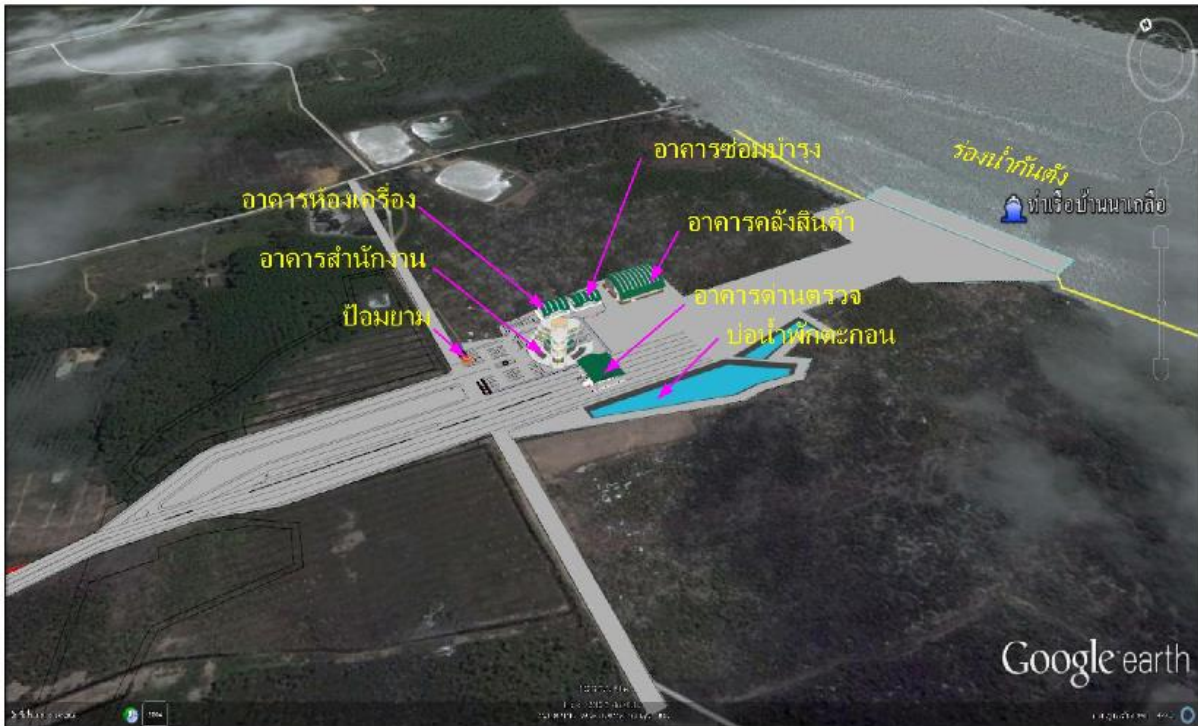


โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ อ.กันตัง จ.ตรัง



โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ

โครงการก่อสร้าง “ท่าเทียบเรือนาเกลือ หมู่ 2 ต.นาเกลือ อ.กันตัง จ.ตรัง” เกิดขึ้นจากความร่วมมือระหว่าง จังหวัดตรัง องค์การบริหารส่วนจังหวัด และกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม โดยมีการดำเนินการตามขั้นตอน ถึงความเป็นไปได้ของการก่อสร้าง ไม่ว่าจะเป็นการจัดหาที่ดินที่มีความเหมาะสมโดยจะต้องตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งอันสามารถรองรับเรือส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่เป็นที่ท่าเรือน้ำลึกการสำรวจผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม ประการสำคัญในเรื่องของงบประมาณ

จากนั้นทางองค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) ตรัง เป็นเจ้าภาพในการจัดซื้อที่ดินบนเนื้อที่กว่า 100 ไร่ โดยกรมเจ้าท่า กรมพาณิชย์นาวี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป้าหมายคือเพื่อรองรับเรือบรรทุกสินค้าประเภทเทกองขนาด 4,000 ตันกรอส โดยเฉพาะการขนส่งแร่ ระหว่าง จ.ตรัง และจังหวัดใกล้เคียง กับประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ บังกลาเทศ ศรีลังกา และอินเดียให้เพิ่มสูงขึ้น กระทรวงคมนาคม อนุมัติงบประมาณ จำนวน 406,945.000บาท ว่าจ้าง บริษัท พร้อมมิตร เอส เอ เอฟ จำกัด ระยะเวลาดำเนินตั้งแต่ วันที่ 15 มีนาคม 2555-16 กันยายน 2557 รวมระยะเวลาก่อสร้าง 900 วัน

โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือดังกล่าว จึงเป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ที่สำคัญ ที่นอกจากจะดำเนินการไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย (IMT-GT) อินโดนีเซีย มาเลเซีย และประเทศไทย และโครงการความร่วมมือเศรษฐกิจอนุทวีประหว่าง บังกลาเทศ อินเดีย พม่า ศรีลังกา และไทย เพื่อมุ่งหวังให้เกิดความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม สนองตอบความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย อันเป็นหัวใจของการทำธุรกิจการค้าด้านคมนาคมสินค้าแล้ว

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกของจังหวัดตรัง เป็นโครงการเพื่อมุ่งหวังให้เป็นสะพานเศรษฐกิจ (Land Bridge) เชื่อมทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน 3 เส้นทาง คือ ท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งจังหวัดตรัง กับท่าเรือภาคใต้

ตอนล่างระหว่างชุมพรกับระนอง และท่าเรือภาคใต้ตอนล่างระหว่างสงขลาและสตูล ที่สามารถรองรับระบบการขนส่งที่มีน้ำหนักปริมาณมาก ด้วยต้นทุนการขนส่งที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายได้มากขึ้น

ที่ตั้งโครงการ

จากการศึกษาเปรียบเทียบพื้นที่ทางเลือกที่ตั้งท่าเรือแห่งใหม่ ได้วิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม แล้วพบว่า พื้นที่ที่เหมาะสมที่สุดสำหรับพัฒนาสร้างท่าเรือใหม่ คือ พื้นที่ทางเลือกที่ 2 ตั้งอยู่หมู่ที่ 2 บ้านนาเกลือเหนือ ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ที่อยู่ห่างจากชุมชนและไม่มีปัญหาเรื่องคลื่นลม สำหรับการใช้ประโยชน์ท่าเรือแห่งใหม่จะใช้เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าเข้า-ออกแบบเทกองเท่านั้น มีขนาดไม่เกิน 4,000 ตันกรอส เส้นทางเข้า-ออกโครงการเชื่อมต่อกับถนนไปบ้านนาเกลือเหนือ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนสายบางบางสัก-นาเกลือใต้ และเส้นทางดังกล่าวได้ปรับปรุงและขยายเส้นทางโดยกรมทางหลวงชนบท เป็นถนนลาดยาง ขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7 ม.

วัตถุประสงค์

ก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน

ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนท่าเทียบเรือ 1 แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

แหล่งงบประมาณ

จังหวัดตรังได้ขอรับขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ ตำบลนาเกลือ อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง งบประมาณจำนวน 406,945,000 บาท (สี่ร้อยหกล้านเก้าแสนสี่หมื่นห้าพันบาทถ้วน) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมเจ้าท่า (งบประมาณผูกพันข้ามปี 2555 -2557) ซึ่งจากการประมูลได้บริษัทพร้อมมิตร เอส เอ เอฟ ที ตามสัญญาเลขที่ 42/2555/พย. ลงวันที่ 30 มีนาคม 2555

➤ ค่าก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ จ.ตรัง

ปี	จำนวนเงิน (บาท)
2554	58,350,000
2555	10,000,000
2556	178,350,000
2557	91,391,800
2558	68,853,200
รวม	406,945,000

ระยะเวลาดำเนินงาน

ปี	กิจกรรม
2548	ศึกษาความเหมาะสมฯ
2553	สำรวจออกแบบฯ 360 วัน
2554-2558	ก่อสร้าง 720 วัน

การศึกษาความเหมาะสม

การขนส่งสินค้าผ่านทางเรือในจังหวัดตรัง

การประมาณการเพื่อหาปริมาณสินแร่ที่มีโอกาสมาใช้ท่าเรือของจังหวัดตรังนั้น เป็นการมองภาพรวมของการผลิตแร่ทั้งหมดของพื้นที่ภาคใต้ของประเทศ และแบ่งพื้นที่ต้นทาง-ปลายทางของการผลิต-การส่งออก ซึ่งพบว่าสินแร่ส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช และมีปลายทางแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ประเทศในกลุ่ม BIMST-EC และกลุ่ม IMG-GT โดยประเทศในกลุ่ม BIMST-EC จะใช้ท่าเรือระนอง ส่วนประเทศในกลุ่ม IMG-GT จะใช้ท่าเรือในจังหวัดกระบี่และจังหวัดตรัง ซึ่งในการประมาณการอุปสงค์และอุปทานของสินค้าสินแร่บริเวณภาคใต้ฝั่งอันดามัน ได้แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 พื้นที่ ดังนี้

(1) ภาคใต้ตอนบนชายฝั่งอันดามัน ได้แก่ บริเวณจังหวัดระนอง คาดว่าในปี 2555 จะมีการส่งออกแร่ไปยังกลุ่มประเทศ BIMST-EC ประมาณ 421,327 ตัน และในปี 2584 ประมาณ 813,705 ตัน

(2) ภาคใต้ตอนกลางชายฝั่งอันดามัน ได้แก่ บริเวณจังหวัดพังงาและจังหวัดกระบี่จะมีการส่งออกแร่ไปยังประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียที่ใช้ท่าเรือสัมพันธบริษัท เจียรวานิช จำกัด จังหวัดกระบี่ โดยคาดว่าในปี 2555 จะส่งออกแร่ดิบประมาณ 526,373 ตัน และในปี 2584 ประมาณ 911,507 ตัน

(3) ภาคใต้ตอนล่างชายฝั่งอันดามัน ได้แก่ บริเวณจังหวัดตรังและสตูล ซึ่งคาดว่าจะมีการส่งออก รวมทั้งสองจังหวัดในปี 2555 ประมาณ 4,675,015 ตัน และในปี 2584 ประมาณ 8,285,338 ตัน

ดังนั้น ภาพรวมปริมาณสินแร่ที่คาดว่าจะส่งออกไปยังมาเลเซียและอินโดนีเซีย ที่ผ่านด่านศุลกากรและท่าเรือทางทะเลอันดามันตอนกลางและตอนล่างในปี 2550 เท่ากับ 3,108,184 ตัน ปริมาณสินแร่ที่คาดว่าจะส่งออกไปยังมาเลเซียและอินโดนีเซีย ที่ใช้ท่าเรืออื่น ๆ ได้แก่ ท่าเรือของบริษัท เจียรวานิช จังหวัดกระบี่ ในปี 2550 เท่ากับ 432,640 ตัน ดังนั้นสินค้าทั้งหมดที่ผ่านท่าเรือจังหวัดตรังและสตูล ในปี 2550 มีประมาณ 2,675,544 ตัน (ทั้งหมดตอนกลางและตอนล่าง 3,108,184 ตัน-ตอนกลาง กระบี่ 432,640 ตัน) และในปี 2584 มีปริมาณ 6,562,253 ตัน (ทั้งหมดตอนกลางและตอนล่าง 7,473,760 ตัน- ตอนล่างกระบี่ 911,507 ตัน) แต่เนื่องจากการขนส่งสินแร่เป็นเพียงการขนส่งไปยังประเทศทางกลุ่ม IMT-GT เท่านั้น ดังนั้นในการประมาณการส่งออกสินแร่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอนล่างที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเรือของจังหวัดตรัง จึงมีเพียงกรณีเดียวเท่านั้นคือ กรณีการประมาณการส่งออกโดยใช้ท่าเรือในการส่งออกสินค้าสินแร่ไปยังกลุ่มประเทศ IMT-GT ที่จังหวัดตรัง

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบัน คือ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เรื่องกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2535) กำหนดให้ท่าเรือพาณิชย์ ที่สามารถรองรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส ขึ้นไป ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาออกแบบท่าเรือเบื้องต้น โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งที่จังหวัดตรัง พบว่าท่าเรือตามโครงการสามารถรองรับเรือที่มีขนาด 4,000 ตันกรอส ดังนั้นจึงต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งจากการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งจังหวัดตรัง ของกรมเจ้าท่า

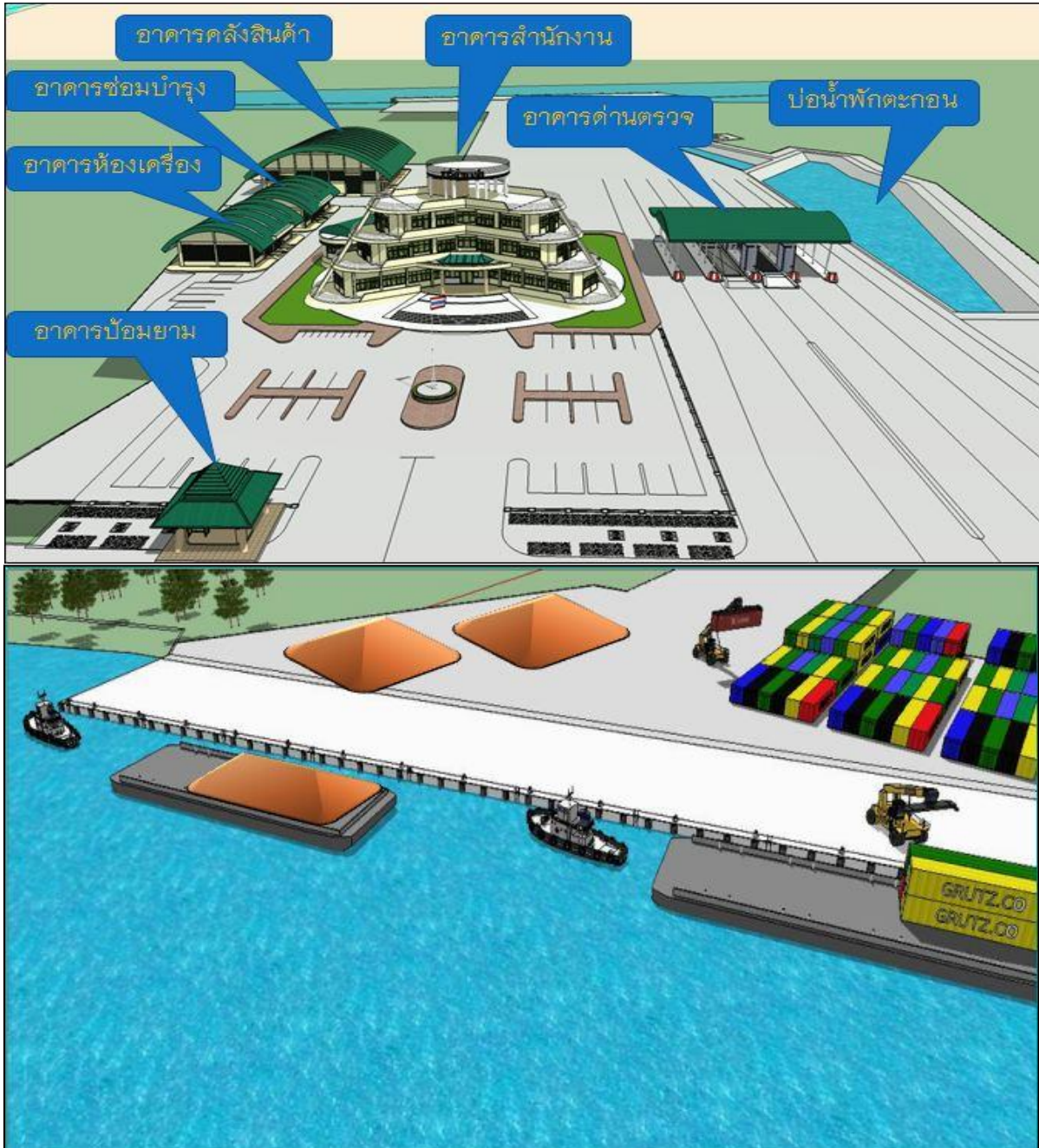
เป้าหมาย

ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือที่บริเวณหมู่ที่ 2 บ้านนาเกลือเหนือ ต.นาเกลือ อ.กันตัง จ.ตรัง ลักษณะท่าเรือเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กวางบนเสาเข็ม สามารถรองรับเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ขนาด 4,000 ตันกรอส ได้ 3 ลำ ดังนี้

1. ก่อสร้างท่าเทียบเรือขนาด ขนาด 29x185 เมตร 1 ท่า
2. ปรับปรุงพื้นที่หลังท่า ดังนี้
 - งานปรับปรุงดิน (ถมดินปรับระดับ และบ่อทิ้งตะกอนดินขุดลอก)
 - งานก่อสร้างโครงสร้างผิวจราจร
3. ก่อสร้างอาคารสำนักงาน (Office Building) 1 หลัง
4. ก่อสร้างสำนักงานรักษาความปลอดภัย (Guard House) 1 หลัง
5. ก่อสร้างอาคารห้องเครื่อง/ถังน้ำ ใต้ดิน 1 หลัง
6. ก่อสร้างอาคารซ่อมบำรุง (Workshop) 1 หลัง
7. ก่อสร้างโกดังเก็บของ (Ware House) 1 หลัง
8. ก่อสร้างอาคารด่านตรวจ 1 หลัง
9. ก่อสร้างรั้วรอบพื้นที่โครงการ
10. งานภูมิสถาปัตยกรรม
11. งานเครื่องหมายการจราจร
12. ก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคทั้งภาคในและภาคนอกอาคาร
 - ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย
 - ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง
 - ระบบสื่อสารและโทรศัพท์
 - ระบบระบายน้ำโครงการ
13. ก่อสร้างคันกันตลิ่งบริเวณหน้าท่า
14. งานขุดลอกร่องน้ำพร้อมติดตั้งม่านกันตะกอน
15. อื่นๆ ตามที่กำหนดในแบบก่อสร้าง และรายการประกอบแบบ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เป็นการเพิ่มศักยภาพการรองรับสินค้าของท่าเรือในจังหวัดตรัง ให้สามารถรองรับสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น และแยกประเภทสินค้าที่ขนถ่ายให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ภายนอกโครงการทำให้ท่าเรือไม่ก่อให้เกิดมลภาวะแก่ชุมชนมากเกินไป ไม่ว่าจะเป็นมลภาวะทางอากาศ เสียง หรือการจราจร ฯลฯ และการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ยังเป็นการขยายพื้นที่ความเจริญออกสู่พื้นที่รอบนอก ทำให้เกิดการสร้างงานและกระจายรายได้ออกสู่พื้นที่รอบ นอกด้วย



ภาพแสดง แบบการก่อสร้างท่าเทียบเรือบ้านนาเกลือ อ.กันตัง จ.ตรัง

ศักยภาพของท่าเรือ

ท่าเรือนาเกลือจะมีศักยภาพที่สำคัญก็คือ สามารถขนถ่ายสินค้าไปได้ทุกเส้นทาง โดยเฉพาะทางเรือ ขณะที่ทางบก ก็มีถนนมาตรฐานอยู่ 3 เส้นทางแล้ว คือ พัทลุง-ตรัง นครศรีธรรมราช-ตรัง และกระบี่-ตรัง รวมทั้งถนนสายนาเกลือ-นาเกลือ โดยกรมทางหลวงชนบท จะขยายผิวจราจรให้กว้างขึ้นเป็นขนาด 12 เมตร เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้ากับท่าเทียบเรือนาเกลือ ส่วนทางรถไฟกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาแบบร่าง ที่จะเชื่อมต่อมาถึง

ที่มาข้อมูล

- กลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดตรัง
- แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2558, กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม (2557, ตุลาคม)
- แนวหน้า (2556, 13 กันยายน)
- ผู้จัดการออนไลน์ (2557, 4 กุมภาพันธ์)