

ทลจ.นัดคุยกรมศุลฯเดินเรือเชื่อมบางสะพาน ประเมินต้นทุนขนรถลงเรือแก้รถติดพระราม๒

ผู้จัดการรายวัน360° – ทลจ. นัด คุย กรมศุลฯ และ ผู้ประกอบการท่าเรือ A5 ถก ผุดเดินเรือ Ro-Ro เชื่อมท่าเรือบางสะพาน-ทลจ. แก้รถติดพระราม ๒ เผยเป็นสินค้าใน ปท.คุมเข้มหนีภาษี และ พท. หลังท่าแออัด วงในชี้อาจไม่คุ้ม ทำค่าขนส่งเพิ่ม และปริมาณขนส่งน้อย

เรือโท ยุทธนา โมกขาว ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าการใช้เรือขนาดใหญ่ในการขนส่งรถบรรทุก และสินค้า รูปแบบ Ro-Ro จากท่าเรือบางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ข้ามอ่าวไทยไปยัง ท่า A5 ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดปริมาณรถบรรทุก และช่วยแก้ปัญหาจราจรบนถนนพระราม 2 ตามนโยบายนายกั๊กติ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ว่า ไม่เกินสัปดาห์หน้า ทลจ. จะหารือกับ ผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผอ.ด่านศุลกากร ทลจ. บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการท่า A5 เพื่อดู

แนวทางและความเป็นไปได้ รวมถึงความพร้อม ทุกๆ ด้าน เพื่อทำข้อมูลรายละเอียดสำหรับ รายงาน รมว.คมนาคม

ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าจากภาคใต้ และลงเรือที่ ท่าเรือบางสะพาน เชื่อมไปยัง แหลมฉบัง นั้นถือเป็นการขนส่งภายในประเทศ (Domestic) หากสินค้าเข้าเทียบขึ้นที่ท่า A5 ซึ่งเป็นเซตรัวศุลกากร จัดเป็นสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นต้องมีมาตรการในการดูแลและแยกสินค้าออกจากสินค้านำเข้าและส่งออกให้ชัดเจน เพราะมีประเด็นเรื่องความปลอดภัยของสินค้า และเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาสินค้าหนีภาษี เช่น มีการจัดช่องทางพิเศษ สำหรับสินค้าที่มาจากบางสะพาน และพื้นที่หลังท่า

ปัจจุบันท่า A5 เป็นท่าเรือ Roll Roll ใช้ในการขนส่งรถยนต์มีขีดรองรับที่ 7 ล้านคันต่อปี แต่มีปริมาณรถยนต์เกินขีดรองรับแล้ว พื้นที่หลังท่าแออัดต้องมีการจัดระบบ อาจต้องทำท่าเรือ

อื่นแทน เช่น ท่าเรือยูนิไทย (เอกชน) ที่ เป็นอยู่ ช่อมเรือ เป็นต้น

แหล่งข่าวจากกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า แนวคิดในการเดินเรือ จากท่าเรือบางสะพาน ไปยังแหลมฉบัง มีมาก่อนหน้านี้แล้ว แต่ยังทำไม่ได้เพราะติดขัดหลายประเด็น โดยเฉพาะการวิเคราะห์ตัวเลขต้นทุน ยังไม่มีการยืนยันว่า จะคุ้มค่าและลดต้นทุนได้ต่ำกว่าใช้รถบรรทุกวิ่งผ่าน กทม.หรือไม่ นอกจากนี้ ยังมีอัตราค่าภาระการขนส่งทางเรือ ได้แก่ ค่าระวาง ค่านำร่อง ค่าลากจูง ไม่รวมค่ายกตู้สินค้า การลงทุนสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือทั้ง 2 แห่ง และที่สำคัญ คือ สินค้าที่จะใช้บริการจริงมีปริมาณเท่าไร เพราะสินค้าจากภาคใต้ที่ขึ้นมา จะมีปลายทางทั้งที่ กทม. และปริมณฑล ภาคเหนือ การขนทางเรือไป ทลจ. จะไม่คุ้มค่า เพราะอ้อม เมื่อเทียบกับสินค้าที่มีปลายทางที่ ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.