

10

การสัญจรทางน้ำ

ปราโมทย์ โคจิตฺต*

10.1 การสัญจรทางน้ำ

บริเวณปากร่องน้ำสงขลาเป็นที่ตั้งของท่าเรือหลักสงขลา แพลลา และคลังน้ำมัน จึงมีเรือสินค้าแล่นเข้ามาจอดในท่าเรือหลักซึ่งอยู่ที่ปากร่องน้ำ ส่วนเรือประมงจะแล่นเข้ามาจอดในร่องน้ำและท่าเรือประมงซึ่งอยู่เข้ามาในทะเลสาบสงขลาบริเวณตัวเมืองสงขลา นอกจากนี้ ยังมีเรือขนถ่ายน้ำมันจอดที่คลังน้ำซึ่งอยู่ที่ปากร่องน้ำและลิกเข้ามาในทะเลสาบ มีท่าเทียบเรือประมงและท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ส่วนใหญ่เป็นน้ำมันสำเร็จรูป) อีก 6 แห่ง รายละเอียดท่าเทียบเรือและแพลาแสดงไว้ในตารางที่ 10.1 เส้นทางเดินเรือหลักของกลุ่มน้ำสงขลาจึงกระจุกตัวอยู่เฉพาะที่ปากร่องน้ำสงขลาซึ่งมีน้ำลึกเท่านั้น ในบริเวณอื่นของทะเลสาบจะไม่มีเรือขนาดใหญ่แล่นผ่าน เนื่องจากความลึกของน้ำน้อยมาก อีกทั้งมีโพรงและไชนั่งเป็นจำนวนมากติดตั้งอยู่เต็มทะเลสาบ เรือที่สามารถวิ่งได้ในที่ตื้นจะเป็นเรือพายขนาดเล็กติดเครื่องยนต์ท้ายเรือสำหรับวิ่งรับส่งผู้โดยสารและสินค้าในระยะทางใกล้ ไม่มีข้อมูลจำนวนเรือในทะเลสาบเนื่องจากเรือยนต์ขนาดเล็กไม่มาจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ในขณะที่เรือสินค้าขนาดใหญ่ที่แล่นเข้ามาในร่องน้ำสงขลาอาจจดทะเบียนในท้องที่อื่น

* คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลการเดินทางเรือและสินค้าที่สมบูรณ์มีเพียงแห่งเดียวที่มีการบันทึกข้อมูลไว้ คือ ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งเอกชนเข้าดำเนินการจากกรมธนารักษ์ จะมีเรือมาจอดเทียบท่าเกือบทุกวัน (ท่าเรือสามารถรับเรือได้ 2-3 ลำพร้อมกัน) ตารางที่ 10.2 แสดงปริมาณสินค้าที่ท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลา (จากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี) จากข้อมูลพบว่าสินค้าขาออกจะมากกว่าสินค้าขาเข้าในอัตราส่วนประมาณ 3:1 สินค้านำเข้าที่สำคัญคือปลาแช่แข็ง สินค้าขาออกที่สำคัญ คือ ยางพารา อาหารทะเลแช่แข็ง และอาหารกระป๋อง ปริมาณเรือที่จอดเทียบท่าในปี พ.ศ. 2545 ทั้งสิ้น 5,822 ลำ เป็นเรือมาส่งสินค้า 2,915 ลำ และเรือมารับสินค้า 2,907 ลำ ตารางที่ 10.3 แสดงมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือน้ำลึกสงขลาในปี พ.ศ. 2541- 2543 จะเห็นว่ามูลค่าสินค้าส่งออกประมาณสี่หมื่นล้านบาทในขณะที่สินค้านำเข้าซึ่งเป็นวัตถุดิบประมาณปีละหกพันล้านบาท จะเห็นได้ว่าท่าเรือน้ำลึกสงขลา มีประโยชน์ในการขนส่งสินค้าแปรรูปในพื้นที่ออกสู่ต่างประเทศ ช่วยสร้างงานทางอ้อมให้ประชาชนในพื้นที่บริการของท่าเรือน้ำลึก และสร้างอาชีพทางตรงให้กับผู้ทำงานในท่าเรือน้ำลึกอีกด้วย

ตารางที่ 10.1 ท่าเทียบเรือและแพปลา ในทะเลสาบสงขลา

ชื่อท่าเทียบเรือ/ แพปลา	สถานที่ตั้ง	ขนาดของท่าเทียบเรือ				ขนาดเรือสูงสุด ที่จอดได้ (ตันกรอส)	ครั้งละ (ลำ)	สถานที่เก็บ สินค้า (ตัน)
		กว้าง	ยาว	ลึก				
				น้ำขึ้น	น้ำลง			
		(ม.)	(ม.)	(ม.)	(ม.)			
เรือประมง								
แพปลาองค์การ	ต. บ่อยาง อ. เมือง	32	190	5	3	60	40	1,000
สะพานปลาสงขลา	จ. สงขลา							
เรือสินค้า								
ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	ต. หัวเขา อ. สิงหนคร	173	510	9	8	30,000	4	500,000
	จ. สงขลา							
ท่าเรือ	ต. บ่อยาง อ. เมือง	20	30	7	6	N/A	1	N/A
บ.พระหินสุตชนสง จก. (สาขา 1)	จ. สงขลา							
ท่าเรือ บ.พระหินสุตชน สง จก. (สาขา 2)	ต. บ่อยาง อ. เมือง	20	30	5	4	2,000	1	N/A
	จ. สงขลา							
ท่าเรือ บ.ภาคใต้	ต. เขารูปช้าง	4	250	7	1.2	2,000	1	20,000
เชื้อเพลิง จก.	อ. เมือง จ. สงขลา							
ท่าเรือ บ.ปตท. จก. (มหาชน)	ต. หัวเขา อ. สิงหนคร	20	39	5.5	4.5	20,000	2	29,000
	จ. สงขลา							
ท่าเรือ	ต. หัวเขา	4	6	5.5	4.5	537	1	N/A
คลังน้ำมันศาลเท็กซ์, เอสโซ่, เซลล์ (สงขลา)	อ. สิงหนคร							
	จ. สงขลา							
ท่าเรือ Unocal	ต. บ่อยาง อ. เมือง	20	101	6	4	357	1	200
Thailand Ltd.	จ. สงขลา							

หมายเหตุ : N/A = ไม่มีข้อมูล

ตารางที่ 10.2 ปริมาณสินค้า ท่าเรือน้ำลึกสงขลา

หน่วย : ตัน

ประเภทสินค้า	ปีงบประมาณ									
	2542		2543		2544		2545		2546	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
ปลาแช่แข็ง	106,750		115,650		112,328		129,163		131,448	
เครื่องมืออุปกรณ์	27,678		13,037		27,821		19,815		35,912	
อาหารสัตว์			20,532		27,365		38,189		23,830	
อื่นๆ	56,513		34,068		87,817		59,634		86,605	
ยางพารา		376,635		334,946		435,150		442,573		433,429
ไม้และเฟอร์นิเจอร์		50,968		160,262		190,065		167,226		188,545
อาหารทะเลแช่แข็ง		106,592		119,063		101,832		111,870		102,406
อาหารกระป๋อง		140,336		148,008		68,688		147,139		134,698
อื่นๆ		53,716		90,481				78,376		90,436
รวม	190,941	728,247	183,287	852,760	255,331	929,287	246,801	947,184	277,795	949,514

ตารางที่ 10.3 มูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือน้ำลึกสงขลาที่สำคัญบางรายการในปี พ.ศ. 2541 - 2543

รายการ	ปี พ.ศ. 2541	ปี พ.ศ. 2542	ปี พ.ศ. 2543
สินค้าออก			
1. สัตว์น้ำแช่แข็ง	14,912	13,652	15,037
2. ยางพาราทุกประเภท	11,012	7,400	9,817
3. อาหารบรรจุภาชนะ	10,439	8,373	7,993
4. ถู่มือยาง	4,362	3,440	3,667
5. ส่วนประกอบเฟอร์นิเจอร์	585	609	769
6. ไม้ยางพาราแปรรูป	244	690	1,410
7. ไม้อัดปาร์ติเกิลบอร์ด	127	186	246
รวมสินค้าออก	41,681	34,350	38,939
สินค้าเข้า			
8. สัตว์น้ำแช่แข็ง	6,754	4,735	4,698
9. ถูเลนจากข้าวสาลี	306	266	336
10. กระป๋องเปล่าพร้อมฝา	172	189	206
11. เคมีและปุ๋ย	101	61	289
12. น้ำมันเมล็ดทานตะวัน	43	55	107
13. ปลาป่นและอาหารสัตว์	24	94	66
รวมสินค้าเข้า	7,400	5,400	5,702

ที่มา: ด้านกรมศุลกากร

ยังไม่เคยมีการสำรวจปริมาณการเดินเรือในทะเลสาบอย่างละเอียด แต่โดยปกติช่วงเช้า-เย็นจะมีเรือประมงออกหากินหรือกลับเข้าฝั่ง มีเรือประมง 100-200 ลำที่จอดตามท่าในปากร่องน้ำ เรือบางลำจะมาจอดในร่องน้ำในช่วงฤดูมรสุม เมื่อหน้าสงบลมก็จะจอดที่ชายฝั่งทะเล เรือขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจะแล่นเข้ามาในร่องน้ำสงขลาทุกวันๆ ละหลายลำ

10.2 การใช้ประโยชน์จากการขุดร่องน้ำสายหลัก

ดังได้กล่าวแล้วว่าร่องน้ำในตัวทะเลสาบสงขลาถูกกีดขวางด้วยเครื่องมือประมง กอปรกับไม่มีปริมาณสินค้าที่จะขนถ่ายทางเรือมากนัก ยกเว้นที่ผ่านทางท่าเรือน้ำลึกสงขลา ปัจจุบันมีแต่เรือท้องถื่นขนาดเล็กติดเครื่องยนต์ท้ายเรือแล่นรับส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยเป็นเรือส่วนตัวและเรือรับจ้างในทะเลสาบทั้ง 4 ส่วน แต่ไม่มีเส้นทางเดินเรือโดยสารและรับส่งสินค้าที่ขออนุญาตกับกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอย่างถูกต้อง เนื่องจากปริมาณสินค้าหรือผู้โดยสารน้อย และเป็นการเดินเรือในระยะทางสั้นๆ ดังนั้น จึงได้มีแนวความคิดที่จะขุดลอกร่องน้ำสายหลักเพื่อให้เรือสินค้า เรือโดยสาร และเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ขึ้น ได้แล่นเป็นเส้นทางถาวรต่อไป แต่การดำเนินการตามแนวความคิดนี้ อาจจะไม่เกิดประโยชน์ด้วยเหตุผล ดังต่อไปนี้

(1) งบประมาณที่ใช้ในการขุดลอกสูง และต้องหาแหล่งที่ทิ้งตะกอนด้วย เพราะตะกอนเลนมีความเค็ม ไม่สามารถนำไปใช้ทำประโยชน์บนบก หรือถมทำพื้นที่ใช้สอยในทะเลสาบได้ นอกจากนี้ ยังไม่สามารถที่จะรักษาร่องน้ำที่ขุดขึ้นไว้ได้นาน ต้องมีการขุดลอกทุกปี ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงเพิ่มขึ้น และหากไม่มีการบำรุงรักษาร่องน้ำ ร่องน้ำที่ขุดขึ้นก็จะตื้นเขิน จนมีระดับเท่ากับท้องน้ำตามปกติ ตัวอย่างเช่น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่าเดิม) ได้เคยขุดลอกร่องน้ำที่บริเวณคูขุดเมื่อ 10 กว่าปีก่อน แต่ไม่มีการบำรุงรักษา ปัจจุบัน ร่องน้ำตื้นเขินจนไม่เหลือสภาพร่องน้ำอยู่เลย

(2) เส้นทางสัญจรจะอยู่เฉพาะในทะเลสาบตอนล่างเท่านั้น ไม่สามารถเชื่อมต่อถึงกันได้หมด การแล่นเรือ จากทะเลสาบตอนล่างขึ้นไปทะเลสาบตอนกลางจะต้องผ่านช่องแคบซึ่งกระแสน้ำไหลแรง ร่องน้ำบางแห่งก็ตื้นเขินจนเรือแล่นผ่านไม่สะดวก อย่างไรก็ตาม เรือเล็กสามารถแล่นจากทะเลสาบตอนบนไปทะเลน้อยได้

(3) ปริมาณสินค้าและผู้โดยสารที่จะเดินทางทางเรือ การเดินทางทางบกจะสะดวกรวดเร็วกว่าทางน้ำ ยกเว้นในบริเวณที่ขาดเส้นทางทางบกหรือต้องการเดินทางทางน้ำในระยะสั้นๆ ตัวอย่างเช่น ผู้ที่อาจพักอาศัยตามเกาะ ซึ่งจำเป็นต้องเดินทางทางเรือ และผู้อาศัยริมฝั่งทะเลสาบที่ต้องการเดินทางในระยะสั้นๆ ก็จะอาศัยการเดินทางโดยทางเรือ เช่น บริเวณชุมชนหัวเขาแดง ปากพะยูน คูขุด ทะเลน้อย เป็นต้น หรือการสัญจรทางน้ำเพื่อรองรับการท่องเที่ยว ผู้สนใจมาดูนกน้ำบริเวณคูขุดหรือที่ทะเลน้อย นักท่องเที่ยวที่มาดูนกที่คูขุดมีจำนวนน้อย ขณะที่นักท่องเที่ยวที่ทะเลน้อยจะมีมากในช่วงเดือนธันวาคม เพราะเป็นเทศกาลวันหยุด และช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเมษายน เพราะเป็นช่วงที่นกน้ำมาอาศัยอยู่บริเวณทะเลและพรวนๆ เป็นจำนวนมาก จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวชมทะเลน้อยในปี พ.ศ. 2545 มีประมาณ 2 แสนกว่าคน

ในประเด็นการใช้ประโยชน์จากการขุดร่องน้ำสายหลัก ก่อนอื่นต้องนิยามเสียก่อนว่า ร่องน้ำสายหลักในทะเลสาบหมายถึงร่องน้ำตรงไหน เพราะในความเป็นจริงแล้วไม่มีร่องน้ำสายหลักในทะเลสาบยกเว้นร่องน้ำปากทางเข้าทะเลสาบสงขลา การสัญจรทางเรือในทะเลสาบจะเป็นระยะทางสั้นๆ โดยใช้เรือยนต์ขนาดเล็ก

หากร่องน้ำสายหลัก หมายถึง ร่องน้ำที่ยาวจากร่องน้ำทางเข้าทะเลสาบตอนล่างไปจนถึงทะเลสาบตอนบนแล้ว ผู้ศึกษาเห็นว่าไม่สามารถจะเกิดขึ้นได้เพราะมีข้อจำกัด 3 ประการ คือ

(1) ข้อจำกัดด้านกายภาพ มีช่องแคบคั่นระหว่างทะเลสาบตอนล่างกับทะเลสาบตอนกลางทำให้การเดินทางไม่สะดวก

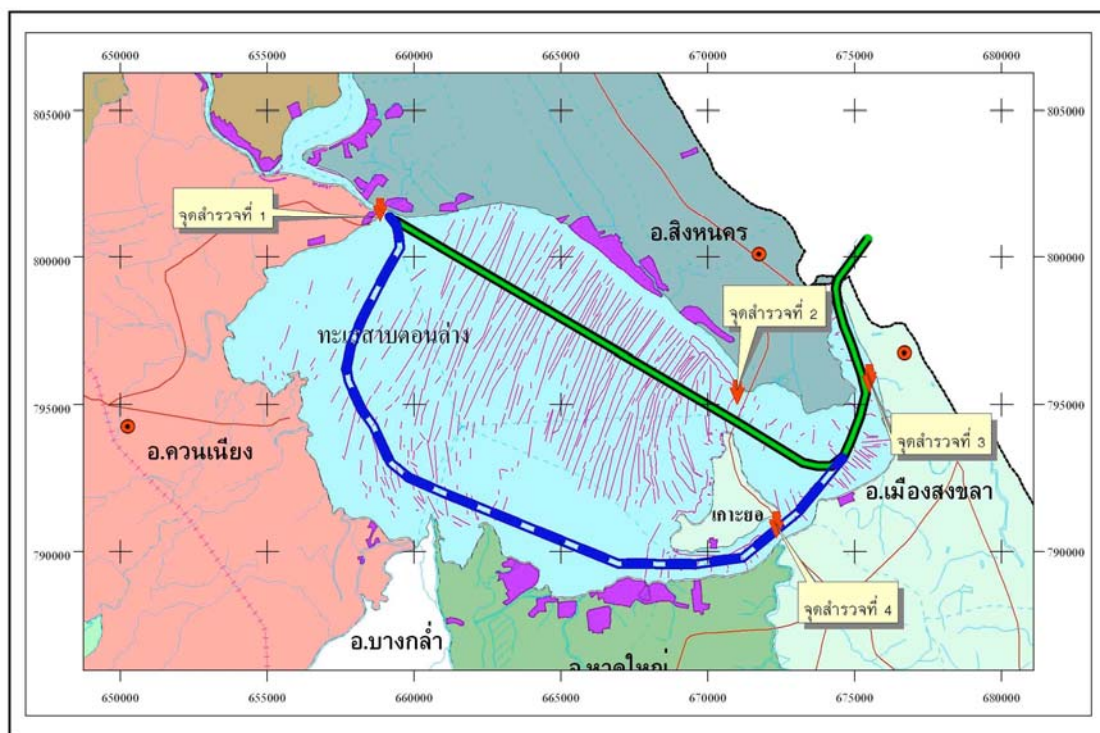
(2) ข้อจำกัดด้านผู้โดยสารและสินค้า ไม่มีผู้โดยสารหรือสินค้าที่จะล่องจากทะเลสาบตอนบนไปสู่ทะเลสาบตอนล่าง

(3) ข้อจำกัดด้านคู่แข่ง ปัจจุบันการเดินทางทางบกสะดวก รวดเร็วกว่าการเดินทางทางน้ำมาก หากต้องเดินทางเป็นระยะทางไกลๆ ผู้โดยสารจะเลือกทางบกมากกว่า หากเป็นการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวก็จะเลือกเดินทางทางน้ำเพราะทิวทัศน์สวยงามและเป็นประสบการณ์ที่ต่างจากการใช้ชีวิตประจำวันซึ่งเดินทางทางบก

ดังนั้น หากจะนิยามร่องน้ำสายหลัก ก็น่าจะเป็นเส้นทางที่มีผู้โดยสารหรือสินค้าสม่ำเสมอ ก็จะเป็นการเดินทางระหว่างชุมชนริมฝั่งน้ำและบริเวณสถานที่ท่องเที่ยว เส้นทางทางน้ำที่มีผู้โดยสารมากที่สุดน่าจะเป็นในทะเลน้อย เป็นนักท่องเที่ยวตามฤดูกาล ปีละมากกว่า 2 แสนคน ทะเลน้อยประสบภาวะตื้นเขินเป็นอย่างมาก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม จึงจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้ศึกษาและสำรวจออกแบบการขุดลอกพื้นที่ทะเลน้อยทั้งหมด แล้วนำตะกอนมาถมบริเวณตอนบนของทะเลสาบตอนบน ซึ่งมีปัญหาการกัดเซาะตลิ่งเนื่องจากคลื่นลม ก่อนถมทะเลสาบก็จะมีการสร้างเขื่อนกันตลิ่งพังยาวกว่า 8 กม. เพื่อรองรับดินตะกอนจากการขุดลอก การดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องใช้งบประมาณสูงมาก และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก หากต้องการขุดร่องน้ำในทะเลน้อย ก็ควรจะขุดเฉพาะร่องน้ำในบริเวณที่จะพา นักท่องเที่ยวไปชมนก ตะกอนจากการขุดลอกจะต้องขนไปทิ้งบนบก หรือบริเวณขอบทะเลน้อย หรือข้างๆ ร่องน้ำ หรือด้านเหนือของทะเลสาบตอนบน นอกจากนี้ ควรทำการขุดลอกทุกปีอย่างสม่ำเสมอ และจำกัดปริมาณดินจากการขุดลอกด้วย ไม่เช่นนั้นจะไม่สามารถหาที่ทิ้งดินจากการขุดลอกได้

ร่องน้ำสายหลักอีกประเภทหนึ่ง คือ ร่องน้ำปากคลองต่างๆ ซึ่งมีเรือโดยสาร เรือประมงขนาดเล็กผ่านเข้าออก โดยปกติจะมีตะกอนแขวนลอยจากน้ำท่า มาทับถมปิดปากคลอง ทำให้เรือแพเข้าออกคลองไม่สะดวก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม ได้มาทำการ ขุดลอกให้เป็นระยะๆ การขุดลอกปากคลองจึงเป็นความจำเป็นสำหรับผู้อยู่อาศัยบริเวณปากคลอง จึงควรที่จะจัดทำแผนการขุดลอกและตั้งงบประมาณให้อย่างสม่ำเสมอ

ร่องน้ำสายหลัก อาจหมายถึง ร่องน้ำที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคมเสนอให้ขุดลอกในทะเลสาบตอนล่าง ร่องน้ำกว้างประมาณ 200 ม. ลึก 3 ม. มี 2 ร่อง แต่ละร่องเริ่มจากร่องน้ำปากทางเข้าทะเลสาบตอนล่าง ผ่านด้านเหนือและใต้เกาะยอ แล้วมาบรรจบกันอีกที่ที่ช่องแคบปากกรอ (รูปที่ 10.1) ซึ่งคาดว่าจะใช้งบประมาณ 2 พันล้านบาท คาดว่าการขุดร่องน้ำที่เสนอจะไม่เกิดประโยชน์ทางการคมนาคมขนส่งมากนัก เนื่องจากไม่มีผู้โดยสารหรือสินค้าที่จะบรรทุก อีกทั้งอัตราการตกตะกอนในทะเลสาบตอนล่างค่อนข้างสูง และหากไม่มีการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทุกปีร่องน้ำก็จะตื้นเขินจนหายไปในที่สุด ดังนั้นการที่จะขุดร่องน้ำสายหลักในทะเลสาบตอนล่าง คงต้องพิจารณาในภาพรวมของแนวทางพัฒนาส่งเสริมการขนส่งสินค้า การเดินทางทางเรือในทะเลสาบทั้งหมด โดยต้องหาคำศึกษาภาพของท่าเรือรอบทะเลสาบ สินค้าที่สามารถขนส่งทางเรือได้ ปริมาณผู้โดยสารประจำทางและนักท่องเที่ยว ในเบื้องต้นผู้วิจัยเห็นว่าท่าเรือปากพะยูนเป็นท่าเรือที่น่าจะเหมาะกับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางเรือในทะเลสาบ **จึงควรที่จะมีการขุดลอกร่องน้ำจากปากทะเลสาบไปถึงท่าเรือปากพะยูน โดยควรจะได้มีการศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ รวมทั้งผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ละเอียดชัดเจน**



รูปที่ 10.1 แนวร่องน้ำ 2 ร่องในทะเลสาบตอนล่าง ที่กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคมเสนอให้ขุดลอก