

ปัญหาในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาระและค่าบริการจะมีผลกระทบต่อ
การดำเนินงานของท่าเรือ และผู้ใช้บริการของท่าเรือ อัตราค่าภาระและค่าบริการที่
เรียกเก็บในปัจจุบันคล้ายกับมีความยุติธรรมและเหมาะสมระหว่างผู้เรียกเก็บและผู้ถูก
เรียกเก็บ เพราะมิได้มีการเรียกร้องให้มีการลดอัตราที่เป็นอยู่ให้ต่ำลง สำหรับทาง
ท่าเรือเองการเก็บอัตราค่าภาระและค่าบริการในระดับปัจจุบันก็ยังสามารถทำกำไรได้
ในอัตราสูงพอสมควร¹ แต่เหตุผลที่ไม่มีผู้คัดค้านหรือเรียกร้องก็เนื่องจากผู้ใช้บริการซึ่ง
ได้แก่เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าสามารถผลักดันให้
แกมบริโกล (CONSUMER) ได้ เมื่อค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือสูงขึ้น เจ้าของเรือจะ
เก็บค่าธรรมเนียมจากเจ้าของสินค้ามากขึ้น ในด้านผู้เป็นเจ้าของสินค้าเอง ค่าธรรมเนียมที่
เพิ่มขึ้นก็คือต้นทุนสินค้าที่เพิ่มขึ้นสูงกว่าเดิมและในขั้นสุดท้ายผู้เป็นเจ้าของสินค้าจะจำหน่าย
สินค้าแกมบริโกลในราคาที่สูงขึ้นต่อไปอีก

กิจการท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีลักษณะเป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูป-
โภคซึ่งขาดเงินทุนเพื่อขยายงาน เช่นเดียวกับรัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภคอื่น ๆ ซึ่งอาจเห็น
ได้จากตารางต่อไปนี้²

รายการ	2514	2515
รายได้สุทธิเปรียบเทียบประจำปีงบประมาณ		
รายได้	269,220,484.67	262,452,250.90
รายจ่าย	210,174,954.33	223,938,591.04
รายได้สุทธิ	59,045,530.34	38,513,659.86

² จรรยา นาดสุภา, "การขยายงานกับทุนดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ", นิตยสาร กทม.
ปีที่ 20, ฉบับที่ 184, พฤษภาคม 2516, หน้า 22

ตารางที่ 1 เปอร์เซ็นต์ของหนี้สินต่อเงินทุนของรัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภค

พ.ศ. 2510

	%
บริษัทการบินไทย จำกัด	265.00
การลิกไนท์แห่งประเทศไทย	182.69
บริษัทเดินเรือไทย จำกัด	165.14
การไฟฟ้าอันธิ (การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย)	117.92
การไฟฟ้านครหลวง	108.41
องค์การ ร.ส.พ.	101.48
การทำเรือแห่งประเทศไทย	56.14
บริษัทขนส่ง จำกัด	40.61
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	34.04
บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด	30.10
องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย	25.48
การรถไฟแห่งประเทศไทย	14.92
การไฟฟ้าตะวันออกเฉียงเหนือ	1.19

จะเห็นว่ารัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภคประมาณครึ่งหนึ่งมีหนี้สินคิดเป็น 50% ของเงินทุน ส่วนอีกครึ่งหนึ่งมีหนี้สินจาก 50 - 265% การทำเรือ³ มีหนี้สินต่อเงินทุนถึง 56.14% และในปี 2515 การทำเรือ³ มีหนี้สินหมุนเวียนถึง 27,301,699.63 บาท ทางด้านรายจ่ายนับตั้งแต่ พ.ศ. 2512 - 2515 ทำเรือ³ มีรายจ่ายสูงทั้งรายจ่าย⁴ ค่าเงินการเกี่ยวกับการหาและรายจ่ายค่าเงินการไม่เกี่ยวกับการหาคลังตาราง

³ การทำเรือแห่งประเทศไทย, เรื่องเดิม, หน้า 45

⁴ จากงบดุลของการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2512 - 2515

ตารางที่ 2 รายจ่ายค่าเงินการเกี่ยวกับการทำและรายจ่ายค่าเงินการไม่เกี่ยวกับการทำ ปี 2512 - 2515

ปี	รายจ่ายค่าเงินการ เกี่ยวกับการทำ	รายจ่ายค่าเงินการ ไม่เกี่ยวกับการทำ	รวม
2512	141,404,696.33	29,520,592.29	170,925,288.62
2513	156,171,430.63	31,119,566.95	187,290,997.58
2514	179,678,237.85	30,496,716.48	210,174,954.33
2515	188,435,727.17	35,502,863.87	223,938,591.04

ไม่เพียงแต่รายจ่ายค่าเงินงานที่เพิ่มขึ้น การขยายงานเพื่อพัฒนาท่าเรือก็จำเป็นต้องใช้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นเช่นกัน รัฐบาลไคออนุมัติให้การทำเรือ ขยายงานตามโครงการ⁵ ซึ่งต้องใช้จ่ายเงินทุนจำนวนมากได้แก่

1. โครงการสร้างเขื่อนตะวันออก ค่าใช้จ่ายตามโครงการนี้ใช้จ่ายจากงบประมาณรายได้ของการท่าเรือฯ ส่วนที่จะต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศใช้จ่ายจากเงินกู้ซึ่งการท่าเรือฯ ได้จากธนาคารโลก จำนวน 12.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ

2. โครงการสร้างท่าเรือน้ำลึก ขณะนี้ได้ทำการสำรวจออกแบบก่อสร้างท่าการสำรวจสถานที่ โดยรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ ให้ความช่วยเหลือประมาณ 15 ล้านบาท การท่าเรือฯ สมทบสำหรับค่าใช้จ่ายภายในประเทศอีกประมาณ 10 ล้านบาท ได้เสนอรายงานต่อรัฐบาลเพื่อพิจารณาค่าเงินการแล้ว

สำหรับงานการพิจารณาคือราคาภาวะและค่าบริการตามสถานการณ์ปัจจุบัน ถ้ามีการลดอัตราภาวะและค่าบริการให้ต่ำลงแล้วจะเป็นผลทำให้รายได้ที่ต่ำอยู่แล้ว

⁵ จากบทความออกอากาศทางวิทยุกระจายเสียงกรมประชาสัมพันธ์ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 16 พฤษภาคม 2516

ยิ่งต่ำลงไปอีก⁶ และเมื่อมาพิจารณาถึงการลดอัตราค่าภาระและค่าบริการเพื่อชักจูงให้เรือสินค้าเข้าเทียบท่ามากขึ้นนั้น การท่าเรือฯ จะเผชิญกับปัญหาความแออัดที่เป็นอยู่แล้วมากขึ้นอีก

ในปี 2507 ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดปัญหาท่าเรือคับคั่งอย่างรุนแรง ณ ท่าเรือคลองเตย ปรากฏว่าเรือ 299 ลำ จากจำนวน 1,136 ลำ ที่จะเข้าขนถ่ายสินค้าของจอดรออยู่รวมทั้งสิ้น 6,590 ชั่วโมง เรือที่รอในเวลาเดียวกันมีราว 4 ถึง 5 ลำ บางครั้งมี 7 หรือ 8 ลำ ทอดสมออยู่ที่สันคอนปากน้ำเจ้าพระยา ระยะเวลาในการรออยู่ระหว่าง 2 หรือ 3 ชั่วโมง ถึง 2 หรือ 3 วัน คิดเฉลี่ยลำหนึ่งรอนานวันเต็ม ๆ การที่เรือเสียเวลารอเข้าเทียบท่าคิดเป็นค่าเสียหายได้ประมาณ 10 ถึง 15 ล้านบาท จำนวนเรือเข้าเทียบท่าและความยาวนานของระยะเวลาในการรอเข้าเทียบท่าเพิ่มสูงขึ้นในปี 2508 และ 2509⁷ ปัจจุบันขีดความสามารถของท่าเรือสามารถรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ประมาณ 10,000 ถึง 12,000 ตัน ได้ 10 ลำ และรับเรือขนาดใหญ่จอดกลางน้ำที่หลักผูกเรือได้ 7 ลำ ทุ่นผูกเรือที่สาธุประดิษฐ์ผูกเรือได้ 6 ลำ⁸ รายละเอียดจากโคจากสถิติของการท่าเรือฯ ในภาคผนวกหน้า 111 ซึ่งระบุจำนวนเรือที่เข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าบางส่วนหรือทั้งหมด ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ระหว่างปี 2511 - 2516

เพราะฉะนั้นเพื่อให้ทางด้านการดำเนินงานและการขยายงานเป็นไปโดยเรียบร้อย การท่าเรือฯ จึงจำเป็นต้องได้รับเงินสนับสนุนจากแหล่งทุนต่าง ๆ⁹ ซึ่งได้แก่

⁶ จากหัวข้อ "ความสำคัญของอัตราค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทย" ที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หน้า 29 - 36

⁷ จรรยา นาดสุภา, "ความจำเป็นของการก่อตั้งและขยายกิจการของการท่าเรือฯ" นิตยสาร กทม., ปีที่ 20, ฉบับที่ 186, กรกฎาคม 2516 หน้า 15

⁸ เรื่องเดียวกัน หน้า 14

⁹ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, เรื่องเดิม หน้า 43 - 44

1. ทุนประเดิม เป็นทุนที่ได้จากงบประมาณรายจ่ายวิสามัญลงทุนประจำปีงบประมาณ 2494 ประเภทการบำรุงการขนส่งเป็นจำนวน 3 ล้านบาท กับงบประมาณส่วนที่เกี่ยวกับการขุดลอกสันคอน การก่อสร้าง และค่าซื้อสิ่งของ และสินทรัพย์กับหนี้สินของสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ตลอดจนบรรดาที่ดินซึ่งได้เวนคืนไว้แล้ว
 2. ทุนพัฒนาเศรษฐกิจ เป็นทุนที่ได้รับจากงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ. 2498
 3. ทุนจากเงินกู้ธนาคารโลกซึ่งรัฐบาลเป็นผู้ให้แก่งการทำเรือฯ และเงินกู้จำนวนนี้รัฐบาลเป็นผู้ชำระหนี้ให้
 4. ทุนจากเงินกู้กองทุนพัฒนาเศรษฐกิจจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งการทำเรือฯ ภายตามสัญญาลงวันที่ 10 เมษายน 2502 ชำระหนี้ปีละ 2 ครั้ง ภายใน 15 ปี สำหรับการชำระหนี้ที่รัฐบาลเป็นผู้จ่ายชำระทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยจากงบประมาณรายจ่ายของรัฐบาล
 5. ทุนจากรายจ่ายวิสามัญลงทุน เป็นเงินที่ได้จากงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินที่ได้เบิกมาเพื่อซื้อทรัพย์สินถาวรและชำระหนี้เงินกู้
 6. ทุนสำรองเพื่อขยายงานและลงทุน เป็นเงินสำรองต่าง ๆ และรายได้สุทธิส่วนที่นำมาซื้อทรัพย์สินถาวรแล้ว
 7. ทุนดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำสันคอนปากน้ำเจ้าพระยา ทุนส่วนนี้เป็นเงินที่เหลือจากงบประมาณรายจ่ายของรัฐบาลตั้งแต่ปี 2509
 8. ทุนจากการตีราคาทรัพย์สินถาวรเพิ่มขึ้น เป็นการประเมินค่าของทรัพย์สินถาวรเพิ่มขึ้นตามราคาตลาดว่าจะต้องใช้จ่ายลงทุนสร้างขึ้นในปัจจุบัน
- แต่เงินลงทุนเหล่านี้หาได้พอเพียงกับความต้องการของการทำเรือฯ ไม่ และเมื่อมาพิจารณารายได้ของการทำเรือฯ เอง รายได้ส่วนใหญ่ได้รับจากการดำเนินงาน

เกี่ยวกับการทำ ซึ่งจะเห็นได้ชัดจากรายได้ตามปีงบประมาณ 2515 ¹⁰

ตารางที่ 3 รายได้แยกประเภทของการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2515

	จำนวนเงิน (บาท)	จำนวน เปอร์เซ็นต์
ค่าธรรมเนียมขนของขึ้นท่า	48,009,516.15	18.29
ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน	40,473,321.65	15.42
ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า	51,746,901.13	19.72
ค่าธรรมเนียมผ่านร่องน้ำ	20,394,963.53	7.77
ค่าธรรมเนียมขนสินค้าลงข้างเรือ	43,980,735.10	16.76
ค่าธรรมเนียมการใช้ท่า	4,702,429.55	1.79
ค่าธรรมเนียมทำการลงเวลา	6,443,568.55	2.46
ค่าเช่าคาง ๆ	9,591,061.17	3.65
ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่าและบริการอุปกรณ์	3,257,948.75	1.24
ค่าธรรมเนียมคนโดยสารและหีบห่อ	26,680.00	0.01
ค่าดอกเบี้ยจากพันธบัตรและเงินฝากธนาคาร	17,216,631.94	6.56
ค่าบริการอื่น ๆ	16,608,493.36	6.33
	262,452,250.90	100.00

¹⁰ จากการคัดแปลงแผนผังรายได้แยกประเภทของการทำเรือปีงบประมาณ 2515 ในหนังสือรายงานประจำปีงบประมาณ 2515 ของการทำเรือฯ แผนผังดังกล่าวอาจดูได้จากภาคผนวกหน้า 112

เมื่อพิจารณาทางด้านรายจ่ายของการท่าเรือฯ ในปีงบประมาณเดียวกัน

ตามตาราง 11

ตารางที่ 4 รายจ่ายดำเนินงานแยกประเภทของการท่าเรือฯ

ปีงบประมาณ 2515

	จำนวนเงิน (บาท)	จำนวน เปอร์เซ็นต์
เงินเดือน ค่าแรง ค่าล่วงเวลา และผลประโยชน์ เกี่ยวกับพนักงานและคนงาน	117,405,635.31	52.43
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	9,290,637.28	4.43
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน	44,639,165.86	19.93
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาทรัพย์สิน	27,229,439.47	12.16
คอกเบี้ยเงินกู้ธนาคารโลก	2,007,627.96	0.90
เงินสมทบทุนสงเคราะห์พนักงาน	6,559,315.05	2.98
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	957,956.14	0.43
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	15,218,913.97	6.79
	223,938,591.04	100.00

ความแตกต่างระหว่างรายได้ 262,452,250.90 บาท และรายจ่าย 223,938,591.04 บาท คงเป็นรายได้สุทธิ 38,513,659.86 บาท ถ้าจำนวนนี้ถูกจัดสรรเป็นรายได้สงฆ์รัฐ 11,554,100.00 บาท และจัดสรรเป็นเงินรางวัลคณะกรรมการและพนักงานการท่าเรือฯ จำนวน 1,423,961.14 บาท จำนวนเงินที่เหลือได้สมทบไว้ในบัญชีสำรอง

11

จากการดัดแปลงแผนผังรายจ่ายดำเนินงานแยกประเภทของการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2515 ในหนังสือรายงานประจำปีงบประมาณ 2515 ของการท่าเรือฯ แผนผังดังกล่าวอาจดูได้จากภาคผนวก หน้า 113

เพื่อขยายงานและลงทุน แต่ในปี 2515 การท่าเรือฯ ได้จ่ายลงทุนขยายงานตามที่ปรากฏในบัญชีทุนสำรองเพื่อขยายงานและลงทุน รวมเป็นเงิน 64,885,514.71 บาท¹² หรือกล่าวได้ว่า กำไรสุทธิดังกล่าวไม่เพียงพอที่จะเป็นค่าใช้จ่ายทั้งทางด้านการดำเนินงานและขยายงานทางด้านการลงทุน วิธีที่จะช่วยให้การท่าเรือฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจสามารถนำเงินทุนมาใช้ได้แก่¹³

1. จากกำไรขายหุ้นและการกู้
2. จากกำไรของธุรกิจ
3. จากงบประมาณของรัฐบาล

"This document is the property of the Thailand Information Center (TIC), Chulalongkorn University and is to be returned within two weeks to the Thailand Information Center, Ratasart Building 3, Chulalongkorn University"

การขายหุ้นและการกู้

ไม่ว่าธุรกิจใด ๆ หรือหน่วยรัฐวิสาหกิจจะขายหุ้นในตลาดหรือหาแหล่งกู้เงินได้ก็ต่อเมื่อผู้ซื้อหุ้นหรือธนาคารเชื่อว่าธุรกิจหรือหน่วยรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ จะสามารถทำกำไรได้ดี ในกรณีของการท่าเรือฯ การขายหุ้นและกู้เงินจะเป็นไปได้ยากเพราะอัตราหนี้สินต่อเงินทุนมีสูงกว่า 50%¹⁴

งบประมาณของรัฐบาล

รัฐบาลอาจช่วยเหลือแก้ไขข้อขัดข้องทางการเงินขยายงานได้โดยให้เงินทุนส่วนสำคัญจากงบประมาณ แต่ปรากฏว่ารัฐบาลไทยให้เงินงบประมาณเพียงเล็กน้อยใน

12 การท่าเรือแห่งประเทศไทย, เรื่องเดียวกัน หน้า 49

13 จรรยา นาดสุภา, "การขยายงานกับทุนค่าเงินการของรัฐวิสาหกิจ", เรื่องเดิม หน้า 13

14 จากตารางที่ 1 หน้า 38



การขยายงานรัฐวิสาหกิจ และในจำนวนเงินเพียงเล็กน้อยนี้เพิ่งจะเริ่มในระยะหลังเท่านั้นที่จ่ายให้แก่รัฐวิสาหกิจอาจเห็นได้จากตารางดังต่อไปนี้ 15

ตารางที่ 5 ระบายของรัฐบาลในรัฐวิสาหกิจจำแนกชนิด

(ล้านบาท)

	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513
สาธารณูปโภค	197.9	120.9	291.2	539.6	481.3	471.5	523.2	266.2	337.2	516.5
อุตสาหกรรม	209.8	212.9	227.8	119.2	119.8	164.7	144.2	148.6	110.3	143.1
บริการ	53.9	66.4	80.8	39.3	58.0	85.9	35.9	44.4	161.2	36.0
รวม	461.6	400.2	599.8	691.1	659.1	722.1	603.3	459.2	608.7	695.6
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
สาธารณูปโภค	42.9	30.2	48.5	76.1	73.0	65.3	70.1	58.0	55.4	74.3
อุตสาหกรรม	45.5	53.2	38.0	17.2	18.2	22.8	23.9	32.4	18.1	20.6
บริการ	11.6	16.6	13.5	4.7	8.8	11.9	6.0	9.6	26.5	5.1
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

จากตารางจะเห็นได้ว่า ระบายของรัฐบาลในรัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภคคิดเป็นประมาณระหว่าง 1/3 - 3/5 ของระบายของรัฐบาลในรัฐวิสาหกิจทั้งหมด ยังกล่าวไม่ได้ว่ารัฐบาลได้เห็นความสำคัญของการที่รัฐบาลจะต้องช่วยเหลือให้เงินทุนแก่รัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภค

กำไรของธุรกิจ

จากสองข้อที่กล่าวมาข้างต้น อาจใช้ไม่ได้ผลในการแก้ปัญหาเรื่องการขาดแคลนเงินทุน วิธีการสุดท้ายอาจจะแก้ไขโดยการหาอัตรากำไรของการทำเรื่องให้สูงขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ แม้รัฐ-

วิสาหกิจสาธารณูปโภคในประเทศไทยจะคำนึงถึงสวัสดิการและการพัฒนามากกว่าอัตรา
กำไรก็ตาม สวัสดิการและการพัฒนานี้เป็นส่วนทำให้อัตรากำไรสูงขึ้น อันเป็นผลจาก
อุปสงค์ (DEMAND) สูงขึ้น ขณะนี้การเพิ่มของประชากรในเมืองหลวงและการพัฒนา
เศรษฐกิจกำลังรุดหน้าทำให้ความต้องการในการใช้บริการของรัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภค
เช่น การทำเรือฯ นี้เพิ่มสูงขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก สวัสดิการและการพัฒนาดังกล่าว รัฐ-
บาลก็มีคั้งนงพอใจในการปรับปรุง การทำเรือฯ ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลให้ดำเนินการ 16
คั้งนี้คือ

1. ลงทุนเพื่อการขยายงาน
2. ลงทุนเพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ถึงแม้ว่า
สวัสดิการและการพัฒนาจะมีผลทำให้อัตรากำไรสูงขึ้น แต่จะต้องใช้ระยะเวลาอันยาว
นานในการพัฒนา อาจใช้เวลานับสิบ ๆ ปี

อัตรากำไรที่จะเพิ่มขึ้นนั้นอาจหาได้จาก การเพิ่มอัตราค่าภาระและค่าบริการของ
การทำเรือฯ ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การปรับปรุงหรือกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการ
ใหม่นั้นจะต้องทำอย่างเหมาะสม จึงมีปัญหาบางประการที่ควรพิจารณาเพื่อให้เหมาะสม
และยุติธรรมระหว่างการทำเรือฯ ผู้ใช้บริการและเจ้าของสินค้า คั้งนั้นก่อนจะมีการ
กำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการของทำเรือฯ ขึ้นมาใหม่นั้น จึงควรพิจารณาถึงปัญหา
บางประการที่อาจจะช่วยช้กข้อขัดแย้งที่มีอยู่ไปคั้งบาง

1. อัตราค่าภาระและค่าบริการสูงสุดที่ทำเรือฯ สามารถจะเรียกเก็บได้

(MAXIMUM CHARGE THE MARKET WILL BEAR)

อัตราค่าภาระที่เป็นอยู่ในปัจจุบันสมควรได้รับการแก้ไขปรับปรุง เปลี่ยนแปลงหรือไม่
อย่างไร

จากการตอบคำถามของรองผู้อำนวยการฝ่ายธุรการของการท่าเรือฯ ในการให้สัมภาษณ์เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากการท่าเรือฯ ครบรอบ 23 ปี

".... อัตราค่าภาระของการท่าเรือฯ ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ใช้มา 20 กว่าปีแล้ว ไม่ทันสมัยเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือต่างประเทศและภาระไปตกอยู่กับเจ้าของสินค้ามากขึ้นไป ควรจะได้ปรับปรุงให้ภาระไปตกอยู่กับผู้ให้บริการท่าเรือโดยทั่วถึงกัน โดยให้แต่ละบริกการมีรายได้คุ้มกับค่าใช้จ่าย ในการนี้การท่าเรือฯ ได้ว่าจ้างบริษัท COOPERS & LYBRAND ให้มาทำการปรับปรุงอัตราค่าภาระใหม่ตามแนวข้างต้นนี้....." 17

จากคำตอบดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าแจ้งชัดอยู่แล้วในคำถามการปรับปรุงแก้ไข ไม่จำเป็นต้องอธิบายอีก

คณะกรรมการพิจารณาอัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือฯ เคยมีมติให้มีการปรับปรุงและกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการเสียใหม่ โดยพิจารณาจะเรียกเก็บอัตราค่าภาระและค่าบริการในขั้นสูง ซึ่งปัจจุบันอัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือฯ ดังกล่าวที่เรียกเก็บจากเจ้าของเรือนั้นคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเรียกเก็บได้ตามอัตราขั้นต่ำเสมอมา และยังไม่เคยนำอัตราขั้นสูงมาใช้เลย ถ้าคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้คณะกรรมการการท่าเรือฯ เปลี่ยนอัตราขั้นต่ำมาเป็นขั้นสูงแล้ว จะทำให้รายได้ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันสูงขึ้น เป็นตนว่า ค่าเทียบท่าจะเพิ่มขึ้นถึง 400,000 บาท ค่าขนขึ้นท่าจะเพิ่มขึ้นถึง 20 ล้านบาทต่อปี¹⁸ หรือนั่นก็คืออัตราค่าอะไรจะเพิ่มสูงขึ้นกว่าที่เคยเป็นในปัจจุบัน

17 จากการตอบคำถามโดยรองผู้อำนวยการฝ่ายธุรการของการท่าเรือฯ ในคอลัมน์พิเศษเนื่องในโอกาสครบรอบวันคล้ายวันสถาปนากการท่าเรือฯ ปีที่ 23 พ.ศ. 2516 นิตยสาร กทม., ฉบับวันสถาปนา, 2516

18 มติที่ประชุม เรื่องรายการปรับปรุงและกำหนดอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บจากเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้า จาก รายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาอัตราค่าภาระ ครั้งที่ 4/2516 เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2515 ณ ห้องประชุมรองผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ

การทำเรือฯ จะเพิ่มอัตราค่าภาระและค่าบริการได้อย่างไรนั้น ปัญหาแรกที่
 ประสก็คือ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน และกฎหมายได้ให้อำนาจ
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำกับการโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่ง
 ประเทศไทย โดยมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำใด ๆ ที่ขัดต่อนโยบายของรัฐบาลหรือมติ
 คณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนหรือให้ชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนิน
 งานของการทำเรือฯ¹⁹ ปัญหาที่สองคือ รายได้ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นนั้น จะเพิ่มขึ้น
 ตามความคาดคะเน (ESTIMATED) หรือไม่ ทั้งนี้การทำเรือฯ จะต้องพิจารณา
 เองอย่างรอบคอบเพราะการทำเรือฯ เป็นรัฐวิสาหกิจในรูปของการผูกขาด ซึ่งจำเน
 งานในด้านกาให้บริการแก่เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าทั้งขาออกและขาเข้า หรือ
 กล่าวได้ว่าเป็นตลาดของผู้ขายคนเดียว²⁰ ไม่มีการแข่งขันในด้านกาตั้งราคา
 (PRICE COMPETITION) ราคาที่เป็นอยู่ตั้งขึ้นเองโดยผู้ขายคนเดียว การขึ้นอัตราค่า
 ภาระและค่าบริการในตลาดผู้ขายคนเดียวไม่จำเป็นที่จะก่อให้เกิดกำไรเกินปกติเสมอ
 ไป และยังเป็รัฐวิสาหกิจสาธารณูปโภคในประเทศไทยด้วยแล้ว ราคาที่จะกำหนดขึ้น
 นั้นจะต้องอยู่ภายใต้ขอบบังคับหรือการควบคุมของรัฐบาล อีกอย่างหนึ่งทางกา
 ผู้ซื้อเอง
 ก็พยายามเลี่ยงหรือพยายามหันไปใช้บริการทางอื่น ๆ เพื่อทดแทนถ้าอัตราค่าภาระ
 และค่าบริการสูงเกินกว่าระดับที่ผู้ใช้บริการจะยอมรับ เพราะฉะนั้นอัตราค่าภาระและ
 ค่าบริการสูงสุดที่หาเรือจะเรียกเก็บได้จึงควรเป็นอัตราที่ผู้ใช้บริการยินดีจะเสียให้

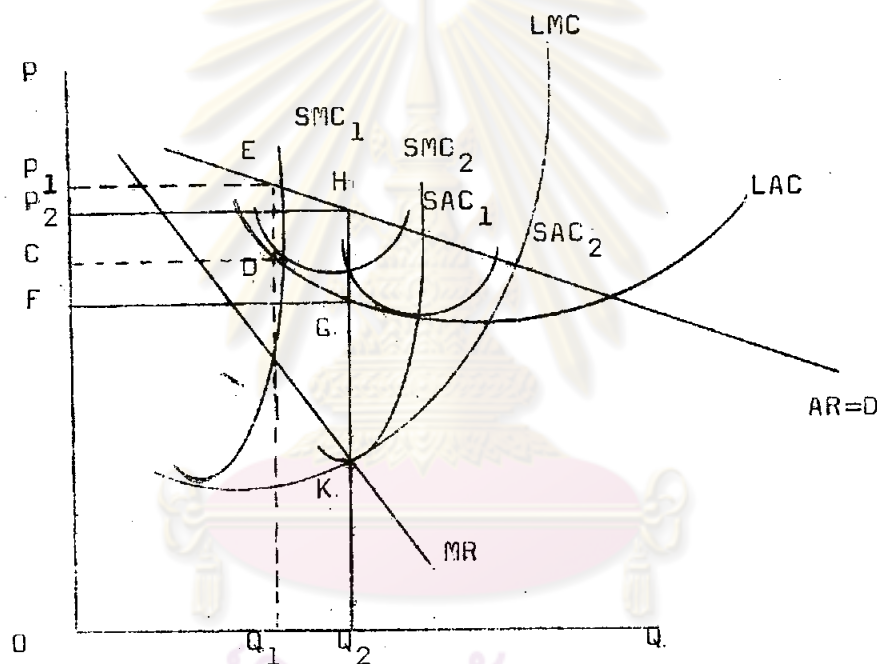
19

ประจวบ สุนทรางกูร, พลตรี, "ท่าเรือกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม", เอกสาร
 เวียดนามบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ชุดที่ 6 ประจำปีการศึกษา 2506-2507,
 วรรณกรรม, 14 สิงหาคม 2507, หน้า 73.

20

ลักษณะของตลาดผู้ขายคนเดียว ผู้สนใจศึกษาได้จากหนังสือ MICRO-ECONOMICS
 ทุกเล่ม

ทางคานาทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ในเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดราคา ราคาถูกกำหนดขึ้นโดยรายได้น่วยสุดท้ายเท่ากับต้นทุนหน่วยสุดท้าย อัตราค่าภาระและค่าบริการของการทำเรือฯ ก็เช่นเดียวกัน อัตราค่าภาระและค่าบริการที่กำหนดขึ้นจะกำหนดขึ้นจากจุดที่อัตราต้นทุนของค่าภาระและค่าบริการหน่วยสุดท้ายเท่ากับอัตรารายได้น่วยสุดท้ายของอัตราค่าภาระและค่าบริการจึงจะก่อให้เกิดกำไรเกินปกติทั้งในระยะสั้นและระยะยาว การพิจารณาจากรูปต่อไปนี้จะช่วยให้เห็นเด่นชัดยิ่งขึ้น



แผนภูมิที่ 1 แสดงกำไรเกินปกติในระยะสั้นและระยะยาว

การทำเรือฯ มีลักษณะอยู่ในรูปของตลาดคู่แข่งคนเดียวกึ่งที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้นเส้น AR จะเท่ากับเส้น D ซึ่งเป็นเส้นที่ลากจากซ้ายไปขวาโดยมี ส่วน MR อยู่ใต้เส้น AR การที่เส้นรายรับหน่วยสุดท้าย (MR) อยู่ใต้เส้นรายได้น่วยสุดท้าย หรือเส้นอุปสงค์สินค้า (D) หมายความว่า การขายสินค้าหน่วยที่เพิ่มขึ้นนำรายรับใหญ่ชายน้อยกว่าราคาสินค้า (รายรับเฉลี่ยต่อหน่วย) เพราะราคาสินค้าจะตกลงต่ำลงเรื่อย ๆ

ถ้าจะขายสินค้าให้ได้เพิ่มขึ้นทีละหน่วย ²¹

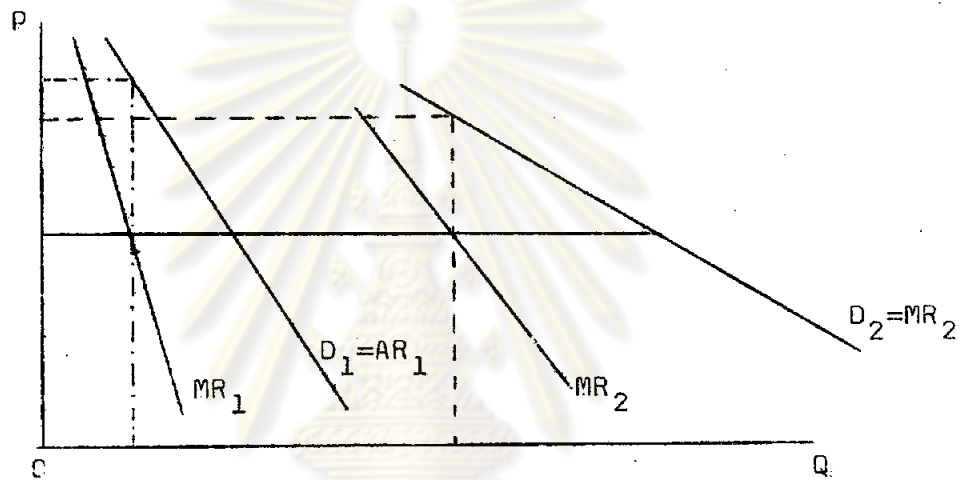
AR = D -----	เส้นรายรับเฉลี่ยต่อหน่วย = เส้นอุปสงค์สินค้า
MR -----	เส้นรายรับหน่วยสุดท้าย
SMC ₁ , SMC ₂ -----	เส้นต้นทุนหน่วยสุดท้ายในระยะสั้น
SAC ₁ , SAC ₂ -----	เส้นต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยในระยะสั้น
LMC -----	เส้นต้นทุนหน่วยสุดท้ายในระยะยาว
LAC -----	เส้นต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยในระยะยาว

ในระยะสั้น จากรูปจะพิจารณาเส้น SMC₁ และ เส้น SAC₁ จุดที่เส้น SMC₁ ตัดกับเส้น MR จะเป็นจุดที่การทำกำไร ใช้นในการตั้งราคา โดยการลากเส้น Q₁E ตั้งฉากกับแกนจำนวนผู้ให้บริการ (OQ) ผ่านจุดที่ SMC₁ ตัดกับเส้น MR ไปพบเส้น AR ที่จุด E เส้น Q₁E หรือ เส้น OP₁ ก็คือ เส้นระดับราคาที่ทำกำไร จะเรียกเก็บและเกิดกำไรเท่ากับ CDEP₁

สำหรับในระยะยาวเมื่อกิจการทำกำไร ขยายตัวออกไปอื่นเนื่องจากความต้องการของอุปสงค์ที่มีต่อการทำกำไร เพิ่มขึ้น เส้น SMC₂ และเส้น SAC₂ ก็จะเคลื่อนจากซ้ายไปขวา ไปตามเส้น LMC และ LAC ตามลำดับ และโดยการสมมติให้เส้น SMC₂ เคลื่อนไปถึงจุดต่ำสุดของเส้น LMC และ SAC₂ เคลื่อนไปในเส้น LAC เช่นเดียวกัน จุดที่เส้น SMC₂ ตัดกับเส้น MR คือจุดที่การทำกำไร ใช้นในการตั้งราคา ลากเส้นตั้งฉากกับแกนจำนวนผู้ให้บริการผ่านจุดตั้งกล่าวตรงไปพบเส้น AR ที่จุด H เส้น Q₂H หรือเส้น OP₂ ก็คือเส้นระดับราคาที่ทำกำไร จะเรียกเก็บและเกิดกำไรเท่ากับ FGHP₂ ในขณะที่เดียวกันต้นทุนหน่วยสุดท้ายในระยะสั้น (SMC₂) ก็จะเท่ากับต้นทุนหน่วยสุดท้ายในระยะยาว (LMC) ที่จุด K หรือนั่นก็คือ OP₂ เป็นราคาและ FGHP₂

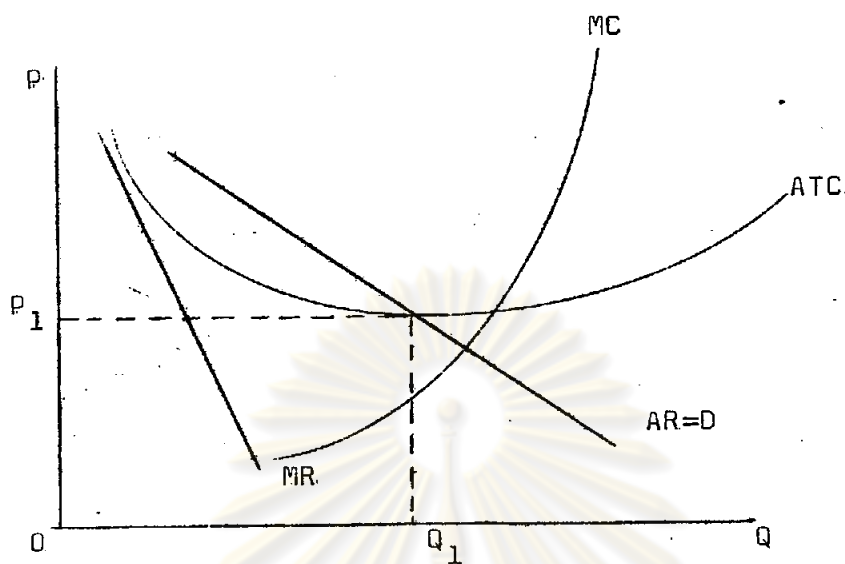
²¹ ลักษณะของเส้น และ ผู้สนใจศึกษาได้จากหนังสือ MICRO-ECONOMICS ในเรื่องตลาดแข่งขันไม่สมบูรณ์ : ผู้ขายคนเดียว (Imperfect Competitive Market: Monopoly)

เป็นกำไรสูงสุดในระยะยาวด้วย ในสถานการณ์เช่นนี้ การทำเรือฯ ไม่มีความจำเป็นที่จะขยายงานต่อไปอีก เว้นเสียแต่ว่าอุปสงค์ของผู้บริโภคจะเพิ่มขึ้นโดยเหตุที่มีข้อจำกัด และสิ่งกีดขวางมีให้อื่นเข้ามาแข่งขันด้วยนี้เองทำให้หน่วยธุรกิจในตลาดคนขายคนเกี่ยวสามารถได้รับกำไรเกินปกติเสมอไป แต่ในทางปฏิบัติถ้าไรที่เกินกว่าปกตินั้นอาจจะเกิดขึ้นได้ยากเพราะกฎข้อบังคับของรัฐบาลและการควบคุมที่มีต่อการทำเรือฯ



แผนภูมิที่ 2 แสดงความยืดหยุ่นของเส้นอุปสงค์

ในด้านการตั้งราคาตามทฤษฎีเศรษฐศาสตร์นั้น การทำเรือฯ ยังจะต้องคำนึงถึงความยืดหยุ่น (ELASTICITY) ของเส้น $AR=D$ ด้วย เพราะถ้าเส้น AR เป็นเส้น INELASTICITY อย่างเส้น $D_1=AR_1$ โดยมีเส้น MR_1 อยู่ภายใต้เส้นดังกล่าว การเปลี่ยนแปลงในราคา P (อัตราค่าภาระ) จะไม่ทำให้อุปสงค์ในการใช้ท่าเรือเปลี่ยนแปลงไปมาก ฝึกกับเส้น $D_2=AR_2$ ซึ่งเป็นเส้น ELASTICITY เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในอัตราแล้ว จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในจำนวนอุปสงค์มากและถ้ารัฐบาลคำนึงถึงเรื่องสวัสดิการทางเศรษฐกิจ (ECONOMIC WELFARE) แล้ว อัตราจะถูกกำหนดไว้ ณ จุดต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อหน่วยเท่ากับรายรับเฉลี่ยต่อหน่วยหรือราคาสินค้า



แผนภูมิที่ 3 แสดงการกำหนดราคาโดยคำนึงถึงสวัสดิการ
ทางเศรษฐกิจ

- โดยมีเส้น
- ATC ——— เส้นต้นทุนรวมเฉลี่ยต่อหน่วย
 - MC ——— เส้นต้นทุนหน่วยสุดท้าย
 - AR=D ——— เส้นรายได้เฉลี่ยต่อหน่วย เส้นอุปสงค์สินค้า
 - MR ——— เส้นรายได้หน่วยสุดท้าย

นั่นก็คือ อัตราจะไม่ถูกตั้งขึ้น ณ จุดตัดของ $MR = MC$ กวาไรที่เกิดขึ้น ณ จุด
ที่ ATC ตัดกับ AR จะเป็นเพียงกำไรปกติ อัตราค่าภาระและค่าบริการ ณ จุดตัด
ดังกล่าวถือว่าเป็นธรรมแก่หาเรือและผู้ให้บริการทั้ง 2 ฝ่าย

หันมาพิจารณาทางด้านผลกระทบกระเทือน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงและ
แก้ไขอัตราค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการทำเรือฯ และผู้ให้บริการ

1. ด้านผู้ส่งสินค้าออก ถ้าอัตราค่าภาระและค่าบริการที่การทำเรือฯ เรียก
เก็บสูงเกินไปแล้ว อาจเป็นเหตุทำให้สินค้าในประเทศไม่สามารถส่งไปแข่งขันกับต่าง
ประเทศได้ง่าย เนื่องจากดูว่าเป็นสินค้าที่ส่งไปขายต่างประเทศในราคา F.O.B.
SHIPPING POINT ผู้ตั้งสินค้าเข้าไปประเทศจะต้องรับภาระเสียอัตราค่าภาระและค่า
บริการสูงขึ้น ถ้าเป็นสินค้านำเข้า C.I.F. ผู้ส่งสินค้าออกจะต้องเสียอัตราค่าภาระ

และค่าบริการสูงขึ้น หรือนั่นก็คือทั้งสองกรณีจะทำให้ต้นทุนสินค้าสูงขึ้น อาจกระทบกระเทือนทำให้สินค้าออกลดลง รายได้ของการทำเรือฯ ที่ได้จากการเก็บอัตราค่าภาระ และค่าบริการดังกล่าวจะลดต่ำลงด้วย

2. คนผู้ส่งสินค้าเข้า ถ้าอัตราค่าภาระและค่าบริการสูงมาก ผู้ส่งสินค้าเข้าอาจลดจำนวนที่ตั้งหรือไม่มีการส่งสินค้าเข้ามาเลย อันเนื่องมาจากต้นทุนสินค้าที่สูงขึ้น แม้ว่าการลดจำนวนสินค้าเข้าจะมีผลดีต่อประเทศในด้านการรั่วไหลของเงินตราออกประเทศ แต่ปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา (DEVELOPING COUNTRY) มีความจำเป็นในด้านการใช้อุปกรณ์เครื่องจักรต่าง ๆ เพื่อก่อให้เกิดการผลิตเป็นจำนวนมาก สินค้าดังกล่าวได้ถูกส่งเข้ามาเพื่อใช้ในการลงทุนพัฒนาประเทศ ถ้าจำนวนสินค้าน้อยลงย่อมจะเป็นผลให้การพัฒนาประเทศต้องล่าช้าออกไป

3. คนเจ้าของเรือ แม้จะบิดการะค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ให้บริการของเรือ โดยขึ้นค่าระวางให้สูงขึ้น แต่อัตราค่าระวางจะไม่สูงเกินกว่าผู้ให้บริการจะยอมรับได้ เมื่อถึงจุดนั้นแล้วเจ้าของเรือไม่สามารถขึ้นค่าระวางต่อไปได้อีก เจ้าของเรืออาจจะลดจำนวนเรือที่เข้าเทียบท่าให้น้อยลงเป็นการประหยัคค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียให้แก่ท่าเรือฯ ในอัตราที่สูง ผลจากการที่เรือไม่เข้าเทียบท่าจะทำให้การให้บริการของการท่าเรือฯ น้อยลง อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีอยู่ก็มิได้ใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างคุ้มค่า

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผลเสียจากการให้บริการน้อยลงของผู้ส่งสินค้าเข้า ผู้ส่งสินค้าออกและเจ้าของเรือ มิได้เกิดเฉพาะแก่การทำเรือฯ เท่านั้น แต่จะเกิดแก่เศรษฐกิจของประเทศด้วย สินค้าออกที่ลดจำนวนลงหมายถึงจำนวนเงินตราเข้าประเทศจะลดน้อยลงในเวลาเดียวกัน เมื่อสินค้าเข้าน้อยลงจะเป็นผลให้ภาษีที่เรียกเก็บลดน้อยลงไปด้วย และเมื่อรายได้ของการท่าเรือฯ ลดน้อยลงไปก็จะทำให้รายได้ของรัฐบาลลดน้อยลงไปเช่นกัน ดังนั้นการทำเรือฯ จะต้องพิจารณาหาอัตราค่าภาระและค่าบริการสูงสุดที่จะเรียกเก็บได้และในขณะเดียวกันต้องเป็นจำนวนที่ผู้ให้บริการยินดีจะเสีย

2. การใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกของการท่าเรือ อย่างมีประสิทธิภาพ
(EFFICIENCY IN USE OF FACILITY)

อัตราค่าภาระและค่าบริการที่จะกำหนดขึ้นใหม่ควรเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ใช้บริการของการท่าเรือ ใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ท่าเรือมีอยู่มากขึ้น อันจะเป็นผลให้เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานอุปกรณ์เหล่านั้น ปัจจุบันท่าเรือ มีเครื่องจักรอุปกรณ์ไว้ให้บริการแก่ผู้ใช้เพิ่มขึ้นอยู่เรื่อย ๆ ซึ่งได้มาจากสถิติที่รวบรวมมาจากรายงานของการท่าเรือ
22
ตั้งแต่ปี 2510 - 2514 (ค.ศ. 1967 - 1971)

ตารางที่ 6 NUMBER OF MATERIAL HANDING EQUIPMENTS
USED AT KLONG TOI TERMINAL CLASSIFIED
BY TYPE 1967-1971

Type of Equipment Year	Forklift Trucks	Trucks (lorries)	Tractors	Mobile Cranes	Semi-portal Cranes	Pallet Available
1967	152	60	21	15	12	28,762
1968	154	90	15	14	12	32,747
1969	176	85	19	14	12	33,811
1970	198	81	24	26	12	37,418
1971	202	84	43	15	12	57,616
TOTAL	882	400	122	85	60	190,354
AVERAGE	176.4	80.0	24.4	17.0	12.0	38,070.8

22

Port Authority of Thailand, Port Operations Statistics,1967 - 1971, p. 71

และสถิติจำนวนครั้งที่เข้าไปของเครื่องจักรในปี 2510 - 2514
23

(ค.ศ. 1967 - 1971)

ตารางที่ 7 AVERAGE HOURS USED PER UNIT PER DAY
OF MATERIAL HANDLING EQUIPMENT AT
KLONG TOI TERMINAL MONTHLY 1967-1971

Type of Equip- Year ment	Forklift Trucks	Trucks (lorries)	Tractors	Mobile Cranes	Semi- portal Cranes	Heavylift Trailers
1967	8.8	14.0	6.3	4.1	8.2	
1968	10.0	11.6	9.2	4.4	5.5	
1969	8.4	12.7	7.8	5.6	6.1	
1970	8.4	12.6	4.3	2.6	4.6	
1971	8.4	13.7	6.9	2.1	4.5	
TOTAL	44.0	64.6	34.5	18.8	28.9	
AVERAGE	8.8	12.9	6.9	3.8	5.8	

แต่การทำงานของอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้บางประเภทยังมีได้ใช้เต็มความ
สามารถและท่าเรือ ก็ไม่ได้ชักจูงให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น จากรายงานการประชุม
ของคณะกรรมการท่าเรือฯ ครั้งที่ 7/2515 วันจันทร์ที่ 31 กรกฎาคม 2515 เรื่อง
การปรับปรุงอัตราค่าภาระบางประเภท ผู้อำนวยการท่าเรือฯ เสนอว่าธนาคารโลก
มีหนังสือถึงการท่าเรือฯ แจ้งผลการสำรวจภาวะการเงินของท่าเรือฯ ว่า สินค้าที่
ทำการขนถ่ายที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ทำการขนถ่ายโดยตรง โดยเรือลำเลียงและรถ
บรรทุก (OVERSIDE) ประมาณ 60% ของสินค้าขาเข้าทั้งหมด เป็นเหตุให้เครื่อง
มือเครื่องใช้ที่ท่าเรือฯ มีอยู่ไม่ได้ใช้เป็นจำนวนมาก ทำให้กระทบกระเทือนรายได้

ของการทำเรือฯ ทั้งเป็นเหตุให้ยอดอัตรารายได้สุทธิต่อมูลค่าทรัพย์สินคำนวณการ (FINANCIAL RATE OF RETURN) ค่ากว่าที่ได้ตกลงทำสัญญาไว้กับธนาคารโลก ซึ่งได้กำหนดไว้ไม่น้อยกว่า 8% และคาดว่าในปี 2515 นี้ การทำเรือฯ จะมีอัตรากังกล่าวเพียง 5.5% เท่านั้น อันจะเป็นเหตุให้การทำเรือฯ ขาดแคลนเงินในการจัดซื้อทรัพย์สิน เพื่อเปลี่ยนแปลงใหม่ในอนาคต ธนาคารโลกจึงได้เสนอแนะว่า ในขั้นแรกนี้อัตรากำไรระดับที่ปรากฏชัดว่าเกินได้ต่ำกว่าต้นทุนของบริการประเภทนั้น ก็สมควรที่การทำเรือฯ จะได้รับปรับปรุงทันที ตัวอย่างเช่น ค่าไชน่า ค่าधानรองน้ำ สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา และค่าเช่าเรือลากจูง เป็นต้น

