

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งสินค้าทางทะเล

1. ลักษณะทั่วไปของการขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการขนส่งที่เชื่อมระหว่าง 2 ประเทศขึ้นไปซึ่งมีหลายรูปแบบ เช่น ทางน้ำ ทางอากาศ ทางถนน ทางรถไฟ และทางท่อ

2. ลักษณะของสินค้า (Cargo Type) ในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการของลูกค้า ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสินค้าจะมีหลายรูปแบบ เช่น สินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง สินค้าเหลว สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์เป็นหีบห่อ เป็นกล่อง เป็นมัด เป็นถัง เป็นถุง เป็นกอง ฯลฯ แต่สินค้าที่มีการขนในปริมาณมากๆ แต่ละครั้งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าเทกอง และเป็นสินค้าเกษตรภัณฑ์ เช่น น้ำตาล ยิปซัม ซีเมนต์ฯ โดยเป็นลักษณะเฉพาะของสินค้าแต่ละประเภทได้แก่

1. ผลผลิตทางการเกษตร (Bulk Agricultural Products)
2. ผลผลิตสินค้าอุตสาหกรรม (Bulk Industrial Products)
3. ลักษณะการขนถ่ายสินค้า (Handling Cargo)

สินค้าเทกองเป็นได้ 2 รูปแบบ คือ วัตถุดิบ และแปรรูปแล้ว เช่น น้ำตาลแดง (Raw Sugar) เป็นวัตถุดิบ แต่ถ้าแปรรูปแล้วคือ น้ำตาลทรายขาว ปูนเม็ด (Clinker) เป็นวัตถุดิบ แต่ถ้าแปรรูปแล้วคือ ปูนถุง ดังนั้นรูปแบบการบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนถ่ายสินค้าจะมีหลายลักษณะ ถ้าเป็นวัตถุดิบส่วนใหญ่จะเทกอง ส่วนที่มีการแปรรูปแล้วจะบรรจุในภาชนะ เช่น ถุง กระสอบ กล่อง ฯลฯ เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการเคลื่อนย้ายสินค้าลงเรือ หรือขึ้นจากเรือ ให้ดูกับลักษณะของสินค้าที่ขนถ่าย เช่น สินค้าเทกองจะใช้เครื่องมือดูด ตัก ฟัน หรือจับ ถ้าเป็นถุงหรือกระสอบจะใช้เครื่องมือตะขำ สลิงมัด และสายพานลำเลียง

การขนส่งสินค้าเทกองทางทะเล

สินค้าเทกองโดยทั่วไปแล้วหมายถึง สินค้าแห้งซึ่งทำการบรรทุกขนถ่ายโดยเรือแบบดั้งเดิม (Conventional Type) ซึ่งไม่ใช่สายการเดินเรือประจำ สินค้าเทกองนับเป็นสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งทั่วโลกมากที่สุด สินค้าเทกองโดยทั่วไปจะถูกแบ่งออกเป็น 5 ประเภทคือ

1. แร่เหล็ก (Iron Ore) และสินแร่ (Ore Concentrates)
2. เมล็ดพืช (Grain)
3. ถ่านหิน (Coal)
4. ฟอสเฟต (Phosphate)
5. บ็อกไซต์และอลูมินา (Bauxite & Alumina)

การขนส่งปริมาณมาก ๆ (Large Lots) ดำเนินการบรรทุกสินค้าเทกองประเภทเดียวกันทั้งลำและการขนส่งที่ละน้อย (Small Lots) มีการดำเนินการบรรทุกสินค้ามากกว่าหนึ่งประเภทในเรือลำเดียว โดยแยกแต่ละระวางสินค้าการขนส่งสินค้าเทกองจะเป็นลักษณะเฉพาะสินค้าบางชนิดสามารถแยกน้ำได้ แต่บางชนิดไม่สามารถแยกน้ำได้ อย่างไรก็ตามการเลือกการขนส่งสินค้าประเภทเทกองยังต้องคำนึงถึงท่าเรือที่จะขนถ่าย เครื่องมือยกขนและรวมไปถึงลักษณะเรือสินค้า

การขนส่งสินค้าเฉพาะ (Exclusive Transport) คือ การขนส่งปริมาณมาก (Bulk Cargo) ที่ระบุผู้ใช้บริการและชนิดสินค้าได้อย่างชัดเจน เช่น น้ำมันสำเร็จรูป ปูนซีเมนต์ผง น้ำตาลแดง จากประเทศไทยประเทศต้นทางไปยังประเทศปลายทาง โดยการใช้เรือบรรทุกสินค้าประเภทเทกอง เพื่อที่สามารถขนได้ครั้งละมาก ๆ

อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล

1. สินค้าที่จัดเป็นประเภทวัตถุดิบส่วนใหญ่ทางอุตสาหกรรม จะมีการขนส่งทางทะเลอยู่ในรูปประเภทเทกองเพื่อการขนส่งในปริมาณครั้งละมาก ๆ และต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำ

ตารางที่ 2-1 ปริมาณสินค้าส่งออกข้าวไทย (South Asia Only) (สภาพการค้าแห่งประเทศไทย, 2547)

Year	2000	2001	2002	2003	2004
ปริมาณ	1,949.74	2,036.07	2,364.61	2,681.24	2,951.42

จากตารางที่ 2-1 ปริมาณการส่งออกข้าวไทยไปอินโดนีเซียเมื่อเทียบกับส่งออกในเอเชียในปี พ.ศ. 2543 คิดเป็น 12.84% และเมื่อเทียบกับพ.ศ. 2547 คิดเป็น 25.82% ดังจะเห็นว่าปริมาณการส่งออกมากขึ้น ในขณะที่การส่งออกข้าวจะเป็นลักษณะบรรจุหีบหรือกระสอบ โดยการขนส่งยังต้องการเรือประเภท (General Cargo) หรือ (Bulk Carrier) แต่ถึงอย่างไรก็ตามการส่งออกสินค้าข้าวยังเป็นการส่งออกในทอม (Fob) ซึ่งยังต้องมีการเลือกการใช้เรือไทยหรือเรือต่างประเทศ หากมองเป็นนัยสำคัญแล้วจะพบว่าการส่งออกในรูปแบบดังกล่าวจะต้องมีการแข่งขันในเรื่องค่าระวางสินค้า และความพร้อมของเรือ

ตารางที่ 2-2 ปริมาณการส่งออกแรียปซัม

Year	2000	2001	2002	2003	2004
การส่งออกแรียปซัม (บค)	3,151.00	7,280.00	5,180.00	9,020.00	12,540.00
การส่งออกแรียปซัม (เม็ด)	3,561.42	5,977.28	5,588.78	6,170.37	8,650.23

จากตารางที่ 2-2 การผลิตแรียปซัมของประเทศไทยเป็นการผลิตพึ่งพาเพื่อการส่งออก มีทั้ง 2 ประเภท ได้แก่ แรียปซัม (บค) และแรียปซัม (เม็ด) การส่งออกประมาณร้อยละ 70 ของแรียปซัมที่ผลิตได้ ในประเทศถูกส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกแรียปซัมรายใหญ่ที่สุดรายหนึ่งของโลก แรียปซัมที่ส่งออกส่วนใหญ่มาจากแหล่งผลิตในภาคใต้ ดังนั้นการขนส่งทางน้ำมีปริมาณการส่งออกมากที่สุด โดยผ่านทางด่านบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ด่านลิซด จังหวัดนครศรีธรรมราช ด่านกระบี่ จังหวัดกระบี่ และด่านกันตัง จังหวัดตรัง ตลาดนำเข้าแรียปซัมจากประเทศไทย คือ กลุ่มประเทศในแถบเอเชียแปซิฟิก ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น มากที่สุดรองลงมาได้แก่อินโดนีเซีย ฮ่องกง เกาหลีใต้ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และออสเตรเลีย

ตารางที่ 2-3 ปริมาณการส่งออกน้ำตาลดิบ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2547)

Year	2000	2001	2002	2003	2004
ปริมาณ	2,321.69	2,218.28	2,059.78	2,549.51	2,155.60

ตารางที่ 2-4 ปริมาณการส่งออกน้ำตาลทรายขาว

Year	2000	2001	2002	2003	2004
ปริมาณ	1,765.71	1,028.01	1,969.15	2,515.31	2,291.52

จากตารางที่ 2-3 ปริมาณการส่งออกน้ำตาลดิบ โดยผู้ประกอบการจะแบ่งน้ำตาลออกเป็นได้ดังนี้

สำหรับสินค้าประเภทเทกองมีทั้งน้ำหนักมากและกินเนื้อที่ในการบรรทุก บริษัทเดินเรือจะคิดค่าธรรมเนียมทั้ง 2 วิธีคือคิดจากน้ำหนักสินค้าและคิดจากปริมาตรสินค้า นำมาเปรียบเทียบกับค่าธรรมเนียม

การคำนวณหาอัตราค่าธรรมเนียมหากเป็นสินค้าเทกองที่คิดจากน้ำหนักของสินค้าโดยการใช้ต่อน้ำหนักสินค้า 1,000 กิโลกรัม หรือ 1 ตัน คูณด้วยอัตราค่าธรรมเนียมต่อตัน แต่ถ้าการคำนวณหาอัตราค่าธรรมเนียมหากเป็นสินค้าเทกองที่คิดจากปริมาตรของสินค้าโดยการใช้ต่อปริมาตรหนึ่งลูกบาศก์เมตรคูณด้วยอัตราค่าธรรมเนียมต่อลูกบาศก์เมตร

3. เส้นทางเดินเรือ เป็นเส้นทางเดินเรือทะเลต้องผ่านเป็นประจำ และไม่ประจำ ไปสู่ท่าเรือเป้าหมายเพื่อรับหรือส่งสินค้า ระยะทางเป็นประเด็นหลักของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าที่ต้องคำนึง เพราะระยะทางจะเป็นผลโดยตรงกับการใช้พลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนเรือ จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเลือกเส้นทางเดินเรือ โดยที่เส้นทางเดินเรือมีการคำนวณโดยคนประจำเรือ มี 2 รูปแบบคือ การคำนวณโดยใช้มือหรือการวัดระยะจากแผนที่โดยตรง และอีกรูปแบบหนึ่งคือการใช้การเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ เป็นการใช้อุปกรณ์วัดระยะทางเพื่อหาเส้นทางที่สั้นที่สุด

4. ค่าภาระการยกขนสินค้าที่ผ่านเข้า - ออกท่าเรือมีทั้งสินค้าที่บรรทุกมาในระวางเรือ และสินค้าที่บรรทุกมานั้น จะต้องมีการจัดการขนถ่ายออกจากเรือโดยอุปกรณ์เครื่องมือทุนแรงจากเรือสินค้าหรือจากท่าเรือ รวมทั้งระบบงานสำหรับสินค้าทั้งสองประเภทไว้เป็นการเฉพาะตลอด 24 ชั่วโมงการขนถ่ายสินค้าได้แบ่งหน้าที่การปฏิบัติงานเป็น 2 ส่วน คือ

- บนเรือเป็นหน้าที่ของเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือว่าจ้างผู้ประกอบการบรรทุกขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ดำเนินการ
- บนท่าเป็นหน้าที่ของท่าเรือในฐานะผู้รับฝากเก็บสินค้าจากเจ้าของสินค้าเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือตัวแทน สำหรับสินค้าขาเข้า และรับฝากสินค้าจากเจ้าของสินค้าสำหรับสินค้าขาออกที่จะบรรทุกลงเรือไปต่างประเทศ
- ดังนั้นจะเห็นได้ว่าค่าภาระยกขนสินค้าอาจรวมไปกับค่าธรรมเนียมสินค้า หากว่าข้อตกลงการเช่าเรือเป็น (Liner Term)

อุตสาหกรรมเรือไทย

ลักษณะทั่วไปของกองเรือไทย

เมื่อมองถึงลักษณะที่เป็นอยู่ของประเทศไทยในรูปของกองเรือแห่งชาติ หมายถึง เรือที่ชักธงไทยนั้นหมายความว่าจะต้องมีเรือเป็นของตัวเอง ไม่ใช่กองเรือแห่งชาติที่มีแค่สายเดินเรือแห่งชาติ ธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันกันค่อนข้างสูง หากกฎระเบียบต่างๆ ไม่เอื้อต่อเจ้าของเรือไทย เรือที่จดทะเบียนชักธงไทย บุคคลเหล่านี้ก็จะไปจดทะเบียนที่อื่น เพราะเขายังคงสามารถให้บริการได้อย่างเดิมไม่ว่าจะจดทะเบียนชักธงประเทศใดก็ตาม สรุปแล้วเราก็จะต้องย้อนกลับไปมองว่ารัฐต้องการอะไร การขนส่งเป็น

บริการที่ตอบสนองการค้าระหว่างประเทศ โดยพฤติกรรมปกติแล้วเวลาผู้ส่งออกเจรจาเรื่องการขนส่งสินค้า เงื่อนไขที่สำคัญก็คือ (F.O.B) คือ ผู้ส่งออกไทยจะรับผิดชอบค่าขนส่งในตัวสินค้าไปจนถึงท่าเรือในประเทศไทยเท่านั้น ไม่ได้มีอำนาจในการเลือกเรือหรือสายเดินเรือแต่อย่างใด ในขณะที่ผู้นำเข้าก็มีลักษณะเดียวกัน โดยมักจะซื้อภายใต้เงื่อนไขที่ (C.I.F) นั่นคือ ผู้นำเข้าจะรับผิดชอบภาระในส่วนของการใช้จ่ายต่าง ๆ เมื่อสินค้านั้นมาถึงที่ท่าเรือให้ประเทศไทย เรือจะถูกเลือกโดยผู้ขายในต่างประเทศ นี่เป็นตัวอย่างของพฤติกรรมโดยปกติของผู้นำเข้าและส่งออก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสัดส่วนของสินค้าที่ขนส่งโดยเรือไทย หากเราจะแก้ปัญหาเราคงไม่สามารถแก้ปัญหาแบบแยกส่วนได้มองเป็นภาพรวม เพราะการขนส่งมีลักษณะเป็นอุปสงค์ต่อเนื่อง (Derived Demand) กับการค้าระหว่างประเทศ หากไม่มีการขนส่งย่อมจะไม่มีการค้าระหว่างประเทศ ในทิศทางกลับกันหากไม่มีการค้าระหว่างประเทศย่อมจะไม่มีการขนส่งเช่นเดียวกัน

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น การขนส่งนับได้ว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมากก็คือ การขนส่งสินค้าทางเรือ เพราะการขนส่งสินค้าทางเรือสามารถบรรทุกสินค้าสินค้าครั้งละมาก ๆ ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกกว่าการขนส่งด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก กินเนื้อที่บรรทุกมาก และมีมูลค่าต่ำ เช่น สินค้าเกษตรกรรมหรือสินค้าที่คงจะต้องอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นสำคัญ เมื่อการค้าระหว่างประเทศเจริญก้าวหน้าขึ้น มีการติดต่อค้าขายกันอย่างกว้างขวางความต้องการในการขนส่งสินค้าทางเรือจึงเริ่มเพิ่มสูงขึ้น มีเรือพาณิชย์เกิดขึ้นมากมาย เพื่อสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้น จึงเกิดการแข่งขันกันในการให้บริการ ทำให้ค่าระวางบรรทุกสินค้าถูกกำหนดขึ้นอย่างไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ในที่สุดผู้ประกอบการเดินเรือบริษัทต่าง ๆ ได้หันมาให้ความร่วมมือกันโดยการรวมตัวกันจัดตั้งชมรมขึ้นเพื่อรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน

เจ้าของเรือไทยที่มีการยื่นการจดทะเบียนเรือไทย ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่เรียกว่า (Registration Flag) นั้นหมายความว่า เรือเป็นสัญชาติไทยประเภทหนึ่งที่ต้องจดทะเบียน เนื่องจากเป็นสิ่งที่ย้ายไปมาระหว่างประเทศ และทะเบียนเรือจะมีหลัก ปฏิบัติที่เป็นสากล คือเรือถือสัญชาติได้เพียงสัญชาติเดียว และการที่เรือมีสัญชาติ ทำให้เรือมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายของ สัญชาตินั้น และต้องปฏิบัติตามกฎหมายของชาตินั้น ในขณะเดียวกันก็ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายจากชาติที่เรือลำนั้นจดทะเบียน เมื่อเรือมีสัญชาติแล้วก็แสดงสัญชาติของเรือโดยการชักธงของชาตินั้นที่ท้ายเรือลำที่จดทะเบียน สัญชาติเรือจึงเรียก อีกอย่างว่า ธงเรือ (Flag) การยื่นขอจดทะเบียนเรือ โดยที่ผู้ยื่นขอจดทะเบียนจำเป็นต้องเป็นบริษัทคนไทยเท่านั้น

เรือชักธงสะดวก (Flag of Convenience) หรือเรือจดทะเบียนเปิด (Open Registry) เป็นหลักการจดทะเบียนเรือที่มีความเกี่ยวพันระหว่างเรือกับประเทศ มีความเกี่ยวพันระหว่างเรือกับประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ คือ ธงของประเทศที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้าไปจดทะเบียนในประเทศตนได้

ในระหว่างปีพ.ศ. 2540-2544 กองเรือพาณิชย์ไทย เรือที่จดทะเบียนในไทย มีอัตราการลดลงของขนาดระวางรวม 2.55 ล้าน (DWT) ในปี 2540 และ ลดลงเป็น 2.29 ล้าน (DWT) ในปี 2544 และเพิ่มขึ้นเป็น 3.68 ล้าน (DWT) ในปี 2547 จะพบว่าอัตราการลดลงของกองเรือไทยเนื่องมาจากการขายเรือเนื่องมาจากอัตราค่าระวางที่ต่ำมาก และประกอบกับธุรกิจพาณิชย์นาวี ที่ผู้ประกอบการทำการกู้ยืมเงินจาสถาบันการเงินต่างประเทศ ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าหลังจากมีการลอยตัวของค่าเงินบาท ทำให้มูลค่าหนี้ต่างประเทศเหล่านั้นในรูปของเงินบาทได้สูงขึ้นมาก ซึ่งต้องทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีต้องประสบปัญหาอย่างรุนแรงและหลักจากปี 2544 กองเรือไทยมีการซื้อเรือเพิ่มขึ้น สาเหตุจากค่าระวางเรือมีการขยับตัวเพิ่มขึ้น พร้อมกับรัฐบาลมีนโยบายการปรับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำลง อีกทั้งภาพรวมของการส่งออกสินค้าไทยได้ขยับตัวเพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันผู้บริโภคมีความมั่นใจในศักยภาพของการขนส่งทางทะเลมากขึ้น เนื่องจากกฎข้อบังคับที่มากขึ้น จึงทำให้เจ้าของเรือจำเป็นต้องมีความเตรียมพร้อมของเรือให้อยู่ในลักษณะที่เรียกว่า (Seaworthiness)

ตารางที่ 2-5 ประเภทเรือที่จดทะเบียนเรือไทย

Vessel	Type	Ship	Vessel	Type	Ship
1	Asphalt Tanker	5	22	Oil tanker, barge	5
2	Barge	8	23	Passenger	6
3	Bulk Carrier	57	24	Pilot/General Service	4
4	Chemical Tanker	2	25	Pilot/Launching Boat	4
5	Clean Oil Tanker	4	26	Product Tanker	13
6	Coastal Tanker	0	27	Rope Handling	2
7	Container	8	28	Rope Handling/Utility Boat	3
8	Conventional	0	29	Tanker	3
9	Ferry	17	30	Tweendecker	8
10	Fifi/Anti-Pollution Work Boat	1	31	Twin Deck	1
11	Gas Carrier	5	32	Vessel Engaged On Near Coastal voyages	1
12	General Cargo	81	33	W	7
13	Liquefied Gas Carrier	18	34	W/F/Ot	4
14	Liquefied Gas Carrier/Chemical Tanker	1	35	W/F&F/Dcs/Ost	6
15	Lr/ Container Feeder	1	36	W/Fifi	2
16	Multi-Purpose Cargo Ship	0	37	W/Fifi/Dry	1
17	Multi-Purpose	7	38	W/Fifi/F	2
18	None	5	39	W/Fifi/F/Dry	1
19	Oil/Chemical	3	40	W/Fifi/Ot	3
20	Oil Tanker	67	41	Work/Survey Boat	1
21	Oil Tanker, Product Tanker	10			
Total					374

ตารางที่ 2-6 จำนวนเรือ (Bulk) แต่ละบริษัท ที่จดทะเบียนเรือไทย

Unit	Bulk	General	Multi purpose	Tween Decker
1. Harinsuit Transport Co.,Ltd.	-	10	-	-
2. Jutha Maritime Public Co.,Ltd.	-	2	3	-
3. Phulsawat Navy Co.,Ltd	-	14	-	-
4. Precious Shipping Public Co.,Ltd.	48	4	-	-
5. Sang Thai Navigation 1977 Co.,Ltd	-	21	-	-
6. T.J.Marine Co.,Ltd	-	-	-	1
7. Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd	9	30	4	2
8. Unithai Line Public Co.,Ltd	-	-	-	6
Total	57	81	7	9

ตารางที่ 2-7 จำนวนเรือไทยแยกตามชนิดเรือ

ชนิดเรือ	D.W.T	N.R.T	จำนวน
Bulk Carrier	1,530,238.00	536,032.00	57
General Cargo	1,006,047.03	367,528.10	81
Tween Decker	140,119.00	62,464.00	8
Multi-Propose	168,981.00	53,089.00	7
Twin Deck	7,001.00	2,351.00	1
รวม	2,852,386.03	1,021,464.10	154

ลักษณะเรือ (Bulk)

(Bulk Carriers) เป็นเรือที่มีดาดฟ้าชั้นเดียวขนาดใหญ่ สำหรับบรรทุกสินค้าเทกอง (แบบไม่หีบห่อ) อาจเป็นเรือสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Carriers) ได้แก่ ธัญพืช แร่ ถ่านหิน ปุ๋ย น้ำตาล เยื่อไม้ ฯลฯ โดยสินค้าจะถูกลากหรือเทกองในห้องระวางสินค้าจนเต็ม เรือสินค้าประเภทนี้มีทั้งเรือที่มีเครื่องมียกขนที่ติดตั้งอยู่บนเรือ และบางประเภทไม่มีเครื่องมือติดตั้งอยู่บนเรือ

ตารางที่ 2-8 สถานการณ์และตลาดแรงงานคนประจำเรือในประเทศไทย

ปี	นายประจำเรือ	ลูกเรือ
2000	5,400	8,600
2002	4,800	8,900
2004	5,760	10,280

จากตารางที่ 2-8 รวบรวมรายงานผลการศึกษาโครงการฝึกอบรมด้านประจำเรือของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (APEC Seafarers Training Project Phase) ตามที่ผลแสดงไว้ใน อัตราความต้องการมีมากขึ้นในปี 2000 มีความต้องการคนประจำเรือ 5,400 คน และ เพิ่มขึ้น 5,760 คน ในปี 2004 เมื่อนำเทียบกับปริมาณเรือไทยที่เพิ่มขึ้น 282 ลำ ในปี 2000 และ เพิ่มขึ้น 374 ลำ และยังพบอีกว่า อัตราเงินเดือนคนประจำเรือต่อลำเพิ่มจาก 12,640,320.00 ล้านบาท ในปี 2000 และ โดยเพิ่มเป็น 14,548,920.00 ล้านบาท ในปี 2004 อย่างไรก็ตามหลังจากปี 2000 ภาวะเศรษฐกิจค่อย ๆ เติบโตขึ้น ภาวการณ์นำเข้าส่งออกเพิ่มมากขึ้น มีความต้องการการใช้เรือสินค้ามากขึ้นจึงส่งผลให้มีการปรับอัตราเงินเดือนคนประจำเรือ

กฎระเบียบข้อบังคับ

เนื่องจากการเดินเรือระหว่างประเทศที่จำเป็นต้องมีการรักษาเรือให้อยู่ในสภาพตามกฎข้อบังคับของ IMO (International Maritime Organization) เรือจะต้องมีระบบ ISM (International Safety Management) ว่าด้วยความปลอดภัยของเรือและคนประจำเรือ ส่วนมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือที่ให้บริการเรือเดินทะเล ระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) จากเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมที่ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 หรือเหตุการณ์ 9 - 11 ซึ่งมีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดผลกระทบตามมาอย่างมาก สหรัฐอเมริกาจึงได้เพิ่มการป้องกันและเพิ่มระบบความปลอดภัยมากขึ้น ทำให้ต้องตรวจสอบผู้โดยสารขาเข้าและสินค้าทุกประเภทที่เข้ามาในประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลกับการตรวจสอบทั้งการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางบก สาเหตุที่แท้จริงนั้นก็เพื่อป้องกันการกระทำของผู้ก่อการร้าย (Terrorists) แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือจะถูกส่งให้รัฐบาลที่ (Contracting Government) ของประเทศนั้น ประเทศไทยต้องส่งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยกรรมทำการตรวจสอบ ซึ่งเรือจะได้รับประกาศนียบัตรการรักษาความปลอดภัย (International Ship Security Certificate: ISSC) ต้องเก็บไว้ประจำที่เรือตลอดเวลาเสมือนกับบัตรประจำตัวประชาชนซึ่งจะถูกตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของท่าเรือที่รับผิดชอบ (Port State Control Officer: PSCO) หากเรือเดินทะเลระหว่างประเทศตามอนุสัญญาฯ ถ้าใดไม่มี (ISSC) ให้ตรวจหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 เรือลำนั้นจะ

ถูกกัก (Detention) หรือถูกตรวจสอบเป็นพิเศษ หรือถูกปรับเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้แน่ใจในความปลอดภัยแก่ท่าเรือและเรือ ส่วนท่าเรือนั้นจะได้รับการยอมรับจากรัฐภาคี (Statement of Compliance of a Port Facility) หรือกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ในประเทศไทยมีท่าเรือและเรือที่ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ประมาณ 130 ท่าเรือและเรือประมาณ 350 ลำ เมื่อผ่านการตรวจแล้ว กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี จะเสนอราคาซื้อท่าเรือที่มีแผนรักษาความปลอดภัยให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) จากนั้น (IMO) จะนำรายชื่อท่าเรือทั้งหมดที่มีแผนรักษาความปลอดภัยประกาศให้ประเทศสมาชิก (IMO) ทราบโดยทั่วกันว่าได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ แล้วสามารถนำเรือเดินทะเลระหว่างประเทศมาใช้บริการได้ ข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ จะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ 163 ประเทศทั่วโลก ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2547

เมื่อการเปลี่ยนแปลงมาตรการการขนส่งทางทะเลเปลี่ยนไปเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยในการขนส่งทางทะเล ดังนั้นจึงต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มกับมาตรการเหล่านี้ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการนี้ได้แก่ เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า เจ้าของท่าเรือ หรือผู้ให้บริการแก่เรือเดินทะเลระหว่างประเทศนั่นเอง จากนั้นไปการให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่ต้องมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ผู้ที่รับภาระอันคับคั่งสุดท้ายคงหนีไม่พ้นผู้บริโภค

ค่าความเสี่ยงภัย

ในการเดินเรือทางทะเลแต่ละเที่ยว จะมีผู้เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยคือฝ่ายเจ้าของสินค้าและฝ่ายเจ้าของเรือ ฝ่ายเจ้าของสินค้า เมื่อเรือบรรทุกสินค้าถูกโจรสลัดปล้นเอาสินค้าไป หรือเรือนั้นต้องอับปางลงเนื่องจากประสบพายุกลางทะเล เจ้าของสินค้าจะไม่ได้รับค่าเสียหายใด ๆ จากเจ้าของเรือ เพราะเป็นกรณีที่กฎหมายการรับขนของทางทะเลยกเว้นให้เจ้าของเรือผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่า เจ้าของสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งโดยทางทะเลนั้น นอกจากจะมีความเสี่ยงในเรื่องสินค้าเสียหายโดยไม่มี สิทธิได้รับค่าเสียหายจากเจ้าของเรือแล้ว ยังมีความเสี่ยงในการที่จะต้องออกค่าใช้จ่ายบางอย่างนอกเหนือไปจากค่าระวางและ ค่าบริการอื่น ๆ ตามปกติอีกด้วย

ฝ่ายเจ้าของเรือ นอกจากจะมีความเสี่ยงภัย เช่นเดียวกับเจ้าของสินค้า คือ เรืออาจประสบภัยต่าง ๆ และได้รับความเสียหาย หรืออับปาง โดยเจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากผู้ใด เจ้าของเรือยังมีความเสี่ยงในการที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้อื่น และยังอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายบางอย่างที่ไม่คาดหมาย ไว้ก่อน เช่น กรณีที่เรือของตนไปก่อความเสียหายแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินอื่น ๆ เช่น ชนเสาตอมหม้อ สะพานชนหรือกระแทกท่าและยังอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายบางอย่างที่ไม่คาดหมาย ไว้ก่อนเทียบเรือ ซึ่งผู้ที่ต้องรับผิดชอบโดยตรงในกรณี เช่นนี้เทียบเรือ ซึ่งผู้ที่ต้องรับผิดชอบโดยตรงในกรณี เช่นนี้เทียบเรือ ซึ่งผู้ที่ต้องรับผิดชอบโดยตรงในกรณี เช่นนี้คือ นายเรือ แต่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบร่วมด้วยตามกฎหมายในฐานะที่เป็นนายจ้างของนายเรือกรณีที่มิบุคคลใด ๆ ช้อนตัวไปในเรือของตนและถูกเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่ช้อนตัวไปใน

เรือของคนกรณีที่มีบุคคลใด ๆ ซ่อนตัวไปในเรือของตนและถูกเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่ซ่อนตัวไปในเรือของตนเองและถูกเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่ตรวจพบว่าบุคคลดังกล่าวไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าประเทศนั้น ไม่มีวีซ่าเข้าของเรือมีหน้าที่ต้องออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการส่งตัวบุคคลดังกล่าวกลับไปที่เดิม

ค่าภาระการเข้าออกท่าเรือ

คำว่า อัตราค่าภาระท่าเรือ เป็นผลลัพธ์จากนโยบายกำหนดราคา (Pricing Policy) ของท่าเรือ แต่ละแห่งนโยบายราคาแตกต่างกันไปในแต่ละท่า เช่น ท่าว่าง ก็อาจคิดค่าจอดเรือถูก ๆ คิดค่าพักสินค้า ถูก ให้เรือมาจอดแช่ ให้สินค้ามาวางแช่อยู่ได้ พอเริ่มมีเรือและสินค้าเพิ่มขึ้น เราอาจต้องปรับราคา เพิ่มขึ้น โดยแรงจูงใจไม่ได้ต้องการรายได้จากบริการทั้งสอง แต่ต้องการเร่งให้เรือทำงานเร็วขึ้น สินค้าหมุนเวียนผ่านท่าเรือเร็วขึ้น บางครั้งค่าภาระบางรายการถูกตั้งขึ้นมาเพื่อกระตุ้นให้ผู้ให้บริการทำงานของตนให้มีประสิทธิภาพขึ้น เช่น ถ้าตัวแทนเรือไม่ติดตามงานของตนก็อาจแจ้งกำหนดเรือเทียบท่าคลาดเคลื่อน พนักงานนำร่อง คนงานเรือ ต้องมาคอย เสียเวลาจึงต้องเสียค่าธรรมเนียมรองงาน (Stand by) ค่าเปลี่ยนแปลง (Amendment) หรือค่ายกเลิกบริการ (Cancellation) เป็นต้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งทางทะเลเป็นกิจการที่ต้องอาศัยการขนส่งสินค้าในปริมาณมาก ๆ และเป็นการขนส่งที่สะดวกต่อการส่งสินค้าข้ามประเทศ จากรายงานผลการวิจัยการศึกษาภาพลักษณ์ของกิจการการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย (สถาบันพาณิชยนาวิ, 2542) พบว่า การใช้บริการเรือขนส่งทางทะเลที่เป็นเรือไทยมีข้อผูกพร่องที่สำคัญที่สุด คือเรือขายน้อยกว่าต่างประเทศ รองลงมาคือเส้นทางการเดินเรือมีเพียงช่วงสั้น และข้อผูกพร่องข้อสุดท้ายคือค่าระวางที่แพงตามด้วยประเภทการบริการไม่ครบวงจร และความไม่ตรงต่อเวลา

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการขนส่งทางทะเลที่มักพบบ่อย ๆ คือ

1. การประสบอุบัติเหตุ หรือความล่าช้าจากการส่งสินค้า
2. บริษัทเรือไม่สนใจลูกค้ารายย่อย
3. อัตราค่าระวางขึ้น ๆ ลง ๆ ไม่แน่นอนโดยเฉพาะตอนปลายปี พ.ศ. 2542 อัตราค่าระวางสูงขึ้น