



โครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ

รุธิร์ พนมยงค์¹, ประพันธ์ รุจิอาภา¹

ศูนย์วิจัยด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ E-mail pra1000@yahoo.com

บทคัดย่อ

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีแผนปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าบริการ (ค่าภาระ) ที่ใช้มาตั้งแต่ปี 2543 จึงได้ทำการศึกษาปัจจัยแวดล้อมตามภาวะปัจจุบัน ต้นทุนค่าภาระที่ทำเรือเรียกเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออกและสายเรือ/ตัวแทน รวมทั้งเปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ (BKP) กับท่าเรือเพื่อนบ้าน (ท่าเรือไซ่ง่อน เวียดนาม) เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการพิจารณาปรับโครงสร้างและอัตราค่าภาระต่อไป

ผู้วิจัยได้ศึกษาต้นทุนของผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต แบบ FCL และ LCL แยกการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายเป็นหลายกรณี และได้นำตัวแบบโครงสร้างอัตราค่าภาระของ ESCAP/UNDP (1989) มาเป็นแนวทางจัดกลุ่มรายการค่าภาระของท่าเรือเพื่อเปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือไซ่ง่อน แยกตามกลุ่มบริการเดินเรือ (Navigation) กลุ่มบริการเทียบท่า (Berth) และกลุ่มบริการเกี่ยวกับสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า (Cargo/Container Operations)

ผลลัพธ์ที่ได้จะมีส่วนช่วยในการพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างของค่าภาระ การกำหนดอัตราค่าภาระ และเป็นกระจุกสะทอนถึงค่าภาระหน้าท่า (THC) ที่ทางสายเดินเรือเรียกเก็บกับผู้นำเข้า/ส่งออก

คำสำคัญ: โครงสร้างอัตราค่าภาระ (Tariff Structure); ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port); ต้นทุนการนำเข้า/ส่งออก (Import/Export Cost); ค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charge, THC)

1. ที่มาและความสำคัญ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย เกือบทั้งหมดใช้การขนส่งทางทะเล คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 95% โดยปริมาณหรือ 65% โดยมูลค่าบาท¹ “กิจการท่าเรือ” ซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จึงมีบทบาทสำคัญมากต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ลูกค้าของท่าเรือแบ่งเป็น 2 กลุ่มหลักคือ กลุ่มสายการเดินเรือ/ตัวแทนสายการเดินเรือ กับกลุ่มผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า ท่าเรือจะได้รับค่าบริการซึ่งเรียกว่า “ค่าภาระ (Tariff)” เป็นผลตอบแทนในการให้บริการกับลูกค้า อัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพที่ใช้ในปัจจุบันนั้น อิงตาม “ประกาศอัตราค่าภาระในปีพ.ศ.2543” ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มีการปรับค่าภาระเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

เนื่องจากปัจจัยแวดล้อมในการดำเนินกิจการได้เปลี่ยนแปลงไปมากนับตั้งแต่ปีพ.ศ.2543 ถึงปัจจุบัน การทำเรือจึงมีแผนปรับปรุงโครงสร้างและอัตราค่าภาระที่ใช้มาเกือบ 8 ปีแล้วให้ทันสมัย เป็นธรรมและเป็นสากลยิ่งขึ้น ก่อนที่จะไปสู่การปรับเปลี่ยนใดๆ การทำเรือฯ ได้ศึกษาปัจจัยแวดล้อมตามภาวะปัจจุบันให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงได้ดำเนินการขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุน โดยศึกษาปัจจัยแวดล้อมในด้านต่างๆ อาทิ โครงสร้างการบริหาร ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการ

¹ คำนวณจากตัวเลขสถิติการขนส่งของกระทรวงคมนาคม, www.mot.go.th, วันที่ 25 พฤษภาคม 2550



ดำเนินงานของท่าเรือ สภาพทำเลที่ตั้ง การคิดค่าภาระการใช้บริการของท่าเรือ ลูกค้ำหลักของท่าเรือกรุงเทพ ระดับความพึงพอใจของลูกค้า เปรียบเทียบปัจจัยหลักของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบัง เปรียบเทียบค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพกับต้นทุนของผู้นำเข้า/ส่งออก และค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือ/ตัวแทนเรียกเก็บ เปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแม่น้ำของต่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน เป็นต้น

2. ลักษณะของกลุ่มลูกค้าหลักที่ใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพ

ลักษณะสำคัญของลูกค้าทั้ง 2 กลุ่มหลักคือ กลุ่มสายการเดินเรือ/ตัวแทนสายการเดินเรือ กับกลุ่มผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า มีดังนี้

1) **สายการเดินเรือ/ตัวแทน:** ลูกค้าหลักคือกลุ่มสายการเดินเรือ/ตัวแทนประเภทเรือตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) คิดเป็นสัดส่วนกว่า 75% ของจำนวนเรือเทียบท่าทั้งหมด เรือตู้สินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพส่วนใหญ่เป็นเรือ Feeder ขนาดเล็กประมาณ 1,000-1,500 TEUs โดยในปีงบประมาณ 2549 ลูกค้าหลัก 10 รายแรก มีปริมาณขนส่งตู้สินค้าเกือบ 70% ของปริมาณขนส่งตู้สินค้าทั้งหมด (ตาราง 1) ลูกค้ากลุ่มนี้จึงมีอำนาจต่อรองสูง กรณีท่าเรือต้องการปรับเปลี่ยนค่าภาระที่เรียกเก็บจากสายเรือ/ตัวแทน

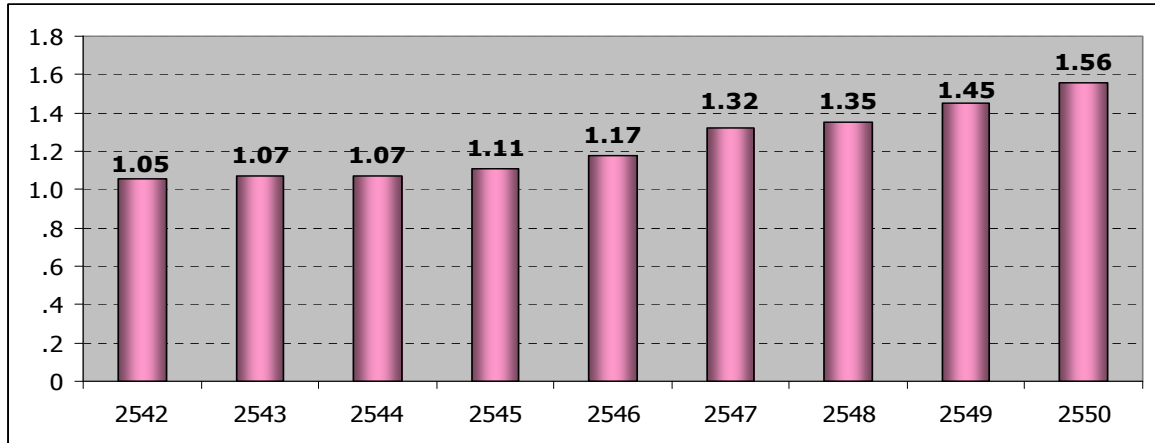
ตาราง 1: Top Ten Ship Owner/Agent ของท่าเรือกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2549)

NO.	AGENT	NAME (LINER, BRANCE or AGENT)	INBOUND		OUTBOUND		TOTAL	
			Ton	TEU	Ton	TEU	Ton	TEU
1	NHC	NGOW HOCK CO.,LTD. (KTG. LINE, RBS. LINE)	880,839	96,560	1,142,789	111,373	2,023,628	207,933
2	MIT	MITSUI O.S.K. LINES LTD. C/O MITSUI O.S.K. LINES (THAILAND) CO.,LTD.	351,999	47,628	585,527	82,307	937,526	129,935
3	SAMS	SAMUDERA SHIPPING LINE LTD. C/O SAMUDERA TRAFFIC CO.,LTD.	638,450	57,444	630,231	59,330	1,268,681	116,774
4	KIS	KAWASAKI KISEN KAISHA LTD.(K LINE (THAILAND)) LTD.	407,102	48,990	478,298	51,509	885,400	100,499
5	AEML	ADVANCE CONTAINER LINES (PTE) LTD. C/O EASTERN MARITIME (THAILAND) CO.,LTD.	485,692	42,168	665,196	57,207	1,150,888	99,375
6	CNC	CHENG LIE NAVIGATION CO.,LTD.C/O CHENG LIE	478,401	45,624	548,627	42,973	1,027,028	88,597
7	HEUN	HEUNG-A SHIPPING CO.,LTD. C/O HEUNG-A SHIPPING (THAILAND) CO.,LTD.	322,111	33,083	356,717	33,635	678,828	66,718
8	NELS	NEW ECON LINE PTE C/O NEW ECON LINE (THAILAND) CO.,LTD.	230,751	25,163	353,655	34,775	584,406	59,938
9	YANG	YANGMING MARINE TRANSPORT CORP. C/O ASIAN NAVIGATION CO.,LTD.	325,768	28,755	361,126	29,655	686,894	58,410
10	TSLI	T.S. LINES LIMITED C/O T.S.LINES (THAILAND) CO.,LTD.	189,125	21,978	287,313	29,925	476,438	51,903
รวมเฉพาะ 10 รายแรก			4,310,238	447,393	5,409,479	532,689	9,719,717	980,082
รวมทั้งหมด			6,726,499	702,040	7,959,994	749,416	14,686,493	1,451,456

2) **ผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า:** ส่วนใหญ่เป็นลูกค้าทางฝั่งตะวันตกของ กทม.และปริมณฑล ซึ่งใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพมาหลายปี และจากการเพิ่มขึ้นของถนนที่เชื่อมเข้าสู่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ เช่น เส้นทางบางนา-ตราด ซึ่งเชื่อมกับทางด่วนที่ด้านบางนาถึงด้านท่าเรือ (คลองเตย) ถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ฯลฯ ทำให้ฐานลูกค้าขยายมาทางตะวันออกด้วย เช่น ลูกค้าในเขตบางนาและบางพลีฝั่งที่ติดกับเขตบางนา ซึ่งมีทำเลที่ตั้งอยู่ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบัง สามารถใช้เส้นทางบกมายังท่าเรือกรุงเทพได้สะดวกขึ้น ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการท่าเรือกรุงเทพมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2550 มีจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นถึง 1.56 ล้านTEUs ดังรูป 1 ทั้งนี้ต้นทุนขนส่งทางบกเป็นตัวแปร



สำคัญ โดยเฉพาะในภาวะวิกฤตราคาน้ำมันและเชื้อเพลิงในปัจจุบัน ลูกค้ายิ่งเพิ่มความใส่ใจในการประเมินค่าขนส่งทางบกจากสถานประกอบการไปยังท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น ขณะที่ค่าระวางเรือ Feeder กรณีใช้ตู้ FCL ที่ท่าเรือกรุงเทพ ส่วนใหญ่อยู่ในอัตราที่ใกล้เคียงกันกับที่ท่าเรือแหลมฉบังสำหรับเรือสินค้าประเภทเดียวกัน ส่วนกรณีตู้ LCL ค่าระวางฯที่ท่าเรือกรุงเทพถูกกว่า



รูป 1: ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2542 – 2551 (หน่วย: ล้านTEUs)

3. เปรียบเทียบ ท่าเรือกรุงเทพ - ท่าเรือแหลมฉบัง

ผู้วิจัยได้ทำการเปรียบเทียบท่าเรือกรุงเทพกับแหลมฉบัง ในหัวข้อต่างๆ ดังนี้

3.1 โครงสร้างการบริหาร : ท่าเรือทั้งสองแห่งแตกต่างกันมาก สำหรับท่าเรือกรุงเทพนั้นอยู่ภายใต้การกำกับดูแล รวมถึงการดำเนินงานโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย ภายใต้รูปแบบรัฐวิสาหกิจและมีสหภาพแรงงาน ส่วนท่าเรือแหลมฉบังดำเนินงานในรูปแบบ Landlord Port ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทเอกชน ผู้เช่าประกอบการ ซึ่งมีความคล่องตัวในระบบบริหารและมีความยืดหยุ่นในการให้บริการสูง อีกทั้งมีบริษัทเอกชนหลายรายดำเนินกิจการ ทำให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างผู้ให้บริการภายในท่าเรือแหลมฉบังทั้งในด้านคุณภาพและราคา

3.2 สภาพทำเลที่ตั้ง : ท่าเรือแหลมฉบังมีดินแดนหลังท่า (Hinterland) เชื่อมโยงกับเขตนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง เป็นท่าเรือชายฝั่งทะเลที่ได้จัดเตรียมร่องน้ำลึกและขนาดหน้าท่าที่ใหญ่ รองรับเรือได้ขนาดใหญ่กว่าท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือชายฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีร่องน้ำตื้นและแคบ เรือตู้สินค้าจึงมีขนาดเล็กกว่า และมีความถี่ของเที่ยวเรือน้อยกว่า

ทำเลที่ตั้งของท่าเรือยังมีผลกระทบต่อระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกับสถานประกอบการของผู้นำเข้า/ส่งออก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเลือกใช้บริการระหว่างท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง การเดินทางมาท่าเรือกรุงเทพมีอุปสรรคในเรื่องของช่วงเวลาจำกัดรถบรรทุกวิ่งในเขตเมือง (Truck Ban) สภาพการจราจร และระยะเวลาของรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่มาถึงท่าเรือกรุงเทพจนกระทั่งกลับออกไป (Truck Turnaround Time) โดยเฉลี่ยแล้วใช้นานกว่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง

- ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้สินทรัพย์ขนถ่ายสินค้า : ดังตาราง 2 (เฉพาะท่าเรือกรุงเทพ)

ตาราง 2 : ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการใช้สินทรัพย์ขนถ่ายสินค้า ท่าเรือกรุงเทพ



(ปีงบประมาณ 2546 - เดือนมิถุนายน 2550)

ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพเครื่องมือทุ่นแรง	เป้าหมาย (%)	ปีงบประมาณ 46		ปีงบประมาณ 47		ปีงบประมาณ 48		ปีงบประมาณ 49		ต.ค.49-มิ.ย.50	
		Max	Mean	Max	Mean	Max	Mean	Max	Mean	Max	Mean
เครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้งานได้ (Availability)											
- บันจั้นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Rail Mounted Shore Side Container Crane)	95	98.1	84.4	97.6	86.6	98.3	92.4	95.9	89.6	97.4	87.8
- รถคานยกตู้สินค้า (Yard Gantry Crane)	90	90.3	83.0	90.2	87.4	89.2	78.5	81.7	76.0	81.4	75.2
- บันจั้นยกสินค้าทั่วไป (Mobile Crane)	85	65.5	47.8	71.8	51.3	66.7	53.6	70.4	56.3	87.0	68.1
- รถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader)	85	68.8	65.4	67.4	62.2	62.6	55.5	57.5	49.8	51.5	49.1
- รถยกให้เช่า (Fork Lift Truck for Hiring)	85	93.6	86.0	82.3	77.0	92.9	83.5	82.6	77.3	81.2	73.6
- รถยกให้บริการ (Fork Lift Truck for Services)	85	56.8	54.2	77.1	61.0	71.1	66.6	64.2	62.4	70.1	60.7
- รถยนต์ลากพ่วงตู้สินค้า (Tractor for Chassis)	90	74.0	68.5	77.3	73.2	70.1	67.3	65.5	62.7	74.2	68.6
เครื่องมือทุ่นแรงที่ใช้งานจริง (Utilization)											
- บันจั้นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Rail Mounted Shore Side Container Crane)	75	49.8	45.1	54.4	49.5	55.0	51.2	82.1	69.8	82.2	75.8
- รถคานยกตู้สินค้า (Yard Gantry Crane)	75	71.9	63.8	73.6	70.6	72.1	63.0	72.5	67.8	75.3	69.4
- บันจั้นยกสินค้าทั่วไป (Mobile Crane)	75	38.9	25.7	49.6	29.0	37.3	32.3	43.9	31.5	41.9	36.5
- รถยกตู้สินค้าหนัก (Top Loader)	75	41.1	39.8	52.4	47.8	52.5	47.1	49.4	33.0	25.3	24.3
- รถยกให้เช่า (Fork Lift Truck for Hiring)	75	35.3	31.8	35.4	28.1	67.2	37.1	37.9	28.9	28.9	26.6
- รถยกให้บริการ (Fork Lift Truck for Services)	75	48.7	43.2	66.7	50.8	67.7	56.1	55.5	52.6	61.5	50.5
- รถยนต์ลากพ่วงตู้สินค้า (Tractor for Chassis)	75	61.3	51.1	61.9	55.7	60.0	55.0	57.9	55.3	65.0	59.9

จากตารางข้างต้น จะเห็นได้ว่า

- การจัดหา/ซ่อมบำรุงเครื่องมือทุ่นแรงให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ (Availability) : ข้อมูลปีงบประมาณ 2546-2549 พบว่าทุกรายการทำได้ต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ณ ระดับ 95%

- การใช้ประโยชน์ (Utilization) เครื่องมือทุ่นแรง : ช่วงปีงบประมาณ 2546-2549 ตั้งเป้าไว้ที่ 75% เท่ากัน แต่ผลงานที่ทำได้จริงค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับเป้า (ยกเว้นบันจั้นยกตู้สินค้าหน้าท่า) ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนขนถ่ายสินค้า ดังนั้น หากลดปริมาณตู้สินค้าไหลเวียนในท่าเรือกรุงเทพแล้วสินทรัพย์เหล่านี้ยังมีแนวโน้มของอัตราการใช้ประโยชน์ต่ำลง ส่วนบันจั้นยกตู้สินค้าหน้าท่าที่ใช้งานจริงสูงกว่าเป้าตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 ก็ต้องระมัดระวังเช่นกัน เพราะเท่ากับเป็นการขาดแคลนบันจั้นฯที่อยู่ในสภาพใช้งานได้ (ดู KPI ด้าน Availability ของบันจั้นฯ ตาราง 2 ประกอบ) บันจั้นฯที่ใช้งานได้จริงต้องทำงานหนักขึ้น ซึ่งอาจขาดการบำรุงรักษาตามมา ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อปฏิบัติการหน้าท่าเรือ

- การให้บริการแก่เรือตู้สินค้าและการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือ : เช่น Ship Waiting Time, Berthing Time, Dwelling Time เป็นต้น พบว่า KPI ของท่าเรือกรุงเทพอยู่ในระดับต่ำกว่า ยกเว้น Berth Occupancy ของท่าเรือกรุงเทพซึ่งหนาแน่นกว่าท่าเทียบเรือตู้สินค้า B5 และ C3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

- การคิดค่าภาระการใช้บริการของท่าเรือ : ท่าเรือกรุงเทพจะยึดตามอัตราค่าภาระที่การทำเรือฯ

ประกาศใช้ ส่วนท่าเรือแหลมฉบังซึ่งมีผู้ให้บริการเป็นบริษัทเอกชน มีความยืดหยุ่นในการลดราคาค่าภาระได้อีก ส่วนลดโดยเฉลี่ยประมาณ 30-40%ของอัตราค่าภาระตามประกาศของการท่าเรือฯ และโดยส่วนใหญ่แล้ว ค่าภาระที่ท่าเรือกรุงเทพมีราคาสูงกว่าแหลมฉบัง เช่น Port Dues, Tug Service, Berth Hire, Quay Cleaning, Crane (Container), Lift On/Off, Container Storage เป็นต้น (ยกเว้นค่า Container Wharfage

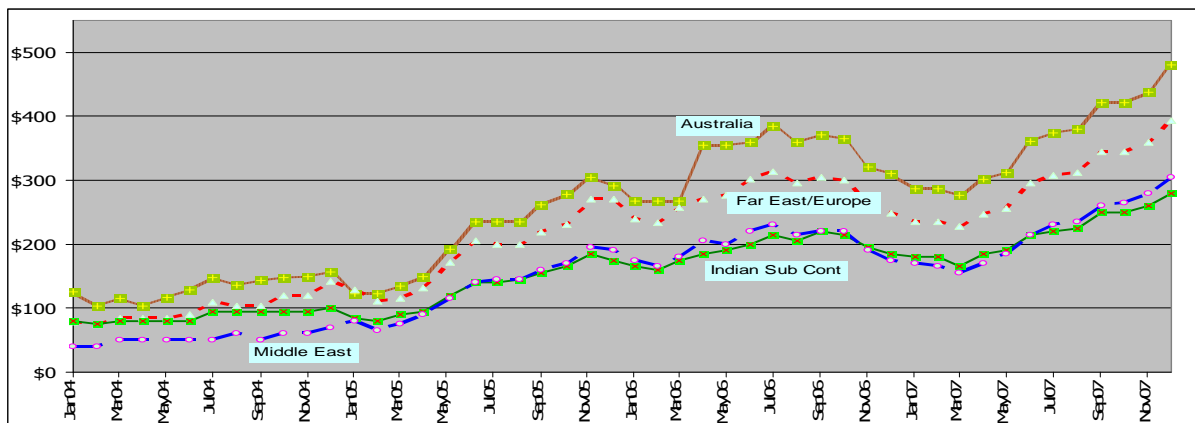


ที่ทำเรือกรุงเทพถูกกว่าแหลมฉบังมากก็จริง แต่ถ้าคิดตามปริมาณงานที่ให้บริการจริงจนกระทั่งงานแล้วเสร็จ ปรากฏว่าค่าใช้จ่ายด้าน Container Wharfage ที่ทำเรือกรุงเทพแพงกว่า)²

- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ : ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบังในปีงบประมาณ 2549 (ม.บูรพา) พบว่าระดับความพึงพอใจต่อบริการของท่าเรือกรุงเทพน้อยกว่าท่าเรือแหลมฉบังเกือบทุกประเด็นที่สำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือกรุงเทพได้รับคะแนนความพึงพอใจต่ำมากในด้านเครื่องมือทุ่นแรง ด้านสุขอนามัย/สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยในการทำงาน ส่วนประเด็นที่ทำเรือกรุงเทพได้คะแนนประเมินใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบังคือ ด้านการเงิน ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านพื้นที่บรรจุ/เปิดตู้สินค้า

4. เปรียบเทียบค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพกับต้นทุนในการนำเข้า/ส่งออก

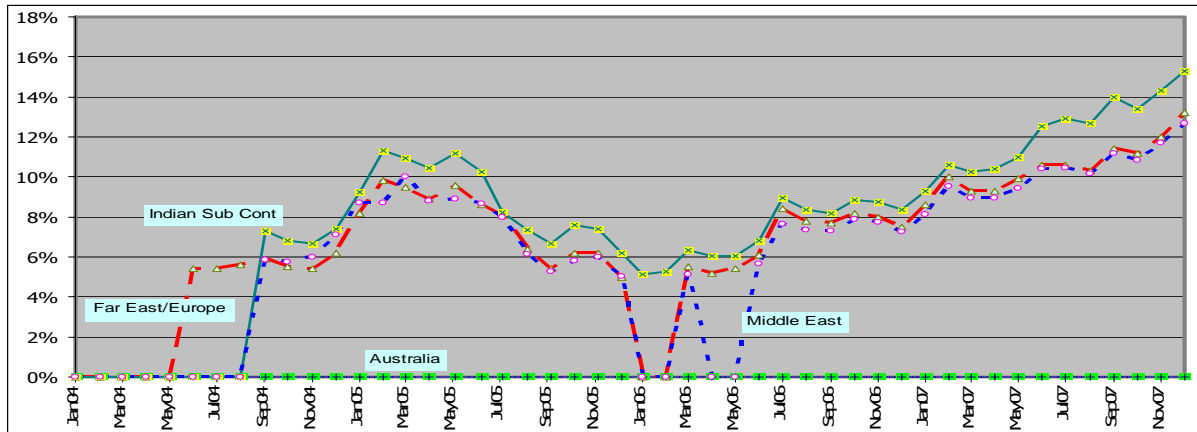
ในการส่งออกสินค้าจากสถานประกอบการในไทยไปยังท่าเรือปลายทางในต่างประเทศ (หรือจากท่าเรือต้นทางในต่างประเทศมาถึงสถานประกอบการในไทย สำหรับกรณีนำเข้าสินค้า) มีค่าใช้จ่ายหลายรายการที่มีความผันผวนสูง และขึ้นกับปัจจัยอื่นอีกหลายประการ เช่น ค่าขนส่งทางบก ค่าระวางเรือพื้นฐาน เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor : BAF ดังรูป 2) เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Adjustment Factor : CAF ดังรูป 3) เงินเก็บเพิ่มในช่วง Peak Season (Peak Season Surcharge : PSS) เงินเก็บเพิ่มที่ตกลงกันในชมรมเรือแต่ละสาย (General Rate Increase : GRI) ฯลฯ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ขณะที่ค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพที่ปัจจุบันยังคงยึดตามฉบับปี พ.ศ. 2543 นั้น โดยแทบจะไม่มีเปลี่ยนแปลงราคาค่าภาระ



รูปที่ 2 : Bunker Adjustment Factor (BAF) ใน 4 เส้นทางเดินเรือ (ม.ค. 2547-ก.ย. 2550),

หน่วย: USD/TEU

² จากการประชุมร่วมกับสมาชิกสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)



รูปที่ 3 : Currency Adjustment Factor (CAF) ใน 4 เส้นทางเดินเรือ (ม.ค. 2547-ก.ย. 2550)

ในการวิจัยจึงกำหนดขอบเขตการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้นำเข้า/ส่งออก เฉพาะค่าใช้จ่ายจากสถานประกอบการไปถึงหน้าท่าเทียบเรือ (Terminal) ดังตาราง 3

ตาราง 3: เงื่อนไขที่ใช้สำหรับกรณีตัวอย่าง เพื่อทำการวิเคราะห์ต้นทุน

กำหนดเงื่อนไข	การนำเข้า	การส่งออก
ปริมาณสินค้า	FCL: สินค้า 21 Revenue Tons บรรจุตู้สินค้า 20 ฟุต General DC LCL: สินค้า 21 Revenue Tons บรรจุตู้สินค้า 20 ฟุต General DC	
เงื่อนไขการขนส่งสินค้า	CIF	FOB ท่าเรือกรุงเทพ
การผ่านพิธีการศุลกากร	ใช้บริการจากตัวแทนออกของ (Customs Broker) ณ ท่าเรือกรุงเทพ	
การขนส่งทางบก	FCL: ขนทั้งตู้ ท่าเรือ -> สถานประกอบการ LCL: เปิดตัว ขนสินค้า ท่าเรือ -> สถานประกอบการ	FCL: ขนทั้งตู้ สถานประกอบการ -> ท่าเรือ LCL: ขนสินค้าไปบรรจุตู้ ณ ท่าเรือ
ประเภทรถที่ใช้ขนส่ง	รถ 6 ล้อขนส่งสินค้า 3 เทียว ๑๕ 7 Rev Tons	รถเทรลเลอร์ 10 ล้อ ขนตู้สินค้า 20 ฟุต 1 เทียว
โรงงาน/สถานประกอบการ	อยู่ห่างจากท่าเรือกรุงเทพเป็นระยะทาง ≈ 30 กิโลเมตร และใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 60 นาที	
สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร	ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ใดๆในการผ่านพิธีการศุลกากร ทั้งการนำเข้าและส่งออก	
ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)	ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	

ในการวิเคราะห์ จะแยกค่าใช้จ่ายส่งออกด้วยตู้ LCL เป็น 2 กรณีย่อยคือ LCL (Ship) ในกรณีที่ผู้ส่งออกใช้บริการโดยตรงจากสายการเดินเรือฯ และ LCL (FF) ในกรณีที่ผู้ส่งออกใช้บริการผ่าน Freight Forwarder ส่วนค่าใช้จ่ายนำเข้าสินค้าด้วยตู้ LCL ก็แยกเป็น 2 กรณีย่อยคือ LCL (DD) ในกรณีส่งมอบสินค้ากันที่หน้าตู้โดยตรง (Direct Delivery) กับ LCL (CFS) ในกรณีต้องนำสินค้าไปเก็บใน CFS ก่อน แล้วจึงค่อยนำออกมาให้ผู้นำเข้าในภายหลัง ผลการวิเคราะห์ต้นทุนของผู้นำเข้า/ส่งออกด้วยตู้สินค้า LCL และ FCL ขนาด 20 ฟุต ระหว่างสถานประกอบการกับท่าเรือกรุงเทพ (Door-to-Port) แสดงในตาราง 4



ตาราง 4: ค่าใช้จ่ายของผู้นำเข้า/ส่งออก ระหว่างสถานประกอบการกับท่าเรือกรุงเทพ

กรณี	ตู้สินค้า (20ฟุต)	ค่าใช้จ่ายรวม (บาท)	ค่าภาระที่ท่าเรือกรุงเทพเรียกเก็บ (บาท)					
			จากผู้ให้บริการ		จากผู้นำเข้า/ส่งออก		รวมทั้ง 2 ส่วน	
			(บาท)	(%)	(บาท)	(%)	(บาท)	(%)
ส่งออก	LCL (Ship)	22,425	2,010	9.0%	975	4.3%	2,985	13.3%
	LCL (FF)	22,425	2,940	13.1%	975	4.3%	3,915	17.5%
	FCL	11,700	1,370	11.7%	600	5.1%	1,970	16.8%
นำเข้า	LCL (DD)	36,280	1,810	5.0%	2,230	6.1%	4,040	11.1%
	LCL (CFS)	35,910	2,010	5.6%	1,860	5.2%	3,870	10.8%
	FCL	13,750	1,370	10.0%	1,650	12.0%	3,020	22.0%

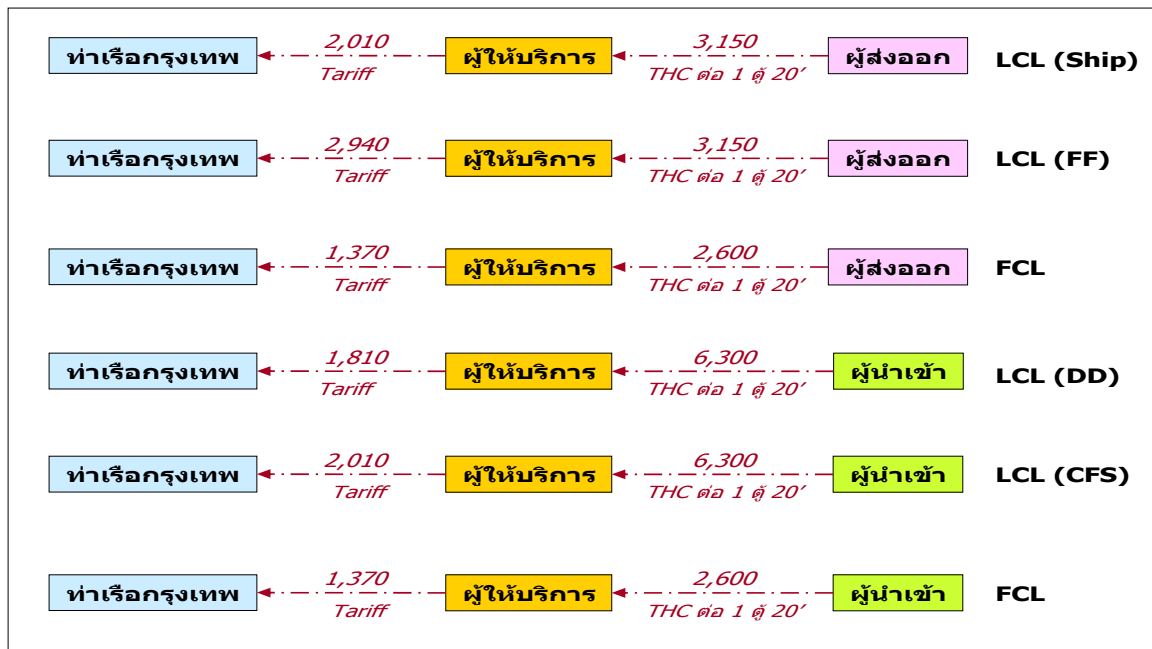
จากตาราง 4 พบว่าการส่งออกด้วยตู้สินค้าแบบ FCL มีค่าใช้จ่ายรวม (จากสถานประกอบการไปถึงหน้าท่าเทียบเรือกรุงเทพ) ต่ำสุด (11,700 บาท) และการนำเข้าด้วยตู้สินค้าแบบ LCL(DD) มีค่าใช้จ่ายรวม (จากหน้าท่าเทียบเรือกรุงเทพไปถึงสถานประกอบการ) สูงสุด (36,280 บาท)

ค่าใช้จ่ายรวมในคอลัมน์ที่สามนี้มีค่าภาระที่ท่าเรือเรียกเก็บจากผู้ให้บริการและค่าภาระที่ท่าเรือเรียกเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออกแฝงอยู่ด้วย ซึ่งได้แยกค่าภาระแต่ละส่วนให้เห็นในคอลัมน์ที่สี่ - คอลัมน์ที่เจ็ด พบว่ามีค่าภาระอยู่ในช่วง 2,000 - 4,000 บาทแล้วแต่กรณี (หรือคิดเป็น 11% - 22% ของค่าใช้จ่ายในการนำเข้า/ส่งออก) การนำเข้าสินค้าด้วยตู้ LCL(DD) และ LCL(CFS) มีค่าภาระสูงสุด (4,040 บาท และ 3,870 บาท ตามลำดับ) แต่เมื่อเทียบออกมาเป็นสัดส่วนของค่าใช้จ่ายรวมนำเข้า/ส่งออก กลับพบว่ากรณีนำเข้าสินค้าด้วยตู้ LCL(DD) และ LCL(CFS) มีค่าต่ำสุด (11.1% และ 10.8% ตามลำดับ) ดังนั้นการที่ค่าใช้จ่ายนำเข้าด้วยตู้ LCL มีค่าใช้จ่ายรวมสูงสุด (36,280 บาท/LCL (DD) และ 35,910 บาท/LCL (CFS)) จึงมาจากค่าใช้จ่ายที่ผู้ให้บริการเรียกเก็บจากผู้นำเข้าเป็นหลัก โดยเฉพาะค่าภาระหน้าท่า (ค่า THC) ค่าตัดแยกสินค้าออกจากตู้ (ค่า CFS) และค่าขนส่งทางบกขาเข้าซึ่งแพงกว่าขาออกมาก

เหตุที่ค่าขนส่งทางบกขาเข้าแพงเนื่องจากรถบรรทุกขาเข้าต้องได้รับสัมปทานจากท่าเรือกรุงเทพส่งผลต่อ Ship Owner/Agent และ Freight Forwarder ที่ไม่ได้มีเครือข่ายเข้มแข็งกับผู้ขนส่งทางบกที่ได้สัมปทาน ก็จะมีค่าขนส่งทางบกเพิ่ม ไม่สะดวกในการเข้าถึงบริการ กลายเป็นอุปสรรคในการวิ่งรับส่งสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับจากท่าเรือกรุงเทพโดยตรง ต้องแก้ปัญหาโดยยอมวิ่งรถเที่ยวเปล่าตลอดเส้นทางขากลับหรือวิ่งเที่ยวเปล่าไปเปลี่ยนถ่ายสินค้านอกท่าเรือกรุงเทพ ทำให้เกิดการขนถ่ายสินค้าซ้ำซ้อน (Double Handling) เพิ่มอุปสรรคในการติดต่อประสานงาน คุณภาพบริการลดลง เพราะเสียเวลาหารถบรรทุกรับสินค้าขาเข้ายากและใช้เวลานานขึ้น รวมทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายสูญเปล่าในการขนถ่ายสินค้าซ้ำซ้อนโดยไม่เกิดคุณค่าที่สุดแล้วก็กระทบต่อท่าเรือกรุงเทพด้วยเพราะเพิ่มโอกาสที่ผู้ให้บริการจะใช้ท่าเรือแหลมฉบังแทน จึงเป็นอีกประเด็นที่ทางท่าเรือกรุงเทพควรพิจารณาทบทวนต่อไป

5. ค่าภาระที่ท่าเรือกรุงเทพเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ/ตัวแทน เทียบกับส่วนที่เจ้าของเรือ/ตัวแทนเรียกเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออก

รูปที่ 4 แสดงการไหลของเงิน (ต้นทุน) จากผู้นำเข้า/ส่งออก จ่ายค่าTHC ซึ่งเป็น Local Charge ที่เกิดขึ้นหน้าท่าเรือกรุงเทพ ให้กับผู้ให้บริการ และค่าใช้จ่ายที่ผู้ให้บริการจ่ายเป็นค่าภาระของบริการหน้าท่าให้กับทางท่าเรือกรุงเทพ ภายใต้เงื่อนไขจากตารางที่ 3



รูปที่ 4: การไหลของเงิน จากผู้นำเข้า/ส่งออก – ผู้ให้บริการ – ท่าเรือกรุงเทพ

ค่าใช้จ่ายของผู้นำเข้า/ส่งออก เฉพาะส่วนที่ผู้ให้บริการ Ship Owner/Agent หรือ Freight Forwarder (เรียกโดยย่อว่า Ship/FF) เรียกเก็บจากผู้ส่งออกเท่ากับ 8,850 บาท/ตู้ LCL 20 ฟุต และ 3,100 บาท/ตู้ FCL 20 ฟุต และเก็บจากผู้นำเข้าเท่ากับ 19,050 บาท/ตู้ LCL 20 ฟุต และ 3,100 บาท/ตู้ FCL 20 ฟุต ซึ่งเห็นได้ว่าผู้นำเข้าแบบ LCL ต้องเสียค่าใช้จ่ายต่อตู้ 20 ฟุต ให้กับผู้ให้บริการฯ เป็นค่า THC และค่า CFS ที่สูงมาก

สำหรับค่าภาระหน้าท่า (ค่า THC) นั้น หากเป็นกรณีนำเข้า/ส่งออกด้วยตู้ FCL (เปิดตู้ที่สถานประกอบการของผู้นำเข้า/ส่งออก) ทางผู้ให้บริการ Ship/FF จะเรียกเก็บค่า THC ในอัตรา 2,600 บาท/ตู้ FCL 20 ฟุต ซึ่งเป็นมาตรฐานทั่วไปในปัจจุบัน แต่กรณีที่นำเข้า/ส่งออกด้วยตู้ LCL (ผู้ส่งสินค้าหลายราย ทำการเปิดตู้ที่ทำเรื่อง) ทางผู้ให้บริการฯ จะคิดค่า THC เฉลี่ยต่อตันหรือต่อปริมาตรในอัตราที่สูงขึ้นมาก เช่น ค่า THC เท่ากับ 3,150 บาท/ตู้ LCL 20 ฟุตขาออก และค่า THC สูงถึง 6,300 บาท/ตู้ LCL 20 ฟุตขาเข้า

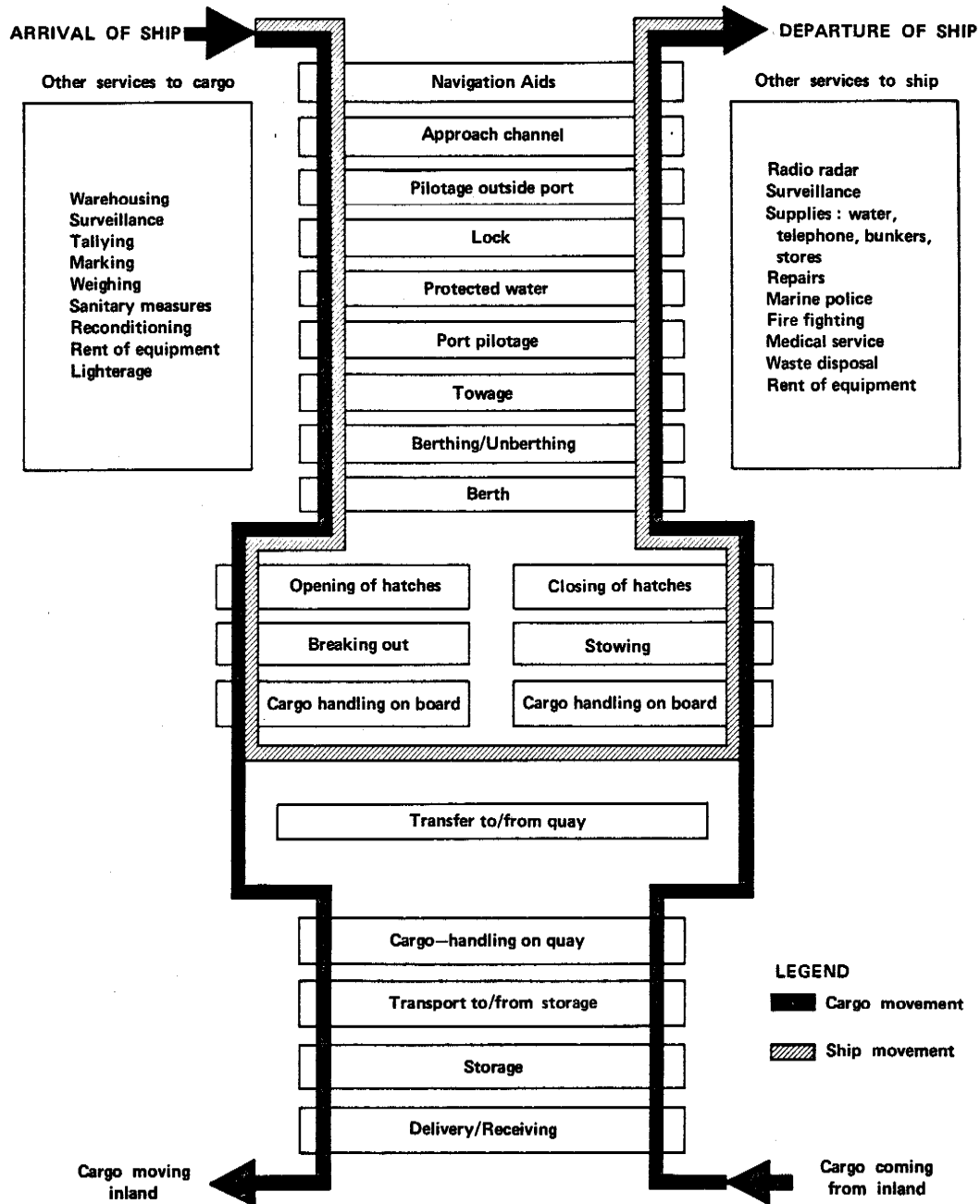
ในการพิจารณาองค์ประกอบของค่า THC จากค่าภาระที่เกิดขึ้นบริเวณท่าเทียบเรือ (ไม่รวมกิจกรรมในเรือและกิจกรรมนอกท่าเรือ) ได้ผลลัพธ์น้อยกว่าค่า THC ที่ผู้ให้บริการ Ship/FF เรียกเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออก หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ค่า THC ที่ผู้ให้บริการฯ ไปเรียกเก็บจากผู้นำเข้า/ส่งออกนั้น มีแนวโน้มที่จะเรียกเก็บสูงกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้นจากส่วนของค่า THC ซึ่งเท่ากับว่าเป็นแหล่งสร้างกำไรของผู้ให้บริการฯ ได้อีกทางหนึ่งนั่นเอง รวมทั้งอาจเป็นการผลักภาระค่า THC ที่ทำเรือต้นทาง (ผู้ขายในต่างประเทศ) มายังผู้ซื้อ โดยเฉพาะการซื้อขายภายใต้เงื่อนไข CIF ที่ทางผู้ขายจัดหาสายการเดินเรือเอง ซึ่งหากทำเรือต้นทางมีค่า THC สูง ก็ยังมีโอกาสที่จะผลักภาระค่า THC ในการนำเข้าแบบ LCL สูงขึ้น

6. โครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือกรุงเทพเทียบกับท่าเรือไซ่ง่อน

รูปที่ 5 แสดงกิจกรรมหลักในอาณาบริเวณของท่าเรือ ที่เกี่ยวข้องกับเรือและสินค้า นับตั้งแต่เรือบรรทุกสินค้าเข้ามายังอาณาบริเวณของท่าเรือจนกระทั่งพ้นออกไปแล้ว มีกิจกรรมเกิดขึ้นมากมายซึ่งมีผล



โดยตรงต่อรายการค่าภาระของท่าเรือ เส้นลูกศรแวงเงาเดี่ยวในรูป แสดงการไหลของเรือ ส่วนเส้นแวงทึบ แสดงการไหลของสินค้า สังเกตในรูปด้านซ้ายจะเห็นว่าเส้นลูกศรทั้งสองเส้นนี้จะแยกจากกันไปคนละทาง เมื่อได้ขนถ่ายสินค้าขึ้นมาบนบกแล้ว กิจกรรมเหล่านี้จะอยู่ในโครงสร้างค่าภาระของท่าเรือ



รูปที่ 5 : กิจกรรมหลักในอาณาบริเวณของท่าเรือ ที่เกี่ยวข้องกับเรือและสินค้า

เนื่องจากโครงสร้างค่าภาระของท่าเรือแต่ละแห่งไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ผู้วิจัยจึงใช้ตัวแบบ โครงสร้างอัตราค่าภาระของ ESCAP/UNDP (1989) ดังตาราง 5 มาเป็นแนวทางจัดรูปแบบโครงสร้างอัตราค่า



ภาระของท่าเรือให้เป็นมาตรฐาน ก่อนจะทำการศึกษาเปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพ กับท่าเรือไซ่ง่อนซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำทั้งคู่

ตาราง 5 : ตัวแบบโครงสร้างอัตราค่าภาระของ ESCAP/UNDP

Service group	Component, Type of service	Charging system			
		Basis	Units	Payer	Recipient
Navigation	Port Dues	Size of ship	GRT	Shipping line	Port
	Pilotage	Size of ship, Time	GRT, Hour	Shipping line	Port, Pilotage Association
	Tug Services	Tug time involved, Size of ship	Number, GRT	Shipping line	Port, Tug owner
	Mooring, Unmooring	Size of ship	GRT	Shipping line	Port
Berth	Berth Hire	Time of ship alongside, Size of ship	Hour, GRT	Shipping line	Port
	Wharfage	Volume, Weight, Size of cargo	Ton, TEU	Consignee, Consignor	Port
	Ancillary Services	Amount consumed	Various	Shipping line	Port
Cargo / Container Operations	Stevedorage	Volume, Weight, Size of cargo	Ton, TEU	Shipping line	Provider of service
	Wharf Handling	Volume, Weight, Size of cargo	Ton, TEU	Consignee, Consignor	Provider of service
	Extra Movement	Volume, Weight, Size of cargo	Ton, TEU	Consignee, Consignor	Provider of service
	Special Cargo Handling	Volume, Weight, Size of cargo, Type of special handling	Unit Types	Shipping line	Provider of service
	Storage	Time	Ton, TEU, Day	Consignee, Consignor	Provider of service
	Packing, Unpacking	Volume, Weight, Size of cargo	Ton, TEU, Unit type	Shipping line	Provider of service
	Equipment, Service, Facility Hire	Hours of use by item	Hour	Stevedore	Equipment, Services owner
Other Business	Real estate, Licensing, Management services and consultancy, etc.	Various	Various	Hirer	Port



ผลเปรียบเทียบแสดงดังตาราง 6 สรุปลักษณะเด่นของโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือไซ่งอนที่ต่างจากท่าเรือกรุงเทพ ได้แก่

- ระบุอัตราค่าภาระเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (USD) (ท่าเรือกรุงเทพฯระบุเป็นเงินบาท)
- Port Dues ถูกแยกเก็บเป็น Tonnage Dues และ Maritime Safety Dues โดยใช้หน่วยคิดค่าภาระเหมือนกัน (USD/GT)
- Mooring/Unmooring (ค่าผูก/ปลดเชือกเรือ) แยกออกมาเป็นรายการต่างหาก (ท่าเรือกรุงเทพฯรวมไว้ใน Berth Hire)
- Conventional Cargo Wharfage ไม่รวมขนย้ายจากหน้าท่าไปที่เก็บสินค้า (ท่าเรือกรุงเทพฯ รวมการขนย้ายจากหน้าท่าไปที่เก็บ และเรียกเก็บค่าภาระจากเจ้าของเรือ)
- รายการ Lift On/Lift Off ถูกรวมไว้ใน Container Loading/Unloading (ท่าเรือกรุงเทพฯ แยก Lift On/Lift Off ออกมาเป็นรายการต่างหาก)
- รายการ Tug Service คิดในอัตราเหมาเป็นรายวัน และมีกรณีปลีกย่อยระบุไว้มากมาย (ท่าเรือกรุงเทพฯคิดในอัตราต่อชั่วโมง และมีกรณีปลีกย่อยน้อยกว่า)
- รายการ Conventional Cargo Wharfage ไม่รวมกิจกรรมขนย้ายจากหน้าท่าไปที่เก็บสินค้า โดยกิจกรรมขนย้ายจากหน้าท่าไปที่เก็บขอยุ่ที่รายการ Cargo Handling แทน
- Cargo Handling มีการแบ่งกลุ่มสินค้า (Cargo Group) เป็น 7 กลุ่ม โดยคิดอัตราค่าภาระแตกต่างกัน หากสินค้าใดยังไม่สามารถจัดอยู่ในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งได้ ทางท่าเรือจะประเมินจากคุณลักษณะของสินค้า, ลักษณะการหีบห่อ, อัตราการขนถ่าย เพื่อจัดเข้าไปใน Cargo Group กลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง (ท่าเรือกรุงเทพฯยังไม่มีการแบ่งกลุ่มสินค้าตามเกณฑ์เหล่านี้ชัดเจน)
- รายการ Cargo Storage และ Container Storage คิดตามจำนวนวันฝากตู้ในอัตราคงที่ทั้งขาเข้าและขาออก (ท่าเรือกรุงเทพฯใช้อัตราแก้วหน้าทั้งขาเข้าและขาออก)
- Cargo Storage ไม่มีช่วง Free Storage ให้ (มีแต่ Container Storage เท่านั้น)
- Extra Container Movement ของท่าเรือไซ่งอน กำหนดค่าภาระกรณีปลีกย่อยมากมาย



ตาราง 6 : เปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพท่าเรือไซ่งอน (เวียดนาม)

Navigation (กรุงเทพฯ)			Navigation (ไซ่งอน)		
รายการ	รายละเอียดโดยย่อ	หมายเหตุ	รายละเอียดโดยย่อ	หน่วยการคิดค่าภาระ	หมายเหตุ
Port Dues	ค่าใช้ร่อนน้ำ เครื่องหมายเดินเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ		ค่าใช้ร่อนน้ำ เครื่องหมายเดินเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ	USD/GT แยกตามประเภทเรือ	คล้าย Port Dues แต่เก็บแยกเป็น 2 รายการนี้
Cargo Dues	ค่าบำรุงรักษาร่องน้ำ สิ้นตอน		ไม่ได้รับชำระค่าภาระแยกออกมา	n/a	
Pilotage	ไม่อยู่ในโครงสร้างค่าภาระของ BKP		ค่านำร่องเรือเข้า-ออก ท่าเรือ	คิดตามขนาดเรือ (USD/GT) ขึ้นกับช่วงระยะทางนำร่อง	มีค่าภาระขึ้นต่ำ (USD/ลำ/ครั้ง)
Tug Services	ค่าเรือลากจูง ให้บริการเรือเข้า/ออกจากท่า		ค่าเรือลากจูง ให้บริการเรือเข้า/ออกจากท่า	อัตราเหมารายวัน คิดตามขนาดเรือลากจูง (HP) 1 ลำ ต่อครั้ง (USD/ครั้ง)	มีค่าภาระลากจูงกรณีพิเศษ มากมาย บางท่าฯ เริ่มจับเวลาตั้งแต่เรือลากจูงออกจากฐาน จนกระทั่งกลับเข้ามา
Mooring, Unmooring	ถูกรวมไว้ใน Berth Hire		Mooring, Unmooring	USD/แต่ละครั้งที่ผูกหรือปลดเชือกเรือ แยกตามขนาดเรือ (GT) และสถานที่จอด (Wharf, Buoy)	
Berth (กรุงเทพฯ)			Berth (ไซ่งอน)		
รายการ	รายละเอียดโดยย่อ	หมายเหตุ	รายละเอียดโดยย่อ	หน่วยการคิดค่าภาระ	หมายเหตุ
Berth Hire	ค่าใช้ท่าเพื่อจอดเรือ รวมค่าธรรมเนียม และผูก/ปลดเชือกเรือ		ค่าใช้ท่า (Wharfs), ทอดสมอ (Anchorage), ทุ่น (Buoys) เพื่อจอดเรือ	USD/GT/ชั่วโมง	มีค่าภาระขึ้นต่ำ (USD/วัน/ครั้ง)
Conventional Cargo Wharfage	ค่าใช้ท่า/เครื่องมือเพื่อบรรทุก/ขนถ่ายสินค้าทั่วไป ขึ้นท่า/ลงเรือ จนถึงที่เก็บ		ค่าใช้ท่าหรือหลักผูกเรือกลางน้ำ เพื่อขนถ่ายสินค้า	USD/ตันสินค้าทั่วไป แยกตามสถานที่ขนถ่ายสินค้า (Wharf, Buoy)	ไม่รวมขนถ่ายจากหน้าท่าไปที่เก็บ
Container Wharfage	ค่าใช้ท่า/เครื่องมือในการขนถ่ายตู้จากหน้าท่าถึงสถานที่ส่งมอบ (ไม่รวมการเปิดตู้หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้) <i>ขาออก: กลับกัน</i>		ค่าใช้ท่าหรือหลักผูกเรือกลางน้ำ เพื่อขนถ่ายตู้	USD/ตู้แต่ละขนาด แยกตามสถานที่ขนถ่ายสินค้า (Wharf, Buoy)	ไม่รวมขนถ่ายจากหน้าท่าไป CY



ตาราง 6 (ต่อ) : เปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพท่าเรือไซ่งอน (เวียดนาม)

Cargo / Container Operations (กรุงเทพ)		Cargo / Container Operations (ไซ่งอน)	
รายการ	รายละเอียดโดยย่อ	รายการ	รายละเอียดโดยย่อ
Wharf Handling	รายละเอียดโดยย่อ คายขนสินค้าทั่วไปขาเข้า จากที่เก็บเพื่อส่งมอบให้ผู้นำเข้า หรือค้ายขนสินค้าทั่วไปขาออก ผ่านเขตศุลกากรไปถึงที่เก็บ เพื่อบรรทุกลงเรือหรือบรรทุกเข้าตู้ LCL	Cargo Handling	รายละเอียดโดยย่อ แบ่งจุดขนถ่ายสินค้า 3 แบบ: ในเรือ - บนพาหนะ ในเรือ - โรงพัก/ลานเก็บ โรงพัก/ลานเก็บ - บนพาหนะ
Additional Wharf Handling	เช่น ให้ศุลกากรตรวจขา สินค้าขาเข้า, Re-export, สินค้าอยู่ในเขตศุลกากร > 30 วัน, ส่งมอบสินค้าที่เก็บ บนในเจ้าของสินค้า	Special Cargo Handling	ขนถ่ายกรณีพิเศษ แยกตามสถานที่, จุดขนถ่าย ขึ้นลงโดยบันได, ลักษณ สินค้า, บรรทุกกรณี
Container Lifting	ค่าใช้จ่ายของท่าเรือ หรือ ค่าธรรมเนียมการใช้บันได ของเรือหรือยกขน เพื่อยกตู้ ขึ้นท่า/ลงเรือ	Container Loading/ Unloading	แบ่งจุดขนถ่ายสินค้า 2 แบบ: ในเรือ - บนพาหนะ ในเรือ - CY
Lift on, Lift off, Rail Transfer	<i>Lift On</i> : คายตู้ FCL หรือตู้ เปล่า ที่ CY หรือยกสินค้า จากตู้ LCL ที่เปิดขนส่งหน้าตู้ ขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออก นอกเขตศุลกากร <i>Lift Off</i> : กลับกัน <i>Rail Transfer</i> <i>ขาเข้า</i> : ยกตู้ FCL หรือตู้เปล่า จาก CY ไป ลานวางตู้รถไฟ และยกตู้ขึ้น แคร่รถไฟ (<i>ขาออก</i> : กลับกัน)	Lift on, Lift off	ไม่ได้แยกออกมาเป็น รายการเฉพาะ
Extra Container Movement	เมื่อต้องการเคลื่อนย้ายตู้ใน CY ภายใน Bay เดียวกันหรือ ย้ายข้าม Bay	Extra Container Movement	กิจกรรมยกขน นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ เป็นกรณีทั่วไป
			คิดเป็น % Surchage จากรายการค่าภาระกรณี ปกติ หรือต่อรองเป็นกรณีๆ
			กำหนดเป็นการแยกย่อย มากมายหลายตาราง ค่าใช้จ่ายยกขนสินค้า
			คิดตามจุดขนถ่ายสินค้า (บาท/ตัน) โดยแยกตาม กลุ่มสินค้า ขาเข้า/ออก คิดอัตราเท่ากัน
			คิดเป็น % Surchage จากรายการค่าภาระกรณี ทั่วไป หรือต่อรองเป็น กรณีๆ
			USD/ตู้แต่ละขนาด ขา เข้า/ออกคิดอัตราเท่ากัน
			n/a
			ถูกรวมอยู่ใน Container Loading/Unloading



ตาราง 6 (ต่อ) : เปรียบเทียบโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือขนส่งทางบกท่าเรือเซ่งฮง (เวียดนาม)

Cargo / Container Operations (กรุงเทพฯ)		Cargo / Container Operations (เซ่งฮง)		หมายเหตุ
รายละเอียดโดยย่อ	หน่วยการคิดค่าภาระ	รายการ	หน่วยการคิดค่าภาระ	หมายเหตุ
Stuffing/Unstuffing Service: ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้ LCL หรือเปิดตู้ LCL เพื่อนำสินค้าออกมา Stuffing Supervision: ค่าควบคุมการบรรจุสินค้าเข้าตู้ LCL กรณีพนักงานท่าเรือฯ มีได้ดำเนินการเอง Facility Usage: ค่าใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในการเปิดตู้ LCL ขาเข้า เพื่อส่งมอบสินค้าโดยตรงให้ผู้นำเข้า	บาท/ตู้แต่ละขนาด	Stuffing/Unstuffing Service, Stuffing Supervision, Facility Usage	n/a	
	บาท/ตู้/วัน	Cargo Storage	USD/ตู้/วัน	ไม่มี
	บาท/ตู้แต่ละขนาด คิดอัตราค่าหัวหน้าตามวันฝาก - เก็บกับเจ้าของเรือ/ตัวแทนฯ	Container Storage	USD/ตู้แต่ละขนาด/วัน	Free Storage: ไม่มี
ขาเข้า: ตู้เปล่า (รวมตู้เปล่าที่เปลี่ยนแปลงจากตู้ LCL) ขาเข้า: ตู้ FCL, ตู้ LCL เปิดขนส่งหน้าตู้ ขาออก: ตู้ FCL, ตู้ LCL, ตู้เปล่า	- บาท/ตู้แต่ละขนาด คิดอัตราค่าหัวหน้าตามวันฝาก - เก็บกับเจ้าของเรือ/ตัวแทนฯ - บาท/ตู้แต่ละขนาด คิดอัตราค่าหัวหน้าตามวันฝาก - เก็บกับผู้นำเข้า - บาท/ตู้แต่ละขนาด คิดอัตราค่าหัวหน้าตามวันฝาก ในอัตราเท่ากับขาเข้า - เก็บกับเจ้าของเรือ/ตัวแทนฯ	ฝากเก็บตู้ที่ CY ฝากเก็บตู้ที่ CY	USD/ตู้แต่ละขนาด/วัน คิดตามจำนวนวันในอัตราคงที่ แยกเป็นตู้มีสินค้า กับตู้เปล่า ขาเข้า/ออกคิดอัตราเท่ากัน	Free Storage ตู้ FCL, ตู้เปล่า: ขาเข้า: 5 วัน เริ่มนับจากตู้อยู่ใน CY ขาออก: 3 วัน เริ่มนับจากตู้อยู่ใน CY



บรรณานุกรม

ตำรา/เอกสาร

- [1] การท่าเรือแห่งประเทศไทย, “การสำรวจ วิจัย ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2549, ฉบับบทสรุปสำหรับผู้บริหาร”, พฤษภาคม 2549 โดยมหาวิทยาลัยบูรพา
- [2] การท่าเรือแห่งประเทศไทย, “ค่าภาระท่าเรือกรุงเทพ”, 2543
- [3] การท่าเรือแห่งประเทศไทย, “รายงานประจำปี”, ปีงบประมาณ 2546-2549
- [4] สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, “โครงการศึกษาค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือเรียกเก็บเป็นค่า Terminal Handling Charge”, ตุลาคม 2539
- [5] สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, “โครงสร้างต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์”, 2549
- [6] United Nations, “Comparative Analysis of Port Tariffs in the ESCAP Region”, 2002
- [7] United Nations, “Port Pricing”, 1975

เว็บไซต์

- [1] การท่าเรือแห่งประเทศไทย : <http://www.port.co.th/>
- [2] ท่าเรือกรุงเทพ : <http://www.bkp.port.co.th>
- [3] ท่าเรือไซ่ง่อน (เวียดนาม) : <http://www.csg.com.vn/>