

บทที่ 1

บทนำ



## ความสำคัญของบริษัทเคินเรือระหว่างประเทศของไทย

กิจการบริษัทเคินเรือเพิ่งเปิดดำเนินการเมื่อไม่นานมานี้<sup>1</sup> ทั้งที่ประเทศไทยน่าจะได้มีกิจการประเภทนี้มานานแล้ว ทั้งนี้เพราะสภาพภูมิประเทศของประเทศไทยเหมาะแก่การใช้การขนส่งทางน้ำ คือมีอาณาบริเวณที่จะออกทะเลได้ทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ครอบคลุมกับสินค้าออกที่สำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นพวกสินค้าทางเกษตร เพื่อให้การขนส่งราคาผู้รับต่ำลงได้ จึงต้องพยายามลดต้นทุนของสินค้าให้ถูกที่สุด ซึ่งการขนส่งทางทะเลเป็นวิธีการขนส่งที่ประหยัดที่สุดเมื่อเทียบกับวิธีการอื่น ๆ ประเทศอื่น ๆ เช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ฯลฯ ได้ดำเนินการด้านนี้และประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก ในประเทศไทยไม่ได้รับการสนใจจากผู้ประกอบการเท่าที่ควร เป็นเพราะว่ากิจการประเภทนี้ต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก มีผลตอบแทนในอัตราที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับกิจการประเภทอื่น การแข่งขันก็มีมากโดยเฉพาะการแข่งขันกับสายการเคินเรือของต่างประเทศที่ดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว อุปสรรคประการสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือบริษัทเคินเรือที่เกิดขึ้นใหม่ ๆ ยังจะต้องแข่งขันกับบรรดาสายการเคินเรือที่บรรดาสายการเคินเรือต่าง ๆ ของประเทศที่เจริญแล้ว ได้รวมกันจัดตั้งขึ้นในขณะนี้ในแง่ละเส้นทางที่บริษัทเคินเรือเหล่านั้นเดินอยู่ ฉะนั้นจะเห็นได้ชัดว่ากิจการรับส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นกิจการที่จะต้องอาศัยความรู้ความชำนาญในการดำเนินงานอย่างมาก และยังเป็นกิจการที่ต้องอาศัยความสนับสนุนและความช่วยเหลืออย่างจริงจังและต่อเนื่องจากรัฐบาลอีกด้วย มิฉะนั้นแล้วก็จะไม่สามารถที่จะดำเนินการไปด้วยดีโดยตลอดได้

---

<sup>1</sup> บริษัทเคินเรือระหว่างประเทศของไทย ได้ตั้งขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2460 โดยรัฐบาลไทยได้ยกเรือสินค้าของเยอรมันที่จอดอยู่ในน่านน้ำไทย 11 ลำ ครอบงำขงสงครามโลกครั้งที่ 1 มาดำเนินการก่อตั้งบริษัท พาณิชยนาวิสยามขึ้น

สำหรับประเทศไทยนั้น เหตุผลสำคัญที่รัฐบาลจะต้องให้ความสนับสนุนและช่วยเหลือกิจการเดินเรือเป็นพิเศษก็เพราะว่า

1. ทุกประเทศในโลกมีการติดต่อค้าขายระหว่างกัน การขนส่งระหว่างประเทศจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน ทั้งการค้าขายระหว่างเอกชนต่อเอกชน หรือรัฐบาลต่อรัฐบาล

2. ประเทศที่มีกิจการพาณิชย์นาวีของตนเอง ย่อมจะได้เปรียบกว่าประเทศอื่นที่ไม่มีกิจการดังกล่าวเป็นของตนเองซึ่งต้องอาศัยเรือจากประเทศอื่น อาจถูกเรียกเรือค่าระวางในอัตราสูง และบางครั้งอาจไม่ได้รับความสะดวก เนื่องจากไม่มีเรือเข้ามารับขนสินค้า หรือไม่อาจหาเช่าเรือค่างประเทศเพื่อมารับขนสินค้าได้

3. เป็นกิจการขายบริการที่ช่วยหาเงินตราค่างประเทศเข้าประเทศได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งจะเห็นได้จากหลายประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น รัสเซีย ญี่ปุ่น เคนมาร์ค สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เป็นต้น ประเทศเหล่านี้มีรายได้จากการขายบริการในการรับขนสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และการให้เช่าระวางเรือเพื่อบรรทุกสินค้าให้แก่ผู้ขายและผู้ซื้อสินค้าในประเทศต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก ๆ

4. ช่วยให้เกิดการสร้างงานในประเทศ นอกจากงานบนเรือพาณิชย์แล้วยังทำให้เกิดกิจการบริหารกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งกระทำบนฝั่ง รวมทั้งงานในกิจการที่ต่อเนื่องกับกิจการขนส่งทางทะเลเช่นได้แก่ งานในตู้ต่อและซ่อมเรือ งานบนท่า งานเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

5. ในยามที่ประเทศอยู่ในภาวะไม่ปกติ อาจมีความจำเป็นที่ทางราชการทหารต้องใช้เรือพาณิชย์มากัดแปลงในการขนส่งสิ่งของหรือยุทธภัณฑ์ และกำลังทหาร หรืออาจต้องใช้เรือในการรบกับข้าศึก

6. การที่มีเรือพาณิชย์ซึ่งชักธงชาติของคนแล่นไปมาระหว่างน่านน้ำต่าง ๆ ทั้งในน่านน้ำที่เป็นทะเลหลวง และที่เป็นน่านน้ำอาณาเขตของค่างประเทศ ย่อมก่อให้เกิดความใกล้เคียงทางการเมืองและมีอิทธิพลเหนือความรู้สึกของประเทศที่เรือนั้น ๆ

เข้าไปทำการค้าขาย และให้บริการขนส่ง จะแสดงให้เห็นความเป็นผู้มีความสามารถในทางการค้าระหว่างประเทศ ความมั่งคั่ง โดยพิจารณาจากขนาดของกองเรือและแสดงให้เห็นถึงความชำนาญในการเดินเรือระหว่างประเทศซึ่งต้องใช้บุคคลที่มีความรู้ ความสามารถและมีประสบการณ์สูง เหนือนี้ย่อมมีอิทธิพลต่อการดำเนินนโยบายทางการเมืองระหว่างประเทศของประเทศเจ้าของเรือนั้น

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาดังการกิจการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทยที่กำลังดำเนินงานอยู่ในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาดังปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย
3. เพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหา

### ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อให้ทราบถึงการจัดการของบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทยที่กำลังดำเนินงานในปัจจุบันว่าเป็นอย่างไร เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้บริหารบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย ในการปรับปรุงการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
2. เพื่อให้ทราบถึงลักษณะการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย เป็นการส่งเสริมให้ผู้สนใจที่จะประกอบกิจการทางด้านนี้ให้มีความรู้และความเข้าใจถึงการจัดตั้งเบื้องต้น เงื่อนไขการขอส่งเสริม สิทธิและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อสนับสนุนให้มีผู้ลงทุนในกิจการค้านี้มากขึ้น
3. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่บริษัทเดินเรือที่กำลังจะเกิดใหม่ อาจประสบปัญหาในลักษณะเดียวกัน
4. เพื่อเป็นแนวทางแก่รัฐบาลในการศึกษาเพื่อกำหนดนโยบายและความช่วยเหลือในการดำเนินงานแก่กิจการค้านี้

ขอบเขตของการศึกษา

1. บริษัทเดินเรือที่ดำเนินการโดยจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือไทยที่กรมเจ้าท่า ประเภทเรือสินค้า (ไม่รวมบริษัทเรือน้ำมัน) ซึ่งปัจจุบันมี 46 บริษัท ส่วนใหญ่เป็นเรือที่รับส่งสินค้าในเส้นทางแถบอาเซียน (มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์) ญี่ปุ่น เกาหลี ฯลฯ มีเพียงบริษัทเดียว คือ บริษัทยูนิไทย จำกัด ที่วิ่งในเส้นทางกรุงเทพฯ-ยุโรป โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างบริษัทเรือที่มีเรือสินค้าขนาดตั้งแต่ 7,000 เทกเวทตันขึ้นไป<sup>1</sup>
2. ทำการศึกษาถึงการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือในอดีตที่ผ่านมา จนถึงปัจจุบัน เพื่อค้นหาว่ามีปัญหาและอุปสรรคในการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือหรือไม่ ในการที่จะบรรจุเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 โดยจะศึกษาเฉพาะข้อ 1,4 และ 5 ของเป้าหมายการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศและกิจการพาณิชย์<sup>2</sup>
3. ระยะเวลา ของการเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่าง เม.ย. 2525 ถึง มิ.ย. 2526

วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ สามารถจำแนกแหล่งที่มาของข้อมูลได้ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)
  - ก. การเข้าสังเกตการณ์ (Observe) ได้จากการเข้าสังเกตการณ์การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่าง ๆ ของบริษัท 4 บริษัท คือ บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด, บริษัท ยูนิไทย-จำกัด, บริษัท จุฑานาวี จำกัด, และบริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด
  - ข. โดยการสัมภาษณ์และประมวลความคิดเห็นจากบุคคลกลุ่มต่าง ๆ เช่น ผู้จัดการของบริษัทต่าง ๆ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทเดิน-

<sup>1</sup> รายชื่อบริษัทเดินเรือ อยู่ในภาคผนวก ก

<sup>2</sup> ดูรายละเอียดในหน้า 8

เรือ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น

## 2. ข้อมูลทุติยภูมิ ( Secondary Data )

ก. พระราชบัญญัติ ประกาศต่าง ๆ และเอกสารจากหน่วยงานของราชการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ธนาคารแห่งประเทศไทย ฯลฯ

ข. ค้นคว้าจากหนังสือ ตำราเรียน เอกสารวิจัย บทความ และข่าวในวารสาร และหนังสือพิมพ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย

ค. หนังสือ รายงาน เอกสารอ้างอิงของบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย เช่น รายงานประจำปีของบริษัทต่าง ๆ

## สมมุติฐาน

การจัดการของบริษัทเดินเรือ เช่น ในเรื่องเทคนิคการบริหาร ประสิทธิภาพของผู้บริหาร การช่วยเหลือจากฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการเงินและการส่งเสริมการลงทุนที่เป็นอยู่ขณะนี้ จะไม่มีปัญหาต่อการพัฒนาพาณิชย์นาวีให้บรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ที่ตั้งเป้าหมายว่าจะขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 เกทเวทตัน

## ความหมายของคำสำคัญ

1. พาณิชยนาวี (Merchant Marine) มีผู้ให้คำจำกัดความไว้หลายท่าน เช่น

พลเรือตรีจิกต์ สังขกุลย์ "การพาณิชยนาวี คือการขนส่งทางทะเลระหว่าง-

ประเทศและการขนส่งทางทะเลภายในประเทศ<sup>1</sup>

กมล สนธิเกษกริน "การพาณิชย์นาวีตามความหมายอย่างกว้างหมายถึงกิจการ  
ต่อไปนี้<sup>2</sup>

- ก. กิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ
- ข. กิจการตู้คอนเทนเนอร์เรือเดินทะเลขนาดใหญ่ โดยเฉพาะเรือที่ใช้ในการ  
ขนส่งระหว่างประเทศ
- ค. กิจการท่าเรือเดินทะเลให้บริการแก่เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่ง-  
ระหว่างประเทศ เพื่อจอดเทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า

การพาณิชย์นาวีตามความหมายของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หมายถึงการขนส่งทางน้ำ  
เฉพาะการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่เรียกว่าทะเลหลวง โดยมีกองเรือพาณิชย์  
ของชาติที่เจ้าของเรือมีสัญชาติเป็นไทย

2. บริษัทเดินเรือ หมายถึงบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นบริษัทที่มุ่ง  
เน้นบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งในด้านการส่งสินค้าออกและนำสินค้าเข้าหลาย  
ประเทศ (ยกเว้นเรือบรรทุกน้ำมัน) และเกี่ยวข้องกับหลายประเทศโดยใช้เงินทุนเป็น  
จำนวนมาก พร้อมด้วยการบริหารที่มีประสิทธิภาพ

ลักษณะทั่วไปของบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศ อาจสรุปได้ดังนี้

ก. ค่าเนนกิจการค้าบริการการส่งสินค้าออกและนำสินค้าเข้าหลายชนิดโดย  
มีลูกค้ากระจายไปตามเมืองท่าต่าง ๆ ตามสายการเดินเรือ บริษัทเดินเรือระหว่างประ-  
เทศต้องมีตัวแทน ( Agents ) ของตน เพื่อติดต่อลูกค้า นำสินค้ามาลงเรือของบริษัท  
โดยจะต้องมีระบบป้อนข้อมูลและข่าวสารผ่านเครื่องโทรพิมพ์ ( Telex )

<sup>1</sup> พลเรือตรีจิกต์ สังขกุลย์, "พาณิชย์นาวีของไทย", วิทยุภิรักษ์ ( เมษายน  
2506) หน้า 211.

<sup>2</sup> กมล สนธิเกษกริน, "การพัฒนากำหนดมาตรฐานธุรกิจพาณิชย์นาวี" เรื่องปัญหา  
และอุปสรรคในการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย (เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ ณ ศูนย์-  
สารนิเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 30 กรกฎาคม 2524), หน้า 1.



ระหว่างความสัมพันธ์กับบริษัทได้อย่างรวดเร็วและทั่วถึง ทำให้สามารถทราบสภาพการเคลื่อนไหวของตลาดการค้า ตลอดจนความต้องการของลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าลงเรือและในบางกรณีก็แจ้งข้อมูลทางด้านการพาณิชย์ทางเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศนั้น ๆ เพื่อให้บริษัทได้รับทราบ เพื่อที่จะได้วางแผนทางการค้าให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ ซึ่งจะเป็นผลดียิ่งต่อการประกอบธุรกิจของตน

ข. ต้องมีแหล่งเงินทุนใหญ่พร้อมที่จะให้เครดิตโดยไม่จำกัดวงเงิน ซึ่งส่วนใหญ่บริษัทเดินเรือระหว่างประเทศ มักจะมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับธนาคาร และหรือสถาบันการเงิน หรือมีฉะนั้น ธนาคารหรือสถาบันการเงิน ก็จะเป็นผู้ถือหุ้นอยู่ด้วย

ค. มีความชำนาญในการประกอบธุรกิจในสาขาต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง เช่น ในกิจการท่าเรือ กิจการรับขนส่งสินค้า คนโดยสาร และสิ่งของอื่น ๆ โดยทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ ทั้งในและระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนถ่ายสินค้าและการบริการนำเที่ยว กิจการนำเข้า-ส่งออกสินค้าต่าง ๆ <sup>1</sup>

3. การจัดการ นักวิชาการได้นิยามความหมายไว้หลายท่าน เช่น

เออร์วิก ( E.F. Urwick ) กล่าวว่า คือ "ความรู้เกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ ที่จะต้องกระทำ หรืองาน และความรู้เกี่ยวกับบุคคลซึ่งเป็นผู้ทำงานนั้น" <sup>2</sup>

ฟลิปโป ( E.B. Flippo ) กล่าวว่า คือ "การวางแผน การจัดสายงาน การปฏิบัติขั้นดำเนินงาน และการควบคุม เพื่อให้วัตถุประสงค์ขององค์การสามารถกระทำได้สำเร็จอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ" <sup>3</sup>

<sup>1</sup> ความหนังสือบริษัทสนธิของบริษัทต่าง ๆ

<sup>2</sup> เดาร์ลีย์ นันทาภิวัฒน์, หลักการจัดการ (กรุงเทพมหานคร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521), หน้า 1.

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 1.

4. เป้าหมายการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศและกิจการพาณิชย์ ความ  
 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 มี 7 ประการ ดังนี้<sup>1</sup>

(1) ขยายการขมรถสินค้าเข้า-ออกโดยใช้เรือไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ  
 15 ต่อปี โดยกำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าของเรือไทยจากร้อยละ 5 ของปริมาณ  
 สินค้าเข้า-ออกทางทะเลทั้งหมดในปัจจุบัน เป็นร้อยละ 10 ในปี 2529 โดยขยายกองเรือ  
 พาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 เกทเวทตัน

(2) ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีถาวรระยะแรก  
 จนแล้วเสร็จ ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างเรือฝึกภาคสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

(3) พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสำคัญในภาคตะวันออกและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก  
 สงขลาและภูเก็ตในภาคใต้ให้แล้วเสร็จ

(4) ขยายและปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ของรัฐวิสาหกิจ

(5) เปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ที่ยังมีเรือไทยเดินอยู่ในขณะนี้โดย  
 เฉพาะเส้นทางอเมริกาและออสเตรเลีย

(6) ส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนพัฒนาอู่ซ่อมสร้างเรือ ขนาด 20,000  
 เกทเวทตัน

(7) ผลิตบุคลากรเพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีบัณฑิตในระดั  
 มอุดมศึกษาและต่ำกว่าอุดมศึกษาในสาขารัฐกิจการเดินเรือ เศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล  
 การบริหารท่าเรือ ช่างกลเรือ และสถาปัตยกรรมเรือ ให้เพียงพอต่อความต้องการในการ  
 พัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

<sup>1</sup> ส่วนงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักนายกรัฐมนตรี,  
 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2525-2529 (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์),  
 หน้า 130.