



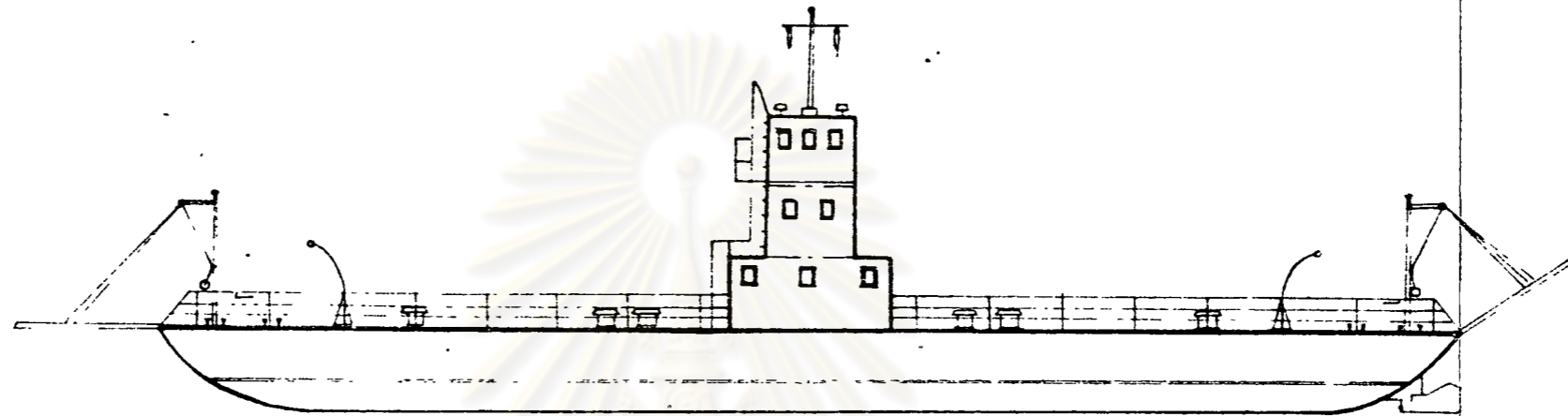
บทที่ 2

การดำเนินงานแพขนานยนต์ของกรมทางหลวง

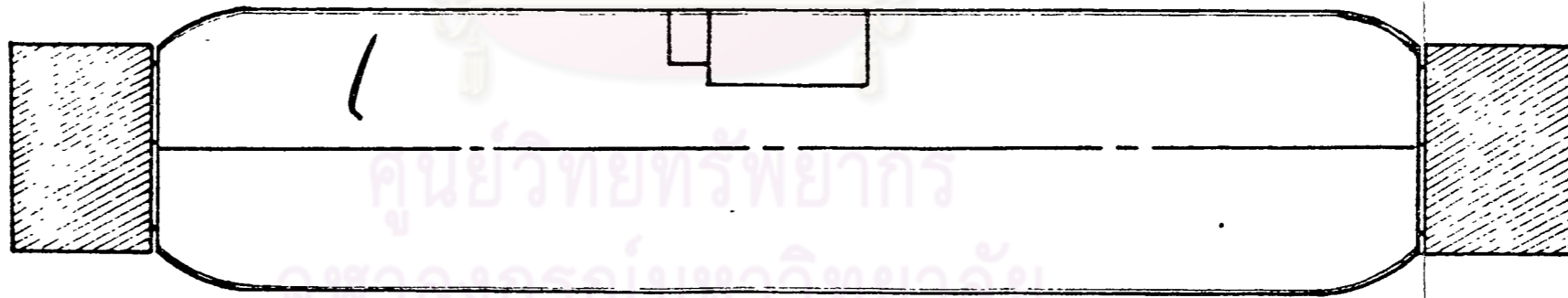
แพขนานยนต์ข้ามทะเลสาบสงขลา

แพขนานยนต์ตรงปากทะเลสาบสงขลาซึ่งเชื่อมระหว่างฝั่งอำเภอเมืองสงขลากับฝั่งเขาแดง (รูปที่ 2-1, 2-2) ได้ดำเนินการโดยกรมทางหลวงมาตั้งแต่แรกเมื่อปี พ.ศ. 2511 สาเหตุที่ต้องใช้แพขนานยนต์เนื่องจากกรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4083 แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นระยะทางระหว่างสงขลา-นครศรีธรรมราช ความยาวประมาณ 165 กิโลเมตร เป็นทางเลียบชายฝั่งทะเล เมื่อเปรียบเทียบกับทางหลวงสายเก่า ซึ่งผ่านสงขลา-หาดใหญ่-นครศรีธรรมราช รวมระยะทางประมาณ 230 กิโลเมตร ทางหลวงหมายเลข 4083 จะช่วยย่นระยะทางระหว่าง 2 จังหวัดได้ประมาณ 65 กิโลเมตร จึงทำให้มีผู้นิยมใช้เส้นทางสายนี้มากขึ้น ประกอบกับมีความปลอดภัยในการเดินทางมากกว่า แต่ทั้งนี้ผู้สัญจรและยานพาหนะจำเป็นต้องข้ามทะเลสาบสงขลา ดังนั้นกรมทางหลวงจึงบริการโดยใช้แพขนานยนต์ และมีหน่วยควบคุมแพขนานยนต์ทำหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานของแพขนานยนต์ในการข้ามฝาก เริ่มแรกมีท่าเทียบเรือ 1 ท่า (2ฝั่ง) และมีแพขนานยนต์จำนวน 2 ลำ ต่อมาเมื่อประชาชนใช้บริการแพขนานยนต์ในการข้ามฝากมากขึ้น ทำให้ต้องเพิ่มจำนวนท่าเทียบเรือจำนวนแพขนานยนต์ และจำนวนพนักงานที่ปฏิบัติงานขึ้นอีก ปัจจุบันมีแพขนานยนต์ที่ให้บริการขนส่งข้ามฝากทั้งหมดจำนวน 4 ลำ แต่ละลำมีขนาดความกว้าง 28 ฟุต ยาว 120 ฟุต สูง 7 ฟุต และกินน้ำลึก 3 ฟุต ระบายขับน้ำประมาณ 190 ตันกรอส เครื่องยนต์ 2 เครื่อง เครื่องละ 290 แรงม้า ความเร็ว 9 น็อต ราคาสำละประมาณ 4 ล้านบาท อายุการใช้งานปกติ 10-15 ปี เมื่อพ้นสภาพการใช้งานแล้ว อาจขายต่อโดยการขายทอดตลาดหรือขายประมูลราคาโดยถอดเครื่องยนต์ออกเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ทางด้านอื่น และจะขายเฉพาะตัวแพขนานยนต์ แพขนานยนต์ที่ใช้ยังสามารถบรรทุกถัสดประมาณ 8 คัน หรือรถยนต์นั่งประมาณ 18 คันต่อเที่ยว ระยะเวลาขนส่งแต่ละเที่ยวประกอบด้วยเวลาที่ใช้วิ่งข้ามฝากประมาณ 6 นาที เสียเวลาเทียบท่าประมาณ 5 นาที และเทียบท่านานอีกประมาณ 15 นาที ซึ่งออกได้อีก 1 เที่ยว เชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อน คือ

รูปที่ 1
เรือขนานขนนต



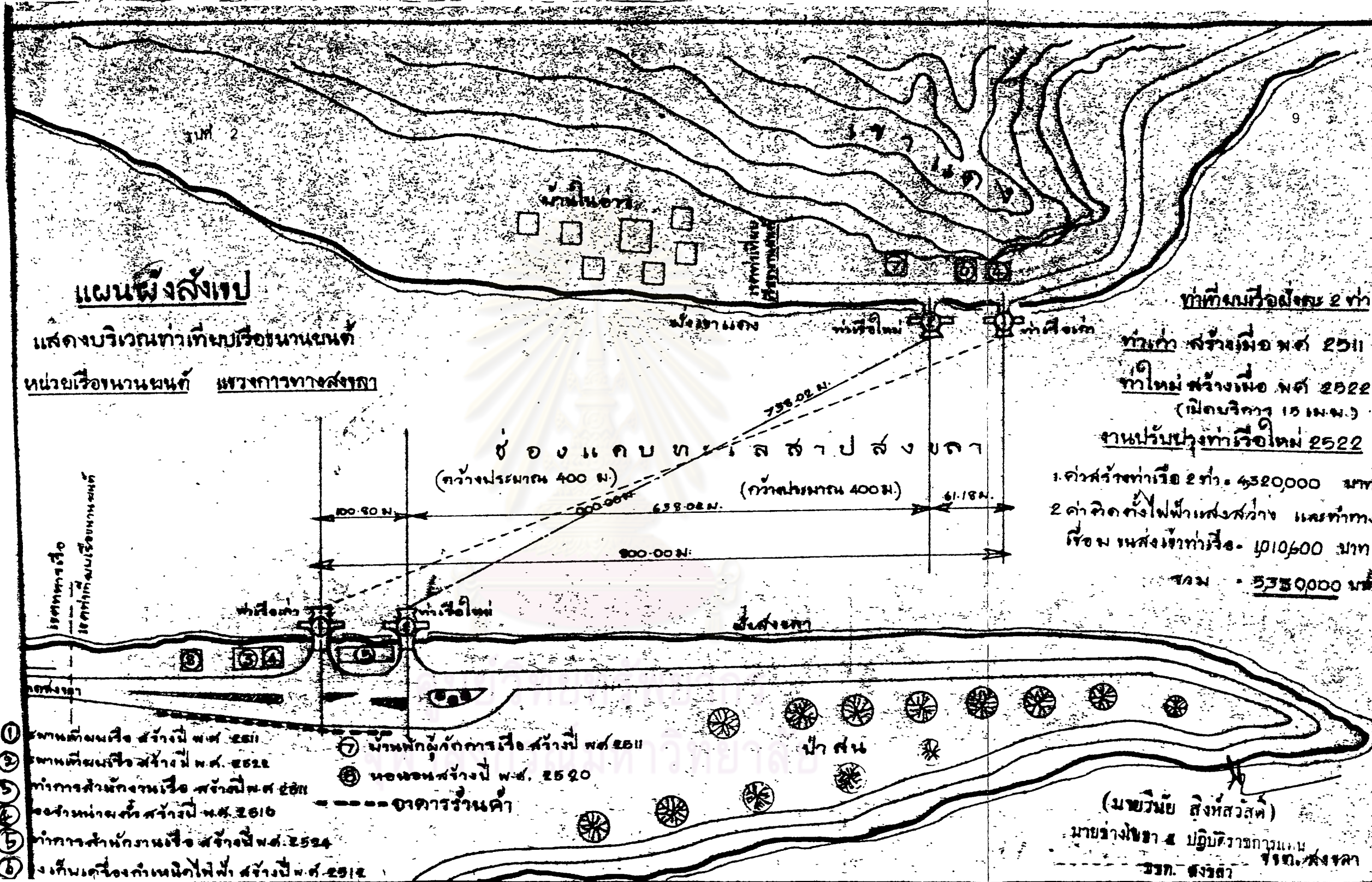
รูปด้านข้าง



รูปแปลน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(นายวิชัย สังกะสัด)
นายช่างโยธา ๕ ปฏิบัติราชการแทน
กรม. สงขลา ... ๗๓. สงขลา



แผนผังสังเขป

แสดงบริเวณท่าเทียบเรือขนานขนก
หน่วยเรือขนานขนก แขวงการทางสงขลา

ช่องแคบทะเลสาบสงขลา
(กว้างประมาณ 400 ม.)

ท่าเทียบเรือสงขลา ๒ ท่า
ท่าเก่า สร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๑
ท่าใหม่ สร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๒๒
(เปิดบริการ ๑๕ เม.พ.)
งานปรับปรุงท่าเรือใหม่ ๒๕๒๒

๑. ค่าสร้างท่าเรือ ๒ ท่า = ๔๖๒๐,๐๐๐ บาท
๒. ค่าติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง และทำทาง
เชื่อมแหล่งท่าเรือ = ๗๐,๐๐๐ บาท
รวม = ๕,๓๘๐,๐๐๐ บาท

- ① ฐานตอม่อเรือ สร้างปี พ.ศ. ๒๕๑๑
- ② ฐานตอม่อเรือ สร้างปี พ.ศ. ๒๕๒๒
- ③ ทำการสำนักงานเรือ สร้างปี พ.ศ. ๒๕๑๑
- ④ โรงส่วนช่างเรือ สร้างปี พ.ศ. ๒๕๑๖
- ⑤ ทำการสำนักงานเรือ สร้างปี พ.ศ. ๒๕๒๔
- ⑥ งบประมาณโครงการไฟฟ้า สร้างปี พ.ศ. ๒๕๑๔
- ⑦ บ้านพักผู้จัดการเรือ สร้างปี พ.ศ. ๒๕๑๑
- ⑧ นอนนอนสร้างปี พ.ศ. ๒๕๒๐

----- อาคารร้านค้า

(นายวิชาญ สิงห์สวัสดิ์)
นายวิชาญ ปฎิบัติราชการแทน
ธ.ค. ๒๕๒๔
ธ.ค. ๒๕๒๔

น้ำมันโซล่า ประมาณ 14.7 ลิตร/เที่ยว/ลำ ทำเทียบแพขนานยนต์ในบัจจุบันมี 2 ท่า ซึ่งได้ก่อสร้างเป็นการถาวร ทำให้ลำสามารถบริการแพขนานยนต์ได้ไม่ว่าระดับน้ำในทะเลสาบจะขึ้นลงขนาดไหน บัจจุบันรถที่ใช้บริการข้ามฝากประมาณ 1,200-1,400 คันต่อวัน และคนประมาณ 4,000 - 5,000 คนต่อวัน

หน่วย เรือขนานยนต์ได้รับงบประมาณจากกรมทางหลวงสำหรับใช้ในการดำเนินงานในแต่ละปี งบประมาณที่ได้รับระหว่างปี 2520-2523 เป็นดังนี้

เงินงบประมาณปี	2520	ได้รับ	3,079,622	บาท
เงินงบประมาณปี	2521	ได้รับ	5,561,850	บาท
เงินงบประมาณปี	2522	ได้รับ	4,896,578	บาท
เงินงบประมาณปี	2523	ได้รับ	6,875,618	บาท

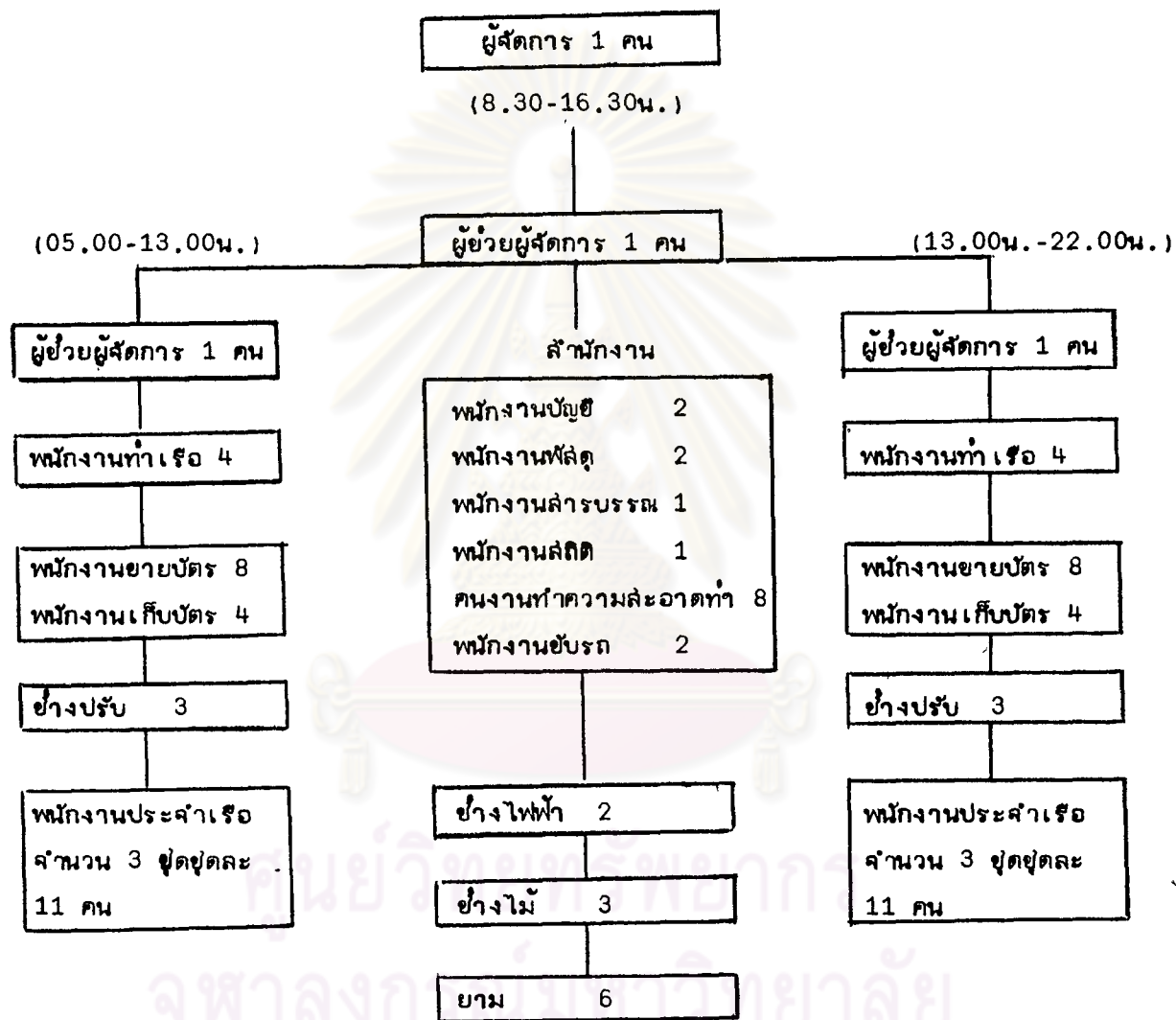
การดำเนินงานประจำวันของแพขนานยนต์

ตามแผนภูมิการแบ่งงานของหน่วยเรือขนานยนต์ แขวงการทางสงขลาปี 2523 ได้แบ่งเจ้าหน้าที่เป็น 2 มสต์ คือ มสต์แรกตั้งแต่เวลา 05.00-13.00 น. มสต์หลังตั้งแต่เวลา 13.00-22.00 น. รวมเวลาที่บริการวันละ 17 ชั่วโมง มีรายละเอียดการแบ่งงานดังนี้ (ดูรูปที่ 2-3).

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 2-3

แผนภูมิการแบ่งงานของหน่วยเรือนานยนต์ (ปี 2523)



หมายเหตุ พนักงานประจำเรือ 1 ชุด แบ่งหน้าที่เป็นนายท้าย 1 คน ผู้ช่วยนายท้าย 1 คน
ช่างเครื่อง 2 คน ช่างไฟฟ้า 1 คน กลาสีเรือ 6 คน

แพขนานยนต์ที่ใช้ในปัจจุบันคือหมายเลข ขย.6, 7, 8 และ 9 ซึ่งมีขนาดเรือ ระบายชั้นน้ำ ขนาดแรงม้า และความเร็วเท่ากัน อายุการใช้งานต่างกันตามปีที่เริ่มใช้ ซึ่ง ขย.6 เริ่มใช้ ปี พ.ศ. 2509 ขย.7 เริ่มใช้ปี พ.ศ. 2521 ขย.8 และ 9 เริ่มใช้ปี พ.ศ. 2522 เนื่องจาก จำนวนแพขนานยนต์มีน้อยและปริมาณรถที่ใช้บริการข้ามฟากมีจำนวนไม่แน่นอน บางเวลาที่มีรถมาก บางเวลาที่มีรถน้อย ดังนั้นการออกบริการของแพจึงหมุนเวียนกันตามช่วง เวลาสำหรับแต่ละวันดังนี้

ตั้งแต่เวลา	05.00-06.00 น.	ออกบริการ	2	ลำ
ตั้งแต่เวลา	06.00-18.00 น.	ออกบริการ	3	ลำ
ตั้งแต่เวลา	18.00-21.00 น.	ออกบริการ	2	ลำ
ตั้งแต่เวลา	21.00-22.00 น.	ออกบริการ	1	ลำ

อัตราค่าส่งหน่วย เรือขนานยนต์

พนักงานที่ปฏิบัติงานประกอบด้วยข้าราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างชั่วคราว ซึ่ง ในปี พ.ศ. 2523 มีพนักงานทั้งสิ้น 136 คน แบ่งเป็นข้าราชการประมาณ 3% ลูกจ้างประจำ 43% และลูกจ้างชั่วคราว 54 % ในระยะ 4 ปีที่ผ่านมาได้มีการเพิ่มอัตราค่าส่งมากขึ้นทุกปี รายละเอียด มีดังนี้

ตาราง 2-1

อัตราค่าส่งหน่วย เรือขนานยนต์

	พ.ศ. 2520		พ.ศ. 2521		พ.ศ. 2522		พ.ศ. 2523	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
ข้าราชการ	2	2	2	2	4	3	4	3
ลูกจ้างประจำ	49	53	56	47	58	45	58	43
ลูกจ้างชั่วคราว	42	45	61	51	66	52	74	54
รวม	93	100	119	100	128	100	136	100

ที่มา : สถิติของสำนักงานแพขนานยนต์ จังหวัดสงขลา

รายได้จากการบริการแพขนานยนต์

รายได้เกิดจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากประชาชนผู้ใช้บริการแพขนานยนต์ในการข้ามฟากไป-มาระหว่าง 2 ฝั่ง คือ ฝั่งเขาแดง และฝั่งสงขลา อัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บมีอัตราตั้งแต่ .50 บาท ถึง 15 บาท ซึ่งผันแปรตามขนาดและน้ำหนักของรถที่ต่างกัน

รายได้แบ่งตามลักษณะตัวที่ขาย ซึ่งมีอยู่ 11 ประเภท คือ

1.	รายได้จากรถบรรทุกขนาดใหญ่	คันละ	15	บาท
2.	รายได้จากรถบรรทุกขนาดเล็ก	คันละ	12	บาท
3.	รายได้จากรถยนต์นั่ง	คันละ	10	บาท
4.	รายได้จากรถสามล้อเครื่อง	คันละ	6	บาท
5.	รายได้จากเกวียนรถม้า	คันละ	5	บาท
6.	รายได้จากรถจักรยานยนต์	คันละ	3	บาท
7.	รายได้จากรถจักรยานสามล้อ	คันละ	2	บาท
8.	รายได้จากรถจักรยานสองล้อ	คันละ	1	บาท
9.	รายได้จากสัตว์พาหนะ	ตัวละ	2	บาท
10.	รายได้จากปลู่อสัตว์	กระชูละ	1	บาท
11.	รายได้จากคน	คนละ	.50	บาท

ทั้งนี้รถที่ห้ามใช้แพขนานยนต์ได้แก่รถพ่วง และรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 18 ตัน สำหรับรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้น จะนำส่งกระทรวงการคลัง โดยไม่มีการหักค่าใช้จ่ายใด ๆ ก่อน

จากสถิติของสำนักงานแพขนานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามฟาก เป็นข้อมูลย้อนหลัง 4 ปี ปรากฏว่าความต้องการใช้แพขนานยนต์เพิ่มขึ้นทุกปีสำหรับรถทุกชนิด นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 ถึง 2522 ยกเว้นปี พ.ศ. 2523 ลดลงเล็กน้อยสำหรับรถบางชนิด แต่มีบางชนิดที่เพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากตารางต่อไปนี้.

ตาราง 2-2

สถิติเกี่ยวกับการขนส่งข้ามฟากของแพขนานยนต์ ระหว่าง 1 ตุลาคม-30 กันยายน

	2520	2521	2522	2523 ^๐
รถบรรทุกใหญ่ (คัน)	99,090	164,140	189,858	188,084
รถบรรทุกเล็ก (คัน)	76,464	134,515	160,616	149,634
รถยนต์นั่ง (คัน)	50,891	83,265	102,756	106,321
จักรยานยนต์ (คัน)	23,540	68,626	90,148	87,475
สามล้อเครื่อง (คัน)	-	-	-	8,999
สามล้อ (คัน)	4,445	-	10,400	18,498
สองล้อ (คัน)	-	-	10,000	18,856
คน	1,524,800	1,586,360	1,639,142	1,598,900

ที่มา : สถิติของสำนักงานแพขนานยนต์ จังหวัดสงขลา

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายได้จากการบริการแพขนานยนต์ ได้จากการดูแลอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บ ซึ่งได้แสดงไว้ในตอนต้นของหัวข้อ 2.2 กับตารางสถิติการขนส่งข้ามฟากของแพขนานยนต์ ปรากฏว่า นับจากปี พ.ศ. 2520 ถึง 2522 มีรายได้เพิ่มขึ้นทุกปี รายได้ส่วนใหญ่เกิดจากรถบรรทุกใหญ่ ที่รองลงมาคือรถบรรทุกเล็ก สำหรับปี พ.ศ. 2523 รายได้รวมลดลงประมาณ 47,000 บาท เนื่องจากปริมาณรถบางชนิดที่ข้ามฟากน้อยลง และจำนวนคนที่ข้ามฟากก็น้อยลงด้วย รายละเอียดของรายได้จากการบริการแพขนานยนต์ ตั้งแต่ 1 ตุลาคม ถึง 30 กันยายน เป็นดังนี้

ตาราง 2-3

รายละเอียดของรายได้จากการบริการแพขนานยนต์

รายได้จาก	2520	2521	2522	2523
	หน่วย : 1,000 บาท			
รถบรรทุกใหญ่	1,486.4	2,462.1	2,847.9	2,821.3
รถบรรทุกเล็ก	917.6	1,614.2	1,927.4	1,795.6
รถยนต์นั่ง	508.9	832.7	1,027.6	1,063.2
จักรยานยนต์	70.6	205.9	270.4	262.4
สามล้อเครื่อง	-	-	-	54.0
สามล้อ	8.9	-	20.8	37.0
สองล้อ	-	-	10.0	18.9
คน	762.4	793.2	819.5	799.5
รวม	3,754.8	5,908.1	6,923.6	6,876.8

ที่มา : สถิติของสำนักงานหน่วยเรือขนานยนต์ จังหวัดสงขลา

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแพขนานยนต์

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหมายถึง ค่าใช้จ่ายทุก ๆ อย่างที่ต้องจ่ายไปในการบริการแพขนานยนต์รวมทั้งรายการที่ไม่ใช่เงินสด เช่น ค่าเสื่อมราคา

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแพขนานยนต์ ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

- ก. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น
 - น้ำมันโซล่า
 - น้ำมันเบนซิน
 - น้ำมันหล่อลื่น
 - จารบี
- ข. เงินเดือนและค่าจ้าง
 - เงินเดือนข้าราชการ
 - เงินเดือนลูกจ้างประจำ
 - ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราว
 - ค่าล่วงเวลา
- ค. ค่าซ่อมบำรุงย่อยและค่าอะไหล่
- ง. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน
- จ. ค่าเสื่อมราคา
 - อาคารสำนักงาน
 - แพขนานยนต์
 - ทำเทียบแพขนานยนต์
 - เครื่องมืออุปกรณ์

สำหรับรายละเอียดตามประเภทของค่าใช้จ่ายที่กล่าวไว้ข้างต้นนั้น ได้เก็บรายละเอียดมาจากสถิติของสำนักงานหน่วยเรือขนานยนต์ เป็นข้อมูลย้อนหลัง 4 ปี ตั้งแต่ 1 ตุลาคม ถึง 30 กันยายน ยกเว้นรายการค่าเสื่อมราคาที่ใช้เขียนได้คำนวณขึ้นเอง ตามรายละเอียดการคำนวณในภาคผนวก ก.

ตาราง 2-4

รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแพขนานยนต์

	2520	2521	2522	2523
	หน่วย: ล้านบาท			
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น :				
น้ำมันเชื้อเพลิง	825.4	1,167.6	1,583.1	2,847.1
น้ำมันหล่อลื่น	108.1	100.8	111.6	81.1
เงินเดือนและค่าจ้าง :				
เงินเดือนข้าราชการ	102.6	102.6	102.6	113.0
เงินเดือนลูกจ้างประจำ	132.8	132.8	959.2	959.2
ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราว	363.1	365.7	643.1	763.2
ค่าล่วงเวลา	461.6	504.8	642.8	687.0
ค่าซ่อมบำรุงย่อย	61.3	370.9	133.9	257.9
ค่าอะไหล่	280.7	504.1	427.5	501.2
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	75.7	365.8	155.5	128.8
ค่าเสื่อมราคา :				
อาคารสำนักงาน	24.2	24.2	24.2	24.2
แพขนานยนต์	300	843.75	841.43	841.43
ทำเทียบแพขนานยนต์	100	100	233.25	233.25
เครื่องมืออุปกรณ์	6.45	6.45	6.45	6.45
รวม	2,841.95	4,589.5	5,864.63	7,443.83
ค่าซ่อมบำรุงพิเศษประจำปี ⁽¹⁾	807.3	2,179.8	920.5	1,021.4
รวม	3,649.25	6,769.3	6,785.13	8,465.23

(1) หมายถึงการนำแพขนานยนต์ขึ้นคานซ่อมใหญ่

ตาราง 2-5

การเปรียบเทียบผลได้สุทธิจากการดำเนินงานแพขนานยนต์ ระหว่าง 1 ตุลาคม-30 กันยายน

หน่วย: พันบาท

	2520	2521	2522	2523
รายได้รวม	3,754.8	5,908.1	6,923.6	6,876.8
ค่าใช้จ่ายรวม	3,649.25	6,769.3	6,785.13	8,465.23
ผลได้สุทธิ	105.55	- 861.2	138.47	- 1,588.43

จะเห็นว่า การดำเนินงานแพขนานยนต์ ในระยะ 4 ปีที่ผ่านมา มีผลขาดทุนจำนวนมาก เนื่องจากรายได้ที่เกิดขึ้นไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแพขนานยนต์ จะเห็นว่า รายการค้า น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเงินเดือน และค่าจ้าง เป็นค่าใช้จ่ายหลักของการดำเนินงาน และเป็นจำนวนที่สูงมาก ซึ่งในปี 2523 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่นเกิดขึ้นประมาณ 34.6 % ของค่าใช้จ่ายรวม เนื่องจากการขับแพขนานยนต์ข้ามฟากแต่ละเที่ยวต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมาก ราคา น้ำมันเชื้อเพลิงก็สูงขึ้นเป็นระยะตลอดเวลาที่ผ่านมา และค่าใช้จ่ายเงินเดือนค่าจ้างในปี 2523 เกิดขึ้นถึง 29.8 % ของค่าใช้จ่ายรวม ทั้งนี้เพราะการบริการของแพขนานยนต์ จะต้องใช้คนจำนวนมาก ในการทำหน้าที่ต่าง ๆ ได้แก่ การคัดรถขึ้น-ลงแพขนานยนต์ การขับแพขนานยนต์ การผูกแพขนานยนต์ไว้กับท่าเทียบแพ การนำที่รองมาวางทุกครั้งเพื่อให้รถวิ่งขึ้น-ลง แพขนานยนต์ได้ ตลอดจนถึงด้านการขายตั๋ว ในการบริหารงานของหน่วยแพขนานยนต์ ปัญหาที่สำคัญทางด้านรายได้ก็คือ ¹ การเก็บตัวจากคนที่ใช้บริการของแพขนานยนต์ในการข้ามฟาก และจากผู้โดยสารที่อยู่บนรถ ไม่สามารถเก็บได้ทั่วถึงเนื่องจากปริมาณคนมาก แต่พนักงานขายตั๋วมีไม่เพียงพอ ทำให้รายได้ส่วนที่เก็บจากคน (อัตราคนละ 50 สตางค์) รวูโหลมาก ในปัจจุบัน

¹ สัมภาษณ์ สรร อัครโศตร, รองผู้จัดการหน่วยเรือขนานยนต์ จังหวัดสงขลา, 10 กันยายน 2524.

การเก็บค่าธรรมเนียมจากคนซึ่งขึ้นอยู่กับคิดได้ส่วนมากในด้านความซื่อสัตย์ของผู้ใช้บริการ และมีผู้
ใช้บริการจำนวนมากที่ไม่ยอมซื้อตั๋ว ปัญหาที่เคยนำเสนอกะทรวงการคสังแล้ว เพื่อให้ยกเลิก
การเก็บค่าธรรมเนียมจากคน แต่ไม่ได้รับอนุมัติ

ปัญหา ในการดำเนินงานแพขนานยนต์

ปัญหาในการดำเนินงานแพขนานยนต์ โดยอาศัยข้อมูลจากรายงานประจำปีของสำนักงาน
แพขนานยนต์ จังหวัดสงขลา พอสรุปได้เป็น 4 ประการดังนี้

ก. เส้นทางเดินเรือ

1. มีการจราจรทางน้ำคับคั่ง เรือขนานยนต์เดินขวางลำน้ำทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกันบ่อย ๆ
2. มีโพงพางตักปลาตลอดเส้นทาง ทำให้ยากแก่การควบคุมเรือโดยเฉพาะขณะที่มีคลื่นลมพัด
3. มีลั่วะ ขอนไม้ลอยน้ำ เตชะวน แห เขอกในลอน ลอยน้ำมาเข้าไปพันใบจักรและหางเสือเรือเป็นประจำ เหตุเกิดเพียง 1 นาที แต่ต้องใช้เวลาแก้ไข 7-8 ชั่วโมงกว่าจะปลดออกได้ ส่วนใบจักรที่พันขอนไม้ลอยน้ำจะทำให้เกิดการบิดเบี้ยวเสียรูปทรง มีผลให้กำลังและการบังคับเรือเสียไป

ข. เครื่องยนต์และสภาพตัวเรือ

สายเคเบิลขาด ลวดลึงหางเสือตกรอกเกิดขึ้นเป็นประจำต้องใช้เวลาแก้ไข
1-2 ชั่วโมง การชำรุดของเครื่องยนต์และตัวเรือจำเป็นต้องแก้ไขและซ่อมโดยเร็วมิฉะนั้นจะไม่
ทันการให้บริการ แต่เนื่องจากอะไหล่บางอย่างมีราคาสูงเกินอำนาจการสั่งซื้อของแขวงหรือเขต
หรือไม่มีขายในท้องตลาด จังหวัดสงขลา การรออะไหล่หรือรอการอนุมัติสั่งซื้อของทำให้การซ่อม
ต้องล่าช้า

การซ่อมตัวเรือ โดยนำเรือขึ้นคานต้องอาศัยช่างเอกชนตำเนินการ และการนำเรือขึ้นคานแต่ละครั้ง ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงซึ่งทำให้การซ่อมตัวเรือต้องชลอไว้มิใช่เป็นไปตามกำหนด

ด้วยเหตุนี้เจ้าหน้าที่เรือขนานยนต์ จำเป็นต้องนำเรือที่อยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมออกบริการด้วย หากไม่ทำเช่นนี้ก็ไม่มีการให้บริการ แต่การปฏิบัติเช่นนี้ทำให้เกิดภาระในการรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุซึ่งอาจเกิดขึ้นอย่างมาก

ค. ลมฟ้าอากาศ และกระแสน้ำ

ศูนย์พยากรณ์อากาศภาคใต้จะแจ้งลักษณะอากาศและรายงานอากาศให้ทราบเป็นประจำทุกวัน และจะเตือนทุกครั้งเมื่อจะมีลักษณะอากาศแปรปรวนให้เดินเรือด้วยความระมัดระวังหรืองดออกจากฝั่ง แม้ว่ากองบำรุงจะอนุญาตให้หยุดแพขนานยนต์ได้ ระหว่างที่มีลมแรงและคลื่นสัดก็ตามแต่ก็ไม่มีข้อกำหนดว่าคลื่นลมสัดขนาดใดสมควรหยุด จึงเป็นการยากต่อการสั่งการของผู้จัดการหน่วยเรือขนานยนต์ เพื่อไม่ให้เกิดการร้องเรียนของผู้ใช้บริการ และอุบัติเหตุ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการแปรปรวนของอากาศ คลื่นลม ซึ่งมักจะประสบกับปัญหานี้ประมาณปีละ 2-3 เดือน

ง. ลักษณะของพายุที่ให้บริการ

ปกติยานพาหนะที่แล่นบนทางหลวงใต้ ก็จะอนุญาตให้ใช้แพขนานยนต์ได้ แต่รถที่น้ำหนักมาก หรือมีลักษณะรูปร่างผิดไปจากรถอื่นการขึ้นลงแพขนานยนต์ต้องเสียเวลามาก และขณะอยู่ในแพขนานยนต์จะเกิดผลต่อการบังคับควบคุมเรือให้อยู่ในทิศทางที่เหมาะสมได้ยาก เช่นรถบรรทุกแบบตู้ทึบ จะมีลักษณะด้านลม เมื่อลงไปบนแพขนานยนต์ จะทำให้เหมือนแพขนานยนต์ตีใบ จึงทำให้ควบคุมยาก