

สถานการณ์การขนส่งทางทะเลของไทยเปรียบเทียบกับของโลก

เป็นที่เข้าใจกันว่าได้มีการขนส่งสินค้าทางทะเลมาแต่โบราณกาลแล้วคือ ตั้งแต่ มนุษย์เริ่มรู้จักการต่อเรือ แต่คงเป็นการขนส่งที่มีปริมาณเล็กน้อย มาจนถึงศตวรรษที่ ๑๔ การค้าก็ได้ขยายตัวเพิ่มขึ้น จนกระทั่งในตอนต้นศตวรรษที่ ๒๐ การค้าของโลก (ส่วนใหญ่ เป็นการค้าทางทะเล) เฉลี่ยประมาณ ๒๐๐ ล้านตันต่อปี^๑ สำหรับน้ำหนักกระวางเรือ (shipping tonnage) ได้เพิ่มขึ้นถึง ๔ เท่าตัวในช่วงหลังของศตวรรษที่ ๑๔ เนื่องจาก มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีทำให้ผลผลิตภาพการขนส่งทางทะเล (productivity per ton) เพิ่มสูงขึ้น กล่าวคือในปี พ.ศ. ๒๓๕๓ (๑๘๕๐) กองเรือของโลกมีน้ำหนักกระวาง รวมทั้งสิ้นประมาณ ๗ ล้านตัน ประกอบด้วยเรือสำเภา น้ำหนักกระวางทั้งหมด ๖.๔ ล้านตัน และเรือกลไฟ น้ำหนักกระวางทั้งหมด ๒๕๐,๘๐๘ ตัน ต่อมาในราวปี พ.ศ. ๒๔๔๓ (๑๙๐๐) น้ำหนักกระวางเรือทั้งหมดของโลกเพิ่มขึ้นเป็น ๒๕ ล้านตัน เป็นเรือสำเภาและเรือกลไฟ อย่างละครึ่ง เมื่อมีการพัฒนาระบบพลังไอน้ำ (steam propulsion) ขึ้นมาพร้อมกับการ เปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ ไปสู่ตะวันออกไกล โดยผ่านคลองสุเอซในกลางศตวรรษที่ ๑๔ นั้นก็มีการนำระบบโทรติมพ์ มาใช้ในกิจการพาณิชย์นารี ทำให้กิจการขนส่งทางทะเลเป็นไปด้วยความรวดเร็วสะดวกมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ในศตวรรษที่ ๑๔ เกิดมีวิธีการควบคุมการ เคลื่อนที่ของเรือ (ship movement) และการจ้างงาน โดยมีศูนย์กลางการบริหารงาน อยู่ห่างจากท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทางนับเป็นพันไมล์ ศูนย์กลางการควบคุมเช่นนี้ยังคงเห็นมีอยู่ในปัจจุบันได้แก่ Baltic Mercantile and Shipping Exchange ที่กรุง ลอนดอน ประเทศอังกฤษ ในศตวรรษที่ ๑๔ นี้เช่นเดียวกัน เรือบรรทุกน้ำมันเริ่มปรากฏแล่น

^๑UNCTAD, Level and Structure of Freight Rates, Conference Practices, and Adequacy of Shipping Services (New York: United Nations, 1969) p.5.

ในท้องทะเลเป็นครั้งแรก และเมื่อสิ้นศตวรรษที่ ๑๙ ไปแล้ว ปริมาณการขนส่งน้ำมันมีเพิ่มมากขึ้น ส่วนการขนสินค้าแห้ง (dry cargo) ก็มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปจากเดิมด้วย นับแต่มีการพัฒนาเรือประจำเส้นทางเพื่อใช้สำหรับขนสินค้าอุตสาหกรรมจากยุโรปและเรือจรที่ใช้ขนสินค้าเทกองในระหว่างปี พ.ศ. ๒๓๙๓ - พ.ศ. ๒๔๔๓ (๑๘๕๐-๑๙๐๐) ซึ่งในช่วงนี้เอง ได้เกิดระบบขมรมเรือขึ้นมา และต่อมาได้มีบทบาทที่สำคัญมากจนถึงปัจจุบัน

ต่อมาในระหว่างปี พ.ศ. ๒๔๔๓ - พ.ศ. ๒๔๙๓ (๑๙๐๐-๑๙๕๐) การขนส่งสินค้าแห้งเกิดภาวะขงักงัน ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นเพียง ๕๐% เท่านั้น^๑ กล่าวคือ เพิ่มจาก ๒๐๐ ล้านตัน ในปี พ.ศ. ๒๔๔๓ (๑๙๐๐) เป็น ๓๐๐ ล้านตันในปี พ.ศ. ๒๔๙๓ (๑๙๕๐) แต่เมื่อมาพิจารณาอุทกของเรือที่บรรทุกสินค้าแห้งแล้ว จะเห็นว่าน้ำหนักระวางเรือเพิ่มขึ้นจาก ๒๔ ล้านตัน เป็น ๖๐ ล้านตัน ในช่วงเวลาเดียวกัน กล่าวคือเพิ่มขึ้นมากกว่า ๑๐๐% การเพิ่มขึ้นเช่นนี้หมายความว่า ประสิทธิภาพการใช้เรือ (Utilization factor) ลดลง^๒ ซึ่งทำให้เกิดกองเรือส่วนเกินขึ้น (Laid-up tonnage)^๓ แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงนี้การขนส่งน้ำมันได้กลายเป็นธุรกิจที่สำคัญมากขึ้น เนื่องจากน้ำมันเป็นแหล่งพลังงานที่สำคัญและสามารถนำไปใช้ทดแทนถ่านหินได้เป็นอย่างดี สำหรับในระยะแรกนั้นผู้ซื้อน้ำมันเป็นฝ่ายรับความเสี่ยงจะสร้างเรือขึ้นมาเพื่อขนน้ำมันมาสนองความต้องการของตน ต่อมาบริษัทน้ำมันขนาดใหญ่ได้รวบรวมเรือขึ้นมาเป็นกองเรือขนาดใหญ่ไว้ดำเนินการบรรทุกน้ำมันด้วยตนเอง แต่หลังจากสงครามโลกครั้งที่ ๑ เป็นต้นมา บริษัทค้าน้ำมันบางบริษัทได้ลดจำนวนเรือของตนลง โดยขายให้กับบริษัทผู้ซื้อน้ำมันหรือผู้ประกอบการเดินเรืออิสระ และเมื่อใดก็ตามที่อุปสงค์ที่มีต่อ

^๑Ibid.

^๒ประสิทธิภาพการใช้เรือหมายถึงอัตราส่วนระหว่างปริมาณการขนในแต่ละเที่ยว (loaded or unloaded) กับสมรรถวิสัยของเรือ

จากหลักฐานปรากฏให้เห็นว่าในปี พ.ศ. ๒๔๙๓ (๑๙๕๐) ประสิทธิภาพการใช้เรือของเรือที่แวะเข้าจอดในประเทศอังกฤษมีค่าเท่ากับ ๐.๙๒ ซึ่งนับว่ามีขนาดต่ำ

^๓laid-up tonnage คือน้ำหนักระวางเรือที่นำไปเก็บไว้เฉย ๆ ไม่ได้นำมาดำเนินการเนื่องจากต้นทุนดำเนินการสูงกว่ารายรับ

เรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น บริษัทค้าน้ำมันจะให้บริษัทผู้ซื้อน้ำมันชนหรือทำสัญญาเช่ากับผู้ประกอบกิจการเดินเรืออิสระในรูปแบบเป็นช่วงเวลาหรือเช่า เป็นเหี่ยวแล้วแต่จะตกลงกันมาทำการขนน้ำมัน ปริมาณน้ำมันทั้งหมดที่ทำการขนส่งนั้นประมาณ ๕๐% ทำการขนส่งด้วยเรือของบริษัทค้าน้ำมันขนาดใหญ่ และอีก ๕๐% ขนส่งด้วยเรือเช่า ที่ทำสัญญาการเช่าระยะยาวถึง ๒๐ ปี

ตราบจนกระทั่งถึงปี พ.ศ. ๒๕๐๓ (๑๙๖๐) รูปแบบการขนส่งสินค้าแห้งยังไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก และปริมาณการขนส่งไม่ได้เพิ่มมากขึ้นแต่ประการใด ทำให้กองเรือพาณิชย์ของโลกเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณเพียงเล็กน้อยเท่านั้น กล่าวคือในระหว่างปี พ.ศ. ๒๔๙๓ - พ.ศ. ๒๕๐๓ (๑๙๕๐-๑๙๖๐) กองเรือบรรทุกสินค้าแห้งมีน้ำหนักระวางเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ ๒.๗๔% เท่านั้น ดังนั้น รูปแบบการขนส่งแนวใหม่จึงยังไม่เกิดขึ้น วิธีการขนส่งที่ใช้ผู้นี้ก็เหมือนกับตลาดเรือบรรทุกน้ำมันดังกล่าว กล่าวคือ เมื่อเวลาที่อุปสงค์ที่มีต่อสินค้าเพิ่มมากขึ้น ผู้ส่งสินค้าหรือบริษัทเดินเรือจะเพิ่มระวางเรือของตนขึ้นด้วยการเช่าเรือระยะยาว อาทิ เช่น ในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ประเทศที่พัฒนาแล้วมีอุปสงค์ที่มีต่อสินแร่เหล็กเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ส่งสินค้า/บริษัทเดินเรือต้องทำสัญญาเช่าเรือบรรทุกสินค้า เทกอง (bulk carriers) เพิ่มขึ้นเพื่อนำมาใช้ในการขนส่งสินแร่เหล็กเหล่านี้ เป็นต้น

๒.๑ สภาพการขนส่งทางทะเลของโลกในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๕๒๒

หลังวิกฤตการณ์น้ำมันในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ ต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการทุกชนิดเพิ่มสูงขึ้น การค้าของโลกเริ่มตกต่ำลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อมายังการขนส่งทางทะเลด้วยการตกต่ำในกิจการการขนส่งทางทะเล เริ่มเห็นได้ชัดในปลายปี พ.ศ. ๒๕๑๗ และตกต่ำเรื่อยมาเป็นลำดับ จนถึงปลายปี พ.ศ. ๒๕๒๑ จึงได้มีสัญญาณชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงในตลาดการขนส่งเกิดขึ้น กล่าวคืออุปสงค์ที่มีต่อการบริการของเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกสินค้า เทกองเริ่มเพิ่มขึ้น เนื่องจากในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ นี้ การขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกเพิ่มขึ้นเพียง

๑% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๐^๑ เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะการขนส่งน้ำมัน และอาหารเพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายปี พ.ศ. ๒๕๒๑

เมื่อมาพิจารณาอุทกภูมิประเทศอุตสาหกรรม ๒๔ ประเทศ (คือประเทศในกลุ่ม Organization for Economic Co-operation and Development-OECD) ซึ่งมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติที่แท้จริงและการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมมีอัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๒๐ ในขณะที่เดียวกัน การส่งออกและนำเข้าของกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน^๒ กล่าวคืออัตราการเจริญเติบโตทางการค้าเพิ่มขึ้น ๖% ในปีนั้น เทียบกับปี ๒๕๒๐ มีผลทำให้การขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้นตามไปด้วย แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งน้ำมันปิโตรเลียม ลินแร่เหล็ก ถ่านหิน และอาหารกลับลดลง^๓ สำหรับอุปทานของระวางเรือของโลกเพิ่มขึ้น ๓.๑% ในเทอมของ g.r.t. หรือเพิ่มขึ้น ๓.๓% ในเทอมของ d.w.t. จะเห็นว่าอัตราการเพิ่มขึ้นนี้จะลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๐ (๖.๗%) และปี พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๑๕ (๔-๑๒%) เหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากน้ำหนักระวางเรือบรรทุกน้ำมันลดลง ๑.๑% แต่น้ำหนักระวางเรือขนส่งสินแร่กับเรือบรรทุกสินค้าเทกองได้เพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่มากกว่าปีใด ๆ ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๒๐ นอกจากเรือสองประเภทที่น้ำหนักระวาง

^๑Fearnley and Egers Chartering Co.Ltd. Review 1978.

(Oslo: Fearnley and Egers Chartering., January 1979) p.14.

^๒OECD, Economic Outlook (Paris: OECD, No.25, July 1979), table 34.

^๓Lloyd's Register of Shipping, Statistical Table 1979.

(West Sussex: Lloyd's Register of Shipping, 1979) table XIV.

ได้เพิ่มขึ้นแล้ว เรือประเภทอื่น ๆ น้ำหนักระวางก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม
เมื่อคิดเปรียบเทียบอัตราการเจริญเติบโตของน้ำหนักระวางเรือในเทอมของจำนวนเปอร์-
เซ็นต์แล้ว อัตราการเจริญเติบโตของกองเรือในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ นั้น จะน้อยกว่าปี พ.ศ.
๒๕๒๐ กล่าวคือ อัตราการเจริญเติบโตของกองเรือในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็น ๖.๗%
(เทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๑๔) แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ นั้นจะเป็น ๔.๗% (เทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๐)
ซึ่งสามารถแยกได้ดังนี้ อัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือบรรทุกสินค้าแท่งและเรือบรรทุกสินค้า
เทกองประมาณ ๕.๘% และของกองเรือสินค้าประเภทอื่นประมาณ ๕.๕%

แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนกันยายน ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ถึงเดือนมิถุนายน ปี
พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้มีสัญญาณที่แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวของกองเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุก
สินค้าเทกอง^๑ เนื่องจากมีการบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้นทั้ง ๆ ที่ราคาน้ำมันสูงขึ้น รวมทั้งการเก็บ
น้ำมันสำรองในเรืออีกด้วย เพราะคาดว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้นไปอีก และอีกประการหนึ่งมี
การเข้าเรือจากตลาดเรือจรเพิ่มมากขึ้นในการขนส่งอาหารไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนและ
สหภาพโซเวียต นอกจากนี้ อุตสาหกรรมเหล็กเริ่มฟื้นตัวขึ้นทำให้มีความต้องการสินค้าแท่ง
เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ทำให้การเข้าเรือในตลาดเรือจรจึงมีเพิ่มมากขึ้น การที่อุปสงค์ที่มีต่อ
เรือจรเพิ่มสูงขึ้นทำให้น้ำหนักระวางเรือของโลกที่เก็บไว้เฉย ๆ หรืออุปทานของเรือส่วนเกิน
ได้ลดลงอย่างรวดเร็วจาก ๔๕.๕ ล้าน d.w.t. ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ มาเป็น ๒๕.๐ ล้าน
d.w.t. ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒^๒ สมรรถวิสัยส่วนเกินที่ลดลงนี้ ส่วนใหญ่เกิดจากการลดลงของ
กองเรือบรรทุกน้ำมันส่วนเกินมากกว่ากองเรือบรรทุกสินค้าแท่ง ถึงแม้ว่าอุปสงค์ที่มีต่อเรือ
บรรทุกสินค้าแท่งจะเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่อัตราการว่างเรือจรไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก เนื่องจาก

^๑ H.P. Drewry, Shipping Statistics and Economics, No.105

(London: H.P. Drewry Shipping Consultants Ltd., July 1979)

^๒ Institute of Shipping Economics, Shipping Statistics

(Bremen: Institute of Shipping Economics, 1979), p.20.

อุปทานของกองเรือส่วนเกินยังคงมีอยู่ ในขณะที่เดียวกัน อัตราค่าระวางในตลาดเรือเช่าแบบ time charter (อัตราค่าเช่า) เพิ่มสูงขึ้น อัตราค่าเช่าในตลาดเรือเช่า ที่เพิ่มขึ้นนี้ เป็น เครื่องชี้ที่ตีถึงความสมดุลระหว่างอุปสงค์ที่มีต่อการบริการขนส่งและอุปทานของเรือมากขึ้น เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าระวางของเรือเช่าจะขึ้นกับการแปรผันระหว่างอุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งและอุปทานของเรือ

สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ใน ๖ เดือนแรกของปีนั้น ตลาดการขนส่งทางทะเลมีแนวโน้มดีขึ้น แต่ในช่วง ๖ เดือนหลังกลับตกต่ำลงเมื่อเทียบกับช่วงต้นปี เนื่องจากราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นในเดือนมิถุนายนประกอบกับประเทศที่พัฒนาแล้วใช้นโยบายการเงินและการคลังที่เข้มงวด ทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของกลุ่มประเทศ OECD เพิ่มขึ้นเพียง ๓.๕% เท่านั้น^๑ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอัตราการเจริญเติบโตของการขนส่งทางทะเลของโลกเพิ่มขึ้น ๗.๖% แต่ทำให้ผลผลิตการขนส่ง (ตัน-ไมล์) เพิ่มขึ้นเพียง ๓.๕% เท่านั้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เหตุที่เกิดความแตกต่างกันเกือบครึ่งหนึ่ง เนื่องจากการส่งน้ำมันทางท่อเพิ่มขึ้น และมีการขนส่งน้ำมันในระยะทางสั้นมากขึ้น กล่าวคือ การนำเข้าน้ำมันจากกลุ่มประเทศ OPEC ลดลง ในขณะที่เดียวกันเพิ่มการนำเข้าจากประเทศลาตินอเมริกา และจากทะเลเหนือมากขึ้น ส่วนการขนส่งสินค้าแห้งนั้นผลผลิตการขนส่งยังคงไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปี พ.ศ. ๒๕๒๑ มากนัก แต่เมื่อพิจารณาถึงกองเรือพาณิชย์ (ที่มีขนาดระวาง ๑๐๐ ตันกรอสขึ้นไป) ปรากฏว่าเพิ่มขึ้นเพียง ๑.๗% (ในเทอม g.r.t.) เท่านั้นในระหว่างกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ถึงกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปีที่ผ่านมา จะเห็นว่าอัตราการเพิ่มขึ้นนี้เป็นอัตราต่ำที่สุดนับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ เป็นต้นมา ส่วนในเทอมของ d.w.t. ตามข้อมูลของ Lloyd^๒ ก็แสดงให้เห็นว่าเพิ่มขึ้น

^๑OECD, Maritime Transport 1979, (Paris: OECD, 1980), p.23.

^๒Lloyd's Register of Shipping, Statistical Table 1980, (West Sussex: Lloyd's Register of Shipping, 1980), p.4-5.

เพียง ๑.๗% เช่นกัน การที่อุปทานของเรือมีอัตราการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงนี้ ในขณะที่อุปสงค์ที่มีต่อการบริการเดินเรือเพิ่มขึ้นมีผลทำให้อุปทานส่วนเกินของเรือลดลงมาเหลือ ๒๔ ล้าน d.w.t. ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งจะเห็นได้ว่าอุปสงค์ที่มีต่อการบริการการขนส่งและอุปทานของเรือมีความสมดุลเพิ่มขึ้น

๒.๒ อุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งทางทะเลในปี พ.ศ. ๒๕๒๓

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ราคาน้ำมันยังคงพุ่งสูงขึ้นไปอีก กล่าวคือในระยะเวลา ๑๔ เดือน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นต้นมา ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้นถึง ๑๕๐% และเช่นเดียวกันประเทศต่าง ๆ ก็ยังใช้นโยบายการเงินและการคลังที่เข้มงวดต่อไปอีกในการที่จะควบคุมอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้น ผลกระทบจากราคาน้ำมันและภาวะเงินเฟ้อทำให้ GNP. ของประเทศพัฒนาแล้ว โดยเฉพาะประเทศในกลุ่ม OECD ลดลง ๐.๗๕% ในช่วงหลังของปี พ.ศ. ๒๕๒๓^๑ ซึ่งในช่วงแรกของปี GNP. ได้เพิ่มขึ้น ๑% เท่านั้น^๒ อย่างไรก็ตาม อัตราการลดลงในแต่ละประเทศไม่เหมือนกัน เช่น ในปีพ.ศ. ๒๕๒๓ GNP. ในอังกฤษลดลง ๒.๒๕%, สหรัฐอเมริกา ๐.๗๕%, แคนาดา เดนมาร์กและตุรกี ประเทศละ ๐.๕%

OECD รายงานว่าผลผลิตทางอุตสาหกรรมของกลุ่มลดลงถึง ๕% ในปีพ.ศ. ๒๕๒๓ เทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (ลดลง ๐.๕% ในช่วงหลังของปี) ทั้ง ๆ ที่ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เพิ่มขึ้นถึง ๓.๕% และ ๔.๓% ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ แม้ว่าประเทศญี่ปุ่นที่มี real GNP เพิ่มขึ้น ๕% ใน พ.ศ. ๒๕๒๓ แต่อัตราการเจริญเติบโตของผลผลิตทางอุตสาหกรรมก็ยังลดลงจาก ๗.๕% ในไตรมาสแรกของปีเป็น ๒.๐% ในไตรมาสที่สองและเกือบจะชะงักงัน (stagnation)

^๑ OECD, Maritime Transport 1980 (Paris: OECD, 1981), p.24.

^๒ OECD, Economic Outlook No. 28 (Paris: OECD, December 1980).

ในไตรมาสที่สามและที่สี่ของปีเดียวกัน ส่วนสหรัฐอเมริกา ก็เช่นเดียวกันผลผลิตทางอุตสาหกรรมได้ลดลงในไตรมาสที่สองของปี และเพิ่มขึ้นบ้างในระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงกันยายน หลังจากนั้นก็ไม่ได้เพิ่มขึ้นอีกเลย (sluggish) นอกจากนี้ OECD ยังได้กล่าวต่อไปอีกว่า อัตราผลิตภาพทางการผลิต (productivity growth) ของประเทศในกลุ่มลดลง ๑% ในช่วง ๖ เดือนแรกของปี พ.ศ. ๒๕๒๓ แต่ประเทศในอเมริกาเหนือและสวีเดนได้ลดลงอย่างมาก

ปริมาณการขนส่งทางทะเลของโลกได้เพิ่มขึ้นอย่างมากในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ คือเพิ่มขึ้น ๗.๖% เมื่อเทียบกับปีก่อน แต่มาปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ข้อมูลเบื้องต้นของ Fearnley^๑ ได้แสดงถึงปริมาณการค้าทางทะเลที่ลดลง ๓.๓% (เทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๒) แต่การขนส่งสินค้าบางหมวดเพิ่มขึ้น เช่น การขนส่งถ่านหินเพิ่มขึ้น ๘.๒% ธัญญาหาร เพิ่มขึ้น ๑.๖% ในขณะเดียวกันกับที่ การขนส่งน้ำมันลดลง ๘.๔% และสินแร่เหล็กลดลง ๕.๒% (รายละเอียดดูได้จากตารางที่ ๒-๑ และ ๒-๒) เหตุที่การขนส่งทางทะเลของโลกลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เนื่องจากว่าเศรษฐกิจของโลก (โดยเฉพาะประเทศพัฒนาแล้ว) ไม่ได้เจริญเติบโตขึ้นแต่กลับลดลง รวมทั้งมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องอีกคือภาวะเงินเฟ้อ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ที่มีต่อสินค้ามาก และอีกทั้งมีประเทศนำเข้าบางประเทศได้ออกกฎหมายควบคุมการนำเข้าเพื่อรักษาดุลการค้าของตน นอกจากภาวะเศรษฐกิจโลกจะตกต่ำแล้ว อุปสงค์ที่มีต่อน้ำมันได้ลดลงอย่างมาก เนื่องจากประเทศอุตสาหกรรมมีการประหยัดน้ำมันเพิ่มขึ้น พร้อมกันนั้นก็มีการใช้ถ่านหินและพลังงานอื่นทดแทนเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นอีกคือประเทศอุตสาหกรรมบางประเทศ (เช่น ญี่ปุ่น เป็นต้น) มีการเก็บสำรองน้ำมันไว้เป็นจำนวนมากเพื่อป้องกันความไม่แน่นอนของอุปทานและการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในอนาคตอีกด้วย และในขณะเดียวกันประเทศผู้บริโภคน้ำมันบางประเทศก็พยายามผลิตน้ำมันขึ้นมาใช้เอง

^๑ Fearnley and Egers Chartering Co. Ltd. Review 1980,
(Oslo: Fearnley and Egers Chartering, January 1980) p.16.

ตารางที่ ๒-๑

การพัฒนากาการขนส่งทางเรือ (Seaborne Trade) ของโลกระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๐๘-๒๕๒๓

ปี พ.ศ.	สินค้าประเภท dry cargo		สินค้าประเภท oil		รวมทั้งหมด	
	ปริมาณ (ล้านตัน)	% เพิ่มขึ้น/ลดลง เทียบกับปีที่ผ่านมา	ปริมาณ (ล้านตัน)	% เพิ่มขึ้น/ลดลง เทียบกับปีที่ผ่านมา	ปริมาณ (ล้านตัน)	% เพิ่มขึ้น/ลดลง เทียบกับปีที่ผ่านมา
๒๕๐๘	๔๑๑	๖.๕	๗๒๗	๑๑.๕	๑๖๓๘	๘.๗
๒๕๐๙	๔๗๐	๖.๕	๘๐๒	๑๐.๓	๑๒๗๒	๘.๒
๒๕๑๐	๕๙๙	๓.๐	๘๖๕	๗.๘	๑๔๖๔	๕.๒
๒๕๑๑	๑๐๖๖	๖.๗	๙๗๕	๑๒.๗	๒๐๔๑	๙.๕
๒๕๑๒	๑๑๕๗	๘.๕	๑๐๘๐	๑๐.๘	๒๒๓๗	๙.๖
๒๕๑๓	๑๒๕๑	๗.๓	๑๒๕๐	๑๕.๘	๒๕๐๑	๑๐.๙
๒๕๑๔	๑๒๖๐	๑.๕	๑๓๑๕	๖.๐	๒๕๗๕	๓.๘
๒๕๑๕	๑๓๑๗	๔.๕	๑๔๔๕	๙.๙	๒๗๖๒	๗.๓
๒๕๑๖	๑๔๘๑	๑๒.๕	๑๖๓๙	๑๓.๕	๓๑๒๐	๑๓.๐
๒๕๑๗	๑๖๒๓	๙.๖	๑๖๒๔	-๐.๙	๓๒๔๗	๔.๑
๒๕๑๘	๑๕๕๑	-๔.๕	๑๕๙๖	-๗.๙	๓๑๔๗	-๖.๒
๒๕๑๙	๑๖๔๒	๕.๙	๑๖๘๒	๑๒.๕	๓๓๒๔	๕.๑
๒๕๒๐	๑๖๗๕	๒.๐	๑๗๔๘	๓.๙	๓๔๒๓	๓.๐
๒๕๒๑	๑๗๖๔	๕.๓	๑๗๒๗	-๑.๒	๓๔๙๑	๒.๐
๒๕๒๒	๑๙๓๘	๙.๙	๑๘๑๗	๕.๒	๓๗๕๕	๗.๖
๒๕๒๓	๑๙๖๗	๑.๕	๑๖๖๕	-๘.๕	๓๖๓๒	-๓.๓

ที่มา : Fearnley & Egers Chartering Co. Ltd., Review 1980, (Oslo: Fearnely & Egers Chartering, January 1981)

ตารางที่ ๒-๒

ปริมาณการขนส่งทางทะเลของโลกในระหว่าง พ.ศ. ๒๕๐๘-๒๕๒๓

(หน่วยล้านเมตริกตัน)

ปี พ.ศ.	การขนส่งทั้งหมด	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	สินแร่เหล็ก	ถ่านหิน	ธัญญาหาร	อื่น
๒๕๐๘	๑, ๖๓๘	๔๕๒	๑๗๕	๑๕๒	๕๙	๘๒	๖๑๘
๒๕๐๙	๑, ๗๗๒	๖๐๗	๑๙๕	๑๕๓	๖๑	๙๒	๖๖๔
๒๕๑๐	๑, ๘๖๔	๖๗๒	๑๙๓	๑๖๔	๖๗	๘๓	๖๘๕
๒๕๑๑	๒, ๐๔๑	๗๖๘	๒๐๗	๑๘๘	๗๓	๗๘	๗๒๗
๒๕๑๒	๒, ๒๓๙	๘๗๓	๒๐๙	๒๑๔	๘๓	๗๑	๗๘๙
๒๕๑๓	๒, ๔๘๒	๙๙๖	๒๔๕	๒๔๗	๑๐๑	๘๙	๘๐๔
๒๕๑๔	๒, ๕๗๗	๑, ๐๗๐	๒๔๗	๒๕๐	๙๔	๙๑	๘๒๕
๒๕๑๕	๒, ๗๖๓	๑, ๑๘๕	๒๖๑	๒๔๗	๙๖	๑๐๘	๘๖๖
๒๕๑๖	๓, ๑๒๑	๑, ๓๖๖	๒๗๔	๒๙๘	๑๐๔	๑๓๙	๙๔๐
๒๕๑๗	๓, ๒๔๘	๑, ๓๖๑	๒๖๔	๓๒๙	๑๑๙	๑๓๐	๑, ๐๔๕
๒๕๑๘	๓, ๐๔๗	๑, ๒๖๓	๒๓๓	๒๙๒	๑๒๗	๑๓๗	๙๙๕
๒๕๑๙	๓, ๓๒๔	๑, ๔๒๒	๒๖๐	๒๙๔	๑๒๗	๑๔๖	๑, ๐๗๕
๒๕๒๐	๓, ๔๒๓	๑, ๔๗๕	๒๗๓	๒๗๖	๑๓๒	๑๔๗	๑, ๑๒๐
๒๕๒๑	๓, ๔๙๑	๑, ๕๕๗	๒๗๐	๒๗๘	๑๒๗	๑๖๙	๑, ๑๙๐
๒๕๒๒	๓, ๗๕๕	๑, ๕๓๘	๒๗๙	๓๒๗	๑๕๙	๑๘๒	๑, ๒๗๐
๒๕๒๓	๓, ๖๓๒	๑, ๔๒๐	๒๔๕	๓๑๐	๑๗๒	๑๘๕	๑, ๓๐๐

