

การขนส่งทางน้ำและท่าเรือ

ความสำคัญของการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งมีอยู่หลายทางด้วยกัน คือ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางท่อ การขนส่งแต่ละวิธีดังกล่าวต่างก็มีความสำคัญ และมีข้อได้เปรียบแตกต่างกันออกไป ตามประเภทและลักษณะของสิ่งที่ทำการขนส่ง และความต้องการของผู้ใช้การขนส่งนั้น ๆ

การขนส่งทางน้ำ มีข้อได้เปรียบการขนส่งวิธีอื่น ๆ อยู่มากในแง่ของ

ก. ปริมาณการขนส่ง

เนื่องจากเรือซึ่งเป็นพาหนะในการขนส่งทางน้ำมีขนาดใหญ่โต และเนื้อที่กว้างขวางกว่าพาหนะอื่น ๆ ดังนั้น จึงสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณครั้ง ละมาก ๆ และไม่ก่อข้อมีข้อจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนัก รูปร่าง ลักษณะ ตลอดจนถึงขนาดของสินค้าที่ทำการขนส่ง

ข. ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ

การขนส่งทางน้ำ เป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ

ธนาคารโลกและบริษัทสำรวจวิลเบอร์ สมิธ ซึ่งได้มาทำการสำรวจสภาวะการขนส่งในประเทศไทย ได้สรุปเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่งโดยวิธีการต่าง ๆ ภายในประเทศไทยไว้ดังนี้^๑

^๑ กองวิชาการ, กรมเจ้าท่า, กระทรวงคมนาคม, โครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๒๔ (พระนคร : ๒๐ มกราคม ๒๕๑๔) หน้า ๗

<u>วิธีการขนส่ง</u>	<u>อัตราค่าขนส่งต่อตันกิโลเมตร</u>
ทางถนน	๒๖ - ๒๘ สตางค์
ทางรถไฟ	๒๐ - ๒๓ สตางค์
ทางน้ำ	๑๖ - ๑๗ สตางค์

จากข้อได้เปรียบดังกล่าว โดยเฉพาะในเรื่องการประหยัดต้นทุนค่าขนส่ง ทำให้การขนส่งทางน้ำคงความสำคัญและได้รับความนิยมน้อย่างกว้างขวาง ในปัจจุบันประมาณว่า สามในสี่ส่วนของน้ำหนักสินค้าที่ขนส่งทั่วโลก เป็นการขนส่งทางน้ำ อย่างไรก็ตามแม้ว่าการขนส่งทางน้ำจะมีข้อได้เปรียบกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ ดังที่กล่าว แต่ก็มิใช่ว่าจะดีหรือข้อเสียเปรียบในเรื่องความล่าช้า และระยะเวลาในการขนส่งที่ต้องใช้มากกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น ๆ ทั้งหมด

ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งทางน้ำและท่าเรือ

ท่าเรือเป็นสิ่งที่มีความหมายอย่างยิ่งต่อการขนส่งทางน้ำ เพราะท่าเรือเป็นทั้งจุดเริ่มต้นและจุดสุดท้ายของการขนส่งทางน้ำ ดังนั้น ท่าเรือจึงเป็นศูนย์รวมของสินค้าหรือผลผลิต หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นเสมือนประตูเข้าออกของสินค้า

ประเภทและความหมายของท่าเรือ

คำว่า "ท่าเรือ" ในภาษาไทยมีความหมายกว้างขวาง ครอบคลุมตั้งแต่ท่าเรือจ้างข้ามฟาก ท่าเรือในลำนน้ำ ท่าเรือลำเลียงชายฝั่ง จนกระทั่งถึงท่าเรือน้ำลึกสำหรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ แต่ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือประเภทใด ท่าเรือก็มีความหมายถึงประตูเข้าออกของการขนส่งทางน้ำ ซึ่งหมายรวมทั้งการขนส่งคนและสินค้า

หลักการแบ่งประเภทท่าเรือโดยทั่วไป มีอยู่ ๔ วิธี คือ

- ก. แบ่งตามสถานที่ตั้งของท่าเรือ ซึ่งสามารถแบ่งท่าเรือออกได้เป็น ๓ แบบ คือ
 - ๑) ท่าเรือริมฝั่งทะเล (Sea Port หรือ Coastal Port)
 - ๒) ท่าเรือริมแม่น้ำลำคลองสำหรับเรือเดินทะเล (River Port)

๓) ท่าเรือรับแม่น้ำลำคลองสำหรับเรือเดินในลำน้ำ เรียกว่าท่าเรือน้ำจืด (Fresh Water Port)

ข. แบ่งตามประเภทของสินค้าที่ทำการขนถ่ายของท่าเรือแห่งนี้ ซึ่งหมายถึงว่าท่าเรือแห่งนั้นมี การขนถ่ายสินค้าเพียงประเภทเดียว หรือหากจะมีสินค้าอื่นปะปนก็เพียงเล็กน้อย เช่น

- ๑) Grain Port เป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายข้าว หรือเมล็ดพืชอื่น ๆ
- ๒) Goaling Port เป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายหิน เป็นต้น

ค. แบ่งตามลักษณะที่เกี่ยวข้อง หรือลักษณะการใช้ท่าเรือนั้น ๆ เช่น

- ๑) Port of Call เป็นท่าเรือที่เรือมาแวะจอดเพื่อเติมน้ำมัน เติมน้ำ เพื่อพักผ่อนคนเรือ หรือเพื่อการขนถ่ายเล็ก ๆ น้อย ๆ
- ๒) Port of Terminal คือท่าเรือปลายทางของเส้นทางเดินเรือ
- ๓) Base Port คือ ท่าเรือที่เรือซึ่งวิ่งในสายการเดินเรือจะต้องแวะจอดรับส่งสินค้าหรือคนโดยสารเป็นประจำ อัตราค่าระวางหรือค่าโดยสารเป็นไปตามมาตรฐานปกติ
- ๔) Out Port คือ ท่าเรือที่โดยปกติเรือจะไม่แวะจอด นอกจากมีสินค้าซึ่งจะต้องแวะรับส่ง โดยค่าระวางมักจะสูงกว่าอัตราปกติ
- ๕) Home Port คือ ท่าเรือหลักของประเทศผู้เป็นเจ้าของเรือ ซึ่งมักจะมีความหมายหรือวิธีปฏิบัติเป็นกรณีพิเศษสำหรับเรือของตน
- ✓๖) Port of Transhipment คือ ท่าเรือที่เรือแวะเพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรืออีกลำหนึ่ง เพื่อส่งสินค้านั้นต่อไปยังเมืองท่าอื่น ๆ
- ✓๗) Lighter Port คือ ท่าเรือที่ใช้สำหรับการจอดเรือลำเลียง (Lighter) เพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังเรือใหญ่

ง. แบ่งตามลักษณะการปกครองท่าเรือ หรือการบริหารท่าเรือ ซึ่งตามหลักการแบ่งนี้ สามารถแบ่งท่าเรือออกได้เป็น ๔ ประเภท คือ

- ๑) Statig Port คือ ท่าเรือที่เป็นของรัฐและปกครองโดยรัฐ รายได้รายจ่าย เป็นของรัฐทั้งหมด

- ๒) Autonomous Port คือ ท่าเรือที่ปกครองตนเองโดยอิสระ โดยจัดเป็นองค์การท่าเรือ มีคณะกรรมการบริหารงานของตนเอง ซึ่งนับว่าเป็นวิธีการปกครองท่าเรือที่นิยมมากที่สุด
- ๓) Canal Port คือ ท่าเรือที่ปกครองโดยบริษัทเจ้าของผู้ผูกคลอง
- ๔) Municipal Port คือ ท่าเรือที่ปกครองโดยเทศบาล
- ๕) Private Port คือ ท่าเรือที่ปกครองโดยเอกชน

จ. แบ่งตามการควบคุมของศุลกากร แบ่งได้เป็น

- ๑) Custom Port คือ ท่าเรือที่อยู่ในความควบคุมของศุลกากร
- ๒) Private Port ท่าเรือเสรี คือ ท่าเรือที่อยู่นอกการควบคุมของศุลกากร

องค์ประกอบของท่าเรือ

ท่าเรือที่ดีที่จะสามารถอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าได้อย่างเต็มที่ จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สำคัญ ดังนี้

ก. ร่องน้ำและทางเดินเรือ (Channel)

องค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของท่าเรืออย่างหนึ่ง คือ ร่องน้ำและทางเดินเรือที่มีความลึกเพียงพอสำหรับเรือที่จะเข้าออกได้ตลอดเวลา และมีความกว้างพอสำหรับการหมุนกลับลำเรือ ท่าเรือที่ดีควรมีทางเข้าออกของเรือสองทาง เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงอันตรายอันเกิดจากอุบัติเหตุ เช่น เรือจมขวางร่องน้ำ หรือเรือบรรทุกน้ำมันเกิดเพลิงไหม้ในท่าเรือ เป็นต้น

ข. เครื่องหมายการเดินเรือ (Navigation Aids)

ในร่องน้ำและทางเดินเรือ ควรจะต้องมีเครื่องหมายการเดินเรือที่จำเป็นอย่างครบครัน เช่น กระโจมไฟ เพื่อเป็นเครื่องช่วยอำนวยความสะดวก และปลอดภัยในการเดินเรือ หรือในการนำเรือเข้าออกจากท่า

ค. ท่าเทียบเรือ (Pier, Jetty, Quay)

ท่าเรือที่ดีจะต้องมีที่เทียบเรือที่มั่นคง แข็งแรง และมีบริเวณกว้างเพียงพอสำหรับจำนวนและขนาดของเรือที่จะเข้าเทียบท่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการที่เรือจะเข้าจอดเทียบหรือออกจากท่า เช่น มีบันได หรือสะพานขึ้นลงเรือ มีที่ผูกเรือมีที่ป้องกันอันตรายจากการกระแทกท่าของเรือ เป็นต้น

ง. ลานขนถ่ายสินค้า (Wharf)

ลานขนถ่ายสินค้าเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของท่าเรือ จะต้องมีความกว้างขวาง มีอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการยก หรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือได้อย่างรวดเร็ว สะดวกและปลอดภัย มีจำนวนเพียงพอสำหรับปริมาณสินค้าและขนาดของท่าเรือ นอกจากนี้บริเวณลานขนถ่ายจะต้องมีเนื้อที่เพียงพอแก่การเคลื่อนย้าย เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกด้วย

จ. โรงพักและโรงเก็บสินค้า (Transit Shed, Warehouse)

โดยปกติสินค้าที่จะทำการขนถ่ายลงเรือ มักจะถูกส่งมาพักอยู่ที่บริเวณท่าเรือก่อนเพื่อรอจังหวะเรือเข้ามารับ หรือสินค้าที่ขนขึ้นจากเรือก็จะต้องมีการเก็บไว้ที่ท่าชั่วระยะเวลาหนึ่งก่อนขนออกไป ดังนั้น โกดังสินค้าที่มีขนาดใหญ่เพียงพอกับปริมาณสินค้าเข้าออก และมีความมั่นคง แข็งแรงสามารถให้ความปลอดภัยแก่สินค้าได้ เช่น ไม่ถูกโจรกรรม ไม่ถูกความร้อน, ความชื้นมากเกินไป จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับท่าเรือ

ฉ. ถนน ทางรถไฟ หรือเส้นทางขนส่งทางน้ำภายในที่เชื่อมระหว่างท่าเรือกับบริเวณต่าง ๆ

ท่าเรือที่ดีจะต้องมีเส้นทางคมนาคม ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางรถไฟ หรือเส้นทางขนส่งทางน้ำที่สามารถลำเลียงสินค้าจากท่าเรือออกสู่ตลาด หรือจากแหล่งที่ทำการผลิต เข้ามายังท่าเรือได้อย่างสะดวกและรวดเร็วพอสมควร

ช. บริเวณน้ำลึกสำหรับจอดเรือ

บริเวณน้ำลึกสำหรับจอดเรือทอดสมอ หรือผูกทุ่นกลางน้ำ ในกรณีที่มีการขนถ่ายข้ามลำเรือ (Overside) ที่กว้างขวางเพียงพอสำหรับจำนวน และขนาดของเรือที่เข้ามาจอดทอดสมอหรือผูกทุ่น เป็นองค์ประกอบของท่าเรือที่สำคัญมากเช่นกัน

ข. สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด และกระแสไฟฟ้า

น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด และกระแสไฟฟ้า จะต้องมีเพียงพอสำหรับให้บริการแก่เรือที่แวะขนถ่ายสินค้าหรือแวะพัก

ฅ. อาคารที่ทำการท่าเรือ

อาคารที่ทำการท่าเรือที่เป็นไปตามผังการบริหารท่าเรือ จะอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการท่าเรือ ในการติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่และผู้บริหารท่าเรือ

นอกจากองค์ประกอบที่สำคัญของท่าเรือ ๔ ประการดังกล่าวข้างต้นแล้ว ท่าเรืออาจมีองค์ประกอบอื่นเพิ่มเติม เพื่อให้ท่าเรือนั้นสามารถให้บริการแก่เรือ ผู้โดยสาร และลูกเรือได้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ดังต่อไปนี้

ก. สถานีอุตุนิยมวิทยาและสถานีอุทกศาสตร์

สถานีทั้งสองแห่งจะเป็นผู้ให้บริการด้านข่าวสารที่จำเป็นต่อการเดินเรือ เช่น ลักษณะดินฟ้าอากาศ ลักษณะคลื่น ลม ฝน ฯ แก่เรือที่เข้ามาใช้ท่า

ข. อู่หรือคานเรือ

เพื่อให้บริการในด้านการซ่อมแซมเรือที่ชำรุด หรือการทำความสะอาดท้องเรือ ทั้งนี้ ควรมีอุปกรณ์เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว

ค. ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข

เพื่อให้บริการในด้านการติดต่อ การส่งข่าวสารได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

ง. ธนาคาร

เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร หรือลูกเรือในเรื่องการเงิน เช่น การแลกเปลี่ยน การฝากเงิน การถอนเงิน

จ. ตลาดหรือสถานที่จำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภค

เพื่อจำหน่ายอาหารสด แห้ง เครื่องดื่ม และสินค้าต่าง ๆ ที่จำเป็นแก่คนประจำเรือ และคนงานที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ

๑. สถานพยาบาล

เพื่อให้บริการในด้านการรักษาพยาบาลแก่ผู้โดยสารหรือลูกเรือ

รายรับและต้นทุนในการประกอบกิจการท่าเรือ

โดยทั่วไป กิจการท่าเรือจะมีรายรับและต้นทุนการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

ก. รายรับในการดำเนินงาน

รายรับของการดำเนินงานกิจการท่าเรือแต่ละแห่งจะแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะ สภาพ องค์ประกอบ และบริการของท่าเรือนั้น ๆ รายการรายรับที่อาจเกิดขึ้น คือ

๑. ค่าใช้ร่อนน้ำ

เป็นค่าบริการที่เก็บจากเจ้าของเรือ ในการใช้ร่อนน้ำและอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการจัดวางเครื่องหมายการเดินเรือต่าง ๆ การเก็บค่าใช้ร่อนน้ำโดยปกติคิดค่อน้ำหนักเรือสุทธิ (Net Register Tonnage, NRT)

๒. ค่าประกาศการ

เป็นค่าบริการในการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ เกี่ยวกับสัญญาณไฟ การคิดค่าบริการคิดจากเจ้าของเรือ โดยคิดค่อน้ำหนักเรือสุทธิ (NRT)

๓. ค่านําร่อง

เป็นค่าบริการที่เก็บจากเจ้าของเรือ ในการอำนวยความสะดวกในการนำเรือเข้ามาจอดท่า โดยทั่วไปคิดตามจำนวนครั้งที่ออกบริการ

๔. ค่าธรรมเนียมการนำเรือเทียบท่า (Wharf service charge for berthing)

เป็นค่าใช้ท่าที่เรียกเก็บจากเจ้าของเรือ การคิดค่าธรรมเนียมคิดจากน้ำหนักเรือ

ที่เข้าเทียบ

๕. ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่า (Wharf service charge for loading and discharging)

เป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า หรือผู้ที่รับเหมาขนสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่านี้ คิดต่อน้ำหนักของสินค้า (ตัน) อัตราค่าธรรมเนียมไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าที่ทำกรขนส่ง

๖. ค่าธรรมเนียมรถบรรทุกผ่านเข้าท่า

เป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า หรือเจ้าของรถบรรทุกที่ขนสินค้าเข้ามายังท่า การคิดค่าธรรมเนียม คิดต่อน้ำหนักบรรทุกที่ผ่านเข้ามายังท่า

๗. ค่าลำเลียงสินค้าระหว่างโกดังและท่าเรือ (Handling Charges)

เป็นค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้รับหรือผู้ส่งสินค้า ในการลำเลียงสินค้าจากโกดังไปยังท่าเรือ หรือจากท่าเรือมายังโกดัง การคิดค่าบริการ คิดต่อน้ำหนักสินค้า (ตัน) และอัตราค่าบริการจะแตกต่างกันในสินค้าประเภทต่าง ๆ

๘. ค่าขนสินค้าขึ้นลงเรือ (Stevedorage Charges)

เป็นค่าบริการในการยกสินค้าขึ้นลงเรือ เจ้าของท่าเรือจะได้รับค่าบริการนี้ในรูปแบบต่าง ๆ กัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับวิธีการปฏิบัติที่เลือกใช้วิธีใดวิธีหนึ่ง ดังนี้

- ๑) ให้เจ้าของเรือจัดหาจ้างผู้รับเหมาขนสินค้าเอง แต่ผู้รับเหมานั้นจะต้องจดทะเบียนไว้กับท่าเรือ ในกรณีนี้ท่าเรือจะมีรายได้จากผู้รับเหมา
- ๒) ท่าเรือจ้างกรรมกรและรับขนสินค้าเอง ในกรณีนี้ค่าบริการจะเก็บจากเจ้าของสินค้า หรือเจ้าของเรือ โดยคิดต่อน้ำหนักของสินค้าที่ทำกรขน (ตัน)
- ๓) ท่าเรือขนสินค้าเองโดยไปจ้างผู้รับเหมาภายนอก ให้ทำงานแทนการจ้างกรรมกรโดยตรง ในกรณีนี้ค่าบริการจะเก็บจากเจ้าของสินค้าหรือเจ้าของเรือตามน้ำหนักสินค้า วิธีนี้เป็นวิธีที่นิยมเนื่องจากเจ้าของท่าสามารถควบคุมผู้รับเหมาได้ และไม่ต้องแบกรับภาระในเรื่องการจ้างกรรมกร

๕. ค่าเช่าโกดังหรือลานพักสินค้า (Storage Charges)

เป็นค่าบริการในการใช้สถานที่พักหรือเก็บสินค้า เพื่อรอการขนส่งเรือ (สินค้าออก) หรือขนออกจากท่าเรือ (สินค้าเข้า) การคิดค่าบริการอาจคิดต่อวัน หรือต่อสัปดาห์ และต่อน้ำหนักสินค้า (ตัน)

๑๐. ค่าเช่าอุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการขนถ่าย เช่น บันจัน รถยก ค่าเช่านี้เก็บจากเจ้าของสินค้า หรือผู้รับเหมาขนสินค้าขึ้นลง การคิดค่าบริการ คิดตามระยะเวลาที่ใช้ อาจเป็นต่อชั่วโมงหรือต่อวัน

๑๑. ค่าบริการในการใช้สาธารณูปโภค (Utilities) ต่าง ๆ ของท่าเรือ คือ น้ำ ไฟ โทรศัพท์ ค่าบริการนี้อาจเก็บจากเจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้าแล้วแต่กรณี

๑๒. ค่าธรรมเนียมน้ำมันผ่านท่า หรือค่าไถ่จากการจำหน่ายน้ำมันให้แก่เรือที่เข้ามาเทียบท่า

รายการรายรับในการดำเนินกิจการท่าเรือข้างต้น เป็นรายการที่อาจเกิดขึ้นได้ในท่าเรือทั่ว ๆ ไป สำหรับท่าเรือบางแห่งอาจจะมีรายการที่แตกต่างเพิ่มเติมไปจากที่กล่าว ขึ้นอยู่กับกิจกรรมของท่าเรือนั้น ๆ

ข. รายจ่ายหรือต้นทุนในการดำเนินกิจการท่าเรือ

นอกเหนือจากเงินลงทุนก่อสร้าง หรือจัดทำท่าเรือและองค์ประกอบต่าง ๆ ของท่าเรือในขั้นต้นแล้ว ในการดำเนินงานจะต้องมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกิดขึ้น ซึ่งก็เช่นเดียวกับรายรับ คือ รายการที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันออกไปตามลักษณะ องค์ประกอบ และการบริหารของท่าเรือแต่ละแห่ง รายจ่ายที่อาจเกิดขึ้นโดยทั่วไปจึงเป็นดังนี้

๑. เงินเดือนและค่าแรง

รายจ่ายเงินเดือนและค่าแรงในการดำเนินการท่าเรือ จะมากขึ้นอยู่กับขนาดของท่าเรือ บริการต่าง ๆ และโครงสร้างการบริหารของท่าเรือแห่งนั้น โดยทั่วไปในการดำเนินงานท่าเรือ ควรมีพนักงานตำแหน่ง หน้าที่ ดังนี้

- ๑) นายท่า
- ๒) ผู้ช่วยนายท่า
- ๓) เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี
- ๔) เจ้าหน้าที่ควบคุมคลัง
- ๕) พนักงานขับเรือ
- ๖) พนักงานช่างเครื่องกล ช่างเครื่องยนต์
- ๗) พนักงานรักษาความปลอดภัย
- ๘) กรรมการแบกขน

๒. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา

รายการที่ต้องมีการซ่อมแซมบำรุงรักษาเป็นประจำ เนื่องจากสภาพการใช้งานที่ก่อให้เกิดการเสื่อมเสียบ่อย คือ

- ๑) ตัวท่าเรือ
- ๒) ร่องน้ำ
- ๓) อุปกรณ์ขนถ่าย
- ๔) เรือนำร่องหรือเรือลากจูง

ส่วนตัวอาคารที่ทำการคลังสินค้า อาจต้องมีการซ่อมแซมบำรุงรักษาบ้างตามอายุการใช้งาน

๓. ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ คือ ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์

๔. ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ เช่น ค่าเดินทาง ค่าน้ำมัน ค่าประกันภัย ภาษีอื่น ๆ

ค่าไปรษณีย์โทรเลข ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ เป็นต้น

๕. ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรต่าง ๆ เช่น ตัวทำเรือ ตัวอาคาร อุปกรณ์การขนถ่าย ซึ่งถือเป็นต้นทุนการดำเนินงานเช่นกัน แต่เป็นต้นทุนที่ไม่ได้มีการจ่ายเงินสด



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย