

บทที่ 3

บทบาทหน้าที่และความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับบริเวณโดยรอบ

บทที่ 3 นี้ จะกล่าวถึงท่าเรือกรุงเทพในลักษณะต่าง ๆ เพื่อเป็นการอธิบายภาพให้เข้าใจก่อนที่จะเข้าสู่การวางผังแม่บท โดยเริ่มจาก ประวัติและวิวัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพเพื่อเข้าใจถึงต้นกำเนิดและการพัฒนามาตามลำดับ

และจากการที่ท่าเรือเป็นจุดเปลี่ยนของการขนส่งซึ่งจะต้องมีความสัมพันธ์กับการขนส่งภายนอก จึงสรุปเป็นข้อ ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรืออื่น ๆ ในประเทศ เพื่อให้เห็นการติดต่อและเครือข่าย โดยนับจากความใกล้ชิด คือ ท่าเรือเอกชน ซึ่งอยู่ในกรุงเทพ ออกไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือสงขลา ตามลำดับ ซึ่งจะสรุปพอสังเขปว่าความสัมพันธ์ของท่าเรือต่าง ๆ นั้นเป็นอย่างไรมีผลต่อการวางโปรแกรมของผังแม่บทต่อไป

จากความสัมพันธ์ของท่าเรืออื่น ๆ แล้ว ก็เข้ามาสู่ความสัมพันธ์กับการขนส่งทั้งภายในและภายนอกประเทศ ซึ่งเป็นหัวใจของท่าเรือในการรับส่งสินค้าและกระจายสินค้าสู่ภูมิภาคต่าง ๆ จะเห็นธรรมชาติและกระแสการหมุนเวียนสินค้าในข้อ ซึ่งจะอ้างอิงต่อไป

เมื่อกล่าวถึงท่าเรือกรุงเทพกับการขนส่งสินค้าโดยตรงแล้ว ในหัวข้อของการวางผังแม่บทในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง เราจะต้องพิจารณาในข้อ ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับกรุงเทพมหานครและชุมชนโดยรอบโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการวางผังเมือง เพื่อพิจารณาถึงสภาพและปัจจัยของท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบันโดยเริ่มจาก 1 ความสัมพันธ์ด้านการจราจรขนส่งของเมือง ซึ่งเป็นหัวข้อที่เป็นที่สนใจกันในวงกว้าง และ 2 ความสัมพันธ์ด้านการใช้พื้นที่และ

ฝั่งเมืองจะโยง 3 เกี่ยวกับชุมชนแออัด และ 4 สิ่งแวดล้อมของเมือง ตามลำดับ รวมทั้งจะสรุปท่าเรือกับเศรษฐกิจและการเมือง ในข้อ 5 ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ทางด้านสังคมแต่มีผลกระทบกับท่าเรือกรุงเทพ

เนื้อหาของบทที่ 3 ซึ่งกล่าวถึงท่าเรือกรุงเทพในด้านบทบาทหน้าที่และความสัมพันธ์กับบริเวณโดยรอบนี้ จะชี้หน้าไปสู่การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของท่าเรือกรุงเทพในบทที่ 4 ต่อไป

ประวัติและวิวัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพ



ความเป็นมา

ความคิดในการก่อสร้างท่าเรือให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัย เพื่อส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศ ได้ริเริ่มมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2475 โดยพลเรือโทพระยาราชวังสัน ซึ่งดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ได้เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ ให้สามารถรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ เข้าเทียบท่าเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้อย่างสะดวก และปลอดภัย แทนการต้องลำเลียงสินค้านี้ระหว่างกรุงเทพฯ และเกาะสีชัง ที่ปฏิบัติกันมาแต่เดิม

ปี พ.ศ. 2477 สันนิบาตชาติได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ 3 นายมาสำรวจสภาพเศรษฐกิจและการค้าที่กรุงเทพฯ ตามคำขอของรัฐบาลไทยผู้เชี่ยวชาญ เสนอให้ขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและสร้างท่าเรือที่ทันสมัยขึ้น ณ ตำบลคลองเตย

รัฐบาลจึงได้ตั้ง "คณะกรรมการจัดสร้างท่าเรือฯ ขึ้นโดยมีพันเอกพระบริรักษ์ยุทธกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ เป็นประธานกรรมการเพื่อวางแผนการขุดลอกสันดอนและสร้างท่าเรือ"

ปี พ.ศ. 2479 ศาสตราจารย์ อากัทซ์ ชาวเยอรมัน ได้รับการคัดเลือกให้ทำการออกแบบรายละเอียดรวมทั้งควบคุมการก่อสร้างท่าเรือซึ่ง บริษัทคริสเตียนนี แอนด์ นิลเสน (ไทย) จำกัด เป็นผู้ชนะการประกวดราคารับเหมา

ก่อสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ ในราคา 20 ล้านบาท

พ.ศ. 2494 รัฐบาลได้กู้เงินจากธนาคารโลกมาชดเชยดอกเบี้ยสินเชื่อน้ำมันและทางเดินเรือเข้ามาจนถึงท่าเรือคลองเตย

วันที่ 17 พฤษภาคม 2494 ได้ตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นองค์การอิสระ รับผิดชอบกิจการของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ มาดำเนินการ คณะกรรมการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ชุดแรกมี 6 คน ประกอบด้วย พลเรือเอก สิ้นธุ์ กมลนาวิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ นายชิน สมานนท์ ดำรงตำแหน่งกรรมการและทำหน้าที่ผู้อำนวยการด้วย

ต่อมาได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการท่าเรือ ฯ ดังนี้

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 แก้ไขสาระสำคัญเกี่ยวกับการเพิ่มอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังในการออกกฎกระทรวงบังคับใช้กับการท่าเรือ ฯ เกี่ยวกับภาษีอากรและค่าธรรมเนียมที่การท่าเรือ ฯ ได้รับการ ยกเว้น เพิ่มเติมจำนวน คณะกรรมการการท่าเรือ ฯ จากให้มีได้อย่างมาก 6 คน เป็น 10 คนและระเบียบวิธีในการกำหนดอัตราค่าภาระ

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502 แก้ไขสาระสำคัญเกี่ยวกับการควบคุมและจัดการของคณะรัฐมนตรีที่มีต่อกิจการการท่าเรือฯ และแก้ไขในเรื่องการกำหนดอายุของพนักงานการท่าเรือฯ ในการพ้นจากตำแหน่ง

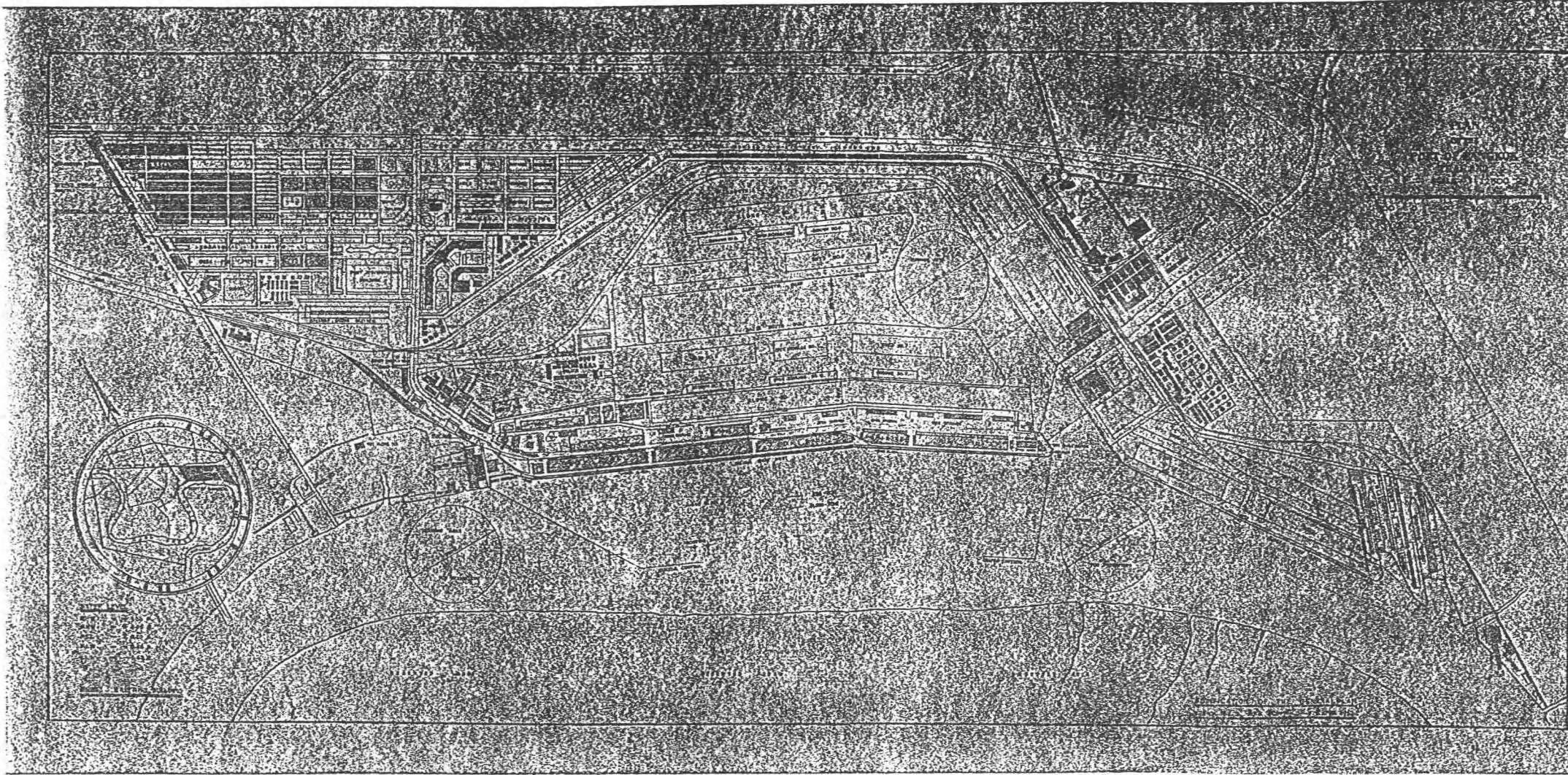
พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2516 แก้ไขสาระสำคัญเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการบริหารโดยให้การท่าเรือฯ มีอำนาจออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนได้

ต่อมาในตอนต้น ๆ ของสงครามเวียดนาม เรือรบสหรัฐบางลำและเรือสินค้าที่ขนอาวุธยุทโธปกรณ์ได้มาร่วมใช้ท่าเรือคลองเตยเป็นท่าเทียบด้วย ทำให้เกิดความคับคั่ง (TRAFFIC JAM) ของเรือและสินค้าชั้นที่ท่าเรือคลองเตย เรือสินค้าทั่วไปต้องจอดคอยเทียบท่าเป็นเวลานานมากการทำเรือฯ ถูกดำเนินในเรื่องนี้อย่างรุนแรงจากทุกวงการที่เกี่ยวข้อง มีผลกระทบให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องได้เพิ่มความสนใจเร่งรัดพิจารณาโครงการเชื่อมตะวันออกของการท่าเรือฯ จนกระทั่งคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2509 อนุมัติให้การท่าเรือฯ ดำเนินการก่อสร้างตามโครงการเชื่อมตะวันออก

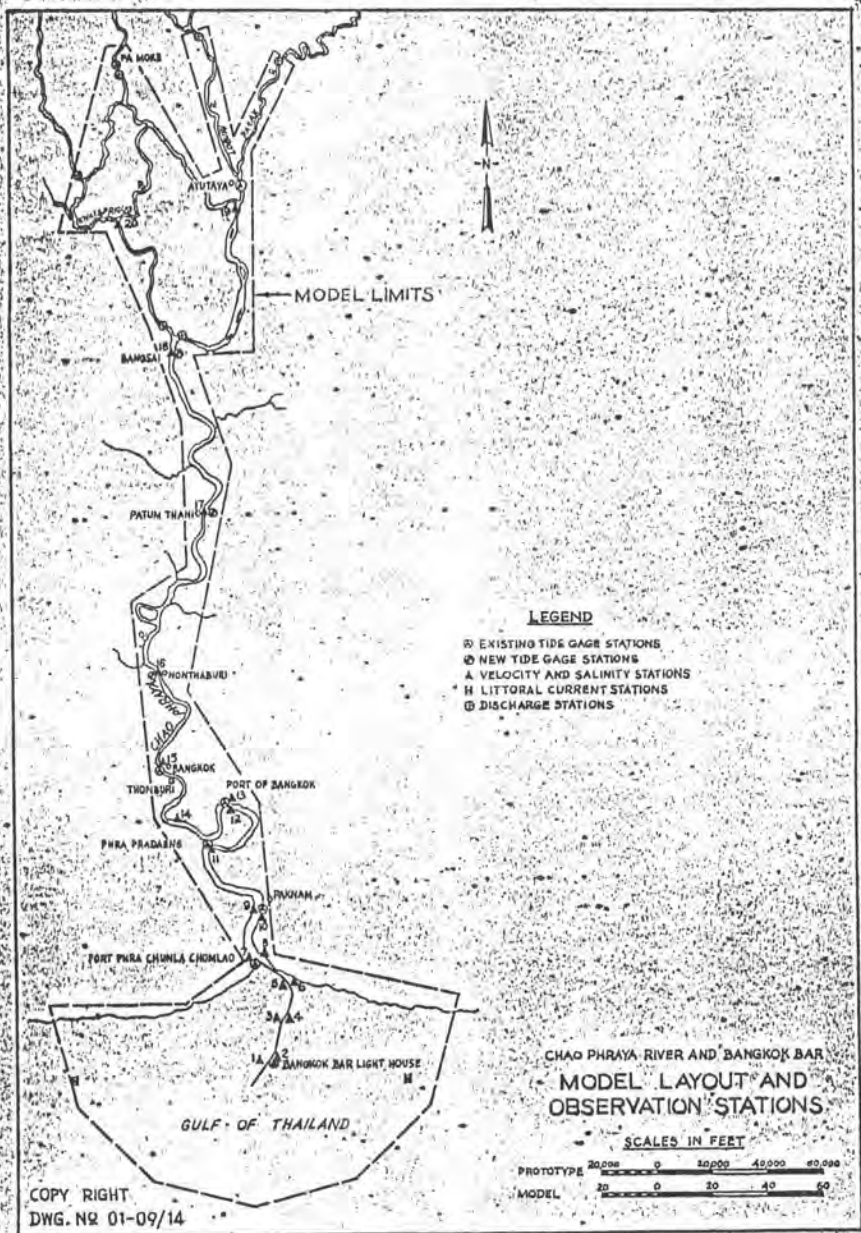
โครงการเชื่อมตะวันออกมีวัตถุประสงค์จะสร้างเทียบเรือน้ำลึก 11.50 เมตร ใต้ระดับทะเลปานกลาง ความยาวประมาณ 1,240 เมตร ที่บริเวณฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ปากคลองพระโขนงจดปากคลองเจ๊ก สำหรับจอดเทียบเรือสินค้าขนาดหนึ่งหมื่นตันกรอสจำนวน 6 ลำ เป็นเรือสินค้าทั่วไป 2 ลำ และ เรือสินค้าคอนเทนเนอร์ 4 ลำ พร้อมด้วยเทียบเรือลำเล็ก ความลึก 6.50 เมตร ใต้ระดับทะเลปานกลาง ความยาวประมาณ 288 เมตร โรงพักสินค้าขนาด 10,500 ตารางเมตร 2 หลัง พื้นวางสินค้ากลางแจ้งประมาณ 100,000 ตาราง เมตร พื้นวางสินค้า หนัก 7,200 ตารางเมตร ถนน สะพานรถยนต์ข้ามคลองพระโขนง ทางรถไฟ ด้านตรวจสอบสินค้าทางระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า น้ำประปา และเครื่องชั่งน้ำหนักรถยนต์บรรทุก

ในการออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างตามโครงการเชื่อมตะวันออกของการท่าเรือ ฯ ได้ทำสัญญาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2510 ว่าจ้างสำนักวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทยเนเชอร์แลนด์ (เนเตโก) มาดำเนินการ โดยเสียค่าธรรมเนียมการออกแบบในอัตราร้อยละ 1.253 และค่าธรรมเนียมการควบคุมงานในอัตราร้อยละ 1.432 ของราคาค่างานก่อสร้าง

เงินลงทุน การท่าเรือฯ ได้กู้เงินจากธนาคารระหว่างประเทศเพื่อการบูรณะและพัฒนา (ธนาคารโลก) จำนวน 12.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยเสียดอกเบี้ยร้อยละ 7 ต่อปี มีระยะปลอดหนี้ 4 ปี ระยะเวลาด่อนชำระคืนต้น



ภาพแสดงท่าเรือกรุงเทพตามแผนของ NEDECO พ.ศ.2511



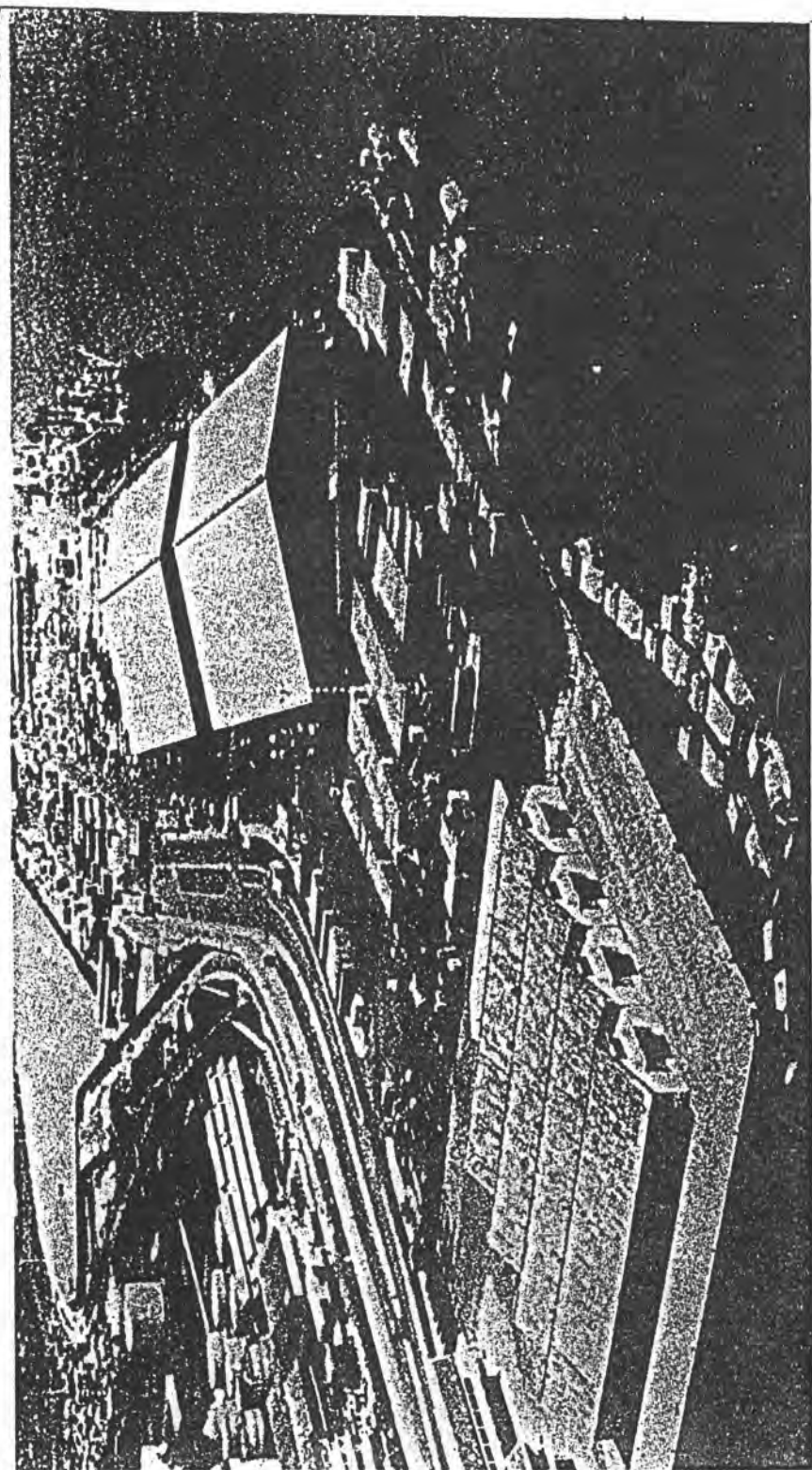
ภาพแสดงเขตการดำเนินการของการท่าเรือฯ พ.ศ. 2514

เงินกู้ 16 ปี รวม 20 ปี และเสียค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ร้อยละ 0.75 ต่อปี โดยมีรัฐบาลไทยเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ส่วนเงินบาทสมทบนั้นจ่ายจากรายได้ของการท่าเรือฯ

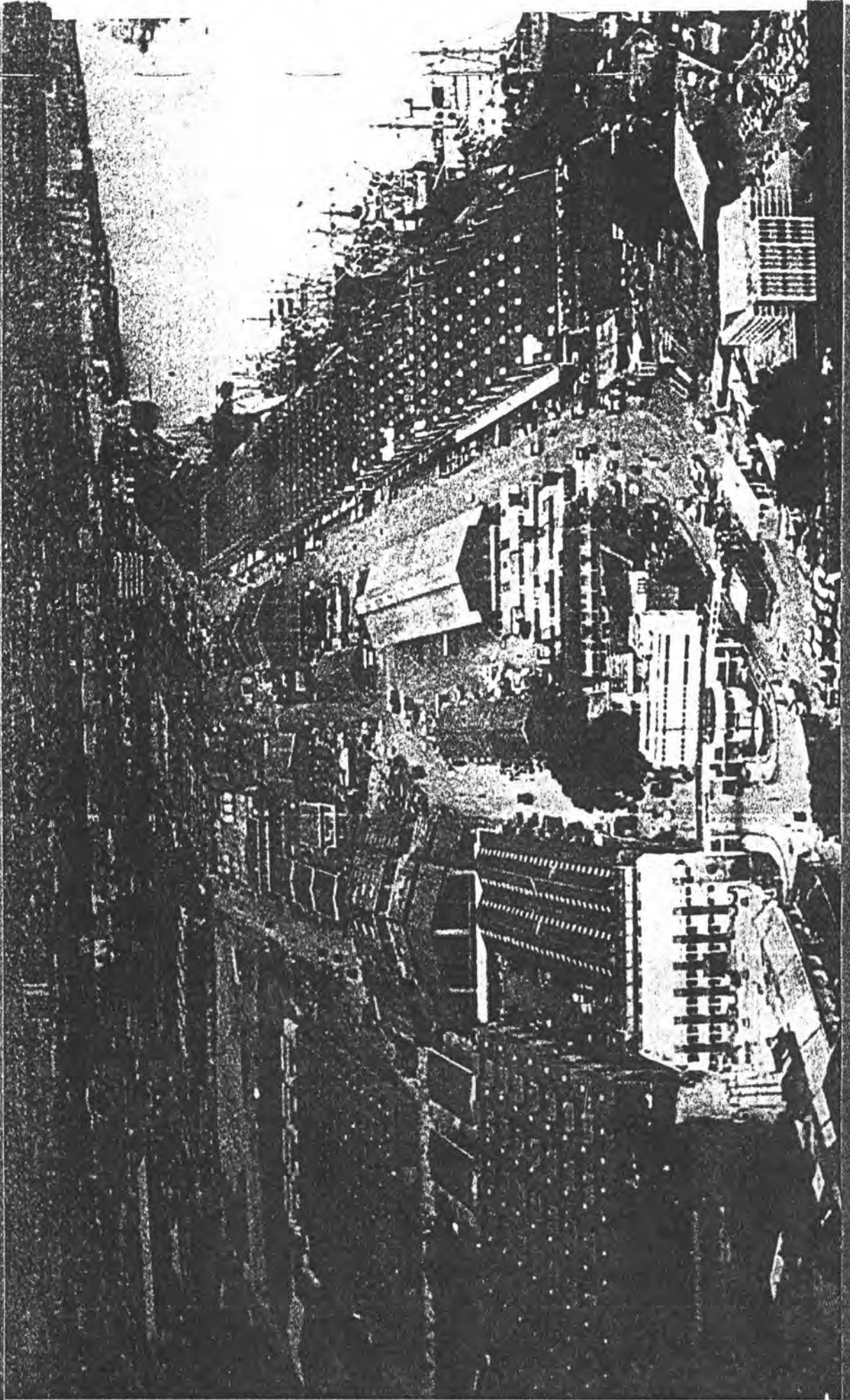
ในการกู้เงินจากธนาคารโลกครั้งนี้ มีเงื่อนไขที่สำคัญเกี่ยวกับการก่อสร้างว่าการท่าเรือฯ จะต้องสร้างเขื่อนตะวันออกเพียง 4 ท่า เท่านั้น การสร้างเขื่อนเทียบเรือเพิ่มอีก 2 ท่า ต้องได้รับความเห็นชอบจากธนาคารโลกก่อน ซึ่งมีผลให้การท่าเรือฯ ต้องแก้ไขแบบก่อสร้างและเอกสารประกวดราคาทีเนเดโก ได้จัดทำไว้แล้ว ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมให้เนเดโกไปเป็นเงินประมาณ 574,000 บาท โดยแยกการเสนอราคาเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกเฉพาะค่าก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ 4 ท่า ส่วนหลังเป็นค่าก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ 6 ท่า ตามโครงการซึ่งมีเงื่อนไขว่าถ้าการท่าเรือฯ ไม่สั่งให้สร้างเขื่อนเทียบเรือ 2 ท่า สุดท้ายภายใน 120 สัปดาห์ นับจากวันเริ่มงานก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ 4 ท่า แรก การเสนอราคาเฉพาะ 2 ท่าสุดท้ายเป็นอันระงับไป

จากผลการประกวดราคาระหว่างชาติ การท่าเรือฯ ได้ทำสัญญาเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2515 จ้างเหมาบริษัทร่วมกิจการระหว่างบริษัท John Mowlem ประเทศอังกฤษ บริษัท Aug. Prien ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน และ บริษัทอิตาเลียนไทยดีเวลลอปเม้นต์ ประเทศไทย ทำการก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ 4 ท่าแรก พร้อมสิ่งก่อสร้างอื่นที่จำเป็นในราคาประมาณ 429,569,293 บาท ต่อมาได้ขยายสัญญาให้ก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือเพิ่มอีก 2 ท่า ตามโครงการ โดยเพิ่มค่าจ้างอีกประมาณ 124,235,033 บาท

บริษัทเริ่มงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2515 ก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ 2 ท่า เสร็จเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2518 และ 2 ท่าที่สองเสร็จเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2519 ส่วนงานก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ 2 ท่าสุดท้าย เสร็จเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2520



ภาพแสดงบริเวณเขื่อนตะวันออก พ.ศ. 2527



การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการมาด้วยความรุ่งเรือง เป็นลำดับ มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนากิจการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2522 คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติอนุมัติให้ หน่วยงานทำเรือพาณิชย์สี่ตหีบ มีฐานะเป็นส่วนงานหนึ่งของการทำเรือแห่งประเทศไทย เช่นเดียวกับหน่วยงานทำเรือกรุงเทพ โดยมีคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้กำหนดนโยบาย ควบคุมการดำเนินการและให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการที่จำเป็นทุกประการ

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเป็นอีกโครงการหนึ่งซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้มีการศึกษาและทำการก่อสร้างเพื่อเป็นท่าเรือพาณิชย์นานาชาติขนาดใหญ่เปิดดำเนินการใน พ.ศ. 2522 เป็นส่วนหนึ่งของการทำเรือแห่งประเทศไทย

สรุปลำดับวิวัฒนาการของท่าเรือกรุงเทพ

- | | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| พ.ศ. 2475 | รมต.กลาโหม (พล.ร.ต.พระยาราชาวิงสัน) เสนอโครงการขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและปรับปรุงท่าเรือเดิม |
| พ.ศ. 2477 | สันนิบาตชาติเสนอขุดลอกสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและสร้างท่าเรือทันสมัย ณ ตำบลคลองเตย |
| พ.ศ. 2479 | ดร.อากัฏฐ์ ชาวเยอรมัน รับผิดชอบก่อสร้างท่าเรือ บริษัท คริสเตียนนี แอนนิลเสน (ไทย) จำกัด รับเหมาก่อสร้าง |
| พ.ศ. 2481 | เริ่มทำการก่อสร้างและตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพ สร้างเขื่อนเทียบเรือ โรงพักสินค้า คลังสินค้า อาคารที่ทำการ |

ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นยึดครองเป็นสำนักงาน

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สหประชาชาติยึดครองเป็นสำนักงาน

พ.ศ. 2490 เปิดดำเนินการท่าเรือกรุงเทพ

พ.ศ. 2491 ซ่อมแซมและก่อสร้างโรงพักสินค้า สถานีตรวจสอบ
สะพานพระโขนง

พ.ศ. 2493 ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9)

พ.ศ. 2494 ตราพระราชบัญญัติจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย
ขึ้นเป็นองค์การอิสระ

พ.ศ. 2509 อนุมัติโครงการก่อสร้างเขื่อนตะวันออก

พ.ศ. 2510 จ้างสำนักงานวิศวกรที่ปรึกษาเนเชอร์แลนด์ (เนเตโก)
ออกแบบและควบคุมการก่อสร้างโครงการก่อสร้าง
เขื่อนตะวันออก

พ.ศ. 2515-2520 จ้างบริษัท JOHN MOWLEM บริษัท AUG. PRIEN
และ บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นต์ ทำการ
ก่อสร้างเขื่อนตะวันออก

พ.ศ. 2522 เปิดดำเนินการ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

พ.ศ. 2534 เปิดดำเนินการ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรืออื่น ๆ ในประเทศ

1. ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือเอกชน

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือเอกชนอื่น ๆ ได้
ผลสรุปดังนี้

1. ลักษณะของท่าเรือเอกชน ท่าเรือเอกชนเกิดขึ้นจากการที่ท่าเรือกรุงเทพมีความแออัดในการขนส่งสินค้า จึงทำการระบายนการขนส่งมาสู่ท่าเรือเอกชนโดยท่าเรือเอกชน จะต้องมีความพร้อมในด้านสถานที่ เครื่องมือและบุคลากรเพียงพอ ท่าเรือเอกชนจะกำหนดลักษณะและประเภทสินค้าเฉพาะตัว เช่น ท่าเรือเกษตรกรรม ท่าเรือปิโตรเลียม เป็นต้น

ปัจจุบันนี้มีการกำหนดท่าเรือคอนเทนเนอร์โดยขออนุมัติกับรัฐบาลเป็นพิเศษ 4 ท่า (รายละเอียดอยู่ในภาคผนวก) เนื่องจากเป็นท่าเรือที่ต้องมีความทันสมัยทั้งทางด้านสถานที่และอุปกรณ์สูงโดยท่าเรือทุกประเภทจะต้องกำหนดเขตรั้วศุลกากรและมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรในลักษณะเดียวกันกับท่าเรือกรุงเทพ

2. การบริหารท่าเรือเอกชน ท่าเรือเอกชนจะทำการบริหารโดยเอกชนทั้งหมด รัฐบาลจะเป็นผู้ดูแลในการอำนวยความสะดวกเรื่องร้องน้ำและการเก็บภาษีอากรเข้ารัฐ ฯลฯ

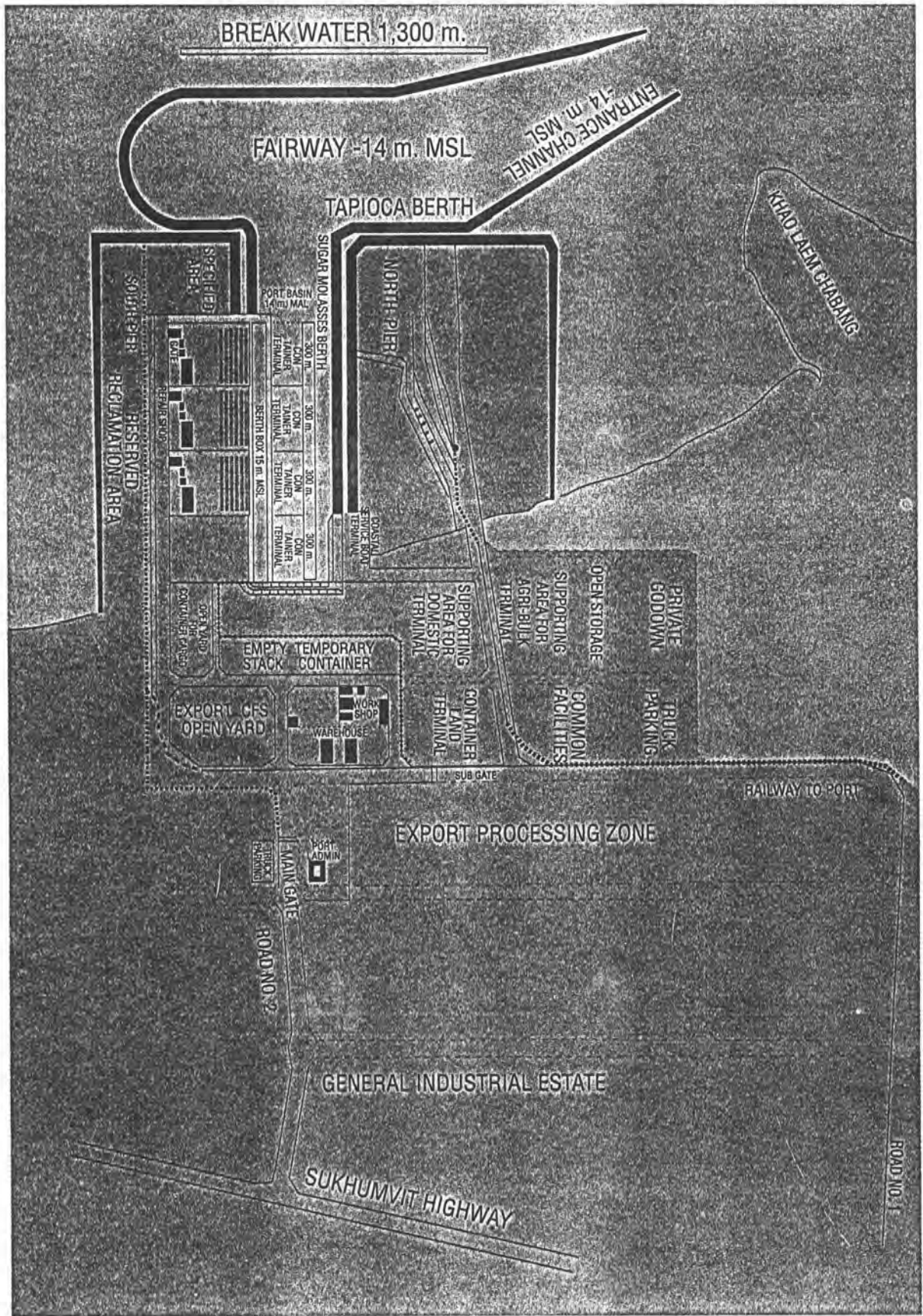
3. ความสัมพันธ์ทางด้านการขนส่งสินค้า สินค้าขาเข้า-ขาออกจะต้องผ่านจากท่าเรือกรุงเทพทั้งหมดโดยท่าเรือกรุงเทพจะเป็นผู้กำหนด และจัดรายการเรือเข้า-ออก และการขนส่งเมื่อท่าเรือกรุงเทพ มีปริมาณสินค้าเกินกำหนดรับได้ จะติดต่อกับบริษัทตัวแทนเรืออนุญาตให้เข้าเทียบเรือที่ท่าเอกชนตามความเหมาะสมของเจ้าของเรือ ทั้งสินค้าขาเข้า-ขาออก โดยติดต่อล่วงหน้าตามตารางที่ท่าเรือกรุงเทพได้จัดไว้ก่อนแล้ว เรือสินค้าที่เข้าเทียบท่าเรือเอกชนจะผ่านพิธีการทางศุลกากรได้โดยตรงและสามารถขนส่งสินค้าเข้า-ออกได้โดยสะดวก

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

สรุปท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

- พ.ศ. 2504 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเนเดโก ได้ทำการสำรวจร่องน้ำสันดอนปากน้ำเจ้าพระยาและสำรวจความเหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ศรีราชาเสนอว่า พื้นที่บริเวณแหลมฉบังมีความเหมาะสมที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึก
- พ.ศ. 2509-2512 ได้ทำการก่อสร้างท่าเรือสี่ตึกเพื่อประโยชน์ทางทหารของสหรัฐฯ และโอนให้รัฐบาลไทย พ.ศ. 2515 บริษัทหลุยส์เบอร์เจอร์ เห็นว่าการพัฒนาท่าเรือสี่ตึกเป็นท่าเรือพาณิชย์คุ้มค่ากว่าการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง
- พ.ศ. 2516 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในหลักการให้สร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบัง
- พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้ทำการเวนคืนที่ดิน อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง บางส่วน เพื่อสร้างท่าเรือ
- พ.ศ. 2526 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้จัดสรรเงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อวางแผนการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง
- พ.ศ. 2527 การท่าเรือฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS CONSORTIUM ทำการออกแบบท่าเรือ
- พ.ศ. 2530 การท่าเรือฯ ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท PASS CONSORTIUM ควบคุมการก่อสร้าง และกลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย DAIHO, DAITO, KOGYO, DREDGING INTERNATIONAL ทำการก่อสร้าง
- พ.ศ. 2534 เปิดทำการใช้งานท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

ภาพแสดงผังบริเวณท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง



ท่าเทียบเรือ
ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

ลำดับ ที่	ท่าเทียบเรือ	จำนวน ท่า	ความลึก (ม.)	ความยาว (ม.)	ขนาดเรือ (เดดเวทตัน)	ปริมาณสินค้า/ปี (ล้านบาท)
1	เอนกประสงค์	1	-14 รทก.	300	25,000	0.510
2	คอนเทนเนอร์	3	-14 รทก.	300	33,000	5.0
3	มันสำปะหลัง	1	-14 รทก.	250	70,000	2.08
4	น้ำตาล	1	-14 รทก.	250	40,000	
5	ชายฝั่งและ เรือบริการ	1	-14 รทก.	300	1,000	0.163
รวมปริมาณสินค้าทั้งหมด						7.753

หมายเหตุ ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ได้ชุด Berth Box ความลึก
- 15 ม. (รทก.) กว้าง 50 ม. ความยาว 1,200 ม.

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

หากนับท่าเรือราชการอื่น ๆ ทั้งหมดแล้วท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ถือได้ว่าเป็นท่าเรือที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับท่าเรือกรุงเทพ เป็นส่วนหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันมีนโยบายจากรัฐบาลที่พยายามจะแยกท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังออกเป็นเอกเทศเพื่อเป็นท่าเรือนานาชาติแห่งที่สำคัญของประเทศ

การบริหาร ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีผู้อำนวยการของหน่วยงานเองซึ่งขึ้นตรงกับผู้อำนวยการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย งบประมาณโครงการและการดำเนินการต่าง ๆ รวมถึงงบประมาณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีคณะกรรมการการท่าเรือฯ เป็นผู้พิจารณา

การบริการ ขณะนี้มีนโยบายลดความเจริญเติบโตของท่าเรือกรุงเทพ โดยรัฐบาลให้มีปริมาณสินค้าไม่เกิน 1 ล้าน TEU. ต่อปี และพยายามผลักดันสินค้าที่เหลือให้ขึ้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และส่งเสริมโครงการที่อำนวยความสะดวกและมีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า ทั้งภายในท่าเรือเองและโครงข่ายการขนส่ง ถนน ทางรถไฟ รวมทั้งพื้นที่คลังสินค้า บริษัทตัวแทนเรือโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีการพัฒนามากขึ้น

3 ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย)

สรุปท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

พ.ศ. 2525-2526 ผู้เชี่ยวชาญ JICA และการนิคมฯ เห็นว่าควรพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับโครงการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่บริเวณนี้

พ.ศ. 2526-2527 การนิคมอุตสาหกรรม ทำการออกแบบรายละเอียดท่าเรือฯ

พ.ศ. 2531-2535 ทำการก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดแล้วเสร็จ

การบริหาร บริหารท่าเรือโดยการนิคมอุตสาหกรรม

ประเภทสินค้า สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม แร่ธาตุ
ปิโตรเลียม

ความสัมพันธ์กับท่าเรือกรุงเทพ

วัตถุประสงค์ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นการขนส่งประเภทสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเหลว โดยมีการดำเนินการของบริษัทและส่วนราชการภายในนิคมอุตสาหกรรมเองและเป็นระบบ ONE-STOP-SERVICE เจ้าของเดียว/สินค้าเดียว จึงสะดวกในการบริการ ท่าเรือนี้แบ่งเบาภาระการขนส่งจากท่าเรือกรุงเทพมาก ในด้านสินค้าประเภทนี้ท่าเรือกรุงเทพจะมุ่งทางด้านสินค้าทั่วไปเป็นหลัก การติดต่อระหว่างท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือมาบตาพุด จะสนับสนุนการขนส่งซึ่งกันและกัน และสินค้าประเภทอุตสาหกรรมของท่าเรือมาบตาพุด จะระบายออกไปในหลายภูมิภาคของประเทศ

4 ท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ต (กรมเจ้าท่า)

สรุปท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ต

พ.ศ. 2510-2513 บริษัทวิศวกรรมของญี่ปุ่นและอังกฤษ เสนอให้ก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกที่อ่าวขาม และท่าเรือประมงที่คลองท่าจีน

พ.ศ. 2514 บริษัทอีกแห่งหนึ่งของอังกฤษ เสนอว่าควรจะก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกที่อ่าวขามโดยด่วน

- พ.ศ. 2519 มีการทบทวนการศึกษาและสรุปว่าควรสร้างท่าเรือ
น้ำลึกที่อ่าวขามจังหวัดภูเก็ตโดยด่วน
- พ.ศ. 2521-2524 ทำการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตแล้วเสร็จ
- พ.ศ. 2531 กรมธนารักษ์ให้บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล (CTI)
จำกัด เข้าบริหารท่าเรือฯ ระยะเวลา 10 ปี
- การบริหาร เหมือนท่าเรือน้ำลึกสงขลา
- ประเภทสินค้า สินค้าส่วนใหญ่ ได้แก่ ปลาแช่แข็ง วัสดุก่อสร้าง
ยางพารา น้ำยางข้น อาหารทะเลแช่แข็ง เป็นต้น

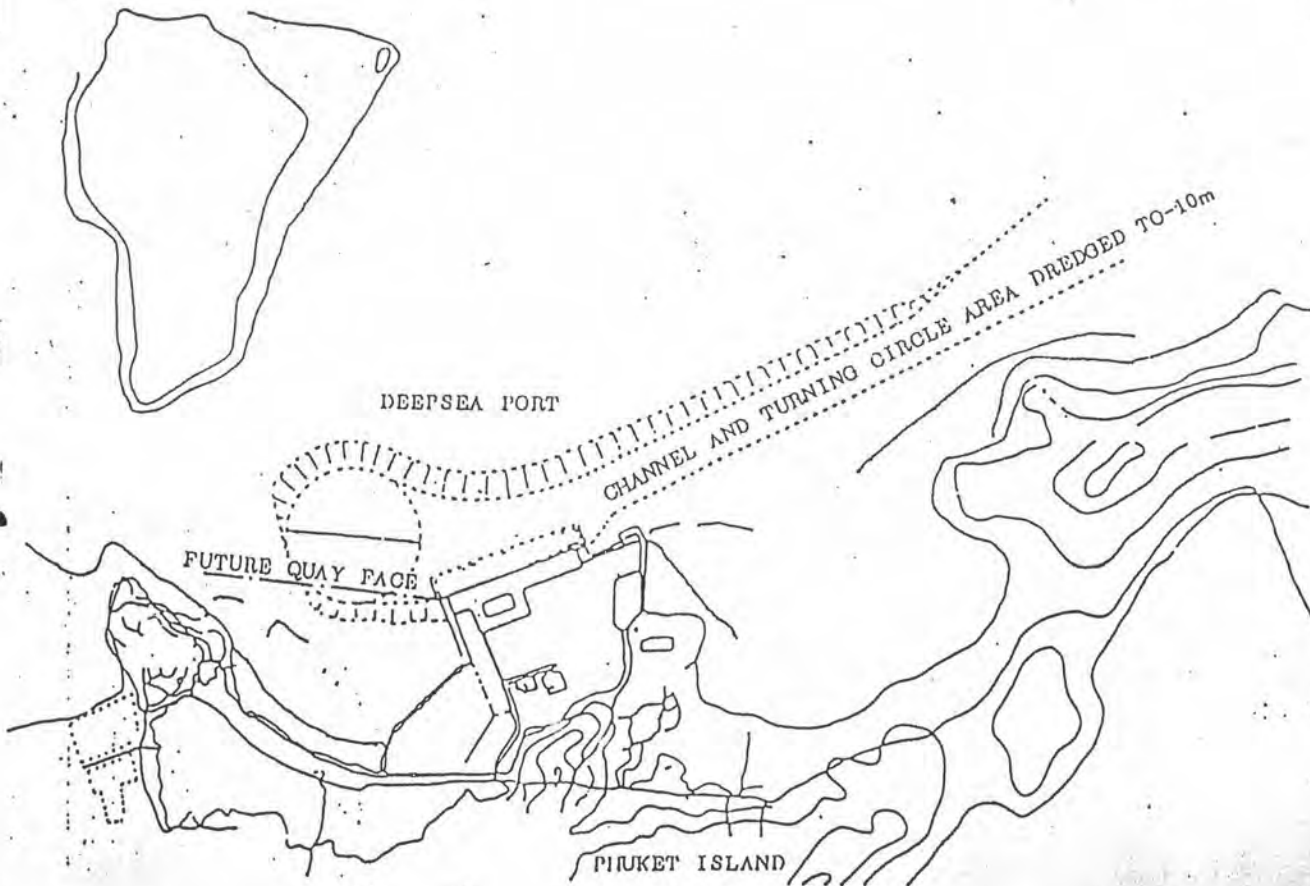
ความสัมพันธ์กับท่าเรือกรุงเทพ

วัตถุประสงค์ของท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต จะเป็นการแบ่งเบาภาระ
การขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพเช่นเดียวกันกับท่าเรือสงขลา แต่เป็นเส้น
ทางเดินเรือทางด้านทะเลอันดามัน และเป็นการขนส่งระดับภูมิภาค สินค้าเป็น
สินค้าเกษตร ประมงและยางพารา ซึ่งผลิตในภาคใต้ จะมีวัสดุก่อสร้างเพิ่มขึ้น
เพราะมีการก่อสร้างอาคารสถานที่ต่าง ๆ ในด้านนี้มากกว่าด้านอ่าวไทย และ
การขนส่งสินค้าสำหรับภูมิภาคอื่นยังคงเข้าสู่ท่าเรือกรุงเทพ

1 ท่าเรือน้ำลึกสงขลา (กรมเจ้าท่า)

สรุปท่าเรือน้ำลึกสงขลา

- พ.ศ. 2505 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา USA. เสนอให้พัฒนาท่าเรือ
น้ำลึกสงขลา เพื่อรับเรือเดินทะเลขนาด
20,000 เดทเวทตัน



Facility Layout of Phuket Port

- พ.ศ. 2516 บริษัทวิศวกรรมของญี่ปุ่น ทำการศึกษาท่าเรือสงขลา และเห็นว่ามีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจหากมีการพัฒนา
- พ.ศ. 2517 บริษัทของอังกฤษทบทวนผลการศึกษาแล้วเห็นว่าบริเวณแหลมสน หากก่อสร้างท่าเรือจะก่อปัญหาสภาพแวดล้อม
- พ.ศ. 2517-2524 กรมเจ้าท่าให้ทำการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาจนแล้วเสร็จ
- พ.ศ. 2531 กรมธนารักษ์ให้บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากลเช่าท่าเรือฯ สัญญาเช่า 10 ปี

การบริหาร

- บริษัทฯ ลงทุนเครื่องมืออุปกรณ์และการขนถ่ายรวมทั้งบริหารภายในท่าเรือมูลค่าไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท ระยะเวลา 10 ปี
- รัฐบาลสนับสนุนการบำรุงรักษาร่องน้ำและเชื่อมกันน้ำ ฯลฯ

ประเภทสินค้า

สินค้าส่วนใหญ่ ได้แก่ ปลาแช่แข็ง ยางก้อน น้ำยาง อาหารทะเลแช่แข็ง เป็นต้น

ความสัมพันธ์กับท่าเรือกรุงเทพ

จากวัตถุประสงค์ของท่าเรือน้ำลึกสงขลา จะเป็นการแบ่งเบาภาระการขนส่งสินค้าของท่าเรือกรุงเทพส่วนหนึ่ง โดยสามารถติดต่อกับเส้นทางเดินเรือนานาชาติได้สะดวก เป็นการขนส่งสินค้าระดับภูมิภาค ส่วนใหญ่จะเป็นการส่งออกสินค้าทางการเกษตร และอุตสาหกรรมบางพาราซึ่งผลิตในภาคใต้ และการนำเข้าสินค้าเพื่อรองรับความต้องการของภาคนี้เป็นส่วนใหญ่ ส่วนการขนส่งสำหรับภูมิภาคอื่น ๆ ยังคงเข้าสู่ท่าเรือกรุงเทพ

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับการขนส่งทั้งภายในและภายนอกประเทศ

1 ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับการขนส่งสินค้าภายนอกประเทศ

ท่าเรือกรุงเทพเป็นจุดรับสินค้า จากภายนอกและภายในประเทศ พอจะสามารถสรุป ปริมาณและสัดส่วนของปริมาณสินค้า เพื่อการศึกษาความสัมพันธ์ ได้ดังนี้

ปริมาณสินค้าขาเข้า (ตัน/ปี จากแหล่งต่าง ๆ)

เอเชียตะวันออก	294,040	ตัน	47.8 %
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	81,104	ตัน	13.2 %
เอเชียใต้	8,968	ตัน	1.5 %
เอเชียตะวันตก	4,040	ตัน	0.7 %
อเมริกาเหนือ	61,253	ตัน	10.0 %
อเมริกาใต้	4,556	ตัน	0.7 %
ยุโรป	105,472	ตัน	17.1 %
แอฟริกา	37,837	ตัน	6.2 %
โอเชียเนีย ¹	17,891	ตัน	2.9 %

(มีปริมาณสินค้าเข้าที่ไม่ทราบที่มาอีกจำนวนหนึ่งซึ่งไม่กำหนดในที่นี้)

แหล่งสินค้าขาเข้าสำคัญ จะเป็นเอเชียตะวันออก ยุโรป เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอเมริกา

¹ โอเชียเนีย = ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

ปริมาณสินค้าขาออก (ตัน/ปี สู่แหล่งต่าง ๆ)

เอเชียตะวันออก	14,013	ตัน	40.8 %
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	3,545	ตัน	10.3 %
เอเชียใต้	332	ตัน	1.0 %
เอเชียตะวันตก	781	ตัน	2.3 %
อเมริกาเหนือ	6,351	ตัน	18.5 %
อเมริกาใต้	23	ตัน	0.1 %
ยุโรป	6,907	ตัน	20.1 %
แอฟริกา	394	ตัน	1.1 %
โอเชียเนีย	1,989	ตัน	5.8 %

(มีปริมาณสินค้าขาออกที่ไม่ทราบที่ไปอีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งไม่กำหนดในที่นี้)

แหล่งสินค้าขาออกที่สำคัญ จะเป็นเอเชียตะวันออก ยุโรป อเมริกา
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

สภาพทั่วไปของการขนส่งระบบตู้สินค้าสากล

ในปี 1991 การค้าสากลของไทย 725.6 ล้านบาท สำหรับ
สินค้าออก และ 958.8 ล้านบาท สำหรับสินค้าเข้า ซึ่งชี้ถึงการเจริญ
เติบโตเมื่อเทียบกับปีอื่น ๆ ซึ่งเพิ่มปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือกรุงเทพ
ประมาณ 1 ล้าน TEU. ในปี 1990 และ 1.3 ล้าน TEU. ในปี 1992 เป็น
อันดับที่ 9 ในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก

สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ลงที่ท่าเรือกรุงเทพในปัจจุบัน จะเปลี่ยน
เรือจากสายการบินเรือใหญ่ในยุโรป อเมริกา สู่เรือขนาดกลาง ที่สิงคโปร์
ฮ่องกงและญี่ปุ่น และเส้นทางเดินเรือสายตรงที่พัฒนามากในปัจจุบัน มีดังนี้

ไต้หวันและจีน1. สายการบินเรือเส้นทาง ญี่ปุ่น เกาหลี ฮองกง

เรือแล่นตามการเรือสำหรับญี่ปุ่น อาทิตย์ละครั้งสำหรับ
ท่าเรือจีน ส่วนฮ่องกงจะเดินเรืออาทิตย์ละห้าครั้ง ไต้หวัน
อาทิตย์ละสองครั้งและมีมากกว่า 10 สายการบินเรือสู่
เอเชีย - แปซิฟิก ซึ่งมีความถี่ ประมาณ 1-4 ครั้งต่อเดือน

2. สายการบินเรือ เส้นทางสิงคโปร์

มีจำนวน 14 สายการบินเรือ ความถี่ประมาณ 5 ครั้ง
ต่ออาทิตย์

3. สายการบินเรือ เส้นทางอื่น

จะมีเส้นทางเดินเรือประจำเดือน ไปยุโรป บังคลาเทศ
แอฟริกาใต้ ดูไบ กัมพูชา ประมาณ 6 ครั้งต่อเดือน

2 ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับการขนส่งภายในประเทศ

สภาพโดยทั่วไป

ก่อนมีการสร้างทางหลวงสายมิตรภาพ(ทางหลวงหมายเลข 2) ในปี 1955 เส้นทางระหว่างจังหวัด ทางน้ำ และทางรถไฟ เป็นเส้นทางขนส่งสายหลัก และในปี 1961 แผนชาติฉบับที่ 1 ได้มีการปรับปรุงเส้นทางขนส่งมากจน สามารถใช้เป็นสายหลักในการขนส่งได้ สรุปเป็นแนวทางสำหรับการขนส่งในปี 1991 ได้ดังนี้ ¹

เส้นทางขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง			
	ล้านบาท	%	ล้านบาท X กม.	%
ถนน	300	89.4	56,064	89.3
ทางรถไฟ	8	2.3	3,259	5.2
แม่น้ำลำคลอง	13	3.9	1,627	2.6
เดินเรือชายฝั่งทะเล	15	4.4	1,848	2.9
ทางอากาศ	0	0.0	11	0.0
รวม	336	100.0	62,809	100.0

- หมายเหตุ - ทางอากาศมีการขนส่งแต่ไม่ถึงล้านบาท
 - ล้านบาท X กม. หมายถึง ปริมาณสินค้าและระยะทางการขนส่ง

¹ ข้อมูลจาก เรื่อง " การขนส่งภายในประเทศ พ.ศ. 2535 "

การขนส่งสายหลักที่เข้า-ออก จากท่าเรือกรุงเทพ ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางถนนซึ่งหากจะพิจารณาผลกระทบการจราจร จึงควรมีการพิจารณาเส้นทางนี้ด้วย

ปัจจุบันรถบรรทุกและรถแทรกเตอร์ วิ่งผ่านท่าเรือประมาณ 600 เที่ยวต่อวัน และมีลักษณะของการขนส่งดังนี้ (รายการ/ประเภทสินค้า/ปริมาณสินค้า)

ระยะทางจากท่าเรือ	สินค้า A	สินค้า B	สินค้า C	สินค้า D	รวม
< 5 KM	289	32	57	12	390
< 10 KM	2,224	98	96	312	2,730
< 15 KM	2,574	80	64	128	2,846
< 20 KM	1,684	242	338	70	2,334
< 25 KM	1,945	93	244	219	2,501
< 30 KM	1,572	109	204	122	2,007
< 35 KM	1,072	118	131	10	1,331
< 40 KM	926	59	84	5	1,074
< 50 KM	1,036	22	88	37	1,183
< 60 KM	685	123	40	47	895
> 60 KM	21	1	1	4	27
รวม	14,022	977	1,347	956	17,318

สินค้าประเภท A คือ สินค้าทั่วไป
 B คือ สินค้าอันตราย
 C คือ สินค้ากอง
 D คือ เครื่องยนต์ใช้แล้ว

ตารางการสำรวจนี้โดย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประจำเดือน มกราคม คศ. 1993 จะสังเกตเห็นว่า ปริมาณสินค้าที่มีมากนั้นจะส่งออก - นำเข้า ในรัศมี 10-30 กิโลเมตรเป็นส่วนใหญ่ซึ่งหมายความว่าตลาดส่วนใหญ่อยู่ใน กรุงเทพฯและปริมณฑล และโดยเฉพาะสินค้าที่เกินกว่าระยะทาง 60 กิโลเมตร ขึ้นไปจะน้อยที่สุด ทำให้พิจารณาถึงโครงข่ายการขนส่งไปยังภูมิภาคนั้นน้อยมาก

การขนส่งทางรถไฟ เส้นทางสายแรกเชื่อมกับนครราชสีมาในปี 1900 ต่อมาก็สร้างเส้นทางหลักสายใต้เชื่อม มาเลเชีย และมีการสร้างทางรถไฟ ศรีราชา-แหลมฉบังในปี 1991 เพื่อใช้เป็นการขนส่งทางรถไฟโดยเฉพาะสินค้า คอนเทนเนอร์มีประมาณ 760 TEU./เดือน (มูลค่าสินค้าประมาณ 609,000 บาท ต่อเดือน) และในปัจจุบันจะมีปริมาณสินค้า 5,553 TEU./เดือน (มูลค่า 9,525,600 บาทต่อเดือน)

ในการขนส่งทางรถไฟนี้ ได้มีการพัฒนาการก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยขยาย และปรับปรุงย่านสินค้าพหลโยธิน ให้สามารถขนส่งได้ 1,626 TEU./ครั้ง โดยสะดวก

เส้นทางรถไฟบรรทุกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน

1. สายตะวันออก พหลโยธิน-แหลมฉบัง
2. สายเหนือ จากสถานีแม่น้ำ พหลโยธิน-สถานีสารภี เชียงใหม่
3. สายอีสาน จากสถานีแม่น้ำ-อุดรธานี
4. สายใต้ จากสถานีแม่น้ำ พหลโยธิน-หาดใหญ่ ปาดังเบซาร์

ระบบการรถไฟ

เส้นทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร มีดังนี้

สายเหนือ เริ่มต้นที่สถานีรถไฟกรุงเทพ ผ่านเขตปทุมวัน
ดุสิต บางเขน รวมระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร

สายตะวันออก เริ่มต้นจากสถานีรถไฟกรุงเทพ ผ่านเขตพญาไท
พระโขนง และลาดกระบัง รวมระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร

สายใต้ ออกจากสถานีต้นทางใต้ 2 สถานีคือสถานีรถไฟ
กรุงเทพและสถานีบางกอกน้อย ผ่านเขตปทุมวัน ดุสิต บางเขน และตลิ่งชัน รวม
ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร

ทั้ง 3 สายนี้มีสถานีเปิดทำการทั้งหมด 18 แห่ง และจุดรับส่งผู้โดยสาร
ชั่วคราวสำหรับรถชานเมืองอีก 9 แห่ง แม้ว่าสถานีนี้ส่วนใหญ่สามารถเชื่อม
ต่อกับระบบถนนในกรุงเทพมหานครได้อย่างดี แต่ก็มีการใช้บริการของรถไฟน้อย
มาก จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญญี่ปุ่น ในการศึกษาความเหมาะสมของทางด่วน
ชั้นที่ 2 พบว่าในปี พ.ศ. 2525 มีการใช้รถไฟ ในกรุงเทพมหานครเพียงร้อยละ
0.30 ของการเดินทางทั้งหมด

เส้นทางรถไฟในอนาคต

1. สายลาดกระบัง เชื่อมลาดกระบัง-แหลมฉบัง ขณะนี้กำลังก่อสร้าง
ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จ ในปี 1994
2. สายตะวันออกเฉียงเหนือ จาก กทม. สู่ ภาคอีสาน กำลังศึกษา

โครงการ

3. ปรับปรุงสถานีสระบุรี เป็นศูนย์รับส่งสินค้าคอนเทนเนอร์

4. สร้างสถานบ้านทับช้าง สู่ ภาควิธาน กำลังศึกษาโครงการ
5. ปรับปรุงสถานีขอนแก่นเป็นศูนย์รับส่งสินค้าคอนเทนเนอร์
6. ปรับปรุงเส้นทาง สถานีคลองพุกทรา-ไปบางปะอิน และสถานีบางปะอินไปนิคมอุตสาหกรรมภาคกลาง และสถานีหัวตะเภา ซึ่งกำลังศึกษาโครงการ

เส้นทางรถไฟคู่ขนาน เป็นโครงการที่กำลังศึกษาและบางส่วนมีการก่อสร้างแล้ว มีเส้นทางดังนี้

สายเหนือ	รังสิต-ลพบุรี	104 กม.
สายตะวันออก	หัวหมาก-ฉะเชิงเทรา	45 กม.
สายใต้	บางซื่อ-นครปฐม	41 กม.
สายอีสาน	บ้านพาสี-มาบกะเบา	44 กม.

สำหรับการปรับปรุงเส้นทางรถไฟของบริษัทโฮปเวลจำกัด เป็นการยกระดับทางรถไฟภายในกรุงเทพ เป็นส่วนใหญ่

ความสัมพันธ์ของท่าเรือกรุงเทพกับกรุงเทพมหานครและชุมชนโดยรอบ

ท่าเรือกรุงเทพมีความสัมพันธ์กับ กทม. และชุมชนโดยรอบ พอจะสรุปเป็นหัวข้อใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1. ความสัมพันธ์ด้านการจราจรขนส่งของเมือง
2. ความสัมพันธ์ด้านการใช้พื้นที่และผังเมือง
3. ความสัมพันธ์ด้านชุมชนแออัดรอบท่าเรือกรุงเทพ
4. ความสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อมของเมือง
5. ความสัมพันธ์เกี่ยวกับเศรษฐกิจและการเมือง

ท่าเรือกรุงเทพเป็น NODES ของการขนส่งทางน้ำ ซึ่งนอกจากจะต้องพิจารณาถึงการให้พื้นที่ใช้สอยแล้ว ต้องพิจารณาถึงเครือข่ายการขนส่งต่อเนื่อง ทางอื่นซึ่งจะสัมพันธ์กับความเป็นอยู่ของชุมชนใน กทม. สิ่งที่มีความเกี่ยวข้องกันมากที่สุดคือเรื่องการจราจรขนส่ง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อ กทม. มาก รองจากนั้นเป็นลักษณะการให้พื้นที่และอื่น ๆ ซึ่งเรียงตามลำดับของความสำคัญ ดังจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป

1. ความสัมพันธ์ด้านการจราจรขนส่งของเมือง

ท่าเรือกรุงเทพเป็นการขนส่งทางน้ำซึ่งจะมีปริมาณเรือสินค้ามาก ในลำนน้ำเจ้าพระยา จึงทำให้การจราจรทางน้ำมีผลบ้างต่อการสัญจรทางน้ำ แต่ปัญหาที่สำคัญคือการจราจรทางบก และจากตารางการขนส่งจะเห็นได้ว่า ทางถนนเป็นการขนส่งสินค้าสายหลักมากกว่าทางรถไฟและอื่น ๆ ความคับคั่งของการขนส่งทางบกจะเป็นตามถนนสายหลัก โดยไปตามแหล่งต่าง ๆ ดังนี้

(คิดเป็นเปอร์เซ็นต์)

การกระจายสินค้า	สินค้าขาเข้า CONTAINER	สินค้าขาเข้า CONVENTIONAL	สินค้าขาออก CONTAINER
กทม.	74.26	72.2	82.18
ภาคกลาง	14.7	20.3	8.25
ภาคตะวันออก	0.87	0.40	0.39
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	0.29	0.18	0.17
ภาคเหนือ	0.12	0.02	0.25
ภาคตะวันตก	3.67	0.88	2.95
ภาคใต้	0.06	0.01	5.81
ทางอากาศ		5.01	-
ภายในประเทศ	5.67	0.38	-
ภายนอกประเทศ	0.32		
รวม	100	100	100

สินค้าส่วนใหญ่จะหมุนเวียนอยู่ในกรุงเทพมหานคร จึงเป็นเหตุให้ถนนสายหลักภายใน กทม. คับคั่งตลอดวัน สำหรับปัญหานี้เป็นเครื่องชี้ว่า หากย้ายท่าเรือออกนอกบริเวณเดิมก็ต้องมีการขนส่งสินค้าเข้ามากระจายตามถนนสายหลักในกรุงเทพเช่นเดิม เพราะสินค้าใน กทม. ประมาณ 75 % ส่งต่างจังหวัด 25 % นอกจากนั้นสินค้าจะถูกส่งไปทำให้เกิดการคับคั่งตามถนนสายหลักคือ

1. ถนนสายเหนือ-อีสาน คือ ถนนวิภาวดีรังสิต และพหลโยธิน
2. ถนนสายตะวันออก คือ ถนนสุขุมวิท และถนนบางนาตราด
3. ถนนสายตะวันตก คือ ถนนพุทธมณฑล
4. ถนนสายใต้ คือ ถนนเพชรเกษม
และถนนธนบุรี-ปากท่อ

การที่ถนนสายหลักเพิ่มความคับคั่งทางการจราจรจากปกติขึ้นไปอีก ทำให้เสียด้านเศรษฐกิจของชาติ ซึ่งขณะนี้มีการแก้ปัญหาโดยการ กำหนดระยะเวลาการรถบรรทุก การกำหนดเส้นทางของรถบรรทุก สำหรับความคิดของนิสิตเอง ควรมีการขนส่งสินค้า ในตอนกลางคืนเป็นส่วนใหญ่ และกำหนดเส้นทางที่แน่นอน ชัดเจน โดยเฉพาะรถบรรทุกที่ออกนอกกรุงเทพฯ การสร้างทางด่วน ดอนเมือง โทรลเวย์ และเส้นทางเฉพาะของรถบรรทุก เข้า-ออก จะมีส่วนช่วยในการลดปัญหาจราจร

ถนนที่มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกับการขนส่งจากท่าเรือกรุงเทพ จะเป็นถนนที่นำไปสู่ทางออกในภาคต่าง ๆ ส่วนหนึ่ง และถนนที่นำไปสู่แหล่งอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม ที่ติดต่อขนส่งสินค้าชุมชนเมืองที่มีถนนสายหลักนี้ผ่านจะได้รับผลกระทบต่อเนื่องไปยังถนนสายรองลงมาของชุมชนเอง จากข้อมูลเรื่องการขนส่ง พอสรุปได้ว่า ลักษณะของสินค้าจะถูกส่งไปยังแหล่งที่เป็นตลาดในย่านที่ต่างกันไป เช่น

1. **สินค้าทั่วไป** ซึ่งขนส่งกันมากในระยะ 10-15 กม. จากท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งคือย่านธุรกิจสุขุมวิท สีลม คลองเตย พระโขนง และ คลังสินค้าบริเวณบางนา สมุทรปราการ เป็นส่วนใหญ่ ปริมาณสินค้าพวกนี้มีมาก จึงทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยรอบท่าเรือกรุงเทพในช่วงที่มีการขนส่งทางบกพอสมควร

2. **สินค้าอันตราย** จะมีการขนส่งกันมากในระยะ 20 กม. และช่วง 30-35 กม. จากท่าเรือกรุงเทพ คือย่านอุตสาหกรรมพระประแดง สมุทรปราการ ส่วนด้านอื่น ๆ จะเป็นบริเวณรังสิต และแถบถนนบุรีชานเมือง เส้นทางพวกนี้จะเป็นการเดินทางในถนนสายหลักย่านทางด่วนพิเศษเป็นส่วนใหญ่ จึงเกิดการจราจรติดขัดบนทางด่วน ตามเส้นทางเหล่านี้ และบริเวณชุมชนทางลงสู่แหล่งอุตสาหกรรมชานเมือง

3. **สินค้ากอง** จะมีลักษณะคล้ายสินค้าอันตราย และเนื่อง จากเป็นสินค้าทางการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ จึงขนส่งสู่ตลาดและคลังสินค้า

เกษตรกรรมชานเมืองด้านบางนาเป็นส่วนใหญ่รองลงมาทางด้านรังสิต และ ปทุมธานี

4. **สินค้าเครื่องขนัดใช้แล้ว** จะมีการขนส่งกระจุกตัวอยู่ 2 แห่งสำคัญคือ บริเวณใกล้ท่าเรือกรุงเทพและย่านเชียงกงเป็นส่วนใหญ่ กับอีกแห่งคือด้านรังสิตซึ่งปัจจุบันเป็นแหล่งเครื่องขนัดใช้แล้วที่มีความสำคัญมากขึ้น

ความสัมพันธ์ด้านการขนส่งทางน้ำ

สินค้าเกษตรกรรมจะถูกลำเลียงจากภาคกลางและภาคเหนือ เข้าสู่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือใกล้เคียง ทำให้มีปริมาณเรือสินค้ามาก แต่ไม่เกิดผลกระทบต่อการสัญจรทางน้ำจนน่าวิตก เพราะการจราจรทางน้ำใน กทม. ไม่คับคั่งนัก และเรือพวกนี้ไม่สร้างมลภาวะจนทำให้สภาพแวดล้อมทางน้ำเสียไป เท่ากับโรงงานอุตสาหกรรมใกล้แม่น้ำทำให้เกิดปัญหาต่อชุมชนริมน้ำ

ความสัมพันธ์ด้านการขนส่งบุคคลากรที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ

บุคคลากรที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือกรุงเทพ ที่ต้องเดินทางเข้า-ออก ท่าเรือในส่วนหนึ่งได้ก่อให้เกิดปัญหาจราจรโดยรอบพอสมควร ในส่วนที่การเดินทางของบุคคล เข้าไปเกี่ยวพันทำให้เกิดความสับสนกับการขนส่งสินค้าภายใน ท่าเรือนั้นได้มีความคิดที่จะเสนอมาตรการห้ามรถส่วนบุคคลเข้าเขตริ้วสุลภากร โดยจัดที่ติดต่อแบบครบวงจร เรียกว่า ONE-STOP-SERVICE ที่สามารถติดต่อได้สะดวกซึ่งเกี่ยวข้องกับการย้ายหน่วยงานที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งออกนอก เขตริ้วสุลภากรจะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการขนย้ายสินค้าได้ดี

บุคคลากรเหล่านี้สามารถแบ่งประเภทได้พอสังเขปดังนี้

1. ประชาชนทั่วไปที่ติดต่อท่าเรือ
2. พนักงานบริษัทขนส่งทางเรือ

3. พนักงาน กทท. (ที่ใช้รถส่วนตัวและรถโดยสารของท่าเรือ)
4. ผู้มาเยี่ยมชมกิจการท่าเรือ

1. ประชาชนทั่วไปที่ติดต่وتاเรือ สินค้าในท่าเรือส่วนใหญ่จะเป็นตู้คอนเทนเนอร์และสินค้ากองซึ่งมีปริมาณมาก ประชาชนที่ส่งของทางท่าเรือจะมีปริมาณน้อย จะเป็นสินค้าทางบริษัทเสียส่วนใหญ่ จึงมีประชาชนขับรถมาติดต่อไม่เกิน 20 คันต่อวัน ซึ่งไม่เกิดผลทางด้านจราจร

2. พนักงานบริษัทขนส่งทางเรือ หรือที่เรียกว่า ชิปปิ้ง จะมีจำนวนมากที่สุด ประมาณ 200-300 คนต่อวัน แต่พนักงานชิปปิ้งจะใช้รถมอเตอร์ไซด์เพื่อสะดวกในการติดต่อหลายแห่งจึงจะมีมอเตอร์ไซด์จำนวนนี้สับสนอยู่ในท่าเรือและบริเวณโดยรอบ

3. พนักงาน กทท. พนักงานทั้งหมดประมาณ 6,800 คน ใช้รถยนต์ส่วนตัวประมาณ 20 % จะมีรถยนต์เข้าท่าเรือประมาณ 1,360 คัน/วัน ซึ่งจะเกิดปัญหาจราจรช่วงเช้า-เย็น นอกนั้นใช้รถโดยสารของท่าเรือประมาณ 30 คัน จะขนส่งพนักงานทั่วกรุงเทพ เกิดปัญหาจราจรในช่วงเดียวกัน

4. ผู้มาเยี่ยมชมกิจการท่าเรือ จะมีประมาณวันละ 2-3 คณะ จำนวนประมาณ 500 คน/ชุด จะเกิดปัญหาจราจรในช่วงกลางวันเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

2 ความสัมพันธ์ด้านการใช้พื้นที่และผังเมือง

กรุงเทพฯ เจริญเติบโตจากศูนย์กลางคือพระบรมมหาราชวังในยุคแรกของการเติบโตของเมืองนั้น ท่าเรือคลองเตยจะนับว่าอยู่ชานเมืองไกลมาก แต่ปัจจุบันท่าเรือคลองเตยนับได้ว่าอยู่กลางเมือง ใกล้กับแหล่งธุรกิจและหน่วยงานรัฐที่สำคัญใกล้ถนนสีลม สาทร และยังมีทางด่วนลงที่บริเวณนี้ ทำให้เกิดความพลุกพล่าน หากจะพิจารณาในผังเมืองแล้วจะเห็นว่า ท่าเรืออยู่ในละแวกที่เป็นการทำอุตสาหกรรมเฉพาะกิจและคลังสินค้า รวมทั้งชุมชนหนาแน่น

ปานกลาง ผลกระทบกับเขตอื่นไม่มากนัก และการกระจุกตัวของคลังสินค้าและท่าเรือ เอกชนก็เป็นส่วนหนึ่งที่เชื่อมโยงให้ท่าเรือคลองเตยอยู่ในตำแหน่งที่ยังคงมีความเหมาะสมอยู่ (รายละเอียดในเรื่องท่าเรือและคลังสินค้า เอกชน) บริษัทเรือต่าง ๆ ที่มีอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยามีถึง 72 บริษัท ซึ่งมีกิจกรรมที่ทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจรแก่ชุมชนบ้าง

การใช้พื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่ 40 % ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งแม้การวางผังแม่บทเดิมจะมีเพียงบางส่วนในจุดเริ่มต้นของการท่าเรือฯ แต่การขยายตัวภายในพื้นที่ หรือโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ก็ได้ถูกออกแบบวางแผนในการแก้ปัญหา LAND USE , ZONE ได้อย่างเหมาะสมในระยะสั้น ทำให้กิจกรรมการขนส่งภายในท่าเรือมีประสิทธิภาพเท่าที่จะทำได้ ซึ่งสะท้อนออกมาสู่ภายนอก ลดการรบกวนชุมชนโดยรอบ และลดความแออัดในเรื่องเส้นทางขนส่ง หากมีการปรับปรุงผังแม่บทในส่วนรวมก็จะทำให้ปัญหาเรื่องการใช้พื้นที่และกิจกรรมขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในปัจจุบันท่าเรือกรุงเทพมีนโยบายที่จะลดบทบาทการขนส่งสินค้าเพื่อส่งเสริมท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง การปรับปรุงหรือขยายพื้นที่กิจกรรมก็เป็นเพียงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และลดปัญหาการขนส่ง จึงส่งผลกระทบที่ติดต่อดีของ กทม. ประกอบกับการขยายตัวและผังเมืองของ กทม. ด้านตะวันออกขยายเป็นแบบการคลี่ของพัด ไม่ใช่เจาะจงเป็นลูกศร เหมือนทางเหนือและตะวันตก ความแออัดคับคั่งของชุมชนหนาแน่นและย่านพาณิชย์กรรมยังมีทางระบายในแนวเดียวกัน และทางการศึกษาของ MIT จะมีการสร้างศูนย์ความเจริญ 4 จุด ทางด้านตะวันออก โดย 1 จุด อยู่ในเขตคลองเตยนี้ด้วย ทำให้เกิดความเหมาะสมของการบริการของท่าเรือ และไม่รบกวนต่อเขตข้างเคียง

3 ความสัมพันธ์ด้านชุมชนแออัดรอบท่าเรือกรุงเทพ

จากการที่ท่าเรือต้องการแรงงานมากในอดีต จึงเป็นต้นเหตุของแหล่งเสื่อมโทรมที่ใหญ่ที่สุดในกรุงเทพ ซึ่งเป็นแหล่งอบายมุขปัญหาสังคม

และปัญหาอาชญากรรมในปัจจุบันนี้ ได้มีโครงการปรับปรุงชุมชนคลองเตย มี 3 ระยะ เป็นการอพยพ และรื้อย้ายสลัมไปอยู่ในที่ดินจัดสรรใหม่ชานเมืองหรือสร้างแฟลตพักอาศัย ให้ถูกหลักสุขอนามัยเป็นมาตรฐานชีวิตที่ดีขึ้น ส่วนแหล่งเสื่อมโทรมเดิมที่ยังคงอยู่ไม่ว่าจะเป็นแฟลตหรือสลัมพักอาศัย ก็ได้มีความพยายามปรับปรุง โดยมีการจัดตั้งการบริหารชุมชนในรูปแบบของคณะกรรมการแฟลต คณะกรรมการล๊อคต่าง ๆ เพื่อควบคุมดูแลกันและพยายามส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น การกระทำอย่างนี้จะเห็นได้ว่าทำให้เกิดการลดปัญหาสังคมและปัญหาอาชญากรรม ดังที่นิสิตได้ทำการสำรวจสภาพการพักอาศัยของแฟลตคลองเตย ผลสรุปได้ว่ามีการรบกวนและผลลบในละแวกใกล้เคียงซึ่งไม่ไกลจากแฟลตนัก ในลักษณะที่เป็นปัญหาสังคม อาชญากรรมบ้าง แต่ในวงกว้างระดับเขต หรือ กทม. แล้วไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างเด่นชัด

ปัญหาจากแหล่งเสื่อมโทรมในปัจจุบันนี้ ไม่อาจกล่าวได้ว่าไม่มีในเขตท่าเรือและบริเวณใกล้เคียง แต่แนวโน้มจากการปรับปรุงสั้มนการรื้อย้ายสร้างที่พักใหม่จะเป็นตัวที่ทำให้ปัญหาลดลง

แฟลตที่พักอาศัยรอบท่าเรื่อนั้นแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ พนักงานท่าเรือพักอาศัยเอง และชาวชุมชนแออัดเข้าพักอาศัย แต่เดิมนั้นมีความแตกต่างกันมากจากลักษณะนิสัยและความรับผิดชอบของการอยู่อาศัยร่วมกัน แต่ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาในทางที่ดีขึ้นของชาวชุมชน มีความรับผิดชอบต่อสิ่งสาธารณะมากขึ้น ทำให้ชุมชนโดยรอบท่าเรือมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

4 ความสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อมของเมือง

สิ่งแวดล้อมที่เป็นปัญหาจากท่าเรือที่มีการพิจารณา มาก ก็เป็นเรื่องของมลภาวะ เช่น เสียง อากาศ ฯลฯ จากการสำรวจมลภาวะของสถาบันสิ่งแวดล้อมของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (รายละเอียดมีในภาคผนวก) สามารถสรุปได้ว่ามลภาวะต่าง ๆ ที่เกิดจากการดำเนินการของการขนส่งทางน้ำ อยู่ในสภาวะที่ควบคุมได้ นอกจากจุดที่น่าสนใจคือ สารเคมีและการบำบัดน้ำเสีย

ในเรื่องสารเคมีนั้น ขณะที่ทำการศึกษาอยู่ได้มีการวางผังและออกแบบโรงเก็บสารเคมีในมาตรฐานสากลเป็นแห่งแรกของประเทศไทย ซึ่งมีการใช้ผู้เชี่ยวชาญจากเบลเยียม มาช่วยควบคุมการออกแบบ นิสิตเองเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจในสถานที่เก็บสารเคมีเมื่อเกิดเพลิงไหม้ปี 2535 สภาพปัญหานั้นอยู่ในสถานะที่ควบคุมได้ แต่การทำเรือเองก็พยายามที่พัฒนาระบบและสถานที่ให้มีประสิทธิภาพที่สุด

การบำบัดน้ำเสีย เป็นสิ่งหนึ่งซึ่งมีความน่าสนใจ เพราะเกิดปัญหาจากน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ ในบางส่วน ซึ่ง การทำเรือร่วมมือกับ กทม. จัดสร้างโรงบำบัดน้ำเสียในเขตท่าเรือริมคลองพระโขนง 20 ไร่ จะช่วยลดปัญหาน้ำเสียทั้งจากท่าเรือและบริเวณใกล้เคียง

5 ความสัมพันธ์เกี่ยวกับเศรษฐกิจและการเมือง

ท่าเรือเป็นประตูในการรับส่งสินค้า ซึ่งเป็นตัวสำคัญในการกำหนดภาวะในเศรษฐกิจ หากท่าเรือมีความสะดวก คล่องตัว ในการดำเนินการขนส่งก็จะทำกำไร และเงินตราเข้าสู่ประเทศได้มาก ปัจจุบันเป็นเสมือนการเริ่มต้นของยุคทองของท่าเรือ เพราะเป็นการปรับปรุงในทุก ๆ ด้าน เพื่อต้อนรับกับการบริหารงานและการขนส่งแบบใหม่ คือระบบคอนเทนเนอร์ มีการปรับปรุงเครื่องมือเครื่องจักร บุคลากร และเริ่มมีความคิดที่จะวางผังแม่บทใหม่ ให้สอดคล้องกับความเจริญที่จะเข้ามาในอนาคตอันใกล้ ดังคำขวัญของการท่าเรือว่า

" ท่าเรือก้าวไกล เศรษฐกิจไทยก้าวหน้า "

เมื่อมีผลประโยชน์ทั้งหมดรัฐบาลและเอกชนเข้ามาเกี่ยวข้องแล้วเป็นธรรมดาที่จะมีการช่วงชิงและแก่งแย่งผลประโยชน์นั้น การเมืองจึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับท่าเรือทุกยุคทุกสมัย ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการของการท่าเรือเอง หรือปัญหาโดยรอบต่าง ๆ รัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดนโยบายการบริหารงานท่าเรือ ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ในแผนการต่าง ๆ ในการพัฒนาประเทศ ในขณะที่มีนักการเมืองบางกลุ่มต้องการ แสวงหาอำนาจและผลประโยชน์ใน

ท่าเรือ ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาต่อการพัฒนาท่าเรือมาก เพราะท่าเรือกรุงเทพเป็นคู่แข่งทางการค้าที่นำกลัวของท่าเรือสิงคโปร์และประเทศใกล้เคียง จำเป็นต้องมีความคล่องตัวในเชิงธุรกิจ ซึ่งปัญหานี้ควรจะลดลงเมื่อท่าเรือได้มีเสถียรภาพในการบริหารงานได้มากขึ้น

