

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของการวิจัยนี้จะแยกเป็น 3 ประเด็นคือ ระบบสารสนเทศ (Information system) ฐานข้อมูล และ แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าแบบเทกอง

ระบบสารสนเทศ (Information System)

ระบบสารสนเทศ คือ การจัดหาข้อมูลอย่างต่อเนื่องที่จะช่วยให้กิจการสามารถตัดสินใจภายใต้สภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยการแข่งขัน สามารถเตรียมสารสนเทศอย่างมีรูปแบบได้อย่างแน่นอน เช่น การนำเสนอรายงาน และสารสนเทศที่ไม่ได้กำหนดรูปแบบที่แน่นอนให้แก่กิจการได้¹

ในการเตรียมสารสนเทศสำหรับการประมวลผลแบบมีรูปแบบที่แน่นอนตัวข้อมูลจะต้องแสดงรายละเอียด และหน้าที่ของกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อองค์กรทั้งหมด เราสามารถแยกระบบสารสนเทศขององค์กรหนึ่งๆ ออกเป็นระบบย่อยที่ดำเนินการหลักให้แก่องค์กร เช่น ระบบสารสนเทศทางการตลาด (Market Information System) ซึ่งมุ่งแสดงความสัมพันธ์ในกลุ่มของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทางการตลาด เช่น สายของผลิตภัณฑ์ ราคา ระดับการโฆษณา ช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้า เป็นต้น ข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นข้อมูลพื้นฐานของระบบสารสนเทศทางการตลาด นอกจากข้อมูลพื้นฐานทางการตลาดที่กล่าว

¹ James A. Senn, "Information System in Management"

มาแล้ว ยังมีข้อมูลผันแปรภายใน เช่น นโยบายทางการตลาด โปรแกรมการส่งเสริมการขาย การดำเนินการขาย และสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่ควบคุมไม่ได้ เช่น ผู้บริโภค

การพิจารณาให้มีระบบย่อยขององค์กรอาจมีความแตกต่างกันไปตามแต่ประเภทของ ธุรกิจเช่น ธุรกิจที่เป็นอุตสาหกรรมการผลิต ก็จะมีระบบสารสนเทศทางการผลิต (Production Information System) ระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมสินค้าคงคลัง (Inventory Information System) และระบบสารสนเทศที่ใช้สำหรับการจัดการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า (Customer Information System)

สำหรับกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ระบบสารสนเทศการคิดค่าระวางเรือ (Freight Information System) เป็นระบบย่อยที่มีความสำคัญเพราะจะเกี่ยวข้องกับการหารายได้ของ กิจการโดยตรง ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายละเอียดของเรือขนส่งสินค้าที่กิจการมีอยู่ รายละเอียดเกี่ยวกับตัวสินค้า รายละเอียดของท่าเรือต่างๆที่อยู่ในเส้นทางขนส่ง ข้อมูลเหล่านี้ อาจได้มาจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบโดยตรง ซึ่งจะต้องติดตาม และปรับปรุงเพิ่มข้อมูล เหล่านี้ให้ทันสมัยอยู่เสมอ เมื่อมาถึงการคิดค่าระวางเรือก็จะรวมข้อมูลเหล่านี้เข้าด้วยกันให้ สามารถใช้โปรแกรมในการคิดค่าระวางเรือได้

ระบบข้อมูล (Information System) ปัจจุบันมักประกอบด้วยระบบคอมพิวเตอร์ เป็น ระบบที่ทำหน้าที่ประมวลผลข้อมูล (Data Processing) และประมวลข่าวสาร (Information Processing)²

1. ระบบการประมวลผลข้อมูล (Data Processing System) เป็นการประมวลผลจาก รายการขึ้นต้น (Transaction) เช่น รายการสั่งซื้อสินค้า รายการจ่ายค่าแรง โดยบันทึกหรือ ลงบัญชี ถือว่าเป็นการประมวลผลข้อมูล นอกจากนี้ในระบบงานธุรกิจ ระบบการประมวลผล ข้อมูลถือว่าเป็นระบบการประมวลผลข้อมูลจากรายการขึ้นต้น เพราะการประมวลผลจะ กระทำครั้งละ 1 รายการ และแต่ละรายการจะต้องผ่านกระบวนการประมวลผลที่แน่นอน คือ

² มนู อรรถดิถลเชษฐ, "เอกสารประกอบการศึกษากาการใช้คอมพิวเตอร์ในงานธุรกิจ,

มี ข้อมูลนำเข้า (Input) การประมวลผล (Process) ผลลัพธ์ (Output)

2. ระบบประมวลข่าวสารและสารสนเทศ (Information Processing System) เพื่อประโยชน์ในด้านรายงานผล ควบคุมธุรกิจ การจัดการ การวางแผน ตัวระบบงาน ประกอบด้วย ฐานข้อมูล วิธีการสอบถามหรือการประมวลผลเชิงวิเคราะห์ที่สามารถให้ผลลัพธ์ได้ทันที

ฐานข้อมูล

ความหมายของ “ระบบฐานข้อมูล” สามารถมองได้ 2 ด้าน คือการมองของนักศาสตร์คอมพิวเตอร์ (Computer Science) และการมองของนักศาสตร์สารสนเทศ (Information Science) กล่าวคือ ในเชิงของศาสตร์สารสนเทศ เน้นที่การวิเคราะห์ ออกแบบ และการใช้ฐานข้อมูล ขณะที่ศาสตร์ทางคอมพิวเตอร์จะศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีทางคณิตศาสตร์อันเป็นที่มาของโมเดลต่าง ๆ รวมถึงการจัดเก็บข้อมูลจริง ๆ ในสื่อ³

1. การออกแบบฐานข้อมูลเชิงตรรก (logical Data modelling) เป็นแบบจำลองที่สร้างขึ้นเพื่อใช้อธิบายถึงลักษณะ โครงสร้างข้อมูล และความสัมพันธ์ของข้อมูลต่าง ๆ ในระบบ โดยจะมองตัวข้อมูลที่มีอยู่จริงในระบบในระดับผู้ใช้ (User View) แล้วนำมารวบรวมเป็นโมเดลข้อมูลเชิงตรรกเข้าด้วยกันโดยทำการแปลงให้อยู่ในรูปร่างฐานข้อมูลเชิงสัมพันธ์ (Relational Data Base) การออกแบบฐานข้อมูลเชิงตรรก (Logical Data Modelling) ประกอบด้วย⁴

³ ดวงแก้ว สวามิภักดิ์, รศ.ดร. “ระบบฐานข้อมูล” กรุงเทพมหานคร: หจก.เอช-เอเน การพิมพ์, 2534), หน้า 4.

⁴ Candanoc C. Fleming, Barbara Von Halle., “Handbook of Relational Data Base Design” Introduction to the Data Modelling (New York: addison-Wesley Publishing Co., 1989), p. 28.

1.1 เอนติตี (Entity) คือคำนาม เช่น บุคคล สถานที่ สิ่งของหรือ คำนามอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในองค์กร สามารถคงอยู่ได้โดยไม่ต้องอ้างอิงข้อมูลอื่น ๆ

1.2 แอททริบิวต์ (Attribute) คือข้อมูลที่แสดงลักษณะและคุณสมบัติของ เอนติตี และต้องแสดงข้อมูลที่เกี่ยวกับ แอททริบิวต์ ทุกตัว ได้แก่ ชื่อ ชนิด และขนาด

1.3 ความสัมพันธ์ (Relationships) คือ ความสัมพันธ์ระหว่าง เอนติตี โดยการ ใช้ถูกสรแสดงความสัมพันธ์ แบบของความสัมพันธ์แบ่งได้ 3 แบบคือ ความสัมพันธ์แบบ หนึ่งต่อหนึ่ง (One-to-One) ความสัมพันธ์แบบหนึ่งต่อกลุ่ม (One-to-Many) และความสัมพันธ์แบบกลุ่มต่อกลุ่ม (Many-to-Many)

1.4 คีย์หลัก (Primary key) เป็น แอททริบิวต์ หรือกลุ่มของแอททริบิวต์ ที่ สามารถเจาะจง เอนติตี ที่กำลังอ้างอิงถึง

1.5 คีย์ภายนอก (Foreign key) เป็น แอททริบิวต์ ของ เอนติตี ที่ใช้อ้างอิงถึง แอททริบิวต์ ของอีกแอททริบิวต์ ได้โดยจะทำให้เกิดความสัมพัทธ์ระหว่าง เอนติตี สอง เอนติตี

แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าแบบเทกอง

สินค้าแบบเทกองเป็นสินค้าที่ขนส่ง และบรรทุกขนถ่ายโดยไม่มีภาชนะหีบห่อ เช่น เมล็ดพืช สินแร่ ถ่านหิน เป็นต้น สินค้าเทกองแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ สินค้าเทกองหลัก (Major Bulk Cargoes) และสินค้าเทกองรอง (Minor Bulk Cargoes) สินค้าเทกองหลัก มี 5 ประเภท คือ สินแร่ เหล็ก เมล็ดพืช ถ่านหิน บอชไนต์/อลูมิเนียม ฟอสเฟต สินค้าเหล่านี้ มักจะส่งโดยเรือที่ไม่ใช่สายการเดินเรือประจำเส้นทาง และขนส่งคราวละเต็มเรือ เรือที่จะบรรทุกสินค้าเหล่านี้มักเป็นเรือเฉพาะกิจ⁵

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵ กมลชนก สุทธิวาทนฤตุมิ และ สุมาลี อแดงนวม “การบริหารท่าเรือ” การจัดการท่าเรือ (กรุงเทพฯ:สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 93.



1. การเช่าเหมาเรือ (Chartering)⁶

1.1 ความหมายและประเภทของการเช่าเหมาเรือ

การเช่าเหมาเรือ นับได้ว่าเป็นเรื่องที่สำคัญมากสำหรับประเทศไทย ทั้งนี้เนื่องจากการค้าส่วนใหญ่ของประเทศไทยเป็นสินค้าประเภท Bulk Cargo Charter แบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ตามลักษณะการบรรทุกสินค้า คือการเช่าเต็มลำเรือ (Full Charter) และการเช่าเฉพาะบางส่วน (Part Charter) นอกจากนี้ Charter ยังแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1.1.1 การเช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ซึ่งผู้เช่าเรือว่าจ้างโดยจ่ายค่าเช่าเรือเป็นรายวันให้แก่เจ้าของเรือและจะต้องเป็นคนจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงรวมทั้งค่าใช้จ่ายเมืองท่า (Port Disbursement) ตลอดทั้งว่าจ้างเอเจนต์เรือทั้งต้นทางและปลายทาง ระยะเวลาการเช่าอาจเป็น 10 เดือนหรือระยะยาวถึง 10 ปีก็ได้แล้วแต่จะตกลงกัน

1.1.2 การเช่าเป็นเที่ยวเรือ (Voyage Charter) อาจเช่าเป็นเที่ยวเดียว หรือเช่าไปกลับ 2 เที่ยวก็ได้ ไปกลับ 3 เที่ยวหรือ 4 เที่ยวหรือ 5 เที่ยวก็ได้ ในกรณีนี้ผู้เช่าเรือเพียงแต่จ่ายค่าระวางค่อตันให้กับเจ้าของเรือ ส่วนเจ้าของเรือจะเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายเมืองท่า (Port Disbursement) รวมทั้งค่าจ้างเอเจนต์เรือทั้งต้นทางและปลายทาง

1.1.3 การเช่าเรือเปล่า (Bareboat Charter) ไม่มีกัปตันเรือ ไม่มีลูกเรือ ส่วนมากผู้เช่าเรือจะต้องเป็นผู้จัดหาทั้งกัปตันและลูกเรือเอง รวมทั้งสิ่งจำเป็นทุกอย่างในการเดินเรือและส่วนมากการเช่าเรือเปล่านั้นจะเป็นเรือใหม่ที่สร้างออกจากค่อเรือมิใช่เรือเก่า ปกติระยะเวลาการเช่าจะอยู่ในช่วงเวลานานเช่น 5 ปี 10 ปี หรือ 20 ปี สำหรับแบบฟอร์ม (Form) ของผู้เช่าเรือ เรียกว่าสัญญาเช่าเรือ (Charter Party)

1.2 เงื่อนไขในการเช่าเรือ

สัญญาเช่าเรือ มีแบบฟอร์มทั้งหมดจำนวนหลายแบบแยกตามประเภทของการเช่าเรือ บางครั้งเจ้าของเรือหรือผู้ส่งออกสินค้า (Exporter) อาจจะออกแบบฟอร์มของตนเองมาใช้ก็ได้ หลักการสากลแบ่งการเช่าเรือออกเป็น 4 ประเภทคือ

⁶ กมลชนก สุทธิวิชาทนต์, "ธุรกิจพาณิชย์นาวี" Chartering (กรุงเทพฯ : สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), หน้า 133-136.

1.2.1 FI (Free In) หมายถึงว่าในการนำสินค้าลงเรือค่าแรงงาน (Stevadore) ที่จะนำสินค้าจากท่าเรือหรือจากรถบรรทุกลงในเรือ เจ้าของเรือไม่ใช่ผู้จ่ายอา แต่ผู้จ่ายจะเป็นผู้เช่าเรือ หรือ ผู้ซื้อสินค้า ก็ได้แล้วแต่การตกลงกันในสัญญา (Free in expense to the owner คือเงื่อนไขต่างๆที่กำหนดในสัญญานั้นเพื่อประโยชน์สำหรับเจ้าของเรือโดยตรง)

1.2.2 FO (Free Out) หมายถึงสินค้าที่ขนถ่ายออกจากเรือนั้นเจ้าของเรือไม่ต้องจ่ายเงิน แต่ผู้เช่าเรือหรือผู้รับสินค้าปลายทางจะต้องเป็นคนจ่ายในการนำสินค้าออกจากเรือ

1.2.3 FIO (Free In and Free Out) หมายถึงการนำสินค้าลงเรือหรือขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ เจ้าของเรือไม่ใช่ผู้จ่ายแต่ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จ่ายในการนำสินค้าลงเรือและการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ

1.2.4 FIOST (Free In and Free Out, Stowed and Trimmed) ใช้สำหรับสินค้าประเภทเทกอง (Bulk Cargo) ซึ่งเวลาขนสินค้าลงเรือสินค้าจะกองอยู่เป็นกองๆ นั่นคือสินค้ายังไม่ได้รับการปาดหรือเกลี่ยให้เรียบ (Trim) เพราะถ้าหากเรือออกแล่นไปโดยไม่ได้รับการปาดหรือเกลี่ยสินค้าให้เรียบแล้วเรือจะโคลง จะทำให้การทรงตัว (Stability) ของเรือไม่ดีซึ่งอาจทำให้เรือเสียหลักและจมลงได้ ดังนั้นถ้าไม่ทำการปาดหรือเกลี่ยสินค้าให้ดีแล้ว กัปตันเรือจะไม่ยอมให้นำเรือออกจากท่าเพราะถือว่า ไม่มีความปลอดภัยในการเดินเรือ (No Safety for Sailing or Seaworthy) ส่วนการจัดเรียงสินค้าให้เรียบร้อย (Stow) ของสินค้าประเภทเทกอง (Bulk Cargo) ถ้าทำไม่ดีจะทำให้เสียหายที่ไป เช่น กรณีที่เรือสามารถจะบรรทุกน้ำหนักได้ 12,000 ตัน แต่ถ้าพื้นที่ด้านปีกเรือมีสินค้าถูกกองไว้เป็นภูเขาจะทำให้การขนสินค้าลงเรืออาจทำได้เพียง 11,000 ตัน และขาดส่วนที่ควรจะขนลงเรือได้อีก 1,000 ตัน เจ้าของเรือก็จะขาดรายได้ที่ควรได้รับไป ดังนั้นจึงต้องมีการจัดเรียงและเกลี่ยสินค้าเข้าไปให้เต็มเนื้อที่ นอกจากนี้ยังมีสินค้าที่บรรทุกได้จำนวนน้อยแต่กินเนื้อที่มากเช่น เรือขนาด 15,000 ตัน หากบรรทุกนุ่นอาจได้เพียง 4,000 ตัน เนื้อที่ก็เต็มแล้วเพราะนุ่นมีค่าความหนาแน่นของสินค้าต่อพื้นที่หนึ่งลูกบาศก์ฟุต (Stowage Factor) มาก แต่สำหรับสินค้าบางประเภทเช่น มันอัดหรือมันเม็ด หรือแร่ซึ่งเนื้อที่น้อยแต่ไม่สามารถทำการขนลงเรือได้อีก เนื่องจากน้ำหนักบรรทุกของเรือรับไม่ได้

1.3 การบันทึกเวลาทำงาน (Laytime Calculation) การนับเวลาทำงานในสัญญาอาจกำหนดได้หลายแบบดังนี้

1.3.1 การยกเว้นไม่นับเวลาทำงานในวันที่สภาพอากาศไม่อำนวย และวันอาทิตย์และวันหยุด (Weather working days Sunday holiday excepted unless used)

หรือ SHEX-UU แต่ถ้าเมื่อใดมีการทำงานในวันอาทิตย์และวันหยุดและวันที่อากาศไม่อำนวยก็ให้นับเป็นเวลาทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำงานจริง ส่วนการทำงานในวันจันทร์ถึงเสาร์การนับเวลาจะนับเป็น 24 ชั่วโมงติดต่อกัน

1.3.2 วันที่สภาพอากาศไม่อำนวย และวันอาทิตย์และวันหยุด (Weather working days Sunday holiday excepted even in used) หรือ SHEX-EIU จะไม่นับเป็นเวลาทำงานแม้ว่าจะมีการทำงานหรือไม่ก็ตาม

1.3.3 จะนับเวลาทำงานทุกวันโดยไม่มีกรยกเว้น (Weather working days Sunday holiday included) หรือ SHINC ถึงแม้จะไม่มีการทำงานในวันอาทิตย์หรือวันหยุดก็ตาม วิธีนี้ถือว่าประหยัดค่าระวางเรือได้ดีที่สุดทั้งนี้เพราะเจ้าของเรือจะคิดค่าระวางถูกกว่าแบบอื่นเมื่อเทียบกับแบบ SHEX-EIU ซึ่งเจ้าของเรือจะเสียเปรียบผู้เช่าเรือเพราะไม่นับเวลาทำงานในวันอาทิตย์ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือเสียเวลาเปล่าหนึ่งวัน ซึ่งถ้าคิดเป็นค่าใช้จ่ายประจำวันของเรือจะตกประมาณ 3,000 - 4,000 เหรียญโดยที่เรือไม่ได้ทำงาน ดังนั้นค่าระวางจะต้องสูงขึ้นเพื่อชดเชยเวลาที่สูญหายไป ในบางประเทศที่นับถือศาสนาอิสลามถึงวันศุกร์เป็นวันหยุด ดังนั้นเงื่อนไขต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับวันหยุดจะต้องเป็นไปตามวันที่แต่ละประเทศกำหนดด้วย

1.4 ข้อมูลที่ผู้เช่าเรือต้องทราบก่อนทำสัญญาเช่าเรือ

1.4.1 ต้องทราบจำนวนสินค้าที่คิดเปอร์เซ็นต์บวกหรือลบเสมอ และต้องทราบว่าเพื่อไว้สำหรับผู้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือเสมอ

1.4.2 ลักษณะของสินค้า

1.4.3 ท่าเรือที่ขนส่งสินค้าขึ้นจากเรือ

1.5 ข้อมูลที่เจ้าของเรือต้องการทราบจากผู้เช่าเรือ⁷

เพื่อป้องกันข้อมูลผิดพลาด ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าไม่ป็นไปตามกำหนดเวลาและสินค้าอาจสูญหายหรือสูญหายได้ ดังนั้นข้อมูลที่เจ้าของเรือควรจะทราบมีดังนี้

1.5.1 ชื่อและที่อยู่ของผู้รับสินค้า (Receiver and Consignee)

⁷ สุนทร วงศ์เคอริ, "ศูนย์ของระวางเรือและการรวบรวมสินค้า" การปฏิบัติการของศูนย์ของระวางเรือและรวบรวมสินค้า (กรุงเทพฯ : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, 2535), หน้า 32.

1.5.2 ลักษณะของสินค้าเช่น จำนวน คุณภาพ การดูแลรักษา การเก็บรักษาในเรือ การขนยก

1.5.3 ชื่อเรือและเลขที่เกี่ยวเรือที่เดินทาง ผู้ส่งสินค้าจะต้องทราบชื่อเรือที่จะบรรทุกสินค้า เกี่ยวเรือที่จะเดินทางและวันที่เรือออกจากท่าเรืออย่างถูกต้อง เพื่อป้องกันความผิดพลาดอันจะทำให้เกิดความล่าช้าและเกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น การขนส่งสินค้าเทกองปกติจะทำการขนส่งโดยเรือเช่าหรือขนส่งแบบขี้คกลงตามสัญญา การขนส่งในลักษณะนี้จะประหยัดค่าขนส่ง

1.6 การคำนวณเวลาทำงาน¹

มีเงื่อนไขกำหนดไว้ในสัญญาการเช่าเรือด้วยว่า หากเจ้าของเรือทำงานเสร็จก่อนกำหนดจะได้รับเงินรางวัล (Dispatch) แต่ถ้าหากทำงานช้ากว่ากำหนดก็จะต้องเสียเงินค่าปรับ (Demurrage) ให้แก่ผู้เช่าเรือทั้งที่ต้นทางและปลายทาง ซึ่งถ้าการชำระเงินไม่เป็นภายในเวลาที่กำหนดก็ต้องชำระดอกเบี้ยที่คิดหนี้ให้กับอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

1.7 การกำหนดปริมาณสินค้าเพิ่มหรือลด

MOLOO (More or Less Owners' Option) & MOLCO (More or Less Charters' Option) คำว่า MOLOO หมายความว่าเจ้าของเรือหรือกัปตันเรือมีสิทธิที่จะเพิ่มหรือลดจำนวนสินค้าลงเรือได้ตามเปอร์เซ็นต์ที่กำหนดในสัญญาการเช่าเรือ ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของกัปตันเรือว่าระวางของสินค้านั้นสามารถจะรับสินค้าจำนวนมากที่สุดได้เท่าใด ส่วนคำว่า MOLCO หมายความว่าผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะเพิ่มหรือลดจำนวนสินค้าลงเรือได้ขึ้นอยู่กับราคาตลาดของสินค้าในขณะนั้นเช่น ในกรณีที่มีการขายสินค้าล่วงหน้าไปก่อนหมายความว่า ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะเพิ่มหรือลดจำนวนสินค้าลงเรือได้ ขึ้นอยู่กับราคาตลาดของสินค้าในขณะนั้นเช่น ในกรณีที่มีการขายสินค้าล่วงหน้าไปก่อนที่สินค้าจะลงเรือและ

¹ โกวิท โลห์ชาวณิชย์, "เอกสารประกอบการอบรม The Shipping Business in Thailand" Chartering, 2530.

ปรากฏว่าขณะที่กำลังนำสินค้าลงเรือเป็นช่วงที่ราคาสินค้านั้นลดลงพอดี ผู้เช่าเรือหรือเจ้าของสินค้าก็สามารถขอเพิ่มจำนวนสินค้าที่จะลงเรือได้มากที่สุดตามที่กำหนดไว้ในแบบสัญญาเช่าเรือ เพราะจะได้ผลกำไรมากกว่าจากการที่ราคาสินค้านั้นลดลง ตรงกันข้ามหากราคาตลาดของสินค้าเพิ่มขึ้นก็จะพยายามลงสินค้าให้น้อยที่สุดเพื่อลดการขาดทุน

1.8 เงินค่าประกันภัยทางทะเลเพิ่มเติม

กรณีที่เรือมีอายุเกินกว่า 15 ปี จะต้องเสียค่าประกันภัยทางทะเลเพิ่มเติม โดยถ้ามีการระบุในแบบสัญญาการเช่าเรือแล้วให้ถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือ แต่ถ้าไม่มีระบุในแบบสัญญาการเช่าเรือ ให้ถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายของผู้เช่าเรือ

1.9 เงินที่เจ้าของเรือให้กับผู้เช่าเรือกรณีที่ไม่มีค่านายหน้า

คือเงินที่เจ้าของเรือให้กับผู้เช่าเรือ ถ้าไม่มีค่านายหน้า (omission) ผู้เช่าเรือมักจะได้ค่าระวางเรือที่ต่ำกว่า

1.10 การจ่ายเงินค่าน้ำมันในกรณีการเช่าเรือเป็นระยะเวลาระหว่างผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือ ในกรณีการเช่าเรือเป็นระยะเวลา (Time Charter) หมายความว่า ผู้เช่าเรือต้องยอมรับและจ่ายเงินค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในแท็งก์ คอนส่งมอบเรือ (Delivery) ณท่าเรือที่ขนสินค้าลง และเจ้าของเรือต้องยอมรับราคาที่ตกลงกันไว้กับผู้เช่าเรือคอนรับมอบเรือคืน (Redelivery) ณท่าเรือที่ขนสินค้าขึ้นในส่วนที่ผู้เช่าเรือได้ใช้น้ำมันไป แต่ถ้าผู้เช่าเรือส่งมอบเรือซึ่งมีจำนวนน้ำมันมากกว่าคอนส่งมอบเรือ เจ้าของเรือก็ต้องจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นตามที่ตกลงในแบบสัญญาการเช่าเรือ

1.11 ค่าระวางเรือที่ต้องจ่ายตามสัญญา

ผู้เช่าเรือจะต้องจ่ายค่าระวางเรือตามที่ระบุไว้ในแบบสัญญาการเช่าเรือ ถึงแม้ว่าจะนำสินค้ามาลงเรือไม่ครบตามจำนวนที่ระบุไว้ในแบบสัญญาการเช่าเรือ

ศูนย์วิจัยทางพาณิชย์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย