

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่มีความสำคัญอย่างต่อเนื่องต่อเศรษฐกิจ ในเขตการค้าแต่ละประเทศให้ความสำคัญสินค้าขาเข้าและขาออก ซึ่งเป็นประตูการค้าเพื่อการแลกเปลี่ยนทรัพยากรของแต่ละประเทศ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเคลื่อนย้ายสินค้าจะเป็นปัจจัยหลักของการขนส่งสินค้า การค้าระหว่างประเทศทั้ง สินค้าขาเข้าและขาออกของประเทศไทยทั้งหมดต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลในปริมาณสูงสุดถึงกว่าร้อยละ 91 ของสินค้าขาออกโดยการขนส่งทางทะเล และร้อยละ 95 ของสินค้าขาเข้าโดยการขนส่งทางทะเล ดังจะเห็นตัวเลขได้นำเสนอในตารางที่ 1-1 และ 1-2 จัดว่าเป็นระบบการขนส่งที่คุ้มค่าที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งแบบอื่นๆ การเดินเรือจัดเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประเทศไทย เพราะเป็นส่วนที่ช่วยสนับสนุนในเรื่องของการส่งออกของประเทศไทย

ตารางที่ 1-1 การขนส่งสินค้าขาออก (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, 2547)

ภาคการขนส่งสินค้า	2000	2001	2002	2003	2004
ทางทะเล	72,626	70,252	75,302	70,517	78,780
ทางบก	3,997	5,001	5,645	6,076	7,359
ทางอากาศ	411	408	641	357	401
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	0	0	0	0	0
รวม	77,034	75,661	81,588	76,950	86,539

ตารางที่ 1-2 การขนส่งสินค้าขาเข้า (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, 2547)

ภาคการขนส่งสินค้า	2000	2001	2002	2003	2004
ทางทะเล	69,918	87,975	75,547	80,674	92,221
ทางบก	1,566	1,899	1,846	3,143	3,440
ทางอากาศ	1,791	489	727	969	490
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	113	176	307	361	1
รวม	73,388	90,538	78,427	85,147	96,152

จากความเป็นจริงแล้วปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลโดยเรือไทยกลับมีเพียงร้อยละ 22.26 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของไทยทั้งหมด แต่ถ้าคิดเป็นสินค้าประเภทสินค้าเทกองจะพบว่าร้อยละ 11.23 ของปริมาณสินค้าประเภทเทกองทั้งหมดที่ขนส่งโดยเรือไทย จากข้อมูลสถิติกองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ในปี 2544 ซึ่งจะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังต้องใช้บริการจากเรือต่างชาติในสัดส่วนที่สูง ทำให้รายได้เงินตราออกต่างประเทศจากการส่งออกต้องเสียไปในรูปของค่าระวางขนส่งสินค้าแก่เรือต่างชาติเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 1-3 ปริมาณตันสินค้าเข้าออกประเทศไทย จำแนกตามลักษณะสินค้าและสัญชาติเรือไทย

Unit(Bulk Cargo)	Export	Import
2000		44,630,157
19,449,102		
Thai Flag		3,426,220
3,069,714		
Foreign Flag		41,203,937
16,379,388		
2001		48,660,943
	24,948,981	
Thai Flag		2,443,244
3,120,337		
Foreign Flag		46,217,699
21,828,044		
2002		49,881,957
	28,753,625	
Thai Flag		2,493,023
4,856,246		
Foreign Flag		47,388,934
	24,897,379	
2003		52,625,453
	36,095,719	
Thai Flag		2,841,334
5,179,502		
Foreign Flag		50,784,119
	31,916,217	
2004		58,357,178
42,714,357		
Thai Flag		3,585,622
	6,001,182	
Foreign Flag		55,771,556
36,713,175		

จะเห็นได้ว่าช่วงภาวะที่เศรษฐกิจของโลกอยู่ในระดับที่ดี มีความคล่องตัว ก็เท่ากับว่าประชากรโลกมีกำลังซื้ออย่างเพียงพอที่จะสนองความต้องการในการบริโภคสินค้า ซึ่งขึ้นอยู่กับ (Demand Supply) ในขณะเดียวกันในการนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบหรือทรัพยากรต่าง ๆ ต้องอาศัยการขนส่ง โดยที่การขนส่งทางทะเลเป็นโหมดที่ได้รับความนิยมอย่างสูง เนื่องจากสามารถขนส่งได้ในปริมาณที่มาก ราคาขนส่งเมื่อเฉลี่ยต่อหน่วยแล้วถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

การขนส่งสินค้าในปัจจุบันมีหลายรูปแบบ ในการนำเข้าและส่งออกของสินค้าระหว่างประเทศ โดยภาครัฐบาลและเอกชนมีการร่วมมือ และประสานงานกัน เพื่อผลักดันให้สินค้ามีการกระจาย ออกสู่ต่างประเทศมากขึ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สินค้าที่ประเทศไทยมีทั้งการนำเข้าและส่งออกจะมีหลายประเภท โดยที่ผู้ทำการวิจัยจะเน้นสินค้าประเภทสินค้าเทกอง ซึ่งเป็นสินค้าต้องขนส่งทางเรือระหว่างประเทศเป็นเรือที่มีลักษณะเฉพาะ การขนส่งสินค้าประเภทเทกองที่เป็นเรือสัญชาติไทย และจดทะเบียนเรือไทย

ปัญหาที่กองเรือไทยพาณิชย์ไทยเติบโตช้ามากจนไม่ได้สัดส่วนกับมูลค่าการส่งออกเกิดจากปัจจัยหลาย ๆ ประการ ได้แก่ กฎ ข้อกำหนด และระเบียบต่าง ๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเล ปัญหา นโยบายพาณิชย์นาวีที่ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ปัญหาการขาดความร่วมมือของผู้ประกอบการเรือไทยด้วยกันเองและกับผู้ใช้บริการ ตลอดจนกลยุทธ์การตลาด การให้บริการ และการปฏิบัติการของเรือไทยที่จะสนองความต้องการของลูกค้าที่มาใช้บริการ ส่วนอีกปัจจัยหนึ่งก็คือ อัตราค่าระวางสินค้าที่เหมาะสมเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าที่จะมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

ประเด็นที่สำคัญของการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเลคือ ปริมาณสินค้า และอัตราค่าขนส่ง ซึ่งผู้บริโภคมุ่งเน้นไปที่อัตราค่าขนส่งเป็นประเด็นหลักเพื่อราคาคืนทุนต่อหน่วยที่ต่ำ แต่ในขณะที่เจ้าของเรือให้ความสำคัญกับอัตราค่าระวางอย่างยิ่งด้วยเหตุผลคือเป็นรายได้หลักของการทำธุรกรรมในอุตสาหกรรมเดินเรือ แต่อย่างไรก็ตามอัตราค่าระวางเรือที่เจ้าของเรือจะต้องตระหนักเพื่อการแข่งขันในอุตสาหกรรมเดินเรือ และยังคงคำนึงถึงผลกำไรที่ได้รับ จึงเป็นเหตุผลที่จะต้องนำมาซึ่งการวิเคราะห์ว่าในขณะที่สถานการณ์ของตลาดเศรษฐกิจที่มีปัจจัยต่าง ๆ มาเกี่ยวข้องเปลี่ยนแปลงจะมีผลอย่างไรกับค่าระวางเรือ

ดังนั้นวัตถุประสงค์ของงานวิจัยนี้คือ ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าประเภทเทกองโดยทางเรือ ซึ่งได้เล็งเห็นความสำคัญการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือจะมีค่าระวางสินค้าเป็นต้นทุนหลักที่จะไปรวมกับราคาสินค้า เพื่อที่ว่าเจ้าของเรือไทยจะได้นำข้อบกพร่องไปแก้ปัญหาเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าระวางที่เหมาะสม ที่จะทำให้เรือไทยมีศักยภาพในการขนส่งสินค้าเทกองมากขึ้น โดยที่งานวิจัยครั้งนี้จะมุ่งประเด็นไปที่ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าประเภทเทกอง เช่น ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ประเภทสินค้า ระยะทาง เส้นทาง อายุเรือ ขนาดเรือ ปริมาณสินค้า ค่านายหน้า กฎระเบียบข้อบังคับของเรือ และอื่น ๆ

แนวโน้มในอนาคตของอุตสาหกรรมเรือจะต้องปรับกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพ ให้ทัดเทียมกับอุตสาหกรรมเรือต่างชาติ เพื่อที่จะได้ลดการขาดดุลการการใช้เรือต่างชาติขนสินค้าของไทย จึงเป็นเหตุผลอย่างหนึ่งที่จะนำมาสนับสนุนให้เจ้าของเรือไทย ได้มีแนวทางในการบริหารจัดการการปรับอัตราค่าระวางเรือ และสามารถที่จะต่อสู้กับตลาดอุตสาหกรรมเรือต่างชาติได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าเทกองโดยการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงอิทธิพลที่เป็นผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าเทกอง โดยทางเรือ
2. เพื่อทราบถึงความต้องการการเช่าเรือ (Bulk) ในประเทศไทยเพื่อการส่งออกสินค้าประเภทเทกอง
3. เพื่อทราบทิศทางการธุรกิจต่อการเช่าเหมาเรือ (Bulk) ประเทศไทย

ขอบเขตการศึกษา

1. ศึกษาสำรวจปริมาณสินค้า รูปแบบเส้นทางขนส่ง อัตราค่าระวางขนส่งประเภทสินค้าเทกอง เฉพาะสินค้าเทกองกับเรือ (Bulk) ที่จดทะเบียนไทยเท่านั้น
2. ศึกษาระบบโดยรวมการเช่าเหมาเรือประเภทเรือ (Bulk) ในประเทศไทย และพิจารณาข้อจำกัด และอุปสรรคต่อธุรกิจการเช่าเหมาเรือ
3. ศึกษากฎระเบียบ และเงื่อนไข ของการเช่าเหมาเรือประเภทเรือ (Bulk) ในประเทศไทย