

บทที่ ๕

ท่าเรือและสภาพการขนส่งทางน้ำในภาคใต้

การขนส่งทางน้ำมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อ เศรษฐกิจของภาคใต้ของประเทศไทย ทั้งนี้ เนื่องจากรูปร่างของภูมิประเทศ ความยาวของฝั่งทะเล และความห่างไกลจากส่วนอื่น ๆ ของประเทศ ดังนั้นระบบท่าเรือซึ่งประกอบด้วยท่าเรือ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง และการขุดรักษาร่องน้ำ จึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการคมนาคมและขนส่งทางภาคใต้ ภาคใต้มีชายฝั่งทะเลยาวทั้งสิ้น ๑,๖๗๐ กิโลเมตร เป็นชายฝั่งตะวันออก ๕๓๐ กิโลเมตร ชายฝั่งตะวันตก ๗๔๐ กิโลเมตร จุดขนถ่าย ๑ ในภาคใต้ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในระยะ ๕๐ กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือ

ท่าเรือในภาคใต้

ปัจจุบันภาคใต้มีท่าเรือทั้งหมด ๒๓ แห่ง^๑ เป็นท่าเรือชายฝั่งตะวันออก ๑๑ แห่ง ชายฝั่งตะวันตก ๑๒ แห่ง เรียงตามลำดับความสำคัญดังนี้คือ

ท่าเรือชายฝั่งตะวันออก	ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก
๑) สงขลา	๑) ภูเก็ต
๒) ปัตตานี	๒) กันตัง
๓) ปากพัง	๓) ตะกั่วป่า
๔) บ้านดอน	๔) เกาะลันตา
๕) นครศรีธรรมราช	๕) พังงา
๖) นราธิวาส	๖) กระบี่
๗) เกาะสมุย	๗) เกาะนกง

^๑ Hunting Technical Services Limited, South Thailand Regional Planning Study, Sector Studies Volume nine, Tourism and Transport (London, Copy) Pl6

- | | |
|-------------|--------------|
| ๘) ลิขล | ๘) ปากมา |
| ๙) ตากใบ | ๙) เกาะใหญ่ |
| ๑๐) ชุมพร | ๑๐) ยังสตาร์ |
| ๑๑) หลังสวน | ๑๑) ระนอง |
| | ๑๒) กระบุรี |

ในท่าเรือทั้ง ๒๓ แห่งนี้ เป็นท่าเรือสำคัญเพียง ๖ แห่ง^๒ ซึ่งมีปริมาณการขนถ่ายสินค้า รวมกันเป็น ๔๑ % ของสินค้าที่ขนผ่านท่าเรือภาคใต้ทั้งหมด ท่าเรือทั้ง ๖ แห่ง คือ สงขลา ปัตตานี ภูเก็ต กันตัง ปากพนัง บ้านคอน แต่ท่าเรือที่มีความสำคัญที่สุดคือเศรษฐกิจ และการพัฒนาภาคใต้ มี ๒ แห่งคือ ท่าเรือจังหวัดสงขลา และท่าเรือจังหวัดภูเก็ต ท่าเรือส่วนใหญ่ในภาคใต้จะเป็นท่าเรือ ประมงที่ใช้ยื่นสินค้าประมงเป็นหลัก และใช้ขนถ่ายสินค้าทั่วไปบ้าง นอกจากท่าเรือปัตตานี ภูเก็ต และ สงขลา ที่เป็นท่าเรือขายฝั่งและท่าเรือลำเลียงสำหรับขนถ่ายสินค้า

ท่าเรือในภาคใต้เกือบทั้งหมด เป็นท่าเรือของเอกชน ยกเว้นท่าเรือกันตัง และท่าเรือที่ ปากพนัง ๑ ท่าที่เป็นของเทศบาล ท่าเรือเหล่านั้นลงทุน บริหาร ค่าเนื้องาน ตลอดจนจัดหาบำรุงรักษา อุปกรณ์ขี้อาย และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยเอกชน รัฐบาลโดยกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เพิ่งเริ่มเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาท่าเรือ เมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ โดยได้เริ่มทำการปรับปรุงท่าเรือและ ร่องน้ำที่กันตัง สงขลา ภูเก็ต บ้านคอน และปัตตานี^๓ เนื่องจากท่าเรือหลายแห่งในภาคใต้เป็นท่าเรือ ในแม่น้ำ จึงมักเกิดปัญหาเกี่ยวกับการตื้นเขินของร่องน้ำ จะต้องมีการปรับปรุงขุดลอกอยู่เสมอ จึงจะ สามารถเดินเรือเข้าออกได้ตลอดเวลา งานดังกล่าวเกินกำลังของเอกชนที่จะทำได้ งานขุดลอกและ ปรับปรุงร่องน้ำจึง เป็นหน้าที่ส่วนหนึ่งของกรมเจ้าท่า ในปัจจุบันกรมเจ้าท่ามีโครงการที่จะพัฒนาท่าเรือ และบำรุงรักษาร่องน้ำเป็นการประจำให้กับท่าเรือในภาคใต้ ๑๔ แห่ง คือ ที่ชุมพร หลังสวน บ้านคอน ปากพนัง สงขลา ปัตตานี สายบุรี นราธิวาส สตูล กันตัง กระบุรี ภูเก็ต พังงา ระนอง

^๒ ดูรายละเอียดในภาคผนวก ค

^๓ ดูรายละเอียดในภาคผนวก ง

สินค้าและปริมาณที่ขนส่งผ่านท่าเรือภาคใต้

สินค้าที่ทำการขนถ่ายผ่านท่าเรือภาคใต้มีหลายประเภท สินค้าเข้าที่สำคัญคือ น้ำมันปิโตรเลียม สินค้าออกที่สำคัญที่สุดของภาค คือยางพารา รองลงมาคือปูนซีเมนต์ และตึก ปริมาณการขนถ่ายผ่านท่าเรือภาคใต้เฉลี่ยต่อปีเป็นดังนี้ ^๔

น้ำมันปิโตรเลียม	๓๘๐,๐๐๐	ตันต่อปี
ยางพารา	๓๐๐,๐๐๐	"
ปูนซีเมนต์	๑๕๐,๐๐๐	"
ตึก	๒๐,๐๐๐	"

นอกจากสินค้าที่กล่าวแล้ว ก็ยังมีสินค้าประมง อาหารสัตว์ ไม้ ถ่าน มะพร้าว แร่ อื่น ๆ สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปที่ขนส่งผ่านท่าเรือมีบ้าง แต่ไม่มากนัก และปริมาณการขนถ่ายไม่สม่ำเสมอ สำหรับในอนาคตสินค้าที่คาดว่าจะทวีความสำคัญและมีปริมาณขนส่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ คือ สินค้าประมง และน้ำมันปาล์ม

ในปี ๒๕๑๕ ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือภาคใต้ทั้งหมดเป็น ๑.๗ ล้านตัน ซึ่ง ๔๑ % ของจำนวนดังกล่าวผ่านท่าเรือที่สำคัญ ๖ แห่งคือ สงขลา ปัตตานี ภูเก็ต กันตัง ปากพนัง และบ้านดอน เป็น ๒๖% ๑๗% ๑๕% ๑๓% ๑๑% และ ๔% ตามลำดับ ส่วนที่เหลืออีก ๔% จะถูกส่งผ่านท่าเรือเล็ก ๆ อีก ๑๗ แห่ง ^๕

ท่าเรือสงขลา ปัตตานี ปากพนัง บ้านดอน ภูเก็ต กันตัง มีบทบาทสำคัญมากขึ้น เนื่องจากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากปี ๒๕๐๓ ซึ่งมีปริมาณรวมกัน ๗๒ % ของจำนวนสินค้าที่ผ่าน

^๔ Rendel and Partners, Asean Development Bank, Government of Thailand, Songkhla and Phuket Port Studies, Final Report Volume I-Main Report (Melbourne, Copy, February 1977) P 17

^๕ ดูรายละเอียดในภาคผนวก จ.

ท่าเรือภาคใต้ทั้งหมด เพิ่มขึ้น เป็น ๗๗ % ในปี ๒๕๐๘ และเป็น ๙๑ % ในปี ๒๕๑๕ สาเหตุสำคัญที่ทำให้ แนวโน้มของการขนส่งผ่านท่าเรือดังกล่าวสูงขึ้นมาจากสินค้า ๒ ประเภท คือ น้ำมัน และยางพารา ซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องการอุปกรณ์ และเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายลงเรือ เนื่องจากการบรรจุ ในภาชนะขนาดใหญ่ที่มีน้ำหนักมาก ทำให้การขนถ่ายโดยใช้แรงงานไม่สะดวก ดังนั้นท่าเรือใหญ่ที่มีเครื่องมือ และอุปกรณ์ขนถ่ายสะดวก จึงได้เปรียบ

สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศเพิ่มขึ้นมากที่สุดที่ท่าปากพ่อง เนื่องจากนครศรีธรรมราช เป็นชุมทางรถไฟ ทำให้การขนส่งภายในบริเวณใกล้เคียงท่าเรือทำได้สะดวก



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๕ - ๑

ปริมาณและการเพิ่มของสินค้าที่ผ่านท่าเรือที่สำคัญและท่าเรืออื่น ๆ ^๖

(พันตัน)

	๒๕๐๓	๒๕๐๔	๒๕๑๑	๒๕๑๓	๒๕๑๕	อัตราเฉลี่ย เพิ่มขึ้นต่อปี
ท่าเรือสำคัญ ๖ แห่ง ^๗						
สินค้าต่างประเทศเข้า	๗๖.๗	๗๓.๑	๑๑๔.๔	๑๓๑.๐	๒๒๖.๖	-
สินค้าต่างประเทศออก	๑๔๑.๕	๑๗๐.๖	๒๕๐.๒	๒๗๐.๐	๕๕๒.๓	-
สินค้าในประเทศเข้า	๒๒๗.๖	๒๖๖.๖	๒๙๑.๗	๓๔๗.๖	๕๓๓.๕	-
สินค้าในประเทศออก	๑๑๔.๘	๑๔๕	๒๑๒.๘	๒๐๙.๗	๒๒๑.๗	-
รวม	๕๖๑.๐	๖๕๕.๓	๘๖๙.๓	๙๕๘.๓	๑๕๓๓.๕	-
ท่าเรืออื่น ๆ						
สินค้าต่างประเทศเข้า	๑๖.๓	๑๒.๘	๑๖.๔	๑๖.๕	๗.๒	-
สินค้าต่างประเทศออก	๖๕.๔	๗๖.๕	๕๗.๓	๔๐.๕	๓๗.๔	-
สินค้าในประเทศเข้า	๖๘.๒	๖๕.๔	๕๖.๙	๓๘.๓	๕๗.๒	-
สินค้าในประเทศออก	๖๐.๘	๓๘.๔	๓๒.๑	๓๘.๕	๒๘.๓	-
รวม	๒๑๑.๗	๑๙๔.๑	๑๕๒.๗	๑๓๓.๒	๑๓๐.๑	-
สินค้าที่ผ่านท่าเรือภาคใต้ทั้งหมด						
สินค้าต่างประเทศเข้า	๕๓.๐	๘๕.๔	๑๓๐.๘	๑๔๗.๕	๒๓๓.๘	๘.๐
สินค้าต่างประเทศออก	๒๑๑.๓	๒๕๗.๑	๓๐๗.๕	๓๑๐.๕	๕๘๙.๗	๘.๕
สินค้าในประเทศเข้า	๒๕๕.๘	๓๓๒.๐	๓๓๘.๖	๕๒๕.๙	๕๙๐.๗	๕.๙
สินค้าในประเทศออก	๑๗๕.๖	๑๘๔.๔	๒๔๔.๙	๒๔๘.๒	๒๕๐.๑	๓.๐
รวม	๗๙๕.๗	๘๕๙.๔	๑๐๒๒.๐	๑๑๓๒.๕	๑๖๖๓.๖	๖.๖

^๖ Hunting Technical service Ltd., Op.cit, PP 90-91^๗ สงขลา ปัตตานี ปากพนัง บ้านดอน ภูเก็ต กันตัง

จากตัวเลขข้างต้นหากจะพิจารณาถึงแนวโน้มของปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเรือภาคใต้ทุกแห่งรวมกันในช่วง ๑๒ ปี จาก พ.ศ. ๒๕๐๓-๒๕๑๕ ผลรวมจะเพิ่มขึ้น ๖.๖ % ซึ่งการเพิ่มขึ้นดังกล่าว นอกจากจะเป็นผลของการขยายตัวทางเศรษฐกิจแล้ว คาดว่ายังเนื่องมาจากบทบาทของกรมเจ้าท่าที่เริ่มเข้าไปปรับปรุงพัฒนาท่าเรือและท่าเรือต่าง ๆ ในภาคใต้ด้วย เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทของการค้า จะสามารถสรุปประเด็นของการเพิ่มขึ้นของสินค้าได้ดังนี้

