาชิกกงสีโรงสีกลไฟกรุงเทพฯ 24 โรง ผลิตข้าวได้ 77,200 หาบต่อวัน คิดเป็นการผลิตข้าวได้ประมาณร้อยละ 72 โรงสีที่เป็นสมาชิกเหล่านี้ ส่วนใหญ่เป็นโรงสีขนาดใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา เจ้าของโรงสีบางคนยังมีกิจการโรงสีที่ไม่นำเข้ามาเป็นสมาชิกกงสีแห่งนี้อีก เช่น พระพิศาลศุภผล มีโรงสีวงหนองและวงหลิ และเจ้าสัวมาหัว มีโรงสีวงเสงหวดอีกแห่งหนึ่ง การที่โรงสีใหญ่รวมตัวกันเช่นนี้ คงมาจากการเห็นความจำเป็นที่จะต้องมืองค์กรพิทักษ์ปกป้องผลประโยชน์ทางการค้าของกลุ่มตน

โรงสีของชาวจีนที่เก่าแก่ที่สุดในประเทศไทยได้แก่ โรงสีของตระกูลพิศาลบุตร นอกจากนี้ฮวยจุงไฉ่ หรือ “โรงเรือกลไฟ” ถือเป็นท่าเรือที่เก่าแก่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งธนบุรี อยู่ติดกับวัดทองธรรมชาติ สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ตระกูลพิศาลบุตรเป็นตระกูลเจ้าภาชีนายอากร พระยาพิศาลศุภผล (ชื่น) ได้เดินทางเข้ามาสยามในรัชกาลที่ 3 และได้ดำเนินกิจการเรือสำเภาเพื่อทำการค้าระหว่างกรุงเทพฯ และชวเตา ในรัชกาลที่ 4 สินค้าหลักที่ส่งจากประเทศจีนมาขายคือ เงินแท่ง โดยนำมาขายให้พระคลังมหาสมบัติเพื่อทำเป็นเงินเหรียญกษาปณ์ เจ้าสัวชื่นผู้นี้ได้บุกเบิกการเดินทางเรือกลไฟในเมืองไทยด้วย ก.ศ.ร.กุหลาบ ได้เขียนเกี่ยวกับเรื่องนี้ในบทความ “ต้นเหตุกำปั่นกลไฟเมล” หนังสือสยามประเภทเล่ม 2 ว่า เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม รัตนโกสินทร์ศก 80 (พ.ศ.2404) เป็นวันแรกที่เรือกำปั่นกลไฟเมลลำแรกของไทยออกเดินทางไปยังเมืองฮ่องกง ชื่อเรือไฟเอท เคนนิ่ง เป็นเรือเหล็กที่ศิระจะเป็นรูปตุ๊กตาฝรั่ง เจ้าของเรือลำนี้ชื่อ “พระยาพิศาลศุภผล” (เจ้าสัวชื่น) นอกจากนี้ยังเป็นเจ้าของห้างส่งเครื่องลายครามซึ่งนิยมเล่นกันมากในสมัยนั้น โดยใช้ชื่อยี่ห้อว่า “ไปจุลิกี้” หมายถึง เครื่องหมายราวกับแก้วอันวิเศษ ห้างแห่งนี้เป็นห้างที่ส่งเครื่องลายครามหนึ่งในสี่ห้างของสมัยนั้น ต่อมาบุตรชายชื่อพระยาพิศาลผลพานิช (สื่อหรือจีนสื่อ) ได้รับตำแหน่งเป็นเจ้าภาชี และดำเนินธุรกิจของตระกูลสืบต่อกันมา บิดา บุตรของท่านต่อมาคือ พระพิศาลผลพานิช (เลียนหรือฉาย) รัชการกรมท่าซ้าย ในปี พ.ศ.2417 ตระกูลพิศาลบุตร ได้ยุติการเดินทางเรือสำเภาเนื่องจากเรือสำเภาลำสุดท้ายชื่อ บ้วนเฮง ได้อัปปางกลางทะเล จึงเปลี่ยนมาเดินเรือกลไฟ เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับต่างประเทศ เพื่อบรรทุกข้าวเป็นสินค้าออก หรือ “บ้วนเฮง” นี้ยังเป็นเรือสำเภาลำสุดท้ายของไทย ดังนั้นการยุติการเดินทางเรือสำเภาของตระกูลพิศาลบุตรยังหมายถึงการยุติการเดินทางเรือสำเภาของสังคมไทยด้วย

เรื่องราวเกี่ยวกับโรงสีตระกูลพิศาลบุตร ที่ปรากฏในหนังสือ Twentieth Century Impressions of Siam มีความว่า โรงสีของตระกูลพิศาลบุตรชื่อกอยองหลี ซึ่งรู้จักในหมู่ชาวยุโรป

ตารางที่ 5.1 รายชื่อสมาชิกของกงสีโรงสีกลไฟในกรุงเทพฯ และกำลังการผลิตข้าวพ.ศ.2441

ชื่อบริษัท	ชื่อโรงสี	กำลังการผลิตข้าว 1 วัน/หาบ		รวม
		ข้าวกล้อง	ข้าวขาว	
1.มากวัลค์กัมปนี	มากวัลค์กัมปนี	2,500	1,500	4000
2.วินด์เซอร์กัมปนี	วินด์เซอร์กัมปนี	2,500	1,500	4000
3.บอร์เนียวกัมปนี	บอร์เนียวกัมปนี	-	-	-
4.อาระกันกัมปนี	อาระกันกัมปนี	2,500	-	2500
5.มาห้วกัมปนี	ง่วนฮองเสง	2,500	1,200	
	ง่วนฮัวเสง	3,000	-	
	ง่วนติดหลี	2,000	1,000	9700
6.เล่าบันแสง	เล่าบันแสง (1)	2,500	1,200	3700
	เล่าบันแสง (2)	-	-	-
7.ตันฮวงหลี	บางกอกโรซมิล	2,000	1,000	
	ลงเฮงหลี	3,000	2,000	8000
8.พระพิบูลย์พัฒนาการ	เชียงกี้จ่าง	2,500	2,000	
	เคียงลี่จ่าง	2,500	-	7000
9.พระพิศาลศุภผล	ง่วนเสง	3,000	2,000	5000
10.เจ้าสัวลวน	ไฮ้อ้ว	1,500	600	2100
11.พระบริบูรณ์โภชการ	ลีติดหงวน	2,500	2,000	4500
12.พระยาอนุกุลกิจฯ	กิมแจ่งกัมปนี	3,000	2,000	5000
13.ตันตองเปียน	ลีฮงล้ง	1,500	600	2100
14.พระภักดีภัทรากร	ง่วนยูไถ่	2,500	1,500	4000
15.เฮียบหญู	กวงฮักเสง (1)	1,500	-	
	กวงฮักเสง (2)	2,500	1,200	5200
16.อากรเต็ง	กิมเซ่งลี่	2,500	1,200	3700
17.หลีฮัวเฮง (ลี่ไทฮัว)	ฮั้งเฮงเสง	2,500	1,200	
	เฮียเฮงจ่าง	2,000	1,000	6700
รวม				77200

ว่า “ไปจีนสื่อ” โรงสีของตระกูลนี้จัดอยู่ในกลุ่มโรงสีที่มีชื่อเสียงที่สุดของกรุงเทพฯ ช่วงเวลานั้น ตระกูลนี้ดำเนินกิจการโรงสีทั้งหมด 3 โรงด้วยกัน โรงสีโรงแรกตั้งมาได้ประมาณ 34 ปี โรงสีที่สอง ได้ดำเนินการมาแล้วมากกว่า 28 ปี และโรงสีที่สามได้ตั้งมาได้ประมาณ 20 ปี นับตั้งแต่โรงสีเหล่านี้ ก่อตั้งมาก็ได้รับการดูแลจากผู้เชี่ยวชาญอย่างดี และในระยะไม่นานมานี้ก็ได้ปรับปรุงเครื่องจักรสี ข้าว โดยช่างชาวสก๊อต โรงสีทั้งสามโรงตั้งอยู่ในบริเวณที่ติดเย็บมริมฝั่งแม่น้ำ มีท่าเรือขนาดใหญ่ที่เพียงพอสำหรับเก็บข้าวและให้เรือของโรงสีทั้งสามโรงจอดได้ในเวลาเดียวกัน โรงสีจะสีข้าวทั้ง กลางวันและกลางคืน โดยประมาณว่าวันหนึ่งๆ จะสีข้าวได้ 2,600 กระสอบ บริษัทได้ผลิตข้าว พิเศษตราหมายเลข 2 ซึ่งข้าวชนิดนี้จะได้รับการดูแลในการผลิตอย่างยิ่ง ความต้องการของผู้ซื้อ ชาวสิงคโปร์จะให้ความสนใจในเรื่องนี้

โรงสีเหล่านี้ถูกจัดตั้งโดยพระยาพิศาลฯ หรือไปจีนสื่อ ภายหลังจากที่เสียชีวิตแล้วกิจการตก เป็นของบุตร คือไปลีฉาย เข้าดำเนินกิจการโรงสีโดยประสบความสำเร็จอย่างมาก ไปลีฉายได้รับ ตำแหน่งเป็นพระพิศาลฯ ภายหลังจากเขาตายแล้ว ภรรยาคือคุณหญิงเนื่องเป็นผู้ได้รับมรดกแล้ว ได้ยกการดูแลโรงสีให้บุตร ตระกูลนี้นับว่าดำเนินธุรกิจโรงสีเก่าแก่ที่สุดในกรุงเทพฯ โดยไม่นับ บริษัทของยุโรป จนกระทั่งในช่วงเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินใน พ.ศ.2450 ต่อเนื่องถึงสงครามโลก ครั้งที่ 1 ธุรกิจโรงสีของตระกูลพิศาลบุตรก็ต้องปิดกิจการลง ส่วนท่าเรือฮวยจุงไฉ่ ก็ได้ให้บรรดา พ่อค้าชาวจีนที่ค้าขายอยู่ในบริเวณท่าเรือแห่งนี้ เช่าตึกและอาคารก่ออิฐทรงจันทน์รูปเกือกม้า เพื่อให้ เป็นสำนักงานการค้า ต่อมาห้างหวังหลีได้ขอเช่าที่ดินบริเวณนี้ เพื่อใช้เป็นโกดังและท่าเรือหวังหลี จนกระทั่งในปี พ.ศ.2462 ก็ได้ซื้อท่าเรือนี้มาเป็นของตระกูลจากคุณหญิงเนื่อง พิศาลบุตร

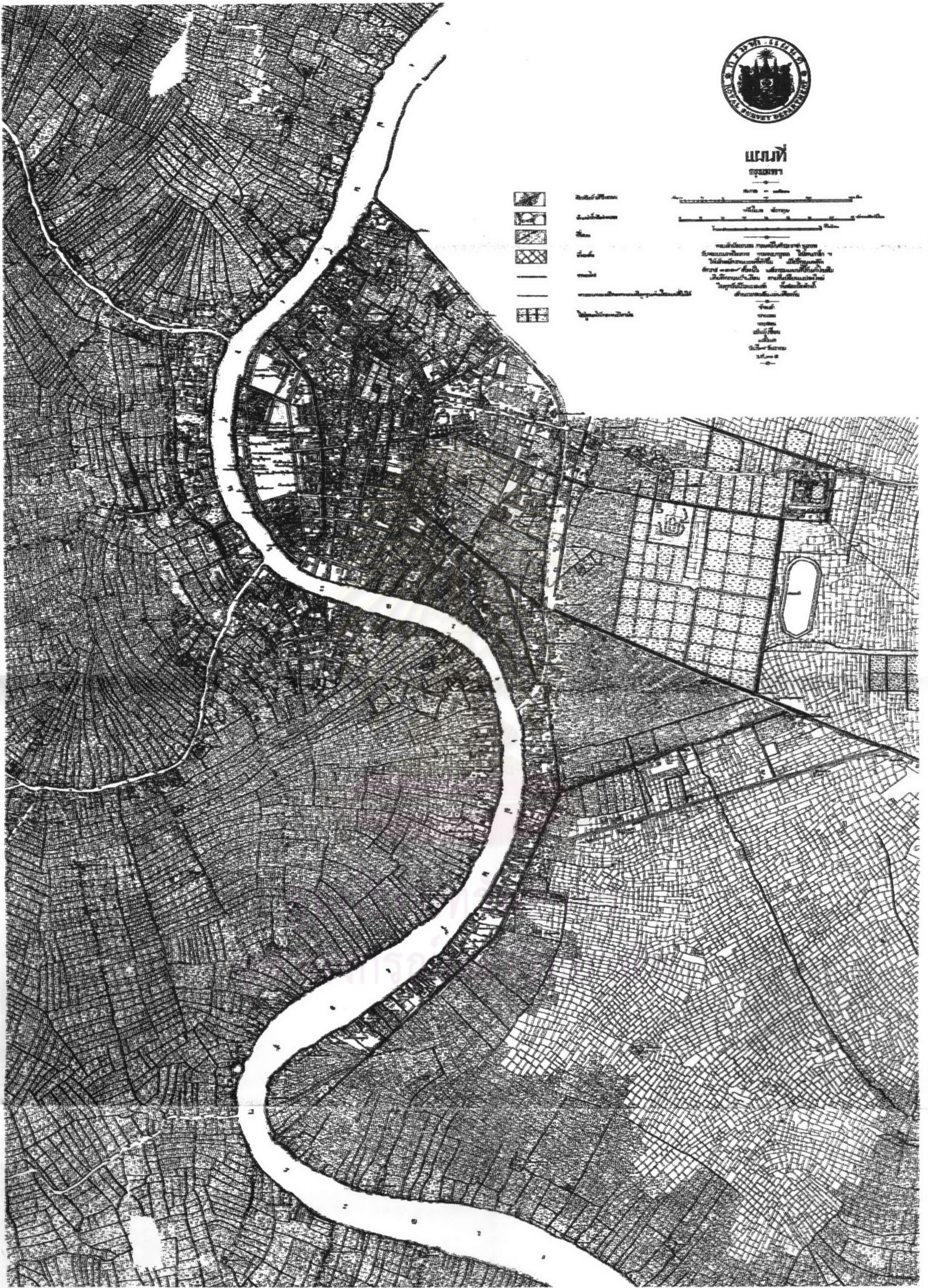
ตระกูลหวังหลีได้ดำเนินกิจการค้าข้าว โดยมีโรงสีข้าวริมแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 5 โรง ได้แก่ โรงสี 1 ตั้งอยู่ริมแม่น้ำในย่านบางกระบือ โรงสี 2 และ 3 ตั้งอยู่เชิงสะพานกรุงเทพ ถัดขึ้นไป ทางเหนือ ส่วนโรงสี 4 และ 5 ตั้งอยู่เชิงสะพานกรุงเทพ ถัดลงไปทางใต้ ปัจจุบัน โรงสี 2 ได้ กลายเป็นโรงแรมรอยัลการ์เด้นริเวอร์ไซด์ ในสมัยของสุวิทย์ หวังหลี และ โรงสี 5 ก็ได้กลายเป็น ภัตตาคารแตรี่ควีน

ช่วงวิกฤตการณ์ทางการค้าในทศวรรษที่ 2450 ในระหว่าง พ.ศ.2452-2453 เป็นระยะที่ ประเทศไทยต้องประสบปัญหาเศรษฐกิจหลายประการ การค้าภายในประเทศฝืดเคือง การทำนา ไม่ได้ผลติดต่อกันหลายปี พ่อค้าข้าวส่งออกต้องประสบความล้มเหลวในธุรกิจ เนื่องจากราคาข้าว ในประเทศแพงและไม่สามารถหาตลาดส่งออกนอกประเทศไทย บางรายต้องขาดทุนและ ล้มละลายหายไปจากวงการธุรกิจ ในทศวรรษนี้เอง ได้เกิดผู้นำโรงสีไฟ และผู้ส่งออกข้าวราย สำคัญขึ้นคือ หลวงวิจิตรจางวานิช หรือถมยา ในหนังสือ Twentieth Century Impressions of Siam ได้กล่าวถึงการลงทุนของหลวงจิตรฯ ไว้ว่า โรงสีของนายถมยามีอยู่ 2 โรง คือ หลี่เจงจัน

และถมยา ในสมัยนั้น โรงสีทั้ง 2 โรงนี้รุ่งเรืองมาก คาดว่าได้จัดตั้งเมื่อ พ.ศ.2450 ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ไกลจากปากแม่น้ำและอยู่ใกล้ ย่านการค้าของชาติตะวันตก ดังนั้นจึงเป็นที่เหมาะสมอย่างยิ่งในการขนถ่ายข้าว นายถมยาได้ทำการปรับพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือให้ลึกเพื่อให้เรือสามารถเทียบท่าและขนถ่ายข้าวได้สะดวกขึ้น โรงสีจะสีข้าวกล้องได้ 500 ตันต่อวัน และสีข้าวขาวได้กว่าครึ่งของข้าวกล้องโรงสีทั้ง 2 โรงนี้สีข้าวทั้งกลางวันและกลางคืน ข้าวทุกชนิดจะถูกสีตามความต้องการของตลาด ข้าวที่สีเสร็จแล้วจะถูกส่งตรงไปยังฮ่องกง สิงคโปร์ อังกฤษ และเมืองท่าต่างๆในยุโรป โรงสี มีเตาที่ทันสมัย สำหรับเผาถ่านและมีโรงสำหรับปั่นไฟฟ้า นายถมยาเป็นคนที่มีความเชื่อเสียงในสังคมการค้า เป็นเจ้าของโรงงานทำอิฐและมีที่ดินในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก นายถมยาเป็นคนที่สนับสนุนให้มีการจัดธนาคารจีน-สยาม และสนับสนุนบริษัทเดินเรือกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีกิจการที่สนใจอยู่จำนวนมาก กระทั่งใน พ.ศ.2456 ซึ่งเป็นปีที่เกิดวิกฤตการณ์ค่าข้าวขึ้น การดำเนินกิจการต้องประสบกับการขาดทุน และต้องปิดกิจการลงในที่สุด

ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปรากฏบนแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2439 พ.ศ.2453 และ พ.ศ.2474 (ดังภาพที่ 5.1-5.3 และตารางที่ 5.2-5.4) จะพบว่า บริเวณริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ล้วนเต็มไปด้วยรูปแบบการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้า

ประเทศไทยได้เริ่มนโยบายในการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่ทันสมัยเพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2475 โดยพลเรือโทพระยาราชวังสัน ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ให้สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้อย่างสะดวกและปลอดภัย แทนการต้องลำเลียงสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ และเกาะสีชังที่ปฏิบัติกันมาแต่เดิม รัฐบาลได้เสนอขอความช่วยเหลือจากสันนิบาตชาติ ซึ่งได้ส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจการค้าที่กรุงเทพฯ และสำรวจสถานที่ที่เหมาะสมกับการสร้างท่าเรือ ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ 2 แห่ง โดยให้รัฐบาลเลือก ได้แก่ ที่จังหวัดสมุทรปราการกับตำบลคลองเตย ซึ่งรัฐบาลได้เลือกตำบลคลองเตยเป็นสถานที่ก่อสร้างท่าเรือ และได้ดำเนินการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยา การก่อสร้างและขุดลอกได้เริ่มในปี พ.ศ.2481 โดยรัฐบาลได้ตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้น เพื่อควบคุมงาน การก่อสร้างได้หยุดชะงักไปเนื่องจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และมาแล้วเสร็จหลังสงครามยุติ ในปี พ.ศ.2494 รัฐบาลได้กู้เงินจากธนาคารโลกเพื่อมาขุดลอกร่องน้ำสันดอน และทางเดินเรือเข้ามาจนถึงท่าเรือคลองเตย รวมถึงจัดซื้ออุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 รับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ และก่อตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในขณะนั้นได้แก่ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก ซึ่งเป็นท่าสำหรับบรรทุกและขนถ่ายสินค้าทั่วไปและ



ภาพที่ 5.1 แผนที่กรุงเทพฯ ร.ศ.115 (พ.ศ.2439)

ที่มา: กองบัญชาการทหารสูงสุด, 2542



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.2 ทำเรื่อริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปรากฏบนแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2439

แผนที่	ท่าเรือฝั่งตะวันตก	ท่าเรือฝั่งตะวันออก
แผนที่กรุงเทพฯ ร.ศ.115 (พ.ศ.2439)	โรงเลื่อยสวัดี โรงสีจันทหลุย โรงสีพระบริบูรณ์สมบัติ ห้างมิศเตอร์ก้อย ห้างบอมเบเบอร์ม่า โรงสีจันทฮกโป โรงสีเจ้าสัวพะหัว โรงสีอาราเกล โรงสีจันทฮองหลี โรงสีจันทลิเฮงเส็ง โรงสีพระยาสวัดี	คู่มะยาวิสุตรสาครดิฐ โรงสีพระยีสาน โรงสีไฟเล่าบวงแสง ห้างกำปนี โรงสีพระไพรมูลย์ โรงเลื่อยแอนโก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 5.2 แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ.2453

ที่มา: กองบัญชาการทหารสูงสุด, 2542

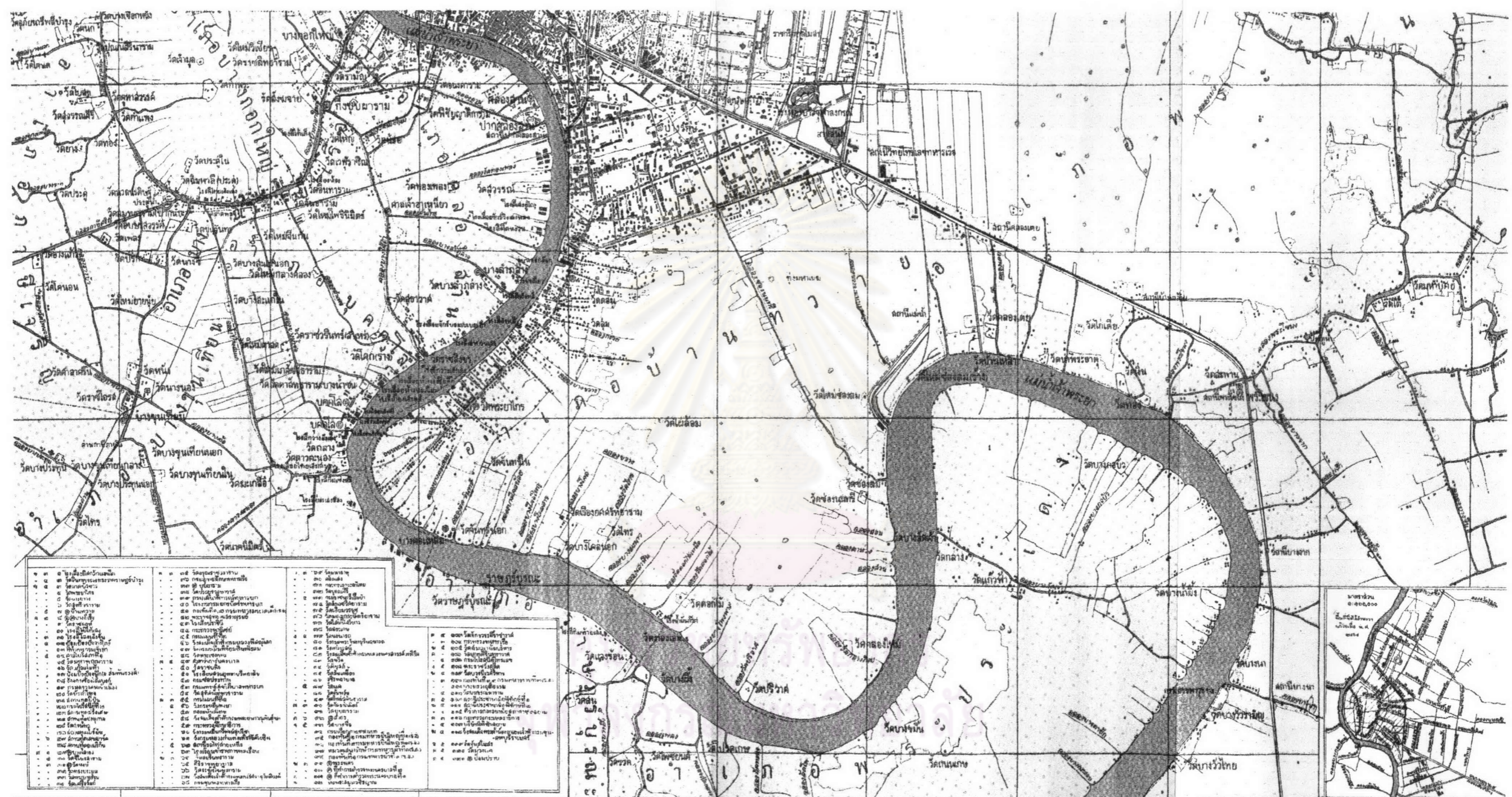


ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.3 ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปรากฏบนแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2453

แผนที่	ท่าเรือฝั่งตะวันตก		ท่าเรือฝั่งตะวันออก	
แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ.2453	โรงสีแสงยูโก	อ.บางลำภูล่าง	คูบางกอกตึก	อ.บางรัก
	โรงสีติดทงวน	อ.บางลำภูล่าง	ห้างบอเนียว	อ.บางรัก
	โรงเลื่อยจักรวังแสงหลง	อ.บางลำภูล่าง	โรงสียะเฮงหลี	อ.บางรัก
	โรงเลื่อยจักรบอมเบย์เบอร์มา	อ.บางลำภูล่าง	โรงสียงหลี	อ.ราชบุรณะ
	โรงสีลองเฮงหลี	อ.บางกอกใหญ่	โรงสีเล่าบวนแสง	อ.ราชบุรณะ
	โรงสีฮั่วเฮงเซ่ง	อ.บางกอกใหญ่	โรงสีกวางเฮงเสง	อ.ราชบุรณะ
	โรงสีย่องเฮงจัน	อ.บางกอกใหญ่	โรงเลื่อยห้างเอเซียติก	อ.ราชบุรณะ
	โรงสีกวางสะเส็ง	อ.บางกอกใหญ่	โรงเลื่อยห้างบอเนียว	อ.ราชบุรณะ
	โรงสีย่องเสงออง	อ.ราชบุรณะ	โรงสีเกียงเฮงหลี	อ.ราชบุรณะ
	โรงน้ำมันก๊าศ	อ.ราชบุรณะ	โรงเลื่อยแอนโก	อ.ราชบุรณะ
	โรงสีถมยา	อ.ราชบุรณะ	โรงน้ำมันก๊าศ	อ.ราชบุรณะ
	โรงน้ำมันก๊าศ 2 แห่ง	อ.ราชบุรณะ		
	โรงสีกิมท้ายเสง	อ.ราชบุรณะ		

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 5.3 แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ.2474

ที่มา: กองบัญชาการทหารสูงสุด, 2542



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.4 ทำเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปรากฏบนแผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ.2474

แผนที่	ทำเรือฝั่งตะวันตก		ทำเรือฝั่งตะวันออก	
แผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ.2474	โรงสีแสงสุไธ	อ.คลองสาน	คูบางกอกตึก	อ.บ้านทวาย
	โรงเลื่อยจักรวังแสงหลง	อ.คลองสาน	ห้างบอเนียว	อ.บ้านทวาย
	โรงสีตีตังหววน	อ.คลองสาน	โรงสียะเฮงหลี	อ.บ้านทวาย
	โรงเลื่อยจักรบอมเบย์เบอร์มา	อ.คลองสาน	โรงสียงหลี	อ.บ้านทวาย
	โรงสีลองเฮงหลี	อ.บุคคลไ	โรงสีเล่าบ่วนแสง	อ.บ้านทวาย
	โรงสีฮั่วเฮงเซง	อ.บุคคลไ	โรงสีกวางเฮงแสง	อ.บ้านทวาย
	โรงสียงเฮงจัน	อ.บุคคลไ	โรงเลื่อยห้างเอเซียติก	อ.บ้านทวาย
	โรงสีกวางสะเส็ง	อ.บุคคลไ	โรงเลื่อยห้างบอเนียว	อ.บ้านทวาย
	โรงสีกิมเซ่งหลี	อ.บางขุนเทียน	โรงสีเกียงเฮงหลี	อ.บ้านทวาย
	โรงสียงแสงฮอง	อ.บางขุนเทียน	โรงเลื่อยแอนโก	อ.บ้านทวาย
	โรงสีกิมท้ายแสง	อ.ราชบุรีบูรณะ	โรงน้ำมันก๊าศ	อ.บ้านทวาย

ที่มา: กองบัญชาการทหารสูงสุด, 2542

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สินค้ากอง จนกระทั่งการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ได้แพร่ขยายเข้ามาสู่ประเทศไทย ใน พ.ศ.2515-2520 การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก เพื่อใช้เป็นท่าอเนกประสงค์และจัดให้รับตู้สินค้า โดยเปิดใช้งานใน พ.ศ.2520

การดำเนินกิจการท่าเรือในอดีต มีลักษณะเป็นท่าเรือลำเลียง กล่าวคือ เรือที่เข้าเทียบท่าจะเป็นเรือขนาดเล็กเช่น เรือโป๊ะ เรือท้องแบน เท่านั้น เนื่องจากในสมัยนั้นยังไม่มีเรือสินค้าขนาดใหญ่อย่างในปัจจุบันที่จะเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยา ส่วนคลังสินค้า ส่วนใหญ่จะใช้เก็บข้าวเปลือกและข้าวสารเป็นหลัก ท่าเรือและคลังสินค้าสมัยแรก ล้วนแต่มีขนาดเล็ก จะอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในย่านตำบลบางกระบือ และตำบลปากคลองตลาด เป็นต้น โดยอยู่บริเวณรอบนอกของพระบรมมหาราชวังหรือเกาะรัตนโกสินทร์ เมื่อชาวตะวันตกได้เข้ามาติดต่อค้าขายและอยู่อาศัยในกรุงเทพฯ มากขึ้น โดยนิยมอยู่อาศัยและทำงานในเขตบางรัก ยานนาวา และคลองสาน ซึ่งเป็นบริเวณที่อยู่ถัดลงมาจากริมฝั่งในของเมือง พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณนี้ จึงเต็มไปด้วยท่าเรือและคลังสินค้าจำนวนมากได้แก่ ท่าเรือสินค้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจากต่างประเทศ ท่าสะพานปลา ท่าเรือส่งออกข้าว เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม เรือที่เข้ามาเทียบท่าเหล่านี้ก็ยังคงเป็นเรือขนาดเล็กไม่ใหญ่นัก การขนส่งลำเลียงระหว่างท่าเรือและคลังสินค้ากับเรือเดินทะเล ยังต้องอาศัยเรือขนาดเล็กทำการขนถ่ายสินค้า ณ เกาะสีชังอีกต่อหนึ่ง ต่อมาเมื่อมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ขนาดเรือสินค้าที่จะเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาก็มีขนาดระวางเพิ่มขึ้น เพื่อประโยชน์ในการบรรทุกสินค้าได้คราวละมากๆ ประกอบกับการก่อสร้างสะพานกรุงเทพ แล้วเสร็จใน พ.ศ.2502 จึงเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งที่ทำให้เรือสินค้าขนาด 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป ไม่สามารถแล่นผ่านเข้ามายังท่าเรือในเขตดังกล่าวได้ รวมถึงร่องน้ำในระยะที่เหนือขึ้นไปมีความลึกไม่เพียงพอต่อการสัญจรของเรือที่มีขนาดเกิน 2,000 ตันกรอสส์ ส่งผลให้กิจการท่าเรือต่างเคลื่อนตัวมาตั้งเรียงรายในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นเหตุให้กิจการท่าเรือที่เคยตั้งอยู่ในเขตยานนาวาและคลองสาน ต่างก็ซบเซาลง ท่าเรือบางแห่งก็กลายเป็นท่าเรือลำเลียง บ้างก็งดใช้ท่า แต่ยังคงใช้คลังสินค้าอยู่ และหันไปใช้การขนส่งทางบกโดยรถบรรทุกแทน หรือบางแห่งก็ต้องปิดกิจการลง การใช้ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณดังกล่าวที่เคยเป็นย่านท่าเรือและคลังสิน้ามามาก่อนนั้น ในปัจจุบันได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมาเป็นย่านพาณิชยกรรมและธุรกิจบริการ ได้แก่ อาคารสำนักงาน ร้านค้า ภัตตาคาร และโรงแรม เป็นต้น ยิ่งนานวันที่ดินริมแม่น้ำก็จะเป็นที่ต้องการสำหรับการลงทุนเชิงธุรกิจมากขึ้น สำหรับท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ใน พ.ศ.2502 แสดงดังตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 ทำเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2502 โดยเรียงลำดับจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้

ลำดับที่	ชื่อท่าเรือฝั่งตะวันตก (กิโลเมตรทางน้ำที่ 46-04)	ที่ตั้ง	ชื่อท่าเรือฝั่งตะวันออก (กิโลเมตรทางน้ำที่ 45-27)	ที่ตั้ง
1	บริษัท ยูไนเต็ดฟลาวมิลล์ จำกัด*	เขตคลองสาน	บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด	เขตยานนาวา
2	ห้างหุ้นส่วน นิวไทยโปรดัก*	เขตคลองสาน	บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด	เขตยานนาวา
3	บริษัท กิตติเจริญ (ไต้แข็ง)*	เขตคลองสาน	บริษัท บอร์เนียว จำกัด*	เขตยานนาวา
4	บริษัท นำฟ้าคลังสินค้า จำกัด*	เขตธนบุรี	ท่าสะพานปลาน้ำจืด	เขตยานนาวา
5	บริษัท หวังหลี (4 ท่า)**	เขตธนบุรี	ท่าสะพานปลา (ท่าเหนือ)	เขตยานนาวา
6	บริษัท อันฟองเหลาไมยง จำกัด*	เขตธนบุรี	ท่าประมุลพลาสติก น้ำเค็ม	เขตยานนาวา
7	บริษัท ไต้แซ จำกัด	เขตราษฎร์บูรณะ	ท่าสะพานปลา (ท่าใต้)	เขตยานนาวา
8	บริษัท ข้าวปิ่นทอง จำกัด	เขตราษฎร์บูรณะ	ท่าบริษัท สามัคคีการค้า จำกัด*	เขตยานนาวา
9	บริษัท เจริญไทย จำกัด	เขตราษฎร์บูรณะ	บริษัท เทพพานิช จำกัด(2ท่า)*	เขตยานนาวา
10	บริษัท ข้าวไทย จำกัด	เขตราษฎร์บูรณะ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กงเพ็ง (2ท่า)*	เขตยานนาวา
11	ชุมนุมสหกรณ์การเกษตร	อ.พระสมุทรเจดีย์	บริษัท ชุนฮวดจัน (ชุนเฮงหลี) จำกัด(2ท่า)*	เขตยานนาวา
12			โรงสีฟิลิมเฮงจัน*	เขตยานนาวา
13			บริษัท บริติชอินเดียเนวิเกชั่น จำกัด (3ท่า)*	เขตยานนาวา
14			บริษัท ไทยทนุคลังสินค้า จำกัด*	เขตยานนาวา

ตารางที่ 5.5 (ต่อ) ทำเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2502 โดยเรียงลำดับจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้

ลำดับที่	ชื่อท่าเรือฝั่งตะวันตก (กิโลเมตรทางน้ำที่ 46-04)	ที่ตั้ง	ชื่อท่าเรือฝั่งตะวันออก (กิโลเมตรทางน้ำที่ 45-27)	ที่ตั้ง
15			บริษัท เรือลำเลียง จำกัด*	เขตยานนาวา
16			บริษัท แองโกลไทย จำกัด*	เขตยานนาวา
17			บริษัท ไทยเรือพาณิชย์ จำกัด	เขตยานนาวา
18			บริษัท ไทยดำรงพัฒนาและช่วยชน จำกัด	เขตยานนาวา
19			บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ไทย จำกัด	เขตยานนาวา
20			บริษัท เอสโซ่ จำกัด	เขตยานนาวา
21			บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	เขตยานนาวา
22			การทำเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก)	เขตพระโขนง

* ได้เลิกกิจการแล้ว ภายหลังจากการก่อสร้างสะพานกรุงเทพแล้วเสร็จ

ที่มา: กรองทิพย์ สังขปรีชา, 2532

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.2 การใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือ

การใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือในพื้นที่ศึกษา ใน พ.ศ.2515 พ.ศ.2530 และ พ.ศ.2545 สามารถอธิบายโดยพิจารณาประเภทของสินค้าขนถ่ายและที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ได้ดังต่อไปนี้

5.2.1 การใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือ พ.ศ.2515

ในปี พ.ศ.2515 ท่าเรือในพื้นที่ศึกษา มีจำนวนทั้งสิ้น 54 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือฝั่งตะวันออก 35 ท่า และท่าเรือฝั่งตะวันตก 19 ท่า รวมพื้นที่โดยประมาณ 2,710 ไร่ ดังแสดงในภาคผนวก ก มีรายละเอียดดังนี้

(1) ท่าเรือสินค้าธัญพืช มีจำนวน 22 ท่า ซึ่งนับว่าเป็นท่าเรือประเภทที่มีจำนวนสูงที่สุด โดยในจำนวนนี้ เป็นท่าเรือที่นำเข้าหรือส่งออกเฉพาะสินค้าธัญพืชเพียงอย่างเดียว จำนวน 14 ท่า ในขณะที่มีท่าเรือที่ส่งออกธัญพืชควบคู่ไปกับสินค้าประเภทอื่นอีกจำนวน 8 ท่า โดยระยะเวลาในการเปิดดำเนินการของท่าเรือประเภทนี้ ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่าท่าเรือสินค้าประเภทอื่น เนื่องจากธัญพืช โดยเฉพาะข้าว ถือเป็นสินค้าที่ประเทศไทยผลิตและส่งออกในปริมาณมากมาเป็นเวลานานนับแต่อดีต ท่าเรือที่มีอายุของการดำเนินการนานที่สุดได้แก่ ท่าเรือบริษัท ข้าวไทย จำกัด โดยเปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ.2481 นอกจากนี้ท่าเรือสินค้าธัญพืช ล้วนตั้งเรียงรายติดกันตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตราชบุรีบูรณะและยานนาวา ตั้งแต่สะพานกรุงเทพลงมาเป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร (กิโลเมตรทางน้ำที่ 36-41)

(2) ท่าเรือสินค้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร มีจำนวน 9 ท่า โดยท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าดังกล่าวเพียงอย่างเดียวมีจำนวน 1 ท่า ได้แก่ ท่าเรือของห้างหุ้นส่วนจำกัด บางกอกโมลาส โดยมีสินค้าขนถ่ายคือ กากน้ำตาล ส่วนอีก 8 ท่า ขนถ่ายร่วมกับสินค้าประเภทอื่น ท่าเรือประเภทนี้ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

(3) ท่าเรือสินค้าโลหะและวัสดุก่อสร้าง มีจำนวน 10 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าประเภทโลหะเพียงอย่างเดียว จำนวน 2 ท่า ได้แก่ บริษัท ยูเนี่ยนมิทอล จำกัด และบริษัท จี.เอส.สตีล จำกัด ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ จำนวน 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือบริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด และบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ส่วนอีก 6 ท่า ขนถ่ายร่วมกับสินค้าประเภทอื่น ท่าเรือประเภทนี้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

(4) ท่าเรือสินค้าเคมีภัณฑ์ มีจำนวน 14 ท่า ได้แก่ ท่าเรือที่ขนถ่ายเฉพาะสารเคมีจำนวน 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือบริษัท มิตรบุษิ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท มารูเบน จำกัด โดยท่าเรือทั้งสองตั้งอยู่ในเขตอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ส่วนท่าเรืออีก 12 ท่า จะขนถ่ายร่วมกับสินค้าประเภทอื่น

(5) ท่าเรือสินค้าน้ำมันปิโตรเลียมและแก๊ส มีจำนวน 13 ท่า ได้แก่ ท่าเรือของบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (6 ท่า) บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (3 ท่า) บริษัท เอสโซ่ จำกัด (2 ท่า) บริษัท น้ำมันศาลเท็กซ์ไทย จำกัด (2 ท่า) ซึ่งส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในเขตยานนาวาและเขตพระโขนง ท่าเรือเหล่านี้จะดำเนินการนำเข้าน้ำมันและแก๊ส ตลอดจนสารเคมีที่เป็นผลิตภัณฑ์จากการกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม นอกจากนี้ยังให้บริการในลักษณะที่ลูกค้าจะต้องเข้ามารับสินค้าภายในท่าเรือเอง สำหรับระยะเวลาในการดำเนินกิจการนานที่สุด ได้แก่ ท่าเรือของบริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด เปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ.2486 รองลงมาได้แก่ ท่าเรือบริษัท เอสโซ่ จำกัด (พ.ศ.2489) และบริษัท น้ำมันศาลเท็กซ์ไทย จำกัด (พ.ศ.2498) ตามลำดับ

(6) ท่าเรือของรัฐที่สำคัญคือ ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 10 ท่า ที่มีความยาวหน้าท่ารวม 1,660 เมตร สำหรับเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป และใน พ.ศ.2515 การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างตามโครงการเขื่อนตะวันออก เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ.2515

5.2.2 การใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือ พ.ศ.2530

ในช่วง พ.ศ.2530 การเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว การพัฒนาทางธุรกิจยังคงกระจุกตัวอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้เนื่องจากการมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งที่ดี โดยเฉพาะโครงข่ายถนน เมื่อกรุงเทพฯ และปริมณฑลขยายตัวขึ้นจนมีประชากรหนาแน่น นำไปสู่ปัญหาต่างๆ ได้แก่ การจราจร และมลภาวะถึงขั้นเป็นอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ในขณะที่เดียวกันกับปัญหาความไม่พอเพียงของขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือของรัฐ ทำให้เอกชนต้องลงทุนพัฒนาและสร้างท่าเรือของตนขึ้นเป็นจำนวนมากถึง 100 ท่า ในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าของตนเอง

การใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือใน พ.ศ.2530 มีจำนวนทั้งสิ้น 100 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือฝั่งตะวันออก 56 ท่า และท่าเรือฝั่งตะวันตก 44 ท่า รวมพื้นที่โดยประมาณ 4,460 ไร่ ดังแสดงในแผนที่ 5.1 และในภาคผนวก ข มีรายละเอียดดังนี้

(1) ท่าเรือสินค้าธัญพืช มีการใช้ที่ดินมากที่สุด โดยมีจำนวน 43 ท่า ในจำนวนนี้ เป็นท่าเรือที่ขนถ่ายเฉพาะสินค้าธัญพืชจำนวน 21 ท่า ในขณะที่มีท่าเรือที่ขนถ่ายร่วมกับสินค้าประเภทอื่นอีกจำนวน 22 ท่า ท่าเรือธัญพืชส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตรัฐบุรณะและยานนาวา

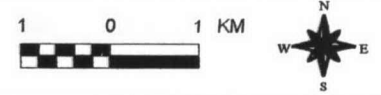
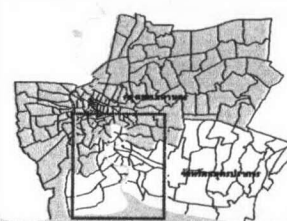
(2) ท่าเรือสินค้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร มีจำนวน 25 ท่า โดยท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าดังกล่าวเพียงอย่างเดียวมีจำนวน 4 ท่า แบ่งเป็น ท่าเรือขนถ่ายน้ำตาลและกากน้ำตาลจำนวน 3 ท่า ได้แก่ บริษัท ไทยรวมทุนคลังสินค้า จำกัด (ท่าหมายเลข 1A) บริษัท มิตรผลคลัง



สัญลักษณ์

- ถนน, ทางหลวง
- ทางพิเศษ
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ, คลอง
- หลักกิโลเมตรทางน้ำ
- ท่าเรือสินค้า

แผนที่ 5.1 ท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2530



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สินค้า จำกัด (ท่าหมายเลข 3) และห้างหุ้นส่วนจำกัด บางกอกโมลาส (ท่าหมายเลข 13) ส่วนอีก 1 ท่า ขนถ่ายมันสำปะหลังอัดเม็ด ได้แก่ บริษัท ทรัพย์สถาพร จำกัด (ท่าหมายเลข 21B) ท่าเรือเหล่านี้ต่างก็ตั้งอยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ โดยท่าเรือที่มีระยะเวลาการเปิดดำเนินการกิจการนานที่สุดคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด บางกอกโมลาส เปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ.2512

(3) ท่าเรือสินค้าโลหะและวัสดุก่อสร้าง มีจำนวน 17 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ จำนวน 3 ท่า ได้แก่ ท่าเรือบริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (ท่าหมายเลข 2) และบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (ท่าหมายเลข 10 และ 30A) ส่วนท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าประเภทโลหะมีจำนวน 3 ท่า ได้แก่ บริษัท โรงงานเหล็กกรุงเทพฯ จำกัด (ท่าหมายเลข 11A) บริษัท ยูเนียนมิทอล จำกัด (ท่าหมายเลข 6) และบริษัท จี.เอส.สตีล จำกัด (ท่าหมายเลข 12) โดยท่าเรือประเภทนี้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

(4) ท่าเรือสินค้าเคมีภัณฑ์ มีจำนวน 24 ท่า ในจำนวนนี้มีเพียง 7 ท่า ที่ขนส่งเฉพาะเคมีภัณฑ์เท่านั้น ท่าเรือสินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่เปิดดำเนินการมาในระยะเวลาที่ใกล้เคียงกันคือในช่วง พ.ศ.2515-2525 โดยตั้งเรียงรายอยู่ในกิ่งอำเภอพระสมุทรเจดีย์ (ในขณะนั้น) และ อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

(5) ท่าเรือสินค้าน้ำมันปิโตรเลียมและแก๊ส มีจำนวน 20 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือฝั่งตะวันตกได้แก่ ท่าเรือของบริษัท ไทยเซินทรัลเคมี จำกัด (ท่าหมายเลข 5A) บริษัท ธนบุรีคลังสินค้า จำกัด (ท่าหมายเลข 15) บริษัท โมบิลออยส์ไทยแลนด์ จำกัด (ท่าหมายเลข 23B) บริษัท สยามสหบริการ จำกัด (ท่าหมายเลข 35) และท่าเรือฝั่งตะวันออกได้แก่ โรงจักรพระนครใต้ (ท่าหมายเลข 2A) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (ท่าหมายเลข 18A,B,C,D,E,F,G) บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (ท่าหมายเลข 24A,B,D) บริษัท เอสโซ่ จำกัด (ท่าหมายเลข 26A,B) บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ไทย จำกัด (ท่าหมายเลข 28,30) บริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด (ท่าหมายเลข 30B) ท่าเรือเหล่านี้ส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ในเขตยานนาวาและเขตพระโขนง ซึ่งต่างก็มีโรงงานผลิตและปรับปรุงคุณภาพน้ำมันด้วยเทคโนโลยีระดับสูง ดังนั้นในบริเวณดังกล่าว จึงเป็นเสมือนคลังน้ำมันขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญระดับประเทศ

(6) การใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตกจำนวน 10 ท่า ได้แก่ ท่า 22A, B, C, D, E, F, G, H, I และ J เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก จำนวน 8 ท่า ได้แก่ ท่า 20A, AB, B, C, D, E, F และ G ซึ่งเป็นท่าเรือตู้สินค้า

5.2.3 การใช้ที่ดินของกิจการทำเรือ พ.ศ.2545

การใช้ที่ดินของกิจการทำเรือใน พ.ศ.2545 มีจำนวนทั้งสิ้น 95 ท่า แบ่งเป็นท่าเรือฝั่งตะวันออก 53 ท่า และท่าเรือฝั่งตะวันตก 42 ท่า รวมพื้นที่โดยประมาณ 4,395 ไร่ ดังแสดงในแผนที่ 5.2 และภาคผนวก ค มีรายละเอียดดังนี้

(1) ท่าเรือสินค้ารัฐพีช มีจำนวนทั้งสิ้น 29 ท่า ในจำนวนนี้ เป็นท่าเรือที่ขนถ่ายเฉพาะสินค้ารัฐพีชจำนวนถึง 21 ท่า ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตราษฎร์บูรณะ ยานนาวา และอำเภอพระประแดง

(2) ท่าเรือสินค้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร มีจำนวน 17 ท่า โดยท่าเรือที่ขนถ่ายเฉพาะสินค้าดังกล่าวมีจำนวน 3 ท่า ซึ่งล้วนเป็นท่าเรือขนถ่ายน้ำตาลและกากน้ำตาล ได้แก่ บริษัท มิตรผลคลังสินค้า จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ชการ์ เทอร์มินัล จำกัด (ท่าหมายเลข 3) ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียโมลาส (ท่าหมายเลข 19) และบริษัท เจ้าจอมคลังสินค้า จำกัด (ท่าหมายเลข 14A) ท่าเรือเหล่านี้ต่างก็ตั้งอยู่ในจังหวัดสมุทรปราการ

(3) ท่าเรือสินค้าโลหะและวัสดุก่อสร้าง มีจำนวน 13 ท่า ในจำนวนนี้เป็นท่าเรือที่ขนถ่ายเฉพาะสินค้าประเภทโลหะเหล็ก เพียง 2 ท่า ได้แก่ บริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด (ท่าหมายเลข 1) ตั้งอยู่ในอำเภอพระสมุทรเจดีย์ และบริษัท โรงงานเหล็กกรุงเทพฯ จำกัด (ท่าหมายเลข 11A) ตั้งอยู่ในอำเภอพระประแดง สำหรับท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าประเภทปูนซีเมนต์พบว่าได้เลิกดำเนินการไปแล้ว ก่อน พ.ศ.2545

(4) ท่าเรือสินค้าเคมีภัณฑ์ มีจำนวน 20 ท่า ได้แก่ ท่าเรือที่ขนส่งเฉพาะเคมีภัณฑ์มีจำนวน 5 ท่า นอกนั้นขนส่งร่วมกับน้ำมันเชื้อเพลิงและสินค้าประเภทอื่น จำนวน 14 ท่า ท่าเรือสินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ในตำบลปากคลองบางปลากด ตำบลบางยอ ตำบลบางหญ้าแพรก ในจังหวัดสมุทรปราการ

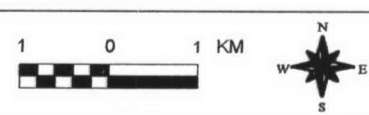
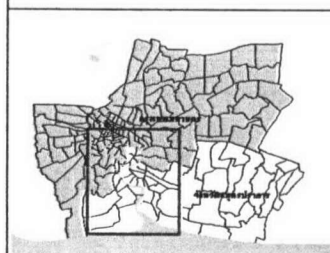
(5) ท่าเรือสินค้าน้ำมันปิโตรเลียมและแก๊ส มีจำนวน 23 ท่า พบว่าท่าเรือที่ยังคงดำเนินการขนถ่ายน้ำมันอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดได้แก่ บริษัท โมบิลออยส์ไทยแลนด์ จำกัด (ท่าหมายเลข 23B) บริษัท สยามสหบริการ จำกัด (ท่าหมายเลข 35) โรงจักรพระนครใต้ (ท่าหมายเลข 2A) บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (ท่าหมายเลข 18A,B,C,D,E,F,G) บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (ท่าหมายเลข 24A,B,D) บริษัท เอสซี (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (ท่าหมายเลข 26A,B) บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ไทย จำกัด (ท่าหมายเลข 28,30) บริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด (ท่าหมายเลข 30B) นอกจากนี้มีท่าเรือที่เปิดดำเนินการ หลัง พ.ศ. 2530 จำนวน 2 ท่า ได้แก่ บริษัท ทิปปโก้เอสพีลท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท น้ำมันทีพีไอ จำกัด



สัญลักษณ์

- ถนน, ทางหลวง
- ทางพิเศษ
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ, คลอง
- หลักกิโลเมตรทางน้ำ
- ท่าเรือสินค้า

แผนที่ 5.2 ท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2545



ภาควิชาการวางแนวมณฑลและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(6) ท่าเรือตู้สินค้า มีจำนวน 5 ท่า ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่า ให้ดำเนินกิจการขนถ่ายตู้สินค้า แบ่งเป็นท่าเรือฝั่งตะวันออก ได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด (ท่าหมายเลข 2F) บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด (ท่าหมายเลข 4A) และบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (ท่าหมายเลข 10) สำหรับท่าเรือฝั่งตะวันตก ได้แก่ บริษัท บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินัล จำกัด (ท่าหมายเลข 1C) และบริษัท บีดีเอส เทอร์มินัล จำกัด (ท่าหมายเลข 7)

(7) การใช้ที่ดินของท่าเรือกรุงเทพ จะประกอบด้วยท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป จำนวน 9 ท่า ได้แก่ ท่า 22B, C, D, E, F, G, H, I และ J สำหรับท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า มีจำนวน 8 ท่า ได้แก่ ท่า 20A, AB, B, C, D, E, F และ G นอกจากนี้ท่าเรือกรุงเทพ ได้ปรับปรุงพื้นที่บริเวณท่าเรือ OB (ท่าหมายเลข 22A) ให้เป็นท่าเทียบเรือเฉพาะ สำหรับเรือท่องเที่ยวทั้งในประเทศและจากต่างประเทศ เพื่อสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล

5.2.4 การใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

5.2.4.1 การใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2530

ใน พ.ศ.2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีพื้นที่ในครอบครอง ประมาณ 2,259 ไร่ 2 งาน 72.05 ตารางวา (2,259.66 ไร่) พื้นที่ทั้งหมดติดต่อกันเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ และตั้งอยู่กลางใจเมืองกรุงเทพมหานคร คือ บริเวณฝั่งเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่คลองบางจากจนจรดวัดคลองเตยนอก (รวมทั้งทำนน้ำเจ้าพระยาในอาณาบริเวณดังกล่าวด้วย) และกินลึกเข้าไปบนพื้นที่แผ่นดินจรดถนนพระราม 4 ในบางช่วง และละแวกคลองหัวลำโพง ทั้งหมดรวมทั้งอาณาบริเวณชอยกล้วยน้ำไท

สัดส่วนการใช้ที่ดินของพื้นที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย แสดงดังตารางที่ 5.6 พบว่าพื้นที่ประมาณ 40% ของพื้นที่การท่าเรือฯ (พื้นที่ส่วนที่ 1) เป็นพื้นที่ที่การท่าเรือฯ เป็นผู้ใช้ประโยชน์เอง และอีกประมาณ 60% (พื้นที่ส่วนที่ 2) เป็นพื้นที่ที่หน่วยงานอื่น ๆ เช่า และขอใช้

1) พื้นที่ส่วนที่ 1

เป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เพื่อวัตถุประสงค์ของการท่าเรือฯ โดยตรง พื้นที่ส่วนนี้มีอยู่ทั้งหมดประมาณ 928 ไร่ โดยอยู่ในเขตรั้วศุลกากร 760 ไร่ อีก 168 ไร่ อยู่นอกเขตรั้วศุลกากร โดยมีอาณาบริเวณตั้งแต่หน้าน้ำ และชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยากินลึกเข้าไปในพื้นที่ดินจรดบริเวณชุมชนแออัดคลองเตย และที่ตั้งคลังน้ำมันของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ลักษณะการใช้ที่ดินในพื้นที่ส่วนที่ 1 มีลักษณะหลากหลายในเชิงประเภทการใช้พอสมควร แต่กิจกรรมทั้งหมดมีความสอดคล้องกัน กล่าวคือต่างก็ดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อภารกิจหน้าที่ของการทำเรือฯ ทั้งในลักษณะทางตรงและทางอ้อม โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

พื้นที่ของการทำเรือฯ ในเขตรั้วศุลกากร คือ พื้นที่บริเวณน่านน้ำเจ้าพระยา ได้ใช้เป็นที่เทียบเรือและเขื่อนเทียบเรือน้ำขึ้น ส่วนบริเวณริมชายฝั่งเจ้าพระยาตอนในเป็นที่เก็บสินค้าทั้งในส่วนที่ขนถ่ายขึ้นมาจากเรือและพักรอเจ้าของมารับ รวมถึงส่วนที่กำลังรอลำเลียงลงเรือ การทำเรือฯ ได้จัดวางสินค้าใน 2 ลักษณะคือ วางสินค้าทั่วไปในโรงพักสินค้า ซึ่งมีอยู่ทั้งหมด 19 โรง (ทั้งถาวรและชั่วคราว) ส่วนสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ จะวางกระจายอยู่ระหว่างโรงพักสินค้าทั้ง 2 เขื่อน และเนื่องจากสมรรถวิสัยทั้งหน้าท่าและหลังท่าของการทำเรือฯ มีน้อยกว่าความต้องการใช้บริการอยู่ประมาณ 25% จึงทำให้สินค้าทั่วไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งปกติแล้วต้องเก็บในโรงพักสินค้า ถูกวางไว้กลางแจ้งเช่นเดียวกับตู้คอนเทนเนอร์

สำหรับบริเวณพื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณทางด้านทิศใต้ถนนสุนทรโกษา ปรากฏว่าพื้นที่บางส่วนใช้เป็นที่เก็บสินค้าเช่นกัน แต่เป็นสินค้าของรัฐ เช่น เป็นคลังสินค้าผ่านแดน คลังสินค้าทหาร และคลังสินค้าทั่วไป เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของชุมชนที่อยู่อาศัย ที่ตั้งของหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือฯ และหน่วยงานของทำเรือเอง รวมทั้งสถาบันต่างๆ ที่สำคัญ สำหรับชุมชนการทำเรือฯ ก็อยู่ในเขตพื้นที่นี้ด้วย เช่น โรงเรียนท่าเรือวิทยา (ปิดดำเนินการแล้ว) โรงพยาบาลท่าเรือ และบ้านพักพนักงานท่าเรือ เป็นต้น ส่วนอาคารที่ทำการต่างๆ ทั้งของการทำเรือฯ และของรัฐ ตั้งอยู่บริเวณรั้วศุลกากร หรือด้านศุลกากร ซึ่งอยู่ปากทางเข้าสู่บริเวณท่าเทียบเรือและที่พักรอสินค้า

กล่าวโดยสรุป การใช้ที่ดินนอกรั้วศุลกากรเป็นไปเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของการทำเรือฯ ในลักษณะทางอ้อมอยู่ด้วย ในขณะที่การใช้พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรตอบสนองต่อภารกิจหลักของการทำเรือฯ โดยตรง

2) พื้นที่ส่วนที่ 2

เป็นพื้นที่ที่การทำเรือแห่งประเทศไทยไม่ได้เป็นผู้ใช้ประโยชน์

โดยตรง พื้นที่ส่วนนี้มีสัดส่วนมากกว่าพื้นที่ส่วนที่ 1 ประมาณ 400 ไร่ มีลักษณะสำคัญคือ พื้นที่ส่วนที่ 2 นี้จะโอบล้อมพื้นที่ส่วนที่ 1 อยู่ทั้งทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ซึ่งก็คือพื้นที่ที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินจนบางส่วนจรดถนนพระรามที่ 4 บางส่วนเป็นอาณาบริเวณพื้นที่ทั้งสองฝั่งของคลองพระโขนง คลองหัวลำโพง และในบริเวณกล้วยน้ำไท เป็นต้น พื้นที่ส่วนที่ 2 ที่อยู่

ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีเฉพาะช่วงระหว่างคลองเจ๊กกับคลองบางจากเท่านั้น ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงกลั่นน้ำมันบางจาก

ลักษณะการใช้ที่ดินของพื้นที่ส่วนที่ 2 ปะปนกันหลายประเภท และมีลักษณะไม่สอดคล้องกับกิจกรรมของการทำเรือฯ มีรายละเอียดดังนี้

พื้นที่ทางด้านทิศเหนือ เป็นส่วนที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนที่ 1 ได้ถูกใช้เป็นที่วางสินค้าทั่วไปและสินค้าอันตราย ซึ่งได้กลายเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหรือชุมชนแออัด (สลัมคลองเตย) และย่านการค้าพาณิชย์กรรมก็ได้เกิดขึ้นในบริเวณใจกลางของชุมชนแออัด อาณาบริเวณส่วนนี้กว้างขวางมาก เฉพาะส่วนที่การทำเรือฯ ให้การเคหะแห่งชาติเช่า รวมทั้งสถาบันการศึกษาและหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการแก่ประชาชนในชุมชนแออัด ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ซึ่งไม่ได้ทำประโยชน์ของการทำเรือฯ ซึ่งได้ถูกจับจองเป็นบ้านพักอาศัยของคนสลัมคลองเตยหรือบ้านนุกรุก

นอกจากนี้ พื้นที่ของการทำเรือฯ จำนวนไม่น้อย ถูกนำไปใช้เป็นที่ตั้งของโรงงานประเภทต่างๆ ของรัฐ โดยปรากฏว่าพื้นที่สองฝั่งคลองพระโขนง และคลองบางจาก เป็นที่ตั้งคลังน้ำมันของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย โรงงานของกลุ่มบริษัท สหสามัคคีค้าสัตว์ จำกัด โรงงานเภสัชกรรมทหาร และองค์การพอกหนัง เป็นต้น

อาณาบริเวณสุดท้ายของพื้นที่ส่วนนี้คือ บริเวณทางด้านทิศตะวันตกนั้น ถูกใช้ในหลายๆ รูปแบบเช่น ในบริเวณพื้นที่ระหว่างถนนสุนทรโกษากับถนนพระรามที่ 4 และพื้นที่ระหว่างถนนอาจณรงค์กับคลองหัวลำโพงนั้น ร้อยละ 90 เป็นพื้นที่สำหรับอาคารพาณิชย์ ตลาดสด 3 แห่ง คลังสินค้าของบริษัทเอกชน และอาคารสำนักงาน พื้นที่อีกประมาณร้อยละ 10 ในบริเวณนี้การทำเรือฯ ได้ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งขอเช่าใช้ประโยชน์ อาทิเช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ขอเช่าเป็นสถานีจอดพักรถ และเป็นที่ตั้งขององค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เป็นต้น ส่วนพื้นที่บริเวณด้านทิศเหนือของถนนอาจณรงค์ และทางด้านทิศตะวันออกของถนนเกษมราษฎร์ การทำเรือฯ ได้ให้เอกชนเช่าเพื่อเป็นคลังสินค้า อาคารสำนักงาน 7 ชั้น (อาคารทวิซ) ซึ่งภายในอาคารจะมีบริษัทต่างๆ ที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับกิจการของการทำเรือฯ เช่น กิจการ Shipping การรับส่งสินค้าเข้า-ออก โรงพักสินค้า เป็นต้น

อย่างไรก็ตามพื้นที่ส่วนที่ 2 มีอยู่จำนวนไม่น้อยที่กระจายเป็นจุดอยู่ในอาณาบริเวณของพื้นที่ส่วนที่ 1 เช่น หน่วยงานของรัฐ ซึ่งได้แก่ สถานีจอดพักรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แทรกตัวอยู่บริเวณถนนทางเข้าการทำเรือฯ ส่วนองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย และคลังสินค้าของกรมธนารักษ์ แทรกตัวอยู่บริเวณโรงเรียนท่าเรือวิทยา

สภาพการใช้ที่ดินในพื้นที่ส่วนที่ 2 จึงมีทั้งเพื่อเอื้ออำนวยกิจกรรมของท่าเรือฯ ให้มีความคล่องตัวมากขึ้น และมีทั้งส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องได้แก่ โรงงานต่างๆ เป็นต้น

5.2.4.2 การใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2545

ใน พ.ศ.2545 การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีพื้นที่ในครอบครองประมาณ 2,353.20 ไร่ และมีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน แสดงได้ในตารางที่ 5.7 และภาพที่ 5.4 ดังภาพที่ ดังนี้

1) พื้นที่ส่วนที่ 1

เป็นพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เพื่อตอบสนองต่อภารกิจหลักของการท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยตรง คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 990 ไร่ หรือร้อยละ 42 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยอยู่ทั้งในเขตรั้วศุลกากรร้อยละ 36.5 และนอกเขตรั้วศุลกากรร้อยละ 5.5

พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรคือ พื้นที่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งใช้เป็นท่าเทียบเรือและเขื่อนเทียบเรือน้ำตื้น ส่วนบริเวณริมชายฝั่งเจ้าพระยาตอนใน ใช้เป็นที่เก็บสินค้าทั้งในส่วนที่ขนขึ้นมาจากเรือและพักรอเจ้าของมารับออกไป รวมถึงส่วนที่กำลังรอบรรทุกลงเรือ โดยท่าเรือกรุงเทพได้จัดวางสินค้าใน 2 ลักษณะคือ วางสินค้าทั่วไปในโรงพักสินค้าซึ่งมีทั้งหมด 19 โรง (ทั้งถาวรและชั่วคราว) ส่วนสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์จะบรรจุที่ลานบรรจุ

พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากร ซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณทางด้านทิศใต้ ถนนสุนทรโกษา โดยพื้นที่ในส่วนนี้ใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่เก็บสินค้าของรัฐเช่น คลังสินค้าผ่านแดน คลังสินค้าทหาร และคลังสินค้าทั่วไป นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของชุมชนที่อยู่อาศัย หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย และสถาบันต่างๆ ได้แก่ โรงพยาบาลท่าเรือ และบ้านพักพนักงานท่าเรือ เป็นต้น

2) พื้นที่ส่วนที่ 2

เป็นพื้นที่ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่ได้ใช้ประโยชน์โดยตรง มีเนื้อที่มากกว่าพื้นที่ส่วนที่ 1 ประมาณ 1,365 ไร่ และมีลักษณะโอบล้อมพื้นที่ส่วนที่ 1 อยู่ทั้งทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันออก และทิศตะวันตก การใช้ที่ดินในส่วนนี้มีหลายรูปแบบปะปนกัน ดังนี้

พื้นที่ที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนที่ 1 ทางด้านทิศเหนือ หรือบริเวณที่วางสินค้าทั่วไปและสินค้าอันตราย เป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหรือย่านสลัมคลองเตย ย่านการค้า สถาบันการศึกษา และหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการกับประชาชนในชุมชนแออัด

พื้นที่บริเวณสองฝั่งคลองพระโขนงและบริเวณกล้วยน้ำไท ยังคงเป็นที่ตั้งคลังน้ำมันของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย โรงงานของกลุ่มบริษัท สหสามัคคีค้าสัตว์

ตารางที่ 5.6 การใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2530

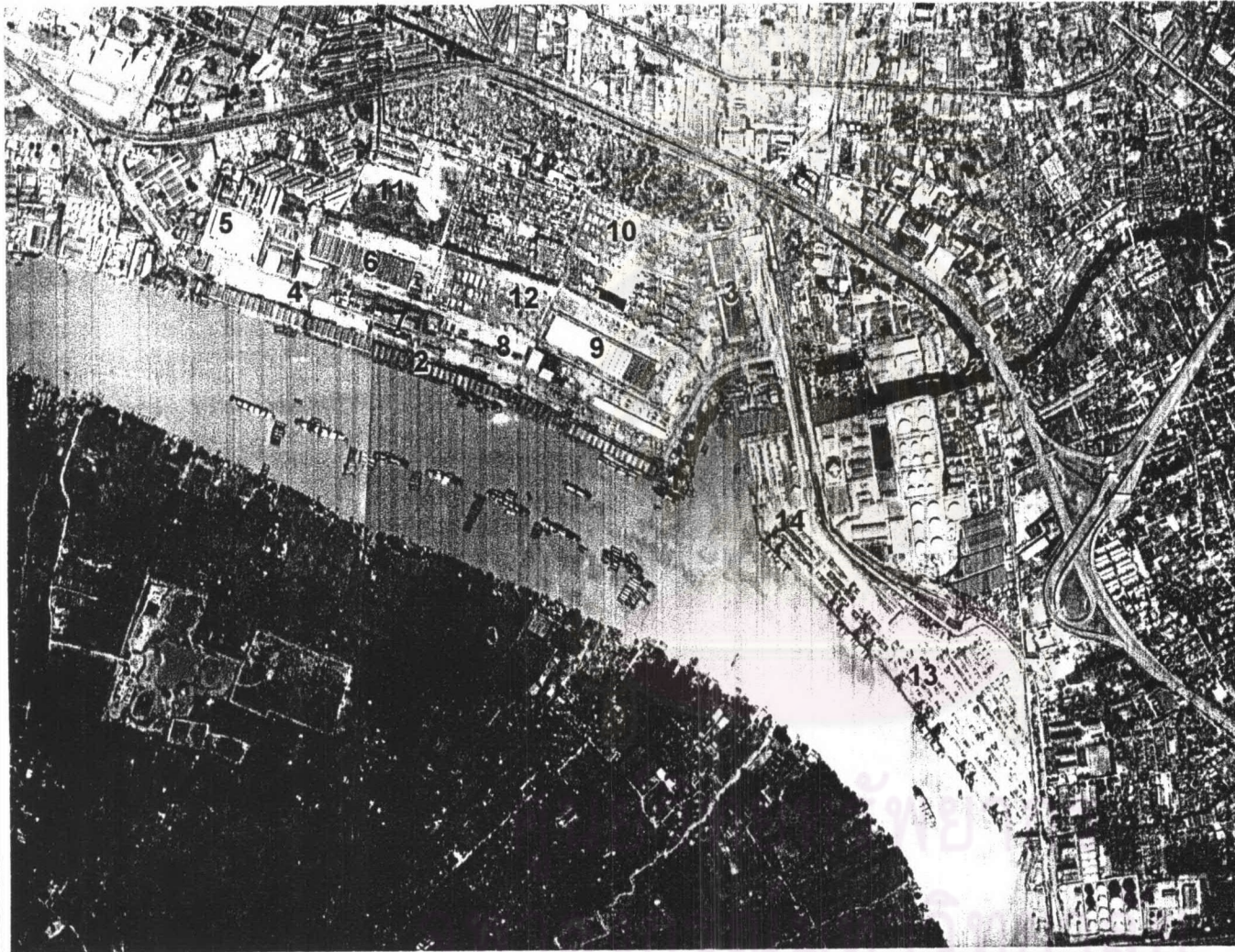
ลำดับที่	รายการ	เนื้อที่ (ไร่)	คิดเป็น ร้อยละ
	พื้นที่ส่วนที่ 1		
1	พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการ การท่าเรือฯ	760.59	33.65
2	พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการ การท่าเรือฯ	168.41	7.45
	พื้นที่ส่วนที่ 2		
3	พื้นที่ที่การท่าเรือฯ จะใช้ประโยชน์ในอนาคต	45.00	2.00
4	พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐขอใช้	188.82	8.35
5	พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐเช่าใช้ประโยชน์	292.98	12.95
6	พื้นที่ที่การเคหะแห่งชาติเช่า	292.33	12.94
7	พื้นที่ที่บริษัท ห้างร้านเอกชนเช่า	79.59	3.51
8	พื้นที่อาคารพาณิชย์ ตลาด คลังสินค้า อาคารที่ทำการ 7 ชั้น	154.56	6.84
9	พื้นที่ว่างเตรียมหาผลประโยชน์	5.95	0.24
10	พื้นที่ถนน ที่ว่างบางส่วนมีบ้านนุกรุก	271.43	12.07
	รวม	2,259.66	100.00

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2530

ตารางที่ 5.7 การใช้ที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2545

ลำดับ	พื้นที่	เนื้อที่ (ไร่)	คิดเป็น ร้อยละ
	พื้นที่ส่วนที่ 1		
1	พื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการ การท่าเรือฯ	858.92	36.50
2	พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการ การท่าเรือฯ	129.43	5.50
	พื้นที่ส่วนที่ 2		
3	พื้นที่ที่การท่าเรือฯ จะใช้ประโยชน์ในอนาคต	169.43	7.20
4	พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐขอใช้	216.49	9.20
5	พื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐเช่าใช้ประโยชน์	190.61	8.10
6	พื้นที่ที่การเคหะแห่งชาติเช่า	157.66	6.70
7	พื้นที่ที่บริษัท ห้างร้าน เอกชนเช่า	134.13	5.70
8	พื้นที่อาคารพาณิชย์ ตลาด	110.60	4.70
9	พื้นที่ชุมชนแออัด	197.67	8.40
10	พื้นที่ทางสัญจร (ถนน ทางรถไฟ คลอง)	188.26	8.00
	รวม	2,353.20	100.00

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2545



ภาพที่ 5.4
ภาพถ่ายทางอากาศ แสดงพื้นที่
การทำเรือแห่งประเทศไทย

สัญลักษณ์

- 1 ทำเทียบเรือท่องเที่ยว
- 2 โรงพักสินค้าริมแม่น้ำ
- 3 โรงพักสินค้า
- 4 ทำเทียบเรือเนกประสงค์
- 5 คลังสินค้าผ่านแดน
- 6 คลังสินค้าอันตราย และคลังสินค้าตกค้าง
- 7 คลังสินค้าทัณฑ์บน
- 8 คลังสินค้ารถยนต์
- 9 โรงพักสินค้า
- 10 ลานบรรจุสินค้าขาออก
- 11 พื้นที่ซ่อม-ล้างตู้สินค้า
- 12 ลานตู้สินค้าเปล่า
- 13 ทำบิการตู้สินค้า 1
- 14 ทำบิการตู้สินค้า 2

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2545



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จำกัด โรงงานเภสัชกรรมทหาร และโรงงานฟอกหนังขององค์การฟอกหนัง กระทรวงกลาโหม เป็นต้น

พื้นที่ด้านทิศตะวันตก เป็นตลาดสด 3 แห่ง อาคารพาณิชย์ คลังสินค้าของบริษัทเอกชน และอาคารสำนักงาน นอกจากนี้ยังได้ให้หน่วยงานของรัฐเช่าเพื่อทำประโยชน์ได้แก่ สถานีจุดพักรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และเป็นที่ตั้งขององค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เป็นต้น

5.3 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือ

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือ สามารถอธิบายได้ดังนี้ (ดังตารางที่ 5.8-5.9)

5.3.1 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน พ.ศ.2515-2530

ใน พ.ศ.2515-2530 ท่าเรือในพื้นที่ศึกษา มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 46 ท่า หรือคิดเป็นร้อยละ 85 และมีการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นถึง 1,750 ไร่ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นช่วงที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งที่ดีขึ้น

สำหรับการใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่า ใน พ.ศ.2520 ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออก ได้เริ่มเปิดดำเนินการเพื่อขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 8 ท่า โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีเพียงท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันตก จำนวน 10 ท่า สำหรับเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป

5.3.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน พ.ศ.2530-2545

ใน พ.ศ.2530-2545 การใช้ที่ดินเพื่อกิจการท่าเรือริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีจำนวนเพิ่มขึ้น 4 ท่า คิดเป็นพื้นที่ 306 ไร่ แบ่งเป็น ท่าเรือฝั่งตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือหมายเลข 1C และ 7A ส่วนท่าเรือฝั่งตะวันตก ได้แก่ ท่าเรือหมายเลข 2F และ 4A ในขณะที่ท่าเรือซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินการขนถ่ายสินค้าจำนวน 6 ท่า ได้แก่ ท่าเรือหมายเลข 1, 7, 8C, 10, 13 และ 21B นอกจากนี้ยังพบว่ามีท่าเรือที่เลิกดำเนินการขนถ่ายสินค้าจำนวน 9 ท่า ได้แก่ ท่าเรือฝั่งตะวันตกหมายเลข 1B, 5D, 31 และ 43 และท่าเรือฝั่งตะวันออกหมายเลข 2, 6, 12, 30A และ 34 โดยคิดเป็นพื้นที่ 371 ไร่

สำหรับการใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย พบว่า มีพื้นที่ในครอบครองเพิ่มขึ้น 93.60 ไร่ โดยพื้นที่ในส่วนที่ 1 ซึ่งใช้ประโยชน์เพื่อตอบสนองต่อภารกิจหลักของกิจการท่าเรือฯ

ตารางที่ 5.8 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินงาน	ชื่อท่า	การดำเนินงาน
2F	5.0			บริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด (2540)	สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์
2A	11.6	โรงจักรพระนครใต้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (2522)	น้ำมันเตา, น้ำมันดีเซลหมุนช้า	โรงจักรพระนครใต้ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	น้ำมันเตา, น้ำมันดีเซลหมุนช้า
2	15.2	บริษัท ชลประทานซีเมนต์ จำกัด (2514)	ปูนซีเมนต์ผง	เลิกกิจการแล้ว	ตั้งแต่ พ.ศ.2540-ปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าบริเวณหน้าท่า โดยได้ขอระงับการใช้ท่าเทียบเรือกับกรมเจ้าท่า และได้แจ้งเลิกประกอบกิจการบรรจุถุงปูนซีเมนต์ต่อสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2540 เนื่องจากบริษัทฯ ประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ไม่สามารถดำเนินการประกอบกิจการโรงงานบรรจุปูนซีเมนต์ต่อไปได้
4	15.8	บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (2516)	เคมีภัณฑ์ ได้แก่ Vinyl Chloride Monomer (VCM)	บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน) (2516)	เคมีภัณฑ์ ได้แก่ Vinyl Chloride Monomer (VCM)
4A	18.4			บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด (2540)	พ.ศ.2540 บริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ Siam Steel Group ดำเนินการขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนำเข้าและส่งออกไปยังต่างประเทศ

ตารางที่ 5.8 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
6	18.6	บริษัท ยูเนี่ยนเทค จำกัด (2514)	อคูมเนียม, เศษเหล็กแผ่น, เศษเหล็กโครงสร้าง	เลิกใช้ท่าเทียบเรือ	พ.ศ.2540-ปัจจุบัน บริษัทได้เลิกการใช้ท่าเรือเนื่องจากปัญหาด้านภาษีอากรและค่าใช้จ่ายสูง
8C	19.3	บริษัท ยูไนเต็ดโรโร แอนด์ เรอวิล จำกัด (2524)	มันสำปะหลังชนิดอัดเม็ด, ข้าวสาลี, ปุ๋ยเคมี, โรตาเอช, เหล็ก	บริษัท ยูไนเต็ดเทรค จำกัด (2533)	พ.ศ.2533 ได้ขอเปลี่ยนชื่อเจ้าของและผู้ครอบครองท่าเรือเป็น บริษัท ยูไนเต็ดเทรค จำกัด และได้ให้บริษัท แกร็ทคอน (ไทยแลนด์) จำกัด เช่าท่าเทียบเรือเพื่อดำเนินกิจการขนถ่ายน้ำมัน
8A,B	19.5	บริษัท ยูไนเต็ดฟลาวมิลล์ จำกัด (2515)	มันสำปะหลังชนิดอัดเม็ด, ข้าวสาลี, ปุ๋ยเคมี, โรตาเอช, เหล็ก	บริษัท ยูไนเต็ดฟลาวมิลล์ จำกัด	มันสำปะหลังชนิดอัดเม็ด, ข้าวสาลี, ปุ๋ยเคมี, โรตาเอช, เหล็ก
10	19.8	บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (2512)	ปูนซิเมนต์ผง	บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (2532)	พ.ศ.2532-ปัจจุบัน บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (TPT) ได้ใช้ท่าเรือเพื่อดำเนินกิจการขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และตั้งแต่ปี พ.ศ.2541 บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด ได้หยุดดำเนินการบรรจุปูนซิเมนต์ผง

ตารางที่ 5.8 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยามุ่งตะวันออก

หมายเลขท่า	กม. ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
12	20.0	บริษัท จี.เอส. สตีล จำกัด (2512)	เศษเหล็กเพื่อผลิตเหล็กเส้น	เลิกใช้ท่าเทียบเรือ	พ.ศ.2533 บริษัท จี.เอส. สตีล จำกัด ได้โอนกรรมสิทธิ์ให้บริษัท ไทยสตีลবার์ จำกัด เพื่อดำเนินกิจการประเภทเดิม พ.ศ.2540-ปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่ได้ใช้ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าแล้ว เนื่องจากใช้การขนส่งทางรถบรรทุกแทน ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า ทำให้ท่าเทียบเรือและพื้นที่หลังท่าเทียบเรือไม่ได้ใช้งาน บริษัทฯ จึงได้ให้บริษัท ไทยพรอดเพอริตี้ เทอร์มินอล จำกัด เข้าพื้นที่หลังท่าเทียบเรือบางส่วนเป็นที่วางสินค้าตู้คอนเทนเนอร์
14	20.5	บริษัท พูลพิพัฒน์ จำกัด (2512)	มันสำปะหลังอัดเม็ด, กากรำ, กากถั่วเหลือง, กากมะพร้าว, ข้าวสาร, ปุ๋ยเคมี บางครั้งก็มีแผ่นเหล็ก, เศษเหล็ก, สารส้ม, โซดาแอส, น้ำมันพืช	บริษัท พูลพิพัฒน์ จำกัด	กระดาษ, โซดาแอส, ไม้แปรรูป, น้ำตาลทราย, รกยนต์
14A	20.8	บริษัท เจ้าจอมคลังสินค้า จำกัด (2524)	ข้าวสาร, น้ำตาล, ข้าวโพด, ไม้แปรรูป, เหล็ก, ปุ๋ย, กระดาษ	บริษัท เจ้าจอมคลังสินค้า จำกัด	น้ำตาลทราย
16A,B,C	21.0	บริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนลคอร์ปอเรชั่น จำกัด (2520)	ข้าวสาร, ปุ๋ยเคมี, น้ำตาลทราย	บริษัท ไทยซูการ์ เทอร์มิเนล จำกัด (มหาชน)	ข้าวสาร, ปุ๋ยเคมี, น้ำตาลทรายดิบ, กากน้ำตาล
16D	21.2	บริษัท แคปิตัลไฮโลและอบพืช จำกัด (2518)	ข้าวโพด, ข้าวสาร, กากถั่ว, ปุ๋ย	บริษัท นิสชิน เอส ที ซี ฟลาวมิลลิ่ง จำกัด (2534)	พ.ศ.2534 บริษัท แคปิตัลไฮโลและอบพืช จำกัด ได้ขายกิจการทั้งหมดให้แก่ บริษัท นิสชิน เอส ที ซี ฟลาวมิลลิ่ง ดำเนินกิจการขนถ่าย ข้าวสาร, ข้าวสาลี, ไม้, เหล็ก, น้ำตาลทราย

ตารางที่ 5.8 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก

หมายเลขท่า	กม. ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
16E	21.6	บริษัท ัญญกิจคลังสินค้า จำกัด (2524)	ข้าวสาร, เคมีภัณฑ์	บริษัท ัญญกิจคลังสินค้า จำกัด	พ.ศ.2530 ได้ให้บริษัท ไทยโพลีโพลเตตและ เคมีภัณฑ์ จำกัด ใช้น้ำท่าเพื่อการขนถ่าย เคมีภัณฑ์
16F	21.8	บริษัท นครสยามการท่าเรือ จำกัด (2528)	ข้าวสาร, ถั่วเขียว, แป้งข้าวเหนียว, แป้งข้าวเจ้า, ข้าวโพด	บริษัท นครสยามการท่าเรือ จำกัด	ข้าวสาร
18A,B,C,D,E,F,G	24.8-25.5	บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (2512)	น้ำมันดิบ	บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมสำเร็จรูป
20A,AB,B,C,D,E ,F,G	26.0-27.0	ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2520)	สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์	ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออก การท่าเรือแห่งประเทศไทย	สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์
22A,B,C,D,E,F,G,H,I,J	27.0-28.0	ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2494)	สินค้าทั่วไป	ท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันตก การท่าเรือแห่งประเทศไทย	สินค้าทั่วไป
24A,B,D	29.0	บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (2486)	น้ำมันประเภทต่างๆ, เคมีภัณฑ์ประเภทตัวทำละลายจากต่างประเทศ	บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด	น้ำมัน, เคมีภัณฑ์จากน้ำมัน
26A,B	30.0	บริษัท เอสโซ่ จำกัด (2489)	น้ำมันเชื้อเพลิง, ก๊าซปิโตรเลียมเหลว, น้ำมันหล่อลื่น, เคมีภัณฑ์	บริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป และแก๊สสูงดื่ม, น้ำมันหล่อลื่นพื้นฐาน, ผลิตภัณฑ์เคมี
28,30	30.7-30.8	บริษัท น้ำมันศาลเจ้าไทย จำกัด (2498)	น้ำมัน, เคมีภัณฑ์	บริษัท น้ำมันศาลเจ้าไทย จำกัด	น้ำมันเบนซินธรรมดา, น้ำมันเบนซินพิเศษ, น้ำมันก๊าด, น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว, น้ำมันเตา, น้ำมันอากาศยาน, น้ำมันหล่อลื่นเหลว
30A	36.0	บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (2522)	ปูนซีเมนต์	เลิกกิจการแล้ว	พ.ศ.2542 บริษัท ได้หยุดดำเนินการและงด การใช้ท่าเทียบเรือ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ
30B	36.1	บริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด (2528)	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว, แก๊ส LPG	บริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว, แก๊ส LPG

ตารางที่ 5.8 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
32	36.5	บริษัท ไทยดำรงพัฒนา จำกัด (2502)	ข้าวสาร	บริษัท ไทยดำรงพัฒนา จำกัด	ข้าวสาร
34	36.8	บริษัท ไทยเรืองพาณิชย์ จำกัด (2500)	ข้าวสาร	เลิกกิจการแล้ว	พ.ศ.2545 ได้เปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินเป็น อาคารพาณิชย์
36	37.0	บริษัท เทพนครสวรรค์ จำกัด (2506)	ข้าวสาร	บริษัท เทพนครสวรรค์ จำกัด	ข้าวสาร, ข้าวโพด
38	37.2	บริษัท อาเซียคลังสินค้า จำกัด (2507)	ข้าวสาร, ข้าวโพด, ถั่ว, ปุ๋ยเคมี	บริษัท อาเซียคลังสินค้า จำกัด	ปุ๋ย, ข้าวสาร, ข้าวโพด, ถั่ว, เมล็ดกาแฟ
40	37.5	บริษัท พาณิชยกรรม จำกัด (2511)	ข้าวสาร	บริษัท พาณิชยกรรม จำกัด	ข้าวสาร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.9 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
1	4.0	ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด (2486)	ส่งออกพืชผลทางการเกษตรเช่น ข้าวโพด, ข้าวฟ่าง, ไม้, มันสำปะหลัง, ทุเรียนเป็นต้น	บริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด (2535)	พ.ศ.2535 บริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด เข้าดำเนินการขนถ่ายไม้แปรรูปและเหล็ก พ.ศ.2543-ปัจจุบัน บริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด ได้แบ่งพื้นที่ให้บริษัท อาเซียนมารีน เซอร์วิส ดำเนินการซ่อมต่อเรือลอยน้ำ (Floating Dock) มีชื่อว่า อาซิมาวี 1 เป็นเรือต่อเรือขนาด 161.22 M.x38.00 M. ในปัจจุบัน สินค้าที่ขนถ่ายบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมีไม่มากนัก เป็นสินค้าประเภทเหล็กม้วนและเหล็กแท่ง ปริมาณการขนถ่ายประมาณ 2,000-3,000 ตันต่อ 3 เดือน นอกจากนี้ยังมีกรขนถ่ายอุปกรณ์สำหรับต่อเรือ โดยการขนถ่ายจะใช้เครนจากเรือ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
1C	9.6			บริษัท ซี.อาร์.ซี. การท่าเรือ จำกัด (2532)	พ.ศ.2532 ท่าเทียบเรือบริษัท ซี.อาร์.ซี. การท่าเรือ จำกัด ได้เปิดดำเนินการ แบ่งพื้นที่หน้าท่าเป็น 2 ส่วน โดยกึ่งหนึ่งทางทิศตะวันออก (ความยาวหน้าท่า 156 เมตร) ให้บริษัท ไชยพรค้าข้าว จำกัด เข้าดำเนินการขนถ่ายข้าวสาร และเป็นพื้นที่ใช้งานของบริษัท ซี.อาร์.ซี. การท่าเรือ จำกัด ส่วนกึ่งหนึ่งทางทิศตะวันตก (ความยาวหน้าท่า 156 เมตร) เป็นพื้นที่ใช้งานของบริษัท บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินัล จำกัด ดำเนินการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
1A	9.8	บริษัท ไทยรวมทุนคลังสินค้า จำกัด (2521)	น้ำตาลดิบ และกากน้ำตาล (โมลาส) จาก กาญจนบุรีและชลบุรี ส่งออกสู่เกาหลีและญี่ปุ่น	บริษัท ไทยรวมทุนคลังสินค้า จำกัด	พ.ศ.2543-ปัจจุบัน พื้นที่ท่าเรือได้ถูกแบ่ง ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่หนึ่งเป็นของบริษัท ไทยรวมทุนคลังสินค้า จำกัด ดำเนินกิจการขน ด้ายกากน้ำตาล และน้ำตาลทราย อีกส่วนหนึ่ง เป็นของบริษัท เคอรี่-กลอรี่ ไซโล และคลังสินค้า จำกัด ดำเนินกิจการผลิตแป้งสาลี โดยการ นำเข้าเมล็ดข้าวสาลี ผ่านท่าเทียบเรือนี้เช่นกัน
1B	10.1	บริษัท แปซิฟิกทลาสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (2525)	เคมีภัณฑ์จากสหรัฐอเมริกา	เลิกกิจการแล้ว	-
3	10.3	บริษัท มิตรผลคลังสินค้า จำกัด (2517)	น้ำตาลทรายดิบ, น้ำตาลทรายขาว, กากน้ำตาล	บริษัท มิตรผลคลังสินค้า จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ทซูการ์ เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (2540)	น้ำตาลทรายดิบ, น้ำตาลทรายขาว, กากน้ำตาล
5	10.7	บริษัท แหลมทองสหการ จำกัด (แหลมทองคลังสินค้า) (2517)	ข้าวฟ่าง, ข้าวโพด, ข้าวสาลี	บริษัท แหลมทองสหการ จำกัด	ข้าวโพด, ข้าวฟ่าง, ข้าวสาลี, น้ำตาล, ปู๋ย
5C	11.8	บริษัท สยามเคมี จำกัด (2521)	ปุ๋ยผสม, สารส้ม, กัมมะถันปรับปรุงให้บริสุทธิ์, อลูมินาไฮดรอกไซด์	บริษัท สยามเคมี จำกัด	ตัวทำละลาย (Solvent), Base Oil, น้ำมันเครื่อง (Lub Oil), เคมีภัณฑ์

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
5A	12.2	บริษัท ไทยเซ็นทรัลเคมี จำกัด (2517)	ปุ๋ยเคมี, น้ำมัน, เคมีภัณฑ์	บริษัท ไทยเซ็นทรัลเคมี จำกัด	ปุ๋ยเคมี, เคมีภัณฑ์, เหล็กเส้น, เหล็กแผ่น, น้ำมันเครื่อง
5D	12.4	บริษัท ไทยอาซาฮีเคมีภัณฑ์ จำกัด (2524)	โซดาไฟและเคมีภัณฑ์	เลิกใช้ท่าเทียบเรือ	พ.ศ.2543-ปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่ได้ใช้ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าแล้ว เนื่องจากสินค้าของบริษัทฯ จะใช้การขนส่งทางรถบรรทุกแทน ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า
7A	12.8			บริษัท ทีปโก้แอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน) (2537)	ยางมะตอยดิบ, น้ำมันปิโตรเลียม
5B	12.9	บริษัท ไทยโซโลและอุตสาหกรรม จำกัด (2518)	ข้าวโพด, ข้าวสาลี, โซดาแอส, ปุ๋ย	บริษัท ไทยโซโลและอุตสาหกรรม จำกัด	ข้าวสาลี, กากถั่ว, ข้าวโพด
7	13.0	บริษัท กรุงเทพฯ ออฟซีและโซโล จำกัด (2507)	ข้าวโพด	บริษัท บีดีเอส เทอร์มินัล จำกัด (2541)	พ.ศ.2541-ปัจจุบัน บริษัท บีดีเอส เทอร์มินัล จำกัด ได้เข้าดำเนินการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขนถ่ายโดยใช้ปั้นจั่นยกตู้สินค้าบริเวณหน้าท่า จำนวน 2 ตัว ส่วนข้าวโพด ปัจจุบันไม่ได้ดำเนินการขนถ่าย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินงาน	ชื่อท่า	การดำเนินงาน
9	13.8	บริษัท รวมทุนไทย จำกัด (2510)	ข้าวโพด, ถั่วเขียวเหลือง, ถั่วเขียวดำ, แป้งข้าวเหนียว, แป้งข้าวเจ้า, พืชไร่	บริษัท รวมทุนไทย จำกัด	พ.ศ.2540-ปัจจุบัน ได้ให้บริษัท เอเชีย โกลเด้นไรซ์ จำกัด เช่าท่าเรือเพื่อดำเนินกิจการขนถ่ายสินค้าทางการเกษตร รวมทั้งการปรับปรุงคุณภาพสินค้าและการเก็บสินค้าบนพื้นที่หลังท่าเทียบเรือ
11	14.0	บริษัท มิตรบุษิ (ประเทศไทย) จำกัด (2515)	เคมีภัณฑ์จากญี่ปุ่น, ยุโรปและไทย	บริษัท เอ็มซีสยาม โลจิสติกส์ จำกัด (2525)	พ.ศ.2525 บริษัท เอ็มซีสยาม โลจิสติกส์ จำกัด ได้เข้าดำเนินการขนถ่ายเคมีภัณฑ์
11B	14.5	บริษัท ทรัพย์ศรีไทยคลังสินค้า จำกัด (2525)	ข้าวสาร, น้ำตาล, ปุ๋ยเคมี	บริษัท ทรัพย์ศรีไทยคลังสินค้า จำกัด	ข้าวสาร, น้ำตาล, ปุ๋ยเคมี
11A	14.8	บริษัท โรงงานเหล็กกรุงเทพฯ จำกัด (2522)	Ferro Alloys ใช้ผสมทำเหล็กกล้า	บริษัท โรงงานเหล็กกรุงเทพฯ จำกัด	ปัจจุบัน บริษัทฯ ยังคงใช้ท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าและวัตถุดิบอยู่ แต่มีปริมาณน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางรถบรรทุกแทน ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็วกว่าสินค้าที่ขนถ่ายในปัจจุบัน ได้แก่ แท่งเหล็ก (Billet) เพียงอย่างเดียว เป็นสินค้าที่สั่งซื้อมาจากต่างประเทศ
13	15.6	ห้างหุ้นส่วนจำกัด บางกอกโมลาส (2512)	กากน้ำตาล (เป็นของเหลว)	บริษัท น้ำมันทีพีโอ จำกัด (2536)	พ.ศ.2536 บริษัท น้ำมันทีพีโอ จำกัด ได้เข้าดำเนินการขนถ่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
15	15.7	บริษัท ธนบุรีคลังสินค้า จำกัด (2516)	พ.ศ.2516 ได้ให้บริษัท อินเตอร์คอร์น (1983) จำกัด เขาเพื่อเก็บสินค้าข้าวสาร ซึ่งขนส่งมาจากจังหวัดต่างๆ ภายในประเทศ แล้วขนถ่ายโดยรถบรรทุกหรือเรือมายังคลังเพื่อส่งต่อไปยังประเทศสิงคโปร์และฮ่องกง นอกจากนี้ ยังได้ให้บริษัท คอสโมออยส์ จำกัด เขาเพื่อดำเนินการขนถ่ายน้ำมันดีเซล	บริษัท ธนบุรีคลังสินค้า จำกัด	พ.ศ.2540-ปัจจุบัน บริษัท อินเตอร์คอร์น (1983) จำกัด ดำเนินการขนส่งข้าวสาร เพื่อส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ส่วนการขนถ่ายน้ำมันดีเซลโดย บริษัท คอสโมออยส์ จำกัด ได้ยกเลิกการเช่าแล้ว เมื่อ พ.ศ.2540
17	15.8	บริษัท มารูเบน จำกัด (2508)	พ.ศ.2508-2530 บริษัท มารูเบน จำกัด ได้ดำเนินการขนถ่ายสินค้าเคมีภัณฑ์ พ.ศ.2530 ได้จดทะเบียนขึ้นใหม่โดยใช้ชื่อว่า บริษัท แม่น้ำเคมีคัลส์ จำกัด โดยดำเนินการประเภทเดิม	บริษัท คลังสินค้าเคมี จำกัด (2545)	พ.ศ.2545 บริษัท แม่น้ำเคมีคัลส์ จำกัด ได้ยื่นคำร้องขอโอนกรรมสิทธิ์ท่าเทียบเรือให้แก่ บริษัท คลังสินค้าเคมี จำกัด โดยดำเนินการขนถ่ายเคมีภัณฑ์ได้แก่ Styrene Monomer, Methyl Methacrylate
19	15.9	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียโมลาส (2514)	น้ำตาลทราย, กากน้ำตาล, ข้าวสาร	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียโมลาส	น้ำตาลทราย, กากน้ำตาล, ข้าวสาร
19A	16.5	บริษัท ไทยฟ้า (2511) จำกัด (2518)	ข้าวสาร	บริษัท ไทยฟ้า (2511) จำกัด	ข้าวสาร, ข้าวโพด, สินค้าเกษตรกรรม
21A	31.8	บริษัท นานาพรรณ เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (2518)	ข้าวโพด, ข้าวสาร, ถั่ว, มันสำปะหลัง	บริษัท นานาพรรณ เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	ข้าวโพด, ข้าวสาร, ถั่ว, ข้าวฟ่าง

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
21	34.0	สยามแทงค์เทอร์มินอลส์ จำกัด (2525)	เคมีภัณฑ์ ได้แก่ Ethylene Glycol, Toluene, Methanal, Octanol, Methly Methacrylate, Styrene monomer, Linear Alkly Benzene	สยามแทงค์เทอร์มินอลส์ จำกัด	เคมีภัณฑ์ ได้แก่ Ethylene Glycol, Toluene, Methanal, Octanol, Methly Methacrylate, Styrene monomer, Linear Alkly Benzene
23	34.2	บริษัท ธนาพรชัย จำกัด (2510)	ข้าวสารบรรจุกระสอบ, ปอติบ, ปุยเคมี, กากถั่วเหลือง นอกจากนี้ยังให้เช่าคลังสินค้าบางส่วนและรับฝากสินค้า	บริษัท ธนาพรชัย จำกัด	ข้าวสาร, กากถั่วเหลือง, ข้าวโพด นอกจากนี้ยังให้เช่าคลังสินค้าบางส่วนและรับฝากสินค้า
23A,C	34.5-35.0	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศุภนาถ (คลังสินค้าศุภนาถ) (2519)	ข้าวสารบรรจุกระสอบ, ปุยเคมี, ไม้แปรรูป, เหล็ก, ฝ้าย	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศุภนาถ	ข้าวสารบรรจุกระสอบ, ปุยเคมี, ไม้แปรรูป, เหล็ก ส่วนฝ้ายในปัจจุบันไม่ได้ดำเนินการขนถ่าย
23B	35.5	บริษัท โมบิลอยล์ ไทยแลนด์ จำกัด (2520)	น้ำมันปิโตรเลียม และเคมีภัณฑ์	บริษัท โมบิลอยล์ ไทยแลนด์ จำกัด	น้ำมันปิโตรเลียม และเคมีภัณฑ์
25	38.2	บริษัท จีฮวด จำกัด (2512)	ข้าวสารบรรจุกระสอบ, เมล็ดข้าวโพดแห้ง, เมล็ดถั่วต่างๆ นอกจากนี้ยังให้เช่าคลังสินค้า	บริษัท เคนเซน จำกัด (2531)	พ.ศ.2531 บริษัท เคนเซน จำกัด ได้รับโอนสิทธิ์การใช้เทียบท่าเรือ จากบริษัทจีฮวด จำกัด เพื่อดำเนินการขนถ่ายสินค้าทางทะเล
27	38.4	คลังสินค้าธนาคารกรุงไทย จำกัด (2513)	ข้าวสาร, ถั่วเขียว, เมล็ดฝ้าย, งาดำ, ถั่วนางแดง, งาขาว, ถั่วดำ, ข้าวโพด	คลังสินค้าธนาคารกรุงไทย จำกัด	ข้าวสาร, ถั่ว, ข้าวโพด

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินงาน	ชื่อท่า	การดำเนินงาน
27A	38.5	คลังสินค้า 2 ราษฎร์บูรณะ องค์การคลังสินค้า (2527)	ข้าวสาร, ปลาทูน่าแช่แข็ง, เหล็กแผ่น, เหล็กม้วน	องค์การคลังสินค้า (คลังสินค้า 2 ราษฎร์บูรณะ)	ข้าวสาร, ไม้แปรรูป, เหล็กต่างๆ, กากถั่วเหลือง
29A,B,C	39.2	บริษัท แสงทองคำข้าว (1968) จำกัด (2511)	ข้าวสาร	บริษัท แสงทองคำข้าว (1968) จำกัด	ข้าวสาร
31	39.4	บริษัท ข้าวไทย จำกัด (2481)	ข้าวสาร	เลิกกิจการแล้ว	พ.ศ.2538 เปลี่ยนเป็นห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ราษฎร์บูรณะ
33A,B	39.8	บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (2510)	ไม้แปรรูป, เหล็ก, สารเคมี	บริษัท เค.ดับบลิว.ซี คลังสินค้า จำกัด (2538)	พ.ศ.2538 ได้เปลี่ยนแปลงผู้ครอบครองเป็น บริษัท เค.ดับบลิว.ซี. คลังสินค้า จำกัด โดย ดำเนินการกิจการประเภทเดิม
35	40.0	บริษัท สยามสหบริการ จำกัด (2529)	น้ำมันดีเซล	บริษัท สยามสหบริการ จำกัด (มหาชน)	น้ำมันดีเซล
37	40.1	บริษัท เจริญไทย จำกัด (2499)	ข้าวสาร	บริษัท เจริญไทย จำกัด	ข้าวสาร
39	40.2	บริษัท ข้าวปิ่นทอง จำกัด (2490)	ข้าวสาร, ข้าวโพด, ถั่ว	บริษัท ข้าวปิ่นทอง จำกัด	ข้าวสาร, ข้าวโพด, ถั่ว
41	40.3	บริษัท ไทยฟาคคลังสินค้า จำกัด (2527)	ข้าวสาร	บริษัท ไทยฟาคคลังสินค้า จำกัด	ข้าวสาร

ตารางที่ 5.9 (ต่อ) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของท่าเรือสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก

หมายเลขท่า	กม.ทางน้ำ	พ.ศ. 2515-2530		พ.ศ. 2530-2545	
		ชื่อท่า	การดำเนินการ	ชื่อท่า	การดำเนินการ
43	40.5	บริษัท ใต้แซ จำกัด (2489)	ข้าวสาร, ข้าวโพด	เลิกกิจการแล้ว	-
45	40.6	บริษัท มหาสมุทรค้าข้าว จำกัด (2530)	ข้าวสาร	บริษัท มหาสมุทรค้าข้าว จำกัด	ข้าวสาร

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โดยตรง และพื้นที่ในสวนที่ 2 ซึ่งการทำเรือฯ ไม่ได้ใช้ประโยชน์โดยตรง เพิ่มขึ้น 59.35 ไร่ และ 34.19 ไร่

5.4 ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินของกิจการท่าเรือ

ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการเลือกที่ตั้งของท่าเรือในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา มีดังนี้

5.4.1 สภาพทางภูมิศาสตร์

สภาพทางภูมิศาสตร์ เป็นปัจจัยสำคัญลำดับแรกที่ดึงดูดให้ท่าเรือมาเลือกที่ตั้งในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของทางเดินร่องน้ำในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยามีความสัมพันธ์กับทำเลที่ตั้งของท่าเรือ ซึ่งจะตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นคูก้น้ำมากกว่า เพราะมีความเหมาะสมต่อการเข้าจอดเทียบ ณ ท่าเรือมากกว่าบริเวณที่เป็นหัวแหลม

จากสภาพทางภูมิศาสตร์ของแนวแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษา มีลักษณะของลำน้ำไหลคดเคี้ยวเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดบริเวณที่เป็นท้องคูก้น (คูก้น้ำ) และบริเวณหัวแหลมปรากฏอยู่หลายแห่ง

บริเวณพื้นที่ชายฝั่งที่เป็นคูก้น้ำ จะมีแนวร่องน้ำผ่านติดกับพื้นที่ชายฝั่งนั้น ซึ่งเป็นผลดีต่อการสร้างท่าเรือ เพราะเรือสามารถแล่นไปตามแนวร่องน้ำเข้าเทียบท่าได้สะดวก ยิ่งถ้าบริเวณใดเป็นแถบคูก้น้ำที่มีแนวปะทะน้ำแรง จะทำให้มีร่องน้ำที่ลึก อันจะเป็นผลดีต่อการเดินเรือ ส่วนบริเวณใดที่เป็นหัวแหลม แนวร่องน้ำจะอยู่ห่างจากฝั่งออกมา มากน้อยเพียงใดนั้นก็ขึ้นอยู่กับทิศทางการไหลของน้ำที่ไหลไปตามแนวคดเคี้ยวของลำน้ำ ในบริเวณพื้นที่ที่เป็นหัวแหลมนี้มีความเหมาะสมในการสร้างท่าเรือค่อนข้างต่ำ เนื่องจากหากจะสร้างสะพานท่าเทียบเรือยื่นลงไปให้ถึงร่องน้ำแล้วก็ต้องลงทุนสร้างให้ยื่นออกไปมาก ซึ่งจะทำให้เกิดขวงการจราจรในน้ำ จึงไม่นิยมมีการสร้างท่าเรือในบริเวณที่เป็นหัวแหลม

จากการศึกษาโดยใช้แผนที่แสดงแม่น้ำเจ้าพระยา ของการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2538 ดังแสดงในแผนที่ 4.3 จะเห็นได้ว่าบริเวณใดที่เป็นท้องคูก้นซึ่งมีร่องน้ำผ่านแนวชายฝั่ง จะมีท่าเรือตั้งอยู่เรียงรายติดต่อกัน ในทางตรงกันข้ามบริเวณที่เป็นหัวแหลมหรือพื้นที่ที่อยู่ห่างจากแนวร่องน้ำจะไม่ค่อยมีท่าเรือตั้งอยู่ ยกเว้นบางแห่งที่มีความจำเป็นบางประการ ในการศึกษาศักยภาพของพื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำที่มีความเหมาะสมกับการสร้างท่าเรือสามารถแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 ฝั่งแม่น้ำดังต่อไปนี้

5.4.1.1 ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา

บริเวณที่เป็นคูก้น้ำ ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่วงตั้งแต่

1) สะพานพระราม 9 (กิโลเมตรทางน้ำที่ 37.5) ลงไปจนถึงวัดปริวาส (กิโลเมตรทางน้ำที่ 36) ระยะทางประมาณ 1.5 กิโลเมตร ร่องน้ำในบริเวณนี้ยังเป็นเขตจอดเรือสาธุประดิษฐ์ (Sathu Pradit Mooring Area)

2) ท่าเรือบริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด (กิโลเมตรทางน้ำที่ 31) ขึ้นไปถึงท่าเรือกรุงเทพ ผ่านแนวโค้งของพื้นที่แอกวัว จนถึงคลองบางนา (กิโลเมตรทางน้ำที่ 24) เป็นระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร บริเวณนี้เป็นเขตห้ามทอดจอดเรือ (Anchorage Prohibited) และมีหลักผูกเรือกลางน้ำ (Dolphins) เนื่องจากมีความคับคั่งของเรือสินค้ามาก

3) คลองสำโรง (กิโลเมตรทางน้ำที่ 22) ในตำบลสำโรงใต้ ไปจนถึงหัวแหลมพระประแดง (กิโลเมตรทางน้ำที่ 19) ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร

4) โรงเรียนนายเรือ (กิโลเมตรทางน้ำที่ 8) จนถึงบริษัท ห่องเย็นไทย จำกัด (กิโลเมตรทางน้ำที่ 6) มีระยะทาง 2 กิโลเมตร ชายฝั่งแถบนี้เป็นเขตเทศบาลนครสมุทรปราการ ซึ่งเป็นศูนย์กลางชุมชนขนาดใหญ่

บริเวณที่เป็นหัวแหลม ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่วงตั้งแต่

1) สะพานกรุงเทพ ไปจนถึงสะพานพระราม 9 มีระยะทาง 4 กิโลเมตร

2) วัดปริวาส ขึ้นไปจนถึง คลังน้ำมันบริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด มีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร

3) หัวแหลมพระประแดง ลงไปจนถึงโรงเรียนนายเรือ เป็นระยะทางยาวถึง 11 กิโลเมตร บริเวณชายฝั่งช่วงนี้มีชายเลนคั่นเป็นช่วงกว้าง แต่ก็ยังมีท่าเรืออยู่ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือหมายเลข 4, 2 และ 2A ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ขนถ่ายสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในโรงงานตนที่ตั้งอยู่ ณ ที่นั้นด้วย

4) บริษัท ห่องเย็นไทย จำกัด ออกไปถึงปากอ่าวไทย ระยะทาง 6 กิโลเมตร

5.4.1.2 ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา

บริเวณที่เป็นค้ำน้ำ ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่วงตั้งแต่

1) สะพานกรุงเทพ จนถึงสะพานพระราม 9 เป็นระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร ในร่องน้ำช่วงนี้เป็นเขตห้ามทอดจอดเรือด้วย

2) ปากคลองลัดหลวง (กิโลเมตรทางน้ำที่ 36) ขึ้นไปตามค้ำน้ำ จนถึงวัดบางกะเจ้านอก (กิโลเมตรทางน้ำที่ 31) เป็นระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร

3) เทศบาลเมืองพระประแดง (กิโลเมตรทางน้ำที่ 18) ลงมาจนถึงท่าเรือบริษัท ซี.อาร์.ซี.การทำเรือ จำกัด หรือท่าหมายเลข 1C (กิโลเมตรทางน้ำที่ 10) มีระยะทาง 8 กิโลเมตร เป็นบริเวณที่มีท่าเรือเอกชนตั้งเรียงรายมากที่สุด โดยร่องน้ำในช่วงนี้มีขนาดกว้างค่อนข้างมาก และเป็นบริเวณที่ตั้งของหลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสื่อ (Bang Hua Sua Dolphins) บริเวณที่เป็นหัวแหลม ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งแม่น้ำในช่วงตั้งแต่

1) สะพานพระราม 9 จนถึงปากคลองลัดหลวง มีระยะทางสั้นเพียง 1.5 กิโลเมตร

2) วัดบางกะเจ้านอก ขึ้นไปตามแนวโค้งของพื้นที่รูปแอกวัวในเขตบางกะเจ้า จนถึงคอคอดเขตเทศบาลเมืองพระประแดง มีระยะทางยาวมากที่สุดถึง 13 กิโลเมตร โดยตามแนวชายฝั่งดังกล่าวจะไม่ปรากฏท่าเรือเลย

3) ท่าเรือบริษัท ซี.อาร์.ซี.การทำเรือ จำกัด ลงไปจนถึงปากอ่าวไทย เป็นระยะทาง 10 กิโลเมตร ชายฝั่งแถบนี้มีท่าเรืออยู่ 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือบริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด (ท่าหมายเลข 1) นอกจากนี้ยังมีเขตทหารเรือเพื่อเป็นที่ทำการป้องกันน่านน้ำไทย

5.4.2 การคมนาคม

การคมนาคม ถือเป็นปัจจัยสำคัญลำดับที่สองที่ดึงดูดให้ผู้ประกอบการท่าเรือพิจารณาเลือกที่ตั้งในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากการเลือกที่ตั้งใกล้เส้นทางคมนาคมสะดวก จะทำให้ได้ประโยชน์จากการประหยัดภายนอก (External Economics) กล่าวคือผู้ประกอบการไม่ต้องลงทุนสร้างเส้นทางคมนาคมเช่น ลำน้ำ ถนน ทั้งยังลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ โดยเฉพาะกิจการท่าเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยตรงทั้งทางน้ำและทางบก ในกรณีที่ท่าเรือที่เป็นส่วนหนึ่งของโรงงานอุตสาหกรรมนั้น ต้นทุนการผลิตจะต่ำลง และมีโอกาสแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่นมากขึ้น รวมถึงตลาดสินค้าจะกว้างขึ้น นำมาซึ่งกำไรสูงสุดที่หน่วยผลิตต้องการ จากลักษณะและรูปแบบท่าเรือบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีการกระจายตัวหนาแน่นขนานไปตามเส้นทางลำน้ำเจ้าพระยาและเส้นทางถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย ถนนสุขสวัสดิ์ ทางฝั่งตะวันตก และถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขุมวิท ทางฝั่งตะวันออก จะเป็นเส้นทางหลักที่สำคัญ ซึ่งนอกจากจะมีท่าเรือตั้งอยู่ริมแม่น้ำขนานไปกับแนวถนนหลักดังกล่าวแล้ว ยังมีโรงงานอุตสาหกรรมกระจายตัวอย่างหนาแน่นอีกด้วย โดยใช้การขนส่งสินค้านำเข้าหรือส่งออกตามแต่ละประเภทของท่าเรือ อย่างไรก็ตาม เส้นทางเข้าสู่ท่าเรือ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นถนนสายเล็กๆ หรือถนนซอยที่แคบ และมีได้สร้างขึ้นมารับรองรับน้ำหนักของรถบรรทุกเป็นการเฉพาะ ดังนั้นจึงมีสภาพขรุขระและชำรุดเสียหาย ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการขนถ่ายสินค้า

ในการขนส่งทางน้ำนั้น ด้วยพื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมทางน้ำ เป็นปัจจัยสำคัญต่อกิจการท่าเรือ ซึ่งการเดินทางเรือสินค้าในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยานั้นต้องอยู่ ภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งในด้านการจราจร การนำร่อง และการเทียบท่าเรือ เป็นต้น อีกทั้งบางครั้งยังต้อง ขึ้นอยู่กับระดับการขึ้นลงของน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือผ่านสันดอน ปากแม่น้ำ ประกอบกับปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการแออัดคับคั่งของ การจราจรในลำน้ำ ทั้งจากเรือสินค้าขนาดใหญ่ และขนาดเล็กประเภทเรือลำเลียง บางครั้งก็เกิด อุบัติเหตุจากเรือใหญ่ชนเรือเล็ก เป็นต้น

สำหรับการขนส่งทางบก พื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณที่มีเส้นทางคมนาคมทางถนน สะดวก โดยมีถนนสายสำคัญได้แก่ ถนนราษฎร์บูรณะ ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนเพชรหิรัญฯ ทางฝั่ง ตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และถนนพระรามที่ 3 ถนนสุขุมวิท ถนนท้ายบ้าน ทางฝั่งตะวันออก ของแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงระหว่างสองฝั่งแม่น้ำโดยสะพานข้ามแม่น้ำ เจ้าพระยา ได้แก่ สะพานพระราม3 สะพานกรุงเทพ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร หรือแพขนานยนต์ ข้ามฟาก ซึ่งสามารถใช้ในการขนส่งสินค้าไปยังหรือรับจากบริเวณที่อยู่ใกล้เคียง และที่อยู่ห่างไกล ออกไปได้อย่างทั่วถึง สภาพของถนนสายหลักนั้น มีลักษณะมั่นคงถาวร (Established Network) ทำให้ขนส่งได้สะดวกและรวดเร็ว ประหยัดเวลาค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางพิเศษเฉลิมมหา นคร จะมีบทบาทอย่างสูงนับตั้งแต่เปิดใช้เมื่อปลาย พ.ศ.2530 เป็นต้นมา เนื่องจากช่วยลดปัญหา ความคับคั่งของรถบรรทุกที่เคยใช้แพขนานยนต์ข้ามฟาก บริเวณเทศบาลเมืองพระประแดงลงไป ได้มาก อีกทั้งยังสะดวกรวดเร็วกว่า เป็นผลทำให้ความถี่ของการจราจรไปเพิ่มขึ้นในแขวงราษฎร์ บูรณะในบริเวณที่เป็นจุดขึ้น-ลงทางด่วน นอกจากนี้การขนส่งทางรถยนต์ยังคงดีล่องตัวกว่าและ ได้เปรียบกว่าการขนส่งทางเรือและรถไฟ กล่าวคือการขนส่งทางรถยนต์สามารถขนส่งสินค้าจาก จุดต้นทางถึงปลายทาง หรือจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคได้ โดยไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขน สิ้นค้าขึ้นและลงเพิ่มขึ้นหลายครั้ง (Door to Door) ในขณะที่รถไฟและเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในด้าน นี้เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าการขนส่งทางรถยนต์จะมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟและเรือ เมื่อ ขนส่งในระยะทางที่เพิ่มมากขึ้นก็ตาม จากการศึกษาพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัด สมุทรปราการ ซึ่งอยู่ไม่ห่างไกลจากใจกลางเมือง (CBD.) เท่าใดนัก ดังนั้นสินค้าที่ลำเลียงมาทาง น้ำโดยเรือ ก็สามารถบรรทุกต่อไปได้โดยรถยนต์อย่างสะดวกและต่อเนื่อง

5.4.3 ที่ตั้งอยู่ใกล้โรงงานอุตสาหกรรม

ในการเลือกที่ตั้งของท่าเรือนั้น ยังต้องพิจารณาถึงการที่ท่าเรือตั้งอยู่ใกล้โรงงาน อุตสาหกรรมซึ่งผลิตสินค้าหรือรับวัตถุดิบจากท่าเรือ เนื่องจากลักษณะของการกระจายตัวไม่

ลม้าเสมอของสินค้าที่ถูกขนถ่ายลำเลียง และคุณสมบัติของวัตถุดิบแต่ละชนิดที่แตกต่างกัน เช่น มีน้ำหนักมากและมีขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น เหล็กและโลหะต่างๆ หรือสินค้าอันตรายที่มีความเสี่ยงสูงเช่น เคมีภัณฑ์ น้ำมัน และแก๊ส จึงทำให้การขนส่งลำบาก โรงงานอุตสาหกรรมต้องพึ่งพาวัตถุดิบที่มีลักษณะดังกล่าว ณ จุดที่ทำการขนถ่าย เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการผลิตลง และเพื่อสะดวกในการป้อนวัตถุดิบเข้าสู่โรงงาน ฉะนั้นจึงมีผลให้เกิดรูปแบบการรวมตัวของท่าเรือใกล้โรงงานอุตสาหกรรม ดังเช่น ในบริเวณพื้นที่ตำบลลำโรงกลาง บางหญ้าแพรก ตำบลบางครุ และตำบลบางจาก ซึ่งเป็นย่านอุตสาหกรรมสำคัญ กล่าวคือเป็นย่านที่มีโรงงานอุตสาหกรรมกระจุกตัวอยู่อย่างหนาแน่น

5.4.4 ปัจจัยอื่นๆ

นอกจากปัจจัยต่างๆ ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีปัจจัยที่สนับสนุนให้ท่าเรือเลือกที่ตั้งเพื่อดำเนินกิจการในบริเวณดังกล่าวได้แก่

5.4.4.1 แรงงาน

แรงงานที่ใช้ในกิจการท่าเรือ ได้แก่ คนงานหรือกรรมกร ซึ่งเป็นแรงงานไร้ฝีมือ (Unskilled Labour) และเป็นแรงงานนอกพื้นที่ นอกจากนี้มีพนักงานประจำ ซึ่งจัดเป็นแรงงานมีฝีมือ (Skilled Labour) เป็นผู้มีการศึกษาในระดับปานกลางถึงสูง และส่วนใหญ่เป็นแรงงานในพื้นที่

ในด้านการให้สวัสดิการกับผู้ใช้งาน ปรากฏว่าท่าเรือต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ไม่รวมท่าเรือกรุงเทพ ให้สวัสดิการในด้านต่างๆ ดังนี้คือ

ท่าเรือรัฐพิช ซึ่งต้องใช้พนักงานและคนงานหรือกรรมกรทั้งประจำและชั่วคราวเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ได้ให้ที่พักอาศัยเฉพาะกับพนักงานและคนงานประจำเท่านั้น ส่วนกรรมกรชั่วคราวนั้นต้องอาศัยอยู่ตามบ้านเช่าในบริเวณใกล้เคียง สำหรับค่ารักษาพยาบาลไม่ว่ากรณีใดๆ จะจ่ายให้เฉพาะพนักงานและคนงานประจำ ส่วนกรรมกรชั่วคราวนั้นจะได้รับค่ารักษาพยาบาลในกรณีที่ได้รับอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการทำงาน ทั้งนี้พนักงานและคนงานเหล่านี้จะไปรับการรักษาจากโรงพยาบาลใกล้เคียงซึ่งได้มีการทำสัญญากับบริษัทไว้ นอกจากนี้บริษัทยังมีบริการอาหารกลางวันให้กับพนักงานและคนงานทุกคนอีกด้วย

สำหรับท่าเรืออื่นๆ ต่างก็มีสวัสดิการเช่นเดียวกัน แต่จะไม่ค่อยมีการจ้างกรรมกรชั่วคราว เนื่องจากต้องใช้อุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงต่างๆ เข้าช่วยมากกว่า

5.4.4.2 พลังงาน

พลังงานที่ใช้ในท่าเรือที่สำคัญได้แก่ พลังงานไฟฟ้า และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีโรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงคือ โรงจักรพระนครใต้ ของการไฟฟ้าฝ่าย

ผลิตแห่งประเทศไทย และการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเรือเข้าสู่โรงงานกระทำได้อย่างรวดเร็ว จึงเป็นแหล่งดึงดูดให้ท่าเรือและโรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นจำนวนมากไปตั้งอยู่

5.4.4.3 มีที่ดินอยู่แล้ว

ในอดีต การคมนาคมทางถนนยังไม่สะดวกและเป็นที่แพร่หลายเช่นในปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งยังนิยมใช้เส้นทางแม่น้ำและลำคลองเป็นหลัก ดังนั้นที่ดินริมแม่น้ำจึงมีผู้เข้าจับจองเพื่อสร้างเป็นบ้านเรือน ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ โดยเรือสินค้าที่เข้ามาในแม่น้ำมีปริมาณมากขึ้น จึงได้เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางน้ำหรือการพัฒนาให้เป็นที่ท่าเรือ และคลังสินค้าขึ้น

5.5 สภาพปัญหาและผลกระทบของกิจการท่าเรือ

5.5.1 ปัญหาความแออัดคับคั่งในท่าเรือและแม่น้ำเจ้าพระยา

ผลเสียอันเกิดจากความแออัด มิได้ส่งผลกระทบต่อเฉพาะท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งเท่านั้น แต่จะส่งผลกระทบต่อส่วนรวมด้วย กล่าวคือ เศรษฐกิจของเมืองและประเทศจะได้รับความกระทบกระเทือน เนื่องจากบริษัทเรือจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการเสียเวลาจอดรอเพื่อเข้าเทียบท่า ดังนั้นบริษัทเรือก็จะผลักภาระค่าใช้จ่ายที่สูญเสียไปนี้ให้กับบรรดาพ่อค้าและประชาชนผู้บริโภคในที่สุด นอกจากนี้การส่งสินค้าออกก็ทำได้ยากและเสียเวลามากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้นผลร้ายยังแผ่ขยายไปยังท่าเรือและประเทศเพื่อนบ้าน โดยที่ไม่อาจส่งสินค้าและกระจายสินค้าไปได้ตามปกติ การค้าระหว่างประเทศก็ได้รับความกระทบกระเทือนตามไปด้วย ในขณะที่เดียวกันแรงงานต้องสูญเสียไปอย่างประมาณค่ามิได้ จากการที่ต้องหยุดขนถ่ายสินค้า ทั้งสินค้าบางอย่างที่ทนต่ออากาศร้อนและชื้นไม่ได้นานก็เสียไปโดยเปล่าประโยชน์

ปัญหาความแออัดเกิดขึ้นทั้งในแม่น้ำเจ้าพระยาและบริเวณท่าเรือ เนื่องจากมีปริมาณเรือสินค้าขนาดต่างๆ ผ่านเข้ามาเป็นจำนวนมาก ประกอบกับความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ จึงทำให้สินค้าต้องค้างอยู่บนเรือหรืออยู่ในบริเวณท่าเรือ ไม่สามารถระบายออกไปได้อย่างรวดเร็ว ปัญหาดังกล่าวนี้อาจเกิดขึ้นเนื่องมาจาก

(1) ท่าเรือยังขาดประสิทธิภาพในการบริหารงานและระเบียบการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการบริหารพื้นที่หน้าท่าเพื่อรองรับสินค้าและพิธีการปล่อยสินค้าทางศุลกากร

(2) ความไม่เพียงพอทางสมรรถวิสัยของท่าเรือ ได้แก่ การขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ ตลอดจนอุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ทันสมัยและเรือลากจูง

(3) ศักยภาพของแรงงานในการดำเนินงานภายในท่าเรือ ไม่เพียงพอกับสภาพการณ์

5.5.2 ปัญหาการจราจร

จากการสำรวจภาคสนามพบว่า สภาพการจราจรที่คับคั่งของรถบนถนน เกิดขึ้นโดยทั่วไปบนเส้นทางสายหลักในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นย่านอุตสาหกรรมที่สำคัญ อีกทั้งยังมีปริมาณของสินค้าเพิ่มขึ้น และมีความถี่ของพาหนะสูงขึ้นไปบนบกและในน้ำ นอกจากนี้ยังมีความหนาแน่นของโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นในบริเวณเดิม จึงเกิดความคับคั่งของการจราจร สำหรับทางบกนั้นปรากฏสภาพจราจรติดขัด เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตลอดจนถนนสุขุมวิท ถึงแม้ว่าจะมีทางด่วน ช่วยระบายความแออัดก็ตาม ก็ยังไม่สามารถบรรเทาปัญหาในบริเวณดังกล่าวลงไปได้

นอกจากนี้ในเขตเทศบาลเมืองพระประแดง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีระดับความเป็นเมืองสูง ประกอบกับเป็นจุดที่มีการขนส่งโดยแพขนานยนต์ข้ามปากที่สำคัญ จึงทำให้บริเวณดังกล่าวมีความหนาแน่นของปริมาณการจราจรสูงด้วยเช่นกัน สำหรับถนนสายสำคัญที่เข้าสู่พื้นที่บางกะเจ้าได้แก่ ถนนเพชรหิรัญ นั้นมีลักษณะแคบและชำรุดทรุดโทรมบ่อยจากการวิ่งของรถบรรทุกเพื่อเข้าออกท่าเรือในตำบลบางยอและตำบลทรงคนอง ยิ่งทำให้การจราจรบนเส้นทางถนนสายดังกล่าวซึ่งต่อเนื่องกับเทศบาลเมืองพระประแดง ติดขัดอย่างหนัก

5.5.3 ปัญหามลภาวะทางสิ่งแวดล้อมและอันตราย

ด้วยท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใกล้กับเขตที่อยู่อาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม จึงทำให้เกิดปัญหาทางสิ่งแวดล้อมตามมา ดังจะเห็นได้ว่า กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือและคลังสินค้าประเภทต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมการบรรจุหีบห่อ การขนถ่ายลำเลียง การเก็บรักษา ตลอดจนกิจกรรมต่อเนื่อง และกระบวนการทางอุตสาหกรรมในโรงงานซึ่งตั้งอยู่ใกล้เคียง ล้วนก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้แก่ มลภาวะทางอากาศ น้ำ และเสียง ตลอดจนอันตรายที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้าหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือเช่น การระเบิด การระเหยของสารพิษ การฟุ้งกระจายของสินค้าประเภทแร่ ถ่านหิน หรือธัญพืช นอกเหนือไปจากสาเหตุจากโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งปล่อยสิ่งปฏิกูล น้ำทิ้ง ควันและกลิ่น ออกสู่ระบบนิเวศน์ โดยไม่ได้ผ่านกระบวนการกำจัดเสียก่อน มลภาวะดังกล่าวก่อให้เกิดความเดือดร้อนและอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และเกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากการศึกษาในรายละเอียดของท่าเรือในพื้นที่ศึกษา สามารถนำมาสรุปถึงสภาพปัญหาอันเนื่องมาจากมลภาวะและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากกิจกรรมในท่าเรือ ดังต่อไปนี้

(1) ฝุ่นผง ซึ่งฟุ้งกระจายสู่บรรยากาศ สร้างความรำคาญต่อระบบทางเดินหายใจของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง และสร้างความสกปรกให้กับอาคารบ้านเรือน

ฝุ่นผงเหล่านี้เกิดจากการขนถ่ายลำเลียงธัญพืชหรือปูนซีเมนต์ผง การขัดข้าว การบรรจุ-อบข้าวโพด อาหารสัตว์ มันสำปะหลังอัดเม็ด-เส้น และแป้งต่างๆ ในบริเวณท่าเรือ

(2) อันตรายที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนถ่ายสินค้าของคณงาน ในลักษณะอุบัติเหตุ เช่น การหกหล่น การตกจากที่สูง การบาดเจ็บจากเครื่องมืออุปกรณ์

(3) อากาศร้อน เขม่าผง และกลิ่นควัน ซึ่งก่อให้เกิดความรำคาญ โดยเกิดขึ้นระหว่างกระบวนการทางอุตสาหกรรมในโรงงานเหล็ก ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกันกับท่าเรือนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบ

(4) น้ำทิ้งจากการล้างพื้นในท่าเรือสินค้าปูนซีเมนต์ ซึ่งมีฝุ่นซีเมนต์ผสมอยู่ หรือจากการเกิดอุบัติเหตุเรือขนปูนซีเมนต์ชนในแม่น้ำ ทำให้ปูนซีเมนต์ตกลงสู่น้ำ ทำให้เกิดการเพิ่มปริมาณสารแขวนลอยในน้ำ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อสัตว์หน้าดินในน้ำ นอกจากนี้ น้ำทิ้งจากการระบายความร้อนของโรงงานผลิตกรดกำมะถันที่ปล่อยลงสู่น้ำ ตลอดจนการรั่วไหลของน้ำมันปิโตรเลียมหรือสารเคมีต่างๆ ล้วนเป็นตัวทำลายคุณภาพน้ำและทรัพยากรชีวภาพ

(5) เคมีภัณฑ์ที่ขนถ่าย เป็นตัวทำละลายอินทรีย์ (Organic Solvent) ซึ่งระเหยและติดไฟง่าย รวมทั้งน้ำมันปิโตรเลียม มีคุณสมบัติไวไฟด้วยเช่นกัน หากมีการรั่วไหลออกไปสู่อากาศ อาจก่อให้เกิดการระเบิดและเกิดอัคคีภัยที่ร้ายแรงได้ ดังนั้นในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับสารเคมีและน้ำมัน จึงต้องอาศัยความระมัดระวังตามมาตรการขั้นตอน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ นอกจากนี้ท่าเรือสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีสินค้าประเภทเชื้อเพลิง เช่น ปอ ฝ้าย นุ่น หรือกระดาษ อยู่มาก จึงมีปัญหาเรื่องการเกิดอัคคีภัยได้ง่ายด้วย

5.6 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคต

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินของท่าเรือในอนาคต ได้แก่

5.6.1 สภาพภูมิศาสตร์

ได้แก่ สภาพของร่องน้ำ ด้วยปัญหาที่ต้องมีการขุดร่องสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเป็นช่องทางเข้าออกของเรือบรรทุกสินค้าเป็นประจำ ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและขุดลอกร่องน้ำสันดอนให้อยู่ในเกณฑ์หรือให้กว้างกว่าเดิมกล่าวคือ มีความลึกโดยวัดจากระดับน้ำทะเลปานกลางไม่น้อยกว่า 8.50 เมตรและมีความกว้างของขอบร่องประมาณ 100 เมตร แต่ในความเป็นจริงหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาร่องน้ำก็ยัง ไม่สามารถทำได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เนื่องจากเกิดตะกอนทับถมมากเกินไป อันเนื่องมาจากการสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำ ซึ่งทำให้เกิดความไม่จำเป็นที่จะต้องทำการขุดลอกภายในแม่น้ำต่อไปอีกนั้น กลับเป็น

การนำตะกอนต่างๆ มาตกอยู่บริเวณปากสันดอนมากยิ่งขึ้น เพราะธรรมชาติของกระแสน้ำที่ถูกบีบจากหลักผูกเรือกลางน้ำเหล่านั้น ได้เพิ่มความเร็วพัดพาตะกอนไหลออกปากอ่าวมากขึ้น แม้ว่าในปัจจุบันจะไม่ต้องขุดลอกร่องน้ำเขตภายใน เพราะมีความลึกได้ตามเกณฑ์อยู่ตลอดเวลาก็ตาม แต่กลับต้องหันมาระดมเรือขุดเพื่อทำการขุดลอกร่องน้ำภายนอกอย่างหนัก แต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ร่องน้ำสันดอนลึกและกว้างได้ตามเกณฑ์ปกติ นอกจากนี้ยังมีสาเหตุอื่นที่ก่อให้เกิดการตื้นเขินของร่องน้ำอันเนื่องมาจากการเคลื่อนตัวโดยกระแสคลื่นของทะเล

จากปัญหาความตื้นเขินของร่องน้ำดังกล่าว จึงเป็นอุปสรรคในการเดินเรือสินค้าขนาดใหญ่ผ่านร่องน้ำสันดอน เพราะติดขัดที่บางเวลาเมื่อน้ำลดต่ำสุด ความลึกของน้ำในร่องไม่ปลอดภัยที่จะนำเรือผ่าน ฉะนั้นเจ้าหน้าที่นำร่องจึงมักจะเลื่อนเวลาการนำเรือออกจนกว่าจะมีน้ำขึ้นมากพอ ทำให้ต้องเสียเวลาในการรอคอย หรือต้องขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียง ทำให้เกิดความไม่สะดวก และมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ซึ่งนับเป็นความเสียหายต่อระบบการค้าและเศรษฐกิจ

ด้วยในปัจจุบันร่องน้ำสันดอนกรุงเทพ กว้าง 100 เมตรในทางตรง 250 เมตรในทางโค้ง และลึก 8.5 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ขนาดความกว้างและความลึกไม่ได้ตามมาตรฐานสำหรับเรือขนาด 12,000 เดทเวทตัน แล่นสวนกันได้อย่างปลอดภัย ซึ่งขนาดร่องน้ำมาตรฐาน ถ้าจะให้ปลอดภัยสำหรับเรือขนาดนี้ต้องกว้างในทางตรง 150 เมตร ลึก 10 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ประกอบกับการจราจรทางน้ำภายในอาณาบริเวณเขตท่าเรือกรุงเทพค่อนข้างหนาแน่นเพราะมีทั้งเรือสินค้า เรือน้ำมัน และเรือลำเลียง ต่างก็ใช้ร่องน้ำนี้ร่วมกัน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและไม่มีความสะดวกปลอดภัยในการเดินเรือ

นอกจากนี้การขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ยังประสบอุปสรรคเกี่ยวกับข้อจำกัดของช่องลอด (Air Clearance) ได้แก่ ระดับความสูง และความกว้างของตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำ จึงทำให้การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์โดยเรือลำเลียง ไม่สามารถวางตู้สินค้าซ้อนกันได้เกิน 2 ชั้น รวมทั้งไม่สามารถติดตั้งเครนยกตู้ได้

อาจกล่าวได้ว่า ด้วยข้อจำกัดของสภาพทางภูมิศาสตร์ ซึ่งได้แก่ ร่องน้ำ รวมถึงอุปสรรคของช่องลอดสะพาน ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่สนใจลงทุนในธุรกิจพาณิชย์นาวี เกิดความไม่มั่นใจในการเลือกการขนส่งทางน้ำ ทั้งยังเป็นการลดโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณที่อยู่ต้นน้ำขึ้นไปอีกด้วย

5.6.2 ราคาที่ดิน

ในปัจจุบันพื้นที่ศึกษา จัดเป็นเขตที่ติดต่อกับใจกลางเมืองได้สะดวก เนื่องจากมีถนนสายหลักที่มีสภาพดีและเชื่อมโยงถึงกัน อีกทั้งที่ดินริมแม่น้ำก็ถูกใช้ไปเพื่อกิจกรรมต่างๆ จนหมด นอกจากนี้ยังเป็นที่ต้องการของกิจการอื่นๆ ได้แก่ อาคารสำนักงาน โรงแรม ภัตตาคาร และ

สวนสาธารณะ เป็นต้น เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีคุณค่าทางภูมิทัศน์สูง จากสาเหตุดังกล่าวส่งผลให้ราคาที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีราคาสูงขึ้น จากข้อมูลราคาประเมินที่ดินของสำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์ พ.ศ.2545 ของพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แสดงให้เห็นถึงระดับราคาที่ดินประเมินที่แตกต่างกันไป ตามอิทธิพลของปัจจัยข้างเคียงได้แก่ แนวทางเดินร่องน้ำ ถนน และระดับความเป็นเมือง (urbanization) เป็นต้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ราคาที่ดินริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ศึกษานั้น มีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตาม ราคาที่ดินในกรุงเทพฯ เมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดสมุทรปราการซึ่งเป็นจังหวัดในเขตปริมณฑลนั้น มีราคาสูงกว่า โดยราคาที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตบางคอแหลม ยานนาวา ธนบุรี และราษฎร์บูรณะ จะมีราคาสูงกว่าในเขตอื่นที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา กล่าวคือมีราคา 60,000-100,000 บาทต่อตารางวา ส่วนที่ดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในเขตคลองเตย ที่ดินของบางจากปิโตรเลียม ในเขตพระโขนง มีราคารองลงมาคือ 50,000 และ 40,000 บาทต่อตารางวา ตามลำดับ

ส่วนในจังหวัดสมุทรปราการ เมื่อพิจารณาราคาที่ดินในแต่ละตำบล จะพบว่าที่ดินริมแม่น้ำในเขตเทศบาลนครสมุทรปราการ และเทศบาลเมืองพระประแดง มีราคาสูงสุดคือ 75,000 บาทต่อตารางวา รองลงมาคือ ที่ดินในตำบลบางพึ่ง ซึ่งมีราคา 30,000 บาทต่อตารางวา ที่ดินในเขตเทศบาลตำบลลัดหลวง (ตำบลบางครุและตำบลบางจาก) และตำบลปากคลองบางปลากด มีราคา 20,000 บาทต่อตารางวา ที่ดินในตำบลบางด้วน มีราคา 15,000 บาทต่อตารางวา ส่วนราคาที่ดินในพื้นที่ที่ติดกับชายฝั่งทะเลต่างก็มีราคาเท่ากันคือ 10,000 บาทต่อตารางวา นอกจากนี้ราคาที่ดินในตำบลต่างๆ ของพื้นที่บางกะเจ้านั้นมีราคาค่อนข้างต่ำคือ 5,000 บาทต่อตารางวา เนื่องจากถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีเขียว ประกอบกับมีศักยภาพในการพัฒนาเชิงธุรกิจที่ต่ำ ทั้งนี้ยกเว้นที่ดินในตำบลทรงคนอง และตำบลบางยอ ซึ่งมีราคา 30,000 บาทต่อตารางวา เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและท่าเรือหลายแห่ง ประกอบกับมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก เสมือนเป็นประตูผ่านเข้าออกระหว่างพื้นที่บางกะเจ้าและพื้นที่ภายนอก

เมื่อพิจารณาราคาที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา ในระยะ 40 เมตร ประกอบกับลักษณะทางเดินร่องน้ำ ซึ่งแตกต่างกันไปตามลักษณะคั่งน้ำและหัวแหลม จะพบว่าลักษณะของคั่งน้ำ อันเป็นประโยชน์ต่อการสร้างท่าเรือ จะมีผลต่อราคาที่ดินที่สูงกว่าที่ดินริมแม่น้ำในบริเวณที่เป็นหัวแหลม ดังนี้คือ ราคาที่ดินริมแม่น้ำในเขตคลองเตยและพระโขนง จะสูงกว่าพื้นที่ในบางกะเจ้า ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามของแม่น้ำ ในสัดส่วน 40,000-50,000 : 5,000 ตำบลบางครุ ตำบลบางจาก และ

ตารางที่ 5.10 ราคาประเมินที่ดินในพื้นที่ศึกษา พ.ศ.2545

พื้นที่	รายละเอียดที่ดิน	ระยะที่ดิน (เมตร)	ราคา (บาท/ตารางวา)	
เขตธนบุรี	ที่ดินนเจริญนคร	20	100,000	
เขตราชบุรีบูรณะ	ที่ดินนราชบุรีบูรณะ	20	45,000-100,000	
	ที่ดินนสุขสวัสดิ์	20	70,000-120,000	
เขตบางคอแหลม	ที่ดินนพระรามที่ 3	20	100,000-150,000	
เขตยานนาวา	ที่ดินนพระรามที่ 3	20	65,000-140,000	
เขตคลองเตย	ที่ดินนพระรามที่ 4	20	100,000-150,000	
	ที่ดินนสุนทรโกษา	20	80,000-100,000	
	ที่ดินนเกษมราชบุรี	20	100,000	
	ที่ดินนทางรถไฟสายเก่า	20	60,000-80,000	
	ที่ดินนสุขุมวิท	20	100,000-200,000	
เขตพระโขนง	ที่ดินนพระรามที่ 4	20	100,000-200,000	
	ที่ดินนทางรถไฟสายเก่า	20	20,000-50,000	
อำเภอพระประแดง	ตำบลตลาด	ที่ดินนเพชรหึงษ์	40	25,000
		ที่ดินนนครเขื่อนขันธ์	20	50,000-75,000
	ตำบลบางจาก	ที่ดินนสุขสวัสดิ์	20	25,000
		ที่ดินนสุขสวัสดิ์	20	25,000
	ตำบลบางคู	ที่ดินนสุขสวัสดิ์	20	25,000
	ตำบลทรงคนอง	ที่ดินนเพชรหึงษ์	40	15,000
	ตำบลบางกอบัว	ที่ดินนเพชรหึงษ์	40	15,000
	ตำบลบางยอ	ที่ดินนเพชรหึงษ์	40	15,000
	ตำบลสำโรง	ที่ดินนสุขุมวิท	20	60,000-100,000
	ตำบลสำโรงกลาง	ที่ดินนสุขุมวิท	20	60,000-100,000
	ตำบลสำโรงใต้	ที่ดินนปุเจ้าสมิงพราย	20	35,000
		ที่ดินนปุเจ้าสมิงพราย	20	35,000
ที่ดินนปุเจ้าสมิงพราย		20	35,000	
อำเภอเมืองสมุทรปราการ	ตำบลปากน้ำ	ที่ดินนสุขุมวิท	20	70,000-120,000
อำเภอพระสมุทรเจดีย์	ตำบลปากคลองบางปลากด	ที่ดินนสุขสวัสดิ์	20	25,000
		ที่ดินนสุขสวัสดิ์	20	20,000

ที่มา: สำนักงานกลางประเมินราคาทรัพย์สิน, 2545

ตำบลปากคลองบางปลากด ราคาที่ดินจะสูงกว่าตำบลบางหญ้าแพรก ตำบลบางหัวเสือ ตำบลบางโปรง และตำบลบางด้วน ในสัดส่วน 20,000-40,000 : 10,000-15,000

จะเห็นได้ชัดว่าคุณสมบัติของพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำที่เป็นคู้่งน้ำ ทำให้ที่ดินในบริเวณดังกล่าวมีราคาสูงกว่าในฝั่งตรงข้ามซึ่งเป็นฝั่งที่เป็นหัวแหลม ซึ่งราคาที่ดินที่สูงมากนี้ส่งผลให้ที่ดินในบริเวณคู้่งน้ำนั้นเป็นที่ต้องการของนักธุรกิจที่ดิน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในปัจจุบันราคาที่ดินริมแม่น้ำจะมีราคาสูงขึ้น แต่เมื่อพิจารณาถึงราคาที่ดินริมถนนซึ่งเลียบบแม่น้ำ ในบริเวณพื้นที่ศึกษานั้น ดังแสดงในตารางที่ 5.10 จะสามารถเห็นความแตกต่าง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ดินระหว่างบริเวณที่อยู่ริมแม่น้ำกับที่ดินที่อยู่ริมถนนสายหลักซึ่งเลียบบแม่น้ำ จะพบว่าราคาที่ดินริมแม่น้ำต่างก็มีราคาต่ำกว่าราคาที่ดินริมถนนในบริเวณใกล้เคียงกันนั่นเอง ดังนั้นจึงพอสรุปได้ว่า ในปัจจุบันเนื่องจากเส้นทางคมนาคมทางบกได้มีอิทธิพลต่อเมืองและการขนส่งติดต่อสูงกว่าเส้นทางคมนาคมทางน้ำ เพราะเป็นเส้นทางที่สร้างศักยภาพในการเข้าถึง (Accessibility) ให้พื้นที่แต่ละแห่งได้สูงกว่า และก่อให้เกิดการกลายเป็นเมือง (Urbanization) ได้รวดเร็วกว่า จึงทำให้ที่ดินในบริเวณสองข้างทางถนนมีราคาสูงกว่าที่ดินริมแม่น้ำอย่างเห็นได้ชัด

ด้วยความเจริญทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดความต้องการในการใช้พื้นที่มากขึ้น ประกอบกับราคาที่ดินมีมูลค่าสูง ผู้ประกอบการจึงเลือกลงทุนทำธุรกิจที่ให้ผลตอบแทนสูง ดังนั้นการก่อสร้างอาคารสูงริมแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม เป็นต้น จึงมีความคุ้มทุนกับราคาที่ดินที่สูงขึ้น มากกว่าการเป็นท่าเรือและคลังสินค้าในเขตตัวเมือง ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน และการเคลื่อนย้ายของกิจการดังกล่าวออกจากเขตเมือง

5.6.3 นโยบาย แผน และโครงการของภาครัฐ

5.6.3.1 นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

นโยบายและแผนที่สำคัญ ซึ่งมีผลกระทบต่อกระบวนการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอนาคตได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร แผนพัฒนาจังหวัดสมุทรปราการ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร และผังเมืองรวมสมุทรปราการ นอกจากนี้โครงการพัฒนาเมืองที่สัมพันธ์กับพื้นที่ศึกษาได้แก่ โครงการพัฒนาพื้นที่พัฒนาพิเศษเขตเศรษฐกิจใหม่พระราม 3 โครงการวางแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพื้นที่โดยรอบโครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

5.6.3.2 นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง

โครงการขนาดใหญ่ในด้านการจราจรและขนส่งในอนาคตในพื้นที่ศึกษาที่สำคัญได้แก่ โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นโครงการที่รองรับการขนส่งและ

ลำเลียงสินค้า ทั้งจากท่าเรือกรุงเทพ และจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในจังหวัดสมุทรปราการ ให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ทั้งด้านการขนส่งสินค้าภายในและออกนอกประเทศ โดยมุ่งตรงไปที่ท่าเรือกรุงเทพกับย่านโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งยังเป็นการช่วยลดปริมาณการจราจรในเขตกรุงเทพฯ ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากการขนส่งสินค้าสามารถวิ่งอ้อมเมืองได้ โครงการนี้จึงมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการจราจรและการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางบก ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อกิจการการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศที่จะถูกลดบทบาทและความสำคัญลง

สำหรับโครงการด้านระบบโครงข่ายถนนและทางด่วนอื่นๆ ได้แก่ โครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ และชั้นที่ 4 สายสมุทรปราการ-สุขสวัสดิ์-พระรามที่ 2 เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีโครงการขนส่งมวลชนระบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ภายในพื้นที่ศึกษา

5.6.3.3 นโยบาย แผน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

1) นโยบายการควบคุมปริมาณตู้สินค้า

เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการค้าระหว่างประเทศ แรกเริ่มถูกปล่อยให้เกิดการพัฒนารวมตามแรงดันของตลาดเป็นส่วนหนึ่งที่เสริมการเติบโตของแหล่งผลิต แหล่งบริโภค และการกระจายสินค้าเข้า-ออก ให้กระจุกตัวในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะเริ่มแรกของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำให้กรุงเทพมหานครมีสภาพเป็นทั้งศูนย์การพาณิชย์ เมืองท่าและเมืองหลวงของประเทศ ทำให้ที่ดินของท่าเรือมีมูลค่าสูงเป็นเงาตามตัว

หลังจากรัฐบาลได้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้มีการสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จ.ชลบุรี และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จ.ระยอง แต่ก็ได้ลดความสำคัญของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ก่อให้เกิดผลต่อเนื่องในการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม ของอันตรรกภาพการกระจายการขนส่ง และคลังสินค้า รวมทั้งของตกค้างจากกิจกรรมประจำวัน ปัญหาอค์คิภัยที่ใกล้ชุมชน ถ้าคิดเป็นค่าความเสี่ยงของทรัพย์สินที่ต้องเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในแต่ละปีเป็นมูลค่าที่ยากจะประเมิน ซึ่งเป็นผลให้รัฐบาลได้มีมาตรการที่จะจำกัดการขยายตัวของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมสูงสุดและยั่งยืน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับท่าเรือกรุงเทพนั้น นับตั้งแต่ พ.ศ.2520 เป็นต้นมา การบรรทุกและขนถ่ายตู้สินค้ามีจำนวนเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด จนท่าเรือกรุงเทพเริ่มแออัด เนื่องจาก

เครื่องมือทุนแรงที่จำเป็นสำหรับบรรทุก ขนถ่าย และเคลื่อนย้ายตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ จนกระทั่ง พ.ศ.2530-2531 ภาวะเศรษฐกิจไทยได้ขยายตัวสูง โดยเฉพาะการส่งออก ทำให้ความต้องการใช้ท่าเรือเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากระบบการส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศ ขึ้นอยู่กับการขนส่งทางทะเล โดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ใน พ.ศ.2531 ท่าเรือกรุงเทพได้ให้บริการขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้ถึง 752,703 ทีอียู. (เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 97 จาก พ.ศ.2528) ซึ่งเกินขีดความสามารถของท่าเรือที่สามารถรองรับได้เพียง 670,000 ทีอียู. ดังนั้นจึงเกิดภาวะความแออัดอย่างรุนแรงของสินค้าบรรจุตู้ในบริเวณท่าเรือ การท่าเรือฯ จึงได้เร่งพัฒนาท่าเทียบเรือเชื่อมตะวันออกเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า โดยติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า และปรับปรุงพื้นที่หลังท่าให้สามารถวางตู้สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาเครื่องมือทุนแรงบริเวณหลังท่าเพื่อใช้จัดเรียงตู้สินค้า และนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในกิจการ ทำให้มีวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1.3 ล้าน ทีอียู. ภายหลังรัฐบาลได้มีนโยบายจำกัดตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพไว้ที่ 1 ล้าน ทีอียู. ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำ ทำให้มีข้อจำกัดในการรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับเรือ และสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ภาวะความแออัดที่เกิดขึ้นใน พ.ศ.2530-2531 ทำให้รัฐบาลได้เร่งรัดให้มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปลายปี พ.ศ.2533 และเริ่มเปิดให้บริการใน พ.ศ.2534 โดยในระหว่างการก่อสร้าง ได้อนุญาตให้เปิดใช้ท่าเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับบรรทุกและขนถ่ายตู้สินค้าเป็นการชั่วคราว เพื่อผ่อนคลายความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือตู้สินค้าที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าให้เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะสำหรับเดินทางต่างประเทศเพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจำนวน 5 ท่า แบ่งเป็น ท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ได้แก่ บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด (United Thai Shipping) และบริษัท สยามบางกอกพอร์ท จำกัด (Siam Bangkok Port) ส่วนท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตก ได้แก่ บริษัท บางกอก โมเดิร์น เทอร์มินัล จำกัด (Bangkok Modern Terminal) บริษัท บีดีเอส เทอร์มินัล จำกัด (B.D.S. Terminal) และบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (Thai Prosperity Terminal)

สำหรับท่าเรือตู้สินค้าจะลงทุนโดยเอกชนทั้งหมด ได้รับอนุญาตให้ประกอบการเป็นเวลา 15 ปี การที่กรมเจ้าท่าอนุญาตให้ท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาเปิดเป็นท่าเรือสาธารณะสามารถรองรับสินค้าจากต่างประเทศได้เป็นผลมาจากมาตรการในการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ ใน พ.ศ.2532 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เพิ่มบทบาทภาคเอกชน

เพื่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย จำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพจะรับได้อย่างมีประสิทธิภาพที่ 700,000 ทีอียู. ต่อปี และจำนวนที่เกินนั้นให้ไปใช้ท่าเรือเอกชนเหล่านี้แทน

ต่อมาใน พ.ศ.2537 ได้ปรับเปลี่ยนการควบคุมปริมาณตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพเหลือไม่เกิน 1,000,000 ทีอียู. ต่อปี ซึ่งจะรับได้ท่าละประมาณ 50,000 ทีอียู. ต่อปี (ตามประกาศกรมเจ้าท่า 20 มีนาคม พ.ศ.2532) โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยจะจัดสรรเรือให้เข้าเทียบท่าเรือของเอกชนได้โดยเฉลี่ยประมาณสัปดาห์ละ 2 ลำต่อ 1 ท่า และเสียค่าภาระขนสินค้าขาเข้าขึ้นท่าตามกฎหมายให้กับการทำเรือฯ ในอัตรา 17.50 บาทต่อเมตริกตัน และได้อนุญาตให้เพิ่มปริมาณตู้สินค้าขนถ่ายผ่านท่าเรือเอกชนเป็นท่าละ 70,000 ทีอียู. ต่อปี (ตามประกาศกรมเจ้าท่า 7 สิงหาคม 2534) เมื่อท่าเรือแหลมฉบังได้เปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ.2534 รัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น กรมเจ้าท่าจึงได้กำหนดให้ปริมาณขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรืออนุมัติ ได้ไม่เกิน 250,000 ทีอียู. ต่อปี (ตามประกาศกรมเจ้าท่า 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2537) โดยมีเงื่อนไขว่า กิจกรรมในการขนถ่ายสินค้านำเข้า ท่าเรือเอกชนจะต้องชำระค่าภาระสินค้าขึ้นท่าในอัตรา 17.50 บาทต่อเมตริกตัน

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการท่าเทียบเรือสาธารณะของเอกชนดังกล่าว ไม่เอื้อต่อการส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนให้สามารถสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังเป็นอุปสรรคต่อความคล่องตัวในการดำเนินงานและเป็นการเพิ่มต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการ เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการไม่ประสงค์จะลงทุนในด้านสินทรัพย์ถาวร และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น รวมถึงการวางแผนในการพัฒนาท่าเรือของตนในระยะยาว

ในส่วนของท่าเรือเอกชนริมแม่น้ำเจ้าพระยาอื่นๆ รัฐก็มีได้มีนโยบายในการส่งเสริมหรือสนับสนุนแต่อย่างใด ทั้งที่ท่าเรือเหล่านี้มีบทบาทอย่างสูงต่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทเทกอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าประเภทเกษตรกรรม ซึ่งเป็นสินค้าหลักของประเทศ

2) การบริการนอกท่า

รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของการบริการนอกท่า ในฐานะเป็นโครงสร้างพื้นฐานในระบบการขนส่งทางน้ำ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศ โดยเหตุที่บริการนอกท่าจะช่วยลดภาระความแออัดภายในท่าเรือ และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและการใช้ประโยชน์ของท่าเรือ การบริการนอกท่า แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ สถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (สตส.) และ

โรงพักสินค้าเพื่อตรวจสอบปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) มีรายละเอียดดังนี้

2.1) สถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (สตส. หรือ Container Freight Station; CFS)

ตั้งแต่ พ.ศ.2530 เป็นต้นมา ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะทางด้านการค้าระหว่างประเทศที่สูงมาก ส่งผลให้ท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือเพียงแห่งเดียวที่ได้ให้บริการขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์กับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศไทยเวลานั้น ต้องประสบกับปัญหาความแออัดภายในบริเวณพื้นที่ท่าเรือ เพราะมีผู้มาใช้บริการในท่าเรือเป็นจำนวนมากทั้งในด้านการนำเข้าและส่งออก โดยลักษณะของผู้มาใช้บริการจะเป็นการนำสินค้าที่ขนส่งโดยรถบรรทุกเข้ามาในท่าเรือเพื่อรอบรรจุเข้าตู้ในกรณีของการส่งออกและรอรับสินค้าในกรณีการนำเข้า ซึ่งพฤติกรรมกรรมกรขนถ่ายลักษณะนี้มีเหตุจากความไม่พร้อมในการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังสถานที่ของผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเอง อีกทั้งในเรื่องของราคาค่าบริการขนส่งในกรณีต้องการนำสินค้าขาเข้าออกไปจากท่าเรือในลักษณะของการลากตู้จะมีราคาสูงกว่าการแยกบรรจุในรถบรรทุก จึงทำให้พื้นที่ในเขตท่าเรือต้องรองรับกับปริมาณรถบรรทุกเป็นจำนวนมาก ประกอบกับลักษณะของการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพมีพัฒนาการมาจากการให้บริการท่าเรือสินค้าทั่วไป จึงทำให้เมื่อเปลี่ยนมาเป็นการให้บริการสินค้าที่บรรจุโดยคอนเทนเนอร์ จึงเกิดความไม่คล่องตัวหลายประการ

ด้วยเหตุดังกล่าว ส่งผลให้การปฏิบัติงานต่างๆ ภายในท่าเรือเป็นไปอย่างล่าช้า สินค้าไม่สามารถที่จะเคลื่อนผ่านท่าเรือออกไปสู่พื้นที่ภายในประเทศนอกเขตท่าเรือได้ จึงส่งผลกระทบต่อระยะเวลาที่เรือต้องเทียบท่านานมากขึ้น รวมถึงเวลาที่เรือต้องรอคอยเข้าเทียบท่ามากขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการผ่อนคลายปัญหาในเรื่องความแออัดในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ทางคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในคราวประชุมเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2531 ให้กรมศุลกากรดำเนินการประกาศเชิญชวนให้เอกชนจัดตั้งสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก หรือ สตส. (Off-Dock CFS) เพื่อให้บริการบรรจุสินค้าส่งออกเข้าตู้นอกเขตท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งได้มีเอกชนที่สนใจจะดำเนินการและได้รับอนุมัติให้จัดตั้ง สตส. ขึ้นใน พ.ศ.2532 โดยได้มีเอกชนเข้ามาประกอบกิจการมากถึง 15 ราย ปัจจุบันมี สตส. ที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งและเปิดดำเนินการจำนวนทั้งสิ้น 12 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 การประกอบกิจการ สตส. ใน พ.ศ.2545

ลำดับที่	รายชื่อ สตส.	สถานที่	สายเดินเรือ
1	บ.เอ็น บี ซี คอนเทนเนอร์ จก	ถ.บางนา-ตราด กม.28	MOL
2	บ.เอ็น วาย เค บริการขนส่ง (ปทท) จก	ถ.บางนา-ตราด กม.27	NYK
3	บ.เค โลว์ คอนเทนเนอร์ จก	ถ.บางนา-ตราด กม.18	K-Line
4	บ.ซีฟอนคอนเทนเนอร์ จก	ถ.บางนา-ตราด กม.13	
5	บ.ชากามิ จก	ถ.บางนา-ตราด กม.12	APL
6	บ.ไทยอินเตอร์โมดัล ซิสเต็มส์ จก (ทิมโก้)	ถ.สุขุมวิท 105	MOL
7	บ.สินธนาโชติ จก (โหวงฮก)	ถ.สุขุมวิท 105	SPIC,MISC,RCL ,NYK
8	บ.สยามซอร์ไซด์เซอร์วิส จก	ถ.สรรพากร บางนา	MAERSK
9	บ.ไทยเฟรทเทอร์มินอล จก	ถ.พระราม 2 บางขุนเทียน	
10	บ.นวนครดิสทริบิวชั่น จก	ถ.พหลโยธิน กม.55	K-Line
11	บ.ไทยคอนเทนเนอร์ ดิสทริบิวชั่น จก	ถ.ติวานนท์ ปทุมธานี	MOL
12	บ.ไทยบาร์จคอนเทนเนอร์ จก	ถ.ดาวดึงส์ ปทุมธานี	NYK

ที่มา: Thailand Shipping Handbook, 2001

ลักษณะการดำเนินงานของ สตส. นั้น จะเปรียบเสมือนเป็นการย้ายกิจกรรมในเรื่องการบรรจุสินค้าเข้าตู้ในส่วนการส่งออกที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพออกมาให้บริการด้านนอก และจากนั้นจึงนำสินค้าเข้าตู้แล้วบรรจุขึ้นรถหัวลากเพื่อลากเข้าไปยังเขตท่าเรือ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานที่เกิดขึ้นในบริเวณท่าเรือสามารถดำเนินการได้รวดเร็วขึ้น และยังเป็นการเพิ่มพื้นที่ภายในเขตท่าเรือให้มากขึ้นด้วย

2.2) โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท. หรือ Inland Container Depot; ICD) โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) ได้รับความเห็นชอบในหลักการให้จัดตั้งในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ.2533 เพื่อลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพและให้ท่าเรือกรุงเทพสามารถให้บริการสินค้าผ่านท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้เอกชนที่สนใจจัดตั้ง รพท. ในรูปแบบการลงทุนโดยเอกชนทั้งหมด และอีกรูปแบบหนึ่งคือ รพท. ที่ภาครัฐลงทุนและให้ผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาบริหาร

2.2.1) ผู้ประกอบการ รพท. ที่เป็นการลงทุนโดยเอกชน

ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการ รพท. ในลักษณะนี้จำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท เอกชัยคอนเทนเนอร์ จำกัด (ECT) บริษัท สยามคอนเทนเนอร์ ทรานสปอร์ต แอนด์ เทอร์มินอล จำกัด (SCT) และบริษัท เอ็น เอช พรอสเพอริตี จำกัด (NHP)

โดยที่ รพท. ในรายชื่อที่ 1 และ 2 จะเป็น รพท. ที่อยู่ในกลุ่มบริษัทเดียวกัน เนื่องจากบริษัท SCT จะเป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นคือ บริษัท ECT (ตั้งอยู่ใน อ.มหาชัย จ.สมุทรสาคร) ซึ่งจะให้บริการด้านการขนส่งตู้สินค้าแช่เย็น (Reefer) เป็นหลัก ในขณะที่บริษัท SCT จะตั้งอยู่ใน อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ซึ่งจะให้บริการแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่อยู่ในบริเวณด้านตะวันออกของกรุงเทพเป็นหลัก

สำหรับบริษัท NHP มีสถานที่ตั้งอยู่บริเวณถนนคูขนานทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี ซึ่งจะให้บริการแก่นิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ในบริเวณนั้นเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่ รพท.ลาดกระบัง เปิดให้บริการ ก็ส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้มาใช้บริการที่บริษัทเป็นอย่างมาก เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของ รพท.ลาดกระบัง ใกล้กับตำแหน่งที่ตั้งของบริษัท

2.2.2) ผู้ประกอบการที่ภาครัฐลงทุนและให้เอกชนเข้ามาบริหาร

นอกเหนือจากมาตรการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาดำเนินการเพื่อลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพดังกล่าวแล้ว รัฐบาลได้เห็นชอบกับแนวความคิดในการสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ขึ้นที่แหลมฉบัง โดยจากผลการศึกษาของ JICA ใน พ.ศ.2532 ได้สรุปว่าควรจะมีการสร้าง ICD ขึ้นเพื่อเป็นการลดภาระและอำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งยังอยู่ในบริเวณกรุงเทพและปริมณฑลเป็นหลัก รวมทั้งได้แนะนำพื้นที่ใกล้เคียงบริเวณนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังที่อยู่ทางตะวันออกของกรุงเทพเป็นระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งทางคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามผลการศึกษาของ JICA เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ.2532 และในต้น พ.ศ.2536 ทางรัฐบาลได้เวนคืนที่ดินและให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบดำเนินการก่อสร้าง รพท. ขึ้นมาใหม่ที่ลาดกระบังโดยมีทางรถไฟและทางหลวงพิเศษรองรับระหว่างสถานีและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่ง รพท.ลาดกระบังนี้ อยู่ห่างจากกรุงเทพโดยทางรถไฟประมาณ 30 กิโลเมตร ในขณะที่อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 118 กิโลเมตร

จากนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประกาศเชิญชวนให้เอกชนที่สนใจเข้ามาประมูลสำหรับการบริหารงานที่สถานีต่างๆ ของ รพท. ลาดกระบัง ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2538 และเดือนมิถุนายน พ.ศ.2539 โดยได้มีการลงนามกับเอกชนที่ได้รับ

สัมปทานชุดแรกทั้งหมด 4 ราย คือ สถานี A, B, C และ F ในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2539 และ เริ่มดำเนินการให้บริการในปีเดียวกัน สำหรับชุดที่สองสำหรับสถานี D และ E ได้ลงนามในสัญญาวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ.2540 และเริ่มดำเนินการให้บริการในปี 2541 ส่งผลให้ในปัจจุบันมีเอกชนทั้งสิ้น จำนวน 6 ราย ที่เข้ามาบริหารงานที่ รพท.ลาดกระบัง ได้แก่ สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS) สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมบง เทอร์มินอล จำกัด (ESCO) สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล จำกัด (ECCT) สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA) สถานี E บริษัท ไทยฮานจินโลจิสติก จำกัด (THL) และสถานี F บริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (NICD)

สำหรับสัดส่วนของผู้ที่เข้ามาใช้บริการที่ รพท.ลาดกระบัง จะมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ พ.ศ.2539 เป็นต้นมาจนถึง พ.ศ.2545 โดยในจำนวนทั้งหมด 6 สถานีนั้น มีถึง 3 สถานีที่มีอัตราการเข้ามาใช้บริการที่มากกว่าสมรรถวิสัยในแต่ละสถานี ซึ่งได้แก่ SSS ESCO และ ECCT โดยสาเหตุที่มีปริมาณตู้สินค้ามาก เนื่องจากว่าผู้บริหารของทั้งสามสถานีนี้ จะเป็นผู้บริหารท่าเทียบเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังด้วย จึงทำให้เกิดการขนส่งตู้สินค้าที่สามารถระบุสถานีได้ สำหรับอีก 3 สถานี ก็มีแนวโน้มการขยายตัวของผู้ที่เข้ามาใช้บริการเช่นกัน

จากการที่ทำเรือกรุงเทพ ไม่สามารถที่จะให้บริการได้เพียงพอกับความต้องการที่ขยายตัวอย่างมาก ดังนั้นจึงได้มีนโยบายในการที่จะพยายามลดทอนปัญหาในการใช้ท่าเรือกรุงเทพ โดยการตัดภาระงานในส่วนการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าเพื่อการส่งออก ซึ่งเป็นขั้นตอนที่เสียเวลาและต้องใช้พื้นที่ในการดำเนินงานภายในท่าเรือมาก ออกมาไว้นอกเขตท่าเรือ ซึ่งก็คือ การจัดตั้ง สตล. และหลังจากนั้นก็ได้มีการส่งเสริมให้จัดตั้ง รพท. ที่สามารถให้บริการได้ทั้งการนำเข้าและส่งออก

ผลของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ที่ดินภายในท่าเรือกรุงเทพ รวมทั้งยังเกิดการแข่งขันของธุรกิจเพื่อเป็นทางเลือกแก่ผู้นำเข้าและส่งออกอีกด้วย

3) นโยบายอื่นๆ

ได้แก่ นโยบายที่จะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมกระจายไปสู่ภูมิภาค เพื่อนำความเจริญไปสู่ภูมิภาค อาจมีผลทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเขตอุตสาหกรรมออกนอกพื้นที่กรุงเทพฯ ทั้งนี้เนื่องจากระดับราคาที่ดินและค่าจ้างแรงงานเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าสูงจนไม่สามารถแข่งขันได้ รวมถึงเพื่อเป็นการลดปัญหาความแออัดของกรุงเทพฯ เมื่อเป็นเช่นนี้ ปริมาณการนำเข้าและส่งออกโดยผ่านท่าเรือต่างๆ ก็จะลดลงตามไปด้วย

5.6.4 ประสิทธิภาพของท่าเรือและพัฒนาการทางเทคโนโลยี

พัฒนาการทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ ได้ส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของท่าเรือและธุรกิจการขนส่งทางเรือเป็นอย่างมาก ปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่เสมอๆ คือการที่ท่าเรือไม่สามารถปรับปรุงการให้บริการแก่เรือและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของประเทศกำลังพัฒนาอย่างเช่น ประเทศไทย ซึ่งขาดแคลนเงินทุนในการปรับปรุงท่าเรือให้ทันสมัยและมีความสามารถรองรับสินค้าและเรือได้มากเพียงพอกับความต้องการของตลาด เพราะการดำเนินงานของท่าเรือ นั้น มิได้มีค่าใช้จ่ายอยู่เพียงค่าก่อสร้างตัวท่า (Berth) เท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงค่าใช้จ่ายในการซื้ออุปกรณ์ยกขนสินค้า (Cargo Handling Equipment) ค่าก่อสร้างโรงพักสินค้า (Shed) และอื่นๆ รวมทั้งการสำรวจที่ดินในบริเวณรอบๆ ท่าเรือ เพื่อใช้ในการขยายท่าเรือในอนาคตอีกด้วย เนื่องจากท่าเรือที่ดีควรมีลักษณะสำคัญ 2 ประการคือ ประการแรก มีบริเวณหน้าท่า (Quay Apron) ที่กว้างเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของสินค้า และพัฒนาการทางเทคโนโลยีของอุปกรณ์ยกขนสินค้า และประการสุดท้าย มีโรงพักสินค้าที่กว้างเพียงพอที่จะให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากหากโรงพักสินค้าเต็ม สินค้าที่เข้ามาถึงใหม่ก็จะมีที่เก็บ ทำให้ต้องวางสินค้าไว้ตามท่าเทียบเรืออย่างไม่เป็นระเบียบ ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อสินค้า และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานยกขนสินค้า

อนึ่ง สมรรถนะของเรือสินค้าที่ดียิ่งขึ้น เช่น การเพิ่มขึ้นของขนาดเรือ ก็เป็นปัจจัยสำคัญต่อการใช้ที่ดินของท่าเรือ ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่าท่าเรือขนาดเล็กที่เรือใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้จะลดลง คงเหลือแต่เพียงท่าเรือขนาดใหญ่เท่านั้น ส่งผลต่อพื้นที่แนวหลังของท่าเรือขนาดเล็กเหล่านั้น ก็จะซบเซาลงไปด้วย

พัฒนาการด้านการขนส่งทางน้ำได้ปรับปรุงไปมาก จากระบบการบรรทุกด้วยหีบห่อมาเป็นระบบตู้สินค้าที่ขนส่งสินค้าได้ในคราวละปริมาณมาก เรือสินค้ามีขนาดใหญ่ขึ้นสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น และออกแบบให้สอดคล้องกับการขนส่งสินค้าประเภทต่างๆ รวมทั้งทางด้านเครื่องมือทุ่นแรงที่พัฒนามาให้สามารถยกขนหรือขนถ่ายสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ใช้แรงงานน้อยและประหยัดค่าใช้จ่าย

ทั้งนี้ในการพิจารณาถึงขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือ อาจวัดได้จากปริมาณสินค้าผ่านท่าต่อความยาวหน้าท่า รวมถึงสมรรถนะของเรือสินค้า โดยพิจารณาจากรูปแบบของเรือสินค้าและปริมาณเรือผ่านท่า ดังต่อไปนี้

5.6.4.1 ขีดความสามารถของท่าเรือ

1) ท่าเรือตู้สินค้า

ขีดความสามารถของท่าเรือตู้สินค้า ดังตารางที่ 5.12 ขึ้นอยู่กับ

ตารางที่ 5.12 ขีดความสามารถของท่าเรือตู้สินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2538-2545

ท่าเรือ	ปี	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (ล้าน TEUs)	ความยาวหน้าท่า (กิโลเมตร)	ขีดความสามารถ (TEUs/กม/ปี)	ปริมาณสินค้าที่ขีดความสามารถ (ร้อยละ)
ท่าเรือกรุงเทพ	2538	1.424	1.528	825,000	72.59
	2539	1.295	(เพิ่มขึ้นวันออก)	825,000	56.97
	2540	1.066		825,000	29.21
	2541	1.114		825,000	35.03
	2542	1.053		825,000	27.64
	2543	1.073		825,000	30.06
	2544	1.070		825,000	29.70
	2545	1.111		825,000	34.67
	ท่าเรือเอกชนสาธารณะ ในแม่น้ำเจ้าพระยา	2538	0.191	1.1	605,000
2539		0.260	1.1	605,000	-57.02
2540		0.287	1.1	605,000	-52.56
2541		0.245	1.1	605,000	-59.50
2542		0.257	1.1	605,000	-57.52
2543		0.263	1.1	605,000	-56.53
2544		0.254	1.1	605,000	-58.02
2545	0.237	1.1	605,000	-60.83	

ขนาดเฉลี่ยของเรือที่ใช้บริการกับปริมาณและชนิดสินค้า รวมทั้งอุปกรณ์หน้าท่า โดยทั่วไปถ้าขนาดเฉลี่ยของเรือคือ 50,000 เดทเวทตัน จะอยู่ที่ประมาณ 850,000 ทีอียู.ต่อความยาวหน้าท่า 1 กิโลเมตรต่อปี หากขนาดเฉลี่ยของเรือคือ 30,000 เดทเวทตัน จะอยู่ที่ประมาณ 550,000 ทีอียู.ต่อความยาวหน้าท่า 1 กิโลเมตรต่อปี ท่าเรือตู้สินค้ามีดังนี้

1.1) ท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกของท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้าจำนวน 8 ท่า มีความยาวหน้าท่ารวม 1,528 เมตร มีขีดความสามารถตามมาตรฐาน 825,000 ทีอียู.ต่อปี ก่อนปี พ.ศ.2539 ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าโดยเฉลี่ย 1.3 ล้าน ทีอียู. ปี พ.ศ.2538 เป็นปีที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสูงที่สุดคือ 1.4 ล้าน ทีอียู. ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานถึงร้อยละ 73 และด้วยผลจากนโยบายจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1 ล้าน ทีอียู. จึงทำให้ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าลดลง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 เป็นต้นมา

1.2) ท่าเรือเอกชน

ท่าเรือเอกชนสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาทั้ง 5 แห่ง ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการบรรทุกขนถ่ายสินค้า เพื่อบรรเทาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือทั้ง 5 แห่งรวมกัน มีขีดความสามารถตามมาตรฐาน 605,000 ทีอียู. แต่ได้รับอนุมัติได้ไม่เกิน 250,000 ทีอียู. ต่อปี ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือต่างๆ ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 50 และคาดว่าจะมีแนวโน้มลดต่ำลง ทั้งนี้เพราะเรือตู้สินค้าจะเข้าเทียบท่าน้อยลง และหันไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทน

2) ท่าเรือสินค้าทั่วไป

ขีดความสามารถของท่าเรือสินค้าทั่วไป ประมาณ 2 ล้านตันต่อความยาวหน้าท่า 1 กิโลเมตร ต่อปี ท่าเรือสินค้าทั่วไปมีดังนี้

2.1) ท่าเรือกรุงเทพ

เรือสินค้าทั่วไปที่แวะจอดที่ท่าเรือกรุงเทพ จะเข้าเทียบท่าที่เขื่อนตะวันตก ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 10 ท่า มีความยาวหน้าท่ารวม 1,600 เมตร มีขีดความสามารถมาตรฐาน 3,200,000 ตันต่อปี ใน พ.ศ.2538 และ 2539 ปริมาณสินค้าทั่วไปเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานร้อยละ 20 และ 5 ตามลำดับ ตั้งแต่ พ.ศ.2540 เป็นต้นมา ปริมาณสินค้าทั่วไปก็ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานมาโดยตลอด เฉลี่ยร้อยละ 42 นอกจากนี้สินค้าทั่วไปส่วนหนึ่งยังบรรทุกขนถ่ายที่ท่าเรือและหลักผูกเรือกลางน้ำของท่าเรือกรุงเทพ

2.2) ท่าเรือเอกชน

ท่าเรือเอกชนส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่ให้บริการแก่ตนเองหรือ

กลุ่มบริษัทในเครือ เนื่องจากปริมาณสินค้าทั่วไปที่ผ่านท่าเรือของรัฐซึ่งให้บริการสาธารณะ ยังต่ำกว่าขีดความสามารถอยู่มาก ดังนั้นขีดความสามารถของท่าเรือสินค้าทั่วไป ของเอกชน โดยรวมยังเกินความต้องการอยู่

3) ท่าเรือสินค้าเทกอง

ขีดความสามารถของท่าเรือสินค้าเทกอง มีรายละเอียดดังนี้

3.1) สินค้าเทกองแห้ง

ขีดความสามารถขึ้นอยู่กับอุปกรณ์การขนถ่าย แบ่งออกเป็น 2 ระบบคือ

3.1.1) การบรรทุกสินค้าลงเรือ (Ship Loading)

อุปกรณ์ที่นิยมใช้กัน ได้แก่ หัวจ่ายเคลื่อนที่ (Travelling Loader) และหัวจ่ายเป็นวง/เคลื่อนที่ (Radial/Liner Loader) โดยขีดความสามารถของอุปกรณ์อยู่ระหว่าง 1,000-7,000 ตันต่อชั่วโมง สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองบางลำ มีอุปกรณ์ที่มีขีดความสามารถสูงถึง 16,000 ตันต่อชั่วโมง

3.1.2) การขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Ship Discharging)

อุปกรณ์ที่นิยมใช้กัน ได้แก่ หัวตักปากจระเข้ (Grab) ระบบความดัน (Pneumatic System) และสายพานลำเลียงในแนวตั้ง (Vertical Conveyors) โดยขีดความสามารถของอุปกรณ์สามารถขนถ่ายได้ประมาณ 1,000 ตันต่อชั่วโมง

3.2) สินค้าเทกองเหลว

เนื่องจากสินค้าเทกองเหลวแต่ละประเภท แบ่งออกเป็น Grade ต่างๆ ซึ่งต้องแยกกันในการบรรทุก ขนถ่าย และการเก็บรักษา ดังนั้นปัจจัยที่กำหนดอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าเหลว จึงมิใช่ปริมาณสินค้าผ่านท่า แต่เป็น Grade ต่างๆ ของสินค้านั้น นอกจากนี้ขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเหลว ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของเครื่องสูบล (Pump) ของเรือ มากกว่าอุปกรณ์ขนถ่ายหน้าท่า

5.6.4.2 ประสิทธิภาพของท่าเรือ

1) ท่าเรือกรุงเทพ

ปัญหาสำคัญของท่าเรือกรุงเทพ เกิดขึ้นจากการใช้พื้นที่ภายในบริเวณท่าเรือที่ขาดประสิทธิภาพ การจัดสรรพื้นที่มิได้เป็นไปอย่างเหมาะสม ตลอดจนการขาดระบบการยกขนและการจัดเรียงตู้สินค้า ตู้เปล่า และสินค้าทั่วไปที่ดี สำหรับประสิทธิภาพของท่าเรือกรุงเทพ อาจพิจารณาได้จากสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เพื่อบริการเรือในการเทียบท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ เครื่องมือทุ่นแรง และพื้นที่วางสินค้า นอกจากนี้มีหลักผูกเรือกลางน้ำ และทุ่น

ผูกเรือ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ในบริเวณกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเรือสินค้าสามารถทำการจอดเพื่อรอรับหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากหรือลงสู่เรือเล็กอีกต่อหนึ่ง ทั้งนี้โดยการอนุญาตจากการทำเรือแห่งประเทศไทย เนื่องจากขนาดความลึกหน้าท่าบางแห่งมีจำกัดหรือในเวลาที่ท่าเรือมีความแออัด เรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ทันที ได้แก่ หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ และท่อนผูกเรือสาธิตบุรี

2) ท่าเรือเอกชน

ท่าเรือเอกชน ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือของบริษัท ซึ่งใช้สำหรับให้บริการขนถ่ายสินค้าของตนเอง ปัญหาสำคัญเกิดจากการขาดอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย

ตารางที่ 5.13 เครื่องมือ อุปกรณ์ลำเลียงและขนถ่ายสินค้าในท่าเรือเอกชน

เครื่องมืออุปกรณ์	ขนาด
สายพานลำเลียง	450 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
ท่อเหล็กลำเลียง	180 ต้น/ชั่วโมง
ระบบท่อวาล์วปิด-เปิด	200 ต้น/ชั่วโมง/ท่อ
ปั๊มมอเตอร์	200 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
ปั๊มพ่น-สูบลูกยางน้ำตาล	100-350 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
ฮอปเปอร์	10-15 ลูกบาศก์เมตร/เครื่อง
เครื่องพ่น	150-200 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
เครื่องพ่นไซโล	200 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
เครื่องดูดชนิดใช้ลม	200 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
เครื่องดูด	100-250 ต้น/ชั่วโมง/เครื่อง
รถเครน	5-20 ต้น/คัน
รถบรรทุก	5 ต้น/คัน
รถบรรทุกลากจูง	2 ต้น/คัน
รถบรรทุกเทท้าย	7 ต้น/คัน
Grab และ Bucket	10 ต้น/คัน
รถดั้ม	15 ต้น/คัน
Truck Scale	40 ต้น/คัน
รถยก (Forklift Truck)	5 ต้น/คัน
รถยก-ปั้นจั่น	10 ต้น/คัน

การขาดประสิทธิภาพในการบริหารและการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในท่าเรือ ทำให้ต้นทุนการขนถ่ายสินค้าสูง และส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศ นอกจากนี้คนงานและกรรมกรในท่าเรือยังขาดประสิทธิภาพ ขาดความรู้ และความชำนาญในการยกขนสินค้า รวมถึงการใช้อุปกรณ์ยกขนหน้าท่า สำหรับประสิทธิภาพของท่าเรือเอกชน อาจพิจารณาได้ดังตารางที่ 5.13

5.6.4.3 รูปแบบของเรือสินค้าและปริมาณเรือผ่านท่า

รูปแบบและปริมาณของเรือสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือต่างๆ ซึ่งตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา สามารถอธิบายได้ดังนี้

1) ประเภทของเรือสินค้า

เรือเดินทะเลที่ใช้บรรทุกสินค้า มีทั้งหมด 6 ประเภทหลักๆ ได้แก่

1.1) เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carriers)

เรือประเภทนี้ใช้บรรทุกสินค้าน้ำหนักมาก และผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับเกษตรกรรมหรือเคมีภัณฑ์ บนเรือชนิดนี้จะไม่มีการติดตั้ง เพราะเป็นเรือที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อรับสินค้าประเภทเทกองซึ่งมีน้ำหนักมากอยู่แล้ว จึงต้องหลีกเลี่ยงการติดตั้งอุปกรณ์ที่มีน้ำหนักมาก บางครั้งหากสินค้าที่บรรทุกในเรือชนิดนี้มีมากเกินไปจนทำให้เรือแล่นผ่านสันดอนปากแม่น้ำไม่ได้ จึงต้องแบ่งถ่ายสินค้าเทกองนั้นลงเรือโป๊ะหรือเรือเล็ก เพื่อให้เรือลอยขึ้นพ้นร่องน้ำ สันดอนปากน้ำได้ โดยปกติแล้ว เรือบรรทุกสินค้าเทกองที่เข้าเทียบท่าเอกชน จะมีขนาดไม่ใหญ่นักคือ ประมาณ 3,000 ตันกรอสส์ เนื่องจากความลึกหน้าท่ามีจำกัด นอกจากนี้ ตามหลักการสร้างเรือประเภทนี้จะไม่นิยมสร้างให้มีขนาดใหญ่ถึง 20,000-30,000 ตัน เพราะขาดความเหมาะสมในการจัดระวางเรือ เนื่องจากสินค้าจะทับกันมากเกินไป

1.2) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Conventional General Cargo Vessels)

เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า เรือบรรทุกสินค้าแบบดั้งเดิม ใช้บรรทุกสินค้าที่บรรจุถุง หรือหีบห่อโดยไม่ได้ใส่ในตู้คอนเทนเนอร์ได้แก่ ทุยบรรจุถุง ข้าวสารบรรจุกระสอบ ปูนซีเมนต์บรรจุถุง เป็นต้น เรือชนิดนี้เป็นเรือที่มีการขนถ่ายด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จะได้รับความนิยม เรือบรรทุกสินค้าทั่วไปแบบดั้งเดิมในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 16,000 เดทเวทตัน เป็นเรือชนิดที่มีเครนติดตั้งอยู่บนเรือเพื่อใช้ยกขนถ่ายสินค้าที่บรรจุหรือกระสอบขึ้นสู่เรือ

1.3) เรือคอนเทนเนอร์ และเรือฟีดเดอร์คอนเทนเนอร์ (Container and Feeder-Container Vessels)

เรือคอนเทนเนอร์ เป็นเรือบรรทุกสินค้าบรรจุตู้ มีความสามารถบรรทุกได้ถึง 500 ตู้ (ตู้มีขนาด 8 ฟุต x 8 ฟุต x 20 ฟุต เรียกว่า 1 ทีอียู. หรือ Twenty Equivalent Unit; TEU) มีความยาวมาตรฐานของลำเรือ 120 เมตร ความกว้าง 17 เมตร และกินน้ำลึก 5 เมตร ส่วนเรือฟัดเดอร์คอนเทนเนอร์ เป็นเรือที่จะคอยขนถ่ายสินค้าส่งต่อ หรือรับสินค้าจากเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ณ ท่าเรือสิงคโปร์อีกต่อหนึ่ง เรือฟัดเดอร์ที่ใช้อยู่กันในปัจจุบันเป็นเรือขนาด 200-300 ตู้

1.4) เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น (Reefer Vessels)

ส่วนใหญ่จะเทียบที่ท่าเรือคลองเตยเท่านั้น บรรทุกอาหารแช่เย็นต่างๆ เช่น ผัก ผลไม้ อาหารทะเล เนื้อสัตว์ต่างๆ เป็นต้น

1.5) เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tankers)

ขนาดของเรือบรรทุกน้ำมันโดยทั่วไปคือ 25,000 เดทเวทตัน มักมีความยาว 170 เมตร ความกว้าง 24 เมตร และกินน้ำลึก 13 เมตร

1.6) เรือบรรทุกแก๊สหรือสารเคมี (Gas or Chemical Carriers)

เป็นเรือที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่กว่าเรือประเภทอื่นๆ มีเครื่องมือที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงในการควบคุมการขนถ่าย โดยผ่านท่อสูบ อีกทั้งยังต้องมีระบบควบคุมความปลอดภัย เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีความเสี่ยงอันตรายสูง

2) ปริมาณเรือสินค้าผ่านท่า

จำนวนเรือสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือต่างๆ ในบริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยานั้น ตั้งแต่ พ.ศ.2541-2545 ดังแสดงในตารางที่ 5.14 พบว่ามีแนวโน้มลดลง โดยใน พ.ศ.2545 มีปริมาณเรือสินค้าผ่านท่ารวมทั้งสิ้น 10,979 เทียบ คิดเป็นเรือที่เข้าเทียบท่าเรือน้ำมันสูงที่สุด จำนวน 4,675 เทียบ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือชายฝั่ง รองลงมาคือท่าเรือเอกชน และท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) จำนวน 3,258 และ 2,519 เทียบ ตามลำดับ

สำหรับเรือที่เข้าเทียบ ณ ท่าเรือกรุงเทพ พบว่า เรือคอนเทนเนอร์ มีความถี่ในการเทียบท่ามากที่สุด ขณะที่การเทียบท่าของเรือสินค้าทั่วไป ค่อนข้างคงที่ ประมาณ 500 เทียบต่อปี เมื่อพิจารณาอัตราการกินน้ำลึกและขนาดของเรือ พบว่า เรือสินค้าที่มีอัตราการกินน้ำลึกมากกว่า 4.5 เมตร มีสูงถึงร้อยละ 97 ในปี พ.ศ.2545 ทั้งนี้เรือที่มีอัตราการกินน้ำลึกต่ำกว่า 4.5 เมตร และมีขนาดต่ำกว่า 10,000 GRT. มีแนวโน้มการเข้าเทียบท่าลดลง

ตารางที่ 5.14 ปริมาณเรือผ่านท่าในแม่น้ำเจ้าพระยา พ.ศ.2541-2545

พ.ศ.	ท่าเรือคลองเตย (เที่ยว)									หลักผูกเรือ และท่อน (เที่ยว)	ท่าเรือ เอกชน (เที่ยว)	ท่าเรือน้ำมัน (เที่ยว)		รวมเรือผ่านท่าใน แม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งสิ้น (เที่ยว)
	เรือตู้สินค้า	เรือสินค้า ทั่วไป	เรืออื่น	รวม	อัตรากินน้ำลึก (เมตร)			ขนาดเรือ (G.R.T.)						
					ต่ำกว่า 4.5 ม.	4.5 ม.-6.9 ม.	6.9 ม.ขึ้นไป	ต่ำกว่า 10,000	สูงกว่า 10,001					
2541	1,741	518	16	2,275	4.45%	84.48%	11.07%	56.42%	43.58%	530	3,246	342	4,790	11,183
2542	1,629	493	54	2,176	4.78%	85.57%	9.65%	55.38%	44.62%	519	3,150	254	4,913	11,012
2543	1,697	494	85	2,276	4.30%	83.79%	11.91%	57.95%	42.05%	543	4,239	474	4,598	12,130
2544	1,916	493	61	2,470	3.56%	85.30%	11.14%	49.51%	50.49%	500	4,006	489	4,282	11,747
2545	1,948	516	55	2,519	2.74%	85.15%	12.11%	48.71%	51.29%	527	3,258	225	4,450	10,979

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2542-2546

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย