

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเพื่อศึกษาลักษณะปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้า ประเภทสินค้าเทกอง โดยการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในครั้งนี้ ผลการศึกษาพบว่าสมมติฐานการสำรวจการวิจัย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 4 กลุ่ม คือ

1. ค่าใช้จ่ายการเดินเรือ
2. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน
3. ค่าใช้จ่ายการเป็นตัวแทนเรือ
4. อื่น ๆ

เห็นได้ว่าปัจจัยทั้ง 4 กลุ่มเป็นค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือต้องรับภาระทั้งหมด ดังนั้นเมื่อนำมาวิเคราะห์ จึงสรุปได้ว่าปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางมากที่สุดคือ ค่าใช้จ่ายการเดินเรือร้อยละ 84.8 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทเรือฯ คือ ค่าใช้จ่ายการเดินเรือ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน และค่าใช้จ่ายการเป็นตัวแทนเรือ ในขณะที่ปัจจัยหลักแต่ละกลุ่มจะมีปัจจัยย่อยที่มีอิทธิพลโดยตรงกับค่าระวางเรื่อนั้นก็คือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่า (Stevedoring) มีความสัมพันธ์กับการกำหนดค่าระวางเรือของบริษัทขนส่งทางทะเล โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 49.4 ของค่าใช้จ่ายการเดินเรือ และคิดเป็นร้อยละ 41.9 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในขณะที่ค่า (Stevedoring) คิดเป็นร้อยละ 50.8 ของค่าใช้จ่ายการเป็นตัวแทนเรือ และคิดเป็นร้อยละ 5.0 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ซึ่งแสดงได้ว่าการคิดค่าระวางจะต้องคำนึงถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นปัจจัยอิทธิพลโดยตรงและ โดยเฉพาะว่าอัตราราคาน้ำมันจะเป็นผลสืบเนื่องที่จะทำให้ค่าระวางเรือขึ้นหรือลง และค่าระวางเรือมีปัจจัยที่มีอิทธิพลอีกปัจจัยหนึ่งคือ ค่า (Stevedoring) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือที่ต้องรับภาระกรณีมีการขนส่งสินค้าขึ้นเรือหรือลงเรือตามเมืองท่าต่าง ๆ

เจ้าของเรือจะกำหนดค่าระวางได้จำเป็นต้องตระหนักว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ดังนั้นจากการเช่าเรือพบว่า ค่าระวางอาจจะรวมค่า (Stevedoring) ด้วย ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้มีจะอัตราค่าจ้างที่แตกต่างกันแต่ละประเทศ จึงเป็นผลกระทบต่อค่าระวางเรือ

การขนส่งที่เป็นลักษณะสินค้าเทกองส่วนใหญ่จะขนส่งในปริมาณมาก ๆ ซึ่งผลการวิเคราะห์ พบว่าจะมีการส่งออกปริมาณเพิ่มมากขึ้น แต่เมื่อนำมาศึกษาและวิจัยว่าผลของการเพิ่มการส่งออก ไม่เป็น ปัจจัยต่อผลกระทบอัตราค่าระวาง แต่การส่งออกเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้มีการเช่าเหมาเรือมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

การเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางทะเล

จากผลรายงานการวิจัยจะพบว่าอัตราค่าระวางจะขึ้นอยู่กับค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นปัจจัยหลัก แสดงว่าระยะทางในเส้นทางการเดินเรือจะเป็นผลกระทบโดยตรง ดังนั้นการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพให้การเดินเรือมีเส้นทางการเดินเรือมีระยะทางน้อยที่สุดก็จำเป็นต้องมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาประยุกต์ปรับเปลี่ยนการใช้การหาระยะทางการเดินเรือแบบการคำนวณ โดยมี

ระยะเวลาของการขนส่งก็ส่งผลโดยตรงเช่นเดียวกันที่เป็นผลกระทบต่ออัตราค่าระวางโดยเกิดจากเวลาที่ขนส่งเป็นระยะเวลานานจะทำให้อัตราค่าการเปลี่ยนแปลงของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น

ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาแนวทางที่จะลดระยะทางและเวลาของการเดินทางและระยะเวลาการขนสินค้าขึ้นลงตามเมืองท่าต่างๆ เช่น เรือมีความพร้อมของเครื่องจักรต่อการทำงาน ความพร้อมของเรือต่อการรับสินค้า ความพร้อมของเรือเรื่องเอกสารต่าง ๆ ความพร้อมของสินค้า และความพร้อมของแรงงานและเครื่องมือการขนสินค้า

แนวความคิด โลจิสติกส์ทางทะเล

การขนส่งก็เป็นระบบหนึ่งที่อยู่ในขบวนการผลิตของโลจิสติกส์ และโดยเฉพาะการขนส่งทางทะเลจะเป็นการขนส่งที่ขนสินค้าในปริมาณมาก ๆ เพื่อให้เป็น (Economic of Scale) ต่อสินค้า ดังนั้นอัตราค่าระวางจะเป็นผลโดยตรงต่อการขนส่ง หากเราจะนำระบบโลจิสติกส์ทางทะเลมาประยุกต์ใช้เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่ออัตราค่าระวางสินค้า ซึ่งสามารถจะประยุกต์ให้เข้ากับระบบดังนี้

การขนสินค้าทั้งไปและกลับ (Backhaul)

ลักษณะของการเดินเรือ (Bulk) ส่วนใหญ่จะเป็นเรือไม่ประจำเส้นทาง จึงเป็นสาเหตุให้การขนสินค้าเป็นไปอย่างค่อนข้างยากที่จะหาสินค้าทั้งเที่ยวไปและกลับ โดยเฉพาะเรือ (Bulk) ที่ต้องเดินทางกลับในเส้นทางเดิม ซึ่งจะพบว่าไม่มีสินค้าจากกลับ จึงเป็นเหตุให้เจ้าของเรือต้องเดินเรือเปล่ากลับมารับสินค้า หรือเดินเรือไปรับสินค้าท่าเรือที่ใกล้เคียง ทำให้เจ้าของเรือต้องมียกจ่ายเพิ่มขึ้น ดังนั้นจำเป็นต้องมีการเพิ่มค่าระวางในเที่ยวเรือต่อไป การทำ (Backhaul) ก็เพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือที่จะลดค่าใช้จ่ายและยังจะส่งผลให้เจ้าของเรือสามารถที่จะเสนอราคาอัตราค่าระวางในอัตราที่ต่อสู้กับคู่แข่งได้ โดยที่เรือสามารถที่จะรับสินค้าที่เที่ยวไปและกลับ

การเดินทาง (Bulk Ship Conference)

การเดินเรือในยุค 60 ปี ที่ผ่านมานั้นสมัยของการเดินเรือแบบ (Conventional) สำหรับ (Conference) ที่ใหญ่ที่สุดคือ (Europe - Thailand) การเกิดขบวนการเรือเนื่องมาจากสาเหตุค่าระวางเรือที่ต้องมีการแข่งขัน ที่ทำให้เจ้าของเรือจะต้องมีการตกลงเจรจากันเพื่อคู่ต่อสู้กับเจ้าของเรือรายใหม่ ๆ ที่จะมาตัดราคาอัตราค่าระวางสินค้า ดังนั้นเจ้าของเรือที่อยู่ในขบวนการเรือจะได้สิทธิ์ ในการเดินเรือ การบรรทุกสินค้า

ในการเข้าท่าเรือ เป็นต้น แต่ในปัจจุบันจะเห็นขบวนเรือที่เป็นลักษณะเรือตู้ส่วนใหญ่ ซึ่งค่าระวางตู้ (Container) ดังผู้วิจัยมีความคิดที่ว่าเจ้าของเรือประเภทเรือ (Bulk) ควรจะการจัดตั้งขบวนเรือประเภทเรือ (Bulk) เพื่อความได้เปรียบในการต่อรองค่าระวาง และยังสามารถที่จะเพิ่มศักยภาพในการขนสินค้าในจุดที่สามารถเดินเรือเปล่าให้สั้นที่สุด

การเจรจา (Combine Transport)

การเจรจาดกกับเจ้าของสินค้าเพื่อการบรรทุกสินค้าที่สามารถจะรับสินค้าหลายชนิดที่เป็นสินค้าเทกองเพียงแต่ต้องมีการแยกอย่างปลอดภัยและไม่เป็นผลกระทบของสินค้าซึ่งกันและกัน เพราะในบางครั้งการขนสินค้าปริมาณน้อยจะเป็นผลให้เจ้าของสินค้าไม่สามารถที่จะยอมรับอัตราค่าระวางที่สูงได้ ในขณะที่เดียวกันกับเจ้าของเรือก็ไม่สามารถที่จะขนสินค้าในปริมาณที่น้อยกว่าพื้นที่เรือเพราะค่าระวางที่ได้รับไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย ซึ่งอาจเป็นอีกแนวความคิดที่เป็นไปได้ของการเป็น (Combine Cargo)