- ก. สินค้าเข้าจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น ๘.๐ % เนื่องจากปริมาณการขนาน้ำมันเข้า ส่วนสินค้าเข้าอื่น ๆ ลดลง เนื่องจาก การขนส่งจากกรุงเทพมหานครขึ้น
- ข. สินค้าออกไปต่างประเทศเพิ่มขึ้น ๘.๘ % เนื่องจากการขยายตัวของยางพารา
- ค. สินค้าในประเทศเข้าเพิ่มขึ้น ๕.๕ % เนื่องจากการเพิ่มปริมาณการขนาน้ำมันจากท่าเรือกรุงเทพ มายังชายฝั่งตะวันออก และสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ จากกรุงเทพ
- ง. สินค้าในประเทศออก เพิ่มขึ้นน้อยมากเพียง ๓ % เนื่องจากการคมนาคมทางถนนทำได้สะดวก

บทบาทของท่าเรือในภาคใต้และลักษณะการขนถ่าย

บทบาทเบื้องต้นของการขนส่งทางเรือในภาคใต้ของประเทศไทย คือการสนองความต้องการทั้งการค้าภายในประเทศ และการค้าต่างประเทศ

บนฝั่งทะเลตะวันออก โดยปกติจะมีเรือค้าขายฝั่งวิ่งจากกรุงเทพไปยังเกาะสมุย บ้านดอนปากหนัง นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี สินค้าที่ขนส่งประกอบด้วย น้ำมัน สินค้า อุตสาหกรรม และอาหาร ในเที่ยวกลับจะมีไม้ มะพร้าว ปลาป่น และสินค้าอื่น ๆ การขนส่งภายในนี้มีปริมาณถึง ๗๐ % ของสินค้าที่ผ่านท่าเรือทางฝั่งตะวันออกทั้งหมด สำหรับการขนส่งกับต่างประเทศ ส่วนใหญ่จะเป็นการขนยางพาราจากสงขลา และปัตตานีไปยังยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น โดยเรือเดินสมุทรโดยตรง นอกจากประเทศที่กล่าวแล้ว การขนส่งยางพาราหรือสินค้าอื่น จะขนโดยใช้เรือค้าขายฝั่งขึ้นล่อง ระหว่างสงขลา ปัตตานี นราธิวาส ไปถ่ายสินค้าที่สิงคโปร์ เพื่อส่งต่อไปยังเมืองท่าปลายทาง

บนฝั่งทะเล และวันตกมีการขนส่งทางทะเล กับภาคอื่น ๆ ของประเทศไทยน้อยมาก การขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประมง การค้าภายในประเทศบนฝั่งทะเลด้านนี้มีเพียง ๖ % ของสินค้าที่ผ่านท่าเรือทางฝั่งตะวันตกทั้งหมด สำหรับการค้ากับต่างประเทศ มีการส่งคิงุกและยางพาราจากภูเก็ต ไปยังยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่นโดยตรง มีการขนส่งยางพาราจากภูเก็ต และกันตัง โดยเรือค้าขายฝั่งไปยังนิมิง ส่วนสินค้าขาเข้าที่สำคัญได้แก่ น้ำมัน ซึ่งขนโดยเรือขนน้ำมันขนาดเล็กจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย ตรงมายังภูเก็ต ปริมาณการค้ากับต่างประเทศเป็น ๔๔ % ของทั้งหมด

ความสำคัญของการขนส่งทางเรือ สำหรับการค้าขายฝั่งภายในประเทศระหว่างจังหวัด และภาคต่าง ๆ กำลังลดลง เนื่องจากการขยายงานการขนส่งทางบกของรัฐ และธุรกิจการขนส่งทางถนน แต่อย่างไรก็ตามแต่ เรือค้าขายฝั่งขนาดเล็กก็ยังคงขนส่งสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ และสินค้าประมง ระหว่างท่าเรือต่าง ๆ เช่น ตะกั่วป่า พังงา สิชล และอื่น ๆ อยู่

บทบาทที่สำคัญที่สุดของท่าเรือภาคใต้ คือการจัดให้มีการพร้อมของท่าเรือ และองค์ประกอบ เช่น ร่องน้ำ คลอดจนจัดหาอุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายต่าง ๆ ให้เพียงพอ สำหรับสินค้าหลักของภาค คือ ยางพารา และคิงุก เพื่อดึงดูดให้เรือต่างประเทศเข้ามารับสินค้า แต่ท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวจะยังมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในกรณีของการขนยางพาราทำให้เรือต่าง ๆ จากต่างประเทศ ไม่เต็มใจเข้ามารับสินค้า ต้องมีการขนไปถ่ายใส่เรือที่นิมิงอีกทอดหนึ่ง

การส่งยางพาราออกในภาคใต้เกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือ ๔ แห่ง คือ สงขลา ปัตตานี กันตังและภูเก็ต เฉพาะที่สงขลาแห่งเดียวมีการขนส่งถึง ๔๔ % ของทั้งหมด การเลือกท่าเรือเพื่อส่งออกของผู้ผลิตรายในท้องที่ต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับ ข้อกำหนด ๒-๓ ข้อ คือ ความใกล้ไกลระหว่างโรงงานรมยางกับท่าเรือ ความสะดวกของโกดังที่เก็บยางที่ท่าเรือ และธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ ทางด้านตะวันออกสงขลา เป็นท่าเรือที่ดึงดูดผู้ผลิตรายได้ดีกว่าปัตตานี เนื่องจากมีเรือจากต่างประเทศมารับสินค้าโดยตรง ส่วนทางฝั่งตะวันตก การขนส่งยางพาราผ่านท่าเรือกันตังจะขึ้นลงอยู่ระหว่าง ๔๐,๐๐๐-๕๐,๐๐๐ ตัน ไม่มีการเพิ่มขึ้นมากนัก และการขนส่งผ่านกันตังเกือบทั้งหมดจะขนไปถ่ายเรือที่สิงคโปร์และมาเลเซีย * ส่วนที่ภูเก็ตปริมาณการขนส่งยางพาราเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากมีทั้งการขนโดยตรงกับเรือต่างประเทศที่มารับคิงุก และการขนไปถ่ายเรือที่นิมิง

ลักษณะและ เมืองท่าปลายทางของการขนส่งทางพารา สรุปลักษณะนี้ ^๔

- ก. ยางพาราที่ขนส่งในญี่ปุ่นประมาณ ๔๐ % ขนจาก สงขลา และปัตตานี จากท่าเรือฝั่งตะวันตกมีปริมาณไม่มากนัก
- ข. ประมาณ ๗๐ % ที่ขนไปยุโรป และกลุ่มโซเวียต จะผ่านท่าเรือบนฝั่งตะวันตก คือ ภูเก็ต และกันตัง ที่เหลือจะส่งจากท่าเรือกรุงเทพฯ
- ค. การขนไปมาเลเซียทั้งหมดจะขนจากท่าเรือฝั่งตะวันตก
- ง. การขนไปสิงคโปร์มีจากท่าเรือทั้ง ๒ ฝั่งทะเล
- จ. การขนไปสหรัฐอเมริกาจากท่าเรือทั้ง ๔ แห่ง คือ สงขลา ปัตตานี ภูเก็ต กันตัง
- ฉ. การขนส่งไปประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงคือ ไต้หวัน เกาหลี และฮ่องกง จะไปจากท่าเรือกรุงเทพฯ

ปัจจุบันยางพาราที่ส่งออกจะมีลักษณะเป็นมัน น้ำหนัก ๑๑๑ กิโลกรัม/มัน การขนใช้แรงงานคน ในอนาคตอันใกล้คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานเกี่ยวกับลักษณะของยางพาราส่งออกให้เป็นแห่ง บรรจุใส่ลังขนาด ๑ ตัน ตามแบบของมาเลเซีย เพื่อความสะดวกและประหยัดในการขนส่ง แต่ขนาดการขนส่งดังกล่าวเกินแรงงานของกรมที่จะขนลงเรือได้ ดังนั้นจึงเป็นความจำเป็นสำหรับท่าเรือต่าง ๆ ที่ส่งยางออก จะต้องพัฒนาปรับปรุงเครื่องมือ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขน เพราะท่าเรือที่มีอุปกรณ์ดังกล่าวพร้อมย่อมจะได้เปรียบ

^๔a. Rendel and Partners, Asean Development Bank, Government of Thailand, Songkha and Phuket Port Studies, Final Report Volume II - Traffic studies (Melbourne, Copy, February 1977) P 12

b. อูรายละเอียดในภาคผนวก ข

ขนาดและปริมาณของเรือที่เข้ามารับสินค้า

ความถี่ เข็มของร่องน้ำเดินเรือในภาคใต้ของประเทศไทย เป็นข้อจำกัดอย่างยิ่งต่อขนาดของเรือที่จะเข้ามารับสินค้าได้ ขนาดของเรือที่สามารถเข้าเทียบท่าเรือต่าง ๆ ของภาคใต้ได้คือ^{๑๐}

ท่าเรือสงขลา	๒,๐๐๐ ตัน
ท่าเรือกันตัง	๑,๐๐๐ ตัน
ท่าเรือปัตตานี	๕๐๐ ตัน
ท่าเรือบ้านดอน	๕๐๐ ตัน
ท่าเรือปากพนัง	๕๐๐ ตัน
ท่าเรือคลองท่าจีนภูเก็ต	๕๐๐ ตัน
ท่าเรือบรรทุกน้ำมันภูเก็ต	๕,๐๐๐ ตัน (ไม่เคยใช้เกิน ๒,๐๐๐ ตัน)
ท่าเรืออื่น ๆ	๑๐๐-๓๐๐ ตัน

สำหรับปริมาณเรือที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าของท่าเรือต่าง ๆ ในภาคใต้ แสดงดังรายละเอียดต่อไปนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^{๑๐} Hunting Technical Service Limited, Op.cit, P 96

ตารางที่ ๔ - ๒

จำนวนเรือที่เข้ามาขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือต่าง ๆ ในปี ๒๕๑๔^{๑๑}

ท่าเรือชายฝั่งตะวันออก	สงขลา	ปัตตานี	ปากหมัง	บ้านคอน	ท่าเรืออื่น ๆ	รวม
เรือในประเทศ						
เรือเข้า	๖๖๘	๕๘๓	๑,๐๓๑	๔๕๖	๔,๕๖๕	๘,๑๐๓
เรือออก	๖๗๒	๖๕๔	๙๖๓	๒,๕๑๘	๓,๐๓๓	๘,๒๔๐
เรือต่างประเทศ						
เรือเข้า	๑๗	๑๑	-	-	-	๒๘
เรือออก	๑๖๒	๒๘๗	๑๐	-	๕๐	๔๕๙
ท่าเรือชายฝั่งตะวันตก	ภูเก็ต	กันตัง	ท่าเรืออื่น ๆ	รวม	รวมภาคใต้ทั้งหมด	
เรือในประเทศ						
เรือเข้า	๒๓๒	๕๐๔	๔๒๔	๑,๑๖๐	๑๐,๐๖๔	
เรือออก	๒๔๑	๕๑๒	๔๔๖	๑,๑๙๙	๑๐,๒๓๔	
เรือต่างประเทศ						
เรือเข้า	๑๓๑	๗๖	๗๔๔	๑,๐๐๑	๑,๐๒๘	
เรือออก	๑๗๔	๕๓๕	๗๑๓	๑,๔๒๓	๑,๘๓๒	

^{๑๑} Ibid ., P.97

ปัญหาการขนส่งทางทะเลของภาคใต้

ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า โดยสภาพของภูมิประเทศทำให้การขนส่งทางทะเลมีความสำคัญ ต่อเศรษฐกิจของภาคใต้อีกตลอด ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน แต่เนื่องจากฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้ง ในภาคของ เอกชนและรัฐบาลยังมิได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งทางทะเลเท่าที่ควร จึงเป็น ผลให้การขนส่งค่านี้นี้เติบโตช้ากว่าที่ควร ทั้งนี้เนื่องมาจากสาเหตุสำคัญ ๒ ประการคือ

ก. ท่าเรือเกือบทั้งหมดในภาคใต้ เอกชนเป็นเจ้าของและดำเนินการเอง รัฐเข้าไปเกี่ยวข้อง มีส่วนร่วมลงทุนหรือดำเนินการด้วยน้อยรายซึ่งมีผลให้

๑. การพัฒนาและการปรับปรุงท่าเรือ เป็นไปในขอบเขตจำกัด เพื่อสนองความต้องการ ทางธุรกิจของเจ้าของท่าเรือเท่านั้น มิได้มีการคำนึงถึงปัญหาของเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ โดยส่วนรวม

๒. ความจำกัดของเงินทุนของเอกชน หรือการหวังผลกำไรในทางการค้ามากเกินไป ทำให้ท่าเรือส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่มีองค์ประกอบไม่พร้อมที่จะให้บริการ เช่น ขาดโกดัง เก็บสินค้า ขาด อุปกรณ์การขนถ่ายหรือ เครื่องทุ่นแรงที่อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ท่าเรือขาดขาดการซ่อมแซมบำรุงรักษา เป็นต้น ความไม่พร้อมของท่าเรือ เป็นสิ่งที่ทำให้ขาดการสนใจในการใช้ท่า ทั้งในด้านการส่งออก และ เรือที่จะมาแวะรับสินค้าก่อให้เกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจโดยส่วนรวม และโดยเฉพาะในอนาคต ระบบการ ขนถ่ายทางน้ำที่พัฒนาขึ้น เรื่อย ๆ จะยิ่งต้องการท่าเรือที่มีความพร้อมในองค์ประกอบต่าง ๆ มากขึ้น สิ่งเหล่านี้จะต้องการการลงทุนในจำนวนสูง ตัวอย่างเช่นการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งยาง จากยาง ม้วนมาเป็นยางแท่ง ซึ่งมีน้ำหนักมากเกินแรงงานคนที่จะขนได้ ท่าเรือที่มีการขนส่งยางก็ต้องพัฒนาใน ด้านอุปกรณ์ในการยกสินค้าลงเรือ เป็นต้น

