

โวยบังคับโหดตัดท่าเรือA ร้องกทท.ทำค่าใช้จ่ายบาน

สภาเรือร่อนคมนาคม ขอ กทท. เลิกบังคับใช้ท่าเทียบ A แลมนับ Loading ตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าจากท่าต่างประเทศเข้าท่าเรือชายฝั่งในเจ้าพระยา เผย 1 ปีมีสารพัดปัญหา ทั้งต้นทุนเพิ่ม หน้าท่าแออัด ส่งสินค้าไม่ทัน กระทบขัพพหลายเซนโรงงานผลิตรวัดฤดูบินาน 7-15 วัน หวั่นเรือต่างประเทศเลิกใช้เรือชายฝั่งไทย



ท่าเรือ A

การบังคับใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่ง หรือท่าเทียบเรือ A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตามประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 19 มิถุนายน 2563 ที่กำหนดให้ตู้สินค้าขาเข้า ต้องมาใช้บริการที่ท่าเทียบเรือ A เพียงแห่งเดียวเท่านั้น ได้สร้างภาระต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ในการนำเข้าวัตถุดิบเพิ่มสูงขึ้น แม้ว่าจะมีหนังสือร้องเรียนทั้งจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สายเดินเรือชายฝั่ง สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ และกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการขนส่งตู้สินค้าทางเรือชายฝั่ง ไปยังกระทรวงคมนาคม มาตั้งแต่ปี 2563 ต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน ปรากฏปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข

โวยวายตลอดลำน้ำ

ผู้สื่อข่าว “ประชาชาติธุรกิจ” รายงานปัญหาดังกล่าว ทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้เรียกร้องไปยังการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ขอให้ยกเลิกการบังคับใช้ท่าเทียบเรือ A จากกรณีที่ กทท.ออกประกาศให้เรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าขาเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ต้องดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (loading container) ณ ท่าเทียบเรือ A เป็นลำดับแรก โดยมีผลบังคับ

ใช้มาตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2563 นั้น จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการทันที 4 ประการด้วยกัน คือ

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้น โดยสายการเดินเรือระหว่างประเทศได้ประกาศปรับเพิ่มค่าใช้จ่ายสำหรับตู้สินค้าขาเข้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง และขนส่งต่อด้วยเรือชายฝั่งไปยังท่าเรือกรุงเทพ โดยข้อมูลปี 2562 มีปริมาณตู้สินค้าขาเข้าที่ขนส่งด้วยเรือชายฝั่งจากท่าเรือแหลมฉบัง คิดเป็นจำนวน 313,919 TEUs ซึ่งจะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้านำเข้าของไทยสูงขึ้น 282 ล้านบาท/ปี

2) ท่าเทียบเรือ A สามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าได้ 300,000 TEUs/ปี หรือเฉลี่ย 800 TEUs/วัน โดยท่าเทียบเรือนี้มีหน้าท่าสำหรับจอดเทียบเรือได้ 2 จุด และมีความยาวหน้าท่าเพียง 125 เมตร กับ 120 เมตรตามลำดับ ส่งผลให้การนำเรือเข้าเทียบท่าและออกจากท่าต้องใช้เวลานานและต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้นกว่าการใช้บริการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ซึ่งมีความยาวหน้าท่ามากกว่า ประกอบกับในทุกช่วงปลายสัปดาห์จะมีเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าเทียบท่าเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการแออัดหน้าท่าขึ้น

3) เรือขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ 1 ลำ จะมีตู้สินค้าขาเข้าและขาออกที่ต้องรับส่ง

ให้กับท่าเรือชายฝั่งในแม่น้ำเจ้าพระยาหลายแห่งในเรือลำเดียวกัน อาทิ ท่าเรือคลองเตย, ท่าเรือสหไทยเทอร์มินอล ท่าเรือบีเอ็มทีแปซิฟิก, ท่าไทยคอนเน็คทีวิตีเทอร์มินอล แต่การบังคับให้ใช้ท่าเทียบเรือ A ขนถ่ายสินค้าจากสายการเดินเรือระหว่างประเทศ มีความจำเป็นต้องใช้เรือลำเลียงชายฝั่ง (เรือ barge) หลายลำ ส่งผลให้ต้องมีผู้ให้บริการทางน้ำมากกว่า 1 บริษัท และต้องใช้เวลาในการเข้าเทียบท่าและขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น จากเดิมที่เรือลำเลียงชายฝั่งสามารถขนถ่ายสินค้าตู้ขาเข้าและขาออกผ่านท่าเทียบเรือระหว่างประเทศหลายท่าได้ภายในวันเดียว

และ 4) ก่อให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดและล่าช้าในการขนส่งสินค้าทางถนนเข้าไปและออกจากท่าเทียบเรือระหว่างประเทศกับท่าเทียบเรือ A นอกจากนี้ยังทำให้ “ค่าใช้จ่าย” การขนส่งสินค้าชายฝั่งสำหรับตู้ขาเข้ามีอัตราใกล้เคียงกับการขนส่งทางถนนและทางรางจากท่าเรือแหลมฉบังไปยัง ICD ลาดกระบัง ทำให้สายเรือระหว่างประเทศอาจจะพิจารณาใช้การขนส่งทางถนนหรือทางรางแทนการขนส่งทางชายฝั่ง ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาการแออัดในท่าเรือแหลมฉบังตามมา หรือสายเรือระหว่างประเทศอาจจะพิจารณาเรือ feeder เข้ามาให้บริการขนส่งตู้สินค้าจากสิงคโปร์-เวียดนาม-ฮ่องกง-มาเลเซีย ไปยังท่าเรือกรุงเทพ แทนการขนส่งตู้สินค้าขาเข้าและขาออกโดยเรือชายฝั่งแทนการขนส่งโดยเรือชายฝั่ง ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสที่จะมีเรือขนาดใหญ่ขึ้นมาใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังต่อไป

“สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือได้ยื่นหนังสือร้องเรียนไปยังกระทรวงคมนาคม มาแล้วหลายครั้ง เพื่อขอให้ กทท.ยกเลิกการบังคับใช้ท่าเทียบเรือ A นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มผู้ประกอบการเดินเรือแม่น้ำและท่าเรือแม่น้ำ อาทิ บริษัทไทยคอนเน็คทีวิตีเทอร์มินอล, บริษัทสหไทยเทอร์มินอล, บริษัทนิวิซ และบริษัทบีเอ็มทีแปซิฟิก

ประชาชาติ ธุรกิจ

Prachachat Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,350

Section: First Section/หน้าแรก

วันที่: พุธที่ 7 - อาทิตย์ 10 ตุลาคม 2564

ปีที่: 44

ฉบับที่: 5399

หน้า: 1(ซ้าย), 9

Col.Inch: 79.26

Ad Value: 107,001

PRValue (x3): 321,003

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: โวยบังคับโหดตู้ท่าเรือA ร้องกทท.ทำค่าใช้จ่ายบาน

ขอพ่นฝันให้เข้าไปรับตู้สินค้าโดยตรง
ที่ทำเทียบเรือระหว่างประเทศ TLC ให้
ส่วนของตู้สินค้าที่มีความเร่งด่วน (ตู้
สินค้าที่เกิดแล้วและกำลังจะเกิดค่าใช้จ่าย
ในการกองเก็บตู้สินค้าที่เกินเวลาที่
ทำเทียบเรือระหว่างประเทศกำหนด)
ด้วย” ผู้ประกอบการท่าเรือแม่น้ำกล่าว
ที่ผ่านมาการให้บริการของท่าเทียบ
เรือ A ก็เกิดความล่าช้าส่งผลกระทบต่อ
ยังโรงงานที่ต้องรอวัตถุดิบนำเข้านานขึ้น
เพราะตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าเกิดการ
แออัด แทนที่ตู้มาถึงท่าเรือระหว่าง
ประเทศแล้วจะส่งเรือลำเลียงไปรับตู้
เลยก็ไม่ได้ จากเดิมใช้เวลารอตู้ 2-3 วัน
ตอนนี้กลายเป็น 7-15 วัน เพราะต้อง

ผ่านท่าเทียบเรือ A ทำให้โรงงานต้อง
ปรับแผนการผลิตโดยเฉพาะอย่างยิ่ง
พวกชิ้นส่วนรถยนต์ได้รับผลกระทบ
ทางด้านซัพพลายเชนมาก

รอนายกฯสั่งแต่เรื่องเงียบ

มีรายงานข่าวเข้ามาว่า ปัญหาการ
บังคับใช้ท่าเทียบเรือ A ได้ถูกหยิบยก
ขึ้นมาพิจารณาในคณะกรรมการพัฒนา
ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและ
บริการของประเทศ ซึ่งมี นายสุพัฒนพงษ์
พันธุ์มีเชาว์ รอนายกรัฐมนตรีเป็น
ประธาน โดยมีวาระการพัฒนาท่า
เทียบเรือชายฝั่งในการขนส่งสินค้า
ของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ
ชายฝั่ง A ซึ่งเปิดให้บริการโดยการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็น
ผู้บริหารและประกอบการ โดยจ้างเหมา
“กิจการร่วมค้า JWD” เป็นผู้ให้บริการ
ยกขนตู้สินค้าและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า
ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563

โดยพบว่าค่าใช้จ่ายในกระบวนการ
ยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าขาเข้าทาง
ชายฝั่ง เมื่อ “บังคับ” ให้เรือชายฝั่งบรรทุก
ตู้สินค้าขาเข้าลงเรือที่ทำเทียบเรือ A เท่านั้น
โดยทำการเปรียบเทียบกับกรณีหากมี
การอนุญาตให้เรือชายฝั่งสามารถทำการ
บรรทุกตู้สินค้าขาเข้าลงเรือได้ที่ทำเทียบ
เรือระหว่างประเทศได้ (โดยไม่มีส่วนลด
ร้อยละ 50) พบว่า การยกตู้สินค้าที่ทำ

เทียบเรือ A จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 306
บาท/ตู้ 20 ฟุต และลดลง 184 บาท/ตู้
40 ฟุต แต่ยังมีค่าใช้จ่ายในการนำเข้า
และส่งออกอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้นมา ได้แก่

1) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเที่ยว
เปล่าเพื่อไปรับตู้สินค้าขาออกที่ทำเรือ
ต้นทาง อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อให้ทัน
เวลา cut off time ในการส่งตู้สินค้า
ออกให้กับสายเดินเรือระหว่างประเทศ
2) ค่าเช่าพื้นที่จัดเก็บสินค้า (rent) ที่
ขึ้นที่ทำเรือกรุงเทพ เพื่อรอตู้สินค้าจาก
ท่าเรือแหลมฉบังจะส่งมาถึงจนครบ
ทั้งหมด และสามารถผ่านพิธีศุลกากร
ได้ และ 3) ค่าใช้จ่ายทางด้านเอกสาร
ในการเปลี่ยนแปลงท่าเรือปลายทาง
จากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแหลม
ฉบัง เพื่อนำเข้าสินค้าเร่งด่วน

“คณะทำงานศึกษาผลกระทบได้เสนอ
แนะให้กระทรวงคมนาคม พิจารณา
ดำเนินการให้ กทท.ชะลอการบังคับใช้ท่า
เทียบเรือ A ออกไปก่อน แต่จนกระทั่ง
ปัจจุบันก็ยังไม่มีการดำเนินการตามข้อ
เรียกร้องและข้อเสนอแนะแต่อย่างใด
มีแต่การแจ้งให้ทราบว่า กทท.กำลังอยู่
ระหว่างการหารือร่วมกับผู้ประกอบการ
ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ (TLC) และ
ผู้เกี่ยวข้องอยู่ ทั้ง ๆ ที่ปัญหาได้เกิดขึ้น
มามากกว่า 1 ปี นับจากวันที่เปิดใช้ท่า
เทียบเรือ A” แหล่งข่าวกล่าว