

ทำเทียบเรือประตูละครธุรกิจ ของชาวปัตตานี

นายสน แก้วตัน

ปัตตานีจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมอีกหนึ่งแห่งหนึ่งในจังหวัดชายแดนภาคใต้ กล่าวคือ
สินค้าจากจังหวัดใกล้เคียงจะลำเลียงมาลงที่ท่าเรือปัตตานี



อธิบดีกรมเจ้าท่า

โครงการจัดสร้างท่าเทียบเรือ
และโครงการขุดลอกร่องน้ำจังหวัด
ปัตตานี นับเป็นโครงการสำคัญอย่าง
ยิ่งของชาวปัตตานีและชาวจังหวัดใกล้เคียง
ผลประโยชน์ที่เห็นได้ชัดก็คือ
ประตูแห่งเศรษฐกิจจะเปิดกว้างและยัง
ผลให้ชาวบ้านมีรายได้เพิ่มพูนมีงาน
ทำมากขึ้น จังหวัดปัตตานีและจังหวัด
ชายแดนภาคใต้ตอนล่าง จะมีความ
เจริญก้าวหน้าตามลำดับ

รายละเอียดต่อไปนี้ นักข่าวรัฐมิเล
และอาจารย์ปัญญา ชวนแหล รองอธิ
การบดีมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
ปัตตานี ได้รับความอนุเคราะห์จาก
การสัมภาษณ์พลเรือตรีประกิจ ประจวบ

เหมาะ อธิบดีกรมเจ้าท่า พลเรือตรีเล็ก
วัชรศิริธรรม ผู้อำนวยการบำรุงเรือและ
ประธานกรรมการตรวจการจ้างทำเทียบ
เรือปัตตานี และนายวิเชษฐ์ โรจนธรรม
คุณ นักวิชาการขนส่ง 6 สัมภาษณ์เมื่อ
วันที่ 27 มกราคม 2528 ณ ที่ทำ
การกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร รัฐมิเล
ขอขอบคุณบุคคลดังกล่าวไว้ ณ ที่นี้
ด้วย

ท่าเทียบเรือและการสัญญาว่าจ้าง

เนื่องจากรัฐบาลมีความประสงค์
จัดสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งทะเลขึ้นทั้ง
สองด้านของฝั่งทะเลตะวันตกและ
ตะวันออก เพื่อให้เรือชายฝั่งเข้าเทียบท่า
ได้สะดวก ปัจจุบันท่าเทียบเรือของรัฐ
บาลจริง ๆ นั้นยังไม่มี มีแต่ท่าเทียบเรือ
ของเอกชน ซึ่งมีแต่เรือขนาดเล็ก เข้า
เทียบท่าขนถ่ายสินค้า และลำเลียงสินค้า
จากชายฝั่งออกไปยังเรือใหญ่ข้างนอก
เพราะฉะนั้นเมื่อเป็นเช่นนี้ รัฐบาลจึงมี
โครงการที่จะพัฒนาท่าเทียบเรือกลได้
ขึ้น

ในการศึกษาพัฒนาท่าเทียบเรือ
ภาคใต้นั้น กรมเจ้าท่าได้ศึกษาทุกจังหว
ัดที่อยู่ ณ บริเวณริมฝั่งทะเล ทั้งด้าน
ทะเลอันดามัน และริมฝั่งทะเลด้านอ่าว
ไทย ตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ถึง
นราธิวาส โดยพิจารณาว่า ท่าเรือแห่งใด

บ้างมีความเหมาะสม คือเหมาะที่จะ
ช่วยพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและความ
เป็นไปได้ในที่สุดมีความเห็นว่าท่าเรือ
ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี กระบี่ และ
ปัตตานี มีความเหมาะสมมากที่สุด สม
ควรสร้างเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง ซึ่งจะ
ให้เรือขนาดระวาง 1000 ตัน จำนวน
2 ลำ เข้าเทียบท่าขนส่งสินค้า ต่อจากม
ที่ว่า ท่าไม้จริงไม่สร้างท่าเทียบเรือทั้ง
3 จังหวัดดังกล่าวนี้ เป็นท่าเทียบเรือ
ขนาดใหญ่เสียทีเดียว ค่าดอกเบี้ย ยัง
ไม่ถึงเวลาอันสมควร เพราะว่าจะขณะนี้
สินค้ามีปริมาณยังไม่เพียงพอกับเรือ
ขนาดใหญ่ อีกประการหนึ่งการสร้างท่า
เทียบเรือขนาดใหญ่ นั้น จำเป็นต้องลง
ทุนจำนวนมากด้วย

เมื่อมีความเห็นว่าเป็นสมควรสร้าง
ท่าเทียบเรือขึ้นที่สามจังหวัดดังกล่าว
แล้ว กรมเจ้าท่าจึงดำเนินการว่าจ้าง
บริษัท เซาท์อีสต์เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด
ดำเนินการสำรวจตามโครงการ เมื่อวันที่
28 กรกฎาคม 2521 เป็นต้นมา และดำ
เนินการสำรวจออกแบบก่อสร้าง เมื่อ
เดือนกุมภาพันธ์ 2523 จนกระทั่งเสร็จ
สิ้นเมื่อเดือนสิงหาคมในปีเดียวกัน หลัง
จากนั้นกรมเจ้าท่าเสนอโครงการนี้ไปยัง
รัฐบาล เพื่อพิจารณาความเห็นชอบใน
การดำเนินการ ในที่สุดรัฐบาลก็อนุมัติ

ผลประโยชน์ที่เห็นได้ชัดคือ
ประตูแห่งเศรษฐกิจจะเปิดกว้าง
และ ยังผลให้ชาวบ้านมีรายได้
เพิ่มขึ้น มีงานทำมากขึ้น



และจัดสรรงบประมาณให้ดำเนินการ
ขั้นแรก

เนื่องจากโครงการดังกล่าวนี้ จำ
เป็นออกแบบรายละเอียดและออกประ
กาศแจ้งความ เพื่อประกวดราคา ทั้งที่
ปัตตานี และกระบี่ เริ่มประกาศครั้งแรก
เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2524 ต่อมาก็ยก
เลิก เพราะเห็นว่าได้ลิดรากาอุปกรณ์
ต่าง ๆ รวมเข้าไปด้วย ซึ่งความจริงจะ
ต้องแยกรายการอุปกรณ์และรายการ
ก่อสร้างออกจากกัน ฉะนั้นจึงทำให้เสีย
เวลาไปบ้าง เมื่อมีการประมูลอีกครั้ง
คือวันที่ 27 พฤศจิกายน 2524 ปรากฏ
ว่าที่ปัตตานี ได้แก่ห้างหุ้นส่วนจำกัด
พรหมประทานก่อสร้าง

วงเงินที่ทำสัญญาก่อสร้างทำ
เทียบเรือปัตตานี มีจำนวนทั้งหมด 57
ล้านบาทถ้วน โดยมีรายการก่อสร้างดังนี้

1. ท่าเทียบเรือคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4900 ตารางเมตร จำนวน 2
- ท่า พร้อมสถานขนถ่ายสินค้าขนาด 98.25 ม.
2. โถงเก็บสินค้าขนาด 25๑80 ม. จำนวน 1 หลัง มีพื้นที่ 2000 ตารางเมตร
3. อาคารสำนักงานท่าเรือ 2 ชั้น ขนาด 15.21 ม. จำนวน 1 หลัง
4. อาคารเครื่องชั่งขนาด 20.5๑

3.5 ม. จำนวน 1 หลัง

5. อาคารป้อมยาม ขนาด 3๑5 ม. พร้อมห้องน้ำจำนวน 1 หลัง

๘. ถังน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก พร้อมโรงสูบน้ำและอุปกรณ์ ขนาด ความจุ 80 ลูกบาศก์เมตร สูง 20 เมตร จำนวน 1 ถัง

7. ถนนคอนกรีตเสริมเหล็กภายในท่าเรือขนาด 12๑20 ม.

8. รั้วลวดหนามรอบบริเวณ ขนาด สูงราว 2.20 ม.

นอกจากนี้ยังจัดสร้างเครื่อง
สาธารณูปโภค ที่จำเป็นได้แก่ ไฟฟ้าและ
ประปา จะต้องมีถังน้ำสำรองน้ำไว้
เพราะว่าเรือต้องมีน้ำจืดใช้ ถ้าหากน้ำ
ประปาไม่พอเพียง หรือไม่สะดวก ก็จำเป็น
ต้องเจาะน้ำบาดาลขึ้นใช้แทน

ห้างหุ้นส่วนจำกัดพรหมประ
ทานก่อสร้าง ได้เริ่มลงมือปฏิบัติงานตั้ง
แต่วันที่ 1 กันยายน 2524 โดยใช้เวลา
540 วัน หรือ 18 เดือน จึงจะสำเร็จ
เรียบร้อย

ผู้อำนวยการโลกเพื่อขุดลอกร่องน้ำปัตตานี
เกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเทียบเรือ
ปัตตานีนั้น ดอนแรกกรมเจ้าท่าทำโครง
การเสนอเงินกู้จากธนาคารโลก แต่ธนาคาร
โลกไม่เห็นด้วย เพราะเขาเห็นว่า
ท่าเทียบเรือที่สงขลาและภูเก็ตก็มีพอ

กับความต้องการแล้ว ในที่สุดรัฐบาล
ไทยตัดสินใจสร้างเอง เพราะมีความ
เห็นว่าเป็นนโยบายจะส่งเสริมให้ปัตตานี
มีความเจริญยิ่งขึ้น แต่กรณีเกี่ยวกับการ
ขุดลอกร่องน้ำปัตตานีนั้น ทางธนาคาร
โลกเห็นว่า ท่าเทียบเรือปัตตานีมี
เรือประมงเข้าออกในอัตราสูง ปริมาณ
เรือประมงก็มีจำนวนมาก ธนาคารโลก
จึงสนับสนุนงบประมาณ ในกรณีจัดซื้อ
เรือขุดสำรวจและขุดลอกร่องน้ำ

ร่องน้ำปัตตานี ปกติเมื่อน้ำลงต่ำ
สุด มีความลึกเพียง 1 เมตร ส่วนโครง
การที่จะขุดลอกดินขึ้นมาขึ้นนั้น จะลึกลง
ไปอีก 2 เมตร จึงทำให้ร่องน้ำปัตตานี
มีความลึกถึง 3 เมตร กั้นร่องมีความ
กว้าง 60 เมตร ส่วนระยะทางที่จะขุด
นั้น มีความยาวประมาณ 4 กิโลเมตร
เมื่อขุดลอกเสร็จแล้ว จะทำให้เรือประมง
และเรือสินค้าชายฝั่งแล่นเข้าออกได้
สะดวก

บริษัทที่รับออกแบบและเป็น
วิศวกรที่ปรึกษาและควบคุมงาน ได้แก่
บริษัท เซาท์อีสต์เอเชีย เทคโนโลยี จำกัด
ขั้นตอนในการขุดลอกร่องน้ำปัตตานี
กรมเจ้าท่าดำเนินการเกี่ยวกับการ
การขุดลอกร่องน้ำปัตตานีไปแล้วคือ
ได้ออกแบบร่องน้ำทั้งที่ปัตตานีและ
สุราษฎร์ธานี และทำสกริปบริษัทผู้รับ

เหมาะที่จะเข้าประมูล ขณะนี้ยังไม่ได้มีการประกวดราคา แต่ได้ดำเนินการแจ้งประกาศไปยังบริษัทต่าง ๆ ทั่วโลก มีบริษัทสมัครเข้ามาคัดเลือกจำนวน 31 บริษัท และได้คัดเลือกไว้เพียง 15 บริษัท จากนั้นได้ส่งรายชื่อบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกนี้ไปให้ธนาคารโลกพิจารณา ธนาคารโลกได้เห็นชอบและแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบตั้งแต่กลางเดือนธันวาคม 2525 โดยให้กรมเจ้าท่าดำเนินการประกวดจ้างเหมาชุดลอกได้แล้ว กรมเจ้าท่าจะได้ออกประกาศเรียก 15 บริษัท มายื่นซองประกวดราคา และจะกำหนดเวลา 3 เดือน ให้เขาไปคิดคำนวณ จากนั้นจะเปิดซองภายในเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม และจะรู้ผลราวปลายเดือนเมษายน สกนนี้ เมื่อรู้ผลแล้วก็จะเสนอให้ธนาคารโลกเห็นชอบอีกครั้ง เมื่อธนาคารโลกเห็นชอบแล้ว จึงเสนอให้รัฐบาลดำเนินการอนุมัติว่าจ้างต่อไป คาดว่าจะได้เซ็นสัญญาให้ชุดลกร่องน้ำภายใน 2 เดือน คือหลังจากเดือนเมษายนไปแล้ว และจะใช้เวลาปฏิบัติงานไม่เกิน 10 เดือน ฉะนั้นโครงการนี้จะสำเร็จในปี 2527 แน่นนอน

ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ผลประโยชน์ที่ชาวปัตตานีได้รับโดยตรง คือทำให้กิจการประมงมีความก้าวหน้ามากขึ้น ผลได้ทางเศรษฐกิจจะเพิ่มถึง 14 เปอร์เซ็นต์ ส่วนอย่างอื่นเป็นผลพลอยได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชากรจะมีรายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากได้ลดค่าใช้จ่ายที่เสียไประหว่างร่อนน้ำขึ้นน้ำลง

ปัตตานีจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมอีกแห่งหนึ่งในจังหวัดชายแดนภาคใต้ กล่าวคือสินค้าจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น จากจังหวัดยะลา และนราธิวาส จะลำเลียงมาลงที่ท่าเรือปัตตานี อีกประการหนึ่งการเดินทางเรือชายฝั่งของปัตตานีจะทวีจำนวนมากขึ้น ท่าเทียบเรือปัตตานีจะสนับสนุนท่าเทียบเรือน้ำลึกที่สงขลาอีกด้วย หมายความว่า ท่าเทียบเรือปัตตานี เป็นท่ารองลงมาจากท่าเรือสงขลา โดยลำเลียงสินค้าจากปัตตานีไปยังสงขลา เพื่อจำหน่ายยังต่างประเทศ

ถึงแม้ว่าการขนส่งทางรถยนต์จากปัตตานีไปสงขลา จะมีความเร็วกว่าก็ตาม แต่ค่าใช้จ่ายกรณีการขนส่งทางเรือย่อมถูกกว่า และได้ปริมาณสินค้ามากกว่า ตัวอย่างเรือสินค้า 1 ลำ สามารถบรรทุกสินค้าหนักถึง 1,000 กว่าตัน ซึ่งจำนวนนี้จำเป็นต้องใช้รถยนต์สิบล้อเป็นร้อย ๆ คัน ค่าเสียของการขนส่งทางรถยนต์ดังกล่าวคือ ทำให้พนักงานขับรถเสียหายเร็วมาก จำเป็นต้องเสียงบประมาณซ่อมอยู่เสมอ เท่าที่เปรียบเทียบอัตราการลงทุน ปรากฏว่าการขนส่งทางน้ำใช้งบประมาณลงทุนถูกที่สุด และที่รองลงมาได้แก่การขนส่งทางรถไฟ

พูดถึงสินค้าที่จะบรรทุกเรือนั้น ถึงแม้จะมีจำนวนมาก เช่น ยางพารา ย่อมรถได้และไม่ได้เสียหายแต่อย่างไร แม้แต่ถังพลาสติกมีทองยื่นเก็บ เพื่อที่จะลำเลียงไปขายยังต่างประเทศต่อไป

ผลประโยชน์ที่ตามมาคือ ช่วยให้ชาวบ้านที่ว่างงานมีอาชีพและมีรายได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณท่าเทียบเรือ จะมีโรงงานต่าง ๆ เช่น โรงงานปลาป่น และโรงงานปลากระป๋อง เป็นต้น

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ดินที่ชุดลกร่องน้ำ จะนำไปทิ้งใน

รัศมีไกลสุด 400 เมตร ส่วนตะกอนที่ตกลงไปอาจกระจายไปไกลอีกถึง 100-200 เมตร เป็นการช่วยไม่ให้ร่อนน้ำดินเขินเร็ว บริษัทรับเหมาจะใช้เรือออฟเฟอร์ดูดิน แล้วไปทิ้งกลางทะเล เป็นส่วนใหญ่ ส่วนที่ทิ้งไว้ริมฝั่ง คงมีรัศมีไม่เกิน 400 เมตรดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ดินที่ดูคขึ้นมา คงมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำในบริเวณนั้นบ้าง คือดินตะกอนข้างล่างที่ดูคขึ้นมา อาจไม่ใช่อาหารสัตว์น้ำและจะไปทับถมพวกอาหารได้น้ำ มันอาจมีการเปลี่ยนแปลง คือจะดีขึ้นหรือเลวลง ยังยืนยันไม่ได้แน่นอน แต่ที่ยืนยันได้คือ การเลี้ยงหอยที่ปากน้ำ ถ้าดินที่ดูคมาไปทับถมมันเข้า ก็ย่อมเสียหายแน่ ส่วนพวกสัตว์น้ำที่อยู่ตรงส่วนลึกของร่องน้ำ ย่อมหนีไปอยู่ที่อื่นได้ จึงไม่กระทบกระเทือนมันแต่อย่างไรร

ข้อควรระมัดระวัง

หลังจากมีการชุดลกร่องน้ำปัตตานีแล้ว กรมเจ้าท่าจะควบคุมการทิ้งของเสียลงไปในแม่น้ำ เช่น การปล่อยน้ำมันจากเรือใหญ่ ๆ เราก็มีกฎบังคับเรือสินค้าและเรือประมง มีที่เก็บน้ำมัน จะวิดน้ำมันทิ้งเรือลงไปในแม่น้ำไม่ได้เด็ดขาด ประการถัดมา ชาวประมงหรือชาวบ้านที่สร้างบ้านอยู่ใกล้แม่น้ำปัตตานีห้ามทิ้งขยะ เช่น ถุงพลาสติกลงไปในแม่น้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเท่าที่เห็น ปรากฏว่ามีทิ้งแข่งไม่ไผ่ ตะกร้าและแหวนที่ชำรุดใช้การไม่ได้ลงไปในแม่น้ำ สิ่งเหล่านี้ย่อมเป็นอุปสรรคต่อการชุดลกร่องน้ำและท่าเทียบเรือ กรมเจ้าท่าคิดว่าน่าจะมีการปรับผู้ฝ่าฝืนกันบ้าง ถ้าไม่รู้จักระมัดระวังกัน