เจ้าหน้าที่จึงได้นำเอาอัตรากำไรระดับสูงบางประเภทที่ขอปรับปรุงและได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตั้งแต่ปี 2499 แต่ทางการทำเรือฯ ยังมีได้นำออกใช้เลย มากำหนดโดยถือรายได้ของอัตรากำไรระดับปัจจุบันแต่ละประเภทของปีงบประมาณ 2514 เป็นเกณฑ์ ส่วนอัตรากำไรเรือลากจูง เจ้าหน้าที่ได้พิจารณาเห็นว่า อัตราที่กำหนดไว้ในอัตรากำไรระดับคือคิดค่าเช่าเรือลากจูง อัตรารวมค่าชั่วโมงละ 770 บาทเท่านั้น ยังต่ำกว่าต้นทุนมาก จึงขอปรับปรุงโดยคิดเก็บค่าเช่าตามขนาดของเรือที่รับบริการและประเภทของงานที่ทำ นอกจากนี้ค่าธรรมเนียมใช้ทุนผูกเรือซึ่งเกินได้ต่ำกว่าต้นทุนก็ขอปรับปรุงเพิ่มเติมขึ้นด้วย

จากการปรับปรุงดังที่เสนอมานี้ จะทำให้การทำเรือฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นประมาณ 12 ล้านบาทเศษ พร้อมกันนี้เจ้าหน้าที่ยังได้เสนอเพิ่มอัตราราคาเช่าเครื่องมือทุ่นแรง บางประเภทที่เกินได้ต่ำกว่าต้นทุนเพื่อประกาศใช้ในคราวเดียวกันด้วย²⁴ และจากราย

24

รายงานการประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 7/2515 วันจันทร์ที่ 31 กรกฎาคม 2515 ณ สำนักงานการทำเรือแห่งประเทศไทย ข้อ 6. เรื่องการปรับปรุงอัตรากำไร บางประเภท

งานการประชุมของคณะกรรมการท่าเรือครั้งที่ 4/2516 วันจันทร์ที่ 30 เมษายน 2516 ได้ระบุเกี่ยวกับอัตราค่าภาระและค่าบริการขึ้นใหม่ดังนี้ "..... ค่าธรรมเนียมสินค้าลงข้างเรือ (OVERSIDE) ตามอัตราชั้นสูงซึ่งเก็บเพิ่มได้อีก 25% ของอัตราชั้นต่ำ (อัตราปัจจุบัน)....."

ในด้านแรงงาน ตัวอย่างที่แสดงให้เห็นได้ชัดได้แก่เรื่องที่จอดเรือและคนงาน เช่นในขณะนี้การท่าเรือฯ ชาคแลนท่าเทียบเรือ เพราะมีเรือสินค้าเข้ามาเป็นจำนวนมากแต่ท่าเทียบเรือสามารถให้เรือเข้าเทียบได้คราวละ 10 ลำเท่านั้น ควบคุมการท่าเรือฯ มีจำนวนพนักงานเพียงพอที่จะแบ่งได้ 3 มลัด เมื่อเป็นดังนี้การท่าเรือฯ ควรกำหนดชั่วโมงและมลัดของการปฏิบัติงานสูงสุดแต่ละวันของพนักงานไว้ และมีการแบ่งมลัดไว้แน่นอน เมื่อเรือเสร็จจากการขนสินค้าหรือบรรทุกสินค้าแล้วก็ให้เรือออกจากท่าเทียบเรือเร็วที่สุด เพื่อเรือลำอื่นจะได้เข้าเทียบต่อไป ในกรณีนี้ท่าเรือฯ ควรเก็บค่าธรรมเนียมจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือเพียงระยะเวลาที่เรือทำแทนที่จะคิดอัตราการทำงานล่วงเวลา การคิดอัตราล่วงเวลาเป็นเหตุให้เรือสินค้าไม่ยอมเข้าเทียบท่านอกเหนือไปจากเวลาปกติ เพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้น การเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะเวลาที่เรือเทียบท่าอาจจะทำให้เรือออกจากท่าเร็วเพราะการออกจากท่าเร็วเท่าใดก็ยิ่งเสียค่าใช้จ่ายน้อยลงเท่านั้น ทางท่าเรือฯ เองก็มีเรือเข้าเทียบท่ามากขึ้น นอกจากนั้นการไม่ทำงานล่วงเวลาจะเป็นผลให้การท่าเรือฯ ประหยัดค่าใช้จ่ายล่วงเวลาได้ในงบประมาณ 2516 การท่าเรือฯ ประมาณว่าจะมีรายจ่ายค่าล่วงเวลาถึง 16.03 ล้านบาท แต่มีรายได้จากค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บประมาณ 6.23 ล้านบาท ซึ่งทำให้รายจ่ายค่าล่วงเวลาสูงกว่ารายได้จากค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บประมาณ 9.80

25

รายงานการประชุมคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 4/2516 วันจันทร์ที่ 30 เมษายน 2516 ณ สำนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย

26 ลานบาท การใช้งานเป็นหลักจะได้ผลก็ต่อเมื่อบุคคลผู้ปฏิบัติหน้าที่รัฐซึ่งถึงคุณค่าของ เวลาและการทำงานที่ทำ เพราะการทำงานเป็นหลักดังกล่าวนี้ท่าเรือ ได้เคยนำมา ทดลองใช้ครั้งหนึ่งแล้วเมื่อปี 2516 แต่ไม่ได้ผลตามที่คาดหมายไว้ เนื่องจากทางคาน ครงงานขาดความรู้นักงานการศึกษา ส่วนเจ้าหน้าที่งานเองอาจไม่รู้อะไรซึ่งถึงระบบและวิธีปฏิบัติ งาน ทำให้การทดลองดังกล่าวล้มเหลวสมกับที่พนักงานชั้นผู้ใหญ่ได้คาดหมายไว้ แต่ ผู้เขียนยังเชื่อมั่นถึงระบบนี้อยู่ มิใช่เพราะระบบไม่ดี หากแต่การทำเรือฯ ควรพิจารณา คำนวณแรงงานที่ใช้ การอ้างความล้มเหลวข้างต้นนั้น ถ้าเปรียบในระยะยาวกับระบบปัจจุ บันแล้ว จะเห็นว่าการทำเรือฯ มีรายจ่ายที่ไม่จำเป็นที่จำต้องเสียอย่างน่าเสียดาย อาจ แก้ไขโดยให้การอบรมแก่คนงาน ซึ่งให้เห็นความสำคัญและผลประโยชน์ที่การทำเรือฯ จะได้รับ แม้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในปัจจุบันเพิ่มขึ้น ทางคานรายได้ของคนงานจะลดลง เนื่องจากการเลิกทำงานล่วงเวลา สามารถชดเชยได้โดยการกำหนดอัตราค่าแรงเสีย ใหม่นี้ให้พอเพียงกับค่าครองชีพที่เป็นอยู่จริง เพราะเมื่อการทำเรือฯ มีรายได้เพิ่มขึ้น ก็จะสามารถจ่ายเป็นค่าแรงเพิ่มขึ้นได้ (อาจดูรายละเอียดได้จากข้อเสนอแนะในบท สุกท้าย) ในเรื่องการกระตุ้นให้เรือฯ เข้าออกจากท่าเร็วขึ้น ควรจะยกเลิกการเก็บค่า ธรรมเนียม ค่าใช้ท่าอัตราค่าสุด 3 วัน (72 ช.ม.) ซึ่งการทำเรือฯ ได้ระบุอัตราค่าใช้ ท่าดังนี้

ค่าใช้ท่าคิดเก็บตามจำนวนตันสุทธิ (NET REGISTERED TONNAGE) ของ เรือแต่ละลำที่มาเทียบท่าตันละ 1 บาทต่อเที่ยว คิดเป็นเวลา 3 วัน (72 ช.ม.) หลัง จากกำหนดนี้แล้วเก็บ 25% ของอัตรานี้คือ 24 ช.ม. หรือเศษของ 24 ช.ม.

เรือบรรทุกไม้เพื่อส่งเป็นสินค้าออกขนาดต่ำกว่า 200 ตัน (NET REGISTERED) เก็บลำละ 50 บาทต่อเที่ยว เที่ยวหนึ่งคิดเป็นเวลา 3 วัน (72 ช.ม.) และ 50 บาท ต่อทุก 1 วัน (24 ช.ม.) หลัง

เรือลำเลียงซึ่งบรรทุกสินค้าจากเรือใหญ่จอดเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าเรียกเก็บเป็นอัตรารายลำ ๆ ละ 500 บาทต่อครั้ง

ค่าใช้ท่าครั้งที่สอง

1. เรือที่ออกจากท่าไปเอง เมื่อกลับเข้าเทียบท่าอีกคิดค่าใช้ท่าในอัตรา 1 บาทต่อหนึ่งตันสุทธิของเรือ ต่อระยะเวลา 3 วัน หลังจากกำหนดนี้แล้วเก็บ 25% ของอัตรานี้ต่อ 24 ช.ม. หรือเศษของ 24 ช.ม.

2. เรือที่ทำการท่าเรือฯ ให้ออกจากท่าเมื่อกลับเข้าเทียบท่าอีก คิดค่าใช้ท่าในอัตรา 0.25 บาท ต่อหนึ่งตันสุทธิของเรือต่อ 1 วัน²⁷

การเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวอาจเป็นผลให้เรือแต่ละลำล่าช้าอยู่ในท่าได้ถึง 3 วัน ซึ่งเป็นผลให้ท่าเรือคับคั่งยิ่งขึ้น

สำหรับค่าใช้ท่าในต่างประเทศ เช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการจูงใจให้มีการใช้ท่าอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ท่าเรือของ LOS ANGELES มีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าดังนี้

เรือที่ต่ำกว่า 20 ตัน และเรือหาปลาไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้ท่า

20 - 300	GROSS REGISTERED TONNAGE (G.R.T.)	เดิม \$6.00	ต่อ 24 ช.ม.
300 - 500	" " "	\$10.50	" "
500 - 1000	" " "	\$20.50	" "

ท่าเรือฯ เก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มประมาณ \$ 11 สำหรับทุก 1000 G.R.T. หรือส่วนที่เกิน 1000 G.R.T. ถ้าใช้ท่าต่ำกว่า 12 ช.ม. หรือเรือจอดนอกท่าเสีย

²⁷ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, อัตราค่าภาระและค่าบริการ, "อัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือ ที่เก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ", หน้า 4

ค่าธรรมเนียมเพียงครั้งเดียว 28

นอกจากการปรับปรุงดังกล่าวข้างต้น การท่าเรือฯ ควรจะสนับสนุนให้ผู้ให้บริการใช้อุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ซึ่งท่าเรือมีอยู่ให้มากขึ้น และเพิ่มอุปกรณ์ทันสมัยให้มากขึ้นอีก เพราะอุปกรณ์ต่าง ๆ เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานมากกว่าการใช้แรงงานคนทั้งในความปลอดภัยและทุ่นแรง อย่างไรก็ตามการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการสำหรับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของการท่าเรือฯ ไม่ควรจะสูงกว่าอัตราที่จะใช้คนงานทำ เพราะถ้าอัตราสูงกว่ากันผู้ใช้บริการก็จะหันไปใช้แรงงานคนทั่วไป อุปกรณ์อำนวยความสะดวกใช้ไม่ได้ไม่เต็มความสามารถ อีกประการหนึ่งอัตราค่าภาระและค่าบริการที่ดั่งขึ้นใหม่นี้ควรสนับสนุนให้มีการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่การท่าเรือฯ มีอยู่ ไม่ควรสนับสนุนให้ใช้อุปกรณ์ที่หายาก อุปกรณ์ที่มีราคาสูงหรือให้ใช้วิธีการที่ไม่มีประสิทธิภาพ

3. ระดับการให้บริการของท่าเรือที่เป็นอยู่ (RATE OF ACTIVITY)

การปรับปรุงอัตราค่าภาระและค่าบริการจะทำให้ยากถ้ามิได้มีการคำนึงถึงระดับงานของการท่าเรือฯ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งแบ่งแยกออกไปตามประเภทของเรือที่จะเข้าเทียบท่า ถ้าต้นทุนส่วนใหญ่ของการท่าเรือฯ เป็นต้นทุนประเภทที่เรียกว่าต้นทุนแปรได้ (VARIABLE COST)²⁹ ต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงก็จะสามารถเปลี่ยนแปลงไปโดยตรงต่อระดับงานที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทุกระดับมีลักษณะไม่เปลี่ยนแปลงแต่ในสภาพความเป็นจริง ต้นทุนของท่าเรือส่วนมากเป็นต้นทุนที่คงที่

28 CAMBELL, F.S., PORT DUES, CHARGES AND ACCOMMODATION, 1970-1971, GEORGE PHILIP AND SON LIMITED, LONDON, 13th EDITION, p. 654

29 ต้นทุนแปรได้ หมายถึงต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตรงต่อจำนวนสินค้าที่ผลิตขึ้น ต้นทุนชนิดนี้จะเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัวกับจำนวนสินค้าที่ผลิตและลดลงด้วยถ้าวัดสินค้าอันอยู่ลง ต้นทุนแปรได้นี้บางครั้งในภาษาอังกฤษใช้คำว่า "DIRECT COSTS"

(FIXED COST)³⁰ เพราะฉะนั้นต้นทุนต่อหน่วยก็จะเปลี่ยนแปลงไปตามระดับงาน
 ของท่าเรือที่เกิดขึ้น จากจุดนี้จึงเป็นการประมาณหรือคาดคะเนล่วงหน้าในช่วงระยะ
 เวลาหลายปี สำหรับระดับงานของท่าเรือ จึงเป็นสิ่งสำคัญ ตัวอย่างที่อาจเห็นได้
 ง่ายว่าระดับงานท่าเรือ ที่เป็นอยู่ในขณะนี้สมควรปรับปรุงหรือไม่ จากสถิติ
 PORT OPERATION STATISTICS; PORT AUTHORITY OF THAILAND.

1967 - 1971 หน้า 1 ซึ่งกล่าวถึงสถิติจำนวนเรือที่เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ คิด
 เป็นเดือนมีดังนี้



ศูนย์วิจัยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

30 ต้นทุนคงที่หมายถึงต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงตามจำนวนสินค้าที่ผลิตขึ้น ต้นทุนนี้จะคงที่
 ไม่ว่าจะผลิตสินค้าเพียงหนึ่งหน่วยหรือสิบหน่วยหรือร้อยหน่วย หรือยังไม่เริ่มทำการผลิต
 สินค้าเลย ต้นทุนคงที่นี้บางครั้งในภาษาอังกฤษเรียกว่า "OVERHEAD COSTS"

TOTAL CALLS OF VESSELS ENTERED PORT OF BANGKOK MONTHLY
(OVER 500 NET REGISTERED TONS)
1967-1971

YEAR	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL	AVERAGE
1967	290	284	359	369	356	288	287	301	300	276	251	276	3,637	303.08
1968	292	319	352	371	348	349	343	317	347	363	316	384	4,101	341.75
1969	361	321	383	380	357	327	314	348	348	344	352	391	4,226	352.17
1970	330	370	381	376	332	311	316	330	326	351	338	356	4,117	343.08
1971	343	268	274	246	289	268	280	301	287	319	341	367	3,583	298.58
TOTAL	1,616	1,562	1,749	1,742	1,682	1,543	1,540	1,597	1,608	1,653	1,598	1,774	19,664	1,638.67
PERCENTAGE	98.6	95.3	106.7	106.3	102.6	94.1	94.0	97.4	98.1	100.9	97.5	108.2	1,200.0	100.0

และจากหนังสือเล่มเดียวกันหน้า 4 ซึ่งแสดงถึงจำนวนเรือที่รอเข้าเทียบท่ากรุงเทพฯ เป็นรายเดือน

๘๖

ตารางที่ 9

NUMBER OF CALLS OF VESSELS ANCHORED AT BAR WAITING FOR BERTHS
TO THE PORT OF BANGKOK MONTHLY
1967-1971

YEAR	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL	AVERAGE
1967	156	141	154	153	153	130	98	104	99	103	84	112	1,466	122.2
1968	103	137	122	140	129	117	107	102	127	134	151	174	1,543	128.6
1969	180	115	110	120	130	102	88	125	98	101	115	97	1,381	115.1
1970	121	119	112	126	107	96	101	72	83	96	76	92	1,201	100.1
1971	108	93	87	88	104	56	74	99	89	121	132	139	1,190	99.2
TOTAL	668	605	585	606	623	501	468	502	496	555	558	614	6,781	565.1
PERCENTAGE	118.2	107.1	103.5	107.3	110.3	88.7	82.8	88.8	87.8	98.2	98.0	108.7	1,200.0	100.0

และตารางแสดงจำนวนชั่วโมงเฉลี่ยของเรือที่รอเข้าเทียบท่าในหน้า 5

AVERAGE HOURS PER CALL OF VESSELS ANCHORED AT BAR WAITING FOR BERTHS
TO THE PORT OF BANGKOK MONTHLY
1967-1971

YEAR	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL	AVERAGE
1967	99.4	98.3	110.5	65.5	95.0	89.0	31.7	41.3	19.5	18.6	11.3	10.8	690.9	57.6
1968	13.3	17.1	11.5	12.4	16.1	21.6	16.5	9.4	15.4	13.3	15.1	12.5	174.2	14.5
1969	30.1	14.1	9.3	15.1	20.4	12.6	17.0	13.4	11.1	11.2	20.1	8.2	182.6	15.2
1970	19.1	15.5	10.1	11.3	13.0	11.2	9.3	9.2	9.1	7.2	9.4	7.4	131.8	11.0
1971	18.4	10.8	11.4	8.0	11.8	8.6	16.0	14.6	9.3	8.7	12.8	15.6	146.0	12.2
TOTAL	180.3	155.8	152.8	112.3	156.3	143.0	90.5	87.9	64.4	59.0	68.7	54.5	1,325.5	110.5
PERCENTAGE	163.2	141.0	138.3	101.6	141.4	129.4	81.9	79.5	58.3	53.4	62.2	49.3	1,200.0	100.0

จะเห็นว่าจากตารางทั้งสาม ในด้านการให้บริการของท่าเรือ ยังเป็นที่ต้องการของเรือที่จะเข้าเทียบท่าอยู่มาก แม้รัฐบาลจะได้อนุมัติโครงการเชื่อมตะวันออก เพื่อเป็นการแก้ไขและปรับอัตราระดับงานการไรท์ที่เกิดขึ้น

"..... เมื่อโครงการนี้แล้วเสร็จ การท่าเรือฯ จะมีเทียบเรือ น้ำลึก 4 ท่า เชื่อมเทียบเรือ น้ำตื้น 2 ท่า โรงพักสินค้าขนาด 10,500 ตารางเมตร 2 หลัง พื้นวางสินค้ากลางแจ้ง 63,000 ตารางเมตร พื้นที่วางสินค้าหนักพิเศษ 4,800 ตารางเมตร ซึ่งการท่าเรือฯ จะรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกปีละประมาณ 1.00 ล้านตันรายได้จะเพิ่มขึ้นประมาณปีละ 50 ล้านบาท

ถ้าสร้างเชื่อมเทียบเรือ น้ำลึกอีก 2 ท่าสุดท้ายเสร็จแล้ว การท่าเรือฯ จะรับเรือสินค้าขนาดหนึ่งหมื่นตันเพิ่มได้อีก 2-3 ลำ มีพื้นวางสินค้ากลางแจ้งเพิ่มขึ้นอีก 33,000 ตารางเมตร พื้นวางสินค้าหนักพิเศษเพิ่มขึ้นอีก 2,400 ตารางเมตร ซึ่งการท่าเรือฯ จะรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นอีกปีละประมาณ 500,000 ตัน รายได้จะเพิ่มขึ้นอีกประมาณปีละ 30 ล้านบาท

เมื่อได้ขยายงานเต็มตามโครงการเชื่อมตะวันออกแล้ว การท่าเรือฯ จะสามารถให้บริการแก่เรือสินค้าขนาดใหญ่ไปได้อีกประมาณ 20 ปี" ³¹

อีกโครงการหนึ่งคือโครงการท่าเรือ น้ำลึก ซึ่งจะเป็นโครงการช่วยปรับปรุงในด้านการให้บริการกรมกรในการบรรทุกขนถ่ายในท่าเรือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวก

31 จากบทความ "โครงการเชื่อมตะวันออก, ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย" สำนักงานโครงการเชื่อมตะวันออก, นิตยสาร กทม., ฉบับวันสถาปนา 2516, หน้า 2 -3

ที่ทันสมัยและลดค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาและบรรทุกขนถ่ายและรวมทั้งลดการระวาง บรรทุก อาจลดค่าใช้จ่ายจากเดิมตันละ 29 บาท เหลือเพียงตันละ 18 บาท หรือ ประหยัดได้ถึง 11 บาท ³²

โครงการดังกล่าวจะเป็นการเพิ่มต้นทุนประเภทต้นทุนคงที่ให้แก่การทำเรือ แต่เมื่อมาเปรียบเทียบกับความต้องการในการใช้บริการที่มีอยู่มากเกินกว่าที่ท่าเรือจะให้ได้ จากสถิติข้างต้น การทำเรือ ก็แน่ใจได้ว่าต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงหรือนั่นก็คือการทำเรือได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกิจการท่าเรือ ที่จะช่วยแก้ไขและปรับปรุงกิจการดังกล่าวทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งจะมีผลต่อการกำหนดอัตราค่าภาระ และค่าบริการ สรุปได้ว่าระดับการบริหารของท่าเรือ มีประสิทธิภาพสูงขึ้นจะเป็นผลทำให้ต้นทุนคงที่ต่อหน่วยลดลง เฉพาะฉะนั้นสิ่งเหล่านี้อาจเป็นเครื่องช่วยในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการ

4. ต้นทุนของการดำเนินงาน (COST OF OPERATIONS)

การทำเรือ ต้องการมีรายได้จากค่าภาระและค่าบริการพอเพียงสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งให้ผลตอบแทนที่คุ้มกับการลงทุนในการจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ดังนั้นต้นทุนจริงที่เกิดขึ้นเนื่องจากการจัดหาอุปกรณ์ เพื่อให้บริการเป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าภาระ ในด้านอัตราค่าไร ก็ต้องพิจารณาเช่นกัน เป็นการแน่นอนว่าท่าเรือ ต้องการแสวงหากำไร สำหรับกำไร จำนวนที่สูงนั้น การทำเรือ จะสามารถหาได้ก็เพียงจากค่าภาระบางประเภทซึ่งผู้ใช้บริการยอมเสียให้ ค่าภาระและค่าบริการบางราย จะให้กำไรแก่การทำเรือ ในอัตราค่าหรือบางรายการจะขาดทุน แต่การทำเรือ จำเป็นต้องยอมเพราะมีข้อจำกัด บางประการเกี่ยวกับเรื่องอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บ

ต้นทุนของการดำเนินงานเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งในการกำหนดอัตราค่าภาระ และค่าบริการ ระบบบัญชีที่บริษัท COOPERS & LYBRAND ออกแบบให้การท่าเรือฯ ใช้ ได้มีการแยกประเภทรายได้และต้นทุนออกจากกันดังนี้

1. ด้านเกี่ยวกับเรือ (SHIPHANDLING) ใดแยกออกเป็น
 - 1.1 การบริการเกี่ยวกับร่องน้ำ (CHANNEL SERVICES)
 - 1.2 การบริการเกี่ยวกับท่า (HARBOUR SERVICES)
 - 1.3 การบริการเกี่ยวกับเรือ (CRAFT SERVICES)
 - 1.4 การบริหารเกี่ยวกับเรือ (SHIPHANDLING ADMINISTRATION)
2. ด้านเกี่ยวกับสินค้า (CARGO HANDLING) แยกออกเป็น
 - 2.1 จากเรือไปยังโรงพักสินค้า (SHIP TO SHED)
 - 2.2 จากโรงพักสินค้าไปยังเจ้าของสินค้า (SHED TO CONSIGNEE)
 - 2.3 บริการเกี่ยวกับแรงงานและอุปกรณ์ (LABOUR AND EQUIPMENT SERVICES)
 - 2.4 การบริหารเกี่ยวกับสินค้า (CARGO HANDLING ADMINISTRATION)
3. ต้นทุนสิ่งปลูกสร้างถาวร (FIXED INSTALLATION COSTS) แยกออกดังนี้
 - 3.1 การซ่อมแซม, บำรุงรักษาและค่าเสื่อมราคาของเขื่อนและคลังสินค้า (QUAY AND WAREHOUSE REPAIRS, MAINTENANCE AND DEPRECIATION)
 - 3.2 การบริหารคลังสินค้าและบริการทั่วไป (WAREHOUSE AND GENERAL SERVICES ADMINISTRATION)
4. บริการด้านวิศวกรรม(ENGINEERING SERVICES)
 - 4.1 วิศวกรรมโยธา (CIVIL ENGINEERING)
 - 4.2 วิศวกรรมเครื่องกล (MECHANICAL ENGINEERING)
 - 4.3 การจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ (SUPPLY OF UTILITIES)
 - 4.4 การบริหารด้านวิศวกรรม (ENGINEERING ADMINISTRATION)

5. การบริหารทั่วไป (GENERAL ADMINISTRATION)

6. รายได้และรายจ่ายที่ไม่เกี่ยวกับการค้า (NON-TRADING REVENUE AND EXPENDITURE)

การจัดตั้งกลา่วางตนเพื่อจะได้วิธีการในการ

1. เปรียบเทียบรายได้แต่ละชนิดกับต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยใช้ฐานเดียวกัน
2. หาต้นทุนของบริการแต่ละชนิดหรือการดำเนินงานแต่ละแบบ โดยการใช้ข้อมูลทางด้านการเงินร่วมกับตัวเลขสถิติและข้อมูลที่มีอยู่ ซึ่งได้มาจากการปฏิบัติเป็นพิเศษและการสังเกต

ตัวอย่างที่เห็นได้คือ รายได้รวมจากเจ้าของสินค้าสำหรับค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า สามารถเปรียบเทียบได้กับต้นทุนรวมของการขนจากเรือไปยังโรงพักสินค้าและจากโรงพักสินค้าไปยังเจ้าของสินค้า ต้นทุนต่อชั่วโมงสายงาน (GANG HOUR) สำหรับการขนสินค้าสามารถหาได้โดยสังเกตจากระยะเวลาที่ต่อการใช้เคลื่อนสินค้าที่มีแบบเฉพาะและมีน้ำหนักที่กำหนดไว้ ต้นทุนโดยตรงต่อหนึ่งตันสำหรับการเคลื่อนสินค้านี้ก็สามารถหาได้เช่นกัน การเปรียบเทียบอันนี้กับอัตราค่าภาระจะชี้ให้เห็นรายจ่ายต่อตัน (CONTRIBUTION PER TON) ที่รายการนี้จะมีต่อการบริหารทั่วไป ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ และกำไร³³ สำหรับการแบ่งประเภทรายได้ออกตามระบบบัญชีที่ใช้ในปัจจุบันในช่วงระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2515 ถึง 31 มีนาคม 2516 ได้แสดงไว้ในหน้า 114-116 และจากตัวอย่างต่อไปนี้จะแสดงให้เห็นอัตราผลตอบแทนที่การทำเรือฯ ได้รับในช่วงระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2515 ถึง 31 มีนาคม 2516

Port Authority of Thailand	PROFIT STATEMENT			Form PAT 1 Month 6 Ending 31/3/73	
	This Month			Year to Date	
	Budget	Actual	Variance	Actual	Variance
	฿	฿	฿	฿	฿
REVENUE	21,349,000	24,743,765	3,394,765	143,798,841	15,704,841
EXPENDITURE	20,560,280	18,666,796	1,893,484	112,334,535	11,027,145
PROFITS	788,720	6,076,969	5,288,249	31,464,306	26,731,986
Gain/Loss on Operations:					
Shiphandling (page 8)	(2,587,496)	(81,591)	2,505,905	(153,431)	15,371,545
Cargohandling (page 9-10)	7,879,625	9,385,974	1,506,349	49,089,858	1,812,108
Total Gain/Loss on operations	5,292,129	9,304,383	4,012,254	48,936,427	17,183,653
Less:-					
Service (page 11)	1,462,468	1,347,177	115,291	8,854,694	(79,886)
Administration (page 12)	3,036,000	2,608,918	427,082	15,779,421	2,436,579
Not Operating Profit	793,661	5,348,286	4,554,627	24,302,312	19,540,346
Add (Less):-					
Non Trading Revenue and Expenditure (page 13)	(4,941)	728,681	733,622	7,161,994	7,191,640
NET PROFIT	788,720	6,076,969	5,288,249	31,464,306	26,731,986
RETURN ON CAPITAL EMPLOYED	0.8	6.4	5.6	5.5	4.7

5. การแบ่งอัตราค่าภาระและค่าบริการที่เกิดขึ้นระหว่างเจ้าของเรือและผู้ใช้บริการอื่น (DIVISION BETWEEN SHIP-OPERATOR AND OTHER USERS)

อัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือฯ ได้เรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการอื่น³⁴ เจ้าของเรือ ผู้รับสินค้า หรือผู้ส่งสินค้าเป็นผู้ชำระค่าบริการของการท่าเรือฯ มากกว่าบุคคลอื่น เมื่อการท่าเรือฯ จะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและแก้ไขอัตราค่าภาระควรจะได้อภิปรายในเรื่องปัญหาเกี่ยวกับการเรียกเก็บเพื่อเป็นการสะดวกและง่ายต่อการท่าเรือฯ ที่จะเรียกเก็บค่าบริการจากเจ้าของเรือ ซึ่งมีจำนวนน้อยกว่าผู้รับสินค้า ค่าภาระบางประเภทควรเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะเสีย แต่ค่าภาระและค่าบริการบางประเภทควรเรียกเก็บจากผู้รับสินค้าเท่านั้น เช่น ค่าธรรมเนียมในการลำซา (DEMURRAGE) ค่าเช่าคลังสินค้า (WAREHOUSE RENT) และค่าใช้จ่ายบางประเภทควรเป็นของเจ้าของเรือ เช่น ค่าใช้จ่ายที่ทำให้สินค้าถึงท่าหรือค่าขนส่งสินค้าลงเรือเล็ก (BARGE ALONGSIDE) อัตราค่าภาระซึ่งเคยจากจุดดังกล่าวไปควรเป็นหน้าที่ของผู้รับสินค้า สำหรับผู้ส่งสินค้าออกค่าใช้จ่ายที่เกิดหลังจากนี้ เชื้อเพลิงควรเป็นภาระของเจ้าของเรือ

จากการพิจารณาข้างต้น อาจแบ่งอัตราค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บให้เหมาะสมได้ดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมที่เก็บจากเจ้าของเรือ
 - 1.1 ค่าธรรมเนียมผ่านร่องน้ำ (CHANNEL DUES)
 - 1.2 ค่าใช้จ่าย ค่าเรือลำเลียงและค่าเทียบท่า (HARBOUR, LIGHTER AND MOORING FEES)
 - 1.3 ค่าลากจูง (TOWING FEES)

- 1.4 ค่าขนสินค้าในเรือ (STEVEDORING CHARGES)
- 1.5 ค่าเช่าอุปกรณ์สำหรับขนสินค้าในเรือ (HIRE OF EQUIPMENT USED BY STEVEDORES)
- 1.6 ค่าเช่าที่จอดเรือ (RENT OF BERTHING SPACE: WHARF OR BUDY CHARGES)
- 1.7 การให้บริการ, น้ำประปา, ไฟฟ้า, โทรศัพท์, ฯลฯ (SUPPLY OF SERVICES, WATER, ELECTRICITY, TELEPHONE, etc.)
2. ค่าธรรมเนียมที่เก็บจากผู้รับสินค้า
 - 2.1 ค่าขนสินค้าจากเขื่อนเทียบเรือมายังโรงพักสินค้า (HANDLING CHARGES FROM QUAY TO SHEDS)
 - 2.2 ค่าขนสินค้าจากโรงพักสินค้าไปยังท่าขนส่ง (HANDLING CHARGES FROM SHEDS TO TRANSPORT)
 - 2.3 ค่าเก็บรักษาสินค้า (STORAGE CHARGES)
 - 2.4 ค่าเฝ้าและให้ความปลอดภัยแก่สินค้า (WATCHING AND CARGO, SECURITY CHARGES)

สำหรับอัตราค่าภาระและค่าบริการ ซึ่งการทำเรือฯ ได้แยกประเภทเรียกเก็บในปัจจุบันได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 1

ปัญหาสำคัญในเรื่องนี้คือ การคุ้มกันต้นทุนในการจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ถาวรและไม่ให้เกิดการเปล่าประโยชน์ ต้นทุนในการจัดหาและบำรุงรักษาเขื่อนเทียบเรือและอุปกรณ์ประกอบท่าเรือมีมูลค่าสูงและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเหล่านี้มักจะถูกใช้ทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้า ท่าเรือบางแห่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าแปรเปลี่ยนไปตามฤดูกาล อุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่เสมอ แต่มีผู้รองรับภาระต้นทุนที่จัดให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้สามารถใช้ได้ตลอดเวลา

ถ้าจะกล่าวโดยทั่วไปแล้ว การเก็บอัตราค่าภาระและค่าบริการจากเจ้าของเรือมากประเภทขึ้นจะดีกว่า เนื่องจากเป็นการกระจายต่อการเก็บจากเจ้าของเรือและมีผล

กระทบกระเทือนอัตราค่าระวางอย่างเดียวกัน การเก็บค่าภาระและค่าบริการจากผู้รับ
 สินค้าจะต้องเก็บจากบุคคลมาเป็นรายบุคคล ค่าธรรมเนียมที่เก็บเหล่านี้จะมีผลอย่าง
 หนึ่งได้ชัดในจำนวนเงินที่เรียกเก็บจากผู้รับสินค้า ผู้คงเสียค่าระวางบรรทุกและค่าภาษี
 ศุลกากรในขณะที่เดียวกันด้วย แต่ในทางตรงกันข้ามจะต้องคำนึงควยว่าต้นทุนของท่าเรือ
 ทั้งหมด เจ้าของเรือติดตามเอาทุกอย่างใกล้ชิดและถ้าอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บสูง
 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณของสินค้าที่ขนส่งและค่าระวางที่เก็บได้จากสินค้านั้น จะเป็น
 เหตุให้เรือลดจำนวนเที่ยวท่า ซึ่งจะ เป็นผลนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
 ความสะดวกที่ท่าเรือลดลงและจะทำให้การคมนาคมภายในประเทศต่ำลงด้วย จากเหตุผล
 ดังกล่าวจึงควรคำนึงถึงปัจจัยที่จะมีอิทธิพลต่อการแบ่งประเภทอัตราค่าภาระและค่าบริการ
 ที่จะเรียกเก็บจากเจ้าของเรือและผู้ให้บริการอื่น เพราะฉะนั้นท่าเรือ ต้องหาวิธีจะ
 แบ่งอัตราค่าภาระว่าจะแบ่งอย่างไรเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ท่าเรือ มากที่สุด และยุติ
 ธรรมระหว่างผู้ให้บริการ

6. สภาพการณ์ของสังคมและนโยบายของรัฐบาล (SOCIAL CONSIDERATIONS & GOVERNMENT POLICIES)

ปัญหาข้อสุดท้ายในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการใหม่คือการคำนึงถึง
 สภาพการณ์ของสังคมและนโยบายของรัฐบาลที่เป็นอยู่ในด้านความต้องการในการส่ง-
 เสริมสินค้าออก การควบคุมต้นทุนของสินค้าเข้าประเภทอาหารและสินค้าอื่น ๆ ที่จำเป็น
 การลดสินค้าประเภทฟุ่มเฟือยเข้าประเทศ สนับสนุนสายการบินเรือเฉพาะสายหรือ
 เฉพาะประเทศ ดังนั้นเมื่อการทำเรือฯ จะปรับปรุงอัตราค่าภาระและค่าบริการควร
 เข้าใจในเรื่องนโยบายของรัฐบาลและสภาพของสังคม เพื่อสามารถแก้ไขผลกระทบ
 กระเทือนต่อโครงสร้างของค่าภาระหรืออาจกล่าวได้ว่าการปรับปรุงอัตราค่าภาระควร

สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและสภาพของสังคม

ด้านของสังคม ในช่วงที่ประเทศไทยมีความก้าวหน้าทางด้านเศรษฐกิจและการค้า สินค้ามูลค่าหลายพันล้านบาทได้มีการส่งเข้าออกประเทศตลอดเวลา สินค้าที่ส่งเข้ามาในประเทศเมื่อถึงท่าเรือแล้วจะถูกขนถ่ายจากเรือสินค้าซึ่งเทียบท่าอยู่ ค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการเป็นภาระที่เจ้าของสินค้าจะต้องเสียให้แก่การท่าเรือฯ นอกเหนือจากภาษีศุลกากร ซึ่งจำเป็นต้องเสียตามกฎหมาย เจ้าของสินค้าใดก็ตามที่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น อาจเป็นผู้ส่งสินค้าเข้ามาหรือผู้ส่งสินค้าเข้ามาแล้วแต่ขอตกลงในการซื้อขาย ในทำนองเดียวกันกรณีของการส่งออกกรรมสิทธิ์ในสินค้าอาจเป็นของผู้ส่งสินค้าหรือผู้ส่งสินค้าออกก็ได้ สำหรับประเภทของสินค้าส่งออกที่ให้บริการขนส่งทางเรือมักจะเป็นสินค้าหลักของประเทศ เช่น ข้าว ยาง กล้วย ไม้สัก ฯลฯ สินค้าเข้ามักจะเป็นสินค้าประเภทเครื่องจักร เครื่องมือเครื่องใช้ที่ใช้ในการอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อพัฒนาประเทศ จากสถิติของกรมศุลกากรในปีหนึ่ง ๆ สินค้าเข้าและสินค้าออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ มากที่สุดดังนี้

“This document is the property of the Thailand Information Center (TIC), Chulalongkorn University and is to be returned within two weeks to the Thailand Information Center, Ratasart Building 3, Chulalongkorn University”

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

TOTAL VALUE OF TRADE

(Millions of Baht)

Period	Export (F.O.B.)				Imports (C.I.F.)			Balance	
	Domestic product		Re-exports		Total	Port of Bangkok	Provincial Ports		Total
	Port of Bangkok	Provincial Ports	Port of Bangkok	Provincial Ports					
1957	5,205	2,087	142	106	7,540	8,085	452	8,537	-997
1958	4,599	1,594	144	110	6,447	7,886	351	8,237	-1,790
1959	4,621	2,637	210	92	7,560	8,613	375	8,988	-1,428
1960	5,426	2,996	144	48	8,614	9,252	370	9,622	-1,008
1961	6,985	2,732	221	59	9,997	9,940	347	10,287	-290
1962	6,462	2,793	233	41	9,529	11,151	353	11,504	-1,975
1963	6,745	2,675	211	45	9,676	12,337	466	12,803	-3,127
1964	8,974	3,012	307	46	12,339	13,867	386	14,253	-1,914
1965	9,264	3,377	202	98	12,941	15,012	421	15,433	-2,492
1966	10,299	3,496	211	93	14,009	18,145	359	18,504	-4,495
1967	10,007	3,791	249	119	14,166	21,758	430	22,188	-8,022
1968	9,549	3,438	434	258	13,679	23,693	410	24,103	-10,424
1969	9,583	4,519	446	174	14,722	25,527	439	25,966	-11,244
1970	10,042	4,208	360	162	14,772	26,705	304	27,099	-12,237
1971	12,731	3,952	442	156	17,281	26,456	338	26,794	-9,513
1972	17,361	4,256	673	201	22,491	30,375	500	30,875	-8,384

ค่านโยบายรัฐบาล การทำเรื่อง มีความสัมพันธ์กับรัฐบาลอย่างมาก พระราชบัญญัติการทำเรื่องแห่งประเทศไทย ระบุให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของการทำเรื่องแห่งประเทศไทย และสามารถสั่งให้การทำเรื่อง ชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ซึ่งขัดคือนโยบายของรัฐบาลหรือมติของคณะรัฐมนตรี ตลอดจนมีอำนาจสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้ การทำเรื่อง หรือคณะกรรมการการทำเรื่อง จะเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีจะต้องเสนอมานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม การดำเนินงานของการทำเรื่อง ให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชน และต้องได้รับความเห็นชอบตอคณะรัฐมนตรีในการดำเนินกิจการต่อไปนี้

1. สร้างทำเรื่องขึ้นใหม่
2. เลิกกิจการในทำเรื่องซึ่งเปิดดำเนินการแล้ว
3. เพิ่มหรือลดทุน
4. กู้ยืมเงิน
5. จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

การทำเรื่อง ต้องไม่วางระเบียบหรือกำหนดค่าภาระในการใช้ประโยชน์แห่งบริการและความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นการขัดกับนโยบายทั่วไปของรัฐบาลในการเศรษฐกิจและการคลังตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งให้คณะกรรมการการทำเรื่อง ทราบ

ค่านงบประมาณประจำปีของการทำเรื่อง ให้แยกเป็นงบลงทุนและงบทำการงบลงทุนเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ งบทำการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

รายได้ที่การทำเรื่อง ได้รับจากการดำเนินงานในปีหนึ่ง ๆ จะเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินรางวัลและเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์พนักงาน เงินสำรองธรรมดา เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็น

รายได้ของรัฐ ถ้ารายได้ไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าวนอกจากเงินสำรองธรรมดาและเงินสำรองขยายงานแล้ว และการทำเรือฯ ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น ให้รัฐจ่ายเงินให้แก่การทำเรือฯ เท่าจำนวนที่ขาด

ในรายงานประจำปีซึ่งคณะกรรมการการทำเรือฯ ต้องทำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้กล่าวถึงผลงานในปีที่ล่วงมาและชี้แจงเกี่ยวกับนโยบายของคณะกรรมการฯ โครงการและแผนงานที่จะจัดทำในภายหน้า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รักษาการตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย และมีอำนาจออกกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการทำเรือและการเดินเรือภายในอาณาบริเวณและการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมปรับปรุงดังกล่าว มีความผิดของระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท และความผิดนี้ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบได้³⁷ สำหรับจำนวนเงินซึ่งการทำเรือฯ ให้นำส่งรัฐบาลแล้วนั้นจะเห็นได้ว่าตั้งแต่เริ่มดำเนินการมา การทำเรือฯ ให้นำรายได้ส่งรัฐเป็นผลประโยชน์แผ่นดินตามประมาณการรายรับที่รัฐได้กำหนดให้ส่งแต่ละปี ซึ่งรวมแล้วการทำเรือฯ ให้นำส่งรายได้ให้รัฐเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 242,806,367.06³⁸ ดังตารางต่อไปนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

37 ประจวบ สุนทรางกูร, พลตรี, เรื่องเดิม หน้า 89

38 การทำเรือแห่งประเทศไทย, เรื่องเดิม หน้า 50

ตารางที่ 13 ประมาณการรายรับของรัฐและเงินนำส่งระหว่างปี 2495-2515

ปีนำส่ง	ประมาณการรายรับของรัฐ	เงินนำส่ง
2495	-	988,870.90
2496	-	955,496.16
2506	26,000,000.00	26,000,000.00
2507	10,000,000.00	10,000,000.00
2508	14,000,000.00	14,000,000.00
2509	17,850,000.00	18,400,000.00
2510	19,000,000.00	28,000,000.00
2511	21,750,000.00	35,900,000.00
2512	36,877,000.00	33,500,000.00
2513	28,902,000.00	28,902,000.00
2514	21,120,000.00	21,120,000.00
2515	25,000,000.00	25,000,000.00
	220,490,000.00	242,806,367.06

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น อาจจะนำไปเป็นเครื่องมือในการพิจารณาปรับปรุง และกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการ โครงสร้างของอัตราค่าภาระและค่าบริการ ใหม่อาจกำหนดขึ้นได้ โดยคำนึงถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายสามารถที่จะเข้าใจได้ง่ายและเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดเก็บค่า
2. ยุติธรรมในข้อที่ว่า

- ก. ค่าภาระและค่าบริการที่จัดเก็บจะต้องสอดคล้องกับต้นทุนที่เกิดขึ้น
- ข. บุคคลผู้เสียค่าภาระและค่าบริการดังกล่าวนั้น ควรเป็นบุคคลผู้ได้รับผลประโยชน์นั้น
- ค. ค่าภาระและค่าบริการควรมีความสัมพันธ์กับผลประโยชน์ที่ผู้ใช้จะได้รับ

3. มีลักษณะคงที่ในช่วงระยะเวลาอันพอสมควร เพื่อให้ผู้ใช้จะสามารถวางแผนหรือคาดการณ์ล่วงหน้าได้ และสามารถแน่ใจได้ว่าค่าภาระและค่าบริการดังกล่าวจะคงที่ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงในระยะเวลาอันสั้น ทั้งเจ้าหน้าที่สามารถตีความค่าภาระและค่าบริการดังกล่าวได้ถูกต้อง

4. ทางด้านประสิทธิภาพ ควรกำหนดค่าภาระและค่าบริการให้เป็นการส่งเสริมผู้ใช้เพื่อก่อให้เกิดการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือมีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ ข้อกำหนดต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นต้องพิจารณาให้สอดคล้องกัน โดยอาศัยคำถามดังต่อไปนี้ อาจช่วยจัดความไม่สอดคล้องได้

1. อัตราค่าภาระแต่ละรายการเป็นจำนวนต่ำสุดที่ท่าเรือจะเก็บได้หรือไม่?
2. เป็นการง่ายในการแยกประเภทรายการที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าภาระและค่าบริการหรือไม่?
3. ค่าภาระและค่าบริการถูกแบ่งอย่างถูกต้องระหว่างเจ้าของเรือ ผู้ส่งสินค้าเขา ผู้ส่งสินค้าออก หรือไม่?
4. การแบ่งอัตราค่าภาระและค่าบริการคำนึงถึงผลสะท้อนจากต้นทุนที่แปรเปลี่ยนได้ในการยกขนสินค้าชนิดต่าง ๆ หรือไม่?
5. อัตราค่าภาระและค่าบริการคล้ายกัน โดยที่รายการเดียวกันถูกแยกได้ในหัวข้อต่างกัน และต้องตีความแต่ละรายการนั้นอีก
6. อัตราค่าภาระและค่าบริการมีลักษณะไม่ชักจูงให้มีการใช้วิธีที่มีประสิทธิภาพในการทำงานหรือชักจูงให้ใช้วิธีที่ไม่มีประสิทธิภาพในการทำงานหรือไม่?
7. อัตราค่าภาระและค่าบริการชักจูงให้มีการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกของท่าเรือ - อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพหรือไม่?

8. การจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการแต่ละรายการกำหนดได้เหมาะสม
 อย่างที่สุดหรือไม่ เช่น เก็บจากเรือ ต่อวัน ต่อตันสุทธิ หรือตัน
 ของสินค้า?
9. อัตราค่าภาระมีผลสะท้อนต่อวิธีการยกขนสินค้าในอดีตและอนาคต
 รวมทั้งระบบ CONTAINERS หรือไม่?
10. การเรียงลำดับอัตราค่าภาระงายต่อการค้นหาแต่ละรายการหรือไม่?

เมื่อสามารถให้คำตอบเหล่านี้แล้ว ขั้นตอนต่อไปควรที่จะนำเอาโครงสร้างสำคัญ ๆ
 ของการจัดแบ่งอัตราค่าภาระและค่าบริการนำเสนอในแบบฟอร์มซึ่งแสดงไว้ในภาคผนวก
 หน้า 117 แบบฟอร์มดังกล่าวซึ่งจะช่วยพิจารณาถึงจุดประสงค์ ถึงความเหมาะสมใน
 การตั้งอัตราค่าภาระและค่าบริการ³⁹ แต่เนื่องจากในขณะที่เขียนวิทยานิพนธ์นี้ข้อมูล
 สำหรับการกรอกแบบฟอร์มยังไม่เพียงพอ จึงทำให้ไม่สามารถแสดงตัวเลขให้เห็นได้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย