บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือทั่วไป

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง. (แผ่นพับ)

——. ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 2533.

——. รายงานประจำปีงบประมาณ 2531. กรุงเทพฯ : แผนกโรงพิมพ์, กทท., 2532.

——. แผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2532-2536. (ม.ป.ท., ม.ป.ป.)

——. แผนวิสาหกิจ (แผนกลยุทธ) ของ กทท. 2532-2536. กรุงเทพฯ : แผนกโรงพิมพ์ กทท., 2531.

——. อัตราค่าภาระของ กทท. กรุงเทพฯ : แผนกโรงพิมพ์ กทท., 2532.

เกรียงไกร ตวงวรรัตน์. Procedure of Vessel Operations. ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ (บรรณาธิการ), ธุรกิจพาณิชยนาวี. หน้า 63-70. กรุงเทพฯ : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

คณะกรรมการเฉพาะกิจ 6 สหภาพ กทท., ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัดศิริสินการพิมพ์, 2533.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2520-2524. กรุงเทพฯ : เรืองแสงการพิมพ์, 2520.

——. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.

——. การปรับปรุงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2532-2534. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์แห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.

——. การปรับปรุงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (เอกสารอัดสำเนา)

——. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2530-2534. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ยูไนเต็ดโปรดัคชั่น, ม.ป.ป.

คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก, สำนักงาน. การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก. ตุลาคม 2532 (เอกสารอัดสำเนา)

ติน ปรัชญพฤทธิ์. การบริหารการพัฒนา : ความหมาย เนื้อหา แนวทาง และปัญหา. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. รายงานเศรษฐกิจการเงิน 2530-2531. กรุงเทพฯ : บริษัท วิคตอรี่เพาเวอร์พอยท์ จำกัด, ม.ป.ป.

ปกรณ์ ปรียากร. ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนา. ใน อุทัย เลาหวิเชียร (บรรณาธิการ), การบริหารการพัฒนา. หน้า 16-65. กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2528.

ประพันธ์ เศวตนันท์. เศรษศาสตร์ภูมิภาค. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ดวงกมล, 2530.

พิพัฒน์ ไทยอารี. หลักการแปรรูปรัฐวิสาหกิจกับรัฐวิสาหกิจไทย. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

มานะ ภัทรธรรม. Containerization. ใน กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ (บรรณาธิการ), ธุรกิจพาณิชยนาวี. หน้า 84-87. กรุงเทพฯ : สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

วิจิตรา ฟุ้งลัดดา. รวมกฎหมายแรงงาน. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531.

เศรษฐกิจการพาณิชย์, กรม กระทรวงพาณิชย์. รายงานผลการศึกษาวิจัย การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ข่าวพาณิชย์, 2521.

เศรษฐพร คูศรีพิทักษ์ และพิทยาพล จันทนะสาโร. การแปรรูปสู่ภาคเอกชนของกิจการโทรคมนาคม. เอกสารสรุปการวิจัย และข้อมูลนโยบายสาธารณะ สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย มิถุนายน 2531.

ศุภชัย ยาวะประภาษ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ม.ป.ป.

สมศักดิ์ มีทรัพย์หลาก. กลวิธีในการพัฒนาภาค. ใน สุนีย์ ศีลพิพัฒน์ (บรรณาธิการ), เศรษฐศาสตร์ภูมิภาคและเมือง. หน้า 292-218. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2530.

เอกจิต วงศ์ศุภชาติกุล. เศรษศาสตร์ภูมิภาคว่าด้วยการพัฒนา. กรุงเทพฯ : บริษัทวัชรินทร์การพิมพ์ จำกัด, 2526.

อุทัย เลาหวิเชียร และ วรเดช จันทรศร. การบริหารการพัฒนา : การเปลี่ยนแปลงและทิศทาง. ใน อุทัย เลาหวิเชียร (บรรณาธิการ), การบริหารการพัฒนา. หน้า 66-132. กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2528.

วารสารและหนังสือพิมพ์

การบินไทย เข้าตลาดหุ้น เพียงประดาบ ก็เลือดเดือด. สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์. 35 (11 มิถุนายน 2532) : 15.

ขุนทอง ลอเสรีวานิช. การเมืองเรื่องปั้นจั่นท่าเรือ ผลประโยชน์ใคร...ใครก็หวง. ผู้จัดการ. (รายเดือน) 5 (มีนาคม 2531) : 146-156.

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมห่งชาติ, สำนักงาน. กรุงเทพมหานคร : ภาพส่วนรวม. วารสารเสรษฐกิจและสังคม. 20 (มีนาคม - เมษายน 2526) : 5-8.

แฉแผนตุกติก ช่วยอิตัลไทย ฮุบงานแหลมฉบัง ทั้งแก้ตัวเลข ละเมิดระเบียบกระทรวงการคลัง. ผู้จัดการ. (12-18 ตุลาคม 2530) : 15.

ทศพร ศิริสัมพันธ์. วิเคราะห์การปฏิบัติการ. วารสารสังคมศาสตร์. 24 (สิงหาคม 2530) : 54-76.

บทสัมภาษณ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม. วารสารทรานสปอร์ต. 1 (กรกฎาคม 2532) : 63-71.

บรรหาร เล่นไม่ซื่อ ดัน ครม. ทำงามหน้า รัฐกระเป๋าฉีก 162 ล้านบาท. ผู้จัดการ. (7-13 มีนาคม 2531) : 1, 17.

เบื้องหลังท่าเรือวิกฤต เงินหล่น 70 ล้านทำเหตุ "เปรม" สั่งปลดระเบิด. ผู้จัดการ. (16-22 พฤษภาคม 2531) : 1, 7, 8, 21.

ประชาชาติธุรกิจ. 14 (22-24 กุมภาพันธ์ 2533) : 8.

ประมูลท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง : เส้นใครเส้นมัน. ผู้จัดการ. (12-18 ตุลาคม 2530) : 13

ประมวลมติ ครม. ข่าวพาณิชย์. (กรมพาณิชย์สัมพันธ์) 41 (8-14 พฤษภาคม 2533) : 23.

ผู้จัดการ. (24-30 สิงหาคม 2530) : 12.

มติ ครม. เศรษฐกิจ ข่าวพาณิชย์. (กรมพาณิชยสัมพันธ์) 41 (8-41 พฤษภาคม 2533) : 35.

รัฐมนตรีเล่นแรง ฟ้องเละเบื้องหลังแท้จริง ผู้หากินกับการท่าเรือฯ ฟ้องการท่าเรือฯ. ผู้จัดการ. (20-26 มีนาคม 2532) : 1, 15-16.

รัฐวิสาหกิจ. สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์. 36 (25 กันยายน 2532) : 63-67.

เอกสารชั้นต้น

กรมเจ้าท่า, "ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 245/2531 และที่ 94/2532 เรื่องการอนุญาตให้ท่าเทียบเรือเอกชนเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะ สำหรับเรือเดินต่างประเทศเพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้า," 29 สิงหาคม 2531 และ 22 มีนาคม 2532.

กลุ่มสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์, "หนังสือที่ กรส. 3/2533," 29 มกราคม 2533.

กระทรวงคมนาคม, "หนังสือที่ คค. 0100/754,"30 พฤษภาคม 2533.

กองแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, "หนังสือที่ คค. 0204/กผ. 743," 10 กรกฎาคม 2532.

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ขั้นตอนในการนำสินค้าขาเข้าและขาออกผ่านท่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย.

——. จำนวนเที่ยวเรือและสินค้า ผ่านท่าเรือกรุงเทพ ระหว่างปีงบประมาณ 2526-2532. (แผ่นปลิว).

——. ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง.

——. บันทึกข้อความเพิ่มเติมระหว่างฝ่ายบริหาร กทท. กับผู้แทน 6 สหภาพแรงงานใน กทท. ต่อท้ายบันทึกข้อความของ รมช. กระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 13 กันยายน 2532.

——. บันทึกข้อตกลงระหว่างฝ่ายบริหาร กับผู้แทน 6 สหภาพแรงงานใน กทท. 2 กุมภาพันธ์ 2533.

——. บันทึกข้อตกลงระหว่างฝ่ายบริหาร กทท. กับ 4 สหภาพแรงงานใน กทท. 8 มิถุนายน 2533.

——. ประกาศ เรื่องให้พนักงานกลับเข้าปฏิบัติงานตามปรกติ. 13 กันยายน 2532.

——. รายชื่อบริษัทยื่นเอกสาร Container Terminal / Coastal Shipping Terminal ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

——. สารสัมพันธ์ (กทท.) ฉบับต่าง ๆ

คณะกรรมการเฉพาะกิจ 6 สหภาพ กทท., "หนังสือ เรื่องทำความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังบางประการ," 5 มกราคม 2533.

——. "หนังสือที่ 003/2533," 15 มกราคม 2533.

——. "หนังสือที่ 004/2533," 16 มกราคม 2533.

คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก, "คำสั่ง กพอ. ครั้งที่ 1/2532," 21 กุมภาพันธ์ 2529.

คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ, "คำสั่งที่ 4/2531 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการประสานการแก้ปัญหาเร่งด่วน การให้บริการพื้นฐาน," 20 พฤศจิกายน 2521.

แถลงการณ์ด่วนพิเศษ ฉบับที่ 3 สหภาพแรงงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย และสหภาพแรงงานพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดประชุมใหญ่วิสามัญ ครั้งที่ 5/2533 26 พฤษภาคม 2533.

แถลงการณ์ฉบับที่ 3 ของ 4 สหภาพแรงงาน ใน กทท. เรื่องแจ้งผลการเจรจาปัญหาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง 13 มิถุนายน 2533.

บันทึกการเจรจาระหว่างผู้แทนสหภาพแรงงานใน กทท. กับรักษาราชการผู้บัญชาการสูงสุด/ผู้อำนวยการรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2533 ณ ห้องประชุม อาคาร 604 กองบัญชาการทหารสูงสุด.

บันทึกข้อความของนายนิคม แสนเจริญ รมช. กระทรวงคมนาคม ถึงปลัดกระทรวงคมนาคม, "เรื่อง แผนวิสาหกิจ ปี 2532-2536 (ฉบับที่ 4) ของ กทท.," 9 มกราคม 2532.

บันทึกข้อความของนายนิคม แสนเจริญ รมช. กระทรวงคมนาคม ถึงปลัดกระทรวงคมนาคม, 13 กันยายน 2532.

บันทึกการประชุมของคณะกรรมการนโยบายท่าเรือแห่งชาติ ครั้งที่ 1, 2 และ 3., 8 ธันวาคม 2531, 9 กุมภาพันธ์ 2532 และ 16 มีนาคม 2532.

บันทึกการประชุมปรึกษาหารือคณะกรรมการเจรจา (ฝ่ายรัฐบาล) เรื่องการแก้ไขปัญหา กทท. วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2533 ณ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล.

บันทึกมติที่ประชุมคณะกรรมการเจรจาปัญหาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2533 ณ ทำเนียบรัฐบาล.

ประกาศเจตนาร่วม 2 สหภาพ เรื่องท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง 25 พฤษภาคม 2533.

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมศุลกากร, คำแนะนำกรมศุลกากร เอกสารจัดพิมพ์เนื่องในโอกาสเปิดด่านศุลกากรภูเก็ต 28 กันยายน 2532.

พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2499), ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2502) และ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2516).

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510 ราชกิจจานุเบกษา 84 (4 เมษายน 2510).

รายงานการประชุมระหว่างสหภาพแรงงาน กทท. และกระทรวงคมนาคม เกี่ยวกับการคัดค้านนโยบายของรัฐบาล ขอให้ทบทวนมติของคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม, 9 สิงหาคม 2532.

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย, "เอกสารเรื่อง จุดยืนของภาคเอกชนต่อการมีส่วนร่วมในการเสริมสร้างประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจ"21 กุมภาพันธ์ 2531.

สหภาพแรงงานใน กทท. ทั้ง 6 สหภาพ, "หนังสือที่พิเศษ 1/2532," 24 กรกฎาคม 2532.

——. "แถลงการณ์ฉบับที่ 18/2533,"

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก, สรุปมติที่ประชุม กพอ. ครั้งที่ กพอ. 2/2530 (27 กรกฎาคม 2530) เพื่อรายงานเสนอ ครม.

——. "หนังสือที่ สพอ. 559/2529," 24 พฤศจิกายน 2529.

——. "หนังสือที่ สพอ. 563/2529," 27 พฤศจิกายน 2529.

——. เอกสารเกี่ยวกับภูมิหลังความเป็นมาของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง.

สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน, รายงานการตรวจสอบการดำเนินงานเรื่องค่าล่วงเวลาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา คราวประชุมเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2529.

สำนักนายกรัฐมนตรี, "บันทึกข้อความเรื่องท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง," 17 เมษายน 2533.

——. "คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 31/2531," 5 กุมภาพันธ์ 2533.

——. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก พ.ศ. 2528.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, "หนังสือที่ นร. 0202/28304," 4 ธันวาคม 2529.

——. "หนังสือที่ นร. 0202/5589," 28 สิงหาคม 2530.

——. "หนังสือที่ นร. 0202/ว (ล) 7086," 18 พฤษภาคม 2532.

——. "หนังสือที่ นร. 0202/ว (ล) 17906," 9 พฤศจิกายน 2532.

——. "หนังสือที่ นร. 0202/5785," 19 เมษายน 2533.

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, "หนังสือที่ นร. 0111/11731," 2 สิงหาคม 2532.

———. "หนังสือที่ นร. 0111/905," 23 มกราคม 2533.

———. "หนังสือที่ นร. 0111/5461," 17 เมษายน 2533.

———. "หนังสือของเลขาธิการนายกรัฐมนตรีถึงผู้แทน 6 สหภาพแรงงานใน กทท.," 29 มกราคม 2533.

สำนักเลขานุการ คณะกรรมกร กทท., "มติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 12/2532 เรื่องรูปแบบการประกอบการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง," 26 ตุลาคม 2532.

———. "มติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 14/2532 เรื่องการประกวดราคาว่าจ้างบริษัทเอกชนประกอบการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง," 20 ธันวาคม 2532.

สำนักเลขานุการ คณะกรรมการ กทท., "มติคณะกรรมการ กทท. ครั้งที่ 1/2533 เรื่องรูปแบบการจัดการและบริหารงานของ กทท.," 22 มกราคม 2533.

สำนักเลขานุการรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม, "บันทึกข้อความที่ คค. 0100/1647 เรื่องรูปแบบการประกอบการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง," 24 พฤศจิกายน 2532.

———. "บันทึกข้อความที่ คค. 0100/322," 19 กุมภาพันธ์ 2533.

สำนักเลขานุการรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย, "หนังสือที่ มท. 0100/พ.230," 28 กุมภาพันธ์ 2533.

<u>การสัมภาษณ์</u>

กรรมการสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ, 16 กรกฎาคม 2533.

กรรมการสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย, 19 กรกฎาคม 2533.

กรรมการสหภาพแรงงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย สหภาพแรงงานพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย สหภาพแรงงานท่าเรือกรุงเทพ และสหภาพแรงงานผู้ปฏิบัติงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย 21, 22, 25 มิถุนายน 2533 และ 11 กรกฎาคม 2533.

เจ้าหน้าที่กองคลัง ฝ่ายการเงิน การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 22 มิถุนายน 2533.

เจ้าหน้าที่กองโครงสร้างพื้นฐาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 19 มิถุนายน 2533.

เจ้าหน้าที่กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม กระทรวงคมนาคม, 28 มิถุนายน 2533.

เจ้าหน้าที่แผนกพนักงานสัมพันธ์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 11 กรกฎาคม 2533.

เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร และพนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 27 มิถุนายน 2533.

เจ้าหน้าที่ฝ่ายการบุคคล การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 12 กรกฎาคม 2533.

เจ้าหน้าที่ฝ่ายการร่องน้ำ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 11 กรกฎาคม 2533.

เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัทเรือและบริษัทตัวแทนเรือ 16, 18-20 กรกฎาคม 2533.

ตัวแทนผู้นำเข้าและส่งออก (ชิงปิ้ง), ช่วงเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2533.

นักหนังสือพิมพ์ข่าวการเดินเรือฉบับหนึ่ง, 30 มิถุนายน 2533.

พนักงานการท่าเรือแห่งประเทศไทย, 11-13 กรกฎาคม 2533.

ภาษาอังกฤษ

Books

BSAA. Thailand Shipping Handbook. (BSAA 1989)

Blomstrom, Magnus., and Hetne, Bjorn. Development Theory in Transition. London : Zed Books Ltd., 1987.

Branch, Alan E. Elements of Port Operation and Management. London : Chapman and Hall Ltd., 1986.

City of Antwerp. Administration and Operation of Ports. n.p., n.d.

Committee on shipping. Trade and Development Board, Paper present at United Nations Conference on Trade and Development, 5 July 1976.

Edwards III, George C. Implementing Public Policy. Washington D.C. : Congressional Quarterly Press, 1980.

Fainsod, Merle. The Structure of Development Administration. In Irwing Swerdlow (ed.), Development Administration : Concepts and Problems. pp. 1-24. Syracuse : Syracuse University Press, 1963.

Gant, George F. Development Administration : Concepts, Goals, Methods. Madison : The University of Wisconsin Press, 1979.

JICA. Study on the Effective Port Management and Operation System in the Kingdom of Thailand. Draft Final Report-June 1988.

——. The Feasibility Study on Measures to Promote the Container Handling System Through Laem Chabang Port in the Kingdom of Thailand. Draft Final Report-March 1988.

Lehmann, David., ed. Development Theory : Four Critical Studies. London : Frank Cass & Co., Ltd., 1979.

Mazmanian, Daniel A., and Sabatier, Paul A. Implementation and Public Policy. Glenview : Scott, Foresman and Company, 1983.

Meadows, Paul. Motivation for Change and Development. In Irwing Swerdlow (ed.), Development Administration : Concepts and Problems. p. 86. Syracuse : Syracuse University Press, 1963.

Port Authority of Thailand. Concession for Management and Operation of Bulk Terminals and Laem Chabang Port. Draft Tender Document,20 December 1989.

Port of Felixstowe International Limited. Marketing and Administration Study for the Privatisation of Laem Chabang Port. Final Report-June 1988.

Riggs, Fred W., ed. Frontiers of Development Administration. Durham : Duke University Press, 1971.

Ripley, Randall B., and Franklin, Grace A. Bureaucracy and Policy Implementation. Illinois : The Dorsey Press, 1982.

Weidner, Edward W. Development Administration : A New Focus for Research. In Ferrel Heady and Sybil L. Stokes (ed.), Comparative Public Administration. p. 98. Ann Arbor : The University of Michigan, 1962.

Articles

Alexander, Ernest R. From Policy to Action : Notes for a Contingency Theory of the Policy Implementation Process. Administration & Society. 16 (February 1985) : 403-426.

All at Sea over Congestion. Bangkok Post. (A Mid-Year Review of Business and Economic Activity) July 1989 : 55-56.

Bangkok Post. (31 July 1989): 8.

Bangkok Post. (17 September 1989) : 3.

Bribery a way of life at port. Bangkok Post. (8 July 1990) : 1, 3.

Dockworkers put off plan to go on strike. The Nation. (20 April 1990) : 1.

Dunsire, Andrew. The Public/Private Debate : Some United Kingdom Evidence. International Review of Administrative Sciences. 56 (March 1990) : 29-61.

Fox, Charles J. Biases in Public Policy Implementation Evaluation. Policy Studies Review. 7 (Autumn 1987) : 128-141.

Govt threatens police action if dockers strike. Bangkok Post. (19 April 1990) : 1, 3.

Handley, Paul. Strike stalls Thai privatisation plans, Port in a storm. Far Eastern Economic Review. (15 February 1990) : 82.

Honadle, George. Development Administration in the Eighties : New Agendas or Old Perspectives ? Public Administration Review. 42 (March-April 1982) : 174-179.

Lester, James P., et al. Public Policy Implementation : Evolution of the Field and Agenda for Future Research. Policy Studies Review. 7 (Autumn 1987) : 200-216.

Mazmanian, Daniel A. and Sabatier, Paul A. The Conditions of Effective Implementation : A Guide to Accomplishing Policy Objectives. Policy Analysis. 5 (Fall 1979) : 481-504.

——. The Implementation of Public Policy : A Framework of Analysis. Policy Studies. 8 (1980) : 538-560.

O' Toole, Jr., Laurence J. Policy Recommendations for Multi-Actor Implementation : An Assessment of the Field. Journal of Public Policy. 6 (April - June 1986) : 181-210.

Seven consortia to vie for right to run two terminals. Bangkok Post. (27 June 1990) : 1.

Team rejects PAT bid to run wharf. Bangkok Post. (5 July 1989) : 17.

Van Horn, Donald S. and Van Horn, Carl E. The Policy Implementation Process : A Conceptual Framewrok. Administration & Society. 6 (February 1975) : 445-488.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก.

แบบสัมภาษณ์

(หมายเหตุ : แบบสัมภาษณ์นี้ใช้เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการสัมภาษณ์เท่านั้น)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสัมภาษณ์

(สำหรับพนักงาน และกรรมการสหภาพแรงงานในการท่าเรือแห่งประเทศไทย)

1. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลเป็นอย่างไรบ้าง

   .....

   .....

   .....

2. ถ้าท่านคิดว่านโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจมีประโยชน์ ท่านคิดว่ารัฐบาลควรนำเอานโยบายนี้ไปใช้ กับรัฐวิสาหกิจประเภทใด

   .....

   .....

   .....

3. ทำไมท่านจึงไม่เห็นด้วยกับการนำนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจมาใช้กับ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

   .....

   .....

   .....

4. ในสภาพปัจจุบัน กทท.มีข้อจำกัดทางด้านการลงทุน(เพราะต้องส่งรายได้สุทธิจำนวนร้อยละ 60 ให้ กับรัฐบาล)และขณะเดียวกันมีงบประมาณการใช้จ่ายทางด้านบุคลากรค่อนข้างสูง จึงจำเป็นต้องให้ เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารและประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง ถ้าให้ กทท.ประกอบการเอง ท่านคิดว่าทาง กทท.จะแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างไร

   .....

   .....

   .....

5. ทัศนะโดยทั่วไปของสาธารณชนมองว่า การให้บริการของ กทท.ขาดประสิทธิภาพ โดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพ ถ้าให้ไปประกอบการท่าเรือแหลมฉบังแล้ว จะมีผลต่อการขนส่งสินค้าเข้าออกของประเทศ ทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้กับท่าเรือที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

   .....

.....

6. ในความคิดเห็นของท่าน ถ้าให้เอกชนประกอบการท่าเรือแหลมฉบังแล้ว จะมีผลกระทบต่อประเทศชาติ โดยส่วนรวมอย่างไร และมีผลกระทบต่อพนักงานอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

7. ถ้ารัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าประกอบการในบางส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง ท่านคิดว่ามีความ เป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่ฝ่ายสหภาพแรงงานใน กทท.จะยอมรับ

.....

.....

.....

8. ในการคัดค้านนโยบายที่จะให้เอกชนเข้าบริหารและประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง ท่านได้รับการสนับสนุนจากฝ่ายบริหารของ กทท. หรือไม่

.....

.....

.....

9. ในการคัดค้านของสหภาพฯ ต่อนโยบายรัฐบาลที่มีต่อท่าเรือแหลมฉบังนั้น ทางสหภาพฯได้รับความร่วมมือหรือการสนับสนุนจากฝ่ายไหนบ้าง

.....

.....

.....

10. กลุ่มบุคคลหรือหน่วยงานใดที่ท่านคิดว่า มีบทบาทอย่างมากต่อการผลักดันนโยบายการให้เอกชนเข้ามาประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง

.....

.....

.....

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

11. ท่านได้รับฟังการชี้แจงเหตุผลจากหน่วยงานเหล่านั้น และหน่วยงานเหล่านั้นเปิดโอกาสให้ท่านได้ชี้แจงเหตุผลที่ต้องคัดค้านนโยบายดังกล่าว หรือไม่เพียงใด

.....

.....

.....

12. เหตุผลที่ฝ่ายสหภาพยกขึ้นมาคัดค้านนโยบายการให้เอกชนบริหารและประกอบการท่าเรือแหลมฉบังได้รับการพิจารณาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากน้อยเพียงใด

.....

.....

.....

13. นับตั้งแต่มีการคัดค้านนโยบายดังกล่าวเมื่อเดือนกรกฎาคม 2532 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ขอให้ท่านประเมินว่าข้อเรียกร้องของสหภาพฯบรรลุเป้าหมายเพียงใด

.....

.....

.....

14. ในการคัดค้านนับตั้งแต่มีการกำหนดนโยบายนี้ขึ้นมา ท่านคิดว่าการดำเนินงานของสหภาพก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่มีต่อ กทท.และส่วนรวมมากน้อยเพียงใด

.....

.....

.....

15. ในฐานะที่ท่านเป็นผู้นำสหภาพ ท่านคิดว่าพนักงานโดยส่วนใหญ่มีความคิดความอ่านเกี่ยวกับการต่อต้านการให้เอกชนประกอบการท่าเรือแหลมฉบังคล้ายคลึงกันใช่หรือไม่

.....

.....

.....

แบบสัมภาษณ์

(สำหรับบริษัทเรือ และบริษัทตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการส่งสินค้าเข้าและออก)

1. ในการติดต่อกับ กทท.และกรมศุลกากรสำหรับธุรกิจของท่าน ท่านพบปัญหาเหล่านี้บ้างหรือไม่ มากน้อยเพียงใด

   1.1. ปัญหาในเรื่องพิธีการนำสินค้าเข้าและออกผ่านท่าเรือ (พิธีการของ กทท.และพิธีการของศุลกากร)

   .....

   .....

   .....

   1.2. ปัญหาเกี่ยวกับเอกสาร

   .....

   .....

   .....

   1.3. ปัญหาในเรื่องเครื่องมือเครื่องใช้ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ (เฉพาะของ กทท.)

   .....

   .....

   .....

   1.4. ปัญหาในด้านเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ (กทท.และศุลกากร)

   .....

   .....

   .....

2. ถ้า กทท. เข้าบริหารและประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง ท่านคิดว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ในด้านความพร้อมและบริการที่จะให้กับลูกค้า

   .....

   .....

   .....

3. ในกรณีที่ท่าเรือแหลมฉบังมีการบริหารและประกอบการโดยเอกชน ท่านคิดว่ามีความเหมาะสมหรือไม่

.....

.....

.....

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ข.

รายชื่อบริษัทที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติเบื้องต้น เพื่อเข้าบริหาร
และประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายชื่อบริษัทที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติเบื้องต้นเพื่อเข้าบริหารและประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มที่ 1 Evergreen International S.A. (Panama) and Green Siam Co.,Ltd. (Thailand)

กลุ่มที่ 2 Thai International Port Service Ltd. (Thailand), Ngow Hock Co.,Ltd (Thailand) Mitsui OSK Lines Ltd. (Japan), Nippon Yusen Kabushika Kaisha (Japan) and P & O Australia (Australia)

กลุ่มที่ 3 Sea Land Service Inc (U.S.A.) Maersk Line (Denmark), Siam Shoreside Services (Denmark), White Group Ltd. (Thailand), Buyers Consolidators (Thailand), Thai Container Systems Co., Ltd. (Thailand) and Siam Telctech Co.,Ltd. (Thailand).

กลุ่มที่ 4 Metro Machinery Co.,Ltd. (Thailand) and Furness Withy (Terminal) Ltd. (England).

กลุ่มที่ 5 United Thai Shipping Corporation Ltd. (Thailand), The Express Transport Organization of Thailand (Thailand) and Imchit Overseas Terminals Holdings Inc. (Panama)

กลุ่มที่ 6 Siam Container Transport (Thailand), Thanmwongse Service Co.,Ltd. (Thailand), American President Lines (U.S.A.), Kawasaki Thailand Ltd. (Thailand) and Kawasaki Kisen Daisha Ltd. (Japan).

กลุ่มที่ 7 Thai Crane International Co.,Ltd. (Thailand), Nava Service Ltd. Part (Thailand), Siam Nava Transport Ltd. Part (Thailand), Kamigumi Co.,Ltd. (Japan) and Marubeni Co, Ltd. (Japan)

ที่มา การท่าเรือแห่งประเทศไทย, รายชื่อบริษัทผู้ยื่นเอกสาร Container terminal/ Costal Shipping Terminal ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

ภาคผนวก ค.

รูปแบบการให้เอกชนร่วมประกอบการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

(ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การให้เอกชนร่วมประกอบการท่าเทียบเรือพาณิชย์แหลมฉบัง

ข้อคิดเห็น	การให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด (Leasing Out)	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ (Contracting Out)
I. ความหมาย	รัฐให้เอกชนเข้าดำเนินกิจการ บริหารงาน และประกอบการท่าเทียบเรือโดยเรียกเก็บค่าเช่าเป็นผลตอบแทนให้แก่รัฐ ฯ	เป็นวิธีการที่นำเอาวิธีการให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมดมาผสมกับวิธีการจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ ฯ	รัฐ ฯ เป็นผู้ว่าจ้างเอกชนผู้รับเหมาประกอบการมาดำเนินงาน กิจกรรมต่าง ๆ ในท่าเทียบเรือ รัฐ ฯ ต้องจ่ายค่าจ้างให้แก่เอกชนผู้รับเหมานั้น
II. การควบคุมดูแล	เอกชนผู้ประกอบการเป็นผู้ควบคุมดูแลบริหารงานโดยมีข้อจำกัด คือ - รัฐ ฯ เป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระขั้นสูง - จัดท่าเทียบเรือ 1 ท่า เป็นท่าสาธารณะสำหรับรับเรืออื่น ๆ ที่ไม่อยู่ในกลุ่มของผู้ประกอบการ - ห้ามมีการผูกขาดโดยกำหนดให้เอกชนแต่ละรายเช่าประกอบการแต่ละท่าเทียบ ข้อจำกัด เหล่านี้จะช่วย รักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ คือ - สามารถส่งเสริมการส่งออกของประเทศ - บริษัทเรือที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มที่ได้รับการคัดเลือกให้ประกอบการ สามารถใช้ท่าเทียบเรือที่เป็นสาธารณะนี้ได้ - ป้องกันการผูกขาด	รัฐ ฯ เป็นผู้ควบคุมดูแล แต่ให้มีการลดหย่อนเงื่อนไขบางอย่าง เช่น - รัฐ ฯ เป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระ แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูง - ให้มีการต่อสัญญา หากเห็นว่าเอกชนผู้ประกอบการสามารถดำเนินกิจการตามเงื่อนไขต่าง ๆ จนเป็นผลสำเร็จ - รัฐ ฯ เป็นผู้จัดท่าเทียบโดยมีการให้สิทธิแก่เรือที่อยู่ในกลุ่มของผู้ประกอบการ สามารถใช้ท่าได้ก่อน แต่ต้องมีการกำหนดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าด้วย การลดหย่อน เงื่อนไขดังกล่าวจะช่วยจูงใจผู้รับจ้างเหมา คือ - มีการแข่งขันและทำการส่งเสริมการตลาดได้ - ผู้รับจ้างเหมายินดีที่จะลงทุนจัดหาเครื่องมือเพิ่มเติม หรือลงทุน ICD - ผู้รับจ้างเหมามั่นใจว่าการดำเนินการส่งเสริมด้านการตลาดจะทำกำไรให้คนเพิ่มขึ้น	รัฐ ฯ เป็นผู้ควบคุมดูแลรับผิดชอบบริหารงาน โด ต้องเป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระ และจัดท่าเทียบเ ซึ่งทำให้รัฐสามารถควบคุมกำหนด - อัตราค่าภาระสินค้าขาออก - การจัดท่าเทียบกำหนดให้เป็นแบบ Common U และให้บริการแบบ First come First Serve ได้ - ป้องกันการผูกขาด - ควบคุมปริมาณสินค้าเข้า - ออก ผ่านท่าเรือแหลมฉบังและกรุงเทพได้ โดยใช้อัตราค่าภาระ เป็นเครื่องกำหนด

ข้อคิดเห็น	การให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด (Leasing Out)	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ ในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ (Contracting Out)
- การเปิดใช้ท่าเทียบเรือแบบสาธารณะ	การให้เอกชนเช่าประกอบการนี้ ผู้ประกอบการต้องเป็นผู้จัดท่าเทียบเรือเอง ซึ่งอาจไม่เปิดใช้แบบสาธารณะ รัฐจำเป็นต้องจัดท่าเทียบ 1 ท่า สำหรับเป็นท่าสาธารณะ	รัฐเป็นผู้จัดท่าเทียบเรือแต่ต้องให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการ สามารถจัดเรือในกลุ่มของตนเข้าเทียบท่าได้ก่อน โดยมีการกำหนดเป้าหมายปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบมีสิ่งจูงใจในการดำเนินการส่งเสริมการตลาด	รัฐเป็นผู้จัดท่าเทียบและให้บริการแบบ - First come, first serve - ให้สิทธิแก่เรือในกลุ่มของผู้ประกอบการเข้าใช้ท่าก่อน แต่ทั้งนี้การให้บริการแก่ผู้ใช้ท่าต้องเป็นไปอย่างทั่วถึง
- การกำหนดอัตราค่าภาระ	เอกชนผู้ประกอบการเป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระ แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่รัฐฯกำหนด ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยส่งเสริมการส่งออก และเป็นการให้มีการแข่งขันในกิจการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและเขต กทม. ด้วย	รัฐเป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระแต่ต้องกำหนดในอัตราที่เป็นธรรมแก่ผู้รับจ้างเหมาตามสัดส่วนราคาจ้างเหมาที่เสนอมาโดยไม่สูงนัก เพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นได้	รัฐเป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบัง
- ภาระทางการเงิน	เอกชนผู้ประกอบการเป็นผู้รับภาระการเสี่ยงด้านการเงินโดยต้องจ่ายค่าเช่าให้แก่รัฐฯ รัฐฯมีหลักประกันรายได้จากค่าเช่า	รัฐฯและเอกชนฯ รับภาระการเสี่ยงด้านการเงินร่วมกัน รายได้ทั้งของรัฐฯและเอกชนฯ ขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้า	รัฐฯเป็นผู้รับภาระการเสี่ยงด้านการเงิน โดยต้องดูแลรับผิดชอบการดำเนินงานทั้งหมด ผู้รับจ้างเหมาจะรับค่าจ้างจากค่าดำเนินงานโดยไม่ต้องขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าผ่านท่า
III. ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน	สูงสุด เพราะเอกชนผู้ประกอบการต้องให้บริการอย่างดีที่สุด เพื่อชักจูงให้ผู้ใช้บริการมาใช้ท่าเพื่อผลกำไรเพิ่มขึ้น	ขึ้นอยู่กับการตรวจสอบเฝ้าติดตามของรัฐฯ	ผู้รับจ้างเหมาไม่ต้องสนใจว่าการดำเนินกิจการจะประสบผลสำเร็จหรือไม่ เพียงแต่ดำเนินงานในส่วนที่ได้รับการว่างจ้างให้ตรงตามเงื่อนไขในสัญญา และพยายามลดต้นทุนในส่วนของตนเท่านั้น

อคิด เห็น	การให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด (Leasing Out)	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ (Contracting Out)
การลงทุนเพิ่มเติม	เอกชนผู้ประกอบการยินดีที่จะลงทุนจัดหาเครื่องมือยกขนอื่นเพิ่มเติม หรือจัดตั้ง ICD	เอกชนผู้ประกอบการลังเลที่จะลงทุนจัดหาเครื่องมือยกขนอื่นเพิ่มเติม เพราะไม่แน่ใจว่าระยะเวลาการว่าจ้างจะยาวหอ	เอกชนผู้ประกอบการจะไม่ลงทุนจัดหาเครื่องมือยกขนอื่นเพิ่มเติม เพราะจะดำเนินงานเฉพาะส่วนที่ได้รับการว่าจ้างเท่านั้น
การส่งเสริมด้านการตลาด	เอกชนผู้ประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบ	เอกชนผู้รับจ้างเหมาดำเนินงานเป็นผู้รับผิดชอบ แต่รัฐฯต้องคิดตามตรวจสอบอย่างใกล้ชิด เนื่องจากรายได้ของรัฐฯ ขึ้นอยู่กับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า และผลประโยชน์ของผู้รับจ้างก็มิได้ขึ้นอยู่กับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพียงอย่างเดียว	รัฐฯ เป็นผู้รับผิดชอบโดยต้องว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษามาทำการส่งเสริมการตลาดซึ่งเป็นการเพิ่มภาระให้แก่รัฐ
การว่าจ้างที่ปรึกษา	รัฐฯ อาจต้องจ้างที่ปรึกษาเพียงให้คำแนะนำด้านการบริหารงานทั่วไปของท่าเรือเท่านั้น ส่วนการดำเนินกิจการของแต่ละท่าเทียบนั้น เอกชนผู้ประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบเอง	รัฐฯ จำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษามาจัดเตรียมแผนงานต่าง ๆ และตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับจ้างเหมาในงานส่วนต่าง ๆ อีกมาก การจัดเตรียมร่างเอกสารสัญญาจะยุ่งยากซับซ้อนมาก รัฐฯและเอกชนผู้ประกอบการจะรับภาระการเสี่ยงด้านการเงินร่วมกัน รัฐจึงต้องหาเอกชนฯที่มีความสามารถจริง ๆ เข้ามาร่วมประกอบการและการจ้างที่ปรึกษาจำนวนมากมาร่วมบริหารงานก็เท่ากับเป็นการเพิ่มผู้ร่วมงานมากขึ้น จะเกิดปัญหาในการประสานงานทั้งสามกลุ่ม คือ รัฐ คณะที่ปรึกษา และเอกชนผู้รับจ้างเหมา	เนื่องจากรัฐเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินกิจการรับภาระการเสี่ยงต่าง ๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจ้างคณะที่ปรึกมาช่วยบริหารงานต่าง ๆ คือ - การบริหารงานทั่วไป - การบริหารงานและการปฏิบัติงานในท่าเทียบ - ทำการส่งเสริมด้านการตลาด - จัดระบบคอมพิวเตอร์ในการบริหารงาน การดำเนินกิจการจะประสบผลสำเร็จหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับคณะที่ปรึกษาอย่างมาก ดังนั้น ในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจึงต้องกำหนดสิ่งจูงใจเป็นส่วนเพิ่มให้กับรายได้ของคณะที่ปรึกษาเพื่อให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพด้วย

ข้อคิดเห็น	การให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด (Leasing Out)	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ (Contracting Out)
ที่ไม่พึงปรารถนา การดำเนินการ งธุรกิจขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ	สามารถกำจัดสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาต่าง ๆ ออกจากธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยการให้เอกชนรับผิดชอบเช่าประกอบการเอง		สิ่งที่ไม่พึงปรารถนาในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือคลองเตย ซึ่งเป็นเหตุให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นโดยไม่ชอบธรรมนั้น อาจเกิดขึ้นที่แหลมฉบังได้อีก หากรัฐยังผูกขาดในกิจการขนส่งระหว่างประเทศนี้อยู่
ระผูกขาดการขนส่ง ินค้าจากท่าเรือ	เอกชนผู้เช่าประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบในการขนย้ายสินค้านับแต่จากเรือจนนำสินค้าผ่านเข้า-ออกจากท่าเรือ การดำเนินกิจการขนส่งจากท่าเรือจึง มีการแข่งขันและกำจัดระบบการผูกขาด		ยากต่อการป้องกันไม่ให้เกิดระบบการผูกขาดการขนส่งสินค้าจากท่าเรือ
ง. รูปแบบของ ญญา	ไม่ยากและตรงไปตรงมา	- ยากและซับซ้อนต้องระบุเงื่อนไขการจ้างเหมาและความรับผิดชอบทั้งของเอกชนผู้ประกอบการและรัฐฯ ให้ชัดเจน - ยากต่อการตรวจสอบการดำเนินกิจการ	ไม่ยากแต่ซับซ้อนกว่าสัญญาการให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด เนื่องจากต้องระบุเงื่อนไขการจ้างเหมาในกิจกรรมต่าง ๆ ให้ชัดเจน
การจัดเก็บ รายได้	ไม่ยุ่งยาก เอกชนผู้ประกอบการเป็นผู้จัดเก็บรายได้และจ่ายให้แก่รัฐเป็นค่าเช่า	รัฐฯ จัดเก็บรายได้และจ่ายเป็นค่าจ้างเหมาให้แก่เอกชนผู้รับจ้างดำเนินงานโดยกำหนดค่าจ้างแปรผันตามผลการดำเนินงาน ซึ่งรัฐจะต้องตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด	รัฐฯ เป็นผู้จัดเก็บรายได้เองและจ่ายเป็นค่าจ้างเหมาให้แก่เอกชนผู้รับจ้างดำเนินงาน แต่ผู้รับจ้างฯ จะไม่มีส่วนรับผิดชอบต่อปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ดังนั้นค่าจ้างเหมาจึงไม่ขึ้นอยู่กับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า

...ศเห็น	การให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด (Leasing Out)	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ (Contracting Out)
...ระยะเวลาการเช่า/การจ้างเหมา	15 - 20 ปี เพื่อจูงใจให้เอกชนผู้ประกอบการลงทุนจัดหาเครื่องมือยกขนเพิ่มเติมหรือลงทุนที่ ICD.	10 ปี และให้มีการต่ออายุสัญญาหากผู้รับจ้างเหมาสามารถดำเนินกิจการได้ตรงตามเงื่อนไขทุกอย่าง	ต้องกำหนดระยะเวลาให้สั้นที่สุดเพื่อรัฐฯ สามารถควบคุมการดำเนินงานในส่วนที่จ้างเหมาฯได้ ซึ่งอย่างน้อยควรกำหนดระยะเวลาสำหรับการจ้างเหมาฯไว้ประมาณ 10 ปี ตามอายุการใช้งานของเครื่องมือที่เอกชนลงทุนจัดหามา
...การประมูล	เปรียบเทียบจากราคาเช่าที่เอกชนเสนอ ง่ายและตรงไปตรงมา ไม่ต้องตั้งข้อสมมติฐานต่าง ๆ เปรียบจากรายได้ตามปริมาณสินค้า	ยากต่อการเปรียบเทียบ ผู้รับจ้างเหมาต้องเสนอราคาจ้างเหมาในการดำเนินงานในการกิจกรรมต่าง ๆ แยกจากกัน การเปรียบเทียบราคาจ้างเหมาต้องมีการตั้งสมมติฐานต่าง ๆ มาก	เปรียบเทียบจากราคาจ้างเหมาที่เอกชนเสนอ ราคาจ้างเหมาที่เอกชนต้องการเป็นราคาคงที่ไม่แปรผันตามปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า ทั้งนี้เพราะผู้รับจ้างเหมาไม่ได้เป็นผู้ควบคุมปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า
...การคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้น	การคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นที่ กทท. ได้ดำเนินการไปแล้วยังมีผลและสามารถทำการประกวดราคาต่อไปได้	การคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้น ไม่มีผลจะต้องทบทวนเอกสารประกวดราคาใหม่ทั้งหมด ซึ่งจะทำให้ล่าช้า และการตัดสินผู้ประกวดราคาจะยุ่งยากมาก	การคัดเลือกคุณสมบัติเบื้องต้นไม่มีผล แต่อย่างไรก็ตาม สามารถร่างสัญญาจ้างเหมาเอกชนดำเนินงานในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ เพราะผู้รับจ้างเหมาเพียงจัดหาเครื่องมือและแรงงานสำหรับดำเนินการ และเอกสารประกวดราคาก็จำเป็นต้องมีการทบทวนใหม่ทั้งหมด

เห็น	การให้เอกชนเช่าประกอบการทั้งหมด (Leasing Out)	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ ในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ (Contracting Out)
สรุป	การให้เอกชนเช่าประกอบการ, รัฐบาลไม่สามารถที่จะควบคุมท่าเรือได้อย่างทั่วถึง แต่จะมีความมั่นใจในประสิทธิภาพและรายได้ของรัฐ อย่างไรก็ตาม, รัฐบาลจะต้องควบคุมตรวจสอบเพื่อที่จะรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติ เช่น: - การควบคุมเพื่อไม่ให้มีการผูกขาดในการประกอบการ - กำหนดระดับอัตราค่าภาระขั้นสูง - จะต้องมีท่าเทียบเรือแบบสาธารณะ 1 ท่า ความสำเร็จในด้านธุรกิจของท่าเรือสามารถรับประกันได้ เนื่องจากเอกชนสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและยึดถือการทำกำไรเป็นหลักสำคัญ	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการในกรณีของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังนั้น แตกต่างจากการจ้างเหมาให้เอกชนโดยตรง โดยจะมุ่งหมายไปที่ผลประโยชน์ในสัญญาเช่า ในกรณีนี้อาจจะทำให้เกิดความสับสนในสัญญาโดยรัฐบาลอาจผ่อนปรนในด้านการควบคุมซึ่งจะขัดกับจุดมุ่งหมายในการจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการ อันจะทำให้กลับเป็นระบบการเช่าประกอบการนั่นเอง ในระบบนี้ซึ่งไม่ใช่ทั้งการให้เช่าและการจ้างเหมานี้จำเป็นต้องมีการร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน ไม่เช่นนั้นก็จะทำให้เกิดการขัดแย้งในผลประโยชน์	การจ้างเหมาให้เอกชนประกอบการจะทำให้การควบคุมท่าเรืออยู่ในความรับผิดชอบของรัฐ ซึ่งต้องรับภาระการเสี่ยง แต่เนื่องจากการขาดประสบการณ์และทรัพยากร รัฐจำเป็นต้องว่าจ้างคณะบริษัทที่ปรึกษามาช่วยบริหารกิจการ ความสำเร็จในระบบนี้ยังไม่สามารถจะระบุได้ชัดเจน เนื่องจาก: - หากรัฐเป็นผู้ควบคุมรับผิดชอบการดำเนินกิจการ ก็ไม่อาจตัดขาดจากระบบราชการได้ - ผู้รับจ้างเหมาจะไม่สนใจในความสำเร็จของท่าเรือ - มีภาระเพิ่มในการจ้างที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญ

ภาคผนวก ง.

ผลตอบแทนระหว่างการให้เอกชนกับ กทท. บริหารและประกอบการท่าเรือแหลมฉบัง

(ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เปรียบเทียบรายได้ - รายจ่าย และผลตอบแทน
ในการดำเนินการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังในปี 2539

- ปริมาณสินค้าผ่านท่า 550,000 TEU.
- หน่วย : ล้านบาท

รายการ	กทท.บริหารและประกอบการหน้าท่าเอง ทั้งหมด	กทท.บริหารและควบคุมนโยบายเพียงอย่างเดียว	เอกชนประกอบการหน้าท่าเพียงอย่างเดียว
ค่าใช้จ่ายในการลงทุน			
- ค่าเวนคืนที่ดิน	285	285	
- ค่าออกแบบเพื่อการก่อสร้าง/ค่าก่อสร้าง/ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน	2,760	2,760	
- ค่าจัดซื้ออุปกรณ์หลัก(เครนหน้าท่า/อุปกรณ์ลอยน้ำ/อุปกรณ์สื่อสาร)	1,730	1,730	
- ค่าจัดซื้ออุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าบนท่าอื่น ๆ	1,440	-	1,440
- ค่าใช้จ่ายพนักงาน กทท.ปฏิบัติงานโครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง	6	6	
- ค่าใช้จ่ายเพื่อการดำเนินการเบื้องต้น(Working Capital)	150	35	115
รวมค่าใช้จ่ายในการลงทุน	6,371	4,816	1,555
รายได้			
1. รายได้จากท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์(จำนวน 3 ท่า)			
- รายได้จากการให้บริการเรือเข้าเทียบท่า(Navigation Service)	90	90	
- รายได้จากการให้บริการใช้ท่าเทียบเรือ(Berth Hire & Wharfage) การยกขนตู้สินค้า/การฝากเก็บตู้สินค้า	1,110	400	710
รวมรายได้จากท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 3 ท่า	1,200 1,200	490 490	

รายการ	กทท.บริหารและประกอบการหน้าท่าเอง ทั้งหมด		กทท.บริหารและควบคุมนโยบายเพียงอย่างเดียว		เอกชนประกอบการหน้าท่าเพียงอย่างเดียว
2. รายได้จากท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ (1 ท่า)					
- รายได้จากการให้บริการเรือเข้าเทียบท่า(Navigation Service)	15		15		
- รายได้จากการให้บริการใช้ท่าเทียบเรือ/การยกขนสินค้า/การฝากเก็บสินค้า	185		67		118
รวมรายได้จากท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า	200	200	82	82	
3. รายได้อื่น ๆ					
- รายได้จากการให้เช่าท่าเรือมันสำปะหลัง	10		10		
- รายได้จากการให้เช่าท่าเรือน้ำตาล	7		7		
- รายได้จากการให้บริการเรือเข้าเทียบท่า	17		17		
- รายได้จากการให้เช่าพื้นที่หลังท่าสวนอื่น ๆ บนฝั่ง	15		15		
- รายได้จากการให้เช่าพื้นที่อู่ซ่อมเรือ	8		8		
รวมรายได้อื่น ๆ	57	57	57	57	
รวมรายได้ทั้งสิ้นในปี 2539		1,457		629	828

รายการ	กทท.บริหารและประกอบการหน้าหาเอง ทั้งหมด		กทท.บริหารและควบคุมนโยบายเพียงอย่างเดียว		เอกชนประกอบการหน้าหาเพียงอย่างเดียว	
ค่าใช้จ่าย						
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 3 ท่า	180				180	
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า	30				30	
- ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ (ถนน อาคารสำนักงาน ประตูทางเข้า ฯลฯ)	50		50			
รวมค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา	260	260			210	210
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ						
- ค่าใช้จ่ายดำเนินการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์และการให้บริการเรือเทียบท่า	150		34		116	
- ค่าใช้จ่ายดำเนินการท่าเทียบเรือเอนกประสงค์และการให้บริการเรือเทียบท่า	25		6		19	
- ค่าใช้จ่ายด้านการบริหารงานส่วนกลาง (Central Administration)	15		15			
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ	190	190	105	105	135	135
รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในปี 2539		450				345
รายได้สุทธิจากการดำเนินการ						
- รายได้ ปี 2539	1,457		629		828	
- ค่าใช้จ่ายปี 2539	-450		-105		-345	
รายได้สุทธิจากการดำเนินการ	1,007	1,007	524	524	483	483

รายการ	กทท.บริหารและประกอบการเองทั้งหมด	กทท.บริหารและควบคุมนโยบายเพียงอย่างเดียว	เอกชนประกอบการเองเพียงอย่างเดียว
ค่าเสื่อมราคาของสิ่งปลูกสร้างหลัก เช่น ท่าเทียบเรือ ฯลฯ	100	100	
ค่าเสื่อมราคาของเครนหน้าท่า	125	125	
ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์ยกขนสินค้าบนท่าอื่น ๆ	185	—	185 -185
รวมค่าเสื่อมราคาทั้งสิ้น	410 -410	225 -225	
ผลตอบแทนหลักจากการหักค่าเสื่อมราคา	597	299	298
ผลตอบแทนต่อการลงทุน(Return on Capital Employed)	597/6,371 = 9.4%	299/4,816 = 6.3%	298/1,555 = 19.1%
	ผลตอบแทนของ กทท.	ผลตอบแทนของ กทท.	ผลตอบแทนของเอกชน

หมายเหตุ :

การเปรียบเทียบรายได้-รายจ่าย, ผลตอบแทนของการลงทุน ในกรณีที่กทท. บริหารและประกอบการหน้าท่าเองทั้งหมด ดัง Column ที่ 1 นั้น. มีข้อสมมุติฐานดังนี้;

1. ประสิทธิภาพการประกอบการของกทท. เท่ากับของเอกชน.

2. กทท. มีความเชี่ยวชาญในการยกขน, จัดเก็บตู้สินค้าและการจัดการในระบบคอมพิวเตอร์เช่นเดียวกับเอกชน.

3. กทท. สามารถจัดหาอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าบนท่าอื่นๆเพิ่มเติมได้ตามกำหนด โดยลงทุนดังนี้;

- ธันวาคม 2533	210	ล้านบาท
- สิงหาคม 2534	820	ล้านบาท
- ธันวาคม 2534	410	ล้านบาท
	1,440	ล้านบาท

4. กทท. สามารถจัดบุคคลากรโดยการจ้างเพิ่มเติมและโยกย้ายเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่เดิมไปปฏิบัติงานที่ ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังได้ดังนี้;

- ธันวาคม 2533	360	คน
- สิงหาคม 2534	760	คน
- ธันวาคม 2534	300	คน
รวม	1,420	คน

5. กทท. สามารถดึงบริมาณตู้สินค้าผ่านท่าได้ 550,000 TEU/ปี ตั้งแต่ปี 2538 เป็นต้นไป.

6. กทท. รับภาระการเสี่ยงในการลงทุนทั้งหมด.

ประวัติผู้เขียน

นายวิเชียร อินทะสี เกิดเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ.2505 ที่อำเภอคีรีมาศ จังหวัดสุโขทัย สำเร็จการศึกษาปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) สาขาประวัติศาสตร์ จากคณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พิษณุโลก เมื่อปีการศึกษา 2526 และเข้าศึกษาในบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2531

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย