



บทที่ 6

ข้อเสนอแนะและสรุป

6.1 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงประสิทธิภาพท่าเรือกรุงเทพ

1. ปรับปรุงสมรรถภาพของท่าเรือฯ โดยการขยายเทียบเรือให้รับเรือสินค้าได้ 22 ลำ

2. ควรดำเนินการปรับปรุงและสร้างโรงพักสินค้าเสริม ที่กองเก็บสินค้ากลางแจ้ง และคลังสินค้าให้เพียงพอกับปริมาณสินค้าทั้งในปัจจุบันและอนาคต

3. เสนอแนะให้ทางศุลกากรผ่อนผันให้นำของออกไค้ก่อนเท่าที่ตรวจพบ แต่ภาษีจะต้องชำระให้ครบตามจำนวนของ และเมื่อพบสินค้าภายหลังก็นำออกไค้โดยมิต้องเสียภาษีซ้ำอีก และควรให้เพิ่มชนิดสินค้าที่อนุญาตให้ขนถ่ายข้างลำไค้มากขึ้น โดยอนุญาตให้ขนถ่ายกลางน้ำไม่ต้อง เทียบท่า ชยายเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า ในวันงานปกติ ถึงเวลา 19.00 น. และควรให้มีการตรวจปล่อยสินค้าในเวลากลางวัน วันหยุดราชการ โดยเจ้าของสินค้าไม่ต้องเสียค่าล่วงเวลา

4. เสนอให้มีการเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมรับฝากเก็บสินค้า เพื่อเป็นการเร่งรัดให้เจ้าของสินค้า รีบนำสินค้าออกให้เร็วขึ้น และควรจะเร่งให้มีการนำสินค้าออกโดยการขนย้ายสินค้าที่เก็บไว้ในโรงพักสินค้าครบ 1 เดือนแล้ว นับตั้งแต่วันที่ขนสินค้าเข้าไปเก็บไว้ในคลังสินค้าคักค้าง และให้ลิดล่า ขนย้ายกับเจ้าของสินค้าด้วย เป็นการเพิ่มคาร์รับฝากเก็บสินค้าทางอ้อม เพื่อบังคับให้เจ้าของสินค้านำสินค้าออกทางอ้อมอีกทางหนึ่ง

5. ให้การทำเรือจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือขนถ่ายให้พร้อมเพรียง และมีประสิทธิภาพสูง เช่น ปั่นจั่น, รถบรรทุก, รถ Forklift เป็นต้น ให้เพียงพอกับความต้องการ

6. จัดการอบรมพนักงานให้เข้าใจถึงระบบการลงค่าบลท์เก็บสินค้า เข้าใจเครื่อง

หมาย การตรวจสอบและวิเคราะห์เปรียบเทียบตามประเภทของสินค้าที่ขนถ่ายลงจากเรือสินค้า เพื่อช่วยให้การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก บริการ การเรียกค่าภาวะ และอื่น ๆ ได้เหมาะสม

7. การจัดคนเข้าทำงานในแต่ละช่วงเวลาไม่ควรจัดให้คนคนเดียวกันทำงานหลาย ๆ ช่วง ในเวลา 1 วัน ควรแบ่งการทำงานออกเป็นชุดตามช่วงทำงานแต่ละช่วง เพื่อที่จะได้พนักงานที่มีสภาพร่างกายพร้อมที่จะทำงานได้อย่างเต็มที่

8. ชุดลอร่องน้ำให้กว้างและลึกเพียงพอที่เรือสินค้าจะแล่นไปมาได้อย่างสะดวก อยู่เสมอ โดยเฉพาะบริเวณหน้าท่าและจุดกลับลำบริเวณคานเหนือและคานใต้ของท่าเรือฯ ทั้งนี้จะทำให้เรือกลับลำได้โดยไม่จำเป็นต้องใช้เรือลากจูง เพื่อจะได้นำเรือลากจูงมาใช้ประโยชน์ในการลากจูงเรือเข้าและออกจากท่า ในกรณีนี้ควรจะมีการหยั่งวัดระดับน้ำอยู่เสมอ เมื่อพบว่าระดับน้ำตื้นเกินไป อาจทำให้เกิดอันตรายกับเรือสินค้าได้ ก็ให้ทำการขุดลอกโดยเร็ว

9. สนับสนุนให้จัดทำโครงการสร้างหลักผูกเรือกลางน้ำขึ้นอีก เพื่อแบ่งเบาภาระของท่าเรือคลองเตย และเพื่อบรรเทาความแออัดของเรือสินค้าต่างประเทศที่คงเข้ามาจอดอยู่ เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าเข้าและออกในบริเวณท่าเรือกรุงเทพฯ อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมสินค้าขาออกตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอีกด้วย นอกจากนี้ทำให้เกิดประโยชน์ดังกล่าวแล้ว ยังมีผลทำให้ร่องน้ำทางเดินเรือบริเวณที่สร้างหลักผูกเรือกลางน้ำกว้างมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งสิ่งนี้เป็นผลพลอยได้ให้กับหลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตยมาแล้ว ทำให้สามารถลดปริมาณการขุดลอกในบริเวณท่าเรือคลองเตยไปได้มาก และทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ อันเป็นการขยายขอบเขตความสามารถในการรับเรือสินค้าของแม่น้ำเจ้าพระยาออกไปพร้อม ๆ กัน

6.2 ความจำเป็นที่ต้องมีท่าเรือน้ำลึก

1. ในปัจจุบันตลอดลำแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ป้อมพระจุลฯ ขึ้นมาจนถึงสะพานกรุงเทพฯ มีหลักผูกเรือกลางน้ำ หุ่นผูกเรือ และที่ทอดสมอกลางน้ำ ตลอดจนท่าเทียบเรือ ทั้งที่เป็นท่าของทางการท่าเรือฯ และของบริษัทเอกชน ซึ่งใช้เป็นที่จอดเรือสินค้าต่าง ๆ ได้ประมาณ 60 - 70 ลำ มีสมรรถวิสัย 5.8 ล้านตันต่อปี (เฉพาะท่าเรือคลองเตย 3.7 ล้านตัน) กำลังเกิด

ตาราง 6.1
สถิติและสินค้าขาเข้าเฉพาะที่ขนถ่ายขึ้นท่าเรือคลองเตย

พ.ศ.	จำนวนเรือ (ลำ)	ปริมาณสินค้า (ตัน)
2510	1006	2,089,412
2511	1250	2,190,154
2512	1300	2,194,947
2513	1216	2,099,724
2514	1183	2,111,577
2515	1265	2,422,541
2516	1204	2,523,889
2517	1195	2,202,515
2518	1332	2,209,462
2519	1560	2,980,672
2520	1583	3,467,991
2521	1841	3,395,286
2522	1764	3,728,995

ตาราง 6.2

สถิติเรือสินค้าที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าตามท่าต่าง ๆ และปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ (2518-2522)

สถานที่เทียบเรือ	พ.ศ.				
	2518	2519	2520	2521	2522
Berth alongside Klong Toi	1332	1650	1583	1841	1764
Midstream Klong Toi	572	620	605	510	411
Sathu Pradit	362	332	377	313	304
Bang Kho Lean	245	188	165		73
Rice mill wharves	381	445	441	267	280
Bang Pla Kod	168	185	147	100	99
Oil Jetties	1962	2287	2851	3223	3468
Private wharves	876	1047	1151	1027	1073
Bang Pa Kok	137	164	202	199	184
Wang Lee	18	11	66	117	173
รวมเรือสินค้าที่เข้ามาในท่าเรือกรุงเทพฯ	4358	4726	5469	5478	7809
รวมปริมาณสินค้าที่เข้ามาขนถ่ายในท่าเรือกรุงเทพฯ (ตัน)	3030567	3959674	5035471	5488139	6824934

ภาวะคับคั่งของเรือสินค้าและสินค้า กล่าวคือ ปริมาณเรือสินค้าที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ มีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งโครงสร้างของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่แต่เพียงจำนวนเรือสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น ปริมาณสินค้าที่เรือสินค้าบรรทุกทุกมาก็มีปริมาณเพิ่มขึ้นด้วย ดังแสดงในตาราง 6.1 และตาราง 6.2 ซึ่งจะเห็นว่าแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงมีที่ท่าว่าจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในปี 2522 ปริมาณสินค้าที่เข้ามาขนถ่ายที่ท่าเรือกรุงเทพฯ มีปริมาณมากกว่าขีดความสามารถที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะรับไว้ได้ ฉะนั้นจึงเกิดความคับคั่งขึ้น จึงควรจะต้องมีโครงการสร้างท่าเรืออื่น ๆ เช่น ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง หรือสัทธิ์มาช่วยแบ่งเบาภาระ

2. เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นแหล่งรวมสำหรับสินค้าขาเข้า และสินค้าขาออกของประเทศ ซึ่งต้องขนส่งไปทั่วประเทศ ทำให้ประสบความแออัดในการขนส่งและการจราจรติดขัด ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยส่วนรวม

3. หากมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่บริเวณวัดไทร ตามโครงการทางด่วนสายท่าเรือ - คาวคนอง จะทำให้วิสัยทัศน์ของท่าเรือกรุงเทพฯ ลดลงไป

4. โดยที่ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือแม่น้ำ เรือสินค้าที่เข้ามาบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า จึงถูกจำกัดได้ไม่เกิน 14,000 ตันตัน ความยาวไม่เกิน 565 ฟุต และกินน้ำลึกไม่เกิน 27 ฟุต เพราะความลึกของร่องน้ำจำกัด แต่ในปัจจุบันการขนส่งทางทะเลได้พัฒนาไปมากแล้ว เรือขนาดใหญ่ 25,000 ตันตัน เช่น เรือคอนเทนเนอร์ และเรือสินค้าไซโล 65,000 ตันตัน เป็นที่นิยมเพราะราคาค่าระวางถูก แต่ท่าเรือกรุงเทพฯ ไม่อาจรับเรือสินค้าดังกล่าวได้ เป็นสาเหตุหนึ่งซึ่งทำให้ไทยต้องเสียค่าระวางบรรทุกสินค้าสูงเกินความจำเป็น ปัญหาอันนี้จึงเป็นปัญหาสำคัญที่สุดสำหรับป้องกันมิให้การขนส่งของประเทศต้องเสียเปรียบทางคานเศรษฐกิจ โดยเฉพาะสินค้าขาออก

จากปัญหาทั้งหมดที่กล่าวมานี้แสดงให้เห็นว่า สมรรถวิสัยของท่าเรือกรุงเทพฯ ไม่เพียงพอกับสภาพความต้องการในปัจจุบัน ถึงแม้จะมีการปรับปรุงประสิทธิภาพของท่าเรือกรุงเทพฯ

ตาราง 6.3
 ประมาณการสินค้าขาดหายเรือแหลมฉบังและรายไค้ศุลกากร

สินค้า	ปี 2528		ปี 2533		ปี 2538		ปี 2543	
	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท	ล้านตัน	ล้านบาท
ขาเข้า	0.5	2,000	1.7	6,800	3.0	12,000	4.7	18,800
ขาออก	3.7	1,480	4.4	1,760	5.1	2,040	5.8	2,320
รวม	4.2	3,480	6.1	8,560	8.1	14,040	10.5	21,120
ค่าคะเน สินค้าขาด ประเทศ ทั้งหมด		22.87 ล้านตัน		25.79 ล้านตัน		29.77 ล้านตัน		34.25 ล้านตัน

- หมายเหตุ 1. ประมาณการไว้เมื่อปี 2521
 2. จำนวนรายไค้ศุลกากรแต่ละปีอาจจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการเพิ่มภาษีขาเข้าและขาออก

เพิ่มขึ้นก็ตาม ควรจะมีท่าเรืออื่นเข้ามาช่วยแก้ปัญหา จากการวิเคราะห์ของเนเคโก ประมาณว่าหากประเทศไทย มีท่าเรือที่สามารถรับเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ ขนาด 25,000 เดทเวทตัน และเรือสินค้าไซโล ขนาด 65,000 เดทเวทตัน จะช่วยประหยัดค่าระวางบรรทุก ระหว่างไทยกับญี่ปุ่นได้ประมาณตันละ 20 บาท และระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกาได้ประมาณตันละ 100 บาท สำหรับค่าขนส่งสินค้าออก โดยผ่านทางไซโล จากการวิเคราะห์ของเนเคโก จะต่ำกว่าการขนส่งออก โดยผ่านทางเอksenประมาณตันละ 34 บาท อย่างไรก็ตาม ในการสร้างท่าไซโลในโครงการท่าเรือน้ำลึกจะเป็นการชดเชยหลักเศรษฐกิจยิ่งกว่าจะทำการสร้างเพิ่มเติมในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เพราะว่าท่าเรือกรุงเทพฯ มีความลึกของร่องน้ำจำกัด ไม่อาจรับประโยชน์จากการพัฒนาการขนส่งทางทะเลดังกล่าวข้างต้นได้ ตารางที่ 6.3 แสดงให้เห็นปริมาณสินค้าที่จะผ่านทางเรือแหลมฉบัง และรายได้ศุลกากร ซึ่งเนเคโกได้วิเคราะห์และคาดว่าจะเกิดขึ้น

จากการคาดคะเนดังกล่าว แสดงว่าท่าเรือน้ำลึกเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อระบบการค้าต่างประเทศ

6.3 สรุป

จากปัญหาความคับคั่งของเรือสินค้าและสินค้าที่เกิดขึ้นในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ รวมถึงแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของการขนส่งทางทะเล ทำให้เป็นที่น่าหวาดวิตกว่าประเทศไทยจะต้องเสียเปรียบทางด้านเศรษฐกิจในอนาคต แนวทางแก้ไขปัญหที่สำคัญคือการมีท่าเรือน้ำลึกช่วยแบ่งเบาภาระและให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น การเร่งรัดสร้างท่าเรือน้ำลึกเสียแต่ขณะนี้จะทำให้เสียค่าลงทุนถูกกว่าอนาคตมาก สถานะการณ์และภาวะเหตุการณ์ของบ้านเมืองในอนาคตไม่แน่นอน ดังนั้น จึงควรเริ่มวางแผนไว้แต่เนิ่น ๆ เพื่อเป็นการเปิดทางค้าขายกับต่างประเทศไว้อีก ถึงแม้การลงทุนจะสูงมากในขณะนี้ แต่ก็เป็นการลงทุนระยะยาว และหลังจากการก่อสร้างไป 3 - 4 ปีแล้ว ก็อาจหารายได้บางส่วน มาใช้ในการลงทุนขยายตัวเองในระยะต่อไปได้ อีกทั้งยังให้ประโยชน์พลอยได้ด้านอื่น ๆ อีกมาก เช่น ประโยชน์ด้านภาษี ศุลกากร ประโยชน์ทางด้านช่วยแบ่งเบาความหนาแน่นของประชากรในกรุงเทพฯ จากการศึกษาวางโครงการเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ ได้คาดว่าในอนาคต

ถ้ามีการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง จะมีผู้อาศัยและทำงานในเขตนี้ถึง 441,000 คน เป็นต้น

โครงการท่าเรือน้ำลึกจะช่วยให้สินค้าขาออกและสินค้าขาเข้า มีการขนส่งไต่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อันเป็นสาเหตุสำคัญ 2 ประการคือ ทำให้มีการเร่งผลผลิตและกระแสเงินรายได้หมุนเวียนเร็วขึ้น เป็นผลทำให้รัฐได้ภาษีศุลกากรเร็วขึ้นโดยตรง และมีรายได้ผ่านกรมศุลกากรเป็นประจำ รัฐจะมีเงินจับจ่ายใช้สอยได้สม่ำเสมอ ดังนั้นการลงทุนก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจึงเป็นการลงทุนที่สอดคล้องหลักเศรษฐกิจอย่างยิ่งโครงการหนึ่ง แต่ครั้งนี้ยังมีข้อที่ควรคำนึงที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เมื่อได้มีการนำเอาวิธีการขนส่งคอนเทนเนอร์มาใช้แล้ว ผลที่เกิดขึ้นทันทีทันใด ได้แก่ ค่าขนส่งต่ำลง ซึ่งเป็นคนละเรื่องกับค่าระวางเรือที่ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าลง ผู้ใช้บริการยังอาจจะเสียค่าระวางเท่าเดิม ในขณะที่ต้นทุนในการขนส่งต่ำลงก็ได้ ทั้งนี้ เพราะอัตราค่าระวาง ซึ่งในหลายกรณีได้ถูกกำหนดขึ้น โดยชมรมการเดินเรือ ซึ่งดำเนินการในลักษณะผูกขาด สำหรับประเทศไทยซึ่งในขณะนี้ยังไม่มียกเรือพาณิชย์ที่เป็นปีกแผ่นของตนเอง จึงไม่อยู่ในฐานะที่จะต่อรอง หรือกำหนดอัตราค่าระวางได้ ฉะนั้น ผู้ที่จะได้รับประโยชน์ในทันทีทันใดจึงได้แก่ เจ้าของบริษัทเดินเรือต่าง ๆ ประเทศไทยอาจจะยังไม่ได้รับผลประโยชน์เต็มที่จนกว่าชมรมการเดินเรือจะกำหนดอัตราค่าระวางให้ต่ำลงโดยยุติธรรม