หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางทะเล

โลกที่เราอาศัยอยู่นี้ ประกอบด้วยพื้นดินหนึ่งส่วนและพื้นน้ำ ซึ่งได้แก่ทะเลและมหาสมุทรต่าง ๆ อีกสามส่วน พื้นน้ำซึ่งได้แก่ส่วนที่เป็นทะเลมหาสมุทรเหล่านี้จึงเป็นสถานที่ที่มนุษย์ใช้เป็นแหล่งในการแสวงหาทรัพยากรธรรมชาติ และใช้เป็นหนทางในการติดต่อค้าขาย และขนส่งระหว่างกันมานับแต่โบราณกาล การเดินทางไปมาติดต่อกันก็มักจะใช้เรือเป็นพาหนะเสียเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากสามารถเดินทางได้ในระยะทางไกล ๆ สะดวกกว่าการเดินทางโดยทางบก ซึ่งบางครั้งไม่มีถนนหนทาง ทำให้การเดินทางลำบาก อีกทั้งการเดินทางโดยการใช้เรือยังสามารถบรรทุกสิ่งของไปได้ครั้งละ จำนวนมาก และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางยังน้อยกว่าการเดินทางโดยทางบก

ปัจจุบันการขนส่งทางเรือ หรือการขนส่งทางทะเลก็ยังเป็นสิ่งสำคัญ และยังใช้กันอยู่ รวมทั้งยังเป็นที่ยอมรับกันอีกด้วยว่า เป็นวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและประหยัดที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าคราวละเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เพราะการขนส่งสินค้าทางทะเล เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า นับตั้งแต่การใช้ทะเลซึ่งเปรียบเสมือนเส้นทางสัญจรที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ ไม่ต้องลงทุนในการก่อสร้าง เช่นเดียวกับการสร้างถนนในการขนส่งทางบก ด้วยเหตุนี้ค่าระวางในการขนส่งทางทะเลจึงถูกกว่า

ด้วยเหตุนี้เองประเทศต่าง ๆ จึงมุ่งพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของตน เช่น สร้างท่าเทียบเรือใหม่ พัฒนาท่าเรือที่ดำเนินการอยู่ให้ทันสมัย สอดคล้องกับระบบการขนส่งใหม่ ๆ จัดหาอุปกรณ์การขนส่ง และการรับสินค้าให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วเพื่อลดค่าขนส่งสินค้า อันเป็นปัจจัยหลัก เกี่ยวกับต้นทุนของสินค้า

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอาณาเขตติดทะเลมีเขตแดนที่เป็นชายฝั่งทะเลเป็นระยะทางยาวประมาณ 1500 ไมล์ การขนส่งทางทะเลจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อประเทศที่

กำลังพัฒนาเช่นประเทศไทย เพราะเรายังต้องการสินค้าจากต่างประเทศเพื่อการพัฒนาเป็นจำนวนมากขณะเดียวกัน ก็มีผลิตผลทางการเกษตร อุตสาหกรรม และวัตถุดิบต่าง ๆ ที่จะส่งเป็นสินค้าออกจำนวนมากเช่นเดียวกัน ระบบการขนส่งที่ดีจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศผู้ซื้อและรับสินค้าประเภทสินค้าสำเร็จรูป และวัตถุดิบมาใช้ในประเทศ

ความสำคัญของการขนส่งทางน้ำที่มีผลต่อเศรษฐกิจของประเทศพอจะสรุปได้ดังนี้

1. ช่วยขยายตลาด การขนส่งทางน้ำทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัย การผลิตซึ่งไม่มีในท้องถิ่นหนึ่งหรือประเทศหนึ่งไปสู่แหล่งผลิต และนำผลผลิตที่ได้ออกสู่ตลาด อันจะนำไปสู่การผลิตขนาดใหญ่ ซึ่งจะทำให้เกิดการลดต้นทุนในการผลิต สามารถแข่งขันกับผู้อื่นได้ และทั้งยังมีคุณภาพที่สม่ำเสมออีกด้วย

2. การนำรายได้เข้าประเทศ การขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน จะเป็นเครื่องมือหารายได้เข้าสู่ประเทศได้เป็นอย่างดี เช่นประเทศที่อยู่ใกล้ทะเลหลายประเทศ ได้แก่ อังกฤษ ญี่ปุ่น และกลุ่มประเทศทางแถบสแกนดิเนเวีย เป็นต้น ประเทศเหล่านี้ได้อาศัยการขนส่งทางเรือเป็นเครื่องมือ ขายบริการขนส่ง นำรายได้เข้าประเทศปีละจำนวนมาก

3. ช่วยรักษาดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ การขนส่งทางน้ำเป็นเครื่องมือสำคัญในการสงวนเงินตราต่างประเทศ ในการนำสินค้าเข้า และส่งสินค้าออก ซึ่งจะช่วยลดความเสียเปรียบหรือก่อให้เกิดความได้เปรียบในดุลยภาพการชำระเงิน (Balance of Payment) ระหว่างประเทศ

4. ประกันการส่งสินค้าออก และการแข่งขันกับผู้อื่น การมีการขนส่งทางน้ำในการขนส่งสินค้าออกของตนเอง ก็เท่ากับเป็นเครื่องมือประกันการส่งสินค้าออกสู่ตลาดได้อย่างแน่นอน และยังสามารถควบคุมอัตราค่าบริการให้อยู่ในเกณฑ์ปกติ ทำให้ต้นทุนสินค้าไม่สูง สามารถแข่งขันกับผู้อื่นได้

5. ผลต่อการพัฒนาประเทศ การขนส่งทางน้ำเป็นโครงสร้างหลักซึ่งถือว่าเป็นบริการที่เป็นรากฐานจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และมีผลทางอ้อมต่อการพัฒนาทางด้านอื่น ๆ เช่น การกระจายรายได้ การแบ่งงาน และความชำนาญงานเป็นต้น

ในปีหนึ่ง ๆ ประเทศไทยมีการส่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออกจำนวนหลายล้านตัน ซึ่งในการขนส่งสินค้าเหล่านี้จะต้องเสียค่าระวางเรือคิดเป็นจำนวนหลายหมื่นล้านบาท ซึ่งในการนี้พ่อค้าชาวไทยต้องใช้บริการเรือต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ เพราะประเทศไทยมีเรือที่ใช้ในการรับขนส่งทางทะเลเป็นจำนวนน้อยมาก กล่าวคือมีเรือพาณิชย์ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศมีระวางบรรทุกทั้งสิ้นประมาณ 332,203 เดทเวทตันเท่านั้น โดยที่เรือเหล่านี้ได้ส่วนแบ่งของค่าระวางตามที่กล่าวมาข้างต้นไม่ถึงร้อยละ 5 นอกนั้นตกไปเป็นของเรือต่างประเทศ[1]

เนื่องจากความสำคัญ ของการขนส่งทางทะเลดังกล่าวข้างต้น รัฐบาลจึงได้ให้การส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของไทย โดยได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริม การพาณิชยนาวีขึ้นในปี 2521 ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ "การพาณิชยนาวี" หมายถึง การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือ และกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวเนื่องโดยตรง หรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กำหนดให้มี "คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี" และจัดตั้ง "สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี" นอกจากนี้รัฐบาลยังได้บรรจุแผนพัฒนาการพาณิชยนาวีไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525-2529)[2]

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาถึงระบบของการขนส่งทางทะเลซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของพาณิชยนาวีที่ในช่วงระยะสิบกว่าปีที่ผ่านมานี้ ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้มีการวิวัฒนาการไปอย่างมากจากระบบการขนส่งจากท่าเรือถึงท่าเรือ (Port to Port) ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าลงเรือที่ท่าเรือต้นทาง และบรรทุกสินค้านั้นไปส่งยังท่าเรือปลายทาง มาเป็นระบบการขนส่งแบบจากโรงงานผู้ผลิตสินค้า มาถึงโรงพักสินค้าของผู้ซื้อ (Door to Door) ซึ่งในขณะเดียวกันก็ได้มีการพัฒนาเรืออุปกรณ์การขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับระบบที่ได้พัฒนาขึ้นมา

---

[1] กมล สนธิเกษตริน, "ปัญหาการขนส่งทางทะเล," วารสารการพาณิชยนาวี ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2526), หน้า 3

[2] ดร.ประยงค์ เนตยารักษ์,"การพาณิชยนาวีของไทย สภาพปัญหาและนโยบาย", วารสารการพาณิชยนาวี ปีที่ 4 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน 2528), หน้า 15

สำหรับประเทศไทยเราซึ่งเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และอื่น ๆ การเปลี่ยนแปลงของระบบการขนส่งดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น มีผลกระทบโดยตรงกับเศรษฐกิจของประเทศทางด้านการค้าระหว่างประเทศ เพราะระบบการขนส่งทางทะเลเป็นสิ่งซึ่งทั่วโลกปฏิบัติกันเป็นสากลนิยม ดังนั้นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น จึงจำเป็นที่ประเทศไทยเราจะต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับระบบการค้า และการขนส่งที่นานาประเทศนิยม และยอมรับกัน มิฉะนั้นแล้วเราก็ไม่สามารถทำธุรกิจค้าขายกับประเทศต่าง ๆ ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ประเทศทางทวีปยุโรป ฯลฯ ประเทศเหล่านี้ได้เปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งของเขาจากระบบไม่บรรจุตู้ซึ่งเป็นหีบห่อ มาเป็นระบบบรรจุตู้แทบทั้งสิ้น ซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญประมาณการว่าในปี ค.ศ. 2000 ร้อยละ 90 ของสินค้าทั่วไป (General Cargo) จะเป็นสินค้าที่ส่งด้วยตู้สินค้า[1]

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา และมีฐานะทางการเงินซึ่งไม่ดีนัก เราไม่สามารถที่จะเปลี่ยนระบบการขนส่งทางทะเลของเราให้สอดคล้องทั้งหมดกับการเปลี่ยนแปลงการขนส่งทางทะเลของโลก เนื่องจากลักษณะสินค้าที่เราผลิตได้ส่วนใหญ่ยังเป็นสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งยังไม่เหมาะสมกับระบบการขนส่งตู้สินค้าเสียทั้งหมด ประกอบทั้งเงินลงทุนในการเปลี่ยนแปลงจำเป็นต้องใช้สูงมาก ซึ่งเราไม่สามารถหามาได้ในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่เราจะต้องเรียนรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ อย่างถ่องแท้ แล้วนำมาวางแผนปรับปรุงระบบการขนส่งของเราให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ โดยใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่จำกัด ใช้ประโยชน์ให้เกิดผล และมีประสิทธิภาพมากที่สุด ตามลำดับก่อนหลังของความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุง

การขนส่งโดยระบบบรรจุตู้สินค้า (Containerization) เป็นพัฒนาการขั้นหนึ่งในระบบการขนส่งแนวความคิดพื้นฐานก็คือ การบรรจุสินค้าใส่ตู้สินค้าจากโรงงาน แล้วขนส่งไปถึงมือผู้รับที่ปลายทาง โดยไม่มีการขนย้ายสินค้าออกจากตู้เลย ซึ่งวิธีนี้เหมาะเป็นอย่างยิ่งสำหรับการขนส่งสินค้าแบบต่อเนื่อง (Multimodal Transport) ซึ่งอาศัยวิธีการขนส่ง

---

[1] ไชยยศ ไชยมั่นคง, "ท่าเรือน้ำลึกภาคตะวันออก กับการแวะเทียบท่าเรือคอนเทนเนอร์ ขนาดใหญ่", วารสารการพาณิชยนาวี ปีที่ 1 ฉบับที่ 2 (2525), หน้า 68.

(Mode of Transportation) มากกว่า 1 วิธี เพราะสามารถประหยัดในทางเศรษฐกิจ และมีผลทำให้การขนส่งนั้นรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่นิยมใช้ระบบบรรจุตู้กันมาก อันส่งผลมาให้ประเทศกำลังพัฒนาที่ยังไม่พร้อมจะใช้ระบบนี้ต้องถูกบังคับให้ใช้ไปโดยปริยาย

ประเทศไทยเราเป็นประเทศหนึ่งที่กำลังพัฒนาระบบการขนส่งแบบระบบบรรจุตู้สินค้า เนื่องจากระบบนี้นับวันจะมีบทบาทมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากคู่ค้าของประเทศเราส่วนใหญ่เปลี่ยนไปใช้ระบบตู้สินค้าแล้วทั้งสิ้น จำนวนตู้สินค้าในแต่ละปีทั้งขาเข้าและขาออกก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญและแนวโน้มของการเข้ามาแทนที่ระบบการขนส่งแบบเดิม (Conventional System) ซึ่งขนส่งกันเป็นหีบห่อ ผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่า การศึกษาเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางทะเลของทั้ง 2 ระบบ เป็นสิ่งที่น่าสนใจ และจะก่อประโยชน์ให้แก่ผู้ที่ต้องการศึกษา รวมทั้งเป็นแนวทางให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือสนใจได้ใช้ในการศึกษาเพิ่มเติมให้รู้ลึกซึ้งถึงหัวข้อต่าง ๆ ที่ตนเองสนใจในโอกาสต่อไป

<u>วัตถุประสงค์ของการศึกษา</u>

1. เพื่อศึกษาถึงระบบการขนส่งสินค้าทะเล แบบระบบบรรจุตู้สินค้า และระบบไม่บรรจุตู้สินค้า

2. เพื่อเปรียบเทียบลักษณะความแตกต่างของการขนส่งสินค้าแบบระบบบรรจุตู้และระบบไม่บรรจุตู้

3. ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานของระบบบรรจุตู้สินค้า และระบบไม่บรรจุตู้สินค้า พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ

<u>แนวเหตุผลทฤษฎีที่สำคัญหรือสมมุติฐาน</u>

ในการศึกษาและเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางทะเลระหว่างระบบบรรจุตู้และระบบไม่บรรจุตู้ผู้วิจัยได้ตั้งข้อสมมุติฐานไว้ดังนี้คือ

1. ระบบการขนส่งแบบบรรจุตู้เหมาะสมกว่าระบบการขนส่งแบบไม่บรรจุตู้

2. การพัฒนาระบบการขนส่งแบบบรรจุตู้สินค้ายังพัฒนา ไม่ได้ดีเท่าที่ควรเนื่องจากประสบปัญหา เช่น สภาพทางภูมิศาสตร์ ความพร้อมของอุปกรณ์การท่าเรือ

3. การพัฒนาระบบการขนส่ง แบบบรรจุตู้ก่อให้เกิดปัญหาบางประการ เช่น ปัญหาแรงงาน

ขอบเขตของการศึกษา

1. ในการศึกษาและเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับตัวระบบของการขนส่งแบบบรรจุตู้และไม่บรรจุตู้ ผู้วิจัยจะกล่าวถึงความสำคัญ ขั้นตอน และรายละเอียดต่าง ๆ ในรูปแบบทั่วไปที่ใช้ปฏิบัติ หรืออ้างถึงกันในลากลนิยม ส่วนในทางด้านของการดำเนินงาน, การพัฒนา ตลอดจนปัญหาต่าง ๆ ผู้วิจัยจะได้เน้นและกล่าวถึงสิ่งที่ปฏิบัติ และเกิดขึ้นในประเทศไทยเรา ทั้งนี้เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของเรา

2. ในการศึกษาและหาข้อมูลทางผู้วิจัยได้แบ่งแหล่งที่มาของข้อมูลไว้ 3 ประเภทคือ

2.1 บริษัทเรือ หรือบริษัทตัวแทนเรือ

2.2 ท่าเรือ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะกล่าวถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้มาจากท่าเรือกรุงเทพ ฯ เท่านั้น

2.3 ผู้ใช้บริการ ทั้งผู้สั่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออก

3. เนื่องจากระบบการขนส่งบรรจุตู้สินค้า เป็นระบบการขนส่งที่เป็นระบบต่อเนื่องอาศัยการขนส่งแบบใดแบบหนึ่ง หรือหลาย ๆ แบบรวมกัน ทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ วิทยานิพนธ์ ฉบับนี้จะทำการศึกษาในรายละเอียดเฉพาะการขนส่งตู้สินค้าทางทะเล เนื่องจากในจำนวนการขนส่งทั้ง 3 ทางนั้น การขนส่งตู้สินค้าทางทะเลมีบทบาทในการขนส่งและได้รับความนิยมมากที่สุด การพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตู้สินค้า จะพัฒนากันมากที่สุดในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งรวมทั้งท่าเรือ เรือ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

4. ระยะเวลาของการเก็บรวบรวมข้อมูล ระหว่าง มีนาคม 2527 ถึง กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2528

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงลักษณะการดำเนินงานของทั้งระบบบรรจุตู้และไม่บรรจุที่ปฏิบัติกันอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพ ฯ

2. เป็นการศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้ง 2 ระบบเข้าไว้ด้วยกัน เป็นหมวดหมู่ อาจเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจเพราะสามารถประหยัดเวลาในการค้นคว้าจากหนังสือหลาย ๆ เล่ม

3. ทำให้ทราบถึงทัศนคติและข้อคิดเห็นต่าง ๆ จากบุคคลหลายฝ่าย คือ ฝ่ายท่าเรือ, ฝ่ายเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ และฝ่ายผู้ใช้บริการ ต่อการพัฒนาตลอดจนปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ของระบบบรรจุตู้สินค้า

4. ข้อมูลและความคิดเห็นต่าง ๆ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ อาจก่อประโยชน์แก่ผู้สนใจหรือผู้เกี่ยวข้องในวงการพาณิชยนาวีได้บ้าง และอาจเป็นแนวทางที่จะใช้ในการค้นคว้าหรือศึกษาเพิ่มเติมให้ลึกซึ้งมากขึ้นไปกว่าเนื้อความในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

วิธีการศึกษา

ในการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ สามารถจำแนกแหล่งที่มาของข้อมูลได้ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

ก. การเข้าสังเกตการณ์ (Observe) ได้จากการเข้าสังเกตุการณ์วิธีการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า และการดำเนินงานสินค้า และตู้สินค้าที่โรงพักสินค้า 8 และ 12 ตลอดจนได้สังเกตวิธีการบรรจุสินค้าเข้าตู้ และวิธีการนำสินค้าออกจากตู้ ที่ลานกองเก็บตู้สินค้าการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข. โดยการสัมภาษณ์ และประมวลความคิดเห็นจากบุคคลกลุ่มต่าง ๆ เช่น เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่ผู้บริหารของบริษัทเรือหรือตัวแทนเดินเรือ รวมทั้งผู้ใช้บริการการขนส่งทางเรือ ดังรายนามต่อไปนี้

1. คุณ สุธรรม จิตรานุเคราะห์ ผู้จัดการทั่วไป บริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิ้ง จำกัด

2. คุณ เหรียญ วรพิพัฒน์กำธร ผู้จัดการฝ่ายบริหาร บริษัทอี๊ส เอ เซียติ๊ก (ประเทศไทย) จำกัด

3. คุณ กัมพล โฆษจันทร รองผู้จัดการสายการเดินเรือ บริษัท อี๊ส เอ เซียติ๊ก (ประเทศไทย) จำกัด

4. คุณ วิบูลย์ ษรสุวรรณ ผู้จัดการฝ่ายท่า, บริษัทอี๊สเอเซียติ๊ก (ประเทศไทย) จำกัด

5. คุณ ภาคย์ วิวัฒนาเกษม ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด, บริษัท มาริเน็กซ์ จำกัด

6. คุณ ไพโรจน์ เอื้องพูลสวัสดิ์ บริษัทวอลเล็มยิปปิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด

7. MR. Lie Siao Sing, Economic Affairs Officer, Division for Shipping, Ports and Inland Waterways, United Nations ESCAP

8. คุณ ชาญ พินิจประภาผู้ตรวจการสินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทย

9. คุณ สิทธิพล วรนารถ ผู้ตรวจการท่า อุปกรณ์การท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

10. คุณ บุญยิ่ง อุไรรัตน์ ผู้อำนวยการกองโรงพักสินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทย

11. คุณ ถาวร จุณณานนท์ ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

12. คุณ ยืน บุณยนฤธี ผู้ช่วยผู้อำนวยการ กองการตู้สินค้า การท่าเรือแห่งประเทศไทย

13. คุณ สัญญา หาญทมิฬ ผู้ช่วยผู้ตรวจการท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย

14. คุณ อนันต์ ทิมเล่น หัวหน้าแผนกโรงพักสินค้า 8 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

15. คุณ สัมฤทธิ์ ลุยการีย์ หัวหน้าแผนกโรงพักสินค้า 7 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

16. คุณ มงคล บุญนำ หัวหน้าแผนกโรงพักสินค้า 12 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

17. คุณ ประสงค์ ลิมปะวัฒนะ ฝ่ายตรวจการท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย

18. คุณ นารี โพธิสุข แผนกสถิติ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

19. คุณ ประกายสุข วัชรปาณ ผู้จัดการฝ่ายสั่งซื้อ และสินค้าคงคลัง บริษัทเมโทรเอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

20. คุณ ประชารัฐ มงคลชีพ ส่วนจัดหาและการขนส่งบริษัทเอสโซ่ แสตนดาร์ด (ประเทศไทย) จำกัด

21. คุณ สุชาติ พรชัยวิสุทธิกุล ฝ่ายส่งออก บริษัทแซมพาก้า จำกัด

22. คุณ ณัชฌา สมภพรุ่งโรจน์ ฝ่ายส่งออก บริษัทบีแอนด์เอ็มโพรดักซ์ จำกัด

2. <u>ข้อมูลทุติยภูมิ</u> (Secondary Data)

ได้ทำการศึกษาจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ กัน เช่น

- รายงานและเอกสารต่าง ๆ ของหน่วยงานราชการ เช่น รายงานของกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ เอกสาร และสถิติจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เอกสารต่าง ๆ จากหน่วยงานของ ESCAP

- วารสาร นิตยสาร หนังสือพิมพ์ และสิ่งพิมพ์อื่น ๆ เช่น นิตยสารการท่าเรือแห่งประเทศไทย วารสารการพาณิชยนาวี

- ค้นคว้าจากหนังสือ ตำราเรียน ทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ

ข้อจำกัดและปัญหาที่ประสบ

1. ในการศึกษาและเรียบเรียงวิทยานิพนธ์นี้ จะเกี่ยวข้องถึงการขนส่งทางน้ำอยู่ 2 ระบบ คือ ระบบบรรจุตู้สินค้า และระบบไม่บรรจุตู้สินค้า ระบบบรรจุตู้สินค้าเป็นระบบใหม่ที่ได้มีการพัฒนาขึ้นมาและมีผู้นิยมใช้กันมาก ดังนั้นเอกสารและข้อมูลต่างๆ ของระบบนี้จึงมีผู้แต่งและเรียบเรียงอย่างกว้างขวาง สามารถค้นคว้าได้ง่าย ซึ่งในทางตรงกันข้ามสำหรับระบบการขนส่งแบบไม่บรรจุตู้ ถึงแม้จะเป็นระบบที่ใช้กันมานาน แต่ทางด้านข้อมูลแล้วมีผู้เรียบเรียงเกี่ยวกับระบบนี้น้อย แต่อย่างไรก็ดีผู้วิจัยก็ได้พยายามอย่างเต็มที่เพื่อที่จะรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เป็นหมวดหมู่ให้สมบูรณ์ที่สุดเท่าที่สามารถทำได้

2. ในการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ ในทางด้านการดำเนินงานตลอดจนปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา และเน้นถึงข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงในประเทศไทยเรา แต่เนื่องด้วยระบบการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจของนานาชาติซึ่งทั่วโลกยอมรับ ดังนั้นในการเสนอปัญหาแนวเหตุผลตลอดจนการสรุปสมมุติฐาน ข้อมูลที่ได้จากประเทศไทยเราอาจดูก้ำกึ่งกัน แต่ในการวิเคราะห์และสรุปจะนำเอาหลักการหรือข้อมูลต่าง ๆ ที่ทั่วโลกยอมรับมาช่วยในการพิจารณาด้วย

3. เนื่องด้วยหัวข้อวิทยานิพนธ์นี้ เป็นการศึกษาถึงระบบการขนส่งทั้ง 2 ประเภท คือระบบบรรจุตู้ และระบบไม่บรรจุตู้ ซึ่งมีหน่วยงานหลายฝ่ายเข้าเกี่ยวข้องด้วยอาทิเช่น บริษัทเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และผู้ใช้บริการ มิได้เป็นการศึกษา บริษัท หน่วยงาน หรือองค์การใดองค์การหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง ผู้วิจัยจึงได้กล่าวเฉพาะการดำเนินงานของหลาย ๆ ฝ่ายที่ปฏิบัติกันอยู่ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย การศึกษาทางด้านการจัดการในแต่ละส่วนของบริษัทเจ้าของเรือ หรือบริษัทตัวแทนเรือ การท่าเรือฯ และผู้ใช้บริการ อันประกอบด้วย การวางแผน การจัดองค์การ การวินิจฉัยสั่งการ และการควบคุม จึงเป็นเรื่องที่จะต้องกล่าวโดยละเอียด และศึกษาถึงความสัมพันธ์เชื่อมโยงไปในรูปของระบบการขนส่งโดยส่วนรวมด้วย ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรจะได้แยกออกไปศึกษาต่างหาก เพราะเป็นเรื่องที่สำคัญและมีข้อมูลมากเพียงพอที่จะได้เสนอเป็นหัวข้อวิทยานิพนธ์สำหรับผู้ต้องการทำหัวข้อวิจัยในโอกาสต่อไป

การเสนอเรื่อง

วิธีการเสนอเรื่องแยกได้เป็น 5 บทคือ

บทที่ 1 กล่าวถึงความสำคัญและความเป็นมาโดยทั่วไปของหัวข้อวิทยานิพนธ์ วัตถุประสงค์ของการศึกษา สมมุติฐาน ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ขอบเขตของการศึกษา ข้อจำกัดและปัญหาที่ประสบ และวิธีการศึกษา

บทที่ 2 กล่าวถึงเรื่องของการขนส่งทางน้ำ เพื่อเป็นพื้นฐานทั่วไป โดยจะกล่าวถึงความหมายวิวัฒนาการของการขนส่ง ส่วนประกอบของการขนส่งทางน้ำ เรือสินค้า วิวัฒนาการของการใช้ระบบตู้สินค้า และการนำเข้าและส่งสินค้าออกของไทย

บทที่ 3 กล่าวถึงระบบการขนส่งแบบไม่บรรจุตู้ ซึ่งรวมถึงนิยาม ลักษณะหีบห่อของสินค้าที่ใช้ในการขนส่งแบบนี้ เครื่องหมายหีบห่อสินค้า ค่าระวางเรือ และการดำเนินงานขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ

บทที่ 4 กล่าวถึงระบบการขนส่งแบบบรรจุตู้ ซึ่งจะกล่าวถึงนิยาม ปัจจัยองค์ประกอบ ชนิดและขนาดของตู้สินค้า ระบบการขนส่งแบบตู้สินค้า ระบบการยกขนตู้สินค้า ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้สินค้า การดำเนินงานระบบตู้สินค้า และการบริหารงานท่าเรือแบบตู้สินค้า

บทที่ 5 เป็นบทที่เปรียบเทียบระหว่างการขนส่งทั้ง 2 ระบบ ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และสรุปข้อสมมุติฐาน

คำจำกัดความ

ระบบการขนส่งสินค้าแบบเดิมหรือระบบการขนส่งสินค้าแบบทั่วไป (Conventional System)	หมายถึง	ระบบการขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargoes) โดยใช้เรือสินค้าทั่วไป (Conventional Ship) ทำการขนส่งสินค้าที่มีหีบห่อในลักษณะต่าง ๆ ตามแต่ชนิดของสินค้านั้น แล้วขนส่งสินค้าในรูปนั้น โดยในบางครั้งอาจทำให้สินค้าเป็นหน่วยใหญ่ (Unitization) โดยใช้ไม้รองรับสินค้า (Pallet) จากนั้นจึงทำการขนส่งไปยังจุดมุ่งหมาย เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการเปรียบเทียบระบบการขนส่งระหว่างระบบบรรจุตู้สินค้า กับ ระบบการขนส่งสินค้าแบบทั่วไป ดังนั้นเพื่อให้การเปรียบเทียบนี้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น จึงขอนิยามการขนส่งสินค้าแบบทั่วไปเป็นการขนส่งสินค้าแบบไม่บรรจุตู้ ซึ่งจะใช้คำนิยามนี้แทนในตลอดเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเปรียบเทียบระบบการขนส่งทั้งสองแบบ
ระบบการขนส่งสินค้าแบบบรรจุตู้ (Containerized System)	หมายถึง	ระบบการขนส่งสินค้าโดยวิธีบรรจุสินค้าที่จะขนส่งลงในตู้สินค้า (Container) แล้วขนส่งโดยรถบรรทุก รถไฟ เรือ หรือ เครื่องบิน ไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้สินค้า ในระหว่างการขนส่งเที่ยวนั้น

การบริการด้วยเรือฟีดเดอร์ (Feeder Service Ship)	หมายถึง	เรือตู้สินค้าขนาดกลางหรือขนาดเล็กที่ขนส่งตู้สินค้าจากเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ (เรือแม่) ไปยังท่าเรือ หรือจากท่าเรือไปยังเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่