

บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๕.๑ ผลสรุปที่ได้จากการศึกษา

ผลการวิเคราะห์เชิงประจักษ์ของการกำหนดอัตราค่าระวางโดยใช้วิธีการ OLS นั้น จะเห็นได้ว่าทั้งปัจจัยด้านต้นทุน ปัจจัยด้านอุปสงค์และลักษณะการเก็บบรรทุกของสินค้ามีอิทธิพลในการอธิบายระดับและโครงสร้างอัตราค่าระวาง

สำหรับการวิเคราะห์ระดับอัตราค่าระวางนั้น ตัวแปรต่าง ๆ มีอิทธิพลในการกำหนดอัตราค่าระวางได้ร้อยละ ๕๔.๙๖-๕๕.๑๔ ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษามีดังนี้

- ๑) ขมรมเรือจะพิจารณาระยะเวลาที่ทำการขนส่งเป็นสำคัญ เมื่อระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้น อัตราค่าระวางจะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย
- ๒) เมื่อผู้ส่งสินค้าส่งสินค้าในปริมาณมาก ขมรมเรือจะเล็งเห็นถึงอำนาจการต่อรองของผู้ส่งสินค้านั้น จะลดอัตราค่าระวางลงมา นอกจากสินค้านั้นเป็นสินค้าทั่วไปที่มีมูลค่าสูง ปริมาณการขนส่งน้อย ขมรมเรือจะไม่ลดอัตราค่าระวางลงมา แต่จะเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่ง
- ๓) จำนวนเรือนอกขมรมจะเข้ามามีบทบาทในการกำหนดอัตราค่าระวาง กล่าวคือ เมื่อเรือนอกขมรมเข้ามาแข่งขันเพิ่มขึ้น ขมรมเรือต้องประสพกับการแข่งขันจากภายนอก จะลดอัตราค่าระวางลงมา
- ๔) ตัวแปรหุ่นจะมีนัยสำคัญกับสินค้าที่มีมูลค่าสูง หมายความว่า เมื่อผู้ส่งสินค้าขนส่งด้วยบริการของเรือในขมรม ระดับอัตราค่าระวางจะสูงขึ้น แสดงว่าขมรมเรือมีอำนาจในการผูกขาดมากกว่าเรือนอกขมรม

เช่นเดียวกัน ตัวแปรต่าง ๆ มีอำนาจในการอธิบายอัตราค่าระวางได้ร้อยละ ๕๐.๙๖-๕๖.๔๔ ในโครงสร้างอัตราค่าระวาง ผลการวิเคราะห์เป็นดังนี้

๕) ตัว stowage factor มีบทบาทในการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าระวางที่สำคัญมาก สินค้าเทกองหรือสินค้าที่มีอัตราส่วนระหว่างปริมาตรต่อน้ำหนักสูง สินค้านั้นมีแนวโน้มที่จะเสียอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรนี้มี variation สูง หมายความว่าบนเส้นทางนั้นจะมีสมรรถวิสัยในการบรรทุกส่วนเกินเกิดขึ้น แสดงว่าขมรมเรือไม่สามารถกำหนดอัตราค่าระวางที่สูงได้

๖) เมื่อผู้ส่งสินค้าทำการส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูง ขมรมเรือคิดอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น จากการศึกษาพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์ของตัว stowage factor และสินค้าที่มีมูลค่าต่อหน่วยสูง จะมีนัยสำคัญเป็นส่วนใหญ่ แสดงว่าการขนส่งบนเส้นทางเหล่านี้ขมรมเรือจะมีอำนาจในการเลือกปฏิบัติได้สูงมาก

๗) อย่างไรก็ตาม สินค้าที่เคลื่อนที่ในปริมาณมาก อัตราค่าระวางมีแนวโน้มลดลง แต่จากการศึกษาพบว่าตัวแปรนี้มีอำนาจในการอธิบายอัตราค่าระวางไม่สูงนัก

๘) สินค้าแช่เย็น พบว่า มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับอัตราค่าระวางค่อนข้างสูง รองจากตัว stowage factor และมูลค่าต่อหน่วย ซึ่งการบรรทุกสินค้าชนิดนี้บริษัทเรือจะต้องจัดเครื่องมือเครื่องมือไว้เป็นพิเศษ แต่หากมีปริมาณการขนส่งที่เพียงพอ และเครื่องมือในการขนถ่ายมีการติดตั้งพร้อมแล้ว จะทำให้ค่าใช้จ่ายของขมรมเรือลดลง ดังนั้น อัตราค่าระวางจะลดลง นอกจากสินค้าแช่เย็นแล้ว ลักษณะอื่น ๆ ของสินค้า เช่น สินค้าอันตราย เป็นต้น มีอำนาจในการอธิบายอัตราค่าระวางอย่างไม่มีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น ๙๕%

๙) อัตราส่วนของสินค้าที่ขนบน เส้นทางนั้นต่อสินค้าชนิดเดียวกันที่มาจากแหล่งผลิตอื่น พบว่าตัวแปรนี้มีอิทธิพลในการอธิบายอัตราค่าระวางได้ต่ำ

เมื่อราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราในตลาดโลกมีการเปลี่ยนแปลงแล้วจะมีผลกระทบต่ออัตราค่าระวางในระยะยาว หลังจากวิกฤติการณ์น้ำมันโลกจะเห็นว่ต้นทุนดำเนินการของการผลิตสินค้าบริการได้เพิ่มขึ้นอย่างกระทันหัน ขมรมเรือไม่สามารถประกาศเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางได้ จึงต้องนำเอาระบบค่าธรรมเนียมมาใช้เพื่อนำมารวมกับอัตราค่าระวางเป็นราคาค่าระวาง ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่ผู้ส่งสินค้าจะต้องจ่ายจริงให้กับผู้ทำการขนส่ง จากการศึกษาการเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางและราคาค่าระวางได้ผลดังนี้

๑๐) ผลกระทบที่เกิดจากอัตราค่าระวางและค่าธรรมเนียมที่มีต่อราคาค่าระวาง จะเห็นว่าผลกระทบของอัตราค่าระวางต่อราคาค่าระวาง (เมื่อค่าธรรมเนียมคงที่) จะเพิ่มมากขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๑๗ ซึ่งในบางขมรมคือขมรมไทย/อ่าวเบงกอล ได้เพิ่มขึ้นมากกว่า ๕๐ % และในขณะเดียวกัน ผลกระทบของอัตราค่าระวางและค่าธรรมเนียมรวมกันทำให้ราคาค่าระวางเพิ่มขึ้น ๑๕-๑๓๓ % ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๗-๒๕๒๔ แต่ผลของอัตราค่าระวางมีมากกว่าของค่าธรรมเนียม

๑๑) ราคาค่าระวางจะเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกับอัตราค่าระวาง กล่าวคือ ถ้าหากว่าอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น ราคาค่าระวางมีแนวโน้มเพิ่มสูงตามไปด้วย

๑๒) อัตราค่าระวางมีเสถียรภาพมากกว่าราคาค่าระวาง หรือมีความแปรผันน้อยกว่าราคาค่าระวาง ทั้งนี้เนื่องจากการประกาศเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางมีประมาณปีละครั้งเดียว ส่วนการเปลี่ยนแปลงราคาค่าระวางจะเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง ใน ๑ ปี เช่น ขมรมไทย/ยุโรป เปลี่ยนแปลงถึง ๑๓ ครั้ง ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ดังนี้ เป็นต้น

#### ๕.๒ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า กิจการพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ต้นทุนที่สูง โดยเฉพาะต้นทุนคงที่ ผู้ประกอบการในประเทศไทยไม่สามารถจะลงทุนในกิจการนี้ได้ บริษัทเรือที่เข้ามาให้บริการส่วนใหญ่เป็นของประเทศที่มีเทคโนโลยีสูงและมีประสิทธิภาพในการเดิน เรือมานาน นับศตวรรษทำให้ผู้ประกอบการคนไทยไม่สามารถเข้าไปแข่งขันกับบริษัทเรือต่างประเทศเหล่านี้ได้ เนื่องจากยังขาดความรู้และเทคนิคเกี่ยวกับกิจการนี้ ดังนั้นรัฐบาลควรจะเข้ามามีส่วนสนับสนุนกิจการนี้ให้มากยิ่งขึ้น วิธีทางหนึ่งที่ทำได้คือการเข้ามามีส่วนในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง เพื่อว่ากิจการพาณิชย์นาวีไทยจะได้เจริญเติบโตยิ่งขึ้น แต่การกำหนดนโยบายนี้เป็นเรื่องที่ยากมาก เพราะนอกจากจะมีผลกระทบต่อภายในประเทศแล้ว ยังมีผลในระหว่างประเทศอีกด้วย อย่างไรก็ตาม นโยบายเกี่ยวกับอัตราค่าระวางสามารถจะกำหนดได้ดังนี้

#### ก. ระยะสั้น

๑. รัฐบาลควรให้การสนับสนุนผู้ส่งสินค้าให้ทำรื้อกับขมรม เรือเพื่อสร้าง "Promotional freight rate" ขึ้นมา ซึ่งอัตราค่าระวางลักษณะนี้เป็นการตั้ง (อัตราค่าระวาง) ให้อยู่ในระดับต่ำเพียงพอเพื่อให้สินค้า (ใหม่) สามารถเจาะตลาดใหม่ ๆ ได้ และระดับค่าระวางนี้จะยังคงอยู่จนกระทั่งสินค้านั้นครองตลาดได้ เท่ากับว่า

"Promotional freight rate" นี้ เป็นการส่งเสริมการส่งออก (export subsidy) ที่ขมรมเรือจะให้แกผู้ส่งสินค้าในลักษณะเช่นนี้ขมรมเรือควรจะให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการส่งออกเพื่อให้มีการค้าขยายตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกลับไปยังกิจการการเดินเรืออย่างแน่นอน

๒. รัฐบาลควรจะทำการศึกษาหรือกับขมรมเรือเพื่อไม่ให้ขมรมเรือเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางพื้นฐานบ่อยครั้งนัก นอกจากนี้จะต้องมีการต่อรองกันก่อน ในกรณีนี้รัฐบาลควรที่จะสร้างสูตรเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง และค่าธรรมเนียมพิเศษร่วมกับขมรมเรือ ในการกำหนดสูตรร่วมกันนี้ รัฐบาลต้องให้สัญญาแก่ขมรมเรือโดยใช้อำนาจของรัฐให้ผู้ส่งสินค้าทำการขนส่งสินค้าด้วยเรือของขมรมเรือ และขมรมเรือต้องสัญญาว่าจะเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวาง อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษตามสูตรเท่านั้น

#### ข. ระยะยาว

๓. รัฐบาลควรจัดตั้งหน่วยงานหนึ่งที่เรียกว่าหน่วยศึกษาระวางเรือ (Freight Study Bureau) หน่วยงานนี้ มีหน้าที่กำหนดนโยบายกิจการพาณิชย์นาวีเพื่อเสนอแก่รัฐบาล และนอกจากนี้ยังช่วยเหลือให้คำแนะนำแก่ขมรมเรือและสภาผู้ส่งสินค้าให้ดำเนินงานเพื่อผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก ดังนั้น หน้าที่ของหน่วยงานนี้มีดังนี้

- ก. ให้คำแนะนำแก่รัฐบาลในเชิงนโยบายพาณิชย์นาวี
- ข. ทำการศึกษาริเคราะห์เกี่ยวกับโครงสร้างอัตราค่าระวาง
- ค. ทำการศึกษาและให้ข้อเสนอแนะแก่ผู้ส่งสินค้าในการสร้างอำนาจ

ต่อรองกับขมรมเรือ

- ง. เป็นศูนย์วิจัยเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี
- จ. ให้ข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเกี่ยวกับการพัฒนาของเรือนพื้นฐานของ

การศึกษาเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพที่เหมาะสม

หน่วยงานศึกษาระวางเรือนี้ได้จัดตั้งขึ้นแล้วในหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกนี้ โดยมีการดำเนินงานแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการบริหารงานหรือรูปแบบการจัดองค์การ จึงไม่มีหลักการที่ตายตัวสำหรับหน่วยงานนี้ แล้วแต่

จุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของประเทศนั้น แต่มีสิ่งที่เหมาะสมกันคือให้ความร่วมมือกับรัฐอย่างใกล้ชิด เกี่ยวกับการพาณิชย์และนโยบาย ฉะนั้น หน่วยงานนี้ควรจะเป็นหน่วยงานอิสระที่สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔. การที่จะให้ผู้ส่งสินค้ามีอำนาจต่อรองกับขมรมเรือ รัฐบาลต้องสนับสนุนให้ผู้ส่งสินค้าก่อตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ (Shippers' Council) ขึ้น สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือมีอำนาจหน้าที่ในการต่อรองกับขมรมเรือโดยเฉพาะเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง รัฐบาลไม่จำเป็นต้องเข้าร่วมด้วยในสภาดังกล่าว เพียงแต่ให้คำแนะนำแก่ผู้ส่งสินค้า ดังนั้น สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือจึงเป็นที่รวมกลุ่มของผู้ส่งสินค้าทั้งหลาย ก่อตั้งเป็นสมาคมขึ้นมาเพื่อทำการต่อรองกับขมรมเรือ การต่อรองกับขมรมเรือจะประสบความสำเร็จหรือไม่ขึ้นอยู่กับความสามัคคีของสมาชิกทั้งหลาย เนื่องจากมีความแตกต่างในระหว่างอำนาจการต่อรองของสภาผู้ส่งสินค้ากับของขมรมเรือ กล่าวคือ สภาผู้ส่งสินค้าจะมีอำนาจอยู่ภายในประเทศเท่านั้น แต่ขมรมเรือจะมีอิทธิพลอยู่ในระหว่างประเทศ ในบางครั้งการจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าจะเป็นหนทางหนึ่งที่ประสบความสำเร็จในการเจรจาต่อรองกับขมรมเรือ ปัญหาที่ยังคงมีอยู่ก็คือสภาผู้ส่งสินค้าจะเป็นเพียงหน่วยงานพิเศษหน่วยงานหนึ่งที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับขมรมเรือในฐานะที่เป็นตัวแทนการเจรจาต่อรองด้วยเท่านั้น แต่จะไม่ทำหน้าที่ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันเพิ่มขึ้นจากเรือนอกขมรม

๕. รัฐบาลควรให้ความสนใจกับ "Code of Conduct for Liners Conference" UNCTAD ได้ เสนอกฎนี้ ขึ้นในที่ประชุม ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ เมื่อวันที่ ๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๑๗ เพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ส่งสินค้า ผู้รับมอบสินค้าและยังส่งเสริมให้มีการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีในประเทศกำลังพัฒนาให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้ผู้ส่งสินค้าและบริษัทเรือทำการเจรจาตกลงเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีด้วยหลักของผลประโยชน์ร่วมกัน เหนือสิ่งอื่นใดกฎนี้ส่งเสริมให้มีปริมาณการขนส่งอย่างเพียงพอ และการกำหนดอัตราค่าระวางที่เหมาะสม สูตรการจัดสรรสินค้าสำหรับการขนส่งของกฎนี้เป็น ๔๐ : ๔๐ : ๒๐ กฎนี้มีผลบังคับใช้ก็ต่อเมื่อประเทศต่าง ๆ ๒๔ ประเทศ ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เป็นเจ้าของกองเรือประมาณ ๒๕% ของกองเรือโลกต้องให้สัตยาบันแก่กฎนี้ เมื่อสิ้นสุดเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๕ มีทั้งหมด ๕๒ ประเทศ

ได้ให้สัตยาบันแล้วรวมเป็นน้ำหนักระวาง ๒๐.๔๗% ของโลก<sup>๑</sup> (ประเทศไทยยังไม่ได้ให้สัตยาบัน) คาดว่าคงจะมีผลบังคับใช้ประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๖ อย่างไรก็ตาม เราจะมาพิจารณาว่า กฎนี้จะปฏิบัติงานได้อย่างไร สมมติว่าประเทศส่วนใหญ่ยอมรับกฎนี้แล้ว การค้าระหว่างประเทศของประเทศเหล่านี้ โดยเฉพาะสินค้า general cargo จะได้รับการบรรทุกบนพื้นฐานที่เท่ากันระหว่างประเทศผู้ส่งออกและประเทศผู้นำเข้า (ฝ่ายละ ๕๐%) ซึ่งจะเหลือไว้ ๒๐% สำหรับประเทศที่สาม ในปัจจุบันยังมีความไม่สมดุลกันในการขนส่งระหว่างประเทศกำลังพัฒนาและประเทศที่พัฒนาแล้ว ดังนั้น กฎนี้จะช่วยส่งเสริมให้ประเทศกำลังพัฒนามีโอกาสในการบรรทุกสินค้าได้เพิ่มขึ้น อย่างเช่นการขนส่งสินค้าเข้าและออกของประเทศไทยด้วยเรือไทยมีน้อยกว่า ๕% เมื่อกฎนี้มีผลบังคับใช้แล้วประเทศไทยจะมีความสามารถในการบรรทุกสินค้าได้เพิ่มขึ้นถึง ๓๕% ซึ่งหมายความว่าเงินตราต่างประเทศที่ได้จากการขนส่งจะไหลเข้าสู่ประเทศเพิ่มขึ้น ดังนั้น "United Nations Code of Conduct for Liner Conference" จึงเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถแก้ปัญหาการขาดดุลการค้าได้เป็นอย่างดี

#### ๔.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษา

เนื่องจากในการศึกษาเรื่องนี้ ผู้เขียนได้นำตัวแปรตัวหนึ่งคือลักษณะในการเก็บบรรทุกของสินค้า เช่น สินค้าอันตราย สินค้าเกิดความขึ้นได้ง่าย เป็นต้น มาเป็นตัวในการกำหนดอัตราค่าระวางด้วยในแบบจำลอง ผลของการศึกษาปรากฏว่าตัวนี้มีอิทธิพลต่ออัตราค่าระวางค่อนข้างต่ำ ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากไม่สามารถจะหาข้อมูลที่ละเอียดเกี่ยวกับลักษณะสินค้าได้ ผู้เขียนคิดว่าตัวแปรตัวนี้น่าจะมีอิทธิพลในการกำหนดอัตราค่าระวางได้ค่อนข้างสูง หากในอนาคตมีข้อมูลที่เพียงพอเกี่ยวกับตัวแปรนี้ก็ควรจะได้มีการศึกษาถึงลักษณะสินค้าที่มีอิทธิพลต่ออัตราค่าระวางต่อไป

<sup>๑</sup>UNCTAD, Review of Maritime Transport 1981 (TD/B/C.4/251, Geneva: UNCTAD, 1981) p.46.

นอกจากนี้ ในเรื่องเกี่ยวกับราคาค่าระวาง เรื่องที่เป็นปัญหาและมีการถกเถียงกันในปัจจุบัน ได้แก่ Bunker Adjustment Factor และ Currency Adjustment Factor ซึ่งในเรื่องเหล่านี้ควรจะศึกษาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และผลกระทบของค่าธรรมเนียมที่มีต่อราคาค่าระวางให้ลึกซึ้งและชัดเจนยิ่งขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย