เค้า
โครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ
พุทธศักราช ๒๕๐๙

เสนอโดย

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี

นายเปล่ง ตันจำรัส

แด่

รัฐบาลแห่งประเทศไทย

ภายใต้การนำของ

ฯพณฯ จอมพลถนอม กิตติขจร

นายกรัฐมนตรี

๑๗๗.

เค้า

โครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙

เสนอโดย

ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี

นายเปล่ง ตันจำรัส

แด่

รัฐบาลแห่งประเทศไทยภายใต้การนำของ

ฯพณฯ จอมพล ถนอม กิตติขจร

นายกรัฐมนตรี

คำนำ

ในแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระยะที่สอง ระหว่างปี ๒๕๑๐—๒๕๑๔ ได้แสดงให้เห็นว่า รัฐบาลให้ความสนใจในการพัฒนาพาณิชย์นาวีของชาติยิ่งขึ้นกว่าสมัยที่แล้วมา ทั้งนี้ อาจจะเป็นเพราะมีประสพการณ์หลายอย่างจากการส่งสินค้าออกบ้าง จากอัตราค่าระวางเรือเปลี่ยนแปลงไปในทางเป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการแข่งขันราคาสินค้าของเราในตลาดโลกบ้าง จากความคิดเห็นของผู้สนใจแสดงออกทั้งในทางหนังสือพิมพ์ และเอกสารต่าง ๆ เชิญชวนให้หันมาดูอาชีพสำหรับประชาชาติไทยในด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจทางทะเล ซึ่งในที่นี้ข้าพเจ้าขอจำกัดวงแคบเข้ามาสู่ปัญหาที่หนักไปในทางอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือเดินทะเล อันเป็นอาชีพของประชาชาติที่มีผั้งทะเลเป็นของตนเองพึงสนใจอย่างยิ่ง เป็นที่น่ายินดีที่รัฐบาลสนับสนุนให้มีโครงการพัฒนาพาณิชย์นาวีขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติดำเนินการเรื่องนี้โดยตลอดจนทำโครงการสำเร็จ และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

โดยที่การพัฒนาพาณิชย์นาวีเป็นงานที่ต้องทำการศึกษาจากประสพการณ์ในอดีตเป็นมูลฐาน ประกอบกับผลงานที่กำลังดำเนินงานอยู่ในปัจจุบัน อย่างกว้างขวางทั้งภายในประเทศของตนเองและของต่างประเทศ จึงจะสามารถทำโครงการสำหรับใช้ในการพัฒนาให้บังเกิดผลตามแผนที่คาดไว้

ระหว่างที่ทำการศึกษาเกี่ยวแก่เรื่องนี้ ข้าพเจ้าได้มีโอกาสติดต่อโดยใกล้ชิดกับผู้เขียนทั้งสองท่าน คือ ม.ร.ว. จิตติน เกษมศรี และคุณเปล่ง ตันจำรัส ผู้ซึ่งมีประสพการณ์ในทางอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือเดินทะเลและเดินสมุทร เปิดโอกาสให้ได้เรียนรู้งานทางฝ่ายปฏิบัติการในทัศนะของนักธุรกิจทางทะเลเพิ่มเติมอยู่เสมอ

เค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ พร้อมด้วยภาคผนวก ซึ่งผู้เขียนได้สร้างเป็นเอกสารเสนอความคิดเห็นอย่างกว้างขวางนี้ ใน

ชั้นแรกผู้เขียนจัดพิมพ์เป็นเล่มด้วยกระดาษโรเนียว แยกทำเป็นบทที่ ๑ หนึ่งเล่ม และบทที่ ๒ เป็นภาคผนวกอีกหนึ่งเล่ม ได้แจกให้แก่ผู้สนใจภายในวงแคบและจำนวนจำกัดหมดสิ้นไปแล้ว และเห็นว่าควรจะได้ศึกษาติดตามเรื่องเช่นนี้ต่อไปอีก

เพื่อความสะดวกในการอ่านและเกิดประโยชน์แก่ผู้สนใจในอุตสาหกรรมการเดินเรือ และธุรกิจการขนส่งทางทะเล ตลอดจนธุรกิจอื่นในเครือที่เกี่ยวข้องกันกว้างขวางยิ่งขึ้น ข้าพเจ้าจึงขออนุญาตผู้เขียนจัดพิมพ์ขึ้น รวมเป็นเล่มเดียว การตรวจปรู๊ฟและปรับปรุงแก้ไขข้อความเพิ่มเติมจากฉบับโรเนียว ท่านผู้เขียนทั้งสองได้จัดทำด้วยความปรารถนาดีจริง ๆ ซึ่งข้าพเจ้าขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ผู้ที่ข้าพเจ้าจะเว้นแสดงความขอบคุณเสียมิได้อีก ท่านหนึ่งในการทำหนังสือเล่มนี้ก็คือ คุณจรูญ วัฒนากร ได้พยายามหารูปภาพที่ข้าพเจ้าขอร้องเพื่อนำมาทำบล็อกภาพปกหนังสือในเวลากระทันหัน ก็ได้กรุณาจัดให้เป็นที่เรียบร้อยทันท่วงที

พลเรือตรี ชลี สินธุโสภณ.

(พลเรือตรี ชลี สินธุโสภณ)

๑ มกราคม ๒๕๑๐

สารบาญ

ภาคต้นข้อเสนอ

บทที่		หน้า
๑	อรัมภบท	๑
	ก. ดุลย์การค้าและวิธีการค้าในปัจจุบัน	๓
๒	แผนการควบคุมและส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ที่มีอยู่	๒๑
	ก. การรวมกลุ่มเรือโดยจัดให้มี "สมาคมเจ้าของเรือ"	๒๓
	ข. แก้ไขกฎหมายจดทะเบียนเรือไทยให้สะดวกขึ้น	๒๘
	ค. ควบคุมการเปลี่ยนธง	๓๑
	ง. ตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ	๓๔
	จ. รายการเรือสินค้าภายใต้ธงไทย	๔๒
	ฉ. แนวกำหนดหน้าที่และอัตราเงินเดือนของเรือเดินสมุทร์ไทย	๔๔
	ช. ระเบียบและข้อบังคับของสมาคมเจ้าของเรือ	๔๗
๓	แผนการควบคุมพาณิชย์นาวิน	๕๗
	ก. ตั้งกรมพาณิชย์นาวีและหน่วยราชการอื่นเพิ่มขึ้นในกองทัพเรือ	๕๙
	ข. ตั้งหน่วยควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานเรือ	๖๐
	ค. ตั้งหน่วยสวัสดิการแก่พาณิชย์นาวิน	๖๒
	ง. ตั้งหน่วยควบคุมผู้ปฏิบัติงานบนผั่งในการขนส่งทางทะเล	๖๓
	จ. ตรากฎหมายขึ้นทะเบียนพาณิชย์นาวิน	๖๔
	ฉ. ผนวกการจัดตั้งแบ่งหน่วยราชการของกรมพาณิชย์นาวี	๖๕

บทที่		หน้า
๔	แผนการจัดหาเรือใหม่เพิ่มเติมกองเรือพาณิชย์	๖๘
	ก. ความจำเป็นของการช่วยเหลือของทางราชการ	๗๑
	ข. เจรจากับต่างประเทศเพื่อความร่วมมือและสินเชื่อ	๗๗
	ค. จัดตั้งศูนย์ให้เช่าและเช่าเรือ	๘๓
	ง. กำหนดให้ผู้เช่าเรือมีส่วนสัดสมทบ	๘๗
	จ. ส่งเสริมการค้าเอกชนมาลงทุนกับการค้าทางทะเล	๘๘
	ฉ. ชี้ชวนให้นายทุนมั่นใจในการลงทุนทางธุรกิจสมุทร์	๘๙
	ช. ควบคุมลักษณะและน้ำหนักเรือภายใต้ธงไทย	๙๐
๕	แผนการศึกษาและการอบรมในระดับต่าง ๆ ของพาณิชย์นาวี	๙๑
	ก. การจัดหาผู้มีความรู้ในทางวิชาการ ผู้บริหาร และวางนโยบาย	๙๓
	ข. คัดเลือกนักศึกษาไปศึกษาต่อในวิชาที่จำเป็น	๙๖
	ค. การศึกษาสำหรับนายเรือพาณิชย์	๙๗
	ง. หลักสูตรการศึกษาของพนักงานเรือทะเล	๙๘
	จ. หลักสูตรโรงเรียนฝึกหัดลูกเรือพาณิชย์	๑๐๐
	ฉ. ผนวกหลักสูตรการศึกษาของพาณิชย์นาวิน	๑๐๒
๖	แผนการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบพาณิชย์นาวี	๑๐๙
	ก. ส่งเสริมการประมงในเรื่องเรือและการเดินเรือ	๑๑๐
	ข. ส่งเสริมอุตสาหกิจการซ่อมเรือ	๑๑๒
	ค. ส่งเสริมอุตสาหกิจการต่อเรือ	๑๑๓
๗	แผนองคาพยบของรัฐเพื่อบริหารธุรกิจสมุทร์	๑๒๐
	ก. รวมงานทั้งการควบคุมและส่งเสริมให้อยู่ในสคมภ์เดียวกัน	๑๒๓

บทที่		หน้า
๘	แผนการประสานงานกับต่างประเทศและองค์การนานาชาติ	๑๓๓
	ก. ประสานกับองค์การสากลระหว่างประเทศโดยเฉพาะองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเชียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ	๑๓๖
	ข. ดำเนินงานเพื่อประสานงานของสมาคมอาสา	๑๓๗
	ค. ประสานงานการเดินเรือกับประเทศใกล้เคียงที่มีปัญหาคล้ายคลึงกัน	๑๔๐
	ง. ประสานงานกับประเทศที่ติดขัดในการขยายพาณิชย์นาวีของตนแต่เป็นตลาดที่ดีของไทย	๑๔๑
	จ. การช่วยเหลือพาณิชย์นาวีในการทำสัญญาระหว่างประเทศ	๑๔๓
	ฉ. ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติในการออกเอกสารกำกับสินค้า	๑๔๔
๙	ประสานงานกับคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพื่ออุตสาหกรรมเพื่ออำนวยให้เกิดธุรกิจที่ประสงค์	๑๔๖
๑๐	แนวทางช่วยเหลือในการหาสินค้าสนับสนุนบริษัทเรือคนไทย	๑๕๐
	ก. การรวมสินค้าออกไปกับเรือไทยโดยสังวรณ์หลักแห่งความเป็นธรรม	๑๕๒
	ข. ตั้งหน่วยหาสินค้าในเมืองท่าต่าง ๆ เพื่อหาสินค้าบ้อนเรือไทย	๑๕๔
	ค. สินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศ	๑๕๖
	ง. ช่วยให้ยังความสำเร็จสำหรับหาสินค้าบ้อนพาณิชย์นาวีไทย	๑๕๖
๑๑	สรุปข้อเสนอภาคต้น	๑๕๙

สารบาญ

ภาคผนวกข้อชี้แจ้ง

บทที่		หน้า
๑	อรัมภบท	๑๖๙
๒	ปัญหาเฉพาะหน้าของไทยเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง	๑๗๖
	ก. ลักษณะของอัตราค่าระวางของชมรมและการเขยิบขึ้นเนื่องด้วยสิ่งแวดล้อม	๑๗๙
	ข. อะไรคือชมรมเรือ	๑๙๖
	ค. ประเภทและลักษณะของส่วนลดต่าง ๆ (Rebates)	๒๐๐
	ง. การขบปัญหาโดย "หักด้ามพร้าด้วยเข่า"	๒๑๐
	จ. ปฏิบัติการที่อาจได้รับการโต้ตอบ (Counter—Reaction)	๒๑๓
	ฉ. มาตรการในลักษณะของกฎหมายที่ควรนำมาใช้	๒๑๘
	ช. สร้างระบบตลาดแข่งขันเสรี (Free Competitive Market)	๒๒๓
	ซ. ใช้ระบบการแข่งขันอิสระเป็นเครื่องรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง	๒๒๕
๓	ความสำเร็จของอุตสาหกิจการเรือ ใน พ.ศ. ๒๕๐๘ และแนวทางในอนาคต	๒๒๙
	ก. เรือ ๓ ชนิดกำลังค่อยค่อยสายหายไปและเรือใหม่เข้ามาแทนที่	๒๓๐
	ข. การสร้างเรือของนานาชาติ	๒๓๕
	ค. การวางระบบแบ่งสรรค์บั่นส่วนสร้างเรือและอุปสรรค	๒๓๖
	ง. การรวมตัวเพื่อสมรรถภาพแห่งอุตสาหกิจต่อเรือ	๒๓๗
	จ. ปัญหาในสวัสดิการสังคมของลูกเรือเนื่องมาจากลักษณะของเรือ	๒๓๙

บทที่		หน้า
๔	เรื่องการเผชิญหน้าของฝ่ายนายทุนและฝ่ายแรงงาน	๒๕๗
	ก. การสลายตัวของข้าวสมุทร์	๒๖๒
	ข. การผิดพลาดในอดีตของฝ่ายทุน	๒๗๓
	ค. การหลงใหลในอำนาจของฝ่ายแรงงานในปัจจุบัน	๒๗๕
	ง. สาเหตุแห่งอัตควิบากกรรมของอุตสาหกิจการเดินเรือของประเทศใหญ่	๒๗๙
	จ. ทัศนะของรัฐบาลเพื่อแก้ไขบาปเคราะห์ในอดีต	๒๘๓
๕	การตื่นตัวเพื่อสร้างพาณิชย์นาวีของนานาชาติที่สำคัญ	๒๘๗
	ก. หมีใหญ่เริ่มสร้างตัว	๒๘๙
	ข. มังกรเริ่มตื่นและแสดงบทบาททางทะเล	๒๙๒
	ค. โครงการของชมพูทวีป	๒๙๕
	ง. วิถีสร้างตัวของจีนพเนจร	๒๙๘
	จ. ความสำเร็จของชาติที่ภูมิภาคไม่อำนวย	๓๐๓
	ฉ. การจับกลุ่มของผู้ล้าพัฒนาการ	๓๐๘
	ช. การใช้น่านน้ำอาณาเขตเป็นกรงกีดกัน	๓๑๒
๖	สรุปเจตนาฉบับผนวก	๓๑๔

เพื่อไทยได้สนใจในธุรกิจทางทะเลตามรอยพระยุคลบาท

ของ

องค์ประมุขแห่งชาติผู้ทรงพระคุณธรรมอันประเสริฐ.

บทที่ ๑๐

แนวทางช่วยเหลือในการหาสินค้าสนับสนุนบริษัทเรือคนไทย

โดยมากผู้ที่เคยมีส่วนรู้เห็นเรื่องเรือแต่ไม่เคยทำงานในทางธุระกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ พยายามที่จะเข้าใจว่าเรื่องของการตั้งธุระกิจการเดินเรือของประเทศเป็นเรื่องที่ง่ายหรือเป็นเรื่องธรรมดาสามัญคือมีเงินมา มีเรือมา ฉันก็มีความสามารถที่จะหาพรรคหาพวกมาเดินเรือได้ แต่ทุกครั้งที่ได้มีการจัดตั้งบริษัทเรือของไทยมาในอดีต ได้ประสพอุปสรรคอันมหาศาลที่ไม่สามารถจะก้าวผ่านไปได้ ทั้งนี้ก็ต้องขอย้ำอีกทีว่าเรื่องของการเดินเรือนั้นส่วนสำคัญอันยิ่งใหญ่ไม่ได้อยู่ที่เพียงเรือหรือคน หรือทุนแต่เกี่ยวกับการค้า การค้าที่อำนวยบริการถ่ายเอาสินค้าจากแหล่งหนึ่งไปอีกแหล่งหนึ่งเพื่อสร้างเทศะอรรถประโยชน์ (PLACE UTILITY) ให้แก่สินค้า ฉะนั้นการสร้างบริษัทเรือต่าง ๆ ที่จะอยู่มั่นขวัญยืนอยู่ได้จำเป็นจะต้องเป็นการสร้างเรือนั้นบนรากฐานที่เตรียมไว้ให้มั่นคงมีหลักมีเกณฑ์ไว้คอยสนับสนุนเสียก่อน ไม่ใช่สร้างขึ้นอย่างลอย ๆ ตัว นี่เป็นกำลังผลักดันอันหนึ่งที่ผู้เสนอขอประทานเสนอเค้าโครงการนี้ โดยหวังว่าจะได้รับการพิจารณาจากรัฐบาลบ้างตามสมควร ไม่ผลักดันออกไปโดยปราศจากการต้อนรับใด ๆ ทั้งสิ้น โดยเพียงสาเหตุที่ผู้เสนอไม่ใช่ข้าราชการหรือไม่มีส่วนในการพัฒนาการเศรษฐกิจ เพราะผู้เสนอรู้สึกว่ายังมีส่วนเป็นเจ้าของประเทศชาติอยู่บ้างโดยผู้อื่นยังไม่ได้เป็นผู้ผูกขาดโดยฉะเพาะ

เท่าที่ได้ทราบจากผู้ที่ดำเนินงาน ในทางการเดินเรือและเท่าที่ประสพการณ์ได้ให้บทเรียนมาปรากฏว่าเรื่องของสินค้าเป็นเรื่องที่ลำบากที่สุดสำหรับเรือที่จะต้อง

ขบคิด เพราะเรือที่เข้ามารับสินค้าจากประเทศไทย ตามแนวชี้บ่งขณะนี้อาจกล่าวได้ว่ากำลังจะเข้าสู่เรือที่ทั้งใหญ่กว่าและเร็วกว่าเรือซึ่งรับใช้ประเทศไทยหลายสิบปีมาแล้ว บริษัทต่างประเทศที่นำเรือเข้ามาวิ่งในสายการเดินเรือระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาก็ตาม กับยุโรปก็ตาม หรือกับญี่ปุ่นก็ตาม ล้วนนำเรือที่สร้างขึ้นใหม่และมีความเร็วสูงขึ้นมาวิ่งทั้งนั้น ซึ่งอาจสรุปเป็นเหตุผลได้ว่าสินค้าในภูมิภาคส่วนนี้ของโลกมีความสำคัญยิ่งขึ้นสำหรับตลาดต่างประเทศในฐานะวัตถุที่จะป้อนโรงงานและอาณาเขตที่มีประชากรเพิ่มขึ้นเพียงพอที่จะเป็นตลาดรับสินค้าที่จะเข้ามาจำหน่ายตลอดจนการพัฒนาบำรุงประเทศต่าง ๆ ในอาณาเขตที่กำลังขยายตัวออกไป เป็นตลาดสำหรับสินค้าช่วยผลิตซึ่งอาจนำเข้ามาสู่ได้อีกหากโดยการขยายตัวของอุตสาหกรรม สถานะการเงินของประเทศแข็งแรงมั่นคงยิ่งขึ้น เพิ่มพูลอำนาจการซื้อสำหรับสินค้าดังที่กล่าวมาแล้ว เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จะเห็นได้ว่าการแข่งขัน แก่งแย่งสำหรับสินค้าขาออกและขาเข้าก็ย่อมจะมีมากขึ้น เพราะเรื่องของเรือเป็นเรื่องที่นอกจากจะอำนวยผลได้อย่างสูงแล้วก็ยังมีรายจ่ายอย่างสูงเช่นกันอยู่ด้วยเช่น เรือเดินสมุทรนานาชาติอย่างกระทัดรัด (HANDY SIZE) จะใช้จ่ายอยู่โดยปกติวันหนึ่งประมาณ ๓—๔๐,๐๐๐ บาท แต่ทั้งนี้ก็แล้วแต่สัญชาติของเรือด้วยเช่นเรือบางสัญชาติมีค่าใช้จ่ายสูงถึง ๕—๖๐,๐๐๐ บาท ดังของอเมริกัน และบางสัญชาติก็ต่ำประมาณ ๒—๓๐,๐๐๐ บาท ดังเช่นของจีนและญี่ปุ่นเป็นต้น เมื่อเป็นเช่นนี้การเดินเรือจึงต้องคำนึงถึงว่าการใช้เรือจะต้องใช้เรือที่มีคุณภาพในการรับใช้ไม่ด้อยไปกว่าคู่แข่งอื่นในลักษณะที่สำคัญคือ ระวางบรรทุก ความปลอดภัย ความเร็ว ความประหยัด ซึ่งสำหรับประเทศเรานั้นหากเริ่มขึ้นแล้ว ความประหยัดอาจไม่ต่ำถึงชาวจีนหรือญี่ปุ่น แต่ก็คงจะได้เปรียบเรือของธงชาติทางยุโรปและอเมริกามาก ฉะนั้นเมื่อพฤติการณ์ปรากฏเช่นนี้ ผลประโยชน์จึงตกอยู่กับการหาสินค้าซึ่งจะต้องแย่งชิงกันระหว่างเรือ สำหรับเรือต่างชาตินั้นโดยที่ได้สามารถวางรากฐานไว้นานในประเทศไทยและโดยที่ได้สร้างบุคคลที่รับใช้ไว้มาก โดยฉะเพาะบุคคลที่ติดต่อกับตลาดมาแต่ดั้งเดิม สามารถเข้าถึงพ่อค้าที่บำเพ็ญธุรกิจส่งและสั่ง

สินค้าไปต่างประเทศได้มาก นอกจากนี้ในเมื่อมีเรือขับกลุ่มกันเป็นชมรมก็มีวิธีการให้ประโยชน์พิเศษเช่น การคืนเงินในวิถีทางที่จะผูกมัดให้ลูกค้าจำต้องใช้บริการของตนมากเข้าและมากเข้าทุกที จนบางครั้งทำให้เกิดเป็นความรู้สึกของลูกค้าที่ว่าวิธีการเหล่านั้นตัดอิสสระภาพของตนเองอย่างสิ้นเชิงในทางค้าขายและเป็นหนทางที่ทั้งฝ่ายการเดินเรือจะเพิ่มพูลค่าระวางในระยะใดหรือโอกาศใดได้ตามใจชอบและทั้งก็ยังผูกมัดตนอยู่อีกด้วย ความจริงในเรื่องนี้จะมีอย่างไรจะไม่ขอกล่าวในที่นี้ เพราะเท่าที่ทราบทางราชการก็กำลังร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการควบคุมการขนส่งทางทะเลอยู่และได้พิจารณาในระหว่างผู้ร่างอย่างละเอียด ซึ่งเข้าใจว่าจะเป็นประโยชน์ยิ่งในเรื่องที่จะอำนวยความเป็นธรรมให้แก่ทุกฝ่ายเรื่องเช่นนี้จะรีบร้อนบัญญัติออกมาโดยกระทันหันตามอารมณ์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง โดยปราศจากการศึกษาทั้งในทางวิชาการและประสพการณ์ด้วยแล้วจะยังความเสียหายมาได้มากกว่าผลดี ส่วนผู้ที่เริ่มธุรกิจการเดินเรือไทยนั้นเท่าที่ได้สังเกตุสำหรับสินค้าขาออกก็ได้สามารถที่จะนำเอาสินค้ามีปริมาณมากพอส่งไปยังต่างประเทศบางรายปริมาณที่หาได้มากกว่าปริมาณของสินค้าที่บริษัทเรือต่างประเทศหาได้เสียอีก แต่การหาสินค้านี้มีสิ่งที่น่าพึงจะสังเกตุอยู่อย่างหนึ่งว่า การหาสินค้าใส่เรือนั้นบางครั้งแม้จะเต็มลำเรือเช่นกัน การได้ของแตกต่างกันมากมายโดยที่อัตราค่าระวางมีผลอำนวยให้แตกต่างกันและบางครั้งแม้ผลได้จากค่าระวางจะสูงแต่สินค้านั้นอาจอยู่ในลักษณะที่เสียหายได้ง่ายและอาจต้องชดใช้ค่าเสียหายระหว่างทางได้ หรือสินค้านั้นเมื่อขนถ่ายไปจากเรือแล้วเรือยังจะต้องมีการปฏิบัติเช่นการล้าง การรม การกวาดและการดูด ซึ่งล้วนเป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องบวกขึ้นและต้องหักจากรายได้ทั้งสิ้น ทำให้ผลได้ของแต่ละรายแตกต่างกันมาก

ก. การรวมสินค้าออกไปกับเรือไทยโดยสังวรณ์หลักแห่งความเป็นธรรม

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจึงเห็นได้ว่าเรื่องของสินค้าของเรือและเรื่องของรายรับนั้น ไม่ได้หมายถึงกำไรของการบริหารเรือเช่นเรือเดินเที่ยวหนึ่งเพียงรู้น้ำหนัก

ของสินค้าที่บรรทุกมาทั้งหมด จำนวนเงินที่ได้รับเท่านั้นหาเพียงพอที่จะนึกถึงว่าเป็นการคุ้มหรือเพียงพอไม่ เพราะผลของรายจ่ายในลักษณะต่าง ๆ นับแต่จากท่าหนึ่งของเรือไปจนอีกท่าหนึ่งผลการเสียหายเหล่านี้ยังต้องคำนึงถึงอีกมาก โดยเหตุนี้เองการช่วยเหลือที่จะหาสินค้าบ๊อนให้แก่พาณิชย์นาวีไทยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่จะต้องคำนึงถึงอย่างยิ่ง ไม่ใช่แต่เพียงให้ได้สินค้าเต็มที่แต่ต้องให้ได้สัดส่วนที่จะเลี้ยงตัวได้ด้วย สมมุติว่าเกิดมีบริษัทเรือของไทยขึ้นและทางการหวังอนุเคราะห์สามารถให้เรือนี้ขนแป้งมันสำปะหลังอย่างเต็มลำไปยังสหรัฐอเมริกาทุก ๆ เที่ยวโดยการปฏิบัติการอื่น ๆ เป็นไปตามนัยแห่งการค้าสามัญ แทนที่จะเป็นผลดีแก่บริษัทเรือนั้นอาจหมายถึงการประสพหายะนะของบริษัทเรือก็เป็นได้ โดยนัยตรงกันข้ามหากบริษัทเรือลำหนึ่งได้รับการช่วยเหลือเพียงการบรรทุกยางพาราเพียงครึ่งลำเรือแล้วปล่อยให้เรือหาสินค้าของตนเองอีกครึ่งหนึ่งเดินทางผ่านท่าต่าง ๆ ไปจนกว่าจะถึงตลาดในสหรัฐอเมริกา จะสามารถหยุดถ่ายเทสินค้าที่แหล่งเมืองท่า เช่น ฮ่องกง คีลุง และญี่ปุ่น รับทั้งสินค้าลงและขึ้นได้บ้างอาจเป็นผลกำไรเลี้ยงเรือได้ดีมากกว่ามาก ซึ่งอันที่จริงแล้วสำหรับการช่วยเหลือในด้านสินค้าออกนั้น หากเรือไทยสามารถที่จะตั้งอัตราค่าระวางได้ในระดับที่พอควร ก็น่าจะปล่อยให้หาสินค้าของตนเลี้ยงตนเองได้ ส่วนรัฐอาจมีส่วนช่วยให้กำลังได้เป็นอย่างดีในเรื่องของสินค้าที่อยู่ในความควบคุมของรัฐ เช่น ข้าว แร่ ยาสูบ และอื่น ๆ อีก ซึ่งอาจมีขึ้นทั้งนี้ให้ทำการขนส่งโดยเรือไทยหากมีเรือไทยไป ณ ที่นั้น หรือส่งให้แก่องค์การผู้รับจัดการขนส่ง (FREIGHT FORWARDING ORGANIZATION) เพื่อที่จะใช้เป็นสินค้าแลกกับสินค้าอื่นที่จะนำกลับเข้ามาให้แก่เรือไทยได้ การช่วยเหลือที่ได้ระบุไว้ว่าฉะเพาะแต่ที่เป็นสินค้าที่อยู่ในความควบคุมของรัฐบาลและไม่พยายามกีดกันเรือภายใต้ธงชาติอื่นอย่างเกินควรนั้น ก็เพราะว่าเป็นที่นิยมในวงการเดินเรือเป็นคติอันสูงที่จะป้องกันการปฏิบัติการอันไม่เที่ยงธรรม (DISCRIMINATION) และนอกจากนี้แม้ในบางประเทศจะมีวิธีการที่ให้ส่วนลดในทางภาษีแก่สินค้าที่นำไปยังประเทศเขาโดยเรือภายใต้ธงชาติของเขาเช่นนี้ เราก็ได้หาวิถีทางที่จะแก้ไขตอบโต้ต่อไปให้สมน้ำ

สมเนื้อในลักษณะอันคล้ายคลึง แต่อย่างไรก็ตามประเทศเราไม่ควรที่จะเป็นผู้เริ่มดำเนินก่อนในเรื่องเช่นนี้

ข. ตั้งหน่วยหาสินค้าในเมืองท่าต่าง ๆ เพื่อหาสินค้าบ้อนเรือไทย

สำหรับสินค้าเข้านั้นเป็นเรื่องของความลำบากยากเย็นที่บริษัทเรือต่าง ๆ ได้เล่าร้องมามาก แต่เรื่องเหล่านี้ก่อนที่เราจะแก้ไขอุปสรรคให้หมดสิ้นไป จำเป็นที่จะต้องตรากฎหมายทะเลขึ้นให้รวดเร็วไม่ให้เป็นเรื่องผู้แข่งขันจะนำไปอ้างอิงในต่างประเทศได้ว่าเรือไทยขาดเสียซึ่งกฎหมายคุ้มครอง ฉนั้นหากสินค้าของเจ้าของใดก็ตามบรรทุกโดยเรือไทยแล้วย่อมไม่ได้รับความสมบูรณ์อย่างเต็มที่ หรือในทางการประกันภัยทางทะเลก็ไม่อำนวยผลเท่าเทียมเป็นต้น อุปสรรคเหล่านี้จะขจัดได้โดยจัดบ้านของเราเองให้เรียบร้อยไร้ปัญหา ฉนั้นงานของการร่างกฎหมายทะเลจึงควรเร่งรีบให้เสร็จไปโดยเร็ว ส่วนสำหรับการที่จะช่วยเหลือหาสินค้าให้แก่เรือไทยโดยตรงนั้น ในขณะนี้ก็ยังไม่มีเรือไทยเท่าใด แต่ถ้าดำเนินงานตามแนวทางแห่งเค้าโครงการที่เสนอมานี้ ผู้เสนอคิดว่าคงจะปรากฏเรือไทยขึ้นได้ไม่น้อยลำภายในระยะเวลา ๕—๑๐ ปีนี้ และในระยะเวลานี้หากรัฐบาลไทยจะส่งเสริมการค้าของไทยทั้งในทางที่เป็นตลาดจำหน่ายสินค้าไทย ในขั้นต้นควรที่จะตั้งสถานกงสุลเพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่ในปัจจุบันในเมืองท่าที่เป็นศูนย์ติดต่อได้ง่ายเช่นทางยุโรป ก็ทราบอยู่แล้วว่าสินค้าไทยโดยปกติจะไปจำหน่ายในเพียง ๕ เมืองท่า ในทางอเมริกาจะไปจำหน่ายทางตะวันตกไม่มากนักแต่ก็มีกงสุลอยู่แล้ว ทางอ่าวเม็กสิโกมีสินค้าไทยไปมากพอประมาณน่าจะมีกงสุลไทยขึ้นที่เมือง เช่น นิวสออลีนส์ ฮิวสตัน ทางตะวันออกนั้นก็มี ชาลสตัน นอร์ฟอร์ค นิวยอร์ค บอสตัน ก็ควรมีกงสุลไทย กับทางภาคใต้บางแห่งเช่น ซาวานา สำหรับญี่ปุ่นนั้นก็ติดต่อได้ไม่ห่างไกลนัก กงสุลเหล่านี้ควรจะได้รับการมอบหมายให้ดูแลและรู้เห็นเกี่ยวกับสินค้าที่จะมายังเมืองไทยโดยสมบูรณ์ เช่นสินค้าที่รัฐบาลสั่งมาเพื่องานของรัฐบาลเอง สินค้าขององค์การรัฐวิสาหกิจรัฐบาลสั่งเข้ามา สินค้าของบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้นส่วนใหญ่

สั่งเข้ามา สินค้าที่บริษัทอื่นซึ่งทำสัญญารับเหมากับรัฐบาลกับองค์การรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้นส่วนใหญ่ส่งเข้ามา สิ่งเหล่านี้ในสัญญาควรระบุไว้ให้ส่งโดยเรือภายใต้ธงไทย หากมีอุปสรรคที่ทำไม่ได้ก็ควรได้รับการชี้แจงของสถานกงสุลและมีเอกสารกำกับใบส่งสินค้า (CONSULAR INVOICE) กำกับมาด้วย ทั้งนี้รัฐบาลจะไม่ใช้อำนาจในฐานะผู้ปกครองประเทศ แต่ในฐานะของผู้ซื้อ ซึ่งย่อมมีสิทธิ์ที่จะเลือกสายการขนส่งได้หากประสงค์เช่นนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วสินค้าเข้าของรัฐบาลและที่เกี่ยวกับรัฐบาลดูแต่เคร่าๆแล้วไม่น้อยกว่า ๑ ใน ๓ ของสินค้าเข้าประเทศไทยทั้งหมด จะเป็นการช่วยเหลือพาณิชย์นาวีไทยได้อย่างงดงาม แม้จะไม่ช่วยในทางตรงแต่การที่จะสั่งให้องค์การรับจัดการขนส่งเป็นผู้ใช้อำนาจแลกกับสินค้าของชาติอื่นที่เรือไทยเรารับสินค้าก็จะเป็นประโยชน์บ้อนสินค้าให้แก่เรือภายใต้ธงไทยเป็นอันมาก นอกจากทางราชการจะตั้งหน่วยงานทางกงสุลขึ้นแล้ว ทางองค์การรับจัดการขนส่งที่จัดตั้งขึ้นควรจะมีสาขาของตนในต่างประเทศให้มากที่สุดที่จะมากได้ แต่ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่าเมืองไทยจะต้องทุ่มเทเงินทองไปตั้งสำนักงานทั่วโลกดังเช่นบางท่านเกรงกัน เพราะนั่นจะไม่มีความหมายอันใดเพราะงานเช่นนี้เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะมีพวกที่ดำเนินธุรกิจในทางรับและส่งสินค้าทั่วไปทั้งยุโรป อเมริกา เอเชีย อาฟริกา และอื่นๆ ที่รู้ว่ามีสินค้าไทยจะผ่าน จะต่างวิ่งแข่งขันเสียอีกที่จะขอให้แต่งตั้งตนเป็นผู้แทนหรือสาขาขององค์การนี้เพื่อที่จะได้รับส่วนแบ่งในการปฏิบัติการ ผู้เสนอเห็นว่าในสหรัฐอเมริกามีบริษัทหลายบริษัทเป็นผู้ที่มีหน้าที่จัดรับและส่งสินค้าจากผู้ผลิตให้รัฐบาลไทยอยู่แล้ว พวกนี้ทำงานได้เรียบร้อยก็ควรจะได้เป็นตัวแทนก่อนและไม่ควรจะจำกัดจำนวน บุคคลเหล่านี้นอกจากจะมุ่งหาสินค้าให้มาประเทศไทยแล้วก็ควรจะได้มุ่งหาสินค้าที่มีอยู่ ณ ระหว่างเมืองท่าผ่านมาตามแนวทางเดินของสายการเดินเรือด้วย เช่นสินค้าผ่านท่า (WAY CARGO) และสินค้าถ่ายลำ (TRANSHIPMENT CARGO) และในระหว่างที่กล่าวถึงเรื่องนี้ตัวแทนขององค์การก็ควรจัดตั้งขึ้นในเมืองท่าที่มีสินค้าเหล่านี้เป็นจำนวนมากเช่น ฮ่องกง สิงคโปร์ ปอร์ตเสด เหล่านี้ ซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญไม่น้อย และตัวแทนเหล่านี้อาจหาประโยชน์บ้อนให้แก่เรือได้เป็นอย่างมากคุ้มค่ากับส่วนของอัตราค่าระวางที่ได้ไป

ค. สินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลต่างประเทศ

โดยปกติในสมัยนี้ชาติที่ทนงตนเป็นชาติที่พัฒนาการแล้วนั้นก็พยายามที่จะให้ความช่วยเหลือประเทศอื่นในเรื่องของการพัฒนาการ ทั้งนี้ไม่ใช่โดยการกุศลโดยตรงแต่เพื่อผลประโยชน์ไกลในการสร้างเสถียรภาพในการสร้างตลาด ในการสร้างกลุ่มแห่งการป้องกันตนแต่จะโดยนัยใด ๆ ก็ตามเมื่อมองในแง่ของพาณิชย์นาวีแล้วมีสิ่งหนึ่งก็คือ มีสินค้าและสิ่งของส่วนมากข้ามทะเลมาโดยทางเรืออย่างนี้ โดยปกติประเทศเช่นสหรัฐอเมริกาพยายามระบุไว้เช่นสินค้าช่วยเหลือของตนที่จัดส่งไปช่วยต่างประเทศนั้นให้ไปโดยเรืออเมริกัน แต่ในหลายกรณีย์ที่ประเทศผู้รับบ้างเกี่ยงงอนเช่น ทางเมดิเตอเรเนียนได้ขอมีส่วนขนสินค้าเหล่านั้นด้วย ในขั้นต้นก็ถูกปฏิเสธแต่ครั้นแล้วก็ยอมโดยแบ่งกันครึ่งต่อครึ่ง ฉนั้นสิ่งเหล่านี้น่าจะถึงเวลาแล้วที่ไทยเราควรจะหาหนทางที่จะรับบ้างในเมื่อมีเรือไทยสำหรับของที่จะขนมาช่วยประเทศไทยหรือประเทศที่ใกล้เคียงประเทศไทย แต่ทั้งนี้ก็ต้องมีเรือก่อนจึงจะเป็นเช่นนี้ได้ เป็นการช่วยหาสินค้าให้แก่พาณิชย์นาวีไทยได้อีกมาก เป็นการช่วยเหลือ (SUBSIDY) อย่างที่ไม่ต้องชักเนื้อแต่ได้ผล

ง. ในการที่จะช่วยให้ยังความสำเร็จสำหรับหาสินค้าบ้อนพาณิชย์นาวีไทย

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้เสนอได้กล่าวมาแล้วครั้งหนึ่งถึงองค์การรับจัดการขนส่ง แต่ก็ยังไม่ได้ชี้แจงว่าองค์การนี้คืออะไร จึงขอถือโอกาสนี้กล่าวในตอนท้ายของบทจบนี้ องค์การรับภาระจัดส่งและรับสินค้ากลาง (CENTRAL FREIGHT FORWARDING ORGANIZATION) อันเป็นองค์การหนึ่งซึ่ ผู้เสนอเห็นสมควรที่รัฐบาลจะควรจัดตั้งขึ้น องค์การนี้ไม่จำเป็นจะต้องใช้ทุนมหาศาลมากมายอย่างใด ไม่จำเป็นที่จะต้องตั้งสาขาขึ้นพิเศษ เป็นเรื่องของการบริหาร ต้องการความสุจริต ต้องการความตั้งใจอย่างจริงจังเป็นส่วนใหญ่ เพราะองค์การนี้จะสามารถควบคุมงานการเคลื่อนไหวของสินค้าและสิ่งของ ๆ รัฐที่ออกจากโรงงานของผู้สั่ง ตลอดมาจนกระทั่ง

ถึงโรงเก็บสินค้าของผู้รับ ความประสงค์ของผู้เสนอนี้ขอให้เพียงรัฐบาลได้ใช้องค์การนี้ให้เป็นผู้ที่จัดทั้งรับและส่งสินค้าของรัฐบาลที่เป็นไปตามสัญญาซึ่งรัฐบาลเป็นผู้สั่งซื้อสินค้าอื่นที่เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเหมาของรัฐ หรือสินค้าที่ผู้สั่งนำมาเพื่อประโยชน์โดยตรงที่จะจำหน่ายให้แก่รัฐ โดยฉะเพาะความหมายคลุมไปถึงรัฐวิสาหกิจหรือกิจการของบริษัทซึ่งรัฐถือหุ้นใหญ่อยู่ด้วย งานของการสั่งสินค้าเหล่านี้เมื่อสั่งจากต่างประเทศแล้วก็ขอให้ผู้สั่งมอบภาระให้แก่องค์การจัดสั่งและส่งสินค้ากลางที่จะทำการติดต่อกับผู้ขายสินค้าและการคุ้มครองของสินค้านับแต่จากโรงงานหรือโกดังของผู้ผลิตจัดการส่งโดยยานพาหนะใดก็ตามสู่ท่าเรือและบรรทุกลงเรือโดยให้ใช้เรือไทยเป็นอันดับแรก หากไม่มีเรือไทยก็อาจใช้เรือต่างชาติที่เหมาะสมโดยหาทางเจรจาดำเนินงานในลักษณะตอบ-แทน (RECIPROCITY) การกระทำเช่นนี้จะไม่เป็นวิธีการณ์กีดกันที่ไม่เป็นธรรม (DISCRIMINATORY ACT) แต่ประการใดเลยสำหรับตัวแทนต่างประเทศดังกล่าวแล้วในวรรคต้นคือบริษัทรับจัดการขนส่ง (FREIGHT FORWARDING COMPANY) ซึ่งจะสมัครเข้ามาในลักษณะตัวแทน (AGENT) หรือเครือสัมพันธ์ (ASSOCIATE) ฉนั้นการตั้งองค์การรับภาระจัดส่งและรับสินค้ากลางนี้ ปัญหาเรื่องการดำเนินงานอันใหญ่ยิ่งก็จะไม่ลำบากยากเย็นอะไร เว้นแต่ความสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรมซึ่งจะหาได้ยากหรือง่ายนั้นยากที่จะกล่าว

ส่วนบริษัทเรือไทยต่าง ๆ ที่ประกอบขึ้นเป็นส่วนของพาณิชย์นาวีไทยนั้น ก็ควรจะตั้งผู้แทนในท่าเรือที่สำคัญ ๆ ต่าง ๆ ของตน (SHIPPING AGENT) ทีคลองแคล่วอย่างไรในการหาสินค้าบ้อนเรือได้และในบางกรณีย์ที่เรือของไทยหลาย ๆ บริษัทต้องเข้าไปในท่าเดียวกัน หากทำได้ผู้เสนอเห็นว่าน่าที่จะใช้ผู้แทนคนเดียวกันถ้าเป็นได้เพื่อความสะดวกในการที่จะทำใบตราส่งสินค้าผ่าน (THROUGH BILL OF LADING) ในฉบับเดียวกันหรือรักษาผลประโยชน์ในเรื่องของสินค้าถายลำหากมีได้ แต่ทั้งนี้เมื่อมองถึงการแข่งขันของไทยในปัจจุบันแล้วจะลำบาก เว้นเสียแต่การดำเนินงานของสมาคมเจ้าของเรือที่ได้เสนอไว้แล้วในบทต้น ๆ จะดียิ่ง

นอกจากตัวแทนบริษัทเรือแล้วยังเกิดบุคคลขึ้นอีกพวกหนึ่งของภาระกิจทางสินค้าที่มากับเรือคือที่เรียกกันภายในประเทศไทยว่า "ชิปปิ้ง" ทำหน้าที่ประดุจลูกจ้างถูกส่งให้ไปทำงานแทนนายจ้างโดยฉะเพาะ แต่ในปัจจุบันนี้รู้สึกว่างานประเภทนี้ได้ขยายตัวออกไปมากเกินขอบเขตต์ของฐานะเพียงลูกจ้างแบบเสมียนเท่านั้นเสียแล้ว ทำให้มีการทุจริตดังที่ปรากฏแก่กรมศุลกากร กลายเป็นเครื่องมือสำหรับหลีกเลี่ยงภาษีอากรของรัฐบาล บุคคลประเภทนี้เท่าที่การค้าทางเรือในสากลนิยมก็มิได้ปรากฏว่ามีสัดส่วนอะไร แต่งานประเภทนี้ย่อมจะอยู่ไม่ได้ในเมื่อกิจการเกี่ยวกับการรับและส่งสินค้าขององค์การได้เปิดทำการขึ้นรับรู้และปฏิบัติการรับผิดชอบอย่างเต็มที่ ฉนั้นเรื่องราวของผู้รับจัดการขนส่ง (FREIGHT FORWARDER) นี้ หากได้รับการส่งเสริมและควบคุมอย่างเต็มที่แล้วจะลบล้างกิจการอื่นซึ่งขาดความรับผิดชอบและควบคุมลำบากนั้นได้ด้วย และทั้งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญของรัฐในการส่งเสริมบ่อนสินค้าให้แก่พาณิชย์นาวิไทยสืบต่อไป.

บทที่ ๑๑

สรุปข้อเสนอ

ตลอดระยะของข้อความใน ๑๐ บริเฉฐฑันที่ได้เสนอมาแล้ว เจตนาเบื้องแรกก็คือเพื่อสกัดกั้นความคิดเห็นในขั้นนี้ที่จะดำเนินงานตามมติของคณะรัฐมนตรีเพื่อสถาปนาพาณิชย์นาวีไทยขึ้นโดยก่อนที่จะกระทำอะไรอย่างใดทั้งสิ้นก็มุ่งหน้าหันเข้าหาชนชาวต่างชาติเพื่อให้มาชี้ทางว่าจะทำอย่างไรการกระทำเช่นนี้ตามความเห็นของผู้เสนอเห็นว่าเป็นเรื่องของการสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุและจะไม่ได้ผลคุ้มค่า เพราะเรื่องของพาณิชย์นาวีที่จะมีขึ้นนั้นก็สร้างขึ้นเพื่อจะรับใช้สังคมการค้าของประเทศไทยซึ่งบัญหาต่าง ๆ ไทยเราควรจะเป็นผู้ที่รู้ดีกว่า และนอกจากนี้การที่จะสร้างพาณิชย์-นาวีขึ้นนั้นไม่ใช่เรื่องที่จะเอาเงินของรัฐบาลไปเป็นผู้สร้าง เพราะพาณิชย์นาวีตามความเข้าใจของโลกโดยทั่วไปแล้วถือว่าเป็นเรื่องของเอกชน ฉะนั้นจึงปรากฏว่าตามประเพณีนานาชาติจะถือว่าเรือรบหรือเรือซึ่งอยู่ในรัฐนาวีนั้น เมื่ออยู่บนทะเลหลวงก็เป็นเสมือนหนึ่งผืนแผ่นดินของประเทศนั้น แต่ส่วนเรือสินค้าซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพาณิชย์นาวีถือว่าเป็นเรื่องทรัพย์สมบัติของชาตินั้น ๆ คุ้มครองโดยชาติที่มีธงสบัดอยู่ท้ายเรือ แต่หากเข้าอยู่ในน่านน้ำใดก็ย่อมเข้าอยู่ในข่ายแห่งกฎหมายของประเทศนั้น ดังนี้จึงเห็นได้ว่าบทบาทที่รัฐบาลจะมีส่วนสนับสนุนในทางพาณิชย์นาวีจึงเป็นบทบาทเกี่ยวกับการคุ้มครองและส่งเสริมในฐานะทรัพย์สมบัติของคนในกาละเวลาปกติ และควบคุมเป็นส่วนหนึ่งของรัฐฉะเพาะในเวลาวิกฤติเท่านั้น ฉะนั้นในเมื่อรัฐยังไม่มีทุนทรัพย์อย่างล้นเหลือที่จะนำมาถมสร้างเรือขึ้นได้ให้มีจำนวนพอเพียงที่จะเป็นกำลังสำหรับรักษาดุลย์แห่งการขนส่งทางทะเลให้แก่วงการค้าได้เองแล้ว ก็ควรจะพิจารณา

เพียงในแง่ช่วยเหลือในการอำนวยเครดิตหรือใช้เงินในระยะสั้นให้เรียกกลับคืนได้เท่านั้น ไม่เหมือนทางประเทศใหญ่ซึ่งยอมสละเงินทุนของรัฐเข้าส่งเสริมการสร้างเรือยอมใช้ทุนมากหลายเพื่อช่วยทั้งอุตสาหกิจการต่อเรือและอุตสาหกิจการเดินเรือไปด้วยในตัว

ข้อเสนอที่สำคัญในเบื้องต้นอีกส่วนหนึ่งก็คือ ผู้เสนอมีเจตนาที่จะชี้ให้เห็นว่าการเคลื่อนไหวในอัตราค่าระวางของเรือเดินทะเลในปัจจุบันนั้น เท่าที่ปรากฏอยู่ผู้ที่สนใจนึกเสียว่าเป็นเรื่องที่กระทบกระเทือนเกี่ยวพันผู้ส่งสินค้าออกที่จะไปขายในตลาดต่างประเทศแทบทั้งสิ้น แต่อันที่จริงแล้วความเดือดร้อนของการขยับขยายอัตราค่าระวางนั้นในระยะยาวไม่ใคร่จะเป็นที่เดือดร้อนแก่ผู้ขายสินค้าเท่าใดนัก แต่ผู้ขายสินค้าโดยปกติเป็นผู้ที่มีกำลังร้องเรียนได้ เข้าใจเรื่องได้ก็ร้องเรียนได้ดังกว่าผู้อื่น แต่แท้ที่จริงแล้วผู้ขายสินค้าสามารถที่จะผลักส่วนที่เสียของตนไปให้แก่ผู้ผลิตในกรณีย์ที่ตลาดมีการแข่งขันขายกันมากหรือผลักไปให้แก่ผู้บริโภคในเมื่อตลาดมีการแข่งขันซื้อกันมาก ฉะนั้นความเดือดร้อนอันแท้จริงนั้นตกอยู่แก่ผู้ผลิตและผู้บริโภคของประเทศทั้งในกรณีย์สินค้าเข้าและสินค้าออก แต่เป็นการแบ่งกันออกทุกรูปทุกนามจึงมองกันไม่ค่อยเห็น แต่อย่างไรก็ตามการเพิ่มค่าระวางก็ย่อมหมายถึงการเพิ่มในอัตราราคาสินค้าทั้งขายส่งและขายปลีกไปด้วยในตัว ซึ่งหมายถึงการยกระดับค่าแห่งการครองชีพและกดระดับมาตรฐานการครองชีพไปในตัว สำหรับสินค้าหรือสิ่งของที่เป็นวัตถุช่วยผลิตซึ่งนำเข้าประเทศเพื่อกิจการพัฒนาการเศรษฐกิจของชาติการเพิ่มอัตราค่าระวางก็ย่อมหมายถึงอุปสรรคของการพัฒนาการของชาติไปด้วยเช่นกัน

แต่เรื่องของการค้าระหว่างประเทศนี้ เท่าที่ได้เสนอแล้วในบทแรกได้ชี้ให้เห็นถึงข้อเสื่อมในวิธีการปฏิบัติอันยังผลเสียเปรียบให้แก่ประเทศไทย ทั้งในการสั่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออก วิธีการปฏิบัตินี้เป็นวิธีการที่พ่อค้าถือเอาความสะดวก

ง่าย ๆ เป็นใหญ่จึงทำให้เสียสิทธิซึ่งเมื่อรวมกันเข้าก็สำคัญมาก แต่เรื่องนี้จะไปโทษพ่อค้าเพียงฝ่ายเดียวก็ไม่ได้ เพราะการปฏิบัติของหน่วยราชการในทางวิธีการ ภาษีอากรและอื่น ๆ อันเป็นอุปสรรคขวางความสะดวกนั้นอยู่ไม่ใช่น้อย หากปรับปรุงแก้ไขและโน้มน้าวให้พ่อค้าเปลี่ยนแปลงวิธีการค้าขายเสียได้ (ซึ่งคงไม่ง่ายนัก) ก็จะเปิดหนทางขยับขยายตัวให้แก่พาณิชย์นาวีดียิ่งขึ้น

ต่อจากนั้นได้เสนอถึงเรื่องของพาณิชย์นาวีของโลกเทียบให้เห็นถึงการขยายตัวของแทบทุกชาติทุกภาษาที่มีกำลังพอที่สร้างประตูเปิดออกสู่ทะเลได้ก็เริ่มสร้างกำลังทางพาณิชย์นาวี เมื่อสร้างเองยังไม่ได้ก็ร่วมมือกับผู้อื่นมาสร้าง แม้จะได้มีส่วนรักษาไว้เพียงครึ่งหนึ่งก็ยังดีกว่าจะไม่มีส่วนเสียเลย แม้ประเทศที่ไม่มีหนทางติดต่อกับทะเลและต้องอาศัยเมืองท่าของประเทศอื่นสร้างพาณิชย์นาวีของตนเองขึ้นก็ยังมี ทั้งนี้นอกจากเพื่อที่จะให้สินค้าของตนได้เดินเข้าสู่หรือออกจากประเทศได้โดยอิสสระบ้างไม่ต้องอาศัยผู้อื่นโดยสิ้นเชิงแล้ว ยังเปิดโอกาสหาอาชีพให้แก่คนของตนได้เข้าหากินในทางทะเล เริ่มตั้งแต่การขายแรงงานไปจนถึงการลงทุนในธุระกิจอันใหญ่โตเรียกร้องเอาผลแห่งทรัพย์สินมาได้จากทะเลอันเป็นอาณาเขตต์กลางจากทั้งการค้าประจักษ์และการค้าจำบังให้ได้บ้าง

เมื่อได้เสนอถึงเรื่องของการเปรียบเทียบพาณิชย์นาวีของนานาชาติแล้ว ก็ขอย้อนไปถึงเรื่องการบริหารกิจการงาน การควบคุมบุคคล การวางระเบียบวินัยให้เป็นที่เรียบร้อยไม่ใช่ให้เป็นไปตามยะถากรรมหรือตามอารมณ์ของผู้ทำงาน ในการนี้ผู้เสนอขอเน้นเสนอให้ราชนาวีมีส่วนเข้าเป็นผู้ควบคุมอำนาจ เพราะกิจการพาณิชย์นาวีในบางชาตินั้นในยามปกติก็ใช้เป็นเครื่องมือแห่งเศรษฐกิจ แต่ในยามสงครามกลับใช้เป็นเครื่องมือแห่งการรบได้ ทั้งเรือและทั้งคนจะต้องอยู่ในกฎแห่งข้อบังคับ (REGIMENTATION) และผู้เสนอได้มีความเห็นว่าเรื่องของพาณิชย์นาวีนี้ หากให้

ไปอยู่ในความคุ้มครองของราชนาวีแล้ววันหนึ่งสหพันธ์กรรมกรจะต้องเข้ากรองอำนาจ และอาจเป็นผลดีแก่ผู้ขายแรงงาน แต่จะเป็นความหายะนะของสถาบันพาณิชย์นาวี ฉะนั้นการดำเนินงานโดยทางราชการทหารเรือควบคุมพาณิชย์นาวิน ก็เท่ากับให้บริษัทจ้างคนไปจากกลุ่มบุคคลที่เคยอยู่ในความควบคุมของทหารเรือ ราชนาวีร่วมกับหน่วยราชการเช่นกรมประชาสงเคราะห์ กรมแรงงาน อาจรักษาผลประโยชน์ในทางสวัสดิการในฐานะเป็นคนกลางไม่มีส่วนได้และส่วนเสียแก่ทั้งผู้จ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งน่าจะเป็นผลดีแก่สถาบันซึ่งจะเริ่มขึ้นในประเทศไทย

ต่อจากนั้นผู้เสนอก็ได้ดำเนินการต่อไปคือเสนอวิธีการสร้างพาณิชย์นาวีของไทยเพิ่มขึ้น ในขั้นต้นก็เว้นเสียไม่ได้ที่จะกล่าวถึงข้อบกพร่องที่ปรากฏอยู่ และควรจะแก้ไข บางอย่างก็เพิ่งจะได้แก้ไขไปสักปีมาแล้ว เช่นการเก็บภาษีเรือที่มีระวางขับน้ำเกิน ๕๐ ตัน ในอัตราร้อยละ ๕ ของราคาเรือเช่นนี้ เมื่อเรือเดินสมุทรขนาด ๑๐,๐๐๐ ตันจะตกอยู่ไม่ต่ำกว่า ๒๐ ล้านบาทแล้ว ๑ ล้านบาทที่จะต้องเสียไปของผู้ที่จะนำเรือเข้ามาจดทะเบียนภายใต้ธงไทยก็ออกจะเป็นภาระอันหนักหน่วงพอดู แต่ก็เป็นที่น่าโมทนาซึ่งภาษีศุลกากรอันนี้ได้เลิกเก็บไปแล้วเมื่อไม่นานมานี้ แต่ก็ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับเรือไทยซึ่งระบุไว้ให้เรือที่จะจดทะเบียนภายใต้ธงไทยจะต้องมีคนไทยเป็นบุคคลถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ เช่นนี้ในเมื่อคำนึงถึงว่าการรวบรวมทุนจากบุคคลคนไทยปริมาณเท่านี้เป็นเรื่องยากเย็นเพียงใด ประกอบกับธุระกิจในประเทศไทยส่วนมากก็เป็นการดำเนินงานโดยใช้เครดิตจากธนาคารแทบทั้งสิ้น ทั้งเรื่องของการหากินทางทะเลก็จะต้องเป็นเรื่องที่จะต้องปลูกฝังขึ้นใหม่ในคนไทย กฎหมายที่ไม่สู้จะเหมาะกับสถานะการณ์ซึ่งสมควรแก้ไขปรับปรุงโดยด่วน และนอกจากนี้เรื่องใหญ่ก็คือ กฎหมายทะเลซึ่งควบคุมทุก ๆ ด้าน ของธุระกิจการเดินเรือตลอดจนการจำนำ จำนอง เหล่านี้ซึ่งผู้เสนอจำได้ว่าได้มีผู้เสนอให้รัฐบาลพิจารณาจัดตั้ง แม้ทางสถานเอกอัครราชทูตไทยตลอดจนสภาวิจัยแห่งชาติ (สาขานิติศาสตร์) ก็ได้เคยแนะนำมานับเป็นเวลาประมาณ ๓

บีมาแล้ว และเรื่องนี้คณะรัฐบาลก็ได้ตั้งคณะกรรมการไปแล้วแต่ก็ยังไม่ปรากฏผลร่างกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งทางทะเลเพื่อที่จะยังความยุติธรรมให้แก่ทุกฝ่ายไม่ใช่เพื่อเป็นการสนองปฏิบัติการที่ไม่สบอารมณ์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนั้นเข้าใจว่าในบัจจุบันก็กำลังยกร่างอยู่จวนจะเสร็จและเสนอรัฐบาลได้แล้ว เมื่อสำเร็จเสร็จลงและตราออกเป็นกฎหมายใช้ได้ก็คงจะเป็นการก้าวหน้าไปได้ขั้นหนึ่ง ส่วนขั้นอื่นๆ ก็ควรจะดำเนินตามโดยไม่ชักช้า เมื่อจัดการสร้างสิ่งเหล่านี้ให้เป็นรากฐานขึ้นมาได้ เข้าใจว่าก็คงจะมีผู้สนใจที่จะนำเรือเข้ามาสู่ธงไทย โดยฉะเพาะในลักษณะร่วมทุนซึ่งน่าเสียดายยิ่งซึ่งดูเหมือนเราจะเสียโอกาสไปหลายครั้งในอดีตที่ไม่นานมานี้

ส่วนการที่รัฐจะช่วยในการสร้างเรือก็ควรจะถือโอกาสในสภาพแห่งการแข่งขันสร้างและเปลี่ยนแปลงของโลกในเรื่องของพาณิชย์นาวีในบัจจุบัน ซึ่งการช่วยเหลือโดยการลงทุนไม่น้อยและอาจเรียกกลับคืนได้ในระยะอันสั้น ซึ่งไม่น่าจะมีหนทางที่จะสูญเสียเงินที่ลงทุนไปนั้น และทั้งจะเป็นการแผ้วถางเปิดทางให้ประชากรที่เคยลงทุนในทางอื่น หันเข้านำเงินซึ่งกำลังมีเพิ่มพูลขึ้นในตลาดภายในประเทศมาลงทุนในกิจการเดินเรือ นำออกไปหารายได้จากต่างประเทศในลักษณะบริการสาธารณะซึ่งอาจเป็นจุดหนึ่งของการบ้องกันภัยทางเศรษฐกิจในบัญหาการลงทุนล้นตลาดภายใน ในเมื่อผู้ใช้บริการภายในถอนตัว และอาจนำไปสู่ภาวะเงินเพื่อทำให้อำนาจการซื้อเพิ่มพูลเหนือสิ่งผลิตภายในประเทศ และขยับขยายราคาสิ่งของนอกเหนือไปจากอำนาจแห่งการควบคุมไปได้

เรื่องสำคัญต่อไปเกี่ยวกับข้อเสนอก็คือ วิธีการศึกษาและอบรมของผู้ที่จะเป็นพนักงานปฏิบัติงานทั้งบนฝั่งและในเรือเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ซึ่งเรื่องนี้ได้หารือกับท่านผู้ใหญ่ที่สนใจในเรื่องบางท่านและก็ได้รับคำแนะนำอย่างดี ประกอบกับความรู้ที่ได้รับจากผู้ที่มีประสพการณ์ชาวต่างชาติบางคนในหลายแห่งประกอบกัน และเสนอร่างให้เป็นหลักสูตรของการอบรมตลอดจนการที่จะส่งนักศึกษาไปศึกษาเพิ่มเติมที่สถานการศึก-

ษาในต่างประเทศซึ่งรู้สึกว่าจะยินดีรับและช่วยเหลือในการริเริ่มนี้ และ ณ ที่นี้แหละที่ผู้เสนอเห็นว่ารัฐบาล ควรดำริห์สั่งผู้มีความรู้ความชำนาญจากต่าง ประเทศมาสอนในทางแต่ละวิชาโดยฉะเพาะเช่นในทางสถาบัตยกรรมนาวี กับทางวิศวกรรมสมุทร์และทางอื่น ๆ เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วเราจะสามารถสร้างผู้รู้ในเรื่องนี้ขึ้นได้ในอนาคตเป็นจำนวนมาก ที่จะได้ก้าวหน้าต่อไปเป็นขั้น ๆ แทนที่จะมาเสียเงินอย่างมากมายมาให้ผู้อื่นพิจารณาวางนโยบาย ซึ่งรู้สึกว่าคงจะมีผลน้อยและบางครั้งอาจให้ผลร้ายอีกด้วย

เมื่อผ่านจากเรื่องของเรือทะเลผู้เสนอก็ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการซ่อมและสร้างเรือ ซึ่งผู้เสนอเห็นว่าควรจะสร้างขึ้นในขั้นต้นอาจเป็นขนาดย่อมพอซ่อมเรือได้บ้างและสร้างเรือเล็กได้แต่ก็ต้องหาแหล่งให้ถูกและก็ควรผลักออกไปจากกรุงเทพ ฯ เช่นแถบชลบุรีหรือสงขลาและในตามลำแม่น้ำใหญ่ ๆ เช่นแม่น้ำโขงในอุบลเป็นต้น เพราะที่เหล่านี้เมื่อขยายเข้าแล้วจะมีแรงงานเพรียบพร้อมและจะสร้างเป็นศูนย์การอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างดี และเมื่อได้ทราบว่าองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเชียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ ก็ได้ร่วมมือกับรัฐบาลและรัฐบาลชาติอื่นขึ้นในเขตต์จังหวัดหนองคายเข้าแล้ว ยิ่งทำให้ผู้เสนอรู้สึกแน่ชัดเข้าอีกว่า ทางที่จะสร้างอู่เรือของไทยขึ้นเองสำหรับไทยใช้ที่จังหวัดเช่นอุบลจึงเป็นการสมควรอย่างยิ่ง

ผู้เสนอได้เสนอต่อเกี่ยวกับการวางองคาพยบหน่วยทะบวงการเมืองบริหารงานธุระกิจสมุทร์ซึ่งถ้ามองดูอย่างเผินๆ จะเป็นที่ขบขันว่าใหญ่โตเกินควร แต่ถ้าจะหยุดพิจารณาให้ถ่องแท้จะเห็นว่าเป็นเรื่องชั้นแรกที่เป็นความเห็นเสนอที่จะใช้เงินของรัฐบาลมาลงทุนคือเงินเดือน เงินค่าใช้สรอย และเงินการจรเหล่านี้ แต่ว่าเงินเหล่านี้ถึงแม้จะสูญในทางโครงการ แต่ก็มีเงินพอจะกลับมาได้บ้าง หากรัฐบาลต้องการจะหากำไร เช่นในกรณีย์ของศูนย์การเช่าและให้เช่าเรือและองค์การรับภาระจัดส่งและรับสินค้ากลาง แต่ทั้งนี้ผู้เสนอไม่ขอเสนอความเห็นสนับสนุนการสร้างกำไรหากทำได้ เพราะเจตนาของโครงการนี้คือการสร้างพาณิชย์นาวีขึ้นเท่านั้น

ต่อจากเรื่องราวดังที่ได้กล่าวมาแล้วก็มีความเห็นที่ควรจะต้องกล่าวถึงก็คือ กิจการประสานงานกับต่างชาติ และการส่งเสริมช่วยหาสินค้าให้แก่เรือไทยในเมื่อเกิดขึ้นแล้ว แต่ในเรื่องเหล่านี้ก็ได้เสนอไว้อย่างชัดแจ้งซึ่งถ้าสรุปหรือชี้แจงให้กระจ่างก็ไม่ถนัดใจนัก อย่างไรก็ดีเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติ พ.ศ. ๒๕๐๙ ที่ประทานเสนอมานี้ ผู้เสนอขอเรียนเสนอมาด้วยความบริสุทธิ์ใจ และหวังว่าคงจะได้รับการพิจารณาเพื่อประโยชน์ในทางส่วนรวม ไม่ใช่เพื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ผู้ใดผู้หนึ่ง บริษัทใดบริษัทหนึ่ง หรือแม้องค์การใดองค์การหนึ่งโดยฉะเพาะ.

อนึ่งหากในขั้นต้นรัฐบาลจะยังต้องใช้เวลาที่จะวินิจฉัยหาทนทางที่เหมาะที่สุดและประหยัดที่สุดเพื่อสร้างกองเรือพาณิชย์ของชาติขึ้น และงานพัฒนาการในด้านส่งเสริมพาณิชย์นาวีของชาติยังต้องใช้อยู่เพื่อที่จะช่วยผู้ค้าประชาชนและเริ่มดำเนินรากฐานแห่งการขนส่งทางทะเลอาจเหมาะสมที่รัฐบาลจะออกกฎหมายควบคุมการขนส่งทางทะเลได้เป็นระเบียบแล้วไซร้ ผู้เสนอเห็นว่าหน่วยราชการในขั้นต้นอาจวางรูปในลักษณะที่ย่อลงเพื่อควบคุมและเพื่อเริ่มดำเนินงานในทางสนเทศสมุทร์ (MARITIME INTELLIGENCE) ส่วนราชการควรแบ่งเพื่อเริ่มดำเนินงานดังนี้ :—

เค้าการแบ่งส่วนราชการของสำนักงานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางทะเล

สำนักงานควบคุมการขนส่งทางทะเล

(Office of National Maritime Board)

แบ่งส่วนราชการออกเป็น

๑. สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ (Secretariate Office)

(๑) แผนกการประชุม (Agenda Section)

(๒) แผนกการประชาสัมพันธ์ (Public Relation Section)

(๓) แผนกเรื่องราวและคำร้อง (Petition Section)

(๔) แผนกประสานงาน (Laiison Section)

๒. กองกลาง (Central Division)

(๑) แผนกสารบรรณ (Registry Section)

(๒) แผนกรับส่ง (Despatch Section)

(๓) แผนกบรรณารักษ์ (Archives Section)

(๔) แผนกบุคคลาธิการ (Personnel Section)

(๕) แผนกสวัสดิการ (Welfare Section)

๓. กองคลัง (Finance Division)

(๑) แผนกการบัญชี (Accounts Section)

(๒) แผนกรับจ่าย (Cashier Section)

(๓) แผนกควบคุมงบประมาณ (Budget Section)

(๔) แผนกการเงิน (Monetary Section)

(๕) แผนกพัสดุ (Store Section)

๔. กองข่าวสาส์นเศรษฐกิจทางทะเล(Division of Maritime Economic Intelligence)

(๑) แผนกตลาดทั่วไป (General Market Section)

(๒) แผนกพัฒนาการวิเทโศบาย(International Policy Development Section)

(๓) แผนกประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance Section)

(๔) แผนกวิชาการ (Technical Section)

(๕) แผนกเผยแพร่และบรรณาธิการ (Promotion & Publication Section)

๕. สำนักงานทะเบียน (Registration Office)

(๑) แผนกรับแจ้ง (Registering Section)

(๒) แผนกแก้ไขคำแจ้ง (Correcter of Statement Section)

(๓) แผนกจัดระดับ (Classification Section)

(๔) แผนกตรวจสอบการแจ้ง (Statement Inspection Section)

๖. กองควบคุมธุรกิจ (Division of Maritime Business Control)

(๑) แผนกเรือจร (Tramper Service Section)

(๒) แผนกเรือสายประจำ (Liner Service Section)

(๓) แผนกเรือลักษณะพิเศษ (Special Features Section

(๔) แผนกเรือเดินชายฝั่ง (Coaster Service Section)

(๕) แผนกเรือเช่าและให้เช่า (Leasing & Chartering Service Section)

(๖) แผนกเรือช่วยส่ง (Auxiliary Service Section)

๗. กองควบคุมองค์การบริหาร (Division of Executive Organization Control)

(๑) แผนกบริษัทหรือสาขา (Owner Line or Branch Office Section)

(๒) แผนกตัวแทน (Owner Line Agent & Broker Section)

(๓) แผนกตัวแทนการเช่า (Chartering Agent Section)

(๔) แผนกผู้รับจัดการขนส่ง (Forwarding Agent Section)

๘. กองธุรการฝ่ายกฎหมาย (Legal Office Division)

(๑) แผนกสอบสวน (Hearing & Examinating Section)

(๒) แผนกนิติการ (Legal Procedure Section)

(๓) แผนกวินิจฉัยสัญญา (Contract & Agreement Section)

(๔) แผนกการหมาย (Litigation Section)

(๕) แผนกไกล่เกลี่ยและตัดสิน (Mediation & Arbitrating Section)

๙. กองตรวจธุรกิจ (Business Investigation Division)

(๑) แผนกสอบบัญชี (Auditing Section)

(๒) แผนกตรวจสอบปฏิบัติการ (Document Inspective Section)

๑๐. กองอัตราค่าระวางและค่าโดยสาร (Fare & Freight Rate Division)

(๑) แผนกควบคุมอัตรา (Rate Control Section)

(๒) แผนกอัตราพิเศษ (Special Agreement Rate Section)

(๓) แผนกสอบสวน (Investigative & Survey Section)

(๔) แผนกตรวจสอบอัตรา (Rate Inspection Section)

ดังนี้แม้จะเป็นทะบวงการที่ออกจะมีขนาดใหญ่กว่าปกติเกินความคาดหมายของบางท่าน แต่ก็น่าจะทำงานได้อย่างเต็มตัว หากทำจริง ๆ และจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศชาติอย่างมาก.

ภาคหลักสร้างเสร็จและเสนอเมื่อ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๐๕

ภาคผนวก

บทที่ ๑

อารัมภบท

ภายหลังที่ข้าพเจ้า ทั้งสองได้เสนอเค้าโครงการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ ต่อคณะรัฐบาล ภายใต้การนำของ ฯพณฯ จอมพลถนอม กิตติขจร นายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๐๙ ไปแล้วนั้น บัดนี้ได้ทราบว่า ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีมีบัญชาส่งเรื่องที่ข้าพเจ้าเสนอไปแล้วนี้ ต่อไปยังสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติเพื่อได้พิจารณาวิจัยต่อไป

ข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นอย่างยิ่งที่ได้สละเวลาอันมีค่าพิจารณาเรื่องที่ข้าพเจ้าเสนอไปนั้น ข้าพเจ้าจึงขอประทานถือโอกาสนี้ขอปวารณาตนที่จะกระทำทุกอย่าง ไม่ว่าจะเป็นทางกายกรรม วจีกรรม หรือมโนกรรม เพื่อจุดมุ่งหมายให้เรื่องพาณิชย์นาวีนี้บรรลุผลไปสู่ความสำเร็จ ก่อร่างสร้างขยายตัวขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือรับใช้วงการเศรษฐกิจของชาติไทยสืบต่อไป เท่าที่ความรู้และความสามารถของข้าพเจ้าที่มีอยู่หรือจะต้องแสวงหามาให้ต่อไป

ในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ ที่ได้เสนอไปแล้วนั้น ข้าพเจ้าได้เสนอการจัดตั้งพาณิชย์นาวีแห่งชาติให้เป็นได้ทั้งในลักษณะของธุรกิจเอกชน (PRIVATE ENTERPRISE) หรือจะเป็นบริษัทที่รัฐบาลร่วมทุน (GOVERNMENT PARTICIPATED COMPANY) หรือจะเป็นองค์การรัฐวิสาหกิจ

(STATE ENTERPRISE ORGANIZATION) ก็ได้ ทั้งนี้จะให้เป็นองคาพยบของไทยโดยสมบูรณ์ หรือจะเป็นในลักษณะร่วมทุนกับต่างชาติ (FOREIGN CO–INVEST--MENT) ก็ยังได้ไม่ปิดหนทางเลยแม้แต่อย่างเดียว จุดใหญ่อยู่ที่ให้รัฐบาลเป็นผู้ควบคุมคุ้มครองส่งเสริมและสนับสนุนเท่านั้น

เนื่องด้วยในระยะเวลาอันกระชั้นชิดนี้ ได้มีเหตุการณ์และความเคลื่อนไหวทางวงการเรือค้าของโลกอย่างมากมายเกิดขึ้น ซึ่งผู้พิจารณาเรื่องน่าจะได้ติดตามและสังเกตุไว้บ้าง หรือท่านอาจสนใจอยู่แล้วก็เป็นได้ แต่ในฐานะที่ข้าพเจ้าเป็นผู้ริเริ่มเรื่องนี้ขึ้นจึงรู้สึกว่าเป็นภาระที่จะต้องคอยติดตามและเรียนเตือนไว้เป็นครั้งคราว โดยหวังในความสนใจของทุก ๆ ท่านในเรื่องของพาณิชย์นาวีและในเรื่องการควบคุมการขนส่งทางทะเลให้กระชับแน่นยิ่งขึ้นไปอีก ทั้งนี้อาจเป็นความบกพร่องหละหลวมของข้าพเจ้าเอง ซึ่งยังรู้สึกว่าเรื่องของพาณิชย์นาวีและการขนส่งทางทะเลนี้ได้รับการสนใจน้อยเหลือเกินจากวงราชการที่ควรเกี่ยวข้อง และยิ่งกว่านั้นการติดตามเพื่อให้ได้รับความเข้าใจของข้าราชการผู้ทรงคุณวุฒิพึงจะสนใจก็มีอยู่น้อยมาก ทั้งที่เรื่องของการเศรษฐศาสตร์ทางสมุทรกำลังเคลื่อนไหวอยู่อย่างมากมายเช่น การแปรสภาพของการต่อเรือเพื่อขนสินค้า การเปลี่ยนแนวทางเดินของสินค้าบางชนิด การก่อร่างสร้างตนของชาติต่าง ๆ ในลักษณะ "มือใครยาวสาวได้สาวเอา" การผันแปรของพาณิชย์นาวีในโลกปัจจุบันไม่เพียงแต่หมายถึงการกระทบกระเทือนต่อการถ่ายเทสินค้าเท่านั้น แต่จะกระทบกระทั่งถึงสวัสดิการ สังคม การผลิต การเปลี่ยนตลาดของประเทศและของทวีปต่าง ๆ อย่างที่อาจกลับหน้ามือเป็นหลังมือได้ในระยะเวลาเพียงไม่กี่สิบปี และเพราะการขนส่งโดยเรือเดินสมุทรนี้มีลักษณะผิดแผกแตกต่างกันมาก กับนัยของการขนส่งชนิดอื่นทั้งในปริมาณ ในระยะทางและในเจตนาเช่นปริมาณขนสินค้าของเรือนั้นมากกว่าสื่อแห่งการขนส่งใด ๆ ทั้งสิ้นแม้แต่รถไฟ เป็นการหารายได้จากนอกประเทศของตนเอง เป็นงานที่ทำเพื่อหวังในประโยชน์ของสินค้านั้น ๆ จริง ๆ เช่นส่งของไปเพื่อการอุปโภคหรือบริโภคในแหล่งที่ต้องการ ประกอบการผลิตขึ้นในอีกแหล่งหนึ่ง

เป็นต้น เป็นงานที่มุ่งทำเพื่อหากำไรไม่ใช่เพื่อเกียรติภูมิถ้าเทียบกับการบิน แต่ก็มีส่วนแห่งการอวดธงทิวของชาติอยู่ไม่น้อย ฉะนั้นการพัฒนาการของพาณิชย์นาวีของนานาชาติ จึงเป็นเรื่องที่สัมพันธ์กันทั่วไปจะไปเว้นความสนใจไม่ได้ ในระยะเวลาอันสั้น สิ่งเปลี่ยนแปลงในเรื่องพาณิชย์นาวีนั้นมีมากนับแต่การควบคุมการขนส่ง การควบคุมการขยายแรงงาน การควบคุมสินค้าบางประเภทไปส่งยังแหล่งห้าม หรือการควบคุมการขนสินค้าที่กีดกันเหล่านี้เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งข้าพเจ้ารู้สึกว่าน่าจะนำไปประกอบกับการพิจารณาเกี่ยวกับเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ต่อไป.

อนึ่งเรื่องที่จำเป็นจะต้องปรับความเข้าใจแก่ผู้อ่านก็คือ ได้มีความเห็นเกิดขึ้นในหมู่ท่านผู้ได้รับการยกย่องว่าเป็นผู้รู้เกี่ยวกับเรื่องอุตสาหกิจการเดินเรือและธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้กล่าวว่า การเดินเรือนั้นเป็นเรื่องที่ทุกชาติขาดทุนเช่นเดียวกับกิจการอื่น ๆ ที่รัฐต้องให้ความสนับสนุนพิเศษ (SPECIAL SUBSIDY) จะเป็นเงินหรือเป็นการมอบหมายการบริหารอำนวยผลประโยชน์นี้ก็ตาม ข้าพเจ้าผู้เขียนทั้งสองขอค้านด้วยความเคารพยิ่งว่า เป็นเรื่องไม่ตรงและไม่ถูกกับพฤติการณ์อันแท้จริง เพราะเท่าที่ทราบการเดินเรือถ้าได้สร้างรายได้มหาศาลให้แก่นานาประเทศที่ทำเช่น นอร์เวย์ ญี่ปุ่น เดนมาร์ค สวีเดนและบริเตน นี่กล่าวฉะเพาะมือใหญ่ ๆ ส่วนประเทศเล็ก ๆ ลงมาที่ไม่มีอำนาจทางการเมืองนักก็ได้รับผลประโยชน์มากหลายจากธุรกิจการขนส่งทางทะเลเช่น กรีก และใกล้ตัวเราเองเช่น จีน อินเดียและอื่น ๆ ตามตัวเลขคร่าว ๆ ปรากฏว่ากองเรือของโลกได้ขยายตัวจากปี ๒๕๐๘-๒๕๐๙ ประมาณร้อยละห้า ทั้งนี้ตามรายงานขององค์การร่วมมือในการพัฒนาการแห่งยุโรป (OECD) ซึ่งกล่าวว่าได้เพิ่มจาก ๑๔๙.๗ ล้านตันเป็น ๑๕๗.๒ ล้านตัน ตัวเลขนี้อาจไม่ตรงทีเดียวกับตัวเลขที่ข้าพเจ้าได้เสนอไปแล้ว แต่ก็ถือได้ว่าอยู่ในขั้นน่าสนใจที่จะพึงรับพิจารณาและการดำเนินธุรกิจการค้าทางทะเลของชาติต่าง ๆ ในโลก ส่วนมากปรากฏว่าเป็นธุรกิจดำเนินการของเอกชน (PRIVATE ENTERPRISE) หากการเดินเรือและ

การขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่ไม่เป็นกำไรแล้ว ปริมาณการเพิ่มในระยะเวลาอันสั้นคงไม่เป็นเช่นนั้นได้

ความคิดอีกอย่างหนึ่งที่ว่าการเกื้อกูลอุดหนุนธุรกิจการเดินเรือหรือการขนส่งทางทะเลนั้นเป็นเรื่องของการเสียสละเงินของชาติ และให้อุตสาหกิจอื่นหรือประชากรเป็นผู้รับภาระเพื่อประโยชน์ของผู้ดำเนินธุรกิจนั้น ก็เป็นความนึกคิดที่เลอะเลือนและอยู่ในขั้นปฐมวัยเท่านั้น เพราะอันที่จริงแล้วหากการช่วยเหลืออนุเคราะห์ของรัฐเกี่ยวกับอุตสาหกิจการเดินเรือและธุรกิจการขนส่งทางทะเลหรือจะเรียกให้สะดวกขึ้นว่าการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติ (NATIONAL MERCHANT MARINE DEVELOPMENT) โดยวางแผนผังกำหนดวิธีการอย่างดีอย่างรอบคอบ ปราศจากความประมาทและโดยความกล้าหาญแล้ว จะเห็นผลว่าได้รับการตอบแทนได้ทั้งผลรายได้ของรัฐบาลแห่งชาติ (NATIONAL GOVERNMENT) และทั้งรายได้ของชาติ (NATIONAL INCOME) ซึ่งประชากรจะได้รับมาในลักษณะการทำมาหากิน การอยู่ดีกินดี การได้รับผลสืบเนื่องมาจากธุรกิจการงานเพิ่มพูลขึ้นอย่างเพียงพอ

จริงอยู่การที่รัฐเข้าอุ้มชูช่วยเหลือธุรกิจการเดินเรือหรือการขนส่งทางทะเลซึ่งบางรัฐได้ปรากฏมาแล้วได้กระทำไปอย่างห้าวหาญหรือหักโหมเกินควร เป็นการดำเนินงานเป็นรัฐวิสาหกิจ (STATE ENTERPRISE) และดำเนินธุรกิจแบบสัมพหุลา (TOTALITALISM) ดังเช่นบางประเทศที่ได้ก่อกำเนิดเดิมขึ้นมาและเมื่องานได้ดำเนินไปเข้าขีดขั้นของการกีดกันผู้อื่นอย่างจงใจ (DISCRIMINATION) แล้ว ก็ย่อมหวังได้ในผลของการตอบโต้ (RETALIATION) จากผู้อื่น ซึ่งส่วนมากมีกำลังมีประสพการณ์และทั้งมีความรอบรู้มากกว่า

ในปัจจุบันเรื่องของการช่วยเหลือการขนส่งระหว่างประเทศหรือจะพูดให้ตรงก็คือ การคุ้มครองการค้าระหว่างประเทศที่น่าสนใจก็ได้มีการเคลื่อนไหวอยู่มาก เช่น

ในสหรัฐอเมริกาซึ่งกำลังเสื่อมโทรมลงในทางการเดินเรือและการพาณิชย์นาวีตกมาอยู่ในอันดับ ๖ หรือ ๗ จนเป็นที่น่าวิตก นักการเมืองการเศรษฐกิจประยุกต์ (APPLIED ECONOMIST) กำลังดำริห์ที่จะให้รัฐบาลหาหนทางจัดตั้งหน่วยทะบวงการเมืองขึ้นเพื่อดำเนินการนี้ และได้ทราบว่ากำลังตั้งกระทรวงการขนส่ง (DEPARTMENT OF TRANSPORTATION) ขึ้น คล้ายกับที่มีอยู่แล้วในประเทศอื่น ๆ ซึ่งได้ตั้งทะยอยกันมาตามลำดับตามความเห็นของผู้เสนอความคิดนี้ดำริห์ที่จะให้สร้างกฎหมายต่าง ๆ เพื่อให้ประโยชน์แก่เรือภายใต้ธงของสหรัฐ สำหรับขนสิ่งของซึ่งรัฐบาลให้เป็นการช่วยเหลือเกี่ยวกับสินค้าที่ไม่ได้มีส่วนในการบ้องกันประเทศ (ออกจะน่าขันอยู่สักหน่อยที่ว่าผู้เสนอนึกถึงสินค้าอะไรที่ไม่ได้ช่วยเหลือบ้องกันประเทศอื่น เพราะแม้สิ่งของที่อนุเคราะห์ในทางเศรษฐกิจก็เป็นการช่วยเหลือในการบ้องกันประเทศในเมื่อคำนึงถึงว่าประเทศทั้งหลายที่ได้รับการช่วยเหลือนั้นไม่ร่ำรวยเช่นเดียวกับผู้ให้ทัศนะจึงต้องต่างกัน และอีกประการหนึ่งเมื่อช่วยเหลือแล้ว ก็ไม่น่าที่จะกีดกันเรือของประเทศที่ได้รับส่วนช่วยด้วยเพราะไม่เช่นนั้นแล้ว ก็เท่ากับหาประโยชน์ในการขนส่งจากผู้ที่จนกว่า ในเมื่ออัตราค่าระวางของอเมริกันสูงกว่าโดยปกติ) ตามความดำริห์ดังนี้ :—

๑. ให้มีโครงการช่วยเหลือ (SUBSIDY PROGRAMME) แก่ผู้บริการเดินเรืออเมริกันต่าง ๆ รวมทั้งเรือจรและเรือเดินพิเศษ และให้การอนุเคราะห์แยกเป็นสองตอน ทั้งในการสร้างเรือและในการดำเนินธุระกิจ

๒. เลิกให้การชวยเหลือแก่ธุระกิจการเดินเรือใดที่ไม่มีเรือภายใต้ธงชาติอื่นแข่งขันหรือมีการสนับสนุนของชาติอื่นในการห สินค้าบ้อนเรือ

๓ พยายามดำเนินงานให้ทั้งสินค้าออกและสินค้าเข้าของสหรัฐ ได้เข้าใกล้กับส่วนสมดุลย์มากที่สุดเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง

๔. พยายามติดตามศึกษาและตัดสินการกีดกัน ผู้อื่นอย่างจงใจของชมรมการเดินเรือและวิธีการปฏิบัติซึ่งได้รับคำร้องเรียนจากผู้ส่งสินค้าต่อชมรมการเดินเรือ

๕. พยายามติดตามและหาหนทางแก้ไข ในส่วนที่เรือภายใต้ธงชาติอื่นออกเสียง ตลอดจนการใช้อิทธิพลกีดกันเรือภายใต้ธงชาติอเมริกัน

๖. หาวิธีคำนวณเพื่อให้ได้สมรรถภาพที่ดีที่สุดสำหรับอัตราค่าระวางที่ฝ่ายเดินเรือแจ้งมาและวิจัยอัตราเหล่านั้น

เรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องของคนอื่น เป็นเรื่องผู้ที่มั่งมี เป็นเรื่องของผู้ที่มีพาณิชย์นาวีใหญ่อยู่แล้ว และไม่ใช่เรื่องของเราแต่ก็น่าจะสนใจไว้บ้าง

เมื่อพูดถึงการแข่งกันส่งเสริมแล้ว ก็จะลืมเสียมิได้ที่จะกล่าวอีกครั้งว่าในระยะไม่กี่ปีนี้ญี่ปุ่นได้เริ่มนำโลกในการต่อเรือและเดินเรือ แม้ต่างประเทศโดยฉะเพาะในยุโรปก็พยายามหลายวิถีทางที่จะต่อสู้กับการได้เปรียบนี้แต่ก็ยังไม่สำเร็จ ภายหลังที่ได้ใช้ทั้ง เล่ห์ กล มนต์ อุบาย หลาย ๆ ประการแล้วลงท้ายก็ต้องจำเป็นเลียนแบบ ปรากฏว่า เยอรมัน อังกฤษ นอร์เวย์ และในแทบทุก ๆ ชาติที่ต่อเรือกันใหญ่โตในยุโรปได้ใช้วิธีรวมตัว (MERGER) แต่ผลอันนี้ปรากฏว่านอกจากจะเป็นผลดีในทางรวมกำลังในการแยกหน่วยชำนาญงาน (SPECIALIZATION) และทำให้สมรรถภาพในการออกแบบและในการต่อดีขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็เป็นการเพิ่มพูลการแข่งขัน (GROWING COMPETITION) เป็นผลิตผลพลอยได้ และการที่มีการแข่งขันกันเช่นนี้ก็ย่อมหมายถึงการเปิดโอกาศให้ได้มีอัตราค่าต่อเรือไม่สูงเกินไป และเงื่อนไขของการต่อก็ไม่รุนแรงเกินไปด้วย

โดยเหตุผลที่ได้กล่าวมาในบทแรกนี้อย่างยืดยาวโดยฉะเพาะการเอาเรื่องของคนอื่นมากล่าวก็เพื่อจะเป็นการนำทางท่านผู้อ่านไปสู่ความสนใจ ฉะนั้นจึงเห็นเป็นการสมควรที่จะต้องจัดทำเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ภาคผนวกนี้ขึ้น เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาต่อจากฉบับเดิม ที่ข้าพเจ้าทั้งสองได้เสนอมาด้วยแล้วนั้น

ในการเสนอฉบับผนวกครั้งนี้ ข้าพเจ้าหวังอย่างจริงใจว่าท่านผู้อ่านคงสนใจในเรื่องเพียงพอที่จะให้อภัยในการส่งเรื่องมาเป็นสองตอน ซึ่งอาจถือว่าเป็นการขยักขย่อน ไม่งดงามได้ แต่อย่างไรก็ดีเจตนาของผู้เสนอหวังเพียงขอประทานเพิ่มความรู้ที่ได้รวบรวมขึ้นมาใหม่ให้ประกบกับเรื่องเดิมเพื่อจะได้สะดวกแก่ท่านผู้มีหน้าที่วินิจฉัยจะได้ทำการจำแนกวิจัยและกำหนดข้อบกพร่องของบทต่าง ๆ ที่ได้เสนอมาได้อย่างละเอียดและถี่ถ้วนยิ่งขึ้น ซึ่งทั้งนี้ผู้เสนอก็ยินดีและกระวนกระวายที่จะได้รับทราบข้อวิจัยนั้น ๆ ด้วยความเคารพยิ่งต่อไป พร้อมทั้งหวังเพื่อเกิดประโยชน์แก่ส่วนรวมซึ่งอาจได้รับในไม่ช้า.

บทที่ ๒

ปัญหาเฉพาะหน้าของไทยเกี่ยวกับอัตราค่าระวาง

เมื่อประมาณไม่เกิน ๓ ปีมานี้ ในวงของทางราชการได้มีปัญหาเกิดขึ้นใหม่ ซึ่งเพิ่มพูลภาระแห่งความนึกคิดให้แก่ท่านรัฐบุรุษหลายท่าน แต่เรื่องนั้นก็หาได้เป็นเรื่องเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดโดยปัจจุบันทันด่วนไม่ แต่เป็นเรื่องที่เรื้อรังสืบเนื่องมานาน คล้าย ๆ กับโรคร้ายชนิดที่ค่อย ๆ ทำลายสังขาร ซึ่งกว่าแพทย์จะได้รู้ก็เข้าอยู่ในระยะที่ไกลมากเกินการเยียวยาในระบบการบำบัดสามัญ และอาจถึงขั้นจำเป็นแก่การศัลยกิจก็เป็นได้ นี่คือทัศนะของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีความผูกพันกับประเทศไทย และจะชัดยิ่งขึ้นทุกวันตราบเท่าที่ไทยเราทำการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ เพื่อความเจริญก้าวหน้าของชาติ เพื่ออาศัยตลาดต่างประเทศที่ไกลออกไป เพื่อจำหน่ายสินค้าที่ผลิตให้ออกไป ซื้อสินค้ามาเพื่อบริโภคและเพื่อส่งเสริมให้การผลิตของไทยขยายตัวยิ่งขึ้นไปอีก

การที่จะเข้าใจชัดในเรื่องนี้ อย่างน้อยก็จำเป็นที่จะต้องย้อนกลับไปในประวัติการค้าของประเทศไทยเมื่อประมาณ ๒๕ - ๓๐ ปีที่แล้วมา ซึ่งในครั้งกระนั้นประเทศไทยกำลังตื่นตัวด้วยการนำระบบใหม่แห่งการปกครองเข้ามาใช้ ประชาชนชาวไทยก็ได้มีส่วนรู้ มีส่วนเห็นมากขึ้นในการปกครองของประเทศของตน ภายหลังที่ได้อยู่ในยุคหนึ่งแห่งการอบรมให้รู้จักสังวรณ์ในความรักสมบัติที่สำคัญของชาติ มีสถาบันแห่งชาติ ศาสนา และพระมหากษัตริย์ ต่อมาคนไทยก็ได้เริ่มดำเนินงานภายใต้การนำของรัฐบาลหลายชุดและหลายคน ซึ่งก็อาจมีวิถีทางแตกต่างกันไปบ้าง แต่เจตนารมณ์ก็ใกล้เคียงกัน คือปลดแอกคนไทยในทางการเมืองให้เข้าสู่ความเท่าเทียมกับนานา

ประเทศที่ได้รับขนานนามว่าอารยะ คนไทยจึงเริ่มรู้สึกหวงแหนในจารีต ประเพณี และวัฒนธรรมหรือในสิ่งที่เป็นมรดกตกทอดอันถือเป็นสมบัติส่วนรวมของชาติ จึงได้เริ่มฟื้นฟูสิ่งที่ได้เสื่อมไปให้กลับเข้าสู่ความสมบูรณ์ สร้างประเพณีที่มีลักษณะเป็นของไทยแท้แต่ก็เทียบได้ทัดเทียมกับอารยะประเพณีขึ้น แต่สิ่งหนึ่งที่ไทยเราได้ประสพความลำบากและขยับขยายตัวเพื่อให้รอดพ้นจากการไม่เท่าเทียม การลดหลั่นต่ำต้อยกว่าประเทศอื่นซึ่งมาจับมือถือแขนกับเราอยู่ในขณะนี้ยังไม่ได้ดีเท่ากับในทางก้าวหน้าทางการเมืองหรือในทางอารยะธรรมก็คือทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกือบจะเรียกได้ว่าครอบจักรวาล และส่วนสำคัญก็อยู่ที่การค้า และการค้าจะเจริญได้ก็จะต้องเพรียบพร้อมด้วยองค์สาม คือการผลิตการบริโภค และการจำหน่ายจ่ายแจก ซึ่งทั้งสามข้อนี้กำลังเป็นเรื่องที่อยู่ในความสนใจของข้าพเจ้าอยู่ในบัจจุบันนี้

เมื่อ ๓๐ ปีที่แล้วมาไทยเรามีพลเมืองกะได้โดยประมาณ ๑๐ ล้านคน มีสินค้าที่สำคัญส่งออกไปขายยังต่างประเทศในระยะนั้น คือ ข้าว แร่ ไม้สัก พริกไทย หนัง—เขาสัตว์ และของป่าต่าง ๆ พ่อค้าชาวต่างชาติร้อยละร้อยเป็นผู้ผูกขาดการส่งสินค้าเหล่านี้โดยสิ้นเชิง ผู้ที่ทำการรวบรวมสินค้าเหล่านี้ขึ้นภายในประเทศ แม้จะมีไทยบ้างก็เพียงนำมาเพื่อขายให้แก่พ่อค้าชาวต่างชาติ สินค้าขาเข้าก็เช่นกันสั่งเข้ามาโดยบริษัทใหญ่ของชาวต่างชาติและจำหน่ายต่อออกไปยังมือสองและมือสาม ซึ่งคนไทยก็เป็นเพียงผู้รับมือรอง ๆ ลงไปเท่านั้น การมีสินค้าออกและเข้าอยู่ในมือของชาวต่างชาติเช่นนี้ ก็ย่อมหมายถึงบริษัทใหญ่ ๆ ชาวต่างชาติได้รับเอกสิทธิ์เป็นตัวแทนในทางธุรกิจของการขนส่งทางทะเลโดยสิ้นเชิง บริษัทหนึ่ง ๆ รับเป็นตัวแทนสายการเดินเรือนับเป็นสิบสาย การประกันภัยนั้นก็ไม่ต้องพูดถึงคนไทยเราแทบไม่รู้จักเพราะไม่มีงานเกี่ยวข้อง เมื่อเป็นเช่นนี้การอ้าขาพาวาบีกของเราที่ภูมิใจนักภูมิใจหนาว่าเป็นประเทศเดียวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ไม่เคยเป็นประเทศราชของใครนั้น จึงถูกเพียงแต่ในฐานะทางการเมืองเท่านั้น แต่ในทางเศรษฐกิจแล้วเราเป็นเมืองขึ้นเต็มตัว

ครั้นต่อมาเมื่อประเทศไทยได้ดำเนินชีวิตในทัศนะใหม่ คนไทยเริ่มหันเข้าสู่การค้า จะเป็นเพราะความจำเป็น จะเป็นเพราะโอกาส หรือจะเป็นเพราะการรักความก้าวหน้าก็ตาม ก็ได้ก่อร่างสร้างตัวขึ้นมาอย่างมากมาย รวมทั้งรัฐบาลแต่ละคณะก็ได้ดำเนินงานขยับขยายเพิ่มพูลการผลิตให้เกิดสินค้ามากขึ้น ในปัจจุบันมีประชาชนพลเมืองมากกว่า ๓๓ ล้านคน มีสินค้าสำคัญ ๆ เพิ่มพูลขึ้นเช่น ยางพารา ปอ ข้าวโพด ข้าวฟ่าง นุ่น ครั่ง ละหุ่ง และอื่น ๆ อีกมากมาย ทั้งชาวไทยแท้และไทยสมทบ ได้เริ่มเข้าควบคุมการค้า และควบคุมการส่งสินค้าไปขายยังตลาดต่างประเทศได้เป็นส่วนมากและเพิ่มขึ้นทุกขณะ เช่น ตลาดในญี่ปุ่น อเมริกาและยุโรปรวมทั้งตลาดดั้งเดิมของเราคือ สิงคโปร์และฮ่องกง โดยรัฐบาลก็พยายามหาตลาดใหม่ให้อีก เช่นในทวีปแอฟริกา ออสเตรเลีย และอเมริกาใต้ คนไทยได้เริ่มดำเนินธุระกิจการประกันภัยต่าง ๆ ขึ้น ถึงแม้จะยังไม่ใหญ่โตก็ได้ดำเนินมามากแล้ว ซึ่งแสดงว่าแอกแห่งการเป็นคนไม่อิสสระในสังคมก็หลุดไปได้หลายเปราะ แต่เปราะใหญ่ยังคงมีอยู่คือการนำสินค้าที่ผลิตได้ ไปส่งยังตลาดต่างประเทศ นำสินค้าที่จำเป็นซื้อจากต่างประเทศเข้ามาบำบัดประชาชนภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีวิธีอยู่เพียงทางเดียวที่จะทำได้คือการมีเรือเดินทะเลของเราเอง เพราะสื่อการขนส่งทางอื่นไม่ว่าจะเป็นรถไฟ เรือบิน หรืออะไรที่อาจมีขึ้นก็ตาม ก็ยังมองไม่เห็นทางที่จะนำมาเทียบเคียงกับการนำหรือพาสินค้าทั้งในปริมาณ ในระยะทางหรือในทางประหยัด เทียบกับเรือเดินสมุทรได้ ฉะนั้นเมื่อเรายังไม่มีเป็นของเราเอง ก็ต้องอาศัยผู้อื่นไปพลางก่อน หรือถึงแม้ว่าจะมีเป็นของตัวเองแล้ว ก็ยังต้องอาศัยผู้อื่นบ้างเสมอไปเป็นการให้ถ้อยทีก็เกิดได้ถ้อยอาศัย.

การเดินเรือของไทยเคยมีมาก็หลายครั้ง ต้องระงับไปก็หลายครั้ง เพราะขาดความเข้าใจที่ถูกและความสนับสนุนที่ควรจากทั้งรัฐบาลและประชาชน ฉะนั้นการที่บริการเดินเรือของไทยไม่ว่าจะเป็นชายฝั่งหรือข้ามทะเล หรือข้ามมหาสมุทร หรือประการใดก็ตาม จะทรงกายอยู่ได้ก็จะต้องได้รับการควบคุม คุ้มครอง ส่งเสริม และ

สนับสนุนจากรัฐบาลอย่างเต็มที่ และเมื่อใดเรื่องของการเดินเรือของไทยจึงอาจขบปัญหาเองได้แล้ว และเมื่อนั้นจึงจะเรียกได้ว่าปลดแอกใหญ่ออกไปอีกเปราะหนึ่งให้ใกล้กับสภาพของไทยเป็นไทยโดยแท้

ก. ลักษณะของอัตราค่าระวางของชมรมและการเขียนขึ้นเนื่องด้วยสิ่งแวดล้อม

บรรดาเรือค้าของนานาประเทศ ไม่ว่าใหญ่หรือเล็ก จะทรงและดำรงตนอยู่ได้ก็ด้วยปริมาณและลักษณะของสินค้าที่จะพึงได้รับโดยจะอาศัยจากปริมาณของสินค้าเพียงประการเดียวหาเป็นการพอไม่ ทั้งนี้ส่วนใหญ่การกำหนดอัตราค่าระวางเป็นการคล้อยตามราคาของสินค้าเสมอมา เป็นต้นว่าสินค้าประเภทหนึ่งมีมูลค่าสูงอัตราค่าระวางก็จะสูงตามไปด้วย แต่หากสินค้าทั้งมีมูลค่าต่ำ อัตราค่าระวางก็จะต่ำลงไปด้วย ทั้ง ๆ ที่สินค้าทั้งสองประเภทนั้นจะมีปริมาตร์ (VOLUME) ในการสิ้นเปลืองเนื้อที่บรรทุกหรือน้ำหนักของเรือเท่ากันก็ตาม นอกจากนี้มีปัญหาเรื่องความเป็นอันตรายของสินค้านั้นเองและสินค้าอื่นตลอดจนตัวเรือ ฉนั้นค่าระวางที่ได้รับจากการบรรทุกนั้นจะไม่เท่ากันได้เลย หรืออาจขาดทุนก็ได้แม้เรือจะได้รับสินค้าจนเต็มระวางบรรทุกก็มาจากลักษณะของสินค้าที่แตกต่างกันไปเช่นนี้ ทางฝ่ายเรือจึงจำเป็นจะต้องแยกลักษณะของสินค้าออกเป็นสองนัย คือ.—

๑. ลักษณะของสินค้าที่มีอัตราค่าระวางต่ำ (LOW FREIGHT CARGO) เช่น เกลือ ข้าว ปูนซิเมนต์ ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง เป็นต้น

๒. ลักษณะของสินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูง (HIGH FREIGHT CARGO) เช่น แร่ ยาง ไม้สัก ปอ นุ่น ครั่ง เหล่านี้เป็นต้น

ถึงแม้ว่าทางฝ่ายเรือจะแบ่งประเภทหรือแยกลักษณะส่วนใหญ่ของสินค้าออกเป็นประเภทรายได้น้อย หรือประเภทรายได้มากไว้แล้วก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถจะเลือกบรรทุกเฉพาะสินค้าที่ตนพอใจเพียงอย่างใดอย่างหนึ่งได้ ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะบรรดาพ่อค้าผู้

ทำการส่งสินค้าออกทางทะเลของประเทศไทยทั้งสิ้นมิได้เป็นผู้ทำการผลิตสินค้าที่ตนได้ทำการค้าแต่มีฐานะเพียงคนกลาง จึงจำเป็นต้องพยายามรวบรวมบรรดาผลิตผลต่าง ๆ มากแหล่งมากชนิด เท่าที่จะสามารถจะรวบรวมให้อยู่ในวงการค้าของตนเท่าที่จะมากได้ และก็ซึ้งในลักษณะของสินค้าสูงต่ำด้วย ฉะนั้นเมื่อทั้งฝ่ายเรือและฝ่ายพ่อค้าต่างก็ทราบในความต้องการของกันและกัน ต่างฝ่ายจึงต้องใช้ลักษณะของสินค้าที่แตกต่างกันนั้นเป็นเครื่องมือเพื่อต่อรองซึ่งกันและกัน โดยทางฝ่ายเรือก็อยากจะได้แต่สินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูง ฝ่ายพ่อค้าก็พยายามยัดเยียดสินค้าที่มีอัตราค่าระวางต่ำร่วมไปในการรับบรรทุกด้วย และบางครั้งพ่อค้าอาจอ้างอิงสาเหตุต่าง ๆ ยืมมือรัฐบาลเข้าร่วมเพื่อกันการได้เปรียบจากฝ่ายเรือ แหละนี้คือลักษณะหนึ่งของการใช้ "ศิลปการค้า" ในการต่อรอง หรืออีกลักษณะหนึ่งอาศัยช่วงระยะเวลาเรือเข้าออกมากน้อย ประกอบกับความสะดวกของการเข้าออกท่าและการบรรทุกกับภาวะของ สินค้า "พร้อมส่ง" (PROMPT SHIPMENT) เป็นเกณฑ์การต่อรองก็มี (ลักษณะอื่นที่ฝ่ายเรือบีบบังคับพ่อค้า จะได้กล่าวถึงต่อไปในตอนหลังภายใต้หัวข้อนี้)

นอกเหนือจากลักษณะของสินค้าสูงต่ำดังกล่าวแล้วข้างต้น บริษัทเรือของชมรมจะวางอัตราค่าระวางสินค้าส่วนใหญ่ไว้ใน "พิกัดอัตราค่าระวาง" (FREIGHT TARIFF) ด้วยการวางกฎเกณฑ์ของอัตราหลัก (BASIS RATE) ของค่าระวางโดยทั่ว ๆ ไปด้วยการอาศัยหลัก ๔ ประการ คือ.—

๑. สินค้าที่อาศัยน้ำหนัก คือสินค้า ประเภทที่กินเนื้อที่บรรทุกของเรือน้อย แต่กินน้ำหนักของระวางมาก เช่น แร่ต่าง ๆ ข้าว ยางพารา ครั่ง และเมล็ดพืชต่าง ๆ บางชนิดเป็นต้น สินค้าที่มีลักษณะเช่นนั้น ทางบริษัทเรือของชมรมจะถือหลักการคำนวณการเรียกเก็บอัตราค่าระวางจากน้ำหนัก (WEIGHT) ของสินค้านั้น ๆ ทั้งสิ้น และในกรณีเช่นนี้ทางบริษัทเรือก็จะวางหลักอัตราต่อตัน (BASIS SCALE TON) ไว้ว่าจะคิดอัตราค่าระวางของสินค้าประเภทใดต่อน้ำหนักเท่าใด เช่น

ก. PER TON OF 20 CWT (เท่ากับน้ำหนัก ๒,๒๔๐.๐ ปอนด์ หรือ ๑,๐๑๖.๐๐ กก.)
ข. PER SHORT TON (" " " ๒,๐๐๐.๐ ปอนด์ หรือ ๙๐๗.๑๘ กก.)
ค. PER METRIC TON (" " ๒,๒๐๔.๖ ปอนด์ หรือ ๑.๐๐๐.๐๐ กก.)
ง. PER LONG TON (" " " ๒,๒๔๐.๐ ปอนด์ หรือ ๑,๐๑๖.๐๐ กก.)
จ. PER EXTRA LONG TON (" " ๒,๕๐๐.๐ ปอนด์ หรือ ๑,๑๓๔.๐๐ กก.)

สินค้าประเภทนี้โดยปกติทางฝ่ายเรือชอบมาก เพราะสะดวกแก่การเดินเรือโดยเฉพาะเวลาคลื่นลมจัดเพราะการเคลื่อนที่ของสินค้าไม่ใคร่จะมีและเป็นน้ำหนักถ่วงเรือด้วย

๒ สินค้าที่อาศัยขนาด. คือสินค้าประเภทที่กินเนื้อที่บรรทุกของเรือมากแต่กินน้ำหนักของระวางน้อย เช่น ไม้ต่าง ๆ ปอ นุ่น ไหม ใบยาสูบ เหล่านี้เป็นต้น บรรดาสินค้าที่มีลักษณะเช่นนี้ ทางบริษัทเรือถือหลักการคำนวณอัตราค่าระวางจากการวัดหาขนาด (MEASUREMENT) โดยคิดปริมาตร์เป็นลูกบาศก์ฟุต (CUBIC FOOT CONTENT) คือการวัดจากกว้าง × ยาว × หนา หรือลึก ของสินค้านั้นทั้งสิ้น และในกรณีย์เช่นนี้ทางบริษัทเรือก็จะวางอัตราหลักต่อตัน (BASIS SCALE TON) ไว้ว่าจะคิดอัตราค่าระวางของสินค้าประเภทใดต่อขนาดหรือปริมาตร์เท่าใดก็แล้วแต่กรณีของสินค้ามีลักษณะแน่นหรือโปร่ง เช่น

ก. ต่อตันของ ๔๐ ลูกบาศก์ฟุต (PER TON OF 40 CFT.)
ข. ต่อตันของ ๕๐ " — — " (PER TON OF 50 CFT.)

สินค้าประเภทนี้หากรับมากเกินไปเรือจะไม่มีน้ำหนักทรงตัวและรักษาความเร็วไม่สม่ำเสมอและอาจชอกช้ำในการกระทบกระแทกโดยคลื่นลม

๓. สินค้าที่อาศัยมูลค่า. คือสินค้าประเภทที่ไม่กินทั้งเนื้อที่บรรทุกและน้ำหนักของระวาง แต่มูลค่าหรือราคาของสินค้านั้น ๆ สูงเช่น อัญมณี ทองคำ โบราณภัณฑ์ แร่ธาตุอันมีค่าต่าง ๆ เหล่านี้เป็นต้น บรรดาสินค้าที่มีลักษณะดังกล่าวนี้ทาง

บริษัทเรือก็จะวางอัตราต่อร้อยของราคา (AD VALOREM) ของสินค้า โดยผู้ทำการส่งสินค้าจะต้องประเมินราคาของสินค้าหรือจะนำหลักฐานแสดงราคาจากการประกันภัยมาแสดงต่อบริษัทเรือ ก่อนทำการบรรทุก

๔. สินค้าที่ยังมิได้ระบุหรือวางเกณฑ์บังคับ. คือสินค้าที่มิได้ทำการส่งอยู่เป็นประจำ และทางบริษัทเรือก็ยังมิได้ระบุใช้ในพิกัดอัตราค่าระวางของตน จึงจำเป็นต้องวางอัตรารวมๆใช้เป็นพิเศษ เช่น สินค้าเบ็ดเตล็ด (GENERAL CARGO) ซึ่งโดยมากมักสูงกว่าอัตราค่าระวางของสินค้าที่ได้ระบุไว้แต่ละประเภท ฉะนั้นสินค้าที่ยังมิได้ระบุหรือวางเกณฑ์บังคับ (UNENUMERATED OR UNSPECIFIED CARGOES) นี้ ทางบริษัทเรือวางอัตราบังคับเป็นพิเศษไว้ทั้ง ๒ นัย คือ อาจคิดจากน้ำหนัก หรืออาจคิดจากขนาดก็ได้ แล้วแต่ว่าจากนัยใดจะทำอัตราค่าระวางได้สูงกว่าและเรียกใช้อัตรานั้น หรือแม้สินค้านั้นได้ถึงเมืองท่าปลายทางและได้ทำการตรวจสอบใหม่ หากปรากฏว่าอัตราที่เรียกเก็บแล้วนั้น ควรจะเรียกเก็บจากอีกนัยหนึ่งจะสูงกว่า ก็อาจเรียกเก็บเพิ่มเติมจากฝ่ายผู้รับสินค้าได้ โดยที่ทางฝ่ายผู้รับไม่มีทางหลีกเลี่ยงเพราะเข้าลักษณะ "ผีถึงบ่าช้า"

ฉะนั้นเมื่อทราบหลักเกณฑ์ของอัตราหลักและลักษณะของค่าระวางแล้ว ก็ควรจะทราบถึงท่าประจำต่าง ๆ (BASE-PORTS) ปลายทางของเรือแต่ละสายว่ามีท่าใดบ้าง ทั้งนี้เพราะการวางอัตราค่าระวางนั้น ทางบริษัทเรือบังคับใช้เฉพาะระหว่างท่าประจำเท่านั้น นอกเหนือจากนั้นแล้วแม้ว่าเรือจะต้องไปจอดก็จะถูกถือว่าเป็นท่านอกหรือท่าไม่ประจำ (OUT-PORTS) พ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้า จะต้องเสียค่าระวางเพิ่มเติมเป็นพิเศษ (ADDITIONAL FREIGHT) มากขึ้นจากเดิมแต่จะมากหรือน้อยทั้งนี้ก็ย่อมแล้วแต่ระยะใกล้หรือไกลและความสะดวกของท่ามากหรือน้อยเป็นหลัก

อนึ่ง ดังได้กล่าวข้างต้นแล้วว่าบริษัทเรือของชมรมนั้นได้จัดวาง "พิกัดอัตราค่าระวาง" (FREIGHT TARIFF) ขึ้น เพื่อแจกจ่ายแก่บรรดามวลสมาชิกและ

ชมรมเพื่อรับทราบและปฏิบัติเรียกเก็บตามที่กำหนดไว้และแก่บรรดาพ่อค้าผู้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลที่สำคัญ ๆหรือเมื่อใดแต่จะมีผู้ร้องขอมาแต่ถ้าหากจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางขึ้นหรือลงแล้ว ก็หาจำเป็นจะต้องพิมพ์หรือเปลี่ยนแปลง "พิกัดอัตราค่าระวาง" ฉบับนั้นใหม่ทั้งหมดไม่ หากแต่เพียงออกเป็นใบเปลี่ยนแปลง (REVISED SHEETS) หรือใบเพิ่มเติม (ADDENDUM SHEETS) เท่านั้น โดยประกาศกำหนดระยะเวลาที่จะเริ่มบังคับใช้และวันสิ้นสุดการบังคับใช้ไว้เสมอดังนี้

ในบทนำของเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติภาคผนวกนี้ก็ได้เกริ่นไว้แล้วว่า บรรดาสายการเดินเรือของชมรมมีอยู่ด้วยกันถึง ๖๗ ชมรมมีเส้นทางเดินเรือไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ที่สำคัญ ๆ ของโลก และมีหลายสายที่มีเส้นเดินทางมายังประเทศไทย แต่สายที่สำคัญต่อผลิตผลทางเกษตรของไทยออกสู่ตลาดโลกนั้นมีอยู่ ๓ สาย คือ.—

๑ สายชมรมประเทศไทย — อ่าวเม็กซิโกและฝั่งแอตแลนติคของสหรัฐอเมริกา (THAILAND-U.S.GULF & ATLANTIC CONFERENCE)

๒. สายชมรมประเทศไทย—ยุโรป(THAILAND-EUROPE CONFERENCE)

๓. สายชมรมประเทศไทย—ญี่ปุ่น (THAILAND-JAPAN CONFERENCE)

โดยมีบริษัทใหญ่ของต่างชาติปฏิบัติงานทำหน้าที่เป็น "ตัวแทนบริษัทเจ้าของเรือ" (OWNERS' REPRESENTATIVE) หรือเป็น "บริษัทตัวแทนสายการเดินเรือ" (AGENTS OF THE LINE) ส่วนมากหรือแทบทั้งหมดของบริษัทเหล่านี้มีธุรกิจการค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เป็นตัวแทนของผลิตภัณฑ์สินค้าเข้านับร่วมร้อยประเภท เป็น "คนกลาง" รับส่งสินค้าออกนับหลาย ๆ สิบชนิด เป็นตัวแทนบริษัทประกันภัย และก็มีบางแห่งเป็นตัวแทนบริษัทตรวจสภาพของเรือด้วย ที่ยังไม่ได้ทำการค้าก็มีคือ การดำเนินธุรกิจทางธนาคารและรับตรวจสอบสภาพสินค้าทั่วไปเท่านั้น ฉะนั้นเมื่อทราบฐานะและความได้เปรียบของบรรดา บริษัทที่บำเพ็ญตนทำการค้า

ประดุจหนึ่ง "ร้านสรรพสินค้า" (DEPARTMENT STORE) ซึ่งก็ได้เปรียบเหนือบริษัทเล็ก ๆ น้อย ๆ อื่นใดอยู่แล้ว แต่เมื่อมารับเป็นผู้อำนวยการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลอันเป็นบริการสาธารณะรับใช้สังคมการค้าด้วย โดยมีการค้าของตนเองพัวพันเกี่ยวโยงและผูกพันกับการค้าของผู้อื่น ซึ่งตนถือว่าเป็นลูกค้าของตนร่วมอยู่ด้วยดังนี้ และโดยที่การค้าคือการแข่งขันและจะต้องแข่งขันอยู่ตลอดเวลา ที่ยังทำการค้าซึ่งต่างก็ย่อมมี "ความลับ" อันพึงปกปิดซึ่งกันและกันอยู่ ครั้นเมื่อบรรดาผู้ทำการค้าเหล่านั้นจำเป็นต้องพึ่งบริการเดินเรือของบริษัทใหญ่เช่นนี้ ความลับส่วนใหญ่บางประการที่พึงปกปิดลับต้องถูกเปิดเผยเป็นต้นว่านามและที่อยู่ของผู้ส่งสินค้า นามและที่อยู่ของผู้สั่งซื้อสินค้า นามและที่อยู่ของผู้รับสินค้า จำนวนและน้ำหนักของสินค้า ชนิดประเภทและลักษณะของสินค้า เครื่องหมายของสินค้า ชื่อเรือบรรทุกสินค้า เมืองท่าส่งและเมืองท่ารับสินค้า ลักษณะการซื้อและการขายสินค้า อัตราหลักต่อตันของสินค้า และลักษณะการชำระอัตราค่าระวางของสินค้าเหล่านี้เป็นต้น ฉะนั้น พฤติการณ์ดังกล่าวแล้วข้างต้นนี้ หากผู้ที่มิได้มีประสพการณ์ หรือเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศทางทะเล และได้รับหน้าที่เป็นผู้พิจารณาเรื่องนี้ หากดูเพียง "ผิวเผิน" แล้วก็จะเห็นเป็นเรื่องธรรมดาสามัญ แต่หากได้ไตร่ตรองโดยถี่ถ้วนและรอบคอบแล้ว จะเห็นความได้เปรียบและเสียเปรียบของแต่ละฝ่ายได้อย่างชัดแจ้ง.

เมื่อได้กล่าวมาแล้วว่า บริษัทอำนวยบริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลมีธุระกิจอันเป็นการค้าของตน ซึ่งเหมือนหรือคล้ายคลึงกับบรรดาห้างร้านผู้ใช้บริการ ต้องเสียเปรียบด้านการค้าโดยตรงแล้ว ผู้ใช้บริการเหล่านี้ยังอาจถูกบีบบังคับให้ทำการส่งสินค้าด้วยสายการเดินเรือ ต่างสายต่างเส้นทางซึ่งตนเป็นตัวแทนอยู่ ซึ่งบางแห่งอาจกว่าสิบสาย และมีสายการเดินเรือของชมรมที่สำคัญทั้ง ๓ สาย (คือ ไทย—สหรัฐ, ไทยยุโรป

และไทย–ญี่ปุ่น) อยู่ในกำมือของตนด้วย และข้อแตกต่างของเรือทั้ง ๓ สายนี้ ต่างก็มีนัยของพิกัดอัตราค่าระวางแตกต่างกัน คือ:–

๑. สายการเดินเรือในชมรมประเทศไทย – สหรัฐอเมริกานั้นไม่มีเงินส่วนลด

๒. สายการเดินเรือในชมรมประเทศไทย – ยุโรปนั้นมีการให้ส่วนลดผลัดเวลา (DEPER REBATE)

๓. สายการเดินเรือในชมรมประเทศไทย – ญี่ปุ่นนั้นมีการให้ส่วนลดตอบแทนความสัตย์ซื่อ (FIDELITY REBATE)

ซึ่งลักษณะของส่วนลดต่าง ๆ จะได้กล่าวถึงในข้อ ค. ของบทนี้ต่อไป

ดังนั้นเมื่อต่างก็ทราบแล้วว่า สายชมรมเรือสู่สหรัฐนั้นไม่มีเงินส่วนลดใด ๆ ที่จะผูกพันลูกค้ามิให้ผันแปรการใช้บริการกับตนไปใช้บริการอิสระ (INDEPENDENCE OPERATION) อื่นได้ จึงนำพันธะการผูกพันของลูกค้าที่จะพึงมีต่อสายชมรมเรือ ยุโรป และญี่ปุ่นนั้น เป็นเครื่องมือบีบบังคับเรียกร้องจนลูกค้าต้อง "จำยอม" มอบส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของสินค้าเพื่อไปยังตลาดสหรัฐนั้น มากับเรือของชมรม สาเหตุแห่งการต้องทำการบีบบังคับสินค้าไปอเมริกานั้น ก็เพราะในบรรดาสินค้าทั้งหมดไม่ว่าประเภทและลักษณะใดก็ตาม หากตลาดที่ต้องการนั้นมีทั้งญี่ปุ่น, ยุโรป หรือ สหรัฐอเมริกาแล้ว อัตราค่าระวางที่จะพึงเรียกเก็บได้นั้นของอเมริกาจะได้สูง และเป็นอันดับหนึ่งเสมอดังนี้

อนึ่ง นับแต่ปลายปี พ.ศ. ๒๕๐๖ เป็นต้นมา ปรากฏว่าชมรมการเดินเรือทั้ง ๓ สายนี้ ต่างได้ผลัดเปลี่ยนกันประกาศเพิ่มอัตราค่าระวางโดยต่างกรรมและต่างวาระกัน ครั้งแล้วครั้งเล่าของแต่ละสายชมรม (เท่าที่พอจะจดจำได้ก็ดูเหมือน ๕ หรือ ๖ ครั้ง โดยส่วนหนึ่งของข้ออ้างที่ค่อนข้างจะ "จำเจ" และก็ยังคงยกมาเป็นข้ออ้างอยู่แทบทุกครั้งที่เพิ่มอัตราค่าระวางก็คือ "การแออัดของท่าเรือ" (PORT CONGESTION) ทำให้บรรดาเรือของชมรมต้องเสียเวลานับเป็นชั่วโมง ๆ หรือเป็นวัน ในการรอผ่านเพื่อเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพฯ และอีกส่วนหนึ่งของข้ออ้างก็คือ เครื่องมือเครื่องใช้เพื่ออำนวยความ

สะดวก (PORT FACILITY) แก่เรือ ยังไม่เพียงพอกับการขนถ่ายสินค้า จึงเกิดการล่าช้า และเรือต้องเสียเวลาไปมากกว่าการเทียบท่าเรือแห่งนั้น แห่งนี้ ในตะวันออกด้วยกันมากล่าวอ้าง ดังนั้นเพื่อความกระจ่างชัดและเป็นธรรม จึงขอกล่าวเพียงสรุปดังนี้ การเอาท่าเรือกรุงเทพ ฯ ซึ่งตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และห่างจากสันดอนที่ปากน้ำถึง ๒๕ กิโลเมตร ไปเทียบกับท่าเรือที่ฮ่องกงและสิงค์โปร์ ซึ่งท่าเรือทั้งสองแห่งนี้อยู่ริมฝั่งทะเล เหตุใดจึงไม่นำไปเทียบกับบรรดาเมืองท่าที่มีลักษณะตั้งอยู่บนฝั่งของแม่น้ำคล้ายกับประเทศไทยเช่นท่าเรือที่ย่างกุ้งบ้าง แม้การกล่าวอ้างเพื่อขึ้นค่าระวางนี้จะมีมูลแห่งความอัดแอและไม่สะดวกจริงอยู่บ้างก็ตาม แต่ก็หาควรจะคิดรวมโดยผนึกเข้าไปกับค่าระวางที่เพิ่มขึ้นไม่ ควรจะเรียกเก็บจากพ่อค้าผู้ทำการส่งออกเป็นอัตราเพิ่มพิเศษ (SURCHARGE) ดังเช่นที่เคยปฏิบัติกับท่าเรือแห่งอื่น ๆ มาแล้ว เช่นที่เมืองท่าโคลัมโบ หรือเมืองท่ากัลกัตตา จึงจะถูกต้องและสมควรกว่า เพราะเหตุว่าอัตราเพิ่มพิเศษนี้ หากจำเป็นต้องมีขึ้นเพื่อชดเชยกับการสูญเสียค่าใช้จ่ายของชมรมเรือไปจริง และก็คงได้คำนวณเป็นตัวเงินไว้แน่นอนแล้วว่าควรเรียกเก็บเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยแล้วจะตกเป็นมูลค่าเท่าใดต่ออัตราบรรทุก (SCALE TON) หาควรนำไปผนึกติดอยู่กับอัตราค่าระวางไม่ มิฉะนั้นหากมีการขึ้นค่าระวางเมื่อใด ครั้งใด หรือคราวใด ค่าระวางพิเศษนี้ (ไม่ใช่อัตราพิเศษ) ก็จะเป็นส่วนสมทบเพิ่มกำลังการขึ้นค่าระวางไปด้วยทุกครั้งและก็จะเป็นฐานเพื่อทบทวีคูณสูงขึ้นทุกขณะไม่มีที่สิ้นสุด ดูแล้วเสมือนหนึ่งเป็นการจงใจที่จะให้อัตราเพิ่มพิเศษผูกพันกลมกลืนไปกับอัตราค่าระวาง ถึงแม้ว่าทางการจะได้แก้ไขความไม่สะดวกดังกล่าวนั้นให้ลุล่วงไปได้แล้วบ้างก็ตาม ก็คงจะไม่มีส่วนใดที่บริษัทเรือของชมรมจะแยก (และคงไม่แยก) อัตราค่าระวางกับอัตราพิเศษนี้ออกจากกันไปได้ (อัตราเพิ่มพิเศษที่เรียกเก็บจากเมืองท่าโคลัมโบ และ กัลกัตตาได้ยกเลิกแล้ว เพราะอ้างว่าท่าได้ถูกปรับปรุงดีขึ้นพอควร)

เมื่อได้กล่าวถึงเรื่องไม่สู้จะถูกและสมควรแล้ว ก็ใคร่จะหยิบยกอัตราพิเศษอีกอัตราหนึ่งที่ชมรมการเดินเรือเรียกเก็บอยู่นอกเหนืออัตราค่าระวางปกติคือ ขณะนี้ผู้ทำการ

ส่งสินค้าออกต้องจ่ายอัตราพิเศษในการส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ ฯ โดยสายการเดินเรือของชมรมสู่สหรัฐอเมริกาเบ็นเงิน U.S.$ 1.25 (เท่ากับประมาณ ๒๕ บาท) ต่ออัตราบรรทุก (SCALE TON) โดยให้ชื่อว่า "อัตราตามอารมณ์" (ARBITRARY RATE) ซึ่งอ้างว่าเป็นการชดเชยในการที่เรือใหญ่ "อุดล่าห์" เข้ามารับสินค้าให้ถึงในท่ากรุงเทพ ฯ แทนการจอดรอรับสินค้า ณ เกาะสีชัง (FOR ALL CARGOES LOADINGMIN BANGKOK IN LIEU OF LOADING AT KOHSICHANG) ซึ่งตามนัยแห่งความเป็นจริงแล้ว ท่าเรือกรุงเทพ ฯ เป็นท่าแห่งเดียวที่มีการขนถ่ายสินค้าลงยังท่า ฉะนั้น เรือเดินสมุทร์ทุกลำหากมีสินค้านำเข้ามาด้วย และมีระวางกินน้ำไม่ลึกเกินกว่าที่จะผ่านสันดอนได้แล้ว ร้อยทั้งร้อยจะต้องเข้าเทียบท่ากรุงเทพ ฯ เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าออก เมื่อแล้วเสร็จก็จะทำการบรรทุกสินค้าเข้าไปด้วย ก็นับว่าเป็นการสะดวกและสมควรอยู่แล้ว แต่เหตุไฉนจึงยังคงเรียกเก็บ "อัตราตามอารมณ์" นี้อยู่อีกจนกระทั่งทุกวันนี้ ซึ่งที่ต้องตามเหตุผลแล้ว "อัตราตามอารมณ์" นี้น่าจะต้องยกเลิกเสียนับตั้งแต่ทางการได้ทำการขุดลอกสันดอน เพื่ออำนวยความสะดวกให้เรือเดินสมุทร์ขนาด ๑๒,๐๐๐ ตัน หรือกินน้ำลึกไม่เกิน ๒๙—๓๐ ฟุต แล้วจะผ่านเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพ ฯ ได้ดังประสงค์ หรือจากข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่งก็คือหลักฐานสัญญาการซื้อขาย (SALES/BUYING CONTRACT) และใบตราส่งสินค้า (BILL OF LADING) ซึ่งถือเสมือนหนึ่งสัญญาการรับขนส่งสินค้าระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้บังคับการเรือที่รับบรรทุกสินค้าหรือเอกสารสั่งจ่ายเงินผ่านธนาคาร (LETTER OF CREDIT) เอกสารสำคัญทั้ง ๓ ประเภทนี้ พันทั้งพันจะต้องระบุเมืองท่าปลายทาง (PORT OF DESTINATION) หรือ เมืองท่าขนถ่าย (PORT OF DISCHARGING) โดยนัยเดียวและตรงกันหมดว่า กรุงเทพ ฯ (BANGKOK) เมื่อเป็นเช่นนี้แม้ว่าฝ่ายเรือจะโดยลักษณะใดก็ตามไม่สามารถนำเรือเข้าท่ากรุงเทพ ฯ โดยอาจจะต้องทำการขนถ่ายของรายนั้นลง ณ เมืองท่าหนึ่งเมืองท่าใดในทวีปอาฟริกา หรือเกาะสีชัง ก็ย่อมจะเป็นภาระของฝ่ายเรือทั้งสิ้นที่จะต้องหาทางนำสินค้านั้น ๆ มาจนกระทั่งถึงท่าเรือกรุงเทพฯ จึงจะถือได้ว่าเป็นการสิ้นสุดของสัญญาขนส่ง และฝ่ายเรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดไม่ว่ามากหรือน้อยประการ

ใด แต่แล้วกลับมาเรียกเก็บ "อัตราตามอารมณ์" อีกตันละประมาณ ๒๕ บาททุกตันไปกับสินค้าที่ตนก็รอรับบรรทุกออก ณ ท่ากรุงเทพ ฯ นั้นเองฉะนั้น จึงยังไม่ทราบว่าจะเรียกการบังคับเก็บนั้นว่าอะไร

ดังได้กล่าวในข้อนี้แล้วว่านับแต่ปลายปี พ.ศ. ๒๕๐๖ เป็นต้นมา อัตราค่าระวางของชมรมการเดินเรือสายต่าง ๆ ได้เพิ่มอัตราครั้งแล้วครั้งเล่าได้ประมาณ ๕—๖ ครั้งมาแล้ว ความจริงการขึ้นค่าระวางเรือนี้ก็เป็นสิทธิอย่างหนึ่งระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลเข้าอยู่ในกฎแห่งการค้าโดยตรงย่อมมีทั้งการต่อรอง การแข่งขัน การลด และการขึ้นดังนี้อยู่เสมอมา ความเดือดร้อนของพ่อค้าก็มิได้เกิดจากการขึ้นค่าระวางเสมอไป อาจเดือดร้อนบ้างก็เฉพาะสินค้าที่ได้ผูกพันคั่นเป็นสัญญาแล้วเท่านั้น และเมื่อสัญญาการส่งมอบได้ผ่านพ้นไปแล้ว หากจะมีการส่งมอบหรือเริ่มสัญญาใหม่ พ่อค้าก็ย่อมผนึกภาระนั้นไปยังบุคคลอื่นปลายทางของการค้าขายได้แล้วแต่ตลาดการค้าจะอำนวย และก็ยังไม่เคยปรากฏเลยว่า มีประเทศใดจะสามารถวางระบบหรือพิกัดของอัตราค่าระวางให้เป็นที่พึงใจทั้งฝ่ายเรือและฝ่ายพ่อค้าต่างตกปากลงคำรับว่าเหมาะหรือเป็นธรรมได้ ดังนั้นปัญหาของการขึ้นค่าระวางของบริษัทเรือ จึงยังคงเรื้อรังที่จะต้องขบคิดกันอยู่ในบรรดานานาประเทศที่ไม่มีหรือยังด้อยพาณิชย์นาวีอยู่ และความสำเร็จในเรื่องนี้น่าจะตกอยู่เฉพาะแก่ประเทศที่ใช้สุขุมคัมภีร์ภาพ และกล้าหาญพอที่จะตัดสินโชคชะตาของตนเองโดยเด็ดขาดไม่รอให้คนอื่นมาทำให้

เพื่อให้ก้าวเข้าไปและถึงแก่นแห่งความเป็นจริง การขึ้นหรือการลงอัตราค่าระวางนั้นจะไม่ก่อการขาดทุนหรือกำไรแก่พ่อค้าประการใดเลย เพราะค่าระวางดังกล่าวเป็นเพียงส่วนประกอบของสัญญาการซื้อขายเท่านั้นที่จะกระทำกันขึ้น จะโดยลักษณะผู้ซื้อจะชำระอัตราค่าระวางปลายทางเอง หรือแม้จะโดยผู้ซื้อได้จ่ายค่าระวางมาล่วงหน้าแล้วก็ตาม ก็ไม่น่าจะมีพฤติการณ์อันใดส่อลักษณะว่าพ่อค้า (คนกลาง) ผู้ทำการส่งสินค้าออกจะถึงกับร้อง "โวยวาย" ว่าขาดทุนได้ แม้สัญญาการขายจะกระทำขึ้นก่อนหน้าการขึ้นอัตราค่าระวางก็ตาม ทั้งนี้ก็เพราะก่อนสัญญาการค้าจะเกิดขึ้น พ่อค้าจะต้องเสนอ "ใบแจ้งการ

ขาย" (SALES NOTE) "ใบสัญญาการขาย" (SALES CONTRACT) และ "ใบแจ้งราคาสินค้าล่วงหน้า" (PROFORMA INVOICE) ไปให้ฝ่ายผู้ซื้อพิจารณา ซึ่งลักษณะสำคัญของบรรดาเอกสารเหล่านี้ นอกจากจะระบุลักษณะต่าง ๆ ที่จำเป็นทั้งราคาและชนิดของสินค้าแล้ว สิ่งหนึ่งที่จะขาดไปเสียมิได้ก็คือ กำหนดวันขนส่ง กำหนดยานพาหนะจะถึง พร้อมทั้งนามของยานพาหนะนั้น (ถ้าทำได้) และอัตราค่าระวางที่บังคับใช้อยู่ในขณะนั้น (PREVAILING RATE OF FREIGHT) หากทางฝ่ายผู้ซื้อตกลงตามลักษณะและเงื่อนไขของฝ่ายผู้ขายนั้นทุกประการแล้วก็ตาม แต่สิ่งหนึ่งที่ผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดเองและสิ่งนั้นก็คือการชำระอัตราค่าระวาง (ฝ่ายผู้ขายจะขอร้องหรือบังคับก็ไม่ได้ทั้งสิ้น — เป็นเอกสิทธิของฝ่ายผู้ซื้อ) ว่าจะชำระต้นทางหรือปลายทาง ถ้าหากฝ่ายผู้ซื้อประสงค์การชำระค่าระวางเองเมื่อเรือและสินค้านั้นถึงจุดหมายปลายทาง ภาระเรื่องอัตราค่าระวางของฝ่ายเรือจะขึ้นหรือลงภายหลังก็ไม่ใช่เรื่องของพ่อค้าฝ่ายผู้ขายจะต้องไปเดือดร้อน หรือแม้หากฝ่ายผู้ซื้อมีเจตนาจะจ่ายค่าระวางมาล่วงหน้า (คงเป็นผู้มีเงินทุนมาก) ก่อนและฝ่ายผู้ขายก็ได้รับแล้ว (ความจริงรับเพียง L/C) ก็ตาม ต่อมาก่อนหน้าฝ่ายผู้ขายจะได้ทำการขนส่งสินค้านั้น ๆ ลงเรือ หากมีการประกาศจะเพิ่มค่าระวางขึ้น และในช่วงระยะเวลานี้เองที่พ่อค้าฝ่ายผู้ขายจะโวยวายว่าตนจะต้องขาดทุน ซึ่งถ้าดูเพียงผิวเผินแล้วก็น่าจะเห็นจริงด้วย แต่จากสายตาของผู้มีประสพการณ์มาบ้างพอสมควรแล้วจะเห็นว่า พ่อค้าต้องขาดทุนจริงแต่เป็นคนละเรื่องคนละราว เพราะดังได้กล่าวแล้วว่าพ่อค้าฝ่ายขายได้แจ้งอัตราค่าระวางที่บังคับใช้อยู่ในขณะนั้น (PREVAILING RATE OF FREIGHT) ซึ่งในวงการค้า (พ่อค้าฝ่ายผู้ขายก็ทราบดี) จะมีความหมายเช่นเดียวกันกับ "อัตราค่าระวางหลัก" (BASIS RATE OF FREIGHT) และแล้วข้อความหนึ่งที่อยู่เบื้องท้ายของ "อัตราค่าระวางที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น" หรือ "อัตราค่าระวางหลัก" ก็คือ "การผันผวนใด ๆ จากอัตราค่าระวางหลัก เป็นภาระของผู้ซื้อทั้งสิ้น" (ANY FLUCTUATION FROM BASIS RATE OF FREIGHT,TO BE FOR BUYERS' ACCOUNT) ก็เป็นที่กระจ่างชัดกันชั้นหนึ่งก่อนว่า พ่อค้าฝ่ายผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบในอัตราที่เพิ่มขึ้นแม้แต่น้อย แต่โดยนัยตรง

กันข้ามหากอัตราค่าระวางเกิดลด พ่อค้าฝ่ายผู้ขายก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากการลดนั้นด้วยเช่นกัน ฉะนั้นเรื่องที่พ่อค้าร้องขาดทุนหรือเกือดร้อนในขณะที่บริษัทเรือประกาศเพียงว่าจะขึ้นค่าระวางเท่านั้น ก็เนื่องมาจากพ่อค้าได้ผูกตนเข้าทำการ "ขายล่วงหน้า" (ADVANCE SALES) โดยไม่มีสินค้าอยู่ในมือเลยเข้าลักษณะ "จับเสือมือเปล่า" ฉะนั้นเมื่อพลาดก็ย่อมจะต้องถูกเสือกัดเอาบ้างเป็นธรรมดา เพราะในขณะที่ทางฝ่ายเรือประกาศจะเพิ่มค่าระวางนั้น ตลาดการค้าภายในประเทศจะเริ่มไหวตัวทางด้านแย่งซื้อ ราคาของสินค้าภายในก็ย่อมสูงขึ้น เมื่อพ่อค้าฝ่ายผู้ขายทำการเสนอราคาขายล่วงหน้าก่อนประกาศเพิ่มค่าระวางของทางเรือดังนี้ ก็ต้องถือว่าเป็นเรื่องของการเสี่ยงโชค (SPECULATE) ในทางการค้านั่นเอง (ซึ่งผิดแผกกับการพนัน (GAMBLING) โดยปกติ

อนึ่งเรื่องของการค้าทางทะเลและอัตราค่าระวางของเรือนั้น เป็นเรื่องที่จะต้องเข้าใจและซึ้งจริงๆ ติดตามความเคลื่อนไหวอยู่เสมอจริงๆ และต้องสนใจทำจริงๆจะทำเป็นเอาใจใส่บ้างเพียงครั้งคราว เพียงผิวเผิน หรือเพียงลมปากไม่ได้ ทั้งนี้เพราะเป็นเรื่องที่ผูกพันและเกี่ยวกับหลายฝ่ายด้วยกัน เช่น ฝ่ายเรือในชมรม ฝ่ายเรือนอกชมรม ฝ่ายพ่อค้า ฝ่ายผู้ซื้อ ฝ่ายผู้บริโภค ฝ่ายผู้ผลิต และฝ่ายรัฐบาล เมื่อหลาย ๆ ฝ่ายประสพกันเข้าต่างมองในผลประโยชน์ความสำเร็จของตนเป็นใหญ่ ทั้งยังมีพวก "นอกสังเวียน" อีกมาก เช่น หนังสือพิมพ์ นายหน้าท่าเรือ ผู้รับขนถ่ายและบรรทุกและอื่น ๆ เสริมสนับสนุน แต่ต่างมุ่งเพื่อประโยชน์ของตนแล้วก็เลยไปกันใหญ่จนเกือบจะพึ่งไม่ได้ศัพท์ กระแสร์แห่งน้ำคำเชียวเข้าและเชียวเข้าจนกลายเป็นกระแสร์น้ำวนเวียน ๆ หน่วยงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นราชการ สภาการค้า หอการค้า หรือสมาคมพ่อค้า ต่างมีทัศนะที่จะให้สำหรับแก้ไขสภาวะการณ์ขนส่งทางทะเล ซึ่งล้วนแต่จะอำนวยผลประโยชน์ให้แก่ฝ่ายตน แต่ก็ยังขาดอยู่อย่างหนึ่งก็คือการที่จะยอมเสียเวลา เพื่อจะศึกษาเรื่องให้รู้กระจ่างแจ้งชัดว่าต้นสายปลายเหตุมีมาอย่างใด และค้ายเชือกพันกันยุ่ง ณ ที่ใด เพียงแต่เห็นว่าเรื่องกำลังจะเข้าขีดที่รัฐบาลจะต้องให้ความสนใจ ต่างก็เริ่มที่จะต้องเข้ามามีส่วนอยู่ด้วย ส่วนทางรัฐบาลซึ่งเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่จะให้ความยุติธรรม และอำนวยผลประโยชน์อันควรได้ก็

ไม่อยู่ในฐานะที่จะทราบเรื่อง ไม่เป็นแต่เพียงในปัจจุบันแม้แต่เรื่องของอดีต ทั้งเห็นเป็นเรื่องว่าเกี่ยวกับเศรษฐกิจ จึงส่งไปให้หน่วยงานทางแขนงเศรษฐกิจเป็นผู้วินิจฉัย แต่เรื่องของเรื่องนั้นเป็นเรื่องของเศรษฐกิจประยุกต์ มีทั้งวิชาการประกอบกับประสพการณ์ คาดคะเนการณ์ และพฤติการณ์แวดล้อม ซึ่งยากที่ผู้คงแก่เรียนแต่ไม่ได้ติดตามเรื่องเรือมาโดยเฉพาะจะสามารถจับปัญหาแยกแยะออกไปได้โดยง่าย เพราะวิชาเศรษฐกิจก็เหมือนกับวิชาอื่น ๆ เช่น เวชชศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ หรือวิทยาศาสตร์ ซึ่งนับวันจะขยายตัวแผ่กิ่งก้านสาขา เหมือนพฤกษชาติที่กำลังเติบโตอย่างไม่หยุดยั้ง ฉะนั้นจะให้ผู้ที่ขบปัญหาเรื่องการธนาคาร การอุตสาหกรรม ตลอดจนการกสิกรรม หรือแม้แต่การขนส่งอย่างอื่นมาแล้ว ให้มาวินิจฉัยเรื่องการเดินเรือ ซึ่งได้เติบโตมาแล้วเป็นเวลานับได้ด้วยศตวรรษแม้จะไม่ใช่ในประเทศไทยก็ตาม แต่ก็ดูออกจะเป็นเรื่องที่ "กระโดกกระเดก" เต็มทน และโดยเฉพาะเมื่อท่านผู้มีหน้าที่ส่งเสริมในทางการค้า หรือผู้ที่เคยควบคุมทางเรืออันต่างลักษณะ เมื่อความรู้และความสงสัยและในขณะเดียวกันก็เชื่อในความบริสุทธิ์ของตนมากกว่าของผู้อื่น ไม่ยอมฟังความเห็นของผู้ใดที่ตนไม่ใคร่จะเข้าใจนัก จึงหันไปหาคำแนะนำจากพ่อค้าบ้าง (ซึ่งพ่อค้าก็ย่อมจะต้องรักษาผลประโยชน์ของตน) คำแนะนำนั้นก็ย่อมจะต้องอยู่ในลักษณะ "รูปและสี" อำนวยประโยชน์ให้แก่พ่อค้าที่ส่งสินค้า และบางท่านก็หาความรู้จากทางฝ่ายการเดินเรือ ถ้าเป็นฝ่ายที่อยู่ตรงข้ามกับชมรม ก็ย่อมให้ความเห็นทับถมชมรม หรือถ้าฝ่ายใดผู้ใดได้ผลประโยชน์จากทางชมรม ก็ย่อมให้ความเห็นสนับสนุนไปในทางชมรมนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้หากท่านผู้มีอำนาจจะวินิจฉัย จะถือเอาความเห็นเหล่านั้นเป็นข้อตัดสิน ก็ย่อมจะเกิดความไม่เที่ยงธรรมในการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยขึ้น และจากความไม่เที่ยงธรรมก็จะเป็นกรรมที่จะนำไปสนองด้วยกรรม นี่หมายถึงการแข่งขันทำลายล้างต่อไปอีกคั่นหนึ่ง และเมื่อเป็นเช่นนั้น ฝ่ายหนึ่งทำได้ อีกฝ่ายหนึ่งก็ย่อมจะทำได้ในโอกาสต่อไป เรื่องของการควบคุมการขนส่งทางทะเล เรื่องของการส่งเสริมการเป็นเรือไทย และเรื่องของการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของไทยนี้ ผู้เสนอได้เคยผลักดันความคิดเสนอต่อท่านผู้อยู่ในราชการในที่ต่าง ๆ ซึ่งเข้าใจว่าคงจะมีอิทธิพลสร้างให้เกิดได้เพื่อเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวม แต่ก็ดูจะเป็นการเสนอที่เป็นแต่

เพียงคำกล่าวขานที่ได้รับแต่เพียงการพยักเพยิดด้วยลมปาก ซึ่งเป็นการแสดงความเห็นชอบแต่เพียงผิวเผินเท่านั้น บันทึกข้อความ เอกสาร สถิติ ฯลฯ ที่ได้ผ่านมือไปตลอดมา ซึ่งดูเหมือนจะเป็นประโยชน์เพียงประกอบข้อเขียนของผู้อื่นอันไร้สาระอย่างจริงจัง จริงอยู่เมื่อในขณะเริ่มแรกผู้เสนอได้มีส่วนในธุระกิจการเดินเรือของไทยส่วนหนึ่ง จึงอาจทำให้มีผู้คิดว่าทำเพื่อผลประโยชน์ของตนหรือของสมรรคพรรคพวกได้ แต่ต่อมาได้มีโอกาสเข้าไปมีส่วนทำงานให้แก่ส่วนรวมแห่งหนึ่ง ผู้เสนอก็ได้ผละตนออกจากพันธะการได้เสียจากธุระกิจการขนส่งทางทะเลโดยสิ้นเชิง เพื่อรักษาหลักแห่งความเป็นธรรมและก็ได้เปิดเผยให้ทราบแล้วโดยทั่วไป ซึ่งอาจผิดกันหลายกรณีซึ่งรอจนถูกบังคับ

ตามเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้ว เนื้อความของหัวข้อต่าง ๆ ในบทที่สองนี้ จึงมีเรื่องที่นำมาเสนอบางข้อซึ่งยังไม่เคยเสนอ ณ ที่ใด ๆ มาเลย และไม่สงวนส่วนใดส่วนหนึ่งบิดไว้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายใดทั้งสิ้น และหวังว่าอาจเป็นประโยชน์เพื่อให้รัฐบาลได้เข้าใจเรื่องและสร้างมาตรการสำหรับป้องกัน ปกป้อง สนับสนุน ควบคุม และคุ้มครองส่วนนี้ของการเศรษฐกิจของชาติต่อไป และทั้งเป็นเครื่องกระตุ้นเตือนในเรื่องที่การขนส่งทางทะเล และการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติควรจะได้รับความสนใจมากขึ้นอีกหลายต่อหลายเท่ากว่าในปัจจุบันนี้ เพราะเป็นเรื่องที่ควรจะได้กระทำมานานแล้ว และการละเลยผลัดวันประกันพรุ่งหรือขอไปที่ในเมื่อขาดความเข้าใจ จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปมด้อยอันยุ่งเหยิงขึ้น และเรื่องของเศรษฐกิจสมุทร์นับวันก็จะยิ่งสำคัญมากขึ้นเป็นเงาตามการพัฒนาการเศรษฐกิจของชาติ ทั้งทางบริโภค อุปโภค การจำหน่ายจ่ายแจก และการวิภาค เสมือนหนึ่งเงาตั้งแต่ศีรษะจรดเท้า และจะขจัดปัญหาไม่ได้โดยการหักหาญลบล้างประการใด เพราะทุกส่วนจะต้องอาศัยซึ่งกันและกันดังนี้

อนึ่งเพื่อความสะดวกในการที่จะได้ทราบอัตราค่าระวางของชมรมเรือทั้ง๓สายดังกล่าวแล้วข้างต้นของบทนี้ จึงได้แนบตารางแสดงการเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางนับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๐๕ ถึง พ.ศ. ๒๕๐๙ คือ

๑. สายประเทศไทย – สหรัฐอเมริกา ๒. สายประเทศไทย – ยุโรป

๓. สายประเทศไทย – ญี่ปุ่น

Thailand - U.S. Atlantic & Gulf Conference

Some Essential Commodities (Scale)	Basis Scale Ton	lst May 1962	lst Oct 1963	lst Rev. 1 Dec 63	2nd Rev. 1 Feb 64	3rdRev. 1 Mar 64	4th Rev. 1 Dec 65	5th Rev. 1 Jan 66	6th Rev. 1 Aug 66
		US$	US$	US$	US$	US$	US$	US$	US$
Jute, Fibre	50 cft.	34.25	21.00	34.25	36.00	37.75	37.75	M 36.00	M 37.75
Jute, Cuttings	-"-	34.25	21.00	34.25	31.75	33.25	33.25*	M 31.75*	M 33.25*
Kapok (Max. 180 cft.)	20 cwt.	104.50	82.75	104.50	115.00	115.00	104.50	W 90.00	W 115.00
Lac	-"-	50.25	32.25	50.25	47.50	55.25	43.00	W 43.00	W 43.00
Teak, Planks	50 cft.	51.75	30.00	51.75	51.75	57.00	57.00	M 57.00	M 57.00
Teak, Blocks	-"-	51.75	30.00	51.75	51.75	57.00	45.75	M 45.75	M 45.75
Teak, Parqueting Blocks	-"-	57.00	30.00	51.75	51.75	57.00	57.00	M 57.00	M 57.00
Tapioca Flour	20 cwt.	25.25	22.40	25.25	25.25	27.75	30.50	W 30.50	W 30.50
Gum Damar	-"-	55.75	40.00	55.75	61.25#	61.25#	61.25#	W 61.25	W 61.25
Rubber, Crepe	2240 lbs.	45.75	33.50	33.50	45.75	50.25	50.25	W 50.25	W 50.25
Rubber, Other Kinds	2500 lbs.	45.75	37.50	37.50	45.75	50.25	50.25	50.25	50.25

Remarks : For cargo (all commodities) loaded at Bangkok, an Arbitnary of US.$ 1.25 per scale ton is added.

Notes : * To qualify for this rate shippers are required to submit a cortificate from FESCO certifying that the cargo offered falls under the category of Jute cutings, kin, waste etc.

Amended to read 16 cwt. instead of 20 cwt.

M = Per ton of 50 cft. \ Except as otherwise provided rate apply per 2240 lbs. or
W = per ton of 2240 lbs/ 50 cubic feet whichever prcduces the greater revenue.

Dated as at 31st July, 1966.

Thailand - Europe Conference Freight Tariff

Some Essential Commodities	Basis Scale Ton	1st May 1962	1st Oct. 1963	1st Revised 1 Dec. 1963	2nd Revised 1 Apl. 1964	3rd Revised 1 Aug. 1964	4th Revised 1 Dec. 1965
		(a)	(b)	(a)	(c)	(c)	(c)
Manioc Meal	2240 lbs.	Sh. 126/-	Sh. 126/-	Sh. 126/-	Sh. 140/-	Sh. 160/-	Sh. 170/-
Jute, fibre	40 cft.	" 142/6	" 142/6	" 142/6	" 142/6	" 142/6	" 142/6
Jute, cuttings	-"-	" 124/6	" 124/6	" 124/6	" 124/6	" 124/6	" 124/6
Kapok (Max. 180 cft.)	20 cwt.	" 643/6	" 643/6	" 643/6	" 715/-	" 715/-	" 715/-
Gum Damar	-"-	" 328/6	" 328/6	" 328/6	" 365/6	" 365/6	" 404/6
Antimony Ingots	-"-	" 218/6	" 218/6	" 218/6	" 242/6	" 242/6	" 254/6
Rubber	2500 lbs.	" 227/6	" 227/6	" 227/6	" 253/-	" 253/-	" 265/6
Seedlac Dust	2240 lbs.	" 237/6	" 237/6	" 237/6	" 264/-	" 264/-	" 277/-
Logs. Teak	50 cft.	" 342/-	" 342/-	" 342/-	" 380/-	" 380/-	" 420/-
Logs, Other than Teak	-"-	" 310/6	" 310/6	" 310/6	" 345/-	" 345/-	" 362/6
Squares, Teak	-"-	" 310/6	" 310/6	" 310/6	" 345/-	" 345/-	" 380/-
Squares, Other than Teak	-"-	" 279/-	" 279/-	" 279/-	" 310/-	" 310/-	" 325/6
Conversions, Teak	-"-	" 270/-	" 270/-	" 270/-	" 300/-	" 300/-	" 330/-
Conversions, Other than Teak	-"-	" 256/-	" 256/-	" 256/-	" 272/-	" 272/6	" 285/-
Tin Ingots	20 cwt.	" 324/-	" 324/-	" 324/-	" 360/-	" 410/-	" 410/-

Remarks : All the above rates are subject to :–

(a) 10 % Deferred Rebate (Payable in 6 months)

(b) 1. 25 % Cash Rebate (Payable on the issuance of B/Lading)
2. 5 % Deferred Rebate (Payable in 3 months)
3. 10 % Another Deferred Rebate (Pavable in 6 months)

(c) 10 % Deferred Rebate (Payable in 4 months)

Notes : Within foreseen period from 1st August 1966, there will be no alternative changed in rate of freight on any items. But there seems to be a reduction on percentage of a Deferred Rebate anticipated on certain commodities and most likely to be included are Meal or Tapioca products.

Dated as at 31st July, 1966.

Thailand - Japan Conference Freight Tariff

Some Essential Commodities	Basis Scale Ton	1st May. 1962	1st Oct. 1963	1st Revised 1 March 1964
Bone, meal	1000 kgs.	HK.$ 66.00	HK.$ 60.00	HK.$ 66.00
Bone, Crushed	-"-	" 66.00	" 66.00	" 73 00
Copra Cakes	-"-	" 66.00	" 66.00	" 73.00
Jute, Pressed	40 cft.	" 70.00	" 60.00	" 66.00
Jute, Loose	-"-	"200,00	"200.00	"220.00
Kapok	-"-	" 74.00	" 81.00	" 89.00
Maize, Rice and Salt		Open	Open	Open
Rubber	1000 kgs.	" 70.00	" 77.00	" 82.00
Seeds, Castor/Cotton	-"-	" 60.00	" 60.00	" 66.00
Seeds, Kapok/Sesame	-"-	" 60.00	" 60.00	" 66.00
Tapioca, Flour	-"-	" 62.00	" 68.00	" 75.00
Tapioca, Waste	-"-	" 70.00	" 77.00	" 85.00
Tin, Ingots	-"-	"110.00	"121.00	"133.00
Teak, Squares/Logs	50 cft.	"110.00	"121.00	"133.00
Teak, Conversions	-"-	"100.00	"110.00	"121.00
Yang, Squares/Logs	-"-	" 90.00	" 99.00	' 109.00
Yang, Conversions	-"-	" 86.00	" 95.00	" 105.00

Remarks: All the above Tariff Rates subject to 10% fidelity rebate according to Conference conditions and stipulations.

NOtes: There has been no changed in verious rates of this Conference, since March 1964 until as at 31st July 1966.

ข. อะไรคือชมรมเรือ คำว่าชมรมนี้ในวงการธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล และดูเหมือนเพิ่งจะได้รับความสนใจจากวงราชการเมื่อไม่นานมานี้เอง คือเมื่อประมาณห้าปีที่แล้วมา ในเมื่อบริษัทเรือกลุ่มหนึ่งได้เปลี่ยนอัตราค่าระวางครั้งแล้วครั้งเล่า เกี่ยวกับการขนสินค้าจากประเทศไทยที่จะส่งออกไปยังต่างประเทศ กระทำให้บรรดาพ่อค้าที่ทำการขนส่งสินค้าออกซึ่งเป็นไทยหรือที่ติดต่อใกล้ชิดกับวงราชการของไทย ได้เริ่มร้องเรียนขอให้ทางราชการช่วยเหลือ พร้อมทั้งอ้างถึงเงินส่วนลดที่ถูกกักไว้นับเป็นจำนวนสิบ ๆ ล้านบาท และดูเหมือนว่าในขณะที่พ่อค้าได้ร้องเรียนกันนั้น บรรดาหน่วยราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เกือบจะไม่ทราบถึงลักษณะและเจตนาตลอดจนวิธีการของชมรมเรือเลย รวมทั้งเรื่องเงินส่วนลดด้วย แต่มาบัดนี้มีข้าราชการทั้งผู้ใหญ่ผู้น้อยมากท่านได้เริ่มแสดงบทบาทประณามการกระทำของชมรมเรือกันอย่างมหาศาล ถึงกับกล่าวมาว่าเป็น "อันธพาล" บ้าง "นักเลง" บ้าง และยิ่งกว่านั้นบางท่านถึงกับขนานนามว่า "อั้งยี่ทะเล" เหล่านี้เป็นต้น อะไรคืออะไรดังทัศนะที่ให้สมญาขึ้นนั้น เหมาะสมหรือไม่และยุติธรรมหรืออยุติธรรมเพียงใดนั้น ก็ควรจะได้ลองเล่าสู่กันฟังดูบ้างเพื่อเป็นแนวทางที่จะวางมาตราการควบคุมที่ชอบที่ควรได้ และอาจไกลไปถึงว่าควรจะร่วมมือได้แค่ไหน ต่อต้านด้วยวิธีใดหรือประสานได้ในลักษณะใดเหล่านี้เป็นต้น ทั้งนี้ก็เพื่อประโยชน์ของการ พัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย ซึ่งจะเป็นบริการรับใช้แก่ สถาบันเศรษฐกิจของชาติต่อไปด้วย เมื่อเป็นเช่นนี้จึงจำต้องขอเสนอทัศนะของข้าพเจ้าทั้งสอง โดยอาศัยหลักความรู้จากผู้อื่นประกอบกับการประสพการณ์เป็นส่วนตัวดังนี้

ก่อนอื่นขอเรียนว่าข้าพเจ้าผู้เสนอเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ นี้เป็นบุคคลไทย ได้เคยติดตามและศึกษาวิชาการเศรษฐศาสตร์อันเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลมาเป็นเวลาติดต่อกันนานปี และได้เคยทำงานให้แก่หน่วยงานภายในสังกัดของชมรมเรือมาแล้ว และเคยเป็นบุคคลที่ดำเนินงานเผชิญหน้ากับชมรมเรือมาอย่างจริงจังมาแล้ว และดูเหมือนจะมากกว่าบุคคลชาวไทยอื่นใด แต่ในปัจจุบันนี้ข้าพเจ้าไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในธุระกิจการขนส่งทางทะเลที่ดำเนินงานอยู่ ณ ที่ใด ๆ ทั้งสิ้น

คงมีแต่เจตนาอันแน่วแน่ที่จะขอมีส่วนในการแผ้วถางทางเพื่อให้พาณิชย์นาวีไทย ได้เดินและเจริญเติบโตขึ้นบ้างเท่านั้น และได้ตั้งปณิธานเพื่อสร้างความเป็นธรรมให้แก่การขนส่งทางทะเลได้ตั้งอยู่บนรากฐานอันมั่นคง เป็นประโยชน์แก่สังคมเศรษฐกิจของประเทศไทยสืบไป โดยไม่คำนึงว่าเรื่องนี้จะเกิดขึ้น โดยเอกชน โดยรัฐบาล หรือ โดยการร่วมทุนกับต่างชาติ ซึ่งในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ ก็ได้ระบุและเปิดเป็นแนวทางไว้ทุกวิถีทางไม่จำกัด ซ้ำยังสนับสนุนอยากจะให้เกิดขึ้นได้ทุกทางก็ยิ่งดี

หันมากล่าวถึงเรื่องของชมรม ซึ่งเป็นคำที่นำมาใช้อยู่ในปัจจุบันแทนคำในภาษาอังกฤษจากคำว่า "คอนเฟอเรนส์" (CONFERENCE) ในระยะแรกประมาณ ๔—๕ ปีมานี้เองต่างคนก็ต่างแปล บ้างเรียกว่ากลุ่มเดินเรือ บ้างเรียกว่าคณะบริษัทเรือ และบ้างก็เรียกว่าชมรมเรือ แต่ในปัจจุบันก็คงจะรับรู้และเริ่มเข้าใจกันทั่วไปแล้ว ซึ่งแพร่หลายพอจะใช้เป็นคำจำกัดความให้เข้าใจถึงความหมายได้ ถึงกระนั้นแม้ข้าพเจ้าเองจะเป็นผู้ที่ได้เริ่มใช้คำว่าชมรมเรือขึ้นก็ตามแต่ก็ยังค้านตนเองว่า คำ ๆ นี้ไม่ควรนำมาใช้ในกฎหมายหรือเอกสารผูกมัดของทางราชการประการใด ดังจะได้กล่าวถึงต่อไป

ชมรมเรือนี้ก็เกิดขึ้นจากบัญญาของพ่อค้าผู้เดินเรือฝรั่งทางตะวันออกนี่เอง เมื่อประมาณร้อยกว่าปีมาแล้ว ในเมื่อบริษัทอีสอินเดีย คัมปนี ผู้ซึ่งได้ลงทุนและได้กอบโกยผลประโยชน์ไปมากจากประเทศตะวันออกเช่น อินเดีย พม่า และตลอดจนกระทั่งบางส่วนของไทยเดิม เช่น มะริด ทวาย ตะนาวศรี เป็นต้น ครั้นต่อมาเมื่อบริษัทอีสอินเดีย-คัมปนี ได้แบ่งภาคออกไปเป็นบริษัทต่าง ๆ เช่น บริษัท บริติช อินเดีย บริษัท บอม-เบย์เบอร์ม่า บริษัท บอร์เนียว บริษัท ปาซิฟิค แอนด์ออเรียนท์ ฯลฯ และแล้วเพื่อที่จะสงวนรักษากลุ่มเพื่อป้องกันผลประโยชน์ซึ่งตนเคยรับและลงทุนไว้ด้วยกัน จึงเกิดมีการจับกลุ่มกันขึ้น และเพื่อขจัดการแข่งขันในนัยที่จะเป็นอันตรายถึงกับเชือดคอตนเองก็จำเป็นจะต้องสร้างกลุ่มขึ้น และยิ่งกว่านั้นกลุ่มกำลังที่รวมกันขึ้นนี้ก็จะเป็นพลานุภาพที่จะต่อต้านคู่แข่งขันอื่นใดที่จะหาญเข้ามาสู้ ฉะนั้นงานของชมรมในทัศนะนี้ก็เป็นเพียงงาน

เพื่อเกี่ยวกับผลประโยชน์ของตนที่ครองอยู่ ไม่ยอมให้ใครหน้าใหม่เข้าร่วมได้โดยง่าย เว้นแต่จะให้ประโยชน์หรือกันการเสียประโยชน์เท่านั้น แต่ในขณะเดียวกันก็ควรจะระลึกไว้ด้วยว่าระหว่างสมาชิกของชมรมด้วยกันนั่นเอง ก็มีการแข่งขันแย่งผลประโยชน์กันเองขึ้นแต่ภายในขอบเขตที่ไม่ได้จำกัดไว้คือในลักษณะของข้อตกลงร่วม (POOLING AGREEMENT) ซึ่งอาจหมายถึงการร่วมทางการเงินหรือทางสินค้า (Money or Cargo Pooling) และสัดส่วนก็แล้วแต่จะตกลงกันดังกำหนด เช่นอาศัยหลักของน้ำหนักเรือเป็นเกณฑ์กำหนด หรือปริมาณของสินค้าที่ค้าอยู่เป็นหลักกำหนด นอกจากนี้แล้วการเป็นสมาชิกของชมรมยังได้แบ่งออกเป็น "สมาชิกสมบูรณ์" (Full Member) ซึ่งหมายถึงผู้ที่ร่วมในธุรกิจตลอดสายที่อยู่ในอาณาเขตของชมรม หรือเป็น "สมาชิกสมทบ" (Associate Member) ซึ่งเป็นสมาชิกเพียงส่วนหนึ่งส่วนใดของอาณาเขตชมรมเท่านั้น และยังมีการแยกแยะในมวลสกาชิกเป็น "ภาคีสมาชิก" (Participating Member) และเป็น "สมาชิกบางส่วน" (Partial Member) ฯลฯ ซึ่งก็มีการกำหนดส่วนสิทธิ์และหน้าที่แตกต่างกันออกไปอีกแล้วแต่กรณี

ชมรมเมื่อตั้งขึ้นก็ต้องอ้างประโยชน์ และอันที่จริงแล้วประโยชน์ที่อ้างก็ให้ผลอย่างสมบูรณ์เช่น

๑. การจัดให้มีบริการรับ ขนส่งทาง ทะเลตลอด รายทางตาม กำหนดเวลา อย่างมีสมรรถภาพมั่นคงและเป็นที่ไว้วางใจได้

๒. การรักษา อัตรา ค่าระวางของ สินค้า ตายตัว ทำให้ผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นพ่อค้าทั้งผู้ขายและผู้ซื้อ สามารถเสนอขายหรือซื้อสินค้าล่วงหน้าได้ โดยไม่ต้องเสี่ยงกับความไม่แน่นอนของอัตราค่าระวางกันจนเกินไป

๓. การอำนวยบริการอันเท่าเทียมให้แก่บรรดาผู้ใช้บริการ

แต่เหตุผลทั้งสามประการนี้ หากบริการได้รับการควบคุมการส่งเสริมอย่างจริงจังแล้วก็น่าจะเป็นไปได้ แม้แต่โดยปราศจากชมรมเรือ แต่หากรัฐที่เกี่ยวข้องวางมือไม่เข้า

คุ้มครองและสนับสนุนพาณิชย์นาวีของตนตามควรแล้ว พฤติการณ์ก็ย่อมจะเป็นจริงดังข้ออ้างของชมรมเรือ

อนึ่ง ชมรมเรือมีเครื่องมือที่สำคัญอยู่ ๓ อย่างคือ

๑. การใช้ระบบเงินส่วนลดซึ่งเรียกชื่อต่าง ๆ กัน ดังจะได้กล่าวถึงต่อไปภายหลัง

๒. การใช้สัญญาพิเศษซึ่งก็อาจมีคนหลายคนอาจได้ทั้งประโยชน์และทั้งอันตราย

๓. การใช้เรือสังหาร ซึ่งเป็นอาวุธร้ายกาจสำหรับประหัตประหารชนิด "หักด้ามย่ำโคน" ในเบื้องปลายต่อผู้ที่หาญเข้ามาสู้โดยลดค่าระวางตัดกัน จนกว่าพวก "นอกคอก" จะต้องพ่ายแพ้ไป

และจนถึงขณะนี้ชมรมการเดินเรือมีทั้งสิ้นประมาณ ๖๗ ชมรม คลุมทั่วทุกมหาสมุทรแต่ถึงกระนั้นก็ดีทุกชมรม มีสภาพเสมือนหนึ่งเพียงสโมสรส่วนบุคคล (Private Club) เท่านั้น ซึ่งอาจรับสมาชิกเข้าร่วมสังสรรค์อย่างไรก็ได้ตามใจชอบ ทั้งนี้หมายความถึงชอบในการหากำไรของการค้าแทบทุกชมรม มีสัมพันธ์ภาพในทางจิตใจและประสานงานอยู่ในจุดเดียวที่กรุงลอนดอน และมีแขนงใหญ่ออกไปอีกในกรุงโคเปนเฮเกนและกรุงโรม และแล้วภายหลังก็มีที่กรุงโตเกียว

ทุกอย่างที่มีและเกิดขึ้นนี้จะเห็นได้ว่าเป็นเรื่องของศิลปการค้า เช่นเดียวกันกับการขายสินค้าอื่น ๆ หรือการ "ตรึงมุม" สินค้า หรือการ "เทท่วมตลาด" เหล่านั้น และหากผู้ที่จะเข้าแก้ปัญหาเรื่องการขนส่งทางทะเลจะวางใจให้เป็นธรรมจริง ๆ แล้วก่อนอื่นจะต้องจำแนกหลักการและการปฏิบัติของทุกฝ่ายว่าอย่างไร จึงจะเป็นเรื่องของเศรษฐศาสตร์ที่จะมีผลสะท้อนหรือทำความกระทบกระเทือนมาได้ และอย่างไรเป็นเรื่องของศิลปการค้า ที่ในฐานะพ่อค้าผู้อำนวยธุรกิจการขนส่งทางทะเลนำมาใช้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน เท่านั้น การที่จะไป "คลุมถุง" กล่าวว่าเป็นเรื่องของ "อั้งยี่" หรือ "อันธพาล" หรืออย่างใดอื่นนั้น ย่อมผิดวิสัยของบัณฑิตชนสามัญที่จะวิพากย์วิจารณ์หรือ

อ้างเหตุการณ์ เพราะการกระทำเช่นนั้น ย่อมเป็นการปล่อยสติให้อยู่ภายใต้อำนาจของกิเลสตัณหาอันมี โลภะ โทษะ และโมหะ เป็นอาทิ หรือไม่ก็เป็นการตกอยู่ในห้วงแห่งมิจฉาทิษฐิ

อนึ่ง สิ่งที่ควรจะระลึกยิ่งก็คือการใช้อำนาจใดปะทะกับกรณีต่อต้านใดนั้น เมื่อกำลังปะทะหนักไปเพียงไร กำลังต่อต้านก็จะตอบมาด้วยน้ำหนักที่ใกล้เคียงเพียงนั้นเช่นกัน แต่เวลาอาจห่างหรือแตกต่างกันบ้างเท่านั้น นอกจากนี้กำลังที่ใช้แรงเท่าใดกำลังสะท้อนก็จะมีนัยเดียวกัน อันเป็นที่คาดหมายไว้ได้อย่างแน่นอน โดยเหตุนี้ในกรณีของการขนส่งทางทะเล จึงยังไม่ควรเป็นงานแห่งการตอบโต้หรืองานแห่งการต้องหักล้าง แต่ควรเป็นงานที่ดำเนินเพื่อสร้างสิทธิแห่งความเป็นธรรมให้เรา ในฐานะอิสสระชนได้ลืมตาอ้าปาก มีสัด มีส่วน ในการค้าขายทางทะเลกับเขาบ้างตามควร และคืบเข้าสู่มิตรสัมพันธ์เพื่อประสานงานกันต่อไปหรืออีกนัยหนึ่งก็คือขอให้พูดกันได้ด้วยกันจากบนโต๊ะไม่ใช่จะให้ฝ่ายหนึ่งนั่งกับพื้นเจรจาเสมอไป

ค. ประเภทและลักษณะของส่วนลดต่าง ๆ (REBATES).

ความจริงเงินส่วนลดนี้จัดว่าเป็น "ศิลปของการค้า" (ART OF TRADE) อย่างหนึ่ง ในจำนวนหลายสิบหลายร้อยอย่างในวงการค้าแทบทุกประเภทที่มีการแข่งขันเสรี (FREE COMPETITION) และบริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลก็เป็นการค้ารวมอยู่ด้วยประเภทหนึ่ง

ดังได้กล่าวแล้วในบทก่อนภายใต้หัวข้อเรื่องที่ว่า "อะไรคือชมรมเรือ" มาแล้วว่า ชมรมเรือต่าง ๆ ได้ผนึกกำลังแยกสายและแบ่งเส้นทางเดินของเรือออกเป็นถึง ๖๗ ชมรมแผ่ไปยังแทบทุกส่วนหรือแทบทุกภาคของโลก สำหรับประเทศไทยนั้นมีสายการเดินเรืออยู่ด้วยกันหลายสาย แต่สายที่สำคัญและได้นำระบบเงินส่วนลดเข้ามาใช้อยู่อย่างจงใจและเปิดเผยอยู่เพียง ๒ สายเท่านั้น คือ :—

๑. สายประเทศไทย — ยุโรป (THAILAND — EUROPE CONFERENCE)

๒. สายประเทศไทย – ญี่ปุ่น (THAILAND – JAPAN CONFERENCE)

การกำหนดนโยบาย, การกำหนดเงินส่วนลด, การกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ หรือจะกำหนดสิ่งหนึ่งประการใดก็ตาม ได้จัดทำขึ้นและอนุมัติโดยประธานใหญ่ของชมรม ณ กรุงลอนดอน ส่วนผู้รับมอบหมายให้รับปฏิบัติเป็นไปตามคำสั่งสำหรับประเทศไทยนั้นมีฐานะเพียง "เลขานุการ" (SECRETARIES) ของชมรมประจำเมืองท่าของไทยเท่านั้น หาได้มีอำนาจใด ๆ นอกเหนือหน้าที่ที่จะปฏิบัติงานโดยพลการไม่ ผู้รับกระทำหน้าที่เป็นเลขานุการของชมรมสายการเดินเรือประเทศไทย - ยุโรป คือ บริษัท EAST ASIATIC COMPANY LIMITED และผู้รับกระทำหน้าที่เป็นเลขานุการของชมรมสายการเดินเรือประเทศไทย – ญี่ปุ่น ก็คือบริษัท ANGLO - THAI CORPORATION LIMITED ความจริงชมรมเหล่านี้ ได้ทำประโยชน์ให้แก่การค้าอยู่มากเหมือนกันเช่น พยายามรักษากำหนดเวลาเรือเข้าออกในเส้นทางที่ตนรับมอบหมายให้เดินสม่ำเสมอไม่ว่าในฤดูกาลและสภาพดินฟ้าอากาศจะเป็นประการใด หรือพยายามรักษาระดับอัตราค่าระวางที่กำหนดให้คงที่ได้นานกว่าจนเป็นเสถียรภาพของอัตรา (STABILITY OF RATE) ในมาตรฐานเดียวกันหมด และทั้งได้ขยายตัวเป็นผู้รับใช้เศรษฐกิจของโลกมานานและกว้างขวางจนสามารถรับขนส่งสินค้า "ต่อ" (THROUGH) เป็นทอด ๆ กับสายอื่นในเครือของชมรม (ASSOCIATE CONFERENCE MEMBER) ก็ยังได้ ฉะนั้นการที่มีผู้ไปประนามเขาเสีย ๆ หาย ๆ หรือต่าง ๆ นา ๆ นั้นดูออกจะไม่เหมาะ ไม่ควร ฝ่ายเราต่างหากที่ต้อง การเข้าไป ร่วมการ ทำมาหากินใน พื้นที่ อันเป็นกลางที่เขาครองอยู่ก่อน โดยคิดว่าบัดนี้ควรจะถึง "เวลา" แล้วหรือถือสัดส่วนในการค้าของโลกเสรีที่มีเราร่วมเป็นเจ้าของอยู่ด้วย หรือจะเรียกว่าเป็นความคิดเช่นเดียวกันกับประเทศที่เคยเป็นอาณานิคมเคยคิดผละจากประเทศที่ครอบครองตนอยู่ก่อนนี้ก็เช่นกัน คือเราต้องการจะปลีกตัวออกจากการเป็น "อาณานิคมทางเศรษฐกิจ" ให้มากที่สุดที่จะมากได้นั่นเอง

ข้อพึงสังเกตอีกประการหนึ่งก็คือ การให้เงินส่วนลดนี้เขาให้ทั้งแก่สินค้าขาออก (OUTWARD BOUND) ของเขา (เท่ากับเป็นสินค้าเข้ามายังประเทศไทย) และแก่สินค้าขาเข้า (INWARD BOUND) ของเขาด้วย (เท่ากับเป็นสินค้าส่งออกจากประเทศไทย) ฉะนั้นหากเราจะควบคุมโดยวางเป็นมาตรการห้ามเรื่องเงินส่วนลด ก็เท่ากับว่าต่อไปพ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกของเราหรือผู้ซื้อของเขาจะไม่ได้รับส่วนลด แต่โดยนัยตรงกันข้าม ผู้ทำการส่งสินค้าออกของเขาหรือผู้ซื้อของเรายังคงได้รับส่วนลดนั้นอยู่ ผลที่จะปรากฏต่อมาก็คือสินค้าออกจะน้อยลง แต่สินค้าเข้าจะทวีปริมาณและมีมูลค่าเพิ่มยิ่งขึ้นกว่ายามปกติและแล้วดุลย์ทางการค้าจะเสียมากยิ่งขึ้นไปอีก ข้อควรสังเกตในอันดับท้ายนี้ก็คือเกี่ยวกับเงื่อนไขของการใช้ส่วนลดนั้น ทางบริษัทชมรมเรือได้ระบุไว้ใน "พิกัดอัตราค่าระวาง" (FREIGHT TARIFF) ว่า "Tariff rate subject to 10 % Rebate according to conference conditions and stipulations เช่นนี้ ทำให้เกิดการสับสนกันขึ้นในตลาดการค้า ที่ต้องเกี่ยวข้องกับชมรมเรือจะตีความหมายกันไปต่าง ๆ นา ๆ ว่า

๑. จะถือว่าเป็นหนังสือสัญญาได้หรือไม่

๒. เงินส่วนลดที่ยังคงค้างจ่ายนี้ควรจะเป็นของผู้ใด

ซึ่งทางชมรมเรือก็อ้างว่ายังคงเป็นของเขาอยู่จนกว่าพ่อค้าจะได้ปฏิบัติตนตามกฎและข้อบังคับที่ได้กำหนดไว้ให้ถูกต้องและครบถ้วนเสียก่อน ส่วนฝ่ายพ่อค้าก็อ้างว่าเงินนี้คือเงินของเขาที่ถูกกักไว้โดยมิได้ก่อผลหรือประโยชน์แก่เขาเลยดังนี้ แต่อย่างไรก็ตามสำหรับกรณีนี้หากมีการจัดตั้ง "คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางทะเล" (NATIONAL MARITIME BOARD) ขึ้น และทำกันอย่างจริงจังมิใช่เพียงเพื่ออวดหรือเพื่อเพิ่มพูลบารมีแก่กระทรวงทะบวงกรมใดหรือแก่บุคคลผู้ใดโดยเฉพาะแล้วก็อาจสร้างมาตรการให้ฝ่ายเรือมาแจ้งการใช้อัตราค่าระวางที่เรียกเก็บอันแท้จริง พร้อมทั้งให้ระบุการให้ส่วนลดไว้ด้วยเช่นนี้ ก็จะได้อัตราที่เป็นบรรทัดฐานของการตกลงระหว่างผู้ให้และผู้ใช้บริการ และหรือเมื่อฝ่ายเรือจะมาแจ้งการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นในครั้งใดก็ตามจะต้องทำการคืนเงินส่วนลดที่ค้างชำระนั้นให้เสร็จสิ้นไปเสียก่อน เพื่อเป็นการป้องกันการใช้ระบบ

"อัฐยายซื้อขนมยาย" เมื่อมีมาตรการโดยลักษณะนี้ฝ่ายเรือจะต้องคืนเงินส่วนลดแก่บรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งออกที่ได้ปฏิบัติตนตามข้อบังคับของฝ่ายเรือแล้ว จะต้องได้รับเงินส่วนลดนั้นคืนแน่นอนยิ่งขึ้น และไม่จำเป็นต่อไปอีกแล้วว่าบรรดาพ่อค้าจะต้องตกอยู่ในภาวะจำยอมใช้บริการเรือนั้นอีกในเมื่อมีการเพิ่มค่าระวาง เพราะฝ่ายเรือจะต้องคืนเงินส่วนลดที่ค้างชำระโดยจะครบหรือไม่ครบกำหนดก็ตาม

การที่เงินส่วนลดต้องมีประเภท ลักษณะ และนัยแตกต่างกันออกไปนั้น ส่วนใหญ่หรือจะเรียกว่าแทบทั้งสิ้นก็ได้ จะเกิดจากศิลปของการค้าของพ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกทางทะเลรายใหญ่ ๆ หาใช่เกิดจากบริษัทเรือไม่ เพราะยอดเงินส่วนลดนี้ทางบริษัทเรือจะต้องคิดคำนวณหักออกจากยอดเงินค่าระวางที่จะเก็บได้ทั้งหมด (โดยไม่คำนึงว่าค่าระวางนั้นได้เก็บจากต้นทาง (Port of Loading) หรือจะเก็บได้จากปลายทาง (Port of Discharging) ในขณะที่รวบรวมจาก "ใบตราส่งสินค้า" (Bills of Lading) ของเรือแต่ละลำและแต่ละเที่ยวแล้วเสร็จ โดยจะขอสมมติว่าเรือของบริษัทลำหนึ่งรับสินค้าบรรทุกได้หนึ่งหมื่นตัน ในอัตราค่าระวางตันละสามร้อยบาท รวมเป็นค่าระวางที่จะได้ทั้งสิ้นเป็นเงินสามล้านบาท และจะต้องจ่ายเป็นเงินส่วนลดเสีย ๑๐% ก็จะเป็นจำนวนเงินสามแสนบาทคืนให้แก่พ่อค้าเมื่อถึงกำหนด โดยมิต้องใช้เวลาจะมาคำนึงว่าสินค้าจำนวนหนึ่งหมื่นตันนั้นได้รับมาจากพ่อค้าใหญ่เพียงสองรายๆละห้าพันตัน หรือว่าได้มาจากพ่อค้ารายเล็ก ๆ หนึ่งร้อยราย ๆ ละหนึ่งร้อยตัน เพราะจะอย่างไรหรือจะโดยลักษณะใดก็ตามทางบริษัทเรือก็จะต้องจ่ายเงินส่วนลดจำนวนสามแสนบาทนี้คืนให้แก่พ่อค้าวันยังค่ำในเมื่อได้ปฏิบัติตรงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้อย่างแน่นอนดังนี้ แต่ด้วยเกียรติและฐานะของการเป็นพ่อค้าใหญ่ที่มากทั้งเงินทุน จึงมากทั้งปริมาณของสินค้า เหนือพ่อค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งส่วนมากมักเป็นคนไทยที่ริเริ่มจะเป็นพ่อค้ากับเขาบ้าง จึงพยายามบีบ–กด–กัก–ผลัก–ดัน ให้กลายเป็นพลังต่อรองขึ้นกับบริษัทเรือ เพื่อให้ได้มาซึ่งส่วนลดดังมีนัยประเภทและลักษณะผิดแผกแตกต่างไปกว่าพ่อค้าอื่นได้จึงจะสบอารมณ์ โดยบางครั้งก็อาศัยความจริงของการค้าขายมาเปรียบเทียบกับการซื้อขายสินค้าธรรมดา ๆ ในท้องตลาด

ว่า การซื้อสินค้าครั้งหนึ่งเพียงชิ้นหนึ่ง กับการซื้อสินค้านั้นครั้งหนึ่งตั้งร้อยหรือพันชิ้น ราคาที่ได้นั้นเฉลี่ยลงไปแล้วจะมีราคาเท่ากันหรือไม่ ขอให้ทางฝ่ายเรือได้ทดสอบดูความจริง และแล้วหากได้ราคาพิเศษต่ำลงไป ราคาที่ได้ต่ำลงไปนั้นแหละ คือลักษณะต่างๆ ของส่วนลดซึ่งเมื่อความจริงเป็นเช่นนี้จึงต้องยอมจำนนโดยพฤตินัย จึงต้องรับและถือเป็นหลักปฏิบัติสืบเนื่องกันมาตราบเท่าทุกวันนี้ ข้อที่น่าจะสังเกตยิ่งก็คือการที่พ่อค้าอาจขอยืมมือของรัฐบาลให้ช่วยทำลายวิธีการใช้ส่วนลดนี้เสีย เพื่อใช้เป็นเครื่องมือระบบอัตราสองระดับ (Dual rate) หรืออัตราตามสัญญา (Contract rate) โดยอาศัยปริมาณสินค้าของตนที่มีอยู่หรืออาจรวบรวมเข้ามาได้ ผูกขาดปริมาณของระวางเรือกับกำหนดระยะเวลาส่งมอบโดยแน่ชัด ซึ่งพ่อค้าใหญ่เท่านั้นจะเป็นผู้ได้เปรียบในอัตราค่าระวาง ไล่พ่อค้ารายย่อยออก ฉะนั้น พ่อค้าใหญ่อาจหมายถึงพ่อค้าต่างชาติหรือพ่อค้าที่มีทุนต่างด้าวหนุนหลังเพื่อขจัดพ่อค้าไทยที่เริ่มจะก่อร่างสร้างตนให้ออกไปเสียจากทางจะเป็นคู่แข่งได้ จึงเห็นว่าเรื่องนี้เราอาจถูกกีดกันโดยตัวเองก็ได้หากระวังตัวไม่ทัน

ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงประเภทและลักษณะของเงินส่วนลดต่างโดยสังเขปคือ :—

๑. **เงินส่วนลดทั่วไป (GENERAL REBATE)** เป็นเงินส่วนลดที่บรรดาเรือทั้งในและนอกชมรมใช้กันอยู่ในขณะที่จำนวนเรือเข้าเทียบท่ามีจำนวนมากกว่าปริมาณของสินค้าที่บรรดาพ่อค้ามีอยู่ในระยะเดียวกันนั้น เมื่อภาวะสินค้าก็มีจำนวนจำกัดและทางฝ่ายเรือก็ไม่อยู่ในวิสัยที่จะจอดรอคอยเป็นระยะยาวเกินไปนักได้ จึงจำเป็นอยู่เองที่จำต้องเสนอเงินส่วนลดให้ โดยอาจจ่ายเป็นตัวเงินเลยหรือจ่ายแทนหรือจ่ายชดเชยค่าขนส่งภายใน อาทิ ค่ารถยนต์บรรทุก ค่ารถไฟ ค่าเรือฉลอม ค่าเรือลำเลียง ค่าล่วงกำหนดเวลาการเช่า (Demurrage) หรือค่าระวางของเรือค้าชายฝั่งเหล่านี้ ทั้งนี้ ก็เพื่อความอยู่รอดของซึ่งกันและกันในระหว่างภาวะคับขัน แต่การให้ส่วนลดประเภทนี้ก็เป็นเฉพาะเที่ยวหรือเฉพาะคราวของเรือตามสภาพของสินค้าและจำนวนเรือเป็นหลัก มิใช่ว่าฝ่ายเรือเคยจ่ายแก่พ่อค้าแล้วครั้งหนึ่งจะยึดถือเป็นระเบียบจะต้องจ่ายทุกเที่ยวหรือทุกคราวหาได้ไม่ (เพื่อเป็นการป้องกันไว้ก่อนเพราะอาจมีผู้สงสัย ซึ่งความจริงเรื่องเช่นนี้มิใช่ฝ่ายเรือเพียงฝ่ายเดียว

จะต้องเป็นผู้จ่ายเสมอไปไม่ เพราะถ้าโดยนัยกลับกันเรือน้อยสินค้ามาก พ่อค้าจะต้องเป็นผู้จ่ายบ้างก็ได้ เข้าสุภาษิต "น้ำขึ้นน้ำลด" ดังนี้)

๒. **เงินส่วนลดตอบแทนความซื่อสัตย์ (FIDELITY REBATE)** เงินส่วนลดประเภทนี้นำขึ้นมาใช้เฉพาะของสายชมรมเรือประเทศไทย–ญี่ปุ่นเท่านั้น ส่วนลดมีมูลค่าเท่ากับสิบในร้อยของค่าระวางรวมกันในทุก ๆ ๔ เดือน (ปีหนึ่งแบ่งออกเป็น ๓ งวด คืองวดแรกทุกวันที่ ๓๐ เมษายน งวดสองทุกวันที่ ๓๑ สิงหาคม และงวดสุดท้ายทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคม) จ่ายให้แก่พ่อค้าผู้ทำการส่งออกที่ได้ใช้บริการเรือภายในชมรมติดต่อกันจนครบงวดโดยไม่มีการกัก ฉะนั้น พ่อค้าจึงอยู่ในวิสัยที่จะใช้เรือของชมรมหรืออื่นใดก็ได้เมื่อครบและถูกต้องตามงวด การจ่ายเงินส่วนลดของแต่ละงวดจะจ่ายโดยบริษัทผู้ดำรงหน้าที่เป็นเลขานุการของชมรมเรือ คือบริษัท Anglo–Thai Corporation Limited ล่วงหน้าแก่พ่อค้าไปพลางก่อนแทนบริษัทสมาชิกของชมรม (ซึ่งบริษัทจะเรียกเก็บคืนจากสมาชิกภายหลังตามจำนวนของ Bills of Lading ของแต่ละสมาชิก) นับว่าเป็นการอำนวยความสะดวกแก่พ่อค้า แก่บริษัทสมาชิกของชมรม และง่ายต่อการควบคุมการปฏิบัติผ่านของมวลสมาชิกได้อีกโสตร์หนึ่งด้วย.

๓. **เงินส่วนลดผลัดเวลา (DEFER REBATE)** เงินส่วนลดประเภทนี้นำขึ้นใช้เฉพาะสายชมรมเรือประเทศไทย–ยุโรปเท่านั้น เป็นมูลค่าเท่ากับสิบในร้อยของค่าระวางรวมกันทุก ๆ ๔ เดือน (ปีหนึ่งแบ่งออกเป็น ๓ งวด คืองวดแรกทุกวันที่ ๓๐ เมษายน, งวดที่สองทุกวันที่ ๓๑ สิงหาคม และงวดที่ ๓ ทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคม) ซึ่งแต่เดิมกำหนดไว้ทุก ๆ ๖ เดือน โดยปีหนึ่งแบ่งออกเป็นสองภาค ๆ แรกของปี ทุกวันที่ ๓๐ มิถุนายน และภาคหลังของปีทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคม โดยกำหนดให้พ่อค้าผู้ทำการส่งสินค้าออกทางทะเลโดยเรือของชมรม กรอกจำนวนเงินที่พึงได้รับตามแบบแสดงรายการขอคืนเงิน (Claim Form) แบบแสดงรายการขอคืนเงินดังกล่าวจะขอได้จากที่ทำการของบริษัทที่เป็นสมาชิกของชมรมที่พ่อค้านั้น ๆ ได้ติดต่อส่งสินค้าต่อเนื่องกันจนครบงวด เมื่อพ่อค้าได้

ยื่นคำร้องขอคืนเงินนั้นแล้วในงวดที่หนึ่ง ทางบริษัทเรือจะเพียงรับทราบไว้พลางก่อน โดยยังไม่มีการจ่ายเป็นตัวเงิน จนกว่าพ่อค้าจะต้องส่งสินค้าของตนอีกต่อเนื่องกัน จนกระทั่งครบงวดที่ ๒ และยื่นคำร้องขอคืนเงินของงวดที่สองจึงจะเป็นการถูกต้องสมบูรณ์ตามกฎเกณฑ์ของชมรมเรือ ทางบริษัทเรือนั้น ๆ จึงจะทำการจ่ายเงินส่วนลดเป็นตัวเงินของงวดที่หนึ่งคืนให้ โดยกักส่วนลดของงวดที่สองไว้รอการจ่ายเมื่อครบงวดที่สาม และต่อ ๆ ไปดังนี้ จึงเป็นอันเห็นได้โดยแจ่มชัดว่าทางบริษัทเรือได้กักเงินส่วนลดนี้ไว้งวดหนึ่งเสมอ ฉะนั้น ไม่ว่าพ่อค้าจะเปลี่ยนใจไปใช้บริการเรืออื่นเมื่อใดและในระยะใดก็ตาม อย่างน้อยเงินส่วนลดงวดหนึ่งจะต้องถูกบริษัทเรือของชมรมริบและไม่จ่ายอยู่เสมอ แต่ขณะนี้ทางชมรมเรือสายประเทศไทย–ยุโรป ได้ผ่อนคลายความตึงเครียดทางการเงินของบรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งออกไปได้เปราะหนึ่ง โดยจะจ่ายเงินส่วนลดกลับคืนสู่พ่อค้าภายหลังจำนวนของงวดภายหลังการกักไว้เพียง ๒ เดือน แทนการกักไว้ถึง ๔ เดือน และก็ยังไม่ทราบชัดว่าจะเป็นการผ่อนคลายชั่วคราวหรือจะยึดเป็นหลักปฏิบัติตลอดไป หรืออาจแล้วแต่อารมณ์ก็ได้ไม่มีใครทราบ

๔. เงินส่วนลดปิดบัง (CONCEAL REBATE). เงินส่วนลดประเภทนี้มีใช้โดยเรือทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นระหว่างเรือนอกชมรมกับเรือในชมรม หรือระหว่างเรือนอกชมรมด้วยกันเอง หรือระหว่างเรือในชมรมด้วยกันเองก็มี โดยต่างก็มีวัตถุประสงค์ตรงกันเพื่อเลี่ยงการขาดทุนและเพื่อการอยู่รอดด้วยกันทั้งนั้น แต่สิ่งที่ทำให้เกิดความไม่เสมอภาคแก่สังคมการค้าก็คือ พ่อค้าแต่ละรายอาจได้รับส่วนลดไม่เท่ากัน และต่างก็ปกปิดซึ่งกันและกันทั้งฝ่ายเรือผู้ให้และหรือแม้แต่ฝ่ายพ่อค้าผู้รับด้วยกันเอง และปรากฏการณ์เช่นนี้จะเกิดชุกในฤดูฝน ซึ่งเป็นระยะที่มีผลิตผลส่งออกน้อย เพราะโดยมากสินค้าหลักส่วนใหญ่ของประเทศไทย เป็นผลิตภัณฑ์ปฐมจากเกษตรกรรมเป็นหลัก มีการตกดอกออกผลตามฤดูกาล จะมีพืชผลหลักส่งต่อเนื่องกันได้ก็ไม่เกิน ๔ เดือน ซึ่งผิดกับบรรดาอุตสาหกิจประเทศที่อิงอุตสาหกรรมเป็นหลักการค้า เพราะโรงงานต่างสามารถผลิตและส่งออกได้

สม่ำเสมอตลอดทั้งปี ฉะนั้นเมื่อในขณะที่ฝนชุกและขาดแคลนสินค้าอันเป็นปัจจัยสำคัญของเรือเช่นนี้ จึงต่างจำเป็นต้องใช้ระบบเงินส่วนลดประเภทนี้เข้าแย่งสินค้าซึ่งกันและกันแหละหรือต้องแย่งกันเองขึ้นระหว่างสมาชิกในชมรมด้วยกันเอง โดยต่างฝ่ายต่างปกปิดการกระทำเพื่อเลี่ยงกฎข้อบังคับของชมรมตนเองขึ้น จึงเกิดมีเงินส่วนลดที่จำต้องปิดบังกัน หรือภาษาตลาดโดยทั่วไปเรียกว่า "เงินใต้โต๊ะ"

๕. ส่วนลดเงินสด (CASH REBATE). เป็นเงินสดที่ลดให้แก่พ่อค้าโดยบริษัทเรือของชมรม ในเมื่อมีสายการเดินเรือประจำแต่ไม่สังกัดชมรมเกิดขึ้น อาจจ่ายเป็นเงินสดคืนทันทีหลังการรับสินค้านั้น ๆ ขึ้นเรือแล้วเสร็จ หรืออาจจ่ายในขณะออก BILL OF LADING หรืออาจจ่ายในขณะชำระค่าระวางก็ได้ ซึ่งแล้วแต่จะได้ตกลงกัน เงินสดส่วนลดนี้เป็นเงินจูงใจพิเศษนอกเหนือไปจากเงินส่วนลดตอบแทนความสัตย์ซื่อ หรือเงินส่วนลดผลัดเวลาซึ่งพ่อค้าก็ยังคงมีสิทธิ์ได้รับอยู่เช่นเคย ซึ่งในโอกาสเดียวกันนั้นชมรมเรืออาจคงใช้อัตราที่ได้ระบุไว้ใน "พิกัดอัตราค่าระวาง" และหรืออาจเปลี่ยนแปลงโดยการออก "ใบแก้ไข" (REVISED SHEETS) หรือ "ใบปรับปรุง" (AMENDED SHEETS) มาใช้ในอัตราที่ต่ำกว่า "พิกัดอัตราค่าระวาง" ก็ได้แล้วแต่เขาจะเห็นควรหรือเหมาะสม แต่ก็ยังไม่ถึงระดับทำสงครามค่าระวาง (FREIGHT WAR) เพราะนั่นเป็นคั่นสุดท้ายและเด็ดขาดของการประหัตประหาร ซึ่งในขั้นสุดท้ายก็มีการใช้อาวุธที่เด็ดขาดที่สุดของชมรมเรือ คือการนำเรือชนิดที่เรียกว่าเรือสังหาร (FIGHTING SHIP) เข้าตัดราคาแย่งสินค้าอย่างลำหักลำโค่น เพื่อจะให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งย่อยยับไปทีเดียว แต่เท่าที่เคยปรากฏมาแล้วส่วนใหญ่ผู้พ่ายแพ้มักจะตกแก่บริษัทเรือนอกชมรมแทบทั้งสิ้น ทั้งนี้ก็เพราะการขาดทุนในการชิงอำนาจการค้าทางทะเลนี้ย่อมเกิดขึ้นทั้งสองฝ่าย แต่ฝ่ายชมรมเฉลี่ยการขาดทุนโดยการหารกันกับจำนวนของสมาชิกแท้ของชมรม (FULL MEMBERS) ซึ่งมีจำนวนกว่าสิบ, จากจำนวนสมาชิกสมทบของชมรม (ASSOCIATE MEMBERS) ก็อีกกว่าสิบ และอาจจากจำนวนภาคีสมาชิกของชมรม (PARTICIPATING MEMBERS)

ก็เกินสิบอีก กับอีกฝ่ายที่ไม่สังกัดในชมรมซึ่งมีจำนวนเพียงหนึ่งและจะไปหาพรรคพวกมาช่วยเฉลี่ยการขาดทุนก็คงยาก เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วจะสู้ไปได้กี่น้ำ และประการที่สำคัญที่สุดก็คือ ฝ่ายชมรมนอกจากจะเฉลี่ยการขาดทุนจากบรรดาสมาชิกกว่าสามสิบแล้ว ยังใช้เงินกำไรที่ได้รับมาแล้วกว่าศตวรรษเข้าทุ่ม กับฝ่ายหัวเดียวกะเทียมลีบ ต้องใช้ทุนแท้ทุนเดิม และทุนหมุนเวียนก็จะไปสู้กันได้กี่เพลง ฉะนั้นทางแพ้ของฝ่ายชมรมจึงลางและเลือนเต็มทน และหรือหากจะเกิดเพลียงพล้ำขึ้นฝ่ายชมรมก็จะเกลี้ยกล่อมชักชวนให้เข้าร่วมวงไพบูลย์เป็นสมาชิกของชมรมเสียเลยก็มี เมื่อรวมความแล้ว ภายหลังสงครามค่าระวางยุติลง ผู้กิน ผู้ใช้ และผู้ผลิต จะต้องเป็นผู้รับบาปโดยตรง หาใช่พ่อค้าผู้ทำการส่งออกและสั่งเข้าไม่ เพราะเขาทำหน้าที่เพียงพ่อค้าหรือคนกลางคิดต่อเก็บค่าทอดละพานให้เท่านั้น ในเมื่อฝ่ายเรือจะเริ่ม "เก็บเบี้ยใต้ถุนร้าน" เพื่อชดเชยการสูญเสียไปด้วยการขึ้นค่าระวางครั้งแล้วครั้งเล่าในที่สุด

อนึ่งในขณะที่ฝ่ายเรือกำลังทำสงครามค่าระวางกันอยู่นี้ มีท่านผู้ใหญ่หลายท่านกลับคาดการณ์ผิดโดยคิดเสียว่า เมื่อทางบริษัทเรือต่างประเทศลดอัตราค่าระวางกันอย่างหน้าดำหน้าแดงกันอยู่นั้น จะเป็นผลดีแก่พ่อค้าจะส่งของออกได้มาก เพราะอัตราค่าระวางกำลังต่ำ และพ่อค้าผู้ซื้อในต่างประเทศก็คงสนใจ เมื่อสินค้าที่เคยซื้อนั้นถูกลง แต่ความจริงแล้วการณ์กลับตรงกันข้าม เพราะผู้ซื้อในตลาดต่างประเทศก็มีฐานะเพียงเป็นคนกลางเหมือนกับเมืองเรา ลูกค้า ผู้กิน ผู้ใช้ต่างหากเป็นเจ้าของสินค้านั้นจริง ๆ ฉะนั้นในขณะเมื่อมีสงครามค่าระวางขึ้นเมื่อใด บุคคลพวกนี้แหละจะชะงักการซื้อผิดปกติไปเพื่อรอจังหวะที่สินค้านั้น ๆ อาจต่ำลงไปอีกเมื่อนั้น ผลของการรอจังหวะเช่นนี้จะกระทบกระเทือนมาถึงการส่งสินค้าออกของบ้านเราทันที จะทำให้การส่งสินค้าออกน้อยกว่าโดยปกติเสียอีก ความจริงพ่อค้าทั้งฝ่ายเมืองเราและเมืองเขานั้นจะไม่สู้คำนึงถึงอัตราค่าระวางว่าจะสูงหรือต่ำมากเท่ากับอัตราค่าระวางที่มีเสถียรภาพ (STABILITY OF RATE) ดังเช่นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อกลางเดือนมิถุนายน ๐๙ นี้เองว่า ในขณะที่ประเทศอังกฤษกำลังมีการประท้วงและนัดหยุดงานทางเรือกันอย่างครึกโครมนั้น อัตรา

ค่าระวางของเรือเช่าหรือเรือจร (TRAMP FREIGHT RATE) แทนที่จะต้องขึ้น เพราะเรือค้าทางทะเลที่เดินเป็นประจำลดน้อยลงการณ์กลับปรากฏว่า อัตราค่าระวางกลับตกลงไปเทียบเท่ากับอัตราในขณะเกิดกรณีวิกฤติแห่งคลองสุเอซเมื่อปี พ.ศ. ๒๔๙๙ ซึ่งถือกันว่าเป็นอัตราที่ต่ำมาก ที่เป็นดังนี้ก็เพราะพ่อค้าต่างประวิงการขนส่งของตนไว้ต่อไปอีก เพื่อรอผลของการหยุดงาน ฝ่ายผู้ทำการเช่าเรือก็ไม่อยู่ในฐานะจะเช่าเรือมาเดินได้ เพราะตนก็ยังไม่ได้รับสัญญาจากพ่อค้าให้มาทำการรับของ เมื่อเป็นเช่นนี้ผลก็คือการตกต่ำของอัตราค่าระวางของเรือเช่าหรือเรือจร

ท้ายที่สุดของหัวข้อนี้ใคร่จะขอเรียนชี้แจงเหตุผลบางประการ ดังที่กล่าวไว้หลายครั้งและหลายหนในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ว่า การที่จะทำแบบอย่างของประเทศนั้นหรือประเทศนี้ทำสิ่งนั้นหรือสิ่งนี้ได้นั้น เราควรจะต้องมองจากฐานะของตัวเราเองเสียก่อนว่าถึงเวลาแล้วหรือยัง เช่นการที่อ้างทั้งอเมริกาและญี่ปุ่นต่างก็มีมาตรการห้ามการใช้ส่วนลดผลัดเวลาขึ้นนั้น เป็นความจริงและถูกต้อง แต่ทั้งนี้ก็เพราะอเมริกามีทั้งสินค้าทางเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่ใหญ่โต หรือญี่ปุ่นซึ่งก็มีผลิตผลทางอุตสาหกรรม ส่งออกได้เป็นจำนวนแน่นอน ได้ตลอดปีเช่นกัน เป็นพลังการต่อรอง ประกอบกับทั้งสองประเทศนี้ต่างก็มีกองเรือค้าขนาดยักษ์เป็นพลังปฏิบัติสนับสนุนอยู่อย่างสมบูรณ์ จึงสมควรและเป็นโอกาสแล้วที่จะสร้างมาตรการเช่นนั้นได้ แต่ถึงกระนั้นก็ยังไม่วายจะมีเรื่องเป็นปัญหากระทบกระทั่งกับบรรดาประเทศ 'ข้าวสมุทร' อยู่ร่ำไป ฉะนั้นกรุณาเปรียบเทียบกองเรือค้าของเขาและของเราที่มีอยู่เมื่อต้นปี ๒๕๐๙ ได้ดังนี้ .—

กองเรือค้าของสหรัฐอเมริกา	มี	๒๙,๔๗๕,๐๐๐ ตัน
กองเรือค้าของญี่ปุ่น	มี	๑๔,๘๔๑,๐๐๐ ตัน
กองเรือค้าของไทย	มี	๓๐,๐๐๐ ตัน

ฉะนั้นเมื่อทราบข้อเท็จจริงดังนี้แล้ว จึงควรผ่อนปรนและพิจารณากันโดยรอบคอบ แยกเรื่องที่เป็นศาสตร์ของธุรกิจออกจากศิลปของการค้า ไม่เช่นนั้นแล้วพ่อค้าไทยที่เริ่มจะก่อร่างสร้างตน จะต้องกลายเป็นเครื่องเล่นของพ่อค้าใหญ่ไปในที่สุด และอาจเป็นการส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศไทยถอยหลังเข้าคลองสู่ระบบที่พ่อค้าไทยเป็นแต่เพียงเสมือนพวกมือรองบ๋อนสินค้าให้แก่พ่อค้าชาวต่างชาติ หรือที่ได้รับการสนับสนุนจากต่างชาติ โดยที่ในสภาวะปัจจุบันยังคงปรากฏอยู่ว่าบริการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย โดยเฉพาะข้ามสมุทรนั้นเกือบทั้งสิ้น อยู่ในมือบริษัทใหญ่ ๆ ซึ่งดำเนินธุรกิจการค้าทั้งการสั่งสินค้า การส่งสินค้า การประกันภัยและการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นองค์ประกอบโดยสมบูรณ์ทั้ง ซี ไอ และ เอฟ.

ง. การขบปัญหาโดย "หักด้ามพร้าด้วยเข่า" ดังได้กล่าวมาแล้วใน ๓ หัวข้อแรก ถึงเรื่องการเขยิบระดับของอัตราค่าระวางในสินค้าต่าง ๆ ของเมืองไทยที่ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศโดยต่างสินค้าและต่างวาระกัน สับเปลี่ยนตลอดมาในระยะ ๕—๖ ปีแล้วมานี้ และได้กล่าวถึงการปฏิสนธิและเจตนารมณ์ของชมรมเรือประกอบกับวิธีที่ชมรมเรือใช้เป็นเครื่องผูกลูกค้าของตน กับการผูกสมาชิกของตนไว้ให้เป็นกลุ่มเป็นก้อนเพื่อประหัตประหารผู้ที่ทะยานเข้าแข่งขันกับตน ในเมื่อยังไม่มีสิ่งใดบ่องกันให้เพียงพอ และในวิธีการต่าง ๆ ที่ได้ใช้นี้ก็ได้กล่าวเน้นถึงการใช้วิธีการ ส่วนลดผลัดเวลาซึ่งเป็นวิธีการที่ใช้อยู่ในประเทศไทยในปัจจุบัน วิธีการเหล่านี้เท่าที่ทราบเป็นเครื่องมือที่สำคัญของชมรมเรือที่จะผูกลูกค้าและสมาชิกของตนให้เป็นกลุ่มเป็นก้อน หากปราศจากสิ่งเหล่านี้เสียแล้ว ชมรมอาจแตกแยก และผลจะกระทบกระเทือนถึงการค้าอย่างมากมาย หรือจะนำระบบการใช้สัญญาเข้ามา การต่างอัตราตามสัญญาก็ย่อมจะกระทำให้ผู้ส่งสินค้าได้รับผลแตกต่างกันตามขนาด ตามกำลังของพ่อค้า และสำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาการทางเศรษฐกิจก็เป็นที่น่าเกรงขามพอดู หรือหากจะปล่อยให้มีการแข่งขันโดยไม่มีการควบคุมอย่างใดเลยก็เสมือนปล่อยให้มีสภาพแห่งอนาธิปไตยเกิดขึ้น และพ่อค้าผู้ทำธุรกิจรับบริการขนส่งทาง

เรือ จะต้องต่อสู้กันอย่างอุตลุดชนิดใครดีใครก็อยู่ แต่ความดีอันนั้นจะดีเพื่อใครนั้นยังเป็นปัญหา

ในขณะที่เกิดการเพิ่มอัตราค่าระวางขึ้น ไม่แต่เพียงพ่อค้าที่ทำการค้าเท่านั้นที่จะตื่นตัว แม้หนังสือพิมพ์และปราชญ์ทั้งหลายที่นึกว่าตัวก็มีความรู้ความเบ็นในเรื่องนี้อยู่บ้างก็เริ่มกระจายแพร่ข่าว ต่างก็มีเจตนาหลายสิ่งหลายอย่างต้องกันกับของประชาชน หนังสือพิมพ์ก็สร้างความสนใจแก่ผู้อ่านทั้งที่เป็นไทยแท้และไทยสมทบ เพื่อปลุกเร้าให้เกิดความกระตือรือล้นว่าตนได้รับความกระทบกระเทือนจากชนต่างชาติ นักการค้าก็ตื่นเต้นไม่ว่าจะเป็นผู้ที่เข้าไปมีวงจรอยู่กับการเดินเรือด้วยหรือไม่ นึกว่าการขึ้นนี้เป็นผลกระทบกระเทือนแก่ตนด้วย ข้าราชการก็โวยวายหลายแห่งแสดงความสนใจเพื่อที่จะให้รัฐบาลได้ทราบทัศนะของตน ว่าบัดนี้ไทยได้ถูกรังแกแล้ว ต่างก็มีความเห็นนานาประการที่จะแก้ไขเหตุการณ์อันนี้ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าผู้ที่ถูกกระทบกระเทือนโดยแท้จริงจากการขึ้นค่าระวางของสินค้านั้นคือผู้ผลิตวัตถุปฐม เช่นในกรณีของแป้งมันสำปะหลังคือผู้ปลูกมันสำปะหลัง กรณีของปอคือผู้ปลูกปอ กรณีของยางก็คือเจ้าของสวนยาง หรืออะไรอื่นอีกเหล่านี้ต่างหาได้เปล่งเสียงแสดงอาการอย่างใดไม่ ฉะนั้นเท่าที่ได้ยินเสียงแสดงอาการอยู่ว่าจะแก้ไขและจะทำฉันใดนั้น เป็นข้อแก้ไขที่มองในผลกระทบกระเทือนต่อผลประโยชน์ของตนเอง หาใช่ผลได้ผลเสียอันแท้จริงต่อส่วนรวมไม่ หนังสือพิมพ์กระพือข่าวเพื่อก่อให้เกิดปัญหาโต้แย้งในหน้ากระดาษทำให้เกิดการสนใจก็เพื่อการจำหน่ายมากขึ้น พ่อค้าก็สนใจในเรื่องที่ยังไม่ได้รับเงินส่วนลด ซึ่งก่อนที่ตนจะใช้บริการเขาก็ทราบอยู่แล้วว่ามีข้อไขประการใด (ซึ่งจะยุติธรรมหรือไม่เพียงไรนั้นจะได้กล่าวถึงภายหลัง) อันที่จริงการขึ้นหรือการลดก็ตาม พ่อค้าดูเหมือนจะเป็นผู้เดือดร้อนน้อยที่สุด เพราะสามารถจะผลักดันเฉพาะส่วนที่เพิ่มขึ้นนั้นแก่ผู้ผลิตหรือผู้ซื้อก็ได้แล้วแต่สภาพของตลาด ส่วนข้าราชการนั้นโดยหน้าที่ก็ต้องรับใช้ประชาชนในขอบเขตที่อยู่ในหน้าที่ของตนอยู่แล้วเช่น ผู้ส่งออกฝ่ายหนึ่ง ขาออกฝ่ายหนึ่ง ขาเข้าฝ่ายหนึ่ง และการขนส่งอีก

ฝ่ายหนึ่งเหล่านี้ เมื่อต่างได้รับรูปของเรื่องเสนอมาโดยผู้ร้องฝ่ายใดก็ตาม ก็พยายามแก้ไขตามรูปของเรื่องที่ตนได้รับจากฝ่ายนั้น และเมื่อยังแก้ไขไม่ได้ก็ประวิงเวลาออกไป และเมื่อผู้ร้องเหล่านั้นก็มิใช่ผู้เสียหายโดยแท้จริง แต่ผู้เสียหายตัวจริงกลับไม่มีปากมีเสียงจะร้องได้เต็มที่ เรื่องก็ชักช้าและเชาลงไป ครั้นเมื่ออัตราค่าระวางมีการขึ้นอีกครั้งหนึ่ง และอีกครั้งหนึ่ง แล้วก็อีกครั้งหนึ่ง ซ้ำ ๆ ซาก ๆ กันเข้า ผู้ที่อยู่ในฐานะจะวินิจฉัยเรื่อง ก็คืนตัวเร่งพิจารณากันใหม่อีก พยายามแก้ไขในวิธีการต่าง ๆ ที่จะขจัดปัญหาเฉพาะหน้าให้หมดไป แต่บางทีการแนะนำเพียงเล็กน้อยอาจเป็นประโยชน์ได้บ้างที่จะกล่าวได้ว่าผู้ที่จะเป็นตำรวจที่ดีนั้น บางทีอาจต้องเคยกับวิธีการของโจรมาก่อนรู้ช่องทางจะหนีและที่จะไล่ไว้บ้าง เพราะเรื่องของเรือทางหนีที่ไล่มีมากมาย และเป็นสถาบันที่ใหญ่สามารถที่จะจ้างบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิสูงได้ในทุกสาขาเพื่อวิจัยและขบปัญหา ฉะนั้นทางฝ่ายผู้ติดตามก็จะต้องพยายามไล่ให้กระชั้นชิด แม้จะไม่ทันหรือก้าวหน้ากว่าเขาได้ก็ยังดี

สมมุติว่าการแก้ไขในทางเผชิญหน้ากับปัญหาที่เกิดขึ้นทันที เช่นการเพิ่มอัตราค่าระวางของชมรมเรือและห้ามไม่ให้ขึ้น เว้นแต่อัตรานั้นจะได้รับอนุมัติจากทางราชการก่อน นี่เป็นการมองดูในแง่ของการใช้อธิปไตยภายในขอบเขตที่เรามีอำนาจควบคุมก็ดูงดงามเป็นสง่าราศีแก่อธิปไตยของชาติ แต่ความจริงเรือนั้นไม่ได้รับใช้เฉพาะแต่ชาติไทย เช่นเรือขนสินค้าจากไทย อาจต้องขนสินค้าจากปากีสถาน จากลังกา จากพม่า จากมาเลย์เซีย และจากฟิลิปปินส์ด้วยก็ได้ ซึ่งบรรดาประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ต่างก็มีสินค้าออกคล้ายคลึงกับไทย และต้องนำไปยังตลาดแหล่งเดียวกันเสียด้วย ซึ่งควรจะต้องระลึกอยู่ว่าอัตราค่าระวางนั้นไม่ได้อาศัยความใกล้ไกลของผู้ขายเท่าใดนัก แต่ยังอาศัยความสะดวกในการที่จะเข้าสู่ตลาดเพื่อการขายแข่งขันอีกด้วย ฉะนั้นหากบริษัทเรือใดหรือชมรมใดวางอัตราค่าระวางของตนผิดสัดผิดส่วน (ไม่ได้หมายความว่าจะต้องเท่าเทียมกัน) ผลก็จะทำให้เสียตลาดนั้นไป เพราะสินค้าอาจเข้าแข่งในตลาดไม่ได้ตามอัตราแห่งการแข่งซื้อ

ในกรณีที่เกี่ยวแก่ปัญหาเรื่องเงินส่วนลดที่กักไว้ และพ่อค้าเห็นว่าไม่สมควรเพราะตนเสียประโยชน์โดยการนอนนิ่งของเงิน เรื่องนี้ยังเป็นปัญหาว่าใครเป็นเจ้าของเงินก่อนที่เงินนั้นจะได้จ่ายออกมา และรู้สึกว่า อาจไม่เป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมนักถ้าหากไม่ขบคิดกันเสียในเวลานี้ หรือหากทางราชการจะไปอำนวยช่วยพ่อค้าให้เอาเงินนั้นคืนมาได้ ก็ยังไม่แน่ใจนักว่าเงินนั้นจะไหลตลอดรอดผ่องไปถึงมือผู้ผลิต ในเมื่อยังไม่เห็นหนทางว่าจะมีการแย่งซื้อ นอกจากนี้จะทำให้ชมรมเรือจะแตกแยกออกและเกิดมีการแข่งขันอย่างชนิดประหัตประหารทำลายล้างซึ่งกันและกัน ก็จะไม่มีเสถียรภาพในอัตราค่าระวางเกิดเป็นผลเสียดังที่เคยได้กล่าวมาแล้วในข้อต้น ๆ หรือยิ่งกว่านั้นหากจะมีเรือนอกชมรมถือโอกาสมุ่งเข้ามาเพื่อแย่งสินค้าแย่งตลาด ชมรมอาจถอยเรือไป และนำเรือเข้ายังท่าสิงคโปร์หรือฮ่องกง แล้วส่งเรือที่มีค่าปฏิบัติการที่ต่ำกว่าเข้าประเทศไทยดำเนินงานคุจเรือสังหารแย่งชิงสินค้าในอัตราเปิด (OPEN RATE) พฤติการณ์เช่นนี้ก็อาจเกิดได้ และเสถียรภาพของอัตราค่าระวางก็อาจสูญไปเช่นเดียวกัน หรือบริษัทต่างประเทศใหญ่ๆ อาจเริ่มเข้าทำการแข่งซื้อแย่งขายภายในประเทศโดยตนเอง หรืออาจตั้งบริษัทบังหน้าทำการส่งออกโดยเรือที่ตนเป็นตัวแทนอยู่ อัตราหรือผลประโยชน์ซ่อนเร้นใด ๆ จะยากและลำบากแก่การติดตามหรือค้นคว้าได้ หรือไม่เช่นนั้นบริษัทเรืออาจเลือกพ่อค้าบางรายที่จะยอมตนเพื่ออามิสสินจ้างเป็นลูกมือ ให้ทุนสนับสนุนที่จะกักมุมสินค้าอย่างใดและทำการเสมือนการผูกขาดส่งออกนอกประเทศก็ได้ เป็นอันว่าเครื่องมือของไทยเองจะเป็นเครื่องมือสังหารไทยเรากันเอง และการที่จะเผชิญหน้ากับปัญหาที่จะปรากฏขึ้น โดยวิธี "หักด้ามพร้าด้วยเข่า" นี้จะยังผลให้การค้าของไทยเคลื่อนกลับเข้าสู่อดีตไปอีกหลายสิบปีทีเดียว

จ. ปฏิบัติการที่อาจได้รับการตอบโต้ (COUNTER-REACTION). ตามกฎแห่งธรรมชาติ การใช้กำลังต่อต้านกำลัง (FORCE) ซึ่งโดยปกติแล้วย่อมจะมีกำลังสะท้อนอย่างหนึ่ง (REPERCUSSION) และ จากกำลังสะท้อนนี้เมื่อระบายออกไปก็อาจได้รับผลโต้ตอบกลับมาในลักษณะของกำลังที่เป็นการต่อต้าน (COUNTER-FORCE) หาก

กำลังของทั้งสองฝ่ายมีกำลังทัดเทียมกันแล้ว กำลังตอบโต้ก็ย่อมจะมีพลานุภาพทัดเทียมเช่นกัน สำหรับในกรณีของชมรมเรือนั้นเป็นเรื่องของสถาบันเอกชนซึ่งตั้งมาเป็นเวลานาน สะสมกำลังทรัพย์ กำลังเครื่องใช้ กำลังปัญญา และกำลังสำรองอื่น ๆ อีกไว้มาก ในด้านวิชาการนั้นชมรมเรืออาจสามารถเรียกร้องปัญญาชนชั้นสมองกลได้ไม่ว่าจะในทางวิชาใด จะเป็นในทางนิติศาสตร์หรือในทางเศรษฐศาสตร์หรือแม้แต่ในทางวิศวกรรมศาสตร์ ซึ่งอาจทัดเทียมกับกำลังของประเทศต่าง ๆ แต่ละประเทศที่จะสรรค์หามาได้ไม่จำกัดเพียงแต่ประเทศไทย ฉะนั้นการที่จะกระทำการใด ๆ ลงไปเพื่อเผชิญหน้า (CONFRONTATION) กับชมรมเรือแล้ว ก็คงคาดได้ว่า ผลสะท้อนและอำนาจแห่งการตอบโต้คงจะอยู่ในลักษณะที่แข็งแกร่งเฉียบแหลมอย่างน่าสนใจยิ่ง

การที่ได้มีความดำริที่จะขจัดอุปสรรคของการขนส่งทางสมุทร เพื่อนำสินค้าไทยไปสู่ยังตลาดต่างประเทศ ตามคำร้องเรียนของพ่อค้าบางท่านว่าเป็นอุปสรรคอย่างใหญ่หลวงต่อความเจริญ ซึ่งรัฐจำเป็นต้องก้าวขึ้นสู่สังเวียนทำการ "ห้ามทัพ" เพื่อประโยชน์แห่งการค้าของประเทศไทยนั้น เท่าที่ได้เรียนมาแล้วข้างต้นก็ได้เห็นอยู่ว่าจริงเพราะการเพิ่มอัตราค่าระวางก็ดี เป็นเสมือนหนึ่งการผูกขาดในการค้า "จำบัง" ประเภทหนึ่ แม้จะไม่ได้กระทำไปด้วยสิทธิ์โดยชอบธรรมทางนิตินัย แต่ก็ได้สร้างขึ้นอย่างมั่นคงโดยทางพฤตินัย แต่การที่จะมาตีความแล้วสรุปว่าเป็นความเสียหายของผู้ส่งและผู้สั่งสินค้าเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้นยังเป็นเรื่องที่น่าสงสัย ดังที่ได้เคยกล่าวมาแล้วในข้อต้นๆแต่อย่างไรก็ดี ผู้เสนอเห็นพ้องด้วยอย่างบริบูรณ์ว่า บริการขนส่งทางทะเลที่รับใช้สังคมทางการค้าของประเทศไทยโดยปราศจากการควบคุมของรัฐในวิถีทางที่ชอบและที่ควรแล้ว ย่อมเป็นเรื่องที่จะนำความเสียหายมาสู่ไม่แต่เพียงพ่อค้าหรือรัฐบาลแต่ต่อมวลชนเกือบ๓๕ล้านคนที่ต้องกิน ต้องใช้ของจากต่างประเทศไม่โดยทางตรงก็ทางอ้อม ต้องขายกำลังผลิตของตนไปสู่ตลาดต่างประเทศ แต่การควบคุมจะเป็นในรูปใดและสถานใดนั้นจะได้กล่าวกันโดยย่อ ๆ ต่อไป

การที่จะสร้างมาตรการใด ๆ ขึ้นเพื่อขจัดอำนาจของชมรมเรือนั้น สมมติว่าฝ่ายเราเลือกเอาเรื่องซึ่งเข้าใจว่าเป็น "หนามยอกอก" อยู่ในบัจจุบันและจะ "บ่ง" ออกไปเสีย เช่นการห้ามไม่ให้ใช้ระบบเงินส่วนลดผลัดเวลา ซึ่งระบบการชนิดนี้ทางชมรมเรือก็ได้เปิดเผยว่า เป็นเครื่องมืออันสำคัญของเขาที่จะมัดลูกค้าเข้าไว้กับชมรม และเป็นบัจจัยอันสำคัญอย่างยิ่งยวดที่จะรักษามวลสมาชิกของแต่ละชมรมให้ประสานกันไว้เป็นปึกแผ่น ซึ่งถ้าหากปราศจากเครื่องมืออันนี้เป็นสิ่งล่อแล้ว ลูกค้าของชมรมก็จะวิ่งเข้าหา แสวงหาหรือขุดค้นหาวิถีทางจากแหล่งอื่นเพื่อที่จะได้บริการที่ถูกกว่าในการส่งและสั่งสินค้า ซึ่งหมายถึงการเพิ่มพูลกำไรให้แก่ผู้ขายสินค้า (ทั้งนี้ข้าพเจ้าใคร่ขอเตือนให้สังเกตด้วยว่าข้าพเจ้าไม่ได้หมายถึงผู้ผลิตสินค้า) และในเวลาเดียวกันสมาชิกของชมรมเรือ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นพ่อค้าประเภท "รางแก้ว" ด้วยกันทั้งนั้นและในขณะเดียวกันก็เป็นนักค้นคว้าหา "ทรัพย์" ด้วย ก็ย่อมจะแข่งขันกันเองอย่างไม่ลดละ หรืออาจเป็นไปได้ว่าทางชมรมเรืออาจหาหนทางที่จะแก้ไขในลักษณะต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ก็ได้ เช่น :—

๑. บริษัทชมรมเรืออาจเลิกรับเงินค่าระวาง (PAYMENT OF FREIGHT) จากเมืองท่าส่งสินค้า (PORT OF SHIPMENT) คือจากประเทศไทยเสียทั้งสิ้น แต่จะรับเงินค่าระวางเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ เมืองท่าปลายทาง (PORT OF DESTINATION) โดยให้ความรับผิดชอบของการจ่ายเงินค่าระวางตกไปอยู่ในมือของจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายในตลาดนั้นโดยสิ้นเชิงก็ได้ ฉะนั้น หากจะมีส่วนลดหรือไม่ก็ตาม ก็จะเป็นการพ้นข้อคำนึงของทางฝ่ายไทยได้

๒. บริษัทชมรมเรืออาจแบ่งเรือส่วนใหญ่ของตนที่สำคัญ ๆ ให้เข้ารับสินค้าในเมืองท่าที่ใกล้กับเมืองไทยเช่น ฮ่องกง สิงค์โปร์ หรือหากมีสัมพันธ์ภาพกันเมื่อใดอาจเข้ามาถึงเมืองท่าสีหนุวิลล์ในกัมพูชาก็ได้ และจัดหาเรือขนาดย่อมกว่าซึ่งค่าใช้จ่ายก็ย่อมต่ำกว่าเข้ามาวิ่งแทนที่ และอาจวางอัตราค่าระวางของสินค้าต่าง ๆ ที่จะส่งระหว่างประเทศไทยไปยังท่าที่เรือของตนคอยอยู่ในลักษณะอัตราค่าระวางเปิด (OPEN

RATE) และวางอัตราตายตัว (FIXED RATE) จากท่าเหล่านั้นไปสู่ตลาดโพ้นทะเล ถ้าทำเช่นนี้แล้วก็เท่ากับผลักให้การค้าของไทยต้องถอยหลังกลับเข้าคลองไปเป็นระยะไกลโข และจะทำให้เรือชายฝั่งของไทยอาจประสพการแข่งขันบางประการอย่างร้ายแรงด้วย ในเมื่อเรือชายฝั่งของเราก็ยังไม่เพียงพอ เรือเดินสมุทรหรือก็ยังขาดมืออีกมาก และก็ไม่มีสิ่งใดที่จะมาห้ามบริษัทต่างชาติมาตั้งบริษัทเรือเป็นหุ้นบังหน้า

๓. การสร้างมาตรการเพื่อขจัดระบบเงินส่วนลดลง อาจหมายถึงการส่งเสริมให้มีบริการเรือจร (TRAMPER) เกิดขึ้นในประเทศไทย ซึ่งหากมองเพียงผิวเผินแล้วจะเห็นว่าเป็นของดี เพราะเรือจรจะสามารถแย่งสินค้าในอัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าได้ แต่สำหรับบุคคลที่ได้ประสพกับอุปสรรคในเรื่องของการเดินเรือมาแล้ว จะเห็นว่าเรือจรนั้นโดยปกติมักเป็นเรือที่อยู่ในลักษณะที่ไม่สู้จะสมประกอบสำหรับการค้าระหว่างประเทศโดยทางทะเลนัก เพราะส่วนมากเป็นเรือที่ถูกระบายหรือปลดระวางออกมาแล้วจากการเป็นเรือใช้เดินในสายประจำ โดยที่หย่อนคุณลักษณะบางประการเช่น อายุขัยของเรือมากทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยทางสมุทรสูง ความเร็วของเรือช้าที่จะไปถึงที่หมายเพื่อแข่งขันกับสินค้าชนิดเดียวกันจากต่างท่า ระยะการเดินทางไม่แน่นอนทำให้ทางผู้ซื้อกำหนดเวลาการขายล่วงหน้าต่อไปได้ลำบาก รวมทั้งการที่จะนำใบตราส่งสินค้าของเรือไปยื่นต่อธนาคารเพื่อเปลี่ยนเป็นเงินจะไม่สะดวก

๔. หากมีเรือจรเข้ามาในประเทศมากขึ้นเมื่อใด ก็จะหมายถึงการเริ่มแห่งสงครามอัตราค่าระวางขึ้นเมื่อนั้น และเมื่อสงครามอัตราค่าระวางเกิดขึ้นก็จะหมายถึงการใช้เรือสังหารเกิดขึ้นเช่นกัน เพราะอย่างไรเสียชมรมเรือคงจะไม่ทิ้งถิ่นหากินตราบใดที่เงินค่าขนส่งทางทะเลของประเทศยังเป็นเรื่องที่สูบออกจากรายได้ของประเทศปีละไม่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐ ล้านบาท และเสือจะไม่ทิ้งถิ่นตราบใดที่ยังมีป่ารก เพราะชาติไทยยังไม่เริ่มที่จะพัฒนาการพาณิชย์นาวีของตนเองอย่างเป็นกอบเป็นกำ ผลของสงครามค่าระวางทั้งร้ายดีประการใดก็ได้กล่าวไว้มากแล้วในข้อต้น ๆ

๕. หากชมรมเรือยังไม่เลือกที่จะปฏิบัติในคัน "กลับหน้ามือเป็นหลังมือ" ก็ยังอาจตอบโต้ได้โดยนำเอาวิธีการทำสัญญาหลายระดับเข้ามาใช้ กล่าวคือหากผู้ส่งสินค้าใดจะยอมทำสัญญากับบริษัท บริษัทก็จะยอมคิดอัตราค่าระวางให้ต่ำกว่าอัตราค่าระวางที่ผู้อื่นมิได้ทำสัญญากับบริษัท แต่โปรดระลึกไว้ด้วยว่า ชมรมเรือนั้นตั้งขึ้นเพื่อทำการค้า ไม่ใช่เพื่อกิจการกุศล ฉะนั้น การจะลดอัตราค่าระวางให้ก็ต้องมีข้อผูกมัดให้แน่ใจว่าบุคคลผู้นั้นจะสามารถส่งสินค้าให้แก่เขาได้ในปริมาณที่คุ้ม เป็นระยะเวลานานพอคุ้ม และเป็นบุคคลที่จะไว้วางใจได้ แต่บังเอิญระบบการนี้ใช้ในต่างประเทศ ซึ่งมีผลิตผลทางอุตสาหกรรมในระยะเวลาตลอดปีและป้อนให้แก่บริษัทเรือได้ตลอดปี บริษัทเรือมีประโยชน์สัมพันธ์กับบริษัทการค้า และบริษัทการค้าก็มีสัมพันธ์ในผลประโยชน์กับบริษัทเรือสินค้าที่ป้อนเรือได้ตลอดปี เลี้ยงสัญญาและอัตราต่างนี้ให้มีชีวิตอยู่ได้ แต่สำหรับประเทศไทยนั้นสินค้าส่วนมากหรือเกือบจะเรียกได้ว่าทั้งหมดเป็นสินค้าจากผลิตภัณฑ์กสิกรรม มีระยะเวลาออกสู่ตลาดปีหนึ่งติดต่อกันไม่เกิน ๔ เดือน และนอกจากนี้สินค้าที่โอดครวญกันอยู่ในปัจจุบันบางอย่างในขณะนี้ ก็เป็นสินค้าที่ไม่ให้กำไรแก่เรือมากนัก แต่ทางชมรมก็ยังหวงเพราะยังไม่อยากให้ผู้อื่นเข้ามาตั้งหลักได้ เมื่อสภาพการค้าเป็นเช่นนี้ การใช้ระบบสัญญาป้อนแก่เรือหรืออัตราค่าระวางแตกต่างกัน สำหรับประเทศไทยคงจะอำนวยประโยชน์ให้ได้ยาก เว้นเสียแต่จะเปิดโอกาสให้ชมรมได้เลือกบริษัทที่จะร่วมมือแก่คนเข้าทำสัญญาและเปิดโอกาสผู้อื่น ทั้งนี้จะเป็นไทยหรือเทศก็ได้ และในนัยเช่นนี้พ่อค้าไทยที่กำลังก่อร่างสร้างตัวจะมีโอกาสได้กับเขาแค่ไหน และการค้ากับต่างประเทศของไทยจะก้าวกลับไปสู่วันแห่งความหลังเมื่อหลายสิบปีมาแล้ว ดังที่เคยกล่าวมาแล้วในข้อต้น ๆ

๖. ถ้าชมรมเรือเลือกใช้วิธีส่งเสริมพ่อค้าและถ้าเป็นชาวต่างประเทศก็จะทำได้โดยง่าย เพราะส่วนมากของบริษัทที่เป็นตัวแทนบริการเรือในประเทศไทยนั้นเป็นบริษัทต่างประเทศ บริษัทหนึ่ง บริษัทหนึ่งอาจเป็นตัวแทนบริษัทเรือนับด้วยสิบสายขึ้นไป ในขณะเดียวกันเป็นผู้แทนของบริษัทประกันภัย ในขณะเดียวกันเป็นผู้แทนบริษัทรับรองสภาพเรือ และเมื่อเป็นเช่นนี้ทุกครั้งที่พ่อค้าส่งสินค้าออก บริษัทเหล่านี้จะรู้ได้

ทันที ตั้งแต่สภาพตัวเรือที่ขน สภาพและชนิดของสินค้า สภาพของลักษณะการซื้อและขาย สภาพที่ตั้งของผู้ซื้อ สภาพที่ตั้งของผู้ขาย สภาพการจ่ายเงิน และสภาพโดยทั่วไปของตลาดดังนี้เป็นต้น ฉะนั้น การที่จะกระทำการตอบโต้ก็ยังมีหนทางอื่นอีกมากที่จะนำไปสู่ความสำเร็จได้ ตราบใดที่ประเทศไทยยังไม่มีพาณิชย์นาวีของตนเองภายใต้ธงไทยเพื่อสร้างความสมดุลย์ของการค้าตามธรรมชาติ

หัวข้อเหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างเท่านั้น ซึ่งได้กล่าวแล้วว่าชมรมเรืออาจสามารถเรียกหาสมองและกำลังมาใช้ได้มากมายจากทุนทรัพย์ที่ได้รวบรวมไว้ในระยะนานปี แต่หากวิธีการแก้ไขของเราได้กระทำในลักษณะที่มีความเป็นธรรม ไม่พยายามเอาเปรียบให้แก่ฝ่ายใด แต่สร้างความเท่าเทียมให้แก่ทุกฝ่ายแล้ว การตอบโต้ประการใดก็ยากที่จะนำมาใช้ เพราะทุกวิถีทางที่จะนำมาใช้ประกอบจะต้องประกอบด้วยเหตุผลและเป็นเรื่องที่จะต้องระมัดระวัง โดยที่อาจเป็นเยี่ยงอย่างแก่ตลาดอื่น ๆ ที่อำนวยบริการอยู่ด้วยไม่เฉพาะแต่ประเทศไทย

ฉ. มาตรการในลักษณะของกฎหมายที่ควรนำมาใช้ ในเมื่อได้กล่าวถึงสิ่งที่อาจเป็นผลตอบโต้ของบางมาตรการที่กระทำไปโดยหุนหันพลันแล่นแล้ว และก็ได้เสนอไว้ว่าสิ่งที่จะแก้ไขให้สภาพการณ์ขนส่งของโดยทางทะเลได้ดำเนินไปโดยราบรื่น และไทยได้โอกาสชี้ทางเดินในอนาคตของตนเอง ก็คือการพัฒนาการสร้างพาณิชย์นาวีแห่งชาติไทยโดยคนไทยให้เหมาะสมแก่พฤติการณ์ของประเทศไทย ตามลักษณะและนิสัยของคนไทย ซึ่งวิธีการเช่นนี้น่าจะเป็นเรื่องที่คนไทยรู้จักตัวของเราเองดีกว่าผู้อื่น การมีพาณิชย์นาวีของตนเองไม่ใช่เพื่อจะกีดกันผู้อื่นไม่ให้ทำการค้ากับเรา ไม่ใช่รังเกียจผู้อื่นที่จะมีส่วนรับขนส่งของ ๆ เรา เพราะถ้าจะเป็นเช่นนั้นแล้วก็หมายถึงว่าทุกคนต่างมีทัศนะเดียวกันหันหลังเข้าหากัน การค้าของโลกก็จะเจริญไม่ได้ ฉะนั้น การรักษาไว้ซึ่งระบบที่ต่างมีส่วนในทางค้าขายกับอีกฝ่ายหนึ่ง มีสัดมีส่วนภายใต้ดวงอาทิตย์ที่จะหายใจระบายออกได้ไม่ใช่ว่าพอจะขยายตัวหรือขยายล่าไปหน่อย อีกฝ่ายหนึ่งก็กีดกันไม่ให้ท่าเสียเลย ฉะนั้น

อย่างไรก็ดีจะให้หรือไม่ให้เราก็ต้องแหวกทางจนได้ แต่การแหวกทางของเราจะต้องมีหลักหลักแห่งความเป็นธรรม หลักแห่งการไม่เอารัดเอาเปรียบ แต่เป็นหลักเพื่อรักษาสิทธิ์

ชมรมการเดินเรือและการเดินเรืออื่น ๆ ซึ่งตามทัศนะของผู้เสนอจะไม่จำแนกแตกต่างกันเป็นเรื่องที่ชนชาวต่างชาติได้เข้ามาหากินในประเทศไทย และได้หากินมามากและนานพอควรแล้ว เอาผลประโยชน์ไปจากประเทศไทยก็มากแล้ว แต่ผลประโยชน์ที่ให้ก็ไม่ใช่น้อย ซึ่งต่างฝ่ายต่างก็อ้างกันได้ ฉะนั้น ผู้เสนอเห็นว่าเรื่องของสิทธิ์ เรื่องของบุญคุณ หรือเรื่องของประเพณีนั้นจะนำมาอ้างไม่ได้ แต่เรื่องเดียวที่จะอ้างได้ก็คือบัดนี้ประเทศไทยได้เขยิบเข้าสู่ขั้นแห่งความเติบโตงอกงามเพียงพอ และจำเป็นจะต้องสร้างหนทางแห่งการทำมาหากินให้แก่ประชาชนของตน รักษาแนวทางนั้นให้ได้รับผลประโยชน์พอควร——นี่คือความยุติธรรมอันหนึ่ง เราเปิดโอกาสให้แก่ผู้ที่เป็นมิตรทุกฝ่ายเข้ามาทำมาหากินในประเทศเรา ตราบเท่าที่โอกาสนั้นจะเปิดให้แก่คนของเราทั้งในทางนิตินัยและพฤตินัย การที่จะอ้างให้สิทธิเพียงนิตินัยแต่กีดกันในทางพฤตินัยแล้วเป็นเรื่องของผู้ที่ทั้งเอาเปรียบและดูถูก เพราะเสมือนหนึ่งว่าผู้เจริญแล้วสร้างสถานการณ์หลอกลวงผู้ที่ด้อยความเจริญให้รับไปโดยรู้เท่าไม่ถึงการ

เรื่องของชมรมการเรือนั้นได้มีการพูดแล้วพูดเล่า โดยผู้แทนของประเทศต่างๆ ที่มีสายการเดินเรือสังกัดในชมรมว่า ชมรมการเดินเรือเป็นเรื่องของสมาคมเอกชนทางราชการจะเข้าไปก้าวก่ายด้วยมิได้ แต่ถ้าหากมีปฏิบัติการใดกระทบกระเทือนถึงประโยชน์ของเรือของชาติตนแล้ว เหล่าผู้แทนประเทศนั้นๆกลับเสนอทัศนะว่าผลประโยชน์อันไม่ต้องด้วยทำนองคลองธรรมและกระทบกระเทือนถึงเรือภายใต้ธงของตน นี่เป็นการเลือกและเอาเปรียบประเทศอื่นที่มิได้มีส่วนอยู่ในชมรมดังนัยของวรรคบนที่ข้าพเจ้าได้กล่าวนั้นและโดยเหตุนี้เมื่อจะพิจารณาทัศนะของชมรมเรือกันแล้ว การที่จะพิจารณาเรื่องของชมรมเรือก็จะต้องวางตัวอยู่ในแนวเดียวกันกับผู้เป็นเจ้าของสายการเดินเรือต่าง ๆ ที่สังกัดในชมรมนั้น ๆ กล่าวคือ ในเมื่อชมรมเรือในส่วนรวมถูกถือว่าเป็นสมาคมเอกชน ซึ่ง

ทางการจะเข้าไปกล้ำกรายในการบริหารภายในไม่ได้แล้ว และทั้งประเทศไทยก็ไม่มีผลประโยชน์ร่วมกับชมรมเรืออย่างไร จึงควรตัดบทไม่พิจารณาให้มีคำว่าชมรมเรือ จะในด้านการติดต่อหรือในด้านกฎหมายใด ๆ ทั้งสิ้น บริการใดที่เรือเข้ามารับทำการขนส่งภายในประเทศไทย ก็ปรากฏชัดอยู่แล้วว่ามีสัญญาแห่งการขนส่งระหว่างผู้ใช้บริการและผู้รับใช้บริการ คือผู้ส่งสินค้าและตัวเรือ——โดยมีตัวเรือคือผู้บังคับการเรือเป็นคู่สัญญา (บริษัทเจ้าของเรือสาขา, หรือตัวแทนกิจการนั้นเป็นเพียงตัวแทนควรมีหลักฐานครบถ้วนที่เป็นประเพณี) ฉะนั้น จึงเป็นเรื่องระหว่างผู้ส่งสินค้ากับเรือเท่านั้น เมื่อเป็นเช่นนี้ เรือใดจะมีสภาพเป็นใคร อยู่ที่ไหน สังกัดสมาคมใด ตราบใดที่ไม่ใช่ศัตรู ก็มีฐานะเท่าเทียมกันทั้งนั้น เมื่อเป็นดังนี้การออกกฎหมายเพื่อที่จะควบคุมธุรกิจการขนส่งโดยเรือเหล่านี้ จึงต้องตั้งมั่นอยู่ในสัมมาทิษฐิ ให้พึงปฏิบัติเสมอเหมือนกันทั้งสิ้น และสิ่งใดที่เป็นเรื่องผลประโยชน์ของส่วนรวมก็จำเป็นจะต้องรักษา สิ่งที่ควรห้ามก็ต้องห้ามและสิ่งที่เป็นการใช้ศิลปของการค้าก็ควรปล่อยให้กระทำไปโดยปราศจากการกีดกัน ดังนั้น กฎหมายที่จะออกมาเพื่อควบคุมการขนส่งทางทะเลนี้ จึงควรมีเจตนาดังนี้ :—

๑. โดยที่ประเทศไทยเรายังไม่มีพาณิชย์นาวีเป็นของเราในขนาดที่เพียงพอรับใช้ แม้แต่คนของตนเองได้ ต้องอาศัยบริการของผู้อื่นมากส่วนกว่าที่ควรจะใช้ (ที่ควรจะใช้เพื่อความสะดวก——สมมติไว้ในอัตราร้อยละห้าสิบ——ตามหลักที่ประเทศใหญ่ได้กำหนดกัน) ฉะนั้น การที่จะปล่อยให้ผู้ใดผู้หนึ่ง หรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเข้ามารับใช้และสร้างอิทธิพลเหนือการค้าแห่งประเทศเรา ก็อาจเป็นอุปสรรคที่บั่นทอนความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างมาก นับแต่การจำหน่ายสินค้าของประเทศไปจนถึงมาตรฐานการครองชีพของประชากร โดยเหตุนี้เองลักษณะของกฎหมายที่จะร่างขึ้นความสำคัญขั้นปฐมก็คือ ความสามารถที่จะขจัดการผูกขาด(ANTI—MONOPOLY) ของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดทั้งสิ้น ปล่อยให้การค้าในการอำนวยบริการขนส่งนี้อยู่ในสภาพที่เป็นเสรีมากที่สุด

๒. ข้อสำคัญรองลงมาก็คือ ในระหว่างที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาการสร้างผู้ผลิตสร้างผู้แลกเปลี่ยนตลอดจนผู้บริโภคนั้น บุคคลทุกชั้นเหล่านี้ต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเท่าเทียมกันได้ใช้ความสามารถของตนได้อย่างเต็มที่ ฉะนั้น ไม่แต่เพียงรัฐบาลเท่านั้นที่จะต้องปฏิบัติการนี้ ผู้อำนวยบริการอื่นก็จะต้องทำการดำเนินกิจการของตนในลักษณะเดียวกัน ไม่พยายามที่จะส่งเสริมผู้หนึ่งผู้ใดเหนือผู้อื่น ทั้งนี้ โดยเฉพาะผู้รับทำการขนส่งทางทะเลเพราะเป็นบริการที่มีขอบเขตจำกัด โดยเหตุนี้กฎหมายฉบับที่สมควรจะออกจึงควรขจัดการปฏิบัติที่อำนวยผลไม่เท่าเทียมกันให้แก่บรรดาพ่อค้า (ANTI—DISCRIMINATION) เช่นเดียวกับนานาประเทศได้เรียกร้องประเทศอื่นกระทำแก่เรือของตน ข้อนี้ประเทศไทยเราดูเหมือนจะปฏิบัติให้อยู่แล้วเป็นอย่างดี บางทีดีจนเกินคาด ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะเราขาดพาณิชย์นาวีของเราเองนั่นแหละ

๓. ในเมื่อเป็นที่สังวรทั่วไปแล้วหรือจะพูดให้ชัดว่าได้กล่าวไว้แล้วในวรรคต้น ๆ ว่าอัตราค่าระวางสูงหรือต่ำนั้น สำหรับพ่อค้าทั้งผู้ซื้อและผู้ขายนั้นถือว่าไม่สำคัญเท่ากับความมีเสถียรภาพของอัตรา เพื่อสินค้าจะได้เป็นที่แน่นอนในการเสนอซื้อและขายได้ในต่างตลาด และเมื่อปรากฏแล้วว่าการมีสงครามอัตราค่าระวางแข่งขันระหว่างเรือนั้นเป็นเรื่องที่ให้ผลร้ายมากกว่าผลดี เป็นการทำลายเสถียรภาพของอัตรา โดยเหตุนี้พระราชบัญญัติที่พูดถึงจึงควรมีลักษณะที่เป็นการขัดขวางการก่อให้เกิดสงครามอัตราค่าระวาง (ANTI—FREIGHT WAR) และโดยที่เครื่องมือแห่งการก่อสงครามค่าระวางหรือสิ่งที่เป็นมหาประลัยนั้นก็คือเรือสังหาร ฉะนั้น ลักษณะส่วนหนึ่งของกฎหมายจึงต้องมีการขจัดระบบใช้เรือสังหาร (ANTI—FIGHTING SHIP) เสียด้วย

๔. ข้อสำคัญที่จะต้องกีดกันอีกอย่างหนึ่งก็คือการทำสัญญาพิเศษของเรือผูกพันคนรองเข้ากับสมาคมหรือที่เรียกว่าชมรม แต่ตราบใดที่ไม่กระทบกระเทือนถึงภาคีที่สามแล้วก็ไม่เป็นเรื่องที่จะต้องกังวลมากนัก แต่โดยปกติแล้วสัญญาเหล่านี้จะเป็นเรื่องที่ใช้ในการปฏิบัติบีบบังคับผู้อื่นเพื่อประโยชน์ของตนในการรวมกำลัง ฉะนั้น พระราช-

บัญญัติจึงควรมีบทกีดกันหรืออย่างน้อยก็ต้องตรวจตราและอนุมัติในส่วนที่เห็นชอบคือ สัญญาทวิภาคี (BILATERAL) หรือพหุภาคี (MULTILATERAL) ไม่ให้ผู้อำนวยการขนส่งทางทะเลทำการกันเองได้ตามความพอใจ ไม่คำนึงถึงผู้อื่น และเอาเข้ามาผูกพันกับประเทศไทยด้วย โดยปราศจากความเห็นชอบ

๕. ในพระราชบัญญัตินี้อันที่จริงแล้วควรจะไม่มีการห้ามการใช้ส่วนลดในนัยปกติของอัตราค่าระวางในลักษณะใดที่เป็นเรื่องเปิดเผยและเท่าเทียมกันต่อลูกค้าทุก ๆ ราย เพราะอาจถือได้ว่าเป็นเรื่องของการชี้ชวนให้เกิดความนิยมในการใช้บริการของตน เว้นแต่ในกรณีที่การให้ส่วนลดของอัตราค่าระวางนั้น หากเป็นส่วนลดที่ปิดบัง (CONCEAL REBATE) แล้ว ก็สมควรอย่างยิ่งที่ควรจะมีบทบัญญัติห้ามไว้ และโดยนัยเดียวกันหากมีการเพิ่มอัตราค่าระวางขึ้นในระยะหนึ่ง และยังมีเงินส่วนลดที่ยังค้างจ่ายอยู่ หรือจะพูดว่ายังไม่ได้จ่ายให้ก็ตาม การขึ้นอัตราค่าระวางนั้นจะถือเอาเงินส่วนลดที่ค้างอยู่นั้นเป็นกำลังที่จะให้ผู้ให้บริการให้ใช้บริการของตนต่อไป ในอัตราที่สูงขึ้นนั้นไม่เป็นเรื่องที่ยุติธรรม เพราะเป็นการเปลี่ยนสภาพการตกลงในเมื่อผู้ใช้บริการได้เริ่มเข้าสู่สัญญาใช้บริการนั้นเสียแล้ว โดยเหตุนี้ก่อนที่เรือจะใช้อัตราค่าระวางใหม่ ผู้ขายบริการจะต้องจ่ายเงินจำนวนเท่าที่ค้างอยู่สำหรับส่วนลดของอัตราค่าระวางเดิมให้เป็นการเสร็จสิ้นกันเสียตอนหนึ่งก่อน

๖. อีกปัญหาหนึ่งที่ควรจะมีไว้ในกฎหมายนี้คือ การสร้างมาตรการสำรองไว้เพื่อตอบโต้การกระทำของประเทศอื่นเป็นการตอบแทน (RETALIATION) สำหรับให้สิทธิพิเศษ ซึ่งจะทำให้การเดินเรือของไทยต้องเสียเปรียบไปอย่างชัดแจ้ง และไม่ใช่แก้ไขแต่เพียงครั้งเดียววิธีเดียว แต่ต้องติดตามระบบใหม่ ๆ ซึ่งอาจสร้างขึ้นมาภายหลังให้ทันกาลอีกด้วย

หัวข้อทั้ง ๖ นี้คือหลักสำคัญที่ควรจะมีระบุไว้ในกฎหมาย ซึ่งหากทางการเห็นสมควรตราและนำออกมาใช้ควบคุมการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย หลักใหญ่และสำคัญก็คือ การไม่เอาเปรียบผู้ใด แต่ป้องกันการเสียเปรียบและจะยังความยุติธรรมให้

แก่วงการธุระกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นการค้าชนิดหนึ่งอยู่ในลักษณะการค้า "จำบัง" (INVISIBLE TRADE) กฎหมายอาจอำนวยความเป็นธรรมแก่ทั้งผู้ที่ทำการขายบริการและแก่ทั้งผู้ที่ทำการใช้บริการ และลักษณะที่พิเศษสุดของกฎหมายนี้ก็คือ ไม่มุ่งสร้างสถานการณ์เผชิญหน้า (CONFRONTATION) กับผู้ขนส่งใดหรือกลุ่มใดโดยเฉพาะทั้งสิ้น เป็นการปฏิบัติที่ให้สิทธิเสมอภาคแก่ทุกฝ่ายตามหลักแห่งตราชู

ช. **สร้างระบบตลาดแข่งขันเสรี** (FREE COMPETITIVE MARKET) เมื่อได้พูดถึงการสร้างมาตรการทั้งในทางปฏิบัติและในทางตรากฎหมายออกใช้ เพื่อที่จะสร้างความเป็นธรรมให้แก่ทั้งระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ขายบริการ หรือระหว่างผู้ขายบริการและผู้ขายบริการด้วยกันเองตลอดจนปกปักรักษาผลประโยชน์ อันเท่าเทียมของระหว่างผู้ใช้บริการด้วยกันแล้วเช่นนี้ จึงเกิดเป็นสภาวะการณ์ในคั้นต่อมาที่จะวางแนวทางสำหรับให้มีการสร้างตลาดเสรีขึ้นสำหรับการค้า "จำบัง" ประเภทขนส่งทางทะเลนี้ ทั้งนี้ก็คือเพื่อตัดไม่ให้มีการผูกขาดทั้งทางพฤตินัยและทางนิตินัยเสียแล้ว ก็ย่อมเปิดบริการให้เกิดเรือค้าอื่นที่ไม่อยู่ในกลุ่มอิทธิพล เช่น ชมรมการเดินเรือ ซึ่งได้สะสมสร้างอำนาจมาเป็นเวลาช้านานตัดกำลังไม่ให้มีการนำเรือชนิดที่เพ่นพ่านเข้ามาอำนวยบริการได้ในอัตราที่ปราศจากการควบคุมและใช้เป็นเครื่องมือประหัตประหารกันได้ โดยกำหนดวิธีการแจ้งอัตราค่าระวางของตนต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางทะเลในระยะเวลาหนึ่งก่อนใช้บังคับ เป็นการเปิดโอกาสให้พ่อค้าผู้ส่งสินค้าออกไปก็ดี สั่งสินค้าเข้ามาก็ดี ได้ทราบและระวังตัวได้ทันท่วงที และเมื่อไม่มีสิ่งที่จะผูกมัดตนบังคับให้ต้องใช้บริการของกลุ่มเรือใดก็ตามที่จะถือเอาการได้เปรียบบังคับให้ใช้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นโดยผูกมัดอัตราค่าระวางเข้ากับส่วนลดที่ยังค้างอยู่ไว้ ก็เป็นเสมือนหนึ่งให้พ่อค้าได้มีโอกาสเลือกใช้บริการได้ ในเมื่ออัตราค่าระวางเป็นการเอาเปรียบตนและผลไปจากผู้อำนวยบริการเดิมโดยได้รับเงินที่ตนควรได้แต่ค้างอยู่นั้นกลับมาก่อนให้สิ้นภาระแห่งการห่วงใยใด ๆ ทั้งสิ้น เป็นวิธีการสงวนไว้ซึ่งศิลปแห่งการค้าหรือที่เรียกว่ามาตรการแห่งการต่อรอง (BARGAINING MEASURE) แต่ทำลายส่วนเสียของการผูกพันที่จะไปบังคับให้ใช้ในการเพิ่มพูลความ

รับผิดชอบมากขึ้น ซึ่งเป็นสภาพการณ์แตกต่างกันเมื่อได้ตกลงไว้เดิม เช่นนี้ก็เป็นเหตุผลเพียงพอที่จะเลิกข้อไขต่าง ๆ ของสัญญาเดิมได้ โดยฝ่ายผู้รับสัญญาจะไม่ต้องเป็นผู้รับผิดแต่ผู้เดียว การที่ได้มีมาตรการดังกล่าวนี้ขึ้นจึงเป็นวิธีหนึ่งเพราะไม่ใช่วิธีตรง แต่เป็นวิธีการที่อ้อมและไม่เผชิญหน้ากระทบกระเทือนให้เดือดร้อนของแต่ละฝ่ายประการใด แต่เป็นการห้ามหรือเป็นการขจัดวิธีการใช้ส่วนลดผลัดเวลา (DEFER REBATE) ในส่วนที่ร้ายเพราะใช้เป็นทางให้บริษัทเรือกักเงินไว้เป็นเครื่องมือที่จะบังคับให้ผู้ใช้บริการของตนจำเป็นต้องใช้บริการของตนในอัตราที่สูงขึ้นไปอีกเรื่อย ๆ โดยไม่เป็นธรรม แต่ในขณะเดียวกันก็ยังสงวนไว้ซึ่งส่วนดีของวิธีการเงินส่วนลดประเภทนี้ ซึ่งเป็นการดึงดูด ผูกมัดลูกค้าตลอดจนผูกมัดสมาชิกของชมรมได้อย่างที่ชมรมอ้าง

เมื่อสถานการณ์เป็นเช่นนี้แล้ว พ่อค้าก็ย่อมอยู่ในฐานะใช้ดุลยพินิจของตนที่จะเลือกใช้บริการที่เป็นผลประโยชน์แก่ตนได้ บริการเรือที่ยังไม่เคยเข้ามาก็สามารถจะเข้ามารับใช้สังคมการค้าของประเทศไทยได้ แต่ก็ไม่ใช่เอาเรือชนิดที่ไร้สมรรถภาพหรืออำนวยบริการโดยไร้ความรับผิดชอบ ซึ่งจะไม่เป็นการอำนวยประโยชน์ให้แก่การค้าได้อย่างเต็มที่ การค้าย่อมจะเกิดขึ้น โดยผู้เข้ามารับอำนวยบริการจะต้องแข่งขันในการให้รักษาระดับคุณภาพของบริการนั้นเช่น ความปลอดภัยของสินค้า ความรวดเร็วของการขนถ่ายสินค้าเหล่านี้ แต่ส่วนนี้จะมีผลซึ่งอาจมีผู้ร้องอยู่บ้างก็คือ จะเป็นการกีดกันสำหรับพวกเรือจรซึ่งนำเข้าท่าค้าในลักษณะฉาบฉวย แต่อย่างไรก็ดีการควบคุมนี้มิได้ห้ามพ่อค้าผู้ใดที่จะดำเนินธุรกิจการเดินเรือในการที่จะเช่าเรือในลักษณะที่จะต้องมีความรับผิดชอบอันควรมาใช้เช่น การเช่าตามระยะเวลา (TIME CHARTER) หรือการเช่าระยะเที่ยวของการเดินเรือ (VOYAGE CHARTER) ฉะนั้นเรือที่เป็นเรือจรหากมีคุณภาพ สมรรถภาพ อย่างดีแล้วก็ไม่ได้ลูกจำกัดที่เดียวที่จะรับใช้สังคมการค้า เพียงแต่ควบคุมจะต้องเข้าอยู่ในกรอบขอบเขตที่ปราศจากอันตราย และมีตัวแทนที่อยู่ในสภาพรับรองในการปฏิบัติอันนั้นได้อย่างมั่นคง อันที่จริงการกระทำเช่นนี้จึงจะเป็นประโยชน์แก่วงการค้าของ

ประเทศไทยมาก เพราะตราบใดที่ตลาดลูกค้ามั่นคงและมีเสถียรภาพถาวรดีแล้ว ย่อมประสงค์จะให้สินค้าที่ตนซื้อถึงมือตรงตามเวลา อยู่ในความควบคุมของผู้ขนส่งที่น่าศรัทธาน่าไว้วางใจมากกว่าอยู่ในมือผู้ฉวยโอกาส ทั้งนี้รวมถึงสถานที่จัดเรื่องเงินและสินเชื่อ (CREDIT) เช่นธนาคาร ก็จะยอมรับโอนเอกสารผ่านมือได้สะดวกก็เฉพาะจากเรือที่มีความแน่นอนในการบำเพ็ญธุรกิจเท่านั้น

อีกประการหนึ่งที่สำคัญยิ่งของการควบคุมเช่นนี้จะสามารถขจัดเรือซึ่งฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจนำมาใช้เป็นเครื่องมือประหัตประหารอีกฝ่ายหนึ่งให้ทำลายล้างไปได้อย่างรวดเร็ว เรือชนิดนี้ได้เคยกล่าวแล้วในข้อต้น ๆ ว่าเป็นเรือที่มีค่าปฏิบัติการที่ต่ำกว่าและนำเข้ามาใช้เพียงชั่วคราว ยอมรับสินค้าในลักษณะขาดทุนในอัตราค่าระวางที่ต่ำชนิด "สาดเสียเทเสีย" ไม่คำนึงทุนและกำไรมุ่งเพียงให้เกิดการอลเวงวุ่นวายในตลาดการค้า และการอลเวงนี้ดังที่กล่าวแล้วจะไม่เป็นผลดีประการใดเลยกับการขนสินค้าไปต่างประเทศ เพราะผู้ซื้อประสงค์ในความแน่นอนมั่นคงของตลาดมากกว่าการ "ฮวบฮาบ" ขึ้นลงของอัตราค่าระวางเป็นครั้งเป็นคราว และนอกจากนี้มีสถานการณ์อลเวงชุลมุนวุ่นวายของเรือจะหมายถึงการชุลมุนวุ่นวายของพ่อค้า และต่อจากนั้นก็คือการชุลมุนวุ่นวายของตลาดโดยทั่วไป การผันแปรในทางเศรษฐกิจจะเป็นการอสเวงในทางสังคม และการอลเวงในทางสังคมอาจเป็นโอกาสที่ให้เหล่าบรรดาผู้บ่อนทำลายนำความหายนะมาสู่การเมือง มาสู่ประเทศชาติและมาสู่ประชากรต่อเนื่องกันไปตามลำดับ

ซ. ใช้ระบบการแข่งขันอิสสระเป็นเครื่องรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง เมื่อระลึกถึงอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว ถึงแม้ใครจะได้รับประโยชน์และใครจะเสียประโยชน์ จะเป็นข้อสำคัญที่เป็นปัญหาดังได้กล่าวมาแล้วบ้างในบางโอกาสของหัวข้อต่าง ๆ ในบทนี้ แต่อันที่จริงแล้วไม่ว่าจะเป็นพ่อค้าหรือหน่วยราชการที่เกี่ยวกับการค้าจะมองในฉากแรกเกี่ยวกับเฉพาะการขึ้นลงของอัตราค่าระวาง แต่เท่าที่พูดแล้วว่าการขายบริการขนส่งสินค้าทางทะเลนี้ก็เป็นการค้าชนิดหนึ่ง และก็ย่อมจะขึ้นอยู่ในกฎ

ของการค้าทั้งหลาย อัตราค่าระวางก็คือราคาของสินค้าหรือในที่นี้ก็คือบริการ โดยปกติแล้วราคาของสินค้าหรือของบริการนั้น หากไม่มีสิ่งอื่นเข้ามาแทรกแซงกระทบกระเทือนทำให้หนทางแห่งกฎธรรมชาติของเศรษฐกิจได้ดำเนินไปโดยสะดวกแล้วก็จะอยู่ที่ความพอใจในการแลกเปลี่ยนของผู้ซื้อและผู้ขายบริการนั้น ในจุดที่ทั้งสองฝ่ายถือว่าจะสนองอำนวยผลประโยชน์ของตนได้อย่างเต็มที่ แต่เมื่อมีผู้ซื้อบริการมากมายแย่งบริการที่มีจำกัดบริการก็ย่อมจะสูงขึ้น หรือมีบริการมากในจำนวนผู้ใช้ที่จำกัดบริการก็ต่ำลง แต่โดยเหตุที่เรื่องของเรือนี้ถ้าจะเรียกกันจริง ๆ แล้ว ก็คือเรื่องผู้ใหญ่ดำเนินมาก่อนเด็ก (จะว่าผู้ใหญ่รังแกเด็กก็ไม่ถนัดนัก) และเมื่อผู้ใหญ่ดำเนินงานมามากก็ย่อมจะต้องรักษาผลประโยชน์ของตนไว้เสมอ เพื่อเป็นฝ่ายที่จะบงการในอัตราแก่ผู้ใช้ แต่ต่อมาเด็กต้องโตขึ้นเริ่มเดินตาม เลียนแบบการเห็นแก่ตัวของผู้ใหญ่ สร้างบริการขึ้น เสริมบริการที่มีอยู่แล้ว หรือชิ้วนเอาบริการของเด็กอื่นมาสมทบเพื่อแข่งขันตัดอำนาจของผู้ใหญ่ลงบ้าง โดยมีสุ้มเสียงในการที่จะเข้าชิ้จุดพอเหมาะพอควรสำหรับราคาของบริการที่ตนจะต้องซื้อเรื่องจึงเป็นการชักคะเย่อกันไปมา ครั้นเมื่อการเป็นเช่นนั้นการแสวงหาเครื่องมือที่ได้มาสามารถลบล้างให้ผู้ใหญ่ขาดสิทธิ์อย่างเต็มที่ไปเสียในการที่จะไม่กีดกันคนอื่นเข้ามารับใช้บ้าง ก็เป็นการเปิดโอกาสให้เรือของผู้ที่ไม่ได้อยู่ในวงของผู้ใหญ่หรือชมรมได้เข้ามารับใช้ในระดับอันเท่าเทียมกัน ในขณะที่ชมรมอาจมีเรือดีกว่า รักษาสมรรถภาพตามกำหนดเวลาดีกว่า การได้ประโยชน์ในทางท่าแห่งตลาดอาจดีกว่า แต่พวกเรือที่จะเข้ามาใหม่ซึ่งอยู่นอกชมรมก็ย่อมได้ประโยชน์ เช่น ค่าใช้จ่ายถูกกว่า และเรือก็อาจดีขึ้นตามกาลและเวลา ฉะนั้นก็เป็นทางที่จะต่อสู้ซึ่งกันและกันในการขายบริการ แต่ก็ไม่ใช่ชนิดที่จะมาหักโหมบั่นทอนทำลายซึ่งกันและกัน เพราะเป็นการต่อสู้ภายในขอบเขตแห่งการแสวงหากำไรและการใช้ศิลปการค้าของแต่ละฝ่าย เมื่อเป็นเช่นนี้อัตราค่าระวางจะโลดโผนโจนทะยานก็ย่อมเป็นไปไม่ได้ เพราะจะต้องต่อสู้ลดลงมาจนถึงขีดที่เหมาะสมที่สุดแก่ทุกฝ่าย ทั้งผู้ใช้บริการและผู้ขายบริการด้วย และในสภาพเช่นนี้ก็ควรจะเป็นที่น่าพอใจของทั้งผู้ซื้อ

และผู้ขายที่จะรักษาเสถียรภาพ ในฐานะที่ทั้งสองฝ่ายก็เป็นเพียงคนกลาง ฉะนั้นอัตราค่าระวางจึงตัดออกได้ ไม่ให้เป็นเรื่องที่เอารัดเอาเปรียบแก่ผู้ผลิตหรือผู้บริโภคในขั้นต่อไป เจตนาเช่นนี้จึงน่าจะเป็นเรื่องที่เพียงพอแก่ความต้องการของผู้ซึ่งจะบริหารและพัฒนาการการค้าของประเทศแล้ว และโดยเฉพาะอย่างยิ่งก็จะเป็นการเปิดโอกาสสร้างมาตรฐานอันมั่นคงให้รัฐได้ ส่งเสริมและสนับสนุน การสร้าง การพัฒนาการ การเพิ่มพูลกำลังทางพาณิชย์นาวีของชาติขึ้นในโอกาสเดียวกัน ไม่ว่าพาณิชย์นาวีอันนั้นจะกอร์ปด้วยพลานุภาพ สะสมจากกำลังเงินของเอกชน ของรัฐ หรือร่วมกับทุนของต่างด้าว ในเมื่อผลของการได้เรือมาอยู่ภายใต้ธงไทยและกฎหมายไทย ดำเนินงานเพื่อประโยชน์แห่งเศรษฐกิจของคนไทย ตลอดจนเสถียรภาพของประเทศชาติสืบต่อไปอีกด้วย เพราะการพาณิชย์นาวีของชาติซึ่งควรจะเกิดแล้วก็จะเกิดขึ้นได้บนรากฐานของกฎหมาย ดังตัวอย่างแห่งเจตนารมณ์ที่ได้กล่าวมาประกอบกับเรื่องประสมและประสานกำลังของฝ่ายทุน ฝ่ายแรง และวิชาการ ที่จะขยายสืบความเจริญต่อไปในภายภาคหน้า

อนึ่งมีข้อความบางประการที่ข้าพเจ้าเพิ่งจะระลึกขึ้นได้ คือ ในเมื่อชมรมเรือก็เหมือนสมาคมเอกชนสามัญทั่วไป ซึ่งอาจมีสนามที่เล่นกีฬาของเขาเอง เมื่อเราต้องการจะเล่นกีฬาชนิดนั้นกับเขาบ้าง หากเราสมัครเข้าเล่นกับเขาแต่เขาไม่ยินดีรับเราเล่นด้วยก็ไม่เห็นจะไปเดือดร้อนวิงวอนขอร้องเข้าเป็นสมาชิกเพราะในฐานะที่เขามีสมาชิกมากชนิดมีสิทธิแตกต่างกันบ้าง เสียงดังบ้าง เสียงค่อยบ้าง และยิ่งกว่านั้นบางจำพวกเพียงแต่ปรากฏให้เห็นแต่ไม่ยอมให้ได้ยินเสียงเอาเลย ฉะนั้นการเข้าไปเป็นสมาชิกชนิดที่จำกัดสิทธิ์จำกัดเสียงคงไร้ประโยชน์ จึงดีกว่าหากกรณีย์เป็นเช่นนั้นที่เราจะจัดที่เล่นของเราเอง รวบรวมพรรคพวกที่มีความตั้งใจคล้ายคลึงกันและคงจะถึงสักเวลาหนึ่งแน่ที่จะมีทีมของเราเข้าแข่งขันกับเขาได้และก็คงจะไม่ใช่เวลาที่ไกลนักและเมื่อนั้นเสถียรภาพและสมรรถภาพของบริการการขนส่งทางทะเลเพื่อรับใช้สังคมการค้าของประเทศไทย ก็คงใกล้จุดแห่งอุดมการณ์ที่ตั้งเจตนาไว้

การจะตั้งสโมสรของเราเองก็ควรระวังยิ่งเช่นกันเพราะคนมีกิเลสแล้ว ชาติซึ่งสร้างขึ้นด้วยคนจึงอาจมีกิเลสมากกว่า ฉะนั้นการเสียเปรียบแม้ระวังแล้ว บ้างอาจเกิดขึ้นได้โดย

๑. กำลังไม่ทัดเทียมผู้อื่น

๒. รู้ไม่ทันอุบายผู้อื่น

๓. ไม่รู้สภาพการณ์ของตนเองเพียงพอ

๔. ตกเป็นเหยื่อของอุบายของตนเอง

ฉะนั้นการสร้างความร่วมมือที่ยุติธรรมไม่เพียงแต่นิตินัยแต่ต้องเป็นการเที่ยงธรรมในทางพฤตินัยด้วยจึงจะควร

อีกข้อที่ไทยควรคำนึงก็คือ อย่าหลงคารมของมิตรไม่ว่าจะเป็นฝ่ายชมรม (CONFERENCE) หรือฝ่ายบริการอิสสระ (INDEPENDENT OPERATOR) ของการเดินเรือที่จะใช้ธงไทยเป็นเสมือนธงแห่งความสะดวก (FLAG OF CONVENIENCE) ซึ่งทำกันได้หลายวิธี อาจนำมาใช้ในนามแห่งมิตรภาพและความช่วยเหลือ ซึ่งจะอำนวยประโยชน์ให้แก่ฝ่ายนั้น ๆ มากกว่าชาติไทย หรือให้แก่เอกชนไทยบางบุคคลเป็นภาระหนักตกอยู่กับชาติไทยโดยส่วนรวม.

บทที่ ๓

ความสำเร็จของอุตสาหกิจการเรือใน พ.ศ. ๒๕๐๘ และแนวทางของอนาคต

ภายหลังที่มหาสงครามโลกครั้งที่สองได้อุบัติขึ้นแล้ว ปรากฏว่าก็เช่นเดียวกับมหาสงครามโลกครั้งที่หนึ่งได้อุบัติขึ้นในทวีปที่เล็กที่สุดของโลก และดูเหมือนจะกล่าวได้ว่าได้พัฒนาการไปไกลที่สุดในทางวัตถุธรรมคือทวีปยุโรป ประเทศในยุโรปเมื่อเทียบกับประเทศที่เป็นอิสระในทวีปอื่นของโลกในวาระเดียวกันนั้นแล้ว จะรู้สึกว่าเป็นประเทศที่เล็กกว่าเป็นส่วนมาก แต่ประเทศในยุโรปก็มีประเทศราชหรืออาณานิคมขึ้นกับคนอยู่เป็นอันมาก ส่วนประเทศที่ไม่มีทั้งประเทศราชหรืออาณานิคม เพราะถูกบั่นทอนมาแล้วจากสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ก็ได้ดำเนินนโยบายผูกสัมพันธ์กับมหาประเทศที่ไกลออกไปและประเทศอื่นที่สามารถจะเป็นตลาดให้แก่สินค้าของตน และเป็นแหล่งที่จะบ่อนสินค้าที่พึงประสงค์ได้ ส่วนทางประเทศใหญ่อีกประเทศหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในสงครามถือเป็นยุ้งข้าวยุ้งน้ำ และเป็นสรรพกำลังบำบัดเลี้ยงให้แก่ฝ่ายหนึ่งก็อยู่ห่างออกไปไกลมีมหาสมุทรแอตแลนติกคั่นกลาง ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งก็มีแกนสัมพันธ์ผูกกับมหาประเทศ ที่จะต้องเดินทางติดต่อผ่านทั้งทางมหาสมุทรแอตแลนติค แปซิฟิค อินเดียและอื่น ๆ ดังนี้ เมื่อสงครามเกิดขึ้นความสำคัญของพาณิชย์นาวีก็เริ่มมีขึ้นทันที ซึ่งทุกฝ่ายก็ย่อมรู้อยู่ด้วยกันจากบทเรียนของสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ต่างฝ่ายก็เริ่มที่จะทำลายกำลังพาณิชย์นาวีของซึ่งกันและกัน โดยการใช้อาวุธที่ดีขึ้น แปลกขึ้นและบางอย่างคาดเกือบไม่ถึงของแต่ละฝ่าย ทำให้การสูญเสียเป็นที่ขจัดเสียมิได้ ฉะนั้นหนทางที่จะเพิ่มเรือให้มีพอที่จะส่งอาวุธยุทธภัณฑ์ เครื่องใช้ไม้สอยและอาหารการกินต่าง ๆ ไปสู่ประเทศที่กำลังรบราฆ่าฟันกันจึงมีอยู่อย่างเดียวคือการสร้างเรือขึ้นให้มากที่สุดที่จะมากได้ ในชั้นแรกประเทศอังกฤษ

ได้สร้างเรือชนิดที่เรียกว่า EMPIRE ขึ้น แต่ก็ยังไม่ได้จำนวนเรือเพียงพอต้องกังวลในเรื่องหลายฝักหลายฝ่ายในการรบราฆ่าฟัน ฉะนั้นจึงได้มีการสร้างเรือขึ้นในสหรัฐอเมริกา เช่นชนิด LIBERTY และ VICTORY อู่ต่อเรือได้เกิดขึ้นอย่างมากมาย วิธีการสร้างได้พัฒนาการไปอย่างไกล สามารถนำเรือลงสู่ท้องน้ำได้ถึงขั้นสัปดาห์ละหลาย ๆ ลำ ทดแทนกับจำนวนเรือที่ต้องจมไป เรือเหล่านี้เป็นเรือขนาดประมาณหมื่นตันและมีความเร็วไม่เกิน ๑๒—๑๕ น็อต และได้ต่อขึ้นมามากมายเพื่อสมทบใช้ในกิจการทหารสำหรับช่วยรุกรบมากเท่า ๆ กับสำหรับการขนสินค้า หลังจากเมื่อสงครามโลกได้สงบลงแล้วเรือเหล่านี้ได้เป็นเรือลักษณะสามัญที่ขนส่งสินค้าอยู่บนท้องทะเล แทนเรือลักษณะต่าง ๆ ที่สร้างอยู่หลายแบบหลายวาระที่ได้ถูกจมกลืนไปใต้ทะเลระหว่างสงคราม และในนัยเดียวกันเรือขนน้ำมันขนาดประมาณ ๒๐,๐๐๐ — ๓๐,๐๐๐ ตัน ก็มีอยู่เป็นอันมากเพื่อการลำเลียงน้ำมันทั่ว ๆ ไป ชนิดของเรือไม่ใหญ่เกินไปจนเป็นเป้าสำหรับการทำลายและก็ไม่ใหญ่จนเกินไป สำหรับผ่านช่องทางน้ำที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อย่นระยะทางระหว่างโลกซีกตะวันตกสู่ตะวันออก ทั้งในทางอาเซีย อาฟริกา ยุโรป และอเมริกากลาง

ก. เรือ ๓ ชนิดกำลังค่อยกลายหายไปและเรือใหม่เข้ามาแทนที่ กาลเวลาผ่านมาแล้วกว่า ๒๐ ปี อายุขัยของเรือชนิด EMPIRE, LIBERTY และ VICTORY ก็จวนจะสิ้นลงจำเป็นจะต้องมีการเปลี่ยนเรือเข้าแทนที่ เรือเหล่านี้ในระยะ ๒๐ กว่าปีนี้ได้เปลี่ยนมือไปเป็นสมบัติของนานาชาติทั่วโลก บ้างก็ใช้ในกิจการเดินเรือสายประจำ แต่ส่วนมากได้ไปตกอยู่ในการใช้เป็นเรือค้าชนิดเรือจร แต่ยิ่งนานวันเข้าจำนวนเรือชนิดนี้ก็ค่อยสลายหายไปจากลักษณะเรือประจำ กลายเป็นเรือจรมากยิ่ง ๆ ขึ้น ในระยะเวลาที่ผ่านมา ๒๐ กว่าปีนี้ จักรกลการเมืองทางเศรษฐกิจได้เปลี่ยนแปลงไปมากและได้มีประเทศใหม่ ๆ เป็นอิสระภาพเกิดขึ้นอีกมาก แหล่งสำคัญสำหรับการเดินเรือที่จะตัดระยะทางได้เปลี่ยนการเป็นเจ้าของหรือเกิดขึ้นใหม่ เช่น สุเอซ ตกไปเป็นของอียิปต์ เซนท์ลอเรนซ์วอเตอร์เวย์เกิดขึ้นสร้างแหล่งท่าเรือภายในทะเลสาปใหญ่อีกหลายแห่ง บริเวณที่เป็นน้ำแข็งก็เริ่มใช้เดินเรือได้บ้างโดยการนำของเรือทลายน้ำแข็งทวีปแอนตาติคก็เริ่มได้รับ

ความสนใจขึ้น เมื่อเป็นเช่นนี้ความต้องการของเรือต่างก็เปลี่ยนแปลงไปทั้งในลักษณะและปริมาณ ในลักษณะเรือที่จะขนสินค้าบางอย่างที่จำเป็นซึ่งจะต้องผ่านสุเอซก็พยายามจำกัดลงไป และในเรื่องนี้กระทบกระเทือนถึงเรือน้ำมันเป็นส่วนมาก ซึ่งทั้งขยายขนาดจากไม่กี่หมื่นตันเป็นหลายแสนตัน เพื่อตัดค่าขนส่งทางน้ำมันลงให้ต้องตามเจตนาของอุตสาหกิจต่าง ๆ ที่ขยายตัวเพื่อสร้างผลิตผลมากยิ่งขึ้นแทบทุกแห่งทุกประเทศ เรือสำหรับขนธัญญะพืชหรือเรือประเภทยุ้งชนิดอื่น ก็มีการขยายตัวขึ้นมากเช่นกันเป็นขนาดหลาย ๆ หมื่นตัน ลำที่ใหญ่ที่สุดในบัจจุบันมีขนาดถึง ๑๔๔,๐๐๐ ตัน ซึ่งปล่อยลงน้ำเมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๐๙ (ใช้สำหรับขนเกลือบ้อนประเทศญี่บุ่น และอาจเปลี่ยนแปลงไปขนน้ำมันก็ได้ถ้าจำเป็น) เพื่อขนสินค้าที่ผลิตได้ในแหล่งหนึ่งไปบ้อนเลี้ยงประชากรของโลกในอีกแหล่งหนึ่งที่ขาดแคลนอาหารอยู่มากเป็นประจำ และทั้งการบริโภคก็เพิ่มปริมาณขึ้นโดยการขยายจำนวนของพลเมืองของแต่ละประเทศเป็นอย่างมากมาย เรือสำหรับขนสินค้าแห้งโดยทั่วไปก็จำต้องเปลี่ยนลักษณะให้เป็นเรือที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นให้มีความเร็ว มีระวางบรรทุกของสดประกอบ และทั้งให้มีลักษณะที่ตัดค่าใช้จ่ายลงไป โดยเหตุนี้เรือใหม่ ๆ ที่สร้างขึ้นมาเพื่อเป็นเรือเดินสายประจำแล้วจึงมีลักษณะไปในทางที่ต้องใช้เครื่องทุ่นแรงประกอบ เช่น การใช้โทรทัศน์ชนิดวงจรจำกัด สามารถให้ผู้บังคับการเรืออยู่บนสพานเรือ เห็นทั้งด้านหัวและท้ายของเรือในระหว่างเข้าออกเทียบท่า หรือในระหว่างบรรทุกสินค้าหรือระบายสินค้าแล้วแต่กรณีได้สะดวก ตัดจำนวนคนที่จะใช้ในเรือจาก ๔๐—๕๐ คนลงไปเหลือประมาณ ๒๐—๓๐ คนเท่านั้น ส่วนในทางห้องเครื่องก็สามารถตัดพนักงานที่จะต้องเผ้าเครื่องลงมาได้เป็นอันมาก โดยวิศวกรผู้ควบคุมในขณะหนึ่งอาจอยู่ในห้องซึ่งจัดเป็นสำนักงานนอกห้องเครื่องและมองเห็นการทำงานของเครื่องทุกส่วนได้ นอกจากนี้ยังมีเครื่องที่ช่วยในการบังคับเรือโดยอัตโนมัติ และเครื่องช่วยในการบรรทุกขนถ่ายนานาประการ ซึ่งทำให้ตัดค่าใช้จ่ายของเรือลงบ้าง เรือชนิดนี้แทบทุกชาติที่สร้างเรือก็ต่างออกแบบได้ทัดเทียมกัน แต่บัดนี้ได้มีลักษณะใหม่ของเรือเกิดขึ้น คือการดำริสร้างเรือที่มีสมรรถภาพอาจด้อยกว่าเรือสายประจำ แต่เป็นเรือขนสินค้าที่มีราคาต่ำกว่า

ขนาดประมาณ ๑๓,๐๐๐ ตัน และราคาประมาณ ๕๕ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าที่ได้เสนอไว้ให้พิจารณาในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ แล้ว เรือเหล่านี้ทั้งที่เป็นเรือค่อนข้างเร็วและเรือใหม่ซึ่งอัตราคงไม่ต่ำกว่า ๑๔ น็อต และเรือชนิดที่กล่าวเหล่านี้ทั้งที่เร็วให้ไปได้ถึง ๑๕ — ๑๖ น็อต และช้าหน่อย ขนาด ๑๒ — ๑๓ น็อตเหล่านี้คือผู้ที่จะมารับมรดกเรือ EMPIRE, LIBERTY and VICTORY

เรือซึ่งต่างชาติออกแบบขึ้นแทนเรือชนิด LIBERTY, VICTVRY และ EMPIRE ซึ่งรีบสร้างขึ้นใช้ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง และบัดนี้ถึงวาระที่ควรจะต้องปลดระวางออกจากบริการแล้ว เรือที่ออกแบบขึ้นใหม่นี้ที่ขึ้นหน้าขึ้นตาคือเรืออังกฤษแบบ SD — 14 TRAMP (สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นเรือจรมากกว่าเรือเดินสายประจำ) และเรือที่ออกแบบสร้างโดยญี่ปุ่นที่ขนานนามว่า FREEDOM SHIP ซึ่งเป็นเรือขนาดกระทัดรัด (HANDY SIZE) สำหรับเดินสมุทร เรือทั้งสองแบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วจะมีลักษณะและราคาแตกต่างกันดังนี้ :—

THE SD — 14 TRAMP BRITISH DESIGN

PRICE BELOW £ 930,000

PRINCIPLE PARTICULARS

LENGTH O.A.	465 FT.	0 IN.	141.76 M.
LENGTH B.P.	440 FT.	0 IN.	134.13 M.
BREADTH MLD.	64 FT.	0 IN.	20.42 M.
DEPTH MLD.	38 FT.	6 IN.	11.74 M.
DRAUGHT	28 FT.	6 IN.	8.69 M.
DEADWEIGHT	14,200 TONS		
MACHINERY OUTPUT	5,500 BHP.		
SERVICE SPEED	14 KNOTS		
CARGO CAPACITY APPROX	12,884 TONS		

MULTIPURPOSE CARGO TYPES

The German Liberty Ship :

LENGTH O.A.	457 FT 4 ½ IN	139.40 M.
LENGTH B.P.	453 FT 1 IN	132.00 M.
BREADTH MOULDED	68 FT 10 3/4 IN	21.00 M.
DEPTH MOULDED	40 FT 4 ¼ IN	12.30 M.
DRAUGHT SUMMER FREE BOARD	29 FT 6 IN	8.99 M.
DEADWEIGHT	14,500 TONS	
MACHINERY OUTPUT	72.000 B.H.P.	
SPEED, TRIALS	15.60 KNOTS	
CARGO—HOLD CAPACITY : BALE	675,000 CU.FT.	
GRAIN	750,000 CU.FT.	
TANK CAPACITY :		
HEAVY OIL	900 TONS	
DIESEL OIL	100 TONS	
WATER BALLAST	2,700 TONS	
FRESH WATER	90 TONS	
CREW ABOUT	33	

British Economy ship "Conqueror" Class :

LENGTH O.A.	446 FT 8½ IN	
LENGTH B.P.	430 FT	
BREADTH MOULDED	65 FT	
DEPTH, MOULDED TO UPPER DECK	40 FT 6 IN	
DESIGN MOULDED DRAUGHT	28 FT 9 IN	
BLOCK COEFFICIENT	0.767	
TOTAL DEADWEIGHT ON 28 FT. 9 IN MOULDED DRAUGHT		14,000 TONS
CORRESPONDING CARGO DEADWEIGHT		12,800 TONS
FUEL AND DIESEL OIL		910 TONS
FRESH AND FEED WATER		220 TONS
HOLD CAPACITY (GRAIN)		733,000 CU.FT.
TOTAL BALLAST (INCL. PEAK & DEEP TANKS)		4,000 TONS
PRICE ABOUT	£ 950,000	

THE FREEDOM SHIP OF JAPAN

PRICE ABOUT US $ 2.5 MILLION (LESS THAN £ 900,000.—.—)

PRINCIPLE PARTICULARS

LENGTH O.A.	461 FT. 0 IN.
LENGTH B.P.	440 FT. 0 IN.
BREADTH MLD.	65 FT. 0 IN.
DEPTH MLD.	40 FT. 7.5 IN.
DRAUGHT	28 FT. 3.5 IN.
DEADWEIGHT	13,600 TONS
MACHINERY OUTPUT	5,300 BHP.
SERVICE SPEED	14 KNOTS
CARGO CAPACITY APPROX.	
IN BALES	626,000 CU.FT.
IN GRAIN	704,000 CU.FT.

ในปัจจุบันการแข่งขันหาตลาดสำหรับเรือใหม่ระหว่างประเทศเพื่อเข้าใช้แทนเรือเก่าที่จะต้องปลดออกไป และเพื่อที่จะให้สนองตามความประสงค์ของประเทศที่กำลังจะขยายตัวในทางทะเลซึ่งในปัจจุบันกำลังคึกคักขึ้นมาอีกมาก มี ตุรกี และฟิลิปปินส์ ซึ่งแม้แต่ประมุขของรัฐและรัฐบาลก็ร่วมกันอย่างแข็งขันปลุกความนิยมของฝ่ายทุนภายในประเทศทุกวิถีทางเพื่อให้ตื่นขึ้นสู้กับโลกภายนอกในเรื่องพาณิชย์นาวี นอกจากนั้นบางประเทศก็ยังรอการชักคะเย่อในทางนโยบายระหว่างพรรค เช่น ประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ฉะนั้นประเทศที่สร้างเรืออื่น ๆ เช่น เยอรมันนี อิตาลี สวีเดน ฝรั่งเศส ก็กำลังขมักเขม้นค้นคว้าการออกแบบเรือกันอยู่ เพื่อให้เป็นที่ต้องตาต้องใจของผู้ต้องการเรือชาติอื่น ๆ เพื่อเป็นรายได้อีกทางหนึ่ง เพราะไหน ๆ ก็คงจะต้องเปิดทางให้ชาติอื่น ๆ

มีสัดมีส่วนในการค้าทางทะเลภายใต้ตวงฮาทิคย์ตามสิทธิ์อันควร หากยังคงถือว่ามี "ครอบครัวแห่งมนุษยชาติ" และความเท่าเทียมของมนุษย์ไม่เพียงแค่อุดมคติอันหลอกลวง และเลิกกันทีในความนึกคิดของ "เผ่าพันธุ์ที่สูงส่งเหนือมนุษย์ใด" และกดถีบชาติที่ด้อยความเจริญในทางวัตถุธรรมลงไว้เป็นทาษ เป็นเลข หรือเป็นชนแห่งอาณานิคม ดังที่เป็นมาแล้วในหลายชั่วชีวิตคน และยังมีกระเส็นกระสายอยู่ในทุกวันนี้แม้ปากจะว่าเลิกแล้ว — เลิกแล้วก็ตาม

นอกจากเรือขนาด "กระทัดรัด" (HANDY SIZE) แล้ว ญี่ปุ่นยังได้ออกแบบเรือราคาย่อมเยาเพื่อให้แทนเรือ ๓ แบบที่จะปลดบริการไป แต่เป็นเรือขนาดใหญ่กว่าคือประมาณเกือบ 16,000 DWT. ในราคาที่ต่ำกว่า £ 1,000,000 ต่อลำ มีระวางบรรทุกสินค้าให้ถึง ๖ ระวาง มีลักษณะสำคัญโดยเฉพาะดังนี้ :—

LENGTH O.A.	477 FT.	3 IN.	145.50 M.
LENGTH B.H.	449 FT.	2 IN.	136.95 M.
BREADTH, MOULDED	72 FT.	2 IN.	22.00 M.
DEPTH, MOULDED	40 FT.	8 IN.	12.40 M.
DESIGNED LOAD DRAUGHT	29 FT.	6 IN.	9.00 M.
DEADWEIGHT		15,790 TONS	
CARGO CAPACITY GRAIN	816,000 CU.FT.		23,100 CU.M.
BALE	768,000 CU.FT.		21,750 CU.M.
MACHINERY OUTPUT		6,050 B.H.P.	
TRIAL SPEED		16.3 KNOTS	
OPERATIONAL SPEED		14.8 KNOTS	

เรือแบบนี้ออกจะใหญ่โตเกินความเหมาะสมของปริมาณการค้าของไทยเราในปัจจุบันอยู่บ้าง แต่หากผลิตภัณฑ์ของไทยเราเพิ่มขึ้นหรือมีการส่งสินค้าออกแบบ "ยุ้ง" (BULK) มากขึ้นแล้วก็เป็นเรื่องและลักษณะที่น่าคิด

เรือชนิดนี้ก็เช่นเดียวกันกับสองแบบที่ได้กล่าวมาแล้ว และในปัจจุบันยังไม่ขึ้นระวางใช้ แต่สำหรับเรือแบบ "FREEDOM" นั้นคงจะสร้างเสร็จออกรับขนส่งสินค้าได้ในประมาณกลาง พ.ศ. ๒๕๑๐

ข. การสร้างเรือของนานาชาติ ถ้าจะดูรายการท้ายบทนี้ในหัวข้อว่า บัญชีแสดงรายการจำนวนและน้ำหนักของเรือสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. ๒๕๐๘ บัญชีแสดงรายการประเทศที่สร้างเรือตั้งแต่ 2,000 D.W.T. ขึ้นไปใน พ.ศ. ๒๕๐๘ รวมทั้งรายการของบริษัทต่อเรือของประเทศต่าง ๆ ที่ได้สร้างเรือเสร็จเข้าสู่ตลาดในปี ๒๕๐๘ และบัญชีแสดงรายนามเครื่องยนต์เรือที่ได้ติดตั้งแล้วเสร็จในปี ๒๕๐๘ เหล่านี้แล้วจะเห็นได้ว่าการสร้างเรือนั้นนอกจากประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าประเทศเล็กประเทศใหญ่ต่างสังวรณ์ในข้อที่ว่า การค้าขายทางเรือไม่มีวันที่จะลดน้อยลงไปได้ในระยะของมนุษย์ ๒ – ๓ ชั่วคนนี้ และทุกประเทศก็ย่อมต้องการจะมีส่วนที่จะยืนบนพื้นโลก ลืมตาอ้าปากภายใต้ดวงอาทิตย์ เรียกร้องเอาสิทธิ์แห่งการเป็นเจ้าของธุรกิจบนพื้นที่ ๆ เป็นของกลางคือทะเลหลวง ทำมาหากินเลี้ยงประชาชนของตนซึ่งต่างก็เพิ่มพูลขึ้น และอีกหลายชาติที่ยังเห็นจำเป็นและต้องการให้เพิ่มพูลขึ้นอีกมากเช่นประเทศไทย ซึ่งท่านผู้ชำนาญต่างชาติ คาดว่าจะเพิ่มสองเท่าตัวคือเกิน ๖๐ ล้านคน ภายในระยะเวลา ๒๐ ปี และก็เริ่มใช้บางมาตรการปรับปรุงทางครอบครัวอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามแม้ฝรั่งมังค่าจะได้มาชี้ว่าเรามีมากไปแล้วก็ตาม เพราะหากทิ้งไว้ให้น้อยเกินไปคนไทยก็จะได้รับคำเยินยอมากขึ้นอีกว่าเป็นผู้มีใจบุญ เปิดโอกาสให้ผู้อื่นมาทำมาหากินบนแผ่นดินไทย ใจบุญและท้องแห้งดูจะไม่สมดุลย์กันนัก

ดังจะสังเกตเห็นได้ว่าในขณะที่มีการแย่งหาเรือกันนั้น ประเทศที่สร้างเรือก็มีการแย่งที่จะขาย มีการแย่งในการให้สินเชื่อผ่อนเพลากันเพื่อสะดวกแก่ผู้ที่จะซื้อ ฉะนั้นเมื่อเป็นเช่นนี้ประเทศที่ครองอำนาจอยู่แล้ว ก็ย่อมหาทางที่จะครองอำนาจต่อไป ถ้าไม่ได้เต็มที่ก็ขอส่วนใหญ่ ถ้าไม่ได้ส่วนใหญ่ ก็ขอลดลงมาในส่วนเท่ากัน

ค. การวางระบบแบ่งสรรค์บันส่วนสร้างเรือและอุปสรรค เมื่อระยะก่อนสงครามนั้น แม้ญี่ปุ่นจะได้สร้างเรือขึ้นมากมายก็ตาม แต่ก็ไม่ได้ปรากฏเป็นอันตรายแก่อารยะชนชาวยุโรปซึ่งเป็นเจ้าของวัฒนธรรมทางวัตถุ การต่อเรือทั้งสิ้นได้อยู่ในมือของอังกฤษ อเมริกา อิตาลี เยอรมันนี และอื่น ๆ ครั้นเมื่อสงครามเสร็จลง ญี่ปุ่นกับเยอรมันนีได้ถูกทำลายอำนาจลงแล้ว การถูกจำกัดสิทธิ์ไม่ให้ทั้งญี่ปุ่นและเยอรมันนีสร้างอาวุธยุทโธปกรณ์นานาประการ ตลอดจนพัฒนาการทางด้านอากาศด้วย ทำให้สองประเทศนี้สามารถระดมสรรพ์กำลังไปสู่เศรษฐกิจ ซึ่งในระยะเพียงไม่กี่ปีก็ได้เกิดความสมบูรณ์พูลสุขขึ้น กลับกลายเป็นเจ้าหนี้ของเหล่าผู้ชนะหลายประเทศ เยอรมันนี ญี่ปุ่น พรั่งพร้อมแล้วในทางวิชาวิศวกรรมได้หันเข้าขยายตัวในการสร้างเรือสินค้า จนกระทั่งเรียกได้ว่าญี่ปุ่นเป็นผู้นำของโลก เยอรมันนีแข่งใกล้ ๆ กับอังกฤษและสวีเดน ตามมาสู่และผลัดกันในระดับที่สอง นอร์เวย์เป็นตัวสำคัญขึ้นมา บัดนี้อิตาลี ฝรั่งเศส เสปญ และอื่น ๆ ตามรายนามที่ได้กล่าวแล้วซึ่งก็ได้ติดตามกันมาเป็นลำดับ ส่วนสหรัฐอเมริกานั้น เหมือนกับม้าที่เป็นตัวเก็งแต่เมื่อเข้าแข่งขันตกลงไปลำดับ ๖ หรือ ๗ ทั้งนี้ไม่ใช่สาเหตุอื่นแต่เป็นด้วยการเผชิญหน้าซึ่งกันและกันระหว่างทุนและแรงงาน ซึ่งจะได้กล่าวในบทต่อ ๆ ไป

เมื่อเป็นเช่นนี้ทางผู้ที่เคยเสวยสิทธิพิเศษเกี่ยวกับการสร้างเรือมา คือ ยุโรป โดยเฉพาะประเทศที่อยู่ในกลุ่มที่เรียกว่า "ตลาดร่วม" ก็เริ่มดำริที่จะเรียกประชุมผู้สร้างเรือทั้งหลายในโลก หาหนทางที่จะวางส่วนแบ่งสำหรับการสร้างเรือสำหรับชาติต่าง ๆ แทบทุกประเทศในยุโรปต่างยกนิ้วเห็นพ้องต้องด้วยความคิดเพราะต่างก็อยู่เบื้ยล่างด้วยกันทั้งนั้น ไม่เป็นผู้ที่ได้ประโยชน์เลย ก็เป็นผู้ที่ถกบีบให้เห็นชอบ แต่พอถึงญี่ปุ่นซึ่งได้สร้างวิธีการบริการในการต่อเรือชนิดใหม่ ๆ ขึ้น ทำให้การต่อเรือทั้งเร็วและถูกเป็นที่มหัศจรรย์ของคู่แข่งอื่น ๆ เมื่อมองเห็นว่าการประชุมเช่นนั้นจะไม่เป็นประโยชน์แก่ตนเลยก็ไม่เข้าร่วม เรื่องจึงเงียบไปครั้งหนึ่ง ต่อมามีการทาบทามขึ้นมาอีกที่ประชุมตกลงเพื่อที่จะให้ผู้ที่ต่อเรือทั้งหลาย กำหนดเขตการวางอัตราราคาของเรือไม่ให้แข่งขันกันจนต่ำ

เกินไป จนอาจไม่ได้กำไรงดงาม ดังนี้รู้สึกว่าจะสำเร็จผลได้เพราะญี่ปุ่นก็ดูออกจะสนใจ ฉะนั้นการรวมกลุ่มอุตสาหกร (CARTEL) หรือธุระกิจเพื่อควบคุมราคาและผลผลิตของเรื่องเรืออาจเกิดขึ้นในระยะเร็ววันนี้ก็ได้ ซึ่งอาจกระทบกระเทือนราคาของเรือบ้าง น่าเสียดายที่การพะว้าพะวัง จะโดยสาเหตุใดก็ตามประเทศไทยเราไม่ได้ดำริพัฒนาพาณิชย์นาวีเสียก่อนจากระยะ ๒ — ๓ ปีมานี้จากระยะเวลาที่ได้มีการปลุกปั่นกันขึ้นเพราะราคาเรืออาจได้ถูกกว่า เพราะสำหรับเรือต่อใหม่ก็คงยังไม่รวมตัวกันควบคุมราคาได้และว่าทางการแข่งขันมีได้เต็มที่ ส่วนเรือใช้แล้วแต่ยังคงน่าซื้อ (หมายคือระยะหลัง บีแรก) ก็ยังคงไม่มีการแข่งขันกับเช่าขนข้าวสาลีไปส่งแทบทุกทิศทุกทางดังในปัจจุบันนี้จนกระทั่งเรือที่ควรส่งเข้าลอกคราบแล้วก็ยังคงรับใช้การอยู่เพราะค่าเช่าสูง และราคาขายก็ยังคงรักษาไว้ในระดับสูงกว่าควร เข้าใจว่าเรื่องเปรียบเทียบเหล่านี้ ผู้ชำนาญชาวต่างประเทศคงจะไม่ได้มาชี้ให้เห็น หากเขาผู้นั้นเป็นประชาชาติหนึ่งในกลุ่มต่อเรือด้วยหรือผู้มีเรือเก่าแต่อย่างไรก็ดียังมีหวังอยู่บ้างในฐานะบุถุชนย่อมมีการแข่งขันกันและการแข่งขันขาย หากไม่มีการแข่งขันซื้อมากนัก ราคาก็คงจะไม่ขึ้นเกินสมควร แต่นี่ก็เป็นความคิดที่หวังผลเลิศเข้ากับตัวเองเท่านั้น

ง. การรวมตัวเพื่อสมรรถภาพแห่งอุตสาหกิจต่อเรือ สิ่งหนึ่งที่น่าพึงสังเกตคือเมื่อครั้งที่ในสหรัฐอเมริกาก็ตาม หรือในอังกฤษก็ตาม ได้มีการวุ่นวายในอุตสาหกิจการต่อเรือถึงกับในอเมริกาจำเป็นต้องปิดอู่ต่อเรือบางแห่งของรัฐบาล และในอังกฤษก็ต้องหยุดการทำงานไป ในสก๊อตแลนด์ เพราะนานาประเทศที่ประดังการสั่งต่อเรือไปยังประเทศญี่ปุ่นหรือถ้าผิดจากญี่ปุ่นก็มายังสวีเดนและเยอรมันนีดังนี้ ทั้ง ๆ ที่รัฐบาลอเมริกันก็ได้มีการให้ทุนช่วยเหลือในการต่อเรือ (SUBSIDY) ภายในประเทศในอังกฤษก็เช่นกันมีการช่วยเหลืออนุเคราะห์หลายประการแต่ญี่ปุ่นก็ยังคงรักษาตลาดไว้ได้เป็นอย่างดีทั้งยังโตวันโตคืน ยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับเรือขนวัตถุเหลวขนาดยักษ์แล้วไม่มีประเทศใดเข้าเทียบได้

ดังนั้นการที่ญี่ปุ่นสามารถทำได้เช่นนี้เป็นที่น่าสงสัยของบรรดาประเทศใหญ่ ๆ มาก และได้ทำการศึกษากันโดยใกล้ชิด ถึงกับบุคคลสำคัญของประเทศได้มาดูงานในญี่ปุ่น สิ่งหนึ่งที่ได้ปรากฏชัดก็คือ การรวมตัวของอู่ต่อเรือต่าง ๆ หลายกลุ่มซึ่งมีมากมายให้รวมกันเป็นเพียง ๕ กลุ่ม ซึ่งถ้าจะพิจารณาตามหลักของอเมริกาแล้วดูเหมือนจะเข้าในลักษณะการร่วมบริษัทเข้าด้วยกัน และมีคณะกรรมการบริหารเข้าด้วยกันและมีการควบคุมดำเนินงานของแต่ละบริษัทที่เป็นภาคีให้ประสานกัน (TRUST) และแต่ละบริษัทมีหน้าที่รับมอบหมายในการสร้างเป็นส่วนสัดที่จะประกอบกันได้ (ดังปรากฏในบัญชีรายนามกลุ่มบริษัท ๕ กลุ่มของญี่ปุ่นที่ต่อเรือตามท้ายบทนี้) วิธีการนี้รู้สึกว่าจะประสบกับความสนใจของฝ่ายผู้สร้างในทวีปยุโรปมาก ปรากฏว่าอังกฤษก็กำลังดำริวิธีการที่จะดำเนินรอยตาม แต่บัญหาของอังกฤษในขั้นท้ายคือการที่รัฐบาลจะเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เรื่องการต่อเรือย้ายไปจากสภาการค้า (BOARD OF TRADE) อันที่จริงคือกระทรวงพาณิชย์ของอังกฤษไปขึ้นกับกระทรวงวิชาการ (MINISTRY OF TECHNOLOGY) และยังเป็นบัญหาที่โต้แย้งกันอยู่แต่ก็คงทำได้สำเร็จกระมังเพราะเกี่ยวกับเรื่องเรือ ๆ แพ ๆ นี้ อังกฤษก็ได้มีการดำเนินการที่จะแก้ไขอยู่แล้วโดยเลิก "มนตรีท่าเรือแห่งชาติ" (NATIONAL PORT COUNCIL) และเปลี่ยนเป็น "องค์การท่าเรือแห่งชาติ" (NATIONAL PORT AUTHORITY) และอยู่ในขั้นศึกษาดำเนินการของรัฐบาลบริเตน บัจจุบันก็คงจะเป็นบันไดนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในขั้นอื่นต่อ ๆ ไป ซึ่งเป็นการพัฒนาการที่น่าจะพึงสังเกตโดยเฉพาะในการขจัดการประสานงานระหว่างทุนกับแรงงาน ซึ่งเป็นหนามยอกอกประเทศที่พัฒนาในทางอุตสาหกรรมอย่างสูงแล้วแทบทุกแห่ง ในขณะเดียวกันประเทศที่อยู่ในกลุ่มตลาดร่วมของยุโรปก็กำลังดำเนินงานในขั้นที่จะร่วมกลุ่มเหล่าผู้ต่อเรือและรู้สึกว่าจะตั้งข้อต้านทานญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ เมื่อการแข่งขันและการรวมกลุ่มมีอยู่เช่นนี้ ความหวังที่จะหาเรือก็พอจะมีโอกาสกับเขาได้บ้างหากตัดสินใจแน่วแน่และฉวยโอกาสที่อำนวยแล้ว พาณิชย์

นาวีไทยเห็นพอจะมีท่าทางที่จะติดตามประสานงาน อย่างน้อยกับประเทศที่อยู่ในข่าย สมาคมอวสาด้วยกันหรืออยู่ในกลุ่มด้วยกันได้ในวันหนึ่งข้างหน้าซึ่งคงจะไม่ไกลนัก และการสร้างกำลังของตนเองขึ้นกับร่วมกำลังกันบนมาตรฐานอันเท่าเทียมกันแล้วจะเป็นวิธีการแก้ปัญหาการขนส่งทางทะเลได้ดียิ่ง

จ. ปัญหาในการสวัสดิการสังคมของลูกเรือเนื่องมาจากลักษณะของเรือ สิ่งหนึ่งในข้อความของบทนี้ ซึ่งรู้สึกว่าควรจะยกมากล่าวเป็นปัญหาทิ้งไว้ก่อนจบของบทนี้ คือ เรื่องของเรือเดิม ซึ่งในบัดนี้ก็กำลังจะเปลี่ยนสภาพส่วนมากเพราะถึงอายุขัย แม้แต่ในปัจจุบันจะนำมา ลาก—ถู ใช้เนื่องจากความจำเป็นที่จะกันไม่ให้มนุษย์บางแห่งอดตาย เช่น ข้าวสาลีจากอเมริกา แคนาดา วิ่งสู่รัสเซีย ข้าวสาลีจากแคนาดา ออสเตรเลีย ซึ่งสู่ผืนแผ่นดินใหญ่จีน และข้าวสาลีจากอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย ไปสู่อินเดีย เหล่านี้ล้วนต้องใช้เรือและเรือก็มีจำกัด ฉะนั้นแม้เรือบางลำอายุมากก็ต้องนำมาใช้ดังกล่าวแล้ว แต่ค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสูงขึ้นอีกมากเรือเหล่านี้จะใช้ในทางธุระกิจการค้าอย่างถูกต้องตามมาตรฐานการค้านั้นย่อมทำไม่ได้ต่อไป ฉะนั้นเรื่องก็เป็นเพียงรอเวลาก่อนที่จะถึงการถูกยุบเป็นเศษเหล็ก หรือมิฉะนั้นเจ้าของซึ่งส่วนมากเป็นเจ้าของเรือจรเอกชนก็หลอกขายให้แก่แห่งใดแห่งหนึ่งที่ไม่สนใจในเรื่องเลือกเรือเพียงพอ ส่วนเรือใหม่ที่จะออกมานั้นเป็นเรือที่มีลักษณะแตกต่างกันที่กล่าวมาแล้ว จะเป็นเรือที่ใช้คนงานน้อยลง จะต้องเป็นเรือใช้เวลากลับตัวเร็วที่สุด มีระยะเวลาอยู่เหนือสมุทรมากกว่าเวลาอยู่ในท่าดังเดิม เพราะการขนถ่ายระบายต่างก็พยายามขจัดอุปสรรคที่ล่าช้าดังเช่นในปัจจุบันก็อาจแก้ให้เร็วขึ้นและวิกฤติกาลของสภาวะการณ์ค้าของโลกก็คงจะเพลามือลง เมื่อเป็นเช่นนี้การดำเนินงานค้าขายของเรือก็จะสะดวกขึ้น เรือจะต้องใช้เวลาแล่นระหว่างการขนสินค้ามากกว่าเดิม คนจะได้อยู่กับครอบครัวก็ต้องน้อยลงกว่าเดิม วิธีการใช้ท่อลำเลียงนี้นับวันจะขยายความสำคัญมากขึ้น เรือขนาดยักษ์ที่ขนน้ำมันเกือบจะไม่ได้เข้าผึ่ง เพราะจะใช้

วิธีการถ่ายและบรรทุกโดยท่อปลายทางแต่ละแห่ง ฉะนั้นคนเรือก็จะต้องประจำอยู่บนเรือ โดยเหตุนี้การที่จะจัดระบบสำหรับคนไม่ว่าอัตราการจ้าง เวลาการทำงาน หรืออาจต้องนำวิธีการผลัดเปลี่ยนเจ้าพนักงานในเรือมาใช้เช่นเดียวกับเรือบินก็อาจเป็นได้ เพราะหากไม่ทำเช่นนั้นแล้ว ผลงานตามจำนวนเรือและจำนวนคนเท่าเดิมจะมีคนล้นงานมาก เพราะเป็นปัญหาที่เป็นเรื่องใหญ่ซึ่งนานาชาติได้ประสบมาแล้ว ควรจะเป็นบทเรียนสำหรับประเทศที่จะเริ่มกิจการพาณิชย์นาวีของชาติ ตลอดจนการควบคุมการขนส่งทางทะเลจะต้องพิจารณา และหาทางเลี่ยงข้อผิดพลาด ไม่ให้ซ้ำในสิ่งที่ประเทศใหญ่โต แต่ก็ได้พลาดมาก่อนแล้ว เลือกเดินตามผู้ใหญ่เฉพาะในเรื่องที่ปลอดภัยและราบรื่น

บัญชีแสดงรายการจำนวนและน้ำหนักของเรือสร้างแล้วเสร็จ

ใน พ.ศ. ๒๕๐๖—๒๕๐๘

(นับตั้งแต่ขนาด ๒,๐๐๐ D.W.T. ขึ้นไป)

พุทธศักราช	เรือยนต์		เรือกลไฟ		รวมทั้งสิ้น	
	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.
2506	547	7,910,980	108	4,342,190	654	12,253,170
2507	582	9,438,570	75	3,930,340	657	13,368,910
2508	698	13,512,540	77	3,753,430	775	17,265,970

ข้อพึงสังเกตจากรายการข้างต้นจะเห็นได้ชัดว่า น้ำหนัก D.W.T. ของการสร้างเรือกลไฟได้ลดจำนวนมาเป็นลำดับโดยหันไปสร้างเรือยนต์กันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างเรือยนต์เพียงประเภทเดียวในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ เป็นจำนวนถึง ๖๙๘ ลำ และมีน้ำหนัก D.W.T. ถึง ๑๓,๕๑๒,๕๔๐ ตัน เมื่อเทียบกับการสร้างทั้งเรือยนต์และเรือกลไฟในปี พ.ศ. ๒๕๐๗ มีจำนวนเพียง ๖๕๗ ลำและมีน้ำหนักรวมกันได้เพียง ๑๓,๓๖๘,๙๑๐ ตันเท่านั้น

เพื่อความกระจ่างชัดถึงที่มาของบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่สร้างเรือในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ รวมทั้งสิ้นได้ถึง ๗๗๕ ลำ รวม D.W.T. ได้ถึง ๑๗,๒๖๕,๙๗๐ ตัน (โดยไม่นับเรือที่ต่ำกว่า ๒,๐๐๐ D.W.T.) และได้เรียงจากประเทศที่สร้างได้มากมาหาน้อยตามลำดับดังบัญชีแสดงรายการต่อไปนี้ (เปรียบเทียบกับการสร้างของปี พ.ศ. ๒๕๐๗ ไว้ด้วย)

บัญชีแสดงรายการประเทศที่สร้างเรือ ตั้งแต่ ๒,๐๐๐ D.W.T ขึ้นไป

ในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ (เปรียบเทียบเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ ด้วย)

ประเทศ	พ.ศ.	เรือยนต์		เรือกลไฟ		รวมทั้งสิ้น	
		จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.
ญี่ปุ่น	08	202	5,842,900	30	1,994,490	232	7,837,390
	07	218	3,446,310	27	1,810,860	165	5,257,170
สวีเดน	08	57	1,917,720	3	155,350	60	2,073,070
	07	55	1,487,000	1	60,750	56	1,547,750
บริเตนใหญ่	08	70	1,317,130	8	346,860	78	1,663,990
	07	61	741,580	7	401,150	68	1,142,730
สาธารณรัฐเยอรมัน-นี (ตะวันตก)	08	65	1,081,270	4	222,800	69	1,304,070
	07	43	465,780	12	801,050	55	1,266,830
ฝรั่งเศส	08	21	385,690	5	350,340	26	736,030
	07	21	402,560	6	354,260	27	756,820
นอร์เวย์	08	38	715,000	1	19,700	39	734,700
	07	28	482,070	1	40,500	29	522,570
เดนมาร์ค	08	22	168,740	3	196,950	25	365,690
	07	18	237,940	3	153,600	21	391,540
อิตาลี	08	18	304,390	3	43,680	21	348,070
	07	20	602,480	—	—	20	602,480
โปแลนด์	08	35	343,600	—	—	35	343,600
	07	34	297,260	—	—	34	297,260
สหรัฐอเมริกา	08	3	2,310	15	315,400	18	317,710
สเปญ	08	28	262,870	—	—	28	262,870
	07	27	213,760	—	—	27	213,760
ยูโกสลาเวีย	08	20	241,730	—	—	20	241,730
	07	13	204,600	2	31,500	15	236,600

ประเทศ	พ.ศ.	เรือยนต์		เรือกลไฟ		รวมทั้งสิ้น	
		จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.	จำนวน	D.W.T.
แคนาดา	08	11	141,120	3	80,860	14	221,980
	07	10	64,950	2	55,700	12	120,650
ฟินแลนด์	08	29	193,820	—	—	29	193,820
	07	26	147,460	—	—	26	147,460
เบลเยี่ยม	08	7	169,380	—	—	7	169,380
	07	6	89,550	—	—	6	89,550
มหาชนรัฐเยอรมันนี	08	37	167,980	—	—	37	167,980
(ตะวันออก)	07	37	141,040	—	—	37	141,040
ฮอลแลนด์	08	19	116,440	2	27,000	21	143,440
	07	27	228,450	—	—	27	228,450
บราซิล	08	5	42,580	—	—	5	42,580
	07	5	58,120	—	—	5	58,120
ไอเร	08	1	31,000	—	—	1	31,000
	07	2	62,000	—	—	2	62,000
ออสเตรเลีย	08	3	28,570	—	—	3	28,570
	07	5	29,940	—	—	5	29,940
อินเดีย	08	2	24,540	—	—	2	24,540
	07	—	—	—	—	—	—
รูมาเนีย	08	2	7,030	—	—	2	7,030
	07	—	—	—	—	—	—
อิสเรล	08	2	6,000	—	—	2	6,000
	07	—	—	—	—	—	—
อาเย็นตินา	08	1	730	—	—	1	730
	07	1	12 750	—	—	1	12.750
รวมการสร้างปี 2508		698	13,512,540	77	3,753,430	775	17,265,970
รวมการสร้างปี 2507		582	8,438,570	75	3,930,340	657	13,368,910

รายการต่อไปนี้จะแสดงถึงรายนามของบริษัทต่อเรือของประเทศต่าง ๆ ตามลำดับตัวอักษรคือ.—

๑. แคนาดา.

1. Canadian Vickers Shipyards
2. Collingwood Shipyards
3. Davie Shipbuilding
4. Port Weller Dry Docks
5. Victoria Machinery Depot

๒. เดนมาร์ค.

1. Aalborg Vaerft
2. Aarhus Flydedok A/S
3. Burmeister and Wain
4. Elsinore S.B. and E.Co.
5. Nakskov Shipyard
6. Odense Steel Shipyard
7. Svendborg Skibsvaerft
8. F.W. Hollming Oy.
9. Nystads Varv AB
10. Rauma—Repola Oy.
11. Valmet Oy.
12. Wartsila—koncernen A/B, Crichton—Vulcan
13. Wartsila—koncernen A/B, Sandvikens—Skeppsdocka

๓. นอร์เวย์

1. Akere Mek. Verksted
1. Bergen Mek. Verksteder A/S
3. Drammen Slip and Werksted
4. A/S Framnaes Mek. Vaerksted
5. Fredriksstad Mek. Verksted
6. Hatlo Verksted A/S
7. Haugesund Mek. Verksted
8. Kaldnes Mek. Verksted A/S
9. Klevens Mek. Berk. A/S
10. Kristiansands Mek. Verksted
11. Laungesunds Mek. Verk.
12. Moss Vaerft and Dokk
13. Porsgrunds Mek. Verk.
14. A/S Rosenderg Mek Verk.
15. Sarpsborg Mek. Verk.

๔. บราซิล

1. Cia. Comercio e Navagacao Estaleire Maua
2. EMAQ Engenharia e Maquinas S.A.
3. Ishikawajima do Brasil

๕. บริเตนใหญ่

1. Charles Connell and Co.
2. Ailsa S.B. Co.

3. Austin and Pickersgill
4. Barclay, Curle and Co.
5. Bartram and Sons
6. Blyth Dry Docks and S.B. Co.
7. John Brown and Co.
8. Burntisland S.B. Co.
9. Caledon S.B. and E. Co.
10. Cammell, Laird and Co,
11. Clelands S.B. Co.
12. Wm. Doxford and Sons
13. Fairfield S.B. and E. Co.
14. Ferguson Bros. (Port Glasgow)
15. Furness S.B. Co.
16. Goole S.B. and Repairing Co.
17. Greenock Dockyard
18. Harland and Wolff
19. Hawtorn, Leslie
20. Sir James Laing and Sons
21. Lithgows, Ltd.
22. John Readhead and Sons
23. Henry Robb Ltd.
24. Scotts' S.B. and E. Co.
25. Smith's Dock Co.
26. Alex. Stephen and Sons

27. Swan, Hunter and Wigham Richardson
28. J.L. Thompson and Sons
29. Vickers Ltd. Shipbuilding Group
30. Yarrow and Co.

๖. เบลเยี่ยม

1. Ch. Naval N.V. Boelwerf S.A.
2. S.A. Cockerill Yards Hoboken

๗. โปแลนด์

1. Stocznia Gdanska
2. Stoczniaim Komuny Paryskiej
3. Stocania Szczecinska

๘. ฝรั่งเศส

1. Ch. de l'Atlantique
2. Ch. Nav. de la Ciotat
3. Dubigeon—Normandie S.A.
4. At. et Ch. de Dunkerque et Bordeaux
5. At. et Ch. du Havre, Duchesne et Bossiere et Augustin Normand Reunis
6. Forges et Ch. de la Mediterranee
7. At. et Ch. de Nantes (Bretagne—Loire)
8. Ch. et At. de Provence
9. At. et Ch. de la Seine Maritime

๕. สาธารณรัฐเยอรมันนี (ตะวันตก)

1. Blohm and Voss
2. Bremer Vulkan
3. Deutsche Werft
4. Elsflether Werft
5. Flensburger Schiffsvau
6. Fowaldtswerke, Hamburg
7. Jadwerft Wilhemnshaven G.m.b.H.
8. Kieler Howaldswerke
9. D.W. Kremer Sohn
10. Paul Lindenau
11. Lubecker Flender—Werke
12. Fr. Lurssen Werft
13. Jos L. Meyer
14. Werft Nobiskrug
15. Orensteil—Koppel und Lukecker Machinenbau
16. Rheinstahl Nordeseewerke
17. Rickmers Werft
18. Rolandwerft
19. J.J. Sietas
20. H.C. Stulcken Sohn
21. Schiffbau Gesellchaft Unterweser
22. A.G. "Weser" (Bremen)
23. A.B. "Weser" (Seebeck)

๑๐. ญี่ปุ่น

1. Fujinagata S.B. and E. Co.
2. Hakodate Dock Co.
3. Hashihama Shipbilding Co.
4. Hitachi S.B. and E. Co.
5. Ishikawajima—Harima H.I. Co.
6. Kasado Dock Co.
7. Kawasaki Dockyard
8. Kure S.B. and E. Co.
9. Kurushima Dock Co.
10. Maizuru S.B. and E. Co.
11. Mitsubishi H.I.
12. Mitsui S.B. and E. Co.
13. Nagasaki Shipyard Hayashikane S.B. and E. Co.
14. Namura S.B. Co.
15. Nohonkai H.I. Co.
16. Nippon Kokan K.K.
17. Onomichi S.B. Co.
18. Osaka S.B. Co.
19. Sanoyasa Dockyard Co.
20. Sasebo Heavy Industries Co.
21. Setoda S.B. Co.
22. Uraga Heavy Iudustries Co.

๑๑. ยูโกสลาเวีย

1. Brodogradiliste. 3 Maj.
2. Brodogradiliste Jozo Lozovina—Mosor
3. Brodogradiliste Split
4. Titovo Brodogradiliste
5. Brodogradiliste Uljanik

๑๒. รูมาเนีย

1. Galati Shipyard

๑๓. มหาชนรัฐเยอรมันนี (ตะวันออก)

1. VEB Mathias Thesen Werft
2. VEB Schiffswerft Neptun
3. VEB Wolkswerft Stralsund
4. VEB Warnow Werft

๑๔. เสปญ

1. Astano S.A.
2. Ast. de Cadiz
3. Ast. del Cantabrico
4. Empresa Nacional Elcana
5. Cia. Euskalduna
6. Soc. Espanola de Con. Nav.
7. Tomas Ruiz de velasco S.A.
8. Union Naval de Levante

๑๕. สวีเดน

1. A/B. Ekensbergs Vary.
2. Eriksbergs Mex. Verkstads A/B.
3. Falkenbergs Varv. A/B.
4. Finnboda Varf. A/B.
5. A/B. Gavle Varv.
6. A/B. Gotaverken
7. Helsingborgs Varfs. A/B.
8. Kockums Mek. Verkstads A/B
9. A/B Lindholmens Vary.
10. A/B Lodose Verf.
11. Oresundsvarvet A/B
12. A/B Oskarshamns Varv.
13. Uddevallavarvet A/B

๑๖. สหรัฐอเมริกา

1. Avondale Shipyards Inc.
2. Bethlehem Steel Corp.
3. Ingalls S.B. Corp. (Division of Litton Industries)
4. Levingston S.B. Co.
5. National Steel and S.B. Corp.
6. Newport News S.B. and D.D. Co.
7. Sun S.B. and D.D. Co.

๑๗. อาเย็นตินา

1. Aslilleros Argentinos S.A. (ASTARSA)

๑๘. อิตาลี

1. Ansaldo S.A.
2. Cant. Nav. Breda
3. Cant. Nav. Navalmeccanica
4. Cant. Nav. Pellegrino
5. Cant. Nav. Riuniti
6. Cant. Nav. Riuniti dell' Adratico

๑๙. อินเดีย

1. Hindustan Shipyard

๒๐. อิสเรล

1. Israel Shipyards

๒๑. ออสเตรเลีย

1. Cockatoo Docks and Engineering Co. Pty.
2. State Dockyard
3. The Whyalla S.B. and E. Works (Division of B.H.P. Co.)

๒๒. ฮอลแลนด์

1. Amsterdamche Droogkok Mij.
2. Scheepserf "De Biesbosch"
3. Scheepswerven Gebr. van Diepen
4. Werf Gusto

5. Scheepserf De Hoop
6. Scheepserf De Merwede
7. Scheepserf Waterhuizen J. Pattje
8. Rotterdam Dockyard Co.
9. Kon. Mij. De Schelde
10. E.J. Smit en Zoon's Scheepserven
11. J. and K. Smit's Scheepserven
12. Verolme United Shipyards
13. Verschure and Co's Scheepswerf
14. Zeanlandse Scheepsbouw Mij.

ต่อไปนี้เป็นบัญชีแสดงรายการเครื่องยนต์ที่ติดตั้งในเรือที่สร้างเสร็จเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ นับแต่เรือขนาด ๒,๐๐๐ D.W.T. ขึ้นไปคือ.—

เครื่องชนิด	จำนวนเรือ	จำนวนเครื่อง	รวมแรงม้า	เทียบจำนวนแรงม้าของโลกในอัตราร้อยละ
SULZER	188	207	2,114,720	34.01
B. AND W.	187	218	1,905,970	30.66
M.A.N.	119	131	922,230	14.84
GOTAVERKEN	34	34	419,250	6.76
FIAT	20	23	207,370	3.35
MITSUBISHI	20	20	153,850	2.45
PIELSTICK	7	16	72,400	1.18
DOXFORD	7	7	67,440	1.10
DEUTZ	21	24	49,370	0.80
FAIRBANKS, MORSE	6	11	45,460	0.74

เครื่องชนิด	จำนวนเรือ	จำนวนเครื่อง	รวมแรงม้า	เทียบจำนวนแรงม้าของโลกในอัตราร้อยละ
STORK	4	4	40,260	0.66
M.a.k.	14	17	26,450	
NOHAB	8	10	24,400	
M.W.M.	9	11	22,400	
MIRRLEES	5	9	21,400	
GENERAL MOTORS	4	14	19,300	
LIEBKNECHT	9	18	14,260	
ITO TEKKO	5	5	14,100	
WERKSPOOR	8	8	13,350	
NUGATA	3	5	8,800	
HANSHIN	3	3	8,300	
D.M.R.	1	2	6,600	3.45
DAIHATSU	3	6	5,600	
SMIT—BOLNES	1	2	5,200	
AKASAKA	2	2	4,900	
CEGIELSKI	1	1	4,900	
CATERPILLAR	3	6	4,800	
PAXMAN	2	2	4,000	
HALBERSTADT	2	2	2,540	
NORMO	1	2	2,080	
UBE	1	1	1,850	
รวมทั้งสิ้น	698	822	6,213,550	

อนึ่งเพื่อเพิ่มพูนอำนาจการแข่งขันการต่อเรือออกสู่ตลาดต่างประเทศ และการต่อเรือได้สำเร็จในระยะเวลาสั้นยิ่งขึ้น ญี่ปุ่นนับได้ว่าเป็นประเทศแรกที่รวมกิจการต่อเรือของบริษัท ขนาดเล็กและ ขนาดกลาง เข้ากับกิจการของ บริษัทใหญ่ให้อยู่ในเครือเดียวกัน ผลปรากฏว่าได้รับความสำเร็จอย่างงดงามดังประจักษ์ชัดอยู่แล้วในขณะนี้ และอังกฤษก็ได้ปฏิบัติตามขึ้นบ้างพร้อม ๆ กับอีกบางประเทศในยุโรปก็กำลังดำริห์อยู่เช่นกัน การรวมกิจการของบริษัทต่อเรือของญี่ปุ่นเข้าด้วยกันนั้น มีรายละเอียดดังนี้ —

๑. MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.

บริษัทที่เข้าร่วมเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๖ มี

ก. MITSUBISHI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

ข. MITSUBISHI HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

ค. MITSUBISHI JAPAN HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

๒. ISHIKAWAJIMA—HARIMA HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

บริษัทที่เข้าร่วมเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๓ มี

ก. ISHIKAWAJIMA HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

ข. HARMA SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทที่เข้าร่วมเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ มี

ค. ISHIKAWAJIMA SHIPBUILDING AND MANUFACTURING CO., LTD.

บริษัทที่อยู่ในเครือด้วยมี

ง. KURE SHIPBUILDING ANG ENGINEERING CO., LTD.

๓. HITACHI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๖ มี

ก. MAIZURU SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๔ มี

ข. TAKUMA SHIPBUILDING CO., LTD.

๔. MITSUI SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ มี

ก. FUJINAGATA SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๗ มี

ข. SHIKOKU DOCK CO., LTD.

๕. KAWASAKI HEAVY INDUSTRY CO., LTD.

บริษัทเข้าอยู่ในเครือเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๘ มี

ก. HAKODATE DOCK CO., LTD.

บทที่ ๔

เรื่องการเผชิญหน้าของฝ่ายทุนและฝ่ายแรงงาน

นับแต่วิชาการเศรษฐศาสตร์ได้เข้ามาเป็นเรื่องที่มนุษย์ถือว่าสำคัญที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับการบำเพ็ญชีวิตมนุษย์ในสังคมเพื่อให้ได้อยู่กินและเป็นสุขได้ ดูเหมือนเป็นปัญหาที่จะต้องขบคิดกันมากกว่าปัญหาอื่นและเป็นปัญหาที่ผูกพันไม่ก่อความยุ่งยากแก่ปัญหาอื่น เช่นปัญหาการปกครอง ปัญหาวัฒนธรรม หรือตลอดจนปัญหาของศีลธรรมนั้น ก็เห็นจะไม่มีปัญหาใดเป็น "เมล็ดพืช" ก่อให้เกิดขึ้นได้มากไปกว่าปัญหาการเผชิญหน้าของเรื่องทุนกับแรงงาน และอันที่จริงแล้วเรื่องทุนกับแรงงานนี้ก็คือเรื่องผลของแรงงานในอดีตปะทะกับแรงงานของปัจจุบันนั่นเอง ทั้งนี้ เพราะเท่าที่ทราบกันโดยทั่วๆไปแล้ว ก็คือผลิตผลของแรงงานประกอบกับสิ่งที่ธรรมชาติให้มาในอดีต แต่ผู้ที่มีมือยาวกว่าและโอกาสอำนวยมากกว่าก็สามารถสะสมไว้ได้และการสะสมที่เมื่อส่งต่อๆตกทอดกันมาก็เป็นพลานุภาพที่ใช้สำหรับต่อต้านเพื่อขยายตัวและเพื่อจะเอาประโยชน์แก่ผู้ที่มีเพียงแรงงานในปัจจุบันที่จะใช้เพื่อเลี้ยงชีพของตน

การต่อสู้ระหว่างทุนและแรงงานถ้าจะพูดจริงแล้ว วิธีการแห่งการศาสนากับวิธีการแห่งการสังคม ออกจะเดินแนวทางไม่ตรงกันนัก และทำให้ส่วนขัดแย้งนี้ก่อความไม่สงบเกิดขึ้น เช่นในทางศาสนาพยายามสอนให้ขจัดกิเลสแห่งการโลภ โกรธ หลง เพื่อระงับความทะยานอยาก อันพึงมีในสังคมของมนุษย์ และพอใจในสิ่งที่ตนหากินหาใช้ได้โดยไม่ก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นหรือความสันโดษ นอกจากนี้ยังไปไกลกว่านั้นคือสอนให้มีเมตตาเผยแผ่ส่วนที่ตนแสวงหาได้นั้น แต่ผู้ที่หาได้น้อยให้ได้มีโอกาสได้รับความอุดมสมบูรณ์ขึ้นบ้างเป็นทัศนะที่ถ้าจะพูดแล้วก็คือการสร้างความรับผิดชอบระหว่างสมาชิกในสังคมให้มีอำนาจในจิตใจขยายไปในทางสร้างคุณงามความดีเผื่อแผ่ในหลักแห่งสังคมนิยมไปให้แก่ผู้ที่ร่วมในสังคมด้วยกัน

ในส่วนของวัตถุธรรมนั้นเป็นเรื่องที่เห็นได้ง่ายกว่ากิเลสแห่งความโลภ ความโกรธ และความหลง เป็นกำลังผลักดันที่ให้มนุษย์เข้าแสวงหาสิ่งที่ตนยังไม่มี นับจากความจำเป็นของชีวิต ไปจนถึงความอยากเพื่อเรียนแบบให้ทัดเทียมผู้อื่น ไปจนถึงคันทะยานอยากได้ให้ยิ่งใหญ่กว่าผู้อื่น เป็นการสร้างอำนาจที่จะเรียกร้องเพิ่มพูลอำนาจให้มากยิ่งขึ้น เป็นการสร้างอัตตานุภาพซึ่งถ้าในหลักอันแท้จริงแล้วไม่คำนึงถึงผลได้หรือผลเสียของผู้อื่น มองเพียงผลที่จำเป็นจะต้องสละไปเพื่อให้ได้ผลตอบแทนเข้ามาอย่างมากที่สุดที่จะพึงได้ เมื่อทัศนะเป็นเช่นนี้จึงมองเห็นได้ว่า ชีวิตของมนุษย์ที่ดำรงอยู่ทุกวันนี้ หรือนับตั้งแต่มนุษย์ได้อุบัติมาและเริ่มประสพพบซึ่งวรธรรมแห่งความเจริญนั้น เป็นการอยู่ในลักษณะที่สร้างอติรูปของตนเองในสองภาพ (DUAL PERSONALITY) และโดยเหตุนี้เองในขณะเดียวกันก็พยายามสร้างสิ่งที่เรียกกันว่า คุณงามความดีตามอุดมคติแห่งศีลธรรมอย่างบริสุทธิ์ ก็ได้ดำเนินการในขณะเดียวกันที่สร้างอุดมคติแห่งความก้าวหน้าตามอุดมการณ์แห่งวัตถุธรรม ถากถางทาง ฝ่าฟันอุปสรรคที่ประสพพบเห็นให้สำเร็จไปได้ในลักษณะของผู้แผ้วถาง (PIONEER) และแนวต่อต้านใหม่ ๆ (FRONTIERS) เมื่อผลมระโยชน์ของบุคคลต่าง ๆ ในสังคมขัดกันเข้า ก็ย่อมเกิดการเสียดเสีย (FRICTION) และต่อจากนั้นก็ถึงจุดระเบิด (COMBUSTION) และจุดระเบิดนี้เองบางครั้งก็เป็นเรื่องของการทำลาย แต่บางครั้งก็เป็นเรื่องของการก่อ ฉะนั้น การปะทะระหว่างทุนกับแรงงานจะว่าฝ่ายใดผิดฝ่ายใดถูก ฝ่ายใดสมควรและฝ่ายใดไม่สมควร จึงย่อมจะแล้วแต่กรณี และหากเวลาใดมีเข้ามาเป็นการไม่สมควรก็ควรจะหาวิธีกีดกันเสียก่อนไม่ให้เกิดแทนที่จะหาทางแก้เมื่อเกิดขึ้นแล้ว ดังเช่นสุภาษิตที่ว่า "การกันนั้นดีกว่าการแก้" (PREVENTION IS BETTER THAN CURE)

สำหรับเรื่องของอุตสาหกิจการขนส่งทางทะเลนั้น ปัญหาของการกระทบกระทั่งระหว่างทุนและแรงงานได้ไปไกลมากจนถึงเรียกว่า "การปะทะถึงขั้นแตกหัก" (COLLISION) แล้วและฝ่ายแข็งกว่าก็จะเป็นฝ่ายอยู่เริ่มสร้างกันต่อไป แต่ฝ่ายที่ถูกทำลายก็ไม่ถึงกับสูญ เพราะผู้ที่ได้รับประโยชน์ก็จะเริ่มสะสมประโยชน์เพื่อใช้สำหรับ

ปะทะกับผู้ที่ก่อร่างสร้างตัวขึ้นมาใหม่รับใช้ตนต่อไป โดยเหตุนี้สำหรับประเทศที่จะเริ่มก่อร่างสร้างตัวในเรื่องของพาณิชย์นาวีหรือพยายามรักษาอำนาจในการขนส่งทางทะเล จึงควรที่จะใช้เวลาศึกษาสร้างสถาบันอันนี้จากเหตุผลดั้งเดิม ไม่ใช่เลียนแบบผู้ที่ทำมาแล้วเอามาเป็นครูเสอไป เพราะครูอาจเป็นผู้ที่ทำความผิดพลาดไว้มากและครูเองก็ยังคงต้องแก้ปัญหานี้อยู่ไม่ใคร่ตก เพราะเป็นปัญหาติดค้างประดุจลูกโซ่และหากนำบทเรียนอันนั้นมาสอนโดยผิดพลาดแล้ว อาจพลอยให้เรานำเข้าไปผูกตนเองในลูกโซ่ที่มีอุปสรรคที่ยังแก้ไม่ได้นั้นด้วย

ประเทศที่พัฒนาการเข้าสู่ขั้นเจริญรุ่งเรืองแล้วและเราผู้ซึ่งเพิ่งผละออกจาก "ป่าดงพงพี" และได้รับขนานนามว่า ด้อยการพัฒนาการหรือระหว่างการพัฒนาการก็ตาม ซึ่งดูออกจะมีความหมายคล้ายคลึงกันนี้อยู่ในสภาพที่แตกต่างกันมาก ประเทศที่ได้เจริญมาแล้วในทางอุตสาหกรรมนั้น ก็มีปัญหาในทางสังคมที่ยอกอกอยู่อย่างมาก ในขณะที่เราประเทศซึ่งเป็นกสิกรรมหรือระบบของสังคมเดิมเป็นชนิดฐานันดร (FEUDAL) ซึ่งแม้มีปัญหาก็เป็นเพียงเกี่ยวกับที่ดินแต่ก็อาจแก้ไขได้ง่ายกว่า และไม่ต้องใช้วิธีรุนแรงดังประเทศที่ได้ติดตามวิธีการของประเทศที่เจริญแล้วทางวัตถุธรรมอย่างชนิดหักหาญ แต่ค่อยเปลี่ยนค่อยอนุโลม ซึ่งในบางแห่งก็ได้ทำสำเร็จมาก ดังข้าพเจ้าผู้เสนอขออนุโมทนาและชมเชยอย่างจริงใจในการพัฒนาการของนิคมหรือการจัดสรรที่ดิน การเปลี่ยนอาชีพของประชากรบางกลุ่ม ซึ่งหน่วยราชการบางแห่งได้ทำสำเร็จไปแล้วด้วยวิธีการอันงดงามและนิ่มนวล

เรื่องของการเดินเรือนั้น เริ่มทีเดียวในสมัยโบราณกาลเราทราบแล้วว่าประเทศที่ได้สร้างประเพณีทางเรือของตนขึ้นเช่น อียิปต์ โฟเนเซี่ยน กรีก ไวกิ้งค์ เหล่านี้ ล้วนเป็นประเทศที่ส่วนมากการกสิกรรมไม่ใคร่เจริญนักจึงต้องหันเข้าหาทางทะเลเพื่อหาเลี้ยงชีวิตหาทรัพยากรธรรมชาติบนท้องทะเล และต่อมาก็ได้สำนึกว่าการหาทรัพยากรจากทะเลนั้น ความลำบาก หากจะเพิ่มก็มีมากกว่าการหาทรัพยากรจากคนด้วยกันที่ได้สะสมทรัพยากรไว้จากแผ่นดินอันอุดมสมบูรณ์ของตนนั้น ฉะนั้น การก่อเริ่ม

ของการที่จะออกแสวงหาโชคลาภจากผู้อื่นโดยการปล้นสดมภ์ก็ดี กอบโกยทรัพย์สินและบุคคลมาบำเรอบำรุงความต้องการของตนก็ดี หรือตลอดจนการนำบุคคลมาใช้เป็นแรงงานแทนตนก็ดีเหล่านี้ ในเมื่อได้สร้างความนึกคิดไว้ในสมองว่าบุคคลเหล่านั้นเป็นเพียงสิ่งที่มีกำเนิดด้อยกว่าตน นอกศาสนาตน ความเจริญไม่เท่าเทียมตน ผิวพรรณไม่เหมือนตน ภาษาแตกต่างกว่าตน ซึ่งถ้ามองแล้วก็ไม่ผิดกับที่นายพรานออกล่าสัตว์ป่าเพราะเป็นกีฬาที่อีกฝ่ายหนึ่งก็ต่อสู้ได้เป็นการเสี่ยงภัย และถ้านึกว่าอยู่ในอุดมการณ์ที่ตนสร้างเองขึ้นตามมาตรฐานของตนเองให้เหมาะสมกับพฤติการณ์แล้วก็เป็นสิ่งพอใจได้ นี่คืออาจเรียกว่าจุดเริ่มแห่งการแบ่งแยกระหว่างทุนกับแรงงาน และเป็นการแบ่งแยกในระหว่างการ "มี" หรือ "ไม่มี" ประเพณีทางทะเล (TRADITION OF THESEA) และก็เป็นรากเง่าแห่งการแตกต่างระหว่างประเทศ ซึ่งมีการกสิกรรมเป็นหลัก ซึ่ง ปู่ ย่า ตา ยาย อาจนั่งอยู่บนหลังกระบือ หรือ ขุด ลาก ไถ แทนความเจริญแห่งการเป็นโจรชนิดสลัดแห่งทะเล

ขั้นต่อมาของการแบ่งแยกเกี่ยวกับเรื่องแรงงานกับทุนก็คือ การใช้พวกเหล่าทาษซึ่งอาจเป็นผิวเดียวกันหรือต่างกันก็ได้ ทั้งนี้ เพราะผู้สะสมทุนได้มองเห็นประโยชน์แห่งทุนเสียแล้ว ฉะนั้น อุปสรรคแห่งการใช้ผิวเช่นเดียวกันก็ไม่มี อาจใช้เชลยศึกหรือลูกทาษที่ผสมพันธุ์ออกมาสืบต่อกันไป เพราะเป็นการได้ใช้งานโดยเสียผลตอบแทนน้อยที่สุด เพียงแต่รักษาสุขภาพให้แข็งแรงก็ได้งานดีขึ้น และขจัดความทะเยอทะยานให้น้อยลง เป็นชั้น เป็นวรรณะ สร้างปรัชญาเข้าประกอบให้ศาสนาเป็นส่วนช่วย ซึ่งทั้งนี้ก็เป็นระบบของการสร้างสรรค์จำแนกแยกคน

ต่อมาเมื่อผลแห่งการแบ่งแยกการสร้างอุตสาหกิจการเดินเรือ การปล้นสดมภ์เล็ก ๆ น้อย ๆ จนถึงการปล้นสดมภ์แผ่นดิน มีอาณานิคม และมีศาสนาช่วยแบ่งโลกให้อำนาจทางทะเลใหญ่ ๆ ก็เกิดขึ้นเช่น กองเรือแห่งเสปญ กองเรือแห่งอังกฤษ กองเรือแห่งฝรั่งเศส กองเรือแห่งปอร์ตุเกต เหล่านี้ล้วนเป็นผลแปลงรูปจากสลัด(BUCCANEER)

เข้าเป็นผู้อาสาสมัคร (PRIVATEER) และต่อมาก็คือกำลังทางเรือ (NAVAL FORCE) ซึ่งรวมทั้งรัฐนาวี และพาณิชย์นาวี โปรดสังเกตด้วยว่าตลอดเวลานี้ การแตกต่างระหว่างทุนกับแรงงานเขยิบห่างกันเรื่อยมา แม้ทางฝ่ายทุนนั้นจะเป็นรัฐหรือเป็นเอกชน หรือฝ่ายแรงงานนั้นจะเป็นทาษและต่อมาก็กลายเป็นลูกจ้าง แต่อำนาจเด็ดขาดของการปกครองยังอยู่กับฝ่ายทุน

ครั้งเมื่อมาถึงสมัยแห่งการปฏิวัติอุตสาหกรรม (INDUSTRIAL REVOLUTION) เรื่องของการใช้เรือก็เริ่มแตกต่างขึ้นมาก การใช้พายและการใช้ใบได้จางสูญหายไปเป็นขั้น ๆ เครื่องจักรที่นำเข้ามาสู่ให้เป็นพลังงานบังคับเรือได้และดีขึ้นเป็นลำดับ คนที่ทำการเดินเรือเริ่มจะต้องมีความรู้อื่นบ้างนอกจากการใช้แรงงานฝ่ายเดียว ตลาดต่างประเทศซึ่งชาวยุโรปมองก็ได้เปลี่ยนทัศนะ ไม่ใช่เพียงสถานที่ที่จะกอบโกยเอาแต่สินค้าเข้าไปเลี้ยงบ้านเมืองตนดังเดิม แต่เริ่มใช้เป็นสถานที่ที่จำหน่ายสินค้าที่ตนผลิตขึ้นมาได้ ทรัพย์สินที่งอกงามขึ้นโดยการถ่ายเทของสินค้าก็มหึมามหาศาล ประกอบกับในสมัยนี้ ความนึกคิดของสิทธิมนุษย์ได้เกิดขึ้น มนุษย์เริ่มคลั่งในสิทธิ์ เรียกร้องเพื่อหาทรัพย์สินแรกเปลี่ยนกับแรงงานของตน เริ่มมีการจับกลุ่มเพื่อเรียกร้องผลตอบแทนแก่งานที่ตน ได้ทำให้ต่างฝ่ายต่างเรียกร้องสิทธิ์เช่นกัน และในขณะที่อุดมการณ์แห่งสิทธิ์นี้ได้เกิดขึ้นมา ๓—๔ ชั่วคนนี้ ทุกฝ่ายระลึกถึงสิทธิ์ของตน คลั่งในสิทธิของตน มัวเมาในสิทธิ์ของตน และลืมจนข้ามข้อสำคัญที่ว่า เมื่อมีสิทธิ์แล้วก็ควรจะมีหน้าที่เกิดขึ้น ถ้าหากมุ่งวิ่งแต่จะไปทวงสิทธิ์ ระลึกน้อยไปเกี่ยวกับหน้าที่ ความฉิบหายก็จะเข้ามาสู่แทนที่ความเจริญในทางวัตถุ ซึ่งได้ได่มาจนถึงแก่นี้

ในปัจจุบันธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องสำคัญมาก และจะสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อไปอีกมาก หากประเทศใดไม่มีส่วนเข้าควบคุมโชคชะตาของตนในการขนส่งทางทะเลแล้วก็หมายถึงความหายนะที่ค่อย ๆ เขยิบเข้ามาสู่ตน ทั้งนี้ เพราะมนุษย์ได้สร้างความเจริญให้แก่ตนเองมาไกล มีความจำเป็น มีความต้องการ และมีความอยาก

นับแต่อาหาร ที่อยู่ เครื่องแต่งกาย และยารักษาโรค ตลอดจนสรรพ์สิ่งที่อยู่นอกโลก เหลือคณานับ ไม่มีประเทศใดที่จะเรียกตนเองได้ว่าจะอยู่โดดเดี่ยว เลี้ยงตัวเองได้อย่างสมบูรณ์ (SELF SUFFICIENCY) และนับวันก็จะเป็นเช่นนั้นมากยิ่งขึ้นทุก ๆ ที การถ่ายเทสินค้าในลักษณะต่าง ๆ ระหว่างประเทศก็จะเพิ่มพูลทวีคูณยิ่งขึ้นตามลำดับ อุตสาหกิจทุกอย่างก็จะต้องอาศัยสิ่งอื่นประกอบจากแหล่งผลิตที่ไกลออกไป คนที่ต้องอาศัยอุตสาหกิจเพื่อยังการบริโภค และอุปโภคของทุกส่วนของโลก ก็ต้องอาศัยซึ่งกันและกันมากขึ้นตามลำดับ อุตสาหกิจใดชงักงันอาจกระทบกระเทือนอุตสาหกิจอื่น โดยเหตุฉะนี้เองการแข่งขันต่อรองระหว่างแรงงานกับทุน ซึ่งหากดำเนินไปโดยปราศจากขอบเขตที่สมดุลย์กันแล้ว ย่อมหมายถึงการชะงักงันไม่เพียงแต่ความเจริญอย่างเดียวแต่ถึงความเป็นอยู่ด้วยดีของมนุษย์ชาติด้วย และเมื่อยังไม่ถึงขั้นนั้นก็อาจหมายถึงความชงักงันของความเป็นอยู่ด้วยดีของชาติที่ไม่สามารถควบคุมการขนส่งทางทะเลเพื่อรับใช้วงการอุตสาหกิจและการค้าของตน หรือไม่มีส่วนในการบำเพ็ญบริการรับใช้ตนเองในการขนส่งทางทะเล คือการมีพาณิชย์นาวีของชาติ

ก. การสลายอำนาจของจ้าวสมุทร ดังที่กล่าวแล้วในวรรคต้น ๆ ของบทนี้ ถึงการเริ่มการเดินเรือของชาติต่างๆตั้งแต่ในยุคสมัยแห่งการปล้นสดมภ์เพื่อหาสรรพสิ่งมาเลี้ยงบ้านเมืองของตนจากทรัพย์สินของผู้อื่นที่เอามาได้ ตลอดจนการเข้าครองดินแดนของผู้ที่ขาดความเจริญในลักษณะเช่นเดียวกับตน เพราะต่อมาการที่ได้มีพาณิชย์นาวีของต่าง ๆ ชาติเกิดขึ้น ได้มีนาวีของต่างชาติเป็นส่วนป้องกันเพื่อให้พาณิชย์นาวีของตนได้ปลอดภัยมีเสถียรภาพในการแบ่งงานกันทำ ดังจะเห็นได้แล้วว่าในชั้นต้นนั้นการหากินทางเรือก็ได้ไปตกอยู่ในมือของชนชาติไม่กี่ชาติที่ได้รับความเจริญขึ้นมาจากการคิดค้นเครื่องจักร์กลไอน้ำและเรือเหล็กมีประเทศเช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส อเมริกา และต่อมาก็คือประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่มหัศจรรย์ในการติดตามความก้าวหน้าของความเจริญของชาวอัสดงคตไม่ว่าจะในทางใด แต่ในบางครั้งญี่ปุ่นก็ติดตามรับเอาทั้งผลกรรมแห่งความดี

และผลแห่งความชั่วของโลกตะวันตกมาไว้เป็นอันมาก การดำเนินนโยบายบางอย่างของญี่ปุ่นที่ผิดพลาดไปและน่ารังเกียจบางประการเช่นการใช้อำนาจหักหาญการครองเมืองขึ้นและการสร้างตนเหนือผู้อื่นก็ไม่ใช่ของที่ได้เกิดขึ้นและแปลกประหลาดอันใด แต่ก็เป็นการเดินตามรอยครูทั้งสิ้น ฉะนั้น ญี่ปุ่นจึงมีทั้งส่วนที่น่าเรียนน่านิยม และมีบางอย่างก็ไม่น่าติดตามเอาเป็นเยี่ยงอย่างนัก

ประเทศที่เป็นเจ้าทะเลดังที่กล่าวนามมาแล้ว ตลอดมาได้สร้างระบบการเดินเรือและมีจำนวนเรือเป็นอันมาก มีท่าเรือที่มีคุณลักษณะสมรรถภาพวิเศษและควบคุมการเดินเรือได้ทุกย่านสมุทรตลอดจนช่องแคบที่เรือจำเป็นต้องผ่าน ไม่ว่าจะสร้างขึ้นโดยธรรมชาติหรือโดยมนุษย์ ความเจริญเหล่านี้ได้ปรากฏเห็นชัดด้วยตา แต่ก็มีความเจริญอีกบางอย่างก็เห็นชัดด้วยเช่นกันคือ การครองอำนาจของการบริหารงานทั้งหมดแบ่งออกเป็นอำนาจที่ต่างคอยระวังระวัยซึ่งกันและกัน คอยเอารัดเอาเปรียบซึ่งกันและกัน คอยแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ฝ่ายตนมากที่สุด คือฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายที่รวบรวม ควบคุมทุนที่ก่อร่างสร้างเรือ สร้างท่า สร้างอู่ขึ้นมา ทุนเหล่านี้บ้างก็เป็นทุนที่ควบคุมโดยเอกชน บ้างก็ควบคุมโดยกลุ่มทุน แต่รู้สึกว่าทางฝ่ายกลุ่มนั้นจะมีกำลังเหนือกว่ามาก และใช้อำนาจของทุนนั้นควบคุมส่วนเล็กส่วนน้อยทะยอยลงไป รักษากลุ่มกำลังเพื่อให้ผลประโยชน์งอกงามได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งก็มีการร่วมกำลังกันเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตนเพื่อเกี่ยงในการที่จะได้รับผลตอบแทนเช่นค่าจ้าง สภาพความเป็นอยู่และผลตอบแทนอื่น ๆ กลุ่มเหล่านี้ได้แก่สหพันธ์กรรมกรท่าเรือ สหพันธ์กรรมกรบนท่าอื่น ๆ ซึ่งล้วนแล้วแต่ตั้งไว้เพื่อดูแลผลสหพันธ์กรรมกรบรรทุก และสหพันธ์กรรมกร สหพันธ์กรรมกรขนถ่ายโดจนถึงมีหน่วยแมวมอง (LOBBY) เข้าสู่ประโยชน์สมาชิกของตนขยายกิจการใหญ่สมาชิกรัฐสภาแห่งชาติ เพื่อช่วยในการออกกฎหมายให้เป็นประโยชน์แก่ตน มีอำนาจในการใช้เสียงแห่งการเลือกตั้งเพื่อหวังอิทธิพลในการบริหารประเทศทางรัฐบาลและใช้อำนาจอีกนานาประการในการที่จะประหัตประหารทำลายคู่แข่งเพื่อที่จะไม่ตัดกำลังของตนลงได้ ทั้งนี้เพื่อสงวนไว้เป็นกำลังต่อรองกับอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งจะต้องเผชิญหน้ากันอยู่ตลอดกาล คือฝ่ายทุนฝ่ายนี้แต่ดั้งเดิมมาก็มีอำนาจอยู่ในการบริหารประเทศซึ่ง

เป็นส่วนรวมอยู่แล้ว ก็มิได้ลดละในการที่จะยอมราบคาบแก้วให้อำนาจของคนเสื่อมไป ฉะนั้น ในประเทศที่ถือได้ว่าเป็นบรรทัดฐานของประชาธิปไตย ก็มีพรรคการเมืองที่เป็นตัวแทนเพียงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือกลุ่มชนใดกลุ่มชนหนึ่งเท่านั้น และเมื่อการได้รับมอบหมายให้เป็นรัฐบาลขึ้นแม้นโยบายเปิดเผยจะเป็นประโยชน์ของทุกฝ่ายแต่ก็คงจะช่วยไม่ได้ที่จะต้องมีการลำเอียงเที่ยงธรรมอยู่บ้าง โดยเฉพาะในเมื่อรู้อยู่ดีว่าอำนาจและสิทธิที่ได้รับมอบหมายนั้นมาจากใครเป็นส่วนใหญ่ ยิ่งประเทศที่มีระบอบแห่งการเลือกประมุขของประเทศด้วยแล้ว ผลยิ่งปรากฏชัดถนัดขึ้น ดังนั้นการแย่งชิงโดยการแข่งขันในอำนาจจึงเป็นเรื่องที่รับรองกันโดยปริยาย แม้ทั้งสองฝ่ายต่างรู้ดีว่าตนก็ต้องอาศัยซึ่งกันและกันผละออกจากกันไม่ได้สะดวกแต่ต่างฝ่ายต่างก็พยายามจะอยู่เหนือซึ่งกันและกัน และในเมื่อมีกรณีย์ขัดแย้งเช่นอ้างว่าฝ่ายหนึ่งได้กำไรมาก ควรจะแบ่งผลให้มากขึ้น หรือควรจะให้เวลาแห่งการทำงานน้อยลง การที่มีการขัดแย้งเช่นนี้เป็นปัญหาที่ต่างฝ่ายก็มองในทัศนะของตน เมื่อเจรจาไม่ตกลงอาวุธสำคัญที่ใช้ก็คือ การนัดหยุดงาน การกีดกันไม่ให้ผู้อื่นเข้าไปทำงานแทน และเมื่อการนัดหยุดงานเกิดขึ้นเช่นนี้ ผลสะท้อนที่เกิดขึ้นก็คือบริการเดินเรือทั้งหลายจะต้องเกิดการชงักงัน การถ่ายเทสินค้าบ้อนอุตสาหกิจต่าง ๆ ก็ไม่เกิดมีขึ้นจากต่างประเทศก็จำต้องขาดสิ่งเหล่านี้ไป ผู้ที่เป็นผู้ขายแรงงานเองก็ต้องขาดรายได้เป็นภาระแก่สังคมอื่นไม่ทางตรงก็ทางอ้อม สิ่งเหล่านี้เมื่อเกิดขึ้นแล้ว ก็ย่อมหมายถึงความสูญเสียรายได้ หรือทุนทรัพย์ของประเทศนั้น ๆ เป็นจำนวนร้อย ๆ พัน ๆ ล้านบาท และแล้วยังกระทำความเดือดร้อนให้แก่ประเทศอื่นในการจำหน่ายสินค้าต้องชงักงันไปอีกด้วย เมื่อเป็นเช่นนี้เท่าที่ปรากฏมาแล้วในระยะใกล้นี้ ได้มีการหยุดงานของฝ่ายแรงงานขึ้นเกี่ยวกับอุตสาหกิจการขนส่งทางทะเล ในสหรัฐอเมริกาในประเทศญี่ปุ่นและในประเทศอังกฤษ ทุกประเทศต่างได้รับผลสะท้อนที่เดือดร้อนเป็นอย่างยิ่ง เมื่อครั้งในอเมริกาปรากฏว่าการเดินเรือของอเมริกันได้ขาดความนิยมไปมากเมื่อคิดถึงการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียสำหรับเรืออเมริกันสูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับเรือชาติอื่นเป็นอันมาก ทำให้อัตราค่าระวางลดลงไม่ได้ ฉะนั้น อเมริกาจึงต้องใช้วิธีดึงอัตราค่าระวางไว้ให้สูง เพื่อช่วยอุตสาหกิจของตนและในระบบการชมรมก็ทำให้เรือที่ร่วมอยู่ใน

ชมรมอยู่ในระดับสูงที่ทัดเทียมกันด้วยกับอเมริกา และโดยที่การเกี่ยงงอนเรื่องแรงงานแพงขึ้น ทำให้ราคาการต่อเรือของอเมริกาสูงขึ้นมากจนเกือบจะเรียกได้ว่าไม่มีบริษัทเรืออเมริกันใดสามารถจะต่อเรือได้ในอเมริกาและมาแข่งกับเรือของต่างประเทศได้ นอกจากนี้การสร้างเรือของอเมริกาที่จะทำเครื่องทุ่นแรงที่จะตัดการใช้คนในเรือลง เพื่อความประหยัดและความก้าวหน้าก็ประสพอุปสรรคของการเห็นแก่สิทธิ์ แต่ไม่ระลึกถึงหน้าที่ทั้งนี้ เพราะผู้บริหารทางสหพันธ์นั้นก็เป็นผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากสหพันธ์ต้องสร้างประโยชน์ให้โดยคำนึงถึงประโยชน์นั้นเหนือกว่าความเสียหายอื่นใดซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ส่วนรวม โดยเหตุนี้ความเสื่อมของการเดินเรือของสหรัฐอเมริกาจึงปรากฏขึ้นมาได้ชัด แม้ประเทศนั้นจะมีการให้เงินช่วยเหลือ (SUBSIDY) อย่างมากมาย และโดยเฉพาะเมื่อประเทศอื่น ๆ กำลังเริ่มขยายตัวขึ้นในทางเดินเรือแม้จะเป็นส่วนย่อย ๆ เมื่อเทียบกับสหรัฐอเมริกา แต่ก็เป็นการแสดงให้เห็นแน่ชัดว่า อเมริกากำลังสลายตัวในทางพาณิชย์นาวีหากไม่แก้ไขเป็นอย่างอื่น ข่าวล่าที่สุดปรากฏว่าบริษัทเรืออเมริกันบางบริษัทได้หันเข้าสั่งการต่อเรือทั้งเรือขนสินค้าเหลว เรือขนสินค้าแห้ง เรือยุ้ง และเรือขนน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นและประเทศอื่น ๆ อีกในยุโรป นอกจากนี้แล้วยังมีเรือที่เจ้าของเป็นอเมริกันแต่กลับจดทะเบียนเรือในประเทศอื่นซึ่งบำเพ็ญนโยบายใช้ธงแห่งความสะดวกเช่น ไลเบเรีย ปานามา ฮอนดูรัส และอื่น ๆ เพื่อเลี่ยงออกจากการบีบบังคับของฝ่ายแรงงานและการใช้ลูกเรือต่างชาติอีก ประกอบกับเพื่อเลี่ยงกฎข้อบังคับประการอื่น ๆ อีกด้วย

ในกรณีของประเทศญี่ปุ่นนั้น ปรากฏว่าญี่ปุ่นเป็นประชาชาติที่มีลักษณะปลาดและออกจะพิเศษ เป็นชาติที่ก่อกำเหนิดอยู่บนพื้นแผ่นดินอันจำกัด แต่ขยายตัวรวดเร็ว มีอุปสรรคในทางดำเนินชีวิตอย่างมหาศาล ทั้งโดยทางธรรมชาติและในทางพฤติการณ์แวดล้อมอื่นๆ เป็นประเทศซึ่งเป็นเกาะหากินส่วนใหญ่ผูกพันทางทะเลและแบ่งออกเป็นหลายเกาะ ซึ่งต่างก็สามารถแบ่งเขตของตนเองโดยธรรมชาติทำให้เกิดกลุ่มอำนาจแผ่ระบบการปกครองในทางฐานันดรได้อย่างไกลยิ่ง ฉะนั้นการรวมอำนาจเข้าสู่เป็นประเทศเดียว จึงเป็นเรื่องที่ญี่ปุ่นได้เผชิญบั่ญหามามากกว่าประเทศอื่นใดในทวีปอาเซีย ตั้งแต่

ขั้นต้น ฉะนั้นเมื่อญี่ปุ่นรวมกำลังกันได้แล้ว เพื่อผนวกกำลังเหล่านั้นให้มั่นคงญี่ปุ่นจึงได้พยายามปิดตนเองจากโลกภายนอก ประกอบกับในระยะเดียวกันกับความหิวกระหายของนานาอัสดงคตประเทศที่จะย่างเข้าสู่บรรดาประเทศแห่งบูรพาทิศด้วยการนำโดยศาสนา ซึ่งพยายามแผ่อิทธิพลการค้าเพื่อแสวงหาผลรายได้ไปเลี้ยงตนให้สมบูรณ์พูลสุขมากยิ่งขึ้น มหาราชอาณาจักร์แห่งจีนก็ได้ถูกชนต่างผิวต่างชาติเริ่มขยับเข้าไป ประเทศเล็ก ๆ ทางใต้ลงมาก็กำลังถูกบรรดาเสือสิงห์แห่งตะวันตกมุ่งเข้าคุ้มครอง บูรพาประเทศอินเดียก็เริ่มที่จะอลเวงโดยลืมที่บั๊กเข้าไปโดยชาวยุโรป ญี่ปุ่นเป็นชาติที่ชินต่อความลำบาก ระแวงต่อภัย ไว้ใจผู้อื่นที่ไม่รู้จักยาก ความบีบบังคับของธรรมชาติทำให้เกิดมานะ การสังเกตเห็นการเผยแพร่และอำนวยผลทำให้เกิดความนิยม สิ่งเหล่านี้ได้ประกอบขึ้นเป็นความสามารถอันดียิ่งในการเลียนแบบและได้พัฒนาการตามแบบที่เลียนมาให้ดียิ่งขึ้น แต่บางครั้งการเลียนแบบนี้ ก็นำผลเสียหายบางประการมาให้ได้เช่นเดียวกัน เพราะสิ่งที่อำนวยผลร้ายก็แฝงอยู่ในสิ่งที่อำนวยผลดีนั่นเอง

เมื่อประเทศทางตะวันตกเปิดอินเดียได้ โดยหน้ากากแห่งการค้ารวมทั้งการทูตที่คอยแบ่งไม่ให้เหล่าอธิปไตยทั้งหลายรวมกำลังกันได้ เข้าแซงในประเทศอื่นโดยการใช้ศาสนาและกำลังอาวุธเข้าสู่ประเทศทางภาคใต้ โดยสาเหตุข้ออ้างเพื่อกวามเจริญในทางวัตถุธรรมจึงยังเหลือแต่ ญี่ปุ่นที่คงปิดทวารแน่นไม่ให้ชาติตะวันตกเข้าไปพัวพันกับชีวิตของตนด้วยจนถึงขั้นที่กองเรือซึ่งนำโดยท่านนายพลเปอร์รี่ แห่งสหรัฐอเมริกา นำมิตรภาพตามหลังปืนใหญ่แห่งเรือรบเข้าสู่ประเทศญี่ปุ่น เปิดด่านทำสัญญาเปิดประตูให้มีความสัมพันธ์กับโลกภายนอก

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ได้ประสพกับอุปสรรคทางธรรมชาติอย่างมากมาย เคยประสพกับแผ่นดินไหว พายุภัย ภูเขาไฟระเบิด ซ้ำยังเคยรู้จักกับกำลังแห่งมนุษย์ของกองทัพแห่งมหาอาณาจักรมงโกล และแมนจูมาแล้ว ฉะนั้น การปรับตัวให้เข้ากับสถานะการณ์ซึ่งกระทำได้อย่างกลับหน้ามือเป็นหลังมือ ญี่ปุ่นได้เห็นอำนาจของอเมริกันก็เริ่มผูกมิตรภาพและเลียนจากอเมริกา ญี่ปุ่นได้เห็นอำนาจ

แห่งกองเรือทางทะเลก็เลียนแบบสร้างกำลังทางทะเลทั้งเรือค้าและเรือบ้องกันตัว การสร้างของญี่ปุ่นนั้นเร็วมากและปรับตัวได้ทันใจ จนถึงเข้ามีส่วนเป็นผู้หนึ่งในการรับผลประโยชน์ของ "สงครามนักมวย" (BOXER REBELLION) ต่อมาการขยายอำนาจทางเรือของญี่ปุ่นถึงขั้นที่สามารถเอาชนะมหาประเทศแห่งยุโรป ซึ่งในขณะนั้นเริ่มจะร่วงโรยลงได้ประเทศหนึ่ง สิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องยืนยันต่อญี่ปุ่นให้เห็นผลของการเลียนแบบให้ดำเนินงานต่อไปและพยายามพัฒนาการจากการเลียนแบบนั้

ญี่ปุ่นแปรพักตร์จากประเทศกสิกรรมและประมงไปเป็นประเทศอุตสาหกรรมตามแบบประเทศเกาะ ที่มีอำนาจมหาศาลอีกฝั่งหนึ่งของโลก และโดยระบบของหลักการปกครองชนิดฐานันดรที่ฝังอยู่แล้ว ทำให้การรวมกำลังรวมอำนาจในทางการผลิตในทางการค้าในลักษณะของ CARTEL และ TRUST เกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ เป็นไปในแบบฉบับของเยอรมันและประเทศต่าง ๆ ในยุโรป ในทางสร้างวิถีแห่งชีวิตบั้จจุบันในความนิยม ญี่ปุ่นได้เริ่มแปลงไปในทางแบบอย่างอเมริกัน

แต่การเลียนแบบเหล่านี้ โดยที่เป็นการเขยิบตัวเข้าสู่อารยะอย่างเร่งรีบให้ทันกาลสมัย จึงทำให้ญี่ปุ่นเดินชีวิตเลียนแบบอย่างมีอันตรายบางประการที่เป็นข้อบกพร่องที่ทางตะวันตกได้รับมาเป็นบทเรียนที่ยังแก้ไขไม่ได้คือการเผยแพร่แสวงอำนาจต่อชนชาติอื่น การสร้างระบบในประเทศของตนให้ลักษณะของทุนและแรงงานแข่งขันและชิงอำนาจซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ญี่ปุ่นได้กลายเป็นมหาอำนาจอาณานิคมไปอีกประเทศหนึ่ง และขยายพลานุภาพในทางนี้ในการแสวงหาวัตถุดิบ หาตลาด คู่เคียงไปกับการหาอำนาจเช่นเดียวกับประเทศในยุโรป ส่วนกรรมกรก็ได้สร้างสหพันธ์ขึ้นในสภาพของอเมริกัน ซึ่งทั้งนี้ออกจะเป็นการขัดแย้งต่อระบบชีวิตเดิมคือการบ้องกันตนด้วยการบีดอาณาเขตและการควบคุมอำนาจตามระบบฐานันดรในสมัยโชกุน การขยายตัวอันนี้นำญี่ปุ่นให้กลายเป็นคู่แข่งกับมหาประเทศเดิมซึ่งมีอำนาจใหญ่โต และนำญี่ปุ่นเข้าไปผูกกับประเทศที่มีลักษณะในทางนึกคิดคล้ายคลึงกันคือประเทศเยอรมันนี ซึ่งกำลังฟื้นตัวอย่างรวดเร็วภายหลังการทรุดมาจากผลแห่งสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ผลอัน

นี้เองนำมาซึ่งสงครามโลกครั้งที่สองซึ่งก็ได้นำกำลังของนานามหาประเทศเข้าสู่ประเทศญี่ปุ่นอีกครั้งหนึ่งโดยเฉพาะอเมริกัน และก็อีกครั้งหนึ่งที่เหมือนกันกับสมัยนายพลเรือเปอร์รี่ นายพลพิเศษแม็คอาเธอร์ ซึ่งเข้าถลิงอำนาจอยู่ในญี่ปุ่นนั้นได้ประสพความสมัครสมานจากญี่ปุ่นเป็นอย่างดี และญี่ปุ่นก็ได้สร้างตัวขึ้นใหม่จากความหายนะโดยการเลียนแบบอีก แต่บทเรียนที่ได้รับและรับเอามาทำให้ญี่ปุ่นสามารถปรับปรุงการเสียหายนั้นในบางอย่างได้ดีกว่าครูผู้สอนเสียอีก

สำหรับอุตสาหกิจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ญี่ปุ่นได้สร้างเรือขึ้นมาเพื่อใช้ของตนให้ดีขึ้นกว่าเดิม ให้มากขึ้นกว่าเดิม ให้มีสมรรถภาพสูงขึ้นกว่าเดิม อู่ต่อเรือญี่ปุ่นสามารถต่อเรือได้ในลักษณะที่ดีเกินหน้ากว่าประเทศที่ทำกันอยู่เมื่อเทียบในเรื่องสมรรถภาพ ในเรื่องทุน และในเรื่องสินเชื่อ จึงแย่งขายในตลาดได้ ซ้ำเรือบางชนิดเช่นเรือขนสินค้าเหลวขนาดใหญ่ ๆ ซึ่งโลกกำลังนิยมกันอยู่ในบัจจุบัน วิธีการต่อ วิธีการออกแบบ และเวลาที่ใช้ในการต่อก็ไม่มีใครเทียบได้ รวมทั้งความเจริญในสิ่งอื่น ๆ เช่น การใช้เครื่องไฟฟ้า เครื่องทุ่นแรงอย่างอื่นก็ได้พัฒนาการไปไกลกว่าการต่อเรือในชนิดเดียวกันของประเทศอื่น เรือทุกอย่างที่ประเทศอื่นคิดได้ใหม่ สร้างได้ใหม่เช่นเรือทำลายน้ำแข็ง เรือไฮโดรฟอยด์ เรือโฮเวอร์คร๊าฟท์เหล่านี้ ญี่ปุ่นก็สร้างได้ เรือบรรทุกสินค้าก็กำลังพิจารณาในลักษณะที่จะแปลงรูปเป็นชนิด "บรรจุในภาชนะ" (CONTAINER) และปรากฏว่าในบัจจุบันบริษัทเรือจากอังกฤษ เยอรมัน เด็นมาร์ค นอร์เวย์ สวีเดน ตลอดจนสหรัฐอเมริกาก็สั่งต่อจากญี่ปุ่น ทั้ง ๆ ที่ในบางประเทศเหล่านั้นจะมีเงินช่วยเหลือให้บริษัทเรือต่อเรือกับอู่ต่อเรือภายในประเทศ ซึ่งทั้งนี้ก็เนื่องด้วยญี่ปุ่นสามารถใช้วิชาการที่ได้พัฒนาการขึ้นประสานกับที่ได้เลียนแบบจากต่างประเทศ จากแรงงานที่ต่ำกว่าต่างประเทศ จากการประสานงานและแบ่งหน้าที่ และจากการรวมกำลังของผู้ต่อเรือต่าง ๆ จนในขณะนี้เกือบจะเรียกได้ว่าญี่ปุ่นมีเรือที่ได้สั่งต่อไว้เกินมือที่จะทำได้ และการส่งเรือให้แก่บรรดาลูกค้าได้ด้วยเวลาที่จะปฏิบัติงานถึง ๓ ปี และการส่งเรือให้แก่ลูกค้าล่าช้ากว่ากำหนดบางครั้งถึง ๑๒ เดือนก็มี

ดังนี้จะเห็นได้ว่า ญี่ปุ่นได้เปรียบในการต่อเรือมาก แต่ดังที่ได้กล่าวแล้ว ญี่ปุ่นได้รับมรดกจากมหาประเทศที่เป็นครู ได้สร้างกรรมไว้ในอดีตคือ การเผชิญหน้าเป็นประจำระหว่างทุนกับแรงงาน ญี่ปุ่นซึ่งเคยมีกรรมกรสงบเงียบมาแต่ก่อน บัดนี้ได้กลายเป็นญี่ปุ่นที่ถูกรบกวนเกี่ยวกับเรื่องการเรียกร้องสิทธิ์เพื่อผลตอบแทนต่าง ๆ อยู่เป็นนิจ โดยเฉพาะเมื่อพุทธศักราช ๒๕๐๘ คนงานเรือญี่ปุ่น และคนงานบนท่าได้นัดหยุดงาน (เฉพาะในประเทศญี่ปุ่น เพราะในประเทศที่เจริญแล้ว ในเรื่องของทะเลพนักงานเรือและลูกเรือจะหยุดงานไม่ได้บนท้องทะเลหรือในท่าเรืออื่น นอกจากท่าเรือของประเทศตนเอง หากมีข้อเดือดร้อนใด ๆ สถานทูตและสถานกงสุลของประเทศย่อมให้เป็น "ร่มโพธิ์ ร่มไทร" ได้) การกระทำเช่นนี้ได้ทำให้เรือเดินทะเลภายในของญี่ปุ่นชงักงันไปหมด เรือเดินทะเลของญี่ปุ่นที่เข้าอยู่ในท่าออกมาหากินไม่ได้ ญี่ปุ่นเสียสินค้าให้แก่เรือต่างชาติไปเป็นปริมาณมาก โรงงานญี่ปุ่นขาดวัตถุดิบที่จะป้อนโรงงานต้องชงักงันไป เพราะอุตสาหกิจการต่อเรือที่ญี่ปุ่นได้ชัยชนะเหนือประเทศอื่น ๆ อย่างงดงามอยู่ ก็คลอนแคลนไปมาก เพราะชัยชนะอันนั้นได้สร้างขึ้นบนขอบเขตของกำไรต่อหน่วยอันจำกัด แต่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ได้ผ่าฟันอุปสรรคทั้งธรรมชาติและมนุษยชาติมาแล้วอย่างโชกโชน จึงสามารถโต้ตอบการกระทำและควบคุมสถานการณ์ไว้ได้ โดยทั้งรัฐบาล ธนาคาร และหน่วยงานอื่นซึ่งเป็นส่วนรวมเข้าร่วมมือกอบกู้สภาวะการณ์ และแม้จะต้องให้ประโยชน์แก่ทางฝ่ายแรงงานมากขึ้น ก็สามารถเพิ่มพูลผลจากทางฝ่ายทุนเพิ่มขึ้นเช่นกัน ผลเดือดร้อนก็คือฝ่ายผู้ซื้อเรือจากญี่ปุ่นต้องจ่ายราคาเรือสูงขึ้น รัฐบาลหรือหน่วยค้าขายที่เจรจาซื้อขายสินค้าจากต่างประเทศ ก็เข้าร่วมอย่างแข็งขันในการเกี่ยงงอนเพื่อให้สินค้าซื้อหรือขายนั้นได้บรรทุกหรือขนส่งโดยเรือสินค้าของญี่ปุ่นมากที่สุดที่จะเกี่ยงงอนได้ เป็นการเอาเปรียบชาติอื่นที่ทำการซื้อด้วยอยู่ในหลักการแต่ต้นมือ รัฐบาลญี่ปุ่นหรือผู้แทนองค์การค้าใดในการเจรจาสัญญาการซื้อหรือการขายย่อมคำนึงถึงประโยชน์ของผู้ขนส่งของญี่ปุ่นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากในการเจรจาต่าง ๆ ซึ่งปรากฏว่าข้อไขในการขนส่งอันเป็นปัญหาที่ญี่ปุ่นไม่

ใคร่จะยอมและก็อาจเป็นอุปสรรคของประเทศที่กำลังจะก่อร่างสร้างตัวในเรื่องพาณิชย์นาวี และก็เป็นเรื่องสำคัญหากประเทศใดมองไม่เห็นก็ย่อมจะสละผลประโยชน์ของตนโดยไม่ควรที่ เพราะเป็นเรื่องที่จะต้องหารือกันทุกฝ่าย ในเมื่อปัญหาเศรษฐกิจของทุกวันนี้เป็นเรื่องของหลายแขนง และผู้ที่ควรจะให้ประโยชน์ได้ต้องเป็นผู้ที่สนใจศึกษาและมีประสพการณ์แต่ละแขนงจริง ๆ ไม่ใช่โดยตำแหน่งหน้าที่ทางราชการ หรือเพียงคุณวุฒิในวิทยฐานะจากสถานการศึกษาเท่านั้น และนอกจากนี้จะเห็นได้ว่าเรื่องของการขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่ไม่มีผู้ใดเป็นกลางเพราะเป็นเรื่องเกี่ยวโยงกันทั้งสิ้น ขอยกตัวอย่างเช่น หากมีผู้ชำนาญจากประเทศซึ่งอาจนึกว่าเป็นกลางที่เคยช่วยเหลือไทยในทางคมนาคมประเภทอื่นมาแล้ว อาทิ สหรัฐอเมริกา เยอรมันนีหรือประเทศทางสะแคนดิเนเวีย ก็ย่อมจะมีเรือซึ่งเดินเข้ามาแข่งขันรับสินค้าจากไทย ส่งสินค้าให้ไทย หรือแข่งสินค้าระหว่างทางกับไทยได้ ตัวอย่างง่าย ๆ อเมริกาบัจจุบันมีสาย ISTHIAN LINES, STATE LINES, LYKES LINE และ AMERICAN PRESIDENT LINES ติดต่อกับประเทศไทย หรือเยอรมันนีมีสาย RICKMERS LINE, HAMBURG AMERIKA LINE และ NORD-DEUTSCHER LLOYD ต่อไปอาจมีสาย NORD GERMAN LLOYD และสายอื่นที่เข้ามาถึงอินเดียแล้วต่อเข้ามาอีกก็ได้ ส่วนประเทศสะแคนดิเนเวียนั้นมิต้องพูดถึงมีทั้งสายประจำและเรือจรทั่วไปหมด ซึ่งต้องแข่งขันกันทั้งทางตรงและทางอ้อ ผู้ชำนาญใดก็ตามมที่จะแนะนำประเทศอื่นขยายตนจนเป็นคู่แข่งและอุปสรรคของการเดินเรือแห่งประเทศตนคนดีอย่างนี้เห็นทีจะหาได้ยาก และแม้หาได้ก็ไม่น่าที่จะไว้วางใจมอบชีวิตให้

กลับมาพูดถึงเรื่องญี่ปุ่นกับปัญหาการเผชิญหน้าระหว่างทุน และแรงงานซึ่งเป็นเรื่องสำคัญแต่ก็คงจะเป็นปัญหาที่ญี่ปุ่นหาหนทางแก้ไขต่อไปตามแบบฉบับของประเทศอื่น เช่นในฝรั่งเศส ได้ใช้วิธีการเกณฑ์เพื่อธุรกิจการเดินเรือของ CONSCRIPTION DE MARITIMES เยอรมันนีห้ามการมีสหพันธ์กรรมกรสำหรับเรือและท่าเรือโดยเฉพาะได้แล้วส่วนประเทศใหญ่อื่นเช่น อังกฤษก็กำลังแก้ไขควบคุมอำนาจอยู่ดังจะกล่าวต่อไป

สำหรับประเทศอังกฤษนั้นแทบจะไม่ต้องกล่าวว่าความสำคัญแห่งพาณิชย์นาวีมีต่อประเทศและต่อโลกประการใด เพียงแต่นำเอาคำของเพลงหนึ่งที่กล่าวว่า "บริเทเนียครองพื้นสมุทร" (BRITANIA RULES THE WAVES) แต่การที่อังกฤษได้ครองทะเลมานี้เป็นเรื่องของความจำเป็นและเป็นเรื่องของการถือโอกาสมาเป็นเวลานานปี ถ้าจะนับจริง ๆ ก็อาจถือได้จากสมัยที่อังกฤษสามารถทำลายกองเรือของเสปญลงได้และตนเองก็ได้เป็นจ้าวสมุทรแต่นั้นมา อังกฤษสามารถได้กองเรือค้าที่สำคัญไม่น้อยกว่ากองเรือบึนที่ไปครองผืนแผ่นดินแทบทุกส่วนของโลก จนขนานนามตนเองได้อย่างภาคภูมิใจว่า "พระอาทิตย์จะไม่ตกจากจักรวรรดิ์ของอังกฤษ" (SUN NEVER SET ON THE BRITISH EMPIRE) แต่นั่นแหละเรื่องของความผันแปรของโลกหลังภาระของสองมหาสงครามใหญ่อังกฤษได้เปลี่ยนสภาพจากจักรวรรดิ์เป็นจักรภพ (COMMONWEALTH) และก็ได้ให้กำเหนิดประเทศใหญ่น้อยมากมายขึ้นในโลกปัจจุบัน ซึ่งรวมทั้งสร้างความหวังและความยุ่งเหยิงให้แก่โลกอย่างเหลือคณานับ กองเรือรบของอังกฤษก็ไม่ใช่เรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกแล้ว แต่ก็ยังมีอานุภาพใหญ่อักโข กองเรือค้าของอังกฤษก็ไม่ใช่กองเรือที่จะนำโลกแต่ก็อยู่ในคั่นต้น ๆ ของกองเรือค้าที่มีอำนาจ การสร้างเรือของอังกฤษก็ไม่ใช่สิ่งที่หนึ่งในโลกแต่ก็ยังอยู่ในขั้นนำ อังกฤษยังมีอิทธิพลทางอ้อมในทางบริหารนโยบายของการขนส่งทางทะเล ซึ่งแม้จะมีหลายชาติหลายภาษาร่วมกันและแม้ไม่ใช่ทางราชการและก็ไม่ใช่ทางสมาคม จดทะเบียนทางการเป็นนิติบุคคล แต่ก็เป็นการรวมรับรู้โดยพฤตินัย ต่างรักษาผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน และในขณะเดียวกันนี้ก็แข่งขันซึ่งกันและกันเอง นี่ก็คือที่เรียกกันว่า "ชมรมเรือ" (SHIPPING CONFERENCES) มีศูนย์กลางประสานงานอยู่ในบุคคลเดียวกลุ่มเดียว ณ กรุงลอนดอน แต่สิ่งที่ยังยอกอกอังกฤษอยู่ในเรื่องของการเสื่อมเหล่านี้ ก็คือการเผชิญหน้าระหว่างทุนและระหว่างแรงงาน การเผชิญหน้าที่อังกฤษขจัดมาได้นับเป็นเวลากว่า ๓๐ ปี แต่ก็อุบัติขึ้นอีกคือการนัดหยุดงานของสหพันธ์ชาวเรือต่อต้านสหภาพการเดินเรือ (ตัวแทนของฝ่ายเจ้าของเรือ) การชี้แจงถึงเรื่องนี้จะไม่มีอะไรให้ความกระจ่างชัดกว่าการนำคำของ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีแห่งบริเตน

ใหญ่ ซึ่งได้กล่าวต่อประชาชนว่าเป็นการกระทำของคนกลุ่มหนึ่งซึ่งเชื่อตนเองว่าเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งยวดได้ผลักดันตนให้กระทำสิ่งนั้น และท่านยังได้กล่าวต่อไปอีกว่าเป็นสิ่งที่ไม่จำเป็นและจะทำให้การตัดสินสิ่งใดได้แม้การกระทำนั้นจะเป็นการกระทำที่เชื่อมั่นอย่างจริงใจ ซึ่งก็เป็นความผิดพลาดอย่างมากที่เห็นว่าไม่มีทางเลือกทางอื่น ซึ่งอันที่จริงแล้วยังมีหนทางที่จะแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้ในทางที่มีเกียรติหากจะเลือก และรัฐบาลจะต้องต่อต้านการนัดหยุดงานครั้งนี้ เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติในทางราคาสินค้า ในทางนโยบายแห่งรายได้ และหากจะทิ้งปัญหาแห่งนี้เสียแล้วก็จะหมายถึงการสิ้นสุดแห่งความหวังที่จะแก้ไขปัญหาในทางเศรษฐกิจของชาติซึ่งมีรากฐานที่จะสร้างให้ทุกคนมีงานทำเป็นที่ตั้ง การหยุดงานนี้จะทำให้สินค้าออกต้องกระทบกระเทือนเป็นการเสียหายอย่างมาก อุตสาหกิจอาจมองระยะงานของคนไปได้เพียงระยะสั้น และอุตสาหกิจการเดินเรือของอังกฤษก็จะต้องตกต่ำลงไปอีก นี่เป็นเนื้อความคำกล่าวของผู้นำแห่งคณะรัฐบาลสังคมนิยม ซึ่งเลือกมาโดยคะแนนส่วนใหญ่จากฝ่ายแรงงาน แต่เมื่อเป็นผู้ถือบังเหียนแห่งรัฐแล้วก็ย่อมต้องมองตามความจำเป็นแห่งการประสานงานของทุกฝ่าย และก็เป็นเรื่องที่น่าสนใจยิ่งที่รัฐบาลจะต้องมองเห็นความสำคัญที่จะต้องหาอำนาจตัดทอนการเผชิญหน้าของทั้งสองฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายทุนหรือฝ่ายแรงงาน มิฉะนั้นยักษ์ใหญ่ตนหนึ่งของอุตสาหกิจการเดินเรือก็จะต้องด้อยอำนาจลงไปเป็นอย่างยิ่ง

การนัดหยุดงานของฝ่ายแรงงานในอังกฤษครั้งนี้ ปรากฏในระยะเพียง ๔๕ วันเท่านั้น ตัวเงินที่เสียหายแก่ประเทศอังกฤษซึ่งเป็นเงินทุนสำรองประมาณเกือบสามพันล้านบาท นี่เป็นเพียงจำนวนที่กระทรวงการคลังของอังกฤษได้คำนวณจากรัฐบาลได้เสียไป แต่หากพิจารณาตามผลเสียหายขององค์การค้าต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยเรือก็จะปรากฏการสูญเสียประมาณสูงถึงร้อยละสิบของธุรกิจ และประมาณร้อยละสิบของส่วนที่สูญนี้เป็นการสูญเสียอย่างถาวร ทั้งนี้ หมายถึงไม่เพียงการสูญเสียแห่งการขนส่งทางทะเลเท่านั้น แต่เป็นการสูญเสียตลาดทั้งการซื้อและการขาย และรู้สึกว่าจะกระทบกระเทือนถึงองค์การค้า

ขนาดย่อมมากกว่าขนาดใหญ่ โดยที่ขนาดใหญ่ได้มีการสำรองสิ่งต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้าได้มากแล้ว ฉะนั้นรูปของการนัดหยุดงานของฝ่ายแรงงานโดยการเผชิญหน้าระหว่างทุนและแรงงานนี้จึงดูเป็นที่น่าเกรงขามสำหรับประเทศที่องค์การค้ายังไม่เจริญถึงขีดสูงมากยิ่งขึ้น และหากมีหนทางที่จะป้องกันได้ก็ควรจะดำเนินการป้องกันเสียแต่แรก ไม่ใช่ปล่อยให้ถลำตามแบบฉบับของครูหรือผู้ใหญ่ซึ่งได้ถลำและตกหลุมมาแล้วจึงจำเป็นต้องแก้ไข ดังเช่นประเทศอังกฤษกำลังดำริอยู่เกี่ยวกับการควบคุมทั้งฝ่ายแรงงานและทุนตลอดจนกิจการท่าเรือ ให้รัฐได้มีส่วนชี้ขาดบงการมากยิ่งขึ้น ตัดการเผชิญหน้าต่อรอง และคาดว่าการแก้ไขนี้ก็คงเป็นไปในทางที่ยุติธรรม เปิดโอกาสให้ทุนได้นำมาใช้ขยายธุรกิจอย่างเต็มที่ เพื่อเป็นกำลังแข่งขันกับธุรกิจของประเทศอื่นในแนวเดียวกัน อันเป็นปัญหาเฉพาะหน้าอยู่ และก็ต้องดูแลผลประโยชน์ตลอดจนสวัสดิการของฝ่ายแรงงานให้สมบูรณ์อย่างเต็มที่เท่าที่สภาพจะอำนวยให้ เพราะแรงงานก็คือประชากรและโดยเฉพาะเป็นกลุ่มที่ได้เลือกรัฐบาลชุดนี้เข้ามาทรงอำนาจ

ข. การผิดพลาดในอดีตของฝ่ายทุน ดังที่ได้กล่าวแล้วในวรรคต้น ๆ ถึงเรื่องของการเป็นมาของฝ่ายทุนและฝ่ายแรงงานแล้ว จะเห็นได้ว่าฝ่ายทุนนั้นก็เกิดขึ้นจากฝ่ายแรงงาน แต่เป็นฝ่ายแรงงานที่อาจใช้อำนาจอื่นประกอบเข้ารวบรวมกอบโกยผลประโยชน์ และแล้วก็รวบรวมผลนั้นเป็นทุน และใช้ทุนนั้นเองนำมาขยายแรงงานนั้นออกไป จะโดยวิธีใดก็ตาม จะด้วยการปล้นสดมภ์ ขู่เข็ญ บังคับ หรือจ้างผูกมัดประการใด แต่ผลก็คือทางเดิมคือได้แรงงาน เมื่อแรงงานนำไปประกอบผลิตขึ้นมาในกรณีย์ของธุรกิจการเดินเรือก็คือบริการ ในกรณีย์ของการต่อเรือก็คือเรือและนำผลนั้นไปแลกกับสิ่งอื่นได้ในหนแรกที่ทางฝ่ายทุนพยายามหารายได้หรือให้กำไรงอกเงยมากที่สุดเพื่อขยายทุนออกไปก็คือ การกดแรงงานไว้ให้ต่ำ หรือในทางการเดินเรือที่เห็นกันอยู่มากก็คือ การเกณฑ์คนลงเรือก็ตาม การลักลอบนำคนเข้าไปใช้ในเรือก็ตาม (HI—JACKING OR SHANG-HAI) เหล่านี้ ล้วนเป็นเรื่องที่เคยเป็นอยู่ในอดีตนานมานักแล้ว แต่ก็ยังมีเรื่องของอดีต

ที่ยังคงปรากฏอยู่ เช่นการให้อำนาจผู้บังคับการเรือและการทำสัญญากับผู้บังคับการเรือในการขนส่งสินค้า การจ้างแรงงานเหล่านี้เป็นต้น และยังคงเป็นประเพณีที่ตกทอดมาแม้ในบัจจุบันเพราะถือว่าเป็นประเพณีทะเล ไม่ขึ้นอยู่กับบริษัทเรือ แต่นายเรือมีอำนาจเด็ดขาด บริษัทเรือทำหน้าที่เพียงตัวแทนของผู้บังคับการเรือเท่านั้น

การครองชีพของบุคคลต่าง ๆ ในโลกที่มีความจำเป็นแก่ชีวิตแตกต่างกันทั้งอาหารการกิน การบันเทิง การเลี้ยงครอบครัวเหล่านี้ทำให้การเดินเรือของชาติหนึ่งกับอีกชาติหนึ่งได้ผลเสียผลผิดแผกแตกต่างกันไป การที่เรื่องของเศรษฐกิจกับเรื่องของการเมืองได้เข้าพัวพันคลุกคลีกันมาก ทำให้บุคคลรู้สึกความสำคัญในสิทธิ์ของตนดังกล่าวแล้ว จึงเกิดเป็นภาระชี้ให้เห็นกรรมในอดีตของฝ่ายทุนที่ได้ทำเอาไว้ โดยที่คัดเอาผลแห่งการใช้และค่าแรงงานน้อยกว่าที่ฝ่ายแรงงานจะพอใจ แต่ทั้งนี้จะเป็นสิ่งที่ควรหรือไม่ควรนั้นต้องพิจารณากันมาก เช่นเดียวกันกับอัตราค่าระวางเรือ จะสมควรแค่ไหนและเพียงใดฝ่ายพ่อค้าก็มีความเห็นอย่างหนึ่งในทางที่ล้วนเอาเปรียบผู้เดินเรือทั้งนั้น ไม่ใคร่จะมองในทัศนะที่ทั้งรับเอาและทั้งให้ คอยแต่จะรับเอาถ่ายเดียว ส่วนทางเรือก็เช่นกัน มองเป็นแต่ประโยชน์ฝ่ายตน มองเห็นแต่ด้านอุปสรรคฝ่ายตน วางอัตราที่ต่างฝ่ายต่างไม่ค่อยจะลงรอยกันได้ โดยเฉพาะบางลูกค้าอาจอยากได้เปรียบเหนือลูกค้าอื่น ฉะนั้น อัตราค่าระวางที่จะให้ถูกใจทั้งสองฝ่ายนั้นเกือบจะหาไม่ได้ ฉันใดก็ดี เรื่องของทุนและแรงงานก็เป็นอย่างเดียวกันฉันนั้นหรือถ้าจะพูดไปแล้วเป็นเรื่องมองดูและเลียนแบบผู้อื่นมากกว่า ฝ่ายทุนก็แสวงหาผู้ที่ให้น้อยที่สุดมาเป็นแบบอย่าง และฝ่ายแรงงานก็แสวงหาผู้ที่ได้มากที่สุดเป็นตัวอย่างอ้างอิงลืมนึกถึงความสมดุลย์ของสภาพความเป็นอยู่ของตน เป็นการมองเอาแต่จะได้ฝ่ายเดียวทั้งคู่ ขอยกตัวอย่างเช่น ผู้ขายแรงงานไทยจะไปเลียนแบบผู้ขายแรงงานอเมริกัน และในขณะเดียวกันผู้ซื้อแรงงานไทยจะไปเลียนแบบซื้อแรงงานแถบกาฬทวีปก็เป็นเรื่องเห็นแต่สิทธิ์โดยไม่นึกถึงหน้าที่ ในบั้นปลายก็คือการทำลายอุตสาหกิจที่จะเลี้ยงตนและนำความเจริญรุ่งเรืองมาสู่ทั้งสองฝ่าย แต่เท่าที่กล่าวแล้วเรื่องของความรู้สึกนี้สืบสาวได้เพียงแต่ทุนเป็นฝ่ายที่เรียกร้องผลได้เพิ่มเติมรายได้ฝ่ายตน ฉะนั้น ย่อมจะถือได้

ว่าเป็นผู้ที่ก่อการผิดพลาดในอดีต แต่ก็จะลืมเสียไม่ได้ว่าการขยายตัวของอุตสาหกิจ การเสื่อมโทรมของอุตสาหกิจหรือการเจริญรุ่งเรืองของอุตสาหกิจเหล่านี้ ในปัจจุบันส่วนแรงงานซึ่งไม่ใช่แรงงานเกณฑ์ แรงงานบังคับ หรือแรงงานเอาเปรียบ แต่เป็นแรงงานที่รับความสนองด้วยค่าจ้างตอบแทน ได้รับแสงแห่งความสว่างของอารยะธรรมแลเห็นทุกส่วนของโลก ช่วยเพิ่มพูลพลานุภาพและอิทธิพลเป็นเกียรติเป็นศรี ฉะนั้น การที่ฝ่ายแรงงานได้ขยายตัวและมีความทรนงองอาจขึ้น ย่อมเป็นปัจจัยของปัญหาทางพาณิชย์นาวีและทางอุตสาหกิจการขนส่งทางทะเลของโลกอย่างมหาศาล

ค. การหลงใหลในอำนาจของฝ่ายแรงงานในปัจจุบัน เมื่อได้กล่าวถึงการผิดพลาดในอดีตของฝ่ายทุนมาแล้วพอเป็นเค้าให้เข้าใจได้ซึ้ง โดยเฉพาะที่เกี่ยวพันกับประเทศที่เจริญมาแล้วอย่างใหญ่โตในทางอุตสาหกรรม เพราะการจ้างเหมาแรงงานชนิดนี้เป็นเรื่องของโรงงานหรืออุตสาหกรรมใหญ่ ๆ ไม่ใช่ลักษณะปัญหาของประเทศเล็ก ๆ ที่มีการกสิกรรมเป็นรากฐานอยู่เดิม เพราะการอุตสาหกรรมของประเทศเล็กที่ยังด้อยพัฒนาการอยู่นั้น ปัญหาก็มีเพียงเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของพื้นที่ดิน ซึ่งต้องเช่าทำและเสียค่าเช่าชดใช้ไม่ว่าจะเป็นเงินหรือผลผลิตอย่างเกินสมควร และปัญหาต่อมาก็คือหนี้สินที่พอกพูนตามกาลเวลา ซึ่งรัฐบาลของประเทศก็ได้มีวิธีการแก้ไขอยู่แล้วเป็นอย่างดี สำหรับประเทศที่เริ่มก้าวเข้าสู่การอุตสาหกรรมเพื่อสร้างเสริมพลานุภาพในทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอีกนั้น ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องของการกระทบกระทั่งระหว่างทุนและแรงงานยังเป็นเรื่องที่น้อยอยู่ ซึ่งควรจะป้องกันหรือขจัดเสียแต่เริ่มแรก แต่กลับปรากฏว่ามีและเป็นอยู่แล้ว เช่นกรณีย์ของค่ายกักกันกรรมกรทาษ ซึ่งนายทุนพยายามหากำไรจากการลดค่าแห่งแรงงาน นอกจากนั้นก็รู้สึกว่าอัตราของการจ้างแรงงานก็เป็นไปในลักษณะของการต่อรองโดยมีอัตราค่าครองชีพเป็นบรรทัดฐาน แต่อย่างหนึ่งซึ่งอาจกระทำให้เกิดปัญหาของเรื่องแรงงานผยองตัวเกินขนาด จนเป็นอุปสรรคต่อการก้าวไปสู่ความเจริญของการเศรษฐกิจและนั่นก็คือการเมือง ซึ่งนับแต่ไทยได้ก้าวเข้าสู่ระบบการประชาธิปไตยเบ็ด

ทางให้เจ้าของประเทศทุกคนมีสิทธิ์มีเสียงในการปกครองชาติ ฝ่ายการเมืองเพื่อกำลังสนับสนุนก็ก้าวไปสู่วาระแห่งการเกี้ยวพาราสีกลุ่มผู้ขายแรงงาน ครั้งแรกที่ปรากฏก็คือการนัดหยุดงานของกรรมกรรถไฟ ในปี พ.ศ. ๒๔๗๖ เรียกร้องการเปลี่ยนตัวผู้ใหญ่ ต่อมากรรมกรรถรางก็เริ่มหยุดงาน กรรมกรสามล้อเดินขบวน กรรมกรรถเมล์ไม่ทำงาน จนรู้สึกว่าการนัดหยุดงานเป็นเครื่องมือที่จะขจัดขัดขวางอำนาจของฝ่ายปกครองไม่ว่าจะเป็นเรื่องถูกหรือเรื่องผิด แม้แต่นักเรียน นักศึกษา ไม่พอใจก็จะหยุดเรียน หรือดังเช่นนิสิตมหาวิทยาลัยไม่ยอมเข้าเรียน เพราะอาจารย์ไปกระทบกระทั่งประเพณีของคนเข้าทุกครั้งที่เหล่าแรงงานหยุดงาน รู้สึกว่าจะได้รับการเอาอกเอาใจไม่ประการใดก็ประการหนึ่งโดยทางราชการ หรืออย่างน้อยก็จากผู้ต้องการเสียงของเหล่ากรรมกรลงคะแนนเลือกตั้งให้คนได้รับตำแหน่งหน้าที่และก็เฮโลสาระพากันไป โดยไม่คำนึงถึงว่าการกระทำเหล่านั้นเป็นเบื้องหลังของอันตราย ที่ได้ดึงประเทศใหญ่ซึ่งเจริญแล้วด้วยการอุตสาหกรรม และมีคณะกรรมกรรวมกลุ่มรวมก้อนมีทุนมหาศาลสนับสนุนสร้างอิทธิพลเพื่อบีบบังคับรัฐบาลทั้งทางฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ และในบางกรณีย์อาจทางฝ่ายตุลาการ ในทางของโลกส่วนรวมก็เช่นกัน การพะวงถึงสิทธิ์ของมนุษย์ชนเกี่ยวกับเรื่องความอุบาศว์แห่งลัทธิการเมืองบางประเภท ความบัดสีของสิทธิประเพณีรังเกียจ ชั้น วรรณะ และศาสนาบางประการ ทำให้แม้สถาบันแห่งสหประชาชาติก็กังวลอยู่กับเรื่องของฝ่ายแรงงานเป็นอันมาก ในลักษณะที่จะปกปักรักษาในสิทธิ์ สวัสดิภาพต่อต้านทางฝ่ายทุน คือ สถาบันแรงงานนานาชาติ (I.L.O.) จริงอยู่สำหรับทางฝ่ายทุนก็มีการดูแลช่วยเหลือเช่นกันคือ มีองค์การช่วยเหลือทุนนานาชาติ (I.M.F.) ธนาคารพัฒนาการเอเชีย (A.D.B.) หรือธนาคารระหว่างชาติ (WORLD BANK) ต่าง ๆ เหล่านี้ แต่นั่นเป็นเรื่องส่งเสริมในการผลิตเพื่อเพิ่มพูลผลได้ให้แก่สังคมในส่วนรวม ไม่ใช่เพื่อการต่อต้านแรงงาน โดยเหตุนี้เสียงของแรงงานจึงถือได้ว่าเป็นเสียงของการให้สิทธิ์พิเศษแก่กลุ่มหนึ่งของสังคม โดยเฉพาะเหนือกลุ่มอื่นในทางพฤตินัย และเป็นการสร้างความผยองตัว แม้จะเป็นเพียงข้อสำนึกเบื้องหลัง ซึ่งไม่กระจ่างออกมาก็ตาม เช่นเดียวกับผู้หากินทางขนส่งทางถนน เช่น

รถสามล้อ หรือรถรับจ้าง เมื่อกระทบกระทั่งกับรถอื่น ก็อาจอ้างตัวเองเพื่อกันการเสียเปรียบโดยเอาความยากจนหาเช้ากินค่ำขึ้นบังหน้า แต่ถ้าหากกระทบกระเทือนเบ็นอันตรายแก่ผู้อื่น ก็บิดเบือนเลี่ยงหนีความรับผิดชอบโดยสาเหตุเช่นเดียวกัน ซึ่งในทางพฤตินัยแล้วก็อาจจะเป็นสิทธิพิเศษในทางสังคมอยู่เหนือผู้อื่นไม่น้อยไปกว่าผู้ใช้ทรัพย์สินเงินทองบิดเบือนความเป็นธรรม กระทำให้เป็นการส่งเสริมการแตกแยกโดยสร้างความไม่เป็นธรรมขึ้นแก่สังคม โดยกลับหน้ามือจากสภาพที่เป็นอยู่คือ การเอาเปรียบของฝ่ายทุนเดิม

ดังเหตุผลที่กล่าวแล้วในวรรคต้นนี้ จึงทำให้ฝ่ายแรงงานในปัจจุบันทุกหนทุกแห่งต่างหลงใหลในอำนาจของตนเกินควร เพราะรู้ว่าอำนาจแห่งการหยุดงานซึ่งโดยปกติมีไว้เพื่อรักษาสิทธิ์ความเป็นธรรมนั้นเป็นเครื่องมือที่จะใช้บังคับฝ่ายปกครองให้ยอมดำเนินงานเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตน และโดยคำนึงถึงแต่ผลประโยชน์ของตน ก็ใช้เครื่องมืออันนี้ที่จะเรียกร้องในการรักษาสิทธิ์ ซึ่งเห็นแต่ประโยชน์รายได้ของตน แม้แต่จะเป็นการขัดกับความก้าวหน้าของอุตสาหกิจนั้น เช่นในเรื่องของอุตสาหกิจการเดินเรือ ก็พยายามขัดต่อสิ่งที่จะประหยัดแรงงานในการขนถ่ายสินค้า ทั้ง ๆ ที่เครื่องที่จะประหยัดแรงงานนั้นก็เพื่ออำนวยความปลอดภัย เช่นระบบเครื่องจักรกลอัตโนมัติควบคุมการเดินเรือและการเดินเครื่อง ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเรื่องที่จะนำความประหยัดมาสู่อุตสาหกิจการเดินเรือ เพิ่มพูนผลกำไร ให้โดยตัดต้นทุนลงแทนที่จะไปเพิ่มค่าแรงการขนนั้น เพราะจะกระทำให้การขนส่งถูกลง สินค้าก็ย่อมจะต่ำลงได้ตามลำดับ เป็นประโยชน์ไปถึงผู้บริโภคในปั้นปลายโดยไม่กระทบกระเทือนผู้ผลิต แต่การเห็นแก่อำนาจหรือมัวเมาหลงใหลในอำนาจของฝ่ายแรงงาน กระทำให้สิ่งเหล่านี้ดำเนินไปได้โดยยากยิ่ง และแต่ละครั้งที่เกิดการเผชิญหน้าขึ้นอย่างรุนแรงระหว่างทุนและแรงงานในเหล่าประเทศที่มีอำนาจทางทะเล ควบคุมการขนส่งสินค้าถ่ายเทระหว่างตลาดก็ย่อมกระทบกระเทือนไปถึงผู้บริโภคทุกหย่อมหญ้า และสิ่งหายนะอันเข้าสิงเหล่านี้ก็จะยิ่งสำคัญมากขึ้น ในเมื่อเรื่องของอุดมการณ์ที่เขาเรียกว่าอารยะธรรมได้เผยแพร่ไปทั่วพื้นพิภพ และประเทศ

ต่าง ๆ ที่ต้องประสานงานอาศัยซึ่งกันและกันในผลผลิตของแต่ละฝ่าย ดังนั้น ก็ใครเล่าที่จะต้องได้รับความกระทบกระเทือนมากหรือน้อยก็อยู่ที่ว่าส่วนสัดแห่งการที่จะสามารถอาศัยตนเองในการงาน หากประเทศใดต้องพึ่งการเดินเรือของประเทศอื่นมากเท่าใด เมื่อมีอุปสรรคเกิดขึ้น ผลเดือดร้อนก็จะต้องได้รับมากขึ้นเท่านั้น หรือยิ่งมีผลิตภัณฑ์ของตนมาก ก็ยิ่งเพิ่มพูลความเดือดร้อนยิ่งขึ้นตามลำดับ หากมีส่วนในการที่จะช่วยตัวเองบ้างในเมื่อฝ่ายอื่นที่อำนวยบริการให้เกิดติดขัดชงักงันลง ธุรกิจของตนก็จะเป็นส่วนที่เข้ารักษาดุลย์แห่งงานนั้นได้ เพราะถ้าหวังแต่จะอาศัยให้มือสามเข้าช่วย และหากเกิดมีความเดือดร้อนขึ้นที่มือสีหรือมือห้า มือสามก็ย่อมจะมุ่งไปรับใช้ในส่วนที่จะอำนวยผลตอบแทนให้ได้มากที่สุด เป็นการแย่งซื้อบริการในเมื่อการเสนอมีจำกัดและการเรียกร้องมีมากกว่าการชดเชยค่าบริการนั้นก็ย่อมจะต้องสูงเกินกว่าค่า ฉะนั้น เพื่อที่จะดำรงตนไว้ในสภาพแห่งความไม่ประมาท จึงควรจะมีส่วนสัดแห่งธุรกิจการเดินเรือที่เป็นของประเทศของตนเองไว้เพื่อรักษาความสมดุลย์ ในเวลาปกติเพื่อกดดันมาตรฐานแห่งค่าระวางให้อยู่ในระดับพอสมพอควร และในเวลาคับขัน เพื่อเข้าชดใช้ในส่วนที่ขาดไปไม่ต้องอาศัยผู้อื่น จนเกินควร จนถึงกับต้องซื้อบริการในอัตราอันไม่จำกัด

ตามข้อความที่ได้เสนอมาในบทนี้อาจสร้างบรรยากาศทำให้ท่านผู้อ่านบางท่านเห็นไปได้ว่า ผู้เสนอมีความคิดเห็นที่ขัดต่ออุดมทัศนีย์ของวิถีทางแห่งประชาธิปไตยอยู่บ้าง ที่ไม่ส่งเสริมระบบสิทธิ์ของผู้ขายแรงงานให้ได้อำนาจในการหยุดงาน ฉะนั้น จึงจำเป็นต้องขอประทานชี้แจงเล็กน้อยเพื่อให้ความกระจ่างชัดในเรื่องนี้

ผู้เสนอตามความคิดเห็นของตนเองคิดว่าเป็นผู้ที่นิยมชมชอบและสนับสนุนระบบการประชาธิปไตยอันมีระเบียบไม่น้อยไปกว่าผู้ใดเลย แต่ก็สังวรณ์ด้วยว่าอุดมการณ์ของประชาธิปไตยที่ถูกต้องแล้ว จะต้องประกอบและสมบูรณ์ด้วยหิริโอตัปปะตลอดจนสติและสัมปชัญญะโดยครบถ้วน หากจะถือเอาวิธีการซึ่งมองแต่เพียงทัศนะผลประโยชน์ของตนเองเป็นใหญ่ มัวเมาลุ่มหลงในสิทธิ์ของตนหรือหมู่น้อยลืมเสียซึ่งหน้าที่ต่อส่วนรวมที่เป็นหมู่ใหญ่ว่าเป็นวิถีทางแห่งประชาธิปไตยแล้วก็น่าอนาทร เพราะจะเป็นเครื่อง

ทำลายตนเอง ทำลายความตั้งใจของการสร้างงานเป็นอวิชาและทั้งมิจฉาทิฐิ ซึ่งเป็นเสมือนบันไดนำไปสู่เหวลึกแห่งอนาธิปไตยและความหายนะหรืออาจตามมาด้วยระบบการอย่างอื่น ๆ ที่ประเทศชาติไม่พึงประสงค์เท่านั้น

โดยเหตุนี้เองการคุ้มครองและการควบคุมทั้งแรงงานและทุนให้ประสานกัน เพื่อให้ดำเนินไปสอดคล้องต้องกันตามร่องรอยแห่งนโยบายที่มั่นคงและถูกต้องเพื่อความเจริญของส่วนรวมเป็นปฐม และก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ส่วนบุคคลเป็นเบื้องต่อไป เมื่อเป็นผลสืบเนื่องแล้วก็ย่อมหมายถึงความสำเร็จของการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติอีกขั้นหนึ่ง ขจัดเสียซึ่งอุปสรรคจองล้างจองผลาญการดำเนินงานในอดีตนั้นลงเสียได้เป็นส่วนใหญ่

ง. สาเหตุแห่งอัตตวิบาทกรรมของอุตสาหกิจการเดินเรือของประเทศใหญ่ ดังได้บรรยายมาแล้วแต่ต้นซึ่งเข้าใจว่าคงจะทำให้เห็นแล้วว่า อุตสาหกิจและการเดินเรือของชาติที่มีอำนาจทางทะเล เริ่มขึ้นแต่แรกคือประเทศที่ออกไปแสวงหาสินค้าเพื่อเข้ามาจำหน่ายในประเทศของตน รายได้ส่วนใหญ่จึงได้มาจากประเทศของตน ดังจะเห็นได้ง่าย ๆ จากบริษัทแห่งประเทศใหญ่ ๆ ที่เข้ามาตั้งอยู่ในประเทศไทย และมีการเดินเรือเข้ามาเมื่อสมัย ๔๐ กว่าปีมาแล้ว ไม่ว่าจะเป็นบริษัทสัญชาติบริติช เด็นนิช ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส หรือเยอรมัน บริษัทเหล่านี้ล้วนนำเรือเข้ามา จุดใหญ่ก็เพื่อขนสินค้าของตนจากประเทศไทยไปยังประเทศของตนหรือทวีปของตน สินค้าเหล่านี้โดยปกติมักได้มาจากการสัมปทานหรือการเหมาซื้อช่วง ฉะนั้นสินค้าเหล่านี้จึงได้เป็นส่วนสำคัญของระวางเรือ ได้เอกสิทธิ์เหนือสินค้าอื่นที่อาจพลัดเข้าไป ครั้นต่อมาการผันแปรแห่งการเมือง การเศรษฐกิจการสังคม ได้ทำให้เกิดสินค้าอื่นขึ้นแต่ไม่ใช่สินค้าของบริษัทที่นำเรือเข้ามายังประเทศไทย สินค้าเหล่านี้ก็จะต้องได้รับการบรรทุกใส่เรือหลังรองจากสินค้าของบริษัทที่อำนวยบริการเรือนั้นเอง หรือหากระวางเรืออาจมีจำกัดสินค้าเหล่านี้ก็อาจถูกตัดออกจากระวางเป็นลำดับแรก อัตราค่าระวางก็รักษาไว้ในระดับที่สูงของขณะซึ่งบริษัทเรือเข้าใจว่าจะ

นำรายได้มาให้อย่างพอเพียง ต่อมาเนื่องด้วยการค้าขายทั่วไปได้ขยายตัวออกและสินค้านอกวงของบริษัทมีเพิ่มมากขึ้น บริษัทเหล่านี้จึงเริ่มรับเป็นตัวแทนของบริษัทเรือต่างประเทศอีกมากมาย เพื่อนำเข้ามาแข่งขันรับสินค้าที่ไม่ใช่ของตน และเพื่อกะจังหวะของเรือภายใต้ความควบคุมของตนให้มีระยะถี่เข้าสำหรับให้ทันกับการออกของสินค้า ซึ่งออกเป็นระยะสั้นตามวันเวลาแห่งฤดูกาล ฉะนั้น จึงเพิ่มพูลการเป็นคู่แข่งของซึ่งกันและกันมากขึ้นตามลำดับ (ที่อ้างตัวอย่างประเทศไทยนี้ก็เพื่อความสะดวกสำหรับนัยคล้ายคลึงกันกับประเทศล้าพัฒนาการอื่น ๆ ก็ไม่แตกต่างกันนัก) เมื่อการแข่งขันมีมากเช่นนี้ การรวมกลุ่มของเรือก็แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นในลักษณะของผู้มีอำนาจด้วยกัน ซึ่งการรักษาอัตราค่าระวางไว้สูงพอควรที่จะยังความพอใจให้แก่สมาชิกทุกฝ่าย เมื่อเป็นเช่นนี้อัตราค่าระวางของฝ่ายผู้เสนอบริการ กับอัตราค่าระวางของผู้ใช้บริการที่เห็นว่าพอเหมาะพอควรนั้นจึงแตกต่างกัน และความต้องการของบริษัทเรือกับของตลาดผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ย่อมแตกต่างกันด้วย เพราะผู้ซื้อนั้นย่อมจะต้องการได้สินค้าที่ไม่สูงจนเกินไปจนเป็นภาระเหนือความสามารถของผู้บริโภค ผู้ขายก็ย่อมต้องการราคาที่ไม่ต่ำเกินไปนักจนไม่มีส่วนกำไรเหนือกว่าทุนแห่งการผลิต เมื่อเจตนาของทั้งสองฝ่ายยังขัดกันอยู่ ก็เป็นเรื่องที่ทำให้ทั้งสองฝ่ายต่างอยู่ในสภาพเกี่ยงงอนซึ่งกันและกัน ในขณะที่บริษัทของกลุ่มเรือใหญ่สามารถให้บริการเรือที่มีระยะการส่งเกือบแน่นอน และอำนวยความปลอดภัยได้มากกว่า (ตามทัศนะของฝ่ายประกันภัย) แต่การมีอัตราค่าระวางสูงจึงเป็นการเปิดโอกาสให้เรือจร ซึ่งโดยปกติก็เป็นเรือที่ระบายมาจากการเป็นเรือในสายประจำมาก่อนแล้ว อาจมีสมรรถภาพในความเร็วน้อยกว่าประกอบกับความไม่แน่นอนในกำหนดเวลาส่งสินค้า โดยปกติเรือเหล่านี้เจ้าของเป็นเอกชนหรือบริษัทย่อม ๆ ชนิดฉวยโอกาสเข้าสู่ท่าตีชิงและแย่งสินค้าในลักษณะลดอัตราค่าระวาง เรือชนิดนี้สายการเดินเรือประจำขนานนามว่าเรือ "ตีชิงวิ่งราว" (HIT AND RUN VESSEL) หรือยิ่งกว่านั้นหากเป็นบริษัทเรือที่แข็งขึ้นมาและดำเนินการให้เป็นสายการเดินเรือประจำแต่นอกกลุ่มชมรม ชนิดที่เรียกว่า "ผู้บริหาร

อิสระ" (INDEPENDENT OPERATOR) ก็จะถูกขนานนามว่า "โจรสลัด" (PRIRATE) ทั้งนี้ เพราะเรือในฝ่ายชมรมได้ดำเนินงานเป็นกิจการใหญ่และนานพอจนถึงกับถือตัวเองว่าเป็นเจ้าของทะเลเสียแล้ว และเพื่อตอบโต้เหล่าเรือ ตีชิงวิ่งราว กับ เรือโจรสลัดเหล่านี้ ฝ่ายชมรมจึงได้ตั้งเรือสังหาร (FIGHTING SHIP) เป็นเครื่องมือเพื่อสกัดกั้นทำลายล้างต่อไป

เรือจรนั้นแม้จะให้ประโยชน์ในทางลดอัตราค่าระวาง แต่ก็เสียประโยชน์ในการให้บริการแน่นอนไม่ได้ การรักษาเวลาก็ไม่ใคร่จะเที่ยงตรง และในความจำเป็นที่จะต้องฉวยโอกาสสำหรับสินค้าระหว่างท่า ซึ่งเรื่องเหล่านี้ทำให้ผู้ซื้อขาดความศรัทธาและสถาบันเกี่ยวกับสินเชื่อ ขาดความไว้วางใจ จึงไม่ใคร่จะเป็นผลดีนักสำหรับผู้บริหารหรือผู้ใช้เรือจร ส่วนเรืออิสระที่บำเพ็ญธุระกิจเป็นสายประจำได้นั้น เป็นเรื่องที่หนักอกของฝ่ายชมรมเรืออยู่มาก เพราะสมรรถภาพที่เรียกร้องของฝ่ายผู้ซื้ออาจรับได้โดยเกือบสมบูรณ์ ฉะนั้น แม้จะถูกขนานว่าเป็นเรื่องของการกระทำที่อยู่ในลักษณะอันไม่นิยมนักและถูกเรียกว่าเป็นโจรสลัดก็ตาม แต่ก็เป็นสิ่งที่ชมรมการเดินเรือต้องให้ความสนใจมากถึงกับบางครั้งต้องลดอัตราค่าระวางตาม และโดยที่ชมรมการเดินเรือมีอำนาจอันได้สะสมไว้มากในวงการกว้างขวาง จึงสามารถใช้วิธีการโฆษณาทั้งในทางตรงและทางอ้อม ตัดกำลังสายการเดินเรืออิสระหรือแม้แต่ความสะดวกในท่า หรือตลอดจนกีดกันตัวแทนในท่าต่างประเทศสำหรับเรืออิสระได้

แต่สิ่งแสดงอำนาจของเหล่าเรือแห่งประเทศที่มีอำนาจในทางทะเลนี้ใช้ ได้กลายเป็นมีดสองคม คมหนึ่งก็คือทำลายล้างคู่แข่งในการผดุงรักษาอำนาจไว้เป็นของตนและครองสมุทรประหนึ่งเป็นของตน ทั้ง ๆ ที่ตามนิติยทะเลนั้นก็เป็นอาณาเขตของกลางที่ทุกชนทุกชาติอาจใช้ได้โดยเท่าเทียมกันชมรมการเดินเรือได้แสดงตนเป็นสมาคมเอกชนไม่ขึ้นต่อธงใดโดยเฉพาะ ไม่เป็นนิติบุคคลด้วย ก็ยิ่งทำให้การแสดงอำนาจของตนทางทะเลเป็นที่กระทบกระเทือนและน่าเกรงขามมากขึ้น

แต่อีกคมหนึ่งก็เช่นเดียวกับการใช้อำนาจทั้งหลาย เมื่อมีกำลังผลักดันออกไปเท่าใด ผลสะท้อนก็ย่อมมีกลับมาเท่านั้น การใช้กำลังและอำนาจของเหล่ากลุ่มเรือซึ่งส่วนมากเป็นประเทศใหญ่ เป็นเรื่องที่รู้แจ้งของประเทศที่ได้ถูกใช้เป็นเครื่องมืออำนวยผลประโยชน์มาแล้วแต่หนหลัง และในปัจจุบันโดยการผันแปรของโลกได้เป็นอิสระแก่ตนสามารถใช้ข้อนึกข้อคิดของตนเองขึ้นมาได้ มองเห็นการที่ตนควรจะมีสิทธิ์ในการดำเนินชีวิตทางเศรษฐกิจของตนมากขึ้น ฉะนั้น โดยการที่ได้ลืมหูลืมตาขึ้นนี้ ประเทศทั้งหลายอย่างน้อยก็ได้ร่วมเรื่องร่วมความคิดจนถึงกลุ่มแห่งสหประชาชาติหลายกลุ่ม ได้เริ่มเปิดประชุมเรื่องการเดินเรือและอัตราค่าระวาง ถึงแม้จะเป็นเพียง "ลมปาก" แต่ก็นับได้ว่าเป็นการเริ่มจักรกลแห่งการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของกลุ่มชมรมเรือ นอกจากนี้ประเทศต่าง ๆ และรัฐบุรุษผู้มองเห็นกาลไกลก็ต่างจับกลุ่มกันขึ้นเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน เช่นในสมาคม ASA และการประชุมของ ASPAC ซึ่งผลสะท้อนนี้หากดำเนินไปในแนวที่ถูกแล้ว ก็จะทำให้กำลังของชมรมเรือสั่นสะเทือนมากขึ้น แต่ก็ต้องระวังอย่าเลือกใช้วิธีการที่อาจอำนวยผลให้แก่ชาติหนึ่งมากกว่าอีกชาติหนึ่งทั้งในทางนิตินัยและทางพฤตินัย และนอกจากนี้ยังต้องระแวดระวังการแข่งขันกันเองในระหว่างของแต่ละประเทศสมาชิกอาจทำลายการร่วมมือได้ และในขณะเดียวกันบรรดาประเทศเล็กประเทศน้อยต่างก็สัมมนาอ้าปากที่ต่างจะสร้างบริการขนส่งทางเรือของตนเองขึ้น หรือแม้ประเทศใหญ่บางประเทศที่ยังไม่มีบริการเรือใหญ่โตมาก่อน ก็เริ่มที่จะสร้างตนเองเข้าครองสมุทรในทางการค้าขึ้นบ้างแล้ว ดังจะได้กล่าวถึงในบทหลัง ๆ ต่อไป ความจำเป็นของประเทศที่ต้องหาอาหารเพิ่มเติมเพื่อบำบัดพลเมืองประกอบกับการเพิ่มพูลของพลเมืองอย่างรวดเร็วของโลก ทำให้โครงการของบริการเดินเรือขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่แน่ชัดจัดเจนยิ่งขึ้น ฉะนั้น การที่กลุ่มชมรมเรือใดจะรักษาการครองสมุทรไว้เพื่อผลประโยชน์ของตนเองโดยไม่มีการปรับปรุงและยังดำเนินการกีดกันผู้อื่นอยู่ โดยเฉพาะจะรับแต่ผู้ทรงอำนาจเท่านั้นเข้าร่วมในวงไพบูลย์ ก็ย่อมเป็นเครื่องสร้างกำแพงกีดกั้นหนทางของประเทศชาติอื่นส่วนมากที่ไม่ได้มีส่วนร่วมด้วยกับตน และด้วยเหตุนี้เองการกระทำของตนเองจะเป็น

คมมีดอีกคมหนึ่งทำลายตนเองได้ เพราะในขณะนี้ทุกชาติย่อมมุ่งไปในทางสร้างสายการเดินเรือแห่งชาติ (NATIONAL SHIPPING LINE) ขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือเอกชน ซึ่งแล้วแต่วิธีการทุนจะอำนวย และต่อจากนี้ก็คือรวมกลุ่มขึ้นเป็นกลุ่มของชาติ (NATIONAL GROUPING) และจากนี้ก็ต้องหมายถึงการเผชิญหน้าระหว่างสมาคมเอกชน กับ สมาคมแห่งชาติ และสิ่งที่ควรจะสังวรอยู่บ้างก็คืออาจมีการฉวยโอกาสสร้างสายการเดินเรือขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนาแต่มีการผูกมัดในทางทุนและบริการซึ่งตกอยู่ในอุ้งมือของสายการเดินเรือหรือกลุ่มการเดินเรือที่ทรงพลังอยู่แล้ว เข้ามามีอิทธิพลในนโยบายทางทะเลของชาติพัฒนาการนั้น บางครั้งที่ปรึกษาอาจสงเคราะห์ให้ก็เป็นได้

จ. ทัศนะของรัฐบาลเพื่อแก้ไขบาปเคราะห์ในอดีต เมื่อเรื่องที่โลกเห็นความสำคัญของเรือค้าต่อโลกนั้น เริ่มด้วยบุคคลเป็นผู้ทำการค้าไปทำหาทรัพย์สมบัติสิ่งของ ไม่ว่าจะเป็นประมุขของชาติหรือเป็นประชากรของชาติ และผลพลอยได้ต่อมาก็คือชาติเช่นที่เคยมีคำกล่าวว่า การค้า การศาสนา และการทหาร เป็นฝ่ายนำแล้วจึงตามด้วยการเมือง ฉะนั้น เมื่อทุกประเทศมหาอำนาจเห็นประโยชน์เช่นนี้ จึงปล่อยให้การค้าโดยทางเรือตกอยู่ในมือของเอกชน ขยายตัวอย่างมหาศาลเป็นอิสระสืบต่อมาตราบเท่าจนสมาคมเอกชนของชมรมเรือ และรัฐบาลเพียงอยู่เบื้องหลังฉากปล่อยให้เอกชนอยู่ข้างหน้า ผลปรากฏก็คือในขั้นต้น ทุนเริ่มขูดผลประโยชน์ขึ้นจากแรงงาน ต่อมาแรงงานก่อตัวตั้งค่ายเผชิญหน้ากับทุน ประโยชน์ของกลุ่มเดินเรือในคั่นต้นกอบโกยจากผู้อื่นที่ไม่ได้เดินเรือแต่ฝ่ายเดียว แต่แล้วนั่นเป็นการสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน และแล้วการเดินเรือต่างชนิดก็แซงเข้ามาสู่ ครั้นต่อมาอีกความรู้กว้างเห็นไกล สิ่งใดดี สิ่งใดชอบ สิ่งใดควร สิ่งใดไม่ควร ก็เป็นเรื่องที่รู้ทั่วและรู้ถึงกันหมด โดยเหตุนี้รัฐบาลต่าง ๆ ซึ่งก็ได้แปรรูปไปในทัศนะเดิมทีเดียว เกือบจะเรียกได้ว่าประเทศต่าง ๆ นั้นมีการควบคุมและดำเนินงานโดยฝ่ายที่เป็นทุนหรือฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ซึ่งมาแข่งกับทุนแต่แล้วก็เป็นฝ่ายทุนไป มองการปกครองและชีวิตในเรื่องของผลผลิตไม่ใช่ในเรื่องของผู้ผลิต

ครั้นต่อมาทัศนะของคนได้เปลี่ยนไปตามกาล ตามเวลา ความรู้สึกของโลกที่เดิมทีเดียวว่าเป็นไพร่ฟ้าข้าแผ่นดิน หมายถึงเพียงเกิดมาเพื่อรับใช้ เพื่อดำเนินงานตามจุดประสงค์ของผู้ที่เหนือกว่านั้น ได้ถูกต่อต้านกับความคิดที่รุนแรงอีกเบื้องหนึ่ง จึงพยายามทำลายล้างระบบเดิม ดึงสภาพการที่สูงลงหาต่ำไม่ใช่ยกต่ำขึ้นไปหาสูง เมื่อเป็นเช่นนี้ผลก็คือการต่อต้านของทุกฝ่าย และการผันแปรของผู้ชนะไม่ว่าฝ่ายใดพยายามให้เข้าสู่สภาพเดิม (STATUS QUO) เมื่อเป็นเช่นนี้ความล้มเหลวในทางปาฏิหาริย์ใด ๆ ที่จะแปลงรูปชีวิตมนุษย์ก็ย่อมเกิดขึ้น เพราะอย่างหนึ่งที่ลืมไม่ได้คือ มนุษย์ทุกคนเป็นมนุษย์มีกิเลสเหมือนกันทุกคน ฉะนั้น ความจำเป็นของมนุษย์ที่จะต้องอยู่ จะต้องกิน และจะต้องทรงไว้ย่อมจะต้องมีเหมือนกันหมด และการต่อสู้เพื่อรักษาสิทธิ์อันที่ซึ่งทุกฝ่ายก็ย่อมจะมีไม่ใช่เพียงรู้วิธีสร้างความสงสารให้ตัวเอง แต่แล้วความรู้สึกที่น่าจะเป็นเรื่องถูกต้องก็เกิดขึ้น คือกลุ่มใดประเทศใดจะเจริญงอกงามเติบโตได้ก็ต้องเจริญเติบโตด้วยกันทุกส่วน ช่วยกัน รักษากัน ไม่เพียงเรียกร้องสิทธิ์ แต่เป็นหน้าที่ซึ่งผู้แข็งกว่าทั้งในส่วนกาย บัญญา กำลัง ทรัพย์สิน และอื่น ๆ ล้วนมีหน้าที่ที่จะต้องร่วมกันกู้หนุนในส่วนที่ขาด เป็นการร่วมสร้างสรรค์สวัสดิการแห่งอุดมการณ์สังคม ซึ่งมองดูผลประโยชน์ส่วนตัวให้สำเร็จได้ในภายหลังประโยชน์ส่วนรวม และหากผลประโยชน์ส่วนรวมเกิดแล้ว ก็จะต้องไม่พ้นผลประโยชน์ส่วนตัว ไม่ใช่มุ่งสร้างผลประโยชน์ส่วนตัวเหนือผลประโยชน์ส่วนรวม ซึ่งหากเป็นเช่นนั้นก็ควรอนุมัติให้เป็นเพียงชั่วคราว

ทัศนะเช่นนี้เข้าใจว่าเกิดขึ้นในแทบทุกประเทศที่ทนงว่าได้อยู่ในขั้นของอารยะธรรมแล้ว และทุกประเทศก็พยายามที่จะสร้างการสมดุลย์ระหว่างภายในประเทศของตนเอง โดยให้ฝ่ายทุนและฝ่ายแรงงานได้ประสพกันในฉันท์มิต ในฉันท์ผู้ร่วมงานแห่งความสำเร็จ ไม่ใช่ในฉันท์ที่ชิงไหวชิงพริบซึ่งกันและกัน แต่เจตนาเช่นนี้จะสำเร็จได้เพียงใดหรือไม่นั้น ก็จะต้องคอยตามดูกันต่อไปว่าการสร้างอุดมการณ์ทั้งหลายที่ค่อนข้างจะมีทัศนะปรับปรุงสังคมจะสำเร็จไปได้แค่ไหน การตัดทอนอำนาจของฝ่ายทุนแทนที่จะบีบบริการฝ่ายแรงงาน ซึ่งปรากฏว่าบางประเทศเช่นสหรัฐอเมริกาใช้อยู่มาก ในบางแห่ง

ให้ส่วนช่วยเหลือโดยกำหนดวิธีใช้แรงงานและสวัสดิการของผู้ถูกใช้แรงงาน การควบคุมของโลกและของแต่ละประเทศที่ไม่ให้ฝ่ายทุนใช้อิทธิพลเหนือแรงงานได้ ส่วนของการละเมิดวิธีสมดุลย์แห่งอำนาจของฝ่ายแรงงานเท่าที่ปรากฏในมหาประเทศเพื่อเรียกร้องผลตอบแทนให้สูงขึ้น สวัสดิการให้ดีขึ้น และบางประการในบางประเทศอาจเรียกร้องในข้อปลีกย่อยจนละเทะ เลอะเลือนไม่เป็นสาระก็มีเพราะการเมาอำนาจ สิ่งเหล่านี้ทางรัฐบาลของนานาประเทศก็พยายามแก้ไขตัดสิทธิ์ต่าง ๆ เช่นการขจัดเสียซึ่งอำนาจของสหพันธ์ในกลุ่มการเดินเรือ ในกลุ่มการต่อเรือ ในกลุ่มการขนถ่ายสินค้าเช่นนี้ ก็เป็นขั้นหนึ่งและเป็นขั้นที่อาจนำไปสู่ความสำเร็จ เพื่อที่จะตัดทอนค่าใช้จ่ายลงได้ และในขณะเดียวกันก็เพิ่มพูลสวัสดิการให้ผู้มีสัดส่วนแห่งการผลิตของทั้งเรือและบริการที่ตนอำนวย การตัดทอนและวางระบบแห่งการสูญเสียโดยใช่เหตุอันนี้ อาจนำไปถึงผู้ที่ตัดทอนรายจ่ายแห่งการแข่งขันทำให้ค่าขนส่งทางทะเลสมดุลย์ยิ่งขึ้น และการค้าก็จะได้ดำเนินไปในลักษณะที่อำนวยประโยชน์แก่ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค ชาติเล็กอาจหาที่ได้บนผืนท้องน้ำภายใต้ดวงอาทิตย์เพื่อทำการค้าขาย เช่นเดียวกับที่คนได้ส่วนของการค้าขายของคนในทางผลิตและในทางที่ประหลาดมาแล้ว โดยเฉพาะในระยะประมาณสองชั่วอายุคนที่แล้วมา อย่างไรก็ดีจะต้องยังไม่ไปทำลายล้างบั่นทอนปริมาณของการเดินเรือของชาติใหญ่นั้นเสีย เพราะปริมาณของการค้าย่อมเพิ่มขึ้นติดตามปริมาณของประชาชนที่เพิ่มขึ้น และโดยเหตุนี้เองก็ย่อมนำปริมาณของการเดินเรือให้เพิ่มขึ้นเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากลักษณะของเรือที่ขนสินค้าทั้งประเภทยุ้ง ประเภทของเหลว และประเภทสินค้าแห้งทั่วไป และเมื่อถึงขั้นนั้นแล้วกิจการเดินเรือระหว่างชาติซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการค้าดังที่เราเห็นกันอยู่นี้จะกลายเป็นกิจการกระทำของมนุษย์ที่จำเป็นแก่สิทธิ์ของมนุษย์ด้วยกัน ซึ่งทุกรูปทุกนามต้องอาศัยบริการนี้ซึ่งเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่สำคัญแก่สังคมเศรษฐกิจของโลกไม่ด้อยไปกว่าบริการอื่นเช่น รถไฟ ไปรษณีย์ โทรคมนาคม หรือการบินพลเรือนเหล่านี้หรือจะสำคัญยิ่งกว่าเสียมากด้วยซ้ำ และการควบคุมงานของธุรกิจการเดินเรือ นอกจากจะเป็นระหว่างประเทศหรือกลุ่มประเทศแล้ว อาจจำเป็นต้องกระทำในเมื่อถึงขั้นนานา

ชาติ เพื่อรักษาสิทธิ์และมอบหมายหน้าที่ให้แก่ทุก ๆ ชาติที่ควรมีส่วน และทุก ๆ กลุ่มชาติในทางการเดินเรือแข่งขันกัน ซึ่งคาดไว้ว่าจะต้องเกิดขึ้นอย่างแน่นอนภายในระยะเวลาอันใกล้นี้ ติดตามกับการจับกลุ่มอย่างเห็นใจของนานาประเทศไม่เพียงในเรื่องของการเมืองแต่ในเรื่องของเศรษฐกิจ และในเมื่อนานาชาติได้เล็งเห็นถึงความเข้าใจ หันหน้าพึ่งกันและกันแล้ว การร่วมมือประสานกันในเรื่องการเดินเรือรับใช้บริการขนส่งทางทะเลแล้ว ก็จะอำนวยผลให้ทุกชาติมากกว่าการแข่งขันทำลายล้างหรือกีดกัน ซึ่งวันหนึ่งจะต้องถูกขจัดไปในที่สุดดังเช่นเรื่องหลายประการที่ถูกขจัดไปแล้ว ฉะนั้น ปัญหาสำหรับประเทศที่เริ่มก่อร่างสร้างตัวก็คือพยายามขจัดความขุ่นเคืองในอดีตเตรียมสร้างเพื่ออนาคตในทางที่ถูก สร้างพาณิชย์นาวี สร้างมาตรการ ควบคุมบริการขนส่งทางทะเลให้ต้องตามวิถีทางอันควร ก่อนที่ประเทศอื่นจะสร้างบนสัดส่วนที่ควรเป็นของเราได้

บทที่ ๕

การตื่นตัวเพื่อสร้างพาณิชย์นาวีของนานาชาติที่สำคัญ

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ถึงเรื่องของการที่ชาติต่าง ๆ เห็นความจำเป็นที่จะต้องสร้างพาณิชย์นาวีขึ้น ให้เป็นกำลังของประเทศของตน ให้เป็นสถาบันการอันหนึ่งที่จะค้ำจุนสภาวะการณ์เศรษฐกิจของชาติ ทั้งในยามปกติและในยามสงคราม และมากไปกว่านี้ยังเป็นเรื่องของการที่จะสร้างเสริมพลานุภาพ อำนวยความมั่นคงให้แก่ประเทศชาติในการรักษาเอกราชและอธิปไตยของตนดังกล่าวแล้วนั้น ความสำคัญอันนี้ได้ปรากฏชัดขึ้นทุกทีและเพื่อเป็นพยานแห่งข้อเท็จจริง โปรดสังเกตจากตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ สำหรับพุทธศักราช ๒๕๐๘ – ๒๕๐๙ จะเห็นได้ว่า สำหรับประเทศมหาอำนาจทางทะเลใหญ่ ๆ นั้น เกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้งได้ลดปริมาณลง แต่เรือบรรทุกสินค้าเหลวกลับเพิ่มปริมาณขึ้น ส่วนสำหรับประเทศที่รอง ๆ ลงมานั้นดูจะมีส่วนเพิ่มขึ้นแทบทั้งสิ้น โดยเฉพาะเกี่ยวกับเรือบรรทุกสินค้าแห้ง ทั้งนี้อาจแปลความหมายได้คือ สำหรับประเทศใหญ่นั้น ดังที่กล่าวแล้วในบทต้น ๆ ของภาคผนวกนี้ว่า ได้ประสพปัญหานานาประการที่จำเป็นต้องระบายเรือเก่าของตนออกไป เพราะอายุขัยของเรือเริ่มเข้าสู่วัยชรา จะต้องปลดระวางออกจากประจำการ เพราะความไม่ประหยัดเกี่ยวกับอัตราค่ากรมธรรม์ประกันภัย ความล้าสมัยในสมรรถภาพของเรือเกี่ยวกับเครื่องกลไกที่ได้คิดค้นขึ้นใหม่ การผิดแผกไปจากขนาดสำหรับสินค้าบางอย่างต้องปรับปรุงให้เข้าและเหมาะสมแก่กาลเวลา และเหมาะสมกับสถานะการณ์ผันแปรของโลก เช่นทางผ่านมีคลองสุเอซ เซ็นต์-ลอเร็นซ์ และปานามา เป็นอาทิ การนำระบบการขนถ่ายผ่านท่อลำเลียงสินค้าซึ่งเป็นของเหลวมาใช้สำหรับในระยะทางไกล ๆ และในกาลข้างหน้าอาจนำไปลำเลียงสินค้า

ประเภทธัญญะพืชบางประการ หรือแม้แต่สินค้าที่มีลักษณะเป็นผงหรือเป็นฝุ่นให้ดูดหรือพ่นก็ได้ และประการที่สำคัญก็คือการวางระบบใหม่เกี่ยวกับเผชิญหน้าของทุนและแรงงาน ซึ่งรัฐบาลแต่ละประเทศจำเป็นจะต้องก้าวเข้ามาและยืนอยู่ระหว่างกลาง ไม่ใช่เป็นเพียงผู้ไกล่เกลี่ย หรือผู้ชี้ขาดดังที่เคยเป็นมาแล้วแต่ก่อน แต่จะต้องเป็นผู้ปกป้อง เบ่าบัด และปรับปรุงบั่ญหานานาประการของทั้งสองฝ่าย รักษาผลประโยชน์ให้แต่ละฝ่ายด้วยความเป็นธรรมในฐานะผู้บงการ ไม่ให้ความเห็นแก่ได้ ของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมาชงักงันความก้าวหน้าของส่วนรวม

สำหรับประเทศเล็กนั้นเพียงแต่จะมองดูเงาของตัวเองแล้วก็พอจะเห็นได้ว่าการอยู่ในอุ้งมือ อุ้งเล็บของผู้อื่นนั้น ย่อมเป็นอุปสรรคต่อความเจริญอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และเมื่อทุกคนเริ่มรู้สึกทะนงตัวเป็นคน ก็ย่อมจะต้องระลึกถึงเกียรติในการดำเนินชีวิตของตนเอง ควบคุมโชคชะตาของตนเองเท่าที่จะทำได้ แม้จะต้องระลึกอยู่เสมอว่าชีวิตต้องมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ประเทศเล็กนั้นโดยปกติก็เช่นประเทศเรา ซึ่งมีสินค้าแห้งเป็นหลัก เพราะสินค้าเหลวหรือที่เรียกว่าน้ำมันแล้วเกือบทั้งหมดได้ตกไปอยู่ในมือขององค์การใหญ่โตของโลก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของประเทศใหญ่ และพวกบริษัทน้ำมันเหล่านั้นคือผู้ที่เป็นเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าเหลว หรือมิฉะนั้นก็เป็นผู้เช่าหรือบรรทุกสินค้าเหลว โดยเหตุนี้เรือที่สร้างขึ้นเพื่อขนสินค้าเหลวจึงจำกัดอยู่ในความคุ้มครองของบรรดามหาประเทศทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ เว้นเสียแต่ในกรณีย์ของการสร้างเรือและจดทะเบียนเข้าไว้ในประเทศ ซึ่งดำเนินนโยบายเป็นประเทศแห่งธงเพื่อความสะดวกดังได้กล่าวไว้แล้วในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติพุทธศักราช ๒๕๐๙ เมื่อเป็นเช่นนี้จึงจะขอกล่าวถึงเรื่องต่อไปเกี่ยวกับการขยายตัวในทางพาณิชย์นาวีที่ได้ปรากฏขึ้นในระยะหลัง ๆ นี้เพียงเป็นสังเขป ให้พอเป็นที่เข้าใจว่าไม่มีใครนึงนอนใจอยู่เฉยในเรื่องของพาณิชย์นาวี เพราะการขนส่งทางทะเลเป็นเส้นเลือดสำคัญเส้นหนึ่งของชาติ หาก

ขาดลงหรือตีบตันประการใด ก็ย่อมหมายถึงการกระทบกระเทือนถึงสุขภาพและอนามัยของชาติเช่นกัน

ก. **หมีใหญ่เริ่มสร้างตัว** นับแต่สหภาพโซเวียตรัสเซียได้ผันแปรชีวิตจากระบบเศรษฐกิจเดิม เข้าสู่ระบบเศรษฐกิจซึ่งมุ่งสร้างตนเองและเพื่อตนเองโดยอาศัยผู้อื่นน้อยที่สุด และพยายามขยายวงการเศรษฐกิจระบบนี้เพื่อให้มีสัมพันธภาพในทางเจตนาเข้าถึงซึ่งกันและกัน แต่ปรากฏว่าแม้การขยายตัวในทางวิทยาการ การเมือง อุตสาหกิจหนักบางประการ และตลอดจนกิจการในทางเกษตร ก็ไม่ถึงขั้นที่จะดำเนินไปได้โดยปราศจากความร่วมมือกับเพื่อนร่วมโลก ซึ่งอาจมีทัศนะในทางดำรงชีวิตแตกต่างกัน ยิ่งในระยะหลัง ๆ นี้ ปรากฏว่าอาหารการกินของพลเมืองก็เข้าสู่สภาวะที่ขาดแคลน จำเป็นต้องแสวงหาจากต่างประเทศที่ไกลออกไป และต้องใช้เรือเป็นอุปกรณ์สำคัญยิ่งสำหรับขน ซึ่งหมายถึงความจำเป็นที่จะต้องจำหน่ายผลผลิตของตนออกไปยังตลาดต่างประเทศที่อยู่ห่างไกล เพื่อนำผลตอบแทนไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งของที่ตนต้องการ แต่ปรากฏว่าตลาดบางแห่งของสหภาพโซเวียตรัสเซียเกิดเป็นตลาดที่หาเรือในขอบเขตของค่ายตรงกันข้ามเข้าไปได้ยาก เพราะเมื่อเข้าไปแล้วย่อมเป็นที่รังเกียจที่จะให้เข้าไปค้าในท่าเรือแห่งอื่น เช่น คิวบา เกาหลีเหนือ เวียตนามเหนือ มหาชนรัฐจีน และอื่น ๆ เหล่านี้ นอกจากนี้ยังมีอาณาเขตซึ่งมีอุดมการณ์ของการปกครองคล้ายคลึงกัน แม้บางฝ่ายจะไม่คล้ายคลึงกันแต่ก็อาจเข้าใจซึ่งกันและกันอยู่มาก อาทิเช่น เยอรมันตะวันออก โปแลนด์ ยูโกสลาเวีย รูมาเนีย เหล่านี้ ซึ่งทุกแห่งตลอดจนประเทศเสรีอื่น ๆ ที่ยินดีเปิดการค้าขายด้วย ฉะนั้นการที่จะให้การค้าขายของตนขยายตัวเป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ จึงจำเป็นต้องสร้างกำลังทางพาณิชย์นาวีให้ทัดเทียมกับนานาชาติมหาประเทศขึ้นให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกัน ถ้าจะดูตามตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของสหภาพโซเวียตรัสเซียเมื่อปี ๒๕๐๘ กับในปี ๒๕๐๙ แล้วจะเห็นว่า สหภาพโซเวียตรัสเซียได้เพิ่มปริมาณของเรือขนสินค้าแห้งขึ้นจาก ๕ ล้านตัน ขึ้นเป็นเกินกว่า ๖ ล้านตัน และสำหรับเรือบรรทุก

สินค้าเหลวซึ่งสหภาพโซเวียตรัสเซียก็จำเป็นจะต้องมี เพราะมีเรื่องของน้ำมันที่จะต้องขนถ่ายค้าขายอยู่มาก จำนวนเรือจึงได้เพิ่มขึ้นจาก ๒ ล้าน ๑ แสนตัน เป็น ๒ ล้าน ๗ แสนตัน

สิ่งที่น่าสังเกตเกี่ยวกับการขยายตัวในทางพาณิชย์นาวีของสหภาพโซเวียตรัสเซียก็คือ ในระยะหลายปีมาแล้ว ที่รัสเซียได้เป็นตลาดเหมาเช่าเรือจากเจ้าของเรือในยุโรปและเอเชียเป็นจำนวนมาก และเรือภายใต้ธงของสหภาพโซเวียตรัสเซียนี้ถ้าเริ่มเดินเรือขึ้นแล้วอาจเป็นเรือที่ใหม่กว่า แต่ยังไม่แน่ว่าเป็นเรือที่มีสมรรถภาพสูงกว่า เพราะสหภาพโซเวียตได้เร่งรีบสร้างเรือในอู่ต่อเรือจากหลาย ๆ แห่งในยุโรป และแม้ตัวเองก็ได้เริ่มในการต่อเรือด้วยเช่นกัน ทั้งเป็นการช่วยการพัฒนาการอุตสาหกิจของประเทศในค่ายเดียวกันหรือใกล้เคียงกันเช่นโปแลนด์, ยูโกสลาเวีย และฟินแลนด์เป็นต้น

สหภาพโซเวียตรัสเซียได้เริ่มอุตสาหกิจต่าง ๆ ที่ต้องใช้พาณิชย์นาวีแทบทุกแขนง เช่น เรือล่าปลาวาฬทางขั้วโลก แข่งขันกับญี่ปุ่นและนอรเวย์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งไม่ใคร่จะมีชาติอื่นเข้าไปสู้ด้วย เรือจับปลาขนาดใหญ่ท่องเที่ยวไปตามมหาสมุทรแปซิฟิคและแอตแลนติคก็มาก เรือสำหรับบรรทุกคนโดยสารประเภทโอ่อ่าก็ได้เริ่มขึ้น และเดินในเส้นทางที่ใหม่และแปลก คือ จากอาณาเขตแห่งทะเลสาปใหญ่ของสหรัฐอเมริกาและแคนาดาผ่านมาทางนิวยอร์คและข้ามมหาสมุทรแอตแลนติคสู่ท่าเรือต่าง ๆ ในภาคพื้นทวีปยุโรป ส่วนเรื่องของการขยายตัวในทางเรือสินค้านั้นมีเป็นเอนกประการ ทั้งนี้เพราะสหภาพโซเวียตรัสเซียเห็นความจำเป็นจะต้องพึ่งของจากประเทศใหญ่ เช่น สหรัฐอเมริกา มีนโยบายในการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของตนเป็นอย่างมาก เนื่องมาจากความเสียเปรียบแห่งการสมดุลย์ของอำนาจทุนและแรงงานจนเกินไป ทำให้ค่าแห่งการบริหารกิจการสูงกว่าควรเมื่อเทียบกับประเทศอื่น และเมื่อรัสเซียต้องอาศัยเรือของอเมริกัน ก็ย่อมหมายถึงการต้องเสียค่าขนส่งที่สูงกว่าควร สหภาพโซเวียตจึงจำต้องใช้นโยบายชั่วคราวดังกล่าว คือ การเช่าเรือชนิดที่ให้อยู่ในความควบคุมของตนโดยสิ้นเชิง แต่ถึงกระนั้นก็ดีก็ยังไม่

สามารถจะขบปัญหาที่รัสเซียยังต้องประสพอยู่เพราะเป็นเรื่องระยะยาว แต่ในปี ๒๕๐๙ นี้ ได้ปรากฏตามรายงานขององค์การทะเบียนเรือของลอยด์แห่งอังกฤษว่า สหภาพโซเวียตรัสเซียได้เริ่มเปิดศักราชใหม่แห่งการต่อเรือและยังสามารถรับต่อเรือแก่ตลาดโลก คือ ได้ประมาณ ๔๒๕,๐๐๐ ตัน เพื่อให้แก่ลูกค้าชนชาติกรีก ฉะนั้นจึงคาดว่ารัสเซียจะสามารถต่อเรือให้แก่โลกได้ปีละไม่ต่ำกว่า ๓๐๐,๐๐๐ ตัน และในขณะเดียวกันก็ปรากฏว่าสหภาพโซเวียตได้สั่งต่อเรือเป็นจำนวนมากและเป็นประจำจากประเทศโปแลนด์ ฉะนั้นจึงแสดงให้เห็นว่าในขณะที่สหภาพโซเวียตรัสเซียขยายตัวในทางการเดินเรือแล้ว ก็ได้พยายามขยายตัวในทางต่อเรือพร้อม ๆ กันไปด้วย

ตามข้อความที่ได้ทราบมาจากผู้สังเกตการณ์ต่างประเทศว่า ในปัจจุบันสหภาพโซเวียตรัสเซียกำลังสั่งต่อเรือสำหรับขนสินค้าแห้งอยู่ถึง ๙๗ ลำ ซึ่งคงจะเป็นเรือประเภทขนสินค้าทั่วไป เพราะมีน้ำหนักอยู่เพียงลำละประมาณ ๑๕,๐๐๐ ตัน และเรือที่สั่งต่อเหล่านี้ได้เป็นการสั่งต่อในระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ และ เมษายน พ.ศ. ๒๕๐๙ นี้เอง ฉะนั้นถ้าจะเทียบกันแล้ว การสั่งต่อเรือของรัสเซียเป็นเพียงรองลงมาจากประเทศนอร์เวย์และไลเบเรียเท่านั้น แต่ก็ได้กล่าวแล้วว่าสำหรับไลเบเรียนั้นอาจหมายถึงประเทศอื่นใดก็ได้ที่เป็นเจ้าของอันแท้จริง หากแต่หลบมาอาศัยธงเพื่อความสะดวกโดยเหตุผลต่าง ๆ กัน และถ้าจะรวมตัวเลขทั้งหมดแล้วจนถึงเมื่อต้นเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๙ สหภาพโซเวียตรัสเซียได้สั่งต่อเรือรวมทั้งสิ้นประมาณ ๕๓๖ ลำ รวมน้ำหนักได้ประมาณ ๕,๖๔๑,๓๖๑ ตัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเรือสำหรับสินค้าแห้ง ๔๐๗ ลำ มีน้ำหนัก ๓,๕๗๔,๕๕๖ ตัน เป็นเรือขนสินค้าเหลว ๑๒๒ ลำ รวมน้ำหนัก ๑,๙๐๙,๓๐๕ ตัน และเรือบรรทุกสินค้ายุ้ง ๗ ลำ รวมน้ำหนัก ๑๕๗,๕๐๐ ตัน และเท่าที่ผู้ชำนาญทางเรือสังเกตว่าสำหรับเรือขนสินค้าแห้งนั้น สหภาพโซเวียตรัสเซียได้ตั้งจุดหมายปลายทางไว้ว่าเมื่อถึง พ.ศ. ๒๕๑๓ ตนจะต้องมีเรือรวมน้ำหนักทั้งหมดได้ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ล้านตัน แต่ทั้งนี้หมายถึงการที่จะต้องเปลี่ยนแปลงเรือเก่าและเรือใหม่ด้วย และอาจมีตัวเลขก้าวก่าย

เหลือมล้ำกันอยู่บ้าง เรื่องนี้นักการเมืองและเศรษฐกิจแห่งสหรัฐอเมริกาก็กังวลว่าสหภาพโซเวียตอาจเข้าแทนที่สหรัฐอเมริกาในฐานะมหาอำนาจทางทะเลฝ่ายการค้า ซึ่งอเมริกาควรคำนึงถึง และต้องขวนขวายแก้ไขในขั้นต้นโดยนำเอาเรือที่เก็บสำรองไว้ประมาณ ๑๕๐ ลำเข้ามาใช้ในการขนส่งทางทะเล แม้จะเป็นเรือเก่าประมาณ ๒๕ ปีแต่ก็ยังไม่เคยใช้เลย

ฉะนั้น เท่าที่ได้กล่าวมาแล้วจึงควรสังเกตว่า รัสเซียหมีใหญ่ซึ่งนอนทับอาณาเขตแห่งสองทวีปและหลับจนลืมพาณิชย์นาวีว่าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาการเศรษฐกิจ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุแห่งความชักช้าในความก้าวหน้าบางประการนั้นอยู่เป็นเวลานับได้เกือบกึ่งศตวรรษ จึงได้เริ่มลืมตาตื่นและก้าวอย่างรวดเร็วที่จะเข้าครอบอาณาเขตหากินในผืนที่ที่เป็นกลาง และไม่แต่เพียงเท่านั้นการตั้งตัวของรัสเซียในทางพาณิชย์นาวีนี้ ก็ได้ปลุกให้มหาอาณาเขตเพื่อนบ้านมังกรใหญ่แห่งอาเซีย เริ่มเข้าแสวงหาแหล่งหากินบนผืนน้ำของกลางเช่นนี้ ฉะนั้นหากผู้ใดประเทศใดยังคงไม่เคลื่อนตัวเองเสียบ้าง ผืนน้ำซึ่งมีสามในสี่ของโลกนี้จะต้องแคบเข้ายิ่งขึ้น โอกาสที่จะทำมาหากินก็จะลำบากยิ่งขึ้นเป็นทวีคูณ

ข. มังกรเริ่มตื่นและแสดงบทบาททางทะเล ในขณะที่สหภาพโซเวียตรัสเซียมหาประเทศใหญ่ทางค่ายตะวันออกได้เริ่มสร้างตัวเองในทางพาณิชย์นาวีอย่างชนิดน่าตื่นตระหนกตกใจสำหรับผู้ที่สนใจเกี่ยวกับเศรษฐศาสตร์สมุทรของโลก นับแต่จีนฝ่ายขวาได้ถูกบังคับให้ถอนตนออกจากผืนแผ่นดินใหญ่ของเอเซียไปรวมตัวอยู่ในเกาะฟอร์โมซา ซึ่งเกือบจะเรียกว่าสร้างอธิปไตยให้เป็นสองส่วนตามพฤตินัย ในเรื่องเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีบนผืนแผ่นดินนั้นเกือบจะไม่มีการกล่าวขวัญถึงมากมายอะไรนัก เพราะการดำเนินงานของจีนแห่งผืนแผ่นดินใหญ่มีแต่ข่าวออกมามักเป็นเรื่องเกี่ยวกับการเมืองหรือการค้าก็โดยผ่านเมืองท่าซึ่งอยู่ใกล้เคียง เช่น ฮ่องกง หรือญี่ปุ่น ซึ่งมีเรือของชาติที่ค้าขายกับทั้งสองฝ่ายเข้ารับภาระขนถ่ายสินค้าให้ แต่มาเมื่อ ๒—๓ ปีมานี้ ปรากฏว่ามหาชนรัฐจีนได้มีการขยับขยายในเรื่องการค้าทางทะเลมากขึ้น โดยเฉพาะในเมื่อความต้องการของ

ประเทศในเรื่องอาหารบีบบังคับยิ่งขึ้น และปรากฏว่าทางมหาชนรัฐจีนได้เช่าเรือเข้าใช้ในกิจการของตนเป็นอันมาก และนอกจากนี้ยังเป็นตลาดซื้อเรือที่ใช้แล้วแทนอินเดียซึ่งเคยเป็นที่รับซื้อเรืออยู่แต่ก่อน สำหรับตารางเปรียบเทียบกองเรือพาณิชย์ของชาติต่าง ๆ แล้ว ปรากฏว่าปริมาณของเรือแห่งมหาชนรัฐจีน ได้เพิ่มขึ้นจากเรือสินค้าแห่งระหว่าง พ.ศ. ๒๕๐๘ กับ พ.ศ. ๒๕๐๙ จาก ๕๙๐,๐๐๐ ตัน เป็น ๖๑๐,๐๐๐ ตัน และเรือสำหรับสินค้าเหลวจาก ๖๔,๐๐๐ ตัน เป็น ๙๑,๐๐๐ ตัน ตัวเลขนี้ถ้าจะมองก็ไม่เห็นสำคัญนัก แต่ปรากฏว่ามหาชนรัฐจีนได้เข้าสู่ตลาดการต่อเรือด้วยเช่น ญี่ปุ่น และมหาอาณาจักรจีนได้เข้าร่วมในการสร้างอู่ต่อเรือให้แก่ประเทศอื่น เช่น เกาหลีเหนือ และเวียตนามเหนือเป็นอาทิ นอกจากนี้เมื่อต้นเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๙ นี้เอง ได้มีข่าวว่ามีการจัดตั้งบริษัทเดินเรือชื่อ SINO-TANZANIA SHIPPING LINE ขึ้น เป็นสายการเดินเรือระหว่างประเทศทานเซเนีย ติดต่อกับประเทศมหาชนรัฐจีน โดยฝ่ายจีนเป็นผู้ที่ออกทุนในขั้นปฏิบัตินี้ทั้งสิ้น แต่ว่าครึ่งหนึ่งของเงินทุนนั้น จะถือเป็นหุ้นของบริษัท SINO-TANZANIA SHIPPING LINE และประเทศจีนจะเป็นผู้ให้เงินยืมเป็นระยะสิบปี เริ่มชดใช้นับแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๐ เป็นต้นไป และบริการฝ่ายการเดินเรือนี้จะเริ่มก่อนสิ้น พ.ศ. ๒๕๐๙ ซึ่งย่อมหมายถึงว่าเรือเหล่านี้มีพร้อมอยู่แล้วทางฝ่ายจีน ในขณะเดียวกันก็มีข่าวจากลอนดอนว่าเกิดมีการตั้งสหการเดินเรือชื่อว่า THE EASTERN AFRICA NATIONAL SHIPPING LINE ขึ้น ซึ่งบรรดารัฐบาลแห่งประเทศคีเนีย อูแกนดา ทานเซเนีย และแซมเบีย พร้อมกับผู้แทนของ SOUTHERN LINE และประธานของ EAST AFRICA CONFERENCE LINES ได้ตกลงร่วมมือกัน เพื่อให้สมาชิกแห่งชมรมเรือได้มีส่วนวันสำคัญสำหรับการขนสินค้าจากแอฟริกาตะวันออกไปยังบริเทนและยุโรปเหนือ ข้อตกลงนี้มอบให้ SOUTHERN LINE เป็นบริษัทอำนวยการ (MANAGING AGENTS) และหุ้นอื่น ๆ แบ่งกันแต่ละประเทศที่กล่าวนามมาแล้ว

ข้อพึงสังเกตของความเคลื่อนไหวนี้ก็คือ นับเป็นครั้งแรกที่มหาชนรัฐแห่งผืนแผ่นดินใหญ่ได้เข้าไปอยู่ในวงการเดินเรือระหว่างประเทศร่วมกับชาติอื่นอย่างเปิดเผย และมีสัดส่วนแห่งการลงทุนร่วมกันนั้น โดยที่ชาติอื่นนั้นไม่ต้องลงทุนเลยเว้นแต่สินเชื่อระยะยาวซ้ำผลัดเวลาเป็นกรณีย์พิเศษด้วย และในขณะเดียวกันประเทศนั้นก็ได้มามีส่วนสัมพันธ์กับชมรมเรือ สร้างเป็นบริษัทเรือขึ้นใหม่ ซึ่งอาจเป็นวิธีการอันหนึ่งที่ชมรมเรืออาจใช้สำหรับแก้ปัญหาของประเทศที่กำลังพัฒนาการ และขัดขวางผลประโยชน์อย่างสมบูรณ์ของชมรมเรือ และเมื่อความสัมพันธ์โดยผ่านทั้งสองอันเข้านี้ ก็อาจหมายถึงการเปิดทางค้าขายของพาณิชย์นาวีได้สะดวกยิ่งขึ้น สำหรับมหาชนรัฐจีนและสำหรับชมรมเรือโดยอาศัยประเทศเป็นกลางประเทศหนึ่ง ทั้ง ๆ ที่ชมรมเรือก็ยังไม่มีบริการติดต่อไปกับค่ายตะวันออก เว้นเสียแต่สายการเดินเรือทางสายของเยอรมันซึ่งเพิ่งได้รับการเข้าเป็นสมาชิกเมื่อไม่นานมานี้ และเมื่อพิจารณาประกอบกับการที่บริเทนใหญ่ได้รับรองในอธิปไตยของมหาชนรัฐจีนแล้วตามนิตินัย ก็ย่อมหมายถึงการเปิดทางแห่งการค้าและการขยายตัวของพาณิชย์นาวีของมหาชนรัฐจีนด้วย ในขณะที่การปฏิบัติงานของชมรมเรือได้ดำเนินไปในบางประการประสบอุปสรรคของประเทศเล็ก ๆ ที่ยังด้อยต่อการพัฒนาการทางทะเล เช่น ประเทศของกลุ่มอีคาเพ่และปัญหาเรื่องเกี่ยวกับค่าระวางก็มี เกี่ยวกับบริการซึ่งทางชมรมเรืออำนวยให้แก่ประเทศที่ยังพัฒนาการไม่เข้าขั้นสูงทัดเทียมก็มี หรือปัญหาอื่น ๆ อีกในทางการประชุมของสหประชาชาติในเรื่องการพัฒนาการของการค้าระหว่างชาติ (UNCTAD) ซึ่งบางประเทศในการเดินเรือที่มีส่วนเกี่ยวกับการดำเนินการของชมรมเรือและได้ครองสมุทรอยู่แล้ว จึงรู้สึกว่าไม่ใคร่อยากจะให้ประเทศที่ตื่นใหม่เริ่มสังวรณ์ในสิทธิของตนในเรื่องนี้และพยายามกีดกันอยู่นั้น อาจใช้มหาประเทศจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่แห่งทวีปเอเชียนี้เป็นเครื่องมือและเป็นฐานที่จะสร้างป้อมปราการที่มั่นคงขึ้นอีกแห่งหนึ่ง เพื่อขจัดและกีดกันเหล่าประเทศด้อยพัฒนาการในการลืมตาอ้าปากขยายอุตสาหกิจของตนเพื่อความมั่นคงสถาพรในทางเศรษฐกิจ และสร้างความเป็นเอกราช

หรืออิสระภาพที่ใกล้จะแท้จริงมากยิ่งขึ้น แทนที่จะเพียงแก้ปัญหาของการเมืองและงดงามเพียงด้วยถ้อยคำ แต่การเป็นอยู่อันแท้จริงนั้น ยังคงอยู่ในเงาของอาณานิคมดังที่ได้เคยเป็นมาในหลาย ๆ ศตวรรษที่ผ่านมาแล้ว ฉะนั้นการที่จะป้องกันผลประโยชน์ของประเทศที่ด้อยการพัฒนาการด้วยกันก็คือ การตื่นขึ้นด้วยกัน การร่วมมือกันในทางที่ถูกที่ควร และลืมเสียบ้างในส่วนผลประโยชน์ทางการเมืองของแต่ละบุคคล

ค. **โครงการของชมพูทวีป** ในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ได้กล่าวไว้บ้างเรื่องอินเดียเริ่มสร้างพาณิชย์นาวีของตนนับแต่ได้เอกราชทางการเมือง ทั้งนี้ตามความรู้สึกของผู้เสนอเห็นว่าเป็นความไหวพริบที่เฉลียวฉลาด เพราะปัญหาบ้านเมืองของอินเดียได้อุบัติขึ้นภายหลังได้ส่อให้เห็นได้ชัดว่า รัฐบุรุษของอินเดียไม่เพียงแต่จะมีความทะเยอทะยานอยากเป็นรัฐบุรุษให้เพียงโลกรู้จักตัวและตื่นขึ้นเฉพาะตัวเท่านั้น แต่เป็นการมองเห็นการพัฒนาการในระยะยาว ถึงแม้ว่าจะเป็นเรื่องที่มีขวากหนามกีดกั้นมากหลายและอุปสรรคนานาประการ เช่น ปัญหาเรื่องศาสนา ปัญหาเรื่องภาษา ปัญหาเรื่องประเพณี ปัญหาเรื่องวรรณะ และใหญ่ที่สุดคือปัญหาของเพื่อนบ้าน ๒ ด้าน ที่มิตรภาพไม่ใคร่กลมเกลียวกันนัก ในทางตะวันตกมีปากีสถาน และในทางเหนือมีมหาชนรัฐจีน อินเดียแม้เป็นประเทศใหญ่มีประชาชนมาก มีทรัพยากรและทุนสะสมอยู่มากก็ตาม แต่เพราะความใหญ่และการแพร่กำลังออกไปก็ทำให้การป้องกันตัวลำบาก นี่รวมไปถึงสภาวะเศรษฐกิจซึ่งแบ่งบุคคลออกเป็นชั้นใหญ่ ๆ คือ ผู้ที่ทรัพย์มากและผู้เกือบไม่มีทรัพย์เลย สำหรับผู้มีทรัพย์นั้น อินเดียได้รับประโยชน์ในการที่อินเดียสามารถเคลื่อนอำนาจไม่ให้เป็นแรงบีบบังคับฝ่ายอื่นที่อ่อนกว่าได้ และสามารถนำเอาทรัพยากรมาขยายในทางอุตสาหกรรม ตลอดจนธุรกิจการเดินเรือเป็นอำนาจที่สองของทางซีกโลกตะวันออกนี้ได้ การขยายตัวของการสร้างเรือซึ่งก็เริ่มทำขึ้นแล้วอย่างงดงามและก็ยังคงขยายต่อไปอีก จนบางครั้งเป็นที่น่าอิจฉาของประเทศอื่น เช่น ประเทศที่ได้รักษาอิสระภาพของตนมาได้ตลอดเวลาที่ชนต่างชาติเข้าไปครองอินเดีย แต่ถึงกระนั้น

ก็ตามการขยายตัวเหล่านี้ถ้าจะพูดไปเป็นเรื่องของความจำเป็น คืออินเดียสังวรณ์ดีว่าประชากรของตนขาดสิ่งประกอบที่ควรแก่ชีวิตอยู่อีกเป็นจำนวนมากมาย แม้แต่อาหาร แทบจะกล่าวได้ว่า ตลอดเวลาไม่ส่วนใดส่วนหนึ่งของอินเดียจะต้องมีคนอดตาย ในสมัยของรัฐบาลอินเดียภายใต้ ฯพณฯ เยาวหะราล เนรูห์ ได้นำอินเดียไปสู่ความมีเกียรติโดยความสามารถของรัฐบุรุษเป็นส่วนตัวในบางท่าน พยายามให้อินเดียอยู่ในฐานะความเป็นกลางในหลักแห่งปรัชญา หรือจะพูดง่าย ๆ ว่าเหยียบเรือหลายแคม เพราะรับความช่วยเหลือส่วนมากจากประเทศในวงแห่งจักรภพอังกฤษด้วยกัน ส่วนทางอื่นนั้นก็รับทุกแห่งที่หมายถึงอำนาจแต่ก็พยายามให้ได้สมดุลย์กัน ไม่มากไม่น้อยกว่ากัน เพื่อแสดงความไม่เลือกที่รักมักที่ชัง นโยบายการสร้างพาณิชย์นาวีก็ใช้ลักษณะนี้โดยรับเอาความช่วยเหลือของทั้ง ญี่ปุ่น เยอรมนี อังกฤษ และนอร์เวย์

เมื่อ ฯพณฯ เนรูห์ สิ้นบุญไปแล้ว ฯพณฯ ศาสตรี ได้เข้ามาเป็นผู้ถือพังงานำรัฐนาวา ก็ได้ดำเนินตามรอยทางเดินของท่านมหาบุรุษผู้นำรัฐบาลคนก่อน แต่ก่อนที่ ฯพณฯ ศาสตรี จะได้ดำเนินงานไปในลักษณะใดของท่านเองชะตากรรมของท่านก็ได้สิ้นสุดลง มรดกแห่งการบริหารงานของชาติตกอยู่ในมือของบุตรีท่านเยาวหะราล เนรูห์ คือ ฯพณฯ นางอินทิรา คานธี ในระยะนี้ผลบังคับแห่งเศรษฐกิจได้กระชับหนักขึ้น การอดอาหารเนื่องจากการสู้รบกับปากีสถานทางด้านตะวันตก การถูกรุกล้ำดินแดนที่จำเป็นต้องเสียแหล่งทำมาหากินไปโดยการรุกล้ำดินแดนของชาวจีนจากธิเบต ภัยธรรมชาติได้ก่อให้เกิดข้าวยากหมากแพง อาหารขาดไม่พอที่จะเลี้ยงประชากรนับเป็นจำนวนสิบล้านเหล่านี้ บังคับให้รัฐบาลอินเดีย ต้องปรับปรุงนโยบายของตนเองในการสร้างสัมพันธภาพกับนานาประเทศ อินเดียเริ่มรับการช่วยเหลือและซื้อขายกับประเทศที่ไกลออกไปมากเข้า ประเทศใดที่สามารถช่วยเหลือได้ในทางทุนทรัพย์และกำลังทางเศรษฐกิจอย่างใดอินเดียก็รับโดยไม่รักษาดุลย์ภายในลักษณะเดิม แม้ในทางการทูตก็พยายามที่จะทำให้อินเดียอยู่ในจุดแห่งความสนใจความสำคัญ และอยู่ในจุดกลางแห่งดุลย์ของต่างอำนาจ

อินเดียได้รับอาหารมากมายจากสหรัฐอเมริกา แคนาดา และออสเตรเลีย ซึ่งหมายถึงการจะต้องจัดหาเรือไปบรรทุกขนมาสู่อินเดีย ฉะนั้น อินเดียจึงต้องใช้นโยบายเข้าสู่ตลาดการเช่าเรือ แข่งขันกับลูกค้าเช่าเรือใหญ่อีกสองประเทศ คือ สหภาพสังคมสาธารณรัฐรัสเซียและมหาชนรัฐจีน และเมื่อการผลิตอาหารให้เพียงพอแก่ประชาชนยังเป็นเรื่องของปัญหาวันหน้าที่ระยะนาน ก็หมายถึงอินเดียจะต้องเพิ่มพูลการผลิตสินค้าที่ตนผลิตได้เพื่อนำไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ต้องการต่อไปมากยิ่งขึ้น และเมื่อเป็นเช่นนี้ก็เป็นเรื่องของการจราจรสองฝ่าย (TWO—WAYS TRAFFIC) และเรือที่จะขนก็จะต้องมีอยู่เป็นประจำเพื่อประหยัดในการขนส่งให้มากที่สุดที่จะมากได้ และเปิดโอกาสให้หนทางหาอาชีพของชนชาติอินเดียต่อไป

การแก้ปัญหากสิกรรมหรืออุตสาหกรรมก็ตาม ก็หมายถึงการสร้างทำนบ การสร้างโรงงานการสร้างเครื่องจักรเหล่านี้ มีส่วนประกอบจะต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งสิ้น และเมื่อของนำเข้ามามาก ก็ต้องสร้างสิ่งที่ส่งออกไปชดใช้มากยิ่งขึ้น ความจำเป็นของการเดินเรือจึงเพิ่มพูลขึ้นเป็นลำดับ

ปัญหาเรื่องอัตราค่าระวางก็ตาม ปัญหาเรื่องปริมาณของระวางก็ตาม ปัญหาเรื่องอุปสรรคที่จะเข้าท่าอื่นก็ตาม ตลอดจนปัญหาเรื่องการแข่งขันกับเรือภายใต้ธงอื่นได้อยู่ในความนึกคิดของนักเศรษฐศาสตร์อินเดียหลายท่าน ซึ่งต่างสละเวลา สละความคิดและอื่น ๆ หันเข้าสนใจโดยเฉพาะในเรื่องของปัญหาเศรษฐกิจทางทะเล ติดตามบทเรียนของผู้อื่น แม้แต่จะไม่ได้มีตำราที่ยังขีดเส้นใต้ให้ดู พยายามเข้าใจในเรื่องใกล้สภาพความเป็นจริงที่สุด ไม่เอาความเกลียด โกรธ และโมโหเป็นอารมณ์ และไม่อาศัยหลักแห่งสามัญสำนึกเป็นสำคัญ จึงได้ร่วมกัน บางครั้งคนละทัศนะแต่ก็ปรับความเข้าใจกันได้ วางนโยบายแห่งชาติในทางพาณิชย์นาวี ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายทหาร ฝ่ายปกครอง ฝ่ายปราบปราม ร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด ดังตัวอย่างเช่นที่ผู้เขียนเห็นว่าเป็นเรื่องที่น่าเห็นใจและน่าคิด คือ เมื่อเร็ว ๆ นี้ประเทศอินเดียได้ทำสัญญาทางการไมตรีระหว่างชาติ โดย

เฉพาะกับประเทศเยอรมันนี ซึ่งต่างฝ่ายต่างอำนวยประโยชน์ให้แก่กันและกัน สำหรับเรือของแต่ละชาติให้เข้าไปยังเมืองท่าของอีกชาติหนึ่ง และนี่ก็คงเป็นตัวอย่างสัญญาที่จำเป็นแก่อินเดียจะต้องทำขึ้นกับประเทศอื่น เพื่อแผ้วถางทางไปสู่พรมแดนใหม่ของการเดินเรืออินเดีย ในเมื่อระลึกถึงว่าการเดินเรือของเยอรมันนีก็เป็นเรื่องของการคืนชีพและของอินเดียเป็นเรื่องเพิ่งคลอด การตกลงเช่นนี้รู้สึกว่าจะเป็นประโยชน์ยิ่ง ในเมื่อคำนึงถึงอำนาจของ (GARTEL) ที่จะทำให้เรือนอกกลุ่มเข้าปฏิบัติการไม่สะดวกนักในประเทศแห่งยุโรป เว้นเสียแต่จะมีเครื่องป้องกันดีเช่นนี้ และนอกจากนั้นเมื่อระลึกว่าเมืองท่าบนพื้นแผ่นดินยุโรปเป็นแหล่งสำคัญสำหรับสินค้าทางภาคตะวันออกนี้ ตั้งอยู่ในประเทศเบลเยี่ยม ฮอลแลนด์ และเยอรมันนี การจะผลีผลามเข้าสู่สังเวียน โดยปราศจากมงคลคุ้มกันที่มีความขลังเพียงพอแล้ว ก็เป็นเรื่องที่น่าครั่นคร้ามเป็นอย่างมาก

ง วิถีสร้างตัวของจีนพเนจร เรื่องของโลกเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่น่าจะสังเกตุมีอยู่เรื่องหนึ่ง คือ เรื่องการคลี่คลายขยายตัวของประเทศชาติจีน ซึ่งเป็นการสร้างที่ผิดแผกแตกต่างกว่าชาติอื่นอยู่มาก ถ้าหากจะให้เข้าใจเรื่องได้ถนัดแล้วจะต้องมองเห็นถึงความสามารถ ความอดทน ความกดดันที่ชาวจีนได้รับมาแต่อดีต ประกอบกับการถือโอกาสเอาเปรียบพฤติการณ์และสร้างตนเอง ในครั้งหนึ่งท่านมหาปราชญ์แห่งประเทศไทยได้เคยเปรียบคนจีนว่าเป็นเสมือนยิวแห่งบูรพาทิศ ข้อนี้เป็นความจริงที่ยิ่งนานวันเข้าก็ค้านไม่ได้ เลือดของจีน (หมายถึงทั้งมงโกลและแมนจูได้แทรกซึมอยู่ในบรรดาประชาชนของชาติต่าง ๆ ในแคว้นเอเซีย โดยเฉพาะในเอเซียอาคเนย์อย่างมากมาย) เช่นเดียวกันกับสายเลือดของชนชาติยิวได้เจือปนอยู่ในบรรดาประชาชาติแห่ง ยุโรป อเมริกา ตะวันออกกลาง และแม้อาฟริกา ชนชาติจีนได้ถูกการกระทบกระเทือนในปัญหาเกี่ยวกับการรวมตัวทั้งในอดีตมาจนในปัจจุบัน เช่นเดียวกับชาวยิวนับแต่สมัยของโมเสส ตลอดมาจนถึงการสร้างตัว ณ ประเทศอิสราเอล และแปลกที่สุดก็คือในปัจจุบันจีนได้ทำการสร้างพาณิชย์

นาวีของตนที่จำเป็นแฝงรูปภายใต้ธงชาติอื่นบ้าง ร่วมกิจการกับประเทศที่เกิดใหม่บ้าง และก็เช่นเดียวกับอิสราเอลซึ่งต้องสร้างพาณิชย์นาวีของตน นอกจากในชื่อของตนเองแล้ว ยังพยายามแซงอยู่กับประเทศอื่น ๆ อาทิ พะม่า และฆาน่า และก็ยังจะเขยิบเข้าสู่ประเทศอื่นต่อไปอีก เป็นต้น

สำหรับบรรดาชาติที่ถูกแยกตัวเป็นสองฝ่ายหรือเพื่อจะให้ชัดยิ่งขึ้นก็คือสองอธิปไตย (แม้ในทางพิธีการต่างประเทศ อาจยอมรับฝ่ายหนึ่งไม่ยอมรับอีกฝ่ายหนึ่ง แต่โดยพฤตินัยแล้วก็รับด้วยกันทั้งนั้น) ประเทศเช่น เยอรมนี แบ่งออกเป็นประเทศเยอรมนีตะวันออกและตะวันตก โดยผู้ซึ่งเป็นผู้ชนะเข้าครองตัดสินแบ่งและค่ายฝ่ายหนึ่งก็รับรองส่วนหนึ่ง อีกฝ่ายหนึ่งก็รับของอีกส่วนหนึ่งแยกแยะกันออกไปโดยเด็ดขาด ชาติเกาหลีแยกออกเป็นฝ่ายเหนือกับฝ่ายใต้ก็โดยนัยเดียวกัน และต่างฝ่ายต่างก็รับรองอธิปไตยโดยค่ายที่ตนสังกัด ชาติเวียตนามแบ่งออกเป็นฝ่ายเหนือและฝ่ายใต้ แยกออกโดยข้อตกลงของคณะกรรมการนานาชาติทำหน้าที่ "ท้าวมาลีวราช" และต่างฝ่ายต่างก็ได้รับรองและสนับสนุนโดยค่ายที่ตนนิยม แต่เรื่องของประชาชาติจีนเป็นเรื่องที่ผิดกันและแปลกประหลาดมาก คือเมื่อสิ้นสงครามโลกครั้งที่สอง โดยสภาพแห่งการเมือง จีนได้รับการยกย่องเป็นผู้ชนะและเข้าครองตำแหน่ง "พี่เบิ้มทั้งห้า" ได้เป็นผู้ก่อการอันสำคัญของสหประชาชาติเพื่อวางระบบใหม่แก่โลก เป็นสมาชิกถาวรของสภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติซึ่งมีประเทศอื่นอีกสี่ประเทศ ต่างฝ่ายต่างก็เป็นผู้นำทั้งนั้นในทางการเมืองของโลก ต่อมาการผันแปรภายในประเทศจีนเอง ได้แบ่งแยกกลุ่มการเมืองออกต่อสู้กันจนถึงขั้นที่ฝ่ายหนึ่งสามารถครองผืนแผ่นดินใหญ่บนพื้นทวีปได้โดยสิ้นเชิง ขับไล่อีกฝ่ายหนึ่งที่เป็นรัฐบาลอยู่เดิมต้องข้ามน้ำข้ามทะเลซัดเซพเนจรไปครองแผ่นดินแห่งเกาะ ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นเกาะของชนชาติที่ล้าหลังมากแห่งความเจริญ และจีนเคยครองอำนาจเหนือในสมัยโบราณชนิดประเทศบรรณาการ ต่อมาชนชาติอื่นก็ได้เข้าครองเกาะนั้นมี ชาวโปรตุเกต ชาวฮอลแลนด์ และชาวญี่ปุ่น เกาะไต้หวันหรือฟอร์โมซานี้ ซึ่งอันที่จริงก็เป็นชาติหนึ่งในอดีต เมื่อจีนส่วนที่เตลิดเปิดมาจากแผ่นดินใหญ่เข้ามาบนเกาะนี้ ปรากฏว่าได้นำทุนทรัพย์และ

ทรัพย์สินเงินทองอีกหลายอย่างหลายชนิดติดตัวมาด้วย ออกจากประเทศจีนพร้อมกับได้รับการสนับสนุนจากฝ่ายตะวันตกเป็นอันมาก ทำให้จีนพเนจรซึ่งยึดเกาะไต้หวันได้สร้างบนผืนแผ่นดินนี้ให้อุดมสมบูรณ์ แต่ประการหนึ่งที่น่าคิดก็คือแผ่นดินนี้ได้ถือเป็นแผ่นดินจีน ไม่ใช่คืนให้แก่เจ้าของเดิม คือให้ประชาชนชาวไต้หวัน ดังที่กระทำกันเป็นส่วนมากหลังสงครามโลกครั้งที่สอง และเมื่อเป็นเช่นนี้ จีนผู้ครองบนผืนแผ่นดินใหญ่ก็ยังถือว่าเป็นแผ่นดินจีนซึ่งตนยังครองไม่ได้ จีนทั้งสองฝ่ายไม่ว่าจะเป็นบนผืนแผ่นดินใหญ่หรือบนเกาะไต้หวัน แม้แต่ละแห่งจะได้รับการรับรองในอธิปไตยโดยนานาชาติไม่เหมือนกัน แต่โดยพฤตินัยแล้วก็ดูเหมือนจะรับรู้ว่าประเทศนี้มีอธิปไตยด้วยกันทั้งคู่ เพียงแต่ต่างคนต่างชิงเอาประเทศชื่อเดียวกันไม่ยอมแยกออกเป็นสองประเทศ และอาจเป็นเพราะพยายามชิงที่นั่งในฐานะสมาชิกแห่งมหาอำนาจ ที่มีเกียรติของสหประชาชาตินั้นด้วย

แต่ในกรณีของจีนนี้ไม่ใช่การรับรองให้เป็นไปโดยค่ายใดค่ายหนึ่งโดยเด็ดขาด เช่นค่ายเสรีก็มีหลายประเทศตลอดจนมหาประเทศไปรับรองจีน ซึ่งสนับสนุนโดยอีกค่ายหนึ่ง และจีนซึ่งสังกัดอยู่ในค่ายเสรีก็ได้รับการรับรู้ด้วย ประเทศที่นับถือความเป็นกลางไม่อยู่ในค่ายใด หรืออาจเรียกว่า เป็นค่ายที่สาม เมื่อพฤติการณ์เป็นเช่นนี้ความยุ่งเหยิงก็ปรากฏขึ้น ในเมื่อผลประโยชน์ของการค้าเข้ามามีอำนาจเหนือผลประโยชน์แห่งการเมือง และเมื่อผลประโยชน์การค้าและการเมืองพัวพันกันมากเข้า เรื่องก็หนีไปไม่พ้นที่จะกระทบกระเทือนถึงการเดินเรือค้าซึ่งรับใช้การค้าของโลกระหว่างประเทศโดยทั่วไป

ในเมื่อบางประเทศแห่งค่ายเสรีเช่นสหราชอาณาจักรบริเทน และสมาชิกนานาประเทศในเครือจักรภพ ในเมื่อสนับสนุนทางการเมืองรับรองอธิปไตยแห่งจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ แต่ในขณะเดียวกันก็แสดงความเห็นอกเห็นใจกับจีนบนเกาะไต้หวัน ประเทศบนภาคพื้นยุโรปอื่น เช่น เยอรมนีตะวันตก รับรองจีนบนเกาะไต้หวันแต่ก็ผูกพันทางการค้ากับจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ ส่วนประเทศพื้นยุโรปอื่น เรื่องไปมาก็แล้วแต่ผลประโยชน์จะอำนวยในขณะใดว่าตนควรรับรองใคร เช่นฝรั่งเศส เมื่อเป็นเช่นนี้

ความยุ่งเหยิงในเรื่องของการเดินเรือค้าจึงเกิดขึ้น บางท่ารังเกียจและยอมรับเรือฝ่ายโน้น และบางท่ารังเกียจและยอมรับเรือฝ่ายนี้ ฉะนั้นความจำเป็นของจีนจึงเลื่อนลอยเป็นอันมากต้องแก้ไปตามเหตุการณ์ที่เหมาะสม เพราะการค้าของเรือนั้นเป็นเรื่องที่สัมพันธ์กับบริการทางทูตและทางกงสุลยิ่งกว่าเรื่องของการค้าใด ๆ ธงที่ติดบนท้ายเรือก็เป็นเสมือนเครื่องหมายสักหน้าว่าเมื่อตนเข้าเมืองท่าใดจะได้รับรองเพียงใด นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องประเทศที่ตนเป็นมิตรและค้าขายอยู่แต่เกิดไปเป็นคู่เผชิญหน้ากับผู้อื่น การนำเรือเข้าไปในท่าของประเทศเหล่านั้นก็เป็นที่บาดหมางใจกับประเทศอื่น เช่น ผู้ค้ากับประเทศคิวบา ย่อมถูกรังเกียจที่จะเข้าไปค้ากับสหรัฐอเมริกา หรือผู้ค้ากับหรือคบกับอิสราเอลก็จะกระทบกระเทือนถึงโอกาสที่จะค้ากับประเทศอาหรับต่าง ๆ เป็นอาทิ เมื่อเป็นเช่นนี้เรื่องที่ติดคอกลืนยากก็เกิดขึ้นกับจีน สำหรับบนผืนแผ่นดินใหญ่นั้นเป็นเรื่องของการค้าภายในหมู่มิตร และจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ก็ไม่ใคร่จะมีเรือของตนเอง จึงต้องเช่าเรือผู้อื่นมาเดิน ใช้ธงชาติเหล่านั้นเป็นเครื่องบังหน้า และแม้จะมีเรือเดินก็เดินไปในประเทศที่อ้าแขนรับตน ตรงกันข้ามกับจีนคณะชาติซึ่งมีผู้ที่มั่งคั่งโดยนัยต่าง ๆ ได้กอบโกยทรัพย์สินมากกับตนมากมายไปตั้งภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกา ในบราซิล และแยกแยะไปแม้แต่มายังประเทศไทย เหมือนกับชาวยิวที่ได้ไปสร้างพลานุภาพในทางการเงินและการค้าอย่างมโหฬารไว้ในยุโรป และในอเมริกา ชาวจีนพเนจรเหล่านี้ภายในระยะเวลาไม่ถึง ๒๐ ปี ได้สร้างอาณาจักร์เศรษฐกิจอันมหาศาลไว้ เช่นการอุตสาหกิจในทวีปอเมริกาใต้ สร้างกิจการค้าบนแผ่นดินแห่งสุวรรณภูมิ การเดินเรือก็ได้ร่วมเข้าไปในประเทศฟิลิปปินส์ ในประเทศมาเลย์เซีย และที่ยิ่งใหญ่ที่สุดคือการเดินเรือที่สร้างขึ้นคาบประเทศเช่นตนเองอยู่ในอเมริกา มีศูนย์ดำเนินงานในไต้หวัน ในฮ่องกง ในโตเกียว สร้างบริษัทต่าง ๆ เป็นดาข่าย ตลอดจนในประเทศไลเบเรีย และประเทศปานามา จีนมากหลายได้กลับกลายถือสัญชาติประเทศที่ตนเข้าไปก่อร่างสร้างตน แต่บางคนที่เก่งฉกาจยังคงรักษาสภาพของตนไว้เป็นจีน แต่ดำเนินงานในต่างประเทศ สร้างกองเรือค้าขึ้นมีทั้งเรือสินค้าทั่วไป เรือสินค้ายุ้ง เรือสินค้าเหลวอย่างทันสมัย ไม่น้อยหน้ากับพวก

เจ้าของเรือชาวกรีก และสะแกนดิเนเวียเท่าใดนัก นี่ไม่เพียงรายเดียวแต่มีหลายรายที่เป็นนายธนาคาร ประสานงานแก่กลุ่มเดินเรือก็มากมาย ที่เป็นผู้ทำการรับส่งสินค้าในต่างประเทศก็มากมายเหล่านี้ เป็นการสร้างอาณาจักรภายในอาณาจักรของผู้อื่น สำหรับรัฐบาลจีนนั้น โดยความสนับสนุนของประเทศมหามิตรที่เอื้อเฟื้อได้สร้างบริษัทเรือขึ้น ๒—๓ บริษัท แต่ก็เป็นเรื่องของรัฐบาลทำการค้า จึงไม่ใคร่จะรุ่งเรืองทัดเทียมกับเรือของเอกชน แต่ก็ปรากฏว่ามีสินค้าเต็มเสมอ คงเป็นสินค้าที่เหลือเลือกแล้ว ตามตัวเลขของจีนพเนจรนี้ปรากฏว่ามีเรือประมาณ ๘๐๐,๐๐๐ ตัน เท่าที่หาตัวเลขได้ แต่อันที่จริงแล้วน่าจะมีมากกว่านี้มาก คือเป็นเรือที่อาศัยธงผู้อื่นค้าขายเพื่อความสะดวกในการเข้าท่าของประเทศที่ไม่ได้รับรองตนบ้าง เพื่อการหลีกเลี่ยงภาษีอากรบ้าง แต่คงไม่ใช่หลีกเลี่ยงในเรื่องของแรงงาน เพราะลูกเรือจีนได้เป็นที่รับรองแทบทั่วไปในวงการแห่งพาณิชย์นาวีโลกว่าค่าจ้างย่อมเยา มีสมรรถภาพสูง และมีวินัยอยู่ในขั้นดีมาก ดังนี้จึงเห็นได้ว่าพาณิชย์นาวีของจีนพเนจรได้ขยายตัวอย่างมากมาย และได้เจริญทุกลักษณะ แต่ส่วนมากยังต้องอาศัยร่มธงของชาติอื่น ทั้งในการจดทะเบียน หรือแม้ไปรับดำเนินงานในลักษณะตัวแทนฝ่ายอำนวยการ และนำเรือของตนเข้าสมทบกับเรือของประเทศอื่นที่ยังด้อยความเจริญกว่าและขยับขยายตัวไม่ทันการ แหละหรือเพื่อหวังเอกสิทธิพิเศษบางประการจากเรือของประเทศอื่นอันพึงได้รับนั้น จะได้เอื้ออารีย์สู่เรือที่ตนเข้าร่วมสมทบด้วย ซึ่งจะสามารถนำผลประโยชน์เข้าสู่ประเทศจีนบนเกาะ แม้จะมีอาณาเขตค์จำกัด แต่ก็จะเจริญยิ่งขึ้นไปอีกในทางเศรษฐกิจด้วยปฏิบัติการมองระยะไกล รวมทั้งความฉลาดและเฉลียวของผู้บริหารงานซึ่งเป็นชนจีนในฝ่ายที่ตนเลือก ฉะนั้นการสร้างความสมบูรณ์พูลสุขให้แก่ประชาชนบนเกาะฟอร์โมซา จึงไม่ผิดแผกจากการฟื้นแผ่นดินที่แห้งแล้งในเขตค์เยรูซาเล็มขึ้นเป็นประเทศอิสราเอล แต่ก็ยังต้องระแวดระวังอันตรายทั้งปวงซึ่งอาจเคลื่อนมาจากค่ายตรงข้ามทั้งทางบกและทางทะเล และตลอดจนการแปรพักตร์ของประชากรที่อยู่นอกถิ่น เพราะอำนาจของกำไรย่อมอยู่เหนืออำนาจแห่งธง และโดยเฉพาะ

เรือที่ยังสังกัดธงของชาติอื่นนั้น อาจเปลี่ยนแปลงผันแปรไปเป็นเรือของชาติเดียวกันอีกค่ายหนึ่งได้ หรือยิ่งกว่านั้นอาจหาร่มโพธิ ร่มไทรใหม่ ที่อำนวยผลประโยชน์ให้แก่ตนแน่นอนยิ่งขึ้น จึงเป็นหนทางที่ควรคิด

จ. **ความสำเร็จของชาติที่ภูมิภาคไม่อำนวย** บนพื้นโลกเรานี้เป็นที่รู้กันอยู่ทั่วไปแล้วว่าในจำนวนเนื้อที่ทั้งหมดเพียงหนึ่งในสี่เท่านั้นที่เป็นดิน ส่วนอีกสามในสี่นั้นเป็นน้ำ ในระหว่างอาณาเขตต์ที่เป็นน้ำนี้ก็มีทางติดต่อถึงกันได้โดยตลอด และนับแต่ดึกดำบรรพ์มาก็ใช้เป็นหนทางที่มนุษย์ใช้ติดต่อสินค้าซึ่งกันและกัน แต่ทว่านับว่าที่โลกได้ก้าวไปสู่ยุคใหม่ ๆ สมองและความพยายามของมนุษย์ได้นำสภาพเปลี่ยนแปลงมาบนโลก ทำให้อาณาเขตต์ของโลกแคบยิ่งขึ้น โดยการคมนาคมติดต่อซึ่งกันและกันรวดเร็วสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในทางพื้นดิน บนพื้นน้ำ บนฟ้า และตลอดจนในห้วงแห่งอวกาศ การโทรคมนาคม การบิน การรถไฟ เหล่านี้ ล้วนเป็นเรื่องของความเจริญในทางคมนาคมเป็นอย่างมาก แต่ความเจริญในการคมนาคมนั้นก้าวไปไกลกว่าความเจริญในการขนส่งอย่างมากมาย ความเจริญในทางคมนาคมหมายถึงการติดต่อโดยบุคคล จะโดยทางส่งสื่อสารหรือแม้แต่ตัวบุคคล แต่การขนส่งนั้นหมายถึงการส่งสิ่งของที่เป็นปริมาณนับแต่น้อยไปหาใหญ่ หมายถึงการเลี้ยงชาติทั้งชาติ การพัฒนาการอาณาเขตต์ทั้งอาณาเขตต์เพื่อเพิ่มพูลการผลิต ตลอดจนการขนย้ายแหล่งของประชากรนับเป็นจำนวนสิบ ๆ ล้าน สิ่งเหล่านี้ในระยะทางที่ใกล้ก็อาจทำได้โดยทางรถไฟ หรือทางถนน แต่พอถึงระยะยาวไปถึงจุดหมายที่ไกล ๆ แล้ว ยังไม่มีอะไรจะเทียบได้เท่ากับเรือ ฉะนั้นความจำเป็นของการใช้น้ำเป็นการขนส่ง จึงเป็นเรื่องที่ยังความสำคัญไว้เหนือสิ่งใดปราศจากการท้าทายอย่างจริงจัง และดังกล่าวแล้วเมื่อทางน้ำนั้นส่วนมากมีการติดต่อกันเอง โดยธรรมชาติไหลถ่ายเทสู่กันได้ แต่บางครั้งหนทางก็วกเวียนไกลเกินไป และบางครั้งก็มีปัญหาเกี่ยวกับความไม่สะดวกในทางการเมืองเข้าบังคับ ฉะนั้นเพื่อแก้ไขอุปสรรคเหล่านี้ มนุษย์จึงได้

สร้างหนทางน้ำขึ้นเพื่อเป็นทางลัดสำหรับการค้า ตัวอย่างเช่น คลองสุเอซ คลองปานามา คลองคีล และทางน้ำเซนต์ลอเรนซ์ เป็นต้น

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องขนส่งทางน้ำ นอกจากเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจแล้วได้นำเข้าสู่การเมืองของโลกในอดีต เช่นการแสวงหาประตูสู่ทะเล (OPEN DOOR TO THE SEA) ซึ่งในสมัยนั้นเห็นว่าประเทศใด ชาติใด จะก้าวไปสู่ความเจริญทัดเทียมเพื่อนร่วมโลกได้จะต้องมีประตูทะเลเพื่อระบายสินค้าของตนออก และรับสินค้าของตนเข้าในประเทศ ฉะนั้นปัญหาเกี่ยวกับเรือ เมืองแคนซิค เมืองวลาดีวอสต๊อค เมืองอิสตันบูล เหล่านี้ ทำให้มนุษย์ต้องทำลายล้างมนุษย์รบราฆ่าฟันล้มตายเป็นจำนวนแสนจำนวนล้าน แม้ในระยะไม่กี่ปีมานี้ปัญหาของเมืองทริเอสเต ก็มีอาการที่น่าวิตกไม่ใช่เล่น ที่เกิดเป็นเช่นนั้นขึ้นก็เพราะประเทศในโลก โดยภูมิภาคที่ตั้งของตนไม่อำนวยให้ที่จะได้อยู่ใกล้ทะเล และก็จะมีจำนวนประเทศเช่นนี้มากขึ้น นับวันแต่ความเป็นอิสสระภายใต้ก้าวย่างเข้าสู่ประชาชาติที่ได้รับเวรกรรมต้องเป็นอาณานิคมมาแต่เดิม และต้องแบ่งแยกอาณาเขตต์ตามผลของทางการเมืองบ้าง ผลของธรรมชาติบ้าง สำหรับประเทศที่ก้าวหน้าทัดเทียมกับประเทศอันยิ่งใหญ่ แม้จะไม่อยู่ติดต่อกับทะเลแต่ก็ได้ผลิตสินค้าก้าวหน้าเป็นส่วนความสำคัญแห่งทะเลก็มีอยู่มาก เช่น ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ สามารถสร้างเครื่องยนต์สำหรับใช้กับเรือทะเล เป็นที่นิยมยอดเยี่ยมดังกล่าวไว้แล้วในบทที่ ๓ ของเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวี พุทธศักราช ๒๕๐๙ ภาคผนวกนี้ และประเทศเชคโกสโลวาเกีย ซึ่งเป็นประเทศที่สร้างเครื่องยนต์ประกอบได้มากหลาย มีชื่อเสียงและจำหน่ายอยู่มากมายในระหว่างประเทศในค่ายฝ่ายตะวันออก ซ้ำยังจำหน่ายเข้ามาได้มากมายในทางตลาดตะวันตกด้วย สองประเทศนี้เป็นประเทศที่เป็นตัวอย่างที่ภูมิภาคไม่อำนวยแต่ก็มีความวิริยะ อุสาหะ ในการที่ได้สร้างพาณิชย์นาวีของตนเองขึ้น เชคโกสโลวาเกียเริ่มที่ได้รับการสนใจในการสร้างตนทางพาณิชย์นาวี เมื่อมีปริมาณเรือเดินทะเลภายใต้ธงของตนขึ้นประมาณ ๗๐,๐๐๐ ตัน หลังสงครามโลกครั้งที่สองนี้ และในปัจจุบันปรากฏว่ามีเรืออยู่

ประมาณ ๑๑๓,๐๐๐ ตัน การที่เชคโกสโลวาเกียได้เริ่มสร้างพาณิชย์นาวีของตน เริ่มด้วยความสามารถที่ตัวได้สร้างอุตสาหกิจหนักในการประกอบเครื่องจักร์ยนต์กลไกมากมาย และทั้งที่ตลาดของตนในขณะนั้นถูกกีดกันโดยการกระทำของสหรัฐอเมริกา รังเกียจเรือที่จะเข้าค้าขายในเมืองท่าจีนบนผืนแผ่นดินใหญ่ คิวบา และอื่น ๆ เชคโกสโลวาเกีย ซึ่งมีลูกค้าที่ใหญ่มากสำหรับเครื่องจักร์สร้างอุตสาหกิจบนผืนแผ่นดินใหญ่จีน จำเป็นที่จะต้องใช้เรือของตนเองขนสินค้าไปให้แก่จีน ในเมื่อจีนก็ยังไม่มีเรือที่จะมารับสินค้าได้ นี่เพียงเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๕ และเรื่องการสร้างทางพาณิชย์นาวีเชคโกสโลวาเกียจึงเกิดขึ้นโดยความจำเป็นแห่งการเมือง เมื่อมีเรือแล้วเชคโกสโลวาเกียก็สามารถที่จะขนเครื่องจักร์ของตนไปขายให้แก่ประเทศคิวบา นำสินค้าจากคิวบานอกจากจะมายังประเทศของตนเองโดยเฉพาะแล้ว ยังสามารถส่งลงไปยังประเทศในทางอเมริกากลางและอเมริกาใต้ ปรากฏว่าได้รับเงินตราต่างประเทศเป็นรายได้พิเศษมากขึ้น ทำให้ประเทศเชคโกสโลวาเกียสามารถซื้อขายกับประเทศนอกค่ายของตนเองสะดวกยิ่งขึ้น ซ้ำยังสามารถขนวัตถุดิบ เช่น แร่เหล็ก และโลหธาตุอื่น ๆ จากทางอเมริกาใต้กลับสู่ประเทศของตน และแก่ประเทศโปแลนด์ที่บ้อนโรงงานที่ต้องการวัตถุดิบ เมื่อได้ลิ้มรสอันโอชาของผลแห่งการค้าระหว่างประเทศเช่นนี้ ยิ่งทำให้เชคโกสลาวาเกียเริ่มตื่นตัวจากการหลับทับสิทธิของการเดินเรือมาเป็นเวลานาน แต่ในขั้นต้นนั้น เชคโกสลาวาเกีย มีเรือนับลำและเดินได้เป็นระยะไม่แน่นอนในลักษณะของเรือจร จึงถูกฝ่ายเรือสายประจำแข่งกันและทำความลำบากให้อย่างมากมาย แต่เพราะได้เห็นและได้ลิ้มรสมาแล้วนั้น ประกอบกับความจำเป็นที่จะต้องตัดทอนรายจ่ายในการขนส่งแร่ธาตุโดยทางบกซึ่งดำเนินอยู่ในยุโรป ทำให้เชคโกสโลวาเกียมีมานะเพิ่มพูลปริมาณเรือของตน และดำริห์ในการสร้างทางน้ำเพื่อประสานแม่น้ำใหญ่ ๆ ในยุโรป เช่น แม่น้ำดานูบ แม่น้ำโอเดอร์ และแม่น้ำเอมพ์ แต่ก็เป็นปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการที่จะต้องแข่งขันในผลิตภัณฑ์เหล็ก กับกลุ่มประเทศเบลเนลักซ์และตลาดร่วม เท่าที่เชคโกสโลวาเกียได้สร้างพาณิชย์นาวีขนาดย่อมของตนขึ้นเช่นนี้ สามารถทำให้ประเทศเชคโกสโลวาเกีย ตัดค่าใช้จ่ายในทางเงินตราต่างประเทศของตนเองได้เกือบ

กับการขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละสิบต่อปี และทำให้เชคโกสโลวาเกียไม่อยู่ในการบีบบังคับในทางการเมืองหรือทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านมากนัก และสามารถเรียกร้องตนเองให้เป็นหุ้นส่วนในทางการค้ากับประเทศที่เกรงว่าเชคโกสโลวาเกียจะใช้วิธีการกีดกัน (DISCRIMINATORY ACTION) ฉะนั้นในปัจจุบันจึงเป็นความหวังอย่างมีเหตุผลและไม่ใช่ความฝันอย่างเลื่อนลอยของเชคโกสโลวาเกีย ที่ว่าในอนาคตอันใกล้นี้เมื่อเรือของเชคโกสโลวาเกียเพิ่มมากขึ้น จะสามารถเพิ่มกำลังผลักดันให้ตัดทอนรายจ่ายการขนส่งทางทะเลลงไปได้อีกกว่าร้อยละสิบ และจะสามารถใช้อาณาเขตต์ทะเลที่เป็นของกลางให้เป็นประโยชน์แก่ตนได้ตามสิทธิ์ ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่ตั้งอยู่ภายใต้ดวงอาทิตย์ การกระทำของเชคโกสโลวาเกียนี้เป็นเรื่องที่ทำด้วยตนเอง เพื่อประโยชน์ของตนเอง และเป็นตนของตนเองอย่างแท้จริง ไม่ได้วิ่งไปหาครูบาอาจารย์ใดมาชี้ทางให้

อีกประเทศหนึ่งที่เคยมีผู้เล่าขานไว้บ้างแล้วในเอกสารเกี่ยวกับพาณิชย์กิจ และการค้า เป็นเรื่องที่แปลกปลาดคือประเทศสวิทเซอร์แลนด์ ซึ่งก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่ได้แสดงความสามารถของตนและบากบั่นสร้างตนเองในการเดินเรือ ในเมื่อธรรมชาติ และมนุษย์ชาติกีดกันตนให้อยู่ในอาณาเขตที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล สวิตเซอร์แลนด์ดังกล่าวแล้วว่าเป็นประเทศที่มีอัจฉริยะภาพในการสร้างเครื่องจักร์กลดีเลิศ แต่เป็นประเทศที่ต้องอาศัยส่วนสำคัญที่จะประกอบกันนั้นมาก เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ถ่านหิน เหล็กกล้า ดีบุก เหล่านี้ ฉะนั้นเมื่อมีการสร้างอะไรลงไปก็ตามก็ตามก็จำเป็นต้องบวกทุนสำหรับการขนส่งโดยเรือจากต่างประเทศ และบางครั้งในเมื่อเพื่อนบ้านมีธุระกิจยุ่งเหยิงเช่นรบกันเสียบ้าง หรือไปค้าขายในกลุ่มของตนเองเสียบ้าง ก็ทำความลำบากของสวิตเซอร์-แลนด์มีมากยิ่งขึ้น สวิตเซอร์แลนด์ได้สร้างท่าเรือของตนขึ้นห่างไกลจากทะเลมากประมาณ ๗—๘๐๐ กิโลเมตร ต้องใช้เรือขนาดย่อมเดินทางในแม่น้ำไรน์ ผ่านประเทศเพื่อนบ้านที่เมืองสตราสบูร์ก ลงสู่ทะเลจะเป็นท่าเรือของเยอรมนีหรือฮอลแลนด์ ซึ่งสวิต-เซอร์แลนด์ได้ทำสัญญาพิเศษไว้ในการใช้ท่าเหล่านี้สำหรับเป็นท่าหลักของกองเรือของตน

สวิตเซอร์แลนด์ได้ขยายวงเรือของตนมาถึงประมาณสองแสนกว่าตัน เรือเหล่านี้นอกจากทำหน้าที่ขนเครื่องจักรไปและขนวัตถุดิบมายังประเทศของตนแล้ว ยังปรากฏว่าสวิตเซอร์แลนด์จำหน่ายอาหารบางประเภท เช่น นม เนย เป็นสินค้าออกและขนธัญญะพืชและอาหารสัตว์อื่น ๆ ตลอดจนน้ำตาลเข้ามาสู่ประเทศได้ สวิตเซอร์แลนด์เป็นประเทศที่รู้ดีในผลของการค้าจำบังซึ่งได้จากธุรกิจการท่องเที่ยวสวิตเซอร์แลนด์รู้ดีในการขายบริการ ฉะนั้นสวิตเซอร์แลนด์จึงรู้ดีถึงผลประโยชน์อันพึงจะได้รับจากธุระกิจการเดินเรือซึ่งนอกจากจะรับใช้ประเทศในคราวจำเป็นแล้ว ยังสามารถที่จะนำรายได้ในบริการต่างๆ เข้าสู่ประเทศตนได้อีกด้วย

ตามที่ได้กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่าทุกประเทศภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองนี้ ไม่ว่าจะอยู่ในสภาพใดซึ่งแต่ก่อนเคยถือว่าล้าหลังได้เริ่มขยับขยาย ขวนขวายสร้างตนเองทางทะเล พูดได้ก็คือประเทศเช่น เดอรกี อัลเบเนีย ไนเยเรีย ฆาน่า ยูแมเนีย โคลัมเบีย เปรู อาร์เย็นตินา ยูโกสลาเวีย ล้วนเป็นประเทศซึ่งแต่เดิมไม่เคยมีใครระลึกถึงโดยเฉพาะในประเทศไทย ได้ขยับขยายสร้างตนเองเพื่อที่จะมีกำลังทางทะเลสำหรับการค้าขายให้นำรายได้มาสู่ตน แม้แต่ประเทศเช่น บรูไนก็ได้เริ่มดำริห์สร้างอู่ต่อเรือในชั้นต้นคงเป็นเรือขนาดเล็กสำหรับใช้ชายฝั่ง และต่อไปก็อาจเป็นสถานที่ซ่อมเรือหรือสร้างเรือที่ใหญ่ขึ้นประกอบกับธุระกิจในการผลิตน้ำมันของประเทศที่รุ่งเรืองและนำความเจริญมาให้อยู่แล้ว ฉะนั้นจึงเห็นได้ว่าการสร้างพาณิชย์นาวีของนานาประเทศไม่จำกัดอยู่แต่เพียงประเทศที่เคยมีประเพณีทางทะเลมาแล้วเท่านั้น แต่ประเทศที่อยู่บนเขา บนดอย ไกลน้ำ ไกลลม ก็ยังสามารถตั้งเข็มของตนจนเจริญในทางพาณิชย์นาวีขึ้นได้ สำหรับประเทศไทยมีอาณาเขตจดทะเลไม่น้อยกว่า ๔,๐๐๐ ไมล์ และปู่ย่าตายายเคยแต่ทำนาทำไร่เท่านั้น ก็คงจะไม่มีสาเหตุเพียงพอที่จะขัดข้องที่จะบำรุงการเดินเรือให้เป็นศักดิ์ศรีแก่ประเทศอีกแล้ว ในปัจจุบันเป็นที่ยกย่องทั่วไปว่าสำหรับประเทศของเรานี้ ความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างดีงาม ฉะนั้นจะเป็นการดีและ

งามยิ่งขึ้นหากการพาณิชย์นาวีได้ขยายตามสัดตามส่วนตามไปด้วย ซึ่งแม้ประเทศที่กล่าวกันว่า "ตกอับ" ในการพัฒนาการทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน เช่น พม่า และอินโดเนเซีย ก็ได้ขยายวงการพาณิชย์นาวีของตนไปได้พอควรแล้ว

ฉ. การจับกลุ่มของผู้ล้าพัฒนาการ: เรื่องของความลำบากที่เริ่มร้องเรียนโดยพ่อค้าถึงอัตราค่าระวางซึ่งกระพือโลกให้ตื่น ตัวเกี่ยวกับ ชาติที่ยังล้าหลังในการ พัฒนาการทาง ทะเล นั้นออกจะไปไกลเกินคาด ในบางครั้งเช่นเดิมทีเดียวก็คงไม่มีผู้ ใดเดือดร้อนถึงประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทเรือถึง ๑๒ บริษัท และเป็นของชนชาติต่าง ๆ ถึง ๘ สัญชาติ อยู่ในสังกัดชมรมเรือรับใช้อยู่เป็นอิทธิพลการขนส่งทางทะเลอย่างยิ่งใหญ่ สามารถให้ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ได้นำสินค้าของตนไปสู่ตลาดยุโรปได้ มี เนื้อ นม เนย และผลไม้ เป็นอาทิ ออสเตรเลียกับนิวซีแลนด์ได้เป็นประเทศที่แสดงตนว่าไม่เป็นประเทศที่พัฒนาการเต็มที่ในพาณิชย์กิจทางทะเล โดยเหตุที่ยังไม่ได้มีเรือเดินทะเลเพียงพอแม้จะปรากฏว่ามีเรือถึงนับเป็นแสน ๆ ตันแล้ว ทั้งนี้เพราะมีเรือที่ที่จะต้องเดินในทางชายฝั่งหรือระหว่างเกาะของตนเสียเป็นส่วนมาก การค้าของทั้งสองประเทศนี้จึงตก อยู่ในอิทธิพล ของชมรมเรือโดยปรากฏว่าอัตราค่าระวางของสินค้าเช่นเนื้อโคและแกะ ต้องวิ่งสู่ตลาดยุโรปในอัตราเกือบถึง ๕๐ ต่อ ๑๐๐ ของค่าผลิต และก็ยังสามารถแข่งขันในตลาดของสหราชอาณาจักรและบาง ประเทศของภาค พื้นยุโรปได้แข่งขันกับเนื้อสัตว์ต่างประเทศอาร์เย็นตินา และสหรัฐอเมริกาซึ่งมีราคาสูงกว่า มาในปัจจุบันปรากฏว่าที่ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากอัตราค่าระวางสินค้าของชมรมเรือได้เขยิบสูงขึ้น เช่น โดยเฉพาะอัตราค่าระวางทางเรือไปยังฝั่งทะเลด้านแปซิฟิคของสหรัฐอเมริกา ซึ่งทางชมรมเรือได้ตกลงที่จะไม่ใช้อัตราค่าระวางใหม่หากทางฝ่ายประเทศเหล่านี้ จะรับรอง ว่าจะส่งเนื้อ ทั้งหมดให้ ไปโดย เรือของสายการ เดินเรือของชมรมเท่านั้น หากไม่ทำเช่นนี้ทางชมรมก็จะถือว่าตนอยู่ในสภาพเสรีที่จะปรับปรุง

อัตราตามที่เห็นว่าจำเป็น ในกรณีนี้ได้มีบริษัทเรือของประเทศอิสราเอลยื่นมือเข้าเสนอที่จะขนสินค้าของประเทศนี้ให้ แต่ขอคำรับรองว่าจะต้องได้รับอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ของสินค้าประเภทเนื้อที่ผลิตขึ้นของออสเตรเลียไปสหรัฐอเมริกา จึงจะเสนออัตราค่าระวางเท่ากับที่ออสเตรเลียเคยได้รับอยู่ กรณีย์เช่นนี้เป็นประดุจขวากหนามที่มีอยู่ในอกของชาติทั้งสอง ปัญหาเช่นนี้แม้ธุรกิจของออสเตรเลียและนิวซีแลนด์จะมีความสัมพันธ์อยู่เป็นอย่างมากกับประเทศผู้นำแห่งจักรภพ การขึ้นอัตราค่าระวางร้อยละ ๗ ½ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๐๙ สำหรับสินค้าที่ไปสหรัฐอเมริกา กระทำให้นิวซีแลนด์ได้แสดงออกมาว่าอาจจำเป็นต้อง หาตลาดอื่นที่ จะขยายสินค้า ของตนโดย ที่สินค้าของทั้งสองประเทศนี้ก็ได้มีตลาดกว้างขวางอื่น ๆ ขึ้นระหว่างประเทศทางตะวันออกเช่นญี่ปุ่น และตลาดทางเอเชียอาคเณย์ ได้มีข่าวว่าออสเตรเลียกับนิวซีแลนด์ก็กำลังดำเนินงานสร้างพาณิชย์นาวีร่วมกัน ซึ่งอาจทำได้เพราะลักษณะสภาพในทางการเมืองวัฒนธรรม และประชากรก็ใกล้กันอย่างมากมาย และการกระทำก็จะต้องรีบ มิฉะนั้นการเปิดตลาดกับญี่ปุ่นโดยเฉพาะย่อมหมาย ถึงเรือญี่ปุ่นเข้าไปรับ สินค้า และจะ เป็นการ เสียเปรียบแก่ ประเทศผู้ขาย ฉะนั้นการร่วมมือจึงเกิดมีขึ้นในสองประเทศนี้

การร่วมมือสำหรับประเทศอื่นก็มีเช่นประเทศปากีสถานกับประเทศยูโกสลาเวียในการต่อเรือ ซึ่งจะขยายวงการพาณิชย์นาวีและอุตสาหกิจการต่อเรือแข่งขันกับอินเดีย ซึ่งร่วมงานกันอยู่กับ ญี่ปุ่นในปัจจุบันบางประเทศที่จับ กลุ่มร่วมกันเช่นนี้ก็เห็นจะไม่มีอะไรดำเนินงานอยู่ในปัจจุบันที่น่าสนใจแก่เราชาวไทยเท่ากับเรื่องของการรวมตัวแห่งประเทศอาสา ซึ่งมีประเทศฟิลิปปินส์ มาเลย์เซีย และไทย แต่สามประเทศนี้ได้มีสุ้มเสียงไปไกลกว่านั้นถึงการที่จะดำเนินในการสร้างตลาดร่วม จึงทำให้น่าคิดว่าในเมื่อประเทศทั้งสามมีส่วนผลิต ส่วนมากคล้ายคลึงซึ่งกันและกัน และนอกจากข้าวแล้วแทบจะไม่มีสินค้าใดจำเป็นที่จะต้องเรียกร้องระหว่างกัน ฉะนั้นการมีตลาดร่วมจึงไม่ทราบว่าจะเป็นในลักษณะใดหรือเป็นเรื่องตลาดร่วมเพื่อขายสินค้าเท่านั้น

สำหรับวิสาหกิจการเดินเรือซึ่งได้มีเสียงพูดมาจากฝ่ายหนึ่งว่าจะเสนอตั้งในการเดินเรือสายร่วม ซึ่งครั้งแรกมีเสียงดูเหมือนจะใช้เรือของซึ่งแต่ละฝ่ายมีอยู่เป็นรากฐาน จากความคิดอันนี้ก็ดูเหมือนจะจางหายไปเพราะย่อมได้เปรียบแก่ประเทศที่ได้สะสมเรือไว้มากจากผลของที่ตนได้รับในลักษณะเป็นผลของปฏิกรรมสงคราม ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งก็มี อิทธิพลของ ชมรมเรือเข้า ครองอยู่ใน ประเทศเกือบ สิ้นเชิงใน บัจจุบัน เท่าที่ ทราบข้อเสนอของการร่วมมือในทางอุตสาหกิจการเดินเรือนี้ คือการตั้งบริษัทเรือ (แต่เรียกว่าสายการเดินเรือของอาสา) ซึ่งให้แต่ละประเทศสร้างเรือใหม่ในจำนวนเท่าเทียมกันภายใต้ธงของตนส่งเข้าสมทบกันเป็นกองเรือ ภายใต้การบริหารงานของฝ่ายที่มีความรู้ในเรื่องการเดินเรือมากกว่าโดยถือเอาจำนวนเรือที่ตนมีมากกว่า และให้ทุกประเทศมีคณะกรรมการเรือของบริษัท การสร้างบริษัทเรือระหว่างประเทศซึ่งดูคล้าย ๆ กับรัฐวิสาหกิจร่วมกับหลายประเทศซึ่งมีสินค้าคล้ายคลึงกัน ผลประโยชน์เหมือนกัน เหล่านี้ เท่าที่ทราบโดยการสนทนากับผู้รู้และได้เคยทำมาแล้วในอเมริกาใต้และที่อื่น ๆ แต่ไม่ใคร่ได้รับผลสำเร็จนักในเมื่อผลประโยชน์ของประเทศขัดกัน เพราะธุระกิจการเดินเรือนี้อย่าว่าแต่รัฐวิสาหกิจเลยแม้แต่ธุระกิจเอกชนก็เป็นที่รับรองกันทั่ว ๆ ไปว่าเป็นธุระกิจที่ต้องอิงรัฐประสาสโนบายอย่างมาก การแข่งขันระหว่างกันเกี่ยวกับผลประโยชน์ของประเทศและชาติเป็นอย่างยิ่งผิดกับธุระกิจอื่น ฉะนั้นจึงเป็นเรื่องจะให้ใครมาสอนหรือชี้ทางให้นั้นไม่เหมาะเพราะเป็นเรื่องที่ต้องใช้ความพยายามพากเพียรและใช้ ความสุขุมคัมภีรภาพของชนภายในประเทศของตนเอง เพื่อบริหารงานของตนเอง ส่วนการที่จะร่วมกันประสานกันโดยทาง เบื้องบน หรือโดยทาง เหนือกว่า ธุระกิจสามัญ ที่จะหารายได้แล้ว ก็อาจ เป็นเรื่องที่ประสานกันได้ โดยเหตุนี้การประสานงานกันระหว่างบริษัทเรือของอาสาจึงควรทำในลักษณะที่ต่างฝ่ายต่างตั้งบริษัทขึ้น โดยรัฐบาลส่งเสริมในการสร้างดังเช่นได้เสนอไว้แล้วในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ฉบับต้น ซึ่งจะนำมาใช้ ได้อย่างกลมเกลียว และเมื่อถึงขั้นนั้นแล้วภายในขอบเขตของขั้นระหว่างประเทศก็คือให้แต่ละบริษัทของแต่ละชาติเข้ารวมกับเป็นองค์การประสานงาน จะเป็นลักษณะ

สมาคม (ASSOCIATION) ชมรม (CONFERENCE) หรือองค์การประสาน (CO-ORDINATION) แต่ผู้เสนอเห็นว่าควรจะเลี่ยงจากคำว่า ชมรม เพราะจะเป็นการทำให้สับสน และรู้สึกว่าจะเป็นการสร้างการเผชิญหน้า (CONFRONTATION) ซึ่งน่าจะหลีกเลี่ยงและพยายามดำเนินงานให้สู่จุดหมาย ซึ่งวันหนึ่งอาจเจรจาร่วมมือระหว่างกันได้

อีกประการหนึ่งหากเป็นในลักษณะผูก ๓ ประเทศเข้าไปแล้ว จะเป็นเรื่องที่กีดกันไม่ให้ประเทศอื่นมีโอกาสเข้ามาร่วมด้วย โดยเฉพาะประเทศทางเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือเหนือขึ้นไป ซึ่งกำลังสร้างตัวอยู่เช่นกัน แต่ต่างฝ่ายต่างต้องตั้งความสัมพันธ์ของตนขึ้นเป็นแต่ละกลุ่มแล้ว การแข่งขันของระหว่างกลุ่มแห่งประเทศที่ยังอยู่ในระหว่างพัฒนาการนั้นเอง จะเป็นเรื่องประหัตประหารตนเองและจะเป็นประโยชน์แก่ชมรมเรือซึ่งยืนบนหลักมั่นแล้ว หรืออีกนัยหนึ่งหากเป็นการประสานในลักษณะ CO-ORDINATION และเปิดให้สมาชิกที่มีความศรัทธาในอาสาได้นำบริษัทของตนเข้าร่วมพยายามควบคุมใน คุณภาพของ บริการในอัตรา ค่าระวางในท่าเรือ อื่นแต่ละฝ่ายจะเข้ารับใช้ ก็อาจแบ่งแยกกันสร้างสายการเดินเรือเป็นขั้นแรก คือ

สายที่ ๑ สิงค์โปร์ ไทย ฟิลิปปินส์ ฮ่องกง สหรัฐฝั่งตะวันตก อ่าวเม็กสิโก สหรัฐฝั่งตะวันออก

สายที่ ๒ ฟิลิปปินส์ ไทย สิงค์โปร์ บีนัง ลังกา ตะวันออกกลาง เมืองท่าบนภาคพื้นยุโรป

ภายหลังเมื่อได้พัฒนาการของงานได้ดำเนินไปสู่ความเจริญแล้ว ก็อาจจะได้พิจารณาขยายสายการเดินเรือในขั้นต่อไป คือ—

สายที่ ๓ ไทย ฟิลิปปินส์ ฮ่องกง ไต้หวัน ซานฟรานซิสโก ซีแอตเติ้ล แวนคเวอร์ (ขากลับแวะญี่ปุ่นด้วย)

สายที่ ๔ ฟิลิปปินส์ ไทย สิงค์โปร์ บีนัง ย่างกุ้ง กัลกัตตา มาดราส บอมเบย์ การาจี อ่าวเปอร์เซีย

สายที่ ๕ ญี่ปุ่น ฮ่องกง ฟิลิปปินส์ ไทย สิงค์โปร์ อินโดเนเซีย ออส-เตรเลีย นิวซีแลนด์

ทั้งนี้โดยทุกสายย่อมมีเรือของทุกชาติเข้าร่วมบริการและร่วมในผลได้ และผลพลอยได้เช่น การออกเสียง เมื่อเป็นเช่นนี้จะทำให้บริษัทของประเทศต่าง ๆ ซึ่งไม่จำกัดว่าจะเป็นบริษัทส่วนบุคคล บริษัทของทางราชการ หรือบริษัทร่วมทุนที่ทางราชการรับยู่ของแต่ละประเทศใดก็ตาม อยู่ในข่ายที่จะเป็นส่วนหนึ่งของ ASA SHIPPING LINES ได้ โดยมีเรือตามมาตรฐานและหลักการอื่นที่ตั้งไว้และแต่ละประเทศ หากจะมีดุลยพินิจเห็นสมควรส่งเสริมพาณิชย์นาวีของตนในลักษณะนี้ ได้เช่นใดก็ ไม่มีข้อกีดกัน เมื่อเป็นเช่นนี้ ASA SHIPPING LINES จะเป็นเครื่องมือรับใช้ของเจ้าของประเทศที่เป็นเจ้าของได้เป็นอย่างดี และเป็นเครื่องถ่วงรักษาดุลยภาพแห่งอัตราค่าระวางที่พอเหมาะพอควรต่อไป และอาจเป็นเครื่องมือแปลงสภาพของชมรมให้ สู่รูปลักษณะที่จะร่วมกันรับใช้ สังคมการค้าและการเศรษฐกิจของโลกให้เป็นประโยชน์ยิ่งขึ้นสืบไป

ซ. การใช้น่านน้ำอาณาเขตเป็นกรงกีดกัน: เมื่อได้กล่าวถึงการร่วมมือของอาสาแล้ว ก็อดที่จะ สรรเสริญความ ดำริห์ก้าว หน้าซึ่งไม่ ชงักงันเกี่ยว กับการ ริเริ่มที่จะ ประสานงาน ระหว่างนานาชาติแปซิฟิค (ASPAC) ซึ่งหากการร่วมมือของเรือได้ไกลไปถึง ก็อาจเป็นประโยชน์มากเช่นการหาวิธีควบคุมการหลีกเลี่ยงที่ล่วงล้ำสิทธิซึ่งกันและกัน เช่นการแย่งสินค้าจากประเทศ หนึ่งในเมื่อประเทศ นั้นได้ หวงห้าม กีดกัน สำหรับ สิทธิชาย ฝั่งแล้ว ที่กล่าวนี้หมายถึงการเคลื่อนที่ของเรือเข้ามารับสินค้าตามอาณาเขตท่าเรือเล็ก ๆ ทางใต้ของประเทศจากมลายูมีอยู่ ๓ บริษัท เพื่อนำไปบ้อนเรือใหญ่สิงค์โปร์แทนที่สินค้าเหล่านั้นจะถูกนำมาลงเรือที่ท่ากรุงเทพ ฯ จริงอยู่การกระทำนี้เป็นเรื่องของการค้าการขายซึ่งพ่อค้าอาจไม่คำนึงถึงประโยชน์ของชาติมากกว่าประโยชน์ส่วนตน ดังนี้อาจไม่ใช่ความผิดของพ่อค้า อาจเป็นความผิดของรัฐที่ไม่ถือโอกาสส่งเสริมในสิ่งที่ควรจะส่งเสริม เพราะเรือค้าชายฝั่งของไทยเรายังไม่มีทั้งปริมาณและสมรรถภาพเพียงพอ โดยเฉพาะในฤดูกาล

มรสุมในเขตนั้น การที่ต้องเสียสินค้าเราไปเช่นนั้น นอกจากเป็นเรื่องที่ตัดส่วนที่ประเทศควรได้ออกไปแล้ว ยังเป็นเรื่องที่ทำให้กลุ่มอำนาจของการค้าบางกลุ่มมีเหนืออำนาจของรัฐบาล เช่นกลุ่มอำนาจของเหล่าพ่อค้ายางระหว่างไทย มาเลย์เซีย และอินโดเนเซีย เป็นต้น ซึ่งควบคุมสินค้านี้เหนือการควบคุมของรัฐและในลักษณะที่มีความสัมพันธ์ทั้งในส่วนครอบครัวและในส่วนธุระกิจ ชมรมเรือได้ทำงานนี้มานานคุ้นเคยกับเหตุการณ์ประเภทนี้ ได้สร้างผลประโยชน์ให้แก่ผู้ที่จะได้ดึงธุระกิจนำสู่กับความต้องการของตน การกระทำเช่นนี้ คือเอางานของที่ควรจะเป็นของอีกประเทศหนึ่งไปให้อีกประการหนึ่งแม้ประเทศนั้นจะอยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มการค้าก็ตาม ต่อไปเมื่อเป็นเรื่องที่รู้กันขึ้นอาจก่อความบาดหมางในความสัมพันธภาพทางเศรษฐกิจได้ ซึ่งหากบ้องกันเสียก็จะเป็นประโยชน์มากยิ่งกว่าที่เป็นอยู่ เพราะอันที่จริงแล้วของที่ผ่านจากไทยไปสู่มาเลเซียณเมืองท่าบีนังนั้นก็ไม่ใคร่เป็นประโยชน์สำหรับประเทศนั้นเท่าใดนัก แต่เป็นประโยชน์ของชมรมโดยเฉพาะเพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าที่ตนประสงค์ในทุกฤดูกาลและโอกาสจะพึงอำนวยให้ ด้วยการชี้ชวนจูงใจให้บรรดาพ่อค้าผู้ทำการส่งยางออกจากจังหวัดต่าง ๆ ทางภาคใต้ของประเทศไทย นำสินค้า ส่งโดย ทางรถไฟสู่ ท่าบี นังเพื่อ ส่งต่อต่าง ประเทศโดยเรือ เดินสมุทร์ใน ระหว่างฤดูหนาว (หน้ามรสุม ด้านฝั่งตะวันออกภาคใต้) ซึ่งทางบริษัทเรือของชมรมจะทดแทนด้วยการจ่ายเงินแก่พ่อค้าเป็นจำนวน ๒๒,๐๐ เหรียญมลายู (หรือเทียบเท่า) ต่อตันของ ๒๕๐๐ ปอนด์ทุกตันไป อีกประการหนึ่งเรื่องของอาณาเขตน่านน้ำซึ่งปรากฏว่ามี ๓, ๖ หรือ ๑๒ ไมล์ ก็ตาม กำหนดใช้สำหรับพฤติการณ์ต่าง ๆ กันนั้น หากขยายออกไปแล้วก็ยังถูกใช้ละเมิดได้ ซึ่งเป็นการใช้ละเมิด ดังเช่นการโฆษณานอกอาณาเขตน่านน้ำแห่งแม่น้ำเทมส์ของอังกฤษและการขนถ่าย บรรทุกเรือของสินค้า บางประเภท นอกเขตน่านน้ำของแต่ละประเทศเหล่านี้ เป็นเสมือนหนึ่งกรงทองที่ขังอธิปไตยของชาติ และกีดกันให้ผู้มีเจตนาไม่สุจริตเอาเปรียบ จริงอยู่เป็นการกระทำที่นอกกฎหมาย และหากจับได้ก็เป็นความผิด แต่การส่งเสริมเศรษฐกิจของชาติน่าจะเป็นเรื่องที่ไม่ใช่จับผิด แต่บ้องกันไม่ให้ความผิดเกิดขึ้น เพื่อความเจริญงอกงามของธุระกิจการค้าโดยทั่วไป

บทที่ ๖

สรุปเจตนาฉบับผนวก

เท่าที่ได้กล่าวมาแล้วใน ๕ บทของภาคผนวกนี้ก็เกือบจะสมบูรณ์ของเรื่องที่มีจะกล่าวเพิ่มเติมสนับสนุนเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวี พุทธศักราช ๒๕๐๙ ซึ่งได้เสนอไปแล้วเมื่อปลายเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๙ และในระยะเวลาซึ่งผ่านมาเพียงสองเดือนนี้ ได้มีเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงรบเร้าเรื่องของการขนส่งทางทะเลและการสร้างพาณิชย์นาวีของชาติเท่าที่เข้าใจอยู่เดิมนั้น ก็ได้ทราบว่าทางสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ผู้ทรงไว้ซึ่งคุณวุฒิ ความรู้ทางวิชาการได้เสนอต่อรัฐบาล นอกจากเห็นสมควรว่าประเทศไทยน่าที่จะพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติให้เจริญเติบโต เป็นกำลังต่อวงการเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังได้มีความเห็นว่าสายการเดินเรือของไทยไม่ควรที่จะเข้าร่วมในวงไพบูลย์ของชมรมเรือ เรื่องนี้คณะรัฐมนตรีก็ดูเหมือนจะได้ลงมติเป็น "สัมพ-หุลา" เห็นชอบด้วยกับความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ถึงกับให้ดำเนินงานต่อไปตามความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาตินั้น ตลอดจนการจัดหาผู้ชำนาญการพิเศษชนต่างชาติเข้ามาชี้ทางให้ทำสถานใด ตามมตินี้ข้าพเจ้าผู้เสนอเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ในฐานะผู้สนใจ ผู้ศึกษาและผู้เริ่มผลักดันในสมัยปัจจุบันเกี่ยวกับเรื่องนี้ ขอน้อมรับความเห็นชอบส่วนมากตามมติของรัฐบาล เว้นเสียแต่เรื่องการนำชนต่างชาติเข้ามาชี้ทางให้ในทางวางนโยบาย (แต่ไม่ขัดสำหรับจ้างบุคคลที่เป็นผู้มาชี้ทางในฝ่ายวิชาการเฉพาะเรื่อง) ทั้งนี้เพราะยิ่งศึกษาเรื่องราวลงไป ยิ่งเชื่อมั่นว่าการหาบุคคลเป็นกลางที่จะมีประโยชน์สำหรับวางนโยบายให้จริง ๆ นั้นเป็นเรื่องที่หาได้ยาก และยากอย่างยิ่งในเมื่อคำนึงถึงว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรู้ถึงสภาพการ ประเพณี จิตใจ และปัญหาอื่น ๆ ของคนไทย เช่นความเห็นของผู้ชำนาญ

ต่างชาติที่แนะนำเกี่ยวกับการศึกษาและการปกครอง ต้องประสบกับคำค้านของกระทรวงทบวงกรม เจ้าหน้าที่ ๆ รู้จักงานของตนดี ทั้งนี้เพราะไทยไม่ใช่ผรั่ง ยิ่งเรื่องของนโยบายพาณิชย์นาวียิ่งเป็นเรื่องของตัวใครตัวมัน จะมาช่วยจูงในเมื่อไม่รู้เรื่องราวไม่ได้ ซึ่งข้าพเจ้าแน่ใจว่าเพียงคนไทยที่ใฝ่สอดส่องศึกษาเท่านั้นจึงจะพอเข้าใจได้ และประกอบกับเรื่องของพาณิชย์นาวี เป็นเรื่องที่แปลกกว่าอุตสาหกิจอื่นที่จะก่อร่างสร้างตัวขึ้นมา เพราะไม่ใช่การดำเนินงานบนอาณาเขตของประเทศภายใต้อธิปไตยของตนเอง หรือระวังเพียงรักษาผลประโยชน์ของแต่ฝ่ายประเทศเรากับประเทศที่เป็นลูกค้าโดยเฉพาะเท่านั้น แต่จะต้องมีความสัมพันธ์ มีการต่อสู้ มีการกีดกัน มีการแข่งขัน มีการประสานงาน และมีการร่วมมือกับชนต่างชาติต่างภาษา ไม่ใช่เฉพาะที่เป็นเพื่อนบ้านใกล้เคียง แต่กับผู้ที่อยู่ห่างไกลก็อาจมาดำเนินธุรกิจในอาณาเขตเดียวกันได้ ไม่ใช่แต่จะต้องคำนึงถึงประเทศชาติที่เป็นมิตร หรือประเทศชาติที่อยู่ในค่ายเดียวกัน หรือผู้ที่อยู่ในค่ายตรงกันข้าม เมื่อปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้รวมกันเข้าจึงจะใช้เพียงสามัญสำนึกตัดสินโดยให้ไปเป็นภาระของผู้อื่นชี้ทางนั้น ย่อมจะหวังผลไม่ได้ นอกจากนี้การหวังความช่วยเหลือในการสร้าง เช่น ในความอนุเคราะห์ขององค์การเศรษฐกิจแห่งเอเชียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ (ECAFE) หรือองค์การค้าและการพัฒนาการแห่งสหประชาชาติ (UNCTAD) และหรืออื่น ๆ ก็เป็นที่หวังได้ยากจนเกือบจะเป็นชิ้นเป็นอันก็ไม่ได้ นอกจากตีการมปากกันขึ้นผ่านไปผ่านมา หากจะได้จริงแล้วก็เห็นจะต้องถือเรื่องเกี่ยวกับการให้ทุนการตั้งโรงเรียนหรือการช่วยเหลือในทางวิชาการเท่านั้น ดังเช่นในปัจจุบันปรากฏว่าทาง UNCTAD ได้มีการทำการศึกษาเกี่ยวกับอัตราค่าระวางของเรือเสนอโดยนานาชาติถึง ๔๕ ชาติ มอบให้เลขาธิการแห่งองค์การนั้นดำเนินการ และได้ตั้งคณะกรรมการติดต่อประกอบด้วยผู้แทนของ ๑๖ ชาติ ที่จะหาหนทางแก้ไขอุปสรรคระหว่างประเทศตะวันตกซึ่งสมบูรณ์แล้วด้วยการพัฒนาการกับประเทศซึ่งยังพัฒนาการล้าหลังอยู่ และเพียงแต่วิธีการที่จะสำรวจและศึกษาของสองฝ่ายก็ขัดกันอยู่แล้ว เพราะแม้แต่อุดมการณ์

อันสูงส่งที่วางไว้เบื้องหน้า เกี่ยวกับภราดรภาพของชาติ ซึ่งผู้แข็งแรงจะโอบอุ้มผู้อ่อนแอนั้น เมื่อประสพกับปัญหาเบื้องหลัง เกี่ยวกับผลประโยชน์ส่วนตัวซึ่งทรงไว้ในการได้เปรียบแล้ว อุดมการณ์เบื้องหน้าก็ออกจะลางเลือนหายไป และประกอบกับปรากฏว่าประเทศที่เป็นเจ้าของเรือส่วนใหญ่ในวงการชมรมเรือนั้น ไม่ใช่แต่เพียงบังเอิญก็เป็นมหาประเทศที่สมบูรณ์แล้วด้วยการพัฒนาการ โดยเหตุนี้เองในการประชุมขององค์การค้าและการพัฒนาการแห่งสหประชาชาติ (UNCTAD) จึงได้ปรากฏว่า เหล่ามหาประเทศทางเรือได้ขอแยกแยะที่จะไม่ให้ความรู้ในอุตสาหกิจเอกชนเกี่ยวกับบรรดาข้อความและตัวเลขซึ่งถือเป็น "ความลับในทางการค้า" เมื่อสิ่งสำคัญและเรื่องที่จะรู้ในปัญหาต่าง ๆ ก็คือความลับเหล่านี้ และหากไม่รู้แล้วปัญหาการศึกษาก็จะมีประโยชน์อันใด ดังนั้นเมื่อฝ่ายประเทศที่อยู่ในกลุ่มล้าแห่งความเจริญปะทะกับปราการอันมั่นคงของฝ่ายเจริญแล้ว ปัญหาก็จบลงเพียงเท่านั้น ไม่มีการช่วยเหลืออย่างไรต่อไปได้ สำหรับผู้ชำนาญการพิเศษที่ทางสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติจะไปแสวงหามาเพื่อชี้ทางให้ไทยนั้น ออกจะเป็นที่คาดได้ว่าคงจะเป็นผู้ที่อยู่ในกลุ่มชาติที่ประสบความเจริญยิ่งมาแล้ว เช่น ประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันนี อเมริกา หรือในเครือเดียวกัน คงไม่ไปหาทางประเทศที่อาจนำการเผชิญหน้ากับต่างประเทศมาสู่ไทยได้ด้วย เช่น อิสราเอล อินเดีย หรือจีน อะไรเหล่านี้ และการขอให้ช่วยหาคนนั้นก็คงจะดำเนินการเอาจากองค์การนานาชาติที่อยู่ในอุ้งมือของประเทศแห่งการพัฒนาการสมบูรณ์เช่นกัน ดังเช่นองค์การธนาคารโลก (WORLD BANK) หรือองค์การที่ปรึกษาระหว่างรัฐบาลเกี่ยวกับกิจการทางทะเล (IMCO) หรือมิฉะนั้นก็ขอจากองค์การเศรษฐกิจแห่งเอเชียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ (ECAFE) ซึ่งแหล่งต่าง ๆ เหล่านี้ก็อาจหาคนให้มาได้ และเสนอให้ได้ตามตำหรับ แต่บทเรียนตามตำหรับนั้นโดยปกติก็จะมีประโยชน์เฉพาะเรื่อง ตัวอย่างในตำหรับในอดีต ส่วนพฤติการณ์อื่นของประเทศไทยนั้นเป็นเรื่องที่จะต้องรู้ต้องเห็นโดยจากความสนใจ จากการศึกษา และจากประสพการณ์ในปัจจุบัน

ส่วนเรื่องที่น่าสนใจและควรติดตามก็เกิดมีขึ้นเป็นอันมากในระยะเร็ว ๆ นี้ เช่น ปัญหาของการที่ได้มีการแสวงหาเรือเข้ามาใช้แทนเรือที่หมดอายุไป ซึ่งท่านผู้ติดตามโดยใกล้ชิดจะเห็นว่าข่าวที่น่าสนใจก็คือ ทางฝ่ายธุระกิจการเดินเรือในแคนาดา ได้ดำริจะสร้างเรือขึ้นแทนเรือชนิด "อิสระภาพ" (LIBERTY) ปรากฏว่าได้ประสบความสำเร็จในการที่จะต่อเรือนี้ ซึ่งจะเป็นเรือที่มีสมรรถภาพสูงรอบตัว ขนาดประมาณหนึ่งหมื่นสามพันกว่าตัน ให้มีผลในทางประหยัดและในความต้องการของตลาดปัจจุบันด้วย เรือชนิดนี้ได้ถูกขนานนามว่าเรือชนิด "เสรีภาพ" หรือ "เมอเดก้า" (FREEDOM TYPE) ราคาตกอยู่ประมาณ ๒.๗ ล้านเหรียญอเมริกัน และในขณะเดียวกันทางยุโรปก็ปรากฏว่าได้มีเรือออกแบบที่มีสมรรถภาพระดับใกล้เคียงกันขนาดระหว่าง ๑๐,๐๐๐—๑๕,๐๐๐ ตัน มีราคาตกระหว่างประมาณเก้าแสนถึงหนึ่งล้านปอนด์สเตอร์ลิง ซึ่งเมื่อเป็นเช่นนี้จะเห็นได้ว่าเรือสร้างใหม่ก็ยังไม่อยู่ในราคาที่สูงเกินควรนัก ทั้งนี้โดยจำกัดความสนใจอยู่เพียงเรือขนสินค้าทั่วไป ไม่ขยับขยายความสนใจไปถึงเรือบรรทุกสินค้าเหลว (น้ำมัน) ซึ่งสร้างกันอย่างใหญ่โตมโหฬาร หรือเรือประเภทสินค้ายุ่ง เพราะเรือเหล่านี้ตามรูปการค้าและความคาดคะเนของผู้ที่อยู่ในธุระกิจการเดินเรือของโลกเห็นว่าต่อไปในไม่ช้าการขนของเหลว (น้ำมัน) จะตกอยู่ในมือเจ้าของดำเนินกิจการโดยเฉพาะ (SPECIALIST) เพียงไม่กี่รายดังเช่นเรือที่มีกว้านยกหนักพิเศษ (HEAVY - LIFT VESSEL) ทั้งนี้เพราะบริษัทน้ำมันที่ทำการค้าระหว่างประเทศมีจำกัด และเมื่อผู้ใช้เรือมีจำกัดเช่นนี้ นอกจากจะเป็นเจ้าของเรือเองแล้ว ผู้มีเรือให้เช่าก็ย่อมจะจำกัดการต่ออยู่ด้วย ทั้งนี้รวมไปถึงเรือบรรทุกสินค้าพิเศษอื่น ๆ และในนัยเดียวกันสินค้ายุ่งก็จะจำกัดอยู่เฉพาะกับเมืองที่มีสินค้าส่งได้เกือบตลอดปีและมีปริมาณมาก คงไม่ใช่เป็นครั้งเป็นคราวตามฤดูกาลเท่านั้น การวิวัฒนาการของเรือก็ปรากฏว่า ในปัจจุบันได้มีเรือออกแบบสร้างขึ้นมาในขนาดกระทัดรัด (HANDY SIZE) ที่ทำความเร็วได้เกือบถึง ๒๕ น็อต ในการปฏิบัติงานโดยปกติ ซึ่งเมื่อประมาณปีสองปีมานี้ ก็ตื่นเต้นกับเรื่องเรือที่มีปฏิบัติการโดยความประหยัดสำหรับ

การค้าจะสามารถมีความเร็วถึง ๒๐—๒๑ น็อต และเมื่อภายหลังสงครามโลกครั้งที่สอง เรือสินค้ามีความเร็วเพียง ๑๔—๑๕ น็อต ก็นับว่างามอย่างเลิศแล้ว จึงเห็นว่าในระยะนี้เป็นเวลาของการพัฒนาการทั่วโลก ไม่ใช่เฉพาะเราเริ่มจะคิดการพัฒนาการ เพราะการพัฒนาการก็ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะประเทศที่ล้าในทางพัฒนาเท่านั้น ฉะนั้นเมื่อทั้งโลกกำลังเดินในแนวเดียวกัน ซึ่งทางฝ่ายเราผลัดวันประกันพรุ่งนานอีกเท่าใด ระยะทางก็จะยิ่งห่างเข้าอีกเท่านั้น ทั้งนี้โปรดสังเกตด้วยว่าการพัฒนาการของเรือ เปลี่ยนแปลงระหว่างปีสองปีนี้มากมายนั้น ไม่ได้หมายว่าจะเป็นเรื่องที่จะเคลื่อนไหวเช่นนี้ตลอดไป เพราะในระยะก่อน ๆ นานปีนับ ๑๐—๑๕ ปี ก็ไม่มีการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วเช่นนี้ ฉะนั้นหากผู้ใดดำริว่าจะรอไปอีกจนกว่าความพัฒนาจะถึงขีดเลิศนั้น ก็อาจประสบผลบ้างเช่นเดียวกับพ่อค้าที่รอขายในเมื่อมีสงครามทางอัตราค่าระวางของเรือ เพื่อรอให้อัตราต่ำเท่าใดผู้ซื้อก็ลงต่ำเท่านั้น เพราะรักษาผลประโยชน์ที่อาจขาดทุนโดยราคาตกลงไปอีก การซื้อขายจึงไม่ใคร่เกิดขึ้นได้

ในเรื่องของการที่เรือได้พัฒนาไปนั้น ยังมีเรื่องที่น่าสนใจอีกมาก เช่นการพัฒนาการขนส่ง เช่นวิธีการใช้ "ภาชนะบรรจุ" (CONTAINER) ซึ่งกำลังระบาดอยู่ในทางยุโรป อเมริกา และกำลังเป็นที่สนใจในออสเตรเลีย แต่ก็เป็นเรื่องของสินค้าที่มีหีบห่อได้ลักษณะมาตรฐานและส่งถ่ายเทระหว่างท่าเป็นประจำนั้น ยังไม่เหมาะสมกับประเทศไทยเรานัก และก็ยังมีเรื่องอีก เช่น การพัฒนาการ เช่น เครื่องมือในการขนสินค้าบรรทุกเรือ (SELF - LOADING SYSTEM) เพื่อทำให้เรือสามารถขนสินค้าขึ้นเรือได้ไม่ชอกช้ำและอาศัยทางท่าน้อยลงบ้าง ทุ่นแรง ทุ่นค่าใช้จ่าย และนอกจากนี้ก็ยังมีเรื่องของการสร้างให้ลดสิ่งประกอบเหนือตัวเรือ เช่น เสากระโดง หอบังคับการและอื่น ๆ ลงได้เพื่อความสะดวกในการลอดสะพาน และต่อไปอาจเพื่อสะดวกในการขนถ่าย ภายใต้หลังคาในขณะที่ฝนตก ไม่ต้องเสียเวลารอในท่าเช่นเคย เป็นการประหยัดการเดินเรือลงอีก เรื่องนี้ทางฝ่ายนอร์เวย์หากินในแทบทุกทวีปสนใจมาก สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องที่น่า

ติดตาม และน่าจะเข้าใจว่าเป็นมาสถานใดดังเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙ ภาคผนวกนี้ได้พยายามที่จะให้ท่านผู้อ่านเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวี พุทธศักราช ๒๕๐๙ ฉะบับต้น เพื่อให้สืบความสนใจไปสู่เรื่องบางอย่างในอดีต และเรื่องบางอย่างที่สัมพันธ์กับการเดินเรือหรือพาณิชย์นาวีคือการขนส่งทางทะเล ในอดีตไทยเราเคยสนใจในเรื่องการขนส่งทางทะเลมาแล้ว โดยเฉพาะนับจากหลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ครั้งนั้นเรามีเรือเข้ามา มีคนดีมีความรู้ในทางเดินเรือก็ได้เรื่องในการเดินเรือ แต่ศิลป บัญหารากฐานของอุตสาหกิจการเดินเรือนั้นเรามิได้สร้างไว้ให้พรั่งพร้อม การเดินเรือของเราในสนามนานาชาติแม้จะเป็นส่วนย่อยก็ต้องสลายไป ต่อมาก็ได้มีเอกชนและทางราชการเริ่มในการเดินเรืออีกหลายครั้งหลายหน แต่แล้วก็ต้องจบลงในลักษณะซาไปเช่นเดียวกัน หรือมิฉะนั้นก็อยู่ได้ชนิด "กระจอกงอกง่อย" จะช่วยปะทังชีวิตให้อยู่ต่อไปก็ต้องไปเอาผู้อื่นมาทำให้ โดยให้เขาได้รับประโยชน์จากเราเป็นส่วนมาก เราเพียงรักษาชื่อไว้เป็นฉาก และบางครั้งก็ต้องขัดกับหลักการและนโยบายซึ่งตั้งไว้เองด้วยยิ่งกว่าเดิม ฉะนั้นการที่จะสร้างพาณิชย์นาวีขึ้น ตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งเสนอขึ้นโดยฝ่ายวิชาการนั้น หากไม่สร้างรากฐานอันมั่นคงไว้ก่อนแล้ว ก็จะพบจุดอวสานเช่นเดียวกันกับที่เคย ๆ มา ไม่ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือธุระกิจเอกชน ทั้งนี้จะเป็นการอุบัติขึ้นและจบลงร้อยทั้งร้อยครั้ง เพราะหากจะอ้างผู้อื่นเขาทำมาได้ในอดีตแล้วทำไมเราจึงทำไม่ได้ คำตอบก็คือ เขาทำในอดีตในเมื่อเหตุการณ์แตกต่างกัน เราทำในปัจจุบันซึ่งมีขวากหนามกั้นอยู่หลายประการ และมีเขาเหล่านั้นในอดีตเป็นส่วนหนึ่งอยู่ด้วย คอยกีดกันเราแข่งขันกับเราไม่ในทางตรงก็ทางอ้อม ฉะนั้นการที่จะสร้างพาณิชย์นาวีขึ้นในประเทศไทยพร้อมกันนี้จึงควรวางรากฐาน

๑. ในทางการค้า

ก. ออกกฎหมายควบคุมการขนส่งทางทะเลที่มีเหตุผลและยุติธรรม ไม่เอาเปรียบแต่ไม่ยอมเสียเปรียบ ไม่อำนวยประโยชน์ให้แก่ผู้ใดโดยเฉพาะ

ไม่ว่าจะเป็นผู้ค้าหรือผู้ขนส่ง และการกระทำจะต้องกระทำไปอย่างนิ่มนวล ไม่ผลีผลาม

ข. จัดการแนะนำส่งเสริมให้มีหน่วยงานที่ปรึกษาของพ่อค้าประชาชนที่จะเจรจากับกลุ่มผู้ทำการขนส่งทางเรือประสานงานกันให้ได้รับความสะดวกเท่าที่จะทำได้โดยเอกชน ดังเช่น (SHIPPERS' COUNCIL) ในประเทศออสเตรเลีย และยุโรป

ค. สร้างองค์การประกอบ เช่น องค์การรับจัดการขนส่งกลาง (CENTRAL FREIGHT FORWARDING ORGANIZATION) เพื่อควบคุมสินค้าเข้า – ออก ในลักษณะการค้าและอำนวยผลบ้อนเรือไทยได้โดยทั้งสินค้าจากท่าของคนโดยตรงหรือโดยแลกสินค้า ทั้งนี้จะไม่หมายความว่าจะต้องลงทุนมากมายมหาศาลอะไร ดังบางท่านอาจเข้าใจ ซ้ำยังจะมีผู้รับร่วมงานเสียอีกในตลาดต่าง ๆ ของโลก จนเกือบจะเรียกได้ว่าเป็นการค้าระบบ "จับเสือมือเปล่า" ก็ได้

๒. ในทางการเดินเรือ

ก. ออกกฎหมายทะเล (MARITIME LAWS) ตามระบบสากลนิยม ไม่ใช่เลียนแบบครู แต่ให้เหมาะสมแก่พฤติการณ์ที่จำเป็นแก่ประเทศไทย เพราะต่างประเทศก็มีปัญหาไม่เหมือนกันในเรื่องการผลิต เรื่องการค้า เรื่องคน เรื่องสินเชื่อ และอื่น ๆ ฉะนั้นการออกกฎหมายทั้งที ก็ควรจะให้เหมาะสมแก่คน ไม่ใช่เหมาะสมแก่ผู้อื่น

ข. ออกกฎหมายวางแนวส่งเสริมพาณิชย์นาวีแห่งชาติ ทั้งเรื่องเรือ เรื่องคน เรื่องประกันภัย และอื่น ๆ ตามแนวที่ควรที่ชอบ สร้างหน่วยงานบริหารขึ้นทั้งฝ่ายพลเรือนและฝ่ายทหารให้ประสานกัน

ค. จัดตั้งศูนย์ให้เช่าและเช่าเรือ (SHIP CHARTERING) เป็นศูนย์ที่สร้างหรือจัดหาเรือมาไว้ให้เช่า ตลอดจนการจัดเช่าเรือในเมื่อจำเป็น เพื่อส่งเสริมพาณิชย์นาวีในทางส่วนรวม ซึ่งจะเป็นวิธีการช่วยเหลือ (SUBSIDY) ดีกว่าโปรยเงินโปรยทองให้รั่วไหลในหลายทาง

ง. ทำในเรื่องรวบรวมจัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือไทย (THAI SHIPOWNERS ASSOCIATION) ขึ้นโดยเร็ว เรื่องนี้ได้เสนอไว้แล้วในการตั้งธรรมนูญของสมาคมในเค้าโครงการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ พุทธศักราช ๒๕๐๙

เรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องหลักเรื่องหนึ่งของการสร้างโครงการพาณิชย์นาวี ฉะนั้นจึงได้ถือโอกาสแนะให้ทราบ หากยังไม่มีผู้เข้าใจดีเกี่ยวกับชมรมเรือ ปัญหาในเรื่องเงินส่วนลดซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ไม่แน่ว่าจะเชื่อตามพ่อค้าได้ว่าเป็นของตน หรือเชื่อตามชมรมเรือว่ายังเป็นของเขาอยู่จนกว่าจะให้พ่อค้า เมื่อเป็นเช่นนี้จึงได้เสนอให้เห็นการกระทำอย่างหนึ่งซึ่งจะนำไปถึงผลที่เป็นการตอบโต้ และจะลบล้างไม่ได้ง่ายนัก เพราะอันที่จริงแล้วการที่จะควบคุมหรือจัดการอะไรกับการค้าก็ไม่ควรทิ้งหลักเดิมให้เป็นไปตามลักษณะของตลาดแข่งขันอย่างเสรี ปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นหมายถึงไม่ผู้หนึ่งก็ผู้ใดได้ไปทำลายล้างระบบเสรีเข้า และพยายามนำเอาระบบผูกขาดเข้ามาใช้แทนที่

ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาการพาณิชย์นาวีแห่งชาติอีกข้อหนึ่งที่ไม่ควรจะละเว้นที่จะกล่าว แต่ก็เป็นเรื่องที่เห็นว่ารัฐบาลได้สนใจอยู่มากแล้ว แต่อย่างไรก็ดีในทัศนะของผู้ที่สนใจเรื่องการเดินเรือ ก็ควรจะนำขึ้นมาสู่ความสังเกตของท่านผู้ทรงอำนาจที่จะวินิจฉัยบางประการ เพื่อให้แน่ใจว่าทัศนะที่จะวินิจฉัยนั้นได้มีส่วนความนึกคิดของทางฝ่ายผู้ชำนวยบริการขนส่งทางทะเลด้วย นี่คือการพัฒนาการและขยายท่าเรือของประเทศ เรื่องนี้ไม่จำเป็นต้องกล่าวมากมายนัก เพราะในรายงานของกลุ่มผู้ชำนาญในปัญหาการ

เดินเรือและอัตราค่าระวางขององค์การส่งเสริมเศรษฐกิจแห่งเอเชียและตะวันออกไกลของสหประชาชาติ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๘ ก็ได้กล่าวไว้มากแล้ว แต่ปรากฏการณ์หลังจากนั้นได้มีอยู่ว่าการเพิ่มอัตราค่าระวางของบรรดาสายการเดินเรือต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสายการเดินเรือระหว่างเอเชียกับยุโรป เอเชียกับอเมริกา หรือระหว่างเอเชียทางเหนือและทางใต้ก็ตามได้เพิ่มพูลขึ้นเรื่อย ๆ มา และเหตุผลส่วนใหญ่ที่อ้างถึงคือความไม่สะดวกแห่งท่าเรือ การขาดเครื่องขนถ่ายเพื่อตัดเวลา การรอช้าที่จะเทียบท่าเป็นเหตุให้ค่าใช้จ่ายของเรือแต่ละลำเพิ่มขึ้นเป็นอันมาก และเมื่อคำนึงถึงว่าเรือเดินสมุทรมีค่าใช้จ่ายสูงแล้วก็เป็นเรื่องที่น่าเห็นใจอยู่ โดยเฉพาะสำหรับท่าเรือในทางเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นี้ดูเหมือนเกือบจะทุกท่าเรือ เว้นเสียแต่ฮ่องกงและสิงค์โปร์เท่านั้น ต่างปรากฏแออัดและไม่สะดวกไปด้วยกันทั้งสิ้น และดูเหมือนว่าอุปสรรคของท่าเรือนี้จะไปกระทบกระเทือนเป็นเครื่องเหนี่ยวรั้งไม่ให้การร่วมลงทุนของต่างประเทศได้มาลงทุนโดยสะดวกอีกด้วย ฉะนั้น การขยายท่าเรือของประเทศจึงเป็นเรื่องที่จำเป็น แต่การที่จะขยาย ณ ที่อย่างใดนั้นเป็นปัญหาใหญ่ ซึ่งหากลงทุนผิดพลาดไปผลอาจไม่ได้คุ้มค่า และปัญหาจะซ้ำร้อยภายหลังเช่นเรื่องการท่าเรือในลำแม่น้ำเหล่านี้เป็นต้นย่อมออกจะเป็นเรื่องที่น่าคิดอยู่มาก

การสร้างท่าเรือนั้นเท่าที่ได้สังเกตดูรู้สึกว่าความสำคัญของผู้วินิจฉัยมองไปในแง่ของการต่อต้านความท้าทายของฟ้าดิน ขจัดบั่นเบาอุปสรรคแห่งดินฟ้าอากาศ ดูเพียงสถานที่เหมาะที่จะเป็นที่จอดเรือและที่ขนถ่าย มองถึงความสำคัญของสินค้าของประเทศที่จะจำหน่ายจ่ายออกไป เพื่อนำเงินตราต่างสกุลเข้ามารักษาดุลยแห่งการชดใช้ แต่เท่านี้สำหรับประเทศอาจเป็นเรื่องที่ดีงามแล้ว แต่สำหรับผู้บริหารธุรกิจการเดินเรือเป็นอีกเรื่องหนึ่ง ผู้อำนวยธุรกิจการเดินเรือจะนำเรือเข้าสู่ท่าโดยคำนึงถึงสินค้าขนออกแต่อย่างเดียวนั้นย่อมเป็นไปไม่ได้ เพราะค่าใช้จ่ายของเรือสูงเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายของสื่อการขนส่งอื่นเว้นทางอากาศ ฉะนั้น ผู้นำเรือเข้าท่าใดจะต้องคำนึงถึงสินค้าทั้งที่จะบรรทุกใส่เรือและทั้งที่จะระบายลงจากเรือด้วย ท่าเรือที่จะเจริญได้มากมายจะต้องมีทั้งการรับและ

การส่งจะเป็นสินค้าของตนเองหรือสินค้าถ่ายลำ (TRANSHIPMENT CARGO) หรือจะเป็นสินค้าอาศัยท่า (TRANSIT CARGO) เมื่อเป็นเช่นนี้จึงเห็นได้ว่าเรื่องของท่าเรือนั้นไม่ได้อยู่เพียงภูมิภาคที่ตั้งแต่อยู่ที่เมืองหลังท่าเรือนั้น ความสะดวกของการขนส่งต่อไป ความถูกแพงของค่าแห่งการนำสินค้าส่งต่อซึ่งล้วนเป็นเรื่องที่จะบวกต้นทุนสำหรับสินค้าขาออกที่จะไปแข่งขันในตลาดต่างประเทศ และเพิ่มพูลราคาของสินค้าที่จะเข้ามาภายในเป็นการผลักดันระดับอัตราค่าครองชีพของประชากรให้สูงหรือต่ำลงได้โดยพฤตินัย โดยเหตุนี้เองในเมื่อการสร้างขยับขยายท่าเรือเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาอย่างรอบครอบ ทั้งในปัญหาการขยับขยายการสร้างสมรรถภาพโดยเพิ่มพูลเครื่องผ่อนแรงงานในการขนถ่ายและบรรทุกเหล่านี้ จึงอาจเป็นเรื่องที่ต้องกินเวลานาน ต้องวิเคราะห์วิจัยโดยถ่องแท้ แต่เรื่องของการค้าเป็นเรื่องด่วนขยายตัวฉับพลันยิ่งในเมื่อโลกยังมีประเทศที่ต้องการอาหารอีกมาก ประชากรของโลกยังเพิ่มจำนวนอย่างไม่หยุดยั้ง ประเทศที่ด้อยพัฒนาก็เริ่มพัฒนา ประเทศที่ยังล้าหลังก็กำลังรีบก้าวหน้า ทุกส่วนเหล่านี้เป็นเรื่องเพิ่มพูลสินค้าของโลกและเพิ่มพูลสินค้าของไทยทั้งเข้าและออกเป็นปริมาณได้นับเท่า ๆ ตัวในระยะเวลาอันสั้นเมื่อเปรียบเทียบกับความชงักงันในอดีต การแก้ไขในเรื่องของเรือนั้นก่อนที่จะพิจารณาเรื่องของการขยับขยายท่าเรือ ก็ควรจะนึกคิดถึงการรื้อฟื้นและการสร้างขึ้นใหม่สำหรับสถานที่จอดเรือ (ANCHORAGE) เพื่อระบายสินค้าและรับสินค้าบางประการ ณ ที่ ๆ เหมาะสมโดยลงทุนแต่น้อย เช่นสร้างสถานตรวจคนเข้าเมือง สถานตรวจภาษี สถานที่รักษาความสงบ และสถานที่จอดพักสำหรับเรือลำเลียงในบางโอกาสเท่านั้นก็คงจะเพียงพอ แต่ทั้งนี้ขอเพียงเสนอเป็นเรื่องที่น่าคิด ประกอบกับการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของชาติส่วนหนึ่ง โดยที่จะเป็นการเพิ่มพูลการถ่ายเทสินค้ามากขึ้น และเป็นธุรกิจบ่อนให้แก่เรือแห่งพาณิชย์นาวีไทยมากขึ้นเช่นกันในอนาคต โดยไม่กระทบกระเทือนผู้ที่ดำเนินงานการขนส่งทางทะเลอยู่แล้วมากมายนัก และการสร้างท่าเรือก็ย่อมมีนัยเดียวกันกับการสร้างตลาดค้าขาย เพราะจะต้องอาศัยผู้ใช้ส่วนใหญ่ซึ่งประกอบด้วยผู้ซื้อและผู้ขายนิยม

จึงจะก่อความเจริญและยั่งยืนสืบต่อไปได้ และในหลายกรณีย์ความนิยมนั้นอาจไม่ต้องตรงกับเหตุผลหรือเจตนาของผู้จัดตั้งตลาดก็เป็นได้

ต่อจากเรื่องที่กล่าวแล้วในบทแรกก็เป็นเรื่องของการขนส่งทางทะเลมากกว่าเรื่องของพาณิชย์นาวีโดยตรงและต่อมาก็เรื่องของความสำเร็จในปีที่แล้วของอุตสาหกิจการสร้างเรืออันเป็นปัจจัยสำคัญและรากฐานทางพาณิชย์นาวีของโลก เป็นเงาส่องของพฤติการณ์ในอดีตต่าง ๆ กับคำทำนายของก้าวแห่งอนาคต ฉะนั้น การที่ได้ปรากฏเรื่องของการเรือที่สร้างขึ้นเป็นเรือยนต์หรือเรือกลไฟ ก็เพื่อจะให้เห็นถึงความนิยมของแต่ละชนิด แต่ก็ไม่ได้กล่าวให้ละเอียดมากนักถึงแม้จะมีข้อความอีกหลายประการ ซึ่งผู้เสนอทราบแต่ไม่ได้บันทึกลงไปเป็นลายลักษณ์อักษรเพราะเห็นว่าไม่จำเป็น การแสดงตัวเลขให้เห็นว่าประเทศใดสร้างเรือยนตร์เท่าใด เรือกลไฟเท่าใดก็ได้แจ้งไว้ให้ทราบ แต่ไม่ได้ระบุถึงชนิดของเรือเพราะมีหลายอย่างหลายชนิด หากจะแยกรายการลงไปก็คงเกินความจำเป็นแก่พาณิชย์นาวีของประเทศไทย คงจำกัดความสนใจอยู่ในเรือขนสินค้าทั่ว ๆ ไป และจะแยกก็เพียงการค้าข้ามสมุทรและการค้าชายฝั่งเท่านั้น

ต่อจากนั้นได้ระบุให้ทราบถึงนามของบริษัทต่าง ๆ ที่ได้สร้างเรือขายในตลาดโลกในปี ๒๕๐๘ สำเร็จลงได้ บริษัทเหล่านี้เป็นบริษัทชั้นนำของแต่ละประเทศอาจสามารถเรียกติดต่อเป็นหลักฐานได้เป็นอย่างดี ต่อจากนั้นก็ได้เสนอชื่อเครื่องจักรต่าง ๆ ของบริษัทที่นิยมใช้ของโลกเอาเฉพาะเครื่องยนตร์ เพราะรู้สึกว่าจะเป็นเรื่องที่น่าสนใจมากที่สุด และจะเป็นหลักในการเลือกใช้ หากประเทศเราจะได้หันไปสู่การสร้างพาณิชย์นาวีเพิ่มเติม นอกจากนี้ยังได้นำเรื่องไปสู่ถึงการรวมตัวของผู้ต่อเรือและบริษัทต่อเรือต่าง ๆ ในญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้นำ และในปัจจุบันทางอังกฤษก็ดี และยุโรปก็ดี กำลังเลียนแบบรวมกำลัง (CONSORTIUM) ที่จะสามารถสร้างโครงงานเป็นสัดส่วน เพื่อให้อุตสาหกิจการต่อเรือของตนได้แข่งขันในโลกต่อไปได้ เพราะรู้สึกว่าระยะนี้เป็นระยะที่ไม่ว่าชาติใหญ่หรือเล็กกำลังหันเข้าไปสู่การสร้างและการขยายตัวในทางพาณิชย์นาวี เรียกร้องสิทธิ์และสัดส่วนที่ตนมีและควรได้รับบนพื้นทะเลที่เป็นกลาง

ต่อจากนั้นแล้วก็ได้นำเรื่องเข้าสู่ปัญหาที่ประสพกันอยู่อย่างร้ายแรง โดยเฉพาะในประเทศที่มีอำนาจในทางพาณิชย์นาวี หรืออีกนัยหนึ่งก็คือประเทศอุตสาหกรรม ปัญหาใหญ่คือการทรงไว้ซึ่งอำนาจของฝ่ายทหารและยังคงรักษาอำนาจอยู่ และในระยะแห่งการรวมตัวของฝ่ายแรงงานเป็นกลุ่มเป็นก้อน เกิดมีอำนาจขึ้นทัดเทียมด้วยการเมืองด้วยกันทั้งสองฝ่าย เลยทำให้สภาพทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอุตสาหกิจการสร้างเรือและเดินเรือกลายเป็นเรื่องของการประสานงานระหว่างคชสารใหญ่สองเชือกคือทุนและแรงงานไม่ใช่ทางประสานกันเพื่อร่วมกัน นำเอาธรรมชาติซึ่งเป็นทรัพยากรใหญ่มาใช้อย่างแท้จริง ซึ่งผู้เสนอมีความเห็นว่าการที่เป็นเช่นนี้เป็นความผิดและความบกพร่องของมหาประเทศในอดีต ซึ่งเราไม่ควรจะเลียนแบบและอาจขจัดออกไปได้เป็นอย่างดีในทางแรงงาน โดยรัฐบาลเป็นฝ่ายกลางไม่เข้าข้างฝ่ายใด รักษาผลประโยชน์ทั้งสองฝ่าย ทางฝ่ายทุนช่วยเพื่อตัดโสหุ้ยและให้โอกาสแก่กำไรพอควร ฝ่ายแรงงานจะต้องให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมเทียบตามมาตรฐานการครองชีพ และอำนวยสวัสดิการที่สมควรต่อฐานานุรูป การกระทำเช่นนี้ก็น่าจะทำได้หากฝ่ายราชการทั้งทหาร พลเรือนร่วมมืออย่างจริงใจ และทางฝ่ายการเมืองไม่ใช้ส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นประโยชน์ของตน ในการเยินยอหรือการรับรองอย่างมากมาย ทุกแห่งในโลกจะเห็นได้ว่าไม่ว่าประเทศที่มองคล้ายกับทุนกำลังหันเข้าหาลักษณะทางสังคม และส่วนที่เรียกตนว่าสังคมก็ต้องหันเข้าหาทุน แต่พฤติการณ์แห่งนโยบาย NEW DEAL ก็ตาม NEW FRONTIER ก็ตาม หรือ GREAT SOCIETY ก็ตาม เป็นเรื่องของการสังวรณ์ในสังคมนิยมทั้งสิ้น นอกจากนี้ถ้าจะมองในประเทศอังกฤษ ซึ่งรัฐบาลปัจจุบันเลือกขึ้นมา โดยฝ่ายแรงงาน (LABOUR) แต่ในการขจัดปัญหาในทางเศรษฐกิจเมื่อเร็ว ๆ นี้ได้มีการห้ามการขึ้นราคาสินค้า ห้ามการขึ้นค่าจ้าง ห้ามการเคลื่อนไหวอย่างมากมายของฝ่ายทุนในระยะเวลาหนึ่ง เรื่องผลประโยชน์แห่งการแก้ไขค่าแห่งเงินตราที่กลับตรงกันข้ามในลักษณะที่ขัดต่ออุดมการณ์ของความช่วยเหลือฝ่ายแรงงาน แม้แต่การขจัดการนัดหยุดงาน ซึ่งเป็นที่ขัดใจกลุ่มเหล่าแรงงานด้วยกัน

ซึ่งเหล่านี้ได้นำขึ้นมาเป็นเพียงตัวอย่างให้เห็นว่าไม่มีใครผิด ไม่มีใครถูกโดยเฉพาะ แต่หากมีผิดก็ผิดด้วยกันทั้งคู่ จึงควรไม่ให้เกิดมีขึ้น

ต่อจากเรื่องนี้แล้วก็ได้นำเรื่องเกี่ยวกับการสร้างตัวของประเทศที่ใหญ่และเราไม่ใคร่จะนึกถึงของประเทศที่มีอุปสรรคและสาเหตุที่ต้องทำไปในลักษณะที่เป็นอยู่ตลอดจนบางประเทศที่พยายามสร้างตัวเหนืออุปสรรคธรรมชาติ เมื่อเสร็จเรื่องนั้นแล้วจึงได้กล่าวถึงความร่วมมือกันในกลุ่มเหล่านี้เป็นที่คาดได้ว่าในอนาคตอาจเป็นวิธีการที่จะนำเข้ามาเพื่อแทนที่กลุ่มเรือทางฝ่ายทุนเอกชน แต่เป็นกลุ่มของชาติที่มีผลประโยชน์คล้ายคลึงกัน ระมัดระวังผลประโยชน์ของการร่วมกัน ระหว่างกัน ซึ่งมีท่านผู้รู้ในทางเรือกล่าวว่า การรวมตัวในทางเดินเรือของชาติ จะเป็นวิธีการที่จะมาแทนการรวมตัวของการเดินเรือระหว่างผู้ที่แสวงผลประโยชน์ในทางการค้าขายเท่านั้น ทั้งนี้ผู้เสนอขอเรียนย้ำว่าความคิดเห็นที่เสนอทั้งหมดนี้ ไม่ใช่เพื่อการเผชิญหน้าระหว่างกลุ่มไม่ว่าอย่างใดก็ดี แต่เป็นเรื่องของปรากฏการณ์ที่เรียกร้องสิทธิอันควร ในฐานะประเทศชาติที่มีกำลัง มีอธิปไตย และมีหน้าที่ที่จะนำความเจริญ ความสมบูรณ์พูลสุข ไม่เพียงแต่ในทางอุดมคติ แต่ในทางเป็นผู้หาชีวิตอย่างจริงจังมาสู่ประชาชาติของตน

สร้างเสร็จเมื่อ ๓๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๕

พิมพ์ที่ บริษัท ศิริพัสตุ์ จำกัด เลขที่ 5 ถนนสุขุมวิท ซอย 49 (ซอยกลาง) บางกะปิ พระนคร
โทร. 911609 พิไลวัน สินธุโสภณ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา พ.ศ. 2509