

ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการดำเนินงานของบริษัทเค็นเรือ

จากการศึกษาการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเค็นเรือทั้งจากการเข้าสังเกตการณ์และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทเรือและเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีปัญหาหลายขั้นตอน แต่การศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะศึกษาเฉพาะปัญหาที่สำคัญๆ ที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินการของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย มาเสนอขอเป็นแนวทางที่จะให้ผู้ที่จะทำการศึกษาครั้งถัดไปโดยละเอียดในการวิจัยคราวต่อไป

ระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเค็นเรือ

ปัจจุบันมีบริษัทที่ประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศอยู่เป็นจำนวนทั้งสิ้น 47 บริษัท (เป็นตัวเลขเมื่อ 30 มิ.ย. 2526) ในบรรดาบริษัทดังกล่าวสามารถแบ่งระบบการจัดการและการดำเนินงานออกเป็น 2 ระบบใหญ่ ๆ คือ

1. ระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเค็นเรือที่มีขนาดธุรกิจขนาดเล็ก ส่วนใหญ่บริษัทที่ประกอบธุรกิจการเค็นเรือของประเทศไทย จะมีโครงสร้างการเป็นเจ้าของกิจการและคณะผู้บริหารเป็นแบบบริษัทประเภทผู้ถือหุ้นภายในครอบครัว จะมีการดำเนินงานในระดับฝ่าย¹ การวางแผนด้านการจัดการทุกอย่าง จะทำงานเฉพาะในกลุ่มผู้บริหารระดับสูง โดยเฉพาะตัวผู้จัดการฝ่าย จะต้องรับผิดชอบในด้านการควบคุมการทำงาน และการประเมินผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนการตัดสินใจในปัญหาเกือบทุกเรื่อง

¹ หมายเหตุ 3 หน้า 47-49 เพิ่มเติม

การบริหารงานมักเป็นแบบบริหารงานตามสถานการณ์ คือจะศึกษาถึงสภาพของตลาดว่าปัจจุบันมีแนวโน้มเป็นอย่างไร เพื่อพยากรณ์การลงทุนในกิจการต่อไป โดยมากข้อมูลได้มาจากสถานการณ์ของตลาดปัจจุบัน และดูแนวโน้มของตลาดโลกประกอบ มีการตัดสินใจแบบฉับพลันทันที ทำให้การศึกษาวិเคราะห์การวางแผนเพิ่มกองเรือของบริษัทเหล่านี้เป็นไปได้ยาก

บริษัทเหล่านี้เช่น บริษัท ชีทรานนาวิ จำกัด บริษัท เค็นเรือแสงไทย จำกัด บริษัท ไทยคอมเพคโตน จำกัด เป็นต้น

2. ระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือที่มีขนาดธุรกิจขนาด
ใหญ่ เนื่องจากโครงสร้างผู้ถือหุ้นมีรัฐบาลเป็นหุ้นส่วน และเป็นบริษัทที่เข้าในชมรมการเดินเรือ เช่น บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด บริษัท ยูนิไทย จำกัด จึงมีโครงสร้างที่สมบูรณ์แบบและมาตรฐานขึ้น¹ โดยจะมีคณะกรรมการเพื่อควบคุมการดำเนินงานทั้งหมด มีผู้จัดการในการดำเนินงานในระดับฝ่าย และมีแผนกต่าง ๆ เพิ่มขึ้น การบริหารงานจะมีระบบมากขึ้น จะมีแผนกวิจัยหรือแผนกสถิติ เพื่อศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลทางตลาดเพื่อประกอบการตัดสินใจของฝ่ายบริหาร การวางแผนจะมีเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ของรัฐบาล เช่น บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัดมีเป้าหมายที่จะขยายกองเรืออีก 6 ลำ ภายในปี 2529 ซึ่งประกอบด้วย เรือชนิดกึ่งตู้สินค้าจำนวน 2 ลำ ขนาด 7,000-10,000 เทตเวทตัน ภายในระหว่างปี 2525-2529, เรือชนิดสินค้าธรรมดาจำนวน 2 ลำ ขนาด 3,000-5,000 เทตเวทตัน ภายในระหว่าง มี.ย. 2527- ม.ค. 2528 และเรือตู้สินค้า จำนวน 2 ลำ ขนาด 7,000-10,000 เทตเวทตัน ภายในระหว่าง ก.พ. 2528- ก.ย. 2529 โดยเรือชนิดกึ่งตู้สินค้าและเรือตู้สินค้า จะนำมาวิ่งในสายกรุงเทพฯ-ฮ่องกง-สาธารณรัฐประชาชนจีน-เกาหลี-กรุงเทพฯ

การวิเคราะห์การวางแผนเพิ่มกองเรือของบริษัทเหล่านี้จะยึดตามเป้าหมายของบริษัทที่วางไว้ ประกอบการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการดำเนินการของบริษัท

¹ ฎบที่ 3 หน้า 49-58 เพิ่มเติม



ผลการทดสอบข้อสมมุติฐาน

จากการศึกษาถึงการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือ พบว่าการจัดการของบริษัทเดินเรือ เช่นในเรื่องของเทคนิคการบริหาร ประสิทธิภาพของผู้บริหาร การช่วยเหลือจากฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการเงินและการส่งเสริมการลงทุนที่เป็นอยู่ขณะนี้ มีปัญหาต่อการพัฒนาพาณิชย์นาวีให้บรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ที่ตั้งเป้าหมายว่าจะขยายกองเรือเพิ่มขึ้นอีก 35๘,๖๐๐ เทอเวทกัน

การพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ได้เริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่การค้าสำเภาในสมัยกรุงสุโขทัยเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน แต่กิจการนี้ก็ไม่ได้เจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศอื่น แม้แต่กับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน 5 ประเทศนั้น ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกองเรือเล็กที่สุด การจัดทำบริษัทเรือแต่ละคราว มักจะดำเนินการได้ไม่นานก็ต้องล้มเลิกไป ถ้าเป็นองค์การของรัฐก็จำเป็นต้องได้เงินสนับสนุนมาชดเชยการขาดทุนเพื่อให้ประกอบธุรกิจต่อไปได้ กิจการเดินเรือของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นของเอกชนหรือของรัฐบาลต่างก็ประสบปัญหาต่าง ๆ มากมาย จนต้องเลิกกิจการไปในที่สุด หรือที่ยังดำรงอยู่ได้ก็ไม่เจริญก้าวหน้าเท่าที่ควร

จากการศึกษาพบว่ามัจจัยที่มีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทต่าง ๆ

8 ประการดังนี้

- ปัญหาด้านการจัดการ
- ปัญหาด้านการเงิน
- ปัญหาด้านการตลาด
- ปัญหาด้านบุคลากร
- ปัญหากฎหมายทะเลทั้งภายในและระหว่างประเทศ
- ปัญหาตู้เรือและซ่อมเรือ
- ปัญหาจากนโยบายของรัฐที่จะสนับสนุนการพาณิชย์นาวีของไทย
- ปัญหาด้านท่าเรือ

ปัญหาคำถามการจัดการ

1. ซากการจัการระบบบริหารที่เป็นระบบ ธุรกิจส่วนใหญ่นิยมบริหารงานแบบรวมอำนาจ ผู้บริหารเป็นผู้ตัดสินใจปัญหาเฉพาะหน้าโดยการตัดสินใจแบบฉันทันที โดยสามัญสำนึก ซากการรวบรวมข้อมูลสถิติ ลักษณะองค์การเป็นแบบรูปนัย ไม่มีการแบ่งสายงานที่ชัดเจน จะรวมอำนาจการบริหารอยู่ที่ผู้บริหารสูงสุด การทำงานส่วนใหญ่อยู่ในลักษณะครอบครัว ใช้ระบบอุปถัมภ์ทางค่านิยมค่านิยม ทั้งนี้เนื่องจากยังเป็นองค์การขนาดเล็ก การบริหารมักจะมีรากฐานที่สั่งสอนคทาอกเป็นวัฒนธรรมประเพณี¹

2. ซากการศึกษาวิจัยข้อมูลสำหรับการวางแผนเพิ่มกองเรือ เพื่อที่จะเปิดสายการเดินเรือในเส้นทางใดจึงจะเหมาะสม แม้ว่ากิจการเดินเรือจะมีมานานแล้ว แต่เรามีได้ทำการวิจัย เก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เท่าที่ควร ทั้งนี้เนื่องจากองค์การยังมีขนาดเล็ก² การที่จะตั้งแผนกวิจัยขึ้นเองก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมาก

3. ผู้บริหารขาดแคลนความรู้ในค่านเทคนิคการบริหารเกี่ยวกับเรือ ธุรกิจการเดินเรือมีจุดรั่วไหลให้มีการโกงกินได้หลายจุด หากผู้บริหารไม่ฉลาด รอบคอบ และมีความรู้ทางค่านเทคนิคเกี่ยวกับเรืออยู่บ้าง

บริษัทเดินเรือส่วนมากผู้บริหารมาจากนักธุรกิจ ผู้ส่งออก และนำเข้า จึงทำให้ขาดความเข้าใจในลักษณะพื้นฐานการดำเนินงานของกิจการฯ ซึ่งเป็นกิจการค่านการบริการ โดยอาศัยคนและเรือเป็นหลัก ผู้บริหารจะต้องทราบถึงเทคนิคต่าง ๆ ของเครื่องจักร เครื่องยนต์ ของเรือ เพื่อที่จะช่วยในการกำหนดเป้าหมายและกลยุทธ์ไปในทิศทางที่จะทำให้กิจการประสบความสำเร็จได้ดียิ่งขึ้น

¹ สัมภาษณ์ คุณระวี รัตนันต์, บริษัทไทยวิสาหกิจสากลการเดินเรือ จำกัด, 10 สิงหาคม 2526.

² บริษัทเดินเรือที่มีพนักงานมากที่สุดในปัจจุบัน คือบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด มีเจ้าหน้าที่รวม 227 คน (ตัวเลขในปี 2526)

ข้อเสนอแนะ

1. บริษัทควรเริ่มใช้การบริหารแบบกระจายอำนาจ เพื่อให้เกิดการร่วมมือร่วมปรึกษา และประสานงานทุกระดับ ต้องปรับปรุงโครงสร้างขององค์การ ผู้บริหารต้องเน้นทักษะทางด้านความคิดรวบยอด เช่นอาจจัดให้มีการประชุมหรือสัมมนาระดับผู้บริหาร พร้อมทั้งกำหนดวัตถุประสงค์ของงานและพิจารณาถึงวิธีบริหารธุรกิจที่ถูกต้องประสงค์ของวิธีทำงานแบบเก่า และวิธีทำธุรกิจสมัยใหม่ เพื่อสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจซึ่งกันและกันในกลุ่มต่าง ๆ ก่อให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ร่วมกัน และกำหนดเลือกแนว ทางที่เหมาะสมมาใช้กับแต่ละกรณีของระบบงาน เพื่อบรรลุเป้าหมายหลักของธุรกิจ และเมื่อมีการตัดสินใจดำเนินการเปลี่ยนแปลงในระบบงาน ผู้บริหารจะต้องตัดสินใจในเรื่องของกลยุทธ์ที่จะนำมาใช้สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นเพื่อให้เกิดความสำเร็จในเป้าหมาย ต้องมีกลยุทธ์เพื่อดำเนินงานตามเทคนิค ในขณะที่ฝ่ายล่างจะตัดสินใจในปัญหาประจำวัน เฉพาะหน้าที่เกิดขึ้น

การบริหารแบบรวมอำนาจ แม้จะเป็นการใช้วิธีการบังคับที่ทำงานง่ายและรวดเร็ว แต่ยากต่อการที่จะได้รับการผูกมัดจากผู้ที่เกี่ยวข้องในการทำงาน ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อความสำเร็จขององค์การในระยะยาว

2. เพื่อให้การวางแผนเพิ่มกองเรือในระยะยาว เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทต่าง ๆ ควรพิจารณาเพิ่มเจ้าหน้าที่และเร่งรัดการศึกษาวิจัยข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนประมาณความต้องการใช้เรือในเส้นทางต่าง ๆ ให้สัมพันธ์กัน เส้นทางที่มีเรือเกินความต้องการอยู่แล้วก็ไม่ควรขยายกองเรือในเส้นทางนั้นอีก

หรืออาจวิจัยข้อมูลในลักษณะร่วมกัน โดยผ่านสมาคมธุรกิจประเภนี้ซึ่งได้แก่สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ซึ่งจะเกิดผลก็คือ ทำให้การวางแผนในระยะยาวเป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม ต่อเนื่อง และประหยัด พัฒนาธุรกิจให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้การพัฒนาพาณิชย์นาวีเป็นไปอย่างสอดคล้องกับหน่วยงานอื่นของรัฐ เหมาะกับภาวะการณ์ทางการค้าและเกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยส่วนรวม ซึ่งเรื่องนี้รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ควร

เป็นแหล่งข้อมูลที่สำคัญสำหรับบริษัท ในการวางแผนขยายกิจการ ในเรื่องเกี่ยวกับเส้นทางที่ควรขยาย วิธีการลงทุนที่เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวนี้มีความสำคัญมาก สำหรับการวางแผนที่ถูกต้องในระยะยาว

3. บริษัทเรือ ควรจะมีการจัดการฝึกอบรมเป็นครั้งคราว เช่น อาจขอความร่วมมือกับสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย จัดให้มีการอบรมหลักสูตรการบริหารแก่เจ้าหน้าที่ระดับบริหารบริษัทเรือ โดยอาจเชิญผู้ที่มีความรู้ ประสบการณ์ในเรื่องนี้มา เป็นวิทยากร

ปัญหาทางการเงิน

เงินทุนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่จะทำให้การดำเนินงานไม่หยุดชะงักลง และประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สำหรับเงินลงทุนสำหรับบริษัทเรือ จะประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าตัวเรือและเครื่องจักร ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการแจ้งตารางการเดินเรือ ฯลฯ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายเรือ 1 ลำต่อวันนั้นสูงมาก หากมีเงินทุนหมุนเวียนไม่ทัน จะทำให้การดำเนินงานต้องหยุดชะงักลงได้ ฉะนั้นการวางแผนหาแหล่งเงินทุนระยะสั้นและระยะยาวจึงเป็นการป้องกันปัญหาการขาดแคลนเงินทุนหมุนเวียนสำหรับใช้จ่ายในการดำเนินการ

1. ปัญหาทางการเงินส่วนใหญ่ไ้กันกับเงินทุนหมุนเวียน ทั้งนี้เพราะอัตราดอกเบี้ยของแหล่งเงินกู้ยังสูงเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศทำให้ไม่สามารถแข่งขันราคาค่าระวางกับบริษัทเรือต่างชาติได้

2. โครงสร้างของผู้ถือหุ้นของบริษัทเรือ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจประเภทเอกชนถือหุ้นกันในหมู่ครอบครัว¹ ทำให้ประสบกับปัญหาเงินทุนไม่มากพอ จึงทำให้ความก้าวหน้าของธุรกิจประเภทนี้รุกหน้าไปช้ากว่าที่ควรจะเป็น

¹ ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

3. ขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้กู้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งการขยายกองเรือโดยเฉ-
 พาะในเส้นทางสหรัฐ และออสเตรเลีย ต้องใช้เรือขนาดใหญ่ เงินลงทุนสูง รัฐบาลยังไม่ได้
 จัดตั้งกองทุนพาณิชย์ขึ้น (แม้ว่าเราจะอยู่ในช่วงปีที่ 2 ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม-
 แห่งชาติ ฉบับที่ 5 แล้วก็ตาม) แหล่งเงินทุนแห่งเดียวที่ให้ความสนใจในธุรกิจประเภทนี้คือ
 บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้จัดสรรเงินกู้จำนวนหนึ่งไว้สำหรับกิจการประ-
 เภทนี้โดยเฉพาะ แต่ปัจจุบันเงินกู้ที่จัดสรรไว้มีเพียง 150-180 ล้านบาทเท่านั้น¹
 ซึ่งไม่เพียงพอ อีกทั้งอัตราดอกเบี้ยของบรรษัท ก็ยังสูง (ปัจจุบันคิดดอกเบี้ยร้อยละ 14.5)
 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ นับเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สภาพกองเรือพาณิชย์ของไทยมี
 ลักษณะเป็นเรือเก่าซึ่งทำให้เสียเปรียบในด้านค่าบริการแก่ลูกค้า

4. ปัญหาภาวะเงินเฟ้อ ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการ
 บริหารงานต้องขึ้นตาม ทำให้ความสามารถในการทำกำไรลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจ
 ประเภทนี้ระยะคืนทุน (Payback period) ต้องใช้เวลานาน จึงต้องประสบปัญหา
 เสี่ยงจากภาวะเงินเฟ้อมาก

ข้อเสนอแนะ

1. เพื่อที่จะให้มีเงินทุนเพียงพอในการดำเนินกิจการ ธุรกิจควรพิจารณาแนวทาง
 ดังนี้
 - 1.1. ทำธุรกิจที่มีความสัมพันธ์กับกิจการเดินเรือ เช่น ธุรกิจการส่งออก
 นำเข้า ธุรกิจเกี่ยวกับคลังสินค้า เป็นต้น
 - 1.2. เพิ่มทุนส่วนตัว
 - 1.3. กู้จากสถาบันการเงินตามอัตราดอกเบี้ยในท้องตลาด รวมทั้งอาจหา
 ทุนจากสถาบันการเงินต่างประเทศ

¹ สัมภาษณ์ คุณวรบุตท เจริญเลิศ, ฝ่ายวิเคราะห์หัตถานตลาด และคุณประเสริฐ
 ภัทรภัก, ฝ่ายวิเคราะห์เทคนิค บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำกัด,
 29 มีนาคม 2526.

- 1.4. หานายทุนธนาคารมาร่วมหุ้น
- 1.5. ร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ

2. บริษัทเล็กหลาย ๆ แห่ง ควรจะรวมกันจัดตั้งเป็นบริษัทมหาชน เพื่อระดมเงินทุนจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อให้การขยายการลงทุนทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น การที่สามารถระดมทุนได้จากหลายฝ่ายเป็นการหวังผลระยะยาวที่จะสนองเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ

3. รัฐบาลควรพิจารณาจัดตั้ง "กองทุนพาณิชย์นาวี" ขึ้นโดยเร็ว ซึ่งอาจให้สถาบันการเงินที่มีประสบการณ์ เช่น บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ช่วยพิจารณาช่วยให้ขอกู้จากบริษัทเคบีเอไอเพื่อช่วยให้ สามารถขอกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำลง

4. การลงทุนที่มีอัตราความเสี่ยงสูงในระบบเศรษฐกิจที่ไม่แน่นอนนั้น ผู้บริหารระดับสูงและนักลงทุนจะต้องมีพื้นฐานที่ดีในการประเมินรายได้ในอนาคต จะต้องคำนึงถึงเรื่องทุนสำรองสำหรับค่าเงินงานที่เพิ่มขึ้นจากการที่ รายได้เพิ่มขึ้น หรือภาวะเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นทุกปี บริษัทส่วนมากจะมีการกู้ยืมเงินเพื่อใช้เป็นทุนในการดำเนินงานซึ่งจำเป็นต้องมีการพิจารณาลึกลงไปในระบบกระจายเงินทุน การที่จะ ประมาณหนี้สินของธุรกิจได้ก็ย่อมขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของผู้บริหาร ในบริษัทนั้น ๆ เพราะอัตราส่วนหนี้สินเกี่ยวข้องกับดอกเบี้ยและอัตราส่วนของเงินสัปดาห์หนี้สินทั้งหมด รวมทั้งหลักทรัพย์ประกันต่าง ๆ ธุรกิจอาจต้องใช้นโยบายการเงินเข้ามาใช้โดยการกั้นเงินส่วนหนึ่งจากการคิดค่าเสื่อมราคามากขึ้นหลังจากเสียภาษีแล้ว ทำให้จ่ายเงินปันผลน้อยลง ทำให้ธุรกิจปลอดภัยในภาวะที่ค่าของเงินลดลงจากภาวะเงินเฟ้อ วิธีนี้ได้ผลมาก ทำให้ฝ่ายกรรมการบริหารมีโอกาสได้เปรียบกรรมการภายนอกในแง่จ่ายเงินปันผลน้อย การกักเงินไว้หมุน หรืออาจไว้สำหรับผลประโยชน์ของฝ่ายบริหาร ตามแต่จะนำไปดำเนินการหากออกผลด้วยวิธีการต่าง ๆ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหาร ยังต้องมีความสามารถในการกู้เงินจากสถาบันการเงินได้ หากเกิดการผิดพลาด

ปัญหาด้านการตลาด

1. การจัดตั้งบริษัทเดินเรือ ขาดการควบคุมและหลักเกณฑ์ที่แน่ชัดในการอนุญาตให้จดทะเบียนตั้งธุรกิจ ทำให้เกิดธุรกิจเล็ก ๆ เพิ่มขึ้น ทำให้กลายเป็นตลาดที่มีการแข่งขันมากทั้งจากเรือของต่างประเทศและเรือไทยด้วยกันเอง เมื่ออุปทานมีมากกว่าอุปสงค์ จึงเป็นธรรมชาติที่จะมีการแข่งขันกันเพื่อแย่งลูกค้า เช่นมีการตัดอัตราค่าระวางสินค้ากัน แข่งกันบริการ บริษัทใหญ่ที่มีเงินทุนมากจะได้เปรียบที่สามารถหาเรือที่ทันสมัย เช่น เรือคอนเทนเนอร์ สามารถลดความเสี่ยงเสียหาย เสียหายของสินค้าและบริการได้รวดเร็วขึ้น มาบริการ

การคาดคะเนภาวะการmarkt ตลาด ยังขาดข้อมูล ทำให้ไม่สามารถคาดการณ์ได้แน่นอน ขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ การที่ไม่สามารถพยากรณ์ตลาดได้แน่นอนนี้ ทำให้บริษัทไม่อาจวางแผนขยายกองเรือได้ บางครั้งอาจทำให้ตลาดโอกาส ถ้าความต้องการของตลาดสูง แต่ในทางตรงกันข้าม อาจต้องขาดทุน ถ้าคาดการณ์ตลาดผิดไป

2. ในหลายปี ที่ผ่านมามีหลายบริษัทที่ประสบปัญหาการขาดทุน เนื่องจากหาสินค้าลงเรือไม่คุ้มค่าใช้จ่าย วิกฤตการณ์น้ำมันที่ผ่านมามีผลกระทบต่อต้นทุนค่าใช้จ่ายของธุรกิจประเภทนี้มาก ทำให้ฐานะการเงินของธุรกิจบางรายตกอยู่ในสภาวะอันตราย จนทำให้ต้องขายกิจการบางส่วนให้ผู้อื่นดำเนินการ หรือต้องเลิกกิจการไปประกอบอาชีพอื่นก็มี

3. ความผันผวนของระบบเศรษฐกิจในไทย หรือแม้กระทั่งทั่วโลก ทำให้การลงทุนในธุรกิจประเภทนี้มีอัตราความเสี่ยงที่สูง เพราะกิจการประเภทนี้มีการลงทุนมาก เนื่องจากราคาเรือแต่ละลำมีมูลค่าสูง จะต้องลงทุนไปก่อน จึงจะขายบริการได้ ส่วนกำไรเป็นประเภทผลตอบแทนระยะยาว ทำให้บริษัทส่วนมากไม่ยอมเสี่ยงทุ่มทุนการบุกเบิกตลาดมาก เพราะกลัวขาดทุน ประกอบกับรัฐบาลก็ไม่ได้กำหนดนโยบายที่แน่นอนว่าจะช่วยกิจการพาณิชย์อย่างไร ดังนั้นการขยายกิจการของธุรกิจประเภทนี้จึงค่อนข้างช้ากว่าที่ควรจะเป็น

4. ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา เป็นช่วงที่บริษัทเรือในเมืองไทย ประสบปัญหาการหาสินค้าลงเรือ¹ มีเรือเปล่าจอดคอยสินค้าอยู่ การจัดการตลาดก็ยังไม่สามารถใช้เรือให้เต็มประสิทธิภาพ มีเที่ยวเรือเปล่ากลับมาจากเซอ สินค้าที่บรรจุในแค้จะเที่ยวท่าการกับบรรจุไม่เต็มระวางเรือ เรือสินค้าไม่ได้บรรจุสินค้าสมมูลย์ทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ ทำให้ไม่สามารถเฉลี่ยค่าใช้จ่ายให้ต่ำลงได้ สาเหตุหนึ่งเพราะเราขาดตัวแทนหาสินค้า (Shipping Agents)² ที่ดีในต่างประเทศ ผู้หาสินค้ามีความสำคัญต่อบริษัทเดินเรือมาก เพราะเรือจะมีสินค้าบรรจุหรือไม่ขึ้นอยู่กับผู้หาสินค้าเป็นสำคัญ

¹ สัมภาษณ์ กับคันฮอน ก๊อก-ทง, ผู้ตรวจการฝ่ายเรือ บริษัท มานูอูรองการ-เดินเรือ จำกัด, 24 มกราคม 2526.

² ตัวแทนหาสินค้า คือบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจแต่งตั้งให้ทำกิจการแทนคนอื่น เช่น ทำหน้าที่หาสินค้า ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง จัดหาอาหาร เชื้อเพลิงและน้ำจืดให้เรือใช้ในระหว่างระยะทางต่อไป เป็นต้น ตัวแทนหาสินค้าไม่มีอำนาจหน้าที่อื่นใดนอกเหนือไปจากการเก็บรักษาสินค้าที่คนรวบรวมได้ จนกระทั่งบรรจุลงระวาง ความรับผิดชอบก็จะเปลี่ยนไปเป็นของนายเรือ สาเหตุที่ต้องมีตัวแทนหาสินค้าเพราะเรือแวะท่าต่าง ๆ มากแห่ง หากบริษัทจะแยกไปเปิดสาขาของบริษัทเอง เพื่อหาสินค้าเตรียมไว้บรรจุเรือทุกท่า ก็จะเปลืองค่าใช้จ่าย จึงได้แก้ปัญหาโดยการจัดตั้งตัวแทนหาสินค้าหรือมอบให้องค์การจัดส่งสินค้า (Freight forwarding organization) เป็นผู้จัดหาและรวบรวมสินค้าไว้ให้แก่เรือของตน เมื่อเรือเข้าเทียบท่า นั้น โดยบริษัทเรือจะคิดค่านายหน้า (Commission charge) ให้เป็นร้อยละของราคาสินค้า หรือมูลค่าของค่าระวางตามอัตราส่วนมากน้อยของสินค้าที่หาได้

ผู้หาสินค้าที่ที่จะต้องเป็นคนกว้างขวาง รู้จักคน รู้จักตลาดในท้องถิ่นดี มีหลักฐานและฐานะเป็นที่เชื่อถือได้ การหาผู้หาสินค้าต่างประเทศเป็นปัญหาหนัก บริษัทเรือหลายบริษัทต้องขาดทุนเลิกล้มกิจการไปด้วยการเลือกผู้หาสินค้าผิด ผู้หาสินค้าบางรายเก็บเงินไปแล้วคิดค้างไม่ยอมส่งบริษัทใหญ่ ต้องทวงถามกัน และผู้หาสินค้าแต่ละรายอาจรับเป็นตัวแทนให้แก่บริษัทเรือหลายบริษัทหลายสัญชาติ ทั้งนี้เพื่อให้กิจการของตนขยายใหญ่โตกว้างขวางและมั่นคงยิ่งขึ้น จึงมีปัญหว่าผู้หาสินค้าจะต้องพยายามรักษาความเป็นธรรมในการจัดแบ่งสินค้าให้แก่บริษัทเรือที่ตนรับเป็นผู้หาสินค้าอย่างทั่วถึงด้วย การจัดแบ่งสินค้านั้นมักจะไม่เป็นธรรม เพราะผู้หาสินค้านั้นมักจะเป็นชนสัญชาติใดสัญชาติหนึ่ง จึงมักจะมีชาตินิยมจัดแบ่งสินค้าให้แก่บริษัทเรือที่เป็นสัญชาติของตนเองก่อน สินค้าที่เหลือที่หาได้จึงจะแบ่งให้กับบริษัทเรือสัญชาติอื่นต่อไป ประเทศไทยไม่เหมือนกับชาติอื่น เช่น จีน อิสราเอล เป็นต้น ที่อพยพไปตั้งหลักแหล่งหากินในประเทศต่าง ๆ กระจายอยู่ทั่วโลก และมักประกอบอาชีพการค้าเป็นหลักด้วย เมื่อจีนหรืออิสราเอล ขึ้นตัวในการริเริ่มพาณิชย์นาวี จึงตั้งบริษัทที่มีสายเลือกเป็นจีนหรืออิสราเอลในต่างประเทศเป็นตัวแทนหาสินค้าให้แก่บริษัทเดินเรือของตนได้ง่าย และข้อสำคัญ เพราะมีชาตินิยมฝังอยู่ในจิตสำนึกอยู่แล้ว เรือจีนหรืออิสราเอล จึงมักจะมีสินค้าบรรทุกเต็มระวางทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับเสมอ กิจการเดินเรือของทั้งสองประเทศนี้จึงเจริญก้าวหน้าและขยายตัวอย่างรวดเร็ว แม้จะริเริ่มกิจการนี้ส่งประเทศอื่นก็ตาม สำหรับประเทศไทยตามเหตุผลข้างต้น เมื่อมีการริเริ่มจัดตั้งพาณิชย์นาวีขึ้นครั้งใด ก็ต้องประสบกับปัญหาที่แก้ไม่ตกเสมอมา คือการหาตัวแทนที่ข้อสำคัญ สำหรับหาสินค้าไว้ให้เรือไทย¹ ปัญหาตัวแทนหาสินค้าในเที่ยวกลับไม่สมบูรณ์ หรือต่ำกว่าเที่ยวไป ด้วยเหตุนี้ในเที่ยวกลับเรือสัญชาติไทยจึงมีอับเฉามาก ดังแสดงไว้ในตารางที่ 13

¹ วิเชียร นาคปริทัศน์. "สภาพการณ์พาณิชย์นาวีของประเทศไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์ ภาควิชา เศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), หน้า 197-198.

ตารางที่ 13

สถิติเรือ N.R.T. (Net Registered Tonnage) และสินค้าเข้า-สินค้าออกโดยเรือพาณิชย์ไทยระหว่างปี 2519-2524

พ.ศ.	ขาเข้า (โดยเรือสัญชาติไทย)								ขาออก (โดยเรือสัญชาติไทย)							
	เรือสินค้า			เรือเจ้าประจำ		รวม			เรือสินค้า			เรือเจ้าประจำ		รวม		
	ลำ	N.R.T.	สินค้าเข้า (ตัน)	ลำ	N.R.T.	ลำ	N.R.T.	สินค้าเข้า (ตัน)	ลำ	N.R.T.	สินค้าออก (ตัน)	ลำ	N.R.T.	ลำ	N.R.T.	สินค้าออก (ตัน)
2519	166	270434	358490	59	89889	225	360323	358490	217	270618	539283	23	89100	240	355817	539283
						(7%)	(3%)	(3%)						(7%)	(3%)	(5%)
2520	273	416286	493378	54	80824	327	497110	493378	291	357835	631137	30	113982	321	471417	631137
						(9%)	(3%)	(3%)						(9%)	(3%)	(5%)
2521	419	802597	814747	41	72127	460	874724	814747	318	550124	659138	54	150030	372	709163	659138
						(12%)	(5%)	(5%)						(10%)	(4%)	(5%)
2522	562	842862	1042999	37	46825	599	889687	1042999	370	725188	972961	59	107702	429	832890	972961
						(16%)	(5%)	(6%)						(12%)	(5%)	(8%)
2523	539	697954	807694	95	143960	634	841914	807694	419	730327	1083008	56	107001	475	837988	1083008
						(17%)	(5%)	(4%)						(13%)	(5%)	(9%)
2524	671	1104522	1027965	94	117360	765	1132182	1027965	502	652233	1230817	120	173056	622	1026189	1230817
						(20%)	(6%)	(6%)						(17%)	(6%)	(8%)
			รวม	380	550985	3010		4545273				342	747100	2459		5116344
			เฉลี่ย	63	91830	502		757545				57	124523	410		852724

ที่มา : ภาครายงานของกรมศุลกากร (FOREIGN TRADE STATISTICS OF THAILAND)
 หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บในใบสรุปของเรือไทยเปรียบเทียบกับเรือสัญชาติต่าง ๆ ทั้งหมด

จากตารางที่ 13 จะเห็นได้ว่า ตั้งแต่ปี 2519 ถึงปี 2524 มีเรือสัญชาติไทยเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้า มีสินค้าบรรทุกมารวม 3,010 เที่ยว เฉลี่ยประมาณปีละ 502 เที่ยว คือมีสินค้าบรรทุกประมาณ 4,545,273 ตัน เฉลี่ยประมาณปีละ 757,545.5 ตัน มีเรือบรรทุกอับเฉาเข้าเทียบท่า 380 เที่ยว เฉลี่ยประมาณปีละ 63 เที่ยว อับเฉาประมาณ 550,985 ริกซ์เคอร์ตัน เฉลี่ยประมาณปีละ 91,830.8 ริกซ์เคอร์ตัน สำหรับเรือสินค้าสัญชาติไทยออกจากท่า บรรทุกสินค้าออกไปจำนวน 2,459 เที่ยว เฉลี่ยประมาณปีละ 410 เที่ยว บรรทุกสินค้าออกไปประมาณ 5,116,344 ตัน หรือเฉลี่ยประมาณปีละ 852,724 ตัน มีอับเฉา 342 เที่ยว หรือเฉลี่ยประมาณ 57 เที่ยวต่อปี คิดเป็นน้ำหนักอับเฉารวม 747,139 ริกซ์เคอร์ตัน หรือเฉลี่ยประมาณปีละ 124,523.2 ริกซ์เคอร์ตัน จะเห็นได้ว่าในเที่ยวกลับเข้าเทียบท่า เรือสัญชาติไทยมีอับเฉามากกว่าเที่ยวขาออก เนื่องจากการขาดแคลนตัวแทนหาสินค้าในท่าต่างประเทศที่มีสมรรถภาพเพียงพอ การที่จะมีสินค้าเที่ยวกลับได้ จำเป็นต้องมีผู้แทนจัดหาสินค้าไว้ ณ ท่าต่างประเทศหลาย ๆ แห่ง ซึ่งในขณะนี้ยังไม่มีผู้แทนจัดหาและรับส่งสินค้าที่เป็นคนไทยในท่าต่างประเทศเป็นการเพียงพอ ปัญหาที่มีว่าเป็นปัญหาที่ยังแก้ไม่ตกจนกระทั่งบัดนี้¹ นอกจากนี้ การนำเข้าและส่งออกซึ่งสินค้านานาชาติในแหลมที่ฝ่ายไทยเป็นฝ่ายเสียเปรียบ เช่นนำเข้าท่าในแหลม เอช.ไอ.บี. ส่งออกท่าในแหลม ซี.ไอ.เอฟ. ทำให้พ่อค้าไม่มีสิทธิเลือกส่งสินค้าลงเรือไทย มาตราการขนส่งสินค้าโดยเรือไทยที่ว่าให้ส่วนแบ่งในการขนส่งเป็น 40 : 40 : 20 ก็ยังไม่ได้ดำเนินการ²

¹ ประทีป พยอมยงค์ เรือเอก "เรื่องของการอุทธรณ์กรมการขนส่งทางน้ำ" ข่าวพาณิชยกรรมพิเศษ (20 สิงหาคม 2507) หน้า 73.

² การขนส่งสินค้าที่ส่วนแบ่งในการขนส่งเป็น 40 : 40 : 20 นั้น หมายความว่า ในการค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่ค้า จะให้สินค้าขนส่งโดยลงเรือไทยร้อยละ 40 สินค้าขนส่งโดยลงเรือของประเทศคู่ค้าร้อยละ 40 และที่เหลืออีกร้อยละ 20 ขนส่งโดยเรือของประเทศที่สาม ซึ่งมาตรการนี้ยังเป็นไปได้อยาก เนื่องจากเรือไทยมีน้อย และในการค้าระหว่างประเทศ ประเทศคู่ค้าต่างพยายามทำสัญญาในแหลมการค้าที่ได้เปรียบเสมอ

5. การแข่งขันกับวิสาหกิจเรือต่างประเทศ มีบางประเทศที่มีการออกข้อจำกัดมากมาย เพื่อถกกันไม่ให้วิสาหกิจเรือชาติอื่นเข้าไปแข่งขันกับเรือชาติตน โดยการตั้งกฎระเบียบมากมายมาใช้กับเรือต่างชาติ เช่นรัฐบาลบางประเทศวางข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยของเรือ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้บนเรือ ตลอดจนคุณสมบัติของคนประจำเรือในการรับขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ในน่านน้ำของคนไว้อย่างมากมายเกินความจำเป็นจนยากที่จะปฏิบัติทำให้เรือของประเทศที่เริ่มกิจการพาณิชย์นาวี เช่นประเทศไทยไม่อาจปฏิบัติตามได้ เนื่องจากความไม่พร้อมในด้านตัวบุคคลประจำเรือ หรือเนื่องจากต้องลงทุนในการจัดการ จัดหา หรือเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ที่จำเป็นไว้ประจำเรือ ซึ่งอาจมีราคาแพงมาก และเป็นของที่ไม่ต้องใช้ในท่าเรือประเทศอื่น ทำให้เรือไทยไม่อาจเข้าท่าในประเทศนั้นเพื่อทำการค้าขายหรือทำการรับขนส่งสินค้าและคนโดยสารได้¹ และบางเส้นทางเดินเรือ บริษัทเดินเรือต่างประเทศในเส้นทางนั้น ๆ มีการรวมตัวกันจัดตั้งเป็นชมรมเดินเรือ (Shipping Conference) เพื่อเข้าควบคุมการรับขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าานั้น ๆ ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศเปิด ไม่มีข้อห้ามจำกัดหรือควบคุมการที่เรือต่างประเทศจะเข้ามาดำเนินการรับขนส่งสินค้าซึ่งปรากฏว่ามีเรือและสายการเดินเรือต่างประเทศบางลำ หรือบางสายเข้ามาทำการรับขนส่งสินค้าให้แก่พ่อค้าไทยในราคาต่ำกว่าทุน ในขณะที่เรือไทยไม่ได้รับสิทธิให้ไปรับขนส่งสินค้าในประเทศนั้น หรือจะตั้งอยู่ภายใต้ความควบคุมหรือเงื่อนไขอย่างมากจนเรือไทยไม่อาจปฏิบัติได้ ทำให้เรือไทยหรือสายการเดินเรือของไทยไม่อาจแข่งขันกับเรือต่างประเทศซึ่งมีความสามารถในการค้าขายและทำการขนส่งทางทะเลมากกว่า มีเรือมากกว่าและมีทุนมากกว่าได้²

6. สภาพกองเรือพาณิชย์ของไทย เป็นเรือเก่า และมีขนาดเล็กมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศใกล้เคียงโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียน กล่าวคือในปี 2525 ประเทศไทยมีเรือพาณิชย์เพียง 86 ลำ ระบายบรรทุก 410,964 ตัน และเรือน้ำมัน 70 ลำ

¹ สำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย. "วิวัฒนาการขนส่งทางน้ำ"

ในสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี พ.ศ. 2525, หน้า 98.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 95.

ระวางบรรทุก 257,196 ตัน เวทตัน เรือสินค้าของไทยส่วนใหญ่ลักษณะเรือเป็นเรือบรรทุกสินค้าทั้งตัวไป (Break Bulk Carrier) ซึ่งมีขนาดเล็ก บรรทุกสินค้าทีละเที่ยวได้ปริมาณน้อย ค่าใช้จ่ายค่าน้ำหนักตันสินค้าสูง ทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันกันสายการเดินเรือ หรือบริษัทเรือต่างประเทศ ทั้งลักษณะการดำเนินการส่วนใหญ่จะทำการขนส่งสินค้าในลักษณะของเรือจร (Tramps) คือไม่ได้เดินขางรับขนส่งสินค้าในเส้นทางประจำและไม่มีหมายกำหนดการเดินทางที่แน่นอน ขึ้นกับปริมาณสินค้าที่จะตามบรรทุกได้และขึ้นอยู่กับผู้ซึ่งจะว่าจ้างให้ขนส่งสินค้า นอกจากนี้เรือไทยยังมีอายุการใช้งานนานและสภาพทรุดโทรม ดังจะเห็นจากตารางที่ 14

ตารางที่ 14

อายุและสภาพการใช้งานของเรือสินค้าที่จดทะเบียนในประเทศไทย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2525

อายุเรือ	น้อยกว่า 6 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16-20 ปี	มากกว่า 20 ปี
จำนวนเรือ(ลำ)	4	2	25	21	31
ร้อยละ	4.8	2.4	30.1	25.3	37.4
สภาพเรือ *	ดี(4.8%)	พอใช้(32.5%)		ทรุดโทรม(62.7%)	
ระวางบรรทุก (ตัน)	10,453	8,630	144,156	108,084	142,401

ที่มา : คำนวณจากตัวเลขกรมเจ้าท่าและ Lloyd 's Register of Shipping
 หมายเหตุ* : จากตารางให้สัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด

จะเห็นว่าเรือที่มีอายุมากกว่า 15 ปีมีอยู่ถึงร้อยละ 62.7 ของเรือทั้งหมดซึ่งสิ่งนี้เองที่ทำให้เรือไทยไม่เป็นที่นิยมใช้ของผู้ส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้เนื่องจากสภาพเรือชำรุดทรุด-

โทรคมนาคม จะต้องเสียค่าประกันที่สูงกว่าปกติ และต้องเข้าซ่อมแซมบ่อยครั้ง และใช้เวลานาน ทำให้ต้องเสียเวลาในการขนส่งสินค้าและสูญเสียลูกค้าประจำไป

การแข่งขันกันระหว่างเรือไทยกับเรือต่างชาติ จะพบว่าเรือไทยมีขีดจำกัดในการแข่งขันมาก ทั้งนี้เนื่องจากเรือของต่างชาติมีเครื่องมือที่ทันสมัย มีกำลังการขนส่งสูง และเป็นผู้ครองตลาดการขนส่งทางทะเลในเส้นทางต่าง ๆ นอกจากนั้นสายการบินเรือของต่างชาติส่วนใหญ่จะอยู่ในชมรมเดินเรือที่มีอิทธิพลทั้งด้านการ ศึกษาคือการเป็นเจ้าของมากกว่าเรือไทย

สำหรับเรือของประเทศสังคมนิยม ซึ่งได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีนและสหภาพโซเวียต มักจะไม่เข้าร่วมในชมรม ซึ่งทำให้สายการบินเรือของประเทศสังคมนิยมสามารถตัดราคาค่าขนส่งลงได้มาก ทำให้เรือไทยตกอยู่ในฐานะลำบาก แต่สายการบินเรือเหล่านั้นมักจะเดินทางไกล ๆ ทั้งนี้ตลาดการขนส่งระยะไกลจึงตกเป็นของเรือไทยได้

ข้อเสนอแนะ

1. บริษัทเดินเรือ ควรหันหน้าเข้ามาร่วมมือกันมากกว่าที่จะแข่งขันกันโดยการตัดค้ำระยะวางกัน ควรมีการตั้ง "ราคาค้ำระยะวางมาตรฐาน" และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพราะการที่ตัดราคาเช่นนี้ จะทำให้ธุรกิจนี้มีแต่ทุกลงไปเรื่อย ๆ การแข่งขันควรจะมีมุ่งเน้นถึงการบริการมากกว่า เพื่อจูงใจลูกค้า จึงจะรักษาสัดส่วนของตลาดได้ หากค้ำระยะวางถูก แต่บริการไม่ดี ย่อมทำให้ไม่ได้รับความเชื่อถือ

2. เพื่อที่จะให้ธุรกิจประเภทนี้มีความก้าวหน้าอย่างสม่ำเสมอ ฝ่ายบริหารต้องใช้ความสามารถสูงเป็นพิเศษโดยเฉพาะทักษะทางด้านความคิดรวบยอดและประสบการณ์ ในอดีตมานักโซเวียตในปัจจุบัน พยายามใช้เงินทุนให้เกิดประโยชน์ แล้วพิจารณาหาโอกาสที่เหมาะสมเพื่อให้บรรลุผลมากที่สุด ในสภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ดี เจ้าของเรืออาจหันไปประกอบการเช่าเรือแทน เพื่อลดภัยการเสี่ยงลง

สำหรับปัญหาวิกฤติการณ์น้ำมัน เป็นอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมภายนอกองค์การซึ่งธุรกิจไม่สามารถควบคุมได้ นอกจากต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

หรืออาจใช้นโยบายการบริหารแบบประหยัด ผู้บริหารต้องควบคุมตัวตนเองอย่างใกล้ชิดทุกชั้นตอนของธุรกิจ ทำให้มีการรั่วไหลน้อยลง ถือความประหยัดเป็นคคที่พนักงานทุกคนจะต้องช่วยกันปฏิบัติ พยายามลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในค้านอื่นลง ฝ่ายตลาดคต้องพยายามหาสินค้ามาลงเรือให้เต็มเที่ยวเรือมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้รัฐบาลจะต้องให้ความช่วยเหลือโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ควรจะเพิ่มเจ้าหน้าที่ทั้งปริมาณและคุณภาพเพื่อเป็นแหล่งข้อมูลที่ใช้ในธุรกิจพาณิชย์นาวี ส่วนบริษัทเดินเรือจะคต้อง ศึกษาและคาดคะเนภาวะการแข่งขัน ู้จุก่อนบุกเค่น ของตลาดโลก เพื่อปรับปรุงกิจการให้ คี่ยิ่งขึ้นต่อไป

3. รัฐบาลคต้องกำหนดนโยบายที่แน่นอนในการจูงใจให้ต่างประเทศเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ในรูปแบบหุ้น (Joint Venture) โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำเป็นอย่างมากสำหรับการเปิดเส้นทางเดินเรือที่ไกลเช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-สหรัฐ เพราะไทยเรายังขาดทั้งความรู้คานเทคนิคและเงินทุนซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการคดำเนินธุรกิจประเภทนี้

4. ผู้บริหารบริษัทเดินเรือควรพิจารณาให้คก่อนที่จะขยายกองเรือในบริษัทคเพิ่มขึ้น โดยศึกษาถึงแนวโน้มการขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางที่จะให้บริการว่าเกิดสภาพ "เรือเกินคต้องการ" (Over tonnage) หรือยัง เพราะเท่าที่คเป็นอยู่ในปัจจุบัน กองเรือที่เพิ่มขึ้นเป็นการเพิ่มคานปริมาณ ลักษณะการลงทุนเป็นของผู้ประกอบการรายย่อยที่มุ่งหาผลประโยชน์ในระยะสั้น และมุ่งประกอบธุรกิจในย่านกลุ่มประเทศอาเซียนเท่านั้น คงนั้นคทนที่จะเป็นผลคแก่ผู้ประกอบการโดยส่วนรวม กลับจะทำให้ผู้ประกอบการอื่น เกิดความเดือดร้อนจากการแข่งขันคักราคาคกันเอง

ส่วนคานการทาสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้น รัฐบาลไทยจะคต้องกำหนดมาตรการจูงใจให้พ่อค้าหันมาใช้บริการเรือไทย ควรมีนโยบายการควบคุมในคานการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและค่อเนื่อง เป้าหมายที่ว่าจะให้กองเรือพาณิชย์ของไทยมีส่วนร่วมสามารถขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจนถึงอัตราส่วน 40 : 40 : 20 ตามกฎเกณฑ์ UNCTAD คังไว้ใน

ธุรกิจนี้ ควรจะนำมาปฏิบัติอย่างจริงจัง ซึ่งอาจทำได้โดยให้นำค่าใช้จ่ายในส่วนการขนส่งสินค้ามาหักเป็นค่าใช้จ่ายก่อนเสียภาษีได้

สำหรับหลักการที่บริษัทเคินเรือควรคำนึงถึงก่อนที่จะลงทุนขยายกองเรือนั้น เช่น ความคึกคักของตลาดในปัจจุบัน, ผลตอบแทนการลงทุน, ภาวะของคู่แข่งชั้น, ความพร้อมของธุรกิจ, ทัศนคติของผู้ให้บริการ, การวิเคราะห์แนวโน้มของธุรกิจ, นโยบายการค้าระหว่างประเทศ, สถานการณ์การเงิน เป็นต้น

5. สำหรับเส้นทางในบางประเทศที่มีมาตรการมาบังคับเรือต่างชาติไม่ให้เข้าไปค้าขายในน่านน้ำนั้นได้โดยสะดวก บริษัทเคินเรือควรขอความร่วมมือผ่านรัฐบาลเพื่อช่วยหาทางเจรจากับประเทศต่าง ๆ ที่มีข้อจำกัดทางการค้ากับต่างประเทศให้น่อนคลายหรือขจัดข้อจำกัดนั้นลง

6. ผู้บริหารบริษัทเคินเรือ ต้องเข้าใจลักษณะพื้นฐานการดำเนินงานของกิจการว่าเป็นกิจการให้บริการ โดยอาศัย "เรือ" เป็นหลัก กิจการบริการเป็นสิ่งที่ไม่มีตัวตนเหมือนผลิตภัณฑ์ ความพอใจของผู้รับบริการจะขึ้นอยู่กับความตรงต่อเวลา และความสูญหายเสียหายของสินค้าน้อยที่สุด ทั้งนี้ ผู้บริหารจะต้องมุ่งสร้างความเชื่อถือ ชื่อเสียงในการให้บริการให้เป็นที่รู้จักของผู้ให้บริการ โดยการสรรหานายเรือผู้มีความชำนาญทั้งในด้านกาเดินเรือ และด้านการค้า มาประจำ เพื่อให้สามารถนำเรือไปถึงที่หมายทันหมายกำหนดการ สิ่งซึ่งจะต้องเน้นคือ ความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลาของผู้รับบริการ การพัฒนาเรือการขยายการให้บริการให้กว้างออกไปจึงจำเป็น เช่นปัจจุบันมีความนิยมการขนส่งสินค้าโดยเรือคอนเทนเนอร์ แต่เนื่องจากประเทศไทยยังมีความเหมาะสมที่จะใช้เรือแบบดั้งเดิมอยู่อีก เจ้าของเรือจึงอาจขยายเรือโดยใช้เรือกึ่งตู้สินค้า มาให้บริการแก่ลูกค้าเป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ผู้บริหารต้องคำนึงถึงคุณค่าของบริการที่ผู้รับบริการจะได้รับเป็นกลยุทธ์ที่จะชิงความได้เปรียบ เสียเปรียบ ควรจะมีการกำหนดกฎเกณฑ์ หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความมีประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ลูกค้า และยังเป็นการป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานที่ออกนอกกฎเกณฑ์อีกด้วย

ปัญหาความบุคลากร

1. การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ทั้งบนบกและในทะเล การประกอบธุรกิจเดินเรือ ทะเลนั้น แบ่งเจ้าหน้าที่ของบริษัทออกเป็น 2 ฝ่ายคือ ฝ่ายจัดการ (Management) และฝ่ายเรือ (Officers and Crews)

ฝ่ายจัดการ เป็นเจ้าหน้าที่ที่ทำงานอยู่บนบก มีกรรมการผู้จัดการและคนงานของบริษัทในแขนงต่าง ๆ ซึ่งเจ้าหน้าที่เหล่านี้จะต้องทำงานให้สัมพันธ์กับเรือซึ่งเดินอยู่ในทะเล เป็นที่ยอมรับกันว่าประเทศไทยขาดแคลนเจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารชั้นสูงที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญในสาขานี้มาก ทั้งนี้เพราะที่ย่านมาไม่มีสถาบันการศึกษาใดของประเทศที่เปิดสอนวิชาค่านี และมิได้นิยมไปเรียนวิชาค่านีในต่างประเทศน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับวิชาการค่านอื่น ๆ

ฝ่ายเรือ หมายถึงบุคคลที่ทำงานอยู่ในเรือทุกระดับ ยกเว้นผู้ฝึกงาน (Apprentices) คนในเรือแบ่งเป็น 2 พวก คือ พวกปากเรือ (Deck) กับพวกช่างกล (Engineer) ผู้มีอำนาจสูงสุดในการปกครองและสั่งงานบนเรือคือ นายเรือ (Captain or Master) ความสำเร็จของการเดินเรือจะมีมาก-น้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับนายเรือเป็นสำคัญด้วย บุคคลที่จะเป็นนายเรือไม่เพียงแต่เป็นผู้ชำนาญในการเดินเรือเพียงอย่างเดียว คือต้องดูแล เรือให้อยู่ในสภาพดีเสมอ ต้องรู้จักเส้นทางเดินเรือ ต้องไม่นำเรือไปเกยตื้นเมื่อทะเลบางแห่งไม่มีแผนที่เดินเรือ ต้องดูร่องน้ำ สังเกตทิศทางของลม แสงแดด กวาวในท้องฟ้า เพื่อหาค่าแห่งที่อยู่ของเรือ รู้จักนำเรือหลบหลีกพายุ หินโสโครก และรู้จักแก้ไขเมื่อเรืออับปาง ฯลฯ นอกจากนี้ยังต้องมีบุคลิกของผู้นำเป็นเครื่องสนับสนุนอยู่มากด้วยเพื่อรักษาวินัยในระหว่างที่ต้องเดินทางรอนแรมอยู่ในทะเลอันยาวนาน ทั้งยังต้องเป็นนักการค้าและนักธุรกิจพร้อม ๆ กันด้วย และต้องทราบกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ พิธีการต่าง ๆ เกี่ยวกับการศุลกากร การนำร่อง และคนเข้าเมืองของเมืองท่าแต่ละแห่งด้วย จากคุณสมบัติของนายเรือ จะเห็นได้ว่ามีความรับผิดชอบมาก เป็นผู้ที่มีลักษณะครบถ้วนทั้งเป็นผู้นำและพ่อค้าพร้อม ๆ กันในตัวบุคคลเดียวกันนั้น หาได้ยากมาก ด้วยเหตุนี้ประเทศต่าง ๆ ทั่ว-

โกลด์ จึงมักจะประสบปัญหาจากคอนนายเรือที่คัดลอกมา และมีการประมูลแข่งตัวกันอยู่เสมอ

ประเทศไทยที่เข้ามา ไม่มีสถาบันใดจัดการศึกษา หรือฝึกอบรมบุคคลขึ้นเป็นนายเรือพาณิชย์ขึ้นโดยเฉพาะ การฝึกสอนการเดินเรือระดับนายเรือมีที่โรงเรียนนายเรือของกองทัพเรือ แต่เป็นหลักสูครนายเรือสำหรับเรือรบ เพื่อป้องกันประเทศ ไม่ได้มีการฝึกสอนในด้านการค้า นายเรือที่จบจากโรงเรียนนายเรือของกองทัพเรือ จึงมีความสามารถในการปกครองการสั่งงานบังคับบัญชาลูกเรือเท่านั้น ไม่มีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจเพียงพอ ต้องศึกษาเพิ่มเติมเองโดยอาศัยจากประสบการณ์บ้าง ซึ่งต้องอาศัยเวลาฝึกฝนพอสมควรกว่าจะเข้าระดับมาตราฐานสากล แล้วมักจะมียุทธวิธีเรือฝรั่งมาแข่งประมูลตัวเขาไป ซึ่งทั้งสองฝ่ายคือ ฝ่ายบริษัทเรือฝรั่งและผู้รับการฝึกอบรมต่างก็พอใจ เพราะบริษัทฝรั่งให้เงินเดือนสูงกว่าบริษัทเรือไทยมาก เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะกิจการเดินเรือของบริษัทเรือฝรั่งมันคงเป็นบิกแบงมากกว่าบริษัทเรือไทย เนื่องจากฝรั่งมีความชำนาญในการประกอบธุรกิจค้าขนนี้มากกว่า เพราะประกอบอาชีพมานาน เมื่อบริษัทเรือฝรั่งประมูลคนที่ได้รับการฝึกจนเข้ามาตรฐานไปแล้ว บริษัทเรือไทยก็ต้องรอคนที่ฝึกขึ้นมาใหม่อีก

ปัญหาสำคัญอีกข้อคือ หากคนไทยที่รักทะเลไม่ค่อยได้ เพราะการประกอบอาชีพเดินเรือทะเลนั้น ระยะทางจากเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งไกล ต้องรอนแรมอยู่กลางทะเลเป็นเวลานาน เห็นแต่น้ำกับฟ้า เจ็บเหงาและจำกัคเซกอยู่ภายในเรือเท่านั้น นับเป็นอาชีพที่ฝึกกับการประกอบอาชีพอื่น ๆ คนเรือทั้งหมดเป็นผู้ชายล้วน ต้องจากครอบครัวเป็นเวลานาน ความกักกันจากอารมณ์ต่าง ๆ จะมีมาก ผลักดันให้เกิดปัญหายุ่งยากในการปกครองขึ้นได้ง่าย เมื่อเรือเข้าเทียบท่าก็มีเวลาขึ้นบกน้อย เพราะเรือจะต้องเดินทางไปยังเมืองท่าอื่น ๆ กว่า จะกลับบ้านเกิดเมืองนอนไค้อยู่กับครอบครัวก็อาจเป็นเวลาถึง 3 เดือน ด้วยเหตุนี้การมีอาชีพเป็นคนเรือจึงไม่นิยมในหมู่คนไทย เพราะความสมบูรณ์บนดินแดนดิน สามารถประกอบอาชีพอื่นเลี้ยงชีพได้ โดยที่อาชีพชาวเรือเป็นงานหนัก เสี่ยงต่ออันตราย และต้องเดินทางอยู่เสมอ ซึ่งไม่เหมาะกับนิสัยคนไทยซึ่งรักอิสระและรักสงบ จึงปรากฏว่าไม่ค่อยมีคนอยากประกอบอาชีพนี้สัก ยิ่งผู้ที่มิครอบครัวแล้วก็ยิ่งไม่อยากทำงานประเภทนี้ บริษัทเรือไทยจึงหาบุคคลที่จะมาทำ-

งานเป็นกลาดีเรือไคยาก บางครั้งเมื่อเรือกลับเข้าเทียบท่าเพียงเที่ยวเดียว คนเรือเหล่านี้ก็จะลาออกไปประกอบอาชีพอื่น บริษัทก็ต้องจ้างคนใหม่อีก คนงานเรือที่ได้จึงมักไม่มีความชำนาญ และเมืองไทยก็ไม่มีประเพณีการเดินเรือ (Maritime Tradition or Tradition of the Sea) จึงทำให้คนไทยขาดประสบการณ์ในการใช้ชีวิตชาวเรือ¹ บางบริษัทจึงใช้คนต่างชาตินำเป็นนายเรือและตำแหน่งหัวหน้างานต่าง ๆ การใช้ชาวต่างชาตินั้นนี้ก่อให้เกิดปัญหาในการปกครองได้ เพราะลูกเรือ หรือกลาดีส่วนใหญ่เป็นคนไทย ความคิดเห็นความเป็นอยู่ อาหารการกินของชาวต่างชาติซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชา กับคนไทยซึ่งเป็นผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาไม่ตรงกัน เป็นมูลเหตุหนึ่งให้เกิดความยุ่งยากได้

2. บริษัทเดินเรือส่วนมากยังขาดโครงสร้างขององค์การที่เป็นแบบแผน ไม่มีการแยกหน้าที่ของพนักงานอย่างแน่ชัด² ไม่มีการทำการวิเคราะห์งาน³ เพื่อให้ทราบถึงการบรรณา

¹ สัมภาษณ์ คุณศรีเชาวน์ มานิกยกุล, Marine Superintendent and Crew Manager บริษัทซีทรานนาวิ จำกัด, 22 เมษายน 2526.

² สัมภาษณ์ คุณระวี รัตนันต์, บริษัทไทยวิสาหกิจสากลการเดินเรือ จำกัด, 10 สิงหาคม 2526. และ สัมภาษณ์ คุณพอล เอส.จี. ชิว (Paul S.G. Chew) ผู้จัดการทั่วไป บริษัทไทยพาณิชย์นาวี จำกัด, 1 มีนาคม 2526.

³ การวิเคราะห์งาน (Job Analysis) หมายถึงการกำหนดลักษณะขอบเขตของงานต่าง ๆ ทั้งนี้โดยการสำรวจและศึกษาเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานที่ผู้ทำงานจำต้องมีอย่างครบถ้วน คือทั้งในแง่ความชำนาญที่ต้องการ ความรู้ที่ต้องการใช้ ความสามารถที่ควรมี ตลอดจนความรับผิดชอบที่มีอยู่ ซึ่งจะช่วยให้พนักงานสามารถทำงานจนสำเร็จผลได้ และข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้ที่วิเคราะห์ขึ้นมาสำหรับแต่ละงาน ในที่สุดจะชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างงานต่าง ๆ ด้วย สามารถสรุปผล ประสิทธิภาพของการวิเคราะห์งานได้

2 ส่วนคือ การพรรณนาคุณลักษณะของงาน (Job Description) จะแสดงสถานะที่แท้จริงของหน้าที่ ความรับผิดชอบ และพฤติกรรมที่ต้องการของงานนั้น ๆ คือจะระบุ ว่างาน

ลักษณะงาน และการกำหนดคุณลักษณะของคณงานที่คองการ และผู้บริหารยังไม่เห็นถึงความสำคัญที่จะจัดให้มีแผนกบุคคลขึ้น เพื่อทำหน้าที่คัดเลือก แต่งตั้ง โยกย้าย ปักอบรม และประเมินผลการปฏิบัติงานที่เป็นอยู่ให้ผู้จัดการในฝ่ายต่าง ๆ ทำหน้าที่ในส่วนนี้

ข้อเสนอแนะ

1. บริษัทเดินเรือได้แก้ปัญหาการขาดคนบุคลากรทั้งคนขนบคและในทะเลโดยการใช้ชาวต่างประเทศเข้าร่วมงานกับบริษัท ทั้งนี้เพื่อไห้บริษัทสามารถเริ่มดำเนินงานไ้ภายในเวลาอันรวดเร็ว แต่ก็ไม่ได้เป็นการช่วยแก้ปัญหาในระยะยาว ควรจัดให้มีการอบรมพิเศษทางค่านกิจการพาณิชย์นาวีแก่พนักงานของบริษัทบ้าง และถ้าจำเป็นควรจัดส่งพนักงานที่มีความสามารถไปชวงงานกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่นญี่ปุ่น นอรเวย์ ฯลฯ เพื่อที่จะได้นำเอาความรู้ที่ไ้กลับมารปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานของบริษัทไห้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่วหรับคนขนบค บริษัทควรมั่นนโยบายในการรับบุคคลที่สำเร็จการศึกษาจากมหาวิทยาลัยใหม่ ๆ เข้าทำงานเพิ่มขึ้นความสำคัญ ทั้งนี้เพราะบุคคลเหล่านี้ถึงแม้จะยังไม่ม่ประสบการณ์ทางด้านนี้มาก่อน แต่ก็มีความสามารถ ความรู้ที่เป็นพื้นฐานที่ไ้จากการศึกษาเล่าเรียนมาอย่างค มี ความกระตือรือร้นในการทำงาน นอกจากนี้เงินเดือนก็ยังไม่สูงมากนัก และควรไห้สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาเปิดสอนวิชาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี เช่นวิชาเศรษฐศาสตร์ทางเรือ (Shipping Economics) วิชาการจัดการบนเรือ (Shipping Management) รวมทั้งการเตรียมบุคลากรเพื่อเปิดสอนวิชาสถาปัตยกรรมทางเรือ (Naval Architecture) และ Marine Engineering อีกด้วย และไห้กระทรวงศึกษาธิการเปิดสอนวิชาที่เกี่ยวข้องกับทางค่านชิปปิง (Shipping) ในระดับที่ต่ำกว่าปริญญาตรีพร้อมกันไปด้วย นอกจากนี้รัฐบาลควรขอความร่วมมือจากสถาบันเอกชน เช่น

อะไรบ้างที่คองทำ ทำอย่างไร และทำทำไม และการกำหนดคุณลักษณะของคณงานที่คองการ (Job Specification) เพื่อแสดงถึงคุณวุฒิ และคุณสมบัติของคณงานชั้นค่าที่สุดที่ยอมรับไห้สามารถเข้าทำงานในค่าแห่งนั้น ๆ ไ้

สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย ให้พิจารณาจัดหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้นทางด้านการจัดการ (Management Training) แก่ผู้ทำงานในธุรกิจนี้ เพื่อให้ผู้ทำงานในระดับการจัดการสามารถศึกษาความก้าวหน้าในทางเทคโนโลยีการจัดการ การนำเอาวิทยาการการจัดการมาประยุกต์ใช้ในการบริหารงานอันจะเป็นการช่วยยกระดับความสามารถด้านการจัดการ

ส่วนคนเรือจะต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานความรู้ความชำนาญของคนประจำเรือในระดับต่าง ๆ ให้มีสมรรถภาพที่จะปฏิบัติงานในหน้าที่ได้เป็นอย่างดีตามมาตรฐานสากล เช่น .-

นายเรือ นอกจากจะรู้ในการบังคับเรือ นำเรือไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย ประหยัดแล้ว ยังจำเป็นต้องมีความรู้ในเรื่องกฎหมายและธุรกิจสำหรับนายเรือ (Business and Law for Ship Master) มีความรู้ภาษาต่างประเทศอย่างน้อยอีก 1 ภาษา ให้พอใช้การได้ดี

กัปตันเรือ จะต้องรู้การจัดการวางสินค้า การจับบรรจุสินค้า การทำให้เรือได้สมดุลง (Stability) รู้เกี่ยวกับสัญญาการเช่าเรือ (Charter Party) ความรู้ เกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหาย (Defence to claim) การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร ฯลฯ

กัปตันเรือ นอกจาก รู้จักใช้เครื่องจักร การบำรุงรักษา การซ่อมแซมตามปกติของเครื่องจักรแล้ว จะต้องรู้การสำรวจเครื่องจักรเรือ (Survey) ให้รักษาคงความที่สถาบันตรวจเรือ (Classification Society) กำหนดอยู่ตลอดเวลา เป็นต้น

ควรมีการปรับปรุงระเบียบ วินัย และความประพฤติ ของคนประจำเรือ สวัสดิการของคนประจำเรือ ความคุ้มครองจ้างและการรับจ้าง เป็นคนประจำเรือ เพื่อเป็นการสนับสนุนอาชีพคนประจำเรือ ซึ่งเป็นอาชีพที่มีรายได้ค่อนข้างสูงกว่าอาชีพอื่น ๆ จำเป็นต้องมีมาตรการควบคุมต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น สหพันธ์ สหประชาชาติ สิงคโปร์ เป็นต้น รัฐบาลได้จัดตั้ง "National Seaman Board" (NSB) ขึ้น มีหน้าที่ควบคุมทะเบียนประวัติคนประจำเรือ การสอบความรู้และออกประกาศนียบัตร กำหนดการลงโทษคนประจำ-

เรือที่ฝ่ายระเบียบวินัย กำหนดรายละเอียดในสวัสดิการของคนประจำเรือ สำนักงานจัด
หาคนประจำเรือ จะต้องอยู่ในความควบคุมของ NSB และการทำสัญญาจ้างคนประจำ-
เรือทุกราย ทุกระดับ จะต้องผ่านการตรวจสอบและอนุมัติจาก NSB ก่อน ซึ่งทำให้เจ้า
ของเรือและคนประจำเรือหมดปัญหาไปด้วยกันทั้งสองฝ่าย¹ ประเทศไทยน่าจะมีมาตรการ
ควบคุมและออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เช่นนี้บ้าง

ควรแก้ปัญหาการขาดแคลนคนประจำเรือระดับนายประจำเรือและนายช่างกล
ด้วยการรับนักเรียนเข้าศึกษาในปีหนึ่ง ๆ ให้เพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีอุปสรรคบ้างจากอาคารสถาน-
ที่ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (ศฝ.พน.) ที่ใช้เป็นห้องเรียนคับแคบ ไม่สามารถขยายจำนวน
นักเรียนได้ แต่ ศฝ.พน. มีที่ดินแปลงใหญ่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ใกล้กับโรงเรียนนายเรือ
สมุทรปราการอยู่พร้อมแล้ว สมควรที่จะดำเนินการของงบประมาณก่อสร้างจากรัฐบาล หรือ
กลุ่มประเทศอาเซียน ผ่าน Division of Shipping ขององค์การแอสแคป
(ESCAP) ซึ่งถ้าได้รับการร่วมมือ อาจขยายเป็น "Regional Training
Center" ของประเทศอาเซียน เช่นเดียวกับศูนย์ฝึกการเดินเรือในไต้หวัน การเร่งรัดสร้าง
อาคารใหม่ของ ศฝ.พน. นี้เป็นเรื่องที่ควรดำเนินการอย่างยิ่ง ทั้งยังเป็นการประหยัด
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์การฝึกและศึกษา โดยขออนุมัติจากกองทัพเรือใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ
ร่วมกันกับของโรงเรียนนายเรือไปพลางก่อน นอกเหนือจากโรงเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่ดำเนิน-
การโดยทางราชการแล้ว เอกชนก็น่าจะดำเนินการก่อตั้งโรงเรียนขึ้นมาได้เช่นกัน ซึ่งอาจ
อยู่ภายใต้ความควบคุมของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และนักเรียนที่สำเร็จการศึกษาแล้ว
กรมเจ้าท่าดำเนินการสอบเทียบและออกประกาศนียบัตรให้ไปปฏิบัติงานในเรือสินค้าได้เหมือน
กับนักเรียนของ ศฝ.พน.

ประเทศฟิลิปปินส์ ขณะนี้มีโรงเรียนเดินเรือพาณิชย์ของเอกชนมากกว่า 10 โรงเรียน
ผลิตคนประจำเรือทุกระดับส่งไปทำงานกับเรือพาณิชย์นานาชาติทั่วโลก ส่งเงินกลับเข้าประเทศ

¹ สัมภาษณ์ Capt. B. Welch กับต้นเรืออัญชัญ บริษัทยูนิไทย จำกัด,
27 ธันวาคม 2525. และ ร.อ. ปรีชา รัตนมงคล ร.น., ต้นเรือนครชน บริษัท
ไทยเดินเรือทะเล จำกัด, 19 ตุลาคม 2525.

ปีละหลายสิบล้านยูเอสดอลลาร์¹ (\$ U.S.)

2. บริษัทเรือควรปรับปรุงระบบการบริหารภายใน ให้มีแบบแผนยิ่งขึ้น แม้ว่าปัจจุบันจะเป็นองค์การขนาดใหญ่ก็ตาม เพื่อให้การบริหารงานภายในบริษัทมีความอิสระและความคล่องตัว ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น บริษัทควรปรับปรุงสายการบริหารงานให้ถูกต้องตามหลักการบริหารงานเคินเรือแบบสากลทั้งหลาย เพื่อให้บริษัทดำเนินงานบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ ทุกคนทุกตำแหน่งจะต้องเข้าใจงานของตนและของผู้อื่นด้วย เพื่อให้การประสานงานดำเนินงานดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ การทำการวิเคราะห์งานจึงจำเป็นและให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ทั้งนี้โดยมีจุดมุ่งหมายถึง

- เพื่อทำให้ทราบว่าเจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดหรือไม่
- การปฏิบัติงานมีการ รั่วไหลเกิดขึ้นหรือไม่
- เพื่อเปรียบเทียบผลงานที่ได้กับผลงานที่คาด เพื่อหาจุดบกพร่องและแก้ไขต่อไป

ไรต่อไป

ปัญหากฎหมายทะเลทั้งภายในและระหว่างประเทศ

ประเทศไทยเป็นประเทศชายฝั่ง ซึ่งได้ดำเนินการค้าชายกับต่างประเทศเป็นเวลานานแล้ว การค้าระหว่างประเทศต้องอาศัยการรับขนทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญ โดยที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ได้ตั้งเป้าหมายให้เรือไทยสามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าจากเค็มร้อยละ 5 ให้เป็นร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทางทะเลของประเทศไทย โดยตั้งเป้าหมายให้การส่งสินค้าออกต้องเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.3 ต่อปี และการนำสินค้าเข้าต้องเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 18.1 ต่อปี ดังนั้นจึงจำเป็นที่รัฐบาลจะ

¹ สัมภาษณ์ คุณศรีเชาวน์ มานิตยกุล, Marine Superintendent and Crew Manager บริษัทชิทรานาวี จำกัด, 22 เมษายน 2526.

ต้องพิจารณาเร่งรัดแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเดินเรือพาณิชย์ เพื่อให้เกิดความคล่องตัว และเพื่อให้เอกชนมีส่วนร่วมในกิจการเดินเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้น อีกทั้งเป็นการชักจูงการลงทุนจากต่างประเทศด้วย

โดยที่ประเทศชายฝั่งส่วนมากมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางทะเลของสินค้าใช้บังคับ หรือเรียกว่า กฎหมายทะเล (Maritime Law) ซึ่งเป็นกฎหมายลักษณะพิเศษต่างหากออกไปจากกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ประเทศไทยยังไม่ได้ตรากฎหมายทะเล หรือกฎหมายว่าด้วยการขนของทางทะเลขึ้นใช้บังคับเป็นกฎหมายไทย ทั้ง ๆ ที่ในทางปฏิบัติประเทศไทยได้ประกอบการค้าขายกับต่างประเทศมาแต่โบราณกาล และมีความจำเป็นต้องใช้กฎหมายลักษณะนี้ แต่ที่เป็นอยู่ ไทยใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2471 ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์มีขอบเขตกว้างขวางมีได้จำกัดอยู่เพียงเรื่องความปลอดภัยแห่งการเดินเรือและการขยายกองเรือเท่านั้น แต่ครอบคลุมไปถึงปัญหากฎหมายและการระงับข้อพิพาทในการค้าระหว่างประเทศ การประกันภัยทางทะเล กฎหมายแรงงานและปัญหาบุคลากร การควบคุม

¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้ระบุให้มีกฎหมายเฉพาะเรื่องดังกล่าวขึ้นใช้บังคับ ดังนี้.-

- มาตรา 609 วรรคท้ายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น"
- มาตรา 868 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าไว้ในท่านองเดียวกันว่า "อันสัญญาประกันภัยทะเลท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล "

คุมและป้องกันมลสภาวะทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการละเมิด เป็นต้น ซึ่งเกี่ยวข้องกับ
หน่วยงานหลายฝ่าย อาทิ กรมเจ้าท่า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี สำนัก-
งานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานประกันภัย เจ้า-
ของเรือไทย และเรือต่างประเทศ ผู้ให้บริการเรือพาณิชย์เดินระหว่างประเทศ กรมแรง-
งาน ตลอดจนประชาชนทั่วไป ซึ่งอาจเข้ามาเกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่กล่าวถึงข้างต้น
โดยตรง หรือโดยทางอ้อม เป็นต้น

กฎหมาย การเดินเรือหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับกิจการ พาณิชยนาวีของไทยได้ออก
ใช้บังคับเป็นเวลานาน ซึ่งข้อบัญญัติของกฎหมายบางมาตรา อาจไม่สอดคล้องกับแนวโน้มนโยบาย
ของรัฐ ในเรื่องการค้าพาณิชย์นาวี และไม่เป็นการส่งเสริมให้ใช้คนเดินเรือสัญชาติไทยในเรือ
ไทยที่ค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้กฎข้อบังคับและระเบียบต่าง ๆ เช่น ข้อบังคับและระเบียบ
ที่เกี่ยวกับการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การท่าเรือ การนำเรือเข้ามาในน่านน้ำไทย
และอื่น ๆ ซึ่งออกมาใช้เป็นเวลานาน ข้อบังคับและระเบียบบางข้อ ชาคความสอดคล้องกับ
สภาพความเป็นจริง และบางข้อชาคความเหมาะสมทางปฏิบัติเป็นการสร้างปัญหาให้แก่เจ้า-
ของเรือ แก่ผู้ส่งสินค้าออกหรือนำเข้า ทำให้เสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลาโดยไม่จำเป็น และ
ในหลายกรณี เป็นสาเหตุความคับคั่งการเดินเรือ และการคับคั่งที่ท่าเรือ สมควรที่รัฐ จะควา-
เนินการแก้ไขกฎหมาย กฎข้อบังคับและระเบียบดังกล่าวให้เกื้อกูลการพัฒนาพาณิชย์นาวี

ข้อเสนอแนะ

กระทรวงคมนาคม ควรริบคำเนิการให้มีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการเดิน-
เรือพาณิชย์ให้ทันสมัยและสมบูรณ์ที่สุด สำหรับหัวข้อกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ ตาม
ที่มีการประชุมผู้เชี่ยวชาญกฎหมายเพื่อจัดทำประมวลกฎหมายทะเลตัวอย่างสำหรับภูมิภาคเอส-
แอฟ (Meeting of Legal Experts on a Model Maritime Code For
the ESCAP Region) ระหว่างวันที่ 11-16 พฤษภาคม 2524 และระหว่างวันที่
25-29 มกราคม 2525 ที่ประชุมได้จัดทำเอกสาร "แนวทางการร่างกฎหมายเกี่ยวกับการ
เดินเรือของภูมิภาคเอสแอฟ"(Draft Guidelines for Maritime Legislation

in the ESCAP Region) ได้เสนอว่าหัวข้อของกฎหมายควรมีดังนี้.-

- (1) หน่วยงานและวิธีกควบคุมกิจการเดินเรือพาณิชย์โดยรัฐ
- (2) เงื่อนไขและการควบคุมทางเศรษฐกิจ
- (3) ก. อุปกรณ์ช่วยการเดินเรือ
ข. การนำร่อง
ค. การป้องกันเรือโคลนกันในทะเล
- (4) ก. สัญชาติของเรือและการจดทะเบียน
ข. สิทธิในลำเรือ
ค. ค.1. ความปลอดภัย
ค.2. การวัดขนาดเรือ
ค.3. เรือไม่สมควรเดินทะเล
ค.4. เส้นแนวบรรทุก
ง. สัญญาสังกัดเรือ
จ. สัญญาซื้อขายเรือ
ฉ. เอกสารประจำเรือ
ช. ความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบในกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์
- ข. ความปลอดภัยของคอนเทนเนอร์
- (5) การจำนองเรือและสิทธิยึดหน่วงเรือ
- (6) ก. ข้อกำหนดเกี่ยวกับจำนวนคนประจำเรือ
ข. ประกาศนียบัตรคนประจำเรือ
ค. เงื่อนไขและกฎเกณฑ์การจ้างคนประจำเรือ
ง. อำนาจและหน้าที่ของนายเรือ
จ. ข้อกำหนดสัญชาติคนประจำเรือ
- (7) ก. สัญญาเช่าเรือ
ข. ใบตราส่ง

- ค. การขนส่งหลายรูปแบบ
- ง. สัญญาฝากเรือ
- จ. การรับประกันผู้โดยสารและสัมภาระโดยเรือ
- (8) ก. ผู้จัดการเรือ หัวหน้าเรือ
- ข. สตีวี่โกร์ (Stevedore)
- ค. เฟรพอร์ว่ากเกอร์ (Freight Forwarder)
- (9) ก. ความผิดกรณีเรือโค่นกัน
- ข. การกู้ภัยทางทะเล
- ค. ความสูญเสียร่วมกันทางทะเล
- ง. การกู้ยืมเรือ
- (10) ก. การป้องกันมลภาวะจากเรือ
- ข. ความรับผิดทางแพ่งและการชดใช้ค่าเสียหายกรณีมีความเสียหาย

จากมลภาวะจากน้ำมัน

- ค. การเข้าแทรกแซงของรัฐชายฝั่ง
- (11) การขนส่งสินค้าอันตราย
- (12) การประกันภัยทางทะเล
- (13) การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล
- (14) การระงับข้อพิพาททางทะเล
- ก. เขตอำนาจศาล
- ข. กฎหมายที่ใช้บังคับคดี
- ค. ขั้นตอนการดำเนินคดี
- ง. การจับและกักเรือ
- จ. การอนุญาตโทษอากร

ปัญหาตู้เรือและซ่อมเรือ

การต่อเรือ เท่าที่ผ่านมา จะมีการต่อเรือไม่ภายในประเทศในขนาดไม่เกิน 1,000 กรอสตัน¹ แม้ว่าจะมีผู้เรือที่แจ้งไว้กับทางราชการว่าสามารถต่อเรือใหม่ขนาด 3,000 กรอสตันได้ก็ตาม แต่ปรากฏว่าไม่มีการต่อเรือขนาดใหญ่เกินกว่า 1,000 กรอสตัน ทั้งนี้เพราะไม่มีตลาดเรือใหม่ภายในประเทศ และการต่อเรือขนาดใหญ่มีราคาแพง ต้องใช้เงินทุนมาก และรัฐชดเชยมาตรการในการให้การส่งเสริมเพื่อให้มีการต่อเรือขนาดใหญ่ภายในประเทศ ดังนั้น บริษัท เค็นเรือของไทย จึงนิยมซื้อเรือใช้แล้วจากต่างประเทศ

การซ่อมเรือ ตู้เรือส่วนใหญ่จะรับทำการซ่อมเรือทวย เพราะกิจการซ่อมเรือมีกำไรดีกว่าการต่อเรือ² ยิ่งภาวะอุตสาหกรรมต่อเรือซบเซาเช่นปัจจุบัน ตู้เรือต่าง ๆ จึงแข่งขันหาลูกค้าซ่อมเรือ ทำให้การซ่อมเรือเป็นตลาดที่มีการแข่งขันมาก โดยเฉพาะการซ่อมเรือขนาดที่ต่ำกว่า 1,000 กรอสตัน สำหรับเรือขนาดใหญ่จะเป็นปัญหามาก เพราะตู้เรือที่สามารถให้บริการอุ่นแห้งได้ มีเพียงตู้เดียว คือ บริษัทตู้เรือกรุงเทพฯ จำกัด ซึ่งการบริการของบริษัทนี้จะให้อำดับความสำคัญการซ่อมเรือของกองทัพเรือและเรือของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจเป็นอันดับแรก การซ่อมเรือของเอกชนจะต้องรอภายหลังจากการให้บริการของส่วนราชการต่าง ๆ ก่อน โดยเฉพาะเรือที่มีขนาดใหญ่กว่า 3,000 กรอสตัน จะไม่มีตู้เรือที่สามารถให้บริการได้ เรือเหล่านี้ต้องออกไปซ่อมยังต่างประเทศ (ความจริงเรือที่มีขนาดเกินกว่า 1,000 กรอสตัน ส่วนใหญ่ก็ต้องไปซ่อมยังต่างประเทศ) ทั้งนี้เพราะ

- ตู้เรือในประเทศไทยไม่สามารถให้บริการได้อย่างเพียงพอ
- ปัญหาอะไหล่ อุปกรณ์มีราคาแพงและเนื่องจากต้องเสียภาษีในอัตราสูง

¹ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี , สำนักงาน. "การพัฒนาอุตสาหกรรมตู้เรือ", หน้า 5.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

ความจริงผู้ก่อเรือและซ่อมเรือของประเทศไทยได้มีขึ้นมานานแล้ว การก่อเรือในสมัยก่อนเป็นการก่อเรือไม้เพื่อใช้งานในลำน้ำและชายฝั่งทะเล ผู้ก่อเรือที่ทันสมัยได้มีขึ้นในประเทศเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2457 ก่อตั้งโดยชาวอังกฤษ ซึ่งในปัจจุบันคือ บริษัทผู้เรือกรุงเทพฯ จำกัด เป็นผู้เรือที่สามารถซ่อมเรือเดินทะเล ทั้งเรือเหล็กและเรือไม้ได้ ในปัจจุบัน ผู้ก่อเรือส่วนใหญ่ในประเทศยังคงเป็นผู้ก่อเรือไม้ มีผู้เรือที่สามารถก่อและซ่อมเรือเหล็กและก่อเรืออูมิเนียมหลายผู้ ซึ่งผู้เหล่านี้จำนวนหนึ่งสามารถก่อเรือเฉพาะกิจและเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้ ดังตัวเลขดังนี้¹

- ผู้ซ่อมสร้างเรือไม้จำนวน 66 ผู้
- ผู้ซ่อมสร้างเรือเหล็ก-ไฟเบอร์กลาส ขนาดเล็ก จำนวน 16 ผู้
- ผู้ซ่อมสร้างเรือขนาด 500-3,000 กรอสตันจำนวน 5 ผู้

ผู้เรือที่จัดว่าเป็นผู้ซ่อมสร้างเรือเดินทะเล คือผู้ซ่อมสร้างขนาด 500-3,000 กรอสตัน ซึ่งเรามีเพียง 5 ผู้ ทั้งหมดเป็นผู้เรือขนาดเล็ก ช่างเครื่องมือ เครื่องใช้ ช่างทักษะการบริหารงาน และมีปัญหาทางการเงิน เนื่องจากผู้เรือที่มีอยู่ ไม่สามารถซ่อมเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ได้ ประกอบกับมีปัญหาด้านภาษี เช่นปัญหาด้านภาษีอะไหล่ ทำให้เรือไทยส่วนใหญ่ไปเข้าผู้ซ่อม ณ ต่างประเทศ จากการสอบถามบริษัทเรือไทย 16 บริษัทรายงานว่า² ในปี 2522 บริษัทได้ซ่อมเรือจำนวน 64 ลำ คิดเป็นค่าซ่อม 108 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายการซ่อมเรือ ณ ต่างประเทศถึง 85 ล้านบาท หากประเทศไทยมีผู้ก่อและซ่อมเรือเอง จะทำให้ลดค่าใช้จ่ายและสงวนเงินตราต่างประเทศมาก การที่บริษัทเรือไทยต้องไปซ่อมที่ต่างประเทศ ค่าใช้จ่ายของบริษัทเรือจะแพงกว่ามาก ทั้งนี้เนื่องจากการซ่อมเรือใช้แรงงานมาก กล่าวคือ ประมาณร้อยละ 70 ของมูลค่างาน เป็นค่าแรงงาน

¹ เป็นข้อมูลเมื่อ 9 มกราคม 2524

² คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, สำนักงาน. "แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี 2525-2529", หน้า 6.

โดยความเป็นจริงแล้ว ประเทศไทยมีความพร้อมด้านกำลังคนและอัตราค่าจ้างต่ำ แต่อุตสาหกรรมนี้ยังไม่พัฒนา เพราะขาดการสนับสนุนจากรัฐบาล ทำให้ช่างฝีมือไทยเป็นจำนวนมากไปทำงาน ณ อู๋เรียที่สิงคโปร์

ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลควรจะให้การส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม การซ่อมสร้างเรือในประเทศไทย โดยในระยะแรกเร่งรัดกำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีผู้ซ่อมเรือเคินทะเลที่สามารถซ่อมเรือไทยขนาดไม่ต่ำกว่า 20,000 เกทเวทตันได้ รวมทั้งสามารถซ่อมเรือเคินทะเลพาณิชย์ของต่างชาติที่ต้องการใช้บริการด้วย ในระยะต่อไป ควรเร่งรัดพัฒนาให้มีการก่อสร้างประเภทกรรมคาเพื่อใช้ในส่วนราชการและเอกชน ซึ่งรัฐบาลอาจขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เพื่อมาทำการศึกษาและให้คำแนะนำแก่รัฐ ในการพัฒนาอู๋เรือเพื่อปรับปรุงและพัฒนาขีดความสามารถทางด้านการบริหารและทางด้านเทคนิคของอู๋เรือที่มีอยู่ และเพื่อก่อสร้างอู๋เรือใหม่ หากจำเป็น โดยให้การสนับสนุนทั้งทางด้านการเงิน ทางด้านภาษี และการจัดหาบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็น สำหรับในระยะยาว รัฐบาลจะสงวนที่ดินไว้เพื่อการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก และย่านอุตสาหกรรมหนัก รวมทั้งจัดหาบริการและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ที่จำเป็นเข้าไปให้ถึงที่ทั้งอู๋เรือ เพื่อส่งเสริมให้มีผู้สนใจที่จะลงทุนสร้างอู๋เรือในบริเวณที่ซึ่งได้สงวนไว้เพื่อการนี้อีกด้วย

แนวทางการช่วยเหลืออุตสาหกรรมอู๋เรือ ดังนี้

1. การช่วยเหลือทางการเงิน เป็นมาตรการที่ประเทศต่าง ๆ ใช้กันมาก โดยทั่วไป การช่วยเหลือทางการเงินแก่อู๋เรือ จะใช้เป็นมาตรการควบคู่กันไปกับการช่วยเหลือบริษัทเรือ ในการซื้อเรือใหม่ การช่วยเหลือทางการเงินเป็นการจัดหาสินเชื่อ หรือการให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยต่ำ นอกระยะคืนในระยะยาว เพื่อนำไปจัดหาเครื่องจักร เครื่องมือที่จำเป็นสำหรับอู๋เรือและกู้ยืมไปใช้เป็นทุนการก่อสร้าง ซึ่งอาจช่วยเหลือโดย-

1.1. การจัดตั้งกองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวี จะเป็นแหล่งเงินกู้ยืมแก่อู๋เรือเพื่อใช้จัดหาเครื่องจักร เครื่องมือ และใช้เป็นทุนหมุนเวียนการก่อสร้าง โดยให้กู้ยืมเพื่อซื้อเครื่อง-

จักร เครื่องมือ ไม้ร้อยละ 80 ของราคา ผ่อนชำระคืนระยะยาว 10 ปี ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5 ต่อปี ส่วนการกู้ยืมเพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนการต่อเรือ จะเป็นการกู้ระยะสั้นเมื่อต่อเรือเสร็จจะต้องชำระคืน อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 8 ต่อปี

1.2. การจัดให้เรือได้รับสิทธิรับช่วงซื้อลดจากธนาคารแห่งประเทศไทยเมื่อเรือมีสัญญาการต่อเรือ (Packing Credit Programme) สำหรับอัตราการรับช่วงซื้อลดให้อยู่ในระดับเกี่ยวกับการรับช่วงซื้อลดการส่งออก¹ คือร้อยละ 80 ของราคาเรือตามสัญญาในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7

2. การช่วยเหลือทางภาษี ภาษีที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือ จำนวน เป็น ภาษีศุลกากร ภาษีการค้า และภาษีเงินได้

ปัจจุบันภาษีเงินได้ถูกเก็บในอัตราเดียวกับผู้ประกอบการจากต่างอื่น ๆ สำหรับอุปกรณ์ชิ้นส่วนของเรือ นอกจากต้องเสียภาษีศุลกากรแล้ว ยังจะต้องเสียภาษีการค้าอีกด้วย แต่สำหรับเรือนำเข้าที่มีขนาดเกินกว่า 250 กรอสตัน ได้รับการยกเว้นการเก็บภาษีศุลกากร และภาษีการค้า แต่เรือที่มีขนาดต่ำกว่า 250 กรอสตัน² จะต้องเสียภาษีศุลกากรในอัตราร้อยละ 20 และภาษีการค้าอีกร้อยละ 7

จากโครงสร้างภาษีที่เป็นอยู่ไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเรือ ทั้งนี้ เพราะการยกเว้นภาษีเรือขนาดเกินกว่า 250 กรอสตัน ทั้งภาษีศุลกากรและภาษีการค้า เป็นการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการนำเรือขนาดดังกล่าวเข้าจากต่างประเทศ ทั้งที่เรือขนาด 250-1,000 กรอสตัน สามารถทำได้ในประเทศ และเรือที่สามารถต่อเรือขนาดดังกล่าวก็มีอยู่หลายคู่ การยกเว้นภาษีศุลกากร และภาษีการค้า ทำให้เรือที่นำเข้ามามีราคาถูก

¹ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, สำนักงาน, "แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี 2525-2529", หน้า 6.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 13.

แต่ละเคียวกัน เครื่องจักร เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์และวัสดุที่ใช้ต่อเรือต้องเสียภาษีทั้ง ภาษีศุลกากรและภาษีการค้า ทำให้ต้นทุนการต่อเรือในประเทศแพงมากเมื่อเปรียบเทียบกับ ประเทศอื่น ๆ ยกเว้นภาษีดังกล่าว เช่น เกาหลี และสิงคโปร์ เป็นต้น

ในกรณีการซ่อมเรือก็เช่นกัน เนื่องจากมีการเก็บภาษีศุลกากรและภาษีการค้า สำหรับอะไหล่ที่นำมาใช้เพื่อการซ่อมเรือ ทำให้ราคาค่าซ่อมเรือจากเรือในประเทศแพง เป็นเหตุให้เรือชักธงไทยที่มีขนาดเกินกว่า 1,000 กรอสตัน ไปซ่อมที่ต่างประเทศ

ดังนั้นรัฐบาลควรยกเว้นภาษีต่าง ๆ คือ

- ยกเว้นภาษีเงินได้ แก่ผู้ต่อเรือเคหะเลระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่ ใ้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนหรือไม่ก็ตาม
- ยกเว้นภาษีศุลกากรและอื่น ๆ แก่ชิ้นส่วนอะไหล่เรือทุกขนาดและทุกประเภท ที่นำเข้ามา เพื่อให้ผู้เรือไทยสามารถแข่งขันกับผู้ต่างประเทศได้ ไม่ว่าจะเป็นการต่อเรือใหม่ หรือการซ่อมเรือ เพราะจะช่วยลดต้นทุนค่าลง

3. การช่วยเหลือทางด้านการตลาด หัวใจของการดำเนินธุรกิจทุกประเภท จะอยู่ที่การตลาด ความอยู่รอดหรือความรุ่งเรืองของบริษัทที่ประกอบกิจการจะอยู่ที่ความสำเร็จของการขายสินค้าหรือบริการของตน ดังนั้น การคุ้มครองอุตสาหกรรมเรือในประเทศ จึงเป็นสิ่งจำเป็น เพราะในระยะเริ่มต้น อุตสาหกรรมเรือยังไม่อาจจะแข่งขันกับ ต่างประเทศได้ การคุ้มครองตลาดในประเทศ ในกรณีที่เป็นเรือใหม่ ควรให้ยกเลิก "การ ยกเว้นการเก็บภาษีศุลกากรและภาษีการค้าแก่เรือขนาดเกินกว่า 250 กรอสตัน " และควร ห้ามนำเข้าเรือใหม่ขนาดต่ำกว่า 1,000 กรอสตัน เพราะประเทศไทยสามารถต่อเองได้ ในประเทศ รัฐบาลควรยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีอื่น ๆ สำหรับชิ้นส่วน เครื่องจักร เครื่อง- ยนต์ และวัสดุที่ใช้เพื่อการต่อเรือ ส่วนกรณีที่เป็นเรือเก่าใช้แล้ว ซึ่งในปัจจุบันเรือเก่าใช้ แล้วที่มีขนาดเกินกว่า 250 กรอสตัน ใ้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร และภาษีการค้า รัฐบาล ควรยกเลิกการยกเว้นการเก็บภาษีดังกล่าว ภายหลังจากที่เรามีการก่อสร้างผู้ต่อเรือแห่ง- ใหม่แล้ว และให้เก็บภาษีเรือใช้แล้วที่มีขนาดต่ำกว่า 1,000 กรอสตัน เพราะเรือขนาดนี้ เป็นเรือที่ใช้เดินขายฝั่งและลำน้ําในประเทศ เป็นเรือที่ไม่เหมาะสมจะเดินระหว่างประเทศ ประกอบกับผู้เรือในประเทศสามารถต่อเรือขนาดนี้ได้

4. การซ่อมเรือ ควรช่วยดังนี้

4.1. กำหนดให้เรือที่จดทะเบียนเรือไทยที่มีขนาดตั้งแต่ 3,000 กรอสตันลงมา จะต้องเข้าซ่อมภายในประเทศ

4.2. เมื่อการก่อสร้างซ่อมเรือขนาด 20,000 กรอสตันแล้วเสร็จ ให้เรือที่มีขนาด 20,000 กรอสตันลงมา เข้าซ่อมภายในประเทศ

5. การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี การต่อเรือและซ่อมเรือได้มีมานานหลายสิบปีแล้ว แต่การต่อเรือเกือบทั้งหมดเป็นการต่อเรือไม้ การต่อเรือเหล็ก เรืออลูมิเนียม เติงจะมีไม่นานนัก การต่อเรืออาศัยความชำนาญงานที่สืบทอดมาแต่โบราณ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีการต่อเรือเป็นไปอย่างเชื่องช้า เพราะข้อจำกัดหลายประการ เช่น

5.1. ด้านการศึกษา ไทยโดยกระทรวงศึกษาธิการ จัดการศึกษาวิชาการต่อเรือในระดับอาชีวศึกษาชั้นต้น โดยเปิดสอนเป็นแห่งแรกที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นการสอนต่อเรือไม้ และที่หนองคายอีกแห่ง เป็นสถาบันที่จัดตั้งขึ้นโดยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาอู่มแม่น้ำโขง เป็นการต่อเรือเพื่อใช้ในลำน้ำ

สำหรับการสอนในระดับอุดมศึกษา ได้เริ่มเปิดสอนเป็นบางวิชาที่มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์จัดท่าหลักสมุทรเพื่อจะเปิดสอนวิชา Naval Architecture และ Marine Engineering

5.2. การถ่ายทอดเทคโนโลยี ยังไม่มีผู้จบการศึกษาทางด้านต่อเรือออกแบบเรือ และวิชาที่เกี่ยวข้องมากนัก ถ้าสังคนที่มีพื้นฐานการศึกษาทางด้านดังกล่าว มีอยู่ในกองทัพเรือ บริษัทต่อเรือได้จ้างชาวต่างประเทศมาทำงาน หรืออาจจะร่วมมือกับต่อเรือต่างประเทศ เพื่อต่อเรือที่ประมูลได้เป็นครั้งคราวไป และบริษัทต่อเรือใช้วิธีการซื้อแบบเรือจากต่างประเทศ พร้อมกับความรู้ทางด้านเทคนิค ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้น ต่อเรือส่วนใหญ่ยังขาดการพัฒนาที่จะนำเทคโนโลยีการต่อเรือสมัยใหม่มาใช้ ซึ่งมีผลต่อคุณภาพและประสิทธิภาพของเรือที่ต่อ

5.3. เครื่องจักร เครื่องมือ การขาดแคลนเงินทุน อัตราดอกเบี้ยสูง และภาวะการตลาดการต่อและซ่อมเรือตกต่ำ ทำให้ต่อเรือที่มีอยู่ไม่สามารถปรับปรุงต่อเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์การต่อและซ่อมเรือให้ทันสมัยและสมบูรณ์ ต่อเรือหลายต่อไม่มีแม้แต่เครื่อง

มันเหล็ก และเครื่องมือที่จำเป็นอื่น ๆ การขาดแคลนเครื่องมือ หรือมีเครื่องมือที่ด้าสมัย ประสิทธิภาพต่ำ ทำให้การทำงานล่าช้า ขาดความแม่นยำในการทำงาน การก่อสร้างและซ่อม-
เรือต้องใช้เวลายาวนาน เช่นบดเสียด้านเครื่องจักร ทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของเรือ

ดังนั้นในเบื้องต้น ควรมีการพัฒนาทางด้านเทคนิคโดยพัฒนากำลังคนก่อน ซึ่งใน
ภาครัฐบาลโดยกองทัพเรือได้มีการพัฒนาทางด้านนี้อย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน โดยวิธี
ส่งนายทหารเรือไปยังต่างประเทศเรียน ด้านนี้ ทั้งนี้ในขณะที่ทางบ้านพลเรือนขาดความ-
รู้และประสบการณ์ รัฐบาลควรขอความร่วมมือจากกองทัพเรือให้แก่เรือในประเทศและควร
จะให้มีการพัฒนาทางด้านการศึกษาด้วย เพราะเท่าที่เป็นอยู่ เรือในประเทศเป็นเรือ
ขนาดเล็ก เจ้าของเรือจะเป็นผู้บริหารงานประจำวัน กำหนดนโยบายและควบคุมนโยบาย
เอง การทำงานในลักษณะธุรกิจในรอบครัวเช่นนี้ ขาดประสิทธิภาพ เพราะขาดการประ-
เมินผลงาน และไม่มีความคิดริเริ่มใหม่ ๆ ทำให้การดำเนินงานเป็นไปโดยขาดประสิทธิภาพ
น่าที่รัฐบาลจะให้มีการฝึกอบรมด้านการศึกษาให้แก่เจ้าของเรือและผู้ทำงานด้านการศึกษา
โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรม ดำเนินการจัดหลักสูตรฝึกอบรมดังกล่าว

6. การจัดตั้งเรือขนาด 20,000 เกทเวทตัน เนื่องจากการลงทุนก่อสร้าง
เรือขนาดใหญ่ จะต้องใช้เงินจำนวนมาก รัฐบาลจึงน่าจะช่วยเหลือดังนี้

6.1. สถานที่ รัฐบาลจัดหาสถานที่ริมชายฝั่งทะเล เพื่อให้ใช้สร้างตู้ต่อเรือ
และซ่อมเรือ ขนาด 20,000 เกทเวทตัน

6.2. บริการขั้นพื้นฐาน รัฐบาลจัดบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นอื่นได้แก่ ไฟฟ้า
น้ำประปา โทรศัพท์

6.3. รัฐร่วมทุน เนื่องจากจะหวังเอกชนเข้าเกี่ยวข้องมาลงทุน คงเป็นเรื่อง
ยาก เพราะเรือต้องใช้เงินลงทุนมาก ต้องการสิทธิประโยชน์มากกว่าอุตสาหกรรมด้าน
อื่น ๆ รัฐบาลจำเป็นจะต้องเป็นผู้นำหรือเป็นแกนกลาง โดยเข้าร่วมลงทุนกับเอกชนทั้งใน
ประเทศและต่างประเทศ แต่รัฐบาลถือหุ้นเพียงส่วนน้อย เพื่อไม่ให้มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ

7. การช่วยเหลืออุตสาหกรรมการนำเรือเก่าเพื่อเข้ามาตัดในประเทศ (Ship Breaking) ให้กระทรวงการคลังพิจารณายกเลิกการเก็บภาษีการนำเรือเก่าเพื่อเข้ามาตัดในประเทศ ให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาให้การส่งเสริมแก่อุตสาหกรรมนี้ และเพื่อเร่งรัดให้เกิดอุตสาหกรรมนี้โดยเร็ว รัฐบาลมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นเจ้าของเรื่อง

ปัญหาความนโยบายของรัฐที่จะสนับสนุนการพัฒนาพาณิชย์ของไทย

แม้ว่ารัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาพาณิชย์จะได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพาณิชย์ไทย ปี 2525-2529 กับกำหนดนโยบายต่าง ๆ ในการพัฒนาพาณิชย์ไทย เช่น การขยายกองเรือพาณิชย์ การเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ การเปิดตู้ข้อมและสร้างเรือ การขยายท่าเรือทะเล การพัฒนากำลังคนพาณิชย์ และการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎการบริหารค้าพาณิชย์ แต่ก็ยังไม่มั่นใจนโยบายสนับสนุนพาณิชย์ที่สมบูรณ์พอที่จะทำให้เกิดการพัฒนาพาณิชย์ได้ ทั้งนี้ เพราะยังไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจังตามที่กำหนดไว้ในนโยบาย ขณะนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ได้เหลือระยะเวลาอีกเพียง 3 ปี แต่ยังไม่มียะไรที่หันมาถนัด โดยเฉพาะที่สำคัญ มาตรการด้านการเงินที่ว่าจะจัดตั้งกองทุนพัฒนาพาณิชย์ โดยในระยะแรกรัฐบาลจะจัดสรรเงินงบประมาณให้พอถึงกองทุนปีละ 400-500 ล้านบาท เป็นระยะเวลาติดต่อกัน 4-5 ปี เพื่อให้กู้ยืมในกิจการเรือ และการจัดหาเรือในอัตราดอกเบี้ยต่ำ และจัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ ทั้งในและนอกประเทศมาให้กู้ยืมในกิจการค้านี้ ก็ยังไม่ได้ดำเนินการ มาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย แม้จะได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2524 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ที่กำหนดให้ของที่ส่วนราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่เรือไทยเดินอยู่ และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย ซึ่งกฎกระทรวงฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 10 กันยายน 2524 เป็นต้นไปนั้น ในทางปฏิบัติก็ยังมีทางหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฏนี้อยู่

ข้อเสนอแนะ

รัฐบาลจะต้องมีความจริงใจที่จะส่งเสริมและสนับสนุนการพาณิชย์นาวีของประเทศอย่างจริงจัง จึงจะสามารถช่วยกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศให้อยู่รอดต่อไปได้ การที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบาย เป้าหมาย และมาตรการในการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทยนั้น แสดงให้เห็นว่า รัฐบาล ได้ตระหนักถึงความสำคัญของกิจการนี้ แต่ธุรกิจนี้จะไปรอดหรือไม่ อยู่ที่แนวทางการปฏิบัติว่า จะสอดคล้องกับที่ใดทั้งเป็นแนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวีหรือไม่

ปัญหาบ้านท่าเรือ

1. เนื่องจากข้อจำกัดของกฎหมายในเรื่องการขนถ่ายสินค้าเข้า ที่จะต้องกระทำ ณ ท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งกำหนดให้สินค้าเข้าต้องผ่านพิธีการศุลกากร ณ ท่าที่กำหนดด้วย ท่าเรือของเอกชนที่ตั้งอยู่ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและชายฝั่งทะเล จึงไม่สามารถที่จะรับและให้บริการแก่เรือเดินทะเลในการขนถ่ายสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศได้ การที่มีข้อจำกัดดังกล่าว บางครั้งทำให้เกิดมีปัญหาคความคับคั่งที่ท่าเรือกรุงเทพฯ เพราะท่าเรือกรุงเทพฯ ไม่สามารถที่จะให้บริการในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าแก่เรือเดินทะเลที่เข้ามาพร้อม ๆ กันหลายลำ ทำให้เรือต้องเสียเวลารอคอยท่า อันเป็นผลเสียในทางเศรษฐกิจ ทำให้เรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในระหว่างรอคอย ซึ่งเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ ๆ ลำหนึ่ง ๆ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายประจำวันเป็นจำนวนนับหมื่นบาท¹

2. ในอนาคต เรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีแนวโน้มจะเป็นเรือขนาดใหญ่ขึ้น และเป็นเรือเฉพาะกิจในการบรรทุกสินค้าประเภทนั้น ๆ โดยเฉพาะ โดยที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้านำเข้าจากต่างประเทศเกือบทั้งหมดเป็น

¹ความจำเป็นที่จะต้องขยายท่าเรือปรากฏชัดเมื่อท่าเรือเกิดปัญหาท่าเรือคับคั่งระหว่าง พ.ศ. 2508-2510 เพราะเจ้าของเรือต้องเพิ่มค่าระวางสินค้าขึ้นอีกร้อยละ 10 โดยอ้างเหตุผลว่า ท่าเรือไม่สะดวก ทำให้เสียเวลาอยู่ในท่านาน จึงรวมค่าใช้จ่ายที่เพิ่มเข้ากับค่าระวางสินค้าด้วย (จากหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 19 มิถุนายน 2509)

ท่าเรือในแม่น้ำ มีข้อจำกัดในด้านการลิกของน้ำบริเวณปากแม่น้ำ (สันดอนปากน้ำ) และความยาวของเรือที่จะเข้ามาในแม่น้ำ ซึ่งต้องเกินความร่องน้ำในบางตอน รวมทั้งมีปัญหาในการนำเรือขนาดใหญ่ ๆ เข้า-ออก เนื่องจากต้องให้สอดคล้องกับจังหวะน้ำขึ้นน้ำลง

ข้อเสนอแนะ

1. จากสถิติที่เพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าผ่านท่า ท่าที่จะทำให้รัฐบาลเห็นความจำเป็นที่จะต้องขยายงาน เพื่อป้องกันมิให้ปัญหาท่าเรือคับคั่งอย่างรุนแรง อันจะกระทบต่อนโยบายพัฒนาประเทศ ทั้งนี้การที่การทำเรือฯ จะขยายงานได้ ต้องได้รับอนุมัติจากรัฐบาลก่อน และอีกประการคือ การทำเรือฯ มีทุนไม่เพียงพอที่จะขยายงาน การลงทุนขยายงานต้องการลงทุนจำนวนมาก ถ้าไรจากการดำเนินงานไม่เพียงพอสำหรับการลงทุน จะต้องหึงเงินทุนจากรัฐบาลก่อน หรือเงินกู้จากแหล่งเงินทุนต่างประเทศอื่น ๆ และในโอกาสที่รัฐมีนโยบายที่จะสร้างท่าเรือเคินทะเลขึ้นอีกหลายแห่ง น่าจะมีการพิจารณาทบทวนแยกงานด้านการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ งานขนย้ายสินค้าหน้าท่า งานด้านโกดังสินค้า และงานการขนส่ง โดยให้ผู้เช่าเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบด้านการจัดหาเครื่องจักร-เครื่องมือการขนถ่าย และขนย้าย ตลอดจนการก่อสร้างโกดังสินค้า เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระด้านการลงทุนของรัฐบาลลง เอกชนที่เช่าก็จะแข่งขันให้บริการแก่ลูกค้ากันเอง ส่วนการทำเรือก็จะดูแลเชื่อมท่าเรือ ร่องน้ำการเคินเรือ และงานที่ไม่เกี่ยวกับด้านการค้าอื่น ๆ

2. เพื่อให้การขนส่งดำเนินไปโดยรวดเร็วและประหยัด จึงเป็นความจำเป็นของรัฐบาลที่จะริบดำเนินการให้มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่และถาวร ขึ้นเป็นการเร่งด่วน ทั้งในส่วนกลางและหัวเมืองชายทะเลภาคใต้ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อเตรียมรับเรือขนาดใหญ่และสินค้าที่เพิ่มขึ้นในการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อแบ่งความแออัดของท่าเรือกรุงเทพฯ แม้ว่าปัจจุบันจะมีโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกเกิดขึ้นถึง 4 แห่ง ซึ่งได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา-ภูเก็ต และโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด แต่จะดำเนินการจริงหรือไม่ เป็นเรื่องที่เจ้าของเรือนำมาพิจารณาในการขยายกองเรือของตนด้วย

แนวโน้มของกิจการ

ถ้าจะพิจารณาโครงสร้างกองเรือพาณิชย์ของไทยในช่วงเวลา 2 ปีที่ผ่านมา¹ กองเรือพาณิชย์ไทยได้ขยายเพิ่มขึ้นจาก 121 ลำ ในค.บ.ปี 2524 เป็น 148 ลำในค.บ.ปี 2525 และในค.บ.ปี 2526 กองเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศมีรวมทั้งสิ้น 149 ลำ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 15

ตารางที่ 15

การเปลี่ยนแปลงกองเรือพาณิชย์ของไทย

ปี	จำนวนเรือ (ลำ)	ขนาดระวาง (เกทเวทตัน)
มี.ค.2524	121	556,466
มี.ย.2525	148	672,543
มี.ย.2526	149	678,577

ที่มา : กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

จากตารางที่ 15 จะเห็นว่าจำนวนเรือได้เพิ่มขึ้นในช่วงระหว่างปี 2524-2525 ถึง 27 ลำ ส่วนในปี 2525-2526 มีเรือเพิ่มเพียง 1 ลำ เท่านั้น สำหรับการเพิ่มขึ้นของระวางเรือ จะเห็นว่ามีระวางเรือเพิ่มจาก 556,466 เกทเวทตัน ในปี 2524 เป็น 672,543 เกทเวทตันในปี 2525 และปี 2526 ระวางเรือเพิ่มขึ้น 678,577 เกทเวทตัน จากตัวเลขดังกล่าว จะเห็นว่ากองเรือเดินทะเลเพิ่มขึ้นมากในช่วง มี.ค. 2524-มี.ย.2525 คือเพิ่มถึง 116,077 เกทเวทตัน แต่ในระหว่าง มี.ย. 2525-มี.ย. 2526 กองเรือเดินทะเลเพิ่มเพียง 6,034 เกทเวทตัน ซึ่งจะเห็นว่าในระหว่างปี 2525-2526 กองเรือพาณิชย์ไทยเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ลดลง

¹ ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ลักษณะของกระเรือพาณิชย์ หอยที่เลี้ยงขึ้น เป็นดังนี้¹

1. เป็นเรือขนาดเล็ก กิจกรรมเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของไทยเป็นการเดินเรือพาณิชย์กรรมเป็นส่วนใหม่ เส้นทางเดินเรือที่สำคัญของไทย ได้ยกเส้นทางในอาเซียน ดังนั้นขนาดของเรือที่ไ้ จึงเป็นเรือขนาดเล็ก ดังปรากฏในตารางที่ 16

ตารางที่ 16
ขนาดโดยเฉลี่ยของเรือไทย

หน่วย : เกทเวทตัน

ปี	ขนาดเรือไทยเฉลี่ย		
	เรือสินค้าแห้ง	เรือน้ำมัน	เรือแก๊ส
มี.ค. 2524	4,982	4,376	621
มี.ย. 2525	5,046	4,162	784
มี.ย. 2526	5,003	4,611	1,055

ที่มา : กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

จากตารางที่ 16 ขนาดของเรือสินค้าแห้งในปี 2525 โดยเฉลี่ยใหญ่ขึ้นเพียงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2524 และตัวเลขปี 2526 ขนาดของเรือกลับเล็กลงกว่าปี 2525 คือจาก 4,982 เกทเวทตัน มาเป็น 5,046 และ 5,003 เกทเวทตัน ตามลำดับ ส่วนขนาดโดยเฉลี่ยของเรือน้ำมันและเรือแก๊สมีลักษณะคล้ายกันคือ ขนาดโดยเฉลี่ยของเรือในปี 2525 เล็กกว่าปี 2524 แต่ในปี 2526 ขนาดของเรือโดยเฉลี่ยโตขึ้นกว่าปี 2525

2. อายุของเรือพาณิชย์ไทยเกือบทั้งหมดเป็นเรือที่มีอายุการใช้งานมาก อายุโดยเฉลี่ยของเรือจะประมาณ 18 ปี ดังปรากฏในตารางที่ 17

¹ ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 17
อายุเรือ (สินค้าแห้ง) เติบโตระหว่างประเทศ

หน่วย : ลำ

ปี	อายุเรือ (ปี)						
	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	มากกว่า30
2524	2	—	19	16	17	6	2
2526	4	3	20	29	20	7	4

ที่มา : กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

จากตารางที่ 17 จะเห็นว่าเรือไทยส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 11-25 ปี ในปี 2524 มีเรือที่อยู่ช่วงอายุนี้นับถึง 52 ลำ จากจำนวนเรือทั้งหมด 62 ลำ ส่วนในปี 2526 เรือที่มีอายุ 11-25 ปี มีถึง 69 ลำ จากจำนวนเรือ 87 ลำ

3. ประเภทเรือที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงนี้ เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งชนิดกองและเรือบรรทุก-
แก๊ส ส่วนเรือน้ำมันมีจำนวนและระวางเรือลดลง ดังแสดงในตารางที่ 18

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 18
 การเปลี่ยนแปลงกองเรือพาณิชย์ไทย

ประเภทเรือ	ปี.ค. ๒๕		ปี.ย. ๒๕				ปี.ย. ๒๖			
	จำนวน		จำนวน		เพิ่ม/ลด		จำนวน		เพิ่ม/ลด	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
เรือสินค้า	๒๓	๓๐๘,๕๒๓	๘๓	๘๑๘,๘๘๗	๒๑	๑๐๘,๘๗๔	๘๗	๘๓๕,๓๘๑	๕	๑๖,๕๕๘
เรือน้ำมัน	๕๖	๒๔๕,๐๗๘	๒๐	๒๔๕,๗๒๖	๕	๕,๖๕๘	๕๐	๒๓๓๐,๕๗๒	-๑๐	-๑๕,๖๕๘
เรือประมง	๓	๒,๕๖๕	๕	๓,๕๖๐	๒	๑,๕๕๕	๑๒	๑๒,๖๖๕	๙	๘,๗๕๐
รวม	๘๒	๕๕๖,๑๖๖	๑๐๘	๑,๐๖๗,๑๗๓	๒๘	๑๑๖,๐๘๗	๑๔๙	๑๐๘๘,๕๑๕	๑	๖,๐๕๐

หมายเหตุ: จำนวนเรือในบัญชีในปี ๒๕๒๖ ลดลงเนื่องจาก

- ๑) บริษัทโอเวอร์ซี เดิกกิงการ จำนวนเรือ ๕ ลำ มีระวางรวม ๑๕,๗๒๘ DWT
- ๒) จำนวนเรือขนาดใหญ่กว่า ๕๐๐ ตันกรอสออกจากบัญชี จำนวน ๖ ลำ

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. เรือที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นเรือที่เดินในเส้นทาง อาเซียน และตะวันออกไกล ซึ่งได้แก่ ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลีและฮ่องกง ซึ่งเส้นทางเดินเรือนี้ เป็นเส้นทางสั้น ๆ ที่มีความสำคัญต่อธุรกิจการเดินเรือของไทย เรือไทยส่วนใหญ่จะเดินเรือแบบขนออกธรรมดา เป็นเรือประเภทบรรทุกสินค้ากอง คังแสดงในตารางที่ 19

ตารางที่ 19
เส้นทางเดินเรือไทย(เรือสินค้าแห้ง)

พ.ศ.	เส้นทางเดินเรือ(จำนวนลำ)				
	อาเซียน	อาเซียน/ตะวันออกไกล	ตะวันออกไกล	ยุโรป	อื่น ๆ
2524	35	4	19	2	2
2525	50	6	20	5	2
2526	46	6	22	5	8

ที่มา : กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

จากตารางที่ 19 จะเห็นว่าเฉพาะเส้นทางอาเซียนอย่างเดียว มีเรือไทยเดินในเส้นทางนี้ในปี 2524 ถึง 35 ลำ เพิ่มขึ้นเป็น 50 ลำในปี 2525 สำหรับปี 2526 จำนวนเรือที่เดินในเส้นทางนี้ลดลงเหลือ 46 ลำ ส่วนเรือที่เดินในเส้นทางตะวันออกไกล มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ คังรายละเอียดจำแนกตามขนาดและเส้นทางเดินเรือปี 2524, 2525 และ 2526 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 20, 21 และ 22 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นว่าเรือในเส้นทางอาเซียนจะขยายต่อไปอีกได้ยากแล้ว ส่วนในเส้นทางญี่ปุ่นก็ค่อนข้างจะคงตัว



ตารางที่ 20

เรือสินค้าแห่งจำแนกตามขนาดและเส้นทางเดินเรือ ปี ๒๕๒๔

ขนาด DWT.	เส้นทางเดินเรือ					รวม
	ASEAN	ทอ.ไกล	ASEAN - ทอ.ไกล	EUROPE	อื่น ๆ และ ไมทราบ	
≤ ๑,๐๐๐	๓	-	-	-	๑	๕
๑,๐๐๑-๒,๐๐๐	๑๒	-	-	-	๑	๑๓
๒,๐๐๑-๓,๐๐๐	๔	-	-	-	-	๔
๓,๐๐๑-๔,๐๐๐	๕	-	-	-	-	๕
๔,๐๐๑-๕,๐๐๐	๖	-	๑	-	-	๗
๕,๐๐๑-๖,๐๐๐	๔	๗	๓	-	-	๑๔
๖,๐๐๑-๗,๐๐๐	-	๑	-	-	-	๑
๗,๐๐๑-๘,๐๐๐	๑	๒	-	-	-	๓
๘,๐๐๑-๙,๐๐๐	-	๓	-	-	-	๓
๙,๐๐๑-๑๐,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
๑๐,๐๐๑-๑๑,๐๐๐	-	๕	-	-	-	๕
๑๑,๐๐๑-๑๒,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
๑๒,๐๐๑-๑๓,๐๐๐	-	-	-	๒	-	๒
๑๓,๐๐๑-๑๔,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
> ๑๔,๐๐๑	-	๑*	-	-	-	๑
รวม	๓๕	๑๕	๔	๒	๒	๖๒

หมายเหตุ : * เรือขนาด ๑๕,๕๐๐ dwt. เดินระหว่างตะวันออกไกล-ยุโรป
 - ตัวเลขใน □ เป็นเรือที่เดินไปประเทศญี่ปุ่น

ที่มา : กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล
 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 21

เรือสินค้าแห่งจำแนกตามขนาดและเส้นทางเดินเรือ ปี ๒๕๒๕

ขนาด DWT.	เส้นทางเดินเรือ					รวม
	ASEAN	ทอ.ไกล	ASEAN - ทอ.ไกล	EUROPE	อื่น ๆ และ ไม่ทราบ	
≤ ๑,๐๐๐	๖	-	-	-	-	๖
๑,๐๐๑-๒,๐๐๐	๑๓	-	-	-	-	๑๓
๒,๐๐๑-๓,๐๐๐	๕	-	-	-	๑	๖
๓,๐๐๑-๔,๐๐๐	๕	๒	-	-	-	๗
๔,๐๐๑-๕,๐๐๐	๑๐	-	๒	-	-	๑๒
๕,๐๐๑-๖,๐๐๐	๙	๖	๑	-	-	๑๖
๖,๐๐๑-๗,๐๐๐	๑	๒	๑	-	-	๔
๗,๐๐๑-๘,๐๐๐	๑	๑	๑	-	๑	๔
๘,๐๐๑-๙,๐๐๐	๑	๒	-	-	-	๓
๙,๐๐๑-๑๐,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
๑๐,๐๐๑-๑๑,๐๐๐	-	๔	-	-	-	๔
๑๑,๐๐๑-๑๒,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
๑๒,๐๐๑-๑๓,๐๐๐	-	-	-	๒	-	๒
๑๓,๐๐๑-๑๔,๐๐๐	-	-	-	๑	-	๑
> ๑๔,๐๐๑	-	-	-	-	-	-
รวม	๕๐	๒๐	๑๓	๖	๒	๘๓

หมายเหตุ : ตัวเลขใน เป็นเรือที่เดินไปญี่ปุ่น

ที่มา ; กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 22

เรือสินค้าแห้งจำแนกตามขนาดและเส้นทางเดินเรือ ปี ๒๕๒๖

ขนาด DWT.	เส้นทางเดินเรือ					รวม
	ASEAN	ทอ.ไกล	ASEAN - ทอ.ไกล	EUROPE	อื่น ๆ และ ไมทราบ	
< ๑,๐๐๐	๘	-	-	-	-	๘
๑,๐๐๑-๒,๐๐๐	๑๑	-	-	-	๘	๑๙
๒,๐๐๑-๓,๐๐๐	๖	๑	-	-	๒	๙
๓,๐๐๑-๔,๐๐๐	๘	๒	-	-	-	๑๐
๔,๐๐๑-๕,๐๐๐	๘	-	๓	-	-	๑๑
๕,๐๐๑-๖,๐๐๐	๘	๗	๒	-	๑	๑๘
๖,๐๐๑-๗,๐๐๐	๑	๑	-	-	๑	๓
๗,๐๐๑-๘,๐๐๐	๖	๓	๑	-	-	๑๐
๘,๐๐๑-๙,๐๐๐	๑	๓	-	-	-	๔
๙,๐๐๑-๑๐,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
๑๐,๐๐๑-๑๑,๐๐๐	-	๔	-	-	-	๔
๑๑,๐๐๑-๑๒,๐๐๐	-	-	-	-	-	-
๑๒,๐๐๑-๑๓,๐๐๐	-	-	-	๒	-	๒
๑๓,๐๐๑-๑๔,๐๐๐	-	-	-	๓	-	๓
> ๑๔,๐๐๑	-	-	-	-	-	-
รวม	๘๖	๒๒	๖	๕	๘	๑๒๗

หมายเหตุ : ตัวเลขใน □ เป็นเรือที่เดินไปญี่ปุ่น

ที่มา: กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ซึ่งถ้าจะนำตัวเลขที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวข้างต้นมาพิจารณาเปรียบเทียบกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ที่ว่าจะขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 เทตเวทตัน ภายในปี 2529 จะพบว่าปัจจุบันเรามีกองเรือเพิ่มขึ้นรวม 28 ลำ คิดเป็นระวางที่เพิ่มขึ้น 122,111 เทตเวทตัน และพิจารณาของเรือของบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัดที่วางแผนจะขยายกองเรืออีก 6 ลำ ระวางเรือรวมประมาณ 80,000 เทตเวทตัน ภายในปี 2529 ประเทศไทยก็จะขาดกองเรืออีกเพียง 145,889 เทตเวทตัน ก็จะเป็นไปแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 ซึ่งถ้าสามารถแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อบริษัทเดินเรือโดยเฉพาะในเรื่องการเงินอันเป็นปัจจัยที่สำคัญของกิจการนี้ ซึ่งก็คาดว่ากองทุนพาณิชย์นาวี¹ จะออกมาทันภายในปี 2529 จะช่วยให้เจ้าของเรือลดปัญหาทางการเงินลง แต่เพื่อที่จะให้การบริหารกองทุนนี้เป็นไปด้วยความมีประสิทธิภาพ ควรจะให้หน่วยงานของเอกชนเช่น บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นผู้พิจารณาโครงการเงินกู้ เพราะเป็นสถาบันที่มีประสบการณ์ในขณะนี้ เนื่องจากมีโครงการเงินกู้ทางด้านนี้อยู่แล้ว² รัฐบาลควรเข้ามาสอดส่องกิจการนี้อย่างใกล้ชิดกว่าที่เป็นมา เนื่องจากบางบริษัทเข้ามาขอสิทธิประโยชน์โดยตอนแรกเป็นเรือธงของไทย แต่ต่อมาชักธงสัญชาติอื่นแต่ยังคงได้รับสิทธิประโยชน์เหมือนเดิมทุกประการ เพราะเรื่องนี้เป็นกรณีที่ได้รับผลประโยชน์โดยไม่สมควร

ในเรื่องกฎหมายก็เช่นกัน ควรนำเอามาตรา 16(1), 16(2) และ 16(3) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี³ ให้มีผลบังคับใช้อย่างจริงจังโดยประกาศใช้ในพระราชกฤษฎีกา จะเป็นการช่วยเหลือเรือไทยอีกทางหนึ่ง ซึ่งเรื่องนี้กำลังได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังอยู่⁴

¹ สัมภาษณ์ คุณสุธรรม จิตรานุเคราะห์, รองผู้จัดการใหญ่ทั่วไป บริษัท ยูไนเทคไทย ซีพีบี จำกัด, 20 มีนาคม 2527

² สัมภาษณ์ คุณสุธรรม ทัดเทไพฑูรย์, กรรมการผู้จัดการ บริษัท ซีทรานนาวี จำกัด, 21 มีนาคม 2527

³ อยู่ในภาคผนวก ง

⁴ สัมภาษณ์ คุณสุธรรม จิตรานุเคราะห์, 20 มีนาคม 2527

โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากสถานการณ์เศรษฐกิจของโลกภายใน 3 ปีนี้มีแนวโน้ม
 ที่ขึ้นแล้ว ก็เป็นที่เชื่อได้ว่าเป้าหมายในการขยายกองเรือเพิ่มขึ้นจะไม่มีปัญหา แต่สิ่งที่เห็น
 ห่วงคือ กองเรือที่เพิ่มควรจะเป็นเรือที่มีคุณภาพ อายุ การใช้งานไม่ยาวนาน เพื่อหวังผล
 ในระยะยาว เพราะเมื่อสิ้นแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 แล้วแผนพัฒนา ฉบับที่ 6 จะเพิ่มเป้า-
 หมายในการขยายกองเรือพาณิชย์ให้สูงขึ้นไปอีก คือจะขยายเรืออีก 41 ลำ ว่างเรือ
 รวม 556,000 เทตเวทตัน¹ และเนื่องจากเทคโนโลยีทางเรือได้เปลี่ยนแปลงไปใช้
 เรือในระบบคอนเทนเนอร์มากขึ้น เราต้องมีการวางพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้เรือระบบ
 นี้ด้วย

สำหรับแนวโน้มของกิจการในการพัฒนาของเรือพาณิชย์นั้น ในระยะแรกยังคง
 ใช้เรือใช้แล้ว และเป็นเรือที่ใช้ระบบการขนส่งโดยวิธีรวมคา เพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะ
 ของสินค้าออกของประเทศ ความพร้อมของท่าเรือ และระบบศุลกากร แต่เนื่องจากเทค-
 โนโลยีทางเรือได้เปลี่ยนแปลงไปใช้เรือในระบบตู้สินค้ากันมากขึ้น ก็จะมีการนำเอาระบบ
 คอนเทนเนอร์มาใช้ด้วย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยจะมี
 ลักษณะการให้บริการเรือแบบกึ่งตู้สินค้า คือการใช้ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่เสียหายง่าย
 แล้วทำการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เหล่านั้นโดยใช้เรือสินค้าธรรมดา ซึ่งในเวลาเดียวกันก็
 สามารถบรรทุกสินค้าอื่น ๆ ไปได้ด้วย และจะจัดให้มีเรือรับช่วงเพื่อทำการขนถ่ายสินค้า
 คอนเทนเนอร์และสินค้าอื่น ๆ จากสิงคโปร์และฮ่องกงมาไทย และจากไทยไปสิงคโปร์
 และฮ่องกงโดยเจ้าของเรือเป็นคนไทย

¹ ฎในบทที่ 2 หน้า 21

ข้อเสนอแนะ

การที่กิจการพาณิชย์นาวีไทย จะพัฒนาเจริญก้าวหน้าได้ นอกจากขึ้นกับปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวแล้วได้รับการแก้ไข ยังต้องขึ้นอยู่ด้วยความร่วมมือประสานงานระหว่าง 3 ฝ่ายและภายในของแต่ละฝ่ายของฝ่ายรัฐบาล ฝ่ายเจ้าของเรือ และฝ่ายพ่อค้าผู้ใช้บริการเรือ ซึ่งผู้เขียนมีข้อเสนอแนะแต่ละฝ่าย ดังนี้

ฝ่ายรัฐบาล ความที่รัฐบาลได้เห็นความสำคัญของกิจการพาณิชย์นาวีจึงมีการนำเข้าบรรจุกฎในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 แต่ในทางปฏิบัติรัฐบาลจะต้องคอยสำรวจเพื่อดูว่าได้มีการดำเนินการไปแล้วมากน้อยเพียงไร เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ควรทำการสำรวจความต้องการของธุรกิจ เพื่อใช้ประกอบการวางแผนทางการส่งเสริมให้ตรงความต้องการมากขึ้นในเรื่องควรมีการเพิ่มสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่กิจการพาณิชย์นาวีมากขึ้นหรือไม่เพียงไร เส้นทางโคที่สมควรส่งเสริมและเส้นทางโคที่ควรระงับการส่งเสริม เป็นต้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ควรมีบทบาทมากขึ้นในการทำหน้าที่พิจารณา เสนอนโยบาย มาตรการและแนวปฏิบัติในการส่งเสริมการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย รวมทั้งเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของธุรกิจประเภทนี้คือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การทำเรือแห่งประเทศไทยและกรมศุลกากร ควรอำนวยความสะดวกแก่เรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทเรือ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านการเงิน รัฐบาลควรเร่งดำเนินการก่อตั้งกองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวีและหรือรัฐบาลมีส่วนเข้าไปค้ำประกันเงินกู้แก่ผู้ประกอบการเดินเรือของเอกชน ทางด้านการตลาดรัฐบาลก็ควรส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่มธุรกิจประเภทนี้เพื่อให้การบริการสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ควรประชาสัมพันธ์เผยแพร่ การบริการของเรือไทยให้เป็นที่รู้จักดีในตลาดการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งกระตุ้นให้มีการตั้งกิจการ ประเภทนี้มากขึ้น

นอกจากนี้ควรมีการประสานงานกับหน่วยงานที่ส่งเสริมพาณิชย์นาวีในระดับระหว่างประเทศด้วย เพื่อให้ความร่วมมือระหว่างประเทศมีผลในการส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย เช่น ประสานงานกับ SEATRAC, UNDP และ EASA เป็นต้น ในเรื่องความร่วมมือเพื่อพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทยให้ทัดเทียมกับประเทศต่าง ๆ เช่น การพัฒนาการออกแบบเรือ การฝึกอบรมและสัมมนาทางวิชาการ การเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ เป็นต้น

ฝ่ายเจ้าของเรือ บริษัทเดินเรือที่มีการให้บริการในเส้นทางเดินเรือเกี่ยวกับควรมีการรวมกลุ่มกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดผลคือ คัดปัญหาการแข่งขันด้าน การตัดค่าระวางสินค้า อำนาจการต่อรองก็มีมากขึ้น ช่วยให้มีเที่ยวเดินของเรือที่สอดคล้องความต้องการของผู้ใช้บริการ และให้มีการบริการที่ดีกว่าในปัจจุบันจนสามารถแข่งขันกับบริษัทต่างชาติได้และยังเป็นการช่วยลดต้นทุนการขนส่งลง โดยเฉพาะประเทศไทยได้เปรียบในค่าจ้างงานอยู่แล้ว ทำให้สามารถเสนออัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าของต่างชาติ และจะต้องมีการปรับปรุงด้านการจัดการ โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพของการตลาด การบุคลากร และการวิจัย

ฝ่ายพ่อค้าผู้ให้บริการ ควรมีการรวมตัวกันก่อตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือขึ้น ซึ่งจะเป็นการสร้างอำนาจการต่อรองมากขึ้น โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับค่าระวางขนส่ง เพราะการรวมตัวกันของผู้ส่งออกในลักษณะของการรวมสินค้า ช่วยให้การขนส่งมีประสิทธิภาพและป้องกันการผูกขาดของบริษัทเดินเรือ และยังช่วยให้ผู้ขนส่งสนใจที่จะทำการขนส่งด้วย เนื่องจากปริมาณสินค้าที่จะส่งในแต่ละคราวมีมาก และควรให้ความร่วมมือในการทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศให้อยู่ในรูปที่จะช่วยเหลือเจ้าของเรือไทย เช่น ทอนส่งออกควรทำสัญญาในเทอม ซี.ไอ.เอฟ. และทอนนำสินค้าเข้า ควรทำสัญญาในเทอม เอฟ.ไอ.บี. ทั้งนี้เพราะทอนส่งออก เราจะได้คิกค่าประกันภัย ค่าสินค้า และค่าระวางเรือที่ส่งสินค้า เป็นต้นทุนสินค้า สามารถช่วยเจ้าของเรือไทยได้รับขนส่งสินค้าได้ ส่วนนำสินค้าเข้า พ่อค้าผู้ส่งเข้าก็มีสิทธิเลือกให้ขนส่งสินค้ามาส่งด้วยเรือไทยได้ และเป็นการแสดงถึงความมีใจชาตินิยมในการที่จะช่วยเรือไทยอีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ทั้ง 3 ฝ่ายยังต้องมีความร่วมมือกันด้วยความจริงใจในอันที่จะช่วยกันพัฒนาธุรกิจการพาณิชย์นาวีให้เจริญยิ่งขึ้นต่อไป.

สรุป

จากการศึกษาเกี่ยวกับบริษัทเคินเรื่อ พบว่ากิจการพาณิชย์นาวีไทยเมื่อเปรียบเทียบกับต่างชาติแล้ว ยังอยู่ในระยะที่เริ่มแรกจริง ๆ กองเรือของไทยยังมีขนาดเล็กน้อยคือเป็นอัตราร้อยละ 3.5 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือพาณิชย์ของประเทศสมาชิกอาเซียน และมีอายุการใช้งานนาน

จากการที่ไทยเราขาดดุลการค้าต่างประเทศมาโดยตลอด รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะช่วยลดการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินของประเทศไทยโดยพยายามใช้มาตรการสนับสนุนต่าง ๆ หลายวิธีด้วยกัน และให้การส่งเสริมกิจการบริษัทเคินเรื่อก็เป็น วิธีการที่สำคัญอันหนึ่งที่รัฐบาลเอาออกมาใช้ โดยให้กิจการบริษัทเคินเรื่อเป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และได้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวีขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2521 พร้อมกันนั้น ก็ได้มีการนำการพัฒนาพาณิชย์นาวีเข้าบรรจุลงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ว่าจะให้มีการขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 เทตเวทตัน ภายในปี พ.ศ. 2529

บทบาทของบริษัทเคินเรื่อมีความสำคัญต่อการส่งออกของประเทศไทย และมีส่วนในการช่วยลดการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินของประเทศ กิจการนี้หากได้มีการร่วมมือระหว่างฝ่ายรัฐบาล ฝ่ายเจ้าของเรือ และฝ่ายผู้ให้บริการเรือ ร่วมกันพิจารณาถึงปัญหาต่าง ๆ อันเป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จในการดำเนินงานของบริษัทเคินเรื่อ และได้ใช้ความพยายามร่วมมือกันอย่างเต็มที่ในการแก้ไขปัญหานั้นแล้วก็เป็นที่ยอมรับได้ว่าบทบาทของบริษัทเคินเรื่อจะต้องมีเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคตอันใกล้

ในส่วนที่ผู้เขียนไม่ได้ทำการศึกษาไว้ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรจะได้มีการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ เป็นความจริงและสามารถศึกษารายละเอียดได้อย่างลึกซึ้งเพิ่มขึ้น ซึ่งจะ เป็นผลดีต่อกิจการเคินเรื่อ คือช่วยให้บุคคลภายนอกได้ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับบริษัทเคินเรื่อและมองบริษัทเคินเรื่อในลักษณะที่ถูกต้องยิ่งขึ้น ทำให้ทราบข้อดีและข้อบกพร่องในการดำเนินงานของบริษัทเคินเรื่อ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกิจการพาณิชย์นาวีให้ดียิ่งขึ้นไป.