

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เป็นที่ทราบกันดีว่า ประเทศไทยมีปัญหาด้านการขนส่งทางทะเลมาโดยตลอดระยะเวลา กว้างขวางที่ผ่านมา โดยประเทศไทยอยู่ในสถานะที่เป็นฝ่ายเสียเปรียบต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของค่าระวางหรือ Freight Rate ปัญหานี้ถ้าหากจะพิจารณาอย่างผิวเผินก็จะนับได้ว่าเป็น ปัญหาใหญ่ใน ทางเศรษฐกิจของชาติเพราะการที่ประเทศต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศให้กับ ต่างชาติปีละมาก ๆ นั้นนับเป็นปัญหาอย่างยิ่ง

ประเทศไทยมีส่วนการส่งออกและส่วนนำเข้าต่อมูลค่าผลผลิตมวลรวมของ ประเทศ (GDP) สูงกว่าร้อยละ 50 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดมา โดยการส่งออกไทย ยังคงเป็น ปัจจัยหลักในการสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศ ขณะเดียวกัน อัตราการขยายตัวของ เศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการนำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน ส่งผลให้ภาคการค้า ระหว่างประเทศของไทยมีการเติบโตและขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีมูลค่าการส่งออกและ นำเข้ารวมกันกว่า 6,640.51 พันล้านบาท ในปี 2545 เพิ่มขึ้นกว่าในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งมีมูลค่า รวมกัน 4,477.23 พันล้านบาท (บริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด, 2546)

ขณะเดียวกัน ภาคการค้าระหว่างประเทศจำเป็นต้องพึ่งพาตลาดโลกรถยนต์สินค้าที่มี ประสิทธิภาพเพื่อให้การขนถ่ายสินค้าเข้าออกเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย โดย ผู้ประกอบการสินค้ายังคงมีต้นทุนที่แข่งขันได้ ภาคการขนส่งจึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุน ภาคการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่งโดยภาคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้รับความนิยม สูงสุด เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำที่สุด คือการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งปัจจุบันกว่า ร้อยละ 95 ของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยเป็นการขนส่งทางทะเล หรือคิด เป็นมูลค่าประมาณ 3.6 ล้านล้านบาทต่อปี การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในส่วนของกิจการพาณิชย์ นาวิ จึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อการเสริมสร้างศักยภาพและขีดความสามารถในการ แข่งขันให้กับภาคเศรษฐกิจของประเทศ

นอกจากนั้น การให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ยังนำมาซึ่งรายได้ค่าระวางใน รูปของเงินตราต่างประเทศ ช่วยลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ อันจะเป็นการสร้างเสถียรภาพ ให้กับดุลบัญชีเดินสะพัดและดุลการชำระเงินของประเทศได้ในอีกทางหนึ่งด้วย

อย่างไรก็ดี นับตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ประเทศไทยกลับต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ อันเนื่องมาจากการขาดดุลค่าระวางขนส่งสินค้าจำนวนมหาศาล โดยในปี พ.ศ. 2545 คิดเป็นจำนวนเงินกว่า 300,000 ล้านบาท และตัวเลขดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นหากไม่มีการดำเนินการใด ๆ

ปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดที่มีสาเหตุมาจากการขาดแคลนกองเรือพาณิชย์สำหรับขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ นับเป็นสาเหตุสำคัญที่จำเป็นจะต้องเริ่มทบทวนบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของทุกฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว โดยเฉพาะบทบาทของหน่วยงานภาครัฐที่มอบหมายความไว้วางใจให้กับหน่วยงานภาคเอกชนในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ของประเทศภายใต้กรอบความคิดของระบบการค้าเสรี โดยรัฐมิได้มีการพัฒนาอย่างจริงจังต่อสายการเดินเรือแห่งชาติ คือบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.) จนเป็นสาเหตุให้ บพด. ไม่สามารถพัฒนาให้เป็นแกนนำในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ของประเทศได้ตามเจตนารมณ์ดั้งเดิมของการก่อตั้ง บพด. และความต้องการที่จะให้ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเองเพื่อลดการพึ่งพากองเรือของต่างชาติที่ไม่สามารถบรรลุผล ในขณะที่นานาประเทศได้พัฒนากองเรือพาณิชย์ของตนด้วยการพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติซึ่งรัฐถือหุ้นในสัดส่วน 100% ควบคู่ไปกับการพัฒนากองเรือพาณิชย์ของภาคเอกชน จนกองเรือพาณิชย์โดยรวมของประเทศมีความเติบโต แข็งแกร่งและสามารถแข่งขันกับสายการเดินเรือประเทศอื่นได้ รัฐจึงลดบทบาทในฐานะผู้ถือหุ้นของสายการเดินเรือแห่งชาติลง (อนุศักดิ์ อินทรภูวศักดิ์, 2544)

ตลอดช่วงระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาในด้านสัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้า พบว่า มากกว่าร้อยละ 90 จะเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางเรือสามารถทำการขนส่งได้คราวละมาก ๆ และเสียค่าใช้จ่ายต่อหน่วยที่ต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ แม้ว่าจะมีข้อเสียในด้านของระยะเวลาการขนส่งที่ใช้เวลานานกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ก็ตาม อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่สำคัญที่สุดที่เกิดขึ้นก็คือ กองเรือไทยมีส่วนแบ่งในการขนส่งน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือต่างชาติ เนื่องมาจากสาเหตุหลาย ๆ ประการด้วยกันที่ทำให้กองเรือไทยไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ อาทิ กองเรือไทยมีขนาดกองเรือที่เล็กกว่ากองเรือต่างชาติ เรือไทยมีระวางบรรทุกน้อยกว่ากองเรือต่างชาติ จึงทำให้การขนส่งสามารถทำได้ในระยะเวลาที่ไม่ไกลและในปริมาณที่ไม่มากนัก ประกอบกับธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ทำให้ประสิทธิภาพของกองเรือไทยไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ นอกจากนี้ ข้อจำกัดในด้านการกำหนดนโยบายของรัฐบาล อาทิ การกำหนดสัดส่วนการใช้แรงงานไทยบนเรือเมื่อขึ้นทะเบียนถือสัญชาติเรือไทย จึงทำให้เจ้าของเรือส่วนมากมักจะนำเรือของตนไปจดทะเบียนถือสัญชาติเรือประเทศอื่น ดังนั้น จึงก่อให้เกิดผลเสียต่อระบบ

เศรษฐกิจของไทยในหลาย ๆ ด้าน อาทิ การสูญเสียเงินตราต่างประเทศให้กับต่างชาติจากค่า
ระวางที่จ่ายให้กับกองเรือต่างชาติ การเสียโอกาสจากการได้รับค่าระวางเมื่อใช้บริการกองเรือไทย
รวมทั้งยังเป็นการสูญเสียโอกาสในการจ้างงานให้แก่แรงงานภายในประเทศ

อย่างไรก็ดี การจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มขีด
ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อลดการขาดดุลค่าระวาง
สินค้า และการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากค่าระวางขนส่งสินค้าและสนับสนุนการเจริญเติบโต
ของภาคการค้าระหว่างประเทศของไทยรวมถึงมีศักยภาพในการเสริมสร้างความมั่นคงและ
เสถียรภาพให้กับประเทศได้ในภาพการณั้คับขัน ฉะนั้น ผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาถึงปัญหาและ
อุปสรรคต่าง ๆ ที่มีต่อการพัฒนากองเรือไทยและพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติ บพด. เพื่อให้
สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย
2. เพื่อศึกษาวิธีการดำเนินงานและขั้นตอนในการพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติ บริษัท
ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.)
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้กับกองเรือพาณิชย์ไทย กรณีศึกษา
บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้จะศึกษาในส่วนของการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย กรณีศึกษา บริษัท
ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.) ซึ่งมีฐานะเป็นสายการเดินเรือแห่งชาติ

วิธีการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้ศึกษาได้
ทำการศึกษาข้อมูลจากการศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research Study) จากแหล่งข้อมูล
ดังต่อไปนี้

1. หนังสือตำราที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา เพื่อศึกษาทฤษฎีและแนวคิดต่าง ๆ
2. เอกสารทางวิชาการของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และสำนักส่งเสริมการ
ขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. การสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง

4. ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยให้สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้
2. ทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติ บพด. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำผลการวิจัยมาเป็นแนวทางในการพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติของไทยให้เป็นรูปธรรม
3. ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้กับกองเรือพาณิชย์ไทย กรณีศึกษา บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. พาณิชยนาวี (Merchant Marine) ได้มีผู้ให้คำจำกัดความไว้หลายท่าน แต่จะยกมากล่าวในที่นี้เพียง 2 ท่าน คือ
 - Carl E. McDowell และ Helen M. Gibbs ได้ให้คำจำกัดความของพาณิชยนาวีไว้ว่า “พาณิชยนาวีหมายถึง เรือพาณิชย์ของชาติซึ่งมีเอกชนหรือรัฐเป็นเจ้าของ ซึ่งแตกต่างกับเรือของราชนาวี (The term merchant marine is usually defined as “Commercial ships of a nation, privately or publicly owned, as distinct from the Navy”)
 - พลเรือตรีจิตต์ สังขคุลย์ ได้ให้คำจำกัดความของการพาณิชยนาวีไว้ว่า “การพาณิชยนาวี คือ การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และการขนส่งทางทะเลภายในประเทศ
2. กองเรือต่างชาติ หมายถึง กองเรือที่ขึ้นทะเบียนโดยถือสัญชาติเรือต่างชาติ
3. กองเรือไทย หมายถึง กองเรือที่ขึ้นทะเบียนโดยถือสัญชาติเรือไทย
4. สายการเดินเรือแห่งชาติ หมายถึง สายการเดินเรือที่รัฐบาลมีส่วนเป็นเจ้าของในฐานะผู้ถือหุ้น และรัฐบาลมีเจตนารมณ์ให้สายการเดินเรือแห่งชาติแห่งนี้มีสถานะภาพเป็นแกนนำสำหรับการพัฒนากองเรือพาณิชย์ของประเทศ โดย ณ ที่นี้สายการเดินเรือแห่งชาติจะหมายถึง บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บพด.)