

6d/8/ม. 3
1/14

ที่ นร 0202/20325

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

17 กันยายน 2535

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/8343 ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2535

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนมาก ที่ นร 1002/6122 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2535
2. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0511/39142
ลงวันที่ 4 กันยายน 2535

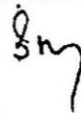
ตามที่ได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในอัตราค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำ
ตามโครงสร้างอัตราค่าภาระใหม่ของท่าเรือกรุงเทพ นั้น

กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดครบถ้วนตามสำเนา
หนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2535 อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิชัย เครืองาม)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2800391

โทรสาร 2826355

ผอ.กปร.....
พร.พอ.กปร.....
หน.ส.....
หน.จ.....
วิ.การ.....
จนท.พิมพ์/กณ.....

ที่ นร 0202/20326

๒/14
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

17 กันยายน 2535

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อ้างถึง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0511/39142 ลงวันที่ 4 กันยายน 2535

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนมาก ที่ นร 1002/6122 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2535

ตามที่ได้อธิบายความเห็นเกี่ยวกับเรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระ
ของท่าเรือกรุงเทพ ของกระทรวงคมนาคม ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้อธิบายความเห็นมาเพื่อ
ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดครบถ้วนตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2535 อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนมายังนาย

ขอแสดงความนับถือ

๑๗

(นายวิชัย เครืองาม)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2800391

โทรสาร 2826355

ผอ.กปร.....
ผช.ผอ.กปร.....
หน.ฝ.....
หน.ง.....
วิ.กปร.....
วิ.กปร.....

3/14

ที่ นร 0202/20327

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
พาเนียบรัฐบาล กทม.10300

17 กันยายน 2535

เรื่อง การปรับปรุง โครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ
เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
อ้างถึง หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร 1002/6122 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2535

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0511/39142
ลงวันที่ 4 กันยายน 2535

ตามที่ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับเรื่อง การปรับปรุง โครงสร้างและอัตราค่าภาระ
ของท่าเรือกรุงเทพ ของกระทรวงคมนาคม ไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี นั้น

กระทรวงการคลัง ได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย
ความละเอียดครบถ้วนตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2535 อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิเศษ เครืองาม)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2800391

โทรสาร 2826355

นพ.ป.
ผ.ผอ.
หน.ฝ.
หน.ง.
ว.กระทรวง/บริหาร/ร.ร.
จนท.พิมพ์/ทวน

ที่ นร 0202/ 20328

4/14
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.10300

17 กันยายน 2535

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ สร.0203/17124

ลงวันที่ 16 กันยายน 2525

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/8343 ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2535
2. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนมาก ที่ นร 1002/6122 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2535
2. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0511/39142
ลงวันที่ 4 กันยายน 2535

ตามที่ได้นับนัยมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับเรื่อง การกำหนดอัตราค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำ
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มาเพื่อทราบ นั้น

บัดนี้ กระทรวงคมนาคมได้เสนอขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในอัตรา
ค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำตามโครงสร้างอัตราค่าภาระใหม่ของท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งกระทรวงการคลัง
และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการ
พิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2535 อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิษณุ เครืองาม)

รอง เลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2800391

โทรสาร 2826355

นาย...
พร.พอ. ปร...
หน.ฝ...
หน.ง...
วิเคราะห์/บริหาร/ธุรการ...
จนท.พิมพ์/ตาม...

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0511/ 39142



กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ 6 กท. 10400

ก. ย. ย. 2535

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร. 0202/17845 ลงวันที่ 20 สิงหาคม 2535

ตามหนังสือที่อ้างถึงขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของ คณะรัฐมนตรีกรณีกระทรวงคมนาคมขออนุมัติให้การทำเรือแห่งประเทศไทย ปรับปรุงโครงสร้างและอัตรา ค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วเห็นว่า การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของ ท่าเรือกรุงเทพเป็นการปรับตามปกติและเป็นการปรับครั้งแรกนับจากปีพ.ศ. 2494 ซึ่งมิได้เกิดจากผล กระทบจากการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มแต่อย่างใด เนื่องจากการทำเรือ ยังคงรับภาระเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม แทนผู้ประกอบการตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรีตามนโยบายหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร. 0202/15692 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม 2535 โดยการปรับปรุงครั้งนี้มิได้ดูประสงค์เพื่อให้เป็นไปตามระบบของท่าเรือ สาธารณทั่วไป อีกทั้งสะดวกต่อการจัดเก็บ จึงเห็นสมควรให้การทำเรือแห่งประเทศไทย ปรับปรุงโครงสร้าง และอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพได้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายพนัส สิมะเสถียร)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

กรมบัญชีกลาง

กองรัฐวิสาหกิจ

โทร. 2739576-8

ด่วนมาก

ที่ นร 1002/6122



กมว. 11/86
31/8/35
11/104.

รับที่	7184	ด.ร. 3
วันที่	31 ส.ค. 2535	5007 0

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

10/14
60/8/51

31 สิงหาคม 2535

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0202/17846
ลงวันที่ 20 สิงหาคม 2535

31 ส.ค. 2535 ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่องการปรับปรุงโครงสร้าง

สร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการต่อไป ความละเอียด

1/450/กมดช
แจ้งแล้วนั้น

3/455/6 มค 35

มร 14/8

ท.ร. 3. 45

มค 1

31 สก 35

45/1

45/1

45/1

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาแล้ว
มีความเห็นสอดคล้องกับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม ที่สนับสนุนให้มีการปรับปรุงโครงสร้างและ
อัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ เพราะโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพที่
ปรับปรุงใหม่ มีความสอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งสินค้าในปัจจุบันตามมาตรฐานสากล ซึ่งได้
กำหนดตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุน (COST BASE) อย่างไรก็ตาม การปรับอัตราค่าภาระ
ดังกล่าว ควรพิจารณาให้เหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ และเกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้
บริการให้มากที่สุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาต่อไปด้วย จักขอขอบคุณ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิสิฏฐ ภัคเกษม)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กองโครงการพื้นฐาน

โทร. 282-9160

14 ต.ค. 35
14.00 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
มีที่ 6679
วันที่ 14 ต.ค. 2535 ๑๔๐๐



ที่ คค 0208/ 8343

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

11/14

14 สิงหาคม 2535

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าการะของท่าเรือกรุงเทพ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย อัตราค่าการะขึ้นสูงและขึ้นต่ำของท่าเรือกรุงเทพ จำนวน 100 ชุด
mk (Indonesian),
R2 ๖๖.๗

1. ความเป็นมา

14 ต.ค. 2535

no. 1
14 ต.ค. 35

มท. 17/8

P. 14

14 ต.ค. 35

21808/23 ต.ค. 35

17650/17 ต.ค. 35

3755/6 ต.ค. 35

๑๗.๓.๓๕

โครงสร้างค่าการะของ ท่าเรือกรุงเทพที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ เป็นโครงสร้าง
ที่การทำเรือแห่งประเทศไทย รับมาใช้พร้อมกับการรับโอนกิจการจากสำนักงานท่าเรือ-
กรุงเทพ ในสังกัดกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ที่มีการสถาปนาขึ้นเป็น องค์การรัฐ-
วิสาหกิจ "การทำเรือแห่งประเทศไทย" ปี พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา จนกระทั่งถึงขณะนี้
ก็ยังมีได้มีการปรับปรุงแก้ไขโครงสร้างค่าการะเดิมแต่อย่างใด
โดยที่โครงสร้างค่าการะเดิมที่กำหนดไว้เพื่อใช้กับการขนส่งสินค้าทั่วไปเป็น
ระบบเกาลี่สามมิช โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคิดค่าการะสินค้าจะกำหนดให้คิดตามพิกต์ และ
ประเภทของสินค้า รวมทั้งมีเงื่อนไขอื่นประกอบ ซึ่งมีความยุ่งยากสลับซับซ้อนจึงไม่สามารถ
อำนวยความสะดวกรวดเร็วให้แก่ผู้ใช้บริการได้เท่าที่ควร การทำเรือฯ ได้พยายามที่จะ
พัฒนาทั้งรูปแบบโครงสร้าง และกำหนดอัตราค่าการะตามโครงสร้างใหม่ให้เข้าสู่ระบบของ
ท่าเรือสากลทั่วไป ดังนั้น ในปี 2517 จึงได้ว่าจ้าง บริษัท COOPER & LYBRAND
ASSOCIATES CO., LTD. มาดำเนินการปรับปรุงทั้งรูปแบบโครงสร้าง และอัตราค่าการะ
ตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุน เมื่องานปรับปรุงเสร็จสิ้นลงแล้ว ก็ได้เสนอให้สมาคมเจ้าของ
และตัวแทนเรือกรุงเทพ (BANGKOK SHIPOWNERS AND AGENT ASSOCIATION : BSAA)
พิจารณา ก่อนประกาศใช้ แต่ก็ได้รับการปฏิเสธ โดยอ้างว่า บริษัทเรือต้องรับภาระค่าใช้จ่าย
สูงขึ้นไปจากเดิม ฉะนั้น แผนการที่จะนำโครงสร้าง และอัตราค่าการะตามโครงสร้างใหม่
มาใช้จึงต้องระงับไว้จนถึงขณะนี้

นับตั้งแต่ปี 2518 เป็นต้นมา การบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้เริ่มเปลี่ยนแปลงเข้า
สู่ระบบของการขนส่งด้วยระบบตู้สินค้า และมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก
การจัดหาเครื่องมือทุนแรงสมัยใหม่เข้ามาใช้เพื่อการบรรทุกขนถ่าย การ
เคลื่อนย้ายตู้สินค้า รวมถึงการนำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในงานกิจการท่าเรือ ดังนั้น
โครงสร้างค่าการะปัจจุบันจึงไม่เหมาะสมต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ในการนี้ได้ขอรับ
/ความช่วยเหลือ...

ความช่วยเหลือทางวิชาการและที่ปรึกษาจากคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งภาคพื้นเอเชียและแปซิฟิก (ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC : ESCAP) ภายใต้โครงการระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานท่าเรือ (PORT MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM : PORTMIS) เพื่อให้คำแนะนำในการปรับปรุงการจัดทำโครงสร้าง และอัตราค่าการระตามโครงสร้างใหม่ ซึ่งได้เริ่มดำเนินงานตามโครงการตั้งแต่ปี 2530 เป็นต้นมาจนกระทั่งเสร็จสิ้นโครงการในปี -2533

2. เรื่องข้อเสนอคณะกรรมการ

การกำหนดโครงสร้าง และการกำหนดอัตราค่าการระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตามโครงสร้างดังกล่าว นั้น ตามมาตรา 29(5) แห่งพระราชบัญญัติการท่าเรือฯ พ.ศ. 2494 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) มาตรา 11 พ.ศ. 2499 เป็นอำนาจของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย แต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะกรรมการกำหนด การท่าเรือฯ จึงได้กำหนดอัตราค่าการระขั้นสูงและขั้นต่ำ ณ ท่าเรือกรุงเทพ ตามโครงสร้างอัตราค่าการระใหม่ เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณา ให้ความเห็นชอบก่อนที่การท่าเรือฯจะได้ดำเนินการต่อไป

โครงสร้างและอัตราค่าการระของท่าเรือกรุงเทพนี้ การท่าเรือฯ ได้จัดทำขึ้นตามรูปแบบของ ESCAP/UNDP PORT TARIFF STRUCTURE และท่าเรือที่ทันสมัย เช่น ท่าเรือสิงคโปร์ เป็นต้น มีความแตกต่างจากโครงสร้างและอัตราที่ การท่าเรือฯ ใช้อยู่ในปัจจุบัน กล่าวคือ ได้แบ่งส่วนความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายระหว่างเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือกับเจ้าของสินค้า โดยใช้สถานที่เก็บสินค้า (โรงพักสินค้าหรือลานกองเก็บตู้สินค้า) เป็นจุดแบ่งความรับผิดชอบอันเป็นโครงสร้างที่ทันสมัย และเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ทำให้สะดวกต่อการจัดเก็บ และสอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งระบบตู้สินค้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน อัตราค่าการระการใช้ท่าเรือบริการ และความสะดวกต่าง ๆ นั้น การท่าเรือฯ ได้คำนวณตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุน โดยใช้สถิติข้อมูลปีงบประมาณ 2532 เป็นฐานการคิดคำนวณ และมีผลตอบแทนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ทั้งนี้ เพื่อให้มีเหลือพอในการพัฒนา และขยายกิจการท่าเรือในอนาคตด้วย

โครงสร้างอัตราค่าการระขั้นสูงและขั้นต่ำ มีสาระสำคัญ ดังนี้.-

2.1 อัตราค่าการระขั้นสูงและขั้นต่ำ แบ่งเป็น 4 ส่วน ได้แก่.-

2.1.1 ค่าการระและค่าบริการ ซึ่งเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ มีจำนวน 11 รายการ

2.1.2 ค่าการระและค่าบริการ ซึ่งเรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า (ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก) มีจำนวน 5 รายการ

2.1.3 ค่าการระตู้สินค้า ซึ่งเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาตหรือผู้ขอใช้บริการ มีจำนวน 14 รายการ

/2.1.4 ส่วน...

2.1.4 ส่วนภาคผนวก กำหนดหลักเกณฑ์ขึ้นเพื่อเป็นการผ่อนผัน ไม่เรียกเก็บค่าภาระหรือค่าบริการบางประเภท

2.2 อัตราค่าภาระขั้นต่ำโดยปกติจะเป็นอัตราที่กำหนดขึ้นตามหลักการวิเคราะห์ต้นทุน (COST BASE) แต่เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับผลกระทบค่าใช้จ่ายในการกำหนดอัตราค่าภาระใหม่ ในระยะแรกจึงได้พิจารณากำหนดอัตราขั้นต่ำบางรายการให้ต่ำกว่าต้นทุน โดยแบ่งช่วงของการปรับอัตราออกเป็น 3 ช่วง จนถึงปี 2537 จึงจะใช้อัตราขั้นต่ำ

2.3 อัตราค่าภาระขั้นสูงเป็นเพดานในการปรับอัตราค่าภาระ เมื่อมีความจำเป็นตามสภาพเศรษฐกิจ ซึ่งกำหนดให้สูงกว่าต้นทุนประมาณร้อยละ 40 โดยคำนวณจากอัตราเงินเฟ้อที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 ต่อปี ในระยะเวลา 6 ปี

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

โครงสร้างและอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ที่จะจัดเก็บ ณ ท่าเรือกรุงเทพ ตามโครงสร้างใหม่ นั้น เป็นการปรับปรุงให้สอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งระบบตู้สินค้าที่อยู่ในปัจจุบัน โดยใช้หลักการวิเคราะห์ต้นทุน (COST BASE) ของ ESCAP/UNDP PORT TARIFF STRUCTURE มาเป็นฐานของการกำหนดอัตราค่าบริการต่าง ๆ และกำหนดผลตอบแทนจากการลงทุนเฉลี่ยร้อยละ 10 ซึ่งนับว่าเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลอันจะทำให้รัฐวิสาหกิจมีรายได้เพียงพอที่จะเลี้ยงตนเองและพัฒนากิจการต่อไป กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรสนับสนุนการท่าเรือฯ เสนอ

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

โครงสร้างและอัตราค่าภาระขั้นสูงและขั้นต่ำของท่าเรือกรุงเทพ ตามที่การท่าเรือฯ เสนอ หากคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบ อาจจะมีผลกระทบ ดังนี้.-

4.1 ผลกระทบต่อนโยบายของรัฐบาล

การกำหนดอัตราค่าภาระโดยคิดคำนวณจากหลักการของต้นทุน (COST BASE) สอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่มุ่งให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการให้สามารถเลี้ยงตนเองได้ โดยมีต้องเป็นภาระของรัฐที่จะต้องจัดสรรงบประมาณให้การสนับสนุน

4.2 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการประมาณการรายได้ค่าภาระรวมในการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ โดยใช้ข้อมูลปริมาณสินค้าปี 2532 พบว่า ในระยะแรกของการใช้โครงสร้างและอัตราค่าภาระตามโครงสร้างใหม่ ท่าเรือกรุงเทพ จะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณร้อยละ 1.4 เท่านั้น ซึ่งนับว่ามีผลกระทบต่อผู้ใช้น้อยมาก อย่างไรก็ตามก่อนที่จะเสนอโครงสร้างและอัตราค่าภาระดังกล่าวให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งกระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ /ความเห็นชอบ...

ความเห็นชอบอัตราขึ้นสูงและขึ้นต่ำนั้น การทำเรือฯ ได้หารือกับผู้ให้บริการทำเรือมาก่อนแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) ซึ่งต้องรับภาระค่าใช้จ่ายสูงขึ้นตามโครงสร้างค่าภาระที่ปรับปรุงใหม่ และการทำเรือฯ ได้รับข้อเสนอแนะมาปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม จนสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพให้การยอมรับแล้ว

4.3 ผลกระทบทางการเงินและงบประมาณ

การทำเรือฯ จะสามารถเรียกเก็บเงินจากผู้ให้บริการได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น และมีรายได้เพียงพอที่จะนำไปลงทุนเพื่อพัฒนากิจการของการทำเรือฯ ต่อไป โดยไม่ต้องขอของบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลแต่อย่างใด

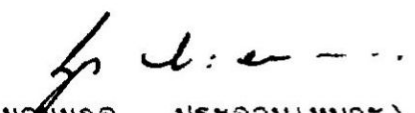
4.4 ผลกระทบทางด้านเทคโนโลยี

โครงสร้างค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพได้จัดทำขึ้นให้มีลักษณะรูปแบบที่เหมาะสมกับท่าเรือสมัยใหม่ เช่นเดียวกับกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ซึ่งต้องการความสะดวกรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การทำเรือฯ ได้เริ่มโครงการที่จะนำเครื่องมือทันสมัย และระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในกิจการของท่าเรือ จึงเป็นการส่งเสริม และก่อให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีทางการขนส่งระหว่างประเทศอีกด้วย

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในอัตราค่าภาระขึ้นสูงและขึ้นต่ำตามโครงสร้างอัตราค่าภาระใหม่ของท่าเรือกรุงเทพ ตามที่การทำเรือฯ เสนอ ทั้งนี้ การปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าภาระดังกล่าวมิได้มีสาเหตุมาจากระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแต่อย่างใด เนื่องจากได้เริ่มดำเนินการเพื่อปรับโครงสร้างมาตั้งแต่ปี 2530 และเสร็จสิ้นก่อนที่จะมีการประกาศใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(นายบุญล ประจวบเหมาะะ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม

โทร. 280-4257

โทรสาร 281-6263