

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๖๐๒



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๕ มีนาคม ๒๕๖๔

เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนในธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล
ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๕/๑๕๔๔๒ ลงวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

๓. สำเนาหนังสือกรมการค้าภายใน ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๔๐๖/๖๑๗๑๔๒ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๓

๔. สรุปผลการหารือแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓

๕. สำเนาหนังสือกรมการค้าภายใน ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๔๐๖/๑๐๑ ลงวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๔

๖. สำเนามติคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๔

๗. สำเนาหนังสือการท่าเรือแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กทท ๖๐๒๕/ ๐๓๑๓

ลงวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๑๕๗๗ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๔

๙. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะกรรมการ

ตามมาตรา ๒๗

๑๐. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน
ในธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วย
การเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจ
หน้าที่ของคณะกรรมการหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการ รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ
ในด้าน (๒) การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับ
การบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้วยแล้ว รายละเอียด
ปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/ ๑. เรื่องเดิม

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ เห็นชอบการปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพื่อใช้ในการส่งออกส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กระทั่งต่อต้านทุนการส่งออกและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวตามที่ได้มีการประชุมร่วมกับกรมการค้าภายใน เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยได้เสนอปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและเขตชายฝั่งของตู้สินค้าให้แก่เอกชนผู้ประกอบการนำเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยจากการดำเนินการตามแนวทางข้างต้นให้ถือเป็นต้นทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและหักออกจากเงินที่ต้องส่งคืนให้กระทรวงการคลังรายปี โดยที่การปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าผ่านท่าเรือกรุงเทพจะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๒๙ (๕) ที่ได้รับการแก้ไขตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๙ และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหา ให้ถือเป็นต้นทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและหักออกจากเงินที่ต้องส่งคืนให้กระทรวงการคลังรายปี จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗

๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

๓.๑ ประเทศไทยประสบปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพื่อใช้ในการส่งออก และอัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงไตรมาสที่ ๓ - ๔ ของปี ๒๕๖๓ ส่งผลกระทบให้ผู้ส่งออกที่ต้องการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ต้องจ่ายเงินค่าระวางในอัตราที่สูงกว่าปกติ กระทั่งต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๓.๒ กรมการค้าภายใน มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๔๐๖/ว๑๗๑๔๒ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๓ เชิญผู้แทนการท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมการประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหการขาดแคลนตู้สินค้า เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ ณ กระทรวงพาณิชย์ สรุปมติที่ประชุมได้ ดังนี้

(๑) ให้กระทรวงพาณิชย์เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติการปรับลดค่าภาระในการนำตู้เปล่าเข้ามาในประเทศให้แก่ผู้ประกอบการสายเรือ

(๒) ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือสำหรับตู้เปล่าที่นำเข้ามาในประเทศ ทั้งที่ท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

(๓) ขอความร่วมมือสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพและบริษัท ฟอ์เทรสมาริน จำกัด (ผู้ให้บริการเช่าตู้สินค้า) ประสานแจ้งบริษัทแม่ให้เร่งหาตู้เปล่าและตู้ที่ต้องการซ่อมแซมเข้ามาในประเทศไทย ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ - มกราคม ๒๕๖๔

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ และ ๔

๓.๓ กรมการค้าภายใน ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๔๐๖/๑๐๑ ลงวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๖๔ เรื่องการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล โดยขอให้การทำเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการตามมติที่ประชุมเมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๓ (ตามข้อ ๓.๒) ให้ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังกำหนดแนวทางร่วมกันในการลดค่าภาระการนำตู้เปล่าเข้ามาในประเทศในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อทียู และแจ้งการคาดการณ์ปริมาณตู้เปล่าที่สายเรือจะต้องนำเข้ามาในประเทศไทยของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยในช่วงเดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๖๔ รวม ๓๘๗,๒๑๗ ทียู (เดือนมกราคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑๐๕,๙๓๙ ทียู เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ จำนวน ๑๒๙,๐๗๖ ทียู และเดือน มีนาคม ๒๕๖๔ จำนวน ๑๕๒,๒๐๒ ทียู) โดยมีวงเงินค่าใช้จ่ายในการลดภาระการนำเข้าตู้เปล่าเข้ามาในประเทศ จำนวน ๓๘๗.๒๑๗ ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๓.๔ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้พิจารณากำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ พิจารณาปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าขาเข้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ โดยใช้ฐานข้อมูลในเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ ซึ่งมีจำนวน ๑,๗๖๐ ทียู คิดเป็นเงิน ๑.๗๖๐ ล้านบาท หากกรณีผู้ประกอบการสายเรือรายใดสามารถนำเข้าตู้สินค้าเปล่าเพิ่มมากกว่าเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ ท่าเรือกรุงเทพจะลดค่าภาระให้ในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อทียู โดยเมื่อปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าขาเข้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ประมาณเดือนละ ๑,๗๖๐ ทียู ในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อทียู เป็นเงิน ๑.๗๖๐ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ ๓ เดือน (เดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๖๔) ทำให้มีค่าใช้จ่ายดำเนินการประมาณ ๕.๒๘๐ ล้านบาท

- ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาสัมปทานให้เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จึงพิจารณาแนวทางในการดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

(๑) ให้เอกชนผู้ประกอบการนำเข้าเป็นผู้ชำระค่ายกขนตู้สินค้าให้แก่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือไปก่อน

(๒) ให้เอกชนผู้ประกอบการนำเข้ายื่นหลักฐานการชำระค่ายกขนตู้สินค้าต่อท่าเรือแหลมฉบังเพื่อขอส่วนลดคืน

(๓) ท่าเรือแหลมฉบังพิจารณาตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

(๔) ท่าเรือแหลมฉบังจ่ายส่วนลดคืนให้แก่เอกชนผู้ประกอบการนำเข้า

ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รวบรวมข้อมูลเพื่อประมาณการปริมาณตู้สินค้าเปล่าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่อาจมีการนำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เป็นจำนวน ๑๒๘,๐๐๐ ทียูต่อเดือน ระยะเวลาดำเนินการ ๓ เดือน (เดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๖๔) คิดเป็นตู้สินค้าเปล่าจำนวน ๓๘๔,๐๐๐ ทียู และมีค่าชดเชยในอัตราตู้ละ ๑,๐๐๐ บาท รวมค่าใช้จ่ายดำเนินการประมาณ ๓๘๔ ล้านบาท

ซึ่งคิดเป็นค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้นประมาณ ๓๘๙.๒๘๐ ล้านบาท จากงบประมาณการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อมิให้กระทบต่อกรอบงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงเสนอ คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยพิจารณา

๓.๕ ในคราวประชุมคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑/ ๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาฯ ตามข้อ ๓.๔ และให้เสนอกระทรวงคมนาคม พิจารณาสั่งคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

- ให้ทำเรือกรุงเทพปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าฯเข้าผ่านท่าเรือกรุงเทพในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อทียู เป็นเวลา ๓ เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม – มีนาคม ๒๕๖๔ รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ เป็นจำนวนเงินประมาณ ๕.๒๘๐ ล้านบาท

- ให้ทำเรือแหลมฉบังลดค่าภาระตู้สินค้าให้แก่เอกชนผู้ประกอบการนำเข้าที่ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยจ่ายส่วนลดคืนในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อทียู เป็นระยะเวลา ๓ เดือน ตั้งแต่เดือน มกราคม – มีนาคม ๒๕๖๔ รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเป็นจำนวนเงินประมาณ ๓๘๔ ล้านบาท

ทั้งนี้ ให้ฝ่ายบริหารคำนวณค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงตามแนวทางการแก้ไขปัญหาของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเสนอกระทรวงการคลังพิจารณาให้ความเห็นชอบการหักค่าใช้จ่ายดังกล่าวออกจากรายได้นำส่งรัฐต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๓.๖ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ โดยเฉพาะการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหา การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ฯ และให้ความเห็นชอบตามการพิจารณาของคณะกรรมการการทำเรือ แห่งประเทศไทย ตามข้อ ๓.๕ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้นประมาณ ๓๘๙.๒๘๐ ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับการทำเรือแห่งประเทศไทยดังกล่าว ให้ถือเป็นต้นทุนของการทำเรือแห่งประเทศไทย และหักออกจากเงินที่ต้อง ส่งคืนให้กระทรวงการคลังรายปี

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

๓.๗ กระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๘/๑๕๗๗ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๔ กราบเรียนนายกรัฐมนตรีทราบแนวทางการแก้ไขปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวง คมนาคม โดยกรมเจ้าท่าได้พิจารณาเรื่อง การอำนวยความสะดวกให้เรือขนาดความยาวไม่เกิน ๔๐๐ เมตร เทียบท่าที่ทำเรือแหลมฉบังได้ เพื่อจูงใจให้เรือขนาดใหญ่มาที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาการปรับลดค่าภาระเพื่อจูงใจให้สายเรือนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาให้บริการและลดภาระ ค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ส่งออก

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

๔. ข้อยกหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๒๙ (๕) ที่ได้รับการแก้ไขตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๙ มีความว่า “(๕) กำหนดอัตราค่าภาระต่างๆ ภายในอาณาบริเวณอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย แต่ต้องอยู่ภายในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด”

๔.๒ พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

มาตรา ๒๗ บัญญัติว่าด้วยการดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประเมินการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการและประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐให้จัดทำงบประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๕.๑ แนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ฯ ตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทย เสนอ เป็นการดำเนินการตามที่ได้มีการประชุมหารือร่วมกับกรมการค้าภายใน และคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/ ๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบแล้ว

๕.๒ การปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าผ่านท่าเรือกรุงเทพจะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๒๙ (๕) ที่ได้รับการแก้ไขตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๙ ประกอบกับ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ฯ ให้ถือเป็น ต้นทุนของการทำเรือแห่งประเทศไทย และหักออกจากเงินที่ต้องส่งคืนให้กระทรวงการคลังรายปี จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๗ ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดทำข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๗ มาด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๙

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคม โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ตามการพิจารณาของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/ ๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๔ ดังนี้

(๑) ให้ท่าเรือกรุงเทพปรับลดค่าภาระตู้สินค้าเปล่าขาเข้าผ่านท่าเรือกรุงเทพในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อทีอียู เป็นเวลา ๓ เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม – มีนาคม ๒๕๖๔ รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ เป็นจำนวนเงินประมาณ ๕.๒๘๐ ล้านบาท

/(๒) ให้ท่าเรือแหลมฉบัง ...

(๒) ให้ทำเรือแหลมฉบังเขตเขยค่ายกขนตู้สินค้าให้แก่เอกชนผู้ประกอบการนำเข้าที่ทำเรือแหลมฉบัง โดยจ่ายส่วนลดคืนในอัตรา ๑,๐๐๐ บาทต่อตู้ที่อยู่ เป็นระยะเวลา ๓ เดือน ตั้งแต่เดือนมกราคม - มีนาคม ๒๕๖๔ รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเป็นจำนวนเงินประมาณ ๓๘๔ ล้านบาท

ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาข้างต้นเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นประมาณ ๓๘๙.๒๘๐ ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับการทำเรือแห่งประเทศไทยดังกล่าว ให้ถือเป็นต้นทุนของการทำเรือแห่งประเทศไทย และหักออกจากเงินที่ต้องส่งคืนให้กระทรวงการคลังรายปี

ทั้งนี้ ได้จัดส่ง Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีมาแล้ว ตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๐

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๖ (พิมพ์ฯ)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pimpask@gmail.com