



ว. 2298
4 ต.ค. 34
15.802.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
ปีที่	8348 418.5
ที่	4 ต.ค. 2534 2200

ที่ คค 0208/11379

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

4 ตุลาคม 2534

เรื่อง การกำหนดอัตราค่าการระขึ้นสูงและขึ้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(ลงนามในชื่อ)

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0202/3755 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2534
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/ว (ล) 8609 ลงวันที่ 8 มิถุนายน 2533

ต.ค. 2534

8355/6 ต.ค. 34

สิ่งที่ส่งมาด้วย อัตราค่าการระขึ้นสูงและขึ้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จำนวน 100 ชุด

4 ต.ค. 34

พ.ศ. 2

4 ต.ค. 34

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา เรื่อง การกำหนดอัตราค่าการระขึ้นสูงและขึ้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจาก ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ รายละเอียดปรากฏตาม หนังสือที่อ้างถึง 1. นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ขอเรียนชี้แจง ดังนี้.-

1. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2533 เห็นชอบเรื่อง การบริหาร และจัดการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ตามมติคณะอนุกรรมการกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่บริเวณ ชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 รายละเอียดปรากฏตามเอกสาร ที่อ้างถึง 2.

ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวนี้ การทำเรือฯ จึงมีหน้าที่กำหนดอัตราค่าการ ระใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ณ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยต้องอยู่ ภายในอัตราขึ้นสูงและขึ้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ตามนัยมาตรา 29(5) แห่งพระราชบัญญัติ การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499

9/11

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

การทำเรือฯ ได้จัดทำโครงสร้างและอัตราค่าการะการใช้ท่าเรือ บริการ และความแตกต่าง ๆ ที่จะจัดเก็บ ณ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนประกาศใช้ต่อไป

โครงสร้างและอัตราค่าการะของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังนี้ การทำเรือฯ ได้จัดทำขึ้นตามรูปแบบของ ESCAP/UNDP PORT TARIFF STRUCTURE และท่าเรือที่ทันสมัย เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ เป็นต้น มีความแตกต่างจากโครงสร้างและอัตราค่าการะที่การทำเรือฯ ใช้อยู่ในปัจจุบัน กล่าวคือ สะดวกต่อการจัดเก็บ มีการแบ่งส่วนความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายระหว่างเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือกับเจ้าของสินค้า โดยใช้สถานที่เก็บสินค้า (โรงพักสินค้าหรือลานกองเก็บตู้สินค้า) เป็นจุดแบ่งความรับผิดชอบ อันเป็นโครงสร้างที่ทันสมัยและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย อัตราค่าการะการะใช้ท่าเรือ บริการ และความแตกต่าง ๆ นั้น การทำเรือฯ ได้คำนวณตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุน เมื่อมีจำนวนเรือและสินค้าสูงสุดตามขีดความสามารถของท่าเรือ โดยให้มีผลตอบแทนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ทั้งนี้ เพื่อให้มีเหลือพอในการส่งคืนเงินกู้และดอกเบี้ย รวมถึงการพัฒนาและขยายกิจการท่าเรือฯ ในอนาคตด้วย

การกำหนดอัตราค่าการะขั้นสูงและขั้นต่ำ มีสาระสำคัญ คือ

2.1 อัตราค่าการะขั้นสูงและขั้นต่ำ แบ่งเป็น 3 ส่วนได้แก่

2.1.1 ค่าการะและค่าบริการ ซึ่งเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ มีจำนวน 11 รายการ

2.1.2 ค่าการะและค่าบริการ ซึ่งเรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า (ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก) มีจำนวน 4 รายการ

2.1.3 ค่าการะตู้สินค้า ซึ่งเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต หรือ ผู้ขอใช้บริการ มีจำนวน 12 รายการ

2.2 อัตราค่าการะขั้นต่ำ โดยปกติจะเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุน (Cost Base) แต่เพื่อให้การดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เกิดความคล่องตัวในเชิงธุรกิจมากขึ้น โดยเฉพาะในระยะเริ่มเปิดดำเนินการจำเป็นต้องจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการ จึงได้พิจารณากำหนดอัตราขั้นต่ำบางรายการให้ต่ำกว่าต้นทุน

2.3 อัตราค่าการะขั้นสูง เป็นเพดานในการปรับอัตราค่าการะเมื่อมีความจำเป็นตามสภาพเศรษฐกิจ ซึ่งกำหนดให้สูงกว่าต้นทุน ประมาณร้อยละ 30 โดยคำนวณจากอัตราเงินเพื่อที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ต่อปี ในระยะเวลา 5 ปี

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

10/11

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

โครงสร้าง และอัตราค่าการะการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ที่จะจัดเก็บ ณ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังนั้น การท่าเรือฯ ได้จัดทำขึ้นโดยใช้รูปแบบของท่าเรือทันสมัยบนพื้นฐานของการวิเคราะห์ต้นทุน (Cost Base) และผลตอบแทนเฉลี่ยร้อยละ 10 ซึ่งจะทำให้สามารถมีรายได้เพียงพอที่จะส่งคืนเงินกู้และดอกเบี้ย รวมถึงการพัฒนาและขยายกิจการท่าเรือฯในอนาคต ส่วนอัตราค่าการะการขั้นต่ำที่กำหนดขึ้นนั้น จะมีผลให้การดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเกิดความคล่องตัวในเชิงธุรกิจมากขึ้น กระทรวงคมนาคม จึงเห็นควรสนับสนุนตามที่การท่าเรือฯ เสนอ

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

หากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกับอัตราค่าการะการขึ้นสูงและขั้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังตามที่การท่าเรือฯ เสนอ คาดว่าจะมีผลกระทบ ดังนี้.-

4.1 ผลกระทบต่อนโยบายของรัฐบาล

การกำหนดอัตราค่าการะการ โดยคิดคำนวณจากการวิเคราะห์ต้นทุน (Cost Base) นั้น สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการให้สามารถเลี้ยงตนเองได้ ส่วนการดำเนินการกลยุทธ์ทางการตลาด โดยกำหนดอัตราค่าการะการขั้นต่ำบางรายการให้ต่ำกว่าต้นทุน จะทำให้การบริหารท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีความคล่องตัวในเชิงธุรกิจ โดยเฉพาะในระยะเริ่มเปิดดำเนินการ

4.2 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

การจูงใจให้มีผู้ใช้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมาก ๆ นั้น ก่อให้เกิดการขยายตัวและการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และพาณิชย์กรรม ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และทำให้เกิดการจ้างงาน ทั้งจากกิจกรรมที่เกี่ยวกับท่าเรือ การต่อเนื่องอื่น ๆ อีกทั้ง จะช่วยลดปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงานเข้าสู่กรุงเทพฯ เป็นการลดความแออัดในเมืองหลวงอีกด้วย

4.3 ผลกระทบทางการเงินและงบประมาณ

การดำเนินการกลยุทธ์ทางการตลาด หากจำเป็นต้องลดค่าการะการบางรายการให้ต่ำกว่าต้นทุน นั้น ในระยะแรกอาจทำให้การท่าเรือฯ ประสบปัญหาการขาดทุนในการบริหารท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง แต่การท่าเรือฯ อาจนำเงินรายได้จากการบริหารท่าเรือกรุงเทพฯ มาชดเชยได้ โดยไม่ต้องเป็นภาระต่อการเงินและงบประมาณของรัฐบาลแต่อาจจะทำให้การท่าเรือฯ มีเงินรายได้นำส่งรัฐน้อยลง

11/11

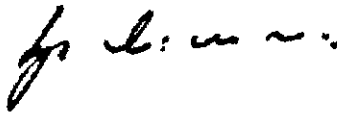
4.4 ผลกระทบทางด้านเทคโนโลยี

โครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ได้จัดทำขึ้นให้มีความเหมาะสมกับท่าเรือสมัยใหม่ที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็ว โดยเฉพาะการขนส่งระบบตู้สินค้า จึงเป็นการส่งเสริมและก่อให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีทางการขนส่งระหว่างประเทศ

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอัตราค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ตามที่การทำเรือฯ เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอนุสรณ์ ประจวบเหมาะ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม
โทร. 281-1172