สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

กระทรวงคมนาคม

โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี สำหรับกิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะที่สอง)

รายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์

(Final Report)



เสนอโดย

บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

มีนาคม 2553

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล 1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ 1-3
1.3 ขอบเขตการศึกษา 1-3
1.4 แนวคิดในการศึกษาโครงการ 1-6

บทที่ 2 งานให้คำปรึกษาแก่ สพว. และคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (In-House Consultant)

2.1 ภารกิจของ สพว. ในปัจจุบัน 2-1
2.2 ผลของการให้คำปรึกษาแก่ สพว. 2-8
2.3 การเสนอแนะให้จัดตั้งหน่วยงาน สพว. เป็นกรม 2-12

บทที่ 3 งานทบทวนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานด้านการพาณิชยนาวี

3.1 การทบทวนยุทธศาสตร์พัฒนาพาณิชยนาวีที่ผ่านมา 3-1
3.2 วัตถุประสงค์ของการทบทวนและจัดลำดับยุทธศาสตร์ 3-6
3.3 ขั้นตอนการศึกษาและจัดลำดับยุทธศาสตร์ 3-6
3.4 การทบทวนสภาพการขนส่งปัจจุบันและอนาคต 3-9
3.5 การสรุปสภาพปัญหาการขนส่งสินค้าปัจจุบันและอนาคต 3-19
3.6 การจัดลำดับยุทธศาสตร์เพื่อการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางน้ำ 3-31
3.7 รายละเอียดยุทธศาสตร์หลัก 3-34

บทที่ 4 งานจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน

4.1 บทนำ 4-1
4.2 รายละเอียดประกอบยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน 4-2

บทที่ 5 งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

5.1 บทนำ 5-1
5.2 การจัดสัมมนา 5-1

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก สรุปการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น (วันที่ 17 กันยายน 2552)
เรื่อง “พัฒนาพาณิชยนาวีไทย ก้าวไกลอย่างยั่งยืน”

ภาคผนวก ข สรุปการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น (วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552)
เรื่อง “การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี”

ภาคผนวก ค สรุปการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น (วันที่ 24 มีนาคม 2553)
เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย”

ภาคผนวก ง ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือ เพื่อความเสียหาย
ที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

- หลักการและเหตุผล
- วัตถุประสงค์ของโครงการ
- ขอบเขตการศึกษา
- แนวคิดในการศึกษาโครงการ

1.1 หลักการและเหตุผล

จากสภาวการณ์ทางเศรษฐกิจถดถอยของหลายประเทศอย่างรุนแรงในรอบ 2-3 ปีที่ผ่านมา ทำให้ภาคอุตสาหกรรมการผลิตหรือภาคการขนส่งได้มีโอกาสย้อนกลับมาพิจารณาทบทวนลักษณะการดำเนินงานของตนเอง และพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการดำเนินงานให้ดีขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มพูนประสิทธิภาพของระบบ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน พร้อมกับการปรับปรุงสภาพปัญหาที่เพิ่มขึ้นให้ลดลงไปด้วย อาทิ การปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการผลิต และการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ และการประหยัดพลังงาน ลดมลพิษทางด้านอากาศ และลดสภาวะโลกร้อน ฉะนั้นจึงเป็นโอกาสอันดีที่ประเทศไทยจะได้ทบทวนแนวคิด และแนวทางการพัฒนาภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ โดยเฉพาะภาคเศรษฐกิจที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจอื่นอย่างกว้างขวาง นั่นคือ “ภาคคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำ” ซึ่งมีข้อดีกว่าการขนส่งโดยรูปแบบอื่นอย่างน้อย 4 ลักษณะ ได้แก่

1) พื้นที่ริมน้ำมักจะได้รับการพิจารณาเป็นอันดับแรก เพื่อถูกใช้เป็นที่ตั้งของโรงงาน หรือคลังสินค้า โดยเฉพาะสำหรับอุตสาหกรรมที่มีการใช้งานวัตถุดิบหลายประเภทและปริมาณมาก พร้อมทั้งมีผลผลิตสำเร็จรูปที่มีขนาดและจำนวนมากเช่นกัน
2) การขนส่งทางน้ำจะสามารถขนส่งได้ครั้งละเป็นปริมาณมาก และปริมาณมากกว่าการขนส่งต่อเที่ยวของรูปแบบการขนส่งอื่น
3) การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เช่น การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางรถไฟและทางน้ำ ซึ่งเคยเป็นอุปสรรคของการขนส่งทางน้ำได้ถูกจำกัดไปเกือบทั้งสิ้น โดยการพัฒนาใช้ Container ประเภทต่าง ๆ
4) การขนส่งทางน้ำสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่อตัน-กิโลเมตรของการเคลื่อนย้ายสินค้าต่ำที่สุด และมีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

จากข้อดีดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับปริมาณการขนส่งทางน้ำที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งภายในและระหว่างประเทศทำให้สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.) ซึ่งปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของกรมเจ้าท่า และมีหน้าที่กำหนดมาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวี ได้พยายามพัฒนานโยบาย กลยุทธ์ โครงการและมาตรการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนกิจการค้าและธุรกิจที่อาศัยการขนส่งทางน้ำ และประสานงานกับหน่วยงานราชการและเอกชน เพื่อให้มีการดำเนินการตามมาตรการ ตลอดจนติดตามปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้มาตรการ รวมทั้งการกำกับดูแลการประกอบกิจการพาณิชยนาวี และมาตรฐานของบุคลากรและสถานศึกษาด้านพาณิชยนาวี

อย่างไรก็ดี สพว. ในปัจจุบันมีข้อจำกัดในด้านบุคลากรและกรอบอัตรากำลังที่ลดลงไป ในขณะที่ภารกิจของ สพว. เพิ่มขึ้น เรื่องการดำเนินการรับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตาม พรบ. พ.ศ. 2548 และตามกรอบภารกิจตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชยนาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548 ซึ่งได้มีการปรับองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่นำเสนอนโยบายและแผนพัฒนาการพาณิชยนาวี แผนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งเชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล และในการเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเล

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานตามขอบข่ายความรับผิดชอบของ สพว. รวมทั้งการดำเนินงานในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี เป็นไปตามเป้าประสงค์ของ พรบ. ส่งเสริมการพาณิชยนาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548 อีกทั้งเพื่อพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้องตามหลักวิชาการ และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสอดคล้องกับสภาพการดำเนินการด้านพาณิชยนาวีที่เผชิญอยู่ในกระแสโลกาภิวัฒน์ในปัจจุบัน กล่าวคือ ให้การพิจารณาการพัฒนาด้านการพาณิชยนาวี ตลอดรวมไปถึงการปรับปรุงการให้บริการเป็นไปอย่างทั่วถึงและคุ้มค่า โดยมีจุดมุ่งหมายสุดท้ายเพื่อให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยโดยรวมลดลงและให้ประชาชนเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย รวมไปถึงการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่นให้สอดคล้องและพัฒนาอย่างบูรณาการ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะได้มากขึ้นและบรรลุเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ของรัฐบาล กรมเจ้าท่า จึงเห็นควรมีการจัดทำโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำ สพว. โดยให้มีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี รวมทั้งเป็นที่ปรึกษาให้แก่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ซึ่งมีหน้าที่เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง การกำหนดมาตรการต่าง ๆ และการประสานงานการพาณิชยนาวี รวมทั้งเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมีความจำเป็นที่ต้องดำเนินการ นอกจากนั้น ที่ปรึกษาทำการทบทวนผลการศึกษาที่มีความเหมาะสมจากโครงการศึกษาที่ผ่านมาที่ยังไม่ได้มีการนำมาจัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์ ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน เสนอจัดทำเป็นแผนงาน/โครงการที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม เพื่อบรรจุในแผนบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อจัดสรรงบประมาณต่อไป พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางพัฒนาการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีและระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตลอดจนถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาบุคลากรของ สพว.

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

การว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำ สพว. มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1.2.1 เพื่อให้คำปรึกษา สนับสนุน และเพิ่มศักยภาพการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบของ สพว. เพื่อแก้ปัญหาข้อจำกัด ทั้งในเรื่องอัตรากำลังและวิทยากร (know-how) ประกอบกับในเรื่องของความเร่งด่วนของงาน รวมทั้งเป็นที่ปรึกษาให้แก่ฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

1.2.2 เพื่อทบทวนผลการศึกษาจากโครงการศึกษาที่ผ่านมาทั้งหมดในส่วนของการพาณิชยนาวี เพื่อจัดทำเป็นแผนยุทธศาสตร์ ในแผนบริหารราชการแผ่นดิน

1.2.3 เพื่อพัฒนาบุคลากรของ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ให้ทันสมัย สามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งหมดข้างต้นที่กล่าวมานี้ เป็นวัตถุประสงค์ระยะยาวซึ่งต้องใช้เวลาและงบประมาณมาก ดังนั้น ในเบื้องต้นจึงจำเป็นต้องปรับขอบเขตการศึกษาโดยให้เน้นเรื่องเร่งด่วน และเรื่องที่จะเป็นพื้นฐานสำหรับงานต่อไปในอนาคต

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การให้คำปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำ สพว. ครอบคลุมงานหลัก 4 กลุ่มงาน ในส่วนที่เร่งด่วนและเป็นพื้นฐานต่อการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีในอนาคต ดังต่อไปนี้

งานที่ 1 : งานให้คำปรึกษาแก่ สพว. และ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

ที่ปรึกษาได้ให้ความช่วยเหลือและให้คำปรึกษาทางด้านเทคนิคแก่ สพว. ในงานตามขอบข่ายความรับผิดชอบของ สพว. รวมถึงการให้ความช่วยเหลือฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน สำหรับเนื้องานหลักของงานที่ 1 ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

1) งานให้คำปรึกษาด้านวิชาการแก่ สพว. ซึ่งรวมถึงการช่วยเหลือในการทบทวนและให้ข้อเสนอแนะในด้านกฎหมาย มาตรการ แผนงาน และโครงการต่าง ๆ ของ สพว. ตามที่ได้รับมอบหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชยนาวี

2) งานช่วยเหลือ สพว. ในการประสานงานและจัดเตรียม วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ตลอดจนเข้าร่วมรับฟังและแสดงความคิดเห็นในการประชุมที่สำคัญ โดยเฉพาะการประชุมของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ซึ่ง สพว. เป็นฝ่ายเลขานุการ เพื่อให้การประชุมคณะกรรมการฯ มีความพร้อมทางด้านข้อมูลและมีการนำเสนอยุทธศาสตร์ใหม่ ๆ ที่เป็นรูปธรรม และรูปแบบการนำเสนอให้สอดคล้องกับระบบและแนวคิดในการทำงานของรัฐบาล

งานที่ 2 : งานทบทวนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานด้านการพาณิชยนาวี

ที่ปรึกษาทำการทบทวนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานด้านการพาณิชยนาวี ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

1) งานทบทวนข้อมูล ข้อเสนอแนะ และผลการศึกษาจากรายงานการศึกษาที่ผ่านมา ที่ปรึกษาทบทวนข้อมูลรวมทั้งแผนงาน และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชยนาวี และทบทวนข้อเสนอแนะและผลการศึกษาที่ผ่านมาของ สพว.

2) งานจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการพาณิชยนาวี โดยที่ปรึกษาได้ปรับปรุงและจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการพาณิชยนาวี เพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยุทธศาสตร์รัฐบาล ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ยุทธศาสตร์ของกรมเจ้าท่า

ที่ปรึกษาจัดทำเป็นแผนงานระยะสั้น และวางยุทธศาสตร์สำหรับระยะกลาง และระยะยาว พร้อมจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนงานระยะสั้นที่เสนอ และประมาณงบประมาณค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเบื้องต้น รวมทั้งระบุประเด็นที่ควรทำการศึกษาเพิ่มเติม และแนวทางเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

งานที่ 3 : งานจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน

ที่ปรึกษาได้จัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วนสำหรับการส่งเสริมและพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของไทยให้ชัดเจน ในการจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ ที่ปรึกษาได้กำหนดรูปแบบการดำเนินการให้ชัดเจน โดยประกอบด้วยประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) การสำรวจข้อมูลเพิ่มเติม

2) เหตุผลและความจำเป็น

3) การจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ การดำเนินโครงการ และ/หรือ มาตรการส่งเสริมสนับสนุนที่จำเป็น

ซึ่งภายในระยะเวลาประมาณ 8 เดือนนี้ ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงรายละเอียดของยุทธศาสตร์ย่อยหรือมาตรการ ในเรื่องดังต่อไปนี้

- การดำเนินงานด้านการพาณิชยนาวีเพื่อให้สอดคล้องและมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในปัจจุบันและในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- การพัฒนาระบบการจดทะเบียนเรือเพื่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย โดยพิจารณาความเป็นไปได้ในการสร้างระบบการจดทะเบียนเรือประเภทที่สอง เป็นระบบคู่ขนาน และข้อคิดเห็นในการพัฒนาระบบการจดทะเบียนเรือที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในประเทศ

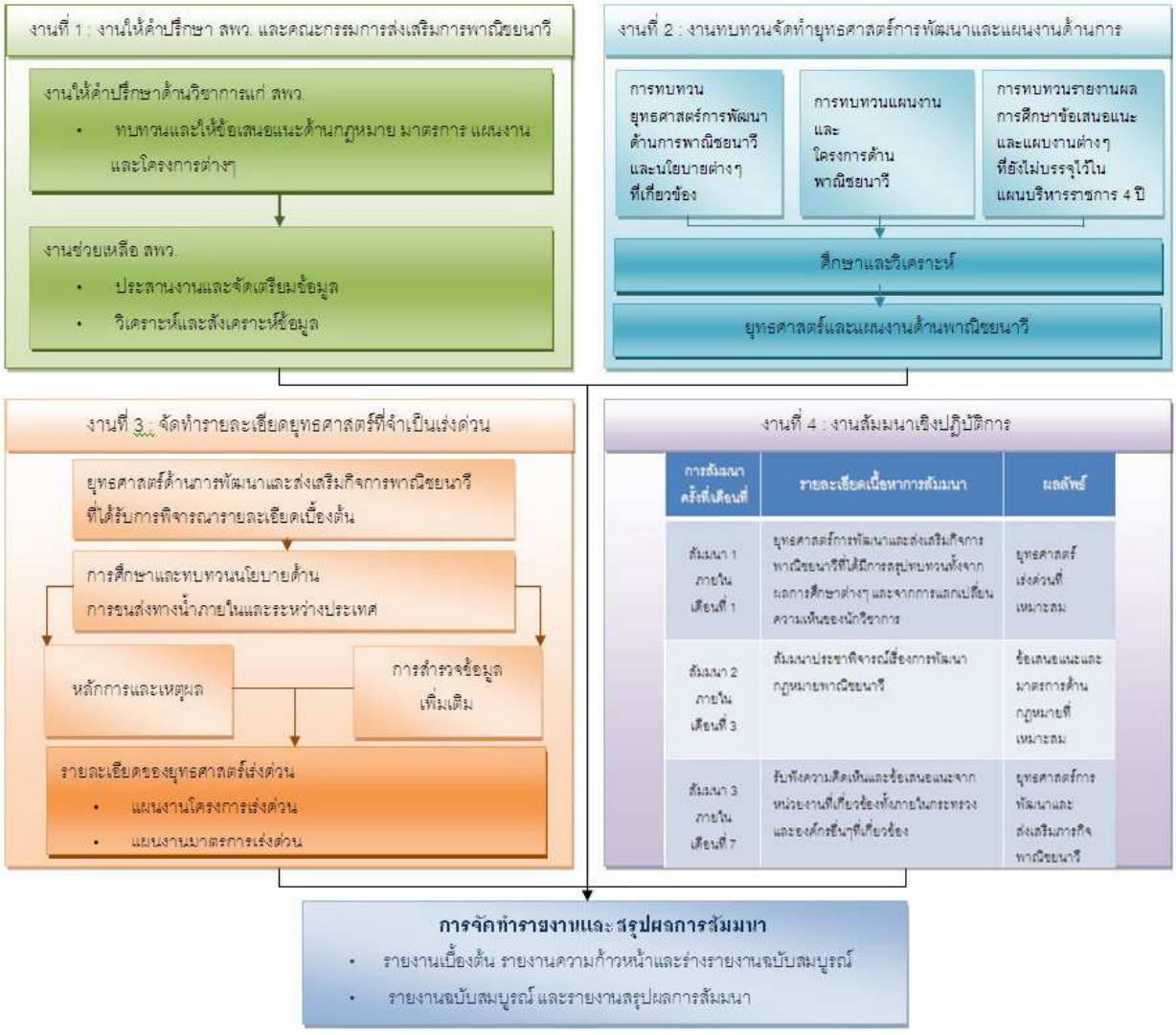
- การให้ความเห็นเพื่อประกอบการปรับปรุงระบบภาษีอากรเพื่อสนับสนุนการพาณิชยนาวี
- มาตรการทางการเงินเพื่อพัฒนาพาณิชยนาวี โดยเน้นความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนพาณิชยนาวี
- ข้อเสนอแนะในการใช้หรือปรับปรุงระบบการส่งเสริมการลงทุนให้เกิดประโยชน์กับการส่งเสริมการพาณิชยนาวี
- การวางระบบการบริหารจัดการท่าเรือของประเทศไทย ตลอดจนทรัพยากรริมฝั่งน้ำที่จะใช้เป็นท่าเรือโดยมี สพว. เป็นหน่วยประสาน
- การกำกับดูแลกิจการ ICD, CFS
- การเชื่อมโยง การพัฒนาอุตสาหกรรมอู่เรือกับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี
- การพัฒนากิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- การเสนอแนะเพื่อปรับปรุงมาตรการสงวนสินค้าให้ลงเรือไทย ให้เกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงระบบกฎหมายโดยกำหนดกรอบแนวคิด ประเด็นในการพัฒนากฎหมายการขนส่งทางน้ำ และการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ข้างต้น
- การวางพื้นฐานระบบข้อมูลการพาณิชยนาวีที่กรมเจ้าท่าไม่ได้ดำเนินการ และ/หรือการโอนถ่ายข้อมูลการพาณิชยนาวีเพื่อให้ สพว. มีฐานข้อมูลทางการพาณิชยนาวีมากที่สุดเพื่อใช้ประกอบการปฏิบัติงาน หรือประกอบการตัดสินใจในขั้นต้นของนักบริหาร

งานที่ 4 : งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

ที่ปรึกษาจัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการภายในประเทศ จำนวน 3 ครั้ง สำหรับกลุ่มบุคลากรเป้าหมาย ได้แก่ บุคลากรที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแผน จัดทำแผนกลยุทธ์ พัฒนาโครงการ(ทั้งขนาดใหญ่และเล็ก) และมาตรการเพื่อระดมความคิดเห็นตอบสนองต่อแนวทางการพัฒนากิจการหรือภารกิจทางด้านพาณิชยนาวี โดยเริ่มดำเนินการครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2552 ณ โรงแรมเซ็นจูรี่พาร์ค กรุงเทพมหานคร เป็นการนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี และรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา การสัมมนาครั้งที่ 2 ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค กรุงเทพมหานคร เป็นการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นในหัวข้อ “**การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี**” มีวัตถุประสงค์ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากกฎหมายพาณิชยนาวี ซึ่งบทสรุปผลการสัมมนาอยู่ในบทที่ 5 งานสัมมนาเชิงวิชาการ และการสัมมนาครั้งที่ 3 จัดขึ้นในวันที่ 24 มีนาคม 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการนำเสนอร่างรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ของโครงการ ในหัวข้อ “**ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย**”

1.4 แนวคิดในการศึกษาโครงการ

เพื่อให้การทำงานมีความชัดเจนอันจะนำมาซึ่งความถูกต้องสมบูรณ์และตรงตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่ได้ตั้งไว้ ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนภูมิลำดับการปฏิบัติงาน ดังแสดงรายละเอียดตาม**รูปที่** 1.4-1 ซึ่งจะมีองค์ประกอบของ 4 งานหลักตามที่กล่าวไว้ข้างต้น



รูปที่ 1.4-1: **แผนภูมิการปฏิบัติงาน**

บทที่ 2

งานให้คำปรึกษาแก่ สพว. และคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (In-House Consultant)

บทที่ 2 งานให้คำปรึกษาแก่ สพว.และคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (In-House Consultant)

- ภารกิจของ สพว. ในปัจจุบัน
- ผลของการให้คำปรึกษาแก่ สพว.
- การเสนอแนะให้จัดตั้งหน่วยงาน สพว. เป็นกรม

2.1 ภารกิจของ สพว. ในปัจจุบัน

สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.) เป็นหน่วยงานในสังกัดของกรมเจ้าท่า มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมกิจการด้านการพาณิชยนาวีของประเทศ ซึ่งกรมเจ้าท่ามีหน่วยงานในสังกัดดังนี้

- สำนักงานเลขานุการกรม
- กองกิจการระหว่างประเทศ
- กองคลัง
- สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ
- สำนักนำร่อง
- สำนักแผนงาน
- ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี
- สำนักกฎหมาย
- สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
- สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ
- สำนักมาตรฐานเรือ
- **สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี**
- สำนักวิศวกรรม
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 1 (เชียงใหม่)

- ❑ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 2 (อยุธยา)
- ❑ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 3 (สมุทรสงคราม)
- ❑ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 4 (สงขลา)
- ❑ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 (ภูเก็ต)
- ❑ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี)
- ❑ สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 7 (หนองคาย)

2.1.1 อำนาจหน้าที่

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 119 ตอนที่ 103 ก ลงวันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2545 ได้มีการกำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.) ดังนี้

1) กำหนดมาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ตลอดจนติดตามปัญหาอุปสรรคในการบังคับใช้มาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี
2) กำกับดูแลการประกอบกิจการพาณิชยนาวี
3) ประสานงานกับหน่วยงานราชการและเอกชน เพื่อให้มีการดำเนินการตามมาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี
4) กำกับดูแลมาตรฐานของบุคลากรและสถานศึกษาด้านพาณิชยนาวี ตลอดจนประกาศนียบัตรวิชาชีพของบุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี
5) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ในปี พ.ศ. 2552 มีพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตราพระราชกฤษฎีกา เปลี่ยนชื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็น "กรมเจ้าท่า" อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 187 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และมาตรา 8 ตรีแห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติภารกิจของส่วนราชการ ซึ่งเพิ่มอำนาจหน้าที่และภารกิจของสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีอีก 1 ข้อเป็นลำดับแรกคือ ***"ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง"***

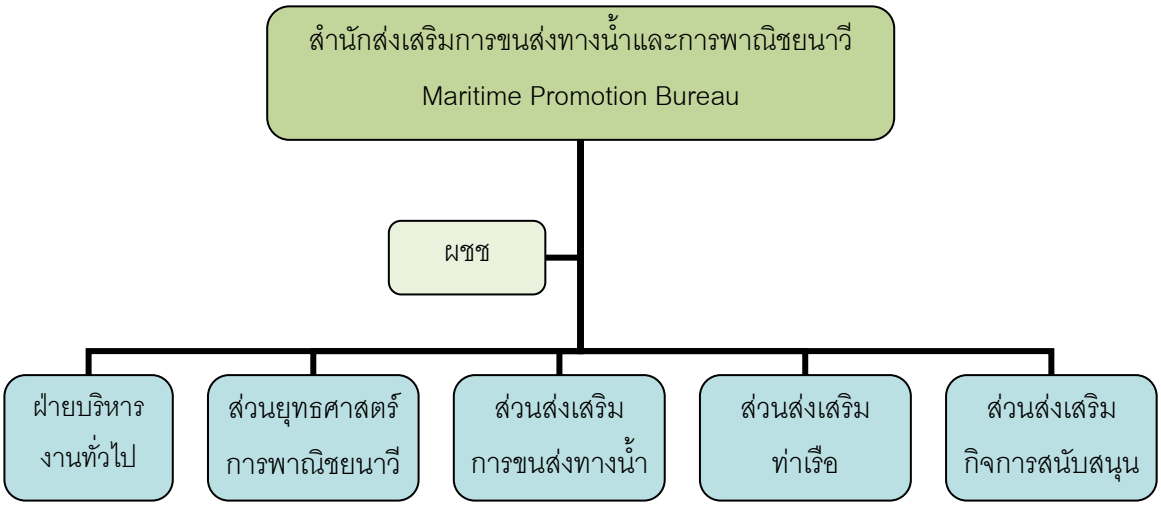
2.1.2 ภารกิจหลัก

ภารกิจด้านพาณิชยนาวี ซึ่งโอนมาจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (สพว.เดิม) มีดังต่อไปนี้

1) เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการบริการ การตลาด เทคโนโลยี และการบริหารจัดการของธุรกิจพาณิชยนาวี เพื่อเสริมสร้างความได้เปรียบของประเทศในการเป็นประตูการค้าของอนุภูมิภาค
2) เป็นศูนย์กลางในการประสานงานเกี่ยวกับการพาณิชยนาวี
3) ศึกษาและเสนอมาตรการหรือโครงการการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี
4) ศึกษาวิจัยและประสานงานทางวิชาการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล กิจการอู่เรือ กิจการท่าเรือ กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.1.3 ส่วนราชการภายในสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

การแบ่งส่วนราชการภายใน สพว. ประกอบด้วย 4 ส่วน และ 1 ฝ่าย คือ ส่วนยุทธศาสตร์การพาณิชยนาวี ส่วนส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ (การขนส่งสินค้าและคนโดยสาร) ส่วนส่งเสริมท่าเรือ ส่วนส่งเสริมกิจการสนับสนุนและฝ่ายบริการงานทั่วไป ดังแสดงใน**รูปที่** 2.1-1 โดยในแต่ละส่วนงานมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังต่อไปนี้



รูปที่ 2.1-1: **ส่วนราชการภายใน สพว.**

อำนาจหน้าที่ส่วนราชการสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

(1) **ฝ่ายบริการงานทั่วไป** มีหน้าที่

ดูแลงานธุรการ งบประมาณ พัสดุ การบริหารงานบุคคล และรับผิดชอบการรับฟังความคิดเห็น ตลอดจนดำเนินการเรื่องร้องทุกข์ และหน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

(2) **ส่วนส่วนยุทธศาสตร์การพาณิชยนาวี** มีหน้าที่รับผิดชอบ

<u>แผนงานและการประเมินผล</u>

2.1) การจัดทำแผนงานทั่วไป และแผนแม่บทในการพัฒนาพาณิชยนาวีของประเทศ (รวมทั้งแก้ไข ปรับปรุง ตลอดจนจัดทำแผนงานเพิ่มเติม)

2.2) การประเมินผลนโยบาย แผนงาน มาตรการและตัวชี้วัดต่าง ๆ

<u>วิชาการ</u>

2.3) การจัดตั้ง และบริหารกองทุนพัฒนาพาณิชยนาวี

2.4) การพัฒนาระบบงานด้านพาณิชยนาวี

2.5) การแก้ไขเพื่ออำนวยความสะดวกตามอนุสัญญา FAL

2.6) การท่องเที่ยวทางน้ำ

2.7) การจัดทำกรอบและแนวคิดเพื่อพัฒนากฎหมาย และกฎระเบียบเกี่ยวกับการพาณิชยนาวีไทย

2.8) โครงการ In-House Consult

<u>ต่างประเทศ</u>

2.9) งานต่างประเทศทั่วไปที่เกี่ยวกับการพาณิชยนาวี

2.10) การค้าบริการทางพาณิชยนาวี ทั้งในกรอบ WTO และ ASEAN

<u>บุคคลากร</u>

2.11) การส่งเสริม และกำกับมาตรฐานการผลิตบุคลากรทางพาณิชยนาวีไทย

<u>ระบบสารสนเทศทางการพาณิชยนาวี</u>

2.12) การพัฒนาระบบข้อมูลพาณิชยนาวี

<u>อื่น ๆ</u>

2.13) เป็นฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

2.14) การประสานงานกับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

2.15) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

(3) **ส่วนส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ** มีหน้าที่รับผิดชอบในการเสริมสร้างกองเรือพาณิชย์การขนส่งสินค้าและคนโดยสาร

3.1) ส่งเสริม และพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย

3.2) ส่งเสริม ควบคุม และการดูแลขนส่งสินค้าทางทะเล

3.3) ส่งเสริม ควบคุม และการดูแลขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

3.4) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

3.5) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลการขนส่งคนโดยสารทางน้ำ

3.6) จัดทำโครงการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และโครงการปรับปรุงระบบการจดทะเบียนเรือของประเทศไทย

3.7) คำรับรองโครงการให้กับ BOI

3.8) พัฒนาและปรับปรุงมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย

3.9) ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการสงวนสินค้าลงเรือไทย

3.10) พิจารณา ตรวจสอบ ระบบงานและเอกสาร ตลอดจนออกเอกสารเกี่ยวกับการใช้และไม่ใช้เรือไทย

3.11) ประสานงาน เผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย

3.12) เป็นฝ่ายเลขานุการในคณะกรรมการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ

3.13) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

(4) **ส่วนส่งเสริมท่าเรือ** มีหน้าที่รับผิดชอบกิจการท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวเนื่อง

4.1) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลกิจการท่าเรือระหว่างประเทศ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือลำน้ำ

4.2) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลกิจการ ICD

4.3) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลกิจการ CFS

4.4) เสนอแนวทางพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือ และการเชื่อมโยงกิจการนอกท่า (Off Dock) ต่าง ๆ

4.5) พิจารณอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

4.6) จัดทำโครงการต่าง ๆ เกี่ยวกับการใช้เรือ ฯลฯ

4.7) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีในการประกาศกำหนดบริเวณท่าเรือต่าง ๆ ตามมาตรา 11(1/2) แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521

4.8) กำกับ ดูแลค่าภาระของกิจการท่าเรือ และกิจการที่เกี่ยวข้อง

4.9) ติดตาม ประเมินผล จากรายงานเกี่ยวกับกิจการท่าเรือในประเทศ เพื่อประมวลศึกษาและเสนอแนวปรับปรุงวิสัยสามารถของท่าเรือ

4.10) ติดตาม ประเมินผล และให้ความเห็นเกี่ยวกับการก่อสร้าง และการบริหารจัดการท่าเรือของรัฐทั่วประเทศ

4.11) เป็นฝ่ายเลขานุการในคณะกรรมการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ

4.12) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

(5) **ส่วนส่งเสริมกิจการสนับสนุน** มีหน้าที่รับผิดชอบ

5.1) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลกิจการต่อเรือ และซ่อมเรือ

5.2) ส่งเสริม จดทะเบียน ควบคุม และดูแลกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

5.3) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลกิจการการรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

5.4) ส่งเสริม ควบคุม และดูแลกิจการการขนส่งที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง (NVOCC)

5.5) เป็นฝ่ายเลขานุการในคณะกรรมการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ

5.6) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

2.1.4 ผลการดำเนินงานของสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีที่ผ่านมา

การดำเนินของ สพว. ที่ผ่านมามีผลงานสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี ซึ่งบางส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการที่ สพว. กำลังดำเนินการแก้ไขปรับปรุงในปัจจุบัน คือ การดำเนินมาตรการทางภาษี การดำเนินมาตรการด้านการเงิน การดำเนินมาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย การดำเนินมาตรการด้านการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) **การดำเนินมาตรการทางภาษี**

1) การให้ผู้ประกอบการเรือไทยได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยยกเว้นอากรนำเข้าเรือและยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี

2) การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีอากรแก่ผู้ประกอบธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศของไทย เพื่อเป็นการจูงใจให้มีการลงทุนเพิ่มขึ้น และขยายกิจการเดิมให้มีความก้าวหน้ามากขึ้น โดย

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2541
- ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2539 แต่สำหรับเรือขนาดต่ำกว่า 1,000 ตันกรอส เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับอู่เรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนอู่เรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำไปซื้อเรือลำใหม่ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ขายเรือลำเดิมไป มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2539 เพื่อนำเงินดังกล่าวไปจัดซื้อเรือใหม่
- ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
- ลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จากอัตราร้อยละ 15 เป็นอัตราร้อยละ 1 เป็นการชั่วคราว เฉพาะค่าเช่าที่มีการจ่ายตั้งแต่วันที่พระราชกฤษฎีกามีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2550 เพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีของประเทศให้มีการพัฒนาและขยายกองเรือเพิ่มมากขึ้น
- ลดภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับรายได้ที่เป็นค่าเช่าเรือที่จ่ายให้แก่ผู้รับในประเทศ จาก 5% เหลือ 1% โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าสิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง

(2) การดำเนินมาตรการด้านการเงิน

ในอดีตที่ผ่านมา รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการเรือไทยให้ได้รับสินเชื่อพาณิชยนาวีเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยธนาคารแห่งประเทศไทยสนับสนุนผ่านสถาบันการเงินของรัฐในสมัยนั้น คือ บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (IFCT) และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยในวงเงินเริ่มแรก 2,000 ล้านบาท และต่อไปขยายวงเงินอีก 2,000 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้สินเชื่อดังกล่าวได้ถูกใช้ไปแล้ว

(3) การดำเนินมาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย

1) การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจ ให้ขนโดยเรือไทย 7 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮ่องกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย และสหรัฐอเมริกา-ไทย

2) การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เช่าเรือ โดยอนุญาตให้เช่าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนสินค้าสงวน อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

(4) การดำเนินมาตรการด้านการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

กรมศุลกากรได้ปรับปรุงร่างระเบียบปฏิบัติการใช้เรือค้าชายฝั่ง และระเบียบการบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง และได้มีคำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 25/2547 เรื่อง แก้ไขเพิ่มเติมประมวลระเบียบปฏิบัติกรมศุลกากร พ.ศ. 2544 ภาค 4 หมวด 7 ว่าด้วยเรือค้าชายฝั่ง

2.2 ผลของการให้คำปรึกษาแก่ สพว.

จากข้อมูลที่ที่ปรึกษาได้ศึกษา สำรวจ และสัมภาษณ์หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์และมาตรการต่าง ๆ ทาง สพว.ได้จัดการประชุมเฉพาะเรื่องกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์จำเป็นเร่งด่วน ซึ่ง สพว. เสนอเรื่องเพื่อทราบและผลการดำเนินการต่าง ๆ และขอรับทราบปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะจากแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานของ สพว.ต่อไป

การประชุมคณะกรรมการเฉพาะเรื่องฯ 5 ครั้ง สรุปได้ดังนี้

1. เรื่องเพื่อพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย (วันพุธที่ 20 มกราคม 2553 เวลา 9.30 น.)
   1.1 เรื่องเพื่อทราบ
      1) ผลการดำเนินการ
         - ตามมติคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี
         - ตามมติการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาและข้อเสนอเพื่อยกระดับการพัฒนากองเรือไทย
         - ตามมติการประชุมรายเดือนระหว่าง สจท. กับ จท.
      2) ผลการดำเนินการมาตรการภาษี
         - ภาษีค่าเช่าเรือ และภาษีจากการขายเรือ
         - ภาษีคนประจำเรือ
         - ภาษีการเช่า/ซ่อมตู้คอนเทนเนอร์
      3) ผลการดำเนินการมาตรการทางการเงิน
         - การดำเนินการในกรอบคณะทำงาน ฯ ของ จท.
         - การดำเนินการนอกกรอบของผลการดำเนินการ
      4) การแก้ปัญหา Supply Vessel
      5) ผลการดำเนินการด้านการพัฒนากฎหมายเพื่อการส่งเสริมการพาณิชยนาวี
         - ความคืบหน้าในการจัดทำร่างกฎหมาย-การดำเนินการต่อไป
         - แผนพัฒนากฎหมาย
      6) การดำเนินการเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกแก่การเดินเรือตามอนุสัญญา FAL ในคณะกรรมการอำนวยความสะดวกฯ
      7) คำร้องเรียนและแผนงานในการปรับปรุงมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย
      8) แผนงาน/โครงการปีงบประมาณ 2554

- โครงการศึกษาเรื่องสิทธิประโยชน์ ฯลฯ ทั้งระบบ
- โครงการศึกษาเพื่อพัฒนามาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทยทั้งระบบ
- โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำ
- โครงการศึกษาเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศด้านพาณิชยนาวีทั้งระบบ
- โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรทางพาณิชยนาวีทั้งระบบ

1.2 เรื่องเพื่อพิจารณา

1) ขอทราบความเห็นเบื้องต้นเกี่ยวกับการตรึงอัตราค่าภาระท่าเรือ (จะมีหนังสือต่อไป)
2) ขอทราบปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไข
3) ขอหารือยุทธศาสตร์การบริหารจัดการด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศ

2. **เรื่องเพื่อพัฒนาการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำ (วันศุกร์ที่ 22 มกราคม 2553 เวลา 13.30 น.)**

2.1 เรื่องเพื่อทราบ

1) ความคืบหน้า/ผลการดำเนินการ
   - กองทุนพัฒนาพาณิชยนาวี
   - กองพิจารณาติดตั้งทุ่นผูกเรือที่เกาะสีชังและบางนา เพื่อความปลอดภัยในการจอดเรือลำเลียงและการขนส่งทางน้ำ
   - ความสูงของช่องลอดสะพานข้ามแม่น้ำ
   - การสร้างท่าเรือประหยัดพลังงานที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และอ่างทอง
2) เรื่องเพื่อพิจารณา/ขอรับทราบข้อมูล ความเห็น ฯลฯ

2.2 ขอทราบปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไข

3. **เรื่องเพื่อนำประเด็นข้อหารือเข้าสู่การประชุมคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ (วันจันทร์ที่ 25 มกราคม 2553 เวลา 09.30 น.)**

3.1 เรื่องเพื่อทราบ

1) การยกเลิกมาตรการเร่งด่วนเพื่อบรรเทาผลกระทบของผู้ประกอบการพาณิชยนาวีทั้งระบบจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก (ยกเลิกการขอความร่วมมือในการลดหรือตรึงอัตราค่าภาระท่าเรือ)
2) กองทุนพัฒนากิจการพาณิชยนาวี
3) พัฒนากฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง
   - ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ....
   - การผลักดันให้มีกฎหมายในการกำกับดูแลกิจการ ICD และ CFS
4) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ พ.ศ. 2551

5) โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ ซึ่งสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีได้มีการนำเสนอในคำของบประมาณ ปี 2554 ได้แก่
   - โครงการศึกษาเปรียบเทียบเพื่อเสนอแนะ ปรับปรุงมาตรการและสิทธิประโยชน์ทางการเงิน ทางภาษี และส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการพาณิชยนาวีทั้งระบบ
   - โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักเพื่อพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือทั้งหมดของประเทศไทย
   - โครงการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าภาระของท่าเรือภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
   - โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็นประตูการค้า (Gate way) ของอนุภูมิภาค
   - โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรทางด้านพาณิชยนาวี

3.2 เรื่องเพื่อพิจารณา

1) รับทราบปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการพัฒนากิจการท่าเรือ
2) ปัญหา อุปสรรคในการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ในเรื่องการประเมินผลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ (ISPS Code)
3) กรอบแนวคิดในการบริหารจัดการท่าเรือ
4) แนวคิดในการปรับปรุงกฎระเบียบในการอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ให้เหมาะสม

3.3 เรื่องอื่นๆ

1) ความซ้ำซ้อนในการเรียกเก็บค่าใช้ท่า กรณีท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง
2) การเข้าใช้ท่าเรือ A0 ของเรือชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบัง

4. เรื่องเพื่อการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี (วันพฤหัสบดีที่ 28 มกราคม 2553 เวลา 09.30 น.)

4.1 เรื่องเพื่อทราบ

1) กองทุนพัฒนาพาณิชยนาวี
2) สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจการผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวี ภายใต้เงื่อนไขของ BOI
3) โครงการเยาวชนพาณิชยนาวี
4) ผลการดำเนินการตามมาตรการ On the job training ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว
5) โครงการประจำปีงบประมาณ 2554
   - ศึกษาเพื่อปรับปรุงมาตรฐานและสิทธิประโยชน์ทางการเงิน ทางภาษี และส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการพาณิชยนาวีทั้งระบบ
   - ศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรทางด้านพาณิชยนาวี

4.2 เรื่องเพื่อพิจารณา

1) แนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี
2) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อมูล และสภาพปัญหาของที่ประชุมในหัวข้อ
   - บุคลากรประจำเรือ
     - ปริมาณ
     - คุณภาพ (มาตรฐานหลักสูตร,มาตรฐานการเรียนการสอน, การฝึกอบรม มาตรฐานสากล STCW)
     - แนวทางการแก้ไขปัญหา
   - บุคลากรบนฝั่ง
     - ปริมาณ
     - คุณภาพ (มาตรฐานหลักสูตร,มาตรฐานการเรียนการสอน, แนวทางแก้ไขปัญหา)
3) การดำเนินการ ปัญหา และอุปสรรคอื่น ๆ ที่พบในปัจจุบัน

5. **เรื่องมาตรการ แนวทางสนับสนุน/พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือระหว่างสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)และสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (วันอังคารที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 09.30 น.)**

5.1 เรื่องเพื่อทราบ

1) การจัดตั้งกองทุนพัฒนาพาณิชยนาวี
2) การพัฒนากฎหมายเพื่อสนับสนุนกิจการอู่เรือ (การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิ์ทางทะเล พ.ศ. 2537)
3) โครงการที่ สพว. จัดทำคำของบประมาณ ปี 2554 (โครงการที่เกี่ยวข้องกับอู่เรือ)
   - โครงการศึกษาเปรียบเทียบเพื่อเสนอแนะ ปรับปรุง มาตรการและสิทธิประโยชน์ทางการเงิน ทางภาษี และส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการพาณิชยนาวีทั้งระบบ
   - โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรทางด้านพาณิชยนาวี

5.2 เรื่องเพื่อพิจารณา

1) แนวทางการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง จท. (สพว.) สศอ. และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
2) ภาษี/อากร
   - การยกเว้นอากรศุลกากรสำหรับวัสดุ อุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการต่อและซ่อมเรือ
   - การขอลดอัตราอากรการนำเข้าเรือสินค้าทั่วไปที่ซื้อจากต่างประเทศ ขนาดตั้งแต่ 1,000 ตันกรอสลงมาให้ร้อยละ 1 เท่ากับ Tanker

- การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราศูนย์ สำหรับการใช้บริการต่อเรือและซ่อมเรือที่กระทำในราชอาณาจักรแก่ผู้ใช้บริการ (อู่เรือ) และผู้รับบริการ (เจ้าของเรือ) ที่ประกอบกิจการให้บริการขนส่งภายในประเทศ

3) แผนงานในการส่งเสริม/พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

4) ขอทราบปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญา

5.3 เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

1) งานด้านโครงเหล็ก เพื่อเป็นงานเสริมให้แก่อุตสาหกรรมอู่เรือในประเทศ

2.3 การเสนอแนะให้จัดตั้งหน่วยงาน สพว. เป็นกรม

2.3.1 วัตถุประสงค์และความจำเป็นในการปรับปรุงองค์กร

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุง สพว.ให้เป็นหน่วยงานในระดับกรม สรุปได้เป็น 9 ลักษณะ ได้แก่

- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการดำเนินกิจกรรมพาณิชยนาวีในการให้บริการและดูแลจัดการของ สพว.ให้สามารถตอบสนองต่อทั้งหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาคเอกชนของประเทศไทยได้ทั้งหมด
- เพื่อให้สามารถศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ และจัดทำนโยบายและยุทธศาสตร์พาณิชยนาวี และระบบขนส่งต่อเนื่องทั้งระบบของประเทศ รวมไปถึงการดำเนินการเกี่ยวกับความร่วมมือกับต่างประเทศในเรื่องพาณิชยนาวีทั้งหมดได้
- เพื่อให้สามารถศึกษา วิเคราะห์ วิจัย ดำเนินกิจกรรมพาณิชยนาวีและระบบขนส่งต่อเนื่องทั้งระบบเพื่อเชื่อมต่อกับระบบพาณิชยนาวีตามภาระหน้าที่ รวมไปถึงการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนากิจกรรมพาณิชยนาวีและระบบขนส่งต่อเนื่องทั้งระบบของประเทศได้
- เพื่อให้สามารถศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ และจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวีและระบบขนส่งต่อเนื่องทั้งระบบทั้งหมดได้
- เพื่อให้สามารถดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือระบบที่ 2 ตามนโยบายการขยายกองเรือที่มีความเหมาะสมต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ โดยอาจจะเป็นเรือของคนไทยหรือชาวต่างชาติที่เข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทย (Second Registry) และมีสำนักงานในประเทศ พร้อมกับรับผิดชอบงานการตรวจสอบเรือประเภทนี้เท่านั้นเพื่อรับรองมาตรฐาน ส่วนเรือชายฝั่งและลำน้ำยังคงเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า
- เพื่อให้สามารถดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่อง และรับเป็นผู้ประสานงานกิจกรรมระบบขนส่งต่อเนื่องทั้งระบบได้

- เพื่อให้สามารถดำเนินการศึกษา พัฒนา วางระบบสนับสนุนการผลิตบุคลากรในสาขาพาณิชยนาวี ทั้งกลุ่มที่ปฏิบัติการในเรือและกลุ่มที่ปฏิบัติการบนฝั่งของประเทศได้อย่างมีคุณภาพและพอเพียงกับตลาดแรงงานในประเทศและต่างประเทศได้
- เพื่อให้สามารถดำเนินการเกี่ยวกับการจัดตั้ง สนับสนุน พัฒนาและกำกับดูแลกองทุนพาณิชยนาวีประเภทต่าง ๆ และรูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมพาณิชยนาวีทั้งระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริม สนับสนุน แลกเปลี่ยน และถ่ายทอดเทคโนโลยีการพัฒนาระบบพาณิชยนาวีและระบบขนส่งต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนากิจกรรมพาณิชยนาวีได้อย่างยั่งยืน

ในปัจจุบัน กิจการพาณิชยนาวีและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทวีความสำคัญขึ้นตามลำดับ กิจการพาณิชยนาวีสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าต่อตัน-กิโลเมตร (ทางน้ำ) ที่ประหยัดพลังงานมากที่สุด เป็นระบบขนส่งสินค้าที่แยกต่างหากจากการเดินทางของประชากรทั่วไป จึงไม่มีส่วนร่วมในการทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดบนผิวจราจรทั่วไปรุนแรงขึ้น ฉะนั้น ยิ่งใช้ระบบขนส่งทางน้ำระยะทางยาวเท่าใดก็จะยิ่งช่วยประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะทางอากาศ และลดมูลค่าทางต้นทุนในการขนส่งได้มากยิ่งขึ้น

ประเด็นที่สำคัญ - คือ การขนส่งทางน้ำมักจะเป็นส่วนหนึ่งของขบวนการขนส่งทั้งระบบ การสนับสนุนการขนส่งทางน้ำจึงหมายรวมถึงการสนับสนุนการพัฒนาแนวทางการขนส่งทั้งระบบ ซึ่งจะทำให้การปรับตัวขององค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบดำเนินไปอย่างรวดเร็ว แต่การที่จะพัฒนาระบบขนส่งให้เหมาะสม และสร้างระบบขนส่งที่สมดุลจึงสมควรที่จะมีองค์กรที่มีความสามารถมาดูแลอย่างเหมาะสม พร้อมกันนั้นกิจกรรมพาณิชยนาวีทั้งระบบ ตั้งแต่การพัฒนาอู่เรือ การพัฒนากองเรือ การขนส่งสินค้าทั้งระหว่างประเทศทางทะเลและภายในประเทศ ก็ยังมีส่วนในการกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ ของประเทศโดยตรงอย่างชัดเจน ตัวอย่างเช่น การพัฒนาและดำเนินการระบบขนส่งต่อเนื่องของประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น นอกจากนี้ กิจกรรมพาณิชยนาวีทั้งระบบยังช่วยสงวนเงินตราต่างประเทศอีกด้วย

จากลักษณะความสำคัญของกิจการพาณิชยนาวีดังกล่าว มูลค่าของบริการทางพาณิชยนาวีทั้งระบบ การพัฒนาการขนส่งทั้งระบบโดยเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีการขนส่งทางน้ำเป็นส่วนหนึ่ง จำเป็นที่จะต้องได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนอย่างจริงจัง ฉะนั้นการเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาและการส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ทุกขั้นตอนในกิจกรรมการขนส่งมีความจำเป็นและมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ควรที่จะต้องมีหน่วยงานระดับกรมเข้ามารับผิดชอบ จึงจะสามารถผลักดันและขับเคลื่อนภารกิจที่มีปริมาณงาน มีความหลากหลาย และมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสู่ระดับดังกล่าวได้

2.3.2 กระบวนการปรับปรุงองค์กร

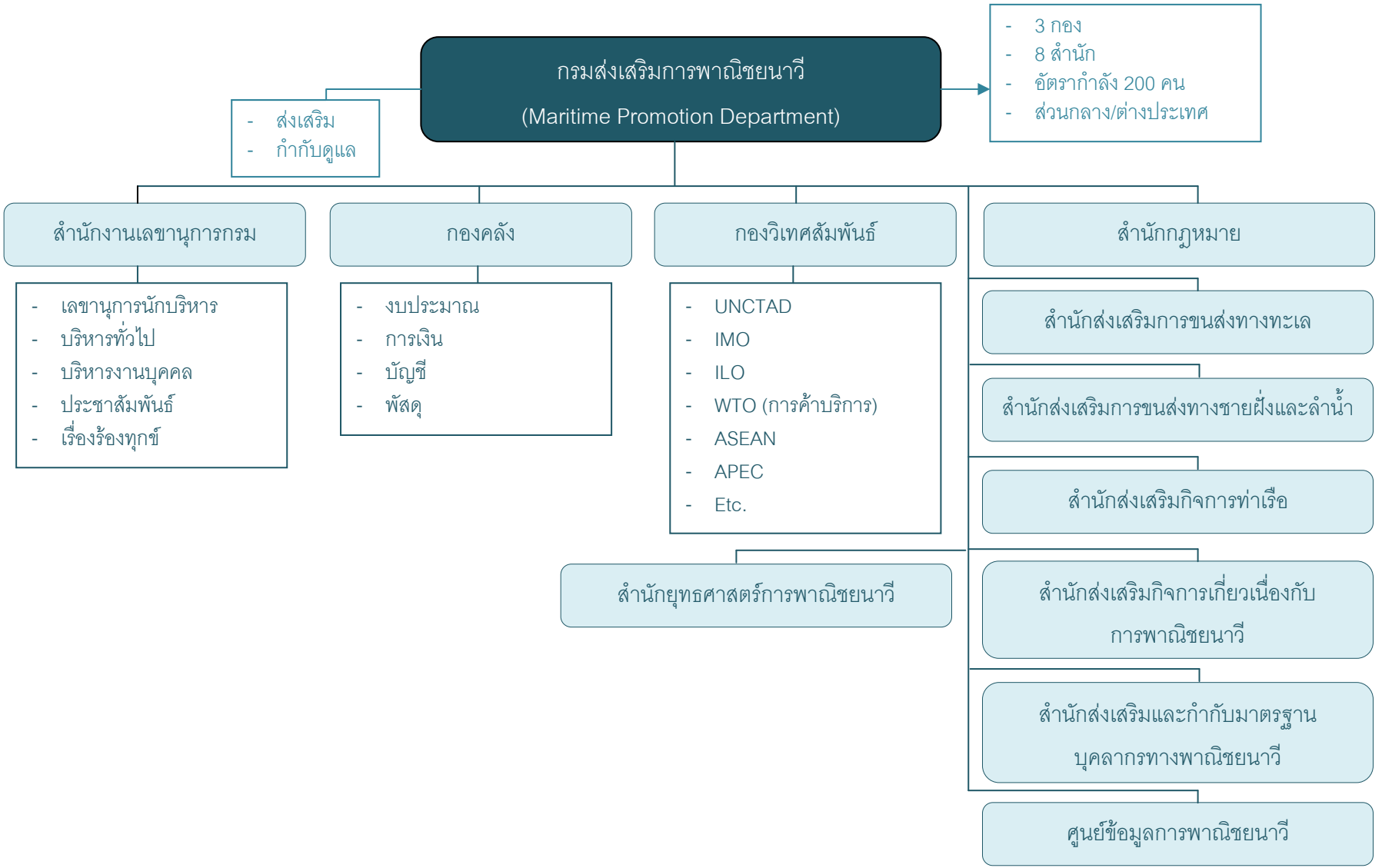
จากการปฏิรูประบบราชการเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2545 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ถูกยุบและได้มีการแบ่งงานของกรม ออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 ได้แก่ สำนักงานเลขานุการกรม และกองวิจัยและวางแผน ถูกนำไปรวมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และส่วนที่ 2 ได้แก่ กองนิติการและการต่างประเทศ มารวมกับฝ่ายกฎหมาย (กรมเจ้าท่า) เป็นกองนิติการของกรมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ส่วนกองศูนย์เศรษฐกิจการขนส่งทางทะเลและศูนย์ประสานงานพาณิชยนาวีรวมเป็น**สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.)**

ทางสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีได้มีการศึกษาโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี สำหรับกิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะเริ่มต้น) ในปี พ.ศ.2550 ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ได้มีการวิเคราะห์เบื้องต้นกับภารกิจและอัตรากำลังของ สพว. จากสพว. เดิมมีหน้าที่เป็นศูนย์กลางประสานงาน และศึกษา วิเคราะห์ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวกับการพาณิชยนาวีที่เสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี หรือปฏิบัติตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีมอบหมาย และส่วนของกรมเจ้าท่า มีหน้าที่ในการควบคุมและบริหารงานเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำโดยทั่วไป รวมถึงการดำเนินการก่อสร้าง พัฒนาและปรุบปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำต่าง ๆ ดังนั้นเพื่อให้กิจการด้านพาณิชยนาวีได้รับการส่งเสริมอย่างถูกต้อง และเหมาะสมจึงได้มีการเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาองค์กรด้านพาณิชยนาวีไว้ 2 ทางเลือก ดังนี้

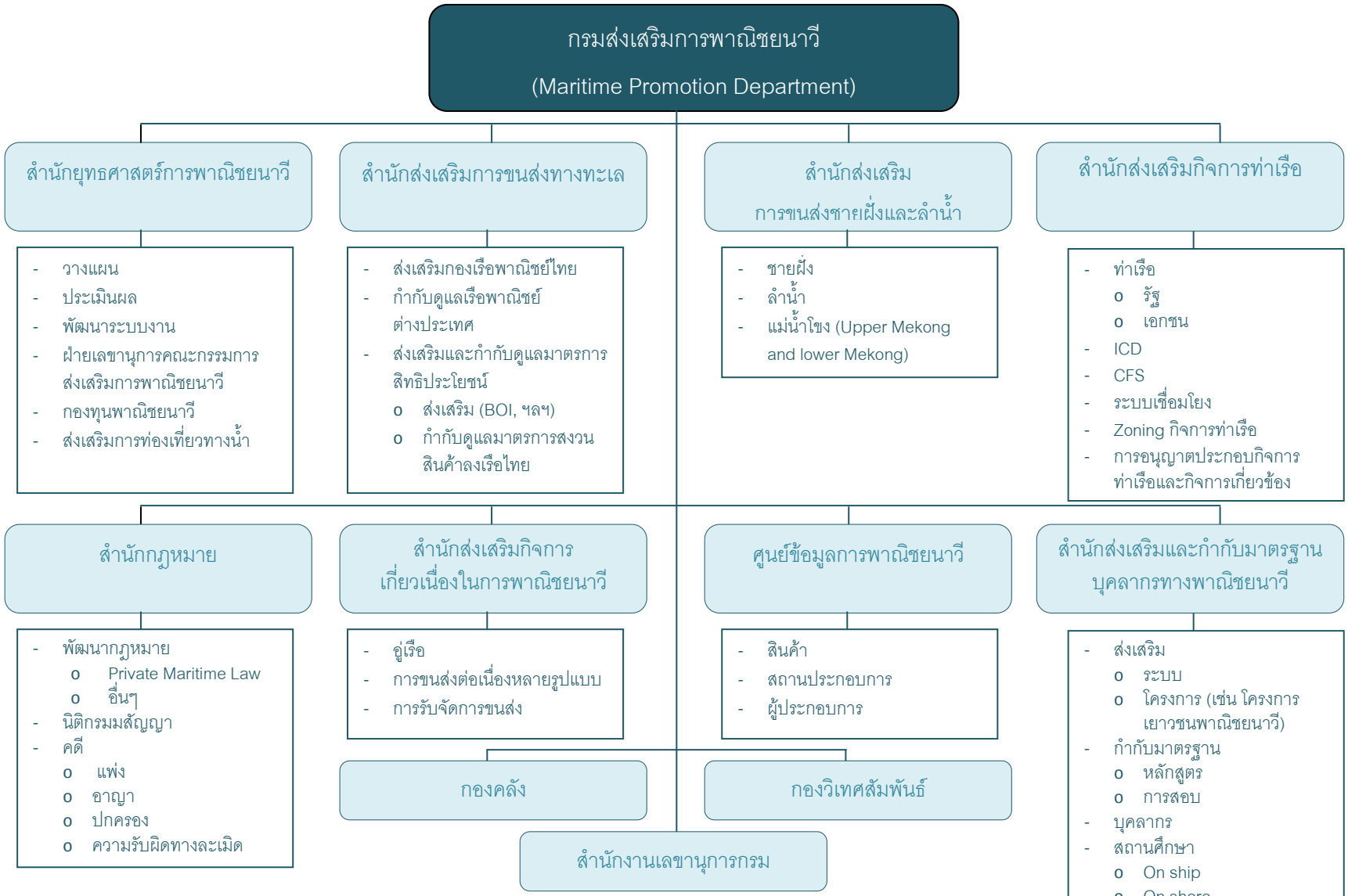
ทางเลือกที่ 1 สพว.ยังอยู่ภายใต้กรมเจ้าท่า โดยเพิ่มอัตรากำลังคนให้สามารถรองรับภารกิจที่มีอยู่ ทั้งนี้ อัตรากำลังเพิ่มเติมนั้นควรมีความรู้ความเข้าใจในภารกิจ สพว. และมีจำนวนเหมาะสมกับภารกิจหน้าที่ หรือมีการสนับสนุนการจัดจ้างที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยวิเคราะห์และวางแผนด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้สามารถรองรับภารกิจได้ รวมทั้งควรจัดตั้งหน่วยงานเพิ่มเติมเพื่อจัดเก็บ รวบรวมและประมวลผลข้อมูลสถิติ เพื่อขยายขีดความสามารถในการติดตามสถานการณ์และนำเสนอข้อมูล สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจและการวางแผนด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ทางเลือกที่ 2 สนับสนุนให้จัดตั้งสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีเป็นกรมส่งเสริมการพาณิชยนาวี เนื่องจากการดำเนินการด้านการพาณิชยนาวี เป็นกิจการที่มีส่วนสำคัญในเรื่องของการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และช่วยสนับสนุนให้การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญเติบโตรุดหน้า อีกทั้งกิจการพาณิชยนาวียังเกี่ยวข้องกับงานด้านการต่างประเทศซึ่งต้องมีการติดต่อประสานงานกับองค์กรต่าง ๆ อาทิ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และประเทศสมาชิกอย่างใกล้ชิด นับว่าเป็นบทบาทที่สำคัญ และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางทะเลรวมทั้งมาตรฐานกองเรือพาณิชย์ไทย

จากการพิจารณาทั้ง 2 ทางเลือก ที่ปรึกษาเห็นว่าการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีเป็นเรื่องที่สำคัญและมีความจำเป็นในระยะยาว การเพิ่มอัตรากำลังคนเพียงอย่างเดียว อาจจะไม่สามารถพัฒนากิจการด้านพาณิชยนาวีได้เต็มที่นัก จึงเสนอให้ทางเลือกที่ 2 คือจัดตั้งกรมส่งเสริมการพาณิชยนาวีเป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมสามารถจะผลักดันให้กิจการพาณิชยนาวีก้าวหน้า ทั้งนี้ ได้สรุปโครงสร้างองค์กรของกรมส่งเสริมการพาณิชยนาวีไว้ ดัง**รูปที่** 2.3-1 และ **รูปที่** 2.3-2



รูปที่ 2.3-1: โครงสร้างกรมส่งเสริมการพาณิชยนาวี

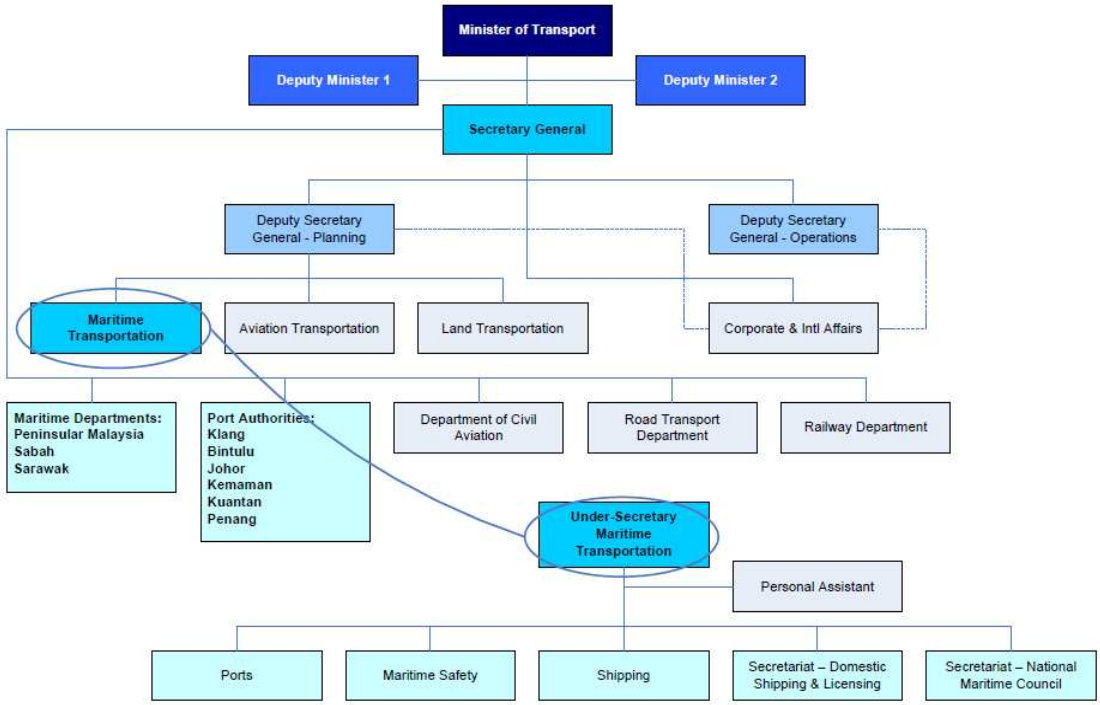


รูปที่ 2.3-2: โครงสร้างกรมส่งเสริมการพาณิชยนาวี

2.3.3 โครงสร้างขององค์กรการขนส่งทางน้ำในต่างประเทศ

มาเลเซียเป็นประเทศหนึ่งที่ได้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว และยังเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยจะต้องมีการแข่งขันในระดับที่เหมาะสมเพื่อรักษาสถานภาพของระบบขนส่งทางน้ำของประเทศ **รูปที่** 2.3-3 นำเสนอการจัดองค์กรของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเมื่อสังเกตให้ดีจะพบความแตกต่างของลักษณะการจัดองค์กรพาณิชยนาวี ระหว่างหน่วยงานคมนาคมของมาเลเซียและไทย 2 ลักษณะ ได้แก่

- กระทรวงคมนาคมของมาเลเซียจัดแบ่งภารกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำหลัก ๆ เป็น 2 ภารกิจ ภารกิจที่หนึ่งเป็นภารกิจเกี่ยวกับการวางแผน ซึ่งอยู่ในสังกัดของรองปลัดฝ่ายวางแผน (Deputy Secretary General: Planning) ซึ่งมีหน่วยงาน Maritime Transportation รับผิดชอบภารกิจนี้ งานวางแผนของหน่วยงานนี้จะครอบคลุมกิจการด้านการขนส่งทางน้ำทั้งหมด รวมตั้งแต่ท่าเรือ การขนส่ง การพาณิชย์ และความปลอดภัย ส่วนภารกิจที่สองเป็นภารกิจเกี่ยวกับการดำเนินกิจการนั้น ๆ เช่น กิจการท่าเรือดูแลโดยการท่าเรือ หรือ Port Authority กิจการดูแลและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำดำเนินการโดย Maritime Department ซึ่งก็ยังแบ่งออกตามพื้นที่ (เป็นพื้นที่ Pennisular, Sabah, และ Sarawak) ซึ่งกิจการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำนี้ รวมงานต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง เช่น การดูแลร่องน้ำ, การรักษาความปลอดภัย ฯลฯ การแบ่งหน่วยงานลักษณะนี้เน้นให้ความสำคัญกับงานวางแผนเทียบเท่ากับงานบริหารจัดการ การจัดรูปแบบองค์กรลักษณะนี้แตกต่างกับประเทศไทย โดยที่รูปแบบองค์กรปัจจุบันของไทยยังให้ความสำคัญเกี่ยวกับงานวางแผนน้อยมาก ในขณะที่ภารกิจงานหลักของกรมเจ้าท่าเน้นไปที่การดูแล ก่อสร้าง และบำรุงรักษาร่องน้ำ และการจดทะเบียนเรือ โดยมีกิจการด้านการวางแผนเป็นเพียงโครงการศึกษาเพื่อการวางแผน และเพื่อเป็นแนวทางดำเนินการเท่านั้น
- กรณีเช่นนี้ เมื่อประยุกต์มาใช้ในประเทศ (ก่อนที่จะปรับเปลี่ยนเป็นแบบสากล) ก็ควรดำเนินการโดยการแยกกิจการพาณิชยนาวีออกมาจากงานปกติของกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นการเน้นความสำคัญของกิจการพาณิชยนาวีเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยให้กรมเจ้าท่าเป็นกรมที่ดูแลทางด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัย เช่น การพัฒนาวางแผนและพัฒนาร่องน้ำ, ท่าเรือ, การจดทะเบียนเรือภายในประเทศ ส่วนกิจการด้านการพาณิชยนาวีหรือการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศเป็นหน้าที่ของหน่วยงานใหม่ หรือกรมพาณิชยนาวี ทั้งนี้ การจัดรูปแบบเช่นนี้เน้นความสำคัญของกิจการพาณิชย์ขึ้นมาในระดับเทียบเท่างานพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลักด้วย



ที่มา : ASEAN-Australia Development Cooperation Program, Regional Economic Policy Support Facility

รูปที่ 2.3-3: แสดงโครงสร้างหน่วยงานการขนส่งทางน้ำของประเทศมาเลเซีย

บทที่ 3

งานทบทวนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานด้านการพาณิชยนาวี

บทที่ 3 งานทบทวนจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาและแผนงานด้านการพาณิชยนาวี

- การทบทวนยุทธศาสตร์พัฒนาพาณิชยนาวีที่ผ่านมา
- วัตถุประสงค์ของการทบทวนและจัดลำดับยุทธศาสตร์
- ขั้นตอนการศึกษาและจัดลำดับยุทธศาสตร์
- การทบทวนสภาพการขนส่งปัจจุบันและอนาคต
- การสรุปสภาพปัญหาการขนส่งสินค้าปัจจุบันและอนาคต
- การจัดลำดับยุทธศาสตร์เพื่อการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางน้ำ
- รายละเอียดของยุทธศาสตร์หลัก

3.1 การทบทวนยุทธศาสตร์พัฒนาพาณิชยนาวีที่ผ่านมา

งานศึกษาเพื่อจัดทำแผนพัฒนากิจการพาณิชยนาวีได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีพ.ศ. 2542 (โครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชยนาวี, สิงหาคม 2542) และมีงานศึกษาต่าง ๆ ตามมาอีกหลายผลการศึกษา ส่วนใหญ่แยกสรุปสภาพปัญหาตามองค์ประกอบของระบบ เช่น การสรุปปัญหากองเรือไทยก็แยกจากการสรุปปัญหาลำน้ำ เป็นต้น แนวทางดังกล่าวแม้ว่าจะช่วยให้เข้าใจปัญหาของแต่ละองค์ประกอบอย่างลึกซึ้งแต่ก็อาจสูญเสียความเข้าใจเกี่ยวกับภาพรวมและเป้าหมายของระบบ และยังอาจทำให้ผลสรุปแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหาดำเนินการโดยไม่สอดคล้องกัน อย่างไรก็ตามผลการศึกษาส่วนใหญ่สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาในของยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกัน ซึ่งต่อมา (พ.ศ. 2544) ยุทธศาสตร์เหล่านี้อยู่ในแผนพัฒนาการขนส่งทางน้ำอันเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาการขนส่งของประเทศ หลังจากนั้นก็มีงานศึกษาเพื่อวิเคราะห์สภาพการณ์ของแต่ละองค์ประกอบและเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาสำหรับองค์ประกอบนั้น ๆ เช่น การพัฒนาอู่ต่อและซ่อมเรือ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลานั้นรัฐบาลตัดสินใจปรับปรุงหน่วยราชการและได้ยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวีและกรมเจ้าท่าเข้าด้วยกัน และตั้งชื่อใหม่ว่า กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จนถึงกลางปีพ.ศ. 2552 จึงได้เปลี่ยนกลับมาเป็น “กรมเจ้าท่า” การรวมหน่วยงานดังกล่าวทำให้การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ส่วนมากต้องหยุดชะงักภารกิจต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลงไป ฉะนั้นภาพรวมของการพัฒนาและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีจึงเกิดความล่าช้า และในประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติราชการประจำปีงบประมาณ 2553 กรมเจ้าท่า ยังไม่มีการสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีอย่างชัดเจน ซึ่งประเด็นยุทธศาสตร์ มีดังนี้

1. การพัฒนาให้มีบริการโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำในเชิงยุทธศาสตร์ในฐานะปัจจัยผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และการสร้างความเข้มแข็งของพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงความต้องการขนส่งจากประเทศเพื่อนบ้านและระบบโลจิสติกส์
2. การรักษามาตรฐานและพัฒนาคุณภาพบริหารขนส่งทางน้ำเพื่อบรรเทาปัญหาด้านการจราจร และยกระดับคุณภาพชีวิต
3. การมุ่งเน้นมาตรฐานความปลอดภัยในระบบการขนส่งทางน้ำ และพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี สู่มาตรฐาน
4. การพัฒนาระบบราชการให้มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ (กลยุทธ์) กรมเจ้าท่า มีดังนี้

1. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งระบบอื่น
2. พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความปลอดภัย เพียงพอต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพตลอดจนเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น
3. เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับ ดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านพาณิชยนาวี
4. เร่งรัด ผลิต พัฒนาบุคลากรและจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ เพื่อสนับสนุนกิจการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
5. สร้างศักยภาพการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางน้ำและการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีให้มีประสิทธิภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์สนับสนุนการพาณิชยนาวีเพียงในด้านการพัฒนาการผลิตบุคลากร ซึ่งในกลยุทธ์มีการกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านพาณิชยนาวี จึงควรสนับสนุนให้กลยุทธ์ข้อที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนพัฒนาพาณิชยนาวีให้ยกระดับเป็นยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มความสำคัญและเป็นการสนับสนุนให้ สพว. สามารถกำหนดมาตรการ/ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพาณิชยนาวีต่อไปได้

ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2550 สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.) ในกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งได้รับหน้าที่หลักแทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี จึงเริ่มดำเนินกิจกรรมต่อจากงานของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีเดิม เช่น การทบทวนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ และการริเริ่มดำเนินงานตามแผนงานประเภทมาตรการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ และกฎหมาย ซึ่งสามารถดำเนินการโดยไม่ต้องใช้งบประมาณมาก

จากผลงานศึกษา ที่ผ่านมามีประเด็นสำคัญที่นำเสนอในรายงานฉบับต่าง ๆ สรุปได้เป็น 4 ลักษณะ ได้แก่

1) การวิเคราะห์และสรุปสภาพการณ์ในอดีตและปัจจุบันอย่างชัดเจน แม้จะขาดการนำเสนอเปรียบเทียบระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ แต่ก็ช่วยให้สามารถเข้าใจสภาพการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศและระหว่างประเทศ ความเข้าใจดังกล่าวได้ใช้เป็นพื้นฐานในการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไปได้

2) จากสภาพการณ์ดังกล่าว ช่วยให้สามารถที่จะทำความเข้าใจปัญหาการขนส่งทางน้ำที่ช่วงเวลานั้น ๆ ในลักษณะที่ตอบสนองต่อเป้าหมายของแต่ละองค์ประกอบได้ พร้อมจัดทำสรุปสาเหตุของปัญหาที่เป็นเงาสะท้อนของเป้าหมายและองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบ อย่างไรก็ตาม การศึกษาเหล่านี้ขาดการมองภาพปัญหารวม และต่อมาในภายหลังมักจะละทิ้งความสำคัญของการพิจารณาปัญหา และการเปรียบเทียบกับเป้าหมายหรือความต้องการของภาครัฐบาล

3) จากความเข้าใจปัญหา ทำให้สามารถพัฒนายุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำแยกตามองค์ประกอบ โดยเน้นไปที่แต่ละองค์ประกอบของระบบพาณิชยนาวี และพยายามให้ตอบสนองต่อสภาพและสาเหตุของปัญหา แต่เนื่องจากองค์กรที่รับผิดชอบการดูแลองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบยังไม่ครบถ้วน และการจัดสรรหน้าที่ยังไม่ชัดเจนนัก ฉะนั้นการแก้ไขปัญหาจึงยังไม่สามารถดำเนินการได้เต็มที่ อย่างไรก็ตาม สพว. ได้พยายามดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับชาติเป็นแกนหลัก

4) การจัดทำมาตรการและโครงการแก้ไขปัญหาตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ จัดทำในลักษณะที่ตอบสนองต่อความต้องการขององค์กร และเข้ากับแผนการดำเนินงานของหน่วยงานที่มีอยู่เดิมแทนที่จะพยายามจัดให้ตรงกับการแก้ไขปัญหาและสาเหตุของปัญหา และก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กระบวนการแก้ไขปัญหาไม่สามารถตอบสนองได้ตรงสาเหตุและสภาพปัญหาได้เหมาะสม

ตารางที่ 3.1-1 นำเสนอผลการศึกษา ที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งมุ่งเน้นไปที่การปรับปรุงแต่ละองค์ประกอบ จึงเป็นการริเริ่มงานศึกษาและพัฒนาพาณิชยนาวีของไทยให้เป็นไปอย่างมีระบบและเป็นที่ยอมรับได้ของบุคลากรทุกฝ่าย

ตารางที่ 3.1-1: รายงานการศึกษาที่ผ่านมาที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำ

กลุ่มงาน	ชื่อโครงการ
แผนหลัก/แผนยุทธศาสตร์	- โครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชยนาวี (ส.ค. 2542)
การขนส่งทางลำน้ำ/ชายฝั่ง	- โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งระหว่างประเทศ (ก.ย. 2548) - โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง (พ.ค. 2544) - The Study on Maritime Transport along the Southern Coast of Thailand on The Gulf of Thailand (March 2001)
อู่ต่อเรือ	- โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมฉบัง (พ.ศ. 2546) - โครงการศึกษาการจัดหาสถานที่ที่เหมาะสมในการสร้างอู่ต่อเรือ (ธ.ค. 2542) - การศึกษาทบทวนเพื่อจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ (2552)
บุคลากร	- โครงการศึกษาแนวทางการผลิตบุคลากรพาณิชยนาวี (ส.ค. 2544)
กฎหมาย	- โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (ก.ย. 2545)
ฐานข้อมูล	- โครงการจัดสร้างฐานข้อมูลพาณิชยนาวี (ส.ค. 2544) - โครงการว่าที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี สำหรับกิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะเริ่มต้น) (ส.ค.2550)
ต้นทุน	- โครงการศึกษาต้นทุนและคุณภาพระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งเชื่อมโยง (พ.ย. 2547) - โครงการศึกษาโครงสร้างต้นทุนของการประกอบกิจการท่าเรือเอกชน (พ.ค. 2542)
กองเรือ	- โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยตามแผนหลักการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2542-2549 และการประเมินผลปรับปรุงมาตรการส่งเสริมและพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยทั้งระบบ (ก.ย. 2547)
กองทุนพาณิชยนาวี	- โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดหาเงินทุนพัฒนาพาณิชยนาวี (มิ.ย. 2543)

ที่มา: ที่ปรึกษาสรุปรวบรวมจากรายงานการศึกษาที่ผ่านมา

จากตารางที่ 3.1-1 รายงานการศึกษาที่ผ่านมา พบว่ากลุ่มฐานข้อมูลมีการศึกษาล่าสุดปี พ.ศ. 2550 แต่ปรากฏว่าทางสพว.ขาดบุคลากรเข้ามาดูแลและปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน ส่วนกลุ่มงานอู่ต่อเรือ มีการศึกษาทบทวนเพื่อจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือในปี พ.ศ. 2551 โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งผลการศึกษาได้สรุปพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาอู่เรือจำนวน 3 แห่ง ส่วนกลุ่มงานอื่นๆไม่มีการศึกษาเป็นโครงการเฉพาะ แต่มีการจัดประชุมเฉพาะเรื่องตามวาระต่างๆบ้าง ซึ่งส่วนหนึ่งอาจจะเกิดจากการปฏิรูประบบราชการในกรมเจ้าท่า ทำให้อัตรากำลังบุคลากรไม่เพียงพอในการติดตามดำเนินงานโครงการต่าง ๆ รวมทั้งมีการโอนย้ายบุคลากรที่เกี่ยวข้องบางส่วนไปหน่วยงานอื่น จึงขาดความต่อเนื่องในการปรับปรุงพัฒนากิจการในองค์กร

อย่างไรก็ตาม สภาพการณ์โดยทั่วไปของประเทศในปีพ.ศ. 2553 และของโลกในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมาก ภาวะโลกาภิวัฒน์ (Globalization) ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยเฉพาะการสื่อสารและการเดินทาง ซึ่งส่งผลโดยตรงให้ปริมาณการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันมูลค่าของเชื้อเพลิงก็สูงขึ้นด้วย ส่งผลให้ประเด็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้ามีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่ทำให้ต้องเพิ่มประสิทธิภาพของระบบคมนาคมขนส่งด้วย เช่น ความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม การแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่ทวีความรุนแรงขึ้น และสัดส่วนค่าใช้จ่ายการเดินทางและขนส่งที่สูงขึ้นเทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตประจำวัน ดังนั้นการจัดลำดับความสำคัญของยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำของประเทศก็ควรจะต้องปรับปรุงให้เหมาะสมและสะท้อนสภาพการณ์ในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ประเด็นที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่สนับสนุนความจำเป็นในการปรับปรุงและจัดลำดับความสำคัญของยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชยนาวีใหม่ คือ ลำดับความสำคัญของยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ซึ่งได้มีการปรับเปลี่ยนไปจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจเดิมโดยเน้นที่การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์โดยเฉพาะระบบขนส่งสินค้า และเน้นพัฒนาระบบหรือมาตรการที่เหมาะสมเพื่อให้ผู้ประกอบกิจการด้านการขนส่งเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่ต้นทุนต่ำ มีความน่าเชื่อถือ มีประสิทธิภาพในการประหยัดพลังงาน (หน่วยพลังงานต่อตัน-กิโลเมตร) และช่วยลดปัญหามลภาวะเป็นพิษด้วย ดังนั้น การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญของยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีก็จำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการสนับสนุนให้เกิดการขนส่งทางน้ำเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากระบบขนส่งทางน้ำสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (ลิตรต่อตัน-กิโลเมตร) น้อยที่สุดส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมต่ำ และมีผลกระทบต่อการเดินทางของประชาชนน้อยที่สุดด้วย ดังนั้น สพว.จึงได้จัดให้มีการศึกษาทบทวนงานศึกษาที่ผ่านมา โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญดังหัวข้อ 3.2

3.2 วัตถุประสงค์ของการทบทวนและจัดลำดับยุทธศาสตร์

วัตถุประสงค์หลักของการศึกษา สรุปได้เป็น 4 ประเด็นดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่ายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำและส่งเสริมพาณิชยนาวีที่เป็นข้อเสนอแนะจากการศึกษาที่ผ่านมายังเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และมุ่งที่จะแก้ไขปัญหาทั้งในปัจจุบันและอนาคตได้ครบถ้วนตามลำดับความสำคัญ
2. เพื่อส่งเสริมและให้เกิดความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนการดำเนินงานเดิมที่ได้มีการดำเนินการผ่านมา ทั้งนี้แนวทางการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่ส่งเสริมกันทำให้เกิดการบูรณาการแก้ไขปัญหา และเพิ่มความเชื่อมั่นว่าปัญหานั้นจะได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้น
3. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแต่ละด้าน ในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โครงการปรับปรุงด้านเทคโนโลยี ด้านมาตรการที่ต้องมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และมาตรการที่เป็นการปรับปรุงกฎระเบียบภายในของหน่วยงานต้นสังกัดพาณิชยนาวี โดยเน้นให้แผนงานของโครงการเหล่านี้เหมาะสมกับความสามารถในการดำเนินงานในปัจจุบันของ สพว.
4. เพื่อให้เหมาะสมกับงบประมาณปัจจุบันและความเป็นไปได้ของการจัดสรรงบประมาณที่เพิ่มขึ้นของกรมเจ้าท่า และ สพว.

3.3 ขั้นตอนการศึกษาและจัดลำดับยุทธศาสตร์

โครงการศึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะที่สอง) นี้ เป็นการศึกษาที่ต่อเนื่องจากโครงการในส่วนแรกซึ่งดำเนินการก่อนที่จะมีการรวมและปรับปรุงหน่วยงาน เมื่อมีการปรับปรุงหน่วยงานโดยลดขนาดขององค์กร ทำให้การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ได้ศึกษาไว้ก่อน ไม่สามารถรับช่วงต่อระหว่างหน่วยงานเดิมและหน่วยงานใหม่ได้ต่อเนื่อง จึงทำให้การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการและมาตรการต่าง ๆ หยุดชะงักไป ฉะนั้นแนวทางการศึกษาในโครงการนี้ จึงเน้นที่การทบทวนยุทธศาสตร์เดิมและเน้นการจัดลำดับความสำคัญใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา สภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ และสภาวะโลกาภิวัฒน์ ที่ปรึกษาจึงได้พัฒนาแนวทางการศึกษา สรุปได้ดังนี้

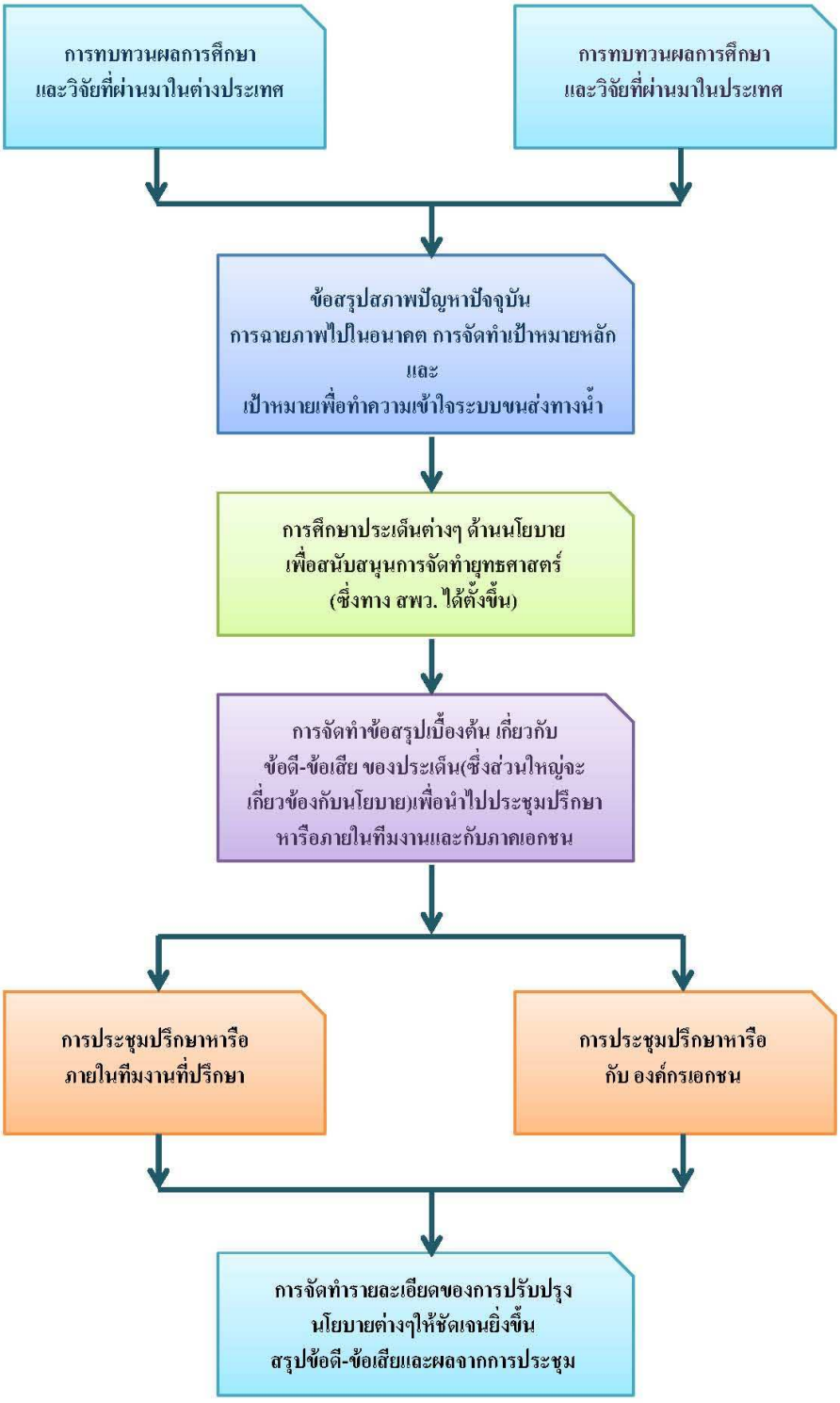
ก. การทบทวนสภาพปัจจุบันของการขนส่งสินค้าในประเทศ และสินค้านำเข้า-ส่งออกของประเทศ เพื่อชี้ให้เห็นภาพรวมของการขนส่งสินค้าของประเทศ และศึกษาทบทวนผลงานการพยากรณ์ปริมาณการค้าในรูปของสินค้านำเข้า-ส่งออกของประเทศในอนาคต ทั้งนี้เพื่อชี้สภาพการณ์ที่อาจไม่เหมาะสมหรืออาจจะเป็นปัญหาต่อไปในอนาคต

ข. การสรุปสภาพปัญหาและสาเหตุหลักของปัญหาจากสภาพการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก และสภาพปัญหาการขนส่งสินค้าในประเทศ ทั้งนี้สภาพปัญหาต้องสะท้อนถึงเป้าหมายการพัฒนาระบบ มิใช่เพียงปัญหาที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ค. การทบทวนความพยายามการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคพร้อมกับยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เน้นการพัฒนาแต่ละองค์ประกอบของระบบการขนส่งสินค้า โดยเทียบกับเป้าหมายหรือสภาพการณ์ที่อยากให้เป็น (Desirable Stage) จากการศึกษาที่ผ่านมา

ง. การปรับปรุงยุทธศาสตร์เดิม และจัดลำดับความสำคัญ รวมไปถึงการจัดทำข้อเสนอแนะโครงการและมาตรการต่าง ๆ และการจัดทำรายละเอียดของบางมาตรการเพิ่มเติม เพื่อให้ สพว. สามารถนำไปดำเนินการต่อไปได้โดยสะดวก

รูปที่ 3.3-1 แสดงแผนภูมิการศึกษาการพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยนำเสนอแนวทางการศึกษาเพื่อจัดลำดับความสำคัญของยุทธศาสตร์ และการจัดแบ่งช่วงเวลาที่จะดำเนินการตามยุทธศาสตร์



รูปที่ 3.3-1: แผนภูมิการศึกษาการพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

3.4 การทบทวนสภาพการขนส่งปัจจุบันและอนาคต

3.4.1 สภาพการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน

จากการศึกษาข้อมูลปริมาณและลักษณะการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน รวมไปถึงการศึกษาสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตตามกรณีศึกษาที่เป็นไปได้ สามารถสรุปสภาพการณ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าได้ดังต่อไปนี้

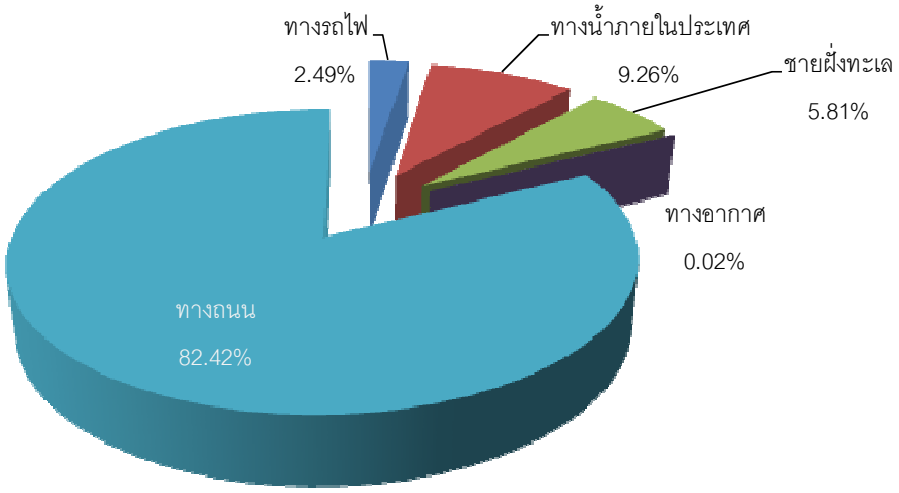
ก. การขนส่งสินค้าในประเทศส่วนใหญ่ต้องใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากจุดต้นทางของสินค้าส่วนใหญ่ เช่น โรงงานอุตสาหกรรม แหล่งเกษตรกรรมขนาดใหญ่หรือคลังสินค้าจะตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบซึ่งส่วนใหญ่จะมีเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนสามารถให้บริการได้สะดวก และสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงเวลาที่ผ่านมาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งส่วนใหญ่เน้นที่ถนนเป็นหลัก โดยการพัฒนาเส้นทางรถไฟและทางน้ำ เพิ่มเติมเข้าไปในโครงข่ายเดิมมีอยู่น้อยมาก ประกอบกับมูลค่าเชื้อเพลิงในช่วงเวลาประมาณปี พ.ศ. 2520-2540 ก็มีราคาถูกมาก ฉะนั้นการพิจารณาตำแหน่งที่ตั้งของโรงงานหรือคลังสินค้าจึงละเลยเรื่องของเส้นทางคมนาคมขนส่งทางเลือก (เช่น การขนส่งทางน้ำ) ประเด็นที่น่าสนใจในที่นี้ได้แก่การขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกจากต้นทาง บริเวณพื้นที่ในเขตอิทธิพลของร่องน้ำสายหลัก ไปยังท่าเรือเดินทะเล เช่น ท่าเรือกรุงเทพ-คลองเตย หรือท่าเรืออื่น ๆ ตามริมน้ำเจ้าพระยา และท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนใหญ่ก็ยังใช้เส้นทางขนส่งทางถนนเป็นหลัก ถ้าหากใช้การขนส่งทางน้ำ ก็น่าจะสามารถดำเนินการได้ และยังจะช่วยประหยัดเชื้อเพลิงและลดสภาพการจราจรทางถนนที่ติดขัดลงได้อีกด้วย ซึ่งจาก**ตารางที่** 3.4-1 และ**รูปที่** 3.4-1 แสดงให้เห็นว่ากว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งในประเทศใช้การขนส่งทางถนน

ตารางที่ 3.4-1: **ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ภายในประเทศ**

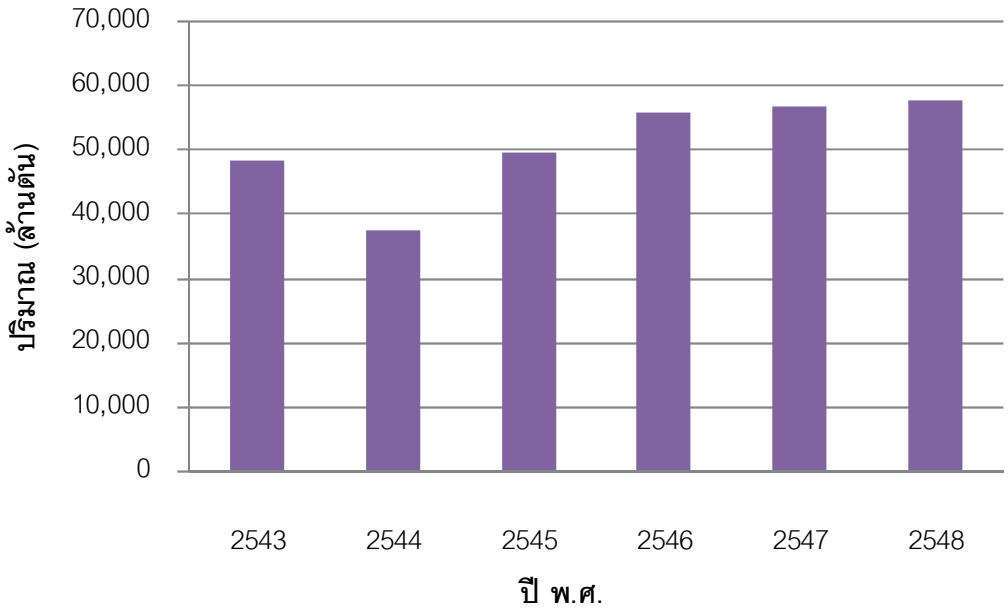
หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ทางถนน	392,244	397,976	400,241	434,918	440,018	435,147	430,275	427,581	428,123	424,456
ทางรถไฟ	9,264	9,171	8,776	8,889	10,521	12,883	11,760	11,579	11,055	12,807
ทางน้ำภายในประเทศ	17,910	25,235	17,833	25,043	29,024	29,135	29,569	31,074	47,755	47,687
ชายฝั่งทะเล	21,970	23,347	19,657	24,795	24,628	29,754	29,480	31,574	31,216	28,797
ทางอากาศ	97	104	110	107	103	114	120	122	110	106
รวม	**441,485**	**455,833**	**446,617**	**493,752**	**504,294**	**507,033**	**501,204**	**501,930**	**518,259**	**513,853**

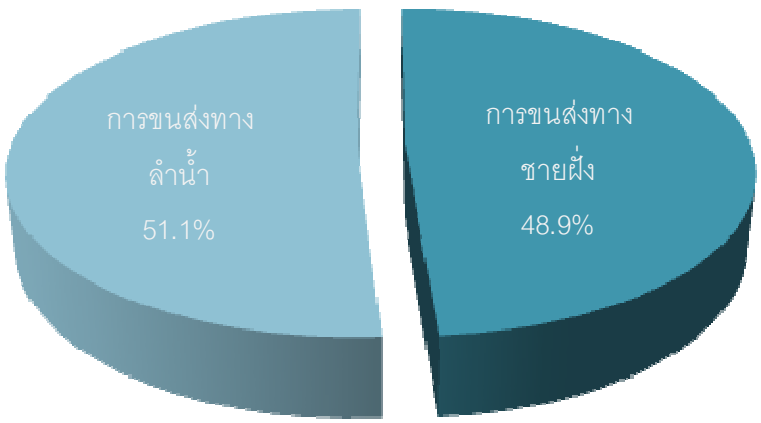
ที่มา : กระทรวงคมนาคม (http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/indexURL/กรกฎาคม 2552)



รูปที่ 3.4-1: สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2551



รูปที่ 3.4-2: ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ปี พ.ศ.2543-2548



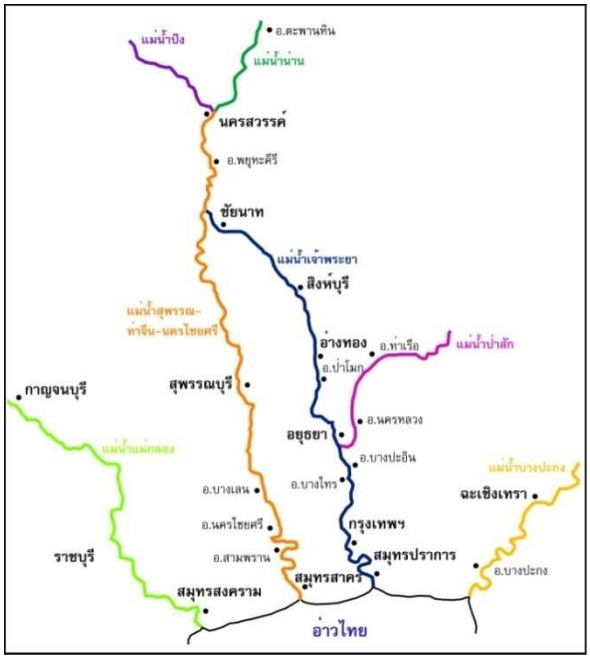
รูปที่ 3.4-3: สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

ข. เมื่อพิจารณาข้อมูลปริมาณการขนส่งทางน้ำของประเทศดังนำเสนอใน**รูปที่** 3.4-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ และ**รูปที่** 3.4-3 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง จะพบประเด็นที่น่าสนใจสรุปได้เป็น 4 ลักษณะได้แก่

(1) ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางน้ำเฉลี่ยประมาณ 55-60 ล้านตันต่อปี หรือประมาณร้อยละ 8 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งรวมทุกรูปแบบภายในประเทศ (ประมาณ 650-700 ล้านตันต่อปี) และคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 20-25% ของปริมาณสินค้าส่งออกทางทะเลของประเทศ ซึ่งค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งทางน้ำในหลายประเทศในยุโรป และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในจีน

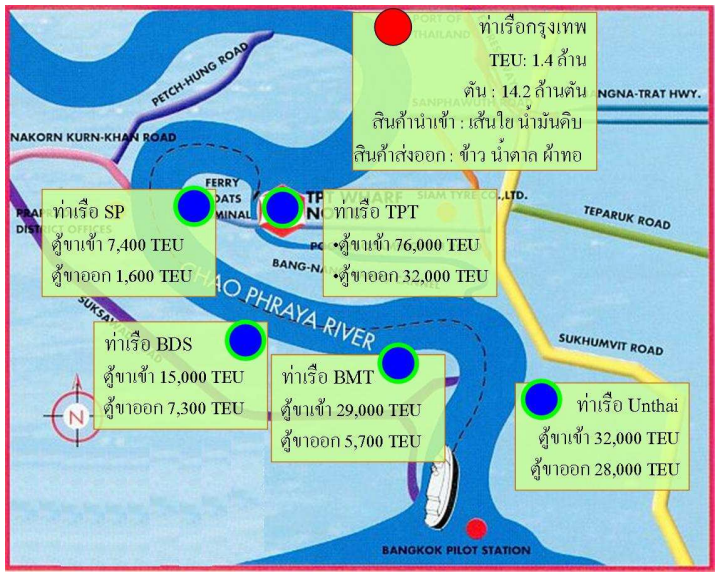
(2) เมื่อพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำซึ่งประกอบด้วย ร่องน้ำและชายฝั่งทะเลที่สามารถให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้า และท่าเรือแม่น้ำและดัง**รูปที่** 3.4-4**ถึง** 3.4-6 จะพบว่าเส้นทางน้ำที่สามารถใช้งานเพื่อการขนส่งสินค้าตามลำน้ำได้ไกลที่สุดตามลำแม่น้ำเจ้าพระยาประมาณ 170 กิโลเมตร และขนส่งชายฝั่ง 2,000 กิโลเมตร ดังนั้นร่องน้ำที่ใช้เพื่อการขนส่งมีความยาวรวมกันเกินกว่า 2,000 กิโลเมตร และยังมีท่าเรือตามลำน้ำและชายฝั่งหลายแห่งที่อยู่ในและนอกเขตเมืองที่สามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้า ฉะนั้นโอกาสของการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยยังมีอยู่ค่อนข้างมาก ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งในประเทศ ช่วยให้มีท่าเรือแม่น้ำและชายฝั่งหลายแห่งและยังมีความจุของท่าเรือเพียงพอที่จะให้บริการขนส่งสินค้าทั้งตามชายฝั่งและระหว่างประเทศ อุปสรรคหลักเป็นเรื่องของร่องน้ำ ทั้งนี้จะพบว่าแม้จะมีแม่น้ำหลายสายไหลลงอ่าวไทย แต่ร่องน้ำที่สามารถใช้เดินเรือ เพื่อการขนส่งสินค้า (เรือขนาดประมาณ 100 – 1000 DWT) มีเพียง 4 เส้นทางเท่านั้น ซึ่งแต่ละเส้นทางสามารถให้บริการเดินเรือเพียงประมาณ 40-150 กิโลเมตรจากอ่าวไทย

(3) ในส่วนของข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณเรือเดินทะเลและเรือขนส่งตามลำน้ำและชายฝั่ง และอู่ต่อ/ซ่อมเรือ ซึ่งมีจำนวนเรือหลายประเภท ปริมาณเรือขนาดเกินกว่า 150 DWT มีเกินกว่า 10,000 ลำ มีความจุรวมกันกว่า 150,000 DWT ส่วนเรือที่มีขนาดเกินกว่า 1,000 DWT มีเกินกว่า 4,000 ลำ มีความจุรวมกันกว่า 500,000 ตัน แสดงให้เห็นว่าภาคเอกชนในสาขาพาณิชยนาวีสามารถที่จะให้บริการขนส่งทางน้ำได้เกินกว่าปริมาณการขนส่งทางน้ำในปัจจุบันมาก ความสามารถในการขนส่งสินค้ามีความจุเกินกว่าปริมาณความต้องการขนส่งทางน้ำปัจจุบัน และท่าเรือส่วนใหญ่ยังสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่ใช้บริการมากกว่าในปัจจุบัน มีท่าเรือกรุงเทพฯ คลองเตย ที่เริ่มหนาแน่น และท่าเรือแหลมฉบังแต่ก็ยังสามารถที่จะปรับปรุงการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (ทำให้ความจุเพิ่มขึ้น) ได้



ที่มา : รายงานการศึกษา เรื่องการขนส่งตู้สินค้าด้วยเรือลำเลียง ปี พ.ศ. 2541: สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 3.4-4: แม่น้ำสายสำคัญที่ใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย



ที่มา : สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ

หมายเหตุ : ข้อมูลท่าเรือ บริษัทสยามบางกอกพอร์ทเป็นข้อมูลปี พ.ศ. 2547

รูปที่ 3.4-5: แสดงที่ตั้งท่าเรือลำน้ำที่สำคัญของไทย



ที่มา: บริษัทเจ้าพระยาสากลจำกัด, สรุปข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (http://www.moc.go.th/opscenter/pk/Data/moc16.doc), การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์ บริษัท สหวิริยาสตีลอินดัสตรี จำกัด (http://capital.sec.or.th/ webapp/corp_fin/datafile/56/20050436T06.DOC), รายงานการศึกษาศักยภาพโครงข่ายการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายต่างรูปแบบ, ด่านศุลกากรมาบตาพุด, สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ, www.srirachaport.com, การท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 3.4-6: แสดงที่ตั้งท่าเรือชายฝั่งที่สำคัญของไทย

(4) จากข้อมูลข้างต้น แสดงว่ากิจการพาณิชยนาวีไทยมีสัดส่วนในการให้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้นอีกมาก กองเรือไทยมีจำนวนเพียงพอและสามารถที่จะให้บริการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นกว่าเดิมอย่างแน่นอน ปริมาณท่าเรือลำน้ำและชายฝั่งมีจำนวนเพียงพอที่จะให้บริการขนถ่ายสินค้า ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือเหล่านี้มีความเหมาะสมหลายประการเนื่องจากท่าเรือส่วนใหญ่อยู่ใกล้บริเวณศูนย์กลางเมือง ซึ่งจะช่วยให้สามารถรวบรวม (Consolidate) และกระจาย (Distribution) สินค้าได้โดยสะดวก แต่ยังมีอุปสรรคหลายประการทำให้การขนส่งทางน้ำ ไม่สามารถแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนถึงแม้ว่าแหล่งสินค้าจะอยู่บนแนวเส้นทางขนส่งที่อยู่ในเขตพื้นที่อิทธิพล (Influential Area) ของการขนส่งทางน้ำ

ค. เมื่อทบทวนผลการศึกษาเกี่ยวกับการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้ารูปแบบต่าง ๆ แต่การขนส่งสินค้าทางถนนมีมากที่สุด ฉะนั้นผลการศึกษาส่วนใหญ่จะสะท้อนแนวความคิดของผู้ประกอบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยการสัมภาษณ์ หรือการสังเกตการณ์สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

(1) ในการเลือกรูปแบบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของสินค้าใช้การขนส่งทางถนนมากกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น ทั้งในกรณีไม่มีทางเลือก หรือที่มีทางเลือกที่จะใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟได้ เพราะเหตุผลหลักได้แก่ความน่าเชื่อถือ/ความสะดวก และค่าใช้จ่ายรวม

(2) เฉพาะกรณีที่มีทางเลือกที่สามารถใช้การขนส่งทางน้ำด้วย อาทิ โรงงานหรือคลังสินค้าตั้งอยู่บริเวณไม่ไกลจากเส้นทางขนส่งทางน้ำ ผู้ประกอบการขนส่งที่มีทางเลือกเหล่านี้ก็มักจะไม่เลือกขนส่งทางน้ำ เนื่องด้วยเหตุผลสำคัญ 2 ประการ ได้แก่ ความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือ และค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งของระบบ

(3) เมื่อพิจารณากรณีของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางน้ำจะสูงกว่าทางถนน ทั้งนี้เนื่องด้วยค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Double Handling) เช่น การขนส่งจากโรงงานไปยังท่าเรือ การขนถ่ายสินค้าลงเรือ ล่องเรือไปยังท่าเทียบเรือปลายทางและขนถ่ายจากเรือขึ้นบก และกระจายสินค้าไปยังปลายทาง หรือคลังสินค้าก่อนที่จะกระจายไปยังร้านค้าย่อยปลายทาง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางถนน จะพบว่าการขนส่งจากโรงงานไปยังคลังสินค้าปลายทางดำเนินการเสร็จสิ้นในขั้นตอนเดียว

(4) เมื่อพิจารณากรณีของการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก พบว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางน้ำสูงกว่าทางถนนจากค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายระหว่างการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ โดยผู้จัดการขนส่งสามารถขนสินค้าจาก

โรงงานไปยังท่าเรือกรุงเทพทางถนนเพียงต่อเดียว หรือในกรณีที่จะต้องใช้ท่าเรือแหลมฉบัง ผู้จัดการขนส่งสามารถขนส่งสินค้าจากโรงงานไปส่งที่ ICD ที่ลาดกระบังเท่านั้น ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะเสียเพียงจากต้นทางถึงแหลมฉบัง จากนั้นก็เป็นหน้าที่ของผู้รับสัมปทานบริหาร ICD คือ กลุ่มเจ้าของเรือจะรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าลงเรือที่แหลมฉบัง และค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะเป็นภาระแก่ผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และท้ายที่สุดก็จะตกทอดไปถึงผู้บริโภค ซึ่งหากผู้จัดการขนส่งต้องการใช้เส้นทางตามลำน้ำเจ้าพระยาจะต้องขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือแหลมฉบังเพื่อขนส่งต่อขึ้นเรือเดินทะเล โดยเสียค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด

(5) ในส่วนค่าใช้จ่ายในการขนส่งผู้จัดการขนส่งที่เลือกการขนส่งทางน้ำจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการท่าเรือเองทั้งหมด ทั้งท่าเรือขนส่งภายในประเทศ และท่าเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นเหตุหลักที่ทำให้ค่าใช้จ่ายสูงที่ทำให้การขนส่งทางน้ำไม่ได้รับความนิยม

(6) นอกเหนือจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งผู้จัดการขนส่งใช้บริการขนส่งทางน้ำต้องรับภาระทั้งหมดแล้วการขนส่งทางน้ำยังมีความเสี่ยงกับเรื่องของความปลอดภัยของสินค้า ซึ่งหากการขนส่งใช้ Container ก็จะมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น และหากมีการสนับสนุนให้ใช้เทคโนโลยีจำแนกสินค้า เช่น การสนับสนุนการใช้ระบบ Radio Frequency Identification System (RFID) เพื่อจำแนกชนิดและจำนวนสินค้า จะทำให้การขนส่งสินค้าจำนวนมาก ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบของการขนส่งทางน้ำดำเนินการได้ถูกต้องรวดเร็วยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการขนส่งโดยใช้ Container ยังไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ

ง. ประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่ง ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงแนวความคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและการแก้ไขปัญหาประเทศ อันสืบเนื่องมาจากสภาวะโลกร้อนและความเสื่อมโทรมของสภาวะแวดล้อมที่ทวีความสำคัญขึ้นตามลำดับจนในปัจจุบันเป็นปัญหาระดับโลก จากที่ผ่านมาภาครัฐให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและออกมาตรการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะทางถนน ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง เนื่องจากการขนส่งทางถนนใช้เชื้อเพลิงต่อตัน-กิโลเมตรสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟ 3-4 เท่า และสูงกว่าการขนส่งทางน้ำถึงประมาณ 8-10 เท่า ก่อให้เกิดมลภาวะจากการสันดาปของเชื้อเพลิงเครื่องยนต์มากกว่าการขนส่งด้วยรูปแบบอื่นมาก และส่งผลต่อเนื่องถึงปัญหาสภาวะโลกร้อนด้วย จากประเด็นปัญหาดังกล่าวทำให้ภาครัฐบาลพยายามที่จะปรับเปลี่ยนการดำเนินงานทั้งในระดับนโยบาย กลยุทธ์ มาตรการ และการดำเนินงานเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งอย่างจริงจังโดยภาคเอกชน

3.4.2 สภาพการณ์ขนส่งสินค้าที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

จากผลการศึกษาทางด้านพาณิชยนาวีที่ผ่านมาไม่เน้นศึกษาสภาพการณ์ในอนาคตของปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก รวมการศึกษามักจะมิได้จำแนกลงไปถึงท่าเรือ เช่น ท่าเรือต้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพ หรือแม้แต่การส่งสินค้าผ่านแดนไปยังท่าเรือในมาเลเซียไปยังท่าเรือปลายทางต่าง ๆ ผลการศึกษาดังกล่าวเน้นด้านการค้า ผลลัพธ์แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของปริมาณกองเรือไทย และขนาดของเรือไทยเป็นหลัก แต่ไม่มีเรื่องของชนิดสินค้า เส้นทางการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังปลายทาง และการบริหารท่าเรือเข้ามาพิจารณาหรือประเมินร่วมด้วย

อย่างไรก็ตาม การศึกษาเกี่ยวกับ New Trade Lane หลายเส้นทางเน้นการศึกษาโดยการมองภาพรวมของการค้าและปริมาณสินค้าขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออกกับประเทศต่างในยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกาเหนือและแอฟริกาใต้ อินเดียและคาบสมุทรอิหร่าน ซึ่งผลการศึกษาชี้ให้เห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่จะใช้เส้นทางขนส่งผ่านประเทศไทย โดยเฉพาะสินค้านำเข้า-ส่งออกจีนตะวันตก และช่วยให้เข้าใจภาพของการขนส่งเข้ามาร่วมในการค้าได้อย่างชัดเจน

ผลจากการศึกษา New Trade Lane ในการศึกษาพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่บริเวณเชียงแสน-เชียงของ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับประเทศในภูมิภาคตะวันตก ผ่านไปยังท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อเพิ่มช่องทางออกสู่ทะเลฝั่งอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย ชี้ให้เห็นว่าปริมาณสินค้าระหว่างจีนตะวันตกและประเทศต่าง ๆ ในยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกาเหนือและใต้ อินเดียตอนใต้ และบางส่วนของอาเซียน จากกคาดการณ์ใน 30 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มการขนส่งโดยใช้เส้นทางผ่านประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นถึงอีกประมาณกว่า 10-20 ล้านตัน (ประมาณ 3.5-7.0 ล้าน TEU ต่อปี) โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางรถไฟ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งพัฒนาเทคโนโลยีที่สนับสนุนระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าให้สามารถอำนวยความสะดวกและดึงดูดให้เรือต่างชาติเข้ามาใช้บริการ พร้อมกับจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างเหนือสุดของประเทศ อำเภอเชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงรายกับใต้สุดของประเทศ ท่าเรือแห่งใหม่บนฝั่งทะเลอันดามัน ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล

ที่ปรึกษาได้สรุปรวบรวมผลการศึกษาที่พยากรณ์สภาพการณ์ด้านการขนส่งสินค้าในอนาคตดังนี้

1. ปริมาณการขนส่งสินค้าในอนาคตของประเทศจะเพิ่มขึ้นในอัตราประมาณร้อยละ 2-3 ต่อปี จากปัจจุบันการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และสินค้านำเข้า-ส่งออกประมาณ 650-700 ล้านตันต่อปี ไปจนถึงประมาณกว่า 1,000 ล้านตันต่อปี จากนั้นจะอยู่ที่ระดับ 1,200-1,400 ล้านตันต่อปี โดยไม่เพิ่มขึ้นหรือลดลงมาก ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของสินค้าจะเปลี่ยนแปลงไปจากวัตถุดิบปรับไปเป็นวัตถุกึ่งสำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปมากขึ้น แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าของประเทศไทยจะค่อนข้างสูงและไม่ลดลง เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของประเทศที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค การขนส่งสินค้าจากจีนตะวันตกผ่านไปยังประเทศต่าง ๆ ในยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกาเหนือและใต้ ก็มีโอกาสที่จะขนส่งผ่านประเทศไทยด้วย

   การที่จะรองรับปริมาณสินค้าที่จะต้องขนส่งจำนวนมาก รวมถึงการดึงดูดสินค้าจำนวนหนึ่งมาใช้บริการเส้นทางขนส่งในประเทศ ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องให้เกิดกิจกรรมอื่น ๆ ทางเศรษฐกิจ และเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ และรายได้ของประเทศได้อีกมาก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้ดีขึ้นกว่าปัจจุบัน และต้นทุนต่ำกว่า อย่างไรก็ตามผลกระทบจากการขนส่งสินค้ามีเป็นจำนวนมาก ฉะนั้นแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ และเตรียมการรับกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุขภาพ หรือผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมอื่น ๆ

2. โครงข่ายถนนในปัจจุบันจะสามารถให้บริการขนส่งสินค้า ได้ประมาณ 550-600 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งทางถนนในอดีตประมาณร้อยละ 10-15 ของปริมาณการขนส่งทางถนนปัจจุบัน ทั้งนี้เนื่องจากข้อจำกัดเกี่ยวกับสภาพการจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นจากการเดินทางของประชากร และผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมที่จะเสื่อมโทรมลงอย่างมาก ประกอบกับปัญหาเกี่ยวกับสภาวะโลกร้อนที่กำลังเป็นปัญหาใหญ่ในปัจจุบันและต่อเนื่องไปในอนาคต

   ฉะนั้นปริมาณสินค้าส่วนที่เหลือจะต้องขนส่งโดยรูปแบบขนส่งสินค้าอื่น เช่น การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ เป็นต้น หรือแม้แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ใช้ถนนในปัจจุบันก็อาจจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนไปขนส่งด้วยรูปแบบอื่น ๆ ด้วย (ขึ้นอยู่กับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางถนน เช่น ปัญหาสภาพการจราจรติดขัด และปัญหาความเสื่อมโทรมลงของสภาพแวดล้อมและโลกร้อนด้วย) ฉะนั้นปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟจะสูงถึงประมาณกว่า 50-100 ล้านตัน หรือประมาณ 3-4 เท่าของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟรวมกันในปัจจุบัน

เมื่อปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งเพิ่มมากขึ้น รูปแบบการขนส่งก็จะต้องปรับเปลี่ยนตามปริมาณสินค้า การขนส่งจะต้องปลอดภัยและต้องน่าเชื่อถือ และต้นทุนการขนส่งต่ำลง ซึ่ง Container จะต้องเข้ามามีบทบาทอย่างมาก ฉะนั้นรัฐสมควรที่จะต้องเริ่มสนับสนุนการขนส่งโดยใช้ Container อย่างจริงจังตั้งแต่ในปัจจุบัน การขนส่งโดยใช้ Container จะมีส่วนสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบได้อย่างเหมาะสม เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุก (Semitrailer or Flatbed) จากโรงงานไปสู่ท่าเรือ ขนถ่ายลงเรือ ล่องตามน้ำไปยังท่าเรือปลายทาง และขนถ่ายขึ้นคลังสินค้าหรือขึ้นรถบรรทุกไปยังคลังปลายทาง เป็นต้น การยกขนโดยใช้ Container ช่วยให้สามารถเปลี่ยนถ่ายรูปแบบโดยสะดวกและไม่เสียค่าใช้จ่ายมากนัก

3. รัฐควรสนับสนุนการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งประเภทต่าง ๆ (ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่ 1. กิจกรรมด้านการขนส่ง ซึ่งอาจหมายถึงท่าเรือ, ท่าเรือบก, สถานีขนส่งสินค้า, ICD, คลังสินค้า หรือศูนย์ซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อของกิจกรรมการขนส่ง และ 2. กิจกรรมด้านการอำนวยการของภาครัฐ เช่น การอำนวยความสะดวกในการตรวจสินค้าผ่านแดน, ตรวจสอบชนิดและคุณภาพสินค้า) เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนและเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมได้ เช่น การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปใช้รถไฟ เพื่อส่งต่อไปยังท่าเรือ เป็นต้น หรืออาจจะปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางน้ำ (ท่าเรือ) ไปสู่ถนนหรือทางรถไฟ เป็นต้น พร้อมกับการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่าย รัฐก็สมควรสนับสนุนการใช้และการพัฒนาเทคโนโลยีอำนวยการขนส่งสินค้า เช่น ระบบสารสนเทศสินค้าและการขนส่ง, ระบบตารางจัดการเดินรถบรรทุกขนส่งสินค้า, ระบบติดตามยานพาหนะ, ระบบจำแนกชนิดและปริมาณสินค้า ฯลฯ

3.5 การสรุปสภาพปัญหาการขนส่งสินค้าปัจจุบันและอนาคต

ในการสรุปสภาพปัญหาโดยการเปรียบเทียบสภาพการณ์ในปัจจุบันกับเป้าหมายต่าง ๆ ของภาครัฐในการจัดระบบการการขนส่ง ซึ่งมุ่งเน้นไปที่ความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ซึ่งการขนส่งที่รวดเร็วมากก็อาจจะมีความปลอดภัยน้อยลง ฉะนั้นระบบการขนส่งสินค้าที่ดีก็ควรจะสะดวกและรวดเร็ว และจะต้องปลอดภัย รวมไปถึงจะต้องมีต้นทุนต่ำและมั่นคงด้วย เมื่อพิจารณาสภาพปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำในปัจจุบัน สรุปสภาพปัญหาได้เป็น 4 กลุ่มหลักดังนี้

ก. **ปัญหาเกี่ยวกับ "ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง"** : ค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างจุดต้นทาง-ปลายทางที่มีส่วนหนึ่งเป็นการขนส่งทางน้ำสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ในขณะที่การขนส่งทางเรือช่วยประหยัดเชื้อเพลิง ช่วยลดมลภาวะทางอากาศ สภาวะโลกร้อน และยังมีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนที่ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นอย่างมาก ลักษณะของปัญหาแบ่งย่อยออกได้เป็น 4 ลักษณะได้แก่

1) การขนส่งสินค้าภายในประเทศและเขตอิทธิพลของร่องน้ำที่สามารถเลือกใช้รูปแบบขนส่งทางน้ำระหว่างต้นทาง-ปลายทาง เช่น จากโรงงานที่ตั้งอยู่ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาไปยังคลังสินค้าในกรุงเทพฯ หรือคลังสินค้าที่อยู่ในภาคใต้ เช่น สงขลาหรือหาดใหญ่ เป็นต้น การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งจากฝั่งลงเรือและจากเรือกลับขึ้นฝั่งอีกครั้งเพื่อขนส่งต่อให้ถึงจุดปลายทาง หรือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเกิด Double Handling ระหว่างการขนถ่ายสินค้าทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นมาก ดังนั้น ปัญหาเกิดจากค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง หรือ Double Handling

2) ส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศการส่งออก-นำเข้าที่ท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบังระหว่างต้นทาง-ปลายทาง โดยใช้เส้นทางการขนส่งทางน้ำ ซึ่งสามารถขนส่งตรงไปที่ท่าเทียบเรือโดยตรง หรือขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือโดยตรงจากเรือขนส่งภายในสู่เรือเดินทะเล ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าก็จะลดลง แต่การขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางก็จะยังสูงกว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากเจ้าของเรือส่วนใหญ่สนับสนุนค่าขนส่งและค่าเปลี่ยนถ่ายสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าเทียบเรือของเรือลำน้ำหรือเรือชายฝั่งที่แหลมฉบังก็ยังมีค่าใช้จ่ายเท่ากับท่าเทียบเรือเดินทะเล ซึ่งเมื่อแปลงมาเป็นค่าขนส่งตู้สินค้าโดยรถบรรทุกแล้ว ต่อตู้ Container ของการขนส่งทางน้ำจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่ามาก

3) การขาดการสนับสนุนให้ใช้ตู้ Container เพื่อการบรรจุสินค้าหลายประเภทในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะทำให้การขนส่งปลอดภัย และการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสะดวกยิ่งขึ้น ในปัจจุบันสินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งภายในประเทศยังนิยมใช้วิธีขนส่ง

แบบ Break Bulk หมายถึง ไม่ต้องบรรจุใส่ตู้ ไม่ว่าจะเป็นสินค้าประเภทหีบห่อ (Package) หรือสินค้ากอง (Loose Bulk) ก็จะไม่บรรจุสินค้าลงตู้ Container เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นแบบ LTL – Less Than Truck Load ฉะนั้น สินค้าในรถบรรทุกก็จะมีจุดปลายทางหลายแห่ง ประกอบกับเจ้าของสินค้ามักจะจัดการขนส่งเอง ซึ่งมีความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยในการขนส่ง ลักษณะการขนส่งแบบนี้ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกบวกเข้าไปในราคาสินค้าด้วย ซึ่งทำให้ราคาสินค้าสูงขึ้นและไม่เป็นการยุติธรรมต่อผู้บริโภคอย่างยิ่ง

4) การขาดการสนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และขาดการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีเครื่องมือประเภท software เพื่อให้สามารถจัดการขนส่งหลายรูปแบบได้อย่างเหมาะสม เช่น โปรแกรมคอมพิวเตอร์คำนวณตารางการขนส่ง เป็นต้น ในการประกอบการขนส่ง ในปัจจุบันการประกอบการขนส่งในประเทศมักดำเนินการโดยเจ้าของสินค้าหรือผู้ให้บริการเอง ผู้ดำเนินการขนส่งไม่จำแนกค่าใช้จ่ายในการขนส่งออกมาโดยละเอียดและค่าใช้จ่ายของแต่ละกิจกรรมอย่างชัดเจน อาจรวมค่าใช้จ่ายในการขนส่งเข้าไปในราคาสินค้า ซึ่งกรณีเช่นนี้ทำให้ผู้ประกอบการไม่คิดจะพัฒนาหรือเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้า หรือหากเป็นกรณีของการจ้างขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งก็จะหาวิธีที่จะจัดการต้นทุนการขนส่งให้ถูกที่สุดและสะดวกที่สุดด้วย ฉะนั้น จึงมักใช้วิธีเลือกการขนส่งทางถนน แต่หากรัฐให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการจัดการขนส่งต่อเนื่องให้ชัดเจน ก็จะทำให้ผู้จัดการขนส่งมาใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และหากค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมถูกลงหรือราคาใกล้เคียงกับการขนส่งทางถนน ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการศึกษาจนมีความเข้าใจกระบวนการขนส่งอย่างยั่งยืนจะหันมาใช้การขนส่งทางน้ำร่วมด้วย

เมื่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีทางน้ำร่วมด้วยสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบถนน ทำให้ความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งลดลงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางถนน กรณีเช่นนี้เกิดขึ้นในประเทศต่าง ๆ ในยุโรปเช่นกัน เช่น การขนส่งทางทะเลสำหรับประเทศเนเธอร์แลนด์ และเบลเยี่ยม ซึ่งรัฐบาลทั้งสองประเทศและรัฐบาลกลางยุโรปได้ให้การสนับสนุนโดยการออกค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งตามที่เกิดขึ้นจริง และยังสนับสนุนการขนส่งทางเรือชายฝั่งโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายในการใช้อุปกรณ์ยกขนที่ท่าเรือ เป็นต้น

ข. **ปัญหากลุ่มที่เกี่ยวข้องกับ "ความจุหรือความพร้อมของระบบขนส่งทางน้ำ"**: ระบบขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก 4 ส่วนได้แก่ (1) ร่องน้ำตามธรรมชาติ เช่น แม่น้ำ ลำคลองธรรมชาติและชายฝั่ง และร่องน้ำขุดขึ้น เช่น คลองขุด เป็นต้น (2) ท่าเรือและอุปกรณ์ยกขนทั้งท่าเรือตามแม่น้ำลำคลอง และท่าเรือชายฝั่งสำหรับเรือเดินทะเล (3) เรือขนาดต่าง ๆ เพื่อการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของร่องน้ำ สินค้า ชนิดของอุปกรณ์บรรจุสินค้าและอุปกรณ์

ยกขน (4) อู่ซ่อม สร้างและประกอบเรือ และความจุระบบขนส่งทางน้ำหมายถึงความจุที่เหมาะสมขององค์ประกอบเหล่านี้ที่จะทำงานร่วมกัน และสามารถให้บริการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาเกี่ยวกับความจุของระบบแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ 1)องค์ประกอบแต่ละชนิดมีความจุไม่เพียงพอที่จะให้การบริการ เช่น ร่องน้ำมีความจุไม่เพียงพอ เป็นต้น และ 2) ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบต่าง ๆ ไม่เหมาะสม เช่น จำนวนสินค้าและเรือมีเป็นจำนวนมาก แต่ไม่มีร่องน้ำที่เหมาะสมจากจุดต้นทางไปจนถึงปลายทาง เป็นต้น

ฉะนั้น ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับความจุของระบบจำแนกออกได้ตามองค์ประกอบต่าง ๆ ดังนี้

- ปัญหาการรักษาสภาพร่องน้ำให้เหมาะสม และขาดแคลนการพัฒนาร่องน้ำ
- ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ และรักษาสภาพท่าเรือให้เหมาะสม
- ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนากองเรือและอู่ซ่อม/สร้างเรือ และ
- ปัญหาเกี่ยวกับระบบบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนและกระตุ้นให้มีการใช้งานการขนส่งทางน้ำอย่างเหมาะสม

ในอดีตประเทศไทยใช้ประโยชน์ร่องน้ำตามแม่น้ำและลำคลองเป็นหลัก และในระยะทางไกล ฉะนั้น ปริมาณการขนส่งทางน้ำจึงมีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ทางถนนและรถไฟ เป็นต้น ต่อมาเมื่อร่องน้ำไม่ได้รับการดูแลบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม ประกอบกับได้มีการสร้างเขื่อนกั้นน้ำปิดกั้นร่องน้ำโดยไม่มีการทำประตูรักษาระดับน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ทั้งยังได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำที่ไม่คำนึงถึงมาตรฐานช่องว่างเพื่อการเดินเรือทำให้ช่องว่างเหนือร่องน้ำลดลงเป็นอันมาก เป็นอุปสรรคในการเดินเรือสินค้าเพื่อการขนส่งทางน้ำ นอกจากนั้นเมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้นก็ได้มีการทิ้งขยะและสร้างสิ่งก่อสร้างล่วงล้ำทางน้ำ ร่องน้ำเดินเรือเหล่านี้มีสิ่งกีดขวางจำนวนมากซึ่งช่องลอดบริเวณสะพานนนทบุรีค่อนข้างต่ำ ดังนั้น เมื่อน้ำขึ้นและระดับน้ำสูงจะยิ่งทำให้ช่องลอดต่ำมาก จากเหตุผลเหล่านี้ทำให้เกิดอุปสรรคในการเดินเรือขนส่งสินค้าตามลำน้ำและส่งผลโดยตรงให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลง ประกอบกับการที่ภาครัฐให้การสนับสนุนการพัฒนาถนนทั้งทางหลวงและถนนในเมืองค่อนข้างมาก ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีทางเลือกในการเดินทางและขนส่งได้สะดวกกว่าจึงหันไปใช้การขนส่งสินค้าทางถนนมากขึ้น

จากข้อมูลรายงานการสำรวจเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ โดยกรมเจ้าท่า พบว่าในปัจจุบัน (พ.ศ. 2552) การขนส่งทางลำน้ำในประเทศสามารถใช้ได้ตามแม่น้ำหลักของประเทศ 5 สายได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา, แม่น้ำป่าสัก, แม่น้ำแม่กลอง, แม่น้ำบางปะกง และแม่น้ำท่าจีน ดังแสดงใน**ตารางที่** 3.5-1 การขนส่งทางน้ำตามแม่น้ำป่าสักบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาเข้ามาในแผ่นดินได้ลึกที่สุด เส้นทางการขนส่งสินค้าบริเวณร่องน้ำเจ้าพระยาและร่องน้ำป่าสักของขาล่องมีปริมาณสินค้า

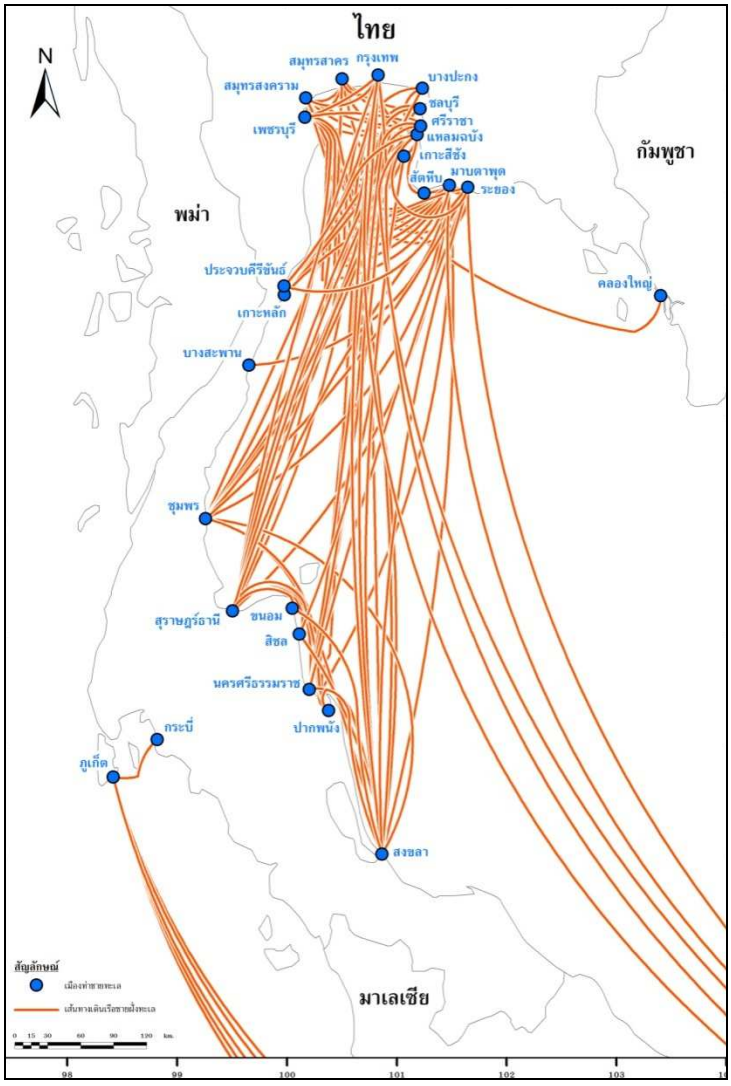
ประมาณ 2.8 ล้านตันมากกว่าเส้นทางการขนส่งสินค้าขาขึ้นประมาณ 5.3 แสนตัน โดยเส้นทางขาล่องส่วนใหญ่มีจุดต้นทางที่อำเภอป่าโมก รองลงมาที่อำเภอนครหลวง และอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตามลำดับ และมีการขนส่งมาที่จุดปลายทางเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี มากที่สุด รองลงมาที่อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ และอำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี ตามลำดับ ส่วนเส้นทางขนส่งสินค้าขาขึ้นส่วนใหญ่มีจุดต้นทางที่เกาะสีชัง รองลงมาเป็นอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ และอำเภอเมือง จังหวัดระยอง ตามลำดับ และมีจุดปลายทางส่วนใหญ่ที่ อำเภอนครหลวง รองลงมาเป็น อำเภอบางไทร และอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตามลำดับ

ส่วนการเดินเรือชายฝั่งมีเส้นทางเดินเรือดังนำเสนอใน**รูปที่** 3.5-1 เส้นทางการเดินเรือชายฝั่งส่วนมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ โดยมีเส้นทางขนส่งหลักระหว่าง ท่าเรือสงขลา/ท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี/ท่าเรือประจวบ กับท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางการเดินเรือเหล่านี้ส่วนมากอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี และเป็นทางเลือกที่ดีของการขนส่งสินค้านอกเหนือจากการใช้เส้นทางขนส่งทางถนน

ตารางที่ 3.5-1: **ช่วงลำน้ำที่ใช้ขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ**

แม่น้ำ	เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำ
แม่น้ำเจ้าพระยา	ตั้งแต่ปากแม่น้ำ (จังหวัดสมุทรปราการ) ไปถึงอำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ระยะทางรวม 170 กิโลเมตร
แม่น้ำป่าสัก	ตั้งแต่จุดที่บรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา (จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) ไปถึงอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางรวม 47 กิโลเมตร
แม่น้ำบางปะกง	เส้นทางขนส่งอยู่ในระยะ 10 กิโลเมตร จากปากแม่น้ำ (จังหวัดฉะเชิงเทรา)
แม่น้ำแม่กลอง	บริเวณปากแม่น้ำ (จังหวัดสมุทรสงคราม)
แม่น้ำท่าจีน	ตั้งแต่ปากแม่น้ำ (จังหวัดสมุทรสาคร) ไปถึงอำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม ระยะทางรวม 78 กิโลเมตร

ที่มา: โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำเพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งระหว่างประเทศ กรมเจ้าท่า



รูปที่ 3.5-1: เส้นทางการเดินเรือสินค้าชายฝั่ง

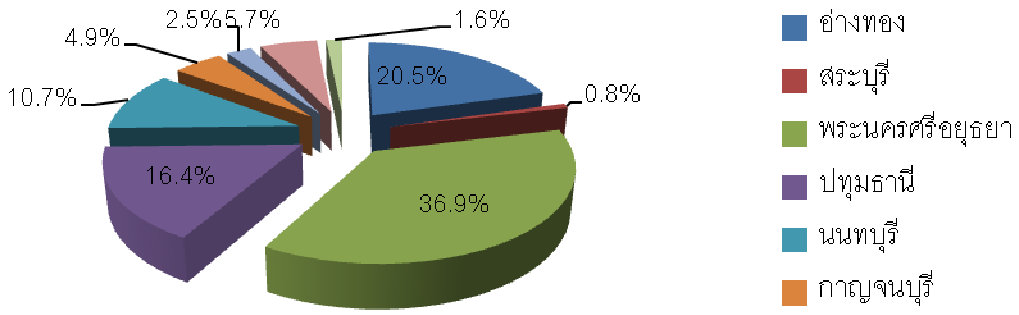
1) **ประเด็นเกี่ยวกับปัญหาการรักษาสภาพร่องน้ำ และขาดแคลนการพัฒนาร่องน้ำใหม่** สรุปได้เป็น 2 ลักษณะได้แก่

- <u>การขาดการบำรุงรักษาร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม</u> เช่น ความลึกและความกว้างของร่องน้ำที่น้อยเกินไปและตื้นเขินในฤดูแล้ง ประกอบกับบางช่วงมีการสร้างสะพานและความสูงของช่องลอดต่ำเกินไป ปัญหาร่องน้ำที่พบเห็นในปัจจุบันได้แก่ ร่องน้ำของแม่น้ำป่าสักในช่วงระหว่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา-อ่างทอง ซึ่งมีการสร้างสะพานเพิ่มขึ้น สะพานบางส่วนที่มีการต่อเติมและขยายช่องทางเพิ่มขึ้น บางสะพานสร้างขึ้นโดยไม่คำนึงถึงการขนส่งทางน้ำ ทำให้เรือใหญ่ไม่สามารถสัญจรได้ และที่จังหวัดปทุมธานี มีการสร้างสะพานและสร้างกระเช้าห้อยกีดขวางการเดินเรือ ทำให้เรือไม่สามารถผ่านได้ การที่จะลอดผ่านต้องใช้เรือนำร่อง ซึ่งทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่ม นอกจากนี้ สะพานบริเวณปากเกร็ดมีระยะห่างระหว่างตอม่อที่สั้นกว่าปกติ ตอม่อไม่มี

เครื่องป้องกันการชน เมื่อกระแสน้ำแรงอาจทำให้เรือชนได้ง่าย และเมื่อเกิดความเสียหายก็จะเรียกเก็บค่าเสียหายจากผู้ประกอบการ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสูงขึ้น ปัญหาต่างดังกล่าวนี้สามารถแก้ไขได้โดยการศึกษาร่องน้ำและเว้นร่องน้ำลึกไว้เพื่อการเดินเรือ และออกกฎการออกแบบโครงสร้างสะพานให้เหมาะสมกับการเดินเรือในร่องน้ำด้วย

- <u>การขาดการพัฒนาร่องน้ำเพิ่มเติมให้สามารถเดินเรือได้อย่างเหมาะสม</u> แม่น้ำทั้ง 5 สายดังกล่าวข้างต้น มีลำคลองธรรมชาติและคลองขุดโบราณเชื่อมต่อหลายแห่ง แต่ละคลองเชื่อมลึกเข้าไปในแผ่นดินและเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่าย ในปัจจุบันลำคลองเหล่านี้ไม่ได้รับการบำรุงรักษา และถูกทำลายด้วยขยะมูลฝอยและน้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรม คลองหลายแห่งถูกรุกล้ำ สะพานข้ามคลองหลายแห่งมีช่องลอดสำหรับเรือต่ำกว่ามาตรฐาน และมีช่วงเสาที่แคบหรือบางแห่งปักเสาลงไปในร่องน้ำ ฉะนั้นร่องน้ำในลำคลองเหล่านี้ควรได้รับการสำรวจ และหากคลองใดเชื่อมต่อแม่น้ำและพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญก็ควรได้รับการปรับปรุงบำรุงรักษา เช่น ดูแลขุดลอกเพื่อให้สามารถใช้เดินเรือสินค้าขนาดกลางและขนาดเล็ก (50-150 ตันกรอส) ได้ ตัวอย่างระบบคูคลองที่ได้รับการขุดลอกเพื่อการใช้งานเดินเรือขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสมได้แก่ ระบบคลองเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายในยุโรป

2) **ประเด็นเกี่ยวกับปัญหาการรักษาสภาพท่าเรือปัจจุบัน (โดยเฉพาะท่าเรือลำน้ำ) และขาดแคลนการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง** เพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าได้อย่างเหมาะสม ในปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเทียบเรือลำน้ำประมาณ 123 ท่า เป็นท่าเรือสินค้า ประมาณ 68 ท่า ที่เหลือเป็นท่าเรือท่าทรายประมาณ 55 ท่า โดยท่าเรือลำน้ำส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 45 ท่า รองลงมาเป็น อ่างทอง ปทุมธานี และนนทบุรี คือ 25 20 และ 13 ท่า ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงใน**รูปที่** 3.5-2



ที่มา : กรมเจ้าท่า

รูปที่ 3.5-2: **สัดส่วนจำนวนท่าเรือลำน้ำในจังหวัดต่าง ๆ ใน ปี พ.ศ.** 2548

ท่าเรือขนส่งสินค้าทั้ง 68 ท่า สามารถปรับปรุงเป็นท่าเรือเพื่อเป็นท่าเรือสาธารณะได้หลายแห่ง และควรได้รับการศึกษาในแง่ของโอกาสการใช้งานและความเหมาะสม ทั้งนี้รัฐควรจะมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาและการใช้งานท่าเรือเหล่านี้อย่างจริงจัง ข้อดีของท่าเรือเหล่านี้ได้แก่ ตำแหน่งที่ตั้งและการบริหารจัดการท่าเรือในส่วนของภาคเอกชนที่เป็นทั้งผู้ลงทุนและดำเนินการบริหารงานทั้งหมด การสนับสนุนจากรัฐบาลเป็นเพียงการประสานการใช้งาน (Matching Up) และสนับสนุนการใช้งานให้เต็มรูปแบบ

นอกจากนี้ ประเด็นปัญหาของ “ท่าเรือ” ยังรวมไปถึงความเหมาะสมของเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อการขนถ่ายสินค้า เช่น เครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อขนถ่ายสินค้าจากทางถนนไปสู่ทางน้ำ แต่อุปกรณ์เหล่านี้ส่วนใหญ่ยังไม่สามารถสนับสนุนและอำนวยความสะดวกหรือปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำให้สามารถแข่งขันได้อย่างจริงจังกับการขนส่งทางถนน รวมไปถึงลักษณะการบริหารจัดการท่าเรือทางลำน้ำและชายฝั่งที่ยังล้าสมัยมีค่าใช้จ่ายสูง มีขั้นตอนการทำงานมาก นอกจากนี้การดูแลและบำรุงรักษาเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อการใช้งานในการขนถ่ายสินค้ายังไม่ได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม เช่น Belt Conveyor มักจะเสียหายใช้งานไม่ได้ และการวางกองสินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างตู้เพื่อการขนส่งต่อเนื่อง เป็นต้น

ส่วนจำนวนและตำแหน่งของท่าเรือก็มีความสำคัญอย่างมาก ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือเอกชนให้มากขึ้น และสนับสนุนให้เป็นท่าเรือสาธารณะภายใต้การดูแลและควบคุมอย่างเหมาะสม แทนการพัฒนาท่าเรือของภาครัฐเอง เนื่องจากท่าเรือเป็นกิจกรรมที่เน้นด้านการตลาด ซึ่งเป็นความเชี่ยวชาญของภาคเอกชน ภารกิจของภาครัฐควรเน้นการพัฒนาร่องน้ำให้สามารถเข้าไปได้ลึกที่สุดและใกล้แหล่งวัตถุดิบหรือแหล่งผลิตสินค้าที่ต้องการขนส่งออกทะเลเพื่อสนับสนุนการเดินเรือให้สามารถใช้เส้นทางเดินเรือได้ตลอดทุกฤดูกาล

3) **ประเด็นปัญหาความจุที่เกี่ยวกับเรือ ในรูปของจำนวน ประเภท และขนาดของเรือที่เหมาะสมต่อการขนส่ง** ตามลำน้ำต่อเนื่องถึงการขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางทะเลมีลักษณะแตกต่างจากปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นพอสมควร ซึ่งประเด็นนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วนได้แก่ เรือลำน้ำและชายฝั่งและเรือเดินทะเล รวมไปถึงความสามารถของอู่ต่อและซ่อมเรือ

- รายงาน Review of Maritime Transport Year 2008 แสดงให้เห็นว่า กองเรือไทยมีการขยายตัวเติบโตขึ้น แต่เป็นไปอย่างเชื่องช้า การเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่ไปอยู่ที่เรือที่มีระวางบรรทุกเกิน 1,000 DWT เพิ่มจาก 293 ลำ (ที่จดทะเบียนในประเทศไทยเมื่อปี 1998) และมีระวางบรรทุกรวม 3.7 ล้าน DWT อยู่ที่ 341 ลำ และมีระวางบรรทุกรวม 4.2 ล้าน DWT ส่วนเรือขนาดเล็กกว่า 1,000 DWT ซึ่งเป็นเรือขนส่งสินค้าลำน้ำและชายฝั่งไม่มี

การเติบโตของกิจการเหมือนเรือขนาดใหญ่ ปัญหาหลักเกี่ยวกับจำนวนเรือจึงเป็นเรื่องของเรือขนาดกลางและขนาดเล็กเพื่อการขนส่งสินค้าตามแนวชายฝั่งและลำน้ำเป็นหลัก รองลงไปจึงเป็นเรื่องของเรือเดินทะเล ถึงแม้ปริมาณเรือเดินทะเลจะมีอัตราเพิ่มขึ้นแต่ก็ค่อนข้างต่ำ ทั้งเรือเดินทะเลยังมีความสำคัญในด้านเศรษฐกิจและการเงินของประเทศ เนื่องจากการใช้เรือเดินทะเลสัญชาติไทยจะช่วยสงวนเงินตราต่างประเทศของไทย และกิจการเดินเรือยังมีการจ้างแรงงานจำนวนมากจึงเป็นการช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศด้วย ส่วนความเข้าใจเกี่ยวกับการมีกองเรือไทยจะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงเมื่อเกิดภาวะสงครามขึ้นนั้น แนวคิดนี้ได้เปลี่ยนแปลงไปมากในปัจจุบันเนื่องด้วยสินค้าอุตสาหกรรมที่จำเป็นได้ย้ายฐานการผลิตมาอยู่ในประเทศ ดังนั้นปัญหาหลักขององค์ประกอบกองเรือไทยจึงเน้นไปที่กองเรือขนส่งสินค้าลำน้ำและชายฝั่งยังมีปริมาณน้อย และประสบปัญหาในการพัฒนามากกว่า รองลงไปได้แก่ กองเรือเดินทะเลซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการเงินของประเทศ แต่มีอัตราการเพิ่มที่ค่อนข้างต่ำในขณะที่ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันเป็นอย่างมาก อัตราเพิ่มขึ้นของปริมาณการค้าทางทะเลไทยเพิ่มขึ้นในอัตราเกินกว่า 15-20% ต่อปี แต่กองเรือไทยมีส่วนแบ่งการตลาดน้อยกว่า 10% ของปริมาณสินค้า ข้อมูลใน**ตารางที่** 3.5-2 นำเสนอปริมาณเรือไทยซึ่งมีการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ

ตารางที่ 3.5-2: **จำนวนเรือไทยที่จดทะเบียนใหม่ ปีพ.ศ. 2540-2549 จำแนกตามประเภทเรือ**

ประเภท	ปีจดทะเบียน											
	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
โดยสาร	246	482	433	617	545	703	1203	759	892	1089	816	773
ประมง	13	13	31	213	113	122	229	113	375	846	843	714
สินค้าทั่วไป	76	96	92	141	88	153	109	156	125	476	147	81
สำราญ และ กีฬา	34	133	42	54	39	75	124	254	228	212	333	259
เรือยอช์ท	18	16	27	12	6	11	12	44	82	152	118	122
โดยสาร-สินค้า	2	47	31	52	44	47	52	92	63	168	55	31
ลำเลียงทะเล	1	66	209	170	42	4	86	71	59	62	138	119
ดัน-จูง	31	37	18	91	33	47	38	45	45	68	100	84
สินค้าห้องเย็น	56	130	153	187	112	162	184	200	41	22	32	1
ลำเลียงแม่น้ำ	21	9	15	14	9	12	9	12	44	24	17	7
ตรวจการณ์/นำร่อง	33	20	13	12	3	8	19	24	29	16	22	36
เรือน้ำมัน	15	9	18	15	32	53	31	25	17	14	16	17

ตารางที่ 3.5-2: จำนวนเรือไทยที่จดทะเบียนใหม่ ปีพ.ศ. 2540-2549 จำแนกตามประเภทเรือ (ต่อ)

ประเภท	ปีจดทะเบียน											
	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
เรือสินค้าตู้		4		1	1	2	1	7	2	5	4	2
ดูดทราย	42	22	10	2	6	3	8	5	4	0	7	1
บรรทุกแก๊ส	1	4	4	3	4	3	5	5	9	1	3	6
ตอกเสาเข็ม/ปั้นจั่น	5	4	4	4	1	2	4	1	4	1	5	7
ขุด/รักษาร่องน้ำ		4	4	1	1	2	1	2	3	1	2	13
สำรวจ			1	1	1			2	2	1	3	3
โดยสาร-ประจำทาง	22	3		1					1	0	0	0
ดับเพลิง	6	2	1	1	2	1		2	1	2	0	1
ลากจูง	1	1	2		1	2	1	5	2	0	2	0
ขุด/ดูดแร่		2				1	1	1		0	2	0
แก๊ส-น้ำมัน	4							1		0	0	0
อื่น ๆ	54	97	52	72	110	74	93	59	93	86	56	69
รวมทั้งหมด	677	1,201	1,160	1,664	1,193	1,487	2,210	1,885	2,121	3246	2721	2346

ที่มา : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมเจ้าท่า

- ส่วนปัญหาเกี่ยวกับอู่ต่อและซ่อมเรือนั้น ข้อมูลจากหลายแหล่งชี้ไปในทิศทางเดียวกันว่าอู่เรือไทยจำนวนมาก มีอู่เรือเพียงแห่งเดียวที่สามารถต่อเรือขนาดใหญ่เกินกว่า 50,000 ตัน อู่เรือส่วนใหญ่มีความสามารถเพียงระดับพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม อู่เรือส่วนใหญ่ยังมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากยังไม่มีเครื่องมือที่เหมาะสมเพียงพอสำหรับการทำงาน เครื่องมือบางอย่างเป็นเครื่องมือไม่มีความจำเป็นมาก แต่มีความสำคัญอย่างยิ่งเพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว การจัดหาเครื่องมือเหล่านั้นมาประจำอู่เรือจึงทำให้ต้นทุนในการต่อ/ซ่อมเรือมีราคาแพง หากรัฐบาลให้การสนับสนุนให้มีนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือ ก็จะมีเครื่องมือบางประเภทในส่วนกลาง สามารถใช้งานร่วมกัน ก็จะช่วยให้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถูกลง ฉะนั้นปัญหาหลักของอู่สร้างและซ่อมเรือจึงเป็นเรื่องของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ และการพัฒนาความรู้ความสามารถในการต่อเรือและซ่อมเรือ รวมไปถึงการบริหารจัดการอู่สร้างและซ่อมเรือเพื่อให้สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายให้อยู่ในระดับที่ต่ำที่สุดได้

4) **ประเด็นปัญหาลักษณะสุดท้ายที่เกี่ยวกับความจุของระบบ** ได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สามารถพัฒนาความสามารถในการให้บริการเดินเรือขนส่งสินค้าในร่องน้ำได้อย่างเหมาะสม ในการปรับปรุงความจุของโครงข่ายการขนส่งนอกจากจะต้องเพิ่มโครงสร้างพื้นฐานเข้าไปในระบบ ยังจำเป็นอย่างยิ่งที่จะใช้งานระบบ

อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันได้ปรับปรุงโดยนำเทคโนโลยีหลายประเภทมาใช้ เช่น การใช้ระบบ GPS (Global Position System) ร่วมกับแผนที่ GIS (Geographical Information System) เพื่อชี้นำร่องน้ำ (Navigation System) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้โดยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

ค. **ปัญหาความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางน้ำ**: ประเด็นปัญหานี้ได้มีการกล่าวกันอย่างมากในที่ประชุมสัมมนาหลายแห่ง ประเด็นสำคัญในหัวข้อนี้แยกย่อยออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

1) <u>ปัญหาที่เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของการขนส่งสินค้าทางน้ำ</u> สินค้าไม่เกิดความเสียหายและถึงปลายทางภายในกำหนดเวลา ซึ่งมีข้อกำหนดสินค้าจะต้องขนส่งถึงปลายทางล่าช้าได้ไม่เกินกว่า 6 ชั่วโมง และในหนึ่งปีไม่เกิน 10 % จำนวนการส่งสินค้าในปัจจุบันแม้ว่าการขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่ดำเนินการโดยเจ้าของสินค้าเองแต่ก็ยังประสบปัญหาเกี่ยวกับความล่าช้าอยู่บ้าง ข้อมูลนี้ยังไม่แน่นอน แต่จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนบริเวณจังหวัดสมุทรปราการพบว่า สินค้าที่ขนส่งทางเรืออาจจะล่าช้าตั้งแต่ต้นทาง กล่าวคือ สินค้ามายังท่าเรือช้ากว่าเวลานัดหมาย ทำให้การขนส่งล่าช้า หรือในบางกรณีสินค้าขนส่งล่าช้าเนื่องจากติดงานก่อสร้าง เช่น การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ปากเกร็ดมีการใช้ตะกร้าห้อยลงมาจากสะพาน ทำให้เรือไม่สามารถผ่านไปได้ กรณีเช่นนี้จะต้องได้รับการดูแลอย่างเป็นระบบ (โดยใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ได้พัฒนาขึ้นสมัยใหม่เพื่อการตรวจสอบสิ่งกีดขวางร่องน้ำ) เพื่อให้การขนส่งทางน้ำสามารถเดินทางได้ตามปกติ

2) <u>ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย (Safety) ของเรือและของสินค้าที่ทำการขนส่ง</u>ให้สามารถเดินทางบนร่องน้ำได้อย่างปลอดภัย และสินค้าที่ขนส่งได้อย่างปลอดภัย ปัญหานี้เคยเป็นปัญหาใหญ่ในอดีตเนื่องจากสินค้าที่ขนส่งทางเรือสูญหายได้ง่าย เพราะบรรจุภัณฑ์ไม่แน่นหนาสามารถแกะออกและหยิบฉวยสินค้าบางส่วนออกไปได้ง่าย ประกอบกับเรือเดินทางช้าจึงสามารถที่จะลักขโมยสินค้าและถ่ายเทออกไปที่อื่นได้ง่าย นอกจากนี้ร่องน้ำบางช่วงแคบมากในช่วงเวลาที่กระแสน้ำแรง ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญการบังคับเรือจริง ๆ จึงจะสามารถผ่านบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงได้ บางบริเวณจึงเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เช่น บริเวณเสาสะพานที่มีร่องน้ำแคบ เป็นต้น ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือและความปลอดภัยของสินค้าอาจแก้ไขได้โดยการใช้เทคโนโลยีก้าวหน้ามาติดตามการเดินเรือ (เพื่อตรวจสอบหากมีการหยุดเรือ และเทคโนโลยีจำแนกชนิดและจำนวนสินค้า (เพื่อตรวจสอบจำนวนสินค้าบนเรือได้แบบ Real-Time และตรวจสอบจำนวนสินค้าด้วย

ง. **ปัญหาในกลุ่ม "ประสิทธิภาพ" การบริหารจัดการระบบขนส่งทางน้ำ**: จากผลการศึกษาต่างๆ ที่ผ่านมาสรุปว่า การบริหารจัดการเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ๆ ได้แก่ การบริหารจัดการกระบวนการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งมีการขนส่งทางน้ำร่วมอยู่ด้วย และการบริหารจัดการท่าเรือ ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับประสิทธิภาพก็อยู่ในการบริหารจัดการภารกิจทั้งสองกลุ่มนี้ ปัญหาบุคลากรที่จะต้องมีความรู้ความสามารถในการจัดการขนส่งสินค้าสมัยใหม่ ลักษณะของปัญหาทั้ง 3 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ปัญหาการบริหารจัดการกระบวนการขนส่งหลายรูปแบบ
- ปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เช่น ICD และ CFS
- ปัญหาเกี่ยวกับบุคลากรที่เกี่ยวข้องในกระบวนการพาณิชยนาวี ทั้งในลักษณะ "จำนวน" และ "ความรู้ความสามารถ" ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพของระบบ

โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นของปัญหาต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) **ปัญหาการบริหารจัดการกระบวนการขนส่งหลายรูปแบบ** การจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการจัดตารางเวลาเพื่อรับส่งสินค้าเป็นทอด ๆ ระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ เช่น การขนส่งโดยรถบรรทุกจากโรงงานหรือคลังสินค้าไปยังท่าเรือ (ซึ่งอยู่ตอนบนของลำน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา) ขนส่งลงเรือล่องตามลำน้ำไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งอาจจะเป็นคลังสินค้า หรือเรือเดินทะเลเพื่อส่งออกสินค้าต่อไป การขนส่งแต่ละทอดจะต้องมีกำหนดเวลาที่ชัดเจนซึ่งจำเป็นที่จะต้องใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีสมัยใหม่ช่วยในการจัดการ กระบวนการนี้เรียกอีกชื่อว่า กระบวนการจัดการระบบขนส่ง (Transportation System Management – TSM) TSM สมัยหนึ่งหมายถึงการจัดการขนส่งที่เน้นจัดการกลุ่มรถบรรทุกให้สามารถขนส่งสินค้าระหว่างจุดต่าง ๆ ที่เป็นต้นทางไปยังจุดรับ-ส่งสินค้าหลาย ๆ จุดให้ได้อย่างประหยัด เหมาะสมกับระยะทาง จำนวนรถที่มีอยู่ และกรอบระยะเวลาที่กำหนดให้ ต่อมา TSM ได้รับการปรับปรุงลักษณะงานให้ขยายเพิ่มออกไปถึงขั้นจัดการขนส่งจากโรงงานไปยังท่าเรือ ขนส่งสินค้าทางเรือไปยังจุดหมายปลายทาง กระบวนการขยายออกไปถึงการจองตู้สินค้าและระวางเรือ การกำหนดปริมาณการขนส่งและราคาค่าขนส่งอย่างเปิดเผย การดำเนินการทางศุลกากรทั้งสำหรับสินค้าขาเข้าและขาออก รวมไปถึงการประกันภัย เป็นต้น ซึ่งการบริหารจัดการลักษณะนี้จำเป็นที่จะต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและการจัดทำตารางการขนส่งให้สอดประสานกันระหว่างรูปแบบต่าง ๆ และการบริหารจัดการพื้นที่วางกอง และพื้นที่วางคอนเทนเนอร์ ฉะนั้นการพัฒนาเทคโนโลยีประเภทนี้จึงจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อกระตุ้นและสนับสนุนการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบต่อไป

2) **ปัญหาการวางระบบพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือและศูนย์** ICD, CFS แบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ

- <u>ปัญหาการวางระบบพัฒนาท่าเรือ</u> สาเหตุของปัญหานี้มาจากการที่มีหน่วยงานหลายแห่งสามารถที่จะพัฒนา/ก่อสร้างท่าเรือโดยมิได้มีการวางแผนพัฒนาก่อสร้าง หรือการวางแผนใช้งานร่วมกันอย่างเหมาะสม เช่น กรมเจ้าท่า, การท่าเรือ, การนิคมอุตสาหกรรม, กรมธนารักษ์ (สำนักราชพัสดุ) และภาคเอกชน หน่วยงานเหล่านี้มักจะต่างคนต่างสร้างท่าเรือ หรือศูนย์รวม-กระจายสินค้า เมื่อเป็นเช่นนี้การใช้งานท่าเรือเหล่านี้จะค่อนข้างต่ำ (ทำให้สูญเสียทรัพยากรโดยใช่เหตุ) การขาดงานศึกษาและวางแผนร่วมกัน และประสานงานกันอย่างเหมาะสม ทำให้มีการก่อสร้างท่าเรือจำนวนมาก แต่การใช้งานค่อนข้างต่ำ และขาดประสิทธิภาพ
- <u>ปัญหาการวางระบบบริหารจัดการท่าเรือ</u> เมื่อต่างหน่วยงานสร้างท่าเรือ ต่างก็คิดระบบการบริหารแตกต่างกัน และยังคิดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า หรือค่าท่าแตกต่างกัน ทำให้เกิดความสับสนและการแย่งสินค้ากัน ลักษณะการบริหารจัดการเช่นนี้รวมไปถึงการบริหารจัดการ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งลักษณะต่าง ๆ เช่น ศูนย์ ICD และ CFS เป็นต้น

ปัญหาทั้งสองลักษณะข้างต้นยังเกี่ยวพันไปถึง รูปแบบการบริหารท่าเรือ/ศูนย์เปลี่ยนถ่ายด้วย เช่น การมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและเอกชนเข้ามาร่วมในการบริหารจัดการท่า เป็นต้น ปัญหาลักษณะนี้เกี่ยวข้องโดยตรงกับประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำเนื่องจากท่าเรือจะทำหน้าที่เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งระหว่างรูปแบบต่าง ๆ การบริหารจัดการพื้นที่และเวลาที่ใช้ที่ท่าเรือจึงนับเป็นหัวใจของการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบ

3) **ปัญหาเกี่ยวกับบุคลากร**ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการพาณิชยนาวี ทั้งในลักษณะ “จำนวน” และ “ความรู้ความสามารถ” ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาประสิทธิภาพของระบบ ปัญหานี้มีการศึกษาและวิเคราะห์หลายครั้งได้ผลสรุปแบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ลักษณะได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนและความรู้ความสามารถของบุคลากรที่อยู่บนเรือและปัญหาเกี่ยวกับความรู้ความสามารถของบุคลากรบนฝั่ง ซึ่งทั้งสองปัญหาจัดเป็นปัญหาสำคัญและเร่งด่วนทั้งสิ้น

3.6 การจัดลำดับยุทธศาสตร์เพื่อการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางน้ำ

สภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้นเป็นผลมาจากการเปรียบเทียบระหว่างสภาพที่อยากให้เป็น (Desirable Stage) หรือเป้าหมายระดับต่าง ๆ ของระบบขนส่งทางน้ำ เช่น การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนการขนส่งทางน้ำของประเทศและระหว่างประเทศ เป็นต้น) กับสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน (Existing Stage) ซึ่งจากการเปรียบเทียบดังกล่าวทำให้สามารถตั้งประเด็นเกี่ยวกับปัญหาได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น ในการศึกษานี้ ประเด็นปัญหาหลักเป็นเรื่องของค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำในประเทศ ซึ่งมีสาเหตุมาจาก Double Handling ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างต่างรูปแบบ เช่น ทางน้ำกับทางบก (วิธีการแก้ไขปัญหา Double Handling ที่ดีที่สุดได้แก่ การมีบรรจุภัณฑ์ขนาดใหญ่ที่สามารถบรรจุสินค้าได้จำนวนมาก และสามารถยกขนได้สะดวกคือ Container ฉะนั้น การที่จะแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายเรื่อง Double Handling ก็จะต้องสนับสนุนการใช้ Container และเพื่อให้การใช้ Container ในระยะแรกสามารถดำเนินการได้ รัฐควรจะต้องให้การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง โดยอาจใช้วิธีเปรียบเทียบพลังงานที่ใช้สำหรับแต่ละรูปแบบ พลังงานที่ประหยัดได้จากการขนส่งทางน้ำซึ่งใช้พลังงานต่อตัน-กิโลเมตรน้อยกว่าการขนส่งด้วยรูปแบบอื่น ๆ มาก ก็จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐเป็นเงินใกล้เคียงกับมูลค่าที่ประหยัดได้ทางเศรษฐกิจ เป็นต้น นอกจากนี้ สาเหตุหลักอีกประการของปัญหานี้ได้แก่ การละเลยที่จะปรับปรุงกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับการประกอบธุรกิจการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ประเด็นปัญหาต่อมาเป็นเรื่องความจุหรือความพร้อมขององค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบที่จะให้บริการขนส่งทางน้ำได้อย่างเหมาะสม เป็นการเปรียบเทียบระหว่าง ความพร้อมของระบบที่ควรจะเป็นกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเช่นเดียวกัน แม้ว่าข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับระบบการขนส่งทางน้ำจะยังไม่สมบูรณ์นักแต่ก็เพียงพอที่จะชี้ให้เห็นปัญหา และอุปสรรคหลาย ๆ ประการ ซึ่งหากพยายามดำเนินการแก้ไขทั้งหมดคงจะเป็นเรื่องยาก เพราะฉะนั้นจึงต้องจัดลำดับความสำคัญตามความเป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาและผลลัพธ์ที่จะได้จากการดำเนินโครงการ

เมื่อเข้าใจสภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหาแล้ว ก็สามารถที่จะพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาได้ และแนวทางการแก้ไขที่พัฒนาขึ้นก็จะสอดคล้องตรงกับประเด็นปัญหาหลัก มิใช่เพียงพยายามที่จะแก้ไขที่สาเหตุใดสาเหตุหนึ่งของปัญหา ตัวอย่างที่ชัดเจนที่สุด ได้แก่ ความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างสองพื้นที่ เช่น ภาคกลางตอนบนเชื่อมต่อกับภาคกลางตอนล่างของประเทศ ก็จะมีแนวคิดเพื่อการแก้ไขปัญหาหลายลักษณะขึ้นอยู่กับการตั้งโจทย์ปัญหา เช่น หากตั้งโจทย์ว่าสภาพการจราจรปัจจุบันบนโครงข่ายถนนเชื่อมต่อระหว่างสองพื้นที่ติดขัดมากทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าดำเนินการได้ไม่สะดวก ดังนั้น การที่จะแก้ไขปัญหาก็จะเน้นไปที่การพัฒนาถนนประเภทต่าง ๆ เช่น ทางด่วนระหว่างเมือง แต่หากตั้งโจทย์ของปัญหาไปที่การเดินทางและการขนส่งสินค้าดำเนินไปได้ไม่สะดวก และรวดเร็วเท่าที่ควร อันเนื่องมาจากสภาพการจราจรติดขัด ซึ่งมีทั้ง

รถบรรทุกและรถส่วนตัวใช้โครงข่ายถนน ในขณะที่รูปแบบการเดินทางและขนส่งทางอื่นที่เป็นทางเลือกยังไม่ได้รับการใช้งานเท่าที่ควร สภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปของโครงข่าย (ที่ไม่ได้รับความสนใจเพื่อใช้งาน) ถูกละทิ้ง และยังไม่ได้รับการพัฒนาให้สามารถใช้งานได้อย่างเหมาะสม ทำให้แนวคิดที่จะแก้ไขปัญหาเน้นที่การมองความจุรวมของระบบ ซึ่งก็จะพบว่าการเพิ่มโครงข่ายถนน ไม่ได้ประโยชน์เท่าการเพิ่มโครงการการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ ทั้งยังสอดคล้องกับเป้าหมายอื่น ๆ ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรวมอีกด้วย (เช่น การพัฒนาและสนับสนุนระบบขนส่งที่จะมีส่วนช่วยลดมลภาวะ และปัญหาโลกร้อน เป็นต้น)

ในขั้นตอนนี้เองที่ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาได้เข้ามามีบทบาท การพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาไปจนถึงข้อเสนอแนะโครงการและมาตรการต่าง ๆ อาจจะไม่ยากนัก แต่ก็อาจจะไม่ตรงกับวิสัยทัศน์โดยรวมของระบบคมนาคมขนส่ง และนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐด้านการขนส่ง เช่น การจัดองค์กรต่าง ๆ (Institutional Arrangement) การจัดหน้าที่ความรับผิดชอบ (Allocation of Responsibility) กระบวนการตัดสินใจ (Decision Making Process) และการจัดสรรงบประมาณ (Allocation of Resource) เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาสอดคล้องกับนโยบายและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่จะชี้นำการพัฒนาประเทศ และวิสัยทัศน์การมองประเทศในระยะยาว ต้องใช้ “กลยุทธ์” หรือ “ยุทธศาสตร์” เข้ามาเป็นเครื่องมือดำเนินการ ทั้งนี้ยุทธศาสตร์จะสะท้อนนโยบายได้เป็นอย่างดี และยังสามารถจัดแบ่งให้เข้ากับองค์ประกอบของระบบได้ด้วย ซึ่งในที่นี้ยุทธศาสตร์หลักได้มีการเสนอแนะมาให้แล้ว และการศึกษาเน้นที่การปรับปรุงและจัดลำดับยุทธศาสตร์ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

สำหรับในการศึกษานี้ การจัดลำดับยุทธศาสตร์อาศัยแนวคิด 2 ส่วนมาบรรจบกัน ได้แก่ สภาพปัญหาของระบบในปัจจุบัน (ดังกล่าวในหัวข้อที่ 3.5) และยุทธศาสตร์เดิมที่มีอยู่แล้วซึ่งประกอบอยู่ในแผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติของกระทรวงคมนาคม โดยนำลักษณะความสามารถในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขปัญหามาร่วมพิจารณา (ศึกษาจากแผนงานดำเนินการและงบประมาณที่ใช้เพื่อการปรับปรุงระบบขนส่งทางน้ำจากอดีตที่ผ่านมา) ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่ายุทธศาสตร์ที่เสนอแนะจะสอดคล้องกับลักษณะการดำเนินงานในปัจจุบัน สอดคล้องกับความสามารถของหน่วยงาน และสามารถที่จะปรับไปเป็นยุทธศาสตร์ที่จะแก้ไขตรงกับปัญหาในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

การจัดทำยุทธศาสตร์แก้ไขปัญหาการขนส่งทางน้ำ สามารถแบ่งตามลักษณะความเร่งด่วนของปัญหา (ตามที่ได้จัดไว้และนำเสนอในหัวข้อปัญหา) และช่วงเวลาที่ใช้ในการดำเนินงานเพื่อการแก้ไขปัญหา **ตารางที่** 3.6-1 นำเสนอยุทธศาสตร์หลัก (เร่งด่วน) ที่เป็นผลลัพธ์ในการศึกษาเปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์เดิม

ตารางที่ 3.6-1: การเปรียบเทียบยุทธศาสตร์เร่งด่วนกับยุทธศาสตร์เดิม

ลำดับที่	ยุทธศาสตร์เร่งด่วน	ยุทธศาสตร์เดิม
1	ยุทธศาสตร์การสนับสนุนการเพิ่มกองเรือไทย (เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลของกองเรือสัญชาติไทย)	ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ
2	ยุทธศาสตร์การสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งและสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (เพื่อเพิ่มการขนส่งทางน้ำในประเทศ โดยการลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มความน่าเชื่อถือ/ความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ)	ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ
3	การรักษาสภาพและปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง (เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางการขนส่งทางน้ำให้เหมาะสม)	
4	ยุทธศาสตร์การสนับสนุนการพัฒนาอู่เรือไทย (เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ของประเทศ และสนับสนุนการเพิ่มปริมาณกองเรือไทย)ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการกิจการท่าเรือ	ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือสัญชาติไทย
5	ยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการบริหารจัดการกิจการท่าเรือ (เพื่อวางแผนการพัฒนาท่าเรือให้เหมาะสมกับปริมาณการขนส่งสินค้า และพัฒนาระบบบริหารจัดการ)	ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
6	ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการขนส่งทางน้ำของภาครัฐและภาคเอกชน	ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชยนาวี
7		ยุทธศาสตร์เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงยุทธศาสตร์ในทุก ๆ ข้อให้สอดคล้องกับความเข้าใจสภาพการณ์ในปัจจุบันยิ่งขึ้น ยุทธศาสตร์ในข้อสุดท้ายเน้นไปที่เรื่องการปรับปรุงองค์กรของรัฐ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางน้ำของภาครัฐ ด้วยเหตุผลหลัก 2 ประการได้แก่ ภารกิจมีเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมมาก โดยเฉพาะการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในภาครัฐเอง ซึ่งจะต้องเริ่มงานใหม่เกือบทั้งหมด และเพื่อให้การดำเนินงานต่าง ๆ ตามยุทธศาสตร์ข้างต้นประสบความสำเร็จและทันเวลา เนื่องจากในปัจจุบันการแข่งขันในโลกเสรีทางการค้ามีอยู่สูง ประกอบกับการขนส่งทางน้ำอย่างเหมาะสมเป็นที่ยอมรับว่าใช้พลังงานต่อตัน-กิโลเมตรของการขนส่งสินค้าน้อยที่สุดซึ่งสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนต่อไป

3.7 รายละเอียดของยุทธศาสตร์หลัก

เนื้อหาในหัวข้อนี้จะเป็นการขยายความยุทธศาสตร์หลัก และนำเสนอโครงการและมาตรการในแต่ละยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับโครงการและมาตรการเดิมที่ดำเนินการที่ผ่านมา และเป้าหมายของแต่ละยุทธศาสตร์ ในบทต่อไปที่ปรึกษาจะได้สรุปรวมกลุ่มโครงการ/มาตรการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันมารวมกันเพื่อจัดทำคำอธิบายและรายละเอียดเพิ่มเติม เพื่อให้ สพว.สามารถใช้เป็นแนวคิดนำไปขยายความและปรับปรุงใช้งานต่อไป โดยในการจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์หลัก ได้มีการกำหนดรูปแบบการดำเนินการให้ชัดเจน โดยรวมประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- เหตุผลและความจำเป็นของยุทธศาสตร์
- วัตถุประสงค์
- เป้าหมาย
- แผนงานระยะสั้น
- โครงการ/มาตรการระยะกลางและระยะยาว

ในการศึกษาจัดทำแผนงาน / โครงการ / มาตรการ ในรายละเอียดเพื่อส่งเสริมและพัฒนากิจการด้านพาณิชยนาวีนั้น ควรจะได้ติดตาม ประเมินผล โครงการที่ดำเนินการที่ผ่านมา เพื่อเป็นการตรวจสอบแล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้ได้แผน / โครงการ / มาตรการ ที่มีความสอดคล้องกับปัจจัยหรือสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบันในขณะนั้น ๆ

3.7.1 ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ

- **<u>เหตุผลและความจำเป็น</u>**

  กองเรือไทยช่วยก่อให้เกิดการสร้างงานในธุรกิจต่อเนื่องและมีโอกาสในการนำเงินตราต่างประเทศเข้าบัญชีบริการในส่วนของค่าระวางสินค้า อีกทั้งการมีกองเรือที่แข็งแกร่ง ยังช่วยให้มีการแข่งขันในตลาดมากขึ้น ทำให้อำนาจผูกขาดของเรือต่างชาติลดลง และอาจส่งผลให้ค่าระวางขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออกของประเทศมีความเป็นธรรมมากขึ้น ซึ่งกองเรือไทยก็มีโอกาสที่ดีในการขยายเส้นทางให้บริการและแข่งขันในตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลในทวีปเอเชียซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลมากที่สุดในโลก คือ ประมาณร้อยละ 35-40 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั่วโลก และไม่มีอนุสัญญาใด ๆ ที่กำหนดให้เรือสัญชาติประเทศหนึ่งต้องได้รับอนุญาตก่อนที่จะเข้าไปทำการขนส่งสินค้ากับอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้นเรือพาณิชย์ไทยจึงสามารถเข้าไปขนส่งสินค้ากับทุกประเทศทั่วโลก เช่นเดียวกับที่เรือต่างชาติของทุกประเทศก็สามารถเข้ามาขนส่งสินค้าให้กับประเทศไทยได้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตามการจัดตั้งกองเรือแห่งชาติในอดีตที่ผ่านมาประสบปัญหาและอุปสรรค ซึ่งมีสาเหตุมาจากการจัดหาเรือต้องใช้เงินลงทุนสูง และใช้ระยะเวลาคืนทุนนานกว่าธุรกิจสาขาอื่น ๆ ประกอบกับบริษัทเรือไทยมีข้อจำกัดในเรื่องเงินทุน และแหล่งเงินให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำและใช้คืนในระยะยาว ทำให้การขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านมามีความก้าวหน้าไม่มาก นอกจากนี้ ขั้นตอน ระเบียบพิธีการ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ ได้ให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ เจ้าของเรือไทยจึงนำเรือไปจดทะเบียนและชักธงสิงคโปร์ (กรมเจ้าท่าได้เร่งพิจารณาปรับปรุงไปแล้วบางส่วน) และที่สำคัญนโยบายของรัฐบาลแต่ละชุดไม่ต่อเนื่อง ทำให้การส่งเสริมไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

- **<u>วัตถุประสงค์</u>**

เพื่อเพิ่มขนาดกองเรือและขยายเส้นทางให้บริการของกองเรือไทยให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าไทยมีความเป็นธรรม

- **<u>เป้าหมาย</u>**

เป้าหมายในระยะสั้น

- ปัจจุบันกองเรือที่จดทะเบียนในไทยมีขนาดประมาณ 3.7 ล้าน DWT (ข้อมูลเดือนกันยายน พ.ศ. 2548 และติดตามตรวจสอบข้อมูลที่ปี พ.ศ. 2550 โดยที่ปรึกษา) โดยกว่าครึ่งของกองเรือไทยทั้งหมดเป็นเรือสินค้าเทกอง ส่วนกองเรือที่เหลือประกอบด้วยเรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็กและเรือประเภทอื่น ๆ ในระยะสั้นมีเป้าหมายในการดึงเรือที่มีเจ้าของเป็นคนไทยแต่ไปชักธงต่างชาติให้เปลี่ยนกลับมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย

เป้าหมายในระยะกลางและระยะยาว

- ดึงดูดเรือไทยที่ไปจดทะเบียนต่างชาติให้กลับมาจดทะเบียนเรือไทย และให้มีเรือบรรทุกน้ำมันที่มีระวางเรือพอที่จะขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางในสัดส่วนร้อยละ 10 ของปริมาณการนำเข้า เพื่อจะได้พึ่งพาตนเองได้ และมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
- ให้มีกองเรือที่มีสมรรถนะในการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณร้อยละ 50
- ขยายเส้นทางที่กองเรือไทยควรขยายบริการในอนาคต

- **<u>แผนงานระยะสั้น</u>**

ปรับปรุงมาตรการหลาย ๆ ประเภทใช้กับกองเรือไทยเช่นเดียวกับสิงคโปร์เป็นอย่างน้อย โดยในระยะเร่งด่วนจะเน้นเรื่องภาษี ส่วนระยะยาวออกไปในช่วงแรกนี้จะเป็นเรื่องการปรับปรุงขั้นตอนการอนุญาตและการจดทะเบียนเรือ ตลอดจนผ่อนปรนข้อบังคับในการตรวจเรือประจำรอบดำเนินงาน และการเข้าร่วมอนุสัญญาที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ดังแสดงใน**ตารางที่** 3.7-1 นี้

ตารางที่ 3.7-1: **แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ**

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. ขยายระยะเวลาของการได้สิทธิในการยกเว้นการเสียภาษีเงินได้ที่ได้มาจากการขายเรือลำเก่าและซื้อเรือลำใหม่ หรือสั่งต่อเรือลำใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปี นับจากวันที่มีการขายเรือลำเก่า หากต่อเรือลำใหม่ โดยใช้อู่เรือไทยให้ขยายเป็น 3 ปี และกรณีซื้อเรือลำใหม่ก่อนขายเรือลำเก่า ต้องขายเรือลำเก่าภายใน 1 ปี	———		N/A	กรมสรรพากร
2. จัดเก็บภาษีเงินได้จากเรือต่างชาติที่ให้บริการขนส่งระหว่างฝั่งกับแท่นขุดเจาะน้ำมันบริเวณอ่าวไทย (Offshore Supply Vessel) ให้เคร่งครัดตามกฎหมาย	———		N/A	กรมสรรพากร
3. การวางหลักประกันแทนการชำระภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงินสดในการซื้อเรือเดินทะเลระหว่างประเทศจากต่างประเทศ	———		N/A	กรมสรรพากร
4. ยกเว้นภาษีเงินได้ของบริษัทต่างประเทศที่ให้บริการเช่าตู้คอนเทนเนอร์ และเช่าลิชชิ่งตู้คอนเทนเนอร์กับเจ้าของเรือไทยในต่างประเทศ เนื่องจากภาษีดังกล่าวเป็นต้นทุนของเจ้าของเรือไทย	———		N/A	กรมสรรพากร
5. ยกเว้นการจัดเก็บภาษีเงินได้ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตรา ฉบับที่ 425 พ.ศ. 2547 ตามมาตรา 70 เนื่องจากภาษีดังกล่าวมักจะตกเป็นต้นทุนของผู้ประกอบการไทย ไม่ใช่เป็นต้นทุนของเจ้าของเรือต่างประเทศ	———		N/A	กรมสรรพากร

ตารางที่ 3.7-1: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. ยกเว้นภาษีเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศประเภท Door to Door โดยกำหนดให้มีการยกเว้นครอบคลุมช่วงที่ใช้เรือต่างชาติ เพราะช่วงนั้นไม่มีเรือไทยให้บริการ	———	———	N/A	กรมสรรพากร
7. แก้ไขประมวลรัษฎากรให้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มครอบคลุมการประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลประเภท Cross Trade	———	———	N/A	กรมสรรพากร
8. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1 (ถึงแม้มาตรการนี้อาจจะกระทบกับอุตสาหกรรมอู่เรือ ในส่วนที่เป็นกิจกรรมการต่อเรือใหม่ แต่ก็เป็นการเพิ่มโอกาสสำหรับกิจกรรมซ่อมเรือให้กับอุตสาหกรรมซ่อมเรือ และควรมีการจัดกองทุนสำหรับการซ่อมเรือ ขนาด 1,000 ตันกรอส หรือต่ำกว่าให้กับอู่เรือ ทำให้อู่เรือไทยสามารถนำไปปล่อยสินเชื่อแก่บริษัทเรือในการนำเรือมาซ่อมหรือต่อเรือกับอู่เรือไทย โดยให้มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 0 สำหรับการว่าจ้างดังกล่าว แต่ทั้งนี้ต้องมีการแก้ไขประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 105) ที่กำหนดให้ภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 0 แต่เฉพาะกรณีซ่อมเรือเท่านั้น)	———	———	N/A	กรมศุลกากร
9. ยกเว้นภาษีเงินได้ของลูกเรือไทย (ซึ่งถือว่าเป็นแรงงานพิเศษ) ให้ครอบคลุมไปถึงรายได้ในรูปแบบอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากเงินเดือนและค่าจ้างด้วย เช่น ค่าล่วงเวลา ค่าสวัสดิการอื่น ๆ (ในปัจจุบันยกเว้นภาษีเงินได้แต่เฉพาะเงินเดือนและค่าจ้าง ตามกฎกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 204 พ.ศ. 2539 ข้อที่ 1)	———	———	N/A	กรมสรรพากร

- **<u>โครงการ/มาตรการระยะกลางและระยะยาว</u>**

1) มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นที่ยอมรับของสากลเพิ่มมากขึ้น เพื่อการออกใบรับรองเรือ ทั้งในเรื่องของขนาดที่เป็นตันและเงื่อนไขของเรือในเรื่องความปลอดภัยและระดับการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า

2) มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล โดยทางการควรมีการเอื้ออำนวยความสะดวกโดยไม่ต้องระบุชื่อนายเรือและคนประจำเรือในใบอนุญาตของเรือหรือในประกาศนียบัตร Safe Manning Certificate คงไว้แต่การบังคับให้อ้างเพียงจำนวนขั้นต่ำของเรือและข้อจำกัดทางการค้าของเรือนั้น ๆ เท่านั้น

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงแรงงาน

3) มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry กล่าวคือ การจดทะเบียนเรือ 2 ระบบ คือ แบบ First Registry สำหรับเรือทั่วไปของประเทศ และ Second Registry ที่มีกฎระเบียบใกล้เคียงกับระเบียบของประเทศที่ชักธงอำนวยความสะดวก (แต่เข้มงวดกว่า) สำหรับเรือระหว่างประเทศ ทั้งนี้ก่อนดำเนินการควรมีการปรึกษากับกรมสรรพากรก่อน ทั้งนี้การจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry นี้จะต้องไม่กระทบต่อมาตรฐานของความปลอดภัยลง

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

4) การปรับปรุงระบบกฎหมายต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของเรือไทย โดยสภาวะของกฎหมายที่ควรดำเนินการปรับปรุงแก้ไข อันได้แก่

- ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา ประกาศคำสั่งของกระทรวงการคลังที่ยังไม่คำนึงถึงสภาพความเป็นจริงของธุรกิจพาณิชยนาวี เน้นการเสียภาษีทางตรงจนทำให้ขาดรายได้จากภาษีทางอ้อม
- ความไม่เสมอภาคระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการต่างชาติ
- ปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ไขพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และการยกร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมใน**ภาคผนวก ง**

โดยสรุปแล้ว พบว่ากฎหมายประเทศไทยไม่เอื้อต่อการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี การกำหนดนโยบายและกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐปัจจุบันยังขาดความรู้ความเข้าใจถึงระบบการแข่งขันในตลาดโลก จึงทำให้มีการตีความและบังคับใช้กฎหมายที่ทำให้ประเทศไทย

ขาดรายได้ที่พึงได้จำนวนมาก และถ้ายังไม่มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาจจะทำให้กองเรือไทยไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ และในที่สุดจะทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยย้ายไปจดทะเบียนในประเทศอื่น และฐานการให้บริการพาณิชยนาวีที่เกี่ยวข้องกับประเทศย้ายไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศสิงคโปร์ หรือประเทศมาเลเซีย

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า

5) มาตรการส่งเสริมให้มีการจัดหาเรือที่ชักธงไทย ดังต่อไปนี้

- เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (มีการเพิ่มค่าระวางมากที่สุด)
- เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (ความต้องการใช้เรือในภูมิภาคยังมีมากกว่าระวางเรือที่มีอยู่)
- เรือขนสินค้าหีบห่อที่อยู่ในธุรกิจเรือประจำเส้นทางอย่างน้อยประมาณ 50% ของสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่าง ๆ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า

6) เส้นทางที่กองเรือไทยควรขยายให้บริการในอนาคต

ปัจจุบัน เส้นทางที่กองเรือไทยมีบริการอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่

- เส้นทาง Intra- Asia ได้แก่ เรือคอนเทนเนอร์ 1,000-2,000 ทีอียู และเรือขนหีบห่อ
- เส้นทาง Europe, Middle-East ได้แก่ เรือจร ของ บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ โทรีเซนไทย เอเยนต์ซี จำกัด (มหาชน)

สำหรับเส้นทางที่กองเรือไทยควรขยายการบริการในอนาคตโดยหลักใหญ่แล้วต้องขึ้นกับการตัดสินใจของภาคเอกชนเป็นเกณฑ์ โดยภาครัฐอาจให้แนวนโยบายในการให้เป็นแนวทางในการตัดสินใจแก่ภาคเอกชน และรัฐบาลคงจะต้องขยายเส้นทางในการให้สิทธิประโยชน์ในการสงวนสินค้าแก่เรือไทย (ถ้ายังจะดำเนินมาตรการนี้ต่อไป) ให้สอดคล้องต่อการขยายเส้นทางของภาคเอกชนนี้ด้วย ทั้งนี้ แนวนโยบายที่รัฐบาลควรให้เป็นแนวทางในการตัดสินใจแก่ภาคเอกชนในการขยายเส้นทางนั้น มีดังนี้ คือ

(1) เส้นทางประเทศไทย–ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

เพื่อสนองตอบต่อข้อตกลงทางการค้าเสรีที่ประเทศไทยได้มีการลงนามกับประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีต่อสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าของประเทศไทย ดังต่อไปนี้

สินค้าส่งออกหลายประเภททั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม จะสามารถเจาะตลาดออสเตรเลียได้มากขึ้น เช่น อาหารทะเลสด ผักสด ผักและผลไม้กระป๋องและแปรรูป รถยนต์ โทรทัศน์ ตู้เย็น เครื่องซักผ้า ฯลฯ

สำหรับสินค้านำเข้าที่อยู่ในข้อตกลงเขตการค้าเสรีจากออสเตรเลียที่ขายในประเทศไทย ได้แก่ ไวน์ เหล็ก (อัตราภาษีเหลือศูนย์ในปี พ.ศ. 2558) ส่วนสินค้าเนื้อวัว เนื้อหมู นม เนย ชา กาแฟ จะลดอัตราภาษีให้เหลือศูนย์ภายในปี พ.ศ. 2563

ด้วยเหตุนี้ สินค้าประเภทเนื้อวัว นม เนย จะเข้ามาขายในประเทศไทยได้มากขึ้นในปีถัดไป เพราะอัตราภาษีนำเข้าของสินค้าเหล่านั้นจะค่อย ๆ ลดลง รายชื่อสินค้านำเข้าของไทยและนิวซีแลนด์แสดงดัง**ตารางที่** 3.7-2

ตารางที่ 3.7-2 : **รายชื่อสินค้านำเข้าของไทยและนิวซีแลนด์ที่มีอัตราเป็น 0% ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2548**

สินค้าส่งออกที่สำคัญของไทยไปนิวซีแลนด์	สินค้านำเข้าที่สำคัญจากนิวซีแลนด์มาไทย
1. รถปิกอัพ	1. อาหารปรุงแต่งสำหรับเลี้ยงทารก
2. ทูน่ากระป๋อง	2. ไม้และของทำด้วยไม้ (ไม่รวมไม้อัดและไม้บาง)
3. กุ้งแช่แข็ง	3. ขนแกะ
4. เม็ดพลาสติก	4. พลาสติก
5. ของปรุงแต่งจากพืช เช่น พาสต้าและบิสกิต	5. สัตว์น้ำ (ยกเว้นปลาบางชนิด)
6. อัญมณี	6. กระดาษ
7. เครื่องใช้ไฟฟ้า	7. เครื่องจักร
8. เครื่องสำอาง	8. น้ำตาล
9. แก้วและเครื่องแก้ว	9. ของปรุงแต่งสำหรับบริโภค เช่น วิตามินและโปรตีน
10. เครื่องจักรกล	10. อาหารสำหรับเลี้ยงสัตว์
11. อาหารแมวและอาหารสุนัข	11. ผักพืช เช่น แครอท และถั่ว
12. ของเล่นและอุปกรณ์กีฬา	
13. ของปรุงแต่งจากผักและผลไม้	
14. ผลิตภัณฑ์เซรามิก	

(2) เส้นทาง ประเทศไทย–ญี่ปุ่น

สินค้าไทยที่ญี่ปุ่นลดอัตราภาษีเป็นศูนย์เพื่อรองรับข้อตกลง FTA ไทย-ญี่ปุ่น (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement)

- กุ้งสด กุ้งต้ม กุ้งแช่เย็น แช่แข็ง และกุ้งแปรรูป (ลดจากประมาณ 5%) มูลค่าการส่งออกประมาณ 13,000 ล้านบาท
- ผลไม้ เช่น ทุเรียน มะละกอ มะม่วง มังคุด มะพร้าว ผลไม้แช่เย็น แช่แข็ง หรือแช่ในน้ำตาล (ลดจากประมาณ 10-12%) มูลค่าส่งออกประมาณ 370 ล้านบาท
- ผักและผลไม้แปรรูป ผลไม้กระป๋อง (ลดจากประมาณ 15%) มูลค่าส่งออกประมาณ 5,000 ล้านบาท
- ผักสดแช่เย็น แช่แข็ง ประเภทฟักทอง ถั่วต่าง ๆ เห็ด มะกอก กระเจี๊ยบ

กลุ่มสินค้าเกษตรกรรมของไทยบางอย่างที่ญี่ปุ่นลดอัตราภาษีให้เป็นศูนย์ภายใน 5, 7, 10 ปี (ยกมาเฉพาะสินค้าบางรายการเท่านั้น)

- ไก่ปรุงสุก ลดภาษีจาก 6% เป็น 3% ใน 5 ปี มูลค่าส่งออกประมาณ 10,000 ล้านบาท
- ไก่สดแช่เย็น แช่แข็ง ลดภาษีจาก 11-9% เหลือ 8.5% ใน 5 ปี
- อาหารทะเลสำเร็จรูป ลดจาก 9.6% เป็น 0% ภายใน 5 ปี มูลค่าส่งออกประมาณ 8,000 ล้านบาท
- ปลาหมึกกล้วยแช่เย็น แช่แข็ง ลดภาษีจาก 3.5% เป็น 0% ใน 5 ปี มูลค่าส่งออกประมาณ 8,000 ล้านบาท
- ปลาแช่เย็น แช่แข็ง เนื้อปลาฟิเล ปลากระป๋อง ปู หอย ส่วนใหญ่ลดภาษีเหลือศูนย์ใน 5 ปี

กลุ่มสินค้าเกษตรส่งออกจากไทยที่ญี่ปุ่นให้โควตาเพิ่มมากขึ้น เช่น กล้วย แป้งมัน สำปะหลังแปรรูปที่ใช้ในอุตสาหกรรม กากน้ำตาล สับปะรดสด

กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่ส่งออกจากไทยไปญี่ปุ่นได้รับการยกเว้นภาษี ได้แก่

- รองเท้า ยกเลิกโควตาและลดภาษีเป็น 0% ใน 7-10 ปี
- อัญมณีและเครื่องประดับ ยกเลิกภาษีทันที (ยกเว้นไข่มุกเทียม ยกเลิกภายใน 7 ปี)
- สิ่งทอ ยกเลิกภาษีทันที

สินค้าเกษตรกรรมญี่ปุ่นที่ไทยต้องลดภาษีนำเข้า

- ผลไม้ เช่น แอปเปิ้ล พีช แพร์ พลัม องุ่น ลูกเบอร์รี่ต่างๆ มะละกอ มะนาวฝรั่ง (Lemon) พรุน

ส่วนเส้นทาง ประเทศไทย–สหรัฐอเมริกา นั้นไม่ค่อยน่าสนใจนักเพราะมีแต่ส่งออกไปขายเสียมากกว่า จึงมีลักษณะที่เป็น Trade Imbalance ผู้ประกอบการเรือไทยจึงมีต้นทุนในการประกอบการที่สูงกว่าผู้ประกอบการจากประเทศอื่น ๆ จะเห็นได้ว่าเส้นทางทั้ง 4 เส้นทางที่กล่าวมาข้างต้นนี้จะเป็นการขนส่งโดยการใช้เรือขนตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนสินค้าหีบห่อ และเรือขนสินค้าเทกองเป็นส่วนใหญ่

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการมีกองเรือขนส่งสินค้าเอง จะทำให้ประเทศไทยสามารถเพิ่มส่วนแบ่งในค่าระวางนำเข้าและส่งออกที่ในอดีตมีไม่ถึงร้อยละ 10 และทำให้ไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศให้กับสายการเดินเรือต่างชาติไปปีละกว่า 200,000 ล้านบาท อันมีผลต่อการขาดดุลบริการและดุลบัญชีเดินสะพัดโดยตรง รวมทั้งหมดโอกาสที่ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าจะมีกองเรือที่จะสนับสนุนต่อการกำหนดเทอมทางการค้าในรูป CIF และ FOB ตามลำดับ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า

7) การสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) เนื่องจากการจัดซื้อหรือจัดหาเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องใช้เงินทุนที่สูง ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลไม่สามารถขยายกองเรือ รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ ดังนั้นหากมีการจัดตั้งกองทุนพาณิชยนาวีที่มีลักษณะเป็นกองทุนหมุนเวียนหรือ Revolving Fund ที่มีดอกเบี้ยต่ำ จะส่งผลให้ผู้ประกอบการเรือไทยสามารถเพิ่มกองเรือและประสิทธิภาพการแข่งขันได้

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงการคลัง ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

8) การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในอู่เรือได้ เพราะกฎหมายไทยในปัจจุบันกำหนดให้เรือต้องต่อเสร็จทั้งลำก่อนจึงจะจำนองได้

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า

9) การสนับสนุนการซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม

10) มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้ ซึ่งระยะเวลาการชำระหนี้นั้นไม่ต้องนำมาคิดเป็นดอกเบี้ยที่จะต้องนำมาคำนวณเสียภาษีเงินได้

หน่วยงานที่รับผิดชอบ: กระทรวงการคลัง

11) การซ่อมแซมโดยใช้อู่เรือไทยนั้น ในปัจจุบัน กรมสรรพากรให้อัตราภาษีเป็นศูนย์แล้ว แต่การต่อเรือโดยอู่เรือไทยนั้นอัตรายังไม่เป็นศูนย์ ดังนั้นอัตราภาษีจึงควรเป็นศูนย์ด้วย

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมสรรพากร

12) มาตรการให้ผู้ส่งสินค้าที่ใช้เรือไทย สามารถนำค่าระวางจากการขนส่งสินค้าหักค่าใช้จ่ายได้เป็น 2 เท่าของค่าระวางก่อนนำคำนวณเงินได้สุทธิที่ต้องเสียภาษี

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมสรรพากร

13) แผนงานสนับสนุน/จูงใจให้ผู้ส่งสินค้าขายสินค้าในราคา CIF และซื้อสินค้าในราคา FOB มากขึ้น

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมสรรพากร กระทรวงพาณิชย์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

14) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง Cargo Consolidation and Freight Booking Center

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงพาณิชย์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

โครงการ Cargo Consolidation and freight Booking Center จัดเป็นภารกิจหนึ่งของ Logistic Park ซึ่งมีหน้าที่หลัก 4 ประการได้แก่ ศูนย์รวมและกระจายสินค้า (Consolidation and Distribution Center), ศูนย์เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities), ศูนย์ One-Stop Service และศูนย์บริการ Logistic สำหรับภาคเอกชน เช่น การเพิ่มมูลค่าสินค้า การจัดการขนส่ง ฯลฯ โครงการ Cargo Consolidation and freight Booking Center ที่เสนอแนะในที่นี้หมายถึง ศูนย์ C&D และศูนย์ Logistic Park ซึ่งเน้นภารกิจการจัดการขนส่งโดยการจัดทำตารางการขนส่งสินค้าสำหรับรถบรรทุก เรือ และรถไฟที่เข้ามาใช้ศูนย์ ความสำเร็จของศูนย์ฯชนิดนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการใช้งานภารกิจนั้นๆหรือไม่ และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์ฯ เช่น มีสินค้าเพื่อการขนส่งหรือไม่ ตำแหน่งที่ตั้งนั้น ๆ เหมาะสมหรือไม่ เช่น สถานีขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกที่บริเวณลาดกระบังหรือพุทธมณฑล ประสบความสำเร็จในภารกิจ C&D อย่างสูง ในขณะที่กรมการขนส่งทางบกได้พยายามปรับปรุงโดยการเพิ่มภารกิจการจัดตารางการขนส่งด้วยรถบรรทุกเข้าไปด้วย กรณีการขนส่งทางน้ำ ตำแหน่งที่เหมาะสมที่ควรพัฒนาเป็นศูนย์ฯ ได้แก่ พื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณท่าเรือ ที่มีที่ดินมากพอที่จะจัดเป็นศูนย์กลางการขนส่ง เช่น ปากคลองตลาด เป็นต้น ฉะนั้น การจัดตั้งศูนย์ประเภทนี้ต้องมีการศึกษาและการประสานงานร่วมกับภาคเอกชนอย่างใกล้ชิด

ทั้งนี้แม้ว่าในอดีตที่ผ่านมาจะปรากฏว่า มาตรการนี้ได้ประสบผลล้มเหลวมาแล้วในกรณีของประเทศศรีลังกา แต่เนื่องจากการรวบรวมการจองระวางเรือโดยรวมศูนย์ที่หน่วยงานเดียวนั้นโดยทฤษฎีแล้ว ย่อมก่อให้เกิดความเป็นเอกภาพและเสริมสร้างศักยภาพในการร่วมมือกับธุรกิจเดินเรือของชาติในการพัฒนาธุรกิจร่วมเป็นองค์รวมทั้งประเทศ ซึ่งก็จะมีแนวโน้มที่ทำให้สัดส่วนการขนสินค้าทางทะเลโดยกองเรือของชาติเพิ่มขึ้นได้ ที่ปรึกษาจึงมีความเห็นว่ามาตรการนี้ควรที่จะได้รับการศึกษาถึงปัจจัยและความเป็นไปได้ที่มาตรการนี้จะสามารถทำให้กองเรือของชาติได้มีสัดส่วนการขนสินค้าทางทะเลของชาติเพิ่มขึ้น ตลอดจนศึกษาถึงมูลเหตุของความล้มเหลวของมาตรการนี้ในประเทศศรีลังกาด้วยเพื่อป้องกันมิให้เกิดประวัติศาสตร์ซ้ำรอย

15) มาตรการส่งเสริมการส่งออกโดยการใช้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่การส่งออกในรูปแบบการเพิ่มวงเงินรับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินในการส่งออก (Packing Credit) (เพิ่มวงเงินมากขึ้นกว่าเดิม)

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

มาตรการที่ได้มีการเสนอในยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือแห่งชาตินี้ ที่ปรึกษาได้เสนอแนะโดยยึดหลักแนวความคิดโดยการเทียบเคียงกับประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศที่มีการดึงดูดเรือไทยไปจดทะเบียนอยู่ในปัจจุบัน สาเหตุที่ใช้หลักการนี้ในการเสนอแนะมาตรการก็เพราะ หลังจากที่ปรึกษาได้มีการสังเกตุพฤติกรรมของการตัดสินใจในการจดทะเบียนของเจ้าของเรือ ทำให้ที่ปรึกษามีความเชื่อมั่นว่า ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกประเทศในการจดทะเบียนเรือของเจ้าของเรือนั้นมักอยู่บนพื้นฐานของค่าใช้จ่ายและกระบวนการในการจดทะเบียนเรือเป็นหลัก กล่าวคือถ้าประเทศใดมีการเก็บภาษีต่างๆในอัตราต่ำกว่าและมีกระบวนการจดทะเบียนเรือที่สะดวกกว่า เจ้าของเรือก็จะนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือในประเทศนั้น แต่ทั้งนี้ชื่อเสียงที่ดีในเรื่องของความได้มาตรฐานสากลในการควบคุมความปลอดภัยของประเทศนั้นก็เป็นประเด็นที่มีความสำคัญเช่นกัน เนื่องจากสิ่งนี้จะมีผลกระทบต่อปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงินแก่เจ้าของเรือในการซื้อเรือด้วย จะสังเกตุเห็นได้ว่า ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นนี้อย่างครบถ้วน ที่ปรึกษาจึงได้เลือกใช้ประเทศสิงคโปร์เป็นตัวแบบในการสร้างมาตรการ ด้วยที่ปรึกษามีความเชื่อว่าถ้าประเทศไทยมีการให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ เท่ากับกรณีของประเทศสิงคโปร์ เจ้าของเรือไทยก็จะอยากเข้ามาจดทะเบียนเรือในเมืองไทยมากกว่าเพราะเป็นประเทศแม่ของตน

ที่ปรึกษามีความเห็นว่า รัฐบาลควรมีการเร่งรัดการส่งเสริมมาตรการต่าง ๆ ที่ได้เสนอแนะในรายงานฉบับนี้ให้มีผลปฏิบัติหรือบังคับใช้โดยเร็วที่สุด เนื่องจากในมาตรการเดิมยังไม่มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด และอาจทำให้ไม่มีเรือเข้ามาจดทะเบียนเรือไทย

3.7.2 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำ ชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ

- **<u>เหตุผลและความจำเป็น</u>**

ในปัจจุบันปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศและเพื่อการส่งออก (จำนวนประมาณ 550-600 ล้านตัน) เลือกใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก (กว่าร้อยละ 85 ของการขนส่งสินค้าในประเทศ) ที่เหลือเป็นการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ จากข้อมูลของกรมเจ้าท่าพบว่า ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางน้ำมีอยู่ประมาณ 50-55 ล้านตันหรือประมาณร้อยละ 8-10 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ที่เหลือเป็นการขนส่งทางรถไฟซึ่งมีน้อยมาก ซึ่งผลการศึกษาหลาย ๆ โครงการสรุปว่าหากมีโอกาสที่จะเลือกรูปแบบการขนส่งอื่นที่น่าเชื่อถือ และราคาประหยัด ก็จะเลือกแน่นอน ฉะนั้นการพัฒนารูปแบบการขนส่งอื่นที่มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าจะอำนวยประโยชน์ในการขนส่งสินค้ามาก ซึ่งในขั้นตอนนี้รูปแบบการขนส่งทางน้ำมีโอกาสที่จะได้เปรียบที่สุด เนื่องด้วยเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้พลังงานต่อ ตัน-กิโลเมตรต่ำที่สุด

พร้อมกันนั้นรัฐบาลก็มีนโยบายที่ชัดเจนที่จะสนับสนุนความสามารถทางการแข่งขันในด้านต่าง ๆ ของประเทศ รวมทั้งความสามารถด้านโลจิสติกส์ด้วย ประเด็นที่เด่นชัดที่สุด ได้แก่ กรณีของข้อตกลงทางการค้าเสรี (FTA) ในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกกลุ่มแกนนำ แต่ยังให้โอกาสแก่ประเทศที่การพัฒนาทางเศรษฐกิจยังด้อยกว่ายังสามารถเรียกเก็บภาษีนำเข้าสินค้าบางประเภท (เพื่อปกป้องสินค้าของตน) ทำให้การแข่งขันทางการค้าในกลุ่มประเทศอาเซียนและจีนทวีความเข้มข้นมากขึ้น ดังนั้นการพัฒนาการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นก็จะสามารถเป็นทางเลือกของการขนส่งที่ประหยัดเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางถนนได้บนแนวเส้นทางในเขตอิทธิพลของการขนส่งทางน้ำ

แนวคิดหลักในการดำเนินความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาปัจจุบันเชื่อมต่อไปถึงอนาคตพอจะจัดแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (1) การพยายามแก้ไขอุปสรรคเกี่ยวกับกฎระเบียบต่าง ๆ ของการขนส่งทางน้ำ (โดยภาครัฐ) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน (2) การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งในส่วนของงาน Double Handling เช่น การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบที่ท่าเรือ จากรถไปสู่เรือ และเรือกลับสู่รถ เป็นต้น เพื่อการขนส่ง ปรับปรุงร่องน้ำเดิมทั้งหมดให้สามารถเดินเรือได้จริง (3) การปรับปรุงเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนการขนส่งสินค้า เช่น การจัดทำโปรแกรมระบบ TSM – Transportation System Management เพื่อให้บุคลากรทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเข้ามาใช้งาน เช่น เจ้าของสินค้า, ผู้จัดการขนส่ง, ผู้ประกอบการขนส่ง (เช่น เจ้าของเรือ, รถ, คลังสินค้า ฯลฯ), ประกันภัย ฯลฯ และ (4) การจัดทำโครงการนำร่องสนับสนุนการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะสินค้าเกษตร โดยการพัฒนาใช้ Container เพื่อบรรจุสินค้าและเพื่อให้สะดวกในการเปลี่ยนถ่ายระหว่างรูปแบบการขนส่ง การวิเคราะห์จุดอ่อน-จุดแข็ง, ข้อดี-ข้อเสีย,วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า, เงื่อนไขต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่งทุกส่วนควรจะได้รับรู้ ฯลฯ

- **<u>วัตถุประสงค์</u>**

ส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อเป็นทางเลือกการขนส่งทางบก โดยพยายามทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (ส่วนที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบ – Double Handling) ลดลง และทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นที่น่าเชื่อถือ (ไม่ทำให้สินค้าเสียหายแตกหักและสูญหายระหว่างทาง) การดำเนินการเช่นนี้จะช่วยดึงดูดให้ผู้จัดการขนส่งในเขตพื้นที่ (อิทธิพล) แนวร่องน้ำหันมาใช้การขนส่งทางน้ำมากขึ้น ส่งผลให้สามารถประหยัดมูลค่ารวมของค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจในการขนส่งสินค้า (โดยเฉพาะการประหยัดเชื้อเพลิงต่อตัน-กิโลเมตร, การลดลงของปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุการจราจร และการลดลงของมลภาวะที่เนื่องมาจากการสันดาปของเชื้อเพลิงของรถบรรทุกจำนวนมาก)

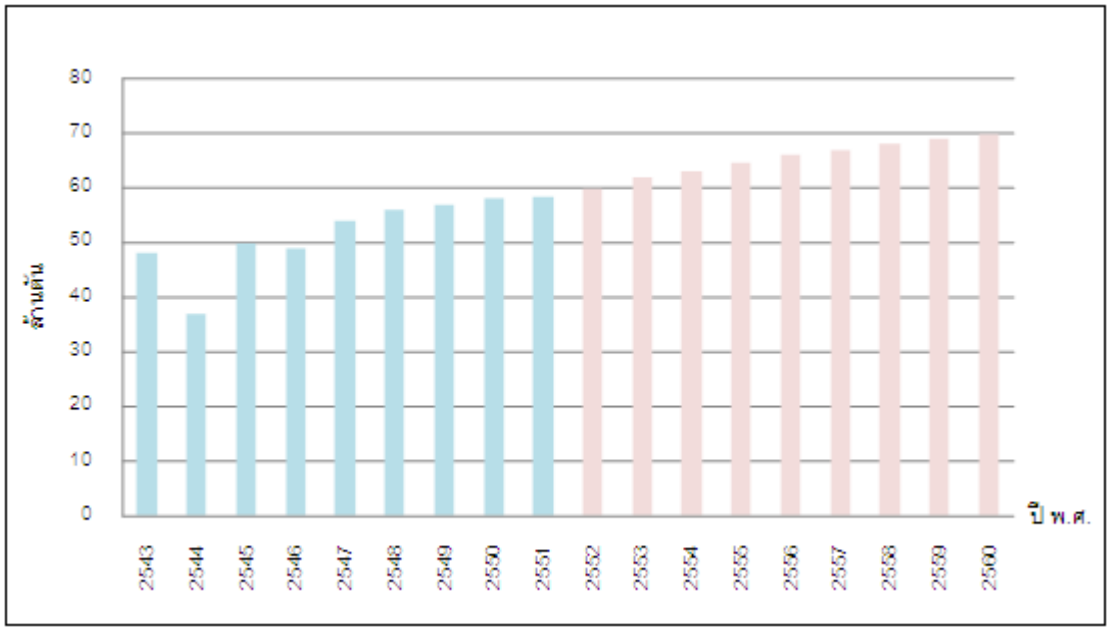
- **<u>เป้าหมาย</u>**

เป้าหมายระยะสั้น

ในอดีตที่ผ่านมา (พ.ศ. 2543-2548) ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศมีอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 1-2 ต่อปี หรือ 1.3-1.5 ล้านตันต่อปี สำหรับเป้าหมายการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศควรจะประมาณร้อยละ 3-5 ต่อปี ซึ่งเดิมคาดว่าในปี พ.ศ. 2553 ควรมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศประมาณ 60 ล้านตัน แต่เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับองค์กรสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวี และต่อมาก็มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจโลกครั้งใหญ่ที่รู้จักกันในชื่อ Hamburger Crisis ทำให้ปริมาณการค้าโลกลดลงกว่า 20-30% ทำให้ปริมาณการขนส่งทุกรูปแบบลดลง อย่างไรก็ตามสภาพการณ์ต่าง ๆ ควรจะกลับมาเป็นปกติภายในปี พ.ศ. 2555-2556 ดังนั้น เป้าหมายของอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ยที่ร้อยละ 3 ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 1.8-2.0 ล้านตันต่อปี ซึ่งจะทำให้ปี พ.ศ. 2556 มีการใช้ระบบขนส่งทางน้ำในประเทศเพื่อการขนส่งสินค้าอย่างน้อย 60 ล้านตัน โดยสินค้าที่มีศักยภาพ คือ ข้าว น้ำตาลทราย ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง น้ำมัน เหล็ก อาหารทะเล และสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์

เป้าหมายระยะกลางและยาว

รักษาระดับให้มีการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศในปี พ.ศ. 2560 เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยไม่น้อยกว่าปีละ 2.0-3.0 ล้านตันต่อปี ซึ่งจะทำให้ใน ปี พ.ศ. 2560 มีปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศประมาณ 70-75 ล้านตัน และเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอในอนาคต



รูปที่ 3.7-1: เป้าหมายปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ

ภายใต้ภาวะเงื่อนไขในตลาดปัจจุบัน การขนส่งทางถนนได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการมากกว่าการขนส่งทางน้ำ จึงทำให้ส่วนแบ่งตลาดของการขนส่งทางน้ำมีความเสียเปรียบและยากต่อการเพิ่มส่วนแบ่ง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่เหมาะสมและการสนับสนุนอย่างมีประสิทธิภาพจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยทางที่ปรึกษาได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาต่าง ๆ โดยแบ่งเป็นแผนงานระยะสั้น และโครงการ/มาตรการระยะกลางและระยะยาว

ตารางที่ 3.7-3: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. การปรับลดอัตราค่าภาระท่าเรือทั่วประเทศสำหรับการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศให้ต่ำกว่าปัจจุบันจนทำให้ค่าใช้จ่ายรวมของการขนส่งถูกกว่าการขนส่งทางบก	▬▬▬		N/A	กรมเจ้าท่า, กรมธนารักษ์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2. การจัดทำโครงการนำร่องขนส่งสินค้าเกษตรทางลำน้ำและชายฝั่งเพื่อศึกษากระบวนการขนส่งลำน้ำในเขตพื้นที่อิทธิพลของการขนส่งทางน้ำเพื่อหาข้อมูลระดับลึกเกี่ยวกับการตัดสินใจขนส่งทางน้ำ	▬▬▬	▬▬▬	N/A	กรมเจ้าท่า
3. โครงการศึกษาเปรียบเทียบเชิงปริมาณและคุณภาพของบริการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่นในเขตพื้นที่อิทธิพลของร่องน้ำ (หรือเส้นทางที่มีศักยภาพในการแข่งขัน)	▬▬▬	▬▬▬	N/A	กรมเจ้าท่า
4. การปรับปรุงใช้แบบฟอร์มดิจิตอลประกอบในขั้นตอนจัดทำเอกสารตามระเบียบพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศให้สามารถดำเนินการทางอินเตอร์เน็ตเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว	▬▬▬	▬▬▬	N/A	กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร
5. โครงการศึกษาเพื่อกำหนดรายละเอียดเส้นทางเดินเรือทางลำน้ำที่เหมาะสมพร้อมกับข้อมูลการเดินเรือ เช่น ความลึกร่องน้ำ ช่องลอดสะพาน และอุปสรรค	▬▬▬	▬▬▬	N/A	กรมเจ้าท่า
6. การวางมาตรฐานความปลอดภัยของการเดินเรือขนาดเล็กและเรือชายฝั่งเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ	▬▬▬	▬▬▬	N/A	กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 3.7-3: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
7. การศึกษาและวางแผนเพื่อให้การตั้งนิคมอุตสาหกรรม ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาคสอดคล้องกับทำเลที่ตั้งและการใช้ประโยชน์จากท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำ	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
8. การประสานการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อเร่งรัดโครงการสร้างท่าเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง ได้พัฒนาท่าเรือ A ให้เป็นท่าเรือที่รองรับการขนส่งชายฝั่ง แทนท่าเรือ A0 ที่พัฒนาเป็นท่าเรือที่รองรับการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว	———	———	N/A	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
9. การดูแล ซ่อมบำรุงเครื่องหมายการเดินเรือ	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า
10. การจัดระเบียบศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภาคใต้ตอนบน	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า
11. การเร่งรัดพิจารณาติดตั้งทุ่นผูกเรือที่เกาะสีชังและบางนา เพื่อความปลอดภัยในการจอดเรือลำเลียงและการขนส่งทางน้ำ	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 3.7-3: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
12. การเร่งรัดการแก้ไขความสูงของสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางลำน้ำ ทั้งนี้ถ้าการแก้ไขความสูงของสะพานนี้มีค่าใช้จ่ายที่สูงหรือกระทำได้โดยลำบาก ทางภาครัฐก็มีทางเลือกในการแก้ไขประเด็นนี้โดยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเดินเรือในลำน้ำมีการต่อเรือใหม่ที่มีระวางเรือที่ลึกมากขึ้นหรือมี Draft ที่มากขึ้น โดยภาครัฐอาจจะให้การสนับสนุนทางการเงินบางส่วน และในขณะเดียวกันก็ควรมีการขุดลอกล่องน้ำให้มีความลึกมากขึ้นให้เพียงพอกับความลึกของ Draft นี้ด้วย	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง
13. การประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีการดูแลกวดขันและปราบปรามเพื่อป้องกันการโจรกรรมสินค้าจากเรือขนส่งทางน้ำ	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
14. ประสานงานกับกรมชลประทานในการปล่อยน้ำให้สม่ำเสมอเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า กรมชลประทาน

- **<u>โครงการ/มาตรการในระยะกลางและระยะยาว</u>**

1. การประเมินผลโครงการและมาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการ พร้อมทั้งสรุปอุปสรรคการดำเนินการ และผลลัพธ์ที่ตอบสนองต่อเป้าหมายหลักและเป้าหมายรองของยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางน้ำและโครงการ การประเมินผลโครงการควรดำเนินการอย่างต่อเนื่องและทำทุก ๆ โครงการที่ดำเนินการใหม่
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า
2. การจัดทำโครงการนำร่องการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อปรับปรุงระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งสนับสนุนความสามารถของเจ้าของสินค้าและผู้จัดการขนส่ง (Third Party Logistics) ให้สามารถจัดการขนส่งได้สะดวกกว่าเดิม และสามารถที่จะตรวจสอบสถานะต่าง ๆ ได้ ตั้งแต่ก่อนการขนส่ง (เช่น ราคา), ผู้จัดการขนส่งสามารถที่จะจองตู้ Container ได้ สามารถเลือกขนส่งโดยรูปแบบต่าง ๆ ที่ราคาต่าง ๆ กันได้ (ทางถนน ไปถึงคลังในระยะเวลาหนึ่ง, ทางถนนและทางเรือในระยะเวลาหนึ่ง), สถานะของสินค้า (ตำแหน่งที่อยู่ปัจจุบัน), มูลค่าประกันภัย, และคลังสินค้าที่ปลายทางหรือเรือบรรทุกสินค้า เป็นต้น การดำเนินการดังกล่าวจะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งเป็นอย่างมาก และเป็นการเปิดตลาดการขนส่งให้กว้างขวางขึ้น (ซึ่งเป็นหนทางเดียวที่จะช่วยประหยัดค่าขนส่งได้อย่างแท้จริง)
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า
3. การจัดทำโครงการนำร่องการพัฒนาใช้ Container เพื่อการขนส่งสินค้า โดยการสนับสนุนเจ้าของเรือไทยที่ให้บริการขนส่งลำน้ำและชายฝั่งให้จัดทำ Container (ออกค่าใช้จ่ายในการสร้างให้ทั้งหมด) ตามมาตรฐานสากล (ติดตั้งเครื่อง GPS เพื่อติดตามการใช้งาน หรือ RFID เพื่อการจำแนกตู้เมื่อเข้ามาในบริเวณท่าเรือ เป็นต้น) เพื่อการขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า
4. มาตรการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเรือจัดหาเรือลำเลียงที่ประหยัดพลังงาน
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมสรรพากร กรมเจ้าท่า กระทรวงพลังงาน กรมศุลกากร
5. ยกเว้นอากรนำเข้าเรือที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมศุลกากร
6. การเร่งรัดการขุดลอกร่องน้ำเข้า-ออก ท่าเรือชายฝั่งและบริเวณหน้าท่า ให้มีความลึกมาตรฐานในเส้นทางขนส่งสินค้าในแม่น้ำท่าจีน ป่าสัก และเจ้าพระยา
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า
7. การพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำ เช่น โครงข่ายทางถนนและทางราง เป็นต้น
   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมเจ้าท่า กรมทางหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า การขนส่งสินค้าชายฝั่งและลำน้ำนี้เป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่ายเพราะมีอัตราการใช้พลังงานต่อตัน-กิโลเมตรต่ำที่สุด นอกจากนี้ก็ยังเป็นรูปแบบการขนส่งที่น่าเชื่อถือและสามารถควบคุมเวลาในการแล่นเรือได้แน่นอนเพราะไม่ต้องเผชิญต่อการจราจรที่ติดขัดดังเช่นการขนส่งทางถนน

ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะให้รัฐบาลได้มีการดำเนินมาตรการส่งเสริมให้มีการหันมาใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งและลำน้ำเพื่อทดแทนการขนส่งทางถนนให้มากขึ้น ทั้งนี้มาตรการที่ทางที่ปรึกษาได้มีการเสนอแนะในวาระนี้ ก็พอที่จะจัดกลุ่มออกมาได้เป็น 4 กลุ่ม อันได้แก่ (1) การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำ เช่น การลดอัตราค่าภาระท่าเรือ เป็นต้น (2) การทำโครงการนำร่องและการศึกษาในเรื่องที่สนับสนุนโครงการนำร่อง เพื่อเร่งการผลักดันโครงการนำร่องให้เกิดขึ้นได้อย่างจริงจังและคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ เช่น การศึกษาเส้นทางที่มีศักยภาพในการแข่งขันของการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำที่เหนือการขนส่งทางบก โดยจะต้องมีการดำเนินการควบคู่ไปกับโครงการนำร่องเพื่อทดสอบเส้นทางที่ได้มาจากการศึกษา เป็นต้น (3) การปรับปรุงเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่งและลำน้ำ ทั้งที่เกี่ยวกับการปรับปรุงระบบการบริหารและการปรับปรุงขั้นตอนพิธีการและขั้นตอนเกี่ยวกับเอกสารต่าง ๆ (4) การพัฒนาทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) ต่าง ๆ เช่น ความลึกร่องน้ำ ความสูงของสะพานที่เรือต้องลอดผ่าน การเพิ่มจำนวนทุ่นผูกเรือในแม่น้ำ เป็นต้น โดยที่ปรึกษามีความเชื่อว่าถ้ามาตรการต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้ได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง การขนส่งสินค้าระหว่างบ้านเจ้าของสินค้ากับท่าเรือขนสินค้าระหว่างประเทศก็จะหันมาใช้การขนส่งทางชายฝั่งและลำน้ำมากขึ้น

3.7.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์

- **<u>เหตุผลและความจำเป็น</u>**

ท่าเรือนับได้ว่าเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งที่สำคัญโดยเฉพาะการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือระหว่างประเทศถือเป็นประตูการค้าที่สำคัญในการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่สำคัญและกระตุ้นให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมหาศาล อย่างไรก็ตามการพัฒนาท่าเรือในประเทศประสบปัญหาที่สำคัญดังสรุปในหัวข้อเกี่ยวกับปัญหาหลาย ๆ ประการ แต่ที่มีความสำคัญเร่งด่วนที่ควรดำเนินการสรุปได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

1. การเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้งานท่าเรือในปัจจุบันทั้งท่าเรือของเอกชนและของรัฐให้สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อที่เหมาะสม และให้บริการขนส่งสินค้าในราคาประหยัดและมีประสิทธิภาพ และ

2. การปรับปรุงแนวทางการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่ทำหน้าที่พัฒนาท่าเรือ บริหารจัดการท่าเรือให้มีความเป็นเอกภาพทั้งทางด้านการวางแผน การดำเนินงาน การบริหารจัดการและการให้บริการขนส่งสินค้า

การบริหารท่าเรือที่มีประสิทธิภาพจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านพาณิชยนาวีของประเทศได้โดยตรง นอกจากนี้ก็ยังจะมีส่วนในการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอีกด้วย เนื่องจากท่าเรือเป็นสถานที่ที่กระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบใช้เป็นจุดในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างการขนส่งทางบกและการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางน้ำ

- **<u>วัตถุประสงค์</u>**

1. เพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและเป็นประตูการค้าที่มีประสิทธิภาพต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า
2. เพื่อให้ท่าเรือมีการคิดค่าบริการในการเคลื่อนย้ายสินค้าที่เป็นธรรม และไม่เอาเปรียบต่อผู้ใช้บริการ

- **<u>เป้าหมาย</u>**

เป้าหมายระยะสั้น

เพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้นจนสามารถขยับอันดับของท่าเรือให้อยู่ในระดับที่ดีขึ้นจากเดิม เนื่องจากในระยะเวลาสองปีข้างหน้ายังไม่มีนโยบายเพิ่มจำนวนท่าเรือในการให้บริการกับเรือ โดยการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าจะมาจากการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือมากกว่า ถึงแม้ว่าจะมีการประมูลเฟส C และ D ที่ท่าเรือแหลมฉบังแล้ว แต่การก่อสร้างยังไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควร และคาดว่าจะไม่สามารถก่อสร้างได้แล้วเสร็จภายในสองปีข้างหน้าได้

เป้าหมายระยะกลางและระยะยาว

เพื่อพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้มีความสำคัญในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งในปัจจุบันท่าเรือสิงคโปร์มีความสำคัญมากที่สุด

ตารางที่ 3.7-4: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. โครงการผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำที่รองรับทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและในประเทศที่สมบูรณ์	———		N/A	กระทรวงคมนาคม
2. โครงการศึกษาท่าเรือทั่วประเทศ การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างท่าเรือ และความต้องการโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเมินขีดความสามารถของท่าเรือ เพื่อวางแผนกำหนดทำเลที่ตั้งและบทบาทของท่าเรือประเภทต่างๆ สำหรับการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ รวมถึงพิจารณาความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกและการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรืออื่น ๆ ตลอดจนพื้นที่หลังท่า	———		N/A	กระทรวงคมนาคม
3. การปรับปรุงเงื่อนไขในการให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนในการบริหารท่าเรือของรัฐ โดยใช้ระบบประมูลแบบ Tendering เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	———		N/A	การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์
4. การส่งเสริมท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ให้มีบทบาทเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางลำน้ำมากขึ้น	———		N/A	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
5. การเร่งรัดระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของท่าเรือ	———		N/A	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- **<u>โครงการ/มาตรการในระยะกลางและระยะยาว</u>**

1. การแก้ไข ปรับปรุง กฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย กำกับดูแลท่าเรือ และการประกอบกิจการท่าเรือ เพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีในด้านนี้ ให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันของธุรกิจท่าเรือโลกในปัจจุบัน ซึ่งจะนำไปสู่การแยกบทบาทและอำนาจหน้าที่ในเรื่อง Policy Maker, Regulator และ Operator ออกจากกันอย่างชัดเจน พร้อมทั้งวางรากฐานในด้านกฎหมายการประกอบกิจการท่าเรือเป็นการเฉพาะ ซึ่งทั้งหมดจะนำไปสู่การนำมาใช้ทดแทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งไม่เหมาะสมและไม่ครอบคลุมในทุกด้าน

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

2. จัดทำแผนกำหนดพื้นที่ (Zoning) การใช้ทรัพยากรที่ดินริมฝั่งน้ำที่เหมาะสมที่จะก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ทั่วประเทศ เพื่อให้การใช้ที่ดินริมฝั่งน้ำ การก่อสร้างและการประกอบการท่าเรือเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมเจ้าท่า สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมธนารักษ์

3. การพัฒนาท่าเรือผู้โดยสารระหว่างประเทศให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศโดยทางเรือให้มีความสะดวกและปลอดภัย

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมเจ้าท่า

4. การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของท่าเรือ

   (1) สนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ให้ทันสมัย โดยเฉพาะเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าอันเป็นกิจกรรมหลักของกิจการท่าเรือ โดยอาศัยมาตรการทางด้านภาษีหรือมาตรการทางการเงิน

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กรมสรรพากร ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

   (2) การลดกิจกรรมและความแออัดภายในบริเวณท่าเรือ เพื่อให้การทำงานในบริเวณท่าเรือมีความสะดวกรวดเร็วขึ้นและป้องกันปัญหาจราจร โดยการพิจารณากำหนด Zoning ของ ICD,CFS โดยคำนึงถึงโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับท่าเรือหลัก รวมถึงพื้นที่บริเวณเขตนิคมอุตสาหกรรม

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : การรถไฟแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย

5. การจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อเป็น “คณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ” มีหน้าที่กำกับดูแล และกำหนดทิศทางการพัฒนาท่าเรือทั่วประเทศอย่างเหมาะสม (โดยอาจพัฒนาใช้องค์กรเดิมที่มีอยู่แล้ว)

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

กิจการท่าเรือเป็นกิจการที่เปรียบเสมือนเป็นประตูสำหรับการผ่านเข้าและออกของสินค้าที่ค้าขายกันระหว่างประเทศ กิจกรรมท่าเรือจึงมีส่วนสำคัญต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าของประเทศในตลาดโลกค่อนข้างสูง การดำเนินมาตรการที่สามารถทำให้ท่าเรือเป็นประตูผ่านเข้าและออกของสินค้าที่มีค่าใช้จ่ายต่ำจึงเป็นสิ่งที่จะมีผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศชาติอย่างสูง โดยเฉพาะการพัฒนาผ่านการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมทั้งที่เป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกและอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าที่สามารถนำเข้าวัตถุดิบได้ในราคาถูก ตลอดจนสามารถส่งสินค้าออกไปขายในต่างประเทศด้วยต้นทุนที่ต่ำลง

อย่างไรก็ดีจากสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันปรากฏว่า กิจการท่าเรือในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่นั้นมักที่จะอยู่ในมือและการควบคุมของนักลงทุนต่างชาติ เนื่องจากเงื่อนไขการที่จะได้สัมปทานดำเนินการนั้นเป็นเงื่อนไขที่จะต้องมีการใช้เงินทุนสูงมหาศาล จึงทำให้นักลงทุนชาวไทยที่มีเงินทุนน้อยกว่ามักจะหมดโอกาสที่จะได้สัมปทานทั้ง ๆ ที่เป็นสัมปทานในดินแดนไทย ปรากฏการณ์เช่นนี้ทำให้คนไทยภายในประเทศได้รับประโยชน์จากทรัพยากรของประเทศของตนไม่มากเท่าที่ควร และยังทำให้ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศต้องตกอยู่ในมือของนักลงทุนต่างชาติ

ที่ปรึกษาจึงได้เสนอมาตรการในการสร้างเงื่อนไขการประมูลแบบใหม่ที่เรียกว่า Tendering ที่สามารถสร้างบรรยากาศในการแข่งขันในการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอันจะทำให้ระดับอัตราค่าบริการอยู่ในระดับที่ไม่สูงจนเกินไป และสามารถเปิดโอกาสให้แก่นักลงทุนโดนเฉพาะนักลงทุนชาวไทยที่แม้จะมีเงินทุนน้อยแต่มีความสามารถในการบริหารการจัดการท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพให้สามารถได้รับสิทธิสัมปทานเข้ามาดำเนินการได้

จะเห็นได้ว่ามาตรการข้างต้นนี้สามารถทำให้ท่าเรือได้มีส่วนช่วยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติและทำให้เศรษฐกิจของชาติมีความมั่นคงมากขึ้นด้วย

3.7.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ

- **<u>เหตุผลและความจำเป็น</u>**

  อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวม ช่วยส่งเสริมความมั่นคงของประเทศ และยังสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมสีและเคมีภัณฑ์ และอุตสาหกรรมเครื่องจักร นอกจากนี้ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือยังอำนวยประโยชน์ต่อธุรกิจการเดินเรือขนส่ง กิจการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพและสามารถประหยัดค่าขนส่งมากกว่าทางบก ดังนั้น หากประเทศไทยมีการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือให้มีทิศทางที่เหมาะสมแล้ว จะสามารถสร้างประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและประเทศได้ เช่น ทำให้เกิดการจ้างงานทั้งในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่อง ทำให้เกิดการว่าจ้างต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ ส่งผลให้เกิดการสงวนเงินตรา ช่วยอำนวยความสะดวกแก่เรือขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ในการตรวจเช็คสภาพและการซ่อมเรือ และทำให้เกิดการพัฒนาการต่อและซ่อมเรือรบ

- **<u>วัตถุประสงค์</u>**

  เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือไทย เสริมสร้างการจ้างงานและฝีมือแรงงาน ประหยัดเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ

- **<u>เป้าหมาย</u>**

  เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือไทย เสริมสร้างการจ้างงานและฝีมือแรงงาน ประหยัดเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ

  <u>เป้าหมายระยะสั้น</u>

  อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยสามารถต่อเรือและซ่อมเรือทั้งเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง

  <u>เป้าหมายระยะกลางและระยะยาว</u>

  อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยสามารถต่อเรือและซ่อมเรือระหว่างประเทศได้

  มาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมอู่เรือ แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ มาตรการระยะสั้น และ มาตรการระยะกลางและระยะยาว

ตารางที่ 3.7-5: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ

	โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1.	การยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือโดยไม่มีเงื่อนไข	———		N/A อยู่ระหว่างดำเนินการ	กระทรวงการคลัง
2.	มาตรการส่งเสริมให้สิทธิประโยชน์สูงสุดด้านการส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมอู่เรือ โดยไม่จำกัดเขตการส่งเสริม และให้สิทธิพิเศษยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน	———		N/A	กระทรวงอุตสาหกรรม
3.	มาตรการกำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรของรัฐจะต้องต่อและซ่อมเรือกับอู่เรือในประเทศที่มีขีดความสามารถต่อได้เป็นอันดับแรก และกำชับให้ส่วนราชการฯ ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 อย่างเคร่งครัด	———		N/A	ทุกส่วนราชการที่มีส่วนในการ ใช้เรือ
4.	โครงการพัฒนาความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัย วิทยาลัยทางด้านช่าง พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามาทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของอู่เรือ	———		N/A	กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน กระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม
5.	โครงการจัดตั้งสถาบันตรวจเรือที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นสถาบันตรวจเรือในประเทศที่ทางกรมเจ้าท่ารับรองให้มีการกระจายกิจกรรมการตรวจเรือแก่อู่เรือไทย เพื่อเป็นกิจกรรมเสริม และเป็นการเพิ่มความชำนาญการแก่อู่เรือไทย	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 3.7-5: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ		ปีที่ 1				ปีที่ 2				งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6.	จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราศูนย์สำหรับกิจการต่อเรือและการซ่อมเรือภายในประเทศ เพื่อจูงใจให้เจ้าของเรือสั่งต่อเรือภายในประเทศมากขึ้น									N/A	กรมสรรพากร
7.	จัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเพื่อกำกับดูแล อำนวยความสะดวกแก่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศในด้านต่าง ๆ เช่น เทคโนโลยี ผู้เชี่ยวชาญ และการพัฒนาบุคลากร รวมถึงการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา									N/A	กระทรวงอุตสาหกรรม ส่วนราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ กระทรวงคมนาคม
8.	การพัฒนาแนวคิดเกี่ยวกับการร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติที่มีชื่อเสียง เช่นที่ประเทศเวียดนามดำเนินการ เพื่อสร้างความมั่นใจว่า อู่เรือจะสามารถต่อเรือได้เสร็จตามกำหนดและเป็นไปตามมาตรฐาน สากล และอู่เรือจะไม่เอาเรือที่ผู้สั่งต่อไปขายเมื่อราคาเรือมีการเพิ่มขึ้นมาก ๆ โดยยอมให้ค่าเสียหายแก่ผู้สั่งต่อเรือ ซึ่งสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้สั่งต่อเรือในการทำธุรกิจอย่างมาก จึงไม่กล้าสั่งต่อเรือกับอู่ที่ไม่น่าเชื่อถือ									N/A	กรมเจ้าท่า กระทรวงอุตสาหกรรม
9.	การให้ความช่วยเหลือในการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของอู่เรือไทยในการสั่งต่อเรือกับอู่เรือไทย ด้วยดอกเบี้ยที่ต่ำกว่ารัฐบาลในประเทศต่างๆ ได้มีการดำเนินการอยู่									N/A	กระทรวงการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกแห่งประเทศไทย
10.	มาตรการจูงใจให้เจ้าของเรือสั่งต่อเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า (ที่มีอายุเกินกว่า 25 ปี)กับอู่ต่อและซ่อมเรือในประเทศ									N/A	กระทรวงการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคมและกองทุนพาณิชยนาวี

- **<u>โครงการ/มาตรการในระยะกลางและระยะยาว</u>**

1. โครงการจัดตั้งสถาบันพัฒนาอู่เรือ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยให้ได้มาตรฐานในระดับสากล ส่งผลให้ประเทศไทยสามารถประหยัดเงินตราจากการสั่งต่อเรือในต่างประเทศได้

   หน่วยงานรับผิดชอบ : สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และ กรมเจ้าท่า

2. การสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) เพื่อให้สนับสนุนให้ผู้ประกอบการอู่เรือและซ่อมเรือสามารถมีเงินทุนในการขยายกิจการ รวมทั้งสามารถนำไปพัฒนาขีดความสามารถให้แข่งขันกับต่างชาติได้ เนื่องจากการต่อเรือแต่ละครั้งใช้เงินทุนที่สูง และใช้ระยะเวลานาน

   หน่วยงานรับผิดชอบ : กระทรวงการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

3. มาตรการส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อุตสาหกรรมผลิตวัสดุ อุปกรณ์และเหล็กที่ใช้ในการต่อเรือและสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอู่เรือจากต่างประเทศเกิดการร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4. มาตรการจัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และฐานข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันสมัย

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงอุตสาหกรรม

5. พัฒนากระบวนการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี Software เครื่องมือระบบการบริหารและจัดการที่ทันสมัยมาใช้ในอู่เรือ

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงอุตสาหกรรม

6. การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือ และจัดหาสถานที่ตั้งอู่ต่อเรือและซ่อมเรือที่เหมาะสมอื่น ๆ

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม

3.7.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชยนาวีให้พอเพียง

- **<u>เหตุผลและความจำเป็น</u>**

ปัจจุบันประเทศไทยประสบอุปสรรคหลายประการในกระบวนการโลจิสติกส์โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “การขนส่งสินค้า” (transportation of goods) เริ่มจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ก่อให้เกิดความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงต่อตัน-กิโลเมตรสูงที่สุด นอกจากนี้บนโครงข่ายถนนยังมีการใช้ยวดยานประเภทต่าง ๆ เพื่อการเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่ ส่งผลให้เกิดสภาพการจราจรติดขัด มีการใช้เชื้อเพลิงจำนวนมหาศาล ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศมากมายหลายชนิด ส่งผลต่อเนื่องให้เกิดสภาวะโลกร้อน ทั้งหมดนี้เพื่อให้สามารถเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศและส่งออกไปต่างประเทศได้

หน่วยงานของรัฐและเอกชนหลายแห่งได้มีความพยายามที่จะหาทางลดสภาพปัญหาเหล่านี้ แต่การดำเนินงานที่ผ่านมาดูเหมือนจะเป็นการเพิ่มสภาพปัญหาให้รุนแรงขึ้น สาเหตุหลักส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการดำเนินงานที่ยังขาดการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพของหน่วยงานในภาครัฐ โดยเฉพาะหน่วยงานพัฒนากลยุทธ์ระบบโลจิสติกส์ หน่วยงานพัฒนาระบบขนส่ง หน่วยงานจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ฯลฯ ทั้งนี้ประเด็นสำคัญประการหนึ่ง ได้แก่ การทำความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริง สร้างความเข้าใจในหมู่บุคลากร ที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น ข้าราชการและนักวิชาการ ผู้ประกอบการขนส่งและประชาชนทั่วไป

สาเหตุหลักประการหนึ่งของการขาดประสิทธิภาพในการทำงานก็เนื่องมาจากขนาดและภาระหน้าที่ขององค์กรดูแลภารกิจด้านการขนส่งไม่เหมาะสม ตัวอย่างที่ชัดเจนที่สุด ได้แก่ สพว. ซึ่งเดิมเป็นหน่วยงานในระดับกรมที่กำลังริเริ่มและเดินหน้าการทำงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านพาณิชยนาวี แต่เมื่อลดระดับลงทำให้การทำงานในโครงการสำคัญขาดช่วงส่งผลให้ขาดประสิทธิภาพการดูแลกิจกรรมด้านการพาณิชยนาวีโดยตรง

สาเหตุหลักประการต่อมา ได้แก่ ประสิทธิภาพของบุคลากรในสาขาพาณิชยนาวีเอง ที่ยังต้องมีการปรับปรุงประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานระดับพื้นฐานของกิจกรรมพาณิชยนาวีเพิ่มเติม โดยเฉพาะในภาคเอกชน เช่น นอกจากนี้ยังมีอุปสรรคหลัก ๆ ที่เป็นส่วนหนึ่งของสาเหตุนี้ ได้แก่ การขาดแคลนนายประจำเรือและลูกเรือ และสภาพการขาดแคลนมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น เนื่องจากสถาบันการศึกษาที่ผลิตคนประจำเรือมีการเพิ่มปริมาณการผลิตที่ช้ากว่าการขยายตัวของความต้องการของตลาด ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเร่งรัดการผลิตคนประจำเรือที่มีคุณภาพให้มีปริมาณพอเพียง ในส่วนของบุคลากรพาณิชยนาวีบนบกนั้น ขณะนี้ได้มีมหาวิทยาลัยหลายแห่งได้จัดการเรียนการสอนให้มีคุณภาพใกล้เคียงกับความต้องการของตลาดมากขึ้น ดังนั้น ปัญหาความขาดแคลนบุคลากรจึงบรรเทาลงไป

- **<u>วัตถุประสงค์</u>**

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้ได้แก่

- เพิ่มความสามารถของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านกิจการพาณิชยนาวีให้สามารถดำเนินได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เช่น การขยายขนาดของหน่วยงาน เพิ่มพูนความรู้และประสิทธิภาพ และมีโอกาสได้ศึกษาดูงานการดำเนินงานของท่าเรือ การปรับปรุงกิจการขนส่งทางน้ำ การควบคุมการจดทะเบียนและตรวจเรือ เป็นต้น
- พัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวีบนเรือที่ทำงานอยู่ให้มีความรู้ความสามารถที่สูงขึ้น และให้ความคุ้มครองอาชีพคนประจำเรือตามหลักสากล

- **<u>เป้าหมาย</u>**

เป้าหมายระยะสั้น

- เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจในหมู่บุคลากรของรัฐให้ตรงกัน เช่น ความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่แท้จริงของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบขนส่งสินค้า ความสิ้นเปลืองพลังงานและความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าทางถนน ภายในระยะเวลา 1-2 ปี
- เพื่อปรับปรุงองค์กรที่ดูแลภารกิจทางด้านพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวีโดยตรงให้มีความสามารถและมีขนาดที่เหมาะสม
- เพื่อผลิตบุคลากรระดับลูกเรือให้เพิ่มขึ้นเป็น 900 คนต่อปี ให้เพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งในปัจจุบันสถาบันของภาคเอกชนมีการผลิตบุคลากรระดับลูกเรืออยู่ประมาณปีละ 700 คน ได้แก่ โรงเรียนราชาพาณิชย์ โรงเรียนการเรือพาณิชย์ไทย โรงเรียน Barter International Maritime Studies และโรงเรียนพาณิชย์อุดร เป็นต้น

เป้าหมายระยะกลางและระยะยาว

- การผลิตนายประจำเรือในปัจจุบัน ประเทศไทยผลิตนายประจำเรือประมาณ 360 คนต่อปี ในขณะที่ตลาดต้องการนายประจำเรือประมาณ 500 คนต่อปี เป้าหมายการผลิตนายประจำเรือจึงควรเพิ่มขึ้นอีก 200 คนต่อปี ซึ่งจะทำให้มีการผลิตนายประจำเรือรวมประมาณ 560 คนต่อปี
- การพัฒนาสถาบันการศึกษาของรัฐที่ผลิตนายประจำเรือให้มีระบบการบริหาร อาจารย์ที่มีคุณภาพ และมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัยและเพียงพอ
- การปรับปรุงองค์กรรับผิดชอบดูแลกิจการพาณิชยนาวี (สพว.) ให้มีสามารถตอบสนองต่อความต้องการด้านพาณิชยนาวีของประเทศทั้งขนาดและความสามารถ

มาตรการดำเนินการเพื่อการปรับปรุงคุณภาพบุคลากรแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ มาตรการระยะสั้น และมาตรการระยะยาว

ตารางที่ 3.7-6: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการศึกษา จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. การจัดให้มีการสัมมนาร่วมกันระหว่าง สศช. และกระทรวงคมนาคม อย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนความเห็นกัน โดยเฉพาะในเรื่องของสภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา แนวคิด/กลยุทธ์การแก้ไขปัญหา โครงการ/มาตรการแก้ไขปัญหา ทั้งนี้เพื่อมุ่งเป้าไปที่การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ	———		1-2	กระทรวงคมนาคมสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
2. ประสานการดำเนินงานให้สถาบันการศึกษาของรัฐและเอกชนร่วมกันวางแผนแม่บทซึ่งเป็นกรอบของการทำงานร่วมกันและใช้ทรัพยากรร่วมกัน	———		N/A	กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
3. โครงการเร่งผลิตนายประจำเรือหลักสูตรระยะสั้นที่มีระดับต่ำกว่าปริญญาตรี	———	———	10	ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี โรงเรียนนายเรือ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์ ซึ่งแม้ว่าในปัจจุบันได้มีความร่วมมือระหว่างโรงเรียนนายเรือและม. เกษตรศาสตร์แล้ว แต่ก็ควรได้รับการส่งเสริมเพิ่มเติม และอาจพิจารณาร่วมมือกับสถาบันการศึกษาอื่นๆต่อไป เช่น ม. บูรพา เป็นต้น	———		N/A	โรงเรียนนายเรือ, กรมเจ้าท่า ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี

ตารางที่ 3.7-6: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการศึกษา จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาเอกชนในการผลิตนายประจำเรือระดับต่ำกว่าปริญญาตรี และการผลิตบุคลากรระดับลูกเรือ ซึ่งแม้ว่าในปัจจุบันโรงเรียนนายเรือได้ผลิตบุคลากรระดับกะลาสีเรือแล้วด้วย (ยกเว้นโรงเรียนบราเธอร์) แต่ปริมาณการผลิตก็ยังไม่เพียงพอ ฉะนั้นควรจะเพิ่มการผลิตบุคลากรระดับกะลาสีอีก	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงกลาโหม
• อำนวยความสะดวกในการรับรองหลักสูตรให้รวดเร็ว	———		N/A	กรมเจ้าท่า
• ส่งเสริมให้นักศึกษาในสถาบันเอกชนเหล่านี้สามารถกู้ยืมเงินเรียนจากกองทุนเงินให้กู้ยืมเพื่อการศึกษา (กยศ.) และธนาคารของรัฐ	———		N/A	กรมเจ้าท่า
6. การขอรับการสนับสนุนสิทธิประโยชน์จาก BOI ที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวี (เช่น การจัดหาเรือฝึก จัดหาอุปกรณ์ simulation เกี่ยวกับควบคุมเรือ เป็นต้น)	———	———	N/A	กรมเจ้าท่า กรมส่งเสริมการลงทุน
7. โครงการสนับสนุนศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี			1.5	กรมเจ้าท่า
• สนับสนุนงบการจัดซื้อหนังสือ ตำรา และอุปกรณ์ช่วยสอนที่เป็นมัลติมีเดียและคอมพิวเตอร์ให้เพียงพอ	———			
• ให้ทุนพัฒนาอาจารย์ประจำ ปีละ 2 ทุน เพื่อการศึกษาต่อ หรือการฝึกฝนทักษะเพิ่มเติมแบบระยะสั้น จำนวน 2 ทุนต่อปี	———		2	กรมเจ้าท่า
• เพิ่มจำนวนอาจารย์ประจำที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง ได้แก่ ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือรวมอย่างน้อย 10 ตำแหน่ง	———	———	4	กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 3.7-6: แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการศึกษา จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
• พัฒนาบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีในด้านการบริหารองค์กรและการจัดการระบบการศึกษา			1	กรมเจ้าท่า
8. พัฒนาระบบการจัดสอบประกาศนียบัตรคนประจำเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อให้ได้คุณภาพมาตรฐานสากลโดยใช้เวลาน้อยลง			N/A	กรมเจ้าท่า
9. การออกนโยบายสนับสนุนการฝึกภาคทะเลของบุคลากรพาณิชยนาวีทั้งสถาบันการศึกษาของรัฐและเอกชน เช่น การจัดหาและให้เช่าเรือฝึกและอุปกรณ์การเรียนการสอนต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้การเรียนการสอนมีประสิทธิภาพมากขึ้น			N/A	กรมเจ้าท่า
10. การสร้างศูนย์รวมในการเปิดรับสมัครบุคลากรเข้าศึกษาในสถาบันการศึกษาด้านพาณิชยนาวี เพื่อส่งเสริมการเผยแพร่วิชาชีพด้านพาณิชยนาวีและง่ายต่อการประชาสัมพันธ์			N/A	กรมเจ้าท่า ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี/โรงเรียนนายเรือ/มหาวิทยาลัยบูรพา/มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
11. โครงการประชาสัมพันธ์วิชาชีพด้านการพาณิชยนาวี			N/A	กรมเจ้าท่า/ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี/สถาบันการศึกษาต่าง ๆ

- **<u>โครงการ/มาตรการในระยะกลางและระยะยาว</u>**

1. ศึกษาและจัดทำแผนการผลิต (Demand-Supply) บุคลากรบนฝั่งและบนเรือ พัฒนาบุคลากรโดยเน้นการปรับปรุงหลักสูตรให้สอดคล้องกับตลาดและแนวโน้มของตลาดแรงงานด้านพาณิชยนาวี

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงกลาโหม

2. เร่งรัดและจัดให้มีกฎหมายเพื่อคุ้มครองการจ้างแรงงาน และสภาพการทำงานของบุคลากรบนเรือตามมาตรฐานสากล และอนุสัญญาระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ILO

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กระทรวงแรงงาน และกระทรวงการต่างประเทศ

3. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาพาณิชยนาวีพัฒนาอาจารย์ผู้สอนให้มีคุณภาพ และผลิตบุคลากรพาณิชยนาวีบนบก (on-shore) ให้คุณภาพและปริมาณเพียงพอต่อความต้องการ โดยอาศัยความร่วมมือจากทางภาครัฐ เอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

4. แผนการสำรวจข้อมูลทรัพยากรบุคคลด้านพาณิชยนาวี เพื่อรวบรวมข้อมูลทรัพยากรบุคคลด้านพาณิชยนาวีของประเทศ ให้สามารถนำไปวางแผนจัดสรรบุคลากรเพื่อพัฒนาระบบการผลิตบุคลากรพาณิชยนาวีภายในประเทศได้

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

5. แผนการศึกษาแนวทางในการจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมและพัฒนาการผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวีเพื่อสนับสนุนการเงินแก่สถานฝึกอบรม รวมทั้งนักเรียนที่ศึกษาด้านพาณิชยนาวีให้มีโอกาสเข้าศึกษาและฝึกอบรม โดยพิจารณาการปรับปรุงระบบการกู้ยืมเงินปัจจุบันด้วย

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง ธนาคารแห่งประเทศไทย และกระทรวงอุตสาหกรรม

6. พิจารณา/ปรับปรุงค่าตอบแทนหรือสิ่งจูงใจต่าง ๆ เพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถเข้ามาเป็นอาจารย์ในสถาบันการศึกษาด้านพาณิชยนาวี

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงศึกษาธิการ

7. แผนงานส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาด้านพาณิชยนาวี ให้สามารถใช้อุปกรณ์และเครื่องมือการเรียนการสอนร่วมกันระหว่างสถาบันการศึกษา

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงกลาโหม

8. แยกสถาบันที่ผลิตคนประจำเรือและสถาบันที่กำกับดูแลมาตรฐานการสอนออกจากกัน เพื่อให้แข่งขันในเชิงคุณภาพ โดยสถาบันการผลิตจะต้องได้มาตรฐานสากล สามารถตรวจสอบได้และมีระบบควบคุมคุณภาพได้ตามข้อเสนอขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

9. แยกศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีออกนอกระบบราชการเพื่อนำร่องเป็นองค์กรด้านการศึกษาพาณิชยนาวีที่สมบูรณ์

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

10. ให้มีการประสานงานระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ และสถาบันฝึกอบรมคนประจำเรือ เพื่อกำหนดหลักสูตรมาตรฐานการผลิตคนประจำเรือ บุคลากรบนฝั่ง และเงื่อนไขขั้นต่ำ ที่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ จะต้องมี

    หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

11. พัฒนาทักษะทางภาษาต่างประเทศทั้งกรณีศัพท์เทคนิค และการติดต่อสื่อสารทั่วไปเพื่อให้สามารถทำงานต่อในต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

    หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

12. ศึกษาความเหมาะสมและดำเนินการเพื่อจัดให้มีระบบขึ้นบัญชีจัดหางานให้แก่บุคลากรทางพาณิชยนาวี

    หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม

13. เผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจ เพื่อสร้างทัศนคติที่ดี ให้มีจิตใจรักทะเล และสนใจที่จะเข้าสู่วิชาชีพด้านการพาณิชยนาวี

    หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงศึกษาธิการ

3.7.6 ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร

- **<u>เหตุผลและความจำเป็น</u>**

  ในอดีตความเจริญเติบโตของเมืองและแหล่งเกษตรกรรม/อุตสาหกรรมอยู่ตามแนวแม่น้ำเป็นหลัก และอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นเส้นทางขนส่งหลัก แต่ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว แหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ประเภทต่าง ๆ ละเลิกความคิดเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งริมแม่น้ำสายหลักและใช้เส้นทางน้ำเพื่อการขนส่ง ประเด็นนี้ทำให้การขนส่งส่วนใหญ่มุ่งใช้เส้นทางถนนเป็นหลัก ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ (ทั้งการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ ก็อาศัยประโยชน์ของโครงข่ายถนนที่สามารถเข้าไปจนถึงหน้าโรงงาน คลังเก็บสินค้า ร้านค้า และอาคารต่าง ๆ เป็นโครงข่ายขนส่งหลัก

  ประเด็นที่สำคัญประการหนึ่งได้แก่การขนส่งสินค้าทางน้ำต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เช่น ขนจากรถลงเรือและขนขึ้นฝั่งอีกครั้ง การขนถ่ายในลักษณะนี้ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายมากและค่อนข้างยุ่งยากเนื่องจากต้องขนกล่องหรือบรรจุภัณฑ์ที่ใช้อยู่ขนถ่ายขึ้นและลงเรือ ซึ่งอาจทำให้กล่องหรือสินค้าเสียหายได้ง่ายและสินค้าอาจสูญหาย

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันสถานการณ์โลกเปลี่ยนแปลงไป เชื้อเพลิงสำหรับการขนส่งสินค้ามีราคาแพงมากขึ้น และเนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงสามารถใช้งานหมดไปได้ (Non Renewable Energy) จึงมีแนวโน้มที่จะหมดไปในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย ฉะนั้น รัฐจึงจะต้องแสวงหารูปแบบการขนส่งที่ใช้เชื้อเพลิงต่อตัน-กิโลเมตรน้อยที่สุด และมีความยั่งยืนกว่าเดิม ดังนั้นรูปแบบการขนส่งสินค้าทางน้ำจึงกลับมามีความสำคัญในการประกอบการขนส่ง ประเด็นนี้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ก็เข้าใจเป็นอย่างดี และมีความพยายามที่จะหาทางปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เพื่อการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามการปรับเปลี่ยนดังกล่าวไม่สามารถทำได้ง่าย ทั้งนี้นอกเหนือจากปัญหา Double Handling แล้วยังมีปัญหาเกี่ยวกับตารางการเดินเรือ ตารางการใช้งานท่าเรือ ฯลฯ รวมกันเป็นปัญหาที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นปัญหาด้านความน่าเชื่อถือด้วย

การที่ประเทศไทยมีเส้นทางแม่น้ำและชายฝั่งเหมาะสำหรับการขนส่งทางเรือเป็นระยะทางที่ยาวมาก และถึงแม้ว่าในปัจจุบันร่องน้ำที่เหมาะแก่การเดินเรือตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาจะยาวเพียงประมาณ 150-175 กิโลเมตรเท่านั้น แต่ระยะทางตามแนวแม่น้ำอาจปรับปรุงร่องน้ำให้สามารถเดินเรือได้ยาวถึงกว่า 400 กิโลเมตรเข้าไปในแผ่นดิน ส่วนระยะทางตามแนวชายฝั่งมีความยาวมากกว่า 1,000 กิโลเมตร ฉะนั้นการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำจะสามารถดำเนินการได้ และจะสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสม

- **<u>วัตถุประสงค์</u>**

  เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้สามารถดำเนินการได้โดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยและน่าเชื่อถือ ซึ่งจะทำให้การขนส่งหลายรูปแบบมีความเหมาะสมดำเนินการได้โดยสะดวก

- **<u>เป้าหมาย</u>**

  เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องให้เป็นการสนับสนุนภาระกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำ และจะส่งผลให้สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องได้โดยสะดวก และด้วยกระบวนการนี้ก็จะสนับสนุนให้เกิดการขนส่งโดยรูปแบบอื่น ๆ ได้โดยสะดวก

  เป้าหมายระยะสั้น

  ก่อให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงระหว่างทางบกและทางน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

เป้าหมายระยะกลางและระยะยาว

เพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนน ไปใช้ทางน้ำและทางน้ำกลับไปใช้ทางถนน หรืออาจจะปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างทางถนนและทางรถไฟ ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีต้นทุนต่ำและยั่งยืนต่อไป

โครงการและมาตรการสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ โครงการ/มาตรการระยะสั้น และ โครงการ/มาตรการระยะกลางและระยะยาว รายละเอียดดังแสดงใน **ตารางที่** 3.7-7

ตารางที่ 3.7-7 : แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. การสนับสนุนการพัฒนาใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการและดำเนินการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งและท่าเรือ	———		N/A	กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
2. การสนับสนุนการพัฒนาและใช้ตู้ Container เพื่อการขนส่งสินค้าทุกชนิดทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยการให้บริษัทเดินเรือสามารถกู้เงินจากกองทุนพัฒนากิจการพาณิชยนาวีในอัตราดอกเบี้ยต่ำ	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม และ กระทรวงอุตสาหกรรม
3. มาตรการลดอัตราภาษีกับเครื่องมือเครื่องจักรเพื่อการขนถ่าย Container และมาตรการสนับสนุนด้านการเงินด้วยเงินกู้พัฒนาท่าเรือดอกเบี้ยต่ำ	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และ กระทรวงการคลัง

ตารางที่ 3.7-7 : แผนการดำเนินงานระยะสั้นที่จัดเรียงตามลำดับความสำคัญของโครงการ (ต่อ)

โครงการ/มาตรการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	งบประมาณ (ล้านบาท/ปี)	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. มาตรการด้านการศึกษาและวิจัยที่สำคัญ เช่น การจัดทำโครงการนำร่องเพื่อทดลองใช้ Container สำหรับการขนส่งสินค้าในประเทศ โครงการนำร่องที่จะทดลองใช้วิธี Tendering แทน Bidding สำหรับโครงสร้างพื้นฐานหลัก ๆ ของรัฐ เช่น คลังสินค้า ท่าเรือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ฯลฯ	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กระทรวงอุตสาหกรรม และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
5. โครงการพัฒนา Software เพื่อสนับสนุนการจัดการขนส่งสินค้า (TSM) เพื่อให้ผู้จัดการขนส่งสามารถมีทางเลือกขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบต่างๆ	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม
6. โครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีในการจำแนกชนิดและปริมาณสินค้า เช่น การใช้ RFID เพื่อสนับสนุนการขนส่งแบบ LCL ในประเทศ	———	———	N/A	กระทรวงคมนาคม และกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (ICT)

- **<u>โครงการ/มาตรการในระยะกลางและระยะยาว</u>**

1. ปรับปรุงระบบภาษีที่เกี่ยวข้องให้เกื้อกูลต่อการแข่งขันและการประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีภาษีมูลค่าเพิ่ม

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

2. ปรับปรุงแนวคิด หลักเกณฑ์ในการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และกรมส่งเสริมการลงทุน

3. การส่งเสริมผู้ประกอบการรายย่อยให้รวมตัวกันเป็นเครือข่ายทางธุรกิจ เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและเพิ่มโอกาสทางธุรกิจทั้งในและระหว่างประเทศ

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และสำนักงานส่งเสริมธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

4. การสร้างเครือข่ายศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค และออกไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว เวียดนาม จีน เป็นต้น

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม และสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5. การส่งเสริมพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ทั้งระบบเพื่อส่งเสริมกิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคมและกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และมหาวิทยาลัย

6. การสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนเกี่ยวกับกิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ

7. ศึกษาผลกระทบของการเปิดตลาดการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) ที่มีต่อธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานตลอดจนการพัฒนาผู้ประกอบการให้สอดรับกับ FTA

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง และกระทรวงการต่างประเทศ

8. โครงการพัฒนาท่าเรือปากบาราบนฝั่งทะเลอันดามัน

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม

9. โครงการพัฒนา Land Bridge เชื่อมต่อท่าเรือ ทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (สงขลา-ปากบารา)

   หน่วยงานที่รับผิดชอบ : กระทรวงคมนาคม

บทที่ 4

งานจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน

บทที่ 4 งานจัดทำรายละเอียดของยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน

- บทนำ
- รายละเอียดประกอบยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน

4.1 บทนำ

การศึกษากิจการพาณิชยนาวีที่ผ่านมาในประเทศ ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนที่สำคัญ ได้แก่ (1) การศึกษาที่เน้นความสำคัญของกิจกรรมที่เกี่ยวกับสินค้า ดังนี้ปริมาณสินค้าที่เคลื่อนย้ายจากแหล่งผลิตไปยังโรงงานและจากโรงงานไปยังปลายทาง การศึกษาด้านการค้า ด้านการผลิต (Supply) ด้านความต้องการ (Demand) และความสามารถในการแข่งขันระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Mode Choice Analysis) และ (2) การศึกษาที่เน้นความสำคัญเกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำ โดยมีข้อสรุปที่เกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางน้ำ แนวคิดการแก้ไขปัญหาทั้งในระดับนโยบายและยุทธศาสตร์ แนวคิดการพัฒนาเพื่อเพิ่มพูนปริมาณการขนส่งทางน้ำ และแนวทางการพัฒนาระบบเพื่อส่งเสริมความมั่นคงของประเทศ ซึ่งการศึกษาทั้ง 2 ส่วนนี้เป็นการส่งเสริมสนับสนุนต่อกัน เช่น การศึกษากิจกรรมการขนส่งทางน้ำ และการเร่งรัดพัฒนาการขนส่งทางน้ำอย่างจริงจังจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้เป็นไปอย่างยั่งยืนและส่งเสริมความมั่นคง ฉะนั้นรัฐบาลจึงได้มีนโยบายที่ชัดเจนที่จะส่งเสริมการพัฒนากิจการด้านโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศและส่งเสริมพัฒนายุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำ ซึ่งเกิดจากการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 และให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์เหล่านี้ในระดับสูง

กิจการด้านพาณิชยนาวีเป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก ยุทธศาสตร์ด้านพาณิชยนาวีจึงนับเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องมีการกำหนดรายละเอียดและเร่งดำเนินการโดยด่วน

4.2 รายละเอียดประกอบยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วน

4.2.1 การดำเนินงานด้านการพาณิชยนาวีเพื่อให้สอดคล้องและมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในปัจจุบันและในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ท่าเรือมีบทบาทสำคัญในฐานะที่เป็นประตูผ่านเข้าออกและจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางน้ำกับทางถนนของสินค้า ทั้งการค้าภายในประเทศและต่างประเทศ ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริการของท่าเรือจึงเป็นค่าใช้จ่ายที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในกระบวนการขนส่งที่มีการลำเลียงทางน้ำเป็นส่วนหนึ่งในการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ยังคงต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ด้วยเหตุนี้ถ้าค่าใช้จ่ายในท่าเรือไม่สูงหรือสามารถลดให้ต่ำลงมาได้ในขณะที่ยังสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะทำให้ต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการกระจายสินค้าส่งออกลดลง ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสในการส่งออก จากผลงานวิจัยทางวิชาการในประเทศญี่ปุ่น พบว่า ต้นทุนที่เกิดขึ้นในท่าเรือเป็น 1/3 ของต้นทุนการกระจายสินค้าไปยังแหล่งบริโภค ฉะนั้น การลดลงของต้นทุนที่ท่าเรือเมื่อมีการขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพจะส่งผลกระทบต้นทุนลดลงทำให้ราคาสินค้าลดลง ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภค คือทำให้สามารถบริโภคสินค้าได้ในราคาถูกลง มีผู้ซื้อสินค้ามากขึ้นทำให้เกิดการขยายตัวของปริมาณการค้า และทำให้คนในประเทศทั้งที่เป็นผู้บริโภคและผู้ผลิตมีสวัสดิการทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น กล่าวคือ ในการนำเข้าสินค้านั้นต้นทุนลดลงประชาชนในประเทศก็ซื้อได้ในราคาที่ถูกลง ความเป็นอยู่ของประชาชนก็ดีขึ้นในด้านของรายได้ที่แท้จริง (Real income) เพิ่มขึ้นและสามารถซื้อสินค้าดังกล่าวได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังเพิ่มโอกาสให้สามารถนำเข้าสินค้าประเภทอื่นที่มีระยะทางการขนส่งไกลสามารถนำเข้าได้มากขึ้น และในการลดต้นทุนการขนถ่ายในท่าเรือทำให้สามารถส่งออกต่างประเทศได้มากขึ้นด้วย ผลักดันให้ระบบการผลิตในประเทศเกิดการขยายตัวทำให้การจ้างงานเพิ่มขึ้นและเกิดประโยชน์อีกมากมาย

ฉะนั้น เป้าหมายในเชิงนโยบายนั้นไม่ควรมุ่งไปที่การลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในท่าเรือให้ต่ำที่สุดเท่านั้น แต่ควรคำนึงถึงเงื่อนไขด้านคุณภาพการให้บริการที่มีประสิทธิภาพด้วย ถ้าการให้บริการท่าเรือมีการดำเนินการโดยภาคเอกชนสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเพิ่มเติม คือ การดำเนินนโยบายข้างต้นจะต้องสามารถทำให้ให้เกิดผลคุ้มค่าในเชิงผลตอบแทนทางธุรกิจที่พอเหมาะแก่เอกชนที่เป็นผู้ดำเนินการให้บริการด้วย

ทางเลือกในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย

เพื่อการบรรลุเป้าหมายในเชิงนโยบายข้างต้น ทางภาครัฐสามารถที่จะเลือกนโยบายในการควบคุมในสองแนวทางนั้น คือ

แนวทางแรก การควบคุมอัตราค่าบริการท่าเรือโดยการประกาศอัตราที่รัฐบาลเห็นควรเหมาะสมและห้ามมิให้กิจการท่าเรือกำหนดราคาค่าบริการมากกว่ารัฐบาลกำหนด ถ้าต้องการเพิ่มค่าบริการในท่าเรือจะต้องขออนุมัติจากทางรัฐบาล ถ้าภาครัฐยังต้องการคงอัตราค่าบริการท่าเรือจะต้องศึกษาข้อมูลโครงสร้างการลงทุนและปริมาณการค้าที่ผ่านเข้าออกของแต่ละท่าเรือเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติหรือในการขอความร่วมมือจากกิจการท่าเรือ ในปัจจุบันรัฐบาลยังขาดข้อมูลดังกล่าวทำให้เป็นอุปสรรคในการอนุมัติหรือยื่นข้อเสนอให้ผู้ประกอบการท่าเรือให้ความร่วมมือในการคงค่าบริการโดยเฉพาะในช่วงที่มีการขอขึ้นค่าบริการในท่าเรือดังปรากฏในอดีตที่ผ่านมา **ฉะนั้น ถ้ารัฐบาลยังคงต้องการใช้แนวทางนี้ในการควบคุม ภาครัฐก็ควรมีการดำเนินการศึกษาถึงวิธีการได้มาซึ่งข้อมูลโครงสร้างการลงทุนและปริมาณการค้าที่ถูกต้องจากท่าเรือต่าง ๆ มาใช้เป็นแนวในการกำหนดค่าบริการกลางที่ท่าเรือ เพื่อใช้ในการกำหนดราคาให้บริการอย่างเหมาะสมกับผู้ใช้บริการ**

แนวทางที่สอง การควบคุมอัตราค่าบริการในท่าเรือโดยการอาศัยการควบคุมทางอ้อมผ่านกลไกตลาด โดยมีแนวคิดในการดำเนินการที่สร้างขึ้นมาจากแนวคิดทางทฤษฎีของนักเศรษฐศาสตร์ที่ชื่อ Baumal ที่เรียกว่า The Contestability Theory ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ทฤษฎีนี้กล่าวว่า การดำรงอยู่ของสภาวะการแข่งขันที่สามารถตรึงราคาไม่ให้เพิ่มขึ้นอย่างไม่เหมาะสมนั้นจะขึ้นอยู่กับจำนวนของผู้ประกอบการที่มีแนวโน้มที่จะเข้ามาในอุตสาหกรรมนี้ และจำนวนของผู้ประกอบการในปัจจุบัน ซึ่งในธุรกิจท่าเรือมีผู้ประกอบการน้อย เพราะการปรับปรุงทางเทคโนโลยีของระบบคอนเทนเนอร์ในการดำเนินกิจการในท่าเรือส่วนใหญ่นั้น นอกจากจะลดต้นทุนในการขนถ่ายสินค้าและเวลาที่จอดในท่าเรือแล้วยังก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ซึ่งมีผู้ประกอบการบางส่วนที่เข้าไปดำเนินการได้ และบางส่วนเป็นที่เหลือเป็นเจ้าของเดียวกัน นอกจากนี้การให้เอกชนเข้ามาประกอบการมักจะเป็นการให้สัมปทานแต่บางรายเท่านั้น ภาวะการแข่งขันที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพจึงลดลงไปโดยปริยาย เมื่อเวลาผ่านไป สิ่งที่กล่าวมาข้างต้นคำนึงแต่จำนวนผู้แข่งขันที่มีอยู่จริงในตลาดเท่านั้น ยังมิได้คำนึงถึงผู้แข่งขันที่มีแนวโน้มที่จะเข้ามาหรือผู้ที่เข้ามาเสนอขายบริการประเภทเดียวกันในท่าเรือตามที่มีการกล่าวในทฤษฎีข้างต้น แม้ว่าในทางเศรษฐศาสตร์จะมีการพูดถึงเรื่องของภาวะการแข่งขันที่เป็นแนวโน้มนี้แต่ในทางปฏิบัติมีการเริ่มนำมาพิจารณาประยุกต์ใช้แค่ในระยะหลัง ทฤษฎีนี้ขัดกับทฤษฎีการแข่งขันเดิมในส่วนจะเน้นจำนวนของผู้แข่งขันในตลาดที่มีอยู่จริง นอกจากนี้ ทฤษฎีใหม่ยังเน้นในเรื่องของการกีดกันไม่ให้คนใหม่เข้ามา (Barrier to entry) และการกีดกันให้ผู้ประกอบการที่ขาดทุนออกไปจากธุรกิจ (Barrier to exit) ไม่ใช่การเน้นเฉพาะการกีดขวางไม่ให้คนใหม่เข้ามา (Barrier to entry) เหมือนดังเช่นทฤษฎีเก่าเท่านั้น ทฤษฎีใหม่นี้

กล่าวว่าตลาดสามารถสร้างการแข่งขัน (Contestable Market) ก็ต่อเมื่อผู้ประกอบการทุกรายสามารถใช้เทคโนโลยีอย่างเดียวกันในการผลิตสินค้าที่ผู้บริโภคเห็นว่าจะเป็นสินค้าที่คล้ายคลึงกัน ฉะนั้น การโฆษณาเกี่ยวกับยี่ห้อก็ยังมีความสำคัญเพราะผู้บริโภคมิได้เห็นว่าสินค้าในตลาดนั้นเหมือนกันทุกประการ นอกจากนี้การกีดกันให้ผู้ประกอบการที่ขาดทุนออกไปจากธุรกิจบางทียังสำคัญกว่าการกีดกันไม่ให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามา เพราะอุปสรรคของผู้ประกอบการอาจเป็นที่การลงทุนในเครื่องมือทุนที่มีลักษณะเฉพาะทางเทคนิคและไม่อาจขายคืนได้ เช่น รางรถไฟหรือ Immobile ผู้ประกอบการไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นได้เมื่อต้องเลิกกิจการ ซึ่งเป็นต้นทุนจม (Sunk) และปัจจัยนี้ทำให้เกิดการลดจำนวนผู้ประกอบการที่มีแนวโน้มเข้ามาแทนผู้ประกอบการเก่าในธุรกิจท่าเรือนี้

อย่างไรก็ดี ถ้าธุรกิจท่าเรือนี้เกี่ยวพันกับเครื่องมือทุนที่ขายคืนตลาดมือสองได้ ผู้ประกอบการที่ประสบกับความล้มเหลวก็สามารถนำเครื่องมือทุนเหล่านั้นขายในตลาดมือสองแทนที่จะสูญเปล่า สิ่งนี้จะทำให้ตลาดมีลักษณะที่เปิดให้มีการแข่งขันตลอดเวลาหรือ Contestable Market เนื่องจากการเข้ามาและออกไปจากตลาดของผู้ประกอบการนั้นสามารถจะกระทำได้โดยปราศจากต้นทุนการตัดสินใจของผู้ประกอบการจึงขึ้นอยู่กับผลกำไรและสามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว ส่วนมากผู้ประกอบการเหล่านี้จะเข้ามาเพียงชั่วคราวเท่านั้น ลักษณะการแข่งขันเช่นนี้เขาเรียกว่า hit and run ถึงแม้ว่าจะมีความเป็นไปได้ที่บริษัทหรือผู้ประกอบการที่มีฐานะมั่นคงและอยู่ในธุรกิจหรือตลาดอยู่แล้วจะพยายามมิให้มีการแข่งขันเกิดขึ้นโดยการตั้งราคาต่ำกว่าต้นทุนส่วนเพิ่มก็มิอาจที่จะกีดกันผู้ที่จะเข้ามาใหม่ได้ เนื่องจากผู้เข้ามาใหม่สามารถออกจากธุรกิจนี้ได้ทุกเวลาโดยปราศจากสูญเสีย

ถ้าพิจารณาโดยผิวเผินจะเห็นว่าทฤษฎีนี้อาจจะไม่ค่อยเกี่ยวข้อง เนื่องจากคนส่วนใหญ่มักจะเข้าใจว่าเครื่องอำนวยความสะดวกในท่าเรือมีลักษณะเป็นต้นทุนจมไม่ว่าจะเป็นลักษณะของการใช้เฉพาะงานในท่าเรือหรือการติดตั้งที่รื้อถอนออกจากแหล่งที่ตั้งไม่ได้ ข้อเท็จจริงเป็นแต่เฉพาะกรณีท่าที่ใช้วางตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal) เครื่องขนถ่ายผลผลิตทางการเกษตร (Grain Elevators) และเครื่องถ่ายถ่านหิน (Coal loaders) เท่านั้น โดยเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น เรือลากจูงและเครื่องมือขนถ่ายเคลื่อนที่ได้ ได้แก่ Fork-lifts, Straddle-Carriers, Container Gantries และTranstainers ฯลฯ ไม่ใช่เครื่องมือที่เป็นต้นทุนจมเนื่องจากมีตลาดมือสองสำหรับเครื่องมือเหล่านี้อยู่

ด้วยเหตุนี้เจ้าหน้าที่ท่าเรือ (Port Authority) จึงควรดำเนินการออกแบบหาแหล่งเงินและการก่อสร้างท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์หรือดำเนินการลงทุนในส่วนที่เป็นต้นทุนจมหรือimmobile และให้เอกชนเช่าพร้อมทั้งซื้อเครื่องมือขนถ่ายเพื่อมาใช้ในงานขนถ่ายในท่าที่ได้รับสัมปทาน กล่าวคือ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนซื้อเครื่องมือขนถ่ายที่มีลักษณะเป็น mobile (ขายคืนได้กรณีเลิกใช้) ด้วยเหตุนี้ช่วงอายุสัมปทานจึงไม่ควรยาวถึง 30 ปี โดยควรมีช่วงอายุแค่ 5-10 ปีเท่าอายุการใช้งานของเครื่องมือขนถ่ายเท่านั้น ทั้งนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาประกอบการธุรกิจท่าเรือ ทำให้สามารถ

เข้ามาทำธุรกิจได้โดยง่าย ผู้ประกอบการที่ดำเนินการอยู่เดิมจึงต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพของตัวเองให้ดีขึ้น เพื่อรักษาสิทธิการได้สัมปทานต่อ

ส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบายการประมูลควรจะมุ่งเน้นที่เรื่องของค่าเช่าทางเศรษฐกิจ แหล่งที่ตั้งของท่าเรือ (Economic Rents of Seaport Sites) และผู้ที่จะได้รับสัมปทาน ในกรณีที่สัญญาการให้เอกสิทธิ์เป็นสัญญาที่สามารถเปลี่ยนแปลงค่าเช่าได้ เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับ Economic Rent คำว่า Economic Rent คือ ค่าเช่าที่ผู้ครอบครองยินยอมจ่ายเพื่อใช้สถานที่ในกรณีเป็นการแข่งขัน (freedom to move) ค่าเช่า หรือ Rent นี้จะรวมถึงรางวัลพิเศษต่อปัจจัยเหล่านั้น ดังเช่น ค่าตัวของนักร้องและนักแสดงชื่อดัง เพราะเขาเป็นคนเดียวเท่านั้นที่มีความสามารถในการร้องและแสดงที่ไม่มีใครแทนได้ กล่าวคือ ไม่สามารถมีคนอย่างเขาเพิ่มขึ้นได้ เมื่อมีการเสนอให้ค่าตัวเพิ่มขึ้นนักร้องและนักแสดงที่ดังก้องโลกเหล่านี้จึงได้ค่าเช่านี้ไปครอง ในเรื่องของที่ดินเช่นกันถึงแม้จะมีความต้องการที่ดิน ณ บริเวณใดมากก็ตามที่ดินบริเวณนั้นก็ไม่อาจที่จะเพิ่มขึ้นได้ไม่ว่าจะเป็นในระยะสั้นหรือระยะยาวก็ตาม อาจกล่าวว่าเป็น Supply is completely Inelastic ดังนั้น ถ้าสัญญาเช่าในท่าเรือระบุเก็บค่าเช่าคงที่ตามหรือเป็น Contractual เมื่อราคาของพื้นที่ในท่าเรือนั้นเพิ่มขึ้นหรือมีค่าเช่าหรือส่วนเกิน (Surplus) มากขึ้น ต้นทุนของผู้เช่าก็ยังคงเท่าเดิม ทั้งที่ผู้ประกอบการยินยอมจะจ่ายเพิ่มขึ้น เพราะมูลค่าที่ดินเมื่อเวลาผ่านไปจะเพิ่มมูลค่าโดยไม่มีค่าเสื่อมหรือไม่มี Depreciation นั้น แสดงว่าส่วนเกินนี้จะถูกเก็บกักอยู่ที่ผู้ประกอบการหรือผู้เช่า

นักวิชาการได้เสนอแนวคิดว่า แม้จะมีการระบุให้สามารถเปลี่ยนค่าเช่าจนทำให้ Economic Rent เท่ากับ Contractual Rent ผลประโยชน์หรือส่วนเกินอันเนื่องมาจากท่าเรือเท่านั้น ทำให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือสามารถนำไปแจกจ่ายเป็นโบนัสแก่พนักงานของตน กล่าวคือค่า Economic Rent นี้ ยังคงไม่กระจายสู่คนส่วนใหญ่ที่เป็นเจ้าของประเทศ ซึ่งเป็นเจ้าของที่ดินที่แท้จริงได้ แม้ว่าจะมีการใช้ระบบการตรวจสอบบัญชีในการดึงเอา Economic Rent นี้ออกมาจากเจ้าหน้าที่ท่าเรือก็มิอาจทำได้ เพราะมีความยุ่งยากในการแยกรายรับที่เจ้าหน้าที่ท่าเรือได้เพิ่มขึ้นว่าส่วนใดของรายรับที่เพิ่มขึ้นมาจากค่าเช่าตามสัญญา (Contractual Rent) และส่วนใดมาจากค่าเช่าทางเศรษฐกิจ(Economic Rent)

อย่างไรก็ดี วิธีหนึ่งที่จะสามารถดึง Economic Rent จากมือของเจ้าหน้าที่ท่าเรือมาแจกจ่ายให้แก่ประชาชนส่วนใหญ่ของชาติได้นั้น คือ การใช้วิธีการประมูลแบบ Tendering แทนแบบ Bidding ที่มักจะให้สัมปทานแก่ผู้เสนอผลตอบแทนแก่รัฐฯ สูงที่สุด

การประมูลแบบ Bidding ต่างจากแบบ Tendering คือ ประการแรกจะใช้การเสนอค่าเช่าหรือผลประโยชน์สูงสุดเป็นเกณฑ์ในการให้สัมปทาน และใช้หลักเกณฑ์ในการให้สัมปทานแก่ผู้ที่เสนอเงื่อนไขที่ดีที่สุดให้แก่ผู้ใช้บริการ (Port Users ทั้งที่เป็นผู้ส่งออกและผู้นำเข้า) แทนที่จะให้ตามการเสนอค่าเช่าหรือผลประโยชน์สูงสุด ตัวอย่างเช่น การให้สัมปทานแก่ผู้ที่เสนอค่าบริการที่เก็บจากผู้ใช้บริการต่ำที่สุด และขณะเดียวกันต้องให้การบริการที่มีคุณภาพดีได้มาตรฐานด้วย และ

เช่นเดียวกับระบบ Bidding ที่กล่าวมาข้างต้น ในระบบ tendering กำหนดไว้ว่า ถ้าผู้ได้รับสัมปทานให้บริการไม่มีประสิทธิภาพก็จะไม่ได้เข้าร่วมประมูลในครั้งต่อไป เพราะเป็นระบบของสัญญาระยะสั้น 5-10 ปี ครบรอบสัญญาก็เปิดประมูลต่อสัญญากันใหม่ สำหรับค่าเช่าในระบบนี้ทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือต้องกำหนดโดยพิจารณาจากต้นทุนที่เกิดขึ้นในการพัฒนาท่าเรือ และประเมินทางการเงินเป็นเกณฑ์ โดยจะต้องเปิดเผยให้ผู้สนใจในการเข้าร่วมประมูลทราบล่วงหน้าเพื่อใช้ในการคำนวณตัวเลขอัตราค่าบริการที่จะเสนอในการประมูล

ค่าบริการที่ผู้ชนะการประมูลเสนอว่าจะจัดเก็บกับผู้ใช้บริการนั้น ควรที่จะถูกกำหนดเป็นระดับเพดานสูงสุด (Maxima) กล่าวคือ ผู้ได้รับสัมปทานสามารถลดลงได้ แต่จะสูงเกินระดับที่เสนอในการประมูลไม่ได้ ทั้งนี้ผู้ประมูลจะต้องเปิดเผยสูตรที่จะใช้ในการปรับค่าบริการในอนาคตด้วย ในกรณีที่มีกรรมการผู้ตัดสินหลายคน การใช้วิธีการนี้อาจมีบรรทัดฐานของกรรมการแต่ละคนแตกต่างกันออกไปในเรื่องของคุณภาพการให้บริการจึงไม่ง่ายเหมือนระบบ Bidding ที่พิจารณาแต่ค่าเช่าหรือผลประโยชน์ที่เสนอให้สูงสุดอย่างเดียว ในระบบ Tendering นี้ ผู้เข้าร่วมประมูลแต่ละคนอาจมีเรื่องของคุณภาพในการให้บริการในแต่ละด้านที่ดีแตกต่างกัน ฉะนั้น จึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบโดยเลือกบนพื้นฐานความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (Port Users) ฉะนั้นหลักและแนวทางในการแก้ปัญหานี้ คือ เจ้าหน้าที่ท่าเรือควรจะศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยทำการสำรวจความต้องการของผู้ใช้แล้วนำมาออกแบบเป็นคุณภาพการให้บริการขั้นต่ำที่ผู้เข้าร่วมประมูลจะต้องใช้เป็นเกณฑ์ในการคิดคำนวณเสนออัตราค่าบริการและเป็นเกณฑ์มาตรฐานแก่กรรมการในการตัดสิน

ด้วยการดำเนินวิธีการดังกล่าวข้างต้นนี้ ก็เป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถตรึงราคาค่าบริการในท่าเรือไม่ให้สูงเกินไป โดยเอกชนที่ได้รับสัมปทานเข้าไปดำเนินการให้บริการในท่าเรือสามารถดำเนินงานโดยยังคงมีกำไรบางส่วนอยู่ แต่ไม่สูงจนเป็นการเอาเปรียบผู้ใช้บริการหรือลูกค้าของท่าเรือจนเกินไป

ดังนั้น ประเด็นที่ควรได้มีการพิจารณาในคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี ก็คือ

<u>ประเด็นแรก</u> แนวทางการตรึงราคาในสองแนวทางข้างต้นนี้ควรเป็นแนวทางที่รัฐจะต้องมีการนำมาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ส่วนรวม ซึ่งในส่วนนี้อาจจะมีการประเมินถึงผลประโยชน์ที่ได้รับและข้อเสียของแต่ละแนวทาง

<u>ประเด็นที่สอง</u> แนวทางที่ได้รับการเลือกนี้ จะมีรายละเอียดในทางปฏิบัติให้เป็นจริงได้

4.2.2 การพัฒนาระบบการจดทะเบียนเรือเพื่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย โดยพิจารณาความเป็นไปได้ในการสร้างระบบการจดทะเบียนเรือประเภทที่สอง เป็นระบบคู่ขนานและข้อคิดเห็นในการพัฒนาระบบการจดทะเบียนเรือที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ระบบการจดทะเบียนเรือในปัจจุบันนี้ เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือของกองเรือพาณิชย์ไทยเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากไม่ได้รับความสะดวกอีกทั้งยังเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายในการเดินเรืออีกด้วย การพัฒนาการจดทะเบียนเรือเพื่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยให้มีความทัดเทียมหรือเหนือคู่แข่งในประเทศอาเซียน จะทำให้กองเรือไทยได้รับความสะดวกและลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ อีกทั้งยังส่งเสริมให้กองเรือไทยสามารถแข่งขันกับกองเรือในประเทศอาเซียนได้อีกด้วย

ระยะหลังในต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศเกาหลีใต้ นอร์เวย์ มาเลเซียฯลฯ ได้มีการดำเนินนโยบายการจดทะเบียนเรือสำหรับเรือในประเทศให้แยกออกจากระบบการจดทะเบียนเรือระหว่างประเทศ โดยมิให้มีการจดทะเบียนเรือในระบบเดียวกันเหมือนที่ผ่านมา ในการคงระดับความเข้มงวดของระเบียบดังเดิมสำหรับการจดทะเบียนเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทำให้การจดทะเบียนเรือสำหรับเรือที่ต้องขนสินค้าระหว่างประเทศนั้นมีความสะดวกมากขึ้นและมีค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนลดลง โดยรักษาระดับความปลอดภัยให้อยู่ในมาตรฐาน เพื่อเพิ่มความสามารถการแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้ และเพื่อดึงดูดเรือขนสินค้าระหว่างประเทศของตนให้กลับมาชักธงประจำชาติ ซึ่งแนวนโยบายการจดทะเบียนเรือดังกล่าวเรียกว่า การจดทะเบียนเรือประเภทที่สอง ซึ่งเป็นแนวนโยบายการจดทะเบียนเรือที่แตกต่างจากการจดทะเบียนเรือแบบชักธงสะดวกที่ให้มีการจดทะเบียนโดยไม่คำนึงถึงระดับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือที่ไปขอจดทะเบียนอย่างสิ้นเชิง ที่ปรึกษาเห็นว่าแนวทางการจดทะเบียนดังกล่าวนี้อาจเป็นหนทางหนึ่งในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับกองเรือไทยในการแข่งขันในเวทีโลก และได้ศึกษาการจดทะเบียนเรือประเภทสองของประเทศมาเลเซียไว้ดังนี้

<u>กรณีศึกษาการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry ของประเทศมาเลเซีย</u>

รัฐบาลมาเลเซียได้มีการปรับปรุงกฎหมายการจดทะเบียนเรือ Merchant Shipping Ordinance (1952) มาเป็น Merchant Shipping Amendment Act (1997) ที่มีการรวมกฎเกณฑ์การจดทะเบียนเรือแบบประเภทสองหรือ Second Registry ที่เรียกว่า Malaysian International Shipping Registry เพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสการจ้างงานและการถ่ายทอดความรู้ทางเทคโนโลยี โดยมีการกำหนดคุณสมบัติของบริษัทที่จะสามารถจดทะเบียนเรือแบบประเภทสองมีดังนี้

- บริษัทที่เป็นเจ้าของเรือที่ต้องการจดทะเบียนจะต้องมีสำนักงานในประเทศมาเลเซีย
- เจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารของเรือจะต้องมีสัญชาติมาเลเซีย

- บริษัทจะต้องมีการจ่ายเงินค่าหุ้นสำหรับเรือที่จดทะเบียนเรือประเภทสองร้อยละ 10 ของมูลค่าเรือ หรือหนึ่งล้านริงกิต โดยเปรียบเทียบจ่ายมูลค่าที่สูงกว่าเป็นเกณฑ์
- กรณีเรือที่ต้องการจดทะเบียนเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน และเรือสินค้าเทกองจะต้องมีอายุน้อยกว่า 15 ปี และถ้าเป็นเรือประเภทอื่นต้องมีอายุน้อยกว่า 20 ปี

สำหรับเรือที่แล่นขนสินค้าภายในประเทศที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบการจดทะเบียนเรือดังเดิมที่เข้มงวดจะได้รับการคุ้มครองการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าภายในประเทศภายใต้กฎหมายCABOTAGE โดยอยู่ภายใต้การดูแลของคณะกรรมการที่ชื่อ Domestic Shipping and Licensing Board (DLSB) ที่ถูกตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1980 ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของ Maritime Division ในกระทรวงคมนาคม เรือที่จะได้รับสิทธิอนุญาตในการแล่นขนสินค้าภายในประเทศโดยอัตโนมัติหรือไม่มีเงื่อนไขนั้นจะต้องเป็นเรือที่ชักธงมาเลเซียที่มีเจ้าของเป็นสัญชาติมาเลเซีย และอยู่ภายใต้กฎหมายของมาเลเซีย โดยจะต้องมีลูกเรือมาเลเซียประจำเรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 แต่ถ้าเรือนั้นมีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนตามคุณสมบัติข้างต้นจะต้องขอสิทธิอนุญาตจาก DLSB ซึ่งจะมีการบังคับให้เรือปฏิบัติตามเงื่อนไขอื่นตามแต่ละกรณี

นอกจากนี้ ทางกระทรวงคมนาคมจะออกใบอนุญาตให้สิทธิในการแล่นขนสินค้าภายในประเทศชั่วคราวให้กับผู้ประกอบการมาเลเซียที่มีเรือชักธงต่างชาติถ้าในเส้นทางนั้นไม่ปรากฏว่ามีเรือที่ชักธงมาเลเซียให้บริการอยู่ อย่างไรก็ดี Merchant Shipping (Extension and Amendments) Act 1994 ที่มีเป้าหมายในการเพิ่มจำนวนเรือชักธงมาเลเซีย ยังมีการผ่อนปรนข้อจำกัดในเรื่อง CABOTAGE โดยอนุญาตแก่เรือที่ชักธงต่างชาติสามารถขนส่งตู้สินค้าส่งผ่าน (Transshipment Boxes) ระหว่างท่าเรือปีนัง และท่าเรือ Klang ในปีค.ศ.1997 มีการขยายการอนุญาตสำหรับการขนส่งตู้สินค้าส่งผ่าน (Transshipment Boxes) ระหว่างท่าเรือปีนัง และท่าเรือ Johor และท่าเรือ Klang ด้วย และในช่วงกลางปีค.ศ. 2000 ประเทศมาเลเซียมีการพิจารณาอนุญาตให้เรือชักธงต่างชาติสามารถขนส่งตู้สินค้าส่งผ่าน (Transshipment Boxes) ระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ทางตะวันออกของมาเลเซีย (Sabah, Sarawak) และท่าเรือ Klang การผ่อนปรนนี้ดำเนินการขึ้นเพื่อเป็นการสนับสนุนท่าเรือ Klang ให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Hub Port นอกจากนี้ ในแผนการพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 8 (ค.ศ.2001-2005) ยังได้มีการขยายข้อยกเว้นสำหรับเส้นทางขนส่งสินค้าภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ให้เป็นท่าเรือศูนย์กลางหรือ Hub Port เช่นกัน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการแก้ไข**ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.** .... เพื่อให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry ในระบบของประเทศไทยได้ รายละเอียดของร่าง พ.ร.บ. แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง** อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาได้สรุปสาระสำคัญไว้ ดังนี้

1. **ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย**

พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับแก่การจดทะเบียนยานพาหนะทางน้ำที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสขึ้นไปและมีอายุไม่เกิน 15 ปีที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารระหว่างประเทศ และแท่นขุดเจาะน้ำมัน แต่ไม่ใช้บังคับแก่เรือรบ เรือของรัฐที่ไม่ได้มีไว้เพื่อประโยชน์ทางการค้า เรือประมง และเรือสำราญ

2. **การจดทะเบียน**

ก. ผู้ที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องเป็นนิติบุคคลที่มีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละสิบของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว มีประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้จัดการของนิติบุคคลดังกล่าวอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย แต่ทั้งนี้รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดยกเว้นหรือกำหนดเงื่อนไขเป็นอย่างอื่นได้ และต้องมีสำนักงานของนิติบุคคลในประเทศไทย

ข. ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย ผู้ขอต้องยื่นหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล หนังสือรับรองสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลสัญชาติไทย ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือรายการแสดงวัน เดือน ปี และสถานที่ต่อเรือนั้นเสร็จ เท่าที่จะแสดงได้ ใบทะเบียนเรือหรือใบทะเบียนเรือชั่วคราวแล้วแต่กรณี

ค. การจดทะเบียนเรือ จะจดทะเบียนต่อนายทะเบียนประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนใด ๆ หรือสถานทูต หรือสถานกงสุลไทยก็ได้ โดยผู้ขอจดทะเบียนเสียค่าธรรมเนียมตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัติ

3. **ใบทะเบียนเรือ**

ก. เมื่อได้จดทะเบียนเรือแล้ว นายทะเบียนจะออกใบทะเบียนและหมายเหตุไว้ในสมุดทะเบียนเรือ

ข. ใบทะเบียนให้ใช้เป็นเอกสารประจำเรือ และผู้ควบคุมเรือต้องรักษาไว้ในเรือ และหากทะเบียนสูญหายหรือเป็นอันตรายไปด้วยประการอื่น หรือชำรุดในสาระสำคัญ ผู้ควบคุมเรือต้องขอใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่า

ค. เมื่อมีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเป็นผู้หมายเหตุไว้ในใบทะเบียน

ง. ถ้าเรือได้เปลี่ยนกรรมสิทธิ์ หรือต่อขึ้นใหม่นอกราชอาณาจักรไทยและเป็นเรือของบุคคลที่อาจขอจดทะเบียนเรือได้ตามมาตรา 7 เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอาจออกใบทะเบียนชั่วคราวให้แก่ผู้ควบคุมเรือ โดยใบทะเบียนชั่วคราวใช้ได้เช่นเดียวกับใบทะเบียน และให้ใช้ได้จนกว่าเรือนั้นมาถึงเมืองท่าซึ่งมีความจำนงจะจดทะเบียน แต่ไม่เกินกำหนดหกเดือนนับแต่วันออกใบทะเบียนชั่วคราวนั้น

4. **การโอนกรรมสิทธิ์เรือ**

ก. สัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือให้ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าต่อหน้านายทะเบียนเรือยื่นโดยคำร้องต่อนายทะเบียนเรือ เพื่อขอให้จัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

ข. เมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือได้ตามมาตรา 7 นายทะเบียนเรือจะเรียกใบทะเบียนคืนและถอนทะเบียนเรือนั้น

5. **การถอนทะเบียนเรือ**

เมื่อประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้จัดการนิติบุคคลไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และภายใน 30 วันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้ประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้จัดการถูกต้องตามมาตราดังกล่าว ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

6. **ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การจดทะเบียนการเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่**

ก. การเปลี่ยนชื่อของเรือที่จดทะเบียนแล้วได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมเจ้าท่า

ข. เรือที่จดทะเบียนแล้ว เมื่อมีการดัดแปลงตัวเรือให้ผิดไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียน ผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงทันที

ค. เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว จะขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่นภายในราชอาณาจักรไทย และคำขอให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือ

7. **หน้าที่และสิทธิของเรือไทยและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง**

ก. เรือไทยเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติไทยได้

ข. ห้ามมิให้เรือที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ทำการค้าในน่านน้ำไทย และมิให้ได้รับสิทธิพิเศษในการขนส่งของตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521 เว้นแต่มีกฎกระทรวงกำหนดเป็นอย่างอื่น

ค. เรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ ได้แก่ ใบทะเบียนหรือใบทะเบียนชั่วคราว(แล้วแต่กรณี) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือต่าง ๆ สัญญาคนประจำเรือ บัญชีสินค้าสำหรับเรือ (ถ้ามี) สมุดปูมเรือ ใบปล่อยเรือและใบอนุญาตออกจากท่า (ถ้ามี)

ง. นิติบุคคลที่นำเรือมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องใช้จ่ายเงินในประเทศไทยไม่น้อยกว่าปีละ 50 ล้านบาทนับแต่วันที่ได้รับการจดทะเบียน

จ. ผู้ควบคุมเรือที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย เว้นแต่รัฐมนตรีจะประกาศเป็นอย่างอื่น

ฉ. คนประจำเรือที่จะทำงานบนเรือไทยจะต้องได้จะต้องได้รับใบรับรองคุณสมบัติที่ออกโดยกรมเจ้าท่า หรือที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978

ช. เรือที่ขอจดทะเบียนให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือ และตราบใดที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไปให้เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอ จะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้

ซ. ผู้ควบคุมเรือไทยต้องจัดให้มีการชักธงชาติไทยในเมื่อเรือราชนาวี หรือเรือราชการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ หรือผู้มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายส่งสัญญาณสั่งให้ชักธงชาติ ผ่านเรือรบไทยหรือเรือรบต่างประเทศ ขณะเรือเข้าหรือออกจากเมืองท่าไทยและเมืองท่าต่างประเทศ หรือขณะเรืออยู่ในเมืองท่าไทยตั้งแต่เวลา 8 นาฬิกา จนถึงเวลาอาทิตย์ตก

ฌ. ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยลำใด กระทำการใดๆโดยเจตนาจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตรวจเรือเข้าใจผิดไปว่าเรือนั้นเป็นเรือต่างประเทศ

ญ. ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด

8. บทกำหนดโทษ

จะกำหนดโทษปรับในกรณีที่มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยมีเฉพาะโทษปรับ แต่ได้กำหนดโทษขั้นต่ำและขั้นสูงสุดในแต่ละความผิดไว้

4.2.3 การพัฒนาการขนส่งทางน้ำในประเทศ

สพว. ได้ทำการศึกษาทบทวนประเด็นปัญหาหลักและกรอบยุทธศาสตร์หลักและยุทธศาสตร์ย่อยเพื่อการแก้ไขปัญหาและเพื่อการพัฒนาการขนส่งลำน้ำและชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม จากผลของการสัมมนาและการสัมภาษณ์สมาคมและผู้ประกอบการเดินเรือพาณิชย์ พบว่า ยังมีหลายกิจกรรมที่มีปัญหาอยู่และสมควรได้รับการแก้ไขโดยด่วน สภาพปัญหาดังกล่าวสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก. การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

1. ลักษณะของลำน้ำยังไม่รองรับการขนส่งได้ตลอดฤดูกาล เพราะลำน้ำมีความคดเคี้ยว ความแรงของกระแสน้ำในแต่ละช่วงของฤดู การเดินเรือประสบปัญหาข้อจำกัดของการขึ้นลงของระดับน้ำ เรือถูกจำกัดความสูงในการลอดผ่านสะพานข้ามแม่น้ำ ซึ่งมีค่าความสูงของท้องสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาดังแสดงใน **ตารางที่** 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1: ตารางแสดงความสูงของท้องสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (เทียบระดับน้ำทะเลปานกลางและระดับน้ำสูงสุด)

ชื่อสะพาน	ค่าระดับความสูงน้ำทะเลปานกลางถึงท้องสะพาน	ค่าระดับน้ำสูงสุดเหนือระดับน้ำทะเลปานกลางในรอบ 100 ปี	ค่าระดับน้ำทะเลปานกลาง
ปทุมธานี	7.80	5.291	2.509
นนทบุรี	7.50	4.991	2.509
พระราม 4	8.10	5.600	2.500
พระนั่งเกล้า	7.50	5.000	2.500
พระราม 5	7.75	5.500	2.250
พระราม 7	8.90	6.700	2.200
กรุงธน	7.50	5.333	2.167
ปิ่นเกล้า	11.50	9.333	2.167
พุทธ	7.30	5.133	2.167
ปกเกล้า	8.90	6.733	2.167
ตากสิน	12.00	9.900	2.100
พระราม 3	32.00	30.000	2.000
กรุงเทพ	7.50	5.503	1.997
วงแหวนอุตสาหกรรม	55.00	53.010	1.990

2. สินค้าหลักซึ่งยังคงเป็นวัตถุดิบที่ยังไม่แปรรูป เช่น แร่ ทราย หิน ข้าว มันเส้น ไม้ท่อน เป็นต้น ทำให้การขนส่งยังใช้รูปแบบเดิม โดยใช้เรือลากจูงกับเรือฉลอม เพื่อนำสินค้าไปขนถ่ายขึ้นเรือใหญ่ที่แหลมฉบังเหนือกลางลำน้ำบริเวณพระประแดง

3. การขนส่งสินค้าโดยใช้ตู้ Container ยังมีข้อจำกัดหลายประการแต่ที่สำคัญคือ การประกอบการโดยใช้ตู้ Container ยังมีต้นทุนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก จำนวนการบรรทุกต่อเที่ยวเดินเรือมีข้อจำกัดจากขนาดของเรือและร่องน้ำ ระยะเวลาในการเดินทางจากลำน้ำถึงท่าเรือแหลมฉบังต้องใช้เวลากว่า 20 ชั่วโมง

4. การจัดตารางเดินเรือให้เหมาะสมกับฤดูกาลผลผลิตการเกษตรเพื่อการส่งออก ยังเป็นปัญหาเนื่องจากช่วงเวลาที่มีการขนส่งสินค้าจำนวนมากมักจะตรงกับฤดูแล้งที่เป็นช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำค่อนข้างต่ำ แนวทางการแก้ไขปัญหาประการหนึ่ง ได้แก่การให้คำแนะนำต่อผู้ประกอบการแต่ละฝ่ายให้เข้าใจและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ประกอบการแต่ละฝ่าย เพื่อให้สามารถปรับปรุงวิธีการจัดการผลิตและการขนส่งสินค้าให้เหมาะสมและสามารถที่จะใช้เรือลำเลียงเพื่อให้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ได้

5. ในปัจจุบันความแตกต่างของค่าใช้จ่ายไม่มากถ้าเทียบกับการขนส่งทางถนน ดังนั้นหากมีการสนับสนุนอย่างจริงจังจากภาครัฐในส่วนของอัตราค่าภาระต่าง ๆ จะส่งผลให้ผู้จัดการขนส่งสินค้าหันมาใช้การขนส่งทางน้ำได้

6. โครงสร้างการขนส่งสินค้าต่อเนื่องยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร เช่น การให้รถบรรทุกสินค้าจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมาขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรืออยุธยา แทนที่จะต้องนำรถบรรทุกเข้าไปในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เป็นต้น

7. สินค้าที่มาทางรถไฟต้องมีการขนส่งโดยรถก่อนที่จะไปขนส่งลงเรือที่ท่าเรือได้ เพราะสถานีกับท่าเรืออยู่ห่างกัน

8. ไม่มีท่าเรือที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของศุลกากร ทำให้ไม่สามารถรับสินค้าขาเข้ามาตรวจปล่อยได้

ข. ข้อจำกัดการขนส่งทางชายฝั่งทะเล

1. ค่าภาระซ้ำซ้อน เช่น สินค้าขาเข้าที่มายังท่าเรือแหลมฉบังและถ่ายลำลงเรือลำเลียงมาท่าเรือกรุงเทพต้องจ่ายค่า Wharfage ทั้งท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ แต่สินค้าที่ไปทางรถหรือรถไฟจากแหลมฉบังไป ICD ลาดกระบัง จ่ายค่า Wharfage ที่ท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น

2. ค่าขนย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นภาระของลูกค้าหรือผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบ เช่น เรือชายฝั่งรับสินค้ามาจากสุราษฎร์ธานี เพื่อมาบรรทุกลงเรือแม่ที่ท่าเรือ B3 ท่าเรือแหลมฉบัง แต่เข้าท่าไม่ได้ เพราะเรือใหญ่ยังขนถ่ายไม่เสร็จ เรือชายฝั่งต้องขนถ่ายตู้ลงที่ท่า A0 และจัดหัวลากย้ายตู้ไปเข้าท่า B3 ให้ทัน Closing Time ของเรือแม่ เพื่อไม่ให้ถูกตัดตกเรือ ต่างกับตู้ที่ถูกส่งจาก ICD ลาดกระบังมาสถานีรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งตู้จะถูกแยกไปตามท่าที่เรือแม่เข้าโดยทางผู้ประกอบการท่าเรือแต่ละท่า จะไปเรียกเก็บจากสายเรือ

3. ผู้ประกอบการท่าเรือแหลมฉบังจะเรียกเก็บค่าเครนขั้นต่ำจากทางสายเรือ หรือแจ้งว่าไม่จัดงานขนถ่ายสินค้าให้กับเรือชายฝั่ง ถ้าจำนวนตู้น้อยกว่าจำนวนขั้นต่ำ เช่น ฝั่ง A, C10 TEUs , ฝั่ง B 13 ตู้

4. หากตู้ที่มากับเรือชายฝั่งมีการเรียกสุ่มตรวจจากศุลกากร ทางท่าจะเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้ประกอบการเรือในการย้ายตู้ไปผ่านเครื่อง X-ray โดยที่ไม่สามารถเรียกเก็บคืนจากลูกค้าได้

5. ตู้สินค้าภายในประเทศไม่สามารถผ่านเข้าท่าเรือแหลมฉบังได้แม้ว่าท่า A0 จะถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือชายฝั่ง

6. ด่านศุลกากรมาบตาพุดยังไม่อนุญาตในการนำตู้สินค้าส่งออกทางเรือลำเลียง เพื่อขึ้นเรือใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งสินค้าขาเข้าจากท่าเรือแหลมฉบังเพื่อมาตรวจปล่อยที่ท่าเรือมาบตาพุด

7. การย้ายเรือเข้าเก็บตู้ตามท่าในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดปัญหาความไม่แน่นอนของเวลาในการส่งตู้สินค้าให้ลูกค้า อีกทั้งเรือที่นำสินค้าขาเข้ามาที่ท่าเรือกรุงเทพต้องรอเวลาการจัดท่าเช่นเดียวกับเรือใหญ่

8. ท่าเรือกรุงเทพ เรียกเก็บค่าภาระของเรือชายฝั่งในอัตราเรือต่างประเทศ หากเข้าเทียบท่าเรือในเขื่อนตะวันออกเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าจากท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากการลำเลียงตู้สินค้าระหว่างท่าภายในประเทศและดำเนินการโดยเรือไทย จึงควรมีการเรียกเก็บอัตราค่าภาระที่ถูกกว่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

9. กรณีเครนของการท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถให้บริการได้ เช่น ปิดซ่อมหรือเครนไม่ว่าง หากผู้ประกอบการเรือชายฝั่งมีความจำเป็นต้องยกขนตู้สินค้าด้วยเครนน้ำที่เขื่อนตะวันตก ซึ่งมีการกำหนดไว้ในอัตราค่าภาระของการท่าเรือให้เรียกเก็บในอัตรา 25% ถ้าเป็นการยกขนด้วยปั้นจั่นเอกชน แต่การท่าเรือกรุงเทพยืนยันที่จะเรียกเก็บค่ายกขนในอัตรา 100% ของการใช้ปั้นจั่นของการท่าเรือแม้ว่าจะมีการโต้แย้งหลายครั้ง

10. ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐในหลายด้าน เช่น มาตรการลดภาษีให้กับผู้ประกอบการที่ใช้การขนส่งทางน้ำ สนับสนุนโควต้าพิเศษแก่ผู้ประกอบการ การให้เงินทุนสนับสนุนผู้ประกอบการในการปรับเครื่องยนต์ให้ใช้กับ NGV หรือ น้ำมันไบโอดีเซล การให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการ

11. การให้มีการใช้ตู้เปล่าของสายเรือเพื่อขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการสามารถแก้ปัญหาขาดแคลนตู้สินค้าและสามารถเสนอราคาค่าขนส่งที่ต่ำลงให้กับผู้ใช้บริการ

12. ขาดการประชาสัมพันธ์ที่กว้างขวางในกลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งระดับกลางและย่อย

13. การให้เรือชายฝั่งที่ท่าเรือกรุงเทพ สามารถรับขนถ่ายตู้สินค้าขาเข้าจากท่าเรือแหลมฉบังเพื่อมาตรวจปล่อยที่ท่าเรือกรุงเทพได้

14. การติดตั้งเต้าเสียบสำหรับตู้เย็นเพื่อรองรับสินค้าแช่แข็งที่จะขนส่งด้วยเรือชายฝั่งไปถ่ายขึ้นเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ในการศึกษาครั้งนี้ ถึงแม้ว่าคณะที่ปรึกษาจะพบว่าประเด็นปัญหาหลักเกี่ยวกับกิจกรรมพาณิชยนาวี ได้แก่ เรื่องของค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางน้ำ แต่ในขณะเดียวกันก็ได้พบว่า ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับความจุของโครงข่ายโดยเฉพาะร่องน้ำภายในประเทศยังมีการใช้งานน้อยมาก และโครงข่ายร่องน้ำมีความจุเหลืออยู่สามารถเดินเรือได้โดยสะดวก ฉะนั้น จึงมีโอกาสที่จะใช้งานเดินเรือตามร่องน้ำในปัจจุบันได้ นอกจากนี้ จากการทบทวนผลการศึกษาระบบการขนส่งทางน้ำที่ผ่านมา พบว่าผลการศึกษาส่วนใหญ่สนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำตามลำน้ำในประเทศทั้งสิ้น เพียงแต่ว่า

การสรุปสภาพร่องน้ำมีความแตกต่างกัน โดยในการศึกษาครั้งนี้ ได้พบว่า ถึงแม้โครงข่ายร่องน้ำจะยังไม่สมบูรณ์แต่สามารถเดินเรือได้ ในปัจจุบันมีการเดินเรือตามร่องน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักลึกเข้าไปในแผ่นดินถึงกว่า 150 กิโลเมตร ดังนั้นคณะที่ปรึกษาจึงเสนอแนะยุทธศาสตร์นี้เป็นยุทธศาสตร์เร่งด่วนที่ควรดำเนินการก่อน ประกอบกับการสนับสนุนให้เริ่มใช้งานระบบโดยทันที ในขณะที่หน่วยงานของรัฐทุกฝ่ายเข้าใจและเล็งเห็นความสำคัญจะช่วยให้องค์กรเอกชนสนับสนุนยุทธศาสตร์ของรัฐ จะเป็นการกระตุ้นให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมทดลองใช้งานมากขึ้น ช่วยให้สามารถประเมินได้ว่า เมื่อมีการพัฒนายุทธศาสตร์อื่นทำให้มั่นใจได้ว่า มีการใช้งานการขนส่งทางน้ำอย่างแน่นอน

ยุทธศาสตร์นี้เน้นที่จะสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ โดยการลดค่าใช้จ่ายของผู้จัดการขนส่ง (ที่เลือกใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำ) ลงเพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาลึกลงไปพบว่า การขนส่งทางน้ำจำเป็นต้องทำการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าหลายครั้ง การขนถ่ายสินค้าเป็นสาเหตุให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางบก ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงและการบำรุงรักษายานพาหนะจะถูกกว่ายานพาหนะที่ใช้ขนส่งทางถนนมาก

ยุทธศาสตร์รองที่เสนอแนะเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำตามแนวร่องน้ำภายในประเทศ เป็นการสนับสนุนมาตรการด้านภาษีที่อนุญาตให้ผู้จัดการขนส่ง (หรือผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้ตัดสินใจ) ที่เลือกใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำสามารถนำรายจ่าย (ค่าขนส่งทางน้ำซึ่งรวมตั้งแต่ค่าเช่าตู้ Container ค่าขนถ่ายที่ท่าเรือ ค่าภาระท่าเรือ และค่าขนส่งทางน้ำ) มาหักจากเงินได้เพื่อเสียภาษีเป็นสองเท่าในระยะเวลา 5 ปี มาตรการนี้จัดเป็นมาตรการแรกที่จะกระตุ้นให้ผู้จัดการขนส่งในเขตพื้นที่อิทธิพลของร่องน้ำ เช่น ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเลือกที่จะใช้การขนส่งทางน้ำเพื่อขนสินค้าขาขึ้น–ขาล่องตามแนวร่องน้ำ มาตรการสนับสนุนมีดังนี้

1. การลดอัตราค่าภาระท่าเรือของรัฐทั่วประเทศ (โดยเฉพาะค่าภาระท่าเรือร่องน้ำ ตามลำน้ำและชายฝั่ง) และลดขั้นตอนต่าง ๆ ลงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุน การขนส่งสินค้าทางน้ำตามแนวร่องน้ำของลำน้ำต่าง ๆ รวมไปถึงการอำนวยความสะดวกให้ผู้จัดการขนส่งที่มีสินค้ามากสามารถใช้พื้นที่บริเวณท่าเรือเพื่อการบริหารจัดการสินค้า เช่น การอนุญาตให้มีสำนักงานที่ผู้จัดการขนส่งสามารถที่จะเข้ามาใช้ได้เป็นครั้งคราวโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย และ
2. การสนับสนุนให้ใช้ Container เพื่อการขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าในประเทศและสินค้าระหว่างประเทศ โดยการจัดทำโครงการนำร่องการใช้ Container ทั้งนี้โดยทั่วไปเจ้าของเรือจะเป็นเจ้าของ Container หรือเป็นผู้เช่ามาใช้ระยะยาว เมื่อผู้จัดการขนส่ง (Third Party Logistics) หรือเจ้าของสินค้าต้องการขนส่งจะต้องมาเช่าจากเจ้าของเรือ ค่าเช่าเหล่านี้ควรจะได้รับการยกเว้น ซึ่งในระยะแรกอาจดำเนินการในลักษณะโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อศึกษาความคุ้มค่า และคุ้มทุนของการใช้งาน Container อย่างไรก็ตาม สินค้าหลายประเภทที่ขนส่งทางน้ำในปัจจุบัน

เป็นวัตถุดิบที่ยังไม่แปรรูป เช่น แร่ ทราย หิน ไม้ท่อน สินค้าเหล่านี้มีความคงทน จึงทำให้การขนส่งยังใช้รูปแบบเดิม เช่น ใช้เรือลากจูงกับเรือฉลอม เพื่อนำสินค้าไปขนถ่ายขึ้นเรือใหญ่ที่เกาะสีชังหรือท่าเรือแหลมฉบัง แต่สินค้าประเภทเกษตรกรรม หรือผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปจากการเกษตรก็สามารถหันมาใช้ Container ได้

ในระยะแรกควรสนับสนุนให้ท่าเรือและเจ้าของเรือเป็นเจ้าของ Container หรือเป็นผู้ลงทุนเพื่อจัดหา Container เนื่องด้วยเหตุผลสำคัญ 2 ประการได้แก่

- Container เป็นเครื่องมือที่จะทำให้การขนถ่ายสินค้าระหว่างต่างรูปแบบการขนส่งทำได้ง่าย เช่น การขนส่งสินค้าจากรถบรรทุกลงเรือ หากไม่ใช้ Container ก็จะต้องใช้แรงงานคนจำนวนมากขนถ่ายและจัดสินค้าบนเรือใหม่ เมื่อถึงปลายทางก็จะต้องทำการขนถ่ายจากเรือขึ้นบก การใช้ Container จะทำให้การขนส่งทางเรือสะดวกขึ้น ฉะนั้น ท่าเรือก็ควรเข้ามามีส่วนในการจัดหาและให้เช่า Container
- เนื่องจากท่าเรือส่วนใหญ่เป็นของรัฐ ในอดีตที่ผ่านมาภาครัฐมักจะก่อสร้างเฉพาะส่วนของท่าเรือเพื่อให้เอกชนที่ได้รับสัมปทานเข้ามาบริหารจัดการพื้นที่เป็นผู้จัดหา แต่ตามข้อเสนอแนะใหม่ของคณะที่ปรึกษาเสนอให้มีการปรับปรุงระบบให้สัมปทานท่าเรือจาก Bidding Method มาเป็น Tendering Method ซึ่งรัฐจะต้องเป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือขนาดใหญ่ ส่วนเอกชนที่เข้ามารับสัมปทานจะเป็นผู้จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เคลื่อนย้ายได้ และสามารถโอนถ่ายหรือขายได้สะดวก ซึ่งถึงแม้จะให้เอกชนเข้ามารับสัมปทานบริหารจัดการ แต่รัฐก็ยังสามารถที่จะสนับสนุนการดำเนินการบางลักษณะได้ เช่น การจัดหา Container มาให้ท่าเรือเป็นผู้ดูแลให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้จัดการเช่า และเอกชนผู้ได้รับสัมปทานมีความยืดหยุ่นในการบริหารงานได้ ทั้งนี้ เนื่องจากภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญที่จะสามารถดึงดูดบริการเข้ามาใช้ท่าเรือ

ประเด็นการนำเสนอให้กับคณะกรรมการพาณิชยนาวีพิจารณา

สำหรับยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นคือ การลดค่าใช้จ่ายของผู้จัดการขนส่งและยุทธศาสตร์รองที่สนับสนุนการขนส่งทางน้ำตามแนวร่องน้ำภายในประเทศโดยมาตรการด้านภาษีควรดำเนินการร่วมกัน เนื่องจากการอนุญาตให้มีการนำรายจ่ายมาหักภาษีจะต้องพิจารณา “รายจ่าย” หลักของผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำด้วย ซึ่งรายจ่ายหลักประกอบด้วย 2 เรื่อง ได้แก่ การขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่ท่าเรือ และการใช้ Container บรรจุสินค้าเพื่อให้สามารถขนถ่ายได้โดยสะดวก ประเด็นที่ต้องพิจารณา ได้แก่

- การลดภาษีจะสามารถสนับสนุนให้ผู้จัดการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งจะสามารถกระตุ้นให้เกิดการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากในปัจจุบันรายจ่ายค่าขนส่งทางน้ำจะสูงกว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากการขนถ่ายต้องดำเนินการหลายครั้ง (Double Handling) และเพื่อให้การขนถ่ายดำเนินการอย่างสะดวก และปลอดภัยก็ควรจะต้องใช้ Container มาเป็นบรรจุภัณฑ์หลัก

- การพิจารณาเกี่ยวกับมูลค่าภาษีที่ลดลงในระยะแรกภาษีที่ลดลงจะไม่กระทบกับรายได้ของรัฐ เนื่องจากพื้นที่อิทธิพลของร่องน้ำมีไม่มาก แต่ก็จะมีผู้จัดการหรือประกอบการขนส่งหันมาใช้การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้ารายใหญ่ที่มีสินค้าจำนวนมาก และมีขบวนการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ สามารถที่จะจัดทำระบบบัญชีที่สามารถอ้างอิงได้ แต่ในระยะต่อไปมูลค่าภาษีจะเพิ่มขึ้นแต่ก็ไม่มาก เนื่องจากพื้นที่อิทธิพลของร่องน้ำยังค่อนข้างจำกัด
- ในมาตรการลดภาษีต้องดำเนินการลดภาระค่าท่าเรือ และสนับสนุนการใช้ Container ควบคู่กันไปด้วย
- การสนับสนุนการใช้ Container ควรจะเริ่มโดยภาครัฐ

ค่าใช้จ่ายของการขนส่งทางน้ำมีค่าใช้จ่ายหลักอยู่ที่จุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ฉะนั้นท่าเรือจึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นประตูผ่านเข้าออกและจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งระหว่างทางน้ำกับการขนส่งทางถนน ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริการในท่าเรือจึงเป็นค่าใช้จ่ายที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ถ้าค่าใช้จ่ายในท่าเรือไม่สูงมากหรือสามารถลดให้ต่ำลงมาได้ ในขณะที่ยังสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะทำให้ต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการกระจายสินค้าลดลง จากผลงานวิจัยทางวิชาการในหลายประเทศ พบว่า ต้นทุนที่เกิดขึ้นในท่าเรือเป็น 1/3 ของต้นทุนการขนส่งและกระจายสินค้าไปยังแหล่งบริโภค ฉะนั้น การลดลงของต้นทุนที่ท่าเรืออันเนื่องมาจากการมีประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือที่เพิ่มขึ้นจึงส่งผลกระทบในทันทีต่อการลดราคาสินค้า

อย่างไรก็ตาม การบริหารท่าเรือก็มีค่าใช้จ่าย ซึ่งจะต้องเป็น (1) ค่าใช้จ่ายในการดูแลบำรุงรักษาท่าเรือ (2) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการและปรับปรุงหรือเพิ่มเติมเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพอย่างเหมาะสม เช่น การเพิ่มเครื่องจักรเพื่อการยกขนสินค้า เป็นต้น (3) ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือเพิ่มเติม และ (4) ค่าสัมปทานท่าเรือ ฉะนั้น เป้าหมายดำเนินการควรมุ่งไปที่การเก็บค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าเรือ เพื่อให้เพียงพอกับรายงายหลักสี่ประการข้างต้น รวมกับค่าผลกำไรของการประกอบการเพื่อจัดสรรให้กับผู้ลงทุนในระดับที่เหมาะสม

4.2.4 การปรับปรุงระบบภาษีอากรเพื่อสนับสนุนการพาณิชยนาวี

การพัฒนาพาณิชยนาวีมีความจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยด้านการเงินและการเพิ่มมูลเหตุจูงใจในด้านผลประโยชน์ที่จะได้รับ ระบบภาษีอากรจึงเป็นมาตรการที่มีความสำคัญและจำเป็นในการสนับสนุนการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีไทย จากการศึกษาเบื้องต้นในหลายประเทศมีการใช้มาตรการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีแก่กิจการพาณิชยนาวี เพื่อเป็นมูลเหตุจูงใจผู้ประกอบการ และเมื่อเปรียบเทียบกับระบบภาษีอากรของประเทศไทย พบว่า ขาดหลักการการให้สิทธิประโยชน์และผลประโยชน์พึงได้ต่อผู้ประกอบการ

แนวทางดำเนินการทางด้านภาษีอากร:

- การอนุญาตให้ผู้จัดการขนส่ง (หรือผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้ตัดสินใจ) ที่เลือกใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำสามารถนำรายจ่าย (ค่าขนส่งทางน้ำซึ่งรวมตั้งแต่ค่าเช่าตู้ Container ค่าขนถ่ายที่ท่าเรือ ค่าภาระท่าเรือ และค่าขนส่งทางน้ำ) มาหักจากเงินได้เพื่อเสียภาษีเป็นสองเท่าเป็นระยะเวลา 5 ปี มาตรการนี้จัดเป็นมาตรการแรกที่จะกระตุ้นให้ผู้จัดการขนส่งในเขตพื้นที่อิทธิพลของร่องน้ำ เช่น ตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเลือกที่จะใช้การขนส่งทางน้ำเพื่อขนสินค้าขึ้น – ล่องตามแนวร่องน้ำ

- การยกเว้นภาษีเงินได้จากรายได้ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประเภท Door to Door basis โดยกำหนดให้มีการยกเว้นครอบคลุมถึงการใช้เรือไทยในช่วงใดช่วงหนึ่ง

- การยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายที่เก็บกับค่าตอบแทนที่ผู้ประกอบการเรือไทยจ่ายให้กับผู้ประกอบการในต่างประเทศที่ให้เช่าที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ และให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์และซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์

- การแก้ไขการจัดเก็บภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชักธงไทยโดยใช้หลักเกณฑ์และอัตราภาษีเดียวกับที่ปฏิบัติต่อเรือต่างประเทศ (ซึ่งในปัจจุบัน รัฐไทยไม่สามารถที่จะเก็บภาษีเงินได้จากเรือต่างประเทศได้ ฉะนั้น รัฐก็ควรยกเว้นภาษีส่วนนี้ให้กับเรือไทยด้วย)

- การปรับปรุงระบบภาษีที่เกี่ยวข้องให้เกื้อกูลต่อการแข่งขันและการประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีภาษีมูลค่าเพิ่ม เช่น
  - การแก้ไขอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บกับผู้ประกอบการเรือไทยที่ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนอกประเทศไทย (Cross trade) ให้เท่ากับอัตราร้อยละ 0 รวมทั้งให้ครอบคลุมกรณีการซื้อเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเรือไทยและการซื้อสิ่งของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือไทยทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งกรณีซ่อมเรือและต่อเรือทั้งในและต่างประเทศ
  - การกำหนดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 0 ให้แก่ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders)
  - การกำหนดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 0 ให้แก่กิจกรรมการบริการและการใช้บริการรับจ้างบริหารเรือ (Ship management)
  - การแก้ไขอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 0 สำหรับการต่อเรือและการซ่อมเรือภายในประเทศ
  - การลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1 และเพื่อให้เป็นการพัฒนาที่เกื้อกูลขนานไปกับอุตสาหกรรมอู่เรือ ก็ควรมีการจัดกองทุนสำหรับการซ่อมเรือขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า โดยให้มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 0 อันจะทำให้อู่เรือไทยสามารถนำไปปล่อยสินเชื่อแก่บริษัทในการนำเรือมาซ่อมและต่อเรือกับอู่เรือไทย (ถ้านำเรือเข้าจากต่างประเทศ ต้องเสียอากร 1% ภาษีมูลค่าเพิ่มอีก 7%)
  - มาตรการยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือโดยไม่มีเงื่อนไข (ซึ่งขณะนี้ดำเนินการไปแล้ว)

ในการที่จะดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ข้างต้น สพว. ควรจะต้องเริ่มด้วยการศึกษาประเด็นต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน จากนั้นจึงนำผลการศึกษาที่ได้มาเสนอในคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี การศึกษาที่ควรดำเนินการมีดังต่อไปนี้

ก. การจัดให้มีการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการต่าง ๆ โดยการศึกษาควรเน้นไปที่วิธีการและผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ อย่างครบถ้วน

ข. ในการศึกษาผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้น ควรเน้นในลักษณะของกรณีศึกษาต่าง ๆ เช่น เมื่อมีมาตรการสนับสนุนให้สามารถหักรายจ่ายได้สองเท่าจากรายได้เพื่อประเมินภาษีเงินได้ ก็ควรดำเนินการแบ่งออกเป็น 3-4 กรณีศึกษา เช่น กรณีที่ให้ประโยชน์นี้กับผู้จัดการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง หรืออาจจะให้กับเพียงฝ่ายเดียว หรือกรณีที่มีและไม่มีผู้จัดการขนส่งหันมาใช้ทางน้ำเพิ่มเติมจะมีผลลัพธ์ในแง่ของรายได้จากภาษีลดลงหรือเพิ่มขึ้นอย่างไร และเมื่อมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นผลลัพธ์จะเป็นเช่นไร

ค ประเด็นที่สำคัญคือ เมื่อมีการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการขนส่งจำนวนนี้จะส่งผลโดยตรง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในแง่ของการใช้พลังงาน (การลดลงของเชื้อเพลิง) และปริมาณการเดินทางของรถบรรทุก และการขนส่งสินค้า (ระยะทางการเดินทาง และระยะเวลาที่ลดลงของรถบรรทุก)

ง ประเด็นสุดท้าย ได้แก่ การศึกษาถึงความยั่งยืนและความมั่นคงของระบบขนส่งสินค้า ซึ่งการพัฒนาและสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีทางเลือกในการขนส่งเพิ่มมากขึ้น และสามารถที่จะประหยัดค่าใช้จ่ายในการพัฒนาถนนหรือแม้แต่รถไฟได้ เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ในเขตอิทธิพลของร่องน้ำสามารถที่จะเลือกใช้การขนส่งทางน้ำเป็นหลัก

4.2.5 มาตรการทางการเงินเพื่อพัฒนาพาณิชยนาวี โดยเน้นความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนพาณิชยนาวี

กิจการพาณิชยนาวีมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือ กิจการท่าเรือและหมายรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกิจการดังกล่าว ซึ่งมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจสังคม และความมั่นคงของประเทศ และมีบทบาทช่วยสนับสนุนการพัฒนาประเทศหลายด้าน เช่น เป็นส่วนสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ ช่วยด้านดุลการชำระเงิน ก่อให้เกิดกิจการต่อเนื่อง ก่อให้เกิดการจ้างงานและด้านความมั่นคงของประเทศ ซึ่งสามารถจำแนกรายละเอียดออกได้เป็น 5 ประการ

1. ในด้านการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ

ปัจจุบันการค้าที่มีการขนส่งระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 90 เป็นการขนส่งทางทะเลและจากข้อเท็จจริงพบว่าประเทศไทยมีการนำเข้าและส่งออกจำนวนมาก ในปีพ.ศ. 2551 ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศเท่ากับ 11,814 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 130 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของไทย ซึ่งมีมูลค่าการขนส่งทางทะเล 8,146 พันล้านบาท มีสัดส่วนร้อยละ 90 ของผลผลิตมวลรวมประชาชาติ ดังนั้น การพาณิชยนาวีจึงมีบทบาทอย่างชัดเจนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงมีส่วนสำคัญในการสร้างผลผลิตมวลรวมประชาชาติด้วย

ตารางที่ 4.2-2 : การค้าระหว่างประเทศของไทยปี พ.ศ. 2541 – 2551

หน่วย : ล้านตัน หน่วย : พันล้านบาท

ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่งสินค้า			มูลค่าการขนส่งสินค้า		
	ทั้งหมด	ทางทะเล	ร้อยละ	ทั้งหมด	ทางทะเล	ร้อยละ
2541	117.8	114.3	97.03	4,021.8	2,797.2	69.55
2542	134.0	126.2	94.18	4,122.6	2,550.7	61.87
2543	150.4	142.5	94.75	5,247.7	3,372.2	64.26
2544	166.2	158.2	95.19	5,620.4	3,639.1	64.75
2545	160.0	150.8	94.25	5,666.8	3,686.5	65.05
2546	159.8	149.8	93.74	6,436.9	4,194.8	65.17
2547	179.1	167.9	93.75	7,635.1	5,103.5	66.84
2548	196.9	183.5	93.19	9,130.7	6,120.9	67.04
2549	194.2	181.1	93.25	9,792.0	6,536.5	66.75
2550	215.7	194.6	90.22	10,174.0	6,796.8	66.81
2551	216.6	193.3	89.24	11,813.8	8,145.6	68.95

ตารางที่ 4.2-3: มูลค่าการค้าของประเทศไทยเมื่อคิดเป็นสัดส่วนเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้ารวม (% of GDP)	มูลค่าการค้าทางทะเล(% of GDP)
2541	86.93 %	60.46 %
2542	88.91 %	55.01 %
2543	106.60 %	68.50 %
2544	109.48 %	70.89 %
2545	103.97 %	67.63 %
2546	108.78 %	70.89 %
2547	117.65 %	78.64 %
2548	128.73 %	86.30 %
2549	124.74 %	83.27 %
2550	119.28 %	79.68 %
2551	130.17 %	89.75 %

2. **ในด้านช่วยดุลการชำระเงิน**

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทย ที่เป็นการขนส่งโดยใช้กองเรือพาณิชย์ของไทยคิดเป็นสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือพาณิชย์ของต่างชาติ โดยในปีพ.ศ. 2541-2551 กองเรือพาณิชย์ไทยสัดส่วนในการขนส่งเฉลี่ยเพียงร้อยละ 10.8 มีส่วนแบ่งค่าระวางบรรทุกสินค้าเพียงร้อยละ 10 ของค่าระวางบรรทุกสินค้าที่ขนส่งทางทะเลทั้งหมด การที่กองเรือพาณิชย์ไทยมีส่วนแบ่งค่าระวางในสัดส่วนที่ต่ำมาก หมายความว่าประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากเพื่อชำระค่าระวางเรือให้แก่สายการเดินเรือต่างชาติ ทำให้ประเทศไทยต้องขาดดุลบริการทางด้านการขนส่งทางทะเลก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อดุลบัญชีเดินสะพัด (Current account) และดุลการชำระเงิน (Balance of payment) ของประเทศ ในการนี้การเพิ่มส่วนแบ่งค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของกองเรือพาณิชย์ไทยโดยการขยายขนาดของกองเรือให้ใหญ่ขึ้น จึงมีผลทำให้เกิดการสงวนเงินตราต่างประเทศที่จะต้องจ่ายเป็นค่าระวางเรือให้แก่สายการเดินเรือต่างชาติได้ระดับหนึ่ง ซึ่งจะเป็นผลดีต่อดุลบัญชีเดินสะพัด และดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ

3. **ในด้านก่อให้เกิดกิจการต่อเนื่องพาณิชยนาวีสร้างธุรกิจต่อเนื่องจำนวนมาก**

การขนส่งสินค้าโดยใช้เรือเดินทะเล ซึ่งเป็นเรือพาณิชย์จากท่าเรือแห่งหนึ่งไปสู่ท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศหรือการขนส่งตามชายฝั่งภายในประเทศก็ตาม จะก่อให้เกิดกิจการทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น กิจการเจ้าของเรือ ตัวแทนเรือ ท่าเรือ อู่ต่อและซ่อมเรือ ผู้รับจัดการขนส่ง บริการนอกท่า การประกันภัยทางทะเล การเงินการธนาคาร การขนส่งธุรกิจส่งออกและนำเข้า ผู้ประกอบการในภาคการผลิตต่าง ๆ ฯลฯ รวมทั้งจะก่อให้เกิดกิจการต่อเนื่องออกไปอีกชั้นหนึ่ง เช่น กิจการอู่ต่อเรือและ/หรือซ่อมเรือ จะก่อให้เกิดกิจการต่อเนื่องเกี่ยวกับวัสดุอุปกรณ์ในการต่อเรือและซ่อมเรือ ได้แก่ กิจการเหล็กแผ่น สีทาเรือ ใบพัดเรือ เครื่องยนต์ดีเซล และปั๊ม เป็นต้น ซึ่งกิจการเหล่านี้เป็นแหล่งสร้างงาน สร้างรายได้ สร้างความมั่นคงและเสถียรภาพให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ

4. **ในด้านการจ้างงาน**

การพาณิชยนาวีทั้งในด้านการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและการเดินเรือขนส่งชายฝั่งภายในประเทศ รวมทั้งกิจการต่อเนื่องต่าง ๆ เช่น อู่เรือ ท่าเรือ การบริการนอกท่า การประกันภัยทางทะเล ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้า และกิจการตัวแทนนำเข้าและส่งออกมีบุคลากรที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นแรงงานภายในประเทศทั้งภาครัฐและเอกชนกระจายในกิจการต่าง ๆ บุคลากรดังกล่าวมีหลายประเภทขึ้นอยู่กับประเภทของกิจการที่จ้างงานนั้น

5. **ในด้านเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศทั้งในภาวะปกติและในภาวะสงคราม**

ผลประโยชน์ต่อความมั่นคงของประเทศสามารถพิจารณาได้ทั้งในภาวะสงครามและภาวะปกติ โดยในภาวะสงครามระยะสั้นเรืออาจมีบทบาทช่วยสนับสนุนภารกิจทางการทหารได้ภายใต้ข้อจำกัดของตัวเรือและท่าเรือที่มีอยู่ โดยเรือแต่ละประเภทจะมีบทบาทความสำคัญมากน้อยแตกต่างกันออกไป ถ้าสงครามเกิดขึ้นยืดเยื้อเป็นเวลานาน เรือจะมีบทบาทได้มากขึ้น เมื่อไม่อยู่ในภาวะสงครามแม้เรืออาจไม่อยู่ในสถานะที่มีบทบาทมากนัก แต่การมีกองเรือจำนวนหนึ่งอาจช่วยให้ประเทศดูมีสมุทธานุภาพเป็นที่เกรงขาม และอาจเป็นการช่วยป้องกันไม่ให้เกิดสงครามได้ นอกจากนั้น แม้ประเทศไม่ได้อยู่ในสถานะคู่สงครามโดยตรง และหากพื้นที่ใกล้เคียงเกิดปัญหาการมีเรือของตนเองจะช่วยรักษาเส้นทางการเดินเรือและการขนส่งสินค้าของประเทศ

เนื่องจากกิจการด้านพาณิชยนาวีเป็นกิจการที่ใช้เงินลงทุนสูงและมีระยะเวลาคืนทุนที่ค่อนข้างยาวนาน ทำให้ผู้ประกอบการด้านพาณิชยนาวีมักประสบปัญหาในการขยายกิจการหรือแม้กระทั่งการดำรงอยู่ในธุรกิจ ผู้ที่ประสบความสำเร็จในธุรกิจพาณิชยนาวีจึงมักจะเป็น ผู้ที่มีเงินลงทุนจำนวนมากหรือเข้าร่วมลงทุนกับบริษัทต่างชาติ ทำให้กิจการพาณิชยนาวีของไทยโดยเฉพาะกลุ่มบริษัทที่มีเงินลงทุนจำกัดสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในเวทีโลก การจัดตั้งกองทุนพาณิชยนาวีเพื่อให้

สมาชิกกองทุนได้กู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำไปลงทุนในกิจการพาณิชยนาวีจะช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถยกระดับการให้บริการและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งนับว่าเป็นการพัฒนากิจการด้านพาณิชยนาวีที่สำคัญเป็นอย่างยิ่ง

วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนา “กองทุน” สรุปได้เป็น 2 ลักษณะได้แก่

- กองทุนนี้จัดตั้งขึ้นเพื่อการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี โดยในระยะเริ่มต้นควรเน้นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากและมีผลเกี่ยวเนื่องกับกิจการพาณิชยนาวีทั้งระบบ ได้แก่ กิจการที่เกี่ยวกับกองเรือและอู่เรือ จากนั้นจึงขยายผลไปยังกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวีต่อไป
- กองทุนนี้จะมีลักษณะเป็นเงินทุนหมุนเวียน โดยผู้กู้ยืมใช้เงินจากกองทุนจะต้องจ่ายคืนเงินกู้ภายในระยะเวลาเหมาะสมเพื่อรักษาสถานะภาพกองทุนต่อไป การให้กู้ยืมจะคิดอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าปกติ เพื่อสนับสนุนการพัฒนากิจการที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง (High Economic Return) และส่งผลให้เกิดธุรกิจต่อเนื่อง แต่ให้ผลตอบแทนทางการเงินจะไม่สูงนัก (Medium Financial Return)

จากวัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งกองทุนดังกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่า กองทุนที่จะจัดตั้งขึ้นต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนมีลักษณะเป็นเงินทุนหมุนเวียน โดยผู้ขอรับการสนับสนุนจะต้องกู้เงินจากกองทุน และส่งคืนเพื่อให้กองทุนสามารถรักษาเงินทุนเพื่อการสนับสนุนผู้ดำเนินกิจการรายอื่น ๆ ต่อไป

1. การวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ของการพัฒนากองทุน

การวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจของโครงการลงทุนเป็นเรื่องจำเป็น เพราะการลงทุนของภาครัฐจำเป็นจะต้องได้รับผลประโยชน์ตอบแทนต่อประชาชนในส่วนรวม การลงทุนในที่นี้หมายถึงการจัดตั้งกองทุน ซึ่งถึงแม้จะเป็นกองทุนหมุนเวียน (เงินกู้ต้องคืนกลับสู่กองทุนพร้อมดอกเบี้ยอัตราไม่สูงนัก) ส่วนผลตอบแทนการลงทุนได้แก่ปริมาณการค้า และการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือไทยที่จะเพิ่มขึ้นตามอัตราส่วนการค้าที่เพิ่มขึ้นตามความจุของกองเรือ และผลตอบแทนทางการค้าโดยตรงได้แก่ภาษีที่จะได้รับเพิ่มขึ้น และปริมาณงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้น

ก. การพยากรณ์มูลค่าการค้าทางทะเล

รายงานการศึกษาด้านการค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้นำเสนอลักษณะความสัมพันธ์ของมูลค่าการค้าทางทะเลกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP – Gross Domestic Product) เป็นเส้นตรง คณะที่ปรึกษาได้ปรับปรุงสมการขึ้นมาใหม่โดยใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน ค่าตัวแปร Dummy Variable ซึ่งเคยใช้ในสมการเดิม (ไม่สามารถใช้ได้ในปัจจุบัน) ปรับเปลี่ยนไปเป็นตัวแปรที่อธิบายอัตราเงินเฟ้อโดยใช้ค่า CPI-Consumer Price

Index ซึ่งอธิบายการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินปัจจุบันได้พอสมควร ลักษณะของสมการอยู่ในรูปดังนำเสนอข้างล่าง

VST = -181338382.62 + 46.37GDP + 1520227.20CPI

โดย VST = Value of Seaborne Trade

GDP = Gross Domestic Product at 1988 Price

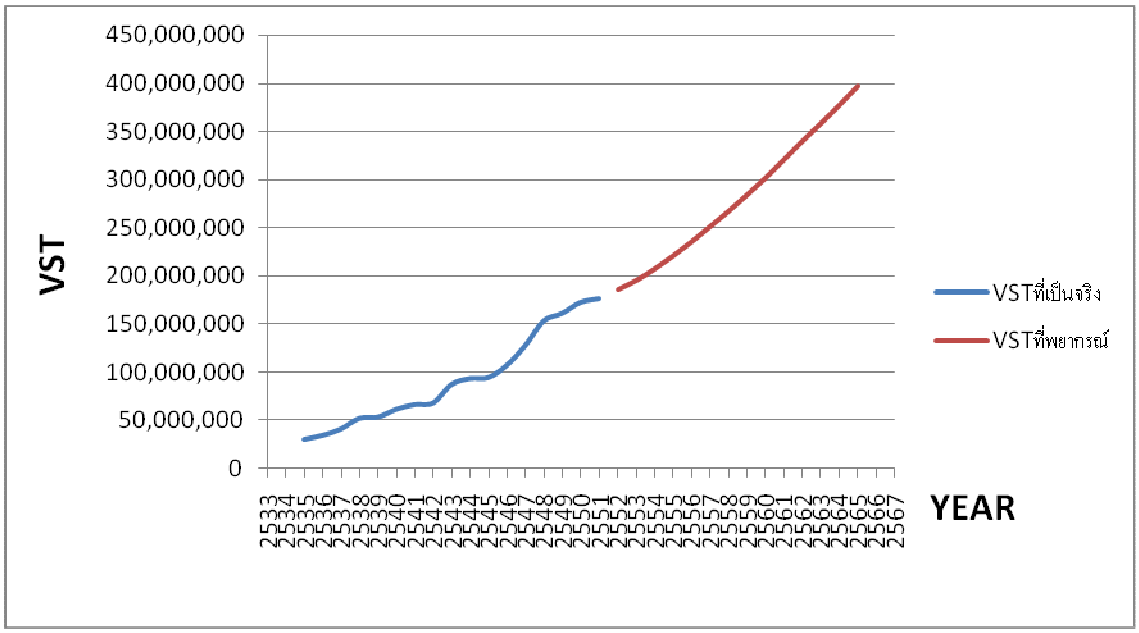
CPI = Consumer Price Index at 2007 Price

โดยค่า GDP และ CPI อธิบายมูลค่าการค้าทางทะเล (หรือปริมาณการขนส่งทางทะเล) ได้ประมาณ 98%

TDRI และ สศช. ได้ทำการศึกษาและพยากรณ์ค่า GDP ไปในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2555, 2560 และ 2565 ซึ่งนำมาแทนค่าในสมการข้างต้นและได้ผลลัพธ์ดังนำเสนอใน**ตารางที่ 4.2-4 และรูปที่ 4.2-1** ซึ่งเมื่อพิจารณาอัตราเพิ่มของมูลค่าการค้าทางทะเลอย่างกว้าง ๆ สรุปได้ว่าปริมาณการค้าทางทะเลของประเทศจะเพิ่มขึ้นในอัตราใกล้เคียงกับอัตราเพิ่ม GDP ของประเทศ ที่อัตราประมาณร้อยละ 3-5 ต่อปี

ตารางที่ 4.2-4: การประมาณค่ามูลค่าการค้าทางทะเล

ปี	GDP	CPI	VST=-181338382.62+46.37GDP+1520227.20CPI
2552	4,493,827.254	104.200	185,448,061.366
2553	4,628,642.071	106.492	195,184,393.292
2554	4,813,787.754	108.835	207,331,236.753
2555	5,025,742.755	111.230	220,799,584.335
2556	5,264,219.429	113.677	235,577,821.757
2557	5,520,792.191	116.178	251,277,016.433
2558	5,779,809.288	118.733	267,173,197.051
2559	6,060,698.867	121.346	284,169,086.955
2560	6,353,668.666	124.015	301,812,499.488
2561	6,672,154.078	126.744	320,728,355.929
2562	6,996,700.978	129.532	340,016,532.676
2563	7,297,559.121	132.382	358,299,518.324
2564	7,611,354.163	135.294	377,277,696.290
2565	7,938,642.392	138.270	396,978,958.369



รูปที่ 4.2-1: กราฟแสดงการเคลื่อนไหวของมูลค่าการค้าทางทะเลที่เป็นค่าจริงและค่าพยากรณ์

ข. การประมาณขนาดของกองเรือ

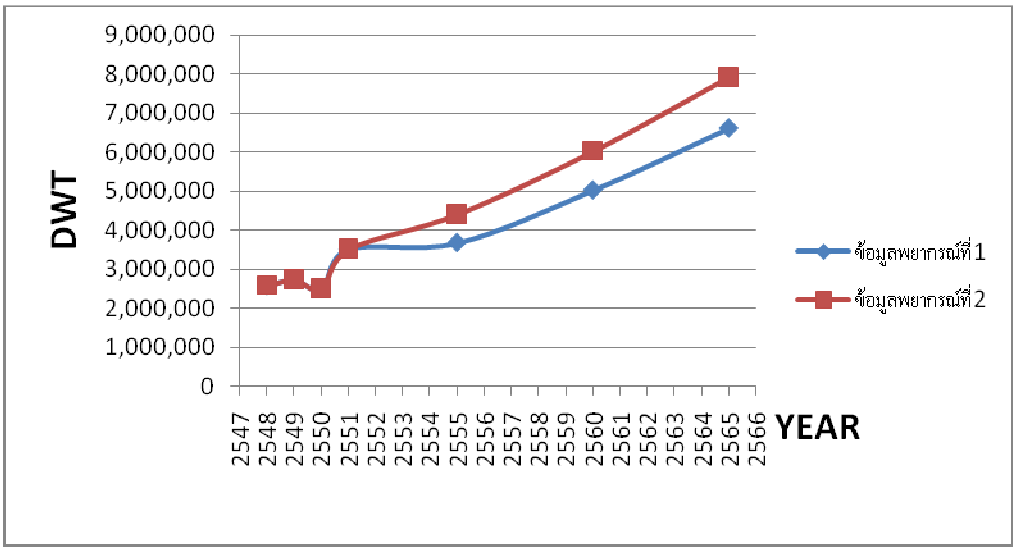
การพิจารณาขนาดกองเรือไทยวิเคราะห์จากสัดส่วนการตลาดของน้ำหนักบรรทุกสินค้าทางทะเล ซึ่งเมื่อพิจารณาสัดส่วนค่าระวางเรือต่อมูลค่าการค้าทางทะเลพบว่ามีอัตราส่วนค่อนข้างคงที่ ทำให้สามารถประมาณการขนาดการบรรทุกสินค้าของกองเรือไทย (DWT) โดยใช้สมมุติฐานกรณีศึกษา 2 กรณี (ปรับปรุงจากที่ได้จัดทำไว้ในโครงการศึกษาเดิมเพื่อให้เหมาะสมกับเงื่อนไขการพัฒนาระบบ) ได้แก่

- กองเรือไทยกลับไปรักษาส่วนแบ่งการตลาดคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อปี ซึ่งจะต้องปรับปรุงกองเรือให้มีความจุเพิ่มเติมเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.5 ต่อปีในช่วง 2551-2560 และเฉลี่ยเพิ่มประมาณร้อยละ 6.5 ต่อปีในช่วง 2560-2565 กรณีศึกษานี้จัดว่าเป็นกรณีรักษาสถานะภาพไว้เท่านั้น
- กองเรือไทยมีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นโดยสมมุติให้มีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นไปที่ประมาณร้อยละ 15-20 (ซึ่งจัดว่ามีความเหมาะสมในระดับปานกลาง เนื่องจากส่วนแบ่งจำนวนนี้จัดว่าค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับแผนงานพัฒนากองเรือสำหรับประเทศในภูมิภาคนี้ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม ที่ต้องการรักษาส่วนแบ่งการตลาดของกองเรือของชาติตนที่อัตราส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าการค้าทางทะเล) ซึ่งจะต้องปรับปรุงกองเรือให้มีความจุเพิ่มเติมเฉลี่ยประมาณร้อยละ 8.0 ต่อปีในช่วง 2551-2560 และเฉลี่ยเพิ่มประมาณร้อยละ 6.5 ต่อปีในช่วง 2560-2565

ผลลัพธ์ของการศึกษานำเสนอใน**ตารางที่** 4.2-5 **และรูปที่** 4.2-2 สรุปได้ว่า ปริมาณกองเรือไทยอาจจะเพิ่มไปจนถึง 3.68 และ 4.40 ล้าน DWT ที่ปี 2555 สำหรับกรณีรักษาสถานะภาพปัจจุบัน และสำหรับกรณีเพิ่มมูลค่าไปที่ร้อยละ 18-20 ตามลำดับ และที่ปี 2565 เพิ่มไปจนถึง 6.6 และ 8.0 ล้าน DWT ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2-5 : **การประมาณการปริมาณระวางบรรทุก (DWT) ของกองเรือไทย**

ปี	ความจุของเรือ ข้อมูลพยากรณ์ที่ 1 (DWT)	ความจุของเรือ ข้อมูลพยากรณ์ที่ 2 (DWT)
2548	2,583,000.00	2,583,000.00
2549	2,741,000.00	2,741,000.00
2550	2,498,000.00	2,498,000.00
2551	3,520,841.00	3,520,841.00
2555	3,679,993.07	4,415,991.69
2560	5,030,208.32	6,036,249.99
2565	6,616,315.97	7,939,579.17



รูปที่ 4.2-2: **กราฟแสดงระวางบรรทุก (DWT) ของกองเรือไทยตามข้อมูลพยากรณ์ทั้ง 2**

ค. ผลต่อเศรษฐกิจของประเทศ

การพัฒนากองทุนสนับสนุนจะต้องให้เอกชนสามารถกู้ยืมได้ภายในปี 2554 เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถนำไปจัดหากองเรือมาเพิ่มเติมได้ตั้งแต่ประมาณปี 2555 เพื่อจะช่วยให้กองเรือไทยสามารถเพิ่มความจุของปริมาณการขนส่งทางทะเลภายในเวลา 10 และ 15 ปีได้ประมาณ 1.5 และ 3.0 ล้าน DWT ตามลำดับ และหากดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่สนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลกองเรือไทยควรจะสามารถเพิ่มความจุได้มากถึง 2.5 – 4.4 ล้าน DWT ภายในเวลา 10 และ 15 ปีตามลำดับ

จากปริมาณความจุที่เพิ่มขึ้นเพื่อให้สามารถมีสัดส่วนในการรับ-ส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น จะทำให้มีรายรับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น ส่งผลโดยตรงต่อดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ (ประเทศไทยจะมีเงินตราต่างประเทศเพิ่มขึ้น) ภาษีการค้าประเภทต่าง ๆ เพิ่มขึ้น และปริมาณการจ้างงานเพิ่มขึ้น

กิจกรรมพาณิชยนาวีอาจแบ่งย่อยออกได้เป็น 6 กิจกรรมย่อย ได้แก่ กิจการเดินเรือ กิจการอู่เรือ กิจการท่าเรือ กิจกรรมศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งบนบก กิจกรรมขุดลอกดูแลร่องน้ำ และกิจกรรมรับจัดการขนส่ง กิจกรรมเหล่านี้จะก่อให้เกิดรายได้และการจ้างงานตามรายกิจกรรมนั้น ๆ ซึ่งจากรายงานการศึกษาที่ผ่านมาสรุปว่า ปริมาณการจ้างงานในกิจกรรมเหล่านี้ในปัจจุบันจะมีประมาณ 60,000 คน การจ้างงานจะเพิ่มขึ้น 100% เป็น 120,000 ภายในระยะเวลา 5-10 ปี ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของกองเรือจะส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของอู่และท่าเรือ ซึ่งจะมีบุคลากรเพิ่มขึ้นตามไปด้วย จะเสริมปริมาณการจ้างงานในกิจการคมนาคมขนส่งให้เพิ่มมากขึ้น ผลประโยชน์ทั้งหมดดังกล่าวข้างต้นจะส่งผลโดยตรงต่อสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ง. สรุปขนาดของกองทุน

คณะที่ปรึกษาได้อิงแนวคิดการพัฒนากองทุนมาจากผลการศึกษาเดิมที่ผ่านมาใน 2 ลักษณะได้แก่ ขนาดของกองทุน และแนวทางการจัดตั้งกองทุน ซึ่งในส่วนของขนาดของกองทุนคณะที่ปรึกษาจะได้สรุปในหัวข้อนี้

- กองทุนที่มีอยู่ควรสนับสนุนการพัฒนาและเพิ่มความจุของกองเรือได้ระหว่าง 1.5-2.5 ล้าน DWT
- ค่าใช้จ่ายในการพัฒนากองเรือเดินทะเลเพื่อการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ (ซึ่งมีหลายประเภท และมีค่าใช้จ่ายในการต่อเรือ และบำรุงรักษาต่างกันมาก) อยู่ที่ประมาณ 35,000 บาทต่อ DWT
- กองทุนควรจะสามารถสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการพัฒนากองเรือได้ที่ระหว่าง 25-50%
- ฉะนั้น ขนาดของกองทุนที่ควรมีจะอยู่ที่ประมาณ 20,000 ล้านบาทในระยะเวลา 10 ปี

ฉะนั้น คณะที่ปรึกษาจึงนำเสนอให้ กรมเจ้าท่า โดย สพว. ขออนุมัติเป็นการเร่งด่วนในการจัดตั้งกองทุน โดยมีทุนดำเนินการระยะแรกเริ่ม 5,000 ล้านบาทต่อไปให้ดำเนินการขยายทุน 6 ครั้ง ในระยะเวลา 10 ปี ครั้งละ 2,500 ล้านบาทรวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 20,000 ล้านบาท

2. **สรุปลักษณะและวิธีดำเนินการกองทุนหมุนเวียน**

กองทุนหมุนเวียน หมายถึงกองทุนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้กู้ยืมลักษณะคล้ายธนาคารแก่ผู้ประกอบการขนส่งโดยเริ่มเน้นสนับสนุนการพัฒนากิจการกองเรือและอู่เรือที่อัตราดอกเบี้ยต่ำ และข้อพิจารณาต่าง ๆ เกี่ยวกับการกู้ยืมจะเน้นสำหรับโครงการและแผนธุรกิจเพื่อการประกอบการขนส่ง

แนวคิดการจัดตั้งกองทุนได้มีการสัมมนาและสนทนาระหว่างภาครัฐ เอกชนและในกลุ่มของผู้ประกอบการฯ แนวคิดของการจัดตั้งพอจะสรุปได้ดังนี้

- <u>การจัดตั้งกองทุนหมุนเวียนควรดำเนินการในลักษณะของสถาบันการเงิน และควรเร่งรัดให้เร็ว</u> ฉะนั้นในช่วงแรกอาจจะเริ่มโดยการจัดตั้งเป็นกองทุนในสถาบันการเงินปัจจุบัน เพื่อให้สามารถกู้ยืมได้อย่างช้าช่วงต้นปี พ.ศ. 2554 เพื่อให้สามารถจัดหาเรือมาประกอบธุรกิจได้ช้าที่สุดภายในปีพ.ศ. 2555 ในขณะเดียวกัน กองทุนก็ควรปรับตัวเองออกไปเป็นสถาบันการเงินอิสระต่อไป

- <u>ในระยะเริ่มต้นกองทุนพาณิชยนาวีเพื่อสนับสนุนกองเรือและอู่เรือควรจะเริ่มด้วยวงเงินจำนวนหนึ่งประมาณ 5,000 ล้านบาท</u> (ปรับปรุงมาจากรายงานเรื่องโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดหาเงินทุนพาณิชยนาวี พ.ศ. 2543 ซึ่งสรุปว่าวงเงินเริ่มต้นควรจะประมาณ 2,000 ล้านบาท และคณะรัฐมนตรีได้เคยอนุมัติและจัดสรรผ่านบรรษัทเงินทุน IFCT แต่ยังไม่นำออกมาใช้ และผลการศึกษาสรุปว่าที่ปลายปีพ.ศ. 2544 สถาบันการเงินเพื่อการพาณิชยนาวีควรจะต้องมีวงเงินจดทะเบียนถึง 8,000 ล้านบาท อย่างไรก็ตามสพว. ควรจะทำการศึกษาปรับปรุงรายงานเดิมอีกครั้ง เพื่อทบทวนยอดเงินที่เสนอโดยทีมงานที่ปรึกษาชุดที่ดำเนินการศึกษาเพื่อจัดตั้งกองทุน) จากนั้นระดมเงินเพิ่มเติมในตลาดเงินตามความจำเป็น และเพื่อไม่ให้การบริหารกองทุนมีอัตราส่วนหนี้ต่อทุนมากเกินไป สถาบันการเงินเพื่อการพาณิชยนาวีควรจะสามารถระดมทุนเพิ่มเติมตามวาระ ในระยะเวลา 10 ปีแรกควรจะมีการระดมทุนประมาณ 6 ครั้ง (ซึ่งในที่นี้เสนอให้เพิ่มทุนครั้งละประมาณ 2,000 ล้านบาท ปรับปรุงมาจากรายงานการศึกษาเดิมโดยทีมงานที่ปรึกษาชุดที่ดำเนินการศึกษาเพื่อจัดตั้งกองทุนเสนอแนะให้เพิ่มทุนครั้งละ 1,000 ล้านบาท แต่ในปัจจุบันมูลค่าเรือและอุปกรณ์เพื่อการใช้งานในเรือและอู่ต่อ/ซ่อมเรือมีราคาเพิ่มขึ้นอีกมาก ฉะนั้นสถาบันการเงินจึงต้องมีเงินทุนเพียงพอสำหรับการกู้ยืมเพื่อทำงานอย่างมีเหตุผล)

- การบริหารกิจการกองทุน (หรือองค์กรที่ดูแลกองทุน) ควรแบ่งออกเป็น 4 ระดับได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับบริหาร ระดับปฏิบัติการ และระดับตรวจสอบ ซึ่งควรแยกการดูแลแต่ละระดับออกจากกันเป็นฝ่าย และเมื่อจัดตั้งเป็นสถาบันการเงินก็ควรพัฒนาเป็นสำนักเพื่อการดูแลภารกิจของงานในแต่ละระดับอย่างใกล้ชิดและเหมาะสม การดำเนินงานกองทุนควรใช้นโยบายทางการเงินที่เข้มงวด มีวินัย มีการตรวจสอบ และเป็นไปตามกรอบของธนาคารแห่งประเทศไทย
- ในส่วนของเงื่อนไขสินเชื่อ เช่น อัตราดอกเบี้ย ระยะเวลาคืนเงิน หลักประกันและอัตราส่วนมูลค่าเงินที่ให้การสนับสนุนต่อมูลค่าหลักประกันควรสอดคล้องกับความสามารถทางการเงินของโครงการหรือของแผนธุรกิจของบริษัท แนวทางการพิจารณาสินเชื่อควรเป็นไปตามหลัก 5C ได้แก่ Character, Capital, Capacity, Condition, และ Collateral และควรได้พิจารณาประเด็นอื่นร่วมไปด้วย ได้แก่ ปัญหาหนี้สูญ ซึ่งเป็นปัญหาปกติของสถาบันการเงินซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและกำไรของกิจการ

3. สรุปสาเหตุที่ทำให้กองทุนหมุนเวียนดำเนินการไม่ได้ผล

กองทุนหมุนเวียน (Revolving Fund or Revolving Loan Fund) ถูกจัดเป็นกองทุนที่มีการจัดตั้งและดำเนินการมากที่สุดประเภทหนึ่ง และเป็นเครื่องมือทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนในการกระตุ้นและเร่งรัดการพัฒนาตามนโยบายหลักของประเทศ สำหรับในสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น กองทุนหมุนเวียนถูกใช้เป็นเครื่องมือดำเนินการกระตุ้นการพัฒนาในเกือบทุกสาขาเศรษฐกิจมาแล้ว เมื่อไม่สามารถดำเนินนโยบายด้านอื่น ๆ ได้ผล และในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกองทุนหมุนเวียนจำนวนมากเพื่อเร่งรัดการพัฒนาด้านเทคโนโลยีจนเป็นที่ยอมรับกันทั่งโลกถึงความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีในทั้งสองประเทศนี้ ฉะนั้น เนื้อหาของหัวข้อนี้จึงเป็นการสรุปสาเหตุที่ทำให้กองทุนหมุนเวียนดำเนินการไม่ได้ผล ซึ่งสรุปปรับปรุงเพิ่มเติมจากรายงาน nogub – cotesu Programa de apoyo a Organizaciones NO-GU Bernamentales, Cooperacion Tecnica Suiza en Bolivia คณะที่ปรึกษาได้นำบทเรียนดังกล่าวมาปรับปรุงให้เหมาะสมกับการประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือโดยสรุปประเด็นสำคัญไว้ 4 เรื่องดังต่อไปนี้

- วัตถุประสงค์กองทุนไม่ชัดเจน กองทุนมีวัตถุประสงค์กว้างจึงทำให้กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวีก็สามารถเข้ามาใช้เงินจากกองทุนได้ ซึ่งกลุ่มธุรกิจที่ต้องการได้รับการส่งเสริมอย่างจริงจังไม่สามารถเข้ามาขอรับการส่งเสริมได้ หรือวัตถุประสงค์แคบทำให้แทบไม่มีกลุ่มธุรกิจใดสามารถเข้ามาขอรับการสนับสนุนจากกองทุนได้
- การดำเนินงานกองทุนหมุนเวียนไม่ชัดเจน หมายความตั้งแต่ หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดตั้งกองทุน หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการกองทุน และความรับผิดชอบในภารกิจต่าง ๆ ของกองทุนยังไม่ชัดเจน เช่น กองทุนส่งเสริม อยู่ในความดูแลของหน่วยงานกลาง แทนที่จะเป็น

หน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญในกิจการพาณิชยนาวีโดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากองเรือและอู่เรือ หากเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานมากกว่าหนึ่งแห่งขึ้นไป ก็ต้องแยกความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานในการเข้ามาร่วมงานเพื่อพิจารณาจัดสรรทุนและมีการพิจารณาร่วมกันอย่างชัดเจน

- การดำเนินโครงการที่เกินกว่าความสามารถขององค์กร (ธุรกิจ) หรือจัดทำแผนธุรกิจ (Business Plan) เพื่อการขออนุมัติใช้เงินกองทุนที่ไม่เหมาะสมโดยเฉพาะแผนธุรกิจที่เกินกว่าความสามารถขององค์กรที่จะบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การเลือกใช้เทคโนโลยีที่ล้ำหน้ามากเกินไป หรือการดำเนินโครงการ (จัดทำแผนธุรกิจ) ที่มีค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการสูงเกินสภาพการณ์จริงขององค์กร ซึ่งจะทำให้การใช้จ่ายเงินทุนถูกใช้เพื่อการบริหารจัดการมากกว่าที่จะถูกใช้เพื่อการจัดหาเรือเพื่อมารับขนส่งสินค้าหรือเพิ่มพูนความสามารถในการซ่อมแซมเรือหรือต่อเรือ
- กองทุนเป็นเครื่องมือที่จะช่วยในการพัฒนากองเรือและอู่ต่อเรือเท่านั้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประกอบการธุรกิจการขนส่งตามลำน้ำและชายฝั่ง และการขนส่งทางทะเล แต่ขบวนการทางธุรกิจการขนส่งทางน้ำ (ทั้งชายฝั่งและทางทะเล) ยังมีอีกหลายขั้นตอน ขั้นตอนต่าง ๆ เหล่านั้นมักจะไม่ได้รับการสนับสนุนหรือไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจส่งผลให้การประกอบการขนส่งไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ หรือแข่งขันกับเรือขนส่งสินค้าของต่างประเทศได้ ในปัจจุบันหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกได้ให้การสนับสนุนการประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลในเกือบทุกขั้นตอน โดยหน่วยงานของรัฐฯ โดยตรง การสนับสนุนเหล่านั้นเริ่มตั้งแต่การเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบ เช่น จากรถบรรทุกมาสู่เรือ การให้การสนับสนุนท่าเรือ การให้การสนับสนุนกองเรือ ฯลฯ การสนับสนุนในลักษณะนี้ส่งผลให้กองเรือของประเทศเหล่านั้น ได้เปรียบกองเรือของประเทศอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันรัฐบาลหลายประเทศกำลังเร่งรัดให้การสนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศการค้าและการขนส่งเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจดำเนินการอย่างได้ประโยชน์ โดยที่ระบบนี้หากไม่ได้รับการสนับสนุนจะทำให้ผู้ประกอบการเสียเปรียบโดยสิ้นเชิงหรือต้องหาข้อมูลชุดนี้ด้วยราคาแพง เป็นต้น

แนวทางเลือกในการดำเนินงานในส่วนที่เป็นกองทุนอีกแนวทางหนึ่งก็คือ แนวทางการจัดตั้งกองทุนในรูปแบบของสหกรณ์ออมทรัพย์เพื่อการพาณิชยนาวี สาเหตุที่มีการเสนอแนวความคิดเพื่อเป็นทางเลือกในการตั้งกองทุนทางหนึ่ง เพราะลักษณะของธุรกิจพาณิชยนาวีนั้นเป็นธุรกิจที่มีผลตอบแทนในระยะยาวและมีอัตราผลตอบแทนที่ต่ำ เนื่องจากเป็นธุรกิจที่คล้ายกับธุรกิจการเกษตรที่การขยายตัวของอุปทานไม่สามารถตอบสนองต่อการขยายตัวของอุปสงค์อย่างทันทีทันใด และขนาดของการตอบสนองก็มักมีขนาดใหญ่กว่าจำนวนความต้องการที่เพิ่มขึ้นจนทำให้ผู้ประกอบการหรือผู้ผลิต

ไม่ได้กำไรมาก เมื่อมีการเพิ่มขึ้นของราคา กล่าวคือ ช่วงเวลาใดที่อัตราค่าระวางสูงขึ้น เจ้าของเรือที่ต้องการกำไรมากขึ้นก็จะต้องต่อเรือเพิ่มขึ้น และเมื่อนำเรือใหม่เข้ามาให้บริการในตลาดก็มีผลให้ปริมาณของเรือนั้นมีมากเกินความต้องการ เพราะการเพิ่มขึ้นของอุปทานเรือในแต่ละลำนั้นมีขนาดการเพิ่มที่มากจนทำให้ระดับอัตราค่าระวางถูกกดลงมาเพราะปริมาณระวางเกิดการล้นตลาด ในทางตรงกันข้ามในช่วงที่อัตราค่าระวางลดลงเจ้าของเรือก็จะมีการลดจำนวนเรือลงโดยการนำเรือเก่าบางส่วนไปตัดซากเรือ จึงทำให้อุปทานที่หายไปจากตลาด หายไปค่อนข้างมากและเร็ว จึงทำให้ระดับอัตราค่าระวางที่มีแนวโน้มลดลงไม่มาก การขาดทุนของเจ้าของเรือก็มักจะไม่รุนแรงมาก ลักษณะดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการไม่มีความสนใจในการปล่อยสินเชื่อจากภาคเอกชนในเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้ก็ยังเป็นธุรกิจที่มีความซับซ้อนเกินกว่าที่นักวิเคราะห์สินเชื่อในสถาบันการเงินต่าง ๆ จะเข้าใจและสามารถทำการวิเคราะห์ความสามารถในการคืนเงินกู้ได้ ที่ปรึกษาจึงมีความเห็นควรในการนำแนวความคิดในเรื่องของสถาบันการเงินที่มีรูปแบบเป็นสหกรณ์มาใช้ในการแก้ไขปัญหา แนวคิดของรูปแบบสหกรณ์เคยมีการนำมาแก้ไขปัญหาในธุรกิจพาณิชยนาวี เช่น กรณี P&I Club (Protection and Indemnity Club) เป็นกองทุนที่เกิดขึ้นจากการระดมทุนในหมู่สมาชิกที่สามารถนำมาใช้ในการแบ่งเบาภาระรับผิดชอบในความเสียหายของเจ้าของเรือที่เป็นสมาชิก ซึ่งสมาคมมีการดำเนินงานที่มั่นคงจนปัจจุบันนี้

สหกรณ์ออมทรัพย์และเครดิตเพื่อธุรกิจพาณิชยนาวีนี้ ควรได้มีการก่อตั้งขึ้นโดยภาครัฐบาลจะต้องเป็นผู้ประสานงาน ประเดิมทุนและถือหุ้นบางส่วนพร้อมทั้งระดมความร่วมมือจากภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชยนาวีหรือ Stack Holder ทั้งหมด เช่น ธุรกิจเรือ ธุรกิจท่าเรือ ธุรกิจอู่ต่อเรือ ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ธุรกิจการขนส่งหลายรูปแบบ ธุรกิจผลิตบุคลากรทางพาณิชยนาวี ธุรกิจการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ ฯลฯ มาร่วมถือหุ้นในสหกรณ์ โดยถูกบริหารและมีการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อจากตัวแทนที่ถูกเลือกมาจากภาคธุรกิจต่าง ๆ ที่มีส่วนในการถือหุ้นโดยมีตัวแทนจากภาครัฐบาลร่วมด้วย นอกจากสหกรณ์จะมีหน้าที่ในการพิจารณาปล่อยเงินกู้ในกลุ่มสมาชิกแล้ว ยังมีหน้าที่ในการออกหุ้นกู้ รับฝากเงินจากสมาชิกหรือสหกรณ์อื่น กู้ยืมเงินและรับเงินจากการออกตั๋วสัญญาใช้เงินและตราสารการเงิน สะสมทุนสำรองและทุนอื่น ๆ รวมทั้งการรับเงินอุดหนุนหรือทรัพย์สินที่มีผู้ยกให้ นอกจากนี้ก็มีอำนาจในการจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นเมื่อกองทุนมีกำไรอีกด้วย

4. แหล่งเงินสนับสนุนกองทุนพาณิชยนาวี

แหล่งเงินของการดำเนินงานในรูปสหกรณ์กองทุนกิจการพาณิชยนาวีนี้ นอกจากจะมาจากการรวบรวมจากสมาชิกทั้งเงินค่าหุ้นจากกลุ่มสมาชิกที่ได้รับผลประโยชน์จากกิจการนี้เอง (กลุ่มที่เป็น Stake Holder ทั้งหลาย) และเงินฝากจากสมาชิก ซึ่งเป็นแหล่งเงินหลักแล้ว ในบางส่วนสหกรณ์ก็อาจมีความจำที่จะต้องพึ่งพาจากแหล่งเงินอื่น ๆ ทั้งนี้อาจมาได้จากหลายแหล่ง โดยอาจได้จากธนาคารพาณิชย์ที่ดำเนินธุรกรรมสินเชื่อเพื่อการพาณิชย์ตามปกติ ธนาคารพาณิชย์ของรัฐ บริษัทประกันภัย รวมถึงสถาบันการเงินที่ได้รับการจัดตั้งเพื่อสนับสนุนสินเชื่อ

เพื่อการพาณิชยนาวีโดยเฉพาะซึ่งอาจเป็นได้ทั้งของรัฐและเอกชน ซึ่งกลุ่มต่าง ๆ เหล่านี้ก็มีการให้ความสำคัญกับการพาณิชยนาวีในระดับที่แตกต่างกัน โดยอาจมีทั้งพิจารณาว่าเป็นแหล่งที่สามารถปล่อยเงินได้จำนวนมากได้โดยมีต้นทุนในการปล่อยต่ำไปจนถึงการพิจารณาว่าเป็นธุรกิจที่มีความเสี่ยงสูงและต้องการหลีกเลี่ยง

สถาบันการเงินที่ได้รับการกล่าวถึงว่าเป็นผู้นำในด้านสินเชื่อพาณิชยนาวีประกอบด้วย ธนาคารซิตี้แบงค์และธนาคารเชสแมนฮัตตันในสหรัฐอเมริกา โนวาสโกเทียของแคนาดา Deutsch Schiffsbank และ Kreditanstalt fÜr Wiederaufbau (KfW) ในเยอรมัน HSBC และ Royal Bank of Scotland ในสหราชอาณาจักรอังกฤษ Danish Ship Finance, Den Norske Bank (DnB) ในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย DBS (Development Bank of Singapore) ในสิงคโปร์ เป็นต้น

สถาบันการเงินที่อยู่ในตลาดสินเชื่อพาณิชยนาวีมีจำนวนเปลี่ยนแปลงตามระดับสภาพคล่องและนโยบายของธนาคารซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลา ยกเว้นธนาคารที่ได้รับการจัดตั้งโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนสินเชื่อพาณิชยนาวีแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งจะมีความสม่ำเสมอมากกว่าธนาคารในกลุ่มอื่น ตัวอย่างของธนาคารในกลุ่มนี้ได้แก่ Danish Ship Finance และ Deutsch Schiffbank เป็นต้น

การดำเนินธุรกิจธนาคารมีลักษณะเหมือนธุรกิจอื่น ๆ คือ มีทั้งผู้ประสบความสำเร็จเป็นผู้นำในตลาดและผู้ที่ต้องถอยออกไปจากตลาด ตัวอย่างของความสำเร็จและล้มเหลวของธนาคารพาณิชย์ในด้านสินเชื่อพาณิชยนาวี ได้แก่

- Long Teram Credit Bank ของประเทศญี่ปุ่น พิจารณาขายสินเชื่อพาณิชยนาวีในยุโรปเมื่อปีพ.ศ. 2541 ทั้งที่เริ่มเปิดส่วนนี้เมื่อปี พ.ศ. 2537 นอกจากนั้นจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจในประเทศญี่ปุ่น ธนาคารแห่งนี้ถูกปิดกิจการในปี 2542
- ธนาคาร Paribas ของฝรั่งเศส ปิดแผนกสินเชื่อพาณิชยนาวีในเจนีวา และในปีพ.ศ. 2542 ถูกยุบกิจการไปรวมกับธนาคารอื่น
- Barclays Bank ขายสินเชื่อพาณิชยนาวีในประเทศกรีกให้กับ Midland ในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งปัจจุบันเป็นส่วนหนึ่งของ HSBC
- Nederlandse Scheepshypotheek Bank (Nedship Bank) มีความจำเป็นต้องปรับโครงสร้างการทำงานในฝ่ายสินเชื่อพาณิชยนาวีเมื่อปี พ.ศ. 2540

เครื่องมือทางการเงิน

ธุรกรรมทางการเงินที่สามารถใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนกิจการสหกรณ์กองทุนพาณิชยนาวีมีหลายช่องทางการตัดสินใจ ในการเลือกใช้ช่องทางใดก็ขึ้นกับสถานะขององค์กร ค่าใช้จ่าย โอกาส และระดับความสามารถในการควบคุมขององค์กรนั้น อย่างไรก็ตามช่องทางเหล่านั้นมีการเปลี่ยนแปลงจากเปิดจนถึงปิดตลอดเวลา ประเภทธุรกรรมทางการเงินเหล่านี้แบ่งกลุ่มใหญ่ ๆ ออกได้เป็น เงินกู้ (Debt finance) ตราสารหนี้ (high yield finance) และการเรียกชำระค่าหุ้นและการรับเงินฝากจากสมาชิกผู้มีผลประโยชน์ในกิจการพาณิชยนาวี โดยรายละเอียดของประเภทธุรกรรมทางการเงินเหล่านี้มีดังต่อไปนี้

1) **เงินกู้** (debt finance)

เงินกู้จากธนาคารเป็นกลไกที่เก่าและมีสัดส่วนสูงที่สุดในบรรดาการสนับสนุนทางการเงินให้กับธุรกิจพาณิชยนาวีทั้งหมด โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 ของปริมาณเงินที่เข้าสู่ธุรกิจ รูปแบบการดำเนินงานเป็นการสนับสนุนสินเชื่อโดยจดจำนองเรือหรือหลักทรัพย์อื่นเป็นหลักประกัน ซึ่งอาจดำเนินการโดยสถาบันการเงินแห่งเดียวหรือเป็นการให้สินเชื่อร่วมกันจากหลายสถาบัน (Syndicated Loan)

การสนับสนุนสินเชื่อในกลุ่มนี้ขึ้นกับสภาพคล่องและนโยบายของธนาคารเป็นสำคัญ โดยช่วงที่ตลาดเงินสภาพคล่องสูงดอกเบี้ยและเงื่อนไขต่าง ๆ อาจลดลงซึ่งเป็นไปตามกลไกอุปสงค์อุปทานของตลาด อัตราดอกเบี้ยอาจเป็นอัตราคงที่หรือลอยตัวขึ้นกับข้อตกลง โดยอาจเป็นอัตราคงที่ในช่วงสองสามปีแรก จากนั้นเป็นอัตราลอยตัวผูกกับอัตราอ้างอิงของตลาด เช่น LIBOR เป็นต้น การชำระคืนอาจเป็นได้ทั้งการชำระคืนเงินต้นเท่ากันทุกงวด หรือชำระคืนให้ผลรวมของเงินต้นกับดอกเบี้ยเท่ากันทุกงวดก็ได้ อย่างไรก็ตามโดยลักษณะการดำเนินธุรกิจที่ผู้ประกอบการมีภาระค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงสูงในระยะแรกต่ำกว่าระยะหลังมาก สถาบันการเงินส่วนใหญ่จึงให้มีการชำระคืนในช่วงแรกสูงกว่าระยะหลัง โดยกำหนดให้คืนเงินต้นเท่ากันทุกงวด

สินเชื่อพาณิชยนาวีของธนาคารไทย

เท่าที่ผ่านมาพบว่ามีธนาคารไทยจำนวนไม่มากที่สนับสนุนสินเชื่อธุรกิจพาณิชยนาวีอย่างจริงจัง ส่วนมากเป็นการสนับสนุนโดยมีหลักทรัพย์บ้าน และที่ดินของผู้ประกอบการรวมถึงการค้ำประกันส่วนตัวมากกว่ามูลค่าเรือที่จดจำนอง ผู้นำในตลาดสินเชื่อธุรกิจพาณิชยนาวีในประเทศไทยประกอบด้วย ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (ธสน.) บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและธนาคารไทยพาณิชย์ เป็นต้น โดยสถาบันการเงินสองแห่งแรกเป็นสถาบันการเงินที่ได้รับการมอบหมายให้เป็นผู้ดูแลกองทุนพาณิชยนาวีที่รัฐบาลจัดตั้งขึ้น

ในปัจจุบันนี้ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย หรือ SME Bank ซึ่งก็เป็นสถาบันการเงินภายใต้การดูแลของรัฐ ก็ได้มีการเสนอสินเชื่อแก่กิจการที่เกี่ยวกับด้านโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ โดยการขอกู้นั้นจะต้องดำเนินการผ่านสมาคมที่ผู้ขอกู้สังกัดอยู่

โดยมีขอบเขตการให้กู้ยืมดัง**ตารางที่** 4.2-6 ต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2-6: **สินเชื่อโครงการช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ไทย**

วัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจ
วงเงินสินเชื่อรวม	3,000 ล้านบาท
ระยะเวลาโครงการ	สิ้นสุดรับคำขอกู้ วันที่ 30 ธันวาคม 2553
กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์เป้าหมาย ได้แก่ - กลุ่มธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - กลุ่มธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ - กลุ่มธุรกิจตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ - กลุ่มธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนน - กลุ่มธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต - กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์อื่น ๆ ตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด
คุณสมบัติผู้กู้	- นิติบุคคล หรือบุคคลธรรมดา ที่ดำเนินธุรกิจในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์เป้าหมาย โดยเป็นสมาชิกของ 12 สมาคมในกลุ่มโลจิสติกส์ หรือ ตามความเห็นชอบของกระทรวงพาณิชย์ - มีใบอนุญาตประกอบกิจการจากหน่วยงานรัฐ และได้จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย - เป็นกิจการหรือกิจกรรมที่ปัจจุบันยังเปิดดำเนินการอยู่จริง และได้รับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจจากสมาคมที่สังกัด หรือ กรณีไม่เป็นสมาชิกสมาคมใดต้องได้รับหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจจากกระทรวงพาณิชย์
วัตถุประสงค์การกู้	เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการ
วงเงินกู้ต่อราย	สูงสุดไม่เกิน 5 ล้านบาท
ประเภทสินเชื่อ	เงินกู้ยืมแบบมีระยะเวลา (Term Loan) สูงสุดไม่เกิน 5 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดชำระคืนเงินต้น (Grace Period) 1 ปี
อัตราดอกเบี้ย	- ปีที่ 1-2 ธพว.เรียกเก็บจากผู้กู้ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ MLR ลบ 3 ต่อปี - ตั้งแต่ปีที่ 3 เป็นต้นไป ธพว.เรียกเก็บจากผู้กู้ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ MLR ต่อปี (รัฐบาลจ่ายเงินชดเชยดอกเบี้ยให้ ธพว. ในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี ในระยะเวลา 2 ปีแรก)

ตารางที่ 4.2-6: สินเชื่อโครงการช่วยเหลือด้านการเงินแก่ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ไทย (ต่อ)

หลักประกัน	- ที่ดิน ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง สิ่งปลูกสร้าง อาคารชุด ห้องชุด เครื่องจักร อุปกรณ์ การรับโอนสิทธิการเช่าในอสังหาริมทรัพย์ของที่ราชพัสดุ กรมธนารักษ์ และ/หรือ - บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลค้ำประกัน และ/หรือ - การค้ำประกันไขว้ (Cross Guarantee) ระหว่างผู้กู้ และ/หรือ - หนังสือค้ำประกัน บสย.
ขั้นตอนการพิจารณา	- ผู้ประกอบการยื่นคำขอสินเชื่อโดยตรงที่สาขาของ ธพว. - ผู้ประกอบการยื่นคำขอให้สมาคมกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ 12 สมาคม หรือ หน่วยงานที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด ให้การรับรองว่าเป็นผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ ประกอบการขอสินเชื่อ ธพว. - สมาคมฯ ส่งหนังสือรับรองให้สาขา ธพว.ที่รับคำขอกู้

ที่มา: http://www.smebank.co.th/service_cradit_41.php,
ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย

นอกจากสถาบันการเงินที่รัฐจัดตั้งขึ้น บริษัทที่ปรึกษาพบว่าธนาคารไทยพาณิชย์ก็เป็นธนาคารที่มีการสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีมากที่สุด โดยมีผู้บริหารของธนาคารระดับสูงเข้าไปร่วมเป็นกรรมการบริหารกิจการพาณิชยนาวีหลายแห่ง เช่น บริษัท เอเชียนมารีนเซอร์วิสส์ จำกัด(มหาชน) และบริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้วธนาคารแต่ละแห่งได้มีการจัดตั้งแผนกดูแลสินเชื่อพาณิชยนาวีแตกต่างกันออกไป อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่แล้วกิจการนี้ก็มักจะถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งระหว่าง สินเชื่ออุตสาหกรรมบริการ และสินเชื่อเพื่อการส่งออก/ทดแทนการนำเข้า

2) **หนี้ดอกเบี้ยสูง** (high yield debt)

ช่วงตลาดเงินมีสภาพคล่องมากกิจการพาณิชยนาวีและสหกรณ์ก็มีทางเลือกในการระดมเงินจากสาธารณะอีกประการหนึ่ง โดยออกตราสารหนี้ซึ่งหากกิจการนั้นมีเครดิตเรทติ้งต่ำกว่าระดับลงทุน (BBB ของ Standard & Poor's หรือ BAA ของ Moody's) จะถือเป็นตราสารหนี้ดอกเบี้ยสูง (high yield debt) หรือ หุ้นไร้ค่า (junk bond) ตราสารหนี้เหล่านี้อาจมีอายุ 10 ปีโดยผู้ออกตราสารหนี้รับรองว่าจะชำระคืนเงินต้นในปีสุดท้าย หรือทยอยคืนเงินต้น โดยจ่ายพร้อมดอกเบี้ยทุกครึ่งปีจนกว่าจะครบระยะเวลาที่กำหนดไว้

แนวคิดในการให้กิจการที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการพาณิชยนาวีได้มีการตรวจสอบเครดิตเรทติ้ง และออกตราสารหนี้เพิ่งเกิดขึ้น โดยจากสภาพคล่องของตลาดเงินในสหรัฐอเมริกาช่วงหลังปี 2536 มีบริษัทเรือจำนวนหนึ่งออกตราสารหนี้ตามคำแนะนำของวาณิชธนกิจ (Investment Banking) เพื่อดึงดูดนักลงทุนที่ต้องการผลตอบแทนเป็นดอกเบี้ยสูงกว่า

ร้อยละสิบต่อปี ลักษณะตราสารหนี้ทั่วไปเป็นสัญญาจากผู้ออกตราสารว่าจะชำระดอกเบี้ยตามอัตราที่ปรากฏหน้าตราสารกับผู้ถือ และจะชำระมูลหนี้ที่ปรากฏบนตราสารเมื่อครบกำหนดไถ่ถอน การออกตราสารเหล่านี้มักมีสถาบันการเงินเป็นที่ปรึกษาการขายซึ่งได้รับค่าธรรมเนียมการขาย เงื่อนไขของตราสารหนี้เหล่านี้แตกต่างกันไปตามเครดิตของผู้ออกตราสาร และเงื่อนไขหรือสภาพของตลาดในขณะนั้น ๆ

มีผู้กล่าวว่าวิธีระดมเงินข้างต้นเป็นเหมือนใบอนุญาตอันตราย (Dangerous license) ให้บริษัทเรือพิมพ์เงินขึ้นใช้เอง โดยในทศวรรษ 80 มีนักลงทุนสูญเสียเงินไปกับการไม่ชำระหนี้ (default) ของหุ้นไร้ค่า (junk bond) ประเภทต่าง ๆ สูงถึงประมาณ 30.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ

อย่างไรก็ตาม การออกตราสารหนี้เหล่านี้มีประโยชน์อย่างมาก และอาจมีสัดส่วนอย่างสำคัญในโครงสร้างทางการเงินขององค์การที่ออกตราสารนี้ โดยเมื่อเปรียบเทียบกับทางเลือกอื่นแล้วทางเลือกนี้มักมีต้นทุนเงินต่ำ มีผลกระทบต่อการเสียรายได้น้อยทำให้องค์กรเหล่านี้สามารถตัดสินใจขยายกองเรือได้แม้ในช่วงภาวะตกต่ำทางเศรษฐกิจ ส่วนองค์กรที่ดำเนินกลยุทธ์ขยายตัวอย่างรวดเร็วก็สามารถเพิ่มการลงทุนให้ได้ขนาดที่เหมาะสมโดยที่ยังสามารถรักษากระแสเงินสดไว้ได้ดี หรืออาจสามารถใช้เป็นเครื่องมือเพื่อซื้อเรือในช่วงราคาต่ำ และรอจนสถานการณ์ราคาเรือดีขึ้นแล้วขายเพื่อทำกำไรจากทรัพย์สิน

โดยที่กิจการพาณิชยนาวีโดยเฉพาะในส่วนกองเรือเป็นกิจการที่ใช้เงินลงทุนสูง การได้เงินต้นทุนต่ำจึงเป็นข้อได้เปรียบอย่างสำคัญทางการทำธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวหากมีการผิดนัดชำระเงินเพียงหนึ่งหรือสองรายและมีบุคคลภายนอกรู้ ผู้ที่จะเสียหายมากที่สุด ก็คือ อุตสาหกรรมพาณิชยนาวีเพราะจะทำให้การระดมเงินผ่านช่องทางนี้เป็นไปไม่ได้อีกต่อไป หรือไม่ก็จะทำให้ต้นทุนทางการเงินสูงขึ้น นอกจากนี้สถาบันการเงินที่เป็นที่ปรึกษาการขายตราสารเหล่านี้ก็มักมีนโยบายหรือข้อกำหนดที่ยอมให้นักลงทุนขายหุ้นคืนทันที เมื่อมีการผิดนัดชำระดอกเบี้ย ซึ่งหมายถึงปัญหาที่เพิ่มเป็นทวีคูณสำหรับกิจการที่เป็นผู้ออกตราสารนั้น

3) **แหล่งเงินจากสมาชิกผู้มีผลประโยชน์** (Stack Holder) **ในกิจการพาณิชยนาวี**

เป็นแหล่งเงินที่ทำการรวบรวมขึ้นจากหน่วยธุรกิจต่าง ๆ ที่ได้รับผลประโยชน์จากการเจริญเติบโตของกิจการพาณิชยนาวี โดยทางภาครัฐต้องเข้ามาเป็นแม่งานในการรวบรวมทุนทรัพย์ และเข้ามาร่วมในการดูแลความโปร่งใสของระบบการจัดการเพื่อความเป็นธรรมทางด้านเจ้าของเงินและผู้กู้เงินไปลงทุน ทั้งนี้ รัฐบาลอาจใช้เทคนิควิธีการชักจูงให้เกิดการรวมทุนโดยการสมทบทุนบางส่วนหรือการใช้มาตรการยกเว้นภาษีแก่เงินที่ใส่เข้ามาในกองทุน โดยเมื่อมีกองทุนเกิดขึ้นหมู่สมาชิกที่เป็นเจ้าของ

ร่วมกันในเงินกองทุนก็จะเข้ามาช่วยกันดูแลกองทุนและปล่อยสินเชื่อให้แก่สมาชิกที่ต้องใช้เงินทุนในการขยายกิจการ ซึ่งในที่สุดก็ต้องคืนเงินต้นกลับมายังกองทุนพร้อมกับดอกเบี้ยเพื่อเป็นผลตอบแทนแก่หมู่สมาชิก แหล่งเงินนี้เป็นแหล่งเงินหลักสำหรับการตั้งกองทุนกิจการพาณิชยนาวี

4.2.6 ข้อเสนอแนะในการใช้หรือปรับปรุงระบบการส่งเสริมการลงทุนให้เกิดประโยชน์กับการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

อุตสาหกรรมพาณิชยนาวีเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยปัจจัยทางการเงิน เนื่องจากการลงทุนมีมูลค่าที่สูงมาก ดังนั้น มาตรการส่งเสริมการลงทุนที่ให้สิทธิประโยชน์จะเป็นมูลเหตุจูงใจผู้ประกอบในการดำเนินพาณิชยนาวี อีกทั้งเป็นการปกป้องอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีในช่วงแรกของการพัฒนาเป็นการเสริมความเข้มแข็งให้แก่อุตสาหกรรมพาณิชยนาวีต่อไปในอนาคต รวมถึงเป็นการสร้างความเข้มแข็งและมั่นคงให้แก่ผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม สพว. ได้ประชุมเบื้องต้นกับกรมส่งเสริมการลงทุน (Board of Investment) ได้ผลลัพธ์เบื้องต้นสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ประเด็นเกี่ยวกับเรือขุดเจาะและเรือขนส่งน้ำมันระหว่างแท่นขุดเจาะซึ่งเป็นสัญชาติอื่น เนื่องจากผู้ร่วมหุ้นของต่างชาติมีมากกว่าร้อยละ 50 แต่มีกิจกรรมในไทย ดังนั้น เรือขุดเจาะมักจะมีสัญชาติอื่นแต่อาจมีการร่วมทุนกับไทย
   - ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของ กรมเจ้าท่าว่ามีลักษณะที่ต้องจดทะเบียนประเภทเรือในไทยหรือไม่
   - ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเรือไทย BOI ก็สามารถส่งเสริมการลงทุนได้
2. ประเภทเรือขุดเจาะ
   - BOI ไม่มีนโยบายการแบ่งประเภทเรือเพื่อให้การสนับสนุนเป็นพิเศษ หรือแม้แต่การตรวจสอบให้ตรงกับกิจการของเรือ หากต้องมีการนำเสนอการแบ่งประเภทเรือใหม่ก็อาจมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและใช้เวลานาน และในการกำหนดประเภทเรือขึ้นมาใหม่นั้นก็ต้องมีนัยสำคัญหรือผลประโยชน์ต่อประเทศชาติ BOI จึงจะจัดประเภทเพิ่มใหม่
   - ในการจัดประเภทเรือแท่นขุดเจาะ กับประเภทเรือที่ BOI สนับสนุนอาจจะเป็นประเภทเรือบริการทดสอบทางวิทยาศาสตร์ แต่อาจจะไม่ครอบคลุมทุกกิจกรรมบนเรือ
3. สำหรับอู่ต่อเรือเหล็กที่ต่อเรือบรรทุกต่ำกว่า 500 ตัน ถ้าจะต้องการจะขยายกิจการต่อเรือให้บรรทุกมากกว่า 500 ตัน สามารถแจ้งและขอสิทธิประโยชน์จาก BOI ได้ในกรณีที่ขยายกิจการ
4. BOI สามารถที่จะทำการศึกษาเพื่อแก้ไขเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ของท่าเรือที่อยู่ในเขตแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมให้เกิดท่าเรือบริเวณอื่น และผลักดันให้กิจการท่าเรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาย้ายไปในเขตอื่น แต่ในกรณีที่จะกำหนดสิทธิในแต่ละจังหวัด จะเป็นไปได้ยากที่จะสามารถระบุเป็นเขตสิทธิประโยชน์ได้

5. ในเรื่องของการบริหารจัดการนั้น ตามปกติกิจการที่คนไทยสามารถดำเนินการและบริหารจัดการได้อยู่แล้ว แต่มีต่างชาติมาปฏิบัติการจะไม่ให้สิทธิลดหย่อนภาษี รายละเอียดที่น่าสนใจเกี่ยวกับการให้สิทธิประโยชน์กับเรือไทยอาจสรุปได้ดังนี้

- การจดทะเบียนเรือไทย จะต้องมีผู้ถือหุ้นที่มีสัญชาติไทยถึงร้อยละ 70
- ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเรือไทยก็สามารถประกอบธุรกิจได้
- เรือสัญชาติไทยสามารถเดินเรือและให้บริการหรือดำเนินการธุรกิจที่ต่างประเทศได้
- ผู้ที่ได้รับการสนับสนุนจาก BOI จะต้องเป็นเจ้าของกิจการนั้นเอง (ไม่ใช่แค่เป็นผู้จัดการบริหารกิจการ) และมีทรัพย์สิน (Asset) อยู่ในครอบครองด้วย
- โครงการที่ได้รับการส่งเสริมจาก BOI ต้องมีทรัพย์สินครอบครองตั้งแต่ 1 ล้านบาทขึ้นไป
- โครงการที่ขอรับการส่งเสริมจาก BOI ต้องเสร็จสิ้นภายใน 3 ปี
- สามารถเสนอโครงการซ้อนทับโครงการที่เสนอไปแล้วได้ โดยระยะเวลาโครงการต้องเสร็จภายใน 3 ปีเช่นกัน (หลังกำหนดเริ่มโครงการนั้น ๆ)
- International Distribution Center (IDC) : จะต้องมีการกระจายสินค้าสู่ต่างประเทศจำนวน 5 ประเทศขึ้นไป จึงจะได้รับการสนับสนุนจาก BOI

ในประเด็นเรื่องความเป็นไปได้ที่จะจัดประเภทให้แท่นขุดเจาะจัดเป็นสิ่งลอยน้ำประเภทอื่นที่ไม่ใช่เรือและได้รับการสนับสนุนการลงทุน

- BOI ยังไม่สามารถจัดประเภทของแท่นขุดเจาะเป็นโครงการเฉพาะเพื่อได้รับสิทธิพิเศษแยกประเภทออกมาได้ จึงต้องจัดอยู่ประเภทเรือ ก็คือไม่สามารถจัดลงประเภทใดได้
- สิทธิประโยชน์ที่ได้ก็จะเหมือนกับเรือที่ให้บริการที่แท่นขุดเจาะ และเรือเหล่านั้นไม่ว่าสัญชาติใดให้บริการ เข้าข่ายที่ต้องจดทะเบียนเรือไทยหรือไม่
- เรือ (หรือแท่นขุดเจาะ) ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเรือไทย ทางBOIสามารถจะดำเนินการให้สิทธิประโยชน์ได้ทันที
- ถ้าสัดส่วนการถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่กำหนดไทย:ต่างชาติเท่ากับ70:30 ก็จดทะเบียนเรือไทยไม่ได้ และไม่สามารถดำเนินธุรกิจไม่ได้ แต่เข้ามาได้ถ้ากิจกรรมนั้นอยู่ภายใต้น่านน้ำไทย
- แนวทางหนึ่งที่สามารถดำเนินการได้ ได้แก่ การจัดแท่นขุดเจาะลงประเภทบริการทางวิทยาศาสตร์ ซึ่งก็ต้องมีกิจกรรมทางด้านวิทยาศาสตร์ร่วมด้วย ประเด็นที่สำคัญคือ การขุดเจาะจัดเป็นกิจกรรมทางวิทยาศาสตร์ได้หรือไม่ และแท่นขุดเจาะมีหลายกิจกรรมทุกกิจกรรมสามารถจัดอยู่ในกิจกรรมด้านวิทยาศาสตร์หรือไม่ ถ้าไม่ครอบคลุมก็จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ในกิจกรรมนั้น
- สรุปกรณีแท่นขุดเจาะ ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย ก็สามารถได้รับการส่งเสริม กรณีของเรือที่ให้บริการขนส่งน้ำมันก็เช่นกัน

6. ในส่วนของการส่งเสริมและให้สิทธิประโยชน์เรือไทยมีความแตกต่างจากประเทศเพื่อนบ้านของไทยคือ มาเลเซีย และเวียดนามเพียงประการเดียว คือ Cabotage หรือสิทธิการเดินเรือลำน้ำและชายฝั่งโดยเรือสัญชาติตนเท่านั้น มาเลเซียได้รวมประเด็นนี้อยู่ในกฎหมายพาณิชยนาวี และรวมอยู่ในขบวนการส่งเสริมการลงทุนด้วย ฉะนั้น ในส่วนของเรือนั้นมาเลเซียใช้วิธีแบ่งการจดทะเบียนเรือเป็น 2 ประเภท ซึ่งประเภทแรกเป็นเรือที่มีเจ้าของเรือและตัวเรือเป็นสัญชาติมาเลเซีย ส่วนเรือประเภทที่ 2 เป็นเรือที่จดทะเบียนแบบ Conditional ซึ่งมักจะเป็นเรือที่เจ้าของเรือมีสัญชาติอื่น และมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเรือที่มักจะเป็นเรือต่อนอกประเทศ และ/หรือเป็นเรือขนาดใหญ่ที่อาจดัดแปลงเป็นเรือที่อาจเป็นอันตรายได้ เป็นต้น

ในการประเมินวิธีการที่เหมาะสมในการประสานธุรกิจของพาณิชยนาวีให้สอดคล้องกับการส่งเสริมของ BOI ให้ตรงเป้ามากยิ่งขึ้น เช่น การประกอบการขนส่งหลายรูปแบบควรจะได้มีการพิจารณาดังต่อไปนี้

- ข้อพิจารณาที่หนึ่ง : BOI เน้นส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะต้องมีการลงเงินทุนจริงจำนวนหนึ่ง และจะต้องประกอบการหรือการพัฒนาหรือให้บริการทั้งระบบ เช่น การรับจัดการขนส่งก็จะต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งด้วยด้วย เช่น ประกอบการขนส่งทางเรือ มีการลงทุนเรื่องเรือ หรืออาจเป็นเป็นผู้ประกอบการท่าเรือด้วย โดยสรุปกิจกรรมที่สามารถได้รับสิทธิประโยชน์จะต้องสามารถทำได้เองดำเนินการภายในบริษัททั้งหมด หรือว่าจะต้องดำเนินการร่วมกันเป็นระบบ เป็นต้น
- ถ้าเป็นการดำเนินการเพียงส่วนหนึ่งของระบบ BOIจะไม่สามารถส่งเสริมได้ เพราะกฎหมายกำหนดว่า ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมคือผู้ที่จะต้องจะต้องลงทุนทำกิจกรรมนั้น ๆ
- บริษัทหรือกิจการใดที่ตั้งขึ้นมาเพื่อดำเนินกิจการ “จัดการ” อย่างเดียว BOI ไม่สามารถสนับสนุนได้เนื่องจากไม่มีการลงทุน เพราะการยกเว้นภาษีของทางBOIจะยกเว้นจากสิ่งที่บริษัทลงทุน
- การลงทุนจะต้องมีสินทรัพย์ ส่วนของพนักงาน ความรู้ความสามารถของบุคลากร และค่าจ้างไม่ถือว่าเป็นสินทรัพย์ ยกตัวอย่างกิจการรวบรวมและกระจายสินค้า รวมไปถึงการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง และวางตู้คอนเทนเนอร์ (ข้อที่ 7.1.5) กิจการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก หรือโรงพักสินค้า เพื่อตรวจปล่อยของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือมีการลงทุนมากทั้งเครน ระบบซอฟท์แวร์ค่าก่อสร้าง ปรับพื้นที่ เป็นต้น
- ผู้ประกอบการขนส่งสามารถขอรับการสนับสนุนจากBOIได้หลายลักษณะ เช่น ถ้าเป็นธุรกิจที่ประกอบกิจการอยู่แล้ว และเป็นธุรกิจทั่วไป เช่น การขนส่งทางบก ซึ่งมีผู้ประกอบการจำนวนมาก กิจการเช่นนี้ต้องเสียภาษีตามปกติ BOI ไม่จำเป็นต้องสนับสนุน ยกเว้นการ

ขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศที่รัฐมีนโยบายสนับสนุน และยกเว้นระบบรางเพราะเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ส่วนกิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุน ซึ่งมีลักษณะเป็นงานที่ปรึกษา งานให้บริการทางวิชาการ ซึ่งอาจจะเป็นงานวิชาการเฉพาะด้านหรืองานวิชาการจัดการธุรกิจทั่วไป ซึ่งเป็นเหมือนการสนับสนุนให้ต่างชาติเข้ามาตั้งสำนักงานในประเทศไทยเพื่อให้ต่างชาติได้เข้ามาใช้จ่ายภายในประเทศจะไม่ได้รับสิทธิ BOI

- บริษัทที่จดทะเบียนและมีสถานที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยก็ถือว่าสินทรัพย์เป็นของประเทศไทย ดังนั้นบริษัทสามารถให้บริการภายในหรือภายนอกประเทศ

ในการประเมินกิจกรรมอู่ต่อและซ่อมเรือ สิ่งที่ BOI สามารถสนับสนุนได้สรุปดังต่อไปนี้

- ควรจะต้องเป็นการลงทุนใหม่ แต่หากจะเป็นการขยายกิจการที่มีการลงทุนเพิ่มเติม และมีกิจกรรมการต่อและซ่อมเรือครบวงจรก็สามารถขอรับการส่งเสริมสิทธิประโยชน์ได้
- สำหรับธุรกิจรายเดิม ถ้าต้องการจะปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ก็อาจจะสร้างนโยบายขึ้นมาใหม่เพื่อรองรับและให้ยกระดับขึ้นมาได้ กรณีเช่นนี้ก็มีสิทธิ์ที่จะขอสิทธิประโยชน์ได้เช่นกัน
- กิจการขนส่งหรือถ่ายสินค้าทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนในพื้นที่ใด ก็มีสิทธิ์ที่จะได้รับสิทธิประโยชน์เช่นกัน สิทธิประโยชน์ที่ได้รับก็จะมีลักษณะเดียวกัน
- BOI และ สพว. ได้พยายามที่จะพิจารณาความเป็นไปได้ในการกำหนดพื้นที่ เพื่อรับการส่งเสริมฯ หรือไม่อนุญาตให้มีการส่งเสริมฯ โดยเฉพาะในบางพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล เช่น บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาชั้นใน ย่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกไปสามารถดำเนินการได้โดยการออกกฎระเบียบในลักษณะ การห้ามใช้พื้นที่ตั้งเป็นอู่ต่อและซ่อมเรือ หรือหากเป็นอู่เดิมก็อาจจะใช้วิธีห้ามขยายพื้นที่ดำเนินการออกไป
- อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนี้ BOI แทบจะไม่ได้ให้การสนับสนุนโครงการในพื้นที่ชั้นในเลย ฉะนั้นกฎระเบียบนี้อาจจะไม่มีความจำเป็นก็ได้ BOIให้คำแนะนำและพิจารณาความเป็นไปได้ในการสนับสนุนการลงทุนนอกพื้นที่นี้ด้วย

สิ่งที่ BOI สามารถสนับสนุนในกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวีได้แก่

- สามารถขอความสนับสนุนจาก BOI เพิ่มเติมจากโครงการที่มีอยู่ได้ แต่ต้องมีรายละเอียดชี้แจงในส่วนของโครงการเดิมที่ยังไม่สำเร็จ และเหตุผลที่ต้องขอการส่งเสริมการลงทุนโครงการใหม่
- กรมส่งเสริมการส่งออกกำลังดำเนินการเพิ่มระยะเวลาในการให้สิทธิประโยชน์
- การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ รวมไปถึงอู่ซ่อม/สร้างเรือ จะได้รับการสนับสนุนและได้สิทธิพิเศษต่าง ๆ ครบถ้วน
- การขอรับสิทธิพิเศษส่งเสริมการลงทุนด้านการขนส่งต่างประเภทกัน มีเงื่อนไขแตกต่างกัน เช่น ศูนย์รวมและกระจายสินค้าภายในประเทศ (Distribution Center - DC) หมายถึง ศูนย์โลจิสติกส์สำหรับกระจายสินค้าในประเทศ ส่วนศูนย์ลักษณะเดียวกันที่ทำหน้าที่รวมและกระจายสินค้า หรือกิจกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องสำหรับสินค้าส่งออกและนำเข้า ซึ่งอาจจะตั้งอยู่บริเวณชายแดนท่าเรือ หรือแม้แต่พื้นที่อื่น ๆ ซึ่งอาจเรียกชื่อต่างกัน เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities - IF) หรือลานวางตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot - ICD) เงื่อนไขแรก ได้แก่ กิจกรรมหลักของศูนย์ฯ เช่น ศูนย์ DC ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศ ส่วนศูนย์ ICD ทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้า เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง จัดวางตู้ Container และปรับเปลี่ยนยานพาหนะเพื่อการขนส่งตู้ (เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง) ดำเนินธุรกิจจัดการสินค้าที่เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกติดต่อกับอย่างน้อย 5 ประเทศขึ้นไป
- ในปัจจุบัน BOI ยังไม่เคยให้การสนับสนุนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรม และหากมีนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือก็ควรจะเช่นเดียวกัน ในปัจจุบันเท่าที่ทราบยังไม่มีการยื่นขอพัฒนานิคมอุตสาหกรรมประเภทนี้ ในส่วนของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในปัจจุบันการนิคมฯยังไม่ได้ให้สิทธิประโยชน์สำหรับกิจกรรมการซ่อมอู่เรือ หรือกิจกรรมพาณิชยนาวีเป็นพิเศษ ยกเว้น การจัดบริเวณฟรีโซน และ Export Processing Zone – EPZ ฉะนั้น เพื่อความเหมาะสม กรณีของการจัดตั้งนิคมสำหรับอุตสาหกรรมประเภทนี้ขึ้นมา ผู้ประกอบการแต่ละรายที่เข้าไปอยู่ในนิคมควรจะต้องมาขอ BOI เป็นแต่ละกรณี
- ในปัจจุบัน สิ่งที่ BOI ทำคือการให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ แก่การลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้ โดยไม่กำหนดขนาดในการลงทุน ซึ่งถือว่าเป็นการสนับสนุนประเภทหนึ่ง

ตารางที่ 4.2-7: บัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน

ประเภท	เงื่อนไข
4.4 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส[32]	1. ต้องตั้งสถานประกอบการในเขต 2 หรือ 3 2. จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ โดยให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ดังนี้ - ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร - ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยไม่กำหนดสัดส่วนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล - สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามหลักเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543
4.5 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส (ยกเว้นเรือไม้หรือเหล็ก) [33]	1. ต้องตั้งสถานประกอบการในเขต 2 หรือ 3 2. จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ โดยให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ดังนี้ - ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร - ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยไม่กำหนดสัดส่วนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล - สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามหลักเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543

ตารางที่ 4.2-7: บัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน (ต่อ)

ประเภท	เงื่อนไข
7.1 กิจการสาธารณูปโภคและบริการพื้นฐาน 7.1.1 กิจการผลิตพลังงานไฟฟ้าหรือไอน้ำ [59] 7.1.2 กิจการประปาหรือน้ำเพื่ออุตสาหกรรม 7.1.3 กิจการทางสัมปทาน 7.1.4 กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล 7.1.5 กิจการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออกหรือโรงพักสินค้า เพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือ (รพท.) 7.1.6 กิจการสนามบินพาณิชย์ 7.1.7 กิจการโทรคมนาคมดาวเทียม 7.1.8 กิจการบริการโทรศัพท์ 7.1.9 กิจการโรงแยกก๊าซธรรมชาติ [60]	1. จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ 2. ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง 3. ประเภท 7.1.1 เฉพาะกรณีใช้พลังงานทดแทน เช่น พลังงานจากวัสดุทางการเกษตร ก๊าซชีวภาพและพลังงานลม เป็นต้น จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ - ไม่กำหนดสัดส่วนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 4. ประเภท 7.1.7 ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเฉพาะรายได้ที่ได้รับจากต่างประเทศ สำหรับสิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 5. ประเภท 7.1.8 ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากรเท่านั้น **เงื่อนไขกิจการโรงแยกก๊าซธรรมชาติ** 1. จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ โดยให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ ดังนี้ - ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรทุกเขต - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปีทุกเขต - สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามหลักเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 2. ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 4.2-7: บัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน (ต่อ)

ประเภท	เงื่อนไข
7.10 **กิจการสนับสนุนการค้าและการลงทุน** [72]	1. ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง 2. ต้องมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปีละไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท 3. ต้องมีแผนดำเนินการและขอบข่ายธุรกิจตามที่คณะกรรมการกำหนด ดังนี้ 3.1 การกำกับดูแลและหรือการให้บริการบริษัทในเครือ ทั้งนี้ให้รวมถึงการให้บริการจัดหาหรือให้เช่าคารสำนักงาน หรืออาคารโรงงานให้บริษัทในเครือด้วย [73] 3.2 การให้คำปรึกษาแนะนำในการประกอบธุรกิจยกเว้นธุรกิจด้านซื้อขายหลักทรัพย์และด้านแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับธุรกิจด้านบัญชี ด้านกฎหมาย ด้านโฆษณา ด้านสถาปัตยกรรม และด้านวิศวกรรม ต้องได้รับใบอนุญาตใบประกอบธุรกิจจากกรมทะเบียนการค้าหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้องก่อนยื่นคำขอรับการส่งเสริม 3.3 การให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการจัดซื้อจัดหาสินค้า 3.4 การให้บริการทางวิศวกรรม และเทคนิคที่ไม่รวมถึงการให้บริการทางสถาปัตยกรรมและทางวิศวกรรมโยธา 3.5 การทดสอบและออกใบรับรองมาตรฐานสินค้าผลิตและมาตรฐานการบริการซึ่งมิได้ขอรับการส่งเสริมตามประเภท 7.13 3.6 การค้าสินค้าส่งออก 3.7 กิจการทางธุรกิจเกี่ยวกับเครื่องจักร เครื่องกล เครื่องอุปกรณ์ เช่น - การนำเข้าเพื่อการค้าส่ง - การให้บริการฝึกอบรม - การติดตั้ง บำรุงรักษา และซ่อมแซม

ตารางที่ 4.2-7: บัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน (ต่อ)

ประเภท	เงื่อนไข
	- การปรับ (Calibration) ซึ่งมิได้ขอรับการส่งเสริม ตามประเภท 7.14 3.8 การออกแบบและพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ (ซอฟต์แวร์) ซึ่งมิได้ขอรับการส่งเสริมตามประเภท 5.8 3.9 การค้าส่งสินค้าที่ผลิตในประเทศ 4. ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่ไม่เกี่ยวกับภาษีอากรเท่านั้น
7.5.1 กิจการเขตอุตสาหกรรม	**เงื่อนไขกิจการเขตอุตสาหกรรม** 1. ไม่ให้การส่งเสริมในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ 2. ที่ดินมีขนาดไม่น้อยกว่า 500 ไร่ 3. ที่ดินที่เป็นที่ตั้งโรงงานต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 และไม่เกินร้อยละ 75 ของพื้นที่ทั้งหมด 4. เงื่อนไขอื่นเป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด ดังนี้ 4.1 มาตรการขั้นต่ำของการสร้างถนน มีดังนี้ 4.1.1 ถนนหลัก มีทางวิ่งสองทางสวนกันต้องมีเขตทางไม่ต่ำกว่า 18 เมตร ประกอบไปด้วยผิวจราจรไม่ต่ำกว่า 12 เมตร และไหล่ถนนไม่ต่ำกว่า ข้างละ 3 เมตร หรือหากเป็นถนนที่จัดให้รถวิ่งทางเดียว ต้องมีเขตทางไม่ต่ำกว่า 13 เมตร ประกอบไปด้วยผิวจราจร ไม่ต่ำกว่าข้างละ 3 เมตร 4.1.2 ถนนรอง ต้องมีผิวจราจรไม่ต่ำกว่า 8.50 เมตร ไหล่ถนนไม่ต่ำกว่าข้างละ 2 เมตร 4.2 การระบายน้ำทิ้งและกำจัดน้ำเสีย ต้องจัดให้มี Treatment Plant เพื่อกำจัดน้ำเสียก่อนระบายน้ำทิ้งตามแบบที่ คณะกรรมการให้ความเห็นชอบโดยให้มีท่อระบายน้ำทิ้งโดยปกติและน้ำเสียแยกจากกัน 4.3 ต้องมีวิธีการรวบรวมจัดเก็บ และกำจัดขยะที่เหมาะสมตามที่คณะกรรมการเห็นชอบ

ตารางที่ 4.2-7: บัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน (ต่อ)

ประเภท	เงื่อนไข
	4.4 ต้องมีการแบ่งเขตที่ตั้งโรงงานให้เป็นสัดส่วนต่างหากจากเขตที่อยู่อาศัยและธุรกิจอื่น ๆ ตามโครงการที่เสนอและคณะกรรมการเห็นชอบ 4.5 การตั้งโรงงานที่มีกลิ่นและควันในเขตอุตสาหกรรม จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน 4.6 ต้องมีการบริการสาธารณูปโภค โดยมีไฟฟ้า น้ำประปาและน้ำใช้ โทรศัพท์ และการไปรษณีย์แก่โรงงานอุตสาหกรรมที่เข้าไปอยู่ ในเขตอุตสาหกรรมใช้ได้เพียงพอ 4.7 ต้องจัดปรับปรุงที่ดินประมาณร้อยละ 25 ของที่ดินทั้งหมดให้มีความพร้อมในการบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริม

ตารางที่ 4.2-8: การปรับปรุงและแก้ไขประเภทและเงื่อนไขกิจการซ่อมเรือหรือต่อเรือ

ประเภท	เงื่อนไข
4.4 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส	1. ต้องตั้งสถานประกอบการในเขต 2 หรือ 3 2. จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ 3. ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร 4. ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยไม่กำหนดสัดส่วนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5. สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 ลงวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543
4.5 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส (ยกเว้นเรือไม้หรือเหล็ก)	1. ต้องตั้งสถานประกอบการในเขต 2 หรือ 3 2. จัดเป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ 3. ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร 4. ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยไม่กำหนดสัดส่วนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5. สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 ลงวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2543

4.2.7 การวางระบบการบริหารจัดการท่าเรือของประเทศไทย ตลอดจนทรัพยากรริมฝั่งน้ำที่จะใช้เป็นท่าเรือโดยมี สพว. เป็นหน่วยประสาน

ความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากสภาพปัจจุบันในประเทศไทยนั้น หน่วยงานของรัฐบาลที่มีบทบาทในการดำเนินการลงทุนสร้างท่าเรือนั้น มีอยู่หลายหน่วยงานที่มีการตัดสินใจก่อสร้างท่าเรืออย่างเป็นเอกเทศขาดการประสานงานและร่วมมือกันในการตัดสินใจ ตัวอย่างเช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทยภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม เป็นองค์กรที่ดูแลการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือคลองเตย ท่าเรือระนอง และท่าเรือเชียงแสน ในขณะที่กรมเจ้าท่าภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกันก็มีการเข้าไปดำเนินการลงทุนท่าเรือสงขลาและท่าเรือในแม่น้ำที่อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรม ก็เป็นองค์กรที่ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือมาบตาพุด ในขณะเดียวกันสำนักงานราชพัสดุภายใต้การกำกับดูแลของกรมธนารักษ์ ซึ่งขึ้นอยู่กับกระทรวงการคลังก็ได้มีการสร้างท่าเรือท่าทองที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีและท่าเรือภูเก็ต เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้ยังไม่รวมการดำเนินการสร้างท่าเรือเองโดยภาคเอกชนที่ได้รับการสร้างท่าเรือจากกรมเจ้าท่า เช่น ท่าเรือทีพีไอหรือไออาร์พีซี จังหวัดระยอง เป็นต้น

ภายใต้โครงสร้างการตัดสินใจลงทุนในท่าเรือของแต่ละหน่วยงานอย่างเป็นอิสระเสรีโดยการขาดการประสานงานระหว่างกันเช่นนี้นี่เอง ที่ทำให้ท่าเรือรวมของทั้งประเทศในปัจจุบันนี้มีสมรรถนะที่สูงเกินกว่าความต้องการใช้บริการของเจ้าของสินค้า จนปรากฏท่าเรือร้างที่มีสินค้าผ่านเข้าและออกน้อยมากอยู่เป็นเนือง ๆ เช่น กรณีท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือทีพีไอหรือ ไออาร์พีซี เป็นต้น ปรากฏการณ์เช่นนี้นับเป็นผลร้ายต่อการจัดสรรทรัพยากรณ์ของชาติอย่างมาก

นอกจากนี้ องค์กรส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ ทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัดและองค์การบริหารส่วนตำบลที่ท่าเรือต่าง ๆ เหล่านี้ตั้งอยู่ก็มีส่วนร่วมในการตัดสินใจและบริหารท่าเรือในเขตพื้นที่ของตนน้อยมาก ทั้ง ๆ ที่กิจกรรมท่าเรือที่เกิดขึ้นในท้องที่เหล่านั้น แม้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่คนในท้องถิ่นนั้นในแง่ของการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน แต่ก็มีส่วนในการสร้างมลภาวะทั้งทางด้านการจราจรที่ติดขัด มลพิษทางอากาศและน้ำตลอดจนปัญหาสังคม ทั้งในเรื่องของอาชญากรรมและความแออัดแก่ท้องที่นั้น ๆ ตลอดจนการเกิดความขัดแย้งของการใช้ทรัพยากรริมฝั่งน้ำร่วมกับชุมชนด้วย ดังจะเห็นได้จากการสร้างท่าเรือแหลมฉบังที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางของกระแสน้ำจนมีผลกระทบต่อการกัดเซาะชายหาดพัทยา เป็นต้น

ด้วยเหตุนี้ประเด็นปัญหาที่จะต้องแก้ไข คือ จะมีแนวทางนโยบายใดบ้างที่จะสามารถแก้ปัญหาของการขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรริมฝั่งน้ำและปัญหาการลงทุนในท่าเรือที่ซ้ำซ้อนดังกล่าวมาข้างต้นนี้ภายใต้โครงสร้างปัจจุบัน หรือจะต้องเปลี่ยนแปลงโครงสร้างจากการกระจายอำนาจการลงทุนใน

ท่าเรือมาเป็นการรวบอำนาจการลงทุนให้อยู่ในมือของรัฐบาลกลางเท่านั้นจึงจะสามารถแก้ปัญหานี้ได้ และถ้าแนวทางการแก้ปัญหาจะต้องออกมาในรูปของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดังกล่าว คำถามที่ต้องมีการถามต่อมา คือ การรวบอำนาจดังกล่าวควรที่จะต้องอยู่ในหน่วยงานใด เพราะอะไร และจะต้องมีกระบวนการเปลี่ยนแปลงจากโครงสร้างเดิมสู่โครงสร้างใหม่อย่างไร

ส่วนประเด็นปัญหาในการเพิ่มการมีส่วนร่วมขององค์กรท้องถิ่นและการให้ผลประโยชน์ที่เป็นธรรมแก่ท้องถิ่นที่ท่าเรือตั้งอยู่นั้น คำถามที่จะต้องมีการตอบต่อประเด็นปัญหานี้ คือ จำเป็นหรือไม่ที่การเพิ่มการมีส่วนร่วมขององค์กรท้องถิ่น และการให้ผลประโยชน์ที่เป็นธรรมแก่ท้องถิ่นที่ท่าเรือตั้งอยู่นั้นจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อจะต้องมีการกระจายอำนาจการลงทุนและการบริหารในท่าเรือในท้องถิ่นนั้นให้อยู่ในมือขององค์กรท้องถิ่นเหล่านั้น ถ้าจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเช่นนั้นคำถามที่จะต้องได้รับการตอบ คือ ควรที่จะมีกระบวนการเปลี่ยนแปลงจากระบบเก่าไปสู่ระบบใหม่นี้อย่างไร? แต่ถ้าคำตอบในส่วนแรกตอบว่า การเพิ่มการมีส่วนร่วมขององค์กรท้องถิ่นและการให้ผลประโยชน์ที่เป็นธรรมแก่ท้องถิ่นที่ท่าเรือตั้งอยู่นั้นสามารถเกิดขึ้นได้โดยไม่จำเป็นที่จะต้องมีการกระจายอำนาจการลงทุนและการบริหารในท่าเรือในท้องถิ่นนั้นให้อยู่ในมือขององค์กรท้องถิ่น คำถามที่ตามมา คือ รัฐบาลควรมีการดำเนินการอย่างไร? เพื่อให้องค์กรท้องถิ่นนั้น ๆ มีความรู้สึกที่มีส่วนร่วมในการดูแลธุรกิจท่าเรือที่อยู่ในท้องที่ของตนและประชาชนในท้องที่นั้นได้รับผลประโยชน์ที่เป็นธรรมจากการมีท่าเรือในท้องถิ่นของตน

ในการที่จะตอบคำถามว่า การรวบอำนาจการตัดสินใจสร้างท่าเรือจะสามารถแก้ไขปัญหาการลงทุนที่ซ้ำซ้อนไม่เหมาะสมได้หรือไม่? และการกระจายอำนาจให้องค์กรท้องถิ่นให้เข้ามาลงทุนและบริหารท่าเรือในท้องถิ่นของตนจะสามารถที่จะทำให้เกิดผลดีต่อท่าเรือโดยผ่านความรู้สึกการมีส่วนร่วมในความเป็นเจ้าของและก่อให้เกิดความเป็นธรรมในการแบ่งปันผลประโยชน์แก่คนในท้องที่หรือไม่นั้น? ที่ปรึกษามีความเห็นว่าในการหาคำตอบของคำถามเหล่านี้ควรจะได้มีการหาคำตอบโดยการพิจารณาและสังเคราะห์จากข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. ข้อมูลการศึกษานโยบายการกระจายอำนาจและการรวบอำนาจในท่าเรือของประเทศต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้เป็นตัวแบบโดยเฉพาะประเทศที่มีสภาพทางสังคมเศรษฐกิจ วัฒนธรรมและสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ใกล้เคียงกับประเทศไทย
2. ข้อมูลแนวคิดเชิงทฤษฎีเกี่ยวกับธรรมชาติของข้อดีและข้อเสียของการรวบอำนาจและการกระจายอำนาจ
3. ข้อมูลที่เป็นเกณฑ์บังคับที่ระบุอยู่ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับปี 2550
4. ข้อมูลการสำรวจความคิดเห็นของบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหานี้

ถ้าสามารถรวบรวมข้อมูลทั้ง 4 ส่วนข้างต้นนี้ได้อย่างครบถ้วนก็จะสามารถตอบคำถามต่าง ๆ ที่ระบุเอาไว้ข้างต้นนี้ได้อย่างครบถ้วน อย่างไรก็ดี การรวบรวมข้อมูลทั้ง 4 ส่วน และนำมาวิเคราะห์เพื่อหา

คำตอบของคำถามเหล่านั้นเป็นเรื่องที่จะต้องใช้เวลาและงบประมาณค่อนข้างมากจึงเกินกว่าขีดความสามารถที่โครงการนี้จะดำเนินการได้

อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาได้พยายามรวบรวมและนำเสนอข้อมูลในส่วนที่ 1 และ 2 เพื่อใช้เป็นแนวในการเสนอแนะคำตอบอย่างคร่าว ๆ ดังปรากฏในส่วนต่อไปนี้

<u>รูปแบบการบริหารท่าเรือในด้วยนโยบายรวบอำนาจและกระจายอำนาจในต่างประเทศ</u>

ทุก ๆ ท่าเรือในโลกนี้มีเจ้าหน้าที่ท่าเรือที่มีรูปแบบบริหารงานแตกต่างกันออกไป เช่น ท่าเรือบางแห่งอาจมีเจ้าหน้าที่ท่าเรือที่เป็นเจ้าหน้าที่ระดับชาติที่ดูแลท่าเรือทุก ๆ แห่งในประเทศ บางท่าเรือก็มีเจ้าหน้าที่ที่ดูแลเฉพาะท่าเรือนั้น ๆ ไม่ก้าวก่ายการบริหารงานของท่าเรืออื่น ๆ ในประเทศ ตัวอย่างของท่าเรือที่มีเจ้าหน้าที่ท่าเรือแบบแรก คือ ท่าเรือในประเทศแคนาดาและอิสราเอล ส่วนในประเทศออสเตรเลียและท่าเรือส่วนใหญ่ในสหรัฐอเมริกานั้นการบริหารท่าเรือเป็นเรื่องของระดับรัฐ ในขณะที่ท่าเรือในแคลิฟอร์เนีย ท่าเรือส่วนใหญ่ในยุโรปและในญี่ปุ่นนั้นเป็นเรื่องของรัฐบาลท้องถิ่น กล่าวคือรัฐบาลท้องถิ่นมีองค์กรซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ท่าเรือคอยดูแลและดำเนินนโยบายในท่าเรือของท้องถิ่นนั้น ๆ

เมื่อรูปแบบของการบริหารของเจ้าหน้าที่ท่าเรือมีมากมายเช่นนี้ สิ่งที่เราควรจะพิจารณาในลำดับต่อไป คือ ระดับที่เหมาะสมของการรวมอำนาจหรือการกระจายอำนาจ (Centralization หรือ Decentralization) ของเจ้าหน้าที่ท่าเรือในการควบคุมกิจกรรมในท่าเรือควรเป็นอย่างไร ความเหมาะสมในการที่จะให้เรื่องของการบริหารท่าเรือเป็นกิจกรรมที่ควรขึ้นกับระดับชาติหรือระดับท้องถิ่นดี และเจ้าหน้าที่ท่าเรือควรจะปฏิบัติตนเป็นเพียงแค่เจ้าของที่ดินหรือดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ ด้วยหรือไม่ คำตอบของคำถามเหล่ามิใช่จะตอบได้ง่าย ๆ เพราะรูปแบบใดจะเป็นรูปแบบที่เหมาะสมนั้นย่อมต้องขึ้นอยู่กับสภาวะ แวดล้อมและปัจจัยต่าง ๆ ในท่าเรือแต่ละแห่งมิอาจที่จะหาคำตอบที่เป็นข้อสรุปสำหรับท่าเรือทุกแห่งในโลกได้

เนื่องจากท่าเรือเป็นเรื่องผสมผสานระหว่างเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม จึงมีคนจำนวนมากที่กล่าวสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือเป็นองค์กรสาธารณชนหรือองค์กรของรัฐ (Public Body) แต่ก็มีคนอ้างว่าการที่ให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือเป็นองค์กรของรัฐแทนที่จะเป็นเอกชนนั้นจะทำให้องค์กรดังกล่าวไม่ทำตามกลไกของตลาดและกำไร ส่งผลให้มิอาจที่จะตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้น แต่ละรูปแบบก็มีข้อดีข้อเสียคนละอย่าง ในขณะที่ข้อสนับสนุนให้องค์กรของรัฐเข้ามายุ่งเกี่ยวก็เพื่อแก้ปัญหาทางด้านความล้มเหลวของระบบตลาดที่อาจจะเกิดขึ้นจนนำไปสู่ปัญหาทางด้านการผูกขาดปัญหาที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้อื่น (externalities) และปัญหาทางด้านสินค้าสาธารณะ แต่ก็มีข้อคัดค้านการเข้ามาขององค์กรของรัฐกล่าวคือการเข้ามาทำกิจการของรัฐมักที่จะก่อให้เกิดความเป็นไปได้ที่จะนำไปสู่ความล้มเหลวของการบริหารงานที่เหมาะสมขอกล่าวย้ำอีกครั้งหนึ่งว่าในโลกแห่งความเป็นจริงในปัจจุบันนั้นยังไม่มีใครจะสามารถสรุปได้ว่าคำกล่าวของฝ่ายใดจะเป็นสิ่งที่ถูกต้องเสมอไป แม้โลกในปัจจุบันจะมีการโน้มเอียงมาทางกระแสของการให้เอกชนเข้ามามี

ส่วนร่วมมากขึ้น แต่ในระยะหลัง ๆ นี้ กระแสนี้เริ่มได้รับการทบทวน ดังจะเห็นได้จากกรณีกิจกรรมการรักษาความปลอดภัยในสนามบินในประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีการยึดคืนจากเอกชนมาอยู่ในการดูแลของรัฐบาลตามเดิม หลังจากที่ได้เกิดเหตุการณ์ 11 กันยายน ดังนั้น จึงยากที่จะสามารถหาคำตอบแบบสูตรสำเร็จว่านโยบายใดเป็นนโยบายที่ดีที่สุดเสมอ นโยบายใดจะดีกว่ากันก็ขึ้นกับว่านโยบายนั้นก่อให้เกิดข้อดีภายใต้สภาวะแวดล้อมในช่วงเวลานั้น ๆ มากกว่าหรือเปล่า ดังนั้น สิ่งที่ควรจะมีการกล่าวต่อไป คือ ข้อดีและข้อเสียของแนวความคิดทางนโยบายทั้งสองแนวเพื่อจะได้มีข้อมูลเพียงพอที่จะใช้ในการตัดสินใจเลือกวิธีการบริหารและดำเนินงานที่เหมาะสมที่สุดภายใต้สถานการณ์ทางสภาพแวดล้อมและข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เป็นอยู่

<u>ข้อดีและข้อเสียของการรวบอำนาจและการกระจาย อำนาจ(National และ Decentralised Control) ในการบริหารท่าเรือ</u>

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ท่าเรือในโลกนี้มีรูปแบบการดำเนินนโยบายที่แตกต่างกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นจึงมีความแตกต่างกันออกไป เช่น ในแคนาดานั้นรัฐธรรมนูญได้กำหนดให้กิจการพาณิชยนาวีและท่าเรืออยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลกลาง สิ่งที่ปรากฏ คือ มีการพบว่าคณะกรรมการบริหารงานท่าเรือในเมือง Halifax Nova Scotia และ Saint John, new Brunswick ไม่มีแรงจูงใจที่จะใช้ความพยายามด้านการตลาดในการดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อเพิ่มปริมาณการค้าหรือให้เรือและผู้ใช้บริการมาใช้บริการของตนให้มาก ๆ ทั้งนี้ เพราะคณะกรรมการดังกล่าวในแต่ละท่ามีความรู้สึกว่าตนเป็นเพียงลูกจ้างและได้รับการแต่งตั้งมาเพื่อบริหารงานในท่าเรือที่ตนมิได้เป็นเจ้าของแต่อย่างใด สาเหตุที่รัฐบาลแคนาดานำนโยบายรวบอำนาจมาใช้ เนื่องจากหากไม่มีหน่วยงานกลางที่รวบอำนาจและกระจายอำนาจแก่คณะกรรมการท่าเรือแต่ละแห่ง จะทำให้รูปแบบการทำงานและมาตรฐานของแต่ละแห่งไม่มีความเป็นเอกภาพ ถ้าขาดความรับผิดชอบโดยตรงจากส่วนกลางหรือมอบอำนาจให้คณะกรรมการของท่าเรือแต่ละแห่งในการตัดสินใจกันเองจะทำให้ขาดเอกภาพในการทำงานและไม่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันขององค์กร

อย่างไรก็ตาม ในระยะหลังนี้ในประเทศแคนาดาก็ยังมีการทดลองใช้ระบบนโยบายที่พึ่งพารัฐบาลกลางน้อยลงด้วย ตัวอย่างเช่น ที่ Halifax Montreal และ Vancouver ฯลฯ ซึ่งแต่ก่อนอยู่ภายใต้การควบคุมของ National Harbours Board แต่ในระยะหลังนี้ภายใต้กฎหมาย Canada Ports Act 1982 ได้บัญญัติให้ท่าเรือเหล่านี้อยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานซึ่งแต่งตั้งขึ้นใหม่ที่ชื่อว่า Canada Ports Corporation ซึ่งผลปรากฏว่า เมืองเหล่านี้ก็ได้มีการดำเนินการตั้งองค์การ Port Corporations ของท้องถิ่นตัวเองซึ่งเป็นตัวแทนที่มีอำนาจอย่างมากในการกำหนดสิ่งต่าง ๆ ในท่าเรือที่อยู่ในเมืองของตน จนไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีการร่วมมือกันขององค์กรเหล่านี้ในการที่จะปฏิบัติตามนโยบายจากส่วนกลางและไม่สนใจว่าแผนนโยบายบริหารท่าเรือในระดับชาติจะเป็นอย่างไรเสียด้วยซ้ำ นอกจากนี้ บางท่าเรือยังถูกบริหารโดย Harbour Commissions ซึ่งไม่ได้อยู่ภายใต้กฎหมาย Canada

Ports Act 1982 ท่าเรือหลาย แห่ง เช่นที่ Toronto ก็บริหารท่าเรือด้วยตนเอง เป็นต้น สรุปแล้วแม้ว่ารัฐธรรมนูญจะประกาศเช่นนั้น แต่ก็ไม่มีกลไกสำหรับการร่วมมือที่แท้จริงไม่ว่าจะเป็นระดับชาติหรือระดับที่อยู่ภายใต้ Canada Ports Corporation ด้วยเหตุนี้ Fraser Port จึงได้รับการอนุมัติให้สร้างท่าคอนเทนเนอร์ตามความต้องการของ Fraser Port โดยไม่สนใจถึงผลกระทบต่อท่าคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือ Vancouver ซึ่งอยู่ห่างกันเพียง 15 กิโลเมตรเท่านั้น สิ่งนี้ถือว่าเป็นการลงทุนที่ซ้ำซ้อน ขาดการประสานงานและการวางแผนจากส่วนกลาง

ส่วนในสหรัฐอเมริกานั้น การบริหารท่าเรือนั้นอยู่ในมือของมลรัฐแม้ว่าจะมีรัฐบาลกลางเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมากก็ตาม ใน Seattle และ Tacoma ซึ่งเป็นท่าเรือใน Washington นั้น เจ้าหน้าที่ท่าเรือสามารถตั้งและเก็บภาษีทรัพย์สินแล้วนำมาใช้ในการบริหารและดำเนินงานของตนเอง ส่วนในรัฐแคลิฟอร์เนียนั้น อำนาจการบริหารท่าเรือถูกมอบให้อยู่ภายใต้การดูแลของเทศบาลนคร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เล็กกว่ามลรัฐเสียอีก

แม้ว่ารูปแบบของการบริหารท่าเรือจะมีหลายรูปแบบก็ตาม แต่จากตัวอย่างข้างต้นก็จะเห็นได้ชัดว่าการอาศัยการกำหนดนโยบายจากระดับชาติสำหรับการบริหารท่าเรือนั้นไม่จำเป็นต้องก่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันหรือความสอดคล้องกันของการบริหารงานในแต่ละท่าเรือ ถ้ามิได้มีการนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และสิ่งเหล่านี้ก็ไม่จำเป็นที่จะต้องเกิดขึ้นในระบบของการให้ท่าเรือแต่ละแห่งกำหนดนโยบายขึ้นเองด้วย

ฉะนั้น ก่อนที่จะเลือกใช้ระบบใดระบบหนึ่งมาใช้นั้น เราจึงควรที่จะมีความเข้าใจถึงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ และลักษณะของคนในสังคมเป็นอย่างดีเสียก่อน แล้วค่อยนำสิ่งเหล่านี้มาพิจารณาร่วมกับข้อดีและข้อเสียของแต่ละระบบจึงจะสามารถเลือกระบบที่เหมาะสมกับสภาวะแวดล้อมต่าง ๆ ของเราเอง

โดยถ้าจะกล่าวถึงข้อดีและข้อเสียของการใช้นโยบายรวบอำนาจหรือการให้อำนาจแก่รัฐบาลกลางในการตัดสินใจในการบริหารท่าเรือ ในรายละเอียดก็พอที่จะกล่าวได้ดังนี้(ข้อดีและข้อเสียของกรณีการใช้นโยบายรวบอำนาจก็คือข้อเสียและข้อดีในกรณีการใช้นโยบายกระจายอำนาจ ตามลำดับ)

ข้อดี 2 ประการของการให้รัฐบาลกลางเข้ามาดำเนินนโยบายแทนมลรัฐ ดังนี้

1) **ก่อให้เกิดความสามารถที่จะเปรียบเทียบการดำเนินงานของท่าเรือต่าง ๆ ได้ หรือที่เรียกว่า** Comparability

สิ่งนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการท่าเรือ เพราะผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้บริการจากท่าเรือที่ดีได้ เนื่องจากข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ในการเปรียบเทียบนั้นอยู่ในรูปแบบเดียวกันภายใต้การกำหนดจากรัฐบาลกลาง โดยเฉพาะคำจำกัดความที่เป็นมาตรฐานสำหรับค่าใช้จ่ายที่ทางท่าเรือคิดกับผู้ใช้บริการ (Port Charges) การมีข้อมูลที่รวบรวมขึ้นในมาตรฐานเดียวกันในแต่ละท่าเรือนี้ทำให้ผู้ใช้บริการท่าเรือสามารถที่จะนำมาเปรียบเทียบกันเพื่อดูประสิทธิภาพของท่าเรือแต่ละแห่งได้อย่างละเอียดเป็นหัวข้อต่อหัวข้อ เช่น ต้นทุนรวมสำหรับการเคลื่อนสินค้าผ่านท่าเรือ ต้นทุน

ยกสินค้า (Cargo – handling Cost) เวลาที่เรืออยู่ในบริเวณท่าเรือ (Ship Turn round time) ฯลฯ แม้ว่าจะมีความเป็นจริงอยู่บ้างในการกล่าวว่า การปล่อยให้แต่ละท่าเรือมีอิสระในการบริหารงานก็อาจจะทำให้ท่าเรือแต่ละแห่งสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลเหล่านี้ได้ แต่ถ้าขาดการควบคุมจากส่วนกลางแล้วโอกาสที่ข้อมูลเหล่านี้จะถูกเก็บรวมรวมบนมาตรฐานและรูปแบบเดียวกันจนสามารถนำมาเปรียบเทียบได้นั้นไม่ควรจะเกิดขึ้นได้เลย

2) **ก่อให้เกิดการวางแผนร่วมกัน หรือที่เรียกว่า**Co-ordinated planning

เมื่อเทคโนโลยีสมัยใหม่ในท่าเรือถูกนำมาใช้ปรับปรุงประสิทธิภาพของท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งย่อมที่จะส่งผลกระทบในแง่เศรษฐกิจต่อท่าเรืออื่น ๆ ที่เป็นคู่แข่งขันด้วย กล่าวคือ เรือจะหันมาใช้บริการจากท่าเรือทันสมัยแห่งใหม่นี้มากขึ้นและไปใช้ท่าเรือแห่งอื่น ๆ น้อยลง ดังนั้น ถ้าไม่มีการควบคุมวางแผนจากส่วนกลางก็จะทำให้ท่าเรือที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่มีความรู้สึกว่าตนต้องลงทุนเพิ่มเพื่อรองรับกับจำนวนเรือที่มาใช้บริการมากขึ้น ทั้ง ๆ ที่จริง ๆ แล้วจำนวนเรือโดยรวมที่เข้ามาใช้บริการของท่าเรือในประเทศนั้นมิได้เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด โอกาสที่จะทำให้เกิดการลงทุนที่มากเกินไปจนทำให้เกิดความสูญเสียเงินทุนเกินความจำเป็นก็จะมีสูง อย่างไรก็ดี ผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการใช้นโยบายแบบระดับชาติหรือการใช้นโยบายรวบอำนาจก็ได้มีการอ้างว่าการใช้นโยบายดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดข้อเสีย 3 ประการคือ

<u>ประการแรก</u> การใช้นโยบายดังกล่าวจะทำให้การแข่งขันระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ในประเทศนั้นลดลงทั้งในแง่การแข่งขันที่จะลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านท่าเรือที่อยู่ในรูปของเงิน เวลาและความเสี่ยงของการสูญเสีย ซึ่งเป็นเครื่องแสดงถึงระดับประสิทธิภาพของท่าเรือ

<u>ประการที่สอง</u> สมมติว่าความร่วมมือกันหรือนโยบายที่กำหนดจากส่วนกลานั้นสามารถเกิดขึ้นจริง และถึงแม้ว่าจะมีวิธีการคำนวณการคาดการณ์จำนวนเรือที่จะแล่นเข้ามาในท่าเรือต่าง ๆ ของประเทศ ซึ่งคำนวณมาจากวิธีการทางคณิตศาสตร์ที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับมาเป็นเวลาช้านาน เช่น วิธี Production – Constrained Gravity Model และ Lagrangian methods แต่การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับการไหลเวียนของจำนวนเรือที่เข้ามาใช้บริการในแต่ละท่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับเทคโนโลยีและระดับความสามารถในการผลิตที่เกิดขึ้นกับท่าเรือเป็นสิ่งที่ไม่อาจจะคาดการณ์ได้อย่างแม่นยำ สิ่งนี้จะทำให้ท่าเรือต่าง ๆ เกิดความไม่เชื่อถือต่อแผนงานจากส่วนกลางที่วางขึ้นจากตัวเลขจำนวนเรือที่คาดการณ์ขึ้นจากวิธีการคำนวณเหล่านั้น

<u>ประการที่สาม</u> การร่วมมือกันในการลงทุนในท่าเรือต่าง ๆ ของประเทศนั้น จำเป็นที่จะต้องมีตัวแทนที่มีความร่วมมือกันอย่างเป็นทางการ ปัญหาที่ตามมาคือความยากลำบากในการจำกัดความรับผิดชอบของกลุ่ม ตัวแทนที่เป็นผู้กำหนดนโยบายนี้ต่อเรื่องต่าง ๆ ในท่าเรือ กล่าวคือในขณะที่ความรับผิดชอบทางการเงินอยู่ในมือของเจ้าหน้าที่ท่าเรือกลุ่มตัวแทนที่ทำหน้าที่พิจารณาการลงทุนเหล่านี้จึงย่อมไม่มีอำนาจการตัดสินใจที่แท้จริงแต่อย่างใด แต่ถ้าให้กลุ่ม

ดังกล่าวดูแลรับผิดชอบทางการเงิน (รายรับ – รายจ่าย) ในท่าเรือด้วยก็จะปรากฏผลออกมาว่าค่าบริการที่แต่ละท่าเรือจัดเก็บแก่ผู้ใช้บริการจะมีอัตราที่เท่ากันหมดโดยไม่มีความสัมพันธ์ต่อรูปแบบและระดับความต้องการและต้นทุนในท่าเรือแต่ละแห่งแต่อย่างใด

ฉะนั้น ในกรณีที่จะเลือกใช้นโยบายแบบรวบอำนาจในการพัฒนาท่าเรือหรือนโยบายระดับชาตินั้นจะต้องแน่ใจก่อนว่าผลเกิดขึ้นจากการตัดสินใจดังกล่าวจะต้องไม่ก่อให้ปัญหาในเรื่องของการสูญเสียเงินทุนโดยใช่เหตุจากการลงทุนมากเกินความจำเป็น และควรมีผลประโยชน์หรือผลดีมากกว่าข้อเสียโดยเฉพาะข้อเสียที่มาจากสภาพการแข่งขันที่ลดลง ฯลฯ

ข้อเสนอแนะเบื้องต้น

โดยสภาพที่แท้จริงแล้วประเทศไทยมีนโยบายที่ค่อนข้างโน้มเอียงไปทางนโยบายที่ควบคุมการสร้างท่าเรือโดยส่วนกลางเสียมากกว่า ดังจะเห็นได้จากการท่าเรือแต่ละท่านั้นมักจะเป็นการสร้างที่กำหนดมาจากหน่วยงานในรัฐบาลกลางทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ถ้าพิจารณาตามหลักทฤษฎีแล้วก็จะเห็นได้ว่าปัญหาในเรื่องการลงทุนซ้ำซ้อนมากเกินความจำเป็นนั้นจึงไม่ควรจะเกิดขึ้นกับกรณีการสร้างท่าเรือในประเทศไทยแต่ประการใดซึ่งขัดแย้งกับสภาพความเป็นจริงที่กำลังเป็นปัญหาอยู่ ฉะนั้น จึงควรจะสรุปได้ว่ามูลเหตุที่ทำให้เกิดการลงทุนซ้ำซ้อนมากเกินความจำเป็นไม่ควรจะมีเหตุมาจากประเด็นของการรวบอำนาจหรือกระจายอำนาจแต่ประการใด คำตอบของการแก้ไขปัญหานี้จึงควรจะอยู่ที่การขาดกลไกในการสร้างการทำงาน และการดำเนินนโยบายให้สอดคล้องกันภายในหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐบาลมากกว่า ตัวอย่างกลไกที่ว่านี้ คือ การตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติที่ประกอบด้วยกรรมการที่มาจากหน่วยงานภาครัฐบาลที่มีอำนาจในการสร้างท่าเรือในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นเวทีในการปรึกษาหารือกันก่อนทำการตัดสินใจสร้างท่าเรือ ทั้งนี้ การหาข้อสรุปซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันจากการปรึกษาหารือนี้จะเกิดขึ้นได้ก็จะต้องเป็นการหารือร่วมกันโดยอยู่บนพื้นฐานตัวเลขความต้องการใช้ท่าเรือโดยรวมของทั้งประเทศ ซึ่งในปัจจุบันนี้ยังมิได้มีการสร้างฐานข้อมูลในเรื่องนี้ที่เป็นตัวเลขที่มีการปรับปรุงให้ทันสมัยตลอดเวลา การมีฐานข้อมูลชนิดนี้นอกจากจะมีประโยชน์ทำให้การพูดคุยปรึกษาหารือของหน่วยงานเหล่านี้มีความชัดเจนแล้วก็ยังมีประโยชน์ต่อภาคเอกชนในการตัดสินใจสร้างท่าเรือของตนเองด้วย ซึ่งถ้าฐานข้อมูลนี้มีความทันสมัยก็จะเป็นข้อมูลที่ให้ทิศทางการลงทุนที่ถูกต้องแก่ทั้งทางภาครัฐและภาคเอกชน โอกาสที่จะมีปัญหาในเรื่องการลงทุนท่าเรือมากกว่าหรือน้อยกว่าความต้องการก็ไม่ควรจะเกิดขึ้นอีกต่อไป

ในปัจจุบันนี้ทางคณะกรรมการเฉพาะเรื่องด้านพัฒนาท่าเรือได้มีมติความเห็นชอบในการให้คณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวีทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติ โดยมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาท่าเรือของประเทศ โดยคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพิจารณาตามกรอบอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติให้ชัดเจน ก่อนนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวีเพื่อพิจารณาในครั้งต่อไป ทั้งนี้ ที่ปรึกษาขอเสนอให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องที่

ทางคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวีได้แต่งตั้งให้ศึกษาถึงหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาตินี้ ได้มีการนำเอาภาระหน้าที่ซึ่งที่ปรึกษาได้มีการเสนอแนะมาข้างต้นนี้ไปเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาถึงกรอบอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารท่าเรือแห่งชาติดังกล่าวด้วย เพื่อกำหนดบทบาทหน้าที่ให้ชัดเจน และเสนอสู่มติคณะรัฐมนตรีต่อไป

ส่วนประเด็นการเพิ่มการมีส่วนร่วมขององค์กรท้องถิ่นนั้น ทางที่ปรึกษามีความเห็นว่าควรให้ตัวแทนจากองค์กรส่วนท้องถิ่นได้เข้ามาร่วมเป็นกรรมการในการบริหารงานในท่าเรือที่อยู่ในท้องถิ่นของตน ทั้งนี้ หน้าที่กรรมการชุดนี้จะแตกต่างจากหน้าที่กรรมการในคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ กล่าวคือ กรรมการในคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติจะมีหน้าที่เชิงนโยบายในการตัดสินใจในการกำหนดแหล่งที่ตั้งและการสร้างท่าเรือ ในขณะที่กรรมการในการบริหารงานในท่าเรือในท้องถิ่นนี้จะมีหน้าที่ในการควบคุมดู และ/หรือกำกับให้การบริหารท่าเรือในท้องถิ่นของตนมีประสิทธิภาพอยู่ตลอดเวลา (โดยผู้ที่ดำเนินการให้บริการในท่าเรืออาจจะเป็นภาครัฐหรือภาคเอกชนก็ได้)

สำหรับประเด็นการให้ผลประโยชน์ที่เป็นธรรมแก่ท้องถิ่นที่ท่าเรือตั้งอยู่นั้น ทางที่ปรึกษามีความเห็นว่ารายได้ทั้งหมดที่ส่วนกลางได้รับจากโครงการท่าเรือควรที่จะมีการแบ่งจัดสรรบำรุงท้องถิ่นที่ท่าเรือตั้งอยู่ด้วย โดยการประเมินส่วนแบ่งนี้ควรมีหลักเกณฑ์ที่ให้ผลประโยชน์ที่คุ้มค่ากับมูลค่าที่ดินในบริเวณนั้นในสภาวะที่ไม่มีท่าเรือนี้อยู่ และต้นทุนที่เกิดจากสภาพแวดล้อมที่เสียไปอันมีผลจากการมีท่าเรือนี้ขึ้นในบริเวณนั้น

4.2.8 การกำกับดูแลกิจการ ICD, CFS

ความจำเป็นที่ต้องมี ICD

ในอดีตนั้นแหล่งผลิตสินค้ามักจะกระจุกตัวกันอยู่รวมกันที่ศูนย์กลางของประเทศ เช่น เขตเมืองหลวง ด้วยเหตุนี้สถานีรถไฟและท่าเรือที่ถูกใช้เป็นสถานที่รวบรวมสินค้าเพื่อส่งออกและนำเข้าจากต่างประเทศจึงมีปรากฏแต่เฉพาะบริเวณเมืองหลวงของประเทศเท่านั้น โดยจะมีเส้นรางรถไฟที่ต่อเชื่อมจากศูนย์กลางสถานีรถไฟนี้ขยายทอดยาวเชื่อมไปยังจุดต่าง ๆ ของประเทศเพื่อทำการดูดซับวัตถุดิบเข้ามาสู่โรงงานอุตสาหกรรมที่กระจุกตัวกันอยู่ในบริเวณเมืองหลวง และทำหน้าที่กระจายสินค้านำเข้าและสินค้าสำเร็จรูปจากท่าเรือและโรงงานเหล่านี้ตามลำดับออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ภายในประเทศ จะเห็นได้ว่าภายใต้โครงสร้างการกระจายสินค้าในอดีตดังกล่าวนี้จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีสถานี ICD แต่อย่างใด

ต่อมาเมื่อเวลาผ่านไปภาคการผลิตได้มีการขยายตัว ซึ่งการขยายตัวดังกล่าวนี้เป็นการขยายตัวที่มากเกินกว่าความสามารถในการรองรับของพื้นที่ในส่วนกลางโดยเฉพาะพื้นที่ในตัวเมืองหลวง จึงได้เกิดการกระจายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมตลอดจนภาคการผลิตต่าง ๆ ออกไปจากเมืองหลวงไปตั้งตามแนวจุดปลายของเส้นทางขนส่งที่เชื่อมต่อกับตัวเมืองหลวง และมีเครือข่ายรัศมีเส้นทางการขนส่ง

ภายในท้องที่ที่มีความสามารถในการเข้าถึงทรัพยากรที่ต้องนำเข้ามาเป็นวัตถุดิบของโรงงานได้โดยง่าย (ส่วนโรงงานที่ต้องพึ่งพาวัตถุดิบนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลักก็จะมีการเลือกแหล่งที่ตั้งโรงงานของตนในบริเวณท่าเรือที่ถูกใช้ในการนำเข้าวัตถุดิบนั้น ๆ) ด้วยเหตุนี้จึงเกิดการกระจายของภาคการผลิตอุตสาหกรรมออกจากส่วนกลาง จนทำให้เกิดหลาย ศูนย์กลางที่มีการกระจายไปอยู่ตามส่วนต่าง ๆ ของประเทศ

ด้วยปรากฏการณ์ที่มีการกระจายตัวของศูนย์กลางการผลิตดังกล่าวนี้ ศูนย์กลางแต่ละแห่งจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีสถานีรวบรวมและกระจายสินค้าภายในพื้นที่ที่เป็นแหล่งที่ตั้งศูนย์ของตนเอง เพื่อใช้ในการรวบรวมสินค้าจากโรงงานต่าง ๆ ที่อยู่ในศูนย์ของตนให้มาใช้การขนส่งร่วมกันในการส่งต่อมายังแหล่งบริโภคหรือมายังท่าเรือเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ และใช้เป็นสถานีที่เป็นจุดกระจายสินค้าวัตถุดิบสำหรับการผลิตที่ถูกส่งรวมกันมาจากทางท่าเรือเพื่อกระจายต่อไปยังโรงงานต่าง ๆ เพื่อเข้าไปในกระบวนการผลิตต่อไป จะเห็นได้ว่าสถานีดังกล่าวนี้สามารถช่วยลดภาระหน้าที่ของท่าเรือ จากแต่เดิมที่เป็นทั้งสถานที่ส่งผ่านสินค้าและสถานที่รวบรวมและกระจายสินค้ามาเป็นเพียงสถานที่ส่งผ่านสินค้าเข้าและออกที่เป็นกิจกรรมหลักของท่าเรือเท่านั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ ไอซีดีสามารถทำหน้าที่เป็นลานวางตู้สินค้าและที่เก็บสินค้าแทนท่าเรือ สิ่งนี้จะทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าในท่าเรือมีความคล่องตัวมากขึ้น ในขณะที่ความต้องการใช้พื้นที่ในท่าเรือซึ่งเป็นพื้นที่ริมน้ำที่มักมีราคาแพงกว่านั้นน้อยลงได้ นอกจากนี้สถานีดังกล่าวนี้สามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งในระยะไกล ๆ ระหว่างท่าเรือหรือแหล่งบริโภคสินค้ากับโรงงานที่ผลิตสินค้าโดยผ่านกระบวนการใช้บริการขนส่งร่วม หรือที่เรียกว่า Co-load หรือ Consolidation และทำให้การแยกใช้บริการการขนส่งระหว่างสถานีถึงแต่ละโรงงานมีระยะทางเพียงสั้น ๆ เท่านั้น ด้วยเหตุนี้สถานีนี้จึงเป็นสถานีที่มีบทบาทสำคัญในการลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าอย่างมาก ซึ่งสถานีที่ทำหน้าที่ดังกล่าวนี้ก็คือ สถานีที่เรียกว่า ICD นั่นเอง

<u>แหล่งที่ตั้งที่เหมาะสม</u>

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่ากุญแจสำคัญที่จะทำให้ ICD สามารถแสดงบทบาทการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้มากหรือน้อยนั้น คือ แหล่งที่ตั้งที่เหมาะสมของ ICD ที่จะต้องมีระยะที่ไกลจากท่าเรือและแหล่งบริโภคพอสมควร และจะต้องอยู่ใกล้กับบริเวณศูนย์กลางการผลิตหรือบริโภคสินค้าหรือที่เรียกว่า Hinterland ที่มีขนาดหรือปริมาณทางธุรกิจที่ใหญ่พอด้วย อีกทั้งจะต้องมีเส้นทางคมนาคมภายในท้องถิ่นนั้น ๆ ที่เชื่อมต่อระหว่าง ICD นี้กับโรงงานต่าง ๆ หรือแหล่งการบริโภคภายในที่มีประสิทธิภาพและคล่องตัวด้วย

ทั้งนี้ ระยะห่างโดยประมาณการระหว่าง ICD กับท่าเรือหรือแหล่งบริโภคสินค้านี้ต่างถิ่น ควรมีระยะที่ขนส่งโดยรถไฟประมาณ 200-300 กิโลเมตร ส่วนรัศมีระยะห่างโดยประมาณระหว่าง ICD กับโรงงานต่าง ๆ และแหล่งบริโภคภายในพื้นที่นั้นควรที่จะมีระยะขนส่งโดยรถบรรทุกประมาณน้อยกว่า 200 กิโลเมตรลงมา

หลักฐานจากความเป็นจริงที่เป็นเครื่องยืนยันถึงข้อมูลระยะห่างที่เหมาะสมดังกล่าวก็คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากแหล่งที่ตั้งที่ไม่เหมาะสมของ ICD ลาดกระบังในปัจจุบันที่มีระยะห่างจากท่าเรือแหลมฉบังไม่ถึง 200 กิโลเมตร ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ไม่ประหยัดเมื่อเทียบกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก ถึงแม้ว่าจะเป็นการขนส่งด้วยรถไฟก็ตาม ดังจะเห็นได้จากตัวเลขค่าใช้จ่ายเปรียบเทียบกันระหว่างการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์จากอยุธยาโดยมีการนำเอาตู้เปล่าจากลาดกระบังมาบรรจุสินค้าที่อยุธยาเพื่อลงเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังโดยมีกระบวนการขนส่งด้วยรถไฟจากลาดกระบังไปท่าเรือแหลมฉบังกับกรณีที่ไม่มีกระบวนการขนส่งด้วยรถไฟดังกล่าวตามที่ได้มีการแสดงใน **ตารางที่** 4.2-9 **และตารางที่** 4.2-10

ตารางที่ 4.2-9 : **สรุปค่าขนส่งตู้สินค้าโดยใช้รถบรรทุกไปยังท่าเรือแหลมฉบัง**

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย (บาทต่อตู้สินค้า)	20 ฟุต
ค่าลากตู้สินค้าแบบไปกลับ (Round-Trip) (ลาดกระบัง- อยุธยา- แหลมฉบัง)	9,000
ค่าผ่านประตูเพื่อลากตู้เปล่าจาก ICD ลาดกระบัง	100
ค่าผ่านประตูเพื่อส่งตู้หนักที่ ท่าเรือแหลมฉบัง	100
ค่าชั่งน้ำหนัก	30
ค่ายกขนจากลาน CY ไปยังข้างเรือสินค้า (Container Wharfage)	315
ค่ายกขนขึ้นเรือส่งสินค้า (Container Stevedorage)	800
รวมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง	**10,345**

ตารางที่ 4.2-10 : **สรุปค่าขนส่งตู้สินค้าโดยใช้รถบรรทุกและรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบัง**

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย (บาทต่อตู้สินค้า)	20 ฟุต
ค่าลากตู้สินค้าแบบไปกลับ (Round-Trip) (ลาดกระบัง- อยุธยา)	*6,000
ค่าผ่านประตูเพื่อลากตู้เปล่าจาก ICD ลาดกระบัง	100
ค่าผ่านประตูเพื่อส่งตู้หนักที่ ICD ลาดกระบัง	100
ค่าชั่งน้ำหนัก	30
ค่ายกตู้สินค้าลงลาน CY ที่ ICD ลาดกระบัง	500

ตารางที่ 4.2-10 : สรุปค่าขนส่งตู้สินค้าโดยใช้รถบรรทุกและรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อ)

หน่วย : บาท

ค่าใช้จ่าย (บาทต่อตู้สินค้า)	20 ฟุต
ค่าขนส่งทางรถไฟ (Rail Transfer)	**20 ฟุต**
ค่ายกขนตู้สินค้าขึ้นรถไฟที่ ICD ลาดกระบัง	315
ค่าขนส่งทางรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบัง	1,200
ค่าผ่านประตูที่ท่าเรือแหลมฉบัง	16
ค่ายกตู้สินค้าลงไปยังลาน Rail Yard	500
ค่ายกขนจาก Rail Yard ไปยังข้างเรือสินค้า (Container Wharfage)	835
ค่ายกขนขึ้นเรือส่งสินค้า (Container Stevedorage)	800
รวมค่าขนส่งทางรถไฟทั้งหมด	3,666
รวมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง	10,396

หมายเหตุ : * ตัวเลขสอบถามจากบริษัทรถบรรทุก

ที่มา : จากที่ปรึกษาและอัตราค่าบริการที่ประกาศใช้ในท่าเรือ และ ICD รวบรวมข้อมูลเมื่อปี 2552

จากตารางจะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายโดยรวมของการใช้กระบวนการขนส่งด้วยรถไฟจากลาดกระบังมายังแหลมฉบังมีค่ามิได้ต่างจากการขนส่งโดยการใช้รถบรรทุกอย่างเดียว กล่าวคือ มีค่าใช้จ่ายตู้ 20 ฟุต ฟุตละประมาณ 10,300 บาท ทำให้การขนส่งตู้สินค้าโดยรถไฟไม่สามารถก่อให้เกิดความประหยัดในค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ฉะนั้น การที่การรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังที่จะเสนอให้มีการสร้างไอซีดีแห่งที่สองที่มีตำแหน่งที่ตั้ง ณ. บริเวณลาดกระบังดังเดิม จึงไม่เหมาะสม

<u>แนวทางในการกำกับดูแล กิจการ ICD, CFS ของประเทศ</u>

แนวทางในการกำกับดูแลกิจการ ICD และ CFS ให้มีแหล่งที่ตั้งที่เหมาะสมนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีคณะกรรมการควบคุมที่เป็นชุดเดียวกับคณะกรรมการที่ดูแลกิจการขนส่งทั้งประเทศ โดยในเบื้องต้นนั้นอาจจะมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดย สพว. นี้เป็นผู้ดูแลและประสานงานไปก่อน เนื่องจากกิจการ ICD นี้เป็นกิจการที่มีหน้าที่เป็นตัวกลางหรือตัวเชื่อมสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งระหว่างการขนส่งด้วยรถไฟกับการขนส่งทางรถบรรทุกที่เป็นกระบวนการขนส่งเพื่อไปยังท่าเรือและท่าอากาศยานเพื่อส่งต่อไปยังต่างประเทศอีกทีหนึ่ง การปล่อยให้การตั้ง ICD และ CFS เป็นไปได้โดยง่ายหรือโดยการขาดการควบคุมจากการลงทุนโดยภาพรวมแล้วแต่การตัดสินใจของผู้ประกอบการตามตำแหน่งของที่ตั้งของที่ดินที่ผู้ประกอบการแต่ละคนมีอยู่ด้วยเพียงได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรในการส่งเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรไปประจำอย่างเดียวตามมติของรัฐมนตรีลงวันที่ 21มิถุนายน 2531 จึงเป็นเรื่องที่ยากต่อการทำให้ ICD และ CFS ต่าง ๆ มีแหล่งที่ตั้งที่เหมาะสมในเชิงภาพรวมทั้งประเทศและที่ยิ่งเลวร้ายไปกว่านั้น คือ ในสภาวะที่ปล่อยให้มีการตั้ง ICD และ CFS ตามแต่ดุลยพินิจของผู้ประกอบการแต่ละรายเช่นนี้ย่อมมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิด

ภาวะการลงทุนที่ซ้ำซ้อนและเกินควรขึ้นได้โดยง่าย เพราะ ICD และ CFS เป็นธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประเภทหนึ่งที่เมื่อตัดสินใจดำเนินการก่อสร้างไปแล้วก็ยากที่จะล้มเลิก หรือลดขนาดการลงทุนให้เท่ากับความต้องการใช้ของผู้ใช้บริการเมื่อผู้ประกอบการมีการตระหนักในภายหลังว่าการตัดสินใจลงทุนของตนแต่ฝ่ายเดียวนั้นได้ ทำให้ตนมีการลงทุนที่ก่อให้เกิดขนาดของการลงทุนโดยรวมที่มากเกินกว่าระดับความต้องการของลูกค้าเนื่องจากผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ก็ได้มีการลงทุนเช่นกัน ซึ่งสภาวะเช่นนี้นับว่าไม่เป็นผลดีต่อการใช้ทรัพยากรการลงทุนโดยรวมทั้งประเทศแต่อย่างใด

ดังนั้น **ที่ปรึกษาจึงมีความเห็นว่า**ทางภาครัฐบาลควรจะมีการสร้างกระบวนการบริหารภาพรวมของการลงทุนของกิจการนี้ควบคู่พร้อมกันกับการลงทุนในกิจการท่าเรือท่าอากาศยานและสถานีรถบรรทุกซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการ ICD และ CFS นี้อย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ ที่ปรึกษามีความเห็นว่าการสร้างกระบวนการบริหารภาพรวมดังกล่าวนั้น ทางภาครัฐบาลสามารถที่จะดำเนินการได้ใน 2 หนทางด้วยกันคือ

<u>หนทางแรก</u> คณะกรรมการพาณิชยนาวีแห่งชาติแต่งตั้ง คณะทำงานที่มีหน้าที่ควบคุมแหล่งที่ตั้งและอนุญาตการประกอบธุรกิจICD และ CFS ให้สอดคล้องกับการลงทุนในท่าเรือ ท่าอากาศยาน และสถานีรถบรรทุก วิธีการนี้มีข้อดี คือ เป็นกระบวนการที่ง่ายต่อการควบคุมขนาดของการลงทุน และมีต้นทุนการดำเนินการที่ต่ำแต่ข้อเสียของวิธีการนี้ คือ เป็นกระบวนการที่จะต้องมีภาระในการกำหนดเกณฑ์การอนุมัติที่ชัดเจน และระดับความชัดเจนของเกณฑ์กับเกณฑ์ที่นำมาใช้อาจไม่ได้รับการยอมรับจากผู้ประกอบการที่มิได้รับการอนุมัติได้ นอกจากนี้ ยังขาดข้อมูลยืนยันว่าขนาดและจำนวนโครงการที่อนุมัติไปนั้นเป็นขนาดที่มีความเหมาะสม อีกทั้งกระบวนการอนุมัติยังง่ายที่จะถูกแทรกแซงจากอิทธิพลภายนอกอีกด้วย

<u>หนทางที่สอง</u> คือ กระบวนการบริหารภาพรวมด้วยการให้คณะกรรมการพาณิชยนาวีแห่งชาติแต่งตั้งคณะทำงานที่มีหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลปริมาณการใช้บริการและการกำหนดขอบเขต(Zonning)หรือพื้นที่ที่อนุญาตให้มีการประกอบการในธุรกิจ ICD และ CFS นี้ อย่างคร่าว ๆ ให้แก่ผู้ประกอบการที่สนใจเข้ามาประกอบการธุรกิจ ICD และ CFS เช่นเดียวกับหลักการควบคุมการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์โดยทั่วไปและให้อำนาจตัดสินใจในการก่อสร้างดำเนินการนี้อยู่ในดุลยพินิจของผู้ประกอบการเอง ข้อดีของวิธีการนี้ คือ คณะกรรมการฯมีภาระในการควบคุมที่น้อยลงรวมทั้งโอกาสที่จะถูกวิพากษ์วิจารณ์ก็ลดลง และขนาดของการลงทุนนั้นมีแนวโน้มที่จะอยู่ในระดับที่เหมาะสม เพราะเป็นขนาดการลงทุนที่ตัดสินใจจากกลุ่มผู้ประกอบการเองภายใต้ข้อมูลที่ได้รับจากคณะกรรมการฯ ข้อเสีย คือ คณะกรรมการฯ ต้องมีภาระและค่าใช้จ่ายในการสร้างระบบฐานข้อมูลปริมาณความต้องการใช้ ICD และ CFS ตลอดจนต้องการกำหนดโซนที่ตั้งที่น่าเชื่อถือและถูกต้องแม่นยำที่สามารถให้ทิศทางที่ถูกต้องแก่การตัดสินใจของผู้ลงทุน ซึ่งในปัจจุบันนี้ข้อมูลในส่วนนี้ยังขาดการรวบรวมอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลปริมาณการใช้บริการ CFS ดังจะเห็นได้จากผล

การศึกษาของโครงการศึกษา เรื่องนโยบายการกำหนดบทบาทและที่ตั้งของท่าเรือและสถานีบรรจุแยกสินค้า โดย บริษัท ไทยเอนยิเนียริ่ง คอนซัลแตนส์ จำกัด และ สถาบันทรัพย์สินทางปัญญาแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้พบว่า จากแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2541 นั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นผลจากการที่เจ้าหน้าที่ประจำ สตส. สามารถไปตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ได้ที่โรงงานหรือสถานที่ประกอบการของผู้ส่งออก จึงทำให้สถิติดังกล่าว (ซึ่งเป็นสถิติที่เจ้าหน้าที่ประจำ สตส. เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ ได้รายงานกลับยังส่วนงาน) มีค่าสูงขึ้นเพราะจะประกอบด้วยสถิติใน 2 ส่วน คือ สถิติที่ทาง สตส. นั้น ได้ให้บริการบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออกจริง และสถิติที่เกิดจากเจ้าหน้าที่ประจำ สตส. ไปตรวจปล่อยสินค้าที่โรงงาน ซึ่งทำให้ไม่สามารถที่จะหาสถิติที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของ สตส. แต่ละแห่งได้ (ปัจจัยประการหนึ่งเป็นเพราะว่าขาดการรวบรวมสถิติที่เป็นทางการอย่างต่อเนื่องจากหน่วยงานภาครัฐ จึงทำให้ผู้ประกอบการ สตส. หลายแห่งไม่ได้สนใจในการเก็บเอกสารไว้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน สตส. ที่มีผลการดำเนินงานไม่ค่อยดี) (จากหน้า 5-4 ถึงหน้า 5-5 ของรายงานฉบับนี้)

สำหรับประเด็นการกำกับดูแลกิจการ ICD และ CFS ในเรื่องการตรึงราคานั้น ที่ปรึกษามีความเห็นว่าเนื่องจากจำนวนผู้ประกอบการในธุรกิจ ICD และ CFS นี้มีค่อนข้างสูงกว่าธุรกิจท่าเรือมาก เพราะขนาดการใช้เงินลงทุนในธุรกิจนี้ไม่สูงเท่ากับกรณีธุรกิจท่าเรือ ฉะนั้น ปัญหาความรุนแรงของการเอาเปรียบผู้ใช้บริการด้วยราคาค่าบริการที่ไม่เป็นธรรมนั้นจึงควรจะมีน้อยกว่ากรณีธุรกิจท่าเรือ อย่างไรก็ดี คณะที่ปรึกษาก็มีความเห็นว่าเพื่อเป็นการป้องกันปัญหาดังกล่าว คณะกรรมการฯ ควรที่จะได้มีการกำหนดนโยบายให้โครงการ ICD ที่อยู่ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งในภาครัฐได้มีการใช้วิธีการลงทุนและการประมูลเช่นเดียวกับนโยบายที่คณะที่ปรึกษาได้มีการนำเสนอในการตรึงราคาค่าบริการของท่าเรือดังที่ได้กล่าวมาแล้วในรายละเอียดข้างต้น เพื่อจะได้ใช้ ICD ที่อยู่ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทยเหล่านี้เป็นองค์กรที่เป็นทางเลือกในการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการในยามที่ผู้ใช้บริการถูกจัดเก็บราคาค่าบริการที่สูงอย่างไม่เป็นธรรมจาก ICD และ CFS ที่อยู่ในการดำเนินการของเอกชน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรักษาระดับราคาค่าบริการของธุรกิจ ICD และ CFS มีเสถียรภาพและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ

4.2.9 การพัฒนาอุตสาหกรรมอู่เรือกับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี

อุตสาหกรรมอู่เรือมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในหลาย ด้าน การพัฒนากิจการด้านพาณิชยนาวีนั้นต้องมีการพัฒนาในเรื่องของอุตสาหกรรมอู่เรือควบคู่กันไป เพื่อเป็นการรองรับการขยายขนาดของกองเรือไทยและรองรับการค้าระหว่างประเทศให้มีความทัดเทียมกับต่างชาติและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ อีกทั้งการพัฒนาอุตสาหกรรมอู่เรือนั้น ยังส่งผลให้เกิดการเสริมสร้างการจ้างงานและฝีมือแรงงานตั้งแต่ระดับผู้เชี่ยวชาญไปจนถึงระดับแรงงาน สงวนเงินตราต่างประเทศหรือลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศ

ที่ปรึกษาได้ทบทวนแผนงาน มาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมอู่เรือ และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง แผนงาน ตลอดจนมาตรการต่าง ๆ ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมอู่เรือของสำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม มีความเหมาะสม และสามารถปฏิบัติได้ ผลการศึกษาเรื่อง “นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือ” มีความสำคัญในการแก้ปัญหาอู่เรือของประเทศ จึงให้ความสำคัญและจัดเป็นประเด็นหลักดังนี้

1. **สรุปผลของการศึกษา “นิคมอู่เรือ” และการแก้ไขอุปสรรคบางประการ**

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2548 มอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับหน้าที่ดูแลอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ พร้อมกับดำเนินการผลักดันยุทธศาสตร์ที่สะท้อนแนวทาง/มาตรการในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เพื่อที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยให้มีความเข้มแข็งยิ่งขึ้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้มอบหมายให้สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กลุ่มที่ 3 รับผิดชอบดูแลให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมฯเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจเพิ่มเติมและช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหาและขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การมอบหมายให้ สศอ.ดูแลกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการต่อและซ่อมเรือมีข้อดีหลายประการ อาทิเช่น กระทรวงอุตสาหกรรมและ สศอ.ดูแลกิจการอุตสาหกรรมต้นน้ำ (เช่นอุตสาหกรรมถลุงเหล็ก อุตสาหกรรมการพัฒนาเครื่องยนต์ ฯลฯ) ที่เกี่ยวข้องและส่งผลต่อเนื่องกับกับอุตสาหกรรมต่าง ๆ หลายประเภท รวมไปถึงอุตสาหกรรมการต่อและซ่อมเรือด้วย กรณีเช่นนี้ทำให้ สศอ.มีข้อมูลพื้นฐาน และข้อมูลหลาย ระดับที่เป็นประโยชน์เพื่อการวางแผนแก้ไขปัญหา, พัฒนาและสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อ/ซ่อมเรือที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่น่าสนใจในที่นี้คือกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวีเกือบทั้งหมดอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานส่งเสริมพาณิชยนาวีและ กรมเจ้าท่า ในสังกัดกระทรวงคมนาคม การมีมากกว่าหนึ่งหน่วยงานในกระทรวงต่างกันดูแลกิจกรรมหลักที่มีความต่อเนื่องกันเช่นนี้อาจทำให้เกิดอุปสรรคเกี่ยวกับการประสานงานในการแก้ไขปัญหาในภาพรวม ลักษณะการดูแลและบริหารกิจการเช่นนี้มีเกิดขึ้นในกิจกรรมที่สำคัญ ๆ หลายประเภทและส่งผลให้เกิดปัญหาที่สำคัญ อาทิเช่น ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม กิจกรรมในอุตสาหกรรมบางประเภทก็มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เช่น มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องดูแล หน่วยงานเหล่านั้นก็อยู่ต่างกระทรวงกัน แต่ความพยายามในการดูแลและแก้ไขปัญหาได้รับการประสานงานและดูแลกิจกรรมต่าง ๆ อย่างเหมาะสม จนเห็นได้ชัดว่าขนาดของปัญหาลดลงมาก

ฉะนั้น นโยบายการจัดการและมอบหมายภาระการดูแลและให้การสนับสนุนกิจกรรมลักษณะนี้ควรจะได้รับการใส่ใจดูแลเป็นพิเศษ โดยเน้นให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ และเน้นการสร้างความเข้าใจลักษณะงานและเป้าหมายการทำงานที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และกิจกรรมพาณิชยนาวีโดยตรง

2. สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรคในอุตสาหกรรมการต่อและซ่อมเรือ

จากผลการศึกษาในโครงการผลักดันอุตสาหกรรมการต่อและซ่อมเรือ โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พบว่า อุปสงค์ของกองเรือไทยเน้นไปที่เรือโดยสารลำน้ำและเรือประมงซึ่งเป็นเรือขนาดเล็ก โดยมีความต้องการเรือเพื่อการพักผ่อนและท่องเที่ยวมาเป็นอันดับสอง อุปสงค์สำหรับกองเรือพาณิชย์เพื่อการขนส่งสินค้าตามลำน้ำและชายฝั่งมีความต้องการเป็นอันดับสาม และอุปสงค์สำหรับกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ไม่ว่าจะเป็นเรือ Bulk, Container, Tanker, Refrigerator ฯลฯ เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลมาเป็นอันดับสุดท้าย

เมื่อทบทวนการศึกษาเกี่ยวกับอุปทานหรือความสามารถของอู่ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ ข้อมูลจากผลการศึกษาสรุปได้ว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยมีความสามารถที่จะรับมือกับอุปสงค์ลำดับหนึ่งและสองได้ในระดับหนึ่ง แต่จะยังไม่สามารถรับมือกับอุปสงค์ลำดับที่สามและสี่ได้เต็มที่นัก แม้ว่าในปัจจุบันจะมีอู่ต่อและซ่อมเรือขนาดใหญ่เพิ่มขึ้น แต่เพื่อดำเนินกิจการของบริษัทเองหรือของบริษัทในเครือ

นอกจากนั้น ผลการศึกษาข้างต้นยังนำเสนอความต้องการปริมาณเรือเดินทะเลในอนาคต ซึ่งขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกของประเทศ ซึ่งประเด็นนี้มีเรื่องที่น่าสนใจและเกี่ยวข้องมากมาย เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยจะขึ้นอยู่กับปริมาณเรือและปริมาณสินค้าของประเทศ ต่อเมื่อเรือไทยใช้บริการต่อและซ่อมเรือในประเทศเป็นส่วนใหญ่ จึงจะส่งผลโดยตรงให้อุตสาหกรรมประเภทนี้เพิ่มพูนความสามารถยิ่งขึ้น และจะสามารถที่จะขยายงานเพื่อรับงานต่อเรือและซ่อมเรือจากต่างประเทศ ฉะนั้น จึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้กองเรือพาณิชย์ไทยโดยเฉพาะเรือเดินทะเลขนาดใหญ่หันกลับมาใช้การต่อเรือในประเทศ และเมื่อเรือไทยหันมาใช้บริการต่อเรือในประเทศมากขึ้น อุตสาหกรรมการซ่อมเรือก็จะติดตามมาโดยอัตโนมัติเนื่องจากเป็นการง่ายที่จะใช้บริการซ่อมแซมเรือจากกลุ่มผู้ต่อเรือเอง

จากการทบทวนผลงานดังกล่าวข้างต้น คณะที่ปรึกษาในโครงการนี้จึงสรุปสภาพปัญหาที่จัดว่ามีความเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการแก้ไขสรุปได้เป็น 2 ลักษณะดังต่อไปนี้

- เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการพัฒนากองเรือไทยและการใช้บริการกองเรือไทยเพื่อการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกของประเทศ ฉะนั้น การที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยได้ควรจะต้องเริ่มด้วยการพัฒนาความสัมพันธ์นี้ให้ชัดเจน <u>ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันก็คือ การที่ยังไม่สามารถทำความเข้าใจลักษณะความสัมพันธ์นี้ให้ชัดเจน จนสามารถพัฒนาเป็นมาตรการที่จะนำเสนอให้เกิดลักษณะความสัมพันธ์ของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศได้อย่างเหมาะสม</u> สาเหตุหลักของปัญหาลักษณะนี้ในปัจจุบันแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

- การแยกส่วนพิจารณาประเด็นของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการกิจการพาณิชยนาวี เช่น การพิจารณาประเด็นปัญหาการพัฒนากองเรือไทยโดยไม่พยายามพิจารณาประเด็นที่มาของกองเรือ ซึ่งส่งผลให้กองเรือพาณิชย์ไทยนิยมที่จะซื้อเรือเก่ามาใช้ ซึ่งมักจะราคามีถูกกว่าการต่อเรือใหม่มากและยังได้รับสิทธิด้านภาษีและการส่งเสริมการลงทุนเหมือนกับการต่อเรือใหม่ในประเทศ นอกจากนี้ มาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าโดยเรือพาณิชย์ไทย (มาตรการสงวนสินค้า) ยังมีเงื่อนไขที่เป็นข้อยกเว้นโดยไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับเวลา เงื่อนไขเกี่ยวกับเส้นทาง เงื่อนไขเกี่ยวกับมูลค่าสินค้าและมูลค่าการขนส่งอย่างเหมาะสม ทำให้การสนับสนุนการขนส่งสินค้าโดยใช้กองเรือไทยไม่ตอบสนอง ไปจนถึงที่มาของกองเรือได้ การพิจารณาประเด็นปัญหาและอุปสรรคแบบแยกส่วนทำให้สูญเสียภาพรวมของปัญหาใหญ่ทั้งระบบได้
- ขบวนการแก้ไขปัญหาทั้งหมดยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเหมาะสมเพียงพอที่จะแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสมเพียงพอ อาทิ เช่น โครงการแก้ไขปัญหาที่มีความสัมพันธ์กันระหว่างโครงการพัฒนากองเรือและโครงการพัฒนาอู่ต่อเรือและซ่อมเรือยังไม่เชื่อมต่อกัน หรือโครงการสนับสนุนอู่ต่อและซ่อมเรือให้สามารถพัฒนากองเรือเพื่อการขนส่งสินค้าบางประเภทที่มีความต้องการสูงยังไม่ได้รับการพิจารณาหรือสนับสนุนอย่างเหมาะสม เป็นต้น ลักษณะของความสัมพันธ์นี้จะต้องมีความชัดเจนและดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์

- อุตสาหกรรมการต่อเรือปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการพัฒนากองเรือไทยได้อย่างกว้างขวางพอสมควรโดยเฉพาะเรือขนาดเล็กเพื่อการประมงและเรือโดยสารตามลำน้ำ ซึ่งเป็นชนิดของเรือที่มีความต้องการใช้งานมากที่สุด นอกจากนี้ ยังสามารถต่อเรือลำเลียงตามลำน้ำและชายฝั่งเพื่อการพาณิชย์และเรือเฉพาะกิจบางส่วนเท่านั้น แต่ยังไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของกองเรือเดินทะเลได้อย่างเหมาะสม เพราะยังขาดการพัฒนาเทคโนโลยีและความชำนาญที่เหมาะสม อุตสาหกรรมต่อเรือที่สามารถตอบสนองการต่อเรือขนาดใหญ่ ได้แก่ อู่มหิดลอดุลยเดชฯ สามารถต่อเรือถึงขนาด 20,000-30,000 ตัน (DWT) รองลงมาได้แก่อู่เรือที่สามารถต่อเรือได้ถึง 5,000 DWT ได้แก่ อู่อิตัลไทย อู่กรุงเทพ และเอเชียนมารีน ส่วนอู่ซ่อมแซมเรือมีเพียงบริษัทเดียวที่สามารถซ่อมแซมเรือถึงขนาด 180,000 ตัน (DWT) ได้แก่ ยูนิไทยชิบยาร์ด รองลงที่สามารถซ่อมแซมเรือขนาด 20,000-30,000 DWT ได้แก่ อู่มหิดลอดุลยเดชและอู่เอเชียนมารีน ฉะนั้น ลักษณะปัญหาหลักคือ ธุรกิจในอุตสาหกรรมนี้ที่สามารถต่อเรือและซ่อมเรือพาณิชย์เดินทะเลขนาดใหญ่ได้ยังมีอยู่ค่อนข้างน้อย ยังไม่สามารถที่จะต่อเรือพาณิชย์เดินทะเลเพื่อตอบสนองความต้องการของกองเรือพาณิชย์ไทยได้อย่างเหมาะสม ธุรกิจขาดแคลนการสนับสนุนทั้งในเรื่องของเงินทุนสนับสนุนการต่อเรือ และเทคโนโลยีการบริหารจัดการ สาเหตุหลักสรุปได้เป็น 2 ประการได้แก่

- การขาดแคลนการสนับสนุนที่ชัดเจนจากภาครัฐ โดยเฉพาะเรื่องของการเงินและการลงทุน เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้อุตสาหกรรมประเภทนี้ก้าวหน้าไปอย่างช้าๆ ทั้งที่กองเรือไทยเคยติดอันดับหนึ่งในสิบของโลก ประเด็นที่สำคัญที่เกี่ยวกับการสนับสนุนได้แก่ รัฐบาลชาติอื่น ๆ โดยเฉพาะในเอเชียตะวันออก (East Asia) เช่น รัฐบาลจีน เกาหลี และเวียดนามได้ให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้อย่างจริงจังและเกินกว่าที่รัฐบาลไทยได้สนับสนุนไปมาก ตัวอย่างที่ชัดเจน เช่น การไม่มีนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือที่รัฐบาลให้การสนับสนุน ทำให้การลงทุนใหม่และการขยายกิจการต่อเรือและซ่อมดำเนินการได้ลำบาก แต่ละอู่ต้องลงทุนจัดหาเครื่องมือประเภท Crane และอุปกรณ์ขนาดใหญ่อื่น ๆ ที่มีราคาแพงและเหมาะกับการใช้งานบางลักษณะเท่านั้น การที่ธุรกิจใดธุรกิจหนึ่งต้องจัดหาอุปกรณ์เหล่านี้เองทั้งหมดเป็นการลงทุนด้านการเงินที่ยากจะดำเนินการได้
- มาตรการหลักที่สนับสนุนการพัฒนากองเรือยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับอุสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยได้ ในปัจจุบันหน่วยงานของรัฐเน้นสนับสนุนการพัฒนากองเรืออย่างจริงจัง โดยอาศัยมาตรการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าให้ต้องหันมาใช้เรือไทย แต่การได้มาซึ่งเรือไทยยังไม่เชื่อมโยงมาถึงอุตสาหกรรมต่อเรือได้ นอกจากนี้ เมื่อมีการพัฒนามาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเชื่อมโยงกับการพัฒนากองเรือ มาตรการเหล่านั้นก็จำกัดที่การพัฒนากองเรือไทยเป็นหลัก ยังคงขาดการสนับสนุนเพื่อการรับงานต่อเรือและซ่อมเรือจากต่างประเทศ เช่น มาตรการด้านภาษี และมาตรการสนับสนุนเงินทุนในระยะเริ่มต้นดำเนินการ เป็นต้น

3. ผลการทบทวนโครงการพัฒนา “นิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและซ่อมเรือไทย”

สพว.ได้จัดทำยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือไทยหลายประการดังที่ได้ทบทวนไปแล้วในงานสัมมนาครั้งที่ 1 ที่ผ่านมา ซึ่ง สศอ.ก็ได้รับยุทธศาสตร์ชุดนี้ไปดำเนินการต่อ และได้จัดทำโครงการเพิ่มเติมในยุทธศาสตร์หลักเน้นที่การพัฒนา “นิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ” ซึ่งคณะที่ปรึกษาในโครงการนี้ได้ทบทวนและจัดทำข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสรุปได้ดังต่อไปนี้

1) โครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ มีความสำคัญอย่างน้อยใน 2 ลักษณะ ได้แก่

- นิคมฯ จะช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือโดยตรง ซึ่งจะรวบรวมการสนับสนุนลักษณะต่าง ๆ เข้ามาเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมได้อย่างชัดเจน
- นิคมฯ จะเป็นฐานช่วยสนับสนุนการพัฒนากองเรือไทยที่จะเป็นฐานรองรับการค้าระหว่างประเทศ สนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก เครื่องยนต์ โซ่ สมอ ฯลฯ

2) โครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและซ่อมเรือจะมีส่วนช่วยการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างชัดเจน เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลัก (Labor Intensive) โดยอุตสาหกรรมจะมีความต้องการตั้งแต่ผู้เชี่ยวชาญด้านต่างหลายระดับไปจนถึงแรงงานธรรมดา นอกจากนี้นิคมฯอุตสาหกรรมต่อเรือยังจะช่วยสนับสนุนให้ประเทศชาติไม่สูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการไปซื้อเรือเก่าหรือต่อเรือจากต่างประเทศ ทั้งยังช่วยหาเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศ เนื่องจากอู่ต่อ/ซ่อมเรือในนิคมฯจะได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในลักษณะต่าง ๆ ได้โดยง่าย ฉะนั้น จึงเป็นการเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจต่อเรือและซ่อมเรือกับต่างประเทศได้

3) จากการศึกษาทบทวนพื้นที่เหมาะสมเป็นที่ตั้งนิคมฯ รายงานผลการศึกษาได้สรุปเงื่อนไขพื้นที่ไว้ 4 ประการได้แก่

- พื้นที่นิคมฯ ควรจะติดกับเส้นทางน้ำที่มีขนาดกว้างขวางเพียงพอเพื่อที่จะใช้พื้นที่ริมฝั่งหรือพื้นที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินเพื่อจัดทำนิคมแต่จะต้องสามารถขุดลอกร่องน้ำขนาดใหญ่เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางน้ำสายหลักได้ นอกจากนี้ บริเวณนิคมฯ ยังสมควรที่จะเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมสายหลักทั้งทางบก (ถนนและรถไฟ) และทางน้ำได้โดยสะดวก
- มีร่องน้ำทางเดินเรือเข้าถึงอู่เรือได้สะดวก ซึ่งภาครัฐสามารถที่จะบำรุงรักษาร่องน้ำได้อย่างเหมาะสม
- กรณีที่อยู่ติดทะเลควรมีที่กำบังคลื่นลม (ถ้าไม่มีก็จำเป็นที่จะต้องก่อสร้างเขื่อนกันคลื่น) กรณีนี้อาจสามารถแก้ไขได้โดยการพัฒนาพื้นที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินโดยการขุดร่องน้ำและจัดทำพื้นที่เป็นอู่ขนาดใหญ่ด้านใน
- บริเวณที่จัดทำเป็นนิคมฯควรมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการขยายตัวในอนาคต และควรอยู่ไม่ไกลจากแหล่งแรงงานนัก แต่ไม่ควรอยู่ใกล้เขตชุมชนจนเกินไป

4) จากการศึกษาพื้นที่เหมาะสมแก่การพัฒนาเป็นนิคมฯ พบว่ามีพื้นที่เหมาะสม 3 แห่งได้แก่

- นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือปางปะกง (บริเวณปากแม่น้ำบางปะกง) จ.ฉะเชิงเทรา
- นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมสิงห์ (บริเวณเกาะเปริด) จ.จันทบุรี
- นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือมหาชัย (บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน) จ.สมุทรสาคร

ตำแหน่งและสภาพพื้นที่เสนอแนะเป็นนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและซ่อมเรือตามข้อเสนอแนะของคณะที่ปรึกษาของ สศอ. แสดงดัง**รูปที่** 4.2-3



รูปที่ 4.2-3: **ที่ตั้งโครงการนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ**

5) ทีมงานที่ปรึกษาในโครงการนี้ได้ประเมินสภาพพื้นที่เสนอแนะทั้งสามบริเวณ พบว่ามีพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือและซ่อมเรือไม่จำเป็นต้องตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล แต่อาจอยู่ในบริเวณที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินโดยจัดทำร่องน้ำจากริมทะเลลึกเข้าไปในแผ่นดินระหว่าง 0.5 – 1.0 กิโลเมตร อู่ต่อเรืออาจจะจัดตั้งเรียงรายอยู่ตามริมฝั่งของร่องน้ำหรืออาจจะตั้งอยู่ภายในบริเวณที่ขุดเป็นสระขนาดใหญ่ดังแสดงใน **รูปที่** 4.2-3 การปรับปรุงนิคมฯ ลักษณะนี้จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับราคาค่าที่ดิน เนื่องจากพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นอู่ไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นพื้นที่ชั้นดี ติดริมทะเล ซึ่งมีผู้คนอาศัยทำมาหากินอยู่มาก และสามารถใช้ประโยชน์เป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่สามารถที่จะพัฒนาใช้พื้นที่ลึกเข้าไปในแผ่นดินที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ ให้เป็นนิคม และยังสามารถใช้ดินที่ขุดขึ้นมาจำนวนมากไปใช้ประโยชน์ได้ตามต้องการ อย่างไรก็ตามการพัฒนานิคมลักษณะนี้อาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก แต่ก็สามารถพัฒนาพื้นที่ตามแนวร่องน้ำเป็นสถานที่ท่องเที่ยวได้ด้วย

6) ผลการศึกษาโดยทีมงานที่ปรึกษาให้กับ สศอ.จนถึงปัจจุบันดำเนินการมาถึงขั้นตอนการพิจารณาคัดเลือกตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมโดยวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกพื้นที่ดัง**ตารางที่** 4.2-11

ตารางที่ 4.2-11: **ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกพื้นที่เหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ**

ปัจจัย	นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือปางปะกง	นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมสิงห์	นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือมหาชัย
1. ค่าโครงสร้างพื้นฐาน	2,337.2 ล้านบาท	4,130.6 ล้านบาท	556.6 ล้านบาท
2. ค่าขุดลอกร่องน้ำและแอ่งจอดเรือ	97.3 ล้านบาท	506.1 ล้านบาท	69.7 ล้านบาท
3. พื้นที่โครงการ	ประมาณ 1,183 ไร่	มากกว่า 2,000 ไร่	มากกว่า 1,000 ไร่
4. ขนาดเรือให้บริการ	ขนาดน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 5,000 เดทเวทตัน	ขนาดระวางบรรทุก 20,000 ตันกรอส	ขนาดน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 5,000 เดทเวทตัน
5. สถานภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โดยรอบ	คุณภาพอากาศและเสียงอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่คุณภาพน้ำเกินมาตรฐาน	คุณภาพอากาศ เสียง และน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่มีบางพื้นที่ที่มีค่าไฮโดรคาร์บอนและค่าปรอทเกินมาตรฐาน	คุณภาพอากาศ เสียง และน้ำอยู่ในค่าดัชนีเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นบางพื้นที่มีค่าฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส กับแบคทีเรียที่เกินมาตรฐาน
6. ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์	อัตราผลตอบแทนร้อยละ 16.4 ต่อปี	อัตราผลตอบแทนร้อยละ 23.4 ต่อปี	อัตราผลตอบแทนร้อยละ 35.1 ต่อปี
7. การสำรวจทัศนคติชุมชน	ร้อยละ 50 ไม่แน่ใจ ร้อยละ 28 ไม่เห็นด้วย และร้อยละ 21 เห็นด้วยกับการดำเนินงานโครงการ	ร้อยละ 52 เห็นด้วย ร้อยละ 22 ไม่แน่ใจ ร้อยละ 17 ไม่แสดงความเห็น และร้อยละ 9 คัดค้านการดำเนินงานโครงการ	ร้อยละ 59 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 17ไม่แสดงความเห็น ร้อยละ 5 เห็นด้วย และร้อยละ 2 ไม่แน่ใจกับการดำเนินงานโครงการ

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา จากรายงานโครงการศึกษาทบทวนเพื่อจัดหาพื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2552)

จากการวิเคราะห์ความเหมาะสมของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม จากผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ความเสี่ยงทางการเงินภายใต้เงื่อนไขการสนับสนุนแบบเดียวกัน ขนาดพื้นที่ขาย และการสนับสนุนของชุมชน สรุปว่าพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอู่เรือแหลมสิงห์ควรได้รับการพิจารณาเป็นแห่งแรก รองลงมาคือนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือบางปะกง และนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือมหาชัยตามลำดับ

เพื่อการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือ/ซ่อมเรือ ประเด็นที่สำคัญอย่างยิ่งที่ควรศึกษาต่อไป สามารถจัดแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่

- การพิจารณาด้านขบวนการดำเนินการภายในของนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ซึ่งจะต้องพิจารณาไปจนถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องการใช้ในนิคมฯ
- การพิจารณาเงื่อนไขเกี่ยวกับการลงทุน การบริหารจัดการนิคมซึ่งสามารถดำเนินการได้หลาย ลักษณะ เงื่อนไขทางการตลาดของนิคมฯเพื่อสนับสนุนกิจการอู่ต่อและซ่อมเรือ และเงื่อนไขยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชยนาวีโดยรวม ซึ่งเมื่อสามารถพิจารณาให้มีความสอดคล้องกัน ก็จะทำให้กิจการพาณิชยนาวีมีการพัฒนาไปตามแนวทางที่เหมาะสม

อนึ่งที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาทางกายภาพของพื้นที่เป้าหมายแล้ว มีข้อสังเกตว่าพื้นที่ที่บางประกงมีปัญหาเรื่องการตื้นเขินมากกว่าบริเวณอื่นๆ

4.2.10 การพัฒนากิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการพัฒนาบุคลากรทางพาณิชยนาวี

กิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นกิจการที่สำคัญต่อการพัฒนาด้านพาณิชยนาวีเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นรูปแบบการขนส่งที่ไม่ได้พึ่งพาเพียงการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งสูง มีการใช้พลังงานต่อหน่วยสินค้ามาก และสร้างมลภาวะทางสิ่งแวดล้อมเพียงอย่างเดียว แต่เป็นการขนส่งที่ใช้การขนส่งรูปแบบอื่นที่มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าและใช้พลังงานน้อยกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางลำน้ำ การขนส่งทางชายฝั่ง เป็นต้น เข้ามารวมด้วย นอกจากนี้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังเป็นกิจการที่ช่วยให้เกิดการไหลเวียนของเศรษฐกิจ เนื่องจากเกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการหลายราย ทว่าการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในปัจจุบันยังขาดการส่งเสริมและพัฒนาอีกหลายส่วน ทั้งในเรื่องของบุคลากรที่ยังขาดแคลนอยู่เป็นจำนวนมาก กฎระเบียบที่ล้าสมัยไม่เอื้อต่อการดำเนินกิจการ เป็นต้น การพัฒนากิจการด้านนี้จะช่วยยกระดับการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่ปรึกษาได้นำเสนอในภาพรวมในหัวข้อ 3.7.6 ไปส่วนหนึ่งแล้ว ที่ปรึกษามีความเห็นว่า ปัจจัยหลักประการหนึ่งที่ส่งเสริมพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพคือ ปัจจัยเรื่อง “บุคลากรในธุรกิจ” ดังนั้นจึงได้ให้น้ำหนักในการพัฒนาการผลิตบุคลากรซึ่งจะสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีทั้งระบบอันรวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย

การศึกษาเพื่อพัฒนาการผลิต “บุคลากร” เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีในภาคเอกชนเป็นภารกิจที่สำคัญประการหนึ่งในการพัฒนากิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาจนแล้วเสร็จ งานหลักที่ดำเนินการแบ่งออกเป็น 4 ส่วนได้แก่

- การศึกษาเหตุผลและความจำเป็นของการพัฒนาการผลิต “บุคลากร” ในสาขาพาณิชยนาวี
- การศึกษาทบทวนปริมาณ/คุณภาพ “บุคลากร” ที่ต้องการเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวี
- การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาการผลิต
- ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม แผนการพัฒนาการผลิตบุคลากร

ขณะนี้งานหลักเกี่ยวกับการศึกษาเพื่อพัฒนาการผลิตบุคลากร รวมไปถึงการพิจารณาขบวนการทั้งหมดได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ขั้นตอนต่อไปเป็นการจัดทำรายงานอธิบายผลการศึกษาของงานในส่วนนี้ นำเสนอสรุปผลการดำเนินงานและผลสรุปของการศึกษาบางส่วนดังต่อไปนี้

1. **การศึกษาเหตุผลและความจำเป็นของการพัฒนาการผลิต”บุคลากร”**

บุคลากรที่จำเป็นในสาขาพาณิชยนาวีอาจแบ่งออกได้ตามลักษณะงานออกเป็น 2 กลุ่มกว้างๆ ได้แก่ บุคลากรในเรือ และบุคลากรบนฝั่ง แต่ละกลุ่มยังแบ่งย่อยออกได้อย่างน้อยอีก 2 กลุ่ม เช่น บุคลากรในเรือยังแบ่งออกอีกเป็นกลุ่มนายเรือและกลุ่มลูกเรือ ส่วนบุคลากรบนฝั่งอาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มกว้าง ๆ เช่นกัน ได้แก่ กลุ่มบริหารจัดการ และกลุ่มเทคนิค ซึ่งกลุ่มบุคลากรบนฝั่งนี้เคยมีความขาดแคลนมากในอดีต เนื่องจากไม่ได้มีการจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยตรง ธุรกิจเอกชนที่ต้องการบุคลากรสาขานี้จึงต้องใช้บุคคลที่จบสาขาใกล้เคียง เช่น สาขาพาณิชยศาสตร์และการบัญชี และสาขาวิศวกรรมศาสตร์ต่าง ๆ มาทำหน้าที่แทน แต่เริ่มจากช่วงกลางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 ซึ่งให้ความสำคัญของขบวนการโลจิสติกส์หลาย ด้านรวมทั้งโลจิสติกส์การขนส่งด้วย ทำให้สถาบันการศึกษาต่าง ๆ ที่เคยจัดการเรียนการสอนและให้บริการวิชาการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์หันมาจัดการศึกษาและให้บริการวิชาการด้านโลจิสติกส์แขนงต่าง ๆ และจัดการศึกษาเกี่ยวกับกิจการพาณิชยนาวีขึ้น ดังนั้น ปัจจุบันนี้สถาบันการศึกษาต่าง ๆ เข้าใจถึงความสำคัญของสาขาวิชาการนี้จึงได้พัฒนาหลักสูตรการศึกษาอย่างจริงจัง ซึ่งครอบคลุมสาขาต่าง ๆ เพื่อประกอบกิจการพาณิชยนาวีบนบกอย่างครบถ้วน

ดังนั้น การศึกษาส่วนนี้จึงเน้นศึกษาเพื่อพัฒนาบุคลากรบนเรือ (ซึ่งคาดว่าจะยังคงมีความขาดแคลนทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ) เป็นหลัก **ตารางที่** 4.2-12 นำเสนอปริมาณการผลิตบุคลากรจากสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการผลิตพาณิชยนาวีนับตั้งแต่เปิดดำเนินการ

ตารางที่ 4.2-12 : ปริมาณการผลิตบุคลากรจากสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการผลิตพาณิชยนาวี

ชื่อมหาวิทยาลัยและหลักสูตร	วิทยาศาสตร์พื้นฐาน	ธุรกิจพื้นฐาน	การจัดการขนส่งโลจิสติกส์	การเดินเรือวิศวกรรมทางเรือ	รวมทั้งหมด
1. ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี สังกัดกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม	0	0	0	1,218	1,218
2. วิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
3. คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
4. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	0	0	0	87	87
5. วิทยาลัยการพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัยบูรพา	180	207	0	89	476
6. วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา	185	249	175	40	649
7. คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา	180	116	181	40	517
8. โรงเรียนราชาพาณิชย์นาวี	5,222	474	0	0	5,696
9. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0	50	0	0	50
10. คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0	0	0	120	120
11. คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0	0	194	0	194
12. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
13. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
14. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	0	0	0	456	456
15. สาขาวิศวกรรมโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	0	0	0	92	92

ตารางที่ 4.2-12: ปริมาณการผลิตบุคลากรจากสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการผลิตพาณิชยนาวี (ต่อ)

ชื่อมหาวิทยาลัยและหลักสูตร	วิทยาศาสตร์พื้นฐาน	ธุรกิจพื้นฐาน	การจัดการขนส่งโลจิสติกส์	การเดินเรือวิศวกรรมทางเรือ	รวมทั้งหมด
16. สาขาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	0	0	241	0	241
17. โรงเรียนการเดินเรือบราเธอร์	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
18. วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ นครศรีธรรมราช	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
19. วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรืออยุธยา	0	0	0	64	64
20. วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือหนองคาย	0	0	0	282	282
21. วิทยาลัยเทคนิคสตูล	0	0	0	545	545
22. วิทยาลัยเทคนิคภูเก็ต	0	0	0	16	16
23. วิทยาลัยเทคนิคบ้านค่าย	0	0	0	160	160
24. วิทยาลัยสารพัดช่างภูเก็ต	0	0	0	136	136
รวมบุคลากร	5,767	1,096	791	3,345	10,999

ส่วน**ตารางที่** 4.2-13 นำเสนอปริมาณเรือประเภทต่าง ๆ และเรือเดินทะเลในประเทศที่มีการจดทะเบียนใหม่ ประเด็นที่สำคัญในที่นี้คือ ปริมาณบุคลากรที่ผลิตภายในประเทศเหล่านี้เพียงพอกับการใช้งานของกองเรือไทยหรือไม่ ซึ่งจากการทบทวนปริมาณบุคลากรในเรือ พบว่ากองเรือไทยยังขาดแคลนลูกเรือที่เป็นคนไทยอยู่บ้างแต่ก็ไม่มากนัก

ตารางที่ 4.2-13: จำนวนเรือไทยที่จดทะเบียนใหม่ ปี 2540-2549 จำแนกตามประเภทเรือ

ประเภท	ปีจดทะเบียน									
	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
โดยสาร	246	482	433	617	545	703	1203	759	892	958
ประมง	13	13	31	213	113	122	229	113	375	586
สินค้าทั่วไป	76	96	92	141	88	153	109	156	125	398
สำราญ และ กีฬา	34	133	42	54	39	75	124	254	228	184
เรือยอช์ท	18	16	27	12	6	11	12	44	82	147
โดยสาร-สินค้า	2	47	31	52	44	47	52	92	63	134
ลำเลียงทะเล	1	66	209	170	42	4	86	71	59	59
ดัน-จูง	31	37	18	91	33	47	38	45	45	52
สินค้าห้องเย็น	56	130	153	187	112	162	184	200	41	22
ลำเลียงแม่น้ำ	21	9	15	14	9	12	9	12	44	22
ตรวจการณ์/นำร่อง	33	20	13	12	3	8	19	24	29	16
เรือน้ำมัน	15	9	18	15	32	53	31	25	17	13
เรือสินค้าตู้		4		1	1	2	1	7	2	5
ดูดทราย	42	22	10	2	6	3	8	5	4	1
บรรทุกแก๊ส	1	4	4	3	4	3	5	5	9	1
ตอกเสาเข็ม/ปั้นจั่น	5	4	4	4	1	2	4	1	4	1
ขุด/รักษาร่องน้ำ		4	4	1	1	2	1	2	3	1
สำรวจ			1	1	1			2	2	1
โดยสาร-ประจำทาง	22	3		1					1	
ดับเพลิง	6	2	1	1	2	1	1	2	1	
ลากจูง	1	1	2		1	2	1	5	2	
ขุด/ดูดแร่		2				1		1		
แก๊ส-น้ำมัน								1		
อื่น ๆ	54	97	52	72	110	74	93	59	93	84
รวมทั้งหมด	677	1,201	1,160	1,664	1,193	1,487	2,210	1,885	2,121	2,712

ที่มา: โครงการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2550)

แต่ประเด็นที่สำคัญที่ยังคงเป็นปัญหาอยู่สรุปได้ 3 ลักษณะกว้าง ๆ ได้แก่

- ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในเรือทั้งนายเรือและลูกเรือนับเป็นปัญหาหลัก และยังมีสาเหตุลึกลงไปหลาย ลักษณะ เช่น สถาบันฝึกลูกเรือส่วนใหญ่เน้นการฝึกเพื่อให้ได้นายเรือและลูกเรือออกมารับราชการ ทำให้มีบุคลากรเหลือออกมาทำงานในภาคเอกชนไม่มากนัก ตลาดงานลูกเรือของเรือเอกชนยังมีการจัดการไม่เป็นระบบทำให้นักศึกษาที่จบมักต้องไปทำงานเรือของประเทศอื่น, ระยะเวลาการทำงานในเรือของนายเรือและลูกเรือไทยจะค่อนข้างสั้นเนื่องจากการเดินทางไกลบ่อย ๆ ทำให้ระยะเวลาที่อยู่กับครอบครัวสั้นลง ดังนั้น เมื่อมีครอบครัวบุคลากรเหล่านี้ก็มักจะหาทางขึ้นจากเรือมาทำงานบนฝั่ง ท้ายที่สุดเป็นเรื่องของสวัสดิการและอนาคตในการทำงาน ซึ่งลูกเรือไทยส่วนใหญ่มักไม่ได้รับการดูแลและสนับสนุนอย่างเหมาะสมเพียงพอ ทั้ง ๆ ที่จุดบกพร่องมักจะเป็นเรื่องภาษาซึ่งไม่ใช่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความชำนาญในการเดินเรือ และเป็นเรื่องที่สามารถฝึกหัดได้ทำให้เหลือลูกเรือไทยประกอบอาชีพนี้ไม่มาก
- ปัญหาลักษณะที่สอง เป็นเรื่องของคุณภาพของบุคลากร และการฝึกอบรมต่อเนื่องเพื่อเพิ่มคุณภาพของบุคลากร ปัญหานี้ส่วนหนึ่งมาจากคุณภาพของคณาจารย์ซึ่งยังไม่ได้รับการสนับสนุนให้เพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์อย่างจริงจัง และยังขาดการเชื่อมต่อของความรู้ความสามารถระหว่างคณาจารย์เก่ากับคณาจารย์ใหม่ ทำให้การเรียนการสอนยังไม่ได้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ยังมีสาเหตุอื่น ๆ อีกหลายประการอาทิ เช่น การฝึกอบรมระยะสั้น สำหรับลูกเรือประเภทต่าง ๆ ที่จะทำให้เกิดความรู้และความคุ้นเคยกับหลักสูตรนายเรือต่อไปในอนาคต เป็นต้น

2. **การศึกษาทบทวนปริมาณ/คุณภาพ “บุคลากรบนเรือ” เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวี**

ขบวนการผลิตบุคลากรโดยเฉพาะบุคลากรในระดับสูง (เช่น นายประจำเรือ) ที่มีความรู้และความสามารถควบคู่กันด้วย จะต้องใช้เวลาในการพัฒนา เนื่องจากประสบการณ์เป็นสิ่งสำคัญ ฉะนั้น หากไม่พิจารณาอย่างรอบคอบและใช้ประโยชน์บุคลากรที่มีอยู่เดิมอย่างเหมาะสมจะไม่สามารถพัฒนาบุคลากรได้ทันกับความต้องการ

นอกจากนี้ ผลการศึกษาในลักษณะการสัมภาษณ์สมาคมเจ้าของเรือและอู่เรือไทยพบว่าบุคลากรที่เป็นคนไทยที่ทำงานในเรือส่วนใหญ่ควรได้รับการพัฒนาเพิ่มเติม ทั้งนี้ เนื่องจากเรือสมัยใหม่มีการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ การทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบขนส่งและความสำคัญของระบบก็มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งและจะสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของบุคลากรระดับนายเรือได้ ฉะนั้นการเพิ่มพูนคุณภาพบุคลากรทั้งระดับนายเรือและลูกเรือจึงจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับนายเรือและลูกเรือไทย

3. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อปรับปรุงคุณภาพบุคลากร

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาบุคลากรที่เน้นให้มีคุณภาพและปริมาณอย่างเหมาะสม แบ่งออกเป็น 4 ลักษณะกว้าง ๆ ได้แก่

- การพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่าง ตลาดแรงงานกับสถาบันการศึกษา เช่น การเชิญบุคลากรของสมาคมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวีมาร่วมเป็นอาจารย์ชั่วคราว หรืออธิบายเกี่ยวกับลักษณะงานที่จะออกไปปฏิบัติหน้าที่จริง หรือจัดกิจกรรมอื่นใดที่จะสามารถสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสถาบันการศึกษากับตลาดที่ต้องการผู้จบการศึกษาจากสถาบันนั้น ๆ
- การจัดการศึกษาต่อเนื่องในลักษณะ Training Courses ตามสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ที่เปิดการเรียนการสอนวิชาลูกเรือและนายเรือ (Course ประเภทนี้มักจะเน้นจัดสำหรับลูกเรือซึ่งเป็นบุคลากรในเรือส่วนใหญ่) โดยในระยะแรกรัฐควรเข้ามาเป็นคนกลางในการช่วยเหลือจัดการ การช่วยเหลือจากภาครัฐอาจดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ ได้แก่
  - การช่วยเหลือในการแนะนำและประสานงานการจัด Courses เพื่อการฝึกอบรม เนื่องจากหน่วยงานภาครัฐมักจะทราบลักษณะปัญหาที่เกิดขึ้นในภาพรวม โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพของระบบโดยรวม เช่น การจัดการขนส่งในประเทศในปัจจุบันยังมีความสิ้นเปลืองอยู่มาก เนื่องจากผู้ประกอบการนิยมใช้รถบรรทุกเพื่อการขนส่ง แม้ว่าในแง่คิดของผู้ประกอบการเองการขนส่งโดยรถบรรทุกจะมีประสิทธิภาพและสร้างผลกำไรแล้ว แต่เมื่อทำการขนส่งสินค้าจำนวนมากการขนส่งทางน้ำจะประหยัดกว่ามีประสิทธิภาพมากกว่า เพียงแต่จะต้องมีการวางแผนการขนส่งให้ดีขึ้นได้รับการส่งเสริมให้เหมาะสมยิ่งขึ้น เป็นต้น ฉะนั้นการให้คำแนะนำที่ชี้ประด็นของปัญหา และพยายามประสานงานระหว่างสถาบันการศึกษากับกลุ่มบุคคลที่สมควรได้รับการฝึกอบรม เช่น สมาคมต่าง ๆ เป็นต้น และ
- การแนะนำ Courses และแนะนำเนื้อหาและหลักการพร้อมแนวทางการจัดการเรียนการสอนใน Courses นั้น ๆ เช่น สถาบัน STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) มาตรฐานการฝึกอบรมหลักสูตรขั้นพื้นฐานสำหรับคนประจำเรือของประเทศสหรัฐอมเริกา เป็นต้น
- การจัด Seminar ที่เน้นเนื้อหาสำหรับบุคลากรในเรือและบุคลากรบนฝั่ง โดยอาจจัดร่วมในการสัมมนาครั้งเดียวกัน (แต่เมื่อเป็นงานเทคนิคอาจจะแยกห้องสัมมนา) ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการทั้งสองฝ่ายได้มีโอกาสพบปะ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน ในลักษณะที่เป็นการเผยแพร่ความรู้ผสมผสานกับการเปิดโอกาสให้มีการนำเสนอแนวคิดต่าง ๆ ของผู้เข้าร่วมการสัมมนา การสัมมนาลักษณะนี้จะช่วยให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันระหว่าง

ผู้ประกอบอาชีพเดียวกัน และเป็นการนำเสนอหลักวิชาใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่ออาชีพนายเรือต่อไป การสัมมนาควรเป็นการพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการ องค์กรเอกชนทั้งในและต่างประเทศที่ทำหน้าที่เป็นแหล่งวิชาการทางด้านพาณิชยนาวี สมาคมผู้ประกอบการขนส่งและผู้เกี่ยวข้องประเภทต่าง ๆ และบริษัทผู้ประกอบการ เนื้อหาการสัมมนา ในลักษณะ จัดต่อเนื่องในลักษณะ Training Courses ตามสถาบันการศึกษาต่างๆ ที่เปิดการเรียนการสอนวิชาลูกเรือและนายเรือ โดยในระยะแรกรัฐควรเข้ามาเป็นคนกลางในการช่วยเหลือจัดการ การช่วยเหลือจากภาครัฐอาจดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ

- การพัฒนาระบบ Peer-to-Peer (P2P) Program ขึ้นในลักษณะที่เป็นการจัดทำพื้นที่ใน Virtual World เพื่อสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความรู้ระหว่างกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อบุคลากรระดับบริหารและระดับนายประจำเรือ P2P program สามารถปรับปรุงให้เป็นประโยชน์ต่อหน่วยราชการต่าง ๆ ได้ด้วย เช่นการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยราชการต่าง ๆ การนำเสนอข้อมูลด้านเทคโนโลยีที่จะเป็นประโยชน์ต่อภาคเอกชนเพื่อประกอบการตัดสินใจดำเนินการ วิธีการหนึ่งที่ดำเนินการกันมากได้แก่ การจัดทำ LISTSERV ซึ่งอนุญาตให้ผู้ที่สนใจการแลกเปลี่ยนข่าวสาร ข้อมูล ข้อคิด และประสบการณ์ของหน่วยงานหรือบุคลากรทั้งจากภาครัฐและจากภาคเอกชน การใช้งานระบบเหล่านี้ในต่างประเทศปรากฏว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างยิ่ง เทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ได้รับการทดสอบและพิสูจน์ว่าเหมาะสมได้รับการยอมรับและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในสหรัฐอเมริกาหรือยุโรปบางประเทศ LISTSERV มีสมาชิกจำนวนมากพอสมควรระหว่าง 100-1000 คน ซึ่ง LISTSERV แต่ละแห่ง

4.2.11 การปรับปรุงมาตรการสงวนสินค้าให้ลงเรือไทย ให้เกิดประโยชน์กับทุกฝ่ายยิ่งขึ้น

ในเรื่องที่เกี่ยวกับมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทยตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ นั้น คณะที่ปรึกษาเห็นว่าหลังจากที่มีการนำมาตรการต่าง ๆ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นเวลานับสิบปี ไม่ปรากฏอย่างเด่นชัดว่าทำให้กองเรือไทยเติบโตขึ้นอย่างเห็นได้ชัดและเป็นประโยชน์แก่ประเทศไทยอย่างชัดเจน ในทางตรงกันข้ามกลับเป็นการสร้างภาระให้แก่ส่วนราชการรัฐวิสาหกิจ ฯลฯ ที่ต้องนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ สร้างภาระงานให้แก่ผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบ สิ้นเปลืองบุคลากรและงบประมาณที่มีอยู่จำกัดของประเทศ ก่อให้เกิดการใช้ช่องทางดังกล่าวไปแสวงหาประโยชน์ในทางที่ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ก่อให้เกิดข้อพิพาทและคดีความไม่ว่าระหว่างเอกชน เอกชนกับบุคลากรของรัฐ และในระหว่างบุคลากรของรัฐ ผลที่ตามมาเหล่านี้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างเด่นชัดซึ่งดูเหมือนจะไม่คุ้มค่าสิ่งที่ประเทศไทยได้ลงทุนไปและได้รับกลับมา แต่อย่างไรก็ดีคณะที่ปรึกษามีความเห็นว่าการด่วนตัดสินใจยกเลิกมาตรการดังกล่าวในทันทีก่อนที่จะมีการพิจารณาไตร่ตรองอย่างรอบคอบถึงสาเหตุของความล้มเหลวของมาตรการที่แท้จริง

ก็อาจจะก่อให้เกิดผลร้ายต่อการพัฒนากองเรือไทยให้มีความแข็งแกร่งในอนาคตได้ ทางที่ปรึกษาจึงเห็นควรให้มีการคงมาตรการนี้ไว้ก่อน โดยในขณะเดียวกันทางภาครัฐก็ควรที่จะได้มีการทำการศึกษาอย่างเจาะลึกถึงสภาพปัญหาและเหตุผลที่แท้จริงอันทำให้มาตรการสงวนสินค้า ลงเรือไทยไม่ได้ผลเท่าที่ควร โดยการศึกษานี้ควรที่จะได้มีการสอบถามความเห็นจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างครอบคลุม โดยเฉพาะผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำเสนอมาตรการทางเลือกที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการส่งเสริมกองเรือไทย โดยครอบคลุมการพิจารณาข้อดีและข้อเสียตลอดจนผลได้สุทธิที่ดีที่สุดแก่ประเทศชาติของมาตรการต่าง ๆ รวมทั้งช่วงเวลาสิ้นสุดของการใช้มาตรการส่งเสริมต่าง ๆ เหล่านั้นที่ชัดเจนหลังจากที่กองเรือไทยได้มีการพัฒนาความแข็งแกร่ง และก่อให้เกิดการสร้างงาน ได้ตามเป้าหมายที่ประเทศชาติต้องการ ในเบื้องต้นผลการศึกษาที่ปรึกษาเห็นควรเสนอให้ขยายผลปรับปรุงเรื่อง

- การพิจารณาการยกเลิกการเช่าเรือประเภทslot Charter ซึ่งไม่เกื้อกูลโดยตรงต่อการขยายกองเรือพาณิชยนาวีของชาติ
- การยกเลิกเส้นทางเดินเรือที่ไม่มีเรือไทยให้บริการ
- การปรับปรุงหลักเกณฑ์ของมาตรการการคิดค่าธรรมเนียมพิเศษ (Sanction) ใหม่ให้ถูกต้องและเหมาะสมกับข้อเท็จจริงในสภาวะปัจจุบัน
- การปรับปรุงหลักเกณฑ์เรื่องการยื่นเอกสาร ระยะเวลา ฯลฯ เพื่อลดภาระของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

4.2.12 การปรับปรุงระบบกฎหมายโดยกำหนดกรอบแนวคิด ประเด็นในการพัฒนากฎหมายการขนส่งทางน้ำ และการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ข้างต้น

ที่ปรึกษาได้เสนอกรอบแนวคิดในการพัฒนากฎหมายและยกร่างกฎหมายที่สำคัญ 7 ฉบับ ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ....กล่าวในยุทธศาสตร์ที่จำเป็นเร่งด่วนหัวข้อที่ 4.2.2 ในยุทธศาตร์นี้จะกล่าวถึงร่างพระราชบัญญัติ 6 ฉบับ ดังนี้

1) **ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ....**

มีสาระสำคัญ คือ

1. **ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย**

ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่และความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือซึ่งเป็นบุคคลที่รับของที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ไว้ในความดูแลเพื่อให้บริการหรือจัดให้มีบริการท่าเรือในบริเวณที่อยู่ในความควบคุมของตนหรือที่ตนมีสิทธิใช้ประโยชน์ เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ

2. **หน้าที่ของผู้ประกอบการท่าเรือ**

ผู้ประกอบการท่าเรือต้องลงลายมือชื่อในเอกสารของผู้ใช้บริการแสดงถึงการรับมอบของหรือออกเอกสารที่มีลายมือชื่อของผู้ประกอบการท่าเรือ ซึ่งแสดงว่าตนได้รับของตามที่ได้ระบุไว้ มิฉะนั้นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการท่าเรือได้รับของไว้โดยมีสภาพภายนอกดี

3. **สิทธิผู้ประกอบการท่าเรือ**

3.1 ผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าตอบแทนหรือชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการให้บริการท่าเรือแก่ของ

3.2 ผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธินำของที่ยึดหน่วงไว้ทั้งหมดหรือบางส่วนออกขายเพื่อชำระหนี้และหักเงินเอาไว้เป็นค่าตอบแทนหรือชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องของตน ตลอดจนค่าใช้จ่ายอันสมควรในการขายของ

3.3 หากมีการส่งมอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้โดยไม่มีการทำเครื่องหมายปิดป้ายบรรจุหีบห่อหรือทำเอกสารเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย และผู้ประกอบการท่าเรือไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธิ

(1) ใช้มาตรการป้องกันอันตรายใด ๆ ที่จำเป็นแห่งกรณี รวมถึงการทำลาย ทำให้หมดฤทธิ์ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากปรากฏว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด

(2) ได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการตาม (1) จากบุคคลที่มีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ประกอบการท่าเรือทราบว่าของนั้นมีอันตราย

4. **ความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือ**

4.1 ผู้ประกอบการท่าเรือต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาตั้งแต่ที่ผู้ประกอบการท่าเรือรับของไว้ในความดูแลจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของหรือนำของนั้นไปไว้ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับมอบของ

4.2 ผู้ประกอบการท่าเรือไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการให้บริการท่าเรือได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

4.3 สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าย่อมสิ้นไปถ้าผู้มีสิทธิรับมอบของมิได้บอกกล่าวเป็นหนังสือให้แก่ผู้ประกอบการท่าเรือภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

5. ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือ

5.1 ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือจำกัดไว้เพียงสองจุดเจ็ดห้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

5.2 ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือจำกัดไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าตอบแทนที่จ่ายให้ผู้ประกอบการท่าเรือสำหรับของเฉพาะส่วนที่ส่งมอบชักช้า แต่ต้องไม่เกินค่าตอบแทนทั้งหมดที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้รับจากการให้บริการแก่ของทั้งหมด

5.3 การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือมิให้ใช้บังคับในกรณีที่

(1) การสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการท่าเรือลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ประกอบการท่าเรือตกลงกำหนดความรับผิดของตนให้มากกว่าที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้

6. การใช้สิทธิเรียกร้อง

6.1 ข้อต่อสู้และการจำกัดความรับผิดใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการท่าเรือ ลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือหรือต่อบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้ใช้บริการในการให้บริการท่าเรือ ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด

6.2 อายุความเรียกเอาค่าเสียหายมีกำหนดสองปี แต่สามารถยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปี

6.3 สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่จะไล่เบี้ยเอาจากผู้ประกอบการท่าเรือให้มีกำหนดอายุความเก้าสิบวัน

2) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังต่อไปนี้

(1) แก้บทนิยาม “ผู้ขนส่ง” “ผู้ส่งของ” และ “สัญญารับขนของทางทะเล” ให้สอดคล้องกับสภาพในทางปฏิบัติของการให้บริการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศในปัจจุบัน และเพิ่มเติมคำนิยาม “สัญญาชาร์เตอร์เรือ” และ “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” เพื่อรองรับบทบัญญัติที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ (แก้ไขและเพิ่มเติมบทนิยามในมาตรา 3)

(2) ปรับปรุงขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมายให้สามารถใช้บังคับกับการขนส่งที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งของไทยที่ให้บริการระหว่างประเทศโดยสถานที่ต้นทางและปลายทางอยู่นอกราชอาณาจักร (แก้ไขมาตรา 4) และเพิ่มความชัดเจนในกรณีที่ผู้ขนส่งทางอื่นร่วมกับการขนส่งทางทะเล (แก้ไขมาตรา 6)

(3) กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้กับสัญญาชาร์เตอร์เรือทุกประเภท (แก้ไขมาตรา 5)

(4) กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอันเนื่องมาจากการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด รวมถึงการใช้สิทธิไล่เบี้ย (เพิ่มเติมมาตรา 6/1)

(5) ปรับปรุงถ้อยคำและเพิ่มเติมหลักการของกฎหมายในประเด็นดังต่อไปนี้เพื่อความชัดเจนและหลีกเลี่ยงปัญหาอันเกิดจากช่องว่างของกฎหมาย

(ก) ผลของข้อความในใบตราส่งที่อ้างถึงเอกสารหรือข้อความในเอกสารอื่น (เพิ่มเติมมาตรา 26 วรรคสอง)

(ข) สิทธิของผู้ขนส่งในการจัดการกับของในกรณีที่หาผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่รับมอบของ (เพิ่มเติมมาตรา 40/1)

(ค) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ได้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว (แก้ไขมาตรา 51)

(ง) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่อง หรือการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้นำร่อง (แก้ไขมาตรา 52(12))

(จ) กำหนดเกณฑ์การพิจารณาว่าผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย โดยใช้มาตรฐานของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลโดยทั่วไป (แก้ไขมาตรา 54)

(ฉ) กำหนดให้ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งและลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิยกเว้นและจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง (เพิ่มมาตรา 57/1 และมาตรา 60/1)

(6) ขยายหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความให้ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องทุกประเภทอันเกิดจากการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด และไม่ว่าผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะเป็นฝ่ายใด (แก้ไขมาตรา 46) และสิทธิของฝ่ายที่ถูกเรียกร้องในการยินยอมให้ขยายอายุความออกไป เพื่อให้สอดคล้องกับประเพณีปฏิบัติสากล (แก้ไขมาตรา 47)

(7) แก้ไขจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดเป็น 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมหีบห่อของ แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า (แก้ไขมาตรา 58 วรรคหนึ่ง)

(8) กำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (เพิ่มเติมมาตรา 62)

3) ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...

ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ดังต่อไปนี้

(1) แก้บทนิยาม “สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” และ “ศาล” โดยใช้คำว่า “ชาเตอร์เรือ” แทนคำว่า “เช่า” ในมาตรา 3 วรรค 2 (ค) และแก้ไขคำว่า “ศาล”ในวรรคห้า ให้หมายถึงศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (แก้ไขบทนิยามในมาตรา 3)

(2) แก้ไขคำว่า “เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร” เป็น “เจ้าหนี้” เพื่อให้เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรสามารถยื่นคำร้องขอให้กักเรือได้เช่นเดียวกับเจ้าหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร(แก้ไขมาตรา 4)

(3) กำหนดให้ลูกหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรที่ไม่ยอมรับผิดตามสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้อ้างเพื่อขอกักเรือ สามารถนำหลักประกันมาวางศาลเพื่อขอให้ปล่อยเรือโดยไม่จำเป็นต้องนำเงินมาวางศาลเพียงประการเดียว (แก้ไขมาตรา 20)

(4) กำหนดให้เจ้าหนี้และลูกหนี้สามารถนำข้อพิพาทตามสิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือมอบให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาได้อีกทางหนึ่ง แต่ต้องดำเนินการภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12(2) (แก้ไขมาตรา 25(2))

(5) กำหนดให้เจ้าหนี้และลูกหนี้สามารถตกลงกันนำข้อพิพาทตามสิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือนำข้อพิพาทไปมอบให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาได้ด้วยอีกทางหนึ่งและยกเลิกการกำหนดให้เจ้าหนี้จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมิใช่ศาลตาม (1) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก เพราะศาลดังกล่าวไม่สามารถรับฟ้องได้เนื่องจากคดีอยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นศาลเดียวที่มีเขตอำนาจเหนือคดีแพ่งที่เกี่ยวกับการกักเรือ (แก้ไขมาตรา 28)

4) **สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...**

ร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 ดังต่อไปนี้

(1) เพิ่มเติมบทนิยาม “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” ว่าหมายถึงยานพาหนะทางน้ำที่ยังไม่มีสภาพเป็นเรือตามความหมายของพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 แต่อยู่ในระหว่างการต่อหรือสร้าง โดยได้วางกระดูกงูแล้วไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามความหมายของคำว่าเรือในพระราชบัญญัตินี้ เพื่อสามารถนำมาจำนองได้ (เพิ่มเติมมาตรา 4)

(2) กำหนดให้เฉพาะบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 7 หรือ มาตรา 7 ทวิ ที่สามารถนำเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อสร้างมาจำนองได้ (มาตรา 21/1)

(3) กำหนดให้การจดทะเบียนจำนองต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียน และให้แนบสำเนาสัญญาจ้างต่อเรือด้วย(มาตรา 21/2 และ 21/3)

(4) กำหนดให้การจำนองยังมีผลต่อไปแม้เรือได้ถูกต่อสร้างเสร็จแล้ว(มาตรา 21/4)

(5) กำหนดให้สัญญาจำนองครอบไปถึงถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อและให้รวมถึงที่อยู่ในบริเวณอยู่ต่อเรือซึ่งได้หมายหรือกำหนดหรือสามารถระบุได้โดยวิธีอื่นใดว่าสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์นั้นจะนำมาใช้กับการต่อเรือลำนั้น(มาตรา 21/5)

(6) กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจำนองเรือ และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำนองเรือมาใช้กับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม (มาตรา 21/6)

5) **ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับเพื่อเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. ....**

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. .... มีสาระสำคัญดังนี้

1. **ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย** ลักษณะเรือ : ต้องเป็นเรือเดินทะเลที่ใช้ระหว่างประเทศที่มีขนาดไม่ต่ำกว่า 300 ตันกรอส และต้องไม่ใช่ยานพาหนะที่มีเบาะอากาศรองรับ แท่นลอยน้ำเพื่อสำรวจหรือแสวงประโยชน์สำหรับทรัพยากรธรรมชาติของพื้นดินใต้ท้องทะเลเรือที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือให้ใช้ในทางน้ำภายในเท่านั้น เรือที่มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหาทรัพยากรในพื้นดินใต้ท้องทะเล หรือเรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 5)

2. **บุคคลที่มีสิทธิจำกัดความรับผิด**

(1) เจ้าของเรือ

(2) ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(3) บุคคลซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบในการกระทำ งดเว้นกระทำการ หรือประมาทเลินเล่อของบุคคลนั้น

(4) ผู้รับประกันภัยความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ซึ่งสิทธิเรียกร้องนั้นผู้เอาประกันสามารถจำกัดความรับผิดได้

3. **ประเภทของสิทธิเรียกร้องที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ยินยอมให้จำกัดความรับผิดได้ (มาตรา 8)** :

(1) สิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบนเรือหรือเนื่องจากการใช้เรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว

(2) สิทธิเรียกร้องเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดขึ้นบนเรือหรือเนื่องจากการใช้เรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว และให้รวมถึงความเสียหายต่อกิจการท่าเรือ ที่ทอดจอดเรือ ทางน้ำ หรือเครื่องช่วยในการเดินเรือ

(3) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายเนื่องจากความล่าช้าในการขนของผู้โดยสารหรือเครื่องเดินทางของผู้โดยสารเหล่านั้น

(4) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอื่นอันเกิดจากการใช้เรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิอันมิใช่สิทธิตามสัญญา

(5) สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการยก การเคลื่อนย้าย การทำลาย หรือการกระทำใด ๆ ต่อเรือที่จม อับปาง เกยตื้น หรือถูกละทิ้ง รวมทั้งสิ่งของใดๆที่อยู่บนเรือหรือเคยอยู่บนเรือลำนั้น

(6) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเคลื่อนย้าย ทำลาย หรือกระทำการใด ๆ ที่ทำให้สินค้าบนเรือหมดอันตราย

(7) สิทธิเรียกร้องของบุคคลซึ่งมิใช่ผู้ที่ต้องรับผิดเกี่ยวกับมาตรการที่ได้กระทำไปเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายที่ผู้ที่ต้องรับผิดอาจจำกัดความรับผิดของตนได้ตามกฎหมายนี้ และความเสียหายที่ตามมาอันเกิดจากมาตรการดังกล่าว

สิทธิเรียกร้องตาม (1)-(7) ให้จำกัดความรับผิดตามกฎหมายนี้ได้ แม้เป็นการเรียกร้องในกรณีไล่เบี้ยหรือเรียกค่าทดแทนตามสัญญาหรืออื่นใด เว้นแต่สิทธิเรียกร้องตามที่กำหนดไว้ใน (5)-(7) ไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดได้ ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าตอบแทนตามสัญญาที่ทำไว้กับผู้ที่ต้องรับผิด

4. **เหตุตัดสิทธิจำกัดความรับผิด (มาตรา 7 วรรคสอง)** :

ถ้ามีการพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

5. **สิทธิเรียกร้องที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ยินยอมให้จำกัดความรับผิด (มาตรา 9)** :

(1) สิทธิเรียกร้องเพื่อเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(2) สิทธิเรียกร้องเพื่อส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

(3) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมันที่เรียกร้องเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดที่เกี่ยวกับเรือที่บรรทุกน้ำมันนั้น

(4) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ หรือที่เรียกร้องเอาจากเจ้าของเรือนิวเคลียร์

(5) สิทธิเรียกร้องของลูกจ้างของเจ้าของเรือหรือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับเรือหรือเกี่ยวกับการดำเนินงานช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นรวมทั้งสิทธิเรียกร้องของทายาทของลูกจ้าง ผู้อยู่ในอุปการะของลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นใดของลูกจ้างที่มีสิทธิเรียกร้องในทำนองเช่นว่านั้นได้

6. **วิธีการจำกัดความรับผิด (มาตรา 18)** :

(1) บุคคลที่มีสิทธิจำกัดความรับผิดต้องขอวางหลักประกันต่อศาลที่มีการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายหรือศาลที่ดำเนินการกักเรือ (มาตรา 18 วรรคแรก)

(2) หลักประกันที่จะวางไว้ต่อศาลตามวรรคหนึ่ง ให้มีจำนวนตามที่คำนวณได้ตามมาตรา 12 หรือมาตรา 15 แล้วแต่กรณี พร้อมทั้งดอกเบี้ยในอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีนับจากวันที่เกิดเหตุการณ์อันเป็นมูลแห่งความรับผิดนั้นถึงวันที่วางหลักประกันไว้ต่อศาลโดยจะวางเป็นเงินสดหรือหลักประกันอื่นตามที่ศาลเห็นสมควรก็ได้ โดยคำร้องขอวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และระเบียบของศาล

7. **จำนวนเงินจำกัดความรับผิด (มาตรา 12 และมาตรา 15)**

7.1 กรณีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของผู้โดยสารที่เกิดจากเหตุการณ์ครั้งหนึ่ง (มาตรา 15) : จำนวนเงินจำกัดความรับผิดเท่ากับ 175,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินคูณด้วยจำนวนผู้โดยสารที่เรือลำนั้นได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้ตามใบอนุญาตใช้เรือ

7.2 กรณีอื่น ๆ สำหรับสิทธิเรียกร้องจากเหตุการณ์ครั้งหนึ่งดังต่อไปนี้ (มาตรา 12) :

1) กรณีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ

ก. เรือที่มีขนาดไม่เกิน 2,000 ตันกรอส คิดเป็นค่าเสียหายเท่ากับจำนวน 2,000,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ข. เรือที่มีขนาดเกิน 2,000 ตันกรอส ให้เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ขนาด 2,001 ตันกรอส ถึง 30,000 ตันกรอส ตันกรอสละ 800 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาด 30,001 ตันกรอส ถึง 70,000 ตันกรอส ตันกรอสละ 600_หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาดเกิน 70,000 ตันกรอสขึ้นไป ตันกรอสละ 400 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

2) กรณีสิทธิเรียกร้องอื่น

ก. เรือที่มีขนาดไม่เกิน 2,000 ตันกรอส คิดเป็นค่าเสียหายเท่ากับจำนวน 1,000,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ข. เรือที่มีขนาดเกิน 2,000 ตันกรอส ให้เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ขนาด 2,000 ตันกรอสถึง 30,000 ตันกรอส ตันกรอสละ 400 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาด 30,001 ตันกรอสถึง 70,000 ตันกรอส ตันกรอสละ 300 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาดเกิน 70,000 ตันกรอสขึ้นไป ตันกรอสละ 200 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

7.3 ความรับผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มิได้ดำเนินการจากเรือหรือดำเนินการบนเรือที่ประสบภัย ให้คำนวณตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับเรือที่มีขนาด 1,500 ตันกรอส

7.4 การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่วางหลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิดไว้ต่อศาล โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8. **ผลของการวางเงินจำกัดความรับผิด (มาตรา 20) :**

8.1 ให้บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องบังคับชำระหนี้เอาจากหลักประกันนั้นเท่านั้น

8.2 ในกรณีที่มีการกักเรือหรือมีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของบุคคลตามมาตรา 7 วรรคแรกให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินนั้น

9. **วิธีการจัดสรรเงินที่วางต่อศาลให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหาย (มาตรา 13 และมาตรา 23) :**

9.1 ศาลต้องพิพากษาให้ผู้มีสิทธิเรียกร้อง ได้รับเงินจากหลักประกันที่วางตามมาตรา 18 ตามส่วนแห่งสิทธิเรียกร้องนั้น (มาตรา 23)

9.2 ความรับผิดที่คำนวณได้ตามมาตรา 12(1) ไม่พอชำระต่อสิทธิเรียกร้องกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บได้ทั้งหมด ให้นำเอาจำนวนเงินที่คำนวณได้ตามมาตรา 12(2) ชำระแก่สิทธิเรียกร้องส่วนที่เหลือ โดยให้ถือว่าสิทธิเรียกร้องส่วนที่เหลือดังกล่าวอยู่ในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องตามมาตรา12(2)

10. **การกำหนดเขตอำนาจศาล**

กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นที่บุคคลที่ตามมาตรา 7 สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้ และในการขอวางหลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิด

6) **ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....**

1. **เหตุผลและความจำเป็นในการร่างพระราชบัญญัติ**

ก. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 เรื่องการประกันภัย มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” แสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ต้องการให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลแยกต่างหากจากหลักกฎหมายประกันภัยทั่วไป

ข. ในทางปฏิบัติที่ผ่านมา เมื่อมีกรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ศาลไทยจะไม่ปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในฐานะกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่ปรับใช้พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของประเทศอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป แม้ว่าแนวทางดังกล่าวถูกต้องและทำให้ผลของคำพิพากษาสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลของการประกันภัยทางทะเล แต่หลักกฎหมายอังกฤษดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นข้อกฎหมายที่ศาลจะรู้เองและสามารถหยิบยกขึ้นมาปรับใช้ได้เสมอเช่นเดียวกับหลักกฎหมายทั่วไปประการอื่น คู่กรณีอาจนำสืบหลัก

กฎหมายอังกฤษดังกล่าวในฐานะเป็นข้อเท็จจริงเพื่อประโยชน์แห่งคดีฝ่ายตนก็ได้ การนำหลักกฎหมายดังกล่าวมาใช้ในศาลไทยจึงขึ้นอยู่กับความรู้ของผู้พิพากษาและทนายความ ซึ่งอาจทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบแก่คู่กรณี ตลอดจนความไม่แน่นอนของคำพิพากษา

2. **สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ**

1. กำหนดขอบเขตของภัยทางทะเลและความเสี่ยงภัยทางทะเล ซึ่งสามารถเอาประกันภัยได้ในลักษณะของการประกันภัยทางทะเล
2. กำหนดหลักเกณฑ์ของสัญญาประกันภัยทางทะเลซึ่งแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ของการประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนที่เกี่ยวกับ
   - การเปิดเผยข้อความจริงและการไม่แถลงเท็จ
   - ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้
   - มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้
   - ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล
   - คำรับรอง
   - การเดินทาง
   - เบี้ยประกันภัย
   - ความเสียหาย
   - การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
   - การรับช่วงสิทธิ
   - การประกันภัยซ้ำซ้อนและการประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า
   - การประกันภัยแบบสหการ
3. กำหนดอายุความในการเรียกชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เรียกให้ใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย และการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยต่อ
4. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีอันเกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล

3. **ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัติ**

1. ช่วยทำให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งเป็นผลต่อการส่งเสริมธุรกิจประกันภัยทางทะเลและคุ้มครองผู้เอาประกันภัยภายในประเทศ
2. ทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะ ซึ่งมีหลักการสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากล ซึ่งจะส่งผลดีต่อการประกันภัยต่อในต่างประเทศ
3. ทำให้ระบบกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

4.2.13 การวางพื้นฐานระบบข้อมูลการพาณิชยนาวีที่ กรมเจ้าท่า ไม่ได้ดำเนินการและ/หรือการโอนถ่ายข้อมูลการพาณิชยนาวีเพื่อให้ สพว. มีฐานข้อมูลทางการพาณิชยนาวีมากที่สุดเพื่อใช้ประกอบการปฏิบัติงาน หรือประกอบการตัดสินใจในขั้นต้นของนักบริหาร

จากการศึกษาโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี สำหรับกิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะเริ่มต้น) ในปีพ.ศ.2550 ได้มีการศึกษาสถานภาพการจัดเก็บข้อมูลและระบบฐานข้อมูลในปัจจุบัน พบว่าอุปสรรคต่อการจัดเก็บข้อมูลสารสนเทศเพื่อการนำไปประมวลผลเพื่อใช้สนับสนุนการตัดสินใจด้านการพาณิชยนาวีของสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีมีอยู่หลายประการ ทั้งอุปสรรคจากภายนอกและอุปสรรคจากภายในองค์กรเอง กล่าวคือ

อุปสรรคจากภายนอกองค์กร ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดเก็บข้อมูล กล่าวคือ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีไม่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการเรียกเก็บข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลบางส่วนเป็นข้อมูลสรุปจากกลุ่มงานหรือหน่วยงานอื่นที่ไม่สามารถติดตามรายละเอียดได้ ข้อมูลบางส่วนเป็นข้อมูลที่ต้องขอความร่วมมือจากเจ้าของข้อมูลเนื่องจากไม่มีกฎหมายบังคับให้ส่งข้อมูล หรือไม่บทลงโทษที่เหมาะสมหากเจ้าของข้อมูลไม่ปฏิบัติตาม ข้อมูลบางส่วนไม่มีการแจ้งปรับปรุงข้อมูลหรือยกเลิกกิจการ ข้อมูลบางส่วนเป็นความลับและเป็นการแข่งขันทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการ ทำให้ผู้ประกอบการไม่ให้ความร่วมมือ ทั้งนี้ เนื่องจากสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีมีบทบาทหน้าที่ในการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นหลัก มากกว่าการบังคับควบคุมการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการ ดังนั้น เพื่อให้สามารถจัดเก็บข้อมูลได้อย่างสัมฤทธิ์ผลจึงควรมีการปรับปรุงมาตรการการจัดเก็บข้อมูล ซึ่งสามารถทำได้ทั้งในรูปแบบของการให้สิทธิประโยชน์พิเศษแก่ผู้ที่ให้ความร่วมมือหรือการออกกฎหมายบังคับ แต่มีข้อควรระวัง คือ กฎหมายบังคับอาจกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมากกว่าการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

อุปสรรคจากภายในองค์กร ได้แก่ การที่สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีต้องดูแลระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลของตนเอง แต่ขาดบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ทำให้การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรไม่สามารถดำเนินไปได้มีอย่างประสิทธิภาพตามหลักวิชาการ ดังนั้น จึงควรจัดหาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุน ซึ่งสามารถทำได้ทั้งการจัดหาบุคลากรเพิ่มเติม หรือส่งมอบงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศให้บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีหน้าที่ดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรมเจ้าท่าเป็นผู้ดูแลระบบ โดยที่สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีเป็นผู้ใช้ระบบ ทั้งนี้ แต่ละวิธีมีข้อดีและข้อเสียต่างกัน การรวมศูนย์การบริหารจัดการระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลของกรมเจ้าท่าไว้ที่เดียวกันช่วยให้เกิดการบูรณาการข้อมูลระดับกรมได้ง่าย แต่อาจทำให้แต่ละหน่วยงานภายใต้กรมขาดความคล่องตัวในการใช้ข้อมูลหากขาดการบริหารจัดการที่เหมาะสม

สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.) มีภารกิจหลักในการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการบริการ การตลาด เทคโนโลยี และการบริหารจัดการของธุรกิจพาณิชยนาวี เป็นศูนย์กลางในการประสานงานเกี่ยวกับการพาณิชยนาวี ศึกษาและเสนอมาตรการหรือโครงการการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี ตลอดจนศึกษาวิจัยและประสานงานทางวิชาการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล กิจการอู่เรือ กิจการท่าเรือ กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้นจึงได้วิเคราะห์ความต้องการและความจำเป็นของสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีในการใช้ข้อมูล โดยได้เสนอให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีขึ้น 6 ด้าน ดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ
(2) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและทางลำน้ำภายในประเทศ
(3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ
(4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์
(5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านพาณิชยนาวีให้พอเพียง
(6) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร

จากยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้าน ดังกล่าว ได้นำมาวิเคราะห์ความต้องการข้อมูลสารสนเทศและจัดกลุ่มข้อมูลสารสนเทศเป็น 7 กลุ่มข้อมูล ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลสำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์ต่าง ๆ และเป็นข้อมูลสนับสนุนประกอบการตัดสินใจสำหรับ

ผู้บริหาร อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นตัวชี้วัดในเบื้องต้น ถึงความสัมฤทธิ์ผลในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ โดยได้แสดงความสัมพันธ์ระหว่างยุทธศาสตร์และกลุ่มข้อมูลเป็น**ตารางที่** 4.2-14 ดังนี้

ตารางที่ 4.2-14: **ความสัมพันธ์ระหว่างยุทธศาสตร์และกลุ่มข้อมูล**

กลุ่มข้อมูลยุทธศาสตร์	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1) กลุ่มข้อมูลกองเรือพาณิชย์	x					
2) กลุ่มข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ	x					
3) กลุ่มข้อมูลท่าเรือ		x		x		
4) กลุ่มข้อมูลอู่เรือ			x			
5) กลุ่มข้อมูลผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าฯ						x
6) กลุ่มข้อมูลด้านการพัฒนาบุคลากร					x	
7) กลุ่มข้อมูลด้านกฎหมายและอื่น ๆ	x	x	x	x	x	x

กลุ่มข้อมูลสารสนเทศทั้ง 7 กลุ่ม ประกอบด้วยรายการตารางข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่

1) ***กลุ่มข้อมูลกองเรือพาณิชย์*** ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้
   - ข้อมูลสถิติการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ของสายการเดินเรือ 20 อันดับแรกของโลก
   - ข้อมูลจำนวนเรือและระวางบรรทุกของเรือที่ชักธงประจำชาติและชักธงต่างชาติ
   - ข้อมูลระวางบรรทุกของกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามประเภทเรือ
   - ข้อมูลเรือบรรทุกสินค้าเหลว จำแนกตามประเภทและขนาดเรือ
   - ข้อมูลเรือบรรทุกสินค้าแห้ง จำแนกตามประเภทและขนาดเรือ
   - ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามประเภทและอายุเรือ
   - ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย
   - ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย
2) ***กลุ่มข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ*** ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้
   - ข้อมูลมูลค่าและปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง
   - ข้อมูลสัดส่วนมูลค่าการค้าและปริมาณกองเรือของประเทศต่าง ๆ
   - ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าโดยเรือไทย
   - ข้อมูลมูลค่าและอัตราการขยายตัวของแหล่งนำเข้าและส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย

3) ***กลุ่มข้อมูลท่าเรือ*** ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้

- ข้อมูลท่าเรือที่มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่าน 20 อันดับแรกของโลก
- ข้อมูลปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านประเทศกำลังพัฒนา 56 ประเทศ
- ข้อมูลรายชื่อท่าเรือในแม่น้ำ
- ข้อมูลท่าเทียบเรือของประเทศไทย
- ข้อมูลปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย
- ข้อมูลจำนวนเรือและปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย

4) ***กลุ่มข้อมูลอู่เรือ*** ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้

- ข้อมูลขีดความสามารถในการต่อและซ่อมของอู่เรือในประเทศไทย
- ข้อมูลสถิติการต่อเรือและซ่อมเรือ

5) ***กลุ่มข้อมูลผู้ประกอบการ***ฯ ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้

- ข้อมูลบริษัทที่เป็นสมาชิกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- ข้อมูลบริษัทที่เป็นสมาชิกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (สาขาต่างประเทศ)

6) ***กลุ่มข้อมูลด้านการพัฒนาบุคลากรการพาณิชยนาวี*** ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้

- ข้อมูลสถานศึกษาและศูนย์ฝึกบุคลากรด้านการพาณิชยนาวี
- ข้อมูลประเภทประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ
- ข้อมูลประเภทประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ
- ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2541 สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ
- ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2541 สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ
- ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2532 สำหรับการเดินเรือภายในประเทศ
- ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2532 สำหรับการเดินเรือภายในประเทศ
- ข้อมูลประมาณการความต้องการบุคลากรระดับนายประจำเรือ
- ข้อมูลประมาณการความต้องการบุคลากรระดับลูกเรือ

*7) **กลุ่มข้อมูลด้านกฎหมายและอื่น ๆ*** ประกอบด้วยรายการข้อมูล ดังนี้

- ข้อมูลกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ
- ข้อมูลผู้ให้บริการการประกันภัยทางทะเล

กลุ่มข้อมูลสารสนเทศทั้ง 7 กลุ่ม ประกอบด้วยรายการข้อมูลต่าง ๆ โดยมีรายละเอียดของแต่ละรายการตารางข้อมูล ดังนี้

1) **<u>กลุ่มข้อมูลกองเรือพาณิชย์</u>**

1.1) ข้อมูลสถิติการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ของสายการเดินเรือ 20 อันดับแรกของโลก
- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2547-2548)
- สายการเดินเรือคอนเทนเนอร์
- ประเทศ/ดินแดน
- จำนวนเรือ (ลำ)
- ปริมาณสินค้า (ทีอียู)

ที่มา: UNCTAD อ้างถึงใน Review of Maritime Transport 2006

1.2) ข้อมูลจำนวนเรือและระวางบรรทุกของเรือที่ชักธงประจำชาติและชักธงต่างชาติ
- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2549)
- ประเทศ/ดินแดน
- จำนวนเรือที่ชักธงประจำชาติ (ลำ)
- จำนวนเรือที่ชักธงต่างชาติ (ลำ)
- ระวางเรือที่ชักธงประจำชาติ (เดทเวทตัน)
- ระวางเรือที่ชักธงต่างชาติ (เดทเวทตัน)
- หมายเหตุ

ที่มา: UNCTAD อ้างถึงใน Review of Maritime Transport 2006

1.3) ข้อมูลระวางบรรทุกกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามประเภทเรือ
- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2540-2548)
- เรือบรรทุกสินค้าแห้ง (ลำ)
- เรือบรรทุกสินค้าเหลว (ลำ)
- ระวางเรือบรรทุกสินค้าแห้ง (เดทเวทตัน)
- ระวางเรือบรรทุกสินค้าเหลว (เดทเวทตัน)
- อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (ร้อยละ)

ที่มา: รวบรวมโดย สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จากบริษัทเรือไทยต่าง ๆ

1.4) ข้อมูลเรือบรรทุกสินค้าเหลว จำแนกตามประเภทและขนาดเรือ
- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ปี พ.ศ. 2548)
- ขนาดระวางเรือ (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือน้ำมัน (ลำ)
- ระวางเรือน้ำมัน (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือบรรทุกแก๊ส (ลำ)
- ระวางเรือบรรทุกแก๊ส (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือ Asphalt (ลำ)
- ระวางเรือ Asphalt (เดทเวทตัน)

ที่มา: รวบรวมโดย สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จาก บริษัทเรือไทยต่างๆ และสมาคมเจ้าของเรือไทย

1.5) ข้อมูลเรือบรรทุกสินค้าแห้ง จำแนกตามประเภทและขนาดเรือ
- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2548)
- ขนาดระวางเรือ (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือสินค้าทั่วไป (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าทั่วไป (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือสินค้าเทกอง (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าเทกอง (เดทเวทตัน)

ที่มา: รวบรวมโดย สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จาก บริษัทเรือไทยต่าง ๆ และสมาคมเจ้าของเรือไทย

1.6) ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามประเภทและอายุเรือ
- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2548)
- อายุเรือ (ปี)
- จำนวนเรือสินค้าทั่วไป (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าทั่วไป (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือสินค้าเทกอง (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าเทกอง (เดทเวทตัน)
- จำนวนเรือสินค้าเหลว (ลำ)
- ระวางเรือสินค้าเหลว (เดทเวทตัน)

ที่มา: รวบรวมโดย สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี กรมเจ้าท่า จากบริษัทเรือไทยต่าง ๆ

1.7) ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ.
- ช่วงอายุ (ปี)
- จำนวนเรือ (ลำ)
- ระวางเรือ (เดทเวทตัน)

ที่มา: สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

1.8) ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย

- IMO Ship No.
- ชื่อเรือ (Ship Name)
- ชื่อเจ้าของเรือ (Registered Owner)
- ประเภทเรือ (Ship Type)
- ธงประจำชาติ (Flag)
- ระวางเรือ (เดทเวทตัน)
- ขนาดเรือ (GT)
- ปี (Year)

ที่มา: สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

2) **<u>กลุ่มข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ</u>**

2.1) มูลค่าและปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2541–2548)
- มูลค่าสินค้าขาเข้า (ล้านบาท)
- มูลค่าสินค้าขาออก (ล้านบาท)
- ปริมาณสินค้าขาเข้า (พันตัน)
- ปริมาณสินค้าขาออก (พันตัน)
- รูปแบบการขนส่ง (ได้แก่ ทางทะเล ทางบก ทางอากาศ และทางไปรษณียภัณฑ์)

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

2.2) ข้อมูลสัดส่วนมูลค่าการค้าและปริมาณกองเรือของประเทศต่าง ๆ

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2549)
- ชื่อประเทศ/ดินแดน
- สัดส่วนมูลค่าการค้า (ร้อยละ)
- สัดส่วนปริมาณกองเรือโดยเดทเวทตัน (ร้อยละ)

ที่มา: UNCTAD อ้างถึงใน Review of Maritime Transport 2006

2.3) ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าโดยเรือไทย

- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ.
- ทิศทางการขนส่งสินค้า (ได้แก่ สินค้าขาเข้า และสินค้าขาออก)
- ลักษณะสินค้า (ได้แก่ สินค้า Break Bulk สินค้า Bulk และสินค้าคอนเทนเนอร์)
- ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)

ที่มา: สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

2.4) ข้อมูลมูลค่าและอัตราการขยายตัวของแหล่งนำเข้าและส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย

- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2537–2549)
- ประเภทตลาดสินค้า (ได้แก่ แหล่งสินค้านำเข้า และตลาดสินค้าส่งออก)
- ชื่อประเทศ/กลุ่มประเทศ (ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป อาเซียน และอื่น ๆ)
- มูลค่า (ล้านบาท)

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือกรมศุลกากร

3) **<u>กลุ่มข้อมูลท่าเรือ</u>**

3.1) ข้อมูลท่าเรือที่มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่าน 20 อันดับแรกของโลก

- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2545–2547)
- ชื่อท่าเรือ
- ปริมาณ (ล้านทีอียู)

ที่มา: Containerisation International 2006 อ้างถึงใน Review of Maritime Transport 2006

3.2) ข้อมูลปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านประเทศกำลังพัฒนา 56 ประเทศ

- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2545–2547)
- ชื่อประเทศ/ดินแดน
- ปริมาณ (ทีอียู)

ที่มา: Containerisation International 2006 และ UNCTAD อ้างถึงใน Review of Maritime Transport 2006

3.3) ข้อมูลรายชื่อท่าเรือในแม่น้ำ

- ข้อมูลเมื่อปีพ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548)
- ชื่อแม่น้ำ (ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา)
- ฝั่งแม่น้ำ (ได้แก่ ฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตก)
- ชื่อบริษัท

ที่มา: ปว. 58

3.4) ข้อมูลท่าเทียบเรือของประเทศไทย

- ชื่อท่าเรือ
- ชื่อท่าเทียบเรือ/หลักผูกเรือ
- จำนวน (ท่า หลัก ทุ่น)
- ประเภทสินค้าที่ให้บริการ (เช่น สินค้าเทกอง สินค้าตู้คอนเทนเนอร์)
- ความยาวหน้าท่า (เมตร)
- ขนาดจำกัดกินน้ำลึกของเรือ (เมตร)
- ขนาดจำกัดความยาวของเรือ (เมตร)
- ความลึกร่องน้ำ (เมตร)
- สมรรถวิสัย (เช่น 2x10,000 dwt เป็นต้น)
- ขีดความสามารถในการรองรับสินค้า (ตัน หรือ ทีอียู)
- อุปกรณ์/ประเภทสินค้า

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, กรมเจ้าท่า, สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)

3.5) ข้อมูลปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2544–2548)
- ชื่อท่าเรือ (ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง)
- ปริมาณการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์บรรจุ (ทีอียู)
- ปริมาณการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (ทีอียู)
- ปริมาณการส่งออกตู้คอนเทนเนอร์บรรจุ (ทีอียู)
- ปริมาณการส่งออกตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (ทีอียู)

ที่มา: สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางเรือ, การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ

3.6) ข้อมูลจำนวนเรือและปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทย

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปีพ.ศ. 2544–2547)
- ชื่อท่าเรือ
- จำนวนเรือ (ลำ)
- ปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือ (ตัน)

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ท่าเรือสงขลา, การนิคมอุตสาหกรรม

4) **<u>กลุ่มข้อมูลอู่เรือ</u>**

4.1) ข้อมูลขีดความสามารถในการต่อและซ่อมของอู่เรือในประเทศไทย ขนาด 100 ตันกรอสขึ้นไป

- ชื่อบริษัท
- จังหวัด
- ประเภทกิจการ (ได้แก่ ต่อเรือ และซ่อมเรือ)
- วัสดุประกอบเรือ (ได้แก่ เหล็ก อลูมิเนียม ไฟเบอร์กลาส และไม้)
- ชนิดอู่เรือ (ได้แก่ อู่ลอย อู่แห้ง คานเรือ โมล และ Building Berth)
- ขนาด (เมตร)
- ขีดความสามารถต่อเรือ
- ขีดความสามารถซ่อมเรือ
- ขีดความสามารถยกเรือ (ตัน)

ที่มา: กองทัพเรือ

4.2) ข้อมูลสถิติการต่อเรือและซ่อมเรือ ขนาด 100 ตันกรอสขึ้นไป

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2542–2545)
- ประเภทกิจการ (ได้แก่ ต่อเรือ และซ่อมเรือ)
- จำนวนเรือ (ลำ)
- รายได้ (ล้านบาท)
- จำนวนตันกรอส

ที่มา: กองทัพเรือ ผู้ประกอบการต่อ–ซ่อมเรือ

5) **<u>กลุ่มข้อมูลผู้ประกอบการ</u>**

5.1) ข้อมูลบริษัทที่เป็นสมาชิกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

- ชื่อบริษัท
- ที่อยู่
- จังหวัด
- โทรศัพท์
- เลขที่ทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ที่มา: สมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ รวบรวมโดยสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

5.2) ข้อมูลบริษัทที่เป็นสมาชิกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (สาขาต่างประเทศ)

- ชื่อบริษัท
- ที่อยู่
- จังหวัด
- โทรศัพท์
- เลขที่ทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ที่มา: สมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ รวบรวมโดยสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี

6) **<u>กลุ่มข้อมูลด้านการพัฒนาบุคลากรการพาณิชยนาวี</u>**

6.1) ข้อมูลรายชื่อสถานศึกษา/ศูนย์ฝึกบุคลากรการพาณิชยนาวี

- ชื่อสถานศึกษา/ศูนย์ฝึก
- ภาครัฐ/เอกชน
- ที่อยู่
- จังหวัด
- โทรศัพท์
- หลักสูตร (ได้แก่ นายประจำ ลูกเรือ บุคลากรบนบก)

ที่มา: ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

6.2) ข้อมูลประเภทประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ

- ประกาศนียบัตรที่ออกให้ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532
- ประกาศนียบัตรที่ออกให้ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตร ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2541

ที่มา: ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

6.3) ข้อมูลประเภทประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ

- ประกาศนียบัตรที่ออกให้ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2532
- ประกาศนียบัตรที่ออกให้ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตร ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2541 (เรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ)
- ประกาศนียบัตรที่ออกให้ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตร ผู้ทำการในเรือ พ.ศ.2541 (เรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง)

ที่มา: ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

6.4) ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2541 สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548–2549)
- ชั้นประกาศนียบัตร
- จำนวนประกาศนียบัตร

ที่มา: กรมเจ้าท่า

6.5) ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2541 สำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548–2549)
- ชั้นประกาศนียบัตร
- จำนวนประกาศนียบัตร

ที่มา: กรมเจ้าท่า

6.6) ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2532 สำหรับการเดินเรือภายในประเทศ

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2547–2549)
- ชื่อประกาศนียบัตร
- จำนวนประกาศนียบัตร

ที่มา: กรมเจ้าท่า

6.7) ข้อมูลสถิติการออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลเรือ ข้อบังคับฯ พ.ศ. 2532 สำหรับการเดินเรือภายในประเทศ

- ข้อมูลเมื่อปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2547–2549)
- ชื่อประกาศนียบัตร
- จำนวนประกาศนียบัตร

ที่มา: กรมเจ้าท่า

6.8) ข้อมูลประมาณการความต้องการบุคลากรระดับนายประจำเรือ

- ปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548–2560)
- จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นต่อปี (ลำ)
- จำนวนเรือทั้งหมด (ลำ)
- นายประจำเรือ (คน)
- ความต้องการนายประจำเรือจากเรือที่เพิ่มขึ้น
- ความต้องการนายประจำเรือจากการขึ้นบก

- รวมความต้องการนายประจำเรือ
- รวมความต้องการนายประจำเรือสะสม
- จำนวนนายประจำเรือที่ผลิตของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี
- จำนวนนายประจำเรือที่ผลิตของมหาวิทยาลัยบูรพา
- จำนวนนายประจำเรือที่ผลิตของมหาวิทยาลัยเกษตร
- จำนวนนายประจำเรือที่ผลิตของโรงเรียนนายเรือ
- จำนวนนายประจำเรือที่เพิ่มขึ้นจากการเลื่อนชั้นลูกเรือ
- จำนวนนายประจำเรือที่ผลิตจากแหล่งอื่นๆ
- รวมจำนวนนายประจำเรือที่เพิ่มขึ้น
- ผลรวมการขาดแคลนนายประจำเรือ

ที่มา: ปรับปรุงจากคณะทำงานโครงการพัฒนาบุคลากรการเดินเรือพาณิชย์ "ข้อเสนอแนวทางการผลิตและพัฒนาบุคลากรเดินเรือพาณิชย์" เมษายน 2549, ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี

6.9) ข้อมูลประมาณการความต้องการบุคลากรระดับลูกเรือ

- ประมาณการของปี พ.ศ. (ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548–2560)
- จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นต่อปี (ลำ)
- จำนวนเรือทั้งหมด (ลำ)
- จำนวนลูกเรือ (คน)
- ความต้องการนายประจำเรือจากเรือที่เพิ่มขึ้น
- ความต้องการนายประจำเรือจากการขึ้นบก
- จำนวนรวมความต้องการนายประจำเรือ
- จำนวนลูกเรือที่ผลิตของราชพาณิชย์นาวี
- จำนวนลูกเรือที่ผลิตของการพาณิชยนาวีไทย
- จำนวนลูกเรือที่ผลิตได้จากแหล่งอื่น ๆ
- รวมจำนวนลูกเรือที่ผลิตได้
- ผลรวมการขาดแคลนลูกเรือ
- ผลรวมสะสมการขาดแคลนลูกเรือ

ที่มา: กลุ่มที่ปรึกษา

7) **<u>กลุ่มข้อมูลด้านกฎหมายและอื่น ๆ</u>**

7.1) ข้อมูลกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านพาณิชยนาวี

- พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

(ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2549)

- พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547)
- พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อ ณ วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2545)
- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469
  (ฉบับปรับปรุงล่าสุด เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2549)
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521
  (ฉบับ Update ล่าสุด เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2549)

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

7.2) ผู้ให้บริการการประกันภัยทางทะเล เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยด้านพาณิชยนาวี

- ชื่อบริษัทประกันภัยทางทะเล
- รายละเอียด
- ที่อยู่
- จังหวัด
- โทรศัพท์
- URL

กลุ่มที่ปรึกษาได้ทบทวนเพิ่มเติมข้อมูลทางสถิติของ World Trade Atlas ซึ่งมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการส่งออกและการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ จัดทำโดย Global Trade Information Services, Inc. โดยการเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลต้องมีการระบุรหัสผ่านบนเว็บไซต์ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลดังกล่าวสามารถสืบค้นได้ที่กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ ทั้งนี้พบว่ามีข้อมูลการส่งออกและนำเข้าแยกตามพื้นที่ย่อย เช่น จังหวัด มณฑล รัฐ เป็นต้น ข้อมูลนี้สามารถนำไปสู่การวิเคราะห์จุดต้นทางปลายทางของการขนส่งสินค้าในลักษณะจากท่าเรือต้นทางถึงท่าเรือปลายทาง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการด้านพาณิชยนาวีในการนำข้อมูลไปใช้ในเพื่อการวางแผนต่อไป ลักษณะข้อมูลของ World Trade Atlas จะจัดอยู่ในหมวด *กลุ่มข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ* ซึ่งมีลักษณะข้อมูลดังนี้

- มูลค่าการส่งออก (US Dollars)
- ปริมาณสินค้า (ตัน)
- ราคาสินค้าต่อหน่วย (US Dollars/ตัน)

World Trade Atlas
China - Exports -Total- via Kunming
Millions of US Dollars
January - November

HS	Description	2007	2008	2009	% Share 2007	% Share 2008	% Share 2009	% Change 09/08
	Kunming	2297.676994	2089.605842	2078.604358	0.21	0.16	0.19	-0.53
27	Mineral Fuel, Oil Etc	190.31534	211.532292	235.295222	8.28	10.12	11.3	11.23
71	Precious Stones,Metals	291.696052	275.679659	224.268235	12.7	13.19	10.8	-18.65
87	Vehicles, Not Railway	126.149417	215.090961	188.769818	5.49	10.29	9.08	-12.24
84	Machinery	106.887546	168.132717	181.015784	4.65	8.05	8.71	7.66
85	Electrical Machinery	73.957287	139.392833	165.783394	3.22	6.67	7.98	18.93
07	Vegetables	42.575504	64.523551	109.788696	1.85	3.09	5.28	70.15
31	Fertilizers	86.982844	67.83983	89.396739	3.79	3.25	4.3	31.78
08	Edible Fruit And Nuts	20.999837	34.529167	79.776499	0.91	1.65	3.84	131.04
55	Manmade Staple Fibers	60.535975	62.647256	77.993667	2.64	3	3.75	24.5

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออก, กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 4.2-15: ตัวอย่างตารางข้อมูลการส่งออกสินค้าของประเทศจีน แยกตามประเภทสินค้า ในปี พ.ศ. 2550-2552 โดยเรียงลำดับตามมูลค่าการส่งออกสูงสุด ในปี พ.ศ.2552

World Trade Atlas
China - Exports -Total- via Kunming
27 Mineral Fuel, Oil Etc
Millions of US Dollars
January - November

Rank	Country	2007	2008	2009	% Share 2007	% Share 2008	% Change 2009	% Change 09/08
0	–World--	190.31534	211.532292	235.295222	100	100	100	11.23
1	Vietnam	109.487019	152.491926	174.424916	57.53	72.09	74.13	14.38
2	Myanmar	79.42086	57.199373	58.83032	41.73	27.04	25	2.85
3	Laos	1.389019	1.840713	2.03582	0.73	0.87	0.87	10.6
4	Australia	0	0	0.004066	0	0	0	0
5	United States	0	0	0.0001	0	0	0	0
6	Thailand	0	0.00028	0	0	0	0	-100
7	Sweden	0	0	0	0	0	0	0
8	Brunei Darussalam	0	0	0	0	0	0	0
9	Hong Kong	0.018442	0	0	0.01	0	0	0
10	Jordan	0	0	0	0	0	0	0

Source of data: China Customs

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออก, กระทรวงพาณิชย์

รูปที่ 4.2-16 : ตัวอย่างตารางข้อมูลการส่งออกสินค้าของประเทศจีน แยกตามประเทศปลายทาง ในปี พ.ศ. 2550-2552 โดยเรียงลำดับตามมูลค่าการส่งออกสูงสุด ในปี พ.ศ.2552

จากตัวอย่างข้อมูลข้างต้น ยังมีข้อมูลที่นำมาจำแนกเพื่อนำไปวิเคราะห์ได้อีก ดังนี้

- มูลค่าสินค้าส่งออก/นำเข้าแยกตามประเภทสินค้า (ตามรหัส HS)
- ปริมาณสินค้าส่งออก/นำเข้าแยกตามประเภทสินค้า (ตามรหัส HS)
- ราคาสินค้าส่งออก/นำเข้า (ต่อหน่วย) แยกตามประเภทสินค้า (ตามรหัส HS)
- มูลค่าสินค้าส่งออก/นำเข้าแยกรายประเทศ
- ปริมาณสินค้าส่งออก/นำเข้าแยกรายประเทศ
- ราคาสินค้าส่งออก/นำเข้า (ต่อหน่วย) แยกรายประเทศ

ในการจัดทำระบบฐานข้อมูลจะต้องมีการจัดเก็บอย่างต่อเนื่อง ถูกต้อง และชัดเจน เพื่อให้ผู้ประกอบการ หรือผู้ที่นำข้อมูลมาศึกษานี้ นำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการส่งเสริมพาณิชยนาวี ดังนั้นกรมเจ้าท่าจึงควรสนับสนุนงานด้านสารสนเทศและฐานข้อมูลอย่างจริงจัง ให้เป็นระบบฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาต่อไป

บทที่ 5

งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

บทที่ 5 งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการ

- บทนำ
- การจัดสัมมนา

5.1 บทนำ

ในการศึกษาโครงการกลุ่มที่ปรึกษาตระหนักถึงความสำคัญของการจัดสัมมนาเชิงวิชาการ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ร่วมให้ความคิดเห็นและชี้แนะประเด็นหรือแนวทางอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการศึกษาโครงการ ซึ่งกลุ่มที่ปรึกษาได้รับเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการ อันจะทำให้ผลการศึกษามีความสมบูรณ์และเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งหน่วยงานยังสามารถนำผลการศึกษาไปดำเนินการต่อไปได้