ข. การไม่มีนโยบายของรัฐที่ชัดเจนแน่นอน เกี่ยวกับการบริหาร และดำเนินการต่าง ๆ ของ ท่าเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ขาดการพัฒนาและปรับปรุงท่าเรืออย่างจริงจัง ตลอดถึงขาดแนว ทางอันเป็นสาระสำคัญในการปฏิบัติงานด้วย ตัวอย่างคือ

๑. ปัญหาการขุดลอกร่องน้ำ เนื่องจากร่องน้ำการเดิน เรือของท่าเรือในภาคใต้ ส่วนใหญ่ จะมีปัญหาเกี่ยวกับตื้นเขิน อันเนื่องจากการตกตะกอนของดิน ทำให้ต้องมีการขุดลอกอยู่เสมอ เพื่อความ

สะดวกในการเดินเรือ กรมเจ้าท่าได้เริ่มเข้ามารับผิดชอบการขุดลอกปรับปรุงร่องน้ำในภาคใต้ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๑๗ และดำเนินการเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าว ถือเป็นส่วนหนึ่งของงบประมาณใช้จ่ายของกรมเจ้าท่าเดิมที่ ไม่ได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเนิมนการใช้ร่องน้ำจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อมาจนเจือรายจ่ายดังกล่าวเลย ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ งบประมาณการขุดลอกร่องน้ำได้ทวีขึ้นทุกปี และมีท่าที่จะเพิ่มต่อไปเรื่อย ๆ และเนื่องจากการขุดลอกร่องน้ำก่อให้เกิดประโยชน์โดยตรงแก่ธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ดังนั้นจึงควรมีการพิจารณากำหนดแนวทางปฏิบัติอย่างจริงจัง ในการเก็บค่าธรรมเนียมเนิมนการใช้ร่องน้ำ เพื่อให้รัฐต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งการเรียกเก็บอาจพิจารณาทำได้ ตามน้ำหนักของสินค้า หรือน้ำหนักและขนาดของเรือ แล้วแต่ความเหมาะสม

๒. การไม่ประสานกันระหว่างหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องท่าเรือ เช่นการก่อสร้างท่าเรือประมง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การสหภาพปลา ไม่ประสานกับแผนการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งของกรมเจ้าท่า ทำให้มีปัญหาด้านการขุดและบำรุงรักษาร่องน้ำ

๓. การขาดหน่วยงานของรัฐที่จะรับผิดชอบและบริหารกิจการเกี่ยวกับท่าเรือทั้งหมด ซึ่งในขณะนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาโครงสร้างที่เหมาะสมสำหรับการท่าเรือแห่งชาติ (National Port Authority) เพื่อเป็นหน่วยงานของรัฐ ที่บริหารท่าเรือต่าง ๆ ให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้

การพัฒนาท่าเรือภาคใต้ในอนาคต

ท่าเรือในภาคใต้ที่มีอยู่ในเวลานี้ ส่วนใหญ่เป็นท่าเรือ เอกชนขนาดเล็ก และมีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ในอนาคตเมื่อมีการเร่งรัดการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการพัฒนาเมืองหลัก ความต้องการที่จะใช้บริการของท่าเรือจะขยายตัวอย่างรวดเร็ว ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องมีการพัฒนาระบบท่าเรือของภาคใต้ ทั้งนี้โดยเล็งเห็นว่าการขนส่งทางทะเลมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของภาค และเป็นวิธีการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากที่สุด โดยในขั้นแรก จะเป็นการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ก่อนเพื่อใช้ในการขนส่ง ยางบล็อก ดีบุก แร่อื่น ๆ และยางพารา ส่วนการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกนั้นจะต้องรอผลการสำรวจน้ำมันในอ่าวไทยก่อน เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดตั้งศูนย์แห่งความเจริญทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเมืองหลักของภาคใต้ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

และสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๔ ^{๑๒}

โครงการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญ จะพิจารณาที่พื้นที่บริเวณของ ๖ จังหวัด คือสงขลา และภูเก็ต ซึ่งตามแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ ๔ กำหนดให้เป็นเมืองหลักของภาคใต้

สำหรับการพิจารณาที่สงขลา ได้มีการศึกษาถึงท่าเรือที่เหมาะสมสำหรับท่าเรือน้ำลึกถึง ๔ แห่ง ในที่สุดได้มีการสรุปข้อเสนอกำหนดให้ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกในทะเลสาบสงขลา ค่าก่อสร้างที่ประมาณไว้ก่อน ปี ๒๕๑๔ ประมาณ ๔๐๐ ล้านบาท แต่คาดว่าจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในปีต่อมา นอกจากเงินลงทุนขั้นต้นแล้ว หากมีการก่อสร้างท่าเรือดังกล่าวจะเกิดค่าใช้จ่ายประจำ จำนวนมาก ในการรักษาร่องน้ำ เพราะ จากการศึกษาสภาพทางอุทกศาสตร์ปรากฏว่า ในบริเวณพื้นมีการตกตะกอนและพังทลายของชายฝั่งใน อัตราสูง เนื่องจากการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่สงขลา ต้องการ เงินลงทุนสูง และผลได้ของโครงการ ส่วนใหญ่อยู่ในรูปการประหยัดต้นทุนการขนส่ง ดังนั้นโครงการนี้จึงต้องการเงินสนับสนุน (Subsidy) จากรัฐบาลเป็นจำนวนมาก และจากการพิจารณาของคณะที่ปรึกษา ครั้งหลังสุดปรากฏว่าอัตราผลตอบแทน การลงทุนของโครงการที่แท้จริงเป็นเพียง ๔.๕ % ^{๑๓} ดังนั้นการตัดสินใจเลือกโครงการนี้จึงต้องมีการพิจารณาเปรียบเทียบกับโครงการท่าเรืออื่น ๆ อย่างถี่ถ้วน ปริมาณสินค้า* ที่คาดว่าจะมีการขนส่งผ่าน สงขลา หากมีการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกข้างต้นคือ ๗๓๓,๐๐๐ ตัน ในปี ๒๕๒๓ และ ๑,๔๕๖,๐๐๐ ตัน ในปี ๒๕๓๓

ส่วนการพิจารณาโครงการท่าเรือน้ำลึกที่ภูเก็ต มีขอบเขตจำกัดกว่าที่สงขลา โดยคาดว่า หากมีการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกจะมีสินค้าผ่านท่าเรือภูเก็ตในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ^{๑๔} = ๑๔๔,๐๐๐ ตัน และในปี ๒๕๓๓ = ๒๗๑,๐๐๐ ตัน จากการศึกษา โครงการท่าเรือที่เหมาะสม คือท่าเรือที่สามารถ รับเรือขนาด ๑๕,๐๐๐ ตัน ได้โดยใช้เงินลงทุนขั้นต้น ๑๒๐ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนโครงการ ๑๔ % ^{๑๖}

^{๑๒} สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แนวทางการพัฒนาภาค และจังหวัดภาคใต้ในช่วง แผนพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๔ (๒๕๒๐-๒๕๒๕)

(กรุงเทพมหานคร : เอกสารอัดสำเนา , ๒๕๑๕) หน้า ๖๔

^{๑๓} Hunting Technical Services Limited, Op.cit P. 128

^{๑๔} Ibid

^{๑๕} Ibid

^{๑๖} Ibid

โดยได้รวมเอาผลประโยชน์จากการประเมินการขนส่งแร่ฮัสนิไนท์ ที่เป็นผลพลอยได้จากการผลิตดีบุก เข้าไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งปริมาณการผลิตที่แท้จริงยังลางเลือนอยู่ ดังนั้นในการพิจารณาโครงการ ทำเรื่อง เกิด ควรคำนึงถึงประเด็นนี้ด้วย

ในกรณีที่จะต้องมีการเลือกที่จะพัฒนาท่าเรือ เพียงแห่งเดียว จุดที่น่าจะเลือกควรเป็นสงขลา เพราะมีท่าเลและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม คืออยู่ใกล้หาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการผลิตที่สำคัญของภาคใต้ และเป็นชุมชนทางการคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟ และรถยนต์ เป็นท่าเลที่จะเป็นศูนย์กลางการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาค และตั้งอยู่กึ่งกลางระหว่าง ตรัง พังงง และยะลา ซึ่งเป็นบริเวณปลูกยางที่สำคัญของภาค



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย