

การขนส่งสินค้าระบบไม่บรรจุตู้ (Conventional System)

การขนส่งสินค้าระบบไม่บรรจุตู้ (Conventional System)<sup>1</sup> คือการขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargoes) โดยใช้เรือสินค้าทั่วไป (Conventional Ship) ทำการขนส่งสินค้าที่มีหีบห่อในลักษณะต่าง ๆ ตามแต่ชนิดของสินค้านั้น แล้วขนส่งในรูปแบบนั้น หรือในสินค้าบางชนิดอาจช่วยให้การขนถ่ายเร็วขึ้นและมีปริมาณมากขึ้น ด้วยวิธีการทำให้สินค้าเป็นหน่วยใหญ่ (Unitization) โดยใช้ไม้รองรับสินค้า (Pallet) จากนั้นจึงทำการขนส่งไปยังจุดมุ่งหมาย

การขนส่งโดยวิธีนี้ต้องอาศัยการขนส่งหลายขั้นตอนกว่าจะเคลื่อนย้ายบรรทุกสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังผู้ส่งสินค้า นับตั้งแต่การบรรทุกสินค้าจากโรงงานผู้ผลิตไปยังท่าเรือ จากท่าเรือของประเทศผู้ผลิตไปยังท่าเรือของประเทศผู้ส่งสินค้า และจากท่าเรือของประเทศผู้ส่งสินค้าไปยังโรงพักสินค้าของผู้ส่งสินค้า\* ซึ่งการขนส่งโดยระบบนี้ จะเห็นได้ว่าการขนถ่ายสินค้ากันหลายครั้ง และสินค้าจะถูกเคลื่อนย้ายเป็นหีบห่อ ๆ (Package by Package) จากผู้ทำการขนส่งรายหนึ่งไปยังอีกรายหนึ่ง โดยการดำเนินการเป็นเอกเทศแยกจากกัน ซึ่งอาศัยกำลังคน และเครื่องทุ่นแรงเป็นหลัก

เนื่องจากการขนส่งสินค้าโดยระบบไม่บรรจุตู้ สินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นสินค้าทั่วไป ดังนั้นลักษณะหีบห่อของสินค้าแต่ละชนิด ตลอดจนเครื่องหมายประจำหีบห่อ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานขนส่งระบบนี้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สินค้าถึงมือผู้รับอย่างรวดเร็ว และปลอดภัย

---

<sup>1</sup> เบญจพร ทั้งเกษมวัฒนา และลำริต เกิดลาภผล, รายงานผลการศึกษาและวิจัยการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ ฉบับที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ข่าวพาณิชย์, 2521), หน้า 7.

\* ดูรูปประกอบในภาคผนวก ก. หน้า 185, 186 รูปที่ 16, 17

นอกจากตัวสินค้า ลักษณะหีบห่อ ตลอดจนเครื่องหมายประจำหีบห่อแล้ว การดำเนินงานต่าง ๆ ที่ทำเรืออย่างมีประสิทธิภาพ ก็มีหน้าที่ช่วยทำให้ระบบการขนส่งแบบนี้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ซึ่งรายละเอียดต่าง ๆ จะได้กล่าวไว้ในโอกาสต่อไป

### ลักษณะหีบห่อสินค้า

ลักษณะหีบห่อสินค้าที่ใช้ในการขนส่งทางทะเลสามารถจำแนกประเภทได้ดังนี้<sup>1</sup>

1. ถุงหรือกระสอบ (Bag) ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็นหลายประเภทขึ้นอยู่กับวัสดุที่ใช้ทำ เช่น

- Paper Bag ถุงกระดาษ
- Jute Bag กระสอบป่าน
- Plastic Bag ถุงพลาสติก
- Cotton Bag ถุงทำด้วยผ้าฝ้ายหรือด้ายดิบ บางทีเรียก Sack

สินค้าที่บรรจุมาในถุงต่าง ๆ เหล่านี้ ส่วนมากเป็นสินค้าจำพวกที่เป็นผงละเอียด เป็นฝุ่น เป็นเม็ด หรือเป็นก้อน เช่น แป้งสาลี ผงดำ แป้งฝุ่น พลาสติกเม็ด เมล็ดพืช กาวผง ปูนซีเมนต์ กากเพชร ถ่านหิน เป็นต้น

2. ถังไม้กลม (Barrel) มีลักษณะเป็นถังไม้หัวท้ายคอด ตรงกลางป่อง มีเหล็กรัดขอบที่ปากถังและกันถัง ฝาที่ปากถังและกันถัง แบนเรียบ ของที่บรรจุในถังประเภทเหล่านี้เป็นของเหลวที่บรรจุถึงเหล็กไม่ได้ เช่น เหล้า เหล้าองุ่น หรือสินค้าอย่างอื่นที่เปียกน้ำไม่ได้ ถังประเภทนี้จะป้องกันน้ำได้เป็นอย่างดี

3. มัด, ก้อน (Bale) เป็นหีบห่อที่มีลักษณะเป็นมัด เป็นก้อน ส่วนมากจะเป็นของที่ยืดหยุ่นได้ สินค้าประเภทนี้จะต้องห่อด้วยกระสอบหรือผ้าหามวลวดหรือเหล็กพิดรัดให้แน่น

<sup>1</sup> สัมพงษ์ นรินทร์, "งานสินค้าท่าเรือ", นิตยสารการท่าเรือ ปีที่ 27 ฉบับที่ 269 และ 270 (มิถุนายน - กรกฎาคม 2523), หน้า 19-27 และหน้า 17-22.

เช่นสินค้าฝ้าย ปอ หรือนุ่น ใบประดิษฐ์ เค็มผ้า เค็มกระดาษ สินค้าเหล่านี้หากไม่ห่อหุ้มด้วยผ้าหรือกระดาษแล้วรัดให้แน่นจะหลุดกระจาย ยากแก่การเคลื่อนย้าย และเก็บรักษา

4. ขวด (Bottle) ขวดทั่ว ๆ ไป ทำด้วยแก้วโปร่งใสหรือพลาสติกใส มีหลายขนาดแล้วแต่ของที่บรรจุภายใน ขวดส่วนมาก จะบรรจุของเหลว เช่นน้ำกรด น้ำยาเคมี น้ำส้ม หัวน้ำเชื้อ เครื่องดื่มประเภทน้ำอัดลม หรือของเหลวอย่างอื่นที่บรรจุในภาชนะอื่นไม่ได้ ปัจจุบันสินค้าที่บรรจุขวดมาโดยตรงไม่ค่อยจะปรากฏ ส่วนมากจะใช้ขวดพลาสติกแทน เพราะการเสียหายน้อยกว่าขวดที่ทำด้วยแก้ว

5. มัดหลายชิ้นรวมกัน (Bundle) สินค้าที่เป็นชิ้น เป็นแท่งเป็นอัน จำนวนมาก ๆ มัดรวมกันเป็นก้อนใหญ่หรือมัดใหญ่ อาจจะเป็นหีบ เป็นกล่อง เป็นถังก็แล้วแต่ ถ้ามัดรวมกันตั้งแต่ 2 ชิ้นขึ้นไปเรียก Bundle ทั้งนี้ทั้งนั้นก็เพื่อสะดวกแก่การยกขน การเก็บรักษา และตรวจนับจำนวนนั่นเอง ตัวอย่างที่เห็นได้ง่ายได้แก่สินค้าเหล็กเส้น เหล็กแผ่น แป้นน้ำ ชิ้นส่วนโรงงานอุตสาหกรรม มักจะมัดรวมกันมาเป็นมัดใหญ่ หรือบางที่มัดรวมกันมาเป็นมัดเล็ก ๆ แล้วเอามัดเล็ก ๆ นั้นมามัดรวมกันเป็นมัดใหญ่อีกทีหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า "Lift Bundle" มัดใหญ่ ๆ นี้ แม้จะสะดวกในการตรวจนับและเก็บรักษา แต่ก็ลำบากในการยกขนเคลื่อนย้าย บางที่ต้องใช้เครื่องมือทุ่นแรงที่ยกน้ำหนักได้มากช่วยในการเคลื่อนย้าย

6. ขวดใหญ่ (Carboy) เป็นขวดใหญ่ซึ่งใช้บรรจุของเหลว เช่น น้ำกรด น้ำส้ม น้ำกลั่นขวด Carboy จะมีที่ป้องกันแตกอีกชั้นหนึ่ง เช่นมีหวายล่านรอบขวดมีตะกร้าบรรจุฟางหรือโพงกันแตก การยกขนก็จะหิ้วหรือใช้ตะขอเกี่ยวกับหุตะกร้า ซึ่งจะช่วยให้ขวดภายในไม่ได้รับการกระทบกระเทือนมากนัก

7. กล่องกระดาษ, สังกะดาษ (Carton) กล่องกระดาษโดยทั่ว ๆ ไปที่ใช้บรรจุของ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ ไม่ว่าจะกล่องเล็กหรือกล่องใหญ่ เรารวมเรียกว่า Carton ทั้งสิ้น

สินค้าที่บรรจุกล่องกระดาษมาจากต่างประเทศ โดยมากจะเป็นสินค้าน้ำหนักน้อย และบอบบางการยกขน จะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เช่นเครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ เครื่องไฟฟ้า เครื่องแก้ว ลูราต่างประเทศบรรจุขวด เครื่องมือวิทยาศาสตร์ เป็นต้น ที่กล่องกระดาษมักจะมีเครื่องหมายหรือตัวหนังสือ เป็นคำเตือนให้ระมัดระวัง ในการยกขน หรือการเก็บ ให้เห็นชัดเจนบนกล่องทั้งทางด้านข้างหรือบนฝากล่อง



8. กระป๋องหรือป๊อป (Can) กระป๋องสังกะสี ป๊อป ถังน้ำมัน หรือกระป๋อง  
 สีสี่เหลี่ยมมีหูหิ้วทั้งหมดนี้เรียกว่า Can สินค้าภายในส่วนใหญ่จะบรรจุเป็นของเหลว เช่นน้ำมัน  
 เครื่อง น้ำมันจาระบี ยาฆ่าแมลง นอกจากบรรจุของเหลวแล้ว บางครั้งยังใช้บรรจุผลไม้  
 หรือของตากแห้ง เช่น ลำไยตากแห้งจากอ่องกง เป็นต้น ปัจจุบันไม่ค่อยปรากฏว่ามีสินค้า  
 บรรจุกระป๋องหรือป๊อปเข้ามามากนัก

9. หีบหรือลังไม้ (Case) บางครั้งเราจะใช้คำว่า Box เป็นสิ่งไม้สี่เหลี่ยม  
 มีทั้งขนาดเล็กและใหญ่ หีบของสินค้าบางอย่างไม่ได้ทำจากไม้โดยตรง การเรียกลักษณะหีบห่อ  
 มักจะเรียกตามวัสดุที่ทำหีบนั้น ๆ เช่น

- หีบทำด้วยไม้อัด เรียก Plywood Box
- หีบทำด้วยโลหะหรือเหล็ก เรียก Metal Box
- หีบทำด้วยไฟเบอร์ เรียก Fibreboard Box
- หีบห่อที่ทำด้วยไม้เก่าหรือวัสดุอื่น ๆ ที่ใช้แล้ว เรียกว่า second-hand

boxes

สินค้าบางอย่างบรรจุหีบห่อไม่หมด ทั้งชิ้น คือ ส่วนหนึ่งอยู่ในหีบ อีกส่วนหนึ่งอยู่นอกหีบ  
 เช่นรถแทรกเตอร์ หรือรถไถนา เป็นต้น ๆ จะมีหีบครอบมา เฉพาะส่วนสำคัญ ๆ ของตัวรถ  
 เท่านั้น กรณีอย่างนี้จะเรียก ลักษณะหีบที่ครอบนั้น เป็น case หรือ box เลยก็นิดเดียวไม่ได้  
 เพราะไม่ใช่หีบห่อที่สมบูรณ์ เราเรียกหีบประเภทนี้ว่า Semi-Box หรือ Semi-Case

ยังมีหีบห่ออีกชนิดหนึ่ง เรียกเป็นภาษาอังกฤษว่า "wire Bound Boxes" เป็นหีบ  
 สินค้าอีกชนิดหนึ่งที่แตกต่างจากลักษณะอื่นที่กล่าวมาแล้ว กล่าวคือ หีบชนิดนี้ประกอบด้วยไม้อัด  
 หรือไฟเบอร์ทุกด้าน การประกอบเข้าเป็นหีบห่อไม่ได้ใช้ตะปูตอกยึดเหมือนหีบไม้ทั่ว ๆ ไป แต่  
 ใช้ลวด (ส่วนมาก 4 เส้น) ผูกรัดตอนหัวท้าย 2 เส้น ช่องกลาง 2 เส้น ลวดแต่ละเส้นจะ  
 ถูกยึดด้วยคลิป (Clip) (ลวดเหล็กปลายแหลม 2 ข้าง ใช้ยึดแผ่นกระดาษหรือกล่องกระดาษ  
 หรือไม้อัดด้วยเครื่อง) ติดกับแผ่นไม้อัดหรือแผ่นไฟเบอร์ยึดถึงไปตลอดเส้นลวด จนรอบหีบทั้งสี่  
 ด้าน ด้านหัวและด้านท้ายของหีบจะถูกยึดด้วยคลิปติดแน่นกับฝาทั้ง 4 ด้าน หีบห่อประเภทนี้  
 ส่วนมากจะบรรจุสินค้าห่อเป็น เช่นมันฝรั่ง ลูกแอปเปิล เนยแข็ง เนื้อสัตว์แช่เย็น ไม้กระบอก  
 เป็นต้น



10. ขดลวด (Coil) ลินค้ำประเภท สายเคเบิล ลวดลิ่ง ลวดทองแดง ลวดหนาม เขือกมณิลลา เขือกไนลอน ลินค้ำเหล่านี้จะไม่บรรจุหีบห่อ แต่จะม้วนเป็นขดใหญ่ เป็นวง เรียกว่า Coil

11. หีบโปร่ง (Crate) เป็นหีบที่มีช่องเว้นให้มองเห็นภายในหีบได้ วัสดุที่ใช้ทำหีบห่อประเภทนี้ ส่วนมากเป็นไม้ หรือโครงเหล็ก ที่สามารถรับน้ำหนักได้มาก ประโยชน์จากหีบห่อประเภทนี้คือ ลีนเปลืองวัสดุทำหีบห่อน้อย น้ำหนักเบากว่าหีบหีบ สามารถมองเห็น ลินค้ำหรือของบรรจุภายในได้ สะดวกในการเก็บรักษา ระมัดระวังในการยกขนได้ง่าย การเปิดหีบเพื่อตรวจปล่อยที่ด่านศุลกากรก็ทำได้ง่ายกว่าหีบหีบ

หีบโปร่งนี้ สามารถบรรจุลिनค้ำได้เกือบทุกประเภทยกเว้นพวกของเหลวและพวกที่เป็นฝุ่นเป็นผง ส่วนมากลिनค้ำที่บรรจุหีบโปร่งมา จะเป็นลिनค้ำประเภทเครื่องจักร เครื่องยนต์ หม้อแปลงไฟฟ้า ส่วนประกอบโรงงานอุตสาหกรรม เครื่องเหล็ก ตู้เย็น เครื่องปรับอากาศ ฯลฯ สำหรับลिनค้ำที่บอบบาง ที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการยกขน เช่น เครื่องมือวิทยาศาสตร์ เครื่องมือทางด้านธรณีวิทยา เครื่องมือเหล่านี้จะบรรจุในกล่องหรือหีบเหล็กที่ห่อหุ้มด้วยโฟมหรือ ฟองน้ำชั้นหนึ่ง เพื่อป้องกันการกระเทือน แล้วบรรจุในหีบโปร่ง เพื่อป้องกันชั้นนอกอีกชั้นหนึ่งด้วย

11. ท่อ (Cylinder) เป็นภาชนะบรรจุที่เป็นเหล็ก ใช้สำหรับบรรจุพวก แก๊สต่าง ๆ เช่น ถังแก๊ส, ถังแก๊สหุงต้ม, ถังแก๊สออกซิเจน ฯลฯ

12. ถัง (Drum) ถังกลมมีหลายชนิด และหลายแบบมักเรียกตามชนิดของวัสดุ ที่ใช้ทำ เช่น

- Steel Drum ถังเหล็กที่เราเห็นทั่ว ๆ ไปคือ ถังขนาดบรรจุล่องร้อย ลิตรใช้บรรจุของเหลวต่าง ๆ เช่น จาระบี ไขวัว น้ำมันหมู น้ำมันมะพร้าว น้ำมันเครื่อง-ยนต์ น้ำมันพืช หัวน้ำหอม น้ำยาเคมี ฯลฯ

- Fibre Drum ถังทำด้วยกระดาษแข็งหรือไฟเบอร์ ขนาดเล็กเรียกว่า ถังล่องร้อยลิตร ใช้บรรจุลिनค้ำน้ำหนักน้อย เช่น ยารักษาโรค ผงเคมี ฝาลูกขวด ถังกระดาษนี้บางครั้งใช้บรรจุสายไฟฟ้าเป็นขด ขดลวด อุปกรณ์ไฟฟ้า กระตุ้มลือโลหะชิ้นเล็ก ๆ ฯลฯ

- Plywood Drum ถังไม้อัดขนาดเล็กกว่า ถังล่องร้อยลิตร ถังประเภทนี้ใช้บรรจุของที่มีน้ำหนักน้อย เช่นผงเคมี อาหารแช่เย็น เนยแข็ง เนื้อสัตว์ อาหารอย่างอื่นที่ต้องเก็บไว้ในที่เย็น

13. ถังใบยาสูบ (Hogs Head) เป็นถังลักษณะคล้ายถัง Barrel แต่ใหญ่กว่าขอบปากถัง และกันถังรั่วด้วยเหล็กพิดหนาแข็งแรง ข้างในบรรจุใบยาสูบแห้งอัดแน่น

14. ไหหรือตุ่ม (Jar) ตุ่มหรือไหใช้เป็นภาชนะบรรจุของเหลวหรือของหมักดอง เช่นกระเทียมดอง เต้าหู้ยี้ ผักกาดดอง หรืออาหารเค็มต่าง ๆ ที่ส่งจากฮ่องกง สิงคโปร์ จีนแดง ซึ่งในปัจจุบันสินค้าดังกล่าวไม่ค่อยปรากฏบ่อยนัก

15. ถังเล็ก (Keg) เป็นภาชนะบรรจุประเภทถัง มีทั้งถังเหล็กและถังไม้ มีขนาดเล็ก น้ำหนักน้อย ส่วนมากจะบรรจุของเหลว เช่นสีน้ำ น้ำมันเค็มต่าง ๆ น้ำมันผลไม้ เนื่องจากถังประเภทนี้บรรจุของได้น้อย การขนย้ายเสียเวลามาก ปัจจุบันจึงไม่ค่อยมีผู้นิยมใช้ถังประเภทนี้ บรรจุสินค้าเข้ามาบ่อยนัก

16. Loose จะหมายถึงสินค้าประเภทยางรถยนต์ ยางรถแทรกเตอร์ ยางเครื่องบิน ยางรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังรวมหมายถึง สินค้าที่ไม่มีสิ่งห่อหุ้ม เช่นเหล็กเพลาท่อนกลม ชิ้นส่วนเครื่องจักรโรงงานอุตสาหกรรมที่ไม่มีสิ่งห่อหุ้ม

17. แผงไม้รองรับสินค้า (Pallet) คือ แผงไม้รองรับสินค้าประกอบด้วยไม้บางหลายแผ่นยึดไว้กับไม้รองอีก 3 แผ่น หรือ 4 แผ่น แล้วแต่ขนาดของแผงไม้รองรับสินค้านั้น ขนาดของแผงไม้รองรับสินค้าที่ใช้ทำการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีขนาดกว้าง 120 ซม. ยาว 180 ซม. ประกอบด้วยไม้กระดานด้านบน 6 แผ่น ขนาดแผ่นละ 4 x 1 นิ้ว ด้านล่าง 4 แผ่น ไม้ทุกแผ่น ถูกยึดไว้กับไม้คร่าว ขนาด 3 x 3 นิ้ว 3 แผ่น ใช้วางสินค้าได้ไม่เกิน 1.5 ตัน ต่อหนึ่งแผง และสูงไม่เกิน 1.5 เมตร

แผงไม้รองรับสินค้าที่วางรองรับสินค้าที่มากับ เรือเดินทะเลต่างประเภคนั้น มีหลายขนาด ทั้งเล็กและใหญ่ แล้วแต่จำนวนและขนาดของสินค้าที่วางมาบนไม้รองนั้น

สินค้าที่วางมาบนแผงไม้รองส่วนมากจะเป็นสินค้าที่บรรจุในภาชนะ อย่างอื่นแล้ว เช่น ถุงกระดาษ หีบไม้ ถังเหล็ก ก่องกระดาษ ของขึ้นเตี่ยวที่น้ำหนักมาก

เหตุที่ลำเป็นจะต้องใช้แผงไม้รองรับสินค้า ทั้ง ๆ ที่สินค้าก็บรรจุในภาชนะอย่างอื่นได้ เป็นเพราะว่า แผงไม้รองรับสินค้าสามารถวางสินค้าประเภทถุง ประเภทถัง หรือประเภทกล่องกระดาษได้แผงละมาก ๆ สะดวกแก่การยกขน และเคลื่อนย้ายตั้งแต่เมืองท่าต้นทางนำลง เรือสินค้าถึงเมืองท่า ปลายทาง และถึงผู้รับได้โดยสะดวกปลอดภัย และรวดเร็ว ทั้งนี้จะต้องมีเครื่องมือยกขนที่ใช้กับแผงไม้รองรับสินค้าได้ด้วย ซึ่งมีรถยก, เกียร์แพลเล็ท ซึ่งบางครั้งในขณะเรือทำการขนถ่ายสินค้า ทางเรือก็จะใช้เกียร์แพลเล็ท ลงไปใช้ในระหว่างเรือเป็นบางครั้ง

ไม้รองรับสินค้ามีประโยชน์มาก สามารถยกสินค้าได้ทีละมาก ๆ ประหยัดเวลาในการยกขน ประหยัดเนื้อที่เก็บกอง สามารถแยกสินค้าออกได้เป็นหมวดหมู่ ทำให้ใช้ประโยชน์เนื้อที่ตอนบนในการเก็บกองได้มากขึ้น แผงไม้รองรับสินค้าที่มากับเรือ นอกจากจะมีประโยชน์แก่ทางโกดังแล้ว ทางเรือยังได้ประโยชน์ในการบรรทุกทุกในระหว่างเรือได้มาก และขนถ่ายได้รวดเร็วด้วย

18. ห่อ (Parcel) สินค้าที่ชิ้นเล็ก และมีน้ำหนักน้อย มักจะส่งมาเป็นห่อกระดาษมีเชือกผูกคล้ายห่อของส่งพัสดุภัณฑ์ทางไปรษณีย์ ส่วนมากจะเป็นของพวกหนังสือ สิ่งพิมพ์ หรือเอกสารโฆษณาสินค้า

19. ถังมีหูหิ้ว (Pail) ถังหรือกระป๋องขนาดเล็กมีหูหิ้ว สำหรับบรรจุของเหลว เช่น สีน้ำ, น้ำมันผสมสี, หรือเคมี เป็นต้น

20. ชิ้น, อัน (Piece) สินค้าเป็นชิ้น ๆ มีอันเดียวหรือหลายอัน ไม่มีสิ่งห่อหุ้ม

21. ม้วน, หลอด (Roll, Reel) สินค้าที่มาเป็นม้วนกลม เช่น นวม เลื่อนน้ำมัน กระดาษหนังสือพิมพ์ กระดาษมวนบุหรี กระดาษทากาว จอภาพยนตร์ ลวดตาข่าย เส้นใยไนล่อนทำยางรถยนต์ ลังกะสิแผ่นเรียบม้วนกลม สายเคเบิล ลวดสลึง สินค้าที่มาในลักษณะนี้เราจะเรียกโรลหรือรีล

22. สินค้าบนไม้รองที่มีขารองรับ (Skid) สินค้าเป็นชิ้นเป็นแผ่นบางหลาย ๆ แผ่นวางซ้อนกันรัดด้วยลวดแน่น มีไม้รองรับด้านล่าง ใต้ไม้รองรับนั้นจะมีไม้ (โดยมาก 2 ชิ้น) เป็นขารองรับอีกทีหนึ่ง เพื่อสะดวกแก่การขนย้ายและกองเก็บลักษณะนี้ เราเรียกว่า สกิด เช่น



สังกะสีแผ่น กระดาษเหนียว เหล็กแผ่น ยางแผ่น เป็นต้น

23. กระเป๋าเสื้อผ้า (Suitcase) ของใช้ส่วนตัวของผู้ที่เดินทางไปต่างประเทศ กลับมาเมืองไทย มักจะส่งกระเป๋าเสื้อผ้า และของใช้ส่วนตัวกลับมาทางเรือ

24. หีบไม้อัด (T Chest) ลักษณะเป็นหีบทำด้วยไม้อัดบอบบางกว่าหีบไม้ (case) ที่กล่าวมาแล้ว หีบชนิดนี้ใช้บรรจุสินค้า แห้งน้ำหนักน้อย เช่นใบชาอบแห้ง เครื่องแก้ว ยาอมชนิดเม็ดที่ห่อด้วยกระดาษเหนียว เครื่องมือวิทยาศาสตร์ เป็นต้น

25. หน่วย (Unit) รถยนต์, รถบรรทุก ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศรวม เรียกว่า ยูนิต

26. สินค้าไม่มีสิ่งห่อหุ้ม (Unpacked) สินค้าพวกรถแทรกเตอร์ รถบดถนน รถดักดิน รถเกรดดิน รถปั้นสัน ที่มาเป็นคัน ไม่มีสิ่งห่อหุ้ม รวมทั้งเครื่องจักรขนาดใหญ่ ๆ ที่ไม่มีสิ่งห่อหุ้ม ก็จัดอยู่ในประเภทนี้

#### เครื่องหมายหีบห่อสินค้า

การจดนับสินค้า (Tally) ที่ขนส่งทางเรือเดินทะเลต่างประเทศนั้น นอกจากจะต้องทราบลักษณะหีบห่อสินค้าทุกชนิดดังกล่าว แล้ว พนักงานจดรายการสินค้า จำเป็นที่จะต้องทราบเครื่องหมายบนหีบห่อสินค้าอีกด้วย มิฉะนั้นการจดนับจะไม่ถูกต้องตามจุดมุ่งหมายของการรับมอบสินค้าของการท่าเรือ ฯ

เครื่องหมายบนหีบห่อสินค้ามีหลายอย่างด้วยกัน เช่น

- เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้า (Shipping Marks)
- เครื่องหมายการค้า (Trade Marks)
- เครื่องหมายคำเตือนบนหีบห่อสินค้า (Caution Marks)

การจดนับสินค้าของการท่าเรือ ฯ นั้น เสมือนจดนับสินค้าจะบันทึกเฉพาะเครื่องหมายประจำหีบห่อลงในแบบรายการขนสินค้าจากเรือของการท่าเรือเท่านั้น เพื่อแลกเปลี่ยนกับรายการขนสินค้าของฝ่ายเรือ ส่วนเครื่องหมายการค้า และเครื่องหมายคำเตือนบนหีบห่อสินค้าไม่ต้องจดลงไปในการ

เครื่องหมายการค้า และเครื่องหมายค่าเดือนบนหีบห่อสินค้าเองก็มีความสำคัญและ  
จำเป็นกับงานสินค้าทำเรือส่วนอื่น เช่น การเก็บรักษาสินค้า การจัดเรียงสินค้า การตรวจ  
สอบ และการส่งมอบสินค้าแก่เจ้าของ เป็นต้น

เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้า (Shipping Marks)<sup>1</sup>

คือเครื่องหมายที่เขียนขึ้นบนหีบห่อ หรือเขียนบนวัตถุอย่างอื่นแล้วนำมาติดไว้ที่หีบห่อ  
นั้น ๆ การเขียนนั้นไม่ว่าจะเขียนเป็นตัวหนังสือ ตัวเลข หรือเครื่องหมายอื่นใดก็ตาม ถ้า  
มีความหมายแสดงว่าสินค้าหีบห่อนั้น ๆ เป็นสินค้าไปถึงเมืองท่าไหน ประเทศอะไร ใครเป็นผู้  
รับแล้ว เครื่องหมายที่เป็นตัวหนังสือ ตัวเลข หรือเครื่องหมายอย่างอื่นเหล่านั้นเรา เรียกว่า  
เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้าตัวอย่าง เช่น

COLO NO. 01

ภาพที่ 1

EGRT P.R NO. 327835

ELECTRICITY GENERATING AUTHORITY OF THAILAND

BANG KRUI / NONTHABURI

VIA BANGKOK

GROSS WEIGHT 100 KGS

NET WEIGHT 86 KGS

DIM 62 x 41 x 45 CMS

WAAGNER BIRD AG / AUSTRIA

KOM 24 - 300



จากตัวอย่างข้างบน เราจะทราบได้ทันทีว่า เป็นสินค้ามาถึงท่าเรือกรุงเทพ ฯ  
ประเทศไทย โดยการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าของ และผู้ส่ง

ตัวเลขต่าง ๆ ตามเครื่องหมายดังกล่าวนี้ มีหลายอย่างด้วยกันคือ

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 23.

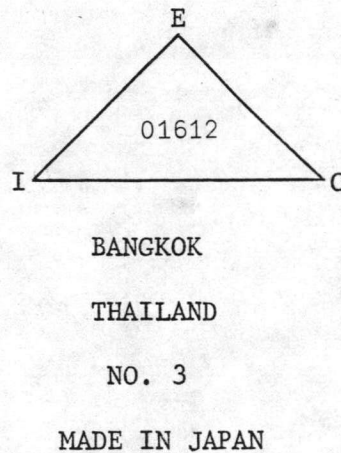
- เลขกำกับหีบห่อเฉพาะการส่งสินค้าเที่ยวนี้ ซึ่งเรียกว่า เลขอินเดนทท์ (Indent) คือ EGAT P.R. NO. 327835 เลขกำกับหีบห่อที่กล่าวนี้จะเปลี่ยนไปทุกครั้งที่มีการส่งสินค้าของเจ้าของสินค้านั้น ๆ

- ตัวอักษรและตัวเลขบรรทัดบนคือ COLO NO.01 นั่นคือ เลขลำดับจำนวนหีบห่อ อาจมีจำนวนหนึ่งหีบหรือหลายหีบก็ได้ ตามจำนวนที่ระบุในบัญชีสินค้าเรือ ถ้ามีหลายหีบ ตัวเลขบอกจำนวนก็จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เป็น NO. 02 , 03 ไปจนครบจำนวนตามเอกสารสินค้า

สำหรับตัวอักษรที่บอกน้ำหนักรวม น้ำหนักเฉพาะของภายใน และเลขบอกขนาดหีบห่อนั้นไม่ใช่เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้า

เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้าไม่จำเป็นจะต้องเป็นตัวอักษรที่เขียนชื่อผู้รับ เต็มชัดเจนดังตัวอย่างที่กล่าวข้างต้นเสมอไป อาจเขียนเป็นอักษรย่อก็ได้ตามตัวอย่างต่อไปนี้

ภาพที่ 2



จะเห็นได้ว่า เครื่องหมายประจำหีบห่อเป็นรูปสามเหลี่ยมมีเลขอินเดนทท์อยู่ภายในมุมทั้งสามมีอักษร I.E.C. ซึ่งเป็นชื่ออักษรย่อเจ้าของบริษัทในประเทศไทย คือ บริษัท International Engineering Company Ltd. ด้านล่างบอกชื่อเมืองท่าปลายทางคือ BANGKOK, THAILAND ส่วนเลข NO. 3 เป็นเลขลำดับจำนวนหีบห่อ

เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้าอาจจะมาในรูปแบบลักษณะต่าง ๆ กัน เช่น เป็นเครื่องหมายรูปสามเหลี่ยม สี่เหลี่ยม วงกลม สี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน ทั้งมีอักษรกำกับ ไม่มีอักษรกำกับ หรือเป็นอักษรย่อโดยไม่มีเครื่องหมายก็ได้



ข้อสำคัญที่เกี่ยวกับเครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้า คือ เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้าทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นตัวอักษร ตัวเลข หรือเครื่องหมายต่าง ๆ จะต้องมีความว่า BANGKOK THAILAND หรือ THAILAND คำเดียว ประจำที่เครื่องหมายนั้น ๆ เสมอ ทั้งนี้ก็เพราะว่าสินค้าทุกหีบห่อมาจากเรือเดินทะเลต่างประเทศที่ส่งมาประเทศไทย หรือส่งไปประเทศอื่น ๆ ก็ตาม จะต้องระบุชื่อเมืองท่าปลายทางเสมอ ไม่เช่นนั้นก็จะไม่ทราบว่าหีบห่อไหนส่งไปเมืองไหนประเทศอะไร

สินค้าผ่านแดนไปประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว หรือเรียกว่าสินค้าไปลาวนั้น ที่เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้า จะระบุคำว่า "LAOS" หรือ LAOS VIA BANGKOK, THAILAND ไว้ด้วย เพื่อให้ทราบว่าสินค้าหีบห่อนั้นส่งไปประเทศลาว

### เครื่องหมายการค้า (Trade Marks)<sup>1</sup>

คือ เครื่องหมายของตัวสินค้าแต่ละประเภท แต่ละชนิดที่ผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรม ลุดมุ่งหมายก็เพื่อให้ผู้ใช้สินค้าทั่ว ๆ ไปทราบและจำได้ เมื่อต้องการใช้สินค้าประเภทนั้น แต่ส่วนใหญ่เครื่องหมายการค้า มักจะเน้นถึง "ตรา" ประจำสินค้านั้น ๆ ของตนเอง ซึ่งได้จดทะเบียนไว้ตามกฎหมาย เพื่อป้องกันการเลียนแบบ

หีบห่อสินค้าที่มากับเรือเดินทะเลต่างประเทศ บางทีก็มีเครื่องหมายการค้าติดมาด้วย บางทีก็ไม่มี แล้วแต่ชนิดของสินค้า และความต้องการของผู้ส่งเครื่องหมายการค้านี้ นอกจากเพื่อการโฆษณาของเจ้าของแล้วก็แทบจะไม่มีค่าความเป็นในการลดน้ำหนักของสินค้าของการทำงานเรือ หรือผู้ทำงานเกี่ยวข้องเท่าไรนัก หรือหากจะมีประโยชน์บ้างในบางครั้ง เช่น เครื่องหมายประจำหีบห่อสินค้า (Shipping Marks) ของหีบห่อนั้น ๆ หลุดหายไป หรือหาไม่พบ ไม่สามารถลดน้ำหนักก็ได้ เล่มียนลดน้ำหนักก็อาจจะลดเครื่องหมายการค้านี้ลงไป ในช่องหมายเหตุในแบบบันทึกด้วย พร้อมกับน้ำหนักหรือขนาดที่ปรากฏบนหีบห่อ ทั้งนี้ก็เพื่อสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ตรวจสอบหรือผู้เกี่ยวข้องจะได้ค้นหาได้ง่ายขึ้นเท่านั้นเอง

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 27.

## เครื่องหมายคำเตือนบนหีบห่อสินค้า (Caution Marks)<sup>1</sup>

เครื่องหมายคำเตือนบนหีบห่อสินค้า เป็นเครื่องหมายที่บอกให้ทราบรายละเอียดหลายอย่างเกี่ยวกับสินค้าเป็นต้นว่า สินค้าภายในเป็นประเภทใด การเก็บรักษา การเคลื่อนย้ายหรือการยกขน ซึ่งผู้ปฏิบัติงานสินค้าทั้งหลาย จำเป็นต้องทราบและเข้าใจความหมาย คำเตือน บนหีบห่อสินค้าพอสมควร การปฏิบัติงานสินค้าจึงจะปลอดภัย และสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

เครื่องหมายคำเตือนบนหีบห่อสินค้า อาจแบ่งเป็นประเภทใหญ่ ๆ 2 ประเภท คือ

1. ประเภทเครื่องหมายต่าง ๆ
2. ประเภทอักษรคำเตือนเป็นภาษาต่างประเทศ

### 1. ประเภทเครื่องหมายต่าง ๆ<sup>\*</sup>

เครื่องหมายคำเตือนบนหีบห่อที่พบบ่อย ๆ นั้น มีทั้งเครื่องหมายที่ไ้กับสินค้าทั่ว ๆ ไป และเครื่องหมายที่ไ้กับสินค้าอันตราย

สินค้าอันตรายนั้นหมายถึง สินค้าที่เป็นอันตรายต่าง ๆ เช่น เป็นพิษ วัตถุระเบิด ซึ่งเป็นอันตราย ต่อชีวิตมนุษย์ สัตว์ และพืช ตลอดจนเป็นอันตรายแก่ทรัพย์สินสิ่งของ เมื่อสัมผัสหรือเก็บไว้ใกล้ เป็นต้น

ตามข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลในหนังสือสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code) ขององค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) หรือเรียกย่อ ๆ ว่า "IMCO" นั้น กำหนดรายการสินค้าอันตรายไว้ 9 ประเภท ดังนี้

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, ฉบับที่ 271 (สิงหาคม 2523), หน้า 7 ; และฉบับที่ 272 (กันยายน 2523), หน้า 27.

\* ดูรูปประกอบในภาคผนวก ก. หน้า 183 รูปที่ 14 .

- ประเภทที่ 1 - วัตถุระเบิด (Explosives)
- ประเภทที่ 2 - แก๊สต่าง ๆ ซึ่งเป็นของเหลวหรือไอที่ถูกอัดไว้ (Gases, Compressed, Liquefied or Dissolved under pressure)
- ประเภทที่ 3 - ของเหลวต่าง ๆ ที่มีปฏิกิริยาไวไฟ (Inflammable Liquids)
- ประเภทที่ 4 - วัตถุหรือของแข็งที่ไวไฟ (Inflammable Solids or Substances)
- ประเภทที่ 5 - วัตถุที่เกิดปฏิกิริยาทางเคมี (Oxidizing Substances)
- ประเภทที่ 6 - วัตถุที่เป็นพิษ และวัตถุที่ทำให้เกิดการติดต่อของเชื้อโรค Poisonous (Toxic) and Infectious Substances
- ประเภทที่ 7 - วัตถุที่มีกัมมันตภาพรังสี (Radio-Active Substances)
- ประเภทที่ 8 - วัตถุที่เป็นตัวที่ก่อให้เกิดการกัดกร่อน (Corrosives)
- ประเภทที่ 9 - วัตถุหรือภาชนะอันตรายปลึกย่อยทั่ว ๆ ไป (Miscellaneous Dangerous Substances)

รายละเอียดสินค้าอันตรายแต่ละประเภะนั้น จะหาได้จากหนังสือสินค้าอันตรายของ IMCO ในหนังสือนี้ยังกำหนดกฎข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลไว้ด้วย เช่น การควบคุมวิธีปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ประเภทสินค้าอันตราย วิธีบรรจุหีบห่อสินค้าอันตราย เครื่องหมายและฉลากปิดที่หีบห่อ เอกสารต่าง ๆ แผนผังแสดงที่เก็บสินค้า และการขนส่งวัตถุระเบิดบนเรือโดยสาร เป็นต้น

เครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าอันตราย ตามกฎข้อบังคับของ IMCO กำหนดไว้ว่าบนหีบห่อสินค้าอันตรายจะต้องประกอบด้วย

1. มีฉลากปิดให้เห็นชัดเจน
2. ฉลากที่ปิดจะต้องบ่งประเภทของสินค้าอันตรายต่าง ๆ ไว้ (ยกเว้นประเภทที่ 9-วัตถุ หรือภาชนะอันตรายปลึกย่อยทั่ว ๆ ไป)
3. ชื่อประเภทสินค้าอันตรายและ "หมายเลข" สินค้าอันตรายประเภะนั้น ๆ



(ฉลากสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูน ขนาด 4" x 4" หรือ 10 เซนติเมตร)

4. สีของฉลากที่ปิดบนหีบห่อจะต้องเป็นสีตามข้อบังคับ

ฉลากสีที่ปิดข้างหีบห่อสินค้าอันตรายนั้น จะมองเห็นและสังเกตได้ง่าย ฉลากแต่ละประเภทสีไม่เหมือนกัน เช่นประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) สีแล้วมีเปลวไฟ อยู่ด้านบนตัวอักษร "Explosive" ประเภทที่ 2 (แก๊สที่ถูกอัดไว้ในท่อประเภทไม่วิวไฟ) สีที่ใช่เป็นสีเขียว ใบไม้ มีรูปท่อแก๊สอยู่ด้านบนตัวอักษร "Non-Flammable Compressed Gas" และประเภทที่ 2 อีกชนิดหนึ่งคือ แก๊สที่เป็นพิษ ไข่ฉลากสีขาวมีรูปกระดูกไขว้ด้านบนตัวอักษร "Poison Gas" เป็นต้น

ฉลากสินค้าอันตรายทุกประเภท นอกจากจะเป็นสีต่าง ๆ และรูปเครื่องหมายบอกลักษณะ (เช่นรูปเปลวไฟ รูปกระดูกไขว้ ฯลฯ) อยู่ด้านบนแล้ว ยังมีหมายเลขบอกประเภทสินค้าอันตรายไว้ที่มุมด้านล่างของฉลากด้วย

เครื่องหมายค่าเตือนประเภทเครื่องหมายทั่ว ๆ ไป นั้นมีมากมาย ซึ่งพอจะสรุปที่สำคัญได้ดังนี้ \*

- เครื่องหมายรูปถ้วยแก้วตั้ง หมายถึงให้ระวังของแตก
- เครื่องหมายรูปตะขอ มีกากบาททับ หมายถึงห้ามใช้ตะขอเกี่ยว
- เครื่องหมายรูปลูกศรเดี่ยว ลูกศรคู่ชี้ขึ้น หมายถึงให้ตั้งหีบห่อขึ้นตามลูกศร
- เครื่องหมายรูปร่มกาง หมายถึงให้เก็บในที่ร่มอย่า ให้เปียกน้ำ
- รูปตุ๊กตาตัวเดียว และตุ๊กตาคู่ ที่กำลังยกกล่อง หมายถึงการยกขนหีบห่อนั้น จำเป็นต้องใช้คนยก 2 คน หากยกคนเดียว อาจทำให้สินค้าภายใน รั่วไหล ชำรุด เสียหายได้

\* รูปประกอบในภาคผนวก ก. หน้า 184 รูปที่ 15.

## 2. ประเภทอักษรคำเตือนเป็นภาษาต่างประเทศ<sup>1</sup>

อักษรคำเตือนบนหีบห่อสินค้า นั้น มีอยู่หลายภาษาด้วยกัน เป็นต้นว่า ภาษาอังกฤษ ภาษาฝรั่งเศส ภาษาอิตาลี ภาษาลาติน และภาษาญี่ปุ่น เป็นต้น แต่ที่พบบ่อยมากจะเป็นภาษาอังกฤษ

อักษรคำเตือนบนหีบห่อที่เป็นภาษาอังกฤษนั้นมีมาก ซึ่งสามารถจัดแบ่งเป็นหมวดหมู่โดยแยกประเภทเดียวกันไว้กลุ่มเดียวกันดังนี้

### 2.1 อักษรคำเตือนประเภทบอกสถานที่เก็บ

Avoid Extreme Heat	หลีกเลี่ยงความร้อนจัด
Avoid Freezing	หลีกเลี่ยงความเย็นจัด
Away From Boiler Room	ให้ห่างจากหม้อน้ำ
Deck Cargo	สินค้าปากระวาง
Do Not Lay Down	อย่าวางนอนลง
Keep Away From Fire	เก็บให้ห่างจากไฟ
Keep Cool	เก็บในที่เย็น
Keep Out Approach Children	เก็บให้ห่างจากเด็ก
Must Be Keep Dry	เก็บในที่แห้งเสมอ

### 2.2 อักษรคำเตือนประเภทบอกทิศทางการวางหีบห่อ

Arrow Must Point Top	หัวลูกศรอยู่ด้านบน
Do Not Overturn	อย่าคว่ำลง
Do Not Stock On Top Upside	อย่าวางของไว้ด้านบนนี้
Do Not Tilt	อย่าเอียง
Keep This Side Up	เก็บโดยวางด้านนี้ขึ้น
Lay Me Flat	วางตามแบน

<sup>1</sup> ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ก. หน้า 194 รายการที่ 1.

Not To Be Turned Over	อย่าพลิกคว่ำ
Please Do Not Over Turn This Case This Edge Up	โปรดอย่าพลิกหีบนี้ ปลายด้านนี้ขึ้น
Turn Upside Down Fortnightly	หมุนคว่ำลงทุก ๆ สิบสี่วัน

2.3 อักษรคำเตือนประเภทบอกวิธีการยกขนหรือเคลื่อนย้ายหีบห่อ

Dogs Must Not Be Used	อย่าใช้ขอสับ
Don't Crush	อย่ากระแทก
Do Not Detach Forks Here Only	อย่าเสียบงา (รถยก) ที่นี้
Don't Drop	อย่าทำตก-ล้ม
Do not Hump	อย่าปล่อยกระแทก
Do not Overturn, Tilt or Throw	อย่าคว่ำ, เอียงลงหรือผลัก
Do not Upset	อย่ายกคว่ำ
Please Handle Carefully	ยกขนโปรดระมัดระวัง
Sling Here	คล้องลวดสลิงที่นี้
Used No Hooks	อย่าใช้ขอเกี่ยว

2.4 อักษรคำเตือนประเภทเตือนให้ระมัดระวัง

Attention Fragile	ระวังของบอบบางแตกหักง่าย
Breakable	แตกหักง่าย
Compressed Gas	แก๊สอัด (มีกำลังดัน)
Dangerous	อันตราย
Delicate	บอบบาง
Inflammable	ไวไฟ
Up Careful	ระวังด้านบน
Warning Keep Away From Feed or Food Products	เตือนในการเก็บให้ห่างจาก อาหารหรือผลิตภัณฑ์ประกอบ อาหาร



## 2.5 อักษรคำเตือนประเภทบอกสินค้าภายในหีบห่อ

Arsenic Poison	สารหนูเป็นพิษอันตราย
Glass	เครื่องแก้ว
Hazardous Cargo Poison	สินค้าเป็นพิษอันตราย
Liquid In Glass	ของเหลวบรรจุในขวดแก้ว
Non Flammable	ไม่ไวไฟ
Packing List Enclosed	รายการสิ่งของในหีบห่อบรรจุอยู่ในช่อง
Vapour	ไอ, ควันระเหย

คำเตือนบนหีบห่อสินค้าทั้งที่เป็นเครื่องหมายต่าง ๆ และที่เป็นอักษรภาษาอังกฤษ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เป็นประโยชน์ต่อสินค้าภายในหีบห่อ และผู้ปฏิบัติงานสินค้า ก่อให้เกิดความ สะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

### ค่าระวางเรือ (Freight)<sup>1</sup>

ค่าระวางเรือ หมายถึงค่าขนส่งสินค้าที่ผู้ส่งออก ข้าราชการให้กับบริษัทเรือ เพื่อนำ สินค้าขึ้นเรือจากต้นทางไปส่งยังปลายทาง

ในบัลลังก์อัตราค่าระวางเรือ แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. อัตราค่าระวางเรือ ของเรือที่อยู่ในขมรมเรือ
2. อัตราค่าระวางเรือ ของเรือที่ไม่สังกัดขมรมเรือ

อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่ส่งออก มีหลักการคิดที่แตกต่างกันออกไป ตามแต่ละ เส้นทางที่เรือบริการอยู่ อัตราค่าระวางของเรือในขมรม ขึ้นอยู่กับขมรมเรือเป็นผู้ออกหนด ส่วนอัตราค่าระวางของเรือนอกขมรม กำหนดขึ้นโดยบริษัทเรือ

---

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ คุณเหรียญ วรพิพัฒน์กัธร, ผู้จัดการฝ่ายบริหารแผนกเรือ บริษัท อีลเอเซียติก (ประเทศไทย) จำกัด, 2 มกราคม 2528.

### วิธีการคิดค่าธรรมเนียมของเรือในขมรม

โดยหลักปฏิบัติของสายการเดินเรือที่อยู่ในขมรมเดินเรือ มีการคิดค่าธรรมเนียมโดยถือหลักเกณฑ์ดังนี้

1. คิดต่อหน่วยน้ำหนัก (Weight)
2. คิดต่อหน่วยปริมาตร (Volume or Measurement)
3. คิดต่อหน่วยหรือต่อชิ้น (Unit)
4. คิดจากมูลค่าของสินค้า (Ad Valorem)

อัตราค่าธรรมเนียมสินค้า สำหรับผู้ส่งออก จะเป็นไปตามพิกต์อัตราค่าธรรมเนียม (Freight Tariff) ที่กำหนดโดยขมรมสายการเดินเรือ ซึ่งทางขมรมสายการเดินเรือ จะมีผู้เชี่ยวชาญทางด้านนี้ โดยเฉพาะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมเรือ โดยจะนำเอาปัจจัยหลาย ๆ อย่างมาประกอบในการคำนวณอัตราค่าธรรมเนียม อาทิเช่น มูลค่าของสินค้า การบรรจุหีบห่อ อัตราการเสี่ยงต่อความเสียหาย ความยากง่ายในการยกขน ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมสินค้าที่กำหนดขึ้นมาแล้วไม่ว่าจะเป็นการนำออกใช้หรือมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ก็ดี จำเป็นจะต้องได้รับการยอมรับจากผู้ให้บริการ (Shipper) เสียก่อน จึงจะนำประกาศออกใช้ได้

สินค้าบางชนิดในพิกต์อัตราค่าธรรมเนียม จะคิดอัตราค่าธรรมเนียมต่อน้ำหนักอย่างเดียว เพราะว่าสินค้านั้นมีน้ำหนักมาก สินค้าใดมีปริมาตรมากก็จะคิดอัตราค่าธรรมเนียมจากปริมาตรอย่างเดียว เช่นเดียวกัน แต่ในกรณีสินค้านั้นมีน้ำหนักและปริมาตรไม่แตกต่างกันมากนัก ในพิกต์อัตราค่าธรรมเนียม ก็อาจจะกำหนดไว้ทั้ง 2 อย่าง คือ อัตราค่าธรรมเนียมทั้งน้ำหนัก และปริมาตร เมื่อคำนวณแล้วทั้งสองค่า จะคิดค่าธรรมเนียมตามค่าที่ได้มากกว่า

หน่วยน้ำหนักหรือปริมาตรของสินค้าที่นำมาคำนวณค่าธรรมเนียมเรียกว่า Revenue Ton หรือ Freight Ton

$$\text{Revenue Ton} \times \text{Basic Rate} = \text{Base Freight}$$

เมื่อคำนวณได้ค่าธรรมเนียม (Base Freight) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในกรณีของผู้ส่งออกที่ได้ทำสัญญาในการส่งสินค้ากับขมรมเดินเรือ จะได้รับส่วนลดค่าธรรมเนียมในการส่งสินค้าออก (Contractor rebate or Deferred rebate)

ในกรณีของ ส่วนลดที่ได้จากการทำสัญญาส่งสินค้ากับขมรมเดินเรือ (Contractor Rebate) ผู้ส่งออกจะได้รับส่วนลดค่าระวางไม่เกินร้อยละ 9.5 ส่วนผู้ส่งออกที่ไม่ได้ทำสัญญาในการส่งสินค้ากับขมรมเดินเรือจะได้รับส่วนลด (Deferred rebate) ไม่เกินร้อยละ 10 ซึ่งสายการเดินเรือจะคืนส่วนลดนี้ให้ภายใน 4-6 เดือน ตามแต่ละเส้นทาง ของเรือ ที่ดำเนินการอยู่

ในเส้นทางเดินเรือบางเส้นทาง ค่าระวางเรือ (Base Freight) ยังจะต้องเพิ่มค่า CAF และBAF เข้าไปอีกด้วย เช่นเส้นทางเดินเรือเอเชีย-ยุโรป แต่ก็ยังมีในบางเส้นทาง เช่น จากไทยไปญี่ปุ่น จะไม่มีค่า CAF กับ BAF จะมีแต่อัตราค่าระวางเพียงอย่างเดียว<sup>1</sup>

CAF (Currency Adjustment Factor) เนื่องด้วยอัตราค่าระวางในเส้นทางต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะคิดเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในพิกัดอัตราค่าระวางเองก็กำหนดอัตราเป็นเงินเหรียญสหรัฐ แต่เติมค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ มีความมั่นคงไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงมากนัก การใช้คิดอัตราค่าระวางก็สะดวก แต่ในปัจจุบันค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ มีการเปลี่ยนแปลงขึ้นหรือลงบ่อย ซึ่งการขึ้นหรือลงของเงินตราแต่ละครั้ง จะนำไปแก้ในพิกัดอัตราค่าระวางก็เป็นเรื่องยุ่งยากและเสียเวลามาก ดังนั้นเพื่อให้เป็นการยุติธรรม ทั้งต่อผู้ประกอบการ (สายการเดินเรือ) และต่อผู้ใช้บริการ จึงเกิดมีการกำหนดค่า CAF นี้ขึ้นมา เพื่อเป็นการปรับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ ให้ถูกต้องกับค่าเงินในขณะนั้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงค่า CAF นี้ คณะกรรมการของขมรมเดินเรือ ซึ่งจะคอยติดตามการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงของเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับเงินสกุลต่างๆ และขมรมเรือจะรายงานให้สมาชิกทราบทุก ๆ ระยะเวลาถึงการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ คุณสุธรรม สิตราวุฒาเคราะห์, ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด, 4 มกราคม 2528.



BAF (Bunker Adjustment Factor) เป็นค่าที่ใช้สำหรับปรับในกรณีที่ราคา น้ำมันมีการเปลี่ยนแปลง เหตุที่จำเป็นต้องมีค่า BAF ก็เนื่องจากวิกฤติการณ์ทางน้ำมัน เมื่อ ปี ค.ศ. 1973 ซึ่งกลุ่มประเทศ OPEC (Oil Producing and Exporting Countries) ได้ขึ้นราคาน้ำมันไปอย่างมาก การขึ้นราคาน้ำมันมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมทุกอย่างรวมทั้งการขนส่งทางเรือ ซึ่งจำเป็นจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น จากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องปรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับน้ำมัน ให้สอดคล้องกับอัตราค่าระวาง และให้ถูกต้องตามความเป็นจริงที่ต้องจ่ายสำหรับน้ำมันที่ซื้อตามเมืองท่าต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงค่า BAF จะอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการข่มขู่เรือ เช่นเดียวกับค่า CAF

นอกจากค่า CAF และ BAF ที่จะต้องเพิ่มเข้าไปในค่าระวางเรือแล้ว ในบางกรณียังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็นจะต้องเพิ่มเข้าไปอีก เช่น ค่าใช้จ่ายในการถ่ายเรือ (Transshipment Additional)

ค่าระวางเรือรวม = Base Freight + ร้อยละของ CAF จาก Base Freight  
+ ร้อยละของ BAF จาก Base Freight + ค่าใช้จ่าย  
อื่น ๆ เช่น การถ่ายลำเรือ

สำหรับเรือที่อยู่ในข่มขู่ การคิดค่าระวางเรือ จะคิดจากพิกัดอัตราค่าระวางเล่มเดียวกัน ส่วนเรือที่อยู่นอกข่มขู่เรือ การคิดค่าระวางเรือก็จะมีวิธีการคิดของตนเอง ซึ่งพื้นฐานของการคิด และอัตราที่ไปก็จะมีแนวทางเดียวกันกับพวกเรือที่อยู่ในข่มขู่เรือ แต่ราคาจะถูกกว่าประมาณร้อยละ 5-20 ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า จำนวนและสายการเดินทางเรือ แต่สายที่มีเส้นทางเดินทางเรือไปยังสหรัฐอเมริกา บริษัทเรือทั้งเรือในข่มขู่เรือ หรือเรือนอกข่มขู่เรือ ไม่สามารถที่จะกำหนดกฎเกณฑ์ได้ตามที่ตนเองต้องการ ทั้งนี้กฎระเบียบตลอดจนพิกัดอัตราค่าระวางเรือต่าง ๆ ต้องได้รับเห็นชอบและอนุมัติจาก FMC (Federal Maritime Commission) เสียก่อน โดย FMC เป็นหน่วยงานของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาที่ควบคุมดูแลกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ของสายการเดินทางเรือที่เปิดบริการเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกา

### การดำเนินงานขนถ่ายสินค้า

เรือเดินทะเลต่างประเทศที่จะเข้าเทียบท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อที่จะขนถ่ายสินค้าจากเรือ เข้าเก็บในโรงพักสินค้าและนำออกสู่ตลาด จนถึงมือผู้บริโภคนั้นจะต้องมีขั้นตอนการดำเนินงานหลายขั้นตอน ซึ่งพอจะแบ่งออกได้ดังนี้

- ขั้นตอนเกี่ยวกับเรือ และการนำเรือเข้าเทียบท่า
- ขั้นตอนเกี่ยวกับผู้ปฏิบัติงานสินค้าทั้งบนเรือและบนท่าในโรงพักสินค้าของการท่าเรือ
- ขั้นตอนเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าที่มากับเรือ

เรื่องเกี่ยวกับเรือ และการนำเรือเข้าเทียบท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้น ตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2510 มาตรา 38 ได้กำหนดไว้ว่า<sup>1</sup>

"เรือกำปั่นทุกลำที่บรรทุกทุกคนโดยสารหรือของจากเมืองท่าหรือตำบลใด ๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยขนถ่ายคนโดยสารหรือของจากเรือกำปั่นที่มาจากต่างประเทศ เมื่อผ่านด่านสมุทรปราการแล้ว ถ้าจะส่งคนโดยสารหรือของที่บรรทุกมานั้นขึ้นบก ต้องจอด ณ ที่จอดหรือเทียบท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เว้นไว้แต่เมื่อที่จอดเรือหรือท่าเทียบเรือไม่ว่างพอจะจอดหรือเทียบได้ หรือเพราะเหตุจำเป็นอย่างอื่น ซึ่งถ้าตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนดไว้ และอธิบดีกรมเจ้าท่าลงนามอนุญาตแล้ว จึงจะเข้าจอดหรือเทียบในที่ที่ได้รับอนุญาตได้"

นอกจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแล้ว เรือเดินทะเลต่างประเทศที่เข้ามาทำการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ยังจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของการท่าเรือ ว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการ และความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการท่าเรือ พ.ศ. 2499 มาตรา 29(1) และมาตรา 9(4) อีกด้วย

<sup>1</sup> สัมพงษ์ นรินทร์ , "งานสินค้าท่าเรือ", นิตยสารการท่าเรือ ปีที่ 27 ฉบับที่ 274 (พฤศจิกายน 2523) , หน้า 11 .

เรือสินค้าที่เข้ามาในประเทศไทยนั้น เมื่อเข้ามาในเขตน่านน้ำไทยแล้ว จำเป็นจะต้องจอดตามที่ที่กฎหมายไทยกำหนดไว้ ดังนั้นขนาด ความยาว และการกินน้ำลึกของเรือแต่ละลำจึงเป็นเรื่องจำเป็นมากเกี่ยวกับการกำหนดที่จอดในเขตบังคับ การนำร่องของกรมเจ้าท่า

บริเวณที่จอดเรือกลางน้ำมีหลายแห่งด้วยกัน เช่น กลางน้ำบริเวณด้านคูลกการจังหวัดสมุทรปราการ หลักผูกเรือหน้าท่าเทียบเรือ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย (มี 36 หลักผูกได้ 7 ลำ) หน้าท่าเทียบเรือบริษัทคาลเท็กซ์ กลางน้ำบริเวณลำรัฐประดิษฐ์ ตอนใต้และตอนเหนือท่าเทียบเรือการทำเรือแห่งประเทศไทย (เชื่อมหน้าท่าโรงพักสินค้า 1-9 ยาว 1,660 เมตร เทียบได้ 10 ลำ เชื่อมตะวันออกยาว 1,240 เมตร เทียบได้ 6 ลำ) และท่าเทียบเรือของบริษัทเอกชนและองค์การต่าง ๆ เช่นองค์การเชื้อเพลิง บริษัท เชลล์ บริษัทเอลโซ่ และบริษัทคาลเท็กซ์ ต้าบล่องนันทริย์ เป็นต้น

เรือที่จอดกลางน้ำ หรือจอดท่าเทียบเรือของบริษัทเอกชนและองค์การ ส่วนใหญ่แล้ว จะทำการขนถ่ายสินค้าประเภทเดียวแต่จำนวนมาก เช่นสินค้าปุ๋ยเคมี วัตถุระเบิด สินค้าบรรจุในระวางซึ่งเรียกว่า Bulk Cargo เช่น น้ำมันต่าง ๆ เมล็ดพืช ข้าวล้าสี แร่ และถ่านหิน เป็นต้น

การทำเรือได้ตั้งคณะกรรมการกำหนดสถานที่ เรือเข้าเทียบท่าและออกจากท่าของการทำเรือ ฯ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรทางน้ำในเขตท่าเรือกรุงเทพ ฯ และการเตรียมการล่วงหน้าขนถ่ายสินค้าเรียกว่า "คณะกรรมการจัดเรือของการทำเรือแห่งประเทศไทย" อยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายการทำ ซึ่งคณะกรรมการประกอบด้วย<sup>1</sup>

รองหัวหน้าฝ่ายการทำเรือ (ปฏิบัติงาน)	ประธานกรรมการ
หัวหน้ากองบริการท่าหรือผู้แทน	กรรมการ
หัวหน้ากองโรงพักสินค้าหรือผู้แทน	กรรมการ
ผู้ตรวจการฝ่ายเรือ	กรรมการ

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 13 .



ผู้ตรวจการทำ	กรรมการ
ผู้ตรวจการสินค้า	กรรมการ
หัวหน้าแผนกสื่อสารหรือผู้แทน	กรรมการ
ประจำแผนก แผนกกลาง กองโรงพักสินค้า	เลขานุการ

คณะกรรมการเหล่านี้จะประชุมร่วมกับตัวแทน เรือหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากตัวแทน เรือ ที่ห้องประชุมจัดเรือ กองโรงพักสินค้า ฝ่ายการทำ การท่าเรือ ฯ ทุกวัน ไม่เว้นวันหยุดราชการ

การประชุมดังกล่าวตัวแทนหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากตัวแทนเรือจะต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือตามที่คณะกรรมการกำหนด คือ คำร้องขอเข้าเรือเข้าเทียบท่า (Berth Application For Vessel Entering) ซึ่งมีรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือ เช่น ชื่อเรือ สัญชาติ เจ้าของหรือผู้จัดการ สำนักงานในประเทศไทย หน้าหน้าของเรือ ความยาว ความกว้าง กินน้ำลึก รายการ รายละเอียดและจำนวนสินค้าที่จะขนถ่าย คนโดยสาร ฯลฯ รวมทั้งโทรเลขของเรือลำนั้น ๆ ว่าจะผ่านสันดอน ปากน้ำ วันไหน ล่าไหน ถึงก่อนจัดเข้าเทียบท่าก่อน โดยถือตามวันเวลาผ่านสันดอนในโทรเลข

ที่ประชุมจะกำหนดสถานที่จอดเทียบท่าเรือแต่ละลำ แล้วตัวแทนเรือหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจะดำเนินการติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกท่าเรือ เช่น กรมศุลกากร กองตรวจคนเข้าเมือง กรมตำรวจ กรมไปรษณีย์โทรเลข เป็นต้น นอกจากนี้ยังต้องติดต่อที่โรงพักสินค้านั้นก่อนเวลา 14.30 น. ของวันทำงาน เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับเรือ และสินค้า เช่น ชื่อเรือ เรือมาจากที่ใด วันเวลาเรือเข้าเทียบท่า ขอทำงานวันเวลาไหน จำนวนกี่ลำย สินค้าจำนวนเท่าใด แยกเป็นสินค้าเบ็ดเตล็ดประเภทกี่ต้น สินค้าขนถ่ายลงข้างลำ (overside) กี่ต้น สินค้าอื่น ๆ เช่นสินค้าหนัก (ตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไป) กี่ตัน จำนวนตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต จำนวนอย่างละกี่ตู้ สินค้ารถยนต์ สินค้าฝ้าย สินค้าเหล็ก และสินค้าอันตรายจะต้องแจ้งจำนวนต้นและจำนวนชิ้นด้วย ถ้าทราบ เพื่อผู้ช่วยหัวหน้าแผนกโรงพักสินค้า (ยกขน) จะได้จัดรถเครื่องมือทุ่นแรง และแรงงานทำการขนถ่ายสินค้าได้ถูกต้อง

เอกสารที่ทางเรือหรือตัวแทนเรือ จะต้องมอบให้โรงพักสินค้าก่อนเรือจะทำการขนถ่ายสินค้าได้แก่ <sup>1</sup>

- บัญชีสินค้าเรือ (Manifest)
- ผังการจัดเรียงสินค้าในระวางเรือ (Stowage Plan)
- รายการสินค้าที่จะทำการขนถ่ายลงข้างลำไม่ให้นำเข้า เก็บในโรงพักสินค้า เรียกว่า สินค้าหน้าท่า (Overside)
- รายการสินค้าอันตราย (Dangerous Cargo)

ในทางปฏิบัติส่วนมากเอกสารเหล่านี้ทางตัวแทนเรือจะยังไม่มอบให้กับทางโรงพักสินค้าก่อนเรือเข้าเทียบท่า ซึ่งอาจจะมีสาเหตุมาจาก ยังไม่ได้รับเอกสารเหล่านี้จากเรือ หรือ บางครั้งอาจจะยังไม่แน่ใจว่าเรือจะเข้าเทียบท่าได้ตามกำหนดหรือไม่ หากเทียบท่าไม่ได้หรือต้องเปลี่ยนแปลงสถานที่จอดเทียบท่าใหม่ ด้วยเหตุจำเป็นบางประการ การขอเอกสารคืนอาจจะยุ่งยาก ทางเรือจึงมักจะมอบเอกสารดังกล่าวให้เมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้ว

เอกสารต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วนั้น ทางโรงพักสินค้าจำเป็นต้องใช้ประกอบการขนถ่ายสินค้า การจัดเรียง การตรวจสอบจำนวน และการจัดเครื่องมือทุ่นแรงด้วย

งานขนถ่ายสินค้าจากเรือเดินทะเลต่างประเทศนั้น แบ่งหน้าที่การทำงานออกเป็น 2 ฝ่าย คือ <sup>2</sup>

1. ฝ่ายเรือ หรือผู้ส่งมอบ ซึ่งได้แก่ เจ้าของเรือหรือผู้ชน และตัวแทนเรือในประเทศไทย ซึ่งเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือในประเทศไทย จะว่าจ้างทำสัญญากับบริษัทผู้ประกอบการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศ ให้เป็นผู้ขนถ่ายสินค้าแทน โดยที่บริษัทผู้ประกอบการ ฯ เหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่ชำนาญงานท่างานนี้ รับเหมางานกับตัวแทน

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ คุณอนันต์ ทิมเล่น, หัวหน้ากองโรงพักสินค้า 8 การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 8 มกราคม 2528.

<sup>2</sup> สัมภาษณ์ คุณบุญยิ่ง อุไรรัตน์, ผู้อำนวยการกองโรงพักสินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทย, 8 มกราคม 2528.

เรือเป็นประจำ และต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนไว้กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามกฎกระทรวงที่ได้กำหนดไว้

เจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการ ที่ทำงานขนถ่ายสินค้าประกอบด้วยผู้ปฏิบัติงาน ดังนี้คือ

- ผู้ตรวจสอบสินค้า (Checker) หรือเรียกกันทั่ว ๆ ไปว่าเช็คเกอร์เรือ คือเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมงานด้านเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ทั้งสินค้าขนถ่ายลงหน้าท่า และสินค้าบรรทุกลงเรือ เช็คเกอร์เรือนั้นจะเป็นผู้ชำนาญและรู้เรื่องเกี่ยวกับสินค้าบนเรือ เป็นอย่างดีจะเป็นผู้ส่งงานต่าง ๆ เกี่ยวกับสินค้าว่าสินค้าไหน เป็นของที่จะต้องขนขึ้นบนท่า สินค้าไหนที่จะขนลงข้างเรือ นอกจากนี้จะเป็นผู้ประสานงานกับกัปตันเรือ หรือต้นหนเรือลำนั้น ๆ กับตัวแทนเรือ และประสานงานกับทางโรงพักสินค้าด้วย

- ผู้ช่วยผู้ตรวจสอบสินค้า หรือผู้ช่วยเช็คเกอร์ จะทำหน้าที่ช่วยงานด้านเอกสาร เช่น ตั๋วรายการ การจดนับสินค้า (Tally) ทำรายงานการขนถ่ายประจำวัน และงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับสินค้าในเรือลำนั้น

- หัวหน้างาน (Foreman) จะเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ส่งงานเกี่ยวกับสินค้าไหนจะขนถ่ายสินค้าลงท่าหรือลงข้างเรือ เป็นผู้สั่งหยุดงานหรือทำงาน ติดต่อขอเช่าเครื่องมือทุ่นแรงของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และประสานงานการขนถ่ายที่หน้าท่า

- เล่มียนจดนับสินค้า ทำหน้าที่จดยางการสินค้าประจำलयงานต่าง ๆ ทั้งบนเรือและบนท่า เล่มียนจดนับสินค้าเหล่านี้ จะร่วมทำงานการจดนับสินค้ากับเล่มียนจดนับสินค้าของโรงพักสินค้าการท่าเรือ ฯ และจะแลกเปลี่ยนเอกสารการจดยาง (Tally Sheet) กันทุกภาคของงาน

ภาคเช้า	-	8.00	-	12.00	น.
ภาคบ่าย	-	13.00	-	16.30	น.
ภาคเย็น	-	16.30	-	18.00	น.
ภาคค่ำ	-	19.00	-	24.00	น.
ภาคดึก	-	01.00	-	05.00	น.



ในบางครั้งเรือต้องการเสิร์ฟลิ้นการขนถ่าย และเร่งออกจากท่าเร็วกว่ากำหนด ทางเรืออาจขออนุมัติพิเศษจากการท่าเรือ ฯ ขอทำงานติดต่อกภาคเข้ามิดได้ตั้งแต่เวลา 05.00 น. - 07.00 น. แต่ต้องทำหนังสือถึงผู้อำนวยการขออนุมัติล่วงหน้าเป็นราย ๆ ไป

- ผู้ตรวจสินค้า (Surveyer) มักจะเรียกทับศัพท์ว่า เซอร์เวย์เยอร์ จะทำหน้าที่สำรวจสินค้าชำระร่วมกับเจ้าหน้าที่สำรวจสินค้าของการท่าเรือ ฯ

- สิ้นเต็ง คือคำที่ใช้เรียกผู้ควบคุม กูลี หรือกรรมกรขนถ่ายสินค้าบนเรือให้ปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ เช่น ควบคุมกวันยกของบนปากระวางบนท่า การแยกหีบห่อ ผูกสลิงยกของใส่ตาข่ายให้ยกขึ้นและยกลงตามความจำเป็นและหน้าที่ของงานทุกสาย โดยที่สิ้นเต็งจะรับคำสั่งจากเอ็คเกอร์ และร่วมกันปรึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ ช่างทำการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า

2. ฝ่ายการทำเรือ ฯ หรือผู้รับมอบ ซึ่งจะทำหน้าที่ขนถ่ายสินค้าบนท่า ปัจจุบันได้แก่แผนกโรงพักสินค้า 1-9 สังกัดกองโรงพักสินค้า แผนกโรงพักสินค้า 11-12 สังกัดกองการตู้สินค้า และแผนกต่าง ๆ สังกัดกองคลังสินค้า เช่นแผนกคลังสินค้าผ่านแดน แผนกคลังสินค้ากลางแจ้ง แผนกคลังสินค้าทันสมัย และของตกค้าง

เจ้าหน้าที่ที่ประจำอยู่แผนกโรงพักสินค้า การท่าเรือ ฯ จะประกอบด้วยผู้ปฏิบัติงานงานดังนี้

- หัวหน้าแผนก 1 คน และผู้ช่วยหัวหน้าแผนก 3 คน ทำหน้าที่ควบคุมการปฏิบัติงานต่าง ๆ ในแผนกให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

- เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้า ทำหน้าที่ตรวจสอบรับมอบสินค้าจากทางเรือ

- เจ้าหน้าที่สำรวจสินค้า ทำหน้าที่สำรวจสินค้าชำระ ร่วมกับทางเรือ และ

เจ้าหน้าที่ดูแลการประจำโรงพักสินค้า

- เสมียน ซึ่งปัจจุบันเรียกว่าพนักงานธุรการชั้น 1 ทำหน้าที่ต่าง ๆ เช่นจดรายการสินค้า ปล่อยสินค้า เก็บของมีค่า ทำงานเอกสาร เรียกว่า เสมียนสารบรรณ ซึ่งจัดหีบห่อสินค้า ควบคุมดูแลสินค้านอกโรงพักสินค้า ประจำโรงพักสินค้า เสริม แต่ละคนทำหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายและตามคำสั่งของหัวหน้าแผนกหรือผู้ช่วยหัวหน้าแผนก

- พนักงานจัดเรียงสินค้า ทำหน้าที่เก็บรักษาสินค้าตามคูหาต่าง ๆ ทั้งสินค้านอกโรงพักสินค้า และที่โรงพักสินค้าเสริม

- พนักงานยกขน ซึ่งเดิมเรียกว่าพนักงานแรงงาน ต้นสังกัดที่แท้จริงคือกองการยกขนสินค้า ฝ่ายการทำ ในทางปฏิบัติพนักงานยกขนไปประจำอยู่ตามแผนกโรงพักสินค้าต่าง ๆ แผนกละหนึ่งหมวด (หมวดละ 10 หมู่ ๆ ละ 5 คน)

สำหรับรถเครื่องมือท่อนแรงต่าง ๆ เช่น รถยก รถบรรทุก รถเทรลเลอร์เบา รถเทรลเลอร์หนัก รถปั้นจั่น รถยกข้าง รถลากจูง ทางแผนกโรงพักสินค้า ในแต่ละวันจะส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมกับผู้แทนจากฝ่ายต่าง ๆ เช่นผู้แทนจากโรงพักสินค้าอื่น แผนกรถยก แผนกรถบรรทุก และลากจูง แผนกรถปั้นจั่น และแผนกโรงงาน ซึ่งผู้แทนจากโรงพักสินค้าและผู้แทนจากหน่วยต่าง ๆ ที่ต้องการใช้รถและเครื่องมือท่อนแรง จะนำเอาข้อมูลซึ่งได้จากทางเรือ เพื่อเสนอที่ประชุม เพื่อจัดสรรกำลังคน และรถเครื่องมือท่อนแรงต่าง ๆ

แผนกสังกัดกองการตู้สินค้า เช่น แผนกตู้สินค้า 1-2 แผนกโรงพักสินค้า 11-12 การแจ้งขอรถเครื่องมือท่อนแรง และแรงงานอาจแตกต่างออกไปจาก แผนกโรงพักสินค้า เนื่องจากกองการตู้สินค้า ปฏิบัติงานเกี่ยวกับตู้สินค้าโดยเฉพาะ ตู้สินค้ามีจำนวนมากทั้งขนถ่ายลงจากเรือ และขนส่งกลับลงเรือ เมื่อบรรจุสินค้าออกแล้ว ดังนั้นการขอรถเครื่องมือท่อนแรงขนถ่ายสินค้าจึงค่อนข้างหนักไปในทางขอเครื่องมือยกขนตู้สินค้าเสียมากกว่า เช่น

- ปั้นจั่นขนกดยกได้ 30 ตัน
- รถเทรลเลอร์ของหนักสำหรับบรรทุกตู้สินค้า
- รถยกข้าง (Side Loader)

นอกจากนี้ก็มีรถยกและรถบรรทุกตามความจำเป็นของงาน ส่วนแรงงานยกขนนั้นจะขออน้อยกว่า แผนกโรงพักสินค้า เนื่องจากงานนำสินค้าออกจากตู้สินค้า เป็นหน้าที่ของทางฝ่ายเรือหรือตัวแทนเรือ ทางโรงพักสินค้าคอยรับสินค้าที่หน้าตู้เท่านั้น

การจัดรถเครื่องมือท่อนแรงของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นปัญหาที่ค่อนข้างยุ่งยากในแต่ละวัน เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น ทางเรือของงานหลายสาย รถเครื่องมือท่อนแรงต่าง ๆ ไม่พออำนวยความสะดวก โดยเฉพาะรถเครื่องมือท่อนแรงสินค้าหนัก เช่น รถปั้นจั่น

รถเทรลเลอร์ของหนัก รถยก และรถบรรทุกเป็นต้น<sup>1</sup>

งานขนถ่ายสินค้าจะเริ่มขึ้นเมื่อแรงงาน เครื่องมือทุ่นแรง ตลอดจนกำลังคนทั้ง สองฝ่ายตามที่ได้ออกมาแล้วอย่างพร้อม เมื่อสินค้ายกลงมาหน้าท่า พนักงานยกขนของ การทำเรือ จะทำการคัดแยกหีบห่อวางบนไม้รองสินค้า (pallet) สำหรับสินค้าทั่วไป หลายเครื่องหมาย สำหรับสินค้าเครื่องหมายเดียวจำนวนมาก ในทางปฏิบัติทางเรือมักจะ เข้าเครื่องมือยกเฉพาะสินค้าประเภทนี้ เรียกว่า แพลเลท-เกีย ลงไปใส่ของในระวาง เรือ เพื่อประหยัดเวลาและแรงงานการขนถ่าย เมื่อของลงมาจากหน้าท่าแล้ว พนักงานยกขนเพียง แต่ปลดเกียออกจากไม้รองสินค้าที่ใส่ของนั้น แล้วคล้องไม้รองสินค้าเปล่าแผ่นใหม่ ลงไปใส่ของ ในระวางเรืออีก ทำไปเช่นนี้จนกว่าของจะหมด

สินค้าอื่นที่เป็นหีบห่อใหญ่ หรือสินค้าเหล็กต่าง ๆ ในทางปฏิบัติ เมื่อของลงมาจากท่า รถยกจะยกของเหล่านั้นนำไปเก็บหรือขึ้นรถบรรทุกนำไปเก็บได้ทันที หากน้ำหนักหีบห่อเหล่านั้น ไม่เกินขีดความสามารถของรถยก (ปัจจุบันรถยก ๆ ได้ไม่เกิน 5 ตัน และ 8 ตัน) ส่วน สินค้าที่มีน้ำหนักเกิน 5 ตันขึ้นไป แต่ไม่เกิน 30 ตัน เช่นรถแทรกเตอร์ หีบเครื่องจักร ขนาดใหญ่ หรือตู้สินค้า ต้องใช้รถเครื่องมือทุ่นแรงพิเศษคือ รถเทรลเลอร์หนักเข้าไปรับหน้า ระวาง แล้วนำไปเก็บกลางลานนอกโรงพักสินค้า โดยใช้รถปั้นจั่นยกลง สินค้าไม้ สินค้าหีบห่อ ยาวที่มีน้ำหนักเบา ใช้รถเทรลเลอร์เบา บรรทุกนำไปเก็บโดยใช้รถยก ยกขึ้นลง

ตลอดเวลาที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าอยู่นั้น เสมียนจดนับสินค้าประจำสายของทาง เรือและทางโรงพักสินค้า จะทำการจดนับจำนวนสินค้าทุกชิ้นทุกหีบห่อที่นำเก็บในแผนกโรงพัก สินค้าไม่ว่าสินค้านั้นจะเก็บที่โรงพักสินค้าริมท่า โรงพักสินค้าเสริม หรือวางเก็บนอกโรงพัก สินค้า ถ้ามีสินค้าส่งไปเมืองท่าอื่นปะปนลงมา เสมียนจดนับสินค้าทั้งสองฝ่าย จะต้องแจ้งให้ ผู้ควบคุมงานของตนทราบทันที เพื่อพิจารณาสั่งการ

สินค้าทุกหีบห่อที่เสมียนจดยกการสินค้า ได้จัดบันทึกแล้วจะถูกนำไปเก็บยังที่ต่าง ๆ ตามประเภทและชนิดของสินค้านั้น ๆ เป็นต้นว่า

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ คุณสัญญา หาญามิณี, ผู้ช่วยผู้ตรวจการท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย,



- สินค้าหีบห่อชำรุดเสียหายต้องนำไปเก็บที่ห้องเก็บสินค้าชำรุด เพื่อทำการ  
สำรวจตามวิธีการที่กำหนด

- สินค้าหีบห่อดีทั่วไป ที่มีน้ำหนักน้อย ที่เรียกว่า สินค้าทั่วไป (General  
Cargo) นำเก็บตามอุทหาต่าง ๆ ตามอักษรเครื่องหมายบนหีบห่อนั้น ๆ

- สินค้ามีค่าจะต้องนำไปเก็บที่ห้องเก็บของมีค่า ตามระเบียบของการทำเรือ  
จะทำการขนถ่ายลงจากเรือได้เฉพาะเวลากลางวันเท่านั้น นอกจากกรณีจำเป็นจึงจะอนุญาต  
ให้ขนถ่ายในเวลากลางคืนได้ สินค้ามีค่าเหล่านั้นได้แก่ ปืน ลูกปืน ยารักษาโรค เงินแท่ง  
ทองแท่ง หินเหล็กไฟ (สำหรับอุปกรณ์ซีดีไฟใช้ แก๊สหรือน้ำมัน) ปากกาหมึกซึม นาฬิกาขนาต  
เล็ก เขากวางอ่อน เขาเลียงผา กล้องถ่ายรูป กระฉกเลนซ์ สินค้ามีค่าและเข้าไว้บัญชี  
สินค้าเรือ และสินค้าที่หัวหน้าแผนกโรงพักสินค้าหรือหัวหน้ากองโรงพักสินค้าส่งเก็บเป็นราย ๆ  
ไป<sup>1</sup>

สินค้าเหล่านี้จะถูกกำหนดส่งให้เก็บโดยหัวหน้าแผนกโรงพักสินค้าหรือผู้ช่วยหัวหน้า  
แผนกโรงพักสินค้า (จรรยา) เมื่อได้รับบัญชีสินค้าเรื่อนั้น ๆ ก่อนทำการขนถ่าย เล่มียนเก็บ  
ของมีค่าจะพิมพ์รายการสินค้ามีค่าทั้งหมดแจกจ่ายไปตามพนักงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เล่มียนจด  
นับสินค้า เล่มียนปล่อยสินค้าไปโรงพักสินค้า เล่มิมและพนักงานจัดเรียงประจำอุทหาต่าง ๆ  
เป็นต้น

สินค้ามีค่าตามรายการที่กำหนด ไว้บางอย่างข้างต้น เช่น เงินแท่ง ทองแท่ง เขา  
กวางอ่อน เขาเลียงผา ซึ่งเป็นของมีราคาแพงนั้น ปัจจุบันจะไม่ค่อยส่งมาทางเรือ ส่วนใน  
รายการอื่นยังพอมืออยู่บ้าง ปัจจุบันสินค้าที่นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว และทางหัวหน้าแผนก  
ส่งให้เก็บในห้องเก็บของมีค่ายังมีอีก เช่น เคมีที่นำมาทำยารักษาโรค เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์  
อะไหล่วิทยุ ทวี อะไหล่เครื่องยนต์ที่มีราคาแพง เครื่องรับวิทยุ สักรเย็บผ้า และอื่น ๆ

<sup>1</sup> สัมภาษณ์ คุณสัมฤทธิ์ ลู่การีย์, หัวหน้าแผนกกองโรงพักสินค้า 7 การท่าเรือ  
แห่งประเทศไทย, 20 เมษายน 2527.

เพื่อเป็นการบรรเทาความคับคั่งของสินค้าที่นำเข้าไปเก็บที่โรงพักสินค้าริมท่าการทำ  
เรือ ฯ ได้สร้างโรงพักสินค้าเสริมขึ้นมา เพื่อระบายสินค้าบางประเภทไปเก็บเช่น สินค้า  
หนัก เครื่องจักร ถังกลม เคมีที่ไม่ระบุเป็นสินค้าอันตราย สินค้าลွ่ยฤทธิ์ ของที่ทำกา  
รยกขนยาก ใบยาสูบ กระจดาช ล่ายเคเบิ้ล กระจลอบปาน สินค้าจำนวนมาก ลวดทอง -  
แดง ตู้เย็น พลาสติก เส้นด้าย หรือเส้นใยประดิษฐ์ และสินค้าอื่นที่อยู่ในดุลยพินิจของ  
หัวหน้าแผนก

สินค้าเหล่านี้เมื่อลงมาจากท่าแล้วจะนำขึ้นรถบรรทุก นำไปเก็บที่โรงพักสินค้าเสริม  
โดยมีวิธีการส่งมอบ รับมอบ กันตามวิธีการที่กำหนด

สินค้าอื่น ๆ เช่น สินค้ารถยนต์ สินค้าเหล็ก สินค้าปอ ฝ้าย นุ่น และสินค้า  
อันตราย ทางโรงพักสินค้า จะส่งไปเก็บที่คลังสินค้านั้น ๆ ตามวิธีการและระเบียบกวดรนำสินค้า  
แต่ละประเภท

สำหรับสินค้าหนักตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไปจนถึง 30 ตัน จะต้องนำไปเก็บที่ลานกลางแจ้ง  
สำหรับเก็บสินค้านอกโรงพักสินค้า (Open Storage Area) ลานกลางแจ้งนี้ ส่วนมากจะอยู่  
ด้านหลังโรงพักสินค้านั้น ๆ สินค้าหนักเหล่านี้ได้แก่รถแทรกเตอร์ รถบดถนน เครื่องจักร  
ขนาดใหญ่ ชิ้นส่วนโรงงาน ีหื้อหื้อขนาดใหญ่ การขนถ่ายลงจากเรือ และนำไ้เก็บกลางลาน  
จะต้องไ้เครื่องมือพิเศษ และผู้ชำนาญควบคุมการยกขน รถเครื่องมือทุ่นแรงที่ไ้กับสินค้า  
หนักเหล่านี้ได้แก่รถเทรลเลอร์หนัก และรถปั้นส์ (ของการท่าเรือ ฯ ปัจจุบันยกได้สูงสุด 30  
ตัน) สำหรับหื้อหื้อที่มีน้ำหนักเกิน 30 ตัน ทางเรือจะขออนุญาต การท่าเรือ ฯ เข้าเครื่อง  
มือของบริษัทเอกชนมาไ้ยกเป็นครั้งคราว

ค่าภาระและค่าบริการที่การทำเรือ ฯ เรียกเก็บจากผู้ไ้บริการ<sup>1</sup>

ค่าภาระที่การทำเรือ ฯ เรียกเก็บจากผู้ไ้บริการมีหลายทางด้วยกันเป็นต้นว่า

1. ค่าภาระที่เก็บจากผู้ไ้บริการ

<sup>1</sup> สมพงษ์ นรินทร์, "งานสินค้าท่าเรือ", นิตยสารการทำเรือ ปีที่ 29 ฉบับที่ 289  
(มกราคม 2525), หน้า 25-28.

2. ค่าภาระและค่าบริการที่เก็บจากเจ้าของสินค้า
3. ค่าภาระและค่าบริการที่เก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ

ค่าภาระที่เก็บจากผู้ให้บริการ เป็นรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับสินค้าโดยตรงโดยคิดจากผู้ให้บริการต่าง ๆ เกี่ยวกับเครื่องมือ เครื่องใช้ เช่นค่าเช่าใช้เครื่องมือทุ่นแรง ค่าเช่าเรือ และค่าธรรมเนียมผ่านท่า เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันค่าภาระและค่าบริการที่เก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ ก็มีได้เกี่ยวกับสินค้าโดยตรงเช่นเดียวกัน แต่เป็นค่าภาระที่เกี่ยวข้องค่าธรรมเนียมผ่านร่องน้ำ ค่าใช้ท่า ค่าธรรมเนียมค่าผ่านท่า ค่าล่วงเวลานายท่า ค่าธรรมเนียมสินค้าถ่ายลำขึ้นท่า ค่าธรรมเนียมสินค้าถ่ายลำลงข้างเรือทางน้ำจากเรือซึ่งจอดเทียบท่า ค่าธรรมเนียมใช้ทุ่นผูกเรือ ค่าน้ำประปา ค่าล่วงเวลาจ่ายน้ำประปา ค่าบริการขนขยะจากเรือ ค่าธรรมเนียมคนโดยสารผ่านท่า ค่าแรงงานรองาน ค่าล่วงเวลาขนถ่ายสินค้า ค่าใช้หลักผูกเรือ และค่าล่วงเวลาในการขอใช้หลักผูกเรือกลางน้ำ เป็นต้น

อัตราค่าภาระและบริการที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้าโดยตรงนั้นเป็นรายได้ส่วนใหญ่ที่การทำเรือรับอยู่ในปัจจุบันและเป็นรายได้ที่คิดจากการวัดและชั่งน้ำหนักหีบห่อสินค้าเป็นเกณฑ์ สินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกที่เจ้าของสินค้าใช้บริการของการทำเรือนั้น การทำเรือ ฯ คิดค่าภาระและบริการตามปริมาตรของหีบห่อสินค้า เป็นลูกบาศก์เมตร หรือคิดตามน้ำหนักหีบห่อเป็นเมตริกตัน ถ้าอย่างไหนค่าธรรมเนียมสูงกว่าก็ให้คิดอย่างที่สูงกว่านั้นเป็นเกณฑ์คำนวณ

สินค้าขาเข้าที่เก็บในและนอกโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้าต่าง ๆ นั้น การทำเรือ ฯ คิดค่าธรรมเนียมอยู่ 3 อย่าง ด้วยกันคือ \*

1. ค่าธรรมเนียมขนขึ้นท่า (Landing Charges)
2. ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน (Handling Charges)
3. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (Storage Changes)

---

\* ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ค.หน้า 211 เรื่องอัตราค่าภาระของการทำเรือแห่งประเทศไทย .



1. ค่าธรรมเนียมขนขึ้นท่า (Landing Charges) การท่าเรือได้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามชนิดของสินค้า ซึ่งแบ่งออกได้เป็นพิกัดต่าง ๆ ตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้แล้ว เช่น

พิกัดที่ 1 คิวค่าธรรมเนียมสินค้าธรรมดาทั่ว ๆ ไป ซึ่งมีได้ระบุไว้ในประเภทอื่น ๆ

พิกัดที่ 2 สินค้าประเภทเครื่องบริโภคและอาหารทุกชนิด เช่น เบียร์ เหล็ก น้ำแร่ ยาสูบ บุหรี่ และเครื่องใช้ในการสูบบุหรี่ ยาฆ่าเชื้อโรค หนังสือ สีย้อมผ้า สีต่าง ๆ เครื่องปั้นดินเผา กระจก ผ้าสำเร็จรูป หนังสือตัว เครื่องกีฬา เครื่องเขียน กระดาษ ฯลฯ

พิกัดที่ 3 ได้แก่ สินค้าอันตราย เคมี สินค้าเปื้อนเมา เครื่องตกแต่งบ้าน เครื่องสำอาง ต้นไม้ น้ำหอม ใบบายสูบ เครื่องหัตถกรรม เครื่องรับวิทยุ เครื่องดนตรี ส่วนประกอบรถยนต์ อิฐ ถ่านหิน กระจัง ปูนซีเมนต์ แร่ต่างๆ รถดับเพลิง เครื่องไฟฟ้า เครื่องถ่ายรูป แร่และโลหะ ฯลฯ

พิกัดที่ 4 รถยนต์ และพาหนะอื่น ๆ รถดัดใช้เครื่องยนต์ไอน้ำหรือเครื่องยนต์ เรือยนต์ หรือเรือกลไฟ ทั้งที่บรรจุหีบห่อหรือมิได้บรรจุหีบห่อ ซึ่งมีได้ระบุไว้ในที่อื่น ๆ

พิกัดพิเศษ

ก. เหล็กท่อน เครื่องเหล็กก่อสร้างทุกชนิด และสิ่งของอย่างอื่นที่ยาว 9.144 เมตร หรือมากกว่า

ข. ขึ้นหรือหีบห่อที่เกินกว่า 1 ลบ.เมตร หรือเกินกว่า 1 เมตรกตัน  
 ขึ้นหรือหีบห่อที่เกินกว่า 2 ลบ.เมตร หรือเกินกว่า 2 เมตรกตัน  
 ขึ้นหรือหีบห่อที่เกินกว่า 3 ลบ.เมตร หรือเกินกว่า 3 เมตรกตัน  
 ขึ้นหรือหีบห่อที่เกินกว่า 4 ลบ.เมตร หรือเกินกว่า 4 เมตรกตัน  
 แต่ละขนาดอัตราค่าธรรมเนียมไม่เท่ากัน

ค. รถยนต์นั่งหรือรถยนต์บรรทุกที่ไม่ได้หีบ รถยนต์นั่งและรถยนต์บรรทุก ที่นำเข้ามาเป็นต้น โดยไม่บรรจุหีบห่อและวงล้อไม่ได้ล้อยาง

ง. กระสอบป่าน (มัดละ 400 กระสอบ)

จ. ม้า

ฉ. สัตว์มีชีวิต ที่มีได้ระบุไว้ในที่อื่น ๆ

ช. เบ็ดไก่อ

ข้อ จ, ฉ และ ช ต้องมิได้บรรจุหีบห่อ หากบรรจุหีบห่อให้คิดเปรียบเทียบกับขนาดหรือน้ำหนักในการที่ได้ค่าธรรมเนียมมากกว่า

## 2. ค่าธรรมเนียมการใช้แรงงาน (Handling Charges)

เป็นค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับค่าจ้างแรงงาน การเคลื่อนย้าย หรือยกขนสินค้าไปที่ต่าง ๆ ภายในบริเวณที่เก็บกองสินค้า เช่น การนำสินค้าจากที่พักรวางสินค้ามายังที่ตรวจปล่อย การเปิดหีบห่อเพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ลงทำการตรวจ การบรรจุหีบห่อขึ้นรถหรือลงเรือที่หน้าหรือหลังโรงพักสินค้านั้น ๆ เป็นต้น

## 3. ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (Storage Charges)

สินค้าทุกชนิดไม่ว่าจะเก็บในหรือนอกโรงพักสินค้า จะต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้าซึ่ง เริ่มคิด เมื่อพ้นกำหนดสามวันหลังจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายสินค้านั้นจากเรือ

การคิดค่าธรรมเนียมฝากสินค้านี้คิดตามน้ำหนัก 1 ตัน หรือปริมาตร 1 ลูกบาศก์เมตรต่อ 1 วัน ตามอัตราที่กำหนดตั้งแต่สัปดาห์แรก สัปดาห์ที่ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 และต่อ ๆ ไปตามอัตราที่กำหนดแต่ละสัปดาห์ซึ่งสูงขึ้นเรื่อย ๆ ทุกสัปดาห์

ส่วนสินค้าอันตราย วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ เคมีเหล็ก สิ่งของในลักษณะอาวุธ สัตว์มีชีวิตและสินค้าของสดเสียได้ หรือของที่ล่งกลิ่นแรง จะต้องนำออกจากท่าเรือภายใน 1 วัน หลังจากเรือได้ทำการขนถ่ายสินค้าเกี่ยวนั้น ๆ เสร็จสิ้น มิฉะนั้นจะต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้าเพิ่มขึ้นตามอัตราที่ได้กำหนด

นอกจากค่าธรรมเนียมฝากสินค้านี้ดังกล่าวมาแล้วหากเป็นสินค้าที่ฉีกพัน หรือสินค้าผ่านแดนเจ้าของสินค้าก็จะต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้าแต่ละชนิดตามอัตราและพิกัดที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน