ผนวก ก.

## ชมรมเรือ

โครงสร้างตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยมีลักษณะการให้บริการของเรือขนส่งสินค้าแบ่งเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

### 1. เรือประจำเส้นทาง (Liner Services)

เรือประจำเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ให้บริการระหว่างเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ โดยมีกำหนดตารางเวลาที่แน่นอนว่าจะให้บริการด้วยความถี่เท่าใด

ธุรกิจเดินเรือประจำเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งประกาศให้สาธารณชนทั่วไปทราบทางหนังสือพิมพ์ หรือสิ่งอื่นๆ ในเรื่องของหมายกำหนดการของเรือเข้าออกท่าใดบ้าง ระบุเส้นทางการเดินเรือ และระบุวันล่วงหน้า ลักษณะการให้บริการแบ่งเป็น 2 แบบ[1] ดังนี้

1) ประเภทการให้บริการทอดเดียว (Direct Service Type) เป็นการให้บริการรับส่งสินค้าจากเมืองท่าหนึ่ง ไปยังจุดหมายปลายทาง ณ อีกเมืองท่าหนึ่งตามที่ได้ตกลงไว้ โดยใช้เรือลำเดียวกันตลอดเส้นทาง

2) ประเภทการให้บริการถ่ายลำเรือ (Transshipment Service Type) เป็นการให้บริการรับส่งสินค้าจากเมืองท่าหนึ่ง ไปยังจุดหมายปลายทาง ณ อีกเมืองท่าหนึ่งตามที่ได้ตกลงไว้ โดยมีการเปลี่ยนเรือ หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือลำหนึ่งไปยังเรืออีกลำหนึ่ง

การขนส่งสินค้าของเรือไปยังจุดหมายปลายทางบางครั้ง เรือเดินทะเลไม่สามารถเข้าไปถึงท่าเรือได้ เป็นเพราะท่าเรือมีขีดจำกัดของเรือที่เข้ามาเทียบท่า ซึ่งเรือมีขนาดใหญ่เกินไปจึงไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าได้ หรือปริมาณสินค้าที่ขนส่งมีปริมาณน้อยไม่คุ้มค่าพอที่จะขนส่งด้วยเรือขนาดใหญ่ หรือท่าเรือบางแห่งไม่มีอุปกรณ์ที่ทันสมัยพอในการขนถ่ายสินค้า ดังนั้นจึงต้องอาศัยเรือลำเลียง (Feeder) เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ หรือเรือแม่มายัง

---

[1] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี, วารสารการพาณิชยนาวี ปีที่ 15 ฉบับที่ 3 ธันวาคม 2539.

เขตท่าเรือ หรือจากเขตท่าเรือไปยังเรือใหญ่ โดยส่วนใหญ่แล้วเรือใหญ่หรือเรือแม่จะจอดคอยสินค้าอยู่ ณ ท่าเรือน้ำลึกของประเทศใกล้เคียง เช่น ฮ่องกง สิงคโปร์ เป็นต้น

1.1 ชมรมเรือ (Shipping Conference)

เรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่จะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มชมรมเรือ กลุ่มพันธมิตรร่วม (Consortium) การเดินเรือร่วม (Coordinated Sailing) ข้อตกลงการเช่าระวางเรือ (Space Charter Agreement Sailing) และอื่นๆ

โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อ การรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง ควบคุมสภาพการแข่งขันในเส้นทางการค้า และต้องการจัดสรรการให้บริการขนส่งเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและหาผลประโยชน์ร่วมกันทางการค้า

ชมรมเรือ หมายถึง ผู้ขนส่งทางเรือตั้งแต่สองรายขึ้นไป ซึ่งรวมกันเป็นกลุ่มจัดทำข้อตกลงทั้งอย่างเป็นทางการ หรือไม่เป็นทางการ (Formal or Informal Agreement) เพื่อกำหนดเป็นหลักปฏิบัติให้เป็นแบบอย่างเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือ ในการจัดบริการขนส่งการเก็บค่าระวาง การกำหนดเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวาง การกำหนดเงินส่วนลด การเก็บค่าธรรมเนียม หรือการวางเงื่อนไขอื่น

ชมรมเรืออาจแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1.1.1 ชมรมเรือปิด (Closed Conference)

เป็นการรวมกลุ่มของบรรดาเจ้าของบริษัทเรือ โดยกำหนดเงื่อนไขกรรับสมาชิกเข้าว่าจะต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกเดิมก่อน ชมรมเรือส่วนใหญ่ของโลกมีลักษณะเป็นชมรมเรือปิด

สาเหตุที่ต้องกำหนดเงื่อนไขในการรับสมาชิกใหม่เพราะสายการเดินเรือจะร่วมกันกำหนดอัตราค่าระวางร่วมกัน และแต่ละสายการเดินเรือจะได้รับโควตาส่วนแบ่งในการขนสินค้าในอัตราตายตัว ซึ่งทำให้สายการเดินเรือแต่ละสายสามารถปรับขนาดการให้บริการให้เข้ากับความต้องการ และหลีกเลี่ยงปัญหาการให้บริการซ้ำซ้อนมากเกินความจำเป็น

การรวมตัวกันเป็นชมรมเรือปิดไม่มีกฎหมายประเทศใดรับรอง เป็นเพียงสมาชิกตั้งกฎเกณฑ์กับภายในกลุ่มสมาชิก ชมรมเรือแบบปิดที่สำคัญ และเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศของไทยมี 7 ชมรม แบ่งเป็น ชมรมเรือขาออก 3 ชมรม และชมรมเรือขาเข้า 4 ชมรม

1) ชมรมเรือที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้าออก ได้แก่

1.1) ชมรมเรือ Thailand/Europe Conference ให้บริการเดินเรือจากท่าเดินเรือไทยที่ตั้งอยู่ทางฝั่งอ่าวไทยไปยังท่าเรือยุโรป ทะเลดำ ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โมร็อคโค อ่าวเอเดน ทะเลแดง และคลองสุเอช

ชมรมนี้จะลดอัตราค่าระวางเป็นพิเศษสำหรับผู้ส่งสินค้าที่เซ็นสัญญาใน Deferred Rebate Agreement ซึ่งจะให้เงินคืนหลังจากที่ได้ออกใบตราส่งสินค้าไปแล้ว 2 เดือน ในปี 2539 ชมรมนี้มีสำนักงานบริหารอยู่ที่ประเทศเนเธอร์แลนด์ มีสมาชิก สายการเดินเรือ ได้แก่ Hapag-Lloyd, Maersk Lines[2], MISC, Mitsui O.S.K. Line, NYK และ P&O Nedlloyd

1.2) ชมรมเรือ Thailand/Japan Freigh Conference (JTC) ให้บริการเดินเรือจากท่าเรือในประเทศไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น

ในปี 2539 มีสมาชิก 11 สายการเดินเรือ ได้แก่ Jatha Maritime, Kansai Steamship, "K" Line, Maersk Line, Mitsui O.S.K. Line, NYK, Norwegian Asia Line, Siam Paetra International, Thai Maritime Navigation, Thai Mercantile Marine และ Unithai Lines.

1.3) ชมรมเรือ Far Eastern Freight Conference (Westbound) ให้บริการจากประเทศเอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปยังยุโรป ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โมร็อคโค มีสำนักงานเลขาธิการชมรมตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน

ในปี 2539 มีสมาชิก 8 สายการเดินเรือ ได้แก่ NOL/APL[3], CMA CGM, Maersk Line, MISC, NYK, OOCL, P&O Nedlloyd และ Yang Mine Line.

---

[2] Maersk Sealand (สายเรือ Maersk จากเดนมาร์ก ได้ควบรวมกับ Sealand ของสหรัฐอเมริกา) รวมบริษัท (take over) P&O NedLloyd (P&O Container Lines ของอังกฤษรวมกับ NedLloyd Lines ของเนเธอร์แลนด์) เป็น Maersk Lines ภายใต้ชื่อนี้ซึ่งมีผลอย่างสมบูรณ์ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ ปี 2549 การดำเนินงานของสายการเดินเรือ Maersk Sealand และสายการเดินเรือ P&O Nedlloyd จะแยกกันจนกว่าจะถึงวันที่สายการเดินเรือทั้งสองรวมกิจการกัน

[3] Neptune Orient Lines ของสิงคโปร์เข้ารวมบริษัท (take over) สายเรือ The American President Line ของสหรัฐอเมริกา

2) ชมรมเรือที่เกี่ยวข้องกับการนำสินค้าเข้า ได้แก่

2.1) ชมรมเรือ Japan/Thailand Freigh Conference (JTFC) ให้บริการเดินเรือจากประเทศญี่ปุ่นไปยังท่าเรือในไทย ชมรมนี้แต่งตั้งให้บริษัท John Swive & Sons (Japan) ที่ประเทศญี่ปุ่นทำหน้าที่เป็นเลขาธิการชมรม

ในปี 2539 มีสมาชิก 12 สายการเดินเรือ ได้แก่ ICNAL Shipping, Jatha Maritime, Kansai Steamship, "K" Line, Mitsui O.S.K. Line, Maersk Line, NYK, P&O NedLloyd , Siam Paetra International, Thai Maritime Navigation, Thai Mercantile Marine และ Unithai Lines.

2.2) ชมรมเรือ Conference des Charentes ให้บริการเดินเรือจากการบรรทุกสินค้าลงเรือที่ La Rochelle Pallice, Tonnay-charent หรือ Bordeaux ไปยังประเทศกลุ่มเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก มีสำนักเลขาธิการชมรมตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน

ในปี 2539 มีสมาชิก 10 สายการเดินเรือ ได้แก่ Compagnile Maritime, Hapag-Lloyd, "K" Line, Maersk Line, MISC, Mitsui O.S.K. Line, NYK, The East Asistic, OOCL และ P&O Nedlloyd

2.3) ชมรมเรือ MEDFEC (Mediterranean Far East Conference) ให้บริการเดินเรือจากประเทศอิตาลี ฝรั่งเศส สเปน และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ไปยังประเทศมาคู เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกไกล มีสำนักเลขาธิการชมรมตั้งอยู่ที่ประเทศอิตาลี

ในปี 2539 มีสมาชิก 9 สายการเดินเรือ ได้แก่ Compagine General Maritime, Compagnile Maritime Daffretement, Maersk Line, MISC, Mitsui O.S.K. Line, Lines, NYK, P&O NedLloyd และ Yang Ming Line.

2.4) ชมรมเรือ Far Eastern Freight Conference (Eastbound): FEFC ให้บริการเดินเรือจากประเทศเนเธอร์แลนด์ สวีเดน ฟินแลนด์ เดนมาร์ค ไอซ์แลนด์ เยอรมัน โปร์แลนด์ เนเธอร์แลนด์ เบลเยี่ยม ฝรั่งเศส (ฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก) ไปยังประเทศมาคู เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกไกล มีสำนักเลขาธิการตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน

ในปี 2539 มีสมาชิก 11 สายการเดินเรือ ได้แก่ Hapag-Lloyd, "K" Line, Maersk line, MISC, Mitsui O.S.K. Line, NOL/APL, NYK, OOCL, P&O Nedlloyd และ Yang Ming Line.

1.1.2 ชมรมเรือเปิด (Open Conference)

เป็นการรวมกลุ่มของเจ้าของเรือขึ้นเป็นชมรมเรือ โดยไม่มีการกีดกันการรับสมาชิกใหม่ ไม่มีการควบคุมโควตาส่วนแบ่งของแต่ละสายการเดินเรือ แต่มีข้อแม้ว่าสมาชิกแต่ละสายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงด้านค่าระวาง และกฎอื่นๆ ที่ชมรมจัดตั้งขึ้น ชมรมเปิดเป็นที่นิยมในเส้นทางการค้าของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก และแปซิฟิก

ชมรมเรือเปิดที่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย ได้แก่

1) ชมรมเรือ ANERA (Asia North America Eastbound Rate Agreement) ให้บริการเดินเรือจากประเทศฮ่องกง มาคู เกาหลี ไต้หวัน ไซบีเรีย รัสเซีย จีน ไทย เวียดนาม กัมพูชา ลาว พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน และอินโดนีเซีย (ไม่รวมประเทศญี่ปุ่น) ไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา เปอร์โตริโก และหมู่เกาะเวอร์จิน มีสำนักงานบริหารอยู่ที่ฮ่องกง

ในปี 2539 มีสมาชิก 8 สายการเดินเรือ ได้แก่ APL, Hapag-Lloyd, "K" Line, Mitsui O.S.K. Line, Maersk Line, NOL, NYK และ OOCL

2) ชมรมเรือ TWRA (Transpacific Westbound Rate Agreement) ให้บริการเดินเรือจากสหรัฐอเมริกา ไปยังประเทศญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ไซบีเรีย จีน ฮ่องกง มาคู เวียดนาม กัมพูชา ไทย ลาว ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน และ อินโดนีเซีย มีสำนักเลขาธิการตั้งอยู่ที่สหรัฐอเมริกา

ในปี 2539 มีสมาชิก 9 สายการเดินเรือ ได้แก่ APL, Hapag-Lloyd, "K" Line, Mitsui O.S.K. Line, Maersk Line, P&O Nedlloyd , NOL, NYK, OOCL

3) ชมรมเรือ Canada Westbount Rate Agreement ให้บริการเดินเรือจากประเทศแคนาดา มายังประเทศญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ไซบีเรีย จีน ฮ่องกง มาคู เวียดนาม กัมพูชา ไทย ลาว ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน และอินโดนีเซีย สำนักเลขาธิการตั้งอยู่ที่ สหรัฐอเมริกา

ในปี 2539 มีสมาชิก 8 สายการเดินเรือ ได้แก่ APL, "K" Line, Mitsui O.S.K. Line, Maersk Line, NOL, NYK, OOCL และ Sea-land Services.

1.1.3 กลุ่มข้อตกลงค่าระวาง (Rate Agreement)

มีการรวมกลุ่มกันอย่างหลวมๆ และมักใช้เส้นทางการเดินเรือระยะใกล้ ตัวอย่างของกลุ่มนี้ เช่น Hong Kong/Bangkok Freight Agreement ให้บริการขนส่งสินค้าจากฮ่องกงมายังกรุงเทพฯ โดยเป็นการรวมตัวของบริษัทเรือเพียง 3 บริษัท ได้แก่ The China Navigation Company, Maersk Line และ Mitsui Line และ Mitsui O.S.K. Lines กลุ่มข้อตกลงประเภทนี้ไม่มีกฎหมายรองรับ ไม่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ตายตัว ซึ่งมีลักษณะเหมือนกับการประชุมเพื่อกำหนดข้อตกลงค่าระวางเท่านั้น

กลุ่มข้อตกลงด้านการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคเอเชียที่สำคัญ และมีสมาชิกจำนวนมากที่สุด คือ Intra-Asia Discussion Agreement (IADA) ให้บริการระหว่างพม่าไปยังฝั่งตะวันตกของอินโดนีเซีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยมีสมาชิก 42 สายการเดินเรือ จากประเทศต่างๆ เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน ไต้หวัน เยอรมัน เดนมาร์ค มาเลเซีย เนเธอร์แลนด์ ไทย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อังกฤษ อินโดนีเซีย สหรัฐอาหรับ อิสราเอล เป็นต้น

1.2 สายการเดินเรือนอกชมรม (Non Conference Shipping or Outsiders)

ในเรือเดินประจำเส้นทางนอกจากมีการรวมกลุ่มจัดตั้งเป็นชมรมเรือแล้ว ยังมีเรือเดินประจำเส้นทางที่ไม่ได้เข้ากลุ่มเป็นสมาชิกชมรม

ในอดีตสายการเดินเรือนอกชมรมถูกมองว่าเป็นบริษัทเรือที่มีกองเรือสภาพแย่และไม่มีคุณภาพ แต่ปัจจุบันพบว่าไม่มีความแตกต่างในแง่ของคุณภาพของการให้บริการ และเสนออัตราค่าระวางต่ำกว่าโดยเปรียบเทียบกับสายการเดินเรือในชมรม

ดังนั้นสายการเดินเรือนอกชมรมจึงเข้ามามีบทบาทต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น โดยสายการเดินเรือที่มีสัดส่วนการขนส่งสูง เช่น Evergreen, RCL เป็นต้น

ตาราง บริษัทเรือในประเทศเอเชีย

| ลำดับที่โลก | บริษัท | ประเทศ | ปริมาณ (TEUs) | สัดส่วนปริมาณต่อโลก (%) | เรือคอนเทนเนอร์ (ลำ) | ขนาดเรือเฉลี่ย | ปริมาณสั่งต่อเรือ | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | TEUs | TEUs (%) | ลำ | เฉลี่ยขนาดเรือ | เฉลี่ยขนาดเรือเดิม (%) |
| 3 | Evergreen | Taiwan Province of China | 455,000 | 5.91 | 158 | 2,880 | 152,000 | 33 | 22 | 6,909 | 240 |
| 6 | APL | Singapore | 287,000 | 3.73 | 87 | 3,299 | 29,000 | 10 | 6 | 4,833 | 147 |
| 7 | Hanjin | Republic of Korea | 287,000 | 3.73 | 78 | 3,679 | 72,000 | 25 | 10 | 7,200 | 196 |
| 8 | NYK | Japan | 260,000 | 3.38 | 95 | 2,737 | 82,000 | 32 | 10 | 8,200 | 300 |
| 9 | COSCO | China | 232,000 | 3.01 | 107 | 2,168 | 131,000 | 56 | 20 | 6,550 | 302 |
| 10 | China Shipping | China | 218,000 | 2.83 | 102 | 2,137 | 239,000 | 110 | 38 | 6,289 | 294 |
| 11 | OOCL | Hong Kong (China) | 204,000 | 2.65 | 56 | 3,643 | 79,000 | 39 | 11 | 7,182 | 197 |
| 12 | K-Line | Japan | 198,000 | 2.57 | 66 | 3,000 | 107,000 | 54 | 19 | 5,632 | 188 |
| 14 | ZIM | Israel | 187,000 | 2.43 | 85 | 2,200 | 28,000 | 15 | 6 | 4,667 | 212 |
| 15 | MOL | Japan | 181,000 | 2.35 | 58 | 3,121 | 83,000 | 46 | 12 | 6,917 | 222 |
| 18 | Yang Ming | Taiwan Province of China | 160,000 | 2.08 | 58 | 2,759 | 64,000 | 40 | 18 | 3,556 | 129 |
| 20 | Hyundai | Republic of Korea | 141,000 | 1.83 | 37 | 3,811 | 34,000 | 24 | 5 | 6,800 | 178 |
| 21 | PIL | Singapore | 117,000 | 1.52 | 91 | 1,286 | 26,000 | 22 | 12 | 2,167 | 169 |
| 22 | Wan Hai | Taiwan Province of China | 97,000 | 1.26 | 67 | 1,448 | 52,000 | 54 | 18 | 2,889 | 200 |
| 23 | UASC | United Arab Emirates | 76,000 | 0.99 | 34 | 2,235 | 0 | 0 | 0 | n.a. | n.a. |
| 25 | IRISL | Iran, Islamic Republic of | 53,000 | 0.69 | 57 | 930 | 19,000 | 36 | 8 | 2,375 | 255 |

ที่มา : UNCTAD secretariat, Review of Maritime Transport, 2004