



ความนำ

ประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรมซึ่งเลี้ยงตัวและมีรายได้ส่วนใหญ่จากผลิตผลทางเกษตร สินค้าออกของไทยที่สำคัญได้แก่ ข้าว ไม้สัก ยาง ดีบุก ยาสูบ ผ้าไหม ข้าวโพด ฯลฯ ผลิตกรรมทางเกษตรมักจะมีมูลค่าต่ำและจำนวนที่ได้ไม่แน่นอน เพราะขึ้นอยู่กับธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงแต่ละปี ประเทศเกษตรกรรมมักถูกจัดไว้ในอันดับประเทศด้อยพัฒนา ฉะนั้นเพื่อเป็นการพัฒนาประเทศ รัฐบาลจึงพยายามเพิ่มผลผลิตทางเกษตรให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และขณะเดียวกันพยายามปรับปรุงผลิตกรรมต่าง ๆ โดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าช่วยเพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็นประเทศอุตสาหกรรมในอนาคตทันองเดียวกับประเทศที่กำลังพัฒนาทั่วโลก ดังนั้นสินค้าเข้าประเทศระหว่างการพัฒนาส่วนใหญ่จึงได้แก่ เครื่องจักร อุปกรณ์ในการลงทุนและการผลิตทั้งในค่านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมซึ่งมีขนาดใหญ่ น้ำหนักมาก ปริมาณและคุณภาพตามความต้องการและความจำเป็น

สินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศต้องอาศัยการขนส่ง การขนส่งสามารถทำได้หลายวิธีคือ

1. การขนส่งทางบก ที่สำคัญได้แก่
 - 1.1 การขนส่งทางรถไฟ
 - 1.2 การขนส่งทางรถยนต์บรรทุก
2. การขนส่งทางน้ำ ได้แก่
 - 2.1 การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
 - 2.2 การขนส่งทางทะเล
3. การขนส่งทางอากาศ
4. การขนส่งทางท่อ

“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”

วิธีการขนส่งแต่ละประเภทมีข้อจำกัดเกี่ยวกับประโยชน์และการพิจารณาเลือกใช้ตามความเหมาะสม อาทิ น้ำหนัก ปริมาตร ความรวดเร็ว ความปลอดภัย ค่าขนส่งสินค้าแต่ละประเภทอาจเหมาะสำหรับการขนส่งด้วยวิธีหนึ่ง แต่ไม่เหมาะสำหรับการขนส่งอีกวิธีหนึ่ง อย่างไรก็ตามก็ดี สินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศไทยอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก เพราะประเทศไทยมีแม่น้ำลำคลองที่ใช้ในการขนส่งและการคมนาคมมากมาย ในปัจจุบัน แม่น้ำจะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นในการขนส่งทางบก แต่การขนส่งทางน้ำยังเป็นที่ยอมรับ ถึงแม้จะล่าช้าแต่สำหรับของที่มีน้ำหนักมาก ๆ ราคาไม่สูงนัก การใช้การขนส่งทางน้ำช่วยให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น การขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศต้องอาศัยท่าเรือซึ่งเป็นที่รับ ที่ส่งและที่กระจายสินค้าไปสู่ตลาดทั้งในและนอกประเทศ ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย การติดต่อทางน้ำกับต่างประเทศเกือบทั้งหมดผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ เรือสินค้าต่างประเทศเข้ามาเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ บ่อยมาก ๆ มีบริษัทเดินเรือทะเลต่างประเทศตั้งสาขาและตัวแทนเจ้าของเรือในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากเช่นกัน

ด้วยเหตุที่ท่าเรือเป็นศูนย์กลางส่งสินค้า ทรัพยากร บัณฑิตในการครองชีพ และการพัฒนาประเทศ ตลอดจนผลิตภัณฑ์ทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และอื่น ๆ ภายในประเทศไปต่างประเทศ หรือรับจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศ ท่าเรือจึงเป็นสถานที่หรือแหล่งกิจการที่ให้บริการแก่ผู้ใช้ท่าเรือจำนวนมาก ถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณะอย่างหนึ่ง ผลตอบแทนที่ท่าเรือได้รับจากการให้บริการได้แก่ ค่าภาระและค่าบริการ (PORT CHARGES) ที่จัดเก็บจากผู้ใช้บริการท่าเรือ

ก่อนการสร้างท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นของรัฐบาล ณ ตำบลคลองเตย¹
 เรือสินค้าที่เข้ามารับส่งสินค้าในประเทศเสียค่าบริการให้แก่เจ้าของท่าเรือเอกชนซึ่ง
 อยู่สองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ผ่านกรุงเทพฯ ตามอัตราที่เจ้าของท่าระบุไว้ เมื่อมี
 ท่าเรือกรุงเทพฯ ณ ตำบลคลองเตยซึ่งเป็นท่าเรือของรัฐบาลและมีการบังคับโดยอาศัย
 อำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2493 ให้เรือ
 สินค้าต่างประเทศทุกลำที่เข้ามารับส่งสินค้าในประเทศต้องเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ ณ
 ตำบลคลองเตย ท่าเรือจึงมีรายได้จากการจกเก็บค่าภาระและค่าบริการเพื่อชดเชยค่า
 ใช้จ่ายที่ต้องเสียในการดำเนินงาน อัตราค่าภาระและค่าบริการในสมัยแรกมิได้มีการ
 จกบันทึกเป็นหลักฐานว่าคำนวณด้วยวิธีใด อัตราที่เรียกเก็บอาศัยใช้อัตราที่ท่าเรือเอกชน
 ใดจกเก็บอยู่ก่อนแล้ว เมื่อระยะเวลาผ่านไปก็มีการปรับปรุงอัตราให้สูงขึ้น เพียงเพื่อเป็น
 การเพิ่มรายได้ให้พอเหมาะกับรายจ่ายที่เพิ่มขึ้น และเพื่อการพัฒนากิจการซึ่งจะต้องค้ำ-
 เน้นไปโดยไม่หยุดยั้ง โดยที่กิจการท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจ
 สาธารณูปโภคที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในเวลาเดียวกัน
 การท่าเรือแห่งประเทศไทยก็เพียรพยายามพัฒนากิจการตลอดมาโดยอาศัยปัจจัย
 ค่าภาระและค่าบริการต่าง ๆ จากผู้ใช้ท่าเรือ เป็นรายได้ดำเนินกิจการ ฉะนั้นค่าภาระ
 และค่าบริการจึงมีความสำคัญและสมควรแก่การศึกษาพิจารณาโดยละเอียด ทั้งจะกล่าวต่อไป

¹ คำว่าท่าเรือกรุงเทพฯ โดยนัยอันกว้างหมายถึงท่าเรือทั้งหมดที่อยู่สองฟากฝั่งแม่น้ำ
 เจ้าพระยาที่ไหลผ่านกรุงเทพมหานคร รวมทั้งท่าเรือของเอกชนและรัฐบาล โดยนัย
 อันแคบหมายถึงท่าเรือของรัฐบาลที่ตำบลคลองเตยซึ่งเรียกว่า ท่าเรือของการท่าเรือ
 แห่งประเทศไทย โดยทั่วไปคำว่าท่าเรือกรุงเทพฯ ตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า PORT OF
 BANGKOK อันเป็นที่เข้าใจว่าหมายถึงท่าเรือเอกชนและท่าเรือของการท่าเรือฯ ด้วย

วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์

วิทยานิพนธ์นี้จะไม่ตั้งข้อพิจารณาว่าอัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งบริหารกิจการท่าเรือกรุงเทพฯ ณ ตำบลคลองเตย จะใช้ได้หรือไม่ได้ แต่จะดำเนินการพิจารณาในฐานะของบุคคลภายนอกว่า อัตราค่าภาระและค่าบริการที่จัดเก็บอยู่โดยการทำเรือฯ มีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใดสำหรับสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาที่ควรพิจารณาในการกำหนดอัตราค่าภาระ และข้อควรแก้ไขซึ่งอาจจะช่วยให้กิจการท่าเรือของประเทศไทยมีรายได้ดีขึ้น และดำเนินการก้าวหน้าเทียบเท่าท่าเรือที่มีชื่อเสียงของต่างประเทศ กล่าวอีกนัยหนึ่งวัตถุประสงค์ที่สำคัญก็คือการศึกษาถึงตัวปัญหาที่ต้องคำนึงในการพิจารณากำหนดอัตราและจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอัตราให้เหมาะสมยิ่งขึ้น โดยใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์และวิธีการทางสถิติเข้าช่วยประกอบการพิจารณา นอกจากนี้ยังตั้งขอเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไขในด้านการจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในปัจจุบันให้รัดกุมได้ผลดียิ่งขึ้น

ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้จะกล่าวถึงความเป็นมาโดยย่อของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือฯ คณะกรรมการการท่าเรือฯ และผู้อำนวยการการท่าเรือฯ การบริหารงานและจัดแบ่งส่วนงาน ความสำคัญของค่าภาระและค่าบริการ พิจารณาถึงปัญหาในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการใหม่ รวมทั้งการแบ่งประเภทค่าภาระและค่าบริการที่จัดเก็บกับปัญหาพื้นฐานบางประการที่มีผลกระทบต่อ การกำหนดอัตราดังกล่าว ในเวลาเดียวกันจะได้พิจารณาเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงและจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันด้วย

สำหรับอัตราค่าภาระและค่าบริการซึ่งกำหนดและจัดเก็บโดยท่าเรือต่างประเทศ ไม่สามารถจะศึกษารายละเอียดได้มากนัก เนื่องจากเอกสารอ้างอิงหรือหนังสือประกอบการค้นคว้าเป็นเพียงขอมูลที่เปิดเผยให้ประชาชนทราบอย่างกว้าง ๆ เท่านั้น อัตราค่า ๆ ที่กำหนดเป็นเพียงหลักที่ใช้ในการจัดเก็บ ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ใช้ท่าเรือที่เกี่ยวข้องจะต้อง



ติดต่อกันโดยตรงในรายละเอียดกับท่าเรือนั้น ๆ

วิธีดำเนินการศึกษา

โดยที่วิทยานิพนธ์นี้ศึกษาถึงปัญหาที่เกิดจากหรือมีผลต่อการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนั้นผู้เรียบเรียงวิทยานิพนธ์จึงใช้วิธีการพรรณนาความเป็นส่วนใหญ่เพื่ออธิบายเหตุผลว่าปัญหานั้น ๆ เกิดขึ้นมาหรือมีผลอย่างไรต่ออัตราค่าภาระและค่าบริการ ในบางตอนจะแสดงสถิติจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนคำพรรณนาให้เห็นเด่นชัดขึ้น

การอ้างอิงจะใช้เอกสารหลักจากแหล่ง PRIMARY SOURCE ซึ่งได้รับความกรุณาจากการท่าเรือฯ หนังสือที่เกี่ยวข้องจากห้องสมุดของการท่าเรือฯ ตัวเลขสถิติจากสำนักวิชาการและประมวลสถิติของการท่าเรือฯ หนังสือประกอบอื่น ๆ ที่ใช้เป็นแนวทางในการค้นคว้าจากศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย (TIC) แผนกสถิติ ของคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หอสมุดแห่งชาติ และการสัมภาษณ์สอบถามจากผู้มีประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับท่าเรือโดยตรง โดยเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับการปฏิบัติซึ่งไม่มีเอกสารคู่มือระบุไว้ เป็นต้น

ในบทต่อไปคือบทที่ 2 จะกล่าวถึงความเป็นมาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยย่อ อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อำนาจหน้าที่ของกรมการการท่าเรือฯ อำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการการท่าเรือฯ การบริหารงานและจัดแบ่งส่วนงาน ความสำคัญของค่าภาระและค่าบริการที่มีต่อการท่าเรือฯ ตลอดจนประเทศไทย

บทที่ 3 จะกล่าวถึงปัญหาในการกำหนดอัตราและจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการ ปัญหาที่เกี่ยวข้องและการกระทบกระเทือนค่าภาระและค่าบริการถ้ามีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาระและค่าบริการใหม่

บทที่ 4 เป็นบทสรุปสำหรับอัตราค่าภาระและค่าบริการในปัจจุบัน จะมีข้อเสนอแนะเพื่อช่วยเหลือในการปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าภาระและค่าบริการให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเพื่อให้การท่าเรือฯ มีรายได้สูงขึ้น

สำหรับภาคผนวก จะเป็นตารางหรือตัวเลขสถิติที่ใช้ในการอ้างอิงประกอบคำบรรยายเพื่อให้เห็นเด่นชัดยิ่งขึ้น

ความหมายของอัตราค่าภาระและค่าบริการของท่าเรือ (TARIFF OF PORT CHARGES)

ค่าภาระ (CHARGES) มักใช้รวมกันกับคำว่าค่าติดพัน (DUES) เพราะมีความหมายคล้ายกันมาก หมายถึงจำนวนเงินที่ต้องเสียสำหรับการงานที่เจ้าหน้าที่ทำให้โดยทั่วไป² ค่าภาระหรือค่าติดพันปกติมิใช่ภาษีเพราะเป็นการชดเชยงานที่ใคร่กระทำให้สำหรับการเก็บค่าภาระหรือค่าติดพัน ถ้าเกินกว่าอัตราที่ใดกำหนดไว้ ส่วนที่เกินก็มีสภาพเป็นภาษีอย่างเดียวกับค่าธรรมเนียม³ ค่าบริการมีความหมายในทำนองเดียวกับค่าภาระคือ เป็นสิ่งตอบแทนหรือแลกเปลี่ยนกับบริการที่ได้รับและการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ใช้คำว่าค่าภาระและค่าบริการควบคู่กันเสมอ ดังนั้นวิทยานิพนธ์นี้จะใช้คำว่าค่าภาระและค่าบริการควบคู่กันไปเพื่อให้ได้ความหมายที่กว้างและชัดเจน

ค่าภาระและค่าบริการของท่าเรือ การท่าเรือฯ จะเป็นผู้กำหนดอัตราเพื่อจัดเก็บตามความเหมาะสม ผู้ใช้บริการของท่าเรือซึ่งได้แก่เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า ตลอดจนผู้ใช้ทรัพย์สินและบริการของการท่าเรือฯ จะเป็นผู้รับภาระในการจ่ายเงินแก่การท่าเรือฯ การท่าเรือฯ มีอำนาจตามพระราชบัญญัติการท่าเรือ

² นราธิปพงศ์ประพันธ์, กรมหมื่น, พลตรีพระเจ้าวรวงศ์เธอ, "วิทยาวรรณกรรม" แพร่พิทยา, พิมพ์ครั้งที่ 2, พ.ศ. 2514, หน้า 465

³ ค่าธรรมเนียมมีลักษณะคล้ายกับภาษีมูลีมีลักษณะเป็นการบังคับและการที่บังคับนั้นก็เพื่อประโยชน์แห่งรัฐ หรือสาธารณประโยชน์เหมือนกัน แต่ข้อที่ต่างกันคือภาษีเป็นเงินอุดหนุนสำหรับค่าใช้จ่ายทั่วไปของแผ่นดิน แต่ค่าธรรมเนียมเป็นค่าตอบแทนอาณานิคมพิเศษที่บุคคลได้รับจากรัฐ, เรื่องเดียวกัน, หน้า 462 - 463

แห่งประเทศไทย เกี่ยวกับการกำหนดและจัดเก็บค่าภาระและค่าบริการ⁴ อัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ อัตราค่าภาระการให้เช่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งการทำเรือกำหนดขึ้นและไม่อยู่ในอัตราขั้นสูงและขั้นต่ำที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ก่อนมีผลใช้บังคับจะต้องได้รับการอนุมัติเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาระดังกล่าวก็ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติเช่นกัน

สำหรับค่าภาระและค่าบริการที่จัดเก็บโดยท่าเรือของต่างประเทศ ถ้าเป็นท่าเรือของประเทศที่เจริญก้าวหน้าทางการค้าทางทะเล มีท่าเรือทั้งของเอกชนและรัฐบาล ค่าภาระซึ่งจัดเก็บโดยท่าเอกชนมักกำหนดขึ้นโดยท่าเรือเอง ผู้ใช้บริการอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายบางอย่างให้แก่รัฐบาลตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ท่าเรือในประเทศออสเตรเลีย ท่าเรือในประเทศอังกฤษ ท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น

การแบ่งค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การแบ่งค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือฯ อาศัยหลักความจริงว่า ผู้ใช้บริการควรเป็นผู้จ่ายค่าบริการ ค่าภาระและบริการที่จัดเก็บมาได้ จะเป็นส่วนช่วยให้การดำเนินงานของท่าเรือสำเร็จลุล่วงไปได้ รวมทั้งการขยายงานท่าเรือ เพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการให้บริการ ซึ่งทำให้การทำงานรวดเร็วขึ้น

อุปกรณ์อำนวยความสะดวก (FACILITIES) ของการท่าเรือฯ หมายถึงทรัพย์สินที่การท่าเรือมีอยู่สำหรับให้บริการแก่ประชาชน พ่อค้า หน่วยราชการ ประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ตั้งแต่เริ่มกิจการท่าเรือกรุงเทพฯ ณ คลองเตย การ

⁴ พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 และพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2502

ท่าเรือฯ มีสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1. สิ่งก่อสร้าง

ท่าเทียบเรือคอนกรีตเสริมเหล็กยาว	1,660 เมตร
เทียบเรือขนาดใหญ่ได้	10 ลำ
หลักผูกเรือกลางน้ำ 36 หลักรับเรือเข้าจอดเทียบ	
พร้อมกันไคประมาณ	7 ลำ
ท่อนกลางน้ำที่สาธูประศิษฐ์ 6 ท่อน ผูกเรือได้	6 ลำ
พื้นที่วางสินค้าในโรงพักสินค้า 5 หลัง	52,529 ตร.เมตร
พื้นที่วางสินค้าในคลังสินค้า 3 ชั้น 1 หลัง	9,000 "
พื้นที่วางสินค้าของคลังสินค้าผานแดน 1 หลัง	10,460 "
พื้นที่ในโรงพักสินค้าเสริม 16 หลัง	85,120 "
พื้นที่ในคลังเก็บสินค้าอันตราย 4 หลัง	1,485 "
พื้นที่สำหรับวางสินค้ากลางแจ้ง	108,600 "
พื้นที่ในและนอกโรงเก็บไม้ขาออก	4,360 "

2. เครื่องมือทุ่นแรง

ปั้นจั่นหน้าท่าขนาดยกน้ำหนัก 3-5 ตัน	12 คัน
ปั้นจั่นเคลื่อนที่ขนาดยกน้ำหนัก 3-30 ตัน	30 คัน
รถยกขนาดน้ำหนัก 5,000, 7,000 และ 10,000 ปอนด์	275 คัน
รถยกขางขนาดยกน้ำหนัก 5 ตัน	1 คัน
รถลากจูงขนาดแรงฉุด 2,600, 8,000 และ	
12,000 ปอนด์	47 คัน
รถพ่วงเพลลาเดี่ยวขนาดบรรทุก 30 ตัน	7 คัน
รถพ่วงบรรทุกเหล็ก(สองเพลลา)ขนาดบรรทุก 5-20 ตัน	5 คัน
รถพ่วงขนาดเล็กขนาดบรรทุก 2.5 ตัน	100 คัน
รถพ่วงบรรทุกขนาดบรรทุก 5.7 ตัน	129 คัน



รถยนต์ที่ขนานาคบรรทุก 5 คัน	5 คัน
รถยนต์ลากพวง 30 คัน	7 คัน
รถช่างซ่อมเคลื่อนที่	4 คัน
รถเข็นสองล้อขนานาคบรรทุก 500 ก.ก.	512 คัน
รางเลื่อนสินค้าขนาด 10" X 10"	
รับน้ำหนัก 40 ก.ก.	50 อัน
รถเข็นทองเรือขนาด 24" X 6.6"	
รับน้ำหนัก 2,250 ก.ก.	20 อัน
แพลตฟอร์ม	76,685 แผง
ทรัพย์สินลอยน้ำ	
เรือสั้นเคอนและเรือซุก	7 ลำ
เรือบรรทุกกิน	8 ลำ
เรือลากจูงขนาดกำลังจุด 6-20 เมตริกตัน	6 ลำ
เรือบรรทุกน้ำ	1 ลำ
เรือรับเชื้อ	10 ลำ

นอกจากที่กล่าวมาแล้ว การทำเรือฯ ยังมีอาคารที่ทำการ ถนน ทางรถไฟ เครื่องมือเครื่องใช้ พนักงาน ลูกจ้าง อีกจำนวนมาก ⁵

การใช้ทรัพย์สินของการทำเรือฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ ทำเรือ การทำเรือฯอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2499 กระทำการต่าง ๆ ได้ในขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 1) รับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานทำเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งกระทรวงคมนาคม

⁵ การทำเรือแห่งประเทศไทย, รายงานประจำปีงบประมาณ 2515, พระนคร, หน้า 8-9

2) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับท่าเรือและธุรกิจอื่นซึ่งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งเคยปฏิบัติจัดทำ

3) สร้าง ชื่อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

4) ชื่อ จัดหา เช่า ให้เช่า ถิ่นกรรมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งหาพิมพ์ หรือ อสิ่งหาพิมพ์

5) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือและออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

6) จัดระเบียบว่าควยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

7) กู้ยืมเงิน

8) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ

9) ความคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ

10) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ

ควยอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย การท่าเรือฯ จึงแบ่งประเภทค่าภาระและค่าบริการออกตามประเภทของผู้ใช้บริการ การแบ่งค่าภาระและค่าบริการในบทนี้จะกล่าวแต่เพียงย่อ ๆ เพื่อให้ทราบเป็นแนวทางว่า ผู้มีหน้าที่เสียค่าภาระและบริการตามที่การท่าเรือฯ กำหนดนั้น จะต้องเสียค่าบริการอะไรบ้าง เหตุผลโดยละเอียดจะกล่าวอีกครั้งในบทที่ 3 เรื่องปัญหาในการกำหนดอัตราค่าภาระและค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือฯ จัดเก็บค่าภาระและค่าบริการจากบุคคล 3 ประเภทด้วยกัน⁶ คือ

⁶ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, อัตราค่าภาระของการท่าเรือฯ, พระนคร 2514

1. เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ
2. เจ้าของสินค้า
3. ผู้ให้บริการ

เจ้าของเรือมีหน้าที่เสียค่าภาระและค่าบริการให้แก่การทำเรือฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ ถ้าหากเจ้าของเรือไม่สามารถจะเสียเองได้ ตัวแทนเจ้าของเรือมีหน้าที่เสียแทน ค่าใช้จ่ายซึ่งเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือจะเสียนี้มิใช่จะต้องเสียทุกรายการที่กำหนด หากแต่เสียเฉพาะรายการที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเท่านั้น นับแต่เรือผ่านเขารองน้ำสันดอนเจ้าพระยา เขาเทียบท่า การให้บริการต่าง ๆ จากท่าเรือฯ เช่น น้ำประปา การขนขยะจากเรือ แรงงานกรรมกร จะเกิดค่าใช้จ่ายตลอดเวลา การทำเรือฯ มีใบองค์การกุศล ดังนั้นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะต้องมีรายได้มาชดเชย การลี้ภัยหรือสูญหายเสียหาย เช่น เชื้อเพลิงเรือชั่วคราว รองน้ำคั้นเขิน ต้องมีการบำรุงรักษาเป็นประจำ ถ้ามีการใช้ท่าเรือมากค่าใช้จ่ายย่อมเกิดขึ้นมากเป็นเงาตามตัว แนวโน้มจำนวนเรือผ่านเขารองน้ำสันดอนเจ้าพระยา นี้วันจะเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากปัจจุบันทุกประเทศพยายามใช้การขนส่งทางน้ำ ซึ่งสิ้นเปลืองค่าบรรทุกน้อยกว่าการขนส่งทางอื่น นอกจากนั้นยังขนส่งได้ปริมาณที่มากกว่าความต้องการ

การทำเรือฯ กำหนดชนิดของค่าภาระและค่าบริการที่เก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมเรือผ่านรองน้ำสันดอนเจ้าพระยา
2. ค่าใช้ท่า
3. ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่าน
4. ค่าธรรมเนียมสินค้าถ่ายลำขึ้นท่า
5. ค่าธรรมเนียมสินค้าถ่ายลงข้างเรือทางน้ำจากเรือซึ่งจอดเทียบท่า
6. ค่าธรรมเนียมใช้ทุนผูกเรือ
7. ค่าน้ำประปา
8. ค่าบริการขนขยะจากเรือ

- 9. ค่าธรรมเนียมคนโดยสารผ่านท่า
- 10. ค่าแรงเรือและค่าแรงรองงาน
- 11. ค่าดวงเวลา

ประเภทอัตราที่เก็บจากเจ้าของสินค้ามีดังต่อไปนี้

- 1. ค่าธรรมเนียมขนขึ้นท่า
- 2. ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน
- 3. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า
- 4. ค่าธรรมเนียมสินค้าลงข้างเรือ
- 5. ค่าธรรมเนียมสินค้าขาเข้าผ่านแดน
- 6. ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่าขาออก
- 7. ค่าธรรมเนียมผ่านสินค้าในคลังสินค้าที่เทียบ
- 8. ค่าธรรมเนียมค่าที่พักสินค้าขาออก
- 9. ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงานขาออก



เนื่องจากการสื่อสารและการคมนาคมทำได้อย่างสะดวกในปัจจุบันเป็นผลให้การ
 ค่าเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ในปีหนึ่ง ๆ มีสินค้าส่งเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือ ของ
 การท่าเรือแห่งประเทศไทยมลค่าหลายล้านบาท สินค้าเหล่านี้เจ้าของสินค้าไม่สามารถทำ
 หน้าที่ขนส่งเองได้เพราะมีน้ำหนักและจำนวนมาก สินค้าที่จะขนส่งทางเรือจะถูกลำเลียง
 มายังท่าเรือเพื่อรอการบรรทุกลงเรือ สินค้าเขาจะถูกขนขึ้นจากเรือเพื่อรอผู้เป็นเจ้าของ
 มารับ ดังนั้นท่าเรือจึงเป็นสถานที่พักสินค้าเพื่อจัดส่งต่อ สินค้าที่ผ่านท่าเรือมีทั้งเป็นหีบ
 ห่อ เป็นกอง บรรจุใน CONTAINER ก็มี อย่างไรก็ตามการท่าเรือฯ ถือหลักการคำนวณ
 ตามหลักสากลคือใช้หน่วยลูกบาศก์เมตรหรือเมตริกตัน

การจัดเก็บค่าภาระจากเจ้าของสินค้าได้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

- ก. การเก็บจากสินค้าขาเข้า

ข. การเก็บจากสินค้าขาออก ⁷

การเก็บจากสินค้าขาเข้าได้จัดแยกประเภทค่าภาระเป็นหมวดหมู่ดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมขนขึ้นท่า ⁸
2. ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน ⁹
3. ค่าธรรมเนียมเปิดหีบห่อหรือค้ำแยกหีบห่อ
4. ค่าใช้จ่ายในการควบคุมดูแลป้องกันอศศักย์ในการ เติมหรือถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง
5. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า
6. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้าในคลังสินค้าที่ต้นบน
7. ค่าธรรมเนียมสินค้าขาเข้าผ่านแดน

การเก็บจากสินค้าขาออกได้จัดแยกประเภทค่าภาระออกดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่า ¹⁰
2. ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน

⁷ เรืองเดียวกัน

⁸ ค่าธรรมเนียมขนขึ้นท่าได้แยกการเก็บออกตามชนิดของสินค้า แบ่งออกเป็น 4 พิภักควยกันและยังมีพิภักพิเศษ รวมทั้งสิ้นมี 5 พิภัก

⁹ ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงานนอกจากจะแบ่งเป็น 2 พิภักแล้ว ยังแบ่งออกเป็นประเภทควย

¹⁰ ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่าได้จัดแยกการเก็บออกตามประเภทสินค้าคือ พิภัก 1, พิภัก 2 และพิภักพิเศษ

3. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้าขาออก
4. ค่าวางเวลาขาออก
5. ค่าธรรมเนียมเพิ่มจากค่าธรรมเนียมสินค้าดาวน์ข้างเรือ

นอกจากบุคคลที่กล่าวถึง 2 ประเภทคือ เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ และเจ้าของสินค้าแล้ว ยังมีผู้ต้องเสียค่าใช้จ่ายซึ่งเรียกเก็บจากผู้ให้บริการของการท่าเรือฯ ผู้ให้บริการนี้อาจเป็นใครทั้งเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า หรือบุคคลภายนอกที่ให้บริการของการท่าเรือฯ เป็นครั้งคราว

ค่าบริการที่เรียกเก็บแบ่งออกดังนี้

1. ค่ารถบรรทุกผ่านท่า
2. ค่ายามเฝ้าสินค้า
3. ค่าเช่าเครื่องมือहनแรงภายในสถานที่
4. ค่าเช่าเครื่องมือहनแรงภายนอกสถานที่
5. ค่าเช่าเรือ

โดยสรุป อัตราค่าการะและค่าบริการที่เรียกเก็บเป็นรายได้ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อาจแยกออกได้ดังนี้

1. รายได้เกี่ยวกับเรือ
2. รายได้เกี่ยวกับสินค้า
3. รายได้เกี่ยวกับบริการ
4. รายได้เกี่ยวกับบริหาร