



จี้รัฐแก้ กม.ทำเรือเอื้อขนส่ง

● เขียรถบรรทุกทุกพื้นที่ทางลดอุบัติเหตุ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เมื่อวันที่ 29 มี.ค.สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดสัมมนาครั้งที่ 2 โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย ที่ รร.พดูแมน จิงพาวเวอร์ นายธานี นันทวัฒน์ศิริชัย นักวางแผนด้านขนส่ง สนข.ในฐานะผู้จัดการโครงการฯ กล่าวว่า ได้ทำสัมมนากลุ่มย่อยมาแล้ว 4 ครั้ง ครั้งนี้จะสรุปข้อเสนอความคิดเห็นเพื่อเสนอกระทรวงคมนาคม จากนั้นเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ต่อไป

โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ มีปริมาณ 14.48 ล้านตัน จากภาคการขนส่งทั้งหมด 50 ล้านตัน เพื่อการบริโภคภายในประเทศ ซึ่งการขนส่งชายฝั่งแบ่งพื้นที่เส้นทางขนส่งสินค้าดังนี้ ชายฝั่งในภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยพื้นที่ขนส่งชายฝั่งสำคัญคือ จ.สุราษฎร์ธานี ที่กรมเจ้าท่าประกาศเป็นพื้นที่ทำเรือแล้ว มีเส้นทางขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังชลบุรีและ จ.พระนครศรีอยุธยา กระจายสินค้าสู่ภาคใต้ มีปริมาณขนส่งสินค้าเข้าออกประมาณ 8.85 ล้านตันต่อปี ขนส่งสินค้าสำคัญ ข้าว

ปูนซีเมนต์ ยางพารา เป็นต้น และในพื้นที่กลุ่มภาคตะวันออก ท่าเรือแหลมฉบัง และภาคกลางจาก จ.พระนครศรีอยุธยา เพชรบุรี สงขลา เพราะเป็นฐานของการผลิต และการขนส่งชายฝั่งในพื้นที่ จ.ภูเก็ต ซึ่งมีท่าเรือหลัก จ.ภูเก็ต

นายภูมินทร์ หะรินสุต ประธานสมาคมเรือไทย กล่าวว่า รัฐมองว่าการขนส่งทางเรือที่ถูกสุด แต่ที่ผ่านมารัฐบาลสนับสนุนโครงการขยายถนนจำนวนมาก ซึ่งการขนส่งทางถนนฟรี แต่เมื่อขนส่งทางเรือแค่ผ่านประตูท่าเรือต้องเสียเงินแล้ว ไม่ว่าจะเสียค่าผูกเชือกเรือ ค่าเก็บขยะ ค่าประกาศ ค่าภาระของท่าเรือ รวมทั้งรถเข้ามาสินค้ารับมีค่าใช้จ่าย ซึ่งที่ผ่านมารัฐจะสร้างท่าเรือไว้จำนวนมาก แต่ 80 % เป็นท่าเรือร้าง กลายเป็นสถานที่ตกปลาโดยใช้เงินลงทุนไปราว 200-300 ล้านบาท และมีความเป็นไปได้ที่ท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด ซึ่งสร้างเสร็จแล้วจะร้าง อย่างไรก็ตามรัฐบาลต้องเข้าไปแก้ไขเรื่องกฎหมายศุลกากรต่าง ๆ ที่ล้าหลังมานานถึง 20 ปี เป็นอุปสรรคทำให้การขนส่งชายฝั่งไม่เติบโต เสนอว่ารัฐต้องมีท่าเรือสาธารณะและมีค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยลดจำนวนรถบรรทุกบนท้องถนน ลดปัญหาอุบัติเหตุ เช่นสินค้าประเภท



รถยนต์ส่งไปภาคใต้ใช้รถ
บรรทุกทั้งหมด เนื่องด้วยมี
ต้นทุนที่ต่างกัน อย่างไรก็ตาม
ก็ตามจำนวนรถบรรทุกขณะ

นี้มีประมาณ 8,000 คัน

นายธานี กล่าวต่อว่า ในพื้นที่ท่าเรือไม่มีการจัดโซนนิ่งทำให้
บริหารจัดการยาก ซึ่งท่าเรือใน จ.สุราษฎร์ธานี ที่มีอยู่ 11 แห่งอยู่
กระจัดกระจาย ในการขนสินค้าจากเรือแล้วขึ้นรถ และต้องพัฒนา
ให้เป็นท่าเรือสีเขียว ไม่กระทบต่อชุมชนซึ่งในเขตพื้นที่ท่าเรือ
จ.พระนครศรีอยุธยา ไม่สามารถทำงานได้ตลอด 24 ชม.เพราะรบกวน
ชุมชน นอกจากนี้พบว่า การขนส่งชายฝั่งมีปัญหาเรื่องร้องนำคืนเงิน
ไม่สามารถรองรับเรือขนาด 500 ตันกรอสได้ เช่น ร่องน้ำบางปะกง
ร่องน้ำสงขลา ร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ยังพบว่าฝัก
คิบขาว กระชังปลาขัดขวางต่อการเดินเรือโดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา
และโพงพางในร่องน้ำสงขลา อย่างไรก็ตามพื้นที่หลังท่าขาดโครงข่าย
ถนนเชื่อมท่าเรือที่ดี โดยเฉพาะบริเวณกลุ่มท่าเรือ จ.สุราษฎร์ธานี
ท่าเรือ จ.ระนอง รวมทั้งพื้นที่หลังท่าไม่เพียงพอ.