ที่มา : เช่นเดียวกับตารางที่ ๒-๑

ข้อสังเกต สำหรับธัญญาหารนั้นรวม sorghum, soya beans, wheat, maize, barley, oats และ rye, เข้าด้วยกัน

สินแร่ การค้าสินแร่ตกต่ำใน พ.ศ. ๒๕๒๓ ก่อให้เกิดการผลิตเหล็กของโลกลดลง กล่าวคือ อุปสงค์ที่มีต่อสินแร่เหล็กลดลงในกลุ่ม OECD ทำให้ผลผลิตสินแร่เหล็กลดลง ๘.๔% ใน พ.ศ. ๒๕๒๓ สินแร่เหล็กที่ขนส่งประมาณ ๓๑๐ ล้านตัน น้อยกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ถึง ๑๗ ล้านตัน ในจำนวนนี้กลุ่มประเทศ EEC ญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกานำเข้ากว่า ๘๕% ส่วนที่เหลือเป็นการนำเข้าของกลุ่มประเทศยุโรปตะวันตก ประเทศตะวันออกไกลและจีน การที่อุปสงค์ที่มีต่อสินแร่เหล็กลดลงเพราะว่า เศรษฐกิจของประเทศอุตสาหกรรมตกต่ำประกอบด้วยอุปทานของเหล็กลดลงด้วย สำหรับทางด้านอุปทาน สินแร่เหล็กกว่า ๘๐% ของโลกมาจากประเทศที่สำคัญคือ ออสเตรเลีย บราซิล อัฟริกาใต้ โลบิเรีย สวีเดน อินเดีย และแคนาดา ส่วนประเทศผู้ผลิตรายย่อยได้แก่ประเทศในอเมริกาใต้ อัฟริกาและตะวันออกไกลพยายามที่จะเพิ่มผลผลิตขึ้น แต่เนื่องจากเกรงกลัวการแข่งขันจากประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ ทำให้ความพยายามนี้ได้รับผลสำเร็จเพียงเล็กน้อย

ถ่านหิน การขนถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากราคาน้ำมันสูงขึ้นเรื่อย ๆ จึงทำให้อุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยน้ำมันเป็นหลัก (energy-intensive industry) พยายามหาแหล่งพลังงานทดแทนอื่นมาใช้และขณะเดียวกันก็หันมาใช้ถ่านหินมากขึ้น เพื่อทำการผลิตซีเมนต์ กระดาษ อลูมิเนียม และกระแสไฟฟ้า การเปลี่ยนมาใช้ถ่านหินเป็นพลังงานเริ่มเพิ่มสูงขึ้น ทั้ง ๆ ที่ระดับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศอุตสาหกรรมลดลง ดังนั้น จะเห็นว่าการขนส่งถ่านหินเพิ่มขึ้นเนื่องจากนำมาทดแทนน้ำมันในการสร้างพลังงานมากกว่าที่จะนำมาใช้สำหรับขยายการผลิต ประเทศส่งออกที่สำคัญได้แก่ประเทศในอเมริกาเหนือ ออสเตรเลีย อัฟริกาใต้ ยุโรปตะวันออกและสหภาพโซเวียต การส่งออกถ่านหินของสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นมากในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประมาณ ๗๕ ล้านตัน การที่สามารถเพิ่มการส่งออกได้จำนวนมากนี้ เนื่องจากการส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียลดลง และการผลิตถ่านหินของสหรัฐอเมริกาเป็นแบบ inelastic ที่ส่วนใหญ่ส่งไปยังตลาดยุโรปตะวันตก เช่น ฝรั่งเศส อังกฤษ เนเธอร์แลนด์และเดนมาร์ก ท่าเรือขนถ่ายคือ แอมนตันโรค (๗๔%), บัลติมอร์ (๑๖%) และท่าเรืออื่น เช่น นิวออร์ลีน โมบิล และพิลาเซลเพีย ออสเตรเลียเป็นประเทศส่งถ่านหินออกเป็นอันดับสองของโลก กล่าวคือ ใน พ.ศ. ๒๕๒๒ ส่งออกได้ ๔๐.๔ ล้านตันหรือเพิ่มขึ้น

๑๕.๖% เมื่อเทียบกับ พ.ศ. ๒๕๒๑ แต่มาในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ การส่งออกลดลงเนื่องจาก ปัญหาด้านแรงงานในกลางปี อย่างไรก็ตาม ยังคงเป็นผู้ส่งรายใหญ่ให้แก่ ญี่ปุ่น และยังคงได้เจาะ ตลาดใหม่ ๆ อีกด้วย (เช่น อินเดียและเวียดนาม) เพราะการส่งไปยังตลาดยุโรปตะวันตกยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากต้นทุนการขนส่งสูงและระยะทางไกล สำหรับการขนส่งถ่านหิน จากอัฟริกาใต้ หลังจากเพิ่มขึ้นอย่างมากถึง ๔๖% ใน พ.ศ. ๒๕๒๒ (เทียบกับ พ.ศ. ๒๕๒๑) แต่กลับเพิ่มขึ้นในปี ๒๕๒๓ เพียง ๑๔% เท่านั้น (๒๕ ล้านตัน) ส่วนใหญ่ส่งไปยังกลุ่ม ประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (EEC) การที่ถ่านหินจากอัฟริกาใต้สามารถรองตลาดได้อย่าง รวดเร็วเนื่องจากมีราคาต่ำนั่นเอง

ในการขนส่งถ่านหินทั่วโลกในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ จำนวน ๑๗๒ ล้านตัน ขนไปยัง ญี่ปุ่นและ EEC กว่า ๒ ใน ๓ กล่าวคือ ญี่ปุ่นนำเข้า ๖๗ ล้านตัน และ EEC นำเข้า ๗๐ ล้านตัน ซึ่ง ๘๐% ของจำนวนนี้ หรือ ๔๖ ล้านตันขนส่งโดยทางทะเล การเกิดปัญหา แรงงานในออสเตรเลียทำให้ผลผลิตลดลง ลูกค้าจึงหันไปซื้อถ่านหินจากสหรัฐอเมริกามากขึ้น เป็นเหตุให้เกิดปัญหาความคับคั่งขึ้นที่ท่าเรือแอมตันโรดและบัลติมอร์ กล่าวคือเมื่อสิ้นปี เรือสินค้าจอดทอดสมออยู่ จำนวน ๑๓๒ ลำที่แอมตันโรด และ ๒๗ ลำในบริเวณท่าเรือบัลติมอร์ นานกว่า ๖ สัปดาห์ เพื่อรอการขนถ่าย เป็นเหตุให้เรือแต่ละลำต้องสูญเสียค่าใช้จ่าย ๑๗,๐๐๐ ดอลลาร์ต่อวัน และยังมีรายงานต่ออีกว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เรือญี่ปุ่นต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายกว่า ๑๐๐ ล้านดอลลาร์ (๒,๐๐๐ ล้านบาท) เพื่อรอการขนถ่านหินที่ทำเรือสหรัฐ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้ ผู้ส่งสินค้าได้ยื่นบันทึกไปยังการทำเรือทั้ง ๒ แห่งให้แก่ไขปัญหาความคับคั่ง ของท่าเรือ มิฉะนั้นแล้วจะหันไปซื้อกับประเทศอื่น การที่เกิดปัญหาท่าเรือคับคั่งในท่าเรือ บริเวณแอตแลนติกเหนือนี้ทำให้อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปีเดียวกันนี้ การขนส่งถ่านหินด้วยเรือบรรทุกสินค้าเทกองที่มีขนาดระวางกว่า ๑๘,๐๐๐ เดทเวทตันประมาณ

^๑OECD, Maritime Transport 1980 (Paris: OECD, 1981),

๘๐% ของการขนส่งถ่านหินทั้งหมด (ประมาณ ๑๔๐ ล้านตัน เทียบกับ ๑๒๖ ล้านตัน ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒) ส่วนอีก ๒๐% ขนด้วยเรือ general cargo ดังนั้น เราสามารถสรุปได้ว่าการที่ปริมาณขนส่งถ่านหินเพิ่มขึ้นก็เพื่อนำไปทดแทนน้ำมันมากกว่าที่จะไปขยายการผลิตหลังจากราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ *

อาหาร การที่อุปสงค์ที่มีต่ออาหารเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เนื่องจากการเพาะปลูกในสหภาพโซเวียตได้รับความเสียหายในช่วงหลังของปี และอีกประการหนึ่งจีนมีความต้องการอาหารเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศก็มีความต้องการเพิ่มขึ้นเช่นกัน กล่าวโดยทั่วไป การขนส่งอาหารในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีจำนวน ๑๘๕ ล้านตัน เพิ่มขึ้นกว่า ๒ เท่าตัว เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๑๔ แต่ผลผลิตของโลกประมาณ ๑,๔๒๐ ล้านตัน (ต่ำกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ประมาณ ๖ ล้านตัน) เนื่องจากผลผลิตที่ลดลงในสหรัฐอเมริกา สหภาพโซเวียต ในจำนวนผลผลิตทั้งหมดนี้ ประเทศพัฒนาแล้วสามารถผลิตได้ ๗๗๐ ล้านตัน และประเทศกำลังพัฒนาผลิตได้ ๖๕๐ ล้านตัน การนำเข้าของประเทศพัฒนาแล้วลดลง ๒% แต่ประเทศกำลังพัฒนาได้นำอาหารเข้าเพิ่มขึ้น ๗% หรือ ๖ ล้านตัน กล่าวคือ จากจำนวนการส่งออกไปยังประเทศกำลังพัฒนา ๔๔ ล้านตันนั้น ส่งไปยังประเทศที่ยากจนมากที่สุด ๓๗ ล้านตัน

เนื่องจากการเก็บเกี่ยวในสหภาพโซเวียตไม่ได้ผล จำเป็นต้องเพิ่มการนำเข้ามากขึ้น แต่ประเทศผู้ขายกลับปฏิเสธการส่งสินค้าไปยังสหภาพโซเวียตเนื่องจากการรุกรานอัฟกานิสถาน อย่างไรก็ตาม การนำเข้าก็ได้เพิ่มขึ้น ๒ ล้านตัน รวมเป็นการนำเข้าทั้งหมด ๓๑ ล้านตันและนอกจากนี้ รัสเซียยังนำเข้าข้าวสาลีเข้า ๑๕ ล้านตัน ผู้ซื้อรายใหญ่อีกหนึ่งรายในตลาดโลกคือสาธารณรัฐประชาชนจีน นำเข้า ๑๐ ล้านตัน คือจากสหรัฐอเมริกา ๔ ล้านตัน และผู้ขายรายอื่นอีก ๖ ล้านตัน ขณะเดียวกันจีนยังทำสัญญาซื้อข้าวระยะยาวกับแคนาดาและ

* UNCTAD, Review of Maritime Transport 1980, (TD/B/C.4/222, New York: United Nations, 1981), p.5.

อาร์เจนตินา ๑๒ ล้านตันใน ๓ ปี ข้างหน้า กล่าวคือ ในจำนวนนี้สิ่งซื้อจากแคนาดาประมาณ ๘.๕-๑๐.๕ ล้านตัน และยังทำสัญญาระยะยาวกับสหรัฐอเมริกาในการซื้ออาหารจำนวน ๖-๘ ล้านตันต่อปี ใน ๕ ปีข้างหน้า การทำสัญญานี้ทำให้จีน เป็นผู้ซื้อรายใหญ่ของสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ จีนยังได้ทบทวนสัญญาใหม่กับออสเตรเลียให้ส่งอาหารแก่จีน ๘.๕ ล้านตันใน ๓ ปีข้างหน้า (สัญญาเดิมสิ้นสุดในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๒๔)

การขนส่งบ็อกไซต์และอลูมินา (Bauxite and Alumina) ปริมาณ ๔๗ ล้านตัน (๓๐% เป็นอลูมินา) เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ประมาณ ๓% เนื่องจากมีอุปสงค์เพิ่มขึ้น ประเทศผู้ส่งออกที่สำคัญได้แก่ออสเตรเลีย (๑๔ ล้านตัน หรือ ๓๐%) ประเทศอัฟริกาตะวันตก (กินี เซียร์ราลีโอนและกานา ๑๒ ล้านตัน) ประเทศลาตินอเมริกา (ส่วนใหญ่จากบราซิล ๗ ล้านตัน) และอื่น ๆ บ็อกไซต์และอลูมินาส่วนใหญ่ถูกส่งออกไปยังอเมริกาเหนือ ๔๕% นอกจากนี้ส่งออกไปยังกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (เยอรมันและฝรั่งเศส) และญี่ปุ่น ๓๒% ที่เหลือส่งออกไปยังประเทศยุโรปอื่น ๒๓% (๑๑ ล้านตัน)

การค้าทางทะเลของโลกเมื่อพิจารณาในรูปตัน-ไมล์จากตารางที่ ๒-๓ จะเห็นว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ จำนวนตัน-ไมล์ หรือผลผลิตทางการขนส่งทั้งหมดได้เพิ่มขึ้น ๓.๘% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เนื่องจากปริมาณการขนส่งของโลกเพิ่มขึ้น แต่ตรงกันข้ามจำนวนตัน-ไมล์ทั้งหมดในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ กลับลดลง ๔.๕% สาเหตุใหญ่เนื่องมาจากการลดลงของปริมาณการขนส่งน้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์น้ำมันและสินแร่เหล็ก ส่วนหนึ่งที่จำนวนตัน-ไมล์ลดลงมีผลทำให้ความยาวเฉลี่ยในการขนส่ง (average length of haul-ALH) ลดลง อันเนื่องมาจากประเทศผู้บริโภคลดการขนส่งน้ำมันจากตะวันออกกลางลง แต่กลับเพิ่มการขนส่งน้ำมันดิบจากแม็กซิโกและทะเลเหนือมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การที่จำนวนตัน-ไมล์ ของถ่านหิน และอาหารเพิ่มขึ้นก็เนื่องมาจากปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น แต่ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ ALH ทั้งหมดเพิ่มสูงขึ้นก็คือการขนส่งอาหารเพิ่มขึ้นนั่นเอง

* UNCTAD, Ibid.

ตารางที่ ๒-๓

จำนวนผลผลิตหรือตัน-ไมล์ ของการขนส่งทางทะเลของโลกในระหว่างปี

พ.ศ. ๒๕๐๘ - ๒๕๒๓

(หน่วยเป็นพันล้านตัน-ไมล์)

ปี พ.ศ.	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์ น้ำมัน	สินแร่เหล็ก	ถ่านหิน	อาหาร	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
๒๕๐๘	๒,๔๘๐	๖๔๐	๕๒๗	๒๑๖	๔๔๘	๑,๕๓๗	๕,๘๕๘
๒๕๑๓	๕,๕๙๘	๘๙๐	๑,๐๙๓	๔๘๑	๔๗๕	๒,๑๑๘	๑๐,๖๕๕
๒๕๑๔	๖,๕๕๕	๙๐๐	๑,๑๘๕	๔๓๔	๔๘๗	๒,๑๖๘	๑๑,๗๓๐
๒๕๑๕	๗,๗๒๐	๙๓๐	๑,๑๕๖	๔๔๔	๕๔๘	๒,๓๐๖	๑๓,๑๐๘
๒๕๑๖	๙,๒๐๗	๑,๐๑๐	๑,๓๙๘	๕๖๗	๗๖๐	๒,๕๖๒	๑๕,๕๐๔
๒๕๑๗	๙,๖๖๑	๙๖๐	๑,๕๗๘	๕๕๘	๖๙๕	๒,๙๓๕	๑๖,๓๘๗
๒๕๑๘	๘,๘๘๕	๘๕๕	๑,๕๗๑	๖๒๑	๗๓๔	๒,๘๑๐	๑๕,๓๖๖
๒๕๑๙	๑๐,๒๓๓	๙๕๐	๑,๕๖๙	๕๙๑	๗๗๘	๓,๐๓๔	๑๗,๐๕๗
๒๕๒๐	๑๐,๔๗๒	๙๙๕	๑,๓๘๖	๖๕๓	๘๐๑	๓,๒๒๐	๑๗,๕๑๗
๒๕๒๑	๙,๖๖๑	๙๘๕	๑,๓๘๔	๖๐๔	๙๔๕	๓,๔๕๕	๑๗,๐๓๔
๒๕๒๒	๙,๖๑๔	๑,๐๔๕	๑,๕๙๘	๗๘๖	๑,๐๒๖	๓,๖๐๕	๑๗,๖๗๕
๒๕๒๓	๘,๖๕๐	๙๒๐	๑,๕๑๐	๘๗๐	๑,๐๗๐	๓,๖๘๐	๑๖,๗๑๐

Source: Fearnley and Egers Chartering Co. Ltd. Review 1980.,

(Oslo: Fearnly and Egers Chartering, January 1981).

ที่กล่าวมาข้างต้นเป็นการขนส่งสินค้าประเภทเทกอง สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปีต่อปีของสินค้าประเภท general cargo โดยเฉพาะส่วนที่ขนส่งด้วยเรือประจำเส้นทาง ยังไม่สามารถหาได้^๑ แต่คาดว่า การขนส่งทางทะเลของสินค้าประเภท general cargo เพิ่มขึ้นประมาณ ๒-๓% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๒ อย่างไรก็ตาม ทั้ง ๆ ที่การขนส่งเรือประจำเส้นทางนี้เพิ่มขึ้น แต่ก็เป็นการยากสำหรับสมาชิกของชมรมที่จะรักษารายได้ให้คงที่ตลอดไปได้ เนื่องจากต้องพบกับการแข่งขันจากเรือนอกชมรม เรือทั้งในชมรมและนอกชมรมต้องพยายามต่อสู้เพื่อความอยู่รอด ทำให้เกิดมีสงครามราคาขึ้น ซึ่งเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจการขนส่งของเรือประจำเส้นทางเป็นอย่างมาก การแข่งขันที่เกิดขึ้นในระหว่างเรือของชมรมกับเรือนอกชมรมสามารถเห็นได้จากบนเส้นทางการค้าในย่านแอตแลนติกเหนือและย่านแปซิฟิก ซึ่งสมาชิกของชมรมได้ถอนตัวออกจากสมาชิกภาพแล้วดำเนินการอย่างเรืออิสระ ทำให้ชมรมเรือต้องห้ามมาตรการมาโต้ตอบเรือนอกชมรม แต่ในที่สุดชมรมเรือก็ต้องสลายตัว เพราะสงครามราคาดังกล่าว โดยผลของสงครามราคานี้ทำให้มีการลดอัตราค่าระวางลงถึง ๘๐% ทำให้ภาวะทางการเงินของทั้ง ๒ ฝ่ายเลวลง การลดอัตราค่าระวางลงเช่นนี้ไม่สามารถจะใช้วิธีการลดต้นทุนได้ ซึ่งทั้ง ๒ ฝ่ายดูเหมือนจะทำสัญญาออมขอมกันเพื่อที่จะขึ้นอัตราค่าระวางอีกครั้งในปี พ.ศ. ๒๕๒๔

และดูเหมือนจะเป็นการโชคดีสำหรับผู้ประกอบการชาวตะวันตก ที่สงครามราคานี้ไม่ได้ซ้ำเติมเรือของสหภาพโซเวียตมากนัก เนื่องจากสหภาพโซเวียตได้ทำการรุกรานอัฟกานิสถานเมื่อตอนต้นปี ทำให้เกิด deployment กับเรือของสหภาพโซเวียตทั่วโลก จนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่ของสหภาพโซเวียตจะกระจุกตัวอยู่บนเส้นทางไปยังสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม การขนส่งนี้ได้เปลี่ยนรูปไปเมื่อกรรมกรท่าเรือทางด้านชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกาอมรับมาตรการแก้เผ็ดของรัฐบาลอเมริกันและพร้อมใจกันคว่ำบาตรเรือสินค้ารัสเซียทุกลำ ซึ่งมีผลทำให้เรือประจำเส้นทางของรัสเซียจำต้องหยุดการให้บริการทางด้านแอตแลนติกเหนือ การขนส่งสินค้าประจำเส้นทางบนชายฝั่งด้านนี้ลดลงจาก ๕% ใน พ.ศ. ๒๕๒๒

^๑ OECD, op. cit., p.46.

ลงเหลือ ๐.๘% ในช่วง ๖ เดือนแรกของปี พ.ศ. ๒๕๒๓ สำหรับค่านายฝั่งตะวันตกนั้นแม้จะไม่มีการค้าว่าบาตรก็ตาม แต่ผู้ส่งสินค้าในเอเชียเกิดความไม่มั่นใจในเรือของสหภาพโซเวียต บนเส้นทางแปซิฟิกอีกต่อไป ทำให้การขนส่งลดลงไปมากและถอนตัวออกจากเส้นทางนี้ในเดือน พฤษภาคม ๒๕๒๔ ซึ่งทำให้สมรรถวิสัยของเรือคอนเทนเนอร์และเรือ ro/ro ลดลงอย่างมาก บนเส้นทางนี้ แต่ได้นำเรือคอนเทนเนอร์บางส่วนมาใช้บนเส้นทางยุโรป-ตะวันออกไกล ส่วนเรือ ro/ro นั้นไม่ได้นำมาใช้เลยในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เพียงแต่นำไปใช้ในการบรรทุกรถยนต์ จากญี่ปุ่นไปยุโรปเท่านั้น

น้ำมัน การนำเข้าน้ำมันของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ได้ลดลง ๓.๘% กล่าวคือนำเข้าเพียง ๓,๐๖๕ ล้านตัน เมื่อเทียบกับ ๓,๑๘๔ ล้านตันในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ผลผลิตจากประเทศกลุ่ม OPEC ประมาณ ๑,๓๔๐ ล้านตัน หรือลดลงจากปีที่ผ่านมา ๑๒% เนื่องจากสงครามระหว่างอิหร่านกับอิรัก แต่อย่างไรก็ตาม ผลผลิตน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติได้เพิ่มขึ้น ๑.๓% ในสหรัฐอเมริกา (๔๘๕ ล้านตัน) กล่าวคือผลผลิตเพิ่มขึ้น ๖ ล้านตันจาก North slope field ในอลาสก้า ในขณะที่เดียวกับการผลิตน้ำมันของเม็กซิโกก็เพิ่มขึ้น ๓๖.๑% เป็น ๑๑๐ ล้านตัน นับเป็นประเทศที่ผลิตน้ำมันได้เป็นอันดับหกของโลก นอกจากนี้การผลิตน้ำมันของลาตินอเมริกา โดยเฉพาะอาร์เจนตินา บราซิลและชิลีได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน สำหรับอาร์เจนตินาเกือบจะเพียงพอกับการบริโภคภายในประเทศ แต่การผลิตน้ำมันของเวเนซุเอลาได้ลดลง ๑๐ ล้านตัน อันเนื่องจากอุปสงค์ลดลงเพราะราคาน้ำมันสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม รัสเซียยังคงรักษาความเป็นยักษ์ใหญ่ในการผลิตน้ำมันโดยได้เพิ่มการผลิตขึ้น ๒.๘% เป็น ๖๐๓ ล้านตัน แต่ก็ยังต่ำกว่าเป้าหมาย ๓ ล้านตัน สำหรับยุโรปตะวันตกนั้น การผลิตน้ำมันดิบได้เพิ่มขึ้น ๗.๑% รวมทั้งหมดที่ผลิตได้ ๑๑๗ ล้านตัน เนื่องจากว่าผลผลิตน้ำมันในทะเลเหนือได้เพิ่มขึ้น

สำหรับประเทศตะวันออกกลางซึ่งเคยผลิตน้ำมันได้ปริมาณ ๓๔.๓% ของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ก็ลดลงมาเหลือเป็น ๓๑.๒% ในปี ๒๕๒๓ (เหตุผลเนื่องมาจากผู้ผลิต ต้องการลดการผลิตลงมาเพื่อรักษาราคาที่สูงให้คงที่ประกอบกับเกิดสงครามระหว่างอิหร่านและอิรักในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๒๓) แต่อย่างไรก็ตาม ซาอุดีอาราเบียประเทศผู้ผลิตน้ำมันได้เป็น

อันดับสองของโลกก็ได้เพิ่มผลผลิตขึ้นอีก ๒๐ ล้านตัน ส่วนประเทศผู้ผลิตน้ำมันในอัฟริกันนั้น ได้ลดการผลิตลงมา ส่วนประเทศจีน ก็ไม่ได้เพิ่มผลผลิตขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๒๒ มากนัก เพียงแต่รายงานว่าจะเพิ่มผลผลิตขึ้นหากค้นพบน้ำมันที่ชายฝั่ง แต่จะทราบผลในอีก ๕ ปีข้างหน้า

จากที่กล่าวมาข้างต้นเราทราบแล้วว่า การบริโภคน้ำมันได้ลดลงมามากอันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจซบเซา และมีการใช้แหล่งพลังงานอื่นทดแทนมากขึ้นคือถ่านหิน กล่าวคือกลุ่มประเทศอุตสาหกรรม (OECD) ได้ลดการบริโภคน้ำมันลง ๗% เมื่อเทียบกับปี ๒๕๒๒ โดยเฉพาะกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปและสหรัฐอเมริกาลดการบริโภคลงมาเกือบ ๘% คือกลุ่ม OECD บริโภคน้ำมันทั้งหมดในปี ๒๕๒๓ ประมาณ ๑,๗๘๖ ล้านตัน (รวมทั้งน้ำมันเตาและน้ำมันดีเซลในกิจการการขนส่งทางทะเลในระหว่างประเทศด้วย) เมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๒๒ ประมาณ ๑,๘๘๗ ล้านตัน อย่างไรก็ตาม เมื่อก้าวโดยส่วนรวมแล้ว การขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์น้ำมันทางทะเลได้ลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ (ดูตารางที่ ๒-๒) Fearnley ได้กล่าวว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ นั้น การขนส่งน้ำมันดิบมีจำนวนเพียง ๑,๔๒๐ ล้านตันและผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นจำนวน ๒๔๕ ล้านตัน ซึ่งลดลงกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ประมาณ ๘.๕% ซึ่งจากตารางจะเห็นได้ว่าการบริโภคน้ำมันได้ลดลงมาเรื่อย ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๑๙ เป็นต้นมา เนื่องจากราคาน้ำมันดิบได้เพิ่มสูงขึ้น

๒.๓ อุปทานการขนส่งทางทะเลของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๒๓

ก. ขนาดกองเรือพาณิชย์ของโลก

กองเรือพาณิชย์ของโลก (world fleet) ที่มีน้ำหนักระวางมากกว่า ๑๐๐ G.R.T. ขึ้นไปในระหว่างกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ถึงกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ได้เพิ่มขึ้นจาก ๔๑๓.๐ ล้าน G.R.T. เป็น ๔๑๘.๘ ล้าน G.R.T. หรือเพิ่มขึ้น ๑.๗% (หรือเพิ่มขึ้น ๑.๕% ในเทอมของ D.W.T.) ซึ่งอัตราการเพิ่มนี้ก็เช่นเดียวกับระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ถึงปี ๒๕๒๒ (๑.๗% ในเทอมของ G.R.T. และ ๑.๖% ในเทอมของ D.W.T.) อัตราการเพิ่มขึ้นนี้ไม่สามารถเปรียบเทียบได้กับอัตราการเพิ่มขึ้นในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๒๓ ซึ่งอัตรา

การเพิ่มขึ้น ๖.๗% ต่อปีในเทอมของ G.R.T. หรือ ๗.๔% ต่อปีในเทอมของ D.W.T. การที่ขนาดกองเรือโลกไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๕๒๓ เนื่องจากการส่งมอบเรือใหม่ลดน้อยลง ประกอบกับการปลดระวางเรือเก่าเพื่อทำเป็นเศษเหล็กและการสูญหายอยู่ในปริมาณที่สูง กล่าวคือในระหว่างเดือนกรกฎาคม ๒๕๒๒ ถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๒๓ การส่งมอบเรือใหม่แก่ผู้ซื้อเพียง ๑๓ ล้าน G.R.T.^๑ และในช่วงเวลาเดียวกันมีเรือสูญหายและเรือที่ปลดระวางเพื่อทำเป็นเศษเหล็กประมาณ ๔ ล้าน G.R.T.^๒ ดังนั้น น้ำหนักระวางสุทธิเพิ่มขึ้นเพียง ๔ ล้าน G.R.T. เท่านั้น

จากตารางที่ ๒-๔ จะเห็นว่าในกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประเทศกำลังพัฒนาเป็นเจ้าของเรือ ๑๐% ในเทอม D.W.T. และสัดส่วนการเป็นเจ้าของเรือของประเทศพัฒนาแล้วกับประเทศ open registry ได้ลดลงจาก ๘๓.๒% ในปี ๒๕๒๒ เป็น ๗๖.๔% ในปี ๒๕๒๓^๑ (ในเทอม DWT.) แม้ว่าการจดทะเบียนเรือในประเทศกรีกและปานามาจะเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่การจดทะเบียนในโลปีเรียลดลงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ประเทศสังคมนิยมยังรักษาอัตราส่วนการครอบครองน้ำหนักระวางเรือไว้คงเดิมไม่เปลี่ยนแปลงจากปี พ.ศ. ๒๕๒๒ มากนัก เมื่อพิจารณาในช่วงระยะ ๑๐ ปี ที่ผ่านมาในเทอม DWT. จะเห็นว่าระยะแรกน้ำหนักระวางเรือของประเทศกำลังพัฒนามีสัดส่วนลดลงกลับมีอัตราการเพิ่มสูงขึ้น ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๗-๒๕๒๓ ในขณะที่เดียวกันสัดส่วนการเป็นเจ้าของน้ำหนักระวางเรือนี้ของประเทศพัฒนาแล้วได้ลดลงจาก ๖๕.๐% ในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ มาเป็น ๕๑.๓% ในปี ๒๕๒๓ ในทางตรงกันข้ามสัดส่วนนี้ของกลุ่มประเทศ open registry กลับเพิ่มขึ้นจาก ๒๑.๖% ในปี ๒๕๑๓ เป็น ๓๑.๑% ในปี ๒๕๒๓

^๑ จาก Shipping Information Service ของ Lloyd's Register of Shipping และ Lloyd's of London Press Ltd.

^๒ Institute of Shipping Economics, Shipping Statistics (Bremen: Institute of Shipping Economics, February 1981), p.25.

ตารางที่ ๒-๔

การกระจายน้ำหนักระวางเรือของโลก^๑ (ในเทอมของ G.R.T. และ D.W.T.) ในระหว่างกลุ่มประเทศต่าง ๆ (ตัวเลขกลางปีของแต่ละปี)

(หน่วย : ล้าน)

กลุ่มประเทศ	น้ำหนักระวางเรือในรูป G.R.T.			น้ำหนักระวางเรือในรูป D.W.T.			อัตราการเพิ่มขึ้น (ในเทอม D.W.T.) (%)	
	๒๕๑๓	๒๕๒๒	๒๕๒๓	๒๕๑๓	๒๕๒๒	๒๕๒๓	๒๕๑๓-๒๓	๒๕๒๒-๒๓
	๑. รวมทั้งหมดในโลก	๒๑๗.๔	๔๐๗.๖	๔๑๔.๕	๓๒๖.๑	๖๗๓.๗	๖๘๒.๘	๗.๗
๒. ประเทศพัฒนาแล้ว	๑๔๑.๘	๒๑๒.๑	๒๑๔.๓	๒๑๑.๙	๓๔๘.๐	๓๕๐.๑	๕.๑	๐.๖
๓. ประเทศ open Registry ^๒	๕๐.๙	๑๑๔.๑	๑๑๔.๒	๗๐.๓	๒๑๒.๓	๒๑๒.๖	๑๑.๗	๐.๑
๔. รวม ๒ กับ ๓	๑๘๒.๗	๓๒๖.๒	๓๒๘.๕	๒๘๒.๒	๕๖๐.๓	๕๖๒.๗	๗.๑	๐.๔
๕. ประเทศสังคมนิยม	๑๙.๕	๓๘.๐	๓๙.๓	๒๑.๗	๕๖.๙	๕๘.๗	๘.๔	๓.๘
ก. ยุโรปตะวันออก	๑๘.๖	๓๑.๓	๓๒.๐	๒๐.๕	๓๖.๙	๓๗.๘	๖.๓	๒.๕
ข. เอเชีย	๐.๙	๖.๗	๗.๓	๑.๒	๑๐.๐	๑๐.๙	๒๕.๗	๙.๐
๖. ประเทศกำลังพัฒนา	๑๕.๕	๔๑.๔	๔๔.๗	๒๐.๕	๖๓.๘	๖๘.๔	๑๒.๘	๗.๙
ก. อัฟริกา	๐.๘	๕.๗	๕.๙	๑.๑	๖.๙	๗.๒	๒๐.๗	๕.๓
ข. อเมริกา	๖.๔	๑๓.๔	๑๕.๕	๘.๗	๒๐.๐	๒๑.๘	๙.๖	๐.๙
ค. เอเชีย	๗.๓	๒๓.๑	๒๕.๐	๑๐.๗	๓๖.๒	๓๙.๑	๑๓.๘	๘.๐
ง. ยุโรป	...	๐.๑	๐.๑	...	๐.๑	๐.๒	...	๒๐๐.๐
จ. แอฟริกา	...	๐.๑	๐.๑	...	๐.๒	๐.๑	...	-๕๐.๐
๗. อื่น ๆ (ไม่ปรากฏสัญชาติ)	๑.๒	๒.๐	๒.๐	๑.๗	๓.๑	๓.๐	๕.๘	-๓.๒

ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport 1980. (Geneva: UNCTAD, 1981)

^๑ไม่รวมกองเรือสำรอง (reserve fleet) ของสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีน้ำหนักรวม ๓.๔ และ ๒ ล้าน G.R.T. ตามลำดับ

^๒ประเทศ open registry เป็นประเทศที่อนุญาตให้เจ้าของเรือมาจดทะเบียนเรือของตนได้อย่างสะดวก ประเทศเหล่านี้ได้แก่ ไชปรัส เลบานอน ไลบีเรีย ปานามา ลิงคโปร์ บาฮามาส และโอมัน

ซึ่งจะเห็นได้ว่าการจดทะเบียนเพิ่มมากขึ้นในกลุ่มประเทศดังกล่าว ในขณะที่กลุ่มประเทศ
สังคมนิยม สัดส่วนการเป็นเจ้าของเรือไม่เปลี่ยนแปลงมากนักในระยะ ๑๐ ปีที่ผ่านมา กล่าว
คือ จาก ๖.๗% ในปี ๒๕๑๓ เพิ่มมาเป็น ๗.๑% ในปี ๒๕๒๓ แม้ว่าสาธารณรัฐประชาชนจีน
จะมีการเพิ่มขนาดกองเรือในระยะไม่กี่ปีที่ผ่านมาก็ตาม แต่ก็ไม่มีผลกระทบต่อกลุ่มนี้มากนัก

ข. กองเรือของโลกแยกตามประเภทเรือ

ส่วนประกอบของกองเรือโลกแยกตามประเภทของเรือ ในเทอมของ
G.R.T. สามารถดูได้จากตารางที่ ๒-๕ จากตารางนี้จะเห็นได้ว่าจำนวนตันระวางในเทอม
สัมบูรณ์ (absolute term) ของกองเรื่อน้ำมันโลกเพิ่มขึ้นเล็กน้อยใน พ.ศ. ๒๕๒๓ เมื่อ
เทียบกับ พ.ศ. ๒๕๒๒ กล่าวคือ เพิ่มจาก ๑๗๔.๒ ล้าน G.R.T. เป็น ๑๗๕.๐ ล้าน
G.R.T. หรือเพิ่มขึ้น ๐.๕% สาเหตุที่อัตราการเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เนื่องจากการส่ง
มอบเรื่อน้ำมันใหม่ให้กับลูกค้าเกือบจะเท่ากับจำนวนตันระวางเรือที่สูญหายไป^๑ กล่าวคือ
ระหว่างกลางปี ๒๕๒๒ ถึงกลางปี ๒๕๒๓ เรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น ๐.๔ ล้าน G.R.T.
ทั้งๆ ที่การส่งมอบเรือใหม่มีจำนวนถึง ๓.๕ ล้าน G.R.T. แต่ขณะเดียวกัน ในปี พ.ศ.
๒๕๒๓ อุปสงค์ที่มีต่อน้ำมันลดลง ประกอบกับการขนส่งถ่านหินเพิ่มขึ้น ทำให้เรือประเภท
bulk/oil ลดลงเล็กน้อยจึงมีการปลดระวางเรือเก่าเพื่อทำเป็นเศษเหล็กจำนวนมาก

^๑จาก Shipping Information Services of Lloyd's of
Register of Shipping และ Lloyd's of London Press Ltd. และคำนวณ
จาก J.I. Jacobs and Co. Ltd., World Tanker Fleet Review, 1980,
(London: John I. Jacobs and Co., Ltd., 1960)

ตารางที่ ๒-๕

การวิเคราะห์กองเรือของโลกแยกตามประเภทเรือในปี พ.ศ. ๒๕๑๓,

๒๕๑๘ และปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๕๒๓

(เรือที่มีระวางตั้งแต่ ๑๐๐ G.R.T. ขึ้นไป)

(หน่วยเป็นพัน)

ประเภทของเรือ	๒๕๑๓	๒๕๑๘	๒๕๒๑	๒๕๒๒	๒๕๒๓	% เปลี่ยนแปลง ๒๕๒๒/๒๓
๑) เรือบรรทุกน้ำมัน (oil tanker)	๘๖,๑๔๐	๑๕๐,๐๕๗	๑๗๕,๐๓๕	๑๗๕,๒๑๓	๑๗๕,๐๐๔	๐.๕
๒) เรือบรรทุกแก๊ส (Liquefied gas carrier)	๑,๓๕๐	๒,๙๙๙	๕,๕๓๐	๖,๖๗๖	๗,๓๙๓	๑๐.๗
๓) เรือบรรทุกสารเคมี (Chemical carrier)	๕๕๑	๘๖๗	๑,๙๓๐	๒,๐๗๙	๒,๒๔๙	๘.๒
๔) เรือบรรทุกน้ำมันอื่น ๆ (Miscellaneous tanker)	-	๑๑๔	๑๘๙	๒๔๗	๒๓๗	-๔.๐
๕) เรือบรรทุก Bulk/oil (incl. ore/oil carriers)	๘,๓๑๗	๒๓,๗๑๖	๒๖,๓๗๒	๒๖,๕๙๖	๒๖,๒๔๒	-๑.๐
๖) เรือประเภท Ore and bulk	๓๘,๓๓๔	๖๑,๘๓๒	๘๐,๑๗๓	๘๑,๘๒๗	๘๓,๓๕๕	๑.๙
๗) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๗๒,๓๙๖	๗๐,๓๘๙	๗๙,๖๗๕	๘๑,๖๗๗	๘๒,๖๑๐	๑.๑
๘) เรือคอนเทนเนอร์	๑,๙๐๘	๖,๒๔๔	๘,๖๗๔	๙,๙๙๖	๑๑,๒๗๔	๑๒.๘
๙) เรือลำเลียง (Lighter carriers)	-	๗๙๖	๗๗๓	๖๘๖	๗๖๓	๑๑.๒
๑๐) เรือบรรทุกยานพาหนะ (Vehicle carriers)	-	๕๕๒	๑,๒๐๐	๑,๕๘๘	๑,๘๕๕	๑๖.๒
๑๑) เรือลากอวน	๗,๘๐๔	๑๑,๓๓๙	๑๒,๓๗๒	๑๒,๕๕๔	๑๒,๘๕๓	๓.๒
๑๒) เรือโดยสาร (Ferry and passenger vessel)	๒,๙๙๑	๗,๕๒๐	๖,๘๖๔	๗,๒๕๐	๗,๕๙๗	๔.๘
๑๓) เรืออื่น ๆ	๗,๗๙๙	๕,๗๓๗	๗,๒๑๕	๗,๘๔๒	๘,๕๙๙	๘.๕

ที่มา : Lloyd's Register of Shipping: Statistical Tables (London: Lloyd's Register of Shipping, 1970, 1975 and 1979-1980).

หมายเหตุ ตารางนี้ได้รวม United States Reserve Fleet และ United States and Canadian Great Lakes fleets เข้าไว้ด้วย

สำหรับเรือบรรทุกสินค้าเทกองแห้ง (Ore and bulk carrier) ได้เพิ่มขึ้นในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๓ ตามรายงานของ Lloyd's Register กล่าวว่าเพิ่มขึ้นจาก ๘๑.๔ ล้าน G.R.T. เป็น ๘๓.๓ ล้าน G.R.T. หรือเพิ่มขึ้น ๑.๘% เหตุที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เนื่องจากว่าการปลดระวางเรือเพื่อทำเป็นเศษเหล็กได้ลดลงในปี ๒๕๒๓ ในขณะที่เดียวกัน การสั่งต่อเรือประเภทนี้ได้ลดลงเช่นกันในช่วง ๖ เดือนหลังของปี พ.ศ. ๒๕๒๒ และตลอดปี ๒๕๒๓

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างกลางปี ๒๕๒๒-๒๕๒๓ เรือบรรทุกก๊าซ (liquefied natural gas-LNG) ได้เพิ่มจำนวนจาก ๔๘๐ ลำ ที่มีสมรรถวิสัย การบรรทุก ๑๐.๓ ล้าน ลบ.ม. เป็น ๖๓๑ ลำ ที่มีสมรรถวิสัยในการบรรทุก ๑๑.๕ ล้าน ลบ.ม. หรือเพิ่มขึ้น ๑๑% จากตารางที่ ๒-๕ จะเห็นได้ว่า LNG. ได้เพิ่มขึ้นตลอดเวลาและจะยังคงเพิ่มขึ้นต่อไปและคาดว่าจะมีสมรรถวิสัยส่วนเกินถึง ๒.๖ ล้าน ลบ.ม. ที่ไม่ได้มาให้บริการถึง ๒ เดือนเต็มในช่วงก่อนเดือนมกราคม ๒๕๒๔ ในการนี้จากรายงานของ Drewry^๑ ที่ได้ทำการสำรวจเมื่อกลางปี ๒๕๒๓ กล่าวว่าอุปทานของ LNG. จะเกิดส่วนเกินขึ้นอย่างน้อยถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๗ สำหรับกองเรือบรรทุกสารเคมี (chemical carrier fleet) นั้น ยากต่อการที่จะทราบจำนวนได้ เพราะไม่สามารถแยกความแตกต่างระหว่างเรือ tanker ที่ใช้บรรทุกสารเคมีกับเรือ tanker ที่ใช้บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมันได้อย่างแน่นอน แต่จากรายงานของ Lloyd's Register กล่าวว่า ในปี ๒๕๒๓ ทั่วโลกมีเรือ tanker ที่บรรทุกสารเคมี (ที่มีน้ำหนักกระวางกว่า ๑๐,๐๐๐ D.W.T.) จำนวน ๑๐๓ ลำ ซึ่งมีน้ำหนักกระวางทั้งสิ้น ๒.๗ ล้าน D.W.T.

ส่วนการขนส่งทางทะเลของสินค้าประเภท general cargo มีอัตราการเพิ่มขึ้นลดลงในระหว่างปี ๒๕๒๒-๒๓ ซึ่งการขนส่งสินค้าหมวดนี้ปรากฏว่าจำนวนตันระวางของเรือบรรทุก general cargo ได้เพิ่มขึ้นน้อยกว่า ๑ ล้าน G.R.T. ในระหว่างกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ถึงกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ กล่าวคือเพิ่มจาก ๘๑.๗ ล้าน G.R.T. เป็น ๘๒.๖ ล้าน

^๑H.P. Drewry. LNG. Shipping in the Eighties (London: H.P. Drewry Shipping Consultants Ltd., June 1980)

G.R.T. หรือเพิ่มขึ้น ๑.๑% เท่านั้น เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าการขนส่งสินค้า general cargo ในระยะเดียวกันนี้เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย (๒-๓% เท่านั้น) ทำให้ในหมวดสินค้านี้มีอุปทานของการขนส่งมากกว่าอุปสงค์ที่มีต่อการขนส่ง การส่งมอบเรือใหม่จึงลดลงในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ และในขณะเดียวกันการสั่งต่อเรือประเภทนี้ได้ลดลงกว่าครึ่งหนึ่งของค่าเฉลี่ยการสั่งจองเมื่อสามปีที่ผ่านมา จึงทำให้การเปลี่ยนแปลงในรูปสัมบูรณ์ไม่มีนัยสำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม ในระยะ ๕ ปีที่ผ่านมา น้ำหนักระวางเรือคอนเทนเนอร์ได้เพิ่มขึ้นเป็นลำดับและในปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๓ น้ำหนักระวางเรือประเภทนี้ได้เพิ่มขึ้นถึง ๑.๓ ล้าน G.R.T. หรือ ๑๒.๘% น้อยกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๒ เพียงเล็กน้อย การที่น้ำหนักระวางเรือคอนเทนเนอร์ขยายตัวติดต่อกันมา เนื่องจากมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น (เพื่อรักษา market share ไว้) รวมทั้งมีการใช้ระบบคอนเทนเนอร์บนเส้นทางการค้าใหม่ ระบบคอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้นบนเส้นทางใหม่ที่จะแสดงให้เห็นในตารางที่ ๒-๖ จากตารางนี้มีข้อสังเกตว่าการใช้ระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ได้เพิ่มขึ้นในท่าเรือ Abidjan (ประเทศ Ivory Coast) และท่าเรือ Bombay (ประเทศอินเดีย) มากกว่า ๔๐๐% และท่าเรือกรุงเทพซึ่งการขนส่งด้วยระบบนี้ก็เพิ่มขึ้นถึง ๓๗% ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๑

การกระจาย (distribution) น้ำหนักระวางของกองเรือโลกในรูปของ G.R.T. ตามกลุ่มของประเทศและตามประเภทเรือจะแสดงไว้ในตารางที่ ๒-๗ กลุ่มประเทศในที่นี้แบ่งออกเป็นประเทศพัฒนาแล้ว (ประเทศกลุ่ม OECD) ประเทศที่ให้จดทะเบียนเรือได้เสรี (open registry country) ประเทศสังคมนิยม (ยกเว้น เอเชีย) และประเทศกำลังพัฒนา

ในระหว่างกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๒ กองเรือของประเทศกลุ่ม OECD ได้ลดลงในรูปสัมบูรณ์และมาเพิ่มอีกครั้งหนึ่งในกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประมาณ ๒.๐ ล้าน G.R.T. ประเทศกรีกเพิ่มขนาดของกองเรือมากที่สุดถึง ๖% เมื่อรวมกันแล้วประเทศพัฒนาแล้วมีขนาดระวาง ๒๑๕.๘ ล้าน G.R.T. หรือมีสัดส่วนเท่ากับ ๕๑.๔% ของโลก ส่วนประเทศที่ยอมให้จดทะเบียนเรือได้เสรี (Open registry country) บ่งชี้ว่าในระหว่างกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ถึงกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ มีเรือมาจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเพียง ๑๒๗,๐๐๐ G.R.T. เท่านั้น ซึ่งอัตราเพิ่มนี้ได้น้อยกว่ากลางปี ๒๕๒๐ อย่างไรก็ตาม มีเพียงประเทศเดียวเท่านั้นที่กองเรือเพิ่มขึ้น

ตารางที่ ๒-๖

การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในบริเวณท่าเรือที่สำคัญของประเทศกำลังพัฒนา
ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ และ ๒๕๒๒

ประเทศ	ท่าเรือ	การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (หน่วย TEUs) ^๑	การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (หน่วย TEUs) ^๑	อัตราการเพิ่มขึ้นในปี ๒๕๒๒ เทียบกับปี ๒๕๒๑ (%)
ฮ่องกง	ฮ่องกง	๑,๓๐๓,๙๒๓	๑,๒๒๖,๒๕๖	๖.๓
สิงคโปร์	สิงคโปร์	๖๙๘,๕๐๖	๕๓๙,๓๗๙	๒๙.๕
เกาหลีใต้	ปูซาน	๖๓๒,๘๓๕	๕๐๖,๕๕๖	๒๔.๙
ซาอุดีอาระเบีย	เจ็ดดาห์	๔๙๖,๓๙๐	๓๔๐,๕๓๗	๔๕.๘
ฟิลิปปินส์	มะนิลา	๓๒๒,๐๕๐	๒๐๙,๙๗๖	๕๓.๕
ซาอุดีอาระเบีย	คัมมัน	๒๑๑,๒๕๐	๑๕๐,๔๕๕	๔๐.๕
สหพันธรัฐอาหรับ (UAE)	ดูไบ	๑๖๙,๘๒๕	๑๓๖,๐๕๖	๒๔.๘
จาไมกา	คิงสตัน	๑๕๓,๒๘๐	๑๕๓,๒๙๗	๗.๐
ไทย	กรุงเทพฯ	๑๔๖,๔๓๒	๑๐๖,๙๖๕	๓๖.๙
คูเวต	ชูวาค (Shuwaikh)	๑๒๒,๒๕๖	๙๑,๒๕๖	๓๔.๐
มาเลเซีย	ท่าเรือคีลิง	๑๑๗,๒๘๑	๙๘,๙๑๓	๑๘.๖
ไอวอรี โคสต์	อปีตัน	๑๑๖,๓๘๕	๑๙,๕๖๖	๕๙๗.๙
ไนจีเรีย	ลากอส	๙๘,๐๘๖	๑๕๓,๙๖๕	-๓๑.๙
อินเดีย	บอมเบย์	๗๗,๘๓๒	๑๓,๕๙๙	๕๗๒.๓
มอรอคโค	คาซาบลังกา	๕๗,๘๒๕	๕๒,๐๐๐	๑๑.๒
ทรินิแดด	ท่าเรือสเปน	๕๑,๓๕๖	๓๖,๓๐๕	๔๑.๕
UAE	ชาร์จาห์	๕๐,๘๓๖	๕๕,๒๐๕	-๖.๒
อาร์เจนตินา	บูโนส แอริส	๔๙,๘๖๒	๒๕,๕๗๓	๙๕.๐

ตารางที่ ๒-๖ (ต่อ)

ประเทศ	ท่าเรือ	การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ (หน่วย TEUs) ^๑	การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (หน่วย TEUs) ^๑	อัตราการเพิ่มขึ้นในปี ๒๕๒๒ เทียบกับปี ๒๕๒๑ (%)
ไซปรัส	ลิมาซอล	๔๘,๘๔๖	๓๑,๓๐๙	๕๖.๐
อียิปต์	อเล็กซานเดรีย	๔๕,๖๐๕	๑๒,๔๑๑	๒๖๗.๕
ปานามา	คริสโตบอล	๔๒,๖๗๒	๓๒,๔๐๒	๓๒.๗
บาห์เรน	มินาซุลมาน	๔๒,๕๖๙	๓๘,๙๕๓	๙.๓
ปานามา	บอลเบา	๓๙,๕๕๖	๓๐,๗๖๕	๒๘.๕
มาเลเซีย	ปีนัง	๓๕,๑๗๙	๒๓,๙๙๘	๔๖.๖
ฮอนดูรัส	เปอร์โต คอร์เตส	๓๒,๕๓๙	๓๑,๒๗๗	๕.๐
ฟิลิปปินส์	เซบู	๓๒,๑๙๑	๘,๘๒๑	๒๖๔.๙
ไฮติ	ปอร์ต ออ ฟรินซ์	๒๙,๒๖๗	๒๓,๐๒๓	๒๗.๑
UAE	เจเบลอาลี	๒๙,๒๖๗	-	-
เลบานอน	เบรุต	๒๕,๔๒๒	๒๑,๓๙๑	๑๘.๘
คาเมอรูน	ดูลา	๒๕,๐๙๗	๒๑,๕๘๔	๑๖.๓
ปาปัวนิวกินี (PNG)	แล	๒๒,๘๑๐	๑๙,๕๒๑	๑๖.๘
ชิลี	วัลพาไรโซ	๒๒,๑๑๘	๑๓,๒๔๑	๖๗.๔
บราซิล	ริโอเดอจาไรโนโร	๒๑,๐๓๐	๑๗,๖๔๘	๑๙.๒
อื่น ๆ		๑๗๓,๗๗๘	๑๐๖,๗๒๗	๖๒.๘
รวม		๕,๕๔๔,๑๓๖	๔,๓๒๗,๗๗๐	๒๘.๑
% ของการขนส่งทั้งหมดของโลก		๑๘.๗	๑๖.๓	

ที่มา : Containerization International Yearbook, (London: The National Magazine Company Ltd., ๑๙๘๑)

ข้อสังเกต ๑ TEU (Twenty foot Equivalent Unit) หมายถึงการคำนวณคอนเทนเนอร์ทั้งขนาด ๒๐ ฟุต และ ๔๐ ฟุต ลงมาเป็น ๒๐ ฟุตเพียงขนาดเดียว

ตารางที่ ๒-๗

กองเรือของโลกแยกตามประเภทเรือและตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓

ประเภทของเรือ	จำนวน ต้นระวาง ทั้งหมด (ล้าน GRT)	% เพิ่มขึ้น ๒๕๒๒/๒๓	เปอร์เซ็นต์แยกตามประเภทของเรือ				
			ประเทศ พัฒนาแล้ว ^๕	ประเทศ open registry	ประเทศ สังคมนิยม ^๖	ประเทศ กำลังพัฒนา	ประเทศที่ ที่เหลือน้อย ^๗
๑. เรือน้ำมัน	๑๗๕.๐	๐.๕	๕๓.๓	๓๔.๐	๓.๕	๘.๐	๑.๒
๒. เรือผสม (Combination carrier) ^๑	๒๖.๒	-๑.๐	๕๒.๓	๓๔.๓	๒.๔	๑๑.๐	-
๓. เรือบรรทุกสินค้าแร่เหล็กและ สินค้าแห้งเทกอง (Ore and dry bulk carrier)	๘๓.๔	๑.๙	๕๔.๐	๒๗.๘	๕.๑	๙.๗	๓.๔
๔. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ^๒	๘๒.๖	๑.๑	๔๑.๗	๒๐.๑	๑๓.๒	๑๙.๑	๕.๙
๕. เรือบรรทุกแก๊ส	๗.๔	๑๐.๖	๕๘.๐	๒๗.๓	๒.๒	๑๑.๔	๑.๑
๖. เรือบรรทุกสารเคมี	๒.๒	๘.๒	๖๕.๑	๒๓.๕	๐.๓	๑๑.๐	๐.๒
๗. เรือโดยสาร	๗.๕	๔.๘	๗๒.๑	๘.๒	๑๐.๓	๘.๔	๐.๙
๘. เรือชนิดอื่น ^๓	๓.๑	๑๐.๒	๖๖.๑	๒๕.๘	๕.๖	๔.๕	-
๙. เรือหาปลา	๑๒.๘	๓.๒	๒๘.๓	๑.๓	๕๘.๔	๘.๘	๓.๒
๑๐. เรือไม่ใช้จุดประสงค์ทาง พาณิชย์ ^๔	๘.๒	๙.๓	๕๑.๔	๑๐.๗	๑๕.๔	๑๗.๘	๔.๗
ทั้งหมด	๔๑๙.๙	๑.๗	๕๑.๔	๒๗.๓	๗.๖	๑๑.๐	๒.๗

ที่มา : Lloyd's Register of Shipping: Statistical Table 1980 (London: Lloyd's Register of Shipping, 1981)

ตารางที่ ๒-๗ (ต่อ)

๑ เรือสินค้าที่ออกแบบให้สามารถบรรทุกได้ทั้งสินค้าแห้ง เทกองและน้ำมัน

๒ รวมเรือประเภท passenger/cargo

๓ ได้แก่เรือ Lighter เรือขนยานพาหนะและสัตว์เลี้ยง และเรือ sundry tanker

๔ ได้แก่ supply ship, tugs, dredgers, icebreakers, research ships และเรือเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

๕ รวม Great Lakes and United States Reserve Fleet เข้าไว้ด้วย

๖ ได้แก่ อัลบาเนีย บุลกาเรีย เชคโกสโลวาเกีย เยอรมันตะวันออก ฮังการี โปแลนด์ โรมาเนีย และสหภาพโซเวียต

๗ ได้แก่ เมอร์คิวดา คิวบา สาธารณรัฐประชาชนจีน หมู่เกาะฟาร์โร หมู่เกาะฟอล์กแลนด์ ยิบรัลตา อิสราเอล เกาหลีเหนือ มอนาโค
แอฟริกาใต้ และเวียดนาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในขณะที่ประเทศไลบีเรีย ไชปรัส ลิงคโปร์และบาร์ฮามัส จำนวนตันระวางเรือที่มาจากทะเลเบียนได้ลดลง เนื่องจากว่ามีบางประเทศได้เริ่มนโยบายยอมเปิดให้มีการจดทะเบียนเรือได้อย่างเสรี เช่น ประเทศฮอนดูรัส ฟิลิปปินส์ บาร์บาดอส วานูอาตู (นิวฮีไบรด์) และอีกประการหนึ่งการเกิดรัฐประหารเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๒๓ ในไลบีเลีย มีผลกระทบให้เรือที่มาจากทะเลเบียนในประเทศนั้นลดลงด้วย เนื่องจากเจ้าของเรือไม่แน่ใจสถานการณ์ของประเทศนั้น (ทำให้จำนวนเรือที่มาจากทะเลเบียนลดลง ๗% และจำนวนตันระวางลดลง ๓๓% ในช่วง ๖ เดือนหลังของปี)

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๓ ประเทศยุโรปตะวันออก (รวมทั้งสหภาพโซเวียต) ไม่สามารถเพิ่มสัดส่วนของกองเรือมากกว่า ๗.๖% ของกองเรือโลก แม้ว่ากองเรือของสหภาพโซเวียตจะเพิ่มขึ้นถึง ๕๔๓,๐๐๐ G.R.T. (๒.๔%) และประเทศยุโรปตะวันออกอื่น ๆ เช่น โปแลนด์ (๑.๖%) โรมาเนีย (๓.๓%) บุลกาเรีย (๗.๒%) เยอรมันตะวันออกลดลง ๑.๓% ก็ตาม แต่ก็มีเรือที่สูญหายไปและแตกไปในท้องทะเลถึง ๒๔๒,๐๐๐ G.R.T. ฉะนั้นกองเรือที่เพิ่มขึ้นมานั้นส่วนใหญ่เป็น เรือบรรทุกสินค้า เทกองขนาดเล็กที่มีระวางระหว่าง ๑๐,๐๐๐ ถึง ๒๐,๐๐๐ G.R.T. ยิ่งไปกว่านี้ สหภาพโซเวียตยังได้ต่อเรือ barge ที่ใช้พลังงานนิวเคลียร์ขึ้นมากลำหนึ่งหลังจากที่มีดำเนินการอยู่แล้ว ๓ ลำ ขณะนี้เรือลำนั้นอยู่ในระหว่างการก่อสร้างที่เมือง Kherson ซึ่งเรือเหล่านี้จะใช้ทำการขนส่งในไซบีเรียเท่านั้น

ในโลกเรานี้ประเทศกำลังพัฒนามีผลเมืองประมาณ ๗๔.๓% (๓,๒๘๑.๔ ล้าน)^๑ แต่มีกองเรือเป็นของตนเองอยู่ ๑๑% ในปี ๒๕๒๓ ประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศโลกที่สามจึงพยายามเพิ่มกองเรือของตน ซึ่งจะเห็นได้จากปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ น้ำหนักระวางเรือได้เพิ่มขึ้นจาก ๕๓.๔ ล้าน G.R.T. เป็น ๕๗.๔ ล้าน G.R.T. หรือเพิ่มขึ้น ๗.๕% สาเหตุของการเพิ่มที่สำคัญก็เนื่องจากประเทศเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นประเทศผู้บริโภคร

^๑คำนวณจาก United Nations, Monthly Bulletin of Statistics, Vol. XXXV, No. 11, (New York: United Nations, November 1981), pp. 1-4.

น้ำมัน และได้มีประเทศอุตสาหกรรมใหม่เกิดขึ้นในลาตินอเมริกาและตะวันออกไกล เรือที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เรือคอนเทนเนอร์และเรือบรรทุกสารเคมี ประเทศที่เพิ่มกองเรือคอนเทนเนอร์มาก ได้แก่ ไต้หวัน ฮองกง มาเลเซีย เกาหลี และคูเวต นอกจากนี้ อินเดียกำลังพัฒนาการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์เป็นการใหญ่ มีการสั่งเรือคอนเทนเนอร์เพิ่มอีก ๒๔ ลำ น้ำหนักระวางมากกว่า ๐.๒ ล้าน G.R.T. ทำให้กองเรือของอินเดียทั้งหมด ๕.๗ ล้าน G.R.T. (เป็นของรัฐบาล ๓.๑ ล้าน G.R.T.) ในตอนปลายปี อย่างไรก็ตาม กองเรือของอินเดียไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก เนื่องจากอินเดียมีเรือเก่ามาก จำเป็นต้องขายออกไปและปลดระวางเพื่อทำเป็นเศษเหล็ก แต่รัฐบาลอินเดียได้ตั้งเป้าหมายจะมีกองเรือถึง ๘.๓ ล้าน G.R.T. ใน พ.ศ. ๒๕๒๔

ตารางที่ ๒-๘ จะแสดงถึงจำนวนเรือ สมรรถวิสัยของเรือสินค้าที่มีน้ำหนักระวางมากกว่า ๓๐๐ G.R.T. ขึ้นไป ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๓ จะเห็นว่าสมรรถวิสัยของเรือในตารางนี้น้อยกว่าตารางที่ผ่านมา เนื่องจากว่าเป็นกองเรือ ณ วันที่ ๑ มกราคม ของแต่ละปี^๑ ในตารางนี้จะกล่าวถึงสมรรถวิสัยในการบรรทุกสินค้าและน้ำมันของ เรือบรรทุกสินค้าแห่งและเรือบรรทุกน้ำมัน

ส่วนการกระจายอายุ (age distribution) ของเรือพาณิชย์โลกจะแสดงในตารางที่ ๒-๙ ในตารางนี้แบ่งชนิดเรือออกเป็น ๓ ประเภทคือ เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสินค้าเทกอง และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ซึ่งจะเห็นได้ว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือประเภทต่าง ๆ (ยกเว้นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป) ได้เพิ่มขึ้นในระหว่างกลุ่มประเทศทางภูมิศาสตร์ อายุเฉลี่ยของกองเรือพาณิชย์โลกได้เพิ่มขึ้นตลอดมา กล่าวคือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ อายุเฉลี่ยของกองเรือทั้งหมดของโลกเพิ่มขึ้น ๑๒% เรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น

^๑ข้อมูลในตารางที่ ๒-๘ มาจาก The Institute of Shipping Economics, Bremen มีสมมติฐานในการรวบรวมข้อมูลแตกต่างจาก Lloyd กล่าวคือ Lloyd จะพิจารณารวมเรือที่มีระวางตั้งแต่ ๑๐๐ G.R.T. ขึ้นไป

สมรรถวิสัยในการบรรทุกสินค้าและน้ำมันของกองเรือพาณิชย์โลกโดยแยกเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง และเรือบรรทุกน้ำมันของเรือที่มีขนาดระวางมากกว่า ๓๐๐ G.R.T. ขึ้นไป

ณ วันที่ ๑ มกราคม ของปี พ.ศ.	จำนวนเรือ	ระวางตัน เดรต เวท	สมรรถวิสัยในการบรรทุกสินค้า			พื้นที่สำหรับ บรรทุกสินค้า ค่าแชน (ลบ.ฟ.)	สมรรถวิสัยในการบรรทุกน้ำมัน			
			GRT.	cub. ft.	NRT.		น้ำมันดีเซล	น้ำมันเชื้อเพลิง	ถ่านหิน	
๒๕๒๐	เรือจำนวนทั้งหมด	๓๑,๓๘๗	๕๘๖,๘๗๕,๖๒๔	๓๔๔,๔๓๖,๓๐๕	๒๕,๗๕๑,๘๔๕	๒๓๐,๑๗๔,๖๔๓	๓๐๖,๗๕๔	๒๕,๗๗๑,๘๘๖	๑๕,๓๙๖,๐๘๕	๑๔๑,๐๕๘
	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง	๒๔,๓๘๓	๒๗๒,๗๑๖,๕๓๑	๑๗๘,๒๐๑,๑๓๔	๑๖,๕๕๙,๕๐๒	๑๑๐,๒๗๕,๕๘๒	๓๐๖,๗๕๔	๑๘,๓๒๒,๔๗๐	๔,๖๖๘,๘๕๒	๑๓๗,๔๕๔
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๗,๐๐๔	๓๑๔,๒๕๙,๐๙๓	๑๖๖,๒๓๕,๑๗๑	๑๓,๑๙๒,๓๔๓	๑๑๙,๘๙๙,๐๖๑	-	๗,๔๔๙,๔๒๖	๑๐,๗๒๗,๒๓๓	๓,๖๐๔
๒๕๒๑	เรือจำนวนทั้งหมด	๓๒,๒๓๙	๖๒๕,๘๑๑,๒๒๒	๓๖๔,๗๗๔,๑๘๘	๒๗,๔๐๒,๑๙๘	๒๔๕,๕๘๖,๑๒๓	๓๑๗,๘๕๒	๒๗,๕๗๕,๗๘๓	๑๕,๓๓๒,๓๕๕	๑๓๕,๘๓๖
	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง	๒๕,๑๑๘	๒๙๓,๐๓๕,๕๑๕	๑๘๘,๘๘๘,๔๗๓	๑๓,๔๑๔,๔๘๕	๑๑๘,๐๕๘,๑๑๑	๓๑๗,๘๕๒	๑๙,๗๘๓,๖๖๓	๔,๕๑๓,๔๗๔	๑๓๒,๓๘๗
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๗,๑๒๑	๓๓๒,๗๗๖,๗๐๗	๑๗๖,๘๘๕,๗๑๕	๑๓,๙๘๗,๗๑๓	๑๒๗,๕๒๘,๐๑๒	-	๗,๗๙๒,๑๒๐	๑๐,๘๔๘,๘๖๙	๓,๔๔๙
๒๕๒๒	เรือจำนวนทั้งหมด	๓๒,๗๒๙	๖๔๐,๖๔๓,๗๓๘	๓๗๒,๙๖๐,๘๑๐	๒๘,๐๘๖,๘๑๐	๒๕๒,๐๘๘,๙๓๓	๓๓๑,๘๓๗	๒๘,๗๑๐,๙๐๘	๑๕,๕๑๔,๐๑๙	๑๓๓,๑๒๒
	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง	๒๕,๖๘๓	๓๐๗,๓๒๐,๙๔๖	๑๙๘,๕๘๑,๒๐๘	๑๕,๐๕๗,๔๕๓	๑๒๓,๘๕๒,๓๖๒	๓๓๑,๘๓๗	๒๐,๘๗๘,๑๙๙	๔,๑๖๒,๗๐๐	๑๒๙,๖๗๓
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๗,๐๔๖	๓๓๓,๓๒๒,๗๙๒	๑๗๔,๓๗๙,๖๐๑	๑๓,๐๒๙,๖๒๗	๑๒๘,๒๓๖,๕๗๑	-	๗,๘๓๒,๗๐๙	๑๐,๓๕๑,๓๑๙	๓,๔๔๙
๒๕๒๓	เรือจำนวนทั้งหมด	๓๓,๔๒๙	๖๕๓,๕๒๙,๓๖๒	๓๘๑,๐๐๑,๗๖๖	๒๘,๖๘๙,๙๗๓	๒๕๗,๘๖๒,๑๕๒	๓๕๘,๕๗๓	๒๙,๕๘๖,๓๗๒	๑๕,๒๘๖,๐๐๒	๑๒๘,๕๒๖
	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง	๒๖,๒๑๑	๓๑๕,๓๕๑,๒๓๒	๒๐๓,๙๐๕,๙๒๔	๑๕,๕๑๔,๙๕๒	๑๒๗,๕๑๖,๘๕๑	๓๕๘,๕๗๓	๒๑,๕๕๖,๕๕๖	๔,๐๕๗,๙๑๘	๑๒๕,๒๑๓
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๗,๒๑๘	๓๓๘,๑๗๘,๑๓๐	๑๗๗,๐๙๕,๘๔๒	๑๓,๑๗๕,๐๒๑	๑๓๐,๓๔๕,๓๐๑	-	๘,๐๒๙,๘๑๖	๑๐,๒๒๘,๐๘๔	๓,๒๑๓

ที่มา : The Institute of Shipping Economics, Shipping Statistics, (Bremen: Institute of Shipping Economics, 1980)

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อายุของกองเรือพาณิชย์โลก โดยแยกตามประเภทของเรือ สิ้นสุด ณ วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๒๓

(ร้อยละของน้ำหนักระวางทั้งหมดใน ทอม G.R.T.)

เขตภูมิศาสตร์/ประเภทของเรือ	อายุของเรือ	ทั้งหมด	อายุของเรือ				อายุเฉลี่ย ณ เดือน กรกฎาคม ๒๕๒๓ ^๒	อายุเฉลี่ย ณ เดือน กรกฎาคม ๒๕๒๒
			๐ - ๔	๕ - ๙	๑๐ - ๑๔	๑๕ ปีขึ้นไป		
) ทั่วโลก	เรือทั้งหมด	๑๐๐	๒๔.๒	๓๕.๒	๑๙.๕	๒๑.๑	๙.๙๓	๙.๓๘
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๑๐๐	๒๓.๘	๔๔.๐	๑๗.๕	๑๔.๗	๘.๘๙	๘.๐๐
	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ^๑	๑๐๐	๒๔.๖	๓๗.๕	๒๓.๘	๑๔.๑	๙.๐๗	๘.๕๐
	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๑๐๐	๒๑.๒	๑๘.๐	๑๘.๘	๔๒.๐	๑๓.๑๘	๑๓.๒๐
) ประเทศพัฒนาแล้ว	เรือทั้งหมด	๑๐๐	๒๕.๔	๓๖.๕	๑๙.๐	๑๙.๑	๙.๕๕	๙.๐๙
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๑๐๐	๒๕.๖	๔๒.๙	๑๗.๓	๑๔.๒	๘.๗๒	๘.๐๐
	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ^๑	๑๐๐	๒๓.๗	๓๙.๓	๒๒.๕	๑๔.๕	๙.๑๑	๘.๕๕
	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๑๐๐	๒๕.๑	๑๖.๘	๑๙.๒	๓๘.๙	๑๒.๕๔	๑๒.๗๔
) ประเทศเปิดให้จดทะเบียนได้เสรี	เรือทั้งหมด	๑๐๐	๒๑.๘	๔๑.๖	๑๘.๒	๑๘.๔	๙.๕๘	๘.๘๕
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๑๐๐	๒๐.๖	๕๑.๙	๑๕.๙	๑๑.๖	๘.๕๐	๗.๔๒
	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ^๑	๑๐๐	๒๒.๘	๓๘.๗	๒๕.๘	๑๒.๗	๙.๐๕	๘.๖๑
	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๑๐๐	๑๕.๕	๑๗.๙	๑๔.๐	๕๒.๖	๑๔.๘๑	๑๕.๗๔
) รวมข้อ ๒ และ ๓	เรือทั้งหมด	๑๐๐	๒๔.๑	๓๘.๓	๑๘.๗	๑๘.๙	๙.๕๖	๙.๐๐
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๑๐๐	๒๓.๖	๔๖.๔	๑๖.๘	๑๓.๒	๘.๖๔	๗.๗๗
	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ^๑	๑๐๐	๒๓.๔	๓๙.๑	๒๓.๖	๑๓.๙	๙.๐๙	๘.๕๐
	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๑๐๐	๒๒.๐	๑๗.๒	๑๗.๖	๔๓.๒	๑๓.๒๖	๑๓.๓๗
) ประเทศสังคมนิยม (ยุโรปตะวันออก และ เอเชีย)	เรือทั้งหมด	๑๐๐	๑๘.๙	๒๒.๒	๒๕.๕	๓๔.๔	๑๒.๔๔	๑๑.๘๑
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๑๐๐	๑๖.๒	๒๐.๒	๒๑.๖	๔๒.๐	๑๓.๕๗	๑๑.๙๕
	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ^๑	๑๐๐	๓๓.๒	๒๘.๐	๒๑.๗	๑๗.๑	๘.๙๙	๘.๗๖
	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๑๐๐	๑๔.๓	๒๑.๒	๒๕.๔	๓๙.๑	๑๓.๔๒	๑๒.๙๓
) ประเทศกำลังพัฒนา (ไม่รวมประเทศเปิดให้จดทะเบียนได้เสรี)	เรือทั้งหมด	๑๐๐	๒๙.๑	๒๕.๒	๒๐.๖	๒๕.๑	๑๐.๓๔	๙.๙๐
	เรือบรรทุกน้ำมัน	๑๐๐	๒๘.๙	๓๒.๒	๒๑.๙	๑๗.๐	๙.๒๐	๘.๒๔
	เรือบรรทุกสินค้าเทกอง ^๑	๑๐๐	๓๐.๖	๒๘.๔	๒๗.๗	๑๓.๓	๘.๘๕	๘.๐๓
	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๑๐๐	๒๔.๗	๑๘.๒	๑๖.๕	๔๐.๖	๑๒.๖๘	๑๒.๙๑

หมายเหตุ : Compiled on the basis of data supplied by the Shipping Information Services of Lloyd's Register of Shipping and Lloyd's of London Press Ltd.

^๑รวม combined carriers เข้าไว้ด้วย

^๒ในการคำนวณอายุเฉลี่ยของเรือนั้น เราจะสมมติว่าอายุของเรือจะกระจายอยู่ระหว่างขีดจำกัดล่างและขีดจำกัดบนของอายุในแต่ละปี สำหรับกลุ่มเรือที่มีอายุ ๑๕ ปีขึ้นไป จะเน้นกึ่งกลาง (mid-point) ของกลุ่มที่จะสมมติว่าเท่ากับ ๒๒ ปี

๒๒% และเรือบรรทุกสินค้าเทกองเพิ่มขึ้น ๑๘% แต่เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เพิ่มขึ้น ๓% เท่านั้น

ตลาดเรือบรรทุกน้ำมันของโลกและเรือบรรทุกสินค้าแห้ง เทกอง มีการฟื้นตัวขึ้น ในปี ๒๕๒๓ เนื่องจากการใช้เรือมีมากขึ้น จำนวนตันระหว่างส่วนเกินของเรือบรรทุกน้ำมัน ไม่ได้เพิ่มมากขึ้นในปีนี้ แต่ในระยะ ๖ เดือนแรกของปี กองเรือส่วนเกินได้เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด อันเนื่องจากอุปสงค์ที่มีต่อน้ำมันลดลง แต่ในช่วง ๖ เดือนหลัง ส่วนเกินของกองเรือได้ลดลงไปบ้าง เพราะว่ามีการใช้เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นในการเก็บสำรองน้ำมัน และมีการเปลี่ยนแปลงเรือ Combination carriers ไปบรรทุกสินค้าแห้งเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามกองเรือบรรทุกสินค้าแห้งยังคงมีส่วนเกินอยู่ ๒ ล้าน D.W.T. ซึ่งลดลงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากมีการบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นในตอนปลายปี โดยเฉพาะมีการเช่าเรือจระเพิ่มมากขึ้นในการขนอาหารไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และอีกประการหนึ่งมีการปลดระวางเรือเก่าจำนวนมากเพื่อเป็นเศษเหล็ก อย่างไรก็ตามในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๒๔ น้ำหนักระวางเรือส่วนเกินของโลกยังคงมีอยู่ประมาณ ๘.๕ ล้าน D.W.T. ซึ่งอยู่ในระดับที่ต่ำที่สุดในรอบ ๕ ปีที่ผ่านมา ดังแสดงข้างล่างนี้.

<u>ณ เดือนกุมภาพันธ์ของปี พ.ศ.</u>	<u>ล้าน D.W.T.</u>
๒๕๑๘	๔.๑
๒๕๑๙	๔๘.๑
๒๕๒๐	๓๕.๒
๒๕๒๑	๔๕.๕
๒๕๒๒	๒๙.๐
๒๕๒๓	๑๐.๕
๒๕๒๔	๘.๕

ที่มา : Institute of Shipping Economics, Shipping Statistics,
(Bremen : Institute of Shipping Economics, various issues)

๒.๔ สถานการณ์การขนส่งทางทะเลของไทย

๒.๔.๑ วิวัฒนาการกิจการพาณิชย์นาวีไทย

จากหลักฐานที่ค้นพบในจดหมายเหตุของจีนนั้น ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางทะเลมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานีในราวปี พ.ศ. ๑๘๒๕ โดยทำการค้าขายกับจีนในสมัยราชวงศ์หยวน เมื่อตั้งกรุงศรีอยุธยาขึ้นเป็นเมืองหลวงแล้วในสมัยตอนต้นราวปี พ.ศ. ๑๘๘๓ ประเทศไทยได้ติดต่อกับค้าขายกับเมืองมะละกาและเกาะชวา ซึ่งเป็นเมืองขึ้นในขณะนั้น การติดต่อกับค้าขายก็อาศัยทางทะเลเป็นสำคัญ แต่มาในสมัยพระเจ้าทรงธรรมถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์ การค้าเจริญรุ่งเรืองมาก มีการค้าขายกับโปรตุเกสในมะละกา ในระยะนี้ไทยมีกองเรือประกอบด้วยเรือกำปั่นและเรือสำเภาเป็นจำนวนมาก กองเรือนอกจากจะใช้เป็นเรือสินค้าแล้ว ในยามสงครามจะใช้เป็นเรือรบไปด้วย ดังนั้นเมื่อสมเด็จพระนารายณ์ให้สิทธิทางการค้าแก่อังกฤษ ทำให้ฮอลันดาในขณะนั้นมีอำนาจทางทะเลมาก เกิดความไม่พอใจ จึงทำการปล้นสดมภ์เรือไทยพร้อมกับริบเอาสินค้าไปด้วย ไทยจึงต้องทำสัญญาสงบศึกกับฮอลันดา เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม พ.ศ. ๒๒๐๗ ซึ่งทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบทางการค้าและการเดินเรือกับฮอลันดา เนื่องจากในสัญญาระบุว่าจะไม่รับชาติจีนทั้งคนเรือและคนโดยสารลงเรือไทย ยอมให้มีแต่คนไทยในเรือเท่านั้น ที่สำคัญคือฮอลันดาต้องการจะแย่งการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่นเอามาไว้ในมือแต่เพียงผู้เดียว เพราะกลาสีเรือไทยในครั้งกระนั้นไม่รู้เทคนิคการเดินเรือ จึงไม่สามารถเดินเรือไปถึงเกาะญี่ปุ่นได้ตามลำพัง ต้องอาศัยกลาสีจีน นอกจากไทยได้ทำการค้ากับโปรตุเกส ฮอลันดา อังกฤษแล้ว ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์ ไทยได้ทำการค้ากับฝรั่งเศสด้วย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มีเรือสินค้าเข้ามาจอดเทียบท่าในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก แต่หลังจากสมัยสมเด็จพระนารายณ์แล้ว การค้าเริ่มเสื่อมลง เนื่องจากมีศึกสงครามภายนอกมาก ครั้นถึงสมัยรัชกาลที่ ๓ กรุงรัตนโกสินทร์ การขนส่งทางเรือได้เริ่มขึ้นอีกครั้งหนึ่งและมีความเจริญมากจากจดหมายเหตุของจอห์น ครอเฟิต ราชทูตอังกฤษกล่าวว่า ท่าเรือกรุงเทพฯมีเรือสินค้าไทย ๒๐๐ ลำ กลาสีคนไทย ๔,๙๑๒ คน ขนสินค้าตามรายทางขึ้นไปถึงเมืองเอ้หมิง มาเก๊า เกาะชวา มะลายู ในขณะนั้นท่าเรือกรุงเทพจึงเป็น ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุด

ในภาคตะวันออกไกล การค้าขายก็ใช้เรือสำเภาเป็นพาหนะ ความเจริญทางการขนส่งทางเรือติดต่อมาจนถึงรัชกาลที่ ๔ ในขณะนั้นตรงกับกาปฏิบัติทางอุตสาหกรรมในยุโรป ประเทศยุโรปเริ่มแสวงหาวัตถุดิบมาป้อนโรงงานของตน จึงมีการส่งเรือกลไฟเข้ามาค้าขายกับไทย ประจวบกับบาวริงได้เข้ามาทำสัญญาทางการค้ากับไทยในปี พ.ศ. ๒๓๔๘ เรือกลไฟของยุโรปนั้นทำด้วยเหล็กไม่มีเสา เกะกะ เหมือนอย่างเรือสำเภา มีระวางบรรทุกสูงและมีความเร็วสูงกว่าเรือสำเภามาก ทำให้เรือสำเภาค่อย ๆ หายไปจากท้องทะเลที่ละลำ เรือกลไฟเข้ามาแทนที่ในที่สุดไม่มีเรือสำเภาให้เห็นในท้องทะเลอีกเลย ใน พ.ศ. ๒๔๕๓ มีเรือกลไฟออกจากท่าเรือกรุงเทพ ๘๒๔ ลำ รวมระวางทั้งหมด ๗๗๓,๓๑๐ ตัน ในจำนวนนี้มีเรือกำปั่นใบ ๓ ลำ น้ำหนักระวาง ๓,๑๑๑ ตัน (เรือสำเภา ๑๕๓ ลำ) ในจำนวนเรือที่ออกจากท่าเรือทั้งหมดเรือที่ชักธงไทยเป็นเรือไฟ ๑๐๘ ลำ ระวาง ๕๔,๓๖๒ ตัน คิดเป็นร้อยละ ๗ ของน้ำหนักระวางเรือทั้งหมดที่ออกจากท่าเรือ

เมื่อไทยเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ ๑ กับฝ่ายสัมพันธมิตรซึ่งเป็นผู้ชนะสงคราม ประเทศไทยจึงชนะสงครามไปด้วยผลของสงครามครั้งนี้ไทยยึดเรือรบและเรือพาณิชย์ที่จอดหลบอยู่ในบริเวณน่านน้ำไทยในระหว่างสงครามเป็นจำนวนมาก ประเทศไทยกลับมีเรือพาณิชย์ขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีขึ้น บริษัทนี้ดำเนินการอยู่ได้ ๓ ปี จำต้องเลิกกิจการไปในที่สุด เนื่องจากประสบกับการแข่งขันจากบริษัทเดินเรือต่างชาติ ต่อมาปี พ.ศ. ๒๔๘๓ การพาณิชย์นาวีไทยเริ่มฟื้นตัวขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง โดยจัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือจำกัด เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๘๓ ด้วยทุนจดทะเบียน ๓ ล้านบาท กระทรวงเศรษฐการ (ปัจจุบันคือกระทรวงพาณิชย์) ถือหุ้น ๗๐% และบริษัทเดินเรือต่างชาติ คือ บริษัทอีสเอเซียติก จำกัด ถือหุ้นที่เหลือ ๓๐% มีเรือทั้งหมด ๑๒ ลำ เมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๒ เกิดขึ้นเรือเหล่านั้นถูกทำลายลงไป ถูกพายุพัดทำลายบ้าง จนถึงปี พ.ศ. ๒๔๙๐ เหลือเพียง ๕ ลำ เป็นเรือเก่า ๔ ลำ การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นี้เพียงทำการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และในปีนี้เองรัฐบาลได้จัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัดขึ้นมา ซึ่งการดำเนินการมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจเพื่อบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศใกล้เคียง โดยที่บริษัททั้งสองมีการบริหารงานที่ขาดความคล่องตัวจึงทำให้ขาดทุนตลอดมา

๒.๔.๒ สภาพโครงสร้างการขนส่งทางทะเลและกิจการพาณิชย์นาวีไทยในปี

พ.ศ. ๒๕๒๓

สินค้าออกของไทยไปสู่ตลาดโลกนั้นได้ อาศัยการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ สินค้าเข้าและออกที่บรรทุกโดยทางเครื่องบินมีปริมาณน้อยไม่ถึง ๑๐% ของการขนส่งทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกที่มีราคาสูง เช่น เพชร พลอย และสินค้าที่เน่าเปื่อยง่าย ดังนั้นสินค้าส่วนใหญ่จะขนส่งโดยทางเรือเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากราคาค่าขนส่งถูกกว่ามาก

ปริมาณการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นไม่มากนัก ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ กล่าวคือ เพิ่มขึ้น ๓.๑% เทียบกับปี ๒๕๒๒ หรือกล่าวในอีกทางหนึ่งคือ การนำเข้าทางเรือ (inward) เพิ่มขึ้น ๓.๗% และการส่งออกทางทะเล (outward) ได้เพิ่มขึ้น ๒.๒% เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๒ จากตารางที่ ๒-๑๐ จะเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าแต่ละหมวด^๑ ก็เพิ่มขึ้นด้วย (ยกเว้นน้ำมันดิบ) กล่าวคือการค้าส่งออก สินค้าแห้งเพิ่มขึ้น ๒.๒% สำหรับการนำเข้าสินค้าแห้งเพิ่มขึ้น ๑.๒% แต่ น้ำมันดิบลดลง ๓.๖% สินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย ได้แก่ ข้าว ยาง ข้าวโพด ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง กุ้งสด ติบูก น้ำตาล และผลิตภัณฑ์สิ่งทอ เป็นต้น เนื่องจากว่าเป็นประเทศเกษตรกรรม สินค้าที่ส่งออกในปริมาณที่มาก โดยเฉพาะข้าว ข้าวโพด เป็นต้น จะทำการขนส่งในลักษณะสินค้าเทกอง เมื่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจ ฉบับที่ ๓ และ ๔ ซึ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกได้ประกาศใช้ทำให้ประเทศไทยส่งสินค้าอุตสาหกรรมออกเพิ่มขึ้นทุกปี เช่น ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่สำคัญของประเทศจะแสดงในตารางที่ ๒-๑๑ การที่การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากเศรษฐกิจโลกไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก แต่โดยเฉพาะประเทศพัฒนาแล้วกลับลดลง

^๑ในการขนส่งทางทะเลแบ่งหมวดสินค้าที่จะขนส่งออกเป็นหมวดคือสินค้าแห้งและสินค้าเปียกหรือน้ำมันดังได้กล่าวแล้ว ในบทที่ ๑

ตารางที่ ๒-๑๐

การวิเคราะห์การขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๐-๒๕๒๓

(หน่วยพัน เมตริกตัน)

ปี พ.ศ.	การส่งออก (loaded)				การนำเข้า (unloaded)			
	รวมทั้งหมด	สินค้าเปียก		สินค้าแห้ง	รวมทั้งหมด	สินค้าเปียก		สินค้าแห้ง
		น้ำมันดิบ	น้ำมันสำเร็จรูป			น้ำมันดิบ	น้ำมันสำเร็จรูป	
๒๕๑๐	๕,๒๒๕	๑๖	๑๗๗	๕,๐๓๒	๘,๐๓๘	๒,๑๙๐	๑,๗๘๒	๔,๐๖๖
๒๕๑๑	๕,๑๕๖	-	๑๐๗	๕,๐๓๙	๗,๙๗๐	๒,๗๐๑	๒,๑๒๒	๓,๑๔๗
๒๕๑๒	๕,๗๕๐	-	๖๙	๕,๖๗๑	๘,๕๔๓	๓,๒๐๐	๒,๐๑๒	๓,๓๓๑
๒๕๑๓	๕,๖๒๘	-	๕๐	๕,๕๗๘	๘,๙๒๐	๓,๘๖๓	๒,๑๑๘	๒,๙๓๙
๒๕๑๔	๘,๐๖๐	-	๑๗๐	๗,๘๙๐	๙,๗๘๘	๕,๓๘๕	๑,๕๕๙	๒,๙๓๙
๒๕๑๕	๘,๑๕๘	-	๑๕๗	๗,๙๙๑	๑๑,๒๕๖	๖,๕๕๓	๑,๐๑๘	๓,๖๘๕
๒๕๑๖	๘,๓๕๙	-	๕๑๕	๗,๘๔๔	๑๒,๘๐๙	๗,๕๕๐	๑,๐๘๑	๔,๑๘๘
๒๕๑๗	๙,๙๐๕	-	๑๒๒	๙,๗๘๓	๑๑,๕๗๘	๗,๒๐๐	๘๕๓	๓,๕๒๕
๒๕๑๘	๙,๕๒๙	-	๘๕	๙,๔๔๔	๑๑,๕๓๒	๗,๒๗๖	๗๓๗	๓,๕๑๙
๒๕๑๙	๑๒,๖๖๐	-	๓๗	๑๒,๖๒๓	๑๓,๐๙๒	๗,๕๒๘	๑,๐๓๗	๔,๖๒๗
๒๕๒๐	๑๒,๒๒๘	-	๕	๑๒,๒๒๓	๑๕,๐๗๒	๘,๕๕๑	๑,๕๗๓	๕,๐๔๘
๒๕๒๑	๑๒,๑๓๙ ^๑	-	๓	๑๒,๑๓๖	๑๕,๘๒๒ ^๑	๘,๗๕๗ ^๒	๒,๖๒๐ ^๒	๔,๕๔๕
๒๕๒๒	๑๒,๑๘๖ ^๑	-	๒	๑๒,๑๘๖	๑๗,๘๘๗ ^๑	๙,๒๑๐ ^๑	๒,๕๐๙ ^๒	๖,๒๖๘
๒๕๒๓	๑๒,๕๕๘ ^๑	-	๑๕	๑๒,๕๔๓	๑๘,๕๕๒ ^๑	๘,๘๗๕ ^๒	๓,๓๓๒ ^๒	๖,๓๔๕

ที่มา : ๑) United Nations, Statistical Yearbook, (New York: United Nations, 1970-1978).

๒) United Nations, Monthly Bulletin of Statistics, (New York: United Nations, November 1981).

ข้อสังเกต ^๑ข้อมูลจากกรมศุลกากร Foreign Trade Statistics of Thailand

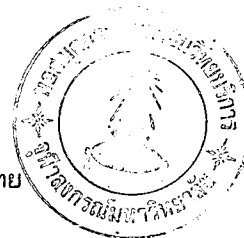
^๒โดยการประมาณ

- ไม่มี หรือเป็นศูนย์

ตารางที่ ๒-๑๑

การขนส่งสินค้าออกที่สำคัญของประเทศไทย

ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๒ - ๒๕๒๓



(ปริมาณ : เมตริกตัน)

รายการสินค้า	ปี		เปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลง ๒๕๒๒/๒๓
	๒๕๒๒	๒๕๒๓	
๑) ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	๓, ๙๖๑, ๒๐๒	๕, ๐๔๔, ๕๓๘	๒๗.๓
๒) ข้าว	๒, ๗๙๖, ๘๖๙	๒, ๗๙๘, ๙๓๐	๐.๑
๓) ข้าวโพด	๒, ๐๑๓, ๖๒๒	๒, ๑๗๒, ๖๙๘	๗.๙
๔) น้ำตาล	๑, ๑๘๙, ๘๑๘	๔๕๑, ๗๐๑	-๖๒.๐
๕) ยาง	๕๒๐, ๙๕๓	๔๕๔, ๘๖๗	-๑๒.๗
๖) ดิบุก	๓๑, ๓๐๘	๓๓, ๙๕๕	๘.๕
๗) กุ้งสด	๑๘, ๖๒๘	๑๗, ๙๐๒	-๓.๙
๘) อื่น ๆ	๑, ๖๕๓, ๓๘๕	๑, ๔๘๓, ๕๐๖	-๑๐.๓
รวม	๑๒, ๑๘๕, ๗๘๕ ^๑	๑๒, ๔๕๘, ๐๙๗ ^๑	๒.๒

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, รายงานเศรษฐกิจรายเดือน (พระนคร: ธนาคารแห่งประเทศไทย, กุมภาพันธ์ ๒๕๒๔)

^๑จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ข้าว การขนส่งข้าวออกในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประมาณ ๒.๘ ล้านตัน ปรากฏว่าเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย (๐.๑%) เนื่องจากผลผลิตของหลายประเทศและของโลก ในฤดูเก็บเกี่ยวปีก่อนได้ลดลง ทำให้ความต้องการข้าวในตลาดโลกยังคงอยู่ในระดับสูง ประกอบกับประเทศไทยในปีนี้ได้ใช้มาตรการเร่งรัดส่งเสริมการส่งออก และเปิดโอกาสให้มีการค้าข้าวได้อย่างเสรีในทศวรรษนี้ ตลอดจนการสั่งซื้อข้าวไทยเป็นจำนวนมากของรัสเซีย และอิหร่านซึ่งถูกคว่ำบาตรจากสหรัฐอเมริกา ทำให้ปริมาณข้าวที่ส่งออกในช่วงครึ่งปีแรกมีปริมาณสูงมาก แต่ในช่วงครึ่งปีหลัง มีข้าวเหลือส่งออกลดน้อยลงประกอบกับการขลอการส่งออกเพื่อป้องกันการขาดแคลนข้าวในประเทศและประเทศผู้นำเข้าหลายประเทศ คาดว่าผลผลิตข้าวในฤดูใหม่จะได้ผลดี จึงได้ขลอการนำเข้าลง ปริมาณที่ส่งออกในช่วงครึ่งปีหลังจึงลดลงอย่างมาก

ยาง การขนส่งยาง ได้ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ ๑๒.๗ คือส่งออกได้ ๐.๕ ล้านตัน เนื่องจากอุปสงค์ที่มีต่อยางในยุโรปและสหรัฐอเมริกาลดลงมาก อันเกิดจากภาวะขบเซาของอุตสาหกรรมรถยนต์

ข้าวโพด ภาวะการขนส่งข้าวโพดยังอยู่ในเกณฑ์ดี แม้ว่าการขนส่งไปยังญี่ปุ่นได้หวั่นและอ่องงไม่แน่นอน แต่ก็สามารถส่งออกได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง ๗.๕% กล่าวคือในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ สามารถขนส่งได้ถึง ๒.๒ ล้านตัน ทั้งนี้เนื่องจากอิหร่านและรัสเซียที่ถูกคว่ำบาตร การขายอาหารจากสหรัฐอเมริกาและอังกฤษได้สั่งซื้อข้าวโพดเป็นจำนวนมาก

ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ การขนส่งผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังมีจำนวนทั้งสิ้น ๕.๐ ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๒๗.๓% ทั้งนี้เนื่องจากอุปสงค์ที่มีต่อมันอัดเม็ดและแป้งมันสำปะหลังอยู่ในระดับสูง เพราะอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทยได้ลดการส่งออกลง เนื่องจากผลผลิตภายในไม่เพียงพอ

น้ำตาล การขนส่งน้ำตาลในปีนี้ได้ลดลงจากปีก่อนถึง ๖๒.๐% กล่าวคือส่งออกจำนวนทั้งสิ้น ๐.๕ ล้านตัน เนื่องจากผลผลิตอ้อยในฤดูการผลิตปี ๒๒/๒๓ ลดลงมาก เพราะภาวะฝนแล้งประกอบกับวิกฤติการณ์ขาดแคลนน้ตาลทรายขาวในประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องระงับการส่งน้ำตาลทรายดิบออกในบางช่วง ปริมาณการส่งออกจึงลดลง

สำหรับสินค้าอื่น ๆ เช่น กุ้งสด การส่งออกลดลง ๓.๕% กล่าวคือ ส่งออกเพียง ๒ แสนตัน เท่านั้น เนื่องจากประเทศผู้นำเข้า (อิตาลี และสหรัฐอเมริกา) ควบคุมคุณภาพการนำเข้าและขึ้นอยู่กับฮ่องกงหันไปซื้อกุ้งจากจีนเพิ่มมากขึ้น เพราะราคาถูกกว่า ส่วนดีบุกมีการขนส่งเพิ่มขึ้น ๘.๕% เนื่องจากการระบายนโยบายดีบุกออกของสหรัฐอเมริกาไม่อาจทำได้มากเท่าที่ควร เพราะมีปัญหาด้านราคาต่ำ สำหรับการส่งออกผลิตภัณฑ์สิ่งทอเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ ๘.๗ ในรูปของมูลค่า การที่การส่งออกของสินค้าประเภทนี้ไม่ขยายตัวมากเท่าที่ควร เพราะภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำ ประเทศผู้นำเข้าบางประเทศจำกัดการนำเข้า ประกอบกับผลกระทบของการขึ้นราคาน้ำมันทำให้ต้นทุนการผลิตของผลิตภัณฑ์สิ่งทอบางชนิดเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะผ้าใยประดิษฐ์จึงไม่สามารถแข่งขันกับประเทศผู้ส่งออกอื่น ๆ ซึ่งสามารถผลิตวัตถุดิบเองได้

อุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งทางทะเลของสินค้าออกที่สำคัญ ซึ่งสามารถวัดในรูป ต้น-ไมล์ ใครก็ตามที่เกิดอุปสงค์นี้จะเป็นผู้จ่ายค่าขนส่ง หากประเทศไทยมีกองเรือขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพก็หมายถึงเงินตราต่างประเทศที่ไหลเข้ามาอันเป็นรายได้ของประเทศซึ่งจะมีผลต่อดุลการชำระเงิน ดังนั้นสิ่งที่จำเป็นต้องรู้ไม่เพียงแต่อุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งเท่านั้น ยังต้องรู้ขอบเขตการขนส่งหรือความยาวเฉลี่ยในการขนส่ง (Average length of haul-ALH) อีกด้วย ในตารางที่ ๒-๑๒ จะแสดงถึงต้น-ไมล์ และ ALH ของสินค้าออกที่สำคัญตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ถึง ๒๕๒๓ จากตารางจะเห็นได้ ต้น-ไมล์ ของการส่งออกของสินค้าที่สำคัญในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ส่วนใหญ่จะมากกว่าปี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ยกเว้นผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และปอกระเจา) แต่ครึ่งหนึ่งของจำนวนสินค้ามี ALH สูงกว่า ALH ของปี ๒๕๒๑ ในขณะที่อีกครึ่งหนึ่ง ALH ลดลง เมื่อพิจารณาจำนวนต้น-ไมล์ของสินค้าออกที่สำคัญในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เทียบกับปี ๒๕๒๒ ปรากฏว่าสินค้า ๗ ชนิดมีจำนวนต้น-ไมล์สูงกว่า แต่มีสินค้าถึง ๔ ชนิดที่มี ALH สูงกว่า การที่ ALH ของสินค้าแต่ละชนิดสูงขึ้นโดยที่จำนวนต้น-ไมล์ของสินค้านั้นไม่ได้สูงขึ้นจะแสดงถึงการสูญเสียของการเดินเรือซึ่งจะกระทบต่อต้นทุนการขนส่งอันมีผลต่ออัตราค่าระวางของสินค้าชนิดนั้น

ตารางที่ ๒-๑๒

จำนวนตัน-ไมล์และความยาวเฉลี่ยของการลากจูง (ALH) ของการขนส่งสินค้าออก

ที่สำคัญของประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๑-๒๕๒๓

รายการสินค้า	ตัน-ไมล์ (ล้าน)			ความยาวเฉลี่ยในการลากจูง (ไมล์ทะเล)		
	พ.ศ. ๒๕๒๑	พ.ศ. ๒๕๒๒	พ.ศ. ๒๕๒๓	พ.ศ. ๒๕๒๑	พ.ศ. ๒๕๒๒	พ.ศ. ๒๕๒๓
ผลิตภัณฑ์ขั้นสําปะหลัง	๕๓,๕๒๑.๐	๓๒,๖๗๑.๖	๔๖,๕๕๐.๕	๘,๕๑๑.๗	๘,๒๐๖.๕	๘,๙๒๑.๗
ข้าว	๗,๖๒๑.๐	๑๒,๓๐๘.๕	๑๑,๖๘๖.๕	๔,๘๓๙.๖	๔,๕๗๐.๗	๔,๒๓๓.๖
ข้าวโพด	๔,๔๙๓.๓	๕,๐๐๕.๙	๕,๘๖๘.๘	๒,๒๙๙.๒	๒,๕๐๒.๙	๒,๖๗๙.๑
น้ำตาล	๕,๕๐๑.๓	๕,๘๗๔.๖	๓,๐๑๗.๘	๓,๐๘๔.๙	๓,๒๓๐.๙	๔,๓๑๘.๗
ยาง	๑,๕๘๗.๕	๑,๙๗๙.๐	๑,๗๓๑.๓	๓,๕๙๐.๑	๓,๗๙๘.๔	๓,๘๐๕.๑
ดีบุก	๒๕๖.๙	๒๘๓.๔	๓๑๓.๘	๘,๕๙๐.๙	๙,๐๓๗.๖	๙,๒๓๕.๑
ปอกระเจา	๙๑๑.๗	๗๖๓.๙	๔๔๘.๘	๖,๕๒๓.๔	๖,๓๗๕.๗	๕,๕๕๔.๕
ยาสูบ	๒๕๑.๑	๒๕๖.๗	๒๖๑.๖	๗,๒๑๒.๙	๗,๘๙๐.๕	๖,๗๒๘.๐
ถั่ว	๔๑๔.๖	๔๖๘.๖	๕๕๔.๖	๒,๔๘๒.๓	๒,๕๖๙.๓	๒,๙๘๙.๐
ฟลูออไรด์	๓๘๐.๒	๖๔๘.๓	๔๑๓.๙	๔,๒๐๗.๒	๒,๙๕๔.๙	๓,๐๗๙.๙
ข้าวฟ่าง	๗๑๖.๖	๗๕๖.๙	๗๘๖.๗	๔,๕๓๓.๖	๔,๕๓๑.๘	๔,๓๕๖.๒
ซีเมนต์	๒๐.๑	๑๗.๙	๓๑.๘	๑,๐๒๓.๒	๘๓๕.๘	๑,๐๒๗.๗

ที่มา : Computed from Foreign Trade Statistics of Thailand (various issues)

เรือสินค้าที่นำสินค้าเข้าและออกของประเทศไทย เท่าที่รวบรวมจาก สถิติของกรมศุลกากรจะเห็นได้จากตารางที่ ๒-๑๓ ว่า ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๕๒๓ เรือสัญชาติต่าง ๆ มากกว่า ๒๐ สัญชาติ บรรทุกสินค้าเข้ามาและส่งออก รวมทั้งกอง เรือสินค้าของประเทศไทยด้วย แต่เป็นที่น่าเสียดายไม่สามารถหาต้นระวางของกองเรือ ทั้งหมดที่เข้ามาแวะเยี่ยมท่าเรือกรุงเทพได้ เรือสัญชาติไลบีเรียขนส่งสินค้า (Throught-put) ได้เป็นอันดับหนึ่งโดยทำการขนส่งสินค้าได้ ๑๖% ของสินค้าทั้งหมดที่กองเรือบรรทุกได้ ในปี ๒๕๒๓ ปรากฏว่ามีอัตราเพิ่มขึ้น ๑๘% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เรือสัญชาติต่าง ๆ ๓ สัญชาติที่ปรากฏในตารางได้แก่ ไลบีเรีย ปานามา และสิงคโปร์ เป็นประเทศที่มี Flag of convenience^๑ สูง การที่เรือของสัญชาติทั้ง ๓ นี้ มีอัตราในการบรรทุกสูง เนื่องจาก สินค้าออกและสินค้าเข้าของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกองหรือสินค้าที่มีน้ำหนักมาก จึงไม่สามารถทำการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าทั่วไปได้ ดังนั้น จึงมีการเช่าเรือ (charter) มา ทำการบรรทุกสินค้าเหล่านี้ จากตารางนี้จะเห็นได้ว่าโครงสร้างการขนส่งสินค้าทางทะเล ของไทยจะต้องพึ่งเรือต่างประเทศในการขนส่งในอัตราส่วนถึงร้อยละ ๕๓ กล่าวคือเรือไทย รับขนได้ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ และ ๒๕๒๓ ร้อยละ ๖.๗ และ ๖.๑ ตามลำดับ จะเห็นว่า เป็นสัดส่วนที่ต่ำมากย่อม เป็นอันตรายต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ การขยายตัวทางการค้า ของประเทศและความมั่นคงของประเทศ^๒

^๑ flag of convenience คือเรือที่ไปจดทะเบียนในประเทศอื่น ประเทศที่ยินยอม ให้ชาวต่างชาติมาจดทะเบียนเรือในประเทศตนได้โดยเสรี ซึ่งจะเก็บเฉพาะค่าจดทะเบียน และค่าธรรมเนียมประจำปีเท่านั้น ไม่เก็บภาษีรายได้ เรือลำนั้นจะชักธงของประเทศที่ไป จดทะเบียน

^๒ กระทรวงคมนาคม, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี, แนวทางการ พัฒนาพาณิชย์นาวี (พระนคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี, ๒๕๒๔),

ตารางที่ ๒-๑๓

ปริมาณนำเข้าและส่งออกของประเทศไทยที่ขึ้นด้วยเรือสัญชาติต่าง ๆ ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๒๒-๒๕๒๓

(หน่วย : เมตริกตัน)

เรือสัญชาติ	พ.ศ. ๒๕๒๒			พ.ศ. ๒๕๒๓		
	นำเข้า	ส่งออก	รวม	นำเข้า	ส่งออก	รวม
โลบีเรีย	๒,๖๒๘,๔๙๙	๑,๖๓๘,๓๒๒	๔,๒๖๖,๘๒๑	๓,๑๑๒,๗๔๒	๑,๙๖๐,๓๗๙	๕,๐๗๓,๑๒๑
ปานามา	๒,๘๒๐,๗๑๒	๒,๔๕๐,๙๓๒	๕,๒๗๑,๖๔๔	๒,๔๕๙,๑๙๙	๒,๒๘๓,๘๕๓	๔,๗๔๓,๐๕๒
สิงคโปร์	๒,๕๘๖,๓๘๓	๑,๐๗๙,๑๗๙	๓,๖๖๕,๕๖๒	๓,๕๐๑,๖๓๕	๘๔๐,๙๙๒	๔,๓๔๒,๖๒๗
กรีก	๗๕๐,๗๙๔	๑,๔๕๖,๕๕๓	๒,๒๐๗,๓๔๗	๑,๓๑๘,๕๗๓	๑,๒๕๑,๗๖๗	๒,๕๗๐,๓๔๐
อังกฤษ	๑,๘๖๙,๕๘๒	๕๕๙,๐๙๙	๒,๔๒๘,๖๘๑	๑,๗๖๐,๒๙๑	๗๙๔,๓๑๘	๒,๕๕๔,๖๐๙
ไทย	๑,๐๕๒,๙๙๙	๙๗๒,๙๖๑	๒,๐๒๕,๙๖๐	๘๐๗,๖๙๕	๑,๐๘๓,๐๐๘	๑,๘๙๐,๗๐๓
รัสเซีย	๔๙๑,๘๓๓	๖๐๗,๙๙๕	๑,๐๙๙,๘๒๘	๙๕๓,๘๕๕	๘๑๓,๕๕๖	๑,๗๖๗,๒๙๑
จีน	๑,๐๑๘,๗๒๘	๑๙๐,๗๓๔	๑,๒๐๙,๔๖๒	๑,๐๙๓,๐๕๗	๓๐๓,๙๙๖	๑,๓๙๗,๐๕๓
อิตาลี	๑๐,๑๕๔	๕,๓๐๙	๑๕,๔๖๓	๑๐๐,๕๗๐	๙๒,๗๗๐	๑๙๓,๓๔๐
ญี่ปุ่น	๑,๕๔๐,๘๓๑	๗๑๔,๐๑๑	๒,๒๕๔,๘๔๒	๙๘๙,๓๘๓	๒๓๕,๑๑๔	๑,๒๒๔,๔๙๗
เกาหลี	๕๓๙,๕๙๒	๓๙๔,๙๒๔	๙๓๔,๕๑๖	๖๓๘,๘๘๗	๓๓๐,๕๕๒	๙๖๙,๓๓๙
นอร์เวย์	๔๕๖,๖๙๗	๓๕๑,๖๙๑	๘๐๘,๓๘๘	๑๙๙,๗๕๐	๖๙๙,๐๙๗	๘๙๘,๘๔๗
เดนมาร์ก	๑๗๒,๗๙๕	๑๒๕,๐๑๘	๒๙๗,๘๑๓	๑๕๙,๒๕๒	๕๐,๙๖๐	๒๑๐,๑๑๒
คัท	๕๘๒,๒๕๔	๑๘,๗๖๑	๖๐๑,๐๑๕	๑๕๕,๑๑๕	๔๗,๗๐๕	๑๙๒,๘๒๐
ฟิลิปปินส์	๑๕๗,๕๕๕	๒๖๑,๐๗๐	๔๑๘,๕๑๕	๑๐๕,๓๕๙	๕๓๖,๘๕๖	๕๔๒,๑๙๕
มาเลเซีย	๗๓,๙๐๐	๑๒๒,๕๖๖	๑๙๖,๔๖๖	๒๒๕,๑๙๕	๒๑๕,๒๕๘	๔๔๐,๔๕๓
รุมานี	๑๒๕,๕๙๘	๕,๕๑๒	๑๓๑,๑๑๐	๑๓๐,๕๗๒	๒๓,๕๓๓	๑๕๔,๑๐๕
อินเดีย	๙๑,๕๒๖	๑๙๔,๑๒๕	๒๘๕,๕๕๐	๑๑๕,๑๕๖	๑๗๓,๕๐๙	๒๘๘,๖๕๕
อื่น ๆ	๙๒๖,๕๕๑	๑,๐๓๗,๑๓๕	๑,๙๖๓,๖๘๕	๗๕๕,๖๘๒	๘๒๑,๒๒๕	๑,๕๗๖,๙๐๖
รวม	๑๗,๘๘๖,๖๕๓	๑๒,๑๙๕,๗๙๕	๓๐,๐๘๒,๔๔๘	๑๘,๕๕๑,๙๖๖	๑๒,๕๕๘,๐๙๗	๓๑,๐๑๐,๐๖๓
จำนวนเรือ	๓,๐๒๐	๒,๕๗๒	๕,๕๙๒	๒,๘๑๐	๒,๓๘๕	๕,๑๙๕
% ที่ขึ้นโดยเรือไทย	๕.๘๓	๗.๙๘	๖.๗๐	๕.๓๕	๘.๖๙	๖.๑๐

ที่มา : Custom Department, Foreign Trade Statistics of Thailand, (Banckok: Technique and Statistics Division, 1979, 1980)

ปัจจุบัน (ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๒๔) ประเทศไทยมี
กองเรือพาณิชย์ทั้งหมด ๑๓๓ ลำ ตันระวางน้ำหนัก ๓๗๒,๐๗๖ G.R.T. (๕๘๕,๘๖๗
D.W.T. แบ่งชนิดของเรือออกเป็น ๓ ประเภทดังนี้

<u>ประเภทของเรือ</u>	<u>จำนวน</u>	<u>D.W.T.</u>	<u>G.R.T.</u>	<u>N.R.T.</u>
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	๗๑	๓๓๒,๑๕๗	๒๒๔,๔๘๗	๑๒๙,๑๑๗
เรือบรรทุกน้ำมัน	๕๙	๒๕๑,๐๐๒	๑๔๔,๗๑๙	๘๖,๘๘๘
เรือบรรทุกก๊าซ	๓	๒,๖๖๘	๒,๘๖๐	๑,๓๕๘
รวมทั้งหมด	๑๓๓	๕๘๕,๘๖๗	๓๗๒,๐๗๖	๒๑๗,๓๖๓

จากสถิติของ The Institute of Shipping Economics แห่ง
เยอรมัน กล่าวว่ากองเรือพาณิชย์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๕๖ ของโลก ณ วันที่ ๑
เมษายน พ.ศ. ๒๕๒๔ ในรูปของ G.R.T. ประเทศที่มีกองเรือมากที่สุดในโลกคือไลบีเรีย
มีระวางเดินเรือทั้งหมด ๗๓ ล้าน G.R.T. ติดตามด้วยกรีก ๓๘.๔ ล้าน G.R.T.^๑ ใน
โลกมีประเทศที่มีกองเรืออยู่ทั้งหมด ๑๔๒ ประเทศ เกี่ยวกับขนาดกองเรือของไทยได้แสดง
ในตารางที่ ๒-๑๔ จะเห็นว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นต้นมา กองเรือพาณิชย์ได้เพิ่มขึ้น
ตลอดเวลา (๑๗.๓% ต่อปี) ในรูปของ G.R.T. แต่อัตราการเพิ่มขึ้นจากกลางปี พ.ศ.
๒๕๒๒ ถึงกลางปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ประมาณ ๒.๐% และจากกลางปี ๒๕๒๓ ถึงเดือนพฤศจิกายน
๒๕๒๔ ประมาณ ๕.๑% ในรูปของ G.R.T. ซึ่งไม่สามารถเปรียบเทียบกับอัตราเพิ่มเฉลี่ยต่อ
ปีได้ การที่ปี ๒๕๒๓-๒๔ ขนาดของกองเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีบริษัทเรือใหม่ ๆ ที่ได้รับ
การส่งเสริมเกิดขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากภาคผนวกที่ ๒ โดยจะเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์
ในระหว่างวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๒๓ และวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๒๔ ซึ่งจะแสดงถึงบริษัท
เดินเรือพาณิชย์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย และเส้นทางเดินเรือของแต่ละบริษัทด้วย เท่าที่

^๑Institute of Shipping Economics, Shipping Statistics,

ตารางที่ ๒-๑๔

กองเรือสินค้าของประเทศไทย^๑ ตั้งแต่ปี ๒๕๑๙-๒๕๒๔

(เรือที่มีระวางตั้งแต่ ๑๐๐ G.R.T. ขึ้นไป)

ณ วันที่ ๑ มิถุนายน ของปี	เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป		เรือบรรทุกน้ำมัน		เรือบรรทุกแก๊ส		รวมทั้งหมด	
	จำนวนลำ	ตันกรอส (G.R.T.)	จำนวนลำ	ตันกรอส (G.R.T.)	จำนวนลำ	ตันกรอส (G.R.T.)	จำนวนลำ	ตันกรอส (G.R.T.)
๒๕๑๙	๔๒	๘๘,๔๑๙	๒๓	๙๓,๔๘๕	๑	๗๔๓	๖๖	๑๘๒,๖๔๗
๒๕๒๐	๔๕	๑๐๓,๖๗๒	๓๐	๑๔๓,๙๒๗	๑	๗๔๓	๗๖	๒๔๘,๓๔๗
๒๕๒๑	๕๕	๑๖๘,๕๐๑	๓๕	๑๕๑,๒๒๐	๑	๗๔๓	๙๑	๓๒๐,๔๖๔
๒๕๒๒	๖๕	๒๑๖,๙๐๔	๔๔	๑๒๙,๓๗๕	๑	๗๔๓	๑๑๐	๓๔๗,๐๒๒
๒๕๒๓ ^๒	๕๗	๒๑๓,๘๐๔	๕๒	๑๓๘,๓๐๐	๒	๑,๗๗๔	๑๑๑	๓๕๓,๘๗๘
๒๕๒๔ ^๓	๗๑	๒๒๔,๔๙๗	๕๙	๑๔๔,๗๑๙	๓	๒,๘๖๐	๑๓๓	๓๗๒,๐๗๖

ที่มา : Lloyd's Register of Shipping, Statistical Table, (London: Lloyd's Register of Shipping, various issues.)

^๑รวมเรือเดินชายฝั่งด้วย

^๒ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

^๓ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๒๔

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีรวบรวมมาได้ทั้งหมด ๔๔ บริษัท เป็นบริษัทเดินเรือที่ขนส่งสินค้าแห้ง ๓๖ บริษัท เส้นทางขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณเอเชียและตะวันออกไกลโดยเฉพาะเขตอาเซียนและญี่ปุ่น ปัจจุบันมีบริษัทเรือไทย ๕ บริษัทที่ประกอบธุรกิจการเดินเรือที่เป็นสมาชิกของชมรมคือเดินประจำในชมรมการเดินเรือเส้นทางไทย-ญี่ปุ่น ๔ บริษัท ในจำนวนนี้เป็นบริษัทเอกชน ๓ บริษัท และเป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจ ๑ บริษัทที่ดำเนินการในชมรม และในขณะเดียวกันบริษัทเรือไทยที่เป็นสมาชิกในชมรมสายการเดินเรือเส้นทางไทย-ยุโรป ๑ บริษัท คือบริษัทยูไนเต็ทไทยชิปปิง (ยูนิไทย) จำกัด บริษัทนี้เข้าเป็นสมาชิกชมรมเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๒๑

หากจะพิจารณาเกี่ยวกับสภาพเรือของกองเรือพาณิชย์ของไทย สามารถจะดูได้จากตารางที่ ๒-๑๕ ซึ่งแสดงถึง age distribution ของกองเรือพาณิชย์ในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ อายุเฉลี่ยของเรือประเภทต่าง ๆ ประมาณ ๑๗ ปี (๑๖.๗ ปี) เมื่อแยกออกตามประเภทของเรือแล้ว ปรากฏว่าอายุเฉลี่ยของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปประมาณ ๑๘ ปี (๑๗.๔ ปี) เรือบรรทุกน้ำมันประมาณ ๑๕ ปี (๑๔.๑ ปี) และเรือบรรทุกก๊าซประมาณ ๑๔ ปี (๑๔.๗ ปี) ถ้าหากจะกล่าวถึงสภาพของเรือด้วยการกำหนดว่าสภาพของเรือที่ดีมาก (อายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๔ ปี) จะมีประมาณ ๓.๐% สภาพของเรือที่ดี (อายุระหว่าง ๕-๘ ปี) มีประมาณ ๓.๐% สภาพเรือที่พอใช้ได้ (อายุระหว่าง ๑๐-๑๔ ปี) มีประมาณ ๓๓.๑% และเรือที่มีสภาพทรุดโทรม (อายุมากกว่า ๑๕ ปีขึ้นไป) จะมีถึง ๖๐.๒% ซึ่งจะเห็นว่กองเรือพาณิชย์ของไทยส่วนใหญ่มีสภาพที่เก่าและทรุดโทรม

ดังได้กล่าวมาแล้ว การประกอบการเดินเรือพาณิชย์แบ่งออกเป็น การประกอบการเดินเรือประจำเส้นทางและเรือจร การแข่งขันในธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์ เป็นไปอย่างกว้างขวาง แต่มีสิ่งหนึ่งคือเรือประจำเส้นทางจะให้บริการที่เป็นปกติ มีตารางการเข้า-ออกที่แน่นอน เพื่อให้มีการบริการที่สม่ำเสมอ (regular service) トラバドที่ผู้ใช้บริการยังให้ความสนใจในบริการที่สม่ำเสมออยู่ トラバドนั้นสายการเดินเรือก็ยังคงให้บริการต่อไป ถ้าหากว่ารายได้ยังคงคุ้มกับต้นทุนอยู่ แต่มีข้อเท็จจริงปรากฏออกมาว่าบนเส้นทางใดที่มีบริษัทเรือเกินกว่า ๑ บริษัทขึ้นไป บริษัทเหล่านี้จะรวมกลุ่มกัน เพื่อทำความตกลง

ตารางที่ ๒-๑๕

ต้นระวาง (G.R.T.) และจำนวนของเรือของประเทศไทย แบ่งตามประเภทและอายุ

(ตัวเลขในวงเล็บแสดงจำนวน)

(สิ้นสุด วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๒๔)

ประเภทและ อายุของ เรือ	ต้นระวาง (G.R.T.)						รวมทั้งหมด	สภาพเรือ	
	๑๐๐-๙๙๙	๑,๐๐๐- ๔,๙๙๙	๖,๐๐๐- ๙,๙๙๙	๑๐,๐๐๐- ๑๔,๙๙๙	๑๕,๐๐๐- ๒๙,๙๙๙	๓๐,๐๐๐- ๔๔,๙๙๙			
<u>เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป</u>	๑๑,๖๕๑ (๑๗)	๑๓๒,๑๔๙ (๔๔)	๘๐,๖๙๗ (๑๐)	-	-	-	๒๒๔,๔๙๗ (๗๑)		
๐ - ๔	๙๓๙ (๒)	๕,๔๒๔ (๒)	-	-	-	-	๖,๓๖๓ (๔)	ดีมาก	(๓.๐%)
๕ - ๙	-	๒,๙๙๗ (๑)	-	-	-	-	๒,๙๙๗ (๑)	ดี	(. .)
๑๐-๑๔	๓,๙๓๘ (๕)	๓๔,๗๗๕ (๑๓)	๑๙,๗๒๘ (๒)	-	-	-	๕๘,๔๔๑ (๒๐)	พอใช้	(๑๕.๐%)
๑๕-๑๙	๑,๖๘๐ (๒)	๔๒,๘๐๓ (๑๒)	๓๐,๔๐๒ (๔)	-	-	-	๗๔,๘๘๕ (๑๘)		
๒๐-๒๔	๑,๑๗๕ (๒)	๓๗,๙๑๐ (๑๓)	๓๐,๕๖๗ (๔)	-	-	-	๖๙,๖๕๒ (๑๙)	ทรุดโทรม	(๓๔.๖%)
๒๕ ปีขึ้นไป	๓,๙๑๙ (๖)	๗,๒๔๐ (๓)	-	-	-	-	๑๑,๑๕๙ (๙)		
<u>เรือบรรทุกน้ำมัน</u>	๒๔,๒๒๐ (๓๙)	๔๐,๘๒๔ (๑๘)	-	-	-	๗๙,๖๗๕ (๒)	๑๔๔,๗๑๙ (๕๙)		
๐ - ๔	-	-	-	-	-	-	-	ดีมาก	(-)
๕ - ๙	๑,๔๘๙ (๓)	๓,๑๕๖ (๑)	-	-	-	-	๔,๖๔๕ (๕)	ดี	(๓.๐%)
๑๐-๑๔	๑๑,๐๙๖ (๑๖)	๑๗,๐๕๙ (๗)	-	-	-	๓๙,๕๐๕ (๑)	๖๗,๖๖๐ (๒๔)	พอใช้	(๑๘.๐%)

ตารางที่ ๒-๑๔ (ต่อ)

ประเภทและ อายุของ เรือ	คืนระวาง (G.R.T.)						รวมทั้งหมด	สภาพเรือ
	๑๐๐-๙๙๙	๑,๐๐๐- ๕,๙๙๙	๖,๐๐๐- ๙,๙๙๙	๑๐,๐๐๐- ๑๔,๙๙๙	๑๕,๐๐๐- ๒๔,๙๙๙	๓๐,๐๐๐- ๔๔,๙๙๙		
๑๕-๑๙	๖,๗๓๔ (๑๓)	๑๖,๖๕๘ (๘)	-	-	-	๔๐,๑๗๐ (๑)	๖๓,๕๖๒ (๒๒)	ทรุดโทรม (๒๓.๗%)
๒๐-๒๔	๔,๙๐๑ (๗)	๓,๙๕๑ (๒)	-	-	-	-	๘,๘๕๒ (๔)	
<u>เรือบรรทุกก๊าซ</u>	๑,๗๔๒ (๒)	๑,๑๑๘ (๑)	-	-	-	-	๒,๘๖๐ (๓)	
๑๕-๑๙	๙๙๙ (๑)	๑,๑๑๘ (๑)	-	-	-	-	๒,๑๑๗ (๒)	ทรุดโทรม (๒.๓%)
๒๐-๒๔	๗๔๓ (๑)	-	-	-	-	-	๗๔๓ (๑)	
<u>รวมทั้งหมด</u>	๓๗,๖๑๓ (๕๘)	๑๗๔,๐๙๑ (๖๓)	๘๐,๖๙๗ (๑๐)	-	-	๗๙,๖๗๕ (๒)	๓๗๒,๐๗๖ (๑๓๓)	
๐ - ๔	๙๓๙ (๒)	๕,๕๒๔ (๒)	-	-	-	-	๖,๓๖๓ (๔)	ดีมาก (๓.๐%)
๕ - ๙	๑,๔๘๙ (๓)	๖,๑๕๓ (๒)	-	-	-	-	๗,๖๔๒ (๕)	ดี (๓.๐%)
๑๐-๑๔	๑๕,๐๓๔ (๒๑)	๕๒,๘๓๔ (๒๐)	๑๙,๗๒๘ (๒)	-	-	๓๙,๕๐๕ (๑)	๑๒๗,๑๐๑ (๔๔)	พอใช้ (๓๓.๑%)
๑๕-๑๙	๙,๔๑๓ (๑๖)	๖๐,๕๗๙ (๒๑)	๓๐,๔๐๒ (๔)	-	-	๔๐,๑๗๐ (๑)	๑๔๐,๕๖๔ (๔๒)	ทรุดโทรม (๖๐.๒%)
๒๐-๒๔	๖,๘๑๙ (๑๐)	๔๑,๘๖๑ (๑๕)	๓๐,๕๖๗ (๕)	-	-	-	๗๙,๒๔๗ (๒๙)	
๒๕ ปีขึ้นไป	๓,๙๑๙ (๖)	๗,๒๔๐ (๓)	-	-	-	-	๑๑,๑๕๙ (๔)	

ที่มา : คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ .. น้อยกว่า ๐.๑ เปอร์เซ็นต์

ในเรื่องอัตราค่าขนส่ง ปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวเรือ การรวมกลุ่มกันเช่นนี้ เรียกว่าชมรมเดินเรือ หรือชมรมเรือ (Shipping Conference)

๒.๕ ระบบชมรมเรือ

๒.๕.๑ ความเป็นมา

ในสมัยโบราณการขนส่งทางทะเลจะกระทำได้อาศัยเรือสำเภาเป็นพาหนะในการบรรทุกสินค้าเท่านั้น เรือสำเภาไม่มีเครื่องจักร ต้องอาศัยธรรมชาติ ดังนั้น การเดินเรือจึงมีความไม่แน่นอน และอีกประการหนึ่งอุปทานของพื้นที่เรือที่ให้กับผู้ส่งสินค้าก็มีความจำกัดและระยะทางในการขนส่งไม่ยาวนาน เมื่อมีวิวัฒนาการนำเครื่องจักรมาใช้ในการทดแทนก็เกิดขึ้น เรือสำเภาค่อย ๆ หายไปจากท้องทะเล ในระยะนี้เรือกลไฟจะเข้ามาแทนที่ เรือกลไฟเหล่านี้มีความแข็งแรงและขนาดใหญ่กว่าเรือสำเภามาก ทำให้พื้นที่ในการรับสินค้ามีเพิ่มขึ้น และนอกจากนี้เวลาในการขนส่งก็แน่นอนขึ้น การอาศัยภูมิอากาศลดน้อยลง ฉะนั้นระยะทางในการขนส่งและปริมาณการบรรทุกเพิ่มขึ้นกว่าเดิม การค้าจึงเกิดขึ้นทั่วโลก เกิดมีความเชี่ยวชาญเฉพาะอย่างขึ้นในการออกแบบเรือที่จะให้ต้นทุนการขนส่งลดลง^๑ การเกิดเทคโนโลยีสมัยใหม่ขึ้นมาทำให้ความเร็วและขนาดของเรือใหญ่ขึ้นกว่าเดิมอุปทานของพื้นที่เรือเพิ่มขึ้นในขณะที่อุปสงค์ที่มีต่อการบริการมีจำกัด สินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าสำเร็จรูปและกึ่งสำเร็จรูป สินค้าเหล่านี้มีปริมาณการขนส่งน้อยและมีความแปรปรวนอยู่เสมอ ฉะนั้นการแข่งขันในระหว่างกลุ่มเจ้าของเรือจึงมีมากขึ้น การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ ในกิจการพาณิชย์นารียังมีต่อไป ความเชี่ยวชาญในการออกแบบเรือและการดำเนินการมีเพิ่มมากกว่าเดิม เริ่มเกิดความสับสนซับซ้อนในระหว่างเจ้าของเรือและผู้ส่งสินค้าขึ้น ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมีมากมาย ที่สำคัญอันหนึ่งคือ การตัดราคาค่าขนส่งกัน อันนำไปสู่สงครามราคา ซึ่งจะเป็นการทำลายกิจการพาณิชย์เป็นอย่างมาก เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเหล่านี้จึงได้มีการก่อตั้งชมรมเรือขึ้นมา

^๑Indian Institute of Foreign Trade, Ocean Freight Rates and India's Exports (New Delhi: Indian Institute of Foreign Trade, November 1967), p.15.

Deakin^๑ ได้ให้คำจำกัดความของขมรม เรือไว้ว่าเป็นสมาคมของผู้ประกอบการเดินเรือประจำเส้นทางที่ดำเนินกิจการบรรทุกสินค้าทั่วไป เพื่อขนส่งในระยะทางที่ไกลบนเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง ผู้ประกอบการเหล่านี้ได้ทำความตกลงซึ่งกันและกันในความพยายามที่จะกำจัดการแข่งขันกันเอง ด้วยการกำหนดอัตราค่าระวางหรือราคาค่าขนส่งให้เหมือนกับสำหรับสินค้าที่ขนส่งบนเส้นทางนั้น ส่วน ESCAP ได้ให้คำจำกัดความของขมรม เรือไว้ว่าเป็นองค์การของเจ้าของเรือที่ให้บริการแก่ผู้ส่งสินค้าอย่างสม่ำเสมอ และแน่นอนบนเส้นทางหนึ่งหรือในเขตภูมิศาสตร์หนึ่ง โดยการใช้ค่าระวางอัตราเดียวกัน และยินยอมให้มีส่วนลดเมื่อผู้ส่งสินค้ามีความซื่อสัตย์ ในการใช้บริการของขมรม (Loyalty agreement) ไม่ว่าคำนิยามจะเป็นเช่นไร สิ่งหนึ่งที่สำคัญของการสร้างขมรม เรือขึ้นมาก็คือการกำหนดอัตราค่าระวางขึ้นใช้ร่วมกัน อัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นมานี้เป็นที่รู้จักในนามของพิกัดอัตราค่าระวาง (tariff) นอกจากการกำหนดอัตราค่าระวางร่วมกันแล้ว ยังมีการยอมรับ/ไม่ยอมรับการเข้าเป็นสมาชิกของผู้ประกอบการรายใหม่ การกำหนดอัตราส่วนการขนส่งในระหว่างกลุ่มสมาชิก การสร้าง นโยบายร่วมกันในการกำหนดอัตราส่วนลด (discount and rebate) แก่ผู้ส่งสินค้า การต่อสู้กับการแข่งขันที่เกิดมาจากเรือนอกขมรม การรวมรายได้ในระหว่างหมู่สมาชิก (pooling and sharing earning) และการบังคับให้สมาชิกปฏิบัติตามกฎข้อตกลงนี้ ลักษณะเช่นนี้เป็นขมรม เรือแบบ "ปิด" ซึ่งเป็นที่นิยมมาก ส่วนขมรมแบบ "เปิด" ยังคงมีอยู่^๒ ซึ่งเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือรายใหม่เข้าเป็นสมาชิกได้ตลอดเวลา โดยไม่ได้รับการขัดขวางจากสมาชิกเดิม ทั้งนี้ต้องขึ้นกับเงื่อนไขทางการค้าและการขนส่งบน

^๑B.M. Deakin, "Shipping Conferences: Some Economic Aspects of International Regulation," Maritime Studies Management, Vol.2 No.5. (1974), p.5.

^๒บนเส้นทางที่ออกจาก US. ไปยังส่วนต่าง ๆ ของโลกเพียงแต่บริษัทเรือที่ต้องการจะเข้าร่วม เป็นสมาชิกแสดงหลักฐานและความตั้งใจที่จะให้บริการที่สม่ำเสมอบนเส้นทางนั้น ดูจาก Deakin, Ibid., p.14.

เส้นทางนั้น ข้อตกลงเหล่านี้ในบางขมรมจะเป็น เพียงคำพูดเท่านั้น แต่ขมรมส่วนใหญ่จะ เขียน เป็นลายลักษณ์อักษรไว้. ในแต่ละขมรมจะต้องมีชื่อ วัตถุประสงค์ และมีการแต่งตั้งประธานหรือ เลขาธิการขมรมไว้คอยดูแลกิจการของขมรมพร้อมทั้งมีการออกกฎ เกณฑ์ไว้สำหรับ เป็นแนว ปฏิบัติของสมาชิก สมาชิกแต่ละรายต้องจ่ายเงินค่าสมาชิกแก่ขมรม ซึ่งถือว่าเป็นเงินฝาก (deposit) มีการวางบทลงโทษแก่สมาชิกที่ฝ่าฝืนกฎ โดยปกติแล้วในแต่ละขมรมจะถือข้อ ปฏิบัติแบบสมาชิก ๑ ราย มีสิทธิออกเสียงได้ ๑ เสียง ไม่ว่าสมาชิกรายนั้นจะได้สัดส่วนใน การชน เป็นปริมาณมากน้อย เพียงใดก็ตาม อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ตาม สมาชิกที่มีน้ำหนักระวาง เรือมาก น้ำหนักเสียงย่อมหนักแน่นกว่าในระหว่างการประชุมและการสร้างนโยบายของขมรมซึ่งใน บางครั้งจะทำให้เกิดความไม่พอใจแก่สมาชิกที่มีน้ำหนักระวางน้อย

ขมรมเรือที่ก่อตั้งขึ้น เป็นครั้งแรกคือ Calcutta Conference ในปี พ.ศ. ๒๔๑๘ (ค.ศ. ๑๘๗๕) บนเส้นทางการค้าอังกฤษ-กัลกัตตา ซึ่งมีการสร้างข้อตกลง ด้วยการกำหนดอัตราค่าระวางเป็นอย่างเดียวกันจากท่าเรือของอังกฤษไปยังกัลกัตตา จึง ไม่มีการให้สิทธิพิเศษ (concession) แก่ผู้ส่งสินค้าอีกต่อไปดังเช่นแต่ก่อน การที่ก่อตั้ง ขมรมเรือนี้ขึ้นมาเนื่องจากว่ามีน้ำหนักระวางเรือส่วนเกิน (over tonnage) บนเส้นทาง การค้าในภาคตะวันออกไกล อันเป็นผลมาจากการเปิดคลองสุเอซ ซึ่งย่นระยะทางลงได้ถึง ๔,๐๐๐ ไมล์ การที่มีน้ำหนักระวางเรือส่วนเกินอยู่นี้มีผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง ผู้ส่ง สินค้าที่ขอบอัตราค่าระวางต่ำและขอระบบการแข่งขันในกิจการการเดิน เรือไม่ต้อนรับการ ก่อตั้งขมรมเรือ และก็หันไปหาเรือที่เสนอค่าระวางต่ำกว่า หลังจากที่ขมรมนี้ประสบกับการ ต่อต้านจากผู้ส่งสินค้านายใหญ่แล้ว จึงได้นำระบบการให้ส่วนลดเข้ามาใช้ในปี พ.ศ. ๒๔๒๐ (ค.ศ. ๑๘๗๗) เพื่อต่อสู้กับการแข่งขันที่เกิดมาจากเรือนอกขมรม ตามความเป็นจริงแล้ว การให้ระบบส่วนลดนี้ไม่เคยกระทำมาก่อน ในกิจการพาณิชย์นาวีของโลก การกักส่วนลดแก่ ผู้ส่งสินค้าจนกระทั่งแน่ใจว่าผู้ส่งสินค้าแสดงความสม่ำเสมอในการใช้บริการของ เรือในขมรม ไม่เพียงในช่วงที่ทำสัญญาเท่านั้นแต่ต้องเป็นไปตลอดเวลา ข้อสัญญาเหล่านี้เป็นวิวัฒนาการที่ ใหม่ในการผูกพันผลประโยชน์ร่วมกันในระหว่างขมรมเรือกับผู้ส่งสินค้า ดังนั้น เราจะเห็น ได้ว่าระบบขมรมเรือได้เกิดขึ้นมาด้วยประการฉะนี้ ขมรมเดินเรือหรือ Shipping conference อาจมีชื่ออื่นคือ rate agreement หรือ freight agreement หรือ freight conference

ชื่อที่แตกต่างกันนี้แสดงถึงลักษณะและขอบข่ายของการตกลงร่วมกันระหว่างสมาชิกชมรมที่ไม่จำเป็นต้องเหมือนกัน เพียงแต่บริษัท เรือที่ดำเนินการบนเส้นทางนั้นจะต้องมีความเข้าใจว่าการมารวมกลุ่มกันก็เพื่อจะกำจัดการแข่งขันซึ่งกันและกัน

ระบบชมรม เรือได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็วบนทุกเส้นทางการค้าที่สำคัญ จวบจนกระทั่งทุกวันนี้ แม้ว่าจะมีการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นมาก็ตาม แต่ไม่มีผลกระทบต่อชมรมเรือมากนัก ในปัจจุบันนี้ชมรมเดินเรือในโลกมีทั้งสิ้น ๓๕๔ แห่ง เมื่อสิ้นสุดเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๔ ซึ่งสมาชิกแต่ละชมรมจะมีตั้งแต่ ๒ บริษัทขึ้นไปจนถึง ๔๐ บริษัท^๑ ชมรมเรือเหล่านี้จะคลุมเส้นทางการค้าที่สำคัญของโลกและนับวันจำนวนชมรมยิ่งจะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการค้าของโลกได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นอีก トラบไคที่การบรรทุกสินค้าบนเส้นทางนั้นมีเพียงพอสำหรับเรือมากกว่า ๑ บริษัทแล้ว トラบไค ชมรมเรือเป็นสิ่งที่ต้องการสำหรับผู้ส่งสินค้าต่อไปไม่มีสิ้นสุด

๒.๕.๒ วัตถุประสงค์ของชมรมเรือ

ชมรมเรือ เป็นองค์กรที่บริษัท เรือ เดินประจำเส้นทางมารวมตัวกัน เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าบน เส้นทางใดเส้นทางหนึ่งหรือในเขตภูมิศาสตร์หนึ่ง ๆ (geographical area) ด้วยวัตถุประสงค์ร่วมกันดังนี้

ก) เพื่อควบคุมไม่ให้มีการแข่งขันกัน ในระหว่างสมาชิกด้วยกันเอง โดยการกำหนดข้อตกลงและออกกฎเกณฑ์ร่วมกัน เช่น กำหนดจำนวนเที่ยวของสมาชิก กำหนดอัตราค่าระวางเท่ากัน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สมาชิกบางรายอาจจะละเมิดข้อตกลงด้วยการลดอัตราค่าระวางให้ต่ำลง หรือให้ "เงินใต้โต๊ะ" แก่ลูกค้าของตนเพื่อให้หันมาใช้บริการของตนมากขึ้น

ข) เพื่อเสริมสร้างให้สมาชิกชมรมมีอำนาจแข็งแกร่งในการต่อสู้กับเรือ

^๑Bridges, R. Kenneth (ed.), Croner's World Directory of Freight Conferences, 2nd ed. (Surrey: Croner Publication Limited, 1981)

นอกขมรม^๑ (non-conference liner) และเรือจร เรือจรจะเข้ามาแข่งขันกับขมรมเรือในลักษณะที่ว่าที่ใดมีสินค้ามาก และอัตราค่าระวางสูง เพียงพอ หรือคั่นกับต้นทุนแล้ว เรือจรจะเข้ามารับสินค้านั้น ทำให้ผลประโยชน์ของเรือในขมรมได้รับความกระทบกระเทือน สำหรับ เรือนอกขมรมก็สามารถแข่งขันกับเรือในขมรมโดยตรงได้ เนื่องจากให้บริการที่เหมือนกับขมรมเรือทุกประการ มีตารางเวลาเดินทางที่แน่นอน และยังกำหนดอัตราค่าระวางต่ำกว่าเรือในขมรมตั้งแต่ร้อยละ ๑๐-๓๐ อีกด้วย^๒ ดังนั้น ทำให้ผู้ส่งสินค้าหันไปใช้บริการของเรือนอกขมรมมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ขมรมเรือจะต้องหาทางกีดกันการแข่งขันอันเกิดจากเรือนอกขมรมให้จงได้

๒.๕.๓ ชนิดของขมรมเดินเรือ

เกี่ยวกับขบวนการในการรับสมาชิกใหม่ ทำให้เราสามารถแยกความแตกต่างของขมรมเดินเรือออกได้เป็น ๒ ชนิดคือ

(๑) ขมรมแบบเปิด (Open Conference)

(๒) ขมรมแบบปิด (Closed Conference)

ขมรมเรือที่ได้รับการพิจารณาว่า "เปิด" ก็คือถ้าหากบริษัทเดินเรือใหม่ประสงค์จะขอเข้าเป็นสมาชิกก็เพียงแค่บรรลุดังเงื่อนไขดังนี้

ก) สามารถที่จะให้บริการได้อย่างสม่ำเสมอเส้นทางเดินเรือของขมรมและ

ข) สามารถยอมรับข้อตกลงภายในของขมรมเรือได้ ปรกติแล้วความร่วมมือกันในหมู่สมาชิกของขมรมเปิดมีน้อย การที่ยอมให้บริษัทเรือใหม่เข้ามาเป็นสมาชิกได้ง่าย ในที่สุดจะทำให้บนเส้นทางนั้นมีสมรรถวิสัยในการบรรทุกเกิดส่วนเกินขึ้น และเกิดแนวโน้มที่จะขัดขวางการให้บริการที่มีเหตุผลได้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือขมรมเปิดมักเป็นที่

^๑W.L. Grossman, Ocean Freight Rates (Cambridge, Maryland: Cornell Maritime Press, 1956) p.62.

^๒กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, loc cit, หน้า ๕.

สนใจของประเทศที่ประสงค์จะสร้างกองเรือใหม่ขึ้นมา เพื่อที่จะให้เข้าร่วมในกิจกรรมการขนส่งทางทะเลมากขึ้นดัง เช่นขมรมเรือที่ดำเนินการในสหรัฐอเมริกาได้ออกกฎไว้ว่า สายการเดินทางเรือของสหรัฐสามารถจะเข้าเป็นสมาชิกของขมรมได้เมื่อต้องการ เช่นนี้เป็นการแน่นอนที่เดียวจะ เกิดมีการแข่งขันขึ้นภายในขมรมประเภทนี้

ถ้าหากการตัดสินใจรับสมาชิกใหม่อยู่ภายใต้ดุลพินิจของสมาชิกเดิมแล้ว เราจะเรียกขมรมประเภทนี้ว่าขมรมปิด มีขมรมเรือเป็นจำนวนมาก ที่การตัดสินใจรับสมาชิกใหม่เข้ามาต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกเดิมเสียก่อน ในกรณีเช่นนี้โอกาสที่จะได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกย่อมมีน้อยมาก เราอาจจะเห็นได้ว่าการยอมรับเข้าเป็นสมาชิกของขมรมเรือแบบปิดจะขึ้นกับเหตุผลทางพาณิชย์เสียมากกว่า กล่าวคือ ๑) ขมรมเรือดูว่าบนเส้นทางนั้นต้องการสมรรถวิสัยเพิ่มขึ้นหรือไม่ ๒) ขมรมเรือดูว่าเงื่อนไขของผู้ที่จะเข้ามาร่วมเป็นเช่นไร และ ๓) ขมรมเรือจะประเมินถึงความสามารถของผู้ที่จะเข้ามาเป็นสมาชิกในการให้บริการตามระดับที่ขมรมเรือวางไว้ได้หรือไม่ แต่ในบางกรณีขมรมเรือเห็นว่าคู่แข่งบนเส้นทางนั้นมีความเข้มแข็งมากก็อาจจะเชิญเข้ามาร่วมเป็นสมาชิกด้วยก็ได้ ดังเช่น ขมรมเรือ Tran-Pacific Freight Conference เคยเชิญสายการเดินทางเรือ FESCO ของสหภาพโซเวียตเข้าเป็นสมาชิกในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ดังนั้น เราจะเห็นว่าขมรมเรือแบบปิดจะดำเนินการในตลาดการขนส่งทางทะเลที่อึดตัวได้ดีกว่าขมรมเรือแบบเปิด

๒.๕.๔ การดำเนินงานของขมรมเรือ

ขมรมเรือไม่ว่าจะเป็นแบบปิดหรือแบบเปิดจะมีโครงสร้างที่คล้ายคลึงกัน แต่มีส่วนที่แตกต่างกันเล็กน้อยคือ ประธานและเลขานุการของขมรมเรือแบบเปิดจะต้องมาจากบุคคลภายนอก ในขณะที่ขมรมเรือแบบปิดนั้นประธานและเลขานุการอาจมาจากสมาชิกของขมรมหรือ เป็นบุคคลที่มาจากภายนอกก็ได้ ดังนั้น องค์ประกอบที่สำคัญของขมรมเรือโดยทั่วไปประกอบด้วย

๑. ประธานขมรม (chairman) ประธานขมรมจะเป็นผู้บริหารและรับผิดชอบในการดำเนินงานของขมรมให้เป็นไปตามนโยบายและข้อตกลงที่ได้กำหนดไว้
๒. สำนักงานเลขานุการขมรม จะมีเลขานุการเป็นผู้บริหารงาน แต่เดิมหน้าที่ของเลขานุการมีไม่มากนัก มักให้สมาชิกรายใดรายหนึ่งทำหน้าที่เลขานุการขมรม

โดยผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกัน แต่ในปัจจุบันหน้าที่นี้มีมากขึ้น จึงอาจว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีประสบการณ์ เป็นอย่างดีมาดำเนินการแทน เช่น ชมรมเรือไทย/ยุโรป ได้ว่าจ้างนาย A. Vermaas เป็นเลขานุการทั่วไปของชมรม และว่าจ้างให้บริษัท Coopers & Lybrand Associates จำกัด เป็นเลขานุการสาขาประเทศไทย เป็นต้น สำนักงานเลขานุการหนึ่ง ๆ อาจทำหน้าที่เป็นเลขานุการของหลาย ๆ ชมรมก็ได้ เช่น บริษัท Anglo-Thai Services จำกัด ได้ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของทั้งชมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น และชมรมเรือไทย/อ่าวเบงกอล พร้อมกันในเวลาเดียวกัน

เลขานุการชมรมจะทำหน้าที่ตั้งแต่การเตรียมเอกสาร การนัดหมายประชุม สมาชิก การจัดพิมพ์ข่าวสารภายในชมรม เพื่อเป็นสื่อกลางระหว่างสมาชิก รวมทั้งทำหน้าที่เป็นสื่อกลางระหว่างชมรมกับผู้ส่งสินค้า องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จัดพิมพ์แก้ไข เปลี่ยนแปลง อัตราค่าระวางเรือ เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าทราบ

๓. สำนักงานตัวแทนในต่างประเทศ (local representatives) สำหรับชมรมเรือที่มีขอบข่ายการดำเนินงานครอบคลุมหลายประเทศ ชมรมเรือมักจะตั้งตัวแทนของตนในประเทศที่ตนดำเนินการอยู่ เพื่อทำหน้าที่ประสานงานกับสำนักงานเลขานุการชมรมใหญ่ องค์กรต่าง ๆ และผู้ส่งสินค้าในประเทศที่ตั้งอยู่ เช่น ชมรมเรือไทย/ยุโรป สำนักงานเลขานุการใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงรอตเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ได้ตั้งตัวแทนของตนขึ้นในประเทศไทย โดยให้บริษัท Coopers and Lybrand Associates จำกัด เป็นผู้ดำเนินการแทนสำนักงานใหญ่

๔. คณะกรรมการ (committee) กรณีที่เลขานุการชมรมเรือไม่อาจแก้ไขปัญหาได้โดยลำพัง ก็อาจตั้งคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากสมาชิกของชมรมขึ้นมาเพื่อแก้ปัญหา เช่น ตั้งคณะกรรมการพิจารณาอัตราค่าระวางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าระวางของสินค้า หรือตั้งคณะกรรมการพิจารณากฎระเบียบการใช้ไม้รองสินค้า (pallets) หรือการใช้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

๕. สมาชิก (memberships) สมาชิกของชมรมแบ่งได้เป็น ๒ ประเภท คือ สมาชิกสามัญและสมาชิกสมทบ การดำเนินงานของสมาชิกสมทบอาจจะถูกจำกัดสิทธิบาง

ประการ เช่น ถูกจำกัดสิทธิในจำนวนเที่ยวเรือ จำนวนสินค้าที่จะขนส่ง และไม่มีสิทธิในการออกเสียง เป็นต้น

ดังได้กล่าวแล้วว่า การตั้งขมรมเรือขึ้นมาเพื่อจำกัดการแข่งขันในระหว่างสมาชิกและป้องกันการแข่งขันจากภายนอก ดังนั้น ขมรมเรือจะมีมาตรการบางอย่างเพื่อรักษาผลประโยชน์ของขมรมไว้ ซึ่งสามารถจะแยกมาตรการนี้ออกได้ดังนี้

๑) การสร้างความซื่อสัตย์ในกลุ่มผู้ส่งสินค้า (Loyalty arrangement) การที่ขมรมเรือต้องประสบกับการแข่งขันจากภายนอก ทำให้สมาชิกสร้างข้อตกลงกับผู้ส่งสินค้า เพื่อให้ใช้บริการของขมรมเรือต่อไป ผู้ส่งสินค้าที่ให้บริการเป็นประจำจะได้รับผลตอบแทนจากขมรม ซึ่งขมรมจะให้ออกมาเป็น ๒ ชนิด ด้วยกันคือ

ก. การกักเงินส่วนลด (deferred rebate system) หมายถึงจำนวนเงินที่ขมรมเรือจะคืนให้แก่ผู้ส่งสินค้าที่ให้บริการของเรือในขมรมเป็นประจำ โดยคิดส่วนลดเป็นร้อยละของราคาค่าระวาง (freight charge) หากผู้ส่งสินค้านำรายได้ทำผิดสัญญากับขมรมโดยแอบไปใช้บริการของเรือนอกขมรม ขมรมเรือจะไม่ให้สิทธิการคืนส่วนลดดังกล่าว

โดยปกติขมรมเรือจะจ่ายส่วนลดที่กักไว้หลังจากที่ได้ใช้บริการของขมรมเรือครบเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจจ่ายคืนภายใน ๓ หรือ ๖ เดือน แล้วแต่กรณี ในกรณีของประเทศไทย ขมรมเรือต้องจ่ายเงินส่วนลดที่กักไว้ภายใน ๓ เดือน ทั้งนี้ เนื่องจากพระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าออกทางเรือ พ.ศ. ๒๕๑๑ กำหนดไว้ว่า "ห้ามมิให้ผู้ขนส่งกำหนดให้มีส่วนลดที่กักไว้... เกินร้อยละ ๒๐ ของเงินที่เรียกเก็บจากผู้ส่งออก และมีให้กักเงินส่วนลดเกิน ๒ เดือน นับแต่วันสิ้นเดือนที่มีการชำระเงินที่เรียกเก็บจากผู้ส่งออก... ในกรณีที่ถึงกำหนดชำระเงินส่วนลดที่กักไว้... ผู้ขนส่งต้องชำระเงินนั้นภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ครบกำหนด"^๑

^๑ คัดจากราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๘๕ ตอนที่ ๕๔, (๑๘ มิถุนายน ๒๕๑๑)

ข. ระบบการทำสัญญา (contract system) เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้ส่งสินค้าไปใช้บริการของชมรม เรือตลอดไป วิธีการที่ชมรม เรือนำมาใช้คือการนำเอาระบบการทำสัญญา หรือ dual rate system มาใช้ วิธีการนี้ผู้ทำสัญญาขนส่งกับชมรม เรือจะเสียค่าระวางในอัตราที่ต่ำกว่าผู้ที่ไม่ได้ทำสัญญา เช่น ผู้ทำสัญญาขนส่งจะเสียค่าระวางต่ำกว่าอัตราทั่วไป ๔.๕% ในทันทีที่ส่งสินค้า ขณะที่ผู้ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งจะได้รับส่วนลด ๑๐% แต่จะถูกหักส่วนลดไว้ ๖ เดือน เป็นต้น ตัวอย่างของชมรม เรือที่ใช้ Contract rate นี้ ได้แก่ ชมรม เรือไทย/ญี่ปุ่น และชมรม เรือ FEFC เป็นต้น

UNCTAD^๑ ได้ทำการศึกษาชมรม เรือของสหรัฐอเมริกาในปี พ.ศ. ๒๕๑๓ ได้ผลดังนี้ จากจำนวนชมรม เรือทั้งหมด ๒๖ แห่งที่ทำการศึกษามีเพียง ๔ ชมรมที่ใช้ระบบกักเงินส่วนลด เมื่อทำการขนส่งสินค้าครบ ๖ เดือน และอีก ๔ ชมรมใช้ระบบ dual rate system ซึ่งในจำนวนนี้มีชมรม เรือ ๑ แห่ง ใช้อัตราที่มีความแตกต่างระหว่าง contract rate กับ non-contract rate ถึง ๒๐% ขณะที่ชมรม เรือจะใช้ความแตกต่างกันเพียง ๔.๕-๑๐% เท่านั้น อีก ๔ ชมรมจะใช้ dual rate กับสินค้าบางชนิดเท่านั้นและอีก ๔ ชมรมจะให้ผู้ส่งสินค้าเป็นผู้เลือกระหว่าง deferred rebate system กับ contract rate system ส่วนชมรมที่เหลือไม่มีการให้ loyalty arrangement

๒) เรือสังหารคู่ต่อสู้ (fighting ship) ในกรณีที่มีการแข่งขันจากเรือนอกชมรมเป็นอย่างมาก ชมรม เรืออาจขจัดคู่แข่งขึ้นโดยการจัดเรือสังหารเข้ามาแข่งขันกับเรือนอกชมรมโดยตรง ซึ่งอาจตั้งอัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าหรือจัดตารางเดินเรือเข้าออกจากท่าในเวลาที่ไม่ใกล้เคียงกับเรือนอกชมรม เพื่อดึงดูดให้ผู้ส่งสินค้าหันมาใช้บริการเรือสังหารของชมรม และจะปฏิบัติเช่นนี้จนกระทั่งเรือนอกชมรมถอนตัวไป ค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายอันเกิดจากการใช้เรือสังหารนั้น สมาชิกของชมรมจะต้องช่วยกันออกชดเชย

^๑UNCTAD, The Liner Conference System, (TD/B/C. 4/62/Rev.1, New York: United Nations, 1970), p.19.

อย่างไรก็ตามขมรมไม่อาจใช้เรือสัหารเพื่อให้ เรือนอกขมรมถอนตัวได้ หากสายการเดิน เรือนอกขมรมนั้นมีความ เข้มแข็งพอ มีเรือและเงินทุนในการดำเนินการมากพอ กรณีนี้ ขมรม เรือนั้นอาจ เจรจาขอให้สมัคร เข้า เป็นสมาชิกของขมรม เพื่อขจัดปัญหาการแข่งชันระ- หว่างกัน เรือนอกขมรมที่เห็นได้ชัดคือ การที่ขมรม เรือไทย/สหรัฐฝั่งแอตแลนติก ได้ลดอัตรา ค่าระวางลงเพื่อแข่งชันกับบริษัทไทยไลน์ จำกัด ซึ่งจดทะเบียนประกอบกิจการขนส่งทางเรือ เมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๒ ค่าระวางที่ลดลงอย่างมากนี้ทำให้กิจการของบริษัทไทยไลน์ จำกัด ต้อง ล้มเลิกกิจการไป และหลังจากนั้น เป็นต้นมา ค่าระวางเรือระหว่างสองประเทศนี้ได้เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไม่มี เรือนอกขมรม เข้ามาแข่งชันกับ เรือในขมรมอีกต่อไป^๑

๒.๕.๔ ขมรม เรือสำหรับการส่งสินค้าออกของประเทศไทย

สิ้นสุดเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๓ ประเทศไทยมีขมรมเรือ (Confere- nce and rate agreement) ที่ดำเนินการส่งสินค้าออกทั้งสิ้น ๖ ขมรมด้วยกัน เป็น Conference ๔ ขมรมคือ ขมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น ขมรมเรือไทย/สหรัฐอเมริกา ด้านแอต- แลนติก และอ่าวเม็กซิโก ขมรมเรือไทย/แปซิฟิก และขมรมเรือไทย/ยุโรป ส่วนอีก ๒ แห่งเป็น Rate Agreement ได้แก่ Thailand/Bay of Bengal Rate Agreement และ Thailand/Australia Rate Agreement รายละเอียด บริษัทเดินเรือที่เป็น สมาชิกของขมรมเรือได้จากภาคผนวกที่ ๑

จากรายนามสมาชิกของขมรมที่กล่าวในภาคผนวกนี้ เป็นของบริษัทเดิน เรือต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ยกเว้น ๒ ขมรมคือ ขมรมเรือไทย/ยุโรป และขมรมเรือไทย/ ญี่ปุ่นที่มีบริษัทเดินเรือของไทยเป็นสมาชิกอยู่ กล่าวคือบริษัทยูไนเท็ดไทยชิปปิง (Unithai) จำกัด เป็นสมาชิกของขมรมเรือไทย/ยุโรป บริษัทจุฬานาวี จำกัด บริษัทไทยสากลเดินเรือ

^๑พลเรือตรีเฉลิม สติธถาวร, พาณิชยน์าวีของไทย, รัฐธุรกิจ, (มกราคม ๒๕๐๖) และกรมการค้าต่างประเทศ, เรือสายใหม่ระหว่างกรุงเทพ-นิวยอร์ค, ข่าวการค้า ต่างประเทศ, ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๑๔, (๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๘) หน้า ๓

ทะเล จำกัด บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด และบริษัทไทยเมอร์แคนไทร์ มารีน จำกัด บริษัทเรือไทยทั้ง ๔ นี้ เป็นสมาชิกของชมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น การที่เรือไทยเข้าเป็นสมาชิกของชมรมได้น้อย เนื่องจากประเทศไทยมีกองเรือขนาดเล็กและอายุการใช้งานเกินกว่า ๑๕ ปี เป็นส่วนใหญ่ ขนาดเรือก็เล็กด้วย ดังกล่าวแล้ว อีกทั้งยังถูกกีดกันจากชมรมเรือทั้งหลายที่เป็นชมรมเรือแบบปิดซึ่งการบอกรับหรือยอมรับสมาชิกใหม่ต้องขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของสมาชิกที่มีอยู่เดิม และได้กำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ อีกมากมาย เช่น การสมัครเข้าเป็นสมาชิกของชมรมเรือไทย/ยุโรป และชมรมเรือภาคตะวันออกไกล (Far Eastern Freight Conference-FEFC) ของบริษัทยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด ชมรมได้กำหนดไว้ว่าจะอนุญาตให้ใช้เรือสัญชาติไทยเท่านั้น หมายความว่าสายการเดินเรือของไทยไม่สามารถเข้าเรือมาดำเนินการได้^๑ แม้ว่าเมื่อได้เข้าเป็นสมาชิกของชมรมแล้ว ปัญหาที่ยังไม่สิ้นสุดกลุ่มสมาชิกเดิมจะใช้กลไกการบริหารของชมรมและ เล่ห์ด้านการตลาดกีดกันและกลั่นแกล้งสมาชิกใหม่ต่าง ๆ นานา^๒

๒.๕.๕.๑ บทบาทของชมรมเรือในประเทศไทย

ในรายงานของกระทรวงพาณิชย์^๓ กล่าวว่าบทบาทการขนส่งสินค้าของชมรมเรือที่ส่งออกของประเทศไทยมีความสำคัญเป็นลำดับรองจากการใช้เรือเช่าเหมาลำ ทั้งนี้เพราะลักษณะสินค้าออกที่สำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกอง

^๑กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, รายงานผลการศึกษาเรื่องโครงสร้างการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศฉบับที่ ๗, หน้า ๖.

^๒กระทรวงคมนาคม, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี, แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี, หน้า ๕.

^๓Ibid., p.14.

ได้แก่มันสำปะหลังอัดเม็ด น้ำตาล ข้าวโพด ยาง แร่ธาตุต่าง ๆ ปอ เหล้านี้ เป็นต้น แต่
ก็ไม่ได้หมายความว่าขมรมจะมีบทบาทเป็นรอง ประเทศไทยกำลังพัฒนาสินค้าอุตสาหกรรม
เพิ่มขึ้น สินค้าเหล่านี้มีลักษณะเป็น general cargo มีมูลค่าต่อหน่วยสูง ต้องอาศัยการ
ขนส่งจากเรือในขมรมมากขึ้น เป็นลำดับ ซึ่งไทยมีการค้าขายกับญี่ปุ่นมากที่สุด ดังนั้นการ
ขนส่งสินค้าด้วยเรือในขมรม เรือไทย/ญี่ปุ่น นับว่ามีบทบาทในการขนส่งมากที่สุด รองลงมา
ได้แก่ขมรมเรือไทย/ยุโรป ขมรมเรือไทย/สหรัฐฯ ฝรั่งเศส แอลกันติก ขมรมเรือไทย/แปซิฟิก
และ ขมรมเรือไทย/อ่าวเบงกอลตามลำดับ (ขาดตัวเลขของขมรมเรือไทย/ออสเตรเลีย
ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบลำดับได้) แต่เมื่อพิจารณาตัวเลขปริมาณการค้าในแต่ละเส้น
ทางแล้ว การค้าขายระหว่างไทยกับยุโรปจะมีปริมาณการค้าสูงสุดกล่าวคือ การส่งสินค้าออก
ในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ ปริมาณ ๔.๐ ล้านตัน ขมรมเรือมีบทบาทในการขนส่งสินค้าประมาณ
๔.๕% ของปริมาณการค้าบนเส้นทางนั้น ทั้งนี้เพราะว่าสินค้าออกส่วนใหญ่บนเส้นทางนี้
ในขณะนั้น คือมันสำปะหลังอัดเม็ด ส่วนการส่งออกไปยังญี่ปุ่นนั้น ปริมาณการค้าประมาณ
๐.๘ ล้านเมตริกตัน แต่ขมรมเรือมีบทบาทถึง ๕๒.๔% ของการค้าทั้งหมดบนเส้นทางนั้น
ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ส่วนขมรมที่มีอัตราการขนมากที่สุดได้แก่ขมรมเรือไทย/อ่าวเบงกอล ที่
มีอัตราส่วนการขนถึง ๗๕.๔% บนเส้นทางการค้านี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ตารางที่ ๒-๑๖
ข้างล่างนี้ จะแสดงถึงปริมาณการค้าส่งออกบนเส้นทางต่าง ๆ พร้อมกับขนาดปริมาณการขน
ของขมรมเรือบนเส้นทางนั้น

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๒-๑๖

ปริมาณการขนส่งสินค้าออกด้วย เรือในชมรมและนอกชมรมบนเส้นทางต่าง ๆ

เส้นทางขนส่ง	ร้อยละของการขนส่งสินค้าออกด้วย		ปริมาณสินค้า ส่งออก (หน่วย พันระวางตัน)
	เรือในชมรม	เรือนอกชมรม	
๑. เส้นทางไทย-อ่าว เบงกอล (พ.ศ. ๒๕๒๓)	๒๔.๓	๗๕.๗	๔๒
๒. เส้นทางไทย-ญี่ปุ่น (พ.ศ. ๒๕๒๓)	๕๒.๔	๔๗.๖	๗๖๑
๓. เส้นทางไทย-สหรัฐอเมริกา (พ.ศ. ๒๕๑๙)	๔๕-๕๐	๕๐-๕๕	๒๖๓
๔. เส้นทางไทย-ยุโรป (พ.ศ. ๒๕๑๙)	๙.๕	๙๐.๕	๓,๙๕๐
๕. เส้นทางไทย-ออสเตรเลีย (พ.ศ. ๒๕๒๑)	๔๗

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ต่อไปนี้จะกล่าวถึงบทบาทของแต่ละขมรม เริ่มตั้งแต่ขมรม เรือที่มีบทบาท การขนส่งมากที่สุด เป็นลำดับก่อน

๑. ขมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น ขมรมเรือนี้มีบริษัทสมาชิกทั้งสิ้น ๑๗ บริษัท ประกอบด้วยเรือไทย ๔ บริษัท บริษัทเรือญี่ปุ่น ๔ บริษัท นอกนั้นเป็นเรือชาติอื่น ขมรม เรือนี้ขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ (รวมทั้งท่าเรือสงขลา ภูเก็ต) ไปยังท่าเรือต่าง ๆ ของญี่ปุ่น ได้แก่ โยโกฮามา นาโกยา โกเบ และโอซากา ระยะทางขนส่งเฉลี่ย ประมาณ ๒,๘๘๐ ไมล์ทะเล เรือที่ใช้บนเส้นทางนี้เป็นเรือแบบ conventional ship ความเร็วประมาณ ๑๕ นอตต่อชั่วโมง

ในขมรมนี้ เรือไทยมีบทบาทในการดำเนินการอยู่ ๔ บริษัท มี เรือ ๑๖ ลำ น้ำหนักระวางรวมทั้งหมด ๑๒๔,๙๑๓ D.W.T.^๑ รายละเอียดดังนี้

บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด จำนวนเรือ ๕ ลำ ระวางรวม ๓๐,๓๖๔ D.W.T

บริษัทไทยพาณิชย์นาวี จำกัด จำนวนเรือ ๕ ลำ ระวางรวม ๔๐,๒๔๔ D.W.T.

บริษัทวิสาหกิจสากลเดินเรือ จำกัด จำนวนเรือ ๒ ลำ ระวางรวม ๑๔,๓๘๔ D.W.T.

บริษัทจุฑานาวี จำกัด จำนวนเรือ ๔ ลำ ระวางรวม ๓๙,๙๒๑ D.W.T.

ในระยะแรกของการให้บริการขนส่งสินค้าออก (พ.ศ. ๒๔๑๖- ๒๕๑๘) เรือไทยมีส่วนในการขนส่งลดลงเรื่อย ๆ จากร้อยละ ๓๐.๗ ของสินค้าที่ขนด้วย เรือขมรมในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ เป็นร้อยละ ๒๖.๒ และ ๒๕.๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๑๗ และ พ.ศ. ๒๕๑๘ ตามลำดับ หลังจากนั้นเป็นต้นมา บทบาทของเรือไทยในขมรมได้สูงขึ้น จน

^๑ดำเนินการจริง ๑๓ ลำ ที่เหลือบริษัทได้นำไปใช้บนเส้นทางอื่น

กระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ สามารถขนส่งได้ถึง ๕๐๗,๔๒๖ ไร่^๑ หรือร้อยละ ๔๘.๓ ของปริมาณสินค้าที่ขนในขมรม การที่ปริมาณการขนส่งสินค้าของ เรือไทยสูงขึ้นเกินกว่า ร้อยละ ๔๐ ของสินค้าที่ขนด้วยเรือของขมรมนี้ มีสาเหตุสำคัญ ๒ ประการ คือ

ก. จำนวนเที่ยวการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้ว่าเรือไทยมีเที่ยว การขนส่งเพิ่มขึ้นโดยตลอด (ยกเว้นปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ที่ลดลงมาก) จากจำนวน ๗๑ เที่ยว ในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ เป็น ๑๒๐ เที่ยวในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ หรือเพิ่มขึ้น ๖๙% ทั้งที่ปริมาณการ ขนส่งต่อเที่ยวมิได้เปลี่ยนแปลงไปมากนัก ครั้นมาปี พ.ศ. ๒๕๒๓ กลับลดลงเหลือ๗๙ เที่ยว เนื่องจากปริมาณการขนส่งลดลง แต่สัดส่วนการบรรทุกกลับเพิ่มขึ้น

ข. เป็นผลจากการทำสัญญาการค้าข้าวโพด ปี พ.ศ. ๒๕๒๑/๒๒ ระหว่างไทยกับญี่ปุ่น ซึ่งได้ตกลงกันเป็นครั้งแรกว่าจะให้เรือไทยขนส่งสินค้าได้มากขึ้น แต่ ไม่เกินร้อยละ ๓๓.๓ และเนื่องจากข้าวโพดเป็นสินค้าที่สำคัญของขมรมเรื่องนี้ ทำให้เรือ ไทยขนส่งสินค้าได้มากขึ้น ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ เรือไทยขนส่งข้าวโพดประมาณร้อยละ ๓๔ ของข้าวโพดที่ขมรมนี้ขนส่งทั้งหมด

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๑ ไร่^๑ (revenue ton or freight ton) เป็นหน่วยในการคิดค่า ไร่^๑ ซึ่งอาจจะคิดเทียบกับ ๑,๐๐๐ กิโลกรัมหรือ ๑ ลบ.ม. ก็ได้ ขมรมเรือจะ คิดค่าไร่^๑ต่อเมตริกตันหรือลูกบาศก์เมตรย่อมขึ้นอยู่กับว่าอย่างไร ให้รายรับรวมสูง กว่ากัน

ตารางที่ ๒-๑๗

สัดส่วนการขนส่งสินค้าของ เรือในขมรมและ เรือนอกขมรม

บนเส้นทางไทย-ญี่ปุ่น

(หน่วย: ระวางตัน)

ปี พ.ศ.	เรือในขมรม		เรือนอกขมรม		ปริมาณรวม ทั้งหมด
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	
๒๕๑๖	๑,๑๑๘,๐๙๗	๘๑.๕	๒๕๕,๒๑๔	๑๘.๕	๑,๓๗๓,๓๑๑
๒๕๑๗	๑,๕๑๗,๙๘๑	๗๑.๑	๖๑๕,๐๖๖	๒๘.๙	๒,๑๓๓,๐๔๗
๒๕๑๘	๑,๑๑๒,๒๙๕	๖๐.๗	๗๒๐,๐๗๔	๓๙.๓	๑,๘๓๒,๓๖๙
๒๕๑๙	๑,๔๗๑,๓๕๘	๕๙.๙	๙๘๖,๐๕๐	๔๐.๑	๒,๔๕๗,๔๐๘
๒๕๒๐	๑,๑๙๒,๒๖๖	๕๕.๑	๑,๐๑๓,๗๖๒	๔๔.๙	๒,๒๐๖,๐๒๘
๒๕๒๑	๑,๐๕๐,๗๑๑	๕๔.๐	๘๙๔,๙๙๘	๔๖.๐	๑,๙๔๕,๗๐๙
๒๕๒๒	๘๙๐,๘๙๓	๕๘.๑	๖๔๑,๒๔๗	๔๑.๙	๑,๕๓๒,๑๔๐
๒๕๒๓	๓๙๘,๙๒๗	๕๒.๔	๓๖๑,๗๖๙	๔๗.๖	๗๖๐,๖๙๖

ที่มา : บริษัท Anglo -Thai Services จำกัด เลขานุการขมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๒-๑๘

บทบาทการขนส่งของเรือไทยในขมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น

ปี พ.ศ.	ปริมาณขนส่ง (ระหว่างต้น)	ร้อยละของ การขนส่ง	จำนวนเที่ยว	จำนวนเฉลี่ยสินค้า ต่อเที่ยว
๒๕๑๖	๓๕๓,๓๘๕	๓๐.๗	๗๑	๔,๘๓๖
๒๕๑๗	๓๙๖,๙๙๗	๒๖.๒	๘๓	๔,๗๘๓
๒๕๑๘	๒๘๓,๒๘๐	๒๕.๕	๗๔	๓,๘๒๘
๒๕๑๙	๓๙๒,๗๕๔	๒๖.๗	๗๙	๔,๙๒๒
๒๕๒๐	๓๘๕,๙๑๒	๓๒.๔	๙๕	๔,๐๖๒
๒๕๒๑	๕๐๗,๔๒๖	๔๘.๓	๑๒๐	๔,๒๒๙
๒๕๒๒	๔๑๑,๗๗๖	๔๖.๒	๙๘	๔,๒๐๒
๒๕๒๓	๒๑๘,๓๒๓	๕๔.๗	๗๙	๒,๗๖๔

ที่มา : ขมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การขนส่งสินค้าบนเส้นทางนี้ ขมรม เรือได้ประสบปัญหาการแข่งขันอัน
เกิดจาก เรือนอกขมรมอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าสำคัญ ๆ ๑๐ ชนิด คือ น้ำตาล
ฟลูออไรท์ ข้าว กากน้ำตาล ข้าวโพด ต้ายปอ สับปะรดกระป๋อง แมงกานีส ยาง
และกระสอบป่าน สินค้าเหล่านี้ขนส่งด้วย เรือนอกขมรมกว่าร้อยละ ๕๐ ของปริมาณการส่ง
สินค้าออกของเส้นทางนี้ และในจำนวนสินค้า ๑๐ ชนิดนี้ ที่ขนส่งด้วย เรือนอกขมรมนั้น กว่า
ร้อยละ ๗๐ ขนส่งโดยเรือเช่าเหมาลำ

ในแต่ละปีประเทศไทยส่งสินค้าออกไปยังญี่ปุ่นประมาณ ๒ ล้าน ระวังตัน
สินค้าส่งออกที่สำคัญได้แก่ ยางพารา ดีบุก น้ำตาลดิบ ข้าวโพด ถั่ว กากน้ำตาล
แป้งมันสำปะหลัง สัตว์น้ำแช่เย็น ผลิตภัณฑ์ปอ เมล็ดละหุ่ง และฟลูออไรท์ และสินค้า
สำคัญที่ขนส่งด้วยเรือในขมรม ได้แก่ สินค้าประเภท อาหารกระป๋อง ยาง ยาสูบ เพอร์-
นิเจอร์ ฟลูออรีสปาร์ เหล่านี้ เป็นต้น

บทบาทการขนส่งสินค้าออกของขมรมเรือไทย/ญี่ปุ่น มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ
ดังจะเห็นได้จากตารางที่ ๒-๑๗ ว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ ขมรมเรือสามารถขนส่งสินค้าได้
ถึงร้อยละ ๘๑ ขณะที่ เรือนอกขมรมขนส่งได้เพียงร้อยละ ๑๙ ของสินค้าออกบนเส้นทางนั้น
แต่ครั้งถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ขมรมเรือขนส่งได้เพียงร้อยละ ๕๒ เท่านั้น

๒. ขมรมเรือไทย/ยุโรป ขมรมนี้มีสมาชิกทั้งสิ้น ๒๖ บริษัท นับว่า
เป็นกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สุดของขมรมทั้ง ๖ ที่ดำเนินการขนส่งสินค้าออกจากประเทศ
ไทย ในขมรมเรือนี้มีบริษัทเรือไทยเป็นสมาชิกอยู่รายเดียว คือบริษัทยูไนเต็ดไทยชิปปิง
จำกัด ขอบเขตการดำเนินการของขมรมนี้กว้างขวางมาก ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ โดยมีจุด
เริ่มต้นในประเทศไทย ส่งสินค้าไปยังยุโรปในบริเวณตั้งแต่ท่าเรือในอ่าวเอเดน-ทะเลแดง-
ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน-ท่าเรือในยุโรปตะวันตกและสแกนดิเนเวีย เส้นทางนี้มีระยะทาง
ไกลมาก ระยะทางจากท่าเรือกรุงเทพเฉลี่ย ๙,๒๔๕ ไมล์ทะเล (เมืองฮัมบูร์ก) เรือที่
ให้บริการส่วนใหญ่เป็นเรือคอนเทนเนอร์ หากเป็นเรือขนาดใหญ่จะมีเรือ feeder คอยรับ
ขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปขนถ่ายสู่เรือใหญ่ที่ท่าเรือสิงคโปร์หรือฮ่องกง มีเพียง
ส่วนน้อยเท่านั้นที่ให้บริการโดยใช้เรือ conventional ship

บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด ที่เป็นสมาชิกเดิมมีเรือขนส่งทั้งสิ้น ๓ ลำ ระบายรวม ๓๗,๕๐๐ เดทเวทตัน คือชื่อ เบญจมาศ อัญชัน และชวนชม แต่เรือชวนชมได้เกยตื้นในบริเวณคลองสุเอซเมื่อปลายปี พ.ศ. ๒๕๒๓ บัดนี้จึงเหลือเพียง ๒ ลำ^๑ สำหรับใช้ในการดำเนินการ บริษัทนี้เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัด บริษัทไทยวิสาหกิจสากลเดินเรือ จำกัด และบริษัทจุฑานารี จำกัด เป็นหุ้นของบริษัทละ ๒๕ ล้านบาท ทุนจดทะเบียนทั้งหมด ๗๕ ล้านบาท บริษัทยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด โดยยื่นขอเข้าเป็นสมาชิกของชมรมนี้เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๐ และใช้เวลาในการเจรจาต่อรองกับชมรมเป็นเวลา ๑ ปี ๔ เดือน จนกระทั่งได้รับอนุมัติให้เป็นสมาชิกเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๒๑ โดยได้รับโควตาจำนวนสินค้าและเที่ยวเรือดังนี้

ปีที่ ๑ ๔๐,๐๐๐ ระบายตัน จำนวน ๑๒ เที่ยวต่อปี

ปีที่ ๒ ๑๐๐,๐๐๐ ระบายตัน จำนวน ๑๘ เที่ยวต่อปี

บริษัทยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด เห็นว่าการ ได้สิทธิในการขนส่งสินค้าออกเพียงร้อยละ ๒๑ ของสินค้าที่ชนโดยชมรม และจำนวนเที่ยวเรือโดยเฉลี่ยเดือนละเที่ยวเท่านั้น ย่อมไม่สามารถจะดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของผู้ส่งสินค้าได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ตกลงร่วมมือกับบริษัท Malaysian International Shipping Corp., Berhad (MISC) ซึ่งมีเรือแล่นบนเส้นทางนี้ ๖ ลำ ในการขนส่งและมอบหมายให้ MISC เป็นผู้จัดหาสินค้าในต่างประเทศให้เป็นเวลา ๓ ปี โดยขอส่วนแบ่งในการบรรทุก

^๑ แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๒๔ บริษัทนี้ได้ซื้อเรือใหม่มาเพิ่มอีก ๓ ลำ คือ

- ๑) จำปา น้ำหนักระวาง ๑๓,๓๐๐ เดทเวทตัน
- ๒) กรรณิการ์ น้ำหนักระวาง ๑๓,๓๐๐ เดทเวทตัน
- ๓) อินทนิล น้ำหนักระวาง ๑๓,๓๐๐ เดทเวทตัน

ร้อยละ ๓๐ ซึ่งบริษัทยูนิเท็ดไทยชิปปิง จำกัด ได้เปิดบริการครั้งแรก เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน พ.ศ. ๒๕๒๒ ในปีแรกที่ดำเนินการบริษัทได้กำไร ๒๐๐ ล้านบาท

สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยบนเส้นทางนี้ได้แก่ มันสำปะหลังอัดเม็ด ซึ่งมีปริมาณกว่าร้อยละ ๔๕ ของสินค้าออกทั้งหมดของเส้นทางนี้ จากสถิติของเลขาธิการ ขนส่งเรือไทย/ยุโรปสาขาประเทศไทย พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ สินค้าที่ขนส่งทำการขนส่ง ได้แก่ สับปะรดกระป๋อง สัตว์น้ำแช่เย็น ดินบุก ทังสะเตน ไบยาสูบ เครื่องใช้ในบ้านทำด้วยไม้ สิ่งทอและไม้รีเนี่ยม เป็นต้น

๓. ขนส่งเรือไทย/อ่าวเบงกอล ขนส่งเรือนี้มีบริษัทสมาชิกอยู่ ๔ บริษัท ทำการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังร่างกุ้ง จิตตะกอง ชาลนา กัลกัตตา และมัทราส ซึ่งเป็นเมืองท่าในอ่าวเบงกอล ระยะทางที่เรือส่งไกลที่สุด ๒,๔๗๕ ไมล์ทะเล (เมืองกัลกัตตา) เรือที่ดำเนินการบนเส้นทางเป็นเรือ Convention Ship สินค้าที่ขนส่งบนเส้นทางนี้มีปริมาณและมูลค่าน้อยมากและแปรผันมากอีกด้วย ขึ้นกับอุปสงค์ที่มีต่อข้าวของไทยว่ามีปริมาณมาก-น้อยเพียงใด หากปีใดการผลิตข้าวในอินเดียและบังคลาเทศได้ผลผลิตน้อยก็จะสั่งซื้อข้าวจากไทยมาก ทำให้ปริมาณการค้าสูงขึ้น นอกจากข้าวแล้วยังมีสินค้าอื่นที่ส่งออกได้แก่ ถั่วเขียว ถั่วเขียวผิวมัน ฟลูออไรท์และยาง เป็นต้น ฉะนั้นบริษัทที่ดำเนินงานจริงบนเส้นทางนี้มีเพียงบริษัทเดียวเท่านั้นคือบริษัท Everett Oriented Line ของออสเตรเลีย

จากสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองท่าในอ่าวเบงกอล (ดูตารางที่ ๒-๑๔) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔-๒๕๒๓ พบว่า ปริมาณการส่งออกจะแตกต่างกันอย่างมาก เช่น ในปี พ.ศ. ๒๕๒๐ นั้น มีสินค้าส่งออกสูงถึง ๕๐,๒๘๘ ไร่วางตัน ในจำนวนดังกล่าว เรือนอกขนส่งมีบทบาทในการขนส่งถึงร้อยละ ๘๑ ของการขนส่งบนเส้นทางนั้น แต่มาในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ ปริมาณการส่งออกกลับลดลงเหลือเพียง ๓๘,๓๗๖ ไร่วางตันเท่านั้น หรือลดลงถึงร้อยละ ๕๗.๕ เรือนอกขนส่งลดลงเหลือเพียงร้อยละ ๒๐.๖ ของปริมาณการค้า แสดงว่าสินค้าประเภทเทกองกลับลดลงในการขนส่งสำหรับปีนี้

ตารางที่ ๒-๑๕

สัดส่วนการขนส่งสินค้าของขมรม เรือและ เรือนอกขมรมจากท่าเรือ

ของประเทศไทยไปยังท่าเรือในอ่าวเบงกอล

(ตัวเลขในวงเล็บแสดงถึงจำนวนเที่ยว)

ปริมาณ : ะวางตัน

ปี พ.ศ.	เรือในขมรม		เรือนอกขมรม		ปริมาณรวม ทั้งหมด
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	
๒๕๑๙	๒๙,๑๓๑ (๓๑)	๖๕.๒ (๗๒.๑)	๑๕,๕๘๖ (๑๒)	๓๕.๙ (๒๗.๙)	๔๔,๗๑๗ (๕๓)
๒๕๒๐	๑๖,๖๖๙ (๒๔)	๑๘.๕ (๕๕.๖)	๗๓,๖๑๙ (๒๐)	๘๑.๕ (๕๕.๕)	๙๐,๒๘๘ (๕๔)
๒๕๒๑	๓๐,๔๗๑ (๓๐)	๗๙.๔ (๖๖.๗)	๗,๙๐๔ (๑๕)	๒๐.๖ (๓๓.๓)	๓๘,๓๗๖ (๕๕)
๒๕๒๒	๒๒,๙๖๕ (๒๓)	๑๓.๕ (๔๐.๔)	๑๔๖,๗๒๗ (๓๔)	๘๖.๕ (๕๙.๗)	๑๖๙,๖๙๒ (๕๗)
๒๕๒๓	๑๐,๑๒๐ (๒๕)	๒๕.๓ (๕๒.๑)	๓๑,๕๕๗ (๒๓)	๗๕.๗ (๔๗.๙)	๔๑,๖๗๗ (๕๘)

ที่มา : ขมรมเรือไทย/อ่าวเบงกอล

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อย่างไรก็ตาม ปริมาณการส่งออกกลับเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เรือนอกขมรมขนส่งได้มากขึ้นถึงร้อยละ ๘๖.๕ ของปริมาณการค้าบนเส้นทางนั้น ซึ่งสูงที่สุดนับแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๙ เป็นต้นมา ครั้นมาปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ปริมาณส่งออกกลับลดลงเหลือ ๔๑,๖๗๗ ไร่วางตัน เรือนอกขมรมขนส่งได้ร้อยละ ๗๕.๗ ของปริมาณการค้า กล่าวคือสัดส่วนนี้ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่มากนัก และสำหรับปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๙-๒๕๒๓ จะเห็นได้ว่าการขนส่งโดยเฉลี่ยขมรม เรือชนได้ประมาณ ๘๑๐ ไร่วางตันต่อเที่ยว ในขณะที่เรือนอกขมรมขนส่งได้ถึง ๒,๒๔๐ ไร่วางตันต่อเที่ยว (เนื่องจากเส้นทางนี้การขนส่งสินค้าเทกองปริมาณสูงดังกล่าวแล้ว)

๔. ขมรมเรือไทย/แปซิฟิก ขมรมนี้มีบริษัทสมาชิกทั้งหมด ๔ บริษัท เป็นบริษัทเดินเรืออเมริกัน ๒ บริษัท และบริษัทเดนมาร์ค ๒ บริษัท จุดหมายปลายทางของการขนส่งสำหรับขมรมนี้คือเมืองท่าชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งจะแยกออกเป็น ๒ กลุ่มตามสภาพที่ตั้ง ดังนี้

ก. กลุ่มเมืองท่าแคลิฟอร์เนีย เช่น ท่าเรือลองบี ลอสแอนเจลิส โอคแลนด์ ซานฟรานซิสโก เป็นต้น

ข. กลุ่มเมืองท่าแปซิฟิกเหนือ เช่น ฮอนโนลูลู ลองวิว ซีแอตเติล ตาโคมา เป็นต้น

จากสถิติพบว่า การขนส่งของสมาชิกขมรมเรือไทย/แปซิฟิก ในปี พ.ศ. ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ มีบทบาทไม่มากนัก กล่าวคือ ในพ.ศ. ๒๕๑๘ ส่งสินค้าได้เพียง ๓๕,๘๘๔ ไร่วางตัน จำนวน ๗๓ เที่ยว แต่ใน พ.ศ. ๒๕๑๙ ขมรมนี้ขนส่งได้เพิ่มขึ้นเป็น ๔๓,๓๔๖ ไร่วางตันหรือเพิ่มขึ้น ๒๐.๘% จำนวน ๑๓๕ เที่ยว (เพิ่มขึ้น ๘๔.๙%) เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวแล้ว พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๑๘ ขนส่งได้เพียง ๔๘๒ ไร่วางตัน ครั้นถึงปี พ.ศ. ๒๕๑๙ ลดลงเหลือ ๓๒๑ ไร่วางตัน ทั้ง ๆ ที่ระยะทางการขนส่งไกลและเรือที่ใช้ในการขนส่งมีขนาดใหญ่ ไร่วางตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐ เดทเวทตันขึ้นไป เพื่อประหยัดต้นทุนต่อหน่วยเรือที่ใช้บริการเกือบทั้งหมดเป็นเรือคอนเทนเนอร์ สาเหตุที่ปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับขนาดเรือแล้ว เนื่องจากประการแรกปริมาณการส่งออกจากรัฐฯ มายังไทยสูงกว่าการนำเข้า และประการที่สอง สายการเดินเรือมิได้รับขนส่งสินค้าจากประเทศไทย

เท่านั้น ยังรับขนส่งสินค้าจาก ท่าเรืออื่น ๆ ในประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ บรูไน ไปยังท่าปลายทางเดียวกัน (ดำเนินการในขมรมเรือ Malaysia/Pacific Rate Agreement) สินค้าสำคัญที่ขมรมเรือไทย/แปซิฟิกขนส่ง ได้แก่ ผลไม้กระป๋อง เชือกปอ มันสำปะหลัง ของใช้ในครัวเรือน (household effect) และไม้กระดาน สินค้าทั้ง ๕ ชนิดดังกล่าวมีปริมาณการขนส่งกว่าร้อยละ ๖๐ ของสินค้าที่ขมรมขนส่งทั้งหมด

๕. ขมรมเรือไทย/สหรัฐฯ ผังแอตแลนติก สมาชิกของขมรมนี้มีเพียง

๓ บริษัทเท่านั้น จุดปลายทางจะแยกออกเป็น ๒ กลุ่มเช่นกันคือ

ก. กลุ่มเมืองท่ามหาสมุทรแอตแลนติก เช่น นิวยอร์ก ฟิลาเดลเฟีย บัลติมอร์ บอสตัน ชาร์ลตัน เป็นต้น

ข. กลุ่มเมืองท่าในบริเวณอ่าวเม็กซิโก เช่น นิวออร์ลีนส์ ฮุสตัน เป็นต้น

สำหรับบทบาทการขนส่งของเรือในขมรมนี้ ปรากฏว่า ใน พ.ศ.

๒๕๑๘ สามารถขนส่งได้ ๖๙,๗๖๕ ไร่วางตัน จำนวน ๑๕๐ เทียว ต่อมา พ.ศ. ๒๕๑๙

ขนส่งได้ถึง ๗๔,๙๙๑ ไร่วางตัน แต่จำนวนเที่ยวลดลงเหลือ ๑๔๕ เทียว กล่าวคือ ปริมาณ

บรรทุกต่อเที่ยวสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ปริมาณต่อเที่ยวยังต่ำมากเพียง ๕๑๗ ไร่วางตันเท่านั้น

ทำให้สมาชิกของขมรมไม่อาจดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงสมัครเข้าเป็นสมาชิกของขมรมเรือ Straits/New York Conference อีกขมรมหนึ่ง เพื่อรับขนส่งสินค้าจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อให้สามารถรับสินค้าต่อเที่ยวได้มากขึ้น

เมื่อรวมปริมาณสินค้าที่ขมรมเรือทั้งสองขนส่งไปยังสหรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ. ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ มีจำนวน ๑๐๕,๖๕๙ และ ๑๑๘,๓๓๗ ไร่วางตันตามลำดับ

๖. ขมรมเรือไทย/ออสเตรเลีย การขนส่งสินค้าบนเส้นทางนี้มีได้มีการรวมตัวกันในรูปของขมรม แต่บริษัทเรือที่ดำเนินการขนส่งบนเส้นทางนี้มีการรวมตัวกัน

ตารางที่ ๒-๒๐

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยขมรม เรือไทย/สหรัฐฯ ฝั่งแอตแลนติก

	พ.ศ. ๒๕๑๘	พ.ศ. ๒๕๑๙
ปริมาณสินค้า (ระหว่างต้น)	๖๙,๗๖๔	๗๔,๙๙๑
จำนวนเที่ยว	๑๕๐	๑๔๕
ปริมาณสินค้าต่อเที่ยว	๔๖๕	๕๑๗

ที่มา : ขมรม เรือไทย/สหรัฐฯ ฝั่งแอตแลนติก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ของกลุ่มสายการเดินเรือ ๒ กลุ่ม คือกลุ่ม ANRO และกลุ่ม JUMBO^๑ ซึ่งดำเนินการในลักษณะ Regular service กลุ่ม ANRO มีการรวมตัวกันในลักษณะการร่วมทุน เรียกว่า ANRO CONSORTIUM แต่ละบริษัทของกลุ่มนี้จะร่วมทุนกันสร้างเรือแม่ (Mother ship) ขึ้นมาบริษัทละ ๑ ลำ เป็นเรือคอนเทนเนอร์ แต่ละลำมีระวางเรือประมาณ ๑๖,๔๖๖ ตัน บรรทุกสินค้าได้ประมาณ ๕๗๐ TEU^๒ (ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต) แต่ละตู้จะบรรทุกสินค้าได้ประมาณ ๑๔ ตัน กลุ่ม ANRO มีสมาชิก ๔ บริษัทคือ บริษัท The Australian National Line (ANL), บริษัท Neptune Orient Lines จำกัด (NOL), บริษัท Nedlloyd Lines จำกัด (NL) และบริษัท Australia Straits Container Line จำกัด (ASCL) จะมีเรือแม่อยู่เพียง ๓ ลำเท่านั้น ทั้งนี้เพราะบริษัท Nedlloyd Lines และบริษัท Australia Strait Container Line ลงทุนร่วมกันสร้างเรือขึ้น ๑ ลำ ในการจัดสรรระวางเรือแต่ละเที่ยวของกลุ่ม ANRO จะแบ่งให้บริษัทละ ๓๓% (บริษัท Nedlloyd Line กับบริษัท ASCL ทั้ง ๒ บริษัทรวมกันจะได้ส่วนแบ่งระวางเรือ ๓๓%) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือจะต้องช่วยกันออก.ทำ ๆ กันในแต่ละเที่ยว

^๑คำว่า ANRO ย่อมาจากอักษรตัวหน้าของบริษัท ANL และ NOL ส่วน R มาจากชื่อเดิมของบริษัท Nedlloyd Lines ซึ่งเดินเรือในเส้นทางไทย/ออสเตรเลียมานานประมาณ ๒๐ ปีแล้ว โดยใช้ชื่อว่า Royal Inter-Ocean Line (RIL) และคำว่า O มาจากตัวหน้าของชื่อบริษัท Orchid ซึ่งเป็นบริษัทควบคุมการบริหารงานของกลุ่ม ANRO โดยมีสำนักงานอยู่ในประเทศสิงคโปร์ ส่วนคำว่า JUMBO เป็นคำเดิมซึ่งบริษัทเรือที่เดินเรือสายไทย/ออสเตรเลียใช้เรียกเรือที่ใช้บรรทุกเฉพาะคอนเทนเนอร์

^๒TEU (Twenty foot Equivalent Unit) หมายถึงการคำนวณตู้คอนเทนเนอร์ทั้งขนาด ๒๐ ฟุต และ ๔๐ ฟุต ลงมาเป็น ๒๐ ฟุตเพียงขนาดเดียว

ส่วนกลุ่ม JUMBO รวมตัวกันในลักษณะ Rate Agreement ซึ่งหมายถึง ให้บริษัทสมาชิกตกลงใช้อัตราค่าระวางเดียวกัน กฎเดียวกันแต่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรืออยู่ในลักษณะต่างคนต่างจ่าย กลุ่ม JUMBO ไม่มีการแบ่งสรรระวางเรือเหมือนกลุ่ม ANRO บริษัทสมาชิกใดสามารถหาสินค้าได้มากก็ได้รับส่วนแบ่งสรรระวางเรือมากตามปริมาณสินค้าที่หาได้ และต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นตามระวางเรือที่ได้รับแบ่งสรรนั้น กลุ่ม JUMBO มีเรือแม่ ๔ ลำ เป็นเรือประเภท full container ทั้งหมด ขนาด ๒๖,๐๐๐ เทตเวทตัน จำนวน ๒ ลำ และขนาด ๑๒,๕๐๐ เทตเวทตัน จำนวน ๒ ลำ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ ๖๐๐-๑,๕๐๐ TEU การให้บริการมีทั้งแบบ Direct service คือ เข้ามารับสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพได้โดยตรงและแบบใช้เรือ Feeder มารับสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ แล้วไปขนถ่ายลงเรือแม่ที่จอดอยู่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ วิธีนี้จะใช้เมื่อเรือแม่ไม่สามารถผ่านร่องน้ำเข้าท่าเรือได้ หรือเมื่อมีสินค้าน้อย การใช้เรือใหญ่เข้ามารับสินค้าโดยตรงจะไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย

ความจริงแล้วกลุ่ม ANRO และกลุ่ม JUMBO ต่างก็เป็น Rate Agreement กันและกัน การที่ดำเนินการอยู่เพียงกลุ่มเดียว ทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากเกินไป รายได้ที่จะได้รับจากการขนส่งในแต่ละเที่ยวนั้น ดังนั้น ในการกระจายค่าใช้จ่ายจึงจำเป็นต้องรวมตัวกันกับอีกกลุ่มหนึ่ง เพื่อแบ่งเบาค่าใช้จ่ายไปตามปริมาณสินค้าที่หาได้ ทั้งกลุ่ม ANRO และ JUMBO ต่างก็ให้บริษัทดีทแซลล์ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนสำนักงานเลขานุการชมรมในประเทศไทย (สำนักงานใหญ่อยู่ที่สิงคโปร์)

ดังนั้น ชมรมนี้มีบริษัทสมาชิกทั้งสิ้น ๗ บริษัท เป็นของต่างประเทศทั้งหมด ขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองซิดนีย์ เมลเบิร์น อดีเลด บริสเบน และฟริเมนเทิล โดยมีระยะทางขนส่งตั้งแต่ ๒,๔๘๓-๔,๖๗๕ ไมล์ เรือที่ใช้ในการบริการขนส่งเป็นเรือคอนเทนเนอร์ทั้งหมด รวมระวางทั้งหมดประมาณ ๑๒๖,๓๔๔ เทตเวทตัน ทั้งนี้เนื่องจากค่าจ้างแรงงานกรรมกรในออสเตรเลียสูงมาก การให้บริการแบบ direct service จะใช้เวลาในการเดินทาง ๑๕ วัน และการใช้เรือ Feeder service ขนสินค้าไปถ่ายลงเรือใหญ่ที่สิงคโปร์ ปีหนึ่ง ทำให้การขนส่งไปยังท่าเรือปลายทางต้องใช้เวลาเพิ่มเป็น ๒๓-๒๔ วัน สินค้าออกที่สำคัญบนเส้นทางนี้ ได้แก่ ฟลูออไรท์ เส้นด้ายใยประดิษฐ์ต่าง ๆ ปอ ผลิตภัณฑ์ปอ ท่อเหล็กต่าง ๆ เป็นต้น

ต่อไปนี้เป็นตารางสรุป (ตารางที่ ๒-๒๑) เกี่ยวกับบริเวณที่ดำเนินการ
จำนวนสมาชิก เงินสกุลที่ใช้ในการเก็บค่าธรรมเนียม เงื่อนไขและระยะเวลาในการให้ส่วนลด
ของชมรม เรือทั้ง ๖ ที่ดำเนินการส่งสินค้าออกของประเทศไทย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๒-๒๑

ขมรมเรือพร้อมด้วยรายละเอียดที่ดำเนินการส่งสินค้าออกจากประเทศไทย (outbound) (สิ้นสุดวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๒๔)

ชื่อขมรมเรือพร้อมกับ สำนักเลขาธิการ (๑)	เส้นทางดำเนินการ (๒)	จำนวนสมาชิก ขมรมเรือ (๓)	จำนวนบริษัทเรือ ไทยที่เป็นสมาชิก ขมรม (๔)	จำนวนเรือไทย ของขมรมบน เส้นทางนั้น (๕)	สกุลของเงินตรา สำหรับจ่าย ค่าระวาง (๖)	เงื่อนไขของ อัตราค่าระวาง (๗)	ระยะเวลาของการให้ ส่วนลด
๑. Thailand/Bay of Bengal Rate Agreement สำนักเลขาธิการ บริษัทแองโกล-ไทยเชอร์วิค (กรุงเทพ) จำกัด	เริ่มต้นจากท่าเรือกรุงเทพ ไปยังท่าเรือกัลกัตตา มีทราส รำกุง จิตตะกอง และชาลนา	๔	-	-	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ส่วนลด ๑๐%	จะจ่ายคืนหลังจาก ๒ เดือนที่ใช้บริการ สม่ำเสมอ
๒. Thailand/Japan Conference สำนักเลขาธิการ บริษัทแองโกล-ไทยเชอร์วิค (กรุงเทพ) จำกัด	เริ่มต้นจากท่าเรือในประ- เทศไทยไปยังท่าเรือของ ญี่ปุ่น	๑๗	๔	๑๐	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ส่วนลด ๑๐ %	๒ เดือน นับจากเดือน ที่ใช้บริการ
๓. Thailand/US. Atlantic and Gulf Conference สำนักเลขาธิการ บริษัท Coopers & Lybrand Associates จำกัด	เริ่มต้นจากท่าเรือของ ประเทศไทยไปยังท่าเรือ ของสหรัฐอเมริกาฝั่ง แอตแลนติกและอ่าวเม็กซิโก	๓	-	-	ดอลลาร์สหรัฐฯ	อัตราสุทธิ	ไม่มีส่วนลด
๔. Thailand/Pacific Freight Conference สำนักเลขาธิการ บริษัท Cooper & Lybrand Associates จำกัด	เริ่มต้นจากท่าเรือในประ- เทศไทยไปยังท่าเรือใน ฮาวายและสหรัฐอเมริกา ฝั่งตะวันตก	๔	-	-	ดอลลาร์สหรัฐฯ	อัตราสุทธิ	-

ตารางที่ ๒-๒๑ (ต่อ)

ชื่อชมรมเรือพร้อม กับ สำนักเลขาธิการ (๑)	เส้นทางดำเนินการ (๒)	จำนวนสมาชิก ชมรมเรือ (๓)	จำนวนบริษัทเรือ ไทยที่เป็นสมาชิก ชมรม (๔)	จำนวนเรือไทย ของชมรมบนเส้น ทางนั้น (๕)	สกุลของเงินตรา สำหรับจ่าย ค่าระวาง (๖)	เงื่อนไขของ อัตราค่าระวาง (๗)	ระยะเวลาของการให้ ส่วนลด
๕. Thailand/Europ Conference สำนักเลขาธิการท้องถิ่น บริษัท Cooper & Lybrand Associates จำกัด	เริ่มต้นจากอ่าวไทยไปยังยุโรป ท่าเรือในทะเลดำ ท่าเรือใน ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนทั้งหมด ท่าเรือมออคโคโคใหม่หาสมุทร แอตแลนติกและอ่าวเอเดนกับ ท่าเรือในทะเลแดงรวมทั้ง คลองสุเอซ	๒๖	๑	๒	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ส่วนลด ๑๐% สำหรับผู้ส่งสินค้า ที่ทำสัญญากับชมรม	เดือนนับจากเดือนที่ ปรากฏในใบขน
๖. Thailand/Australia Rate Agreement สำนักเลขาธิการ บริษัท Nedlloyd General Management office จำกัด (Hong Kong) บริษัท Thoresen & Co. (Bangkok) จำกัด	เริ่มต้นจากประเทศไทยไปยัง ซิดนีย์ เมลเบิร์น อดีเลด บริสเบนและพริเมนเทิล	๗	-	-	ดอลลาร์ออสเตรเลีย		

ที่มา : Croner's World Directory of Freight Conferences and Department of Economic Business, Ministry of Commerce

๒.๕.๖ ขบวนการตั้งอัตราค่าระวางของชมรม เรือ

ในระหว่างปัจจัยหลาย ๆ อย่างนั้น หลักการ "การคิดอัตราค่าระวางเท่าที่จะทำให้การขนส่งดำรงอยู่ได้"^๑ ปรากฏว่าเป็นหลักการพิจารณาที่สำคัญ ในการตั้งอัตราค่าระวาง ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือว่าเป็นไปได้ไหมที่จะกำหนดอัตราค่าระวางของสินค้าแต่ละชนิดได้อย่างเหมาะสม แต่สูตรในการกำหนดอัตราค่าระวางให้ได้ได้อย่างเหมาะสมยังคงไม่มีอยู่^๒ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับการสร้างอัตราค่าระวางจำเป็นต้องเป็นผู้ที่มีประสบการณ์อย่างมาก และต้องมีความรอบรู้เกี่ยวกับธุรกิจนี้ เป็นอย่างดียิ่งจึงจะสร้างอัตราค่าระวางได้ใกล้เคียงกับอัตราที่เหมาะสม (optimum rate) อย่างไรก็ดีตามที่ยังคงมีความสงสัยอยู่ว่า ก่อนที่ชมรมเรือจะสร้างอัตราค่าระวางขึ้นมา นั้น ได้คำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าด้วยหรือไม่

โดยปรกติแล้ว ชมรมเรือจะตั้งคณะกรรมการเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าระวาง (rate committee) ขึ้นมาคณะหนึ่ง คณะกรรมการนี้จะเลือกมาจากผู้แทนของสมาชิกชมรมที่มีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือเป็นอย่างดี ซึ่งจะสร้างอัตราค่าระวางขึ้นมาด้วยระบบคะแนนเสียงที่เป็นเอกฉันท์หรืออาศัยเสียงส่วนใหญ่ จะไม่มีผู้แทนจากฝ่ายผู้ส่งสินค้าเข้าร่วมด้วยเลย แต่ก่อนที่คณะกรรมการจะทำการตัดสินใจตั้งอัตราค่าระวางขึ้นมาจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลรายละเอียดจากผู้ส่งสินค้า เพื่อสำหรับใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาแบบสอบถามนี้เรียกว่า "Application for Ocean Freight Rate" ซึ่งชมรมเรือได้

^๑ การคิดอัตราค่าระวางเท่าที่จะทำให้การขนส่งดำรงอยู่ได้หรือ What the traffic will bear เป็นการกำหนดค่าขนส่งซึ่งทำให้รายรับสุทธิที่ได้จากการขนส่งนั้นมากที่สุด โดยทั่วไปหมายถึงการกำหนดค่าระวางที่อยู่บนพื้นฐานของความยืดหยุ่นของอุปสงค์ที่มีต่อการขนส่งนั้น สำหรับรายละเอียดจะกล่าวในบทที่ ๓

^๒ ESCAP, Handbook for Shipper for the Asia and Pacific Region, (Bagkok: United Nations, 1975) p.36.

เตรียมไว้สำหรับผู้ส่งสินค้าโดยเฉพาะ แม้ว่าแบบสอบถามเหล่านี้จะไม่เหมือนกันในแต่ละ
ชมรมก็ตาม แต่ความจริงแล้วก็เป็นการเก็บข้อมูลนั่นเอง รายละเอียดจะเป็นดังต่อไปนี้

๑. ชื่อสินค้าที่จะทำการขน
๒. รายละเอียดเกี่ยวกับปริมาตรและ/หรือน้ำหนักของสินค้า
๓. ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสินค้านั้น เช่น เป็นสินค้า
อันตรายหรือไม่
๔. มูลค่าต่อตันน้ำหนัก (ราคา f.o.b.) ที่ท่าเรือบรรทุก
๕. ชื่อท่าเรือบรรทุก (loading port)
๖. ชื่อท่าเรือขนถ่าย (discharging port)
๗. สินค้านั้นนำไปใช้เพื่อจุดมุ่งหมายใด
๘. ปริมาณการขนส่งต่อปีในปัจจุบัน
๙. ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าคู่แข่งหรือสินค้าทดแทน (รวมทั้งราคาและ
แหล่งของสินค้านั้น)
๑๐. อัตราค่าระวางในปัจจุบัน
๑๑. อัตราค่าระวางที่แจ้งไป
๑๒. ราคาขายส่งในประเทศที่ออกจากโรงงาน
๑๓. รายละเอียดเกี่ยวกับการส่ง เสริมการส่งออก
๑๔. รายละเอียดเกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งในการขนส่งด้วยวิธีอื่น (คือทาง
รถไฟ ทางบก เครื่องบิน และ เรือนอกชมรม)

อย่างไรก็ตาม หลังจากได้ข้อมูลเหล่านี้จากผู้ส่งสินค้ามาแล้ว ชมรมเรือจะสร้าง
อัตราค่าระวางด้วยวิธีการดังนี้

- ก. กำหนดขึ้นมาตามเกณฑ์ของชมรมที่ไม่เปิดเผย
- ข. ปรึกษากับผู้ส่งสินค้า เกี่ยวกับจำนวนเงินที่บริษัทสมาชิกของชมรมต้องการและ
จำนวนเงินที่ผู้ส่งสินค้าเต็มใจและสามารถจะจ่ายให้ได้

สำหรับประเทศไทยนั้น กองเรือมีขนาดเล็ก การขนส่งสินค้าต้องอาศัยบริการของ เป็นสำคัญ ดังนั้น ประเทศไทยเราเป็นผู้ส่งสินค้ามากกว่าที่จะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าระวางทำอย่างไรผู้ส่งสินค้าจึงจะมีอำนาจต่อรองกับขมรม เรือ สิ่งหนึ่งที่กระทำได้คือ ควรศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดอัตราค่าระวาง ดังที่จะได้กล่าวต่อไปในบทที่ ๓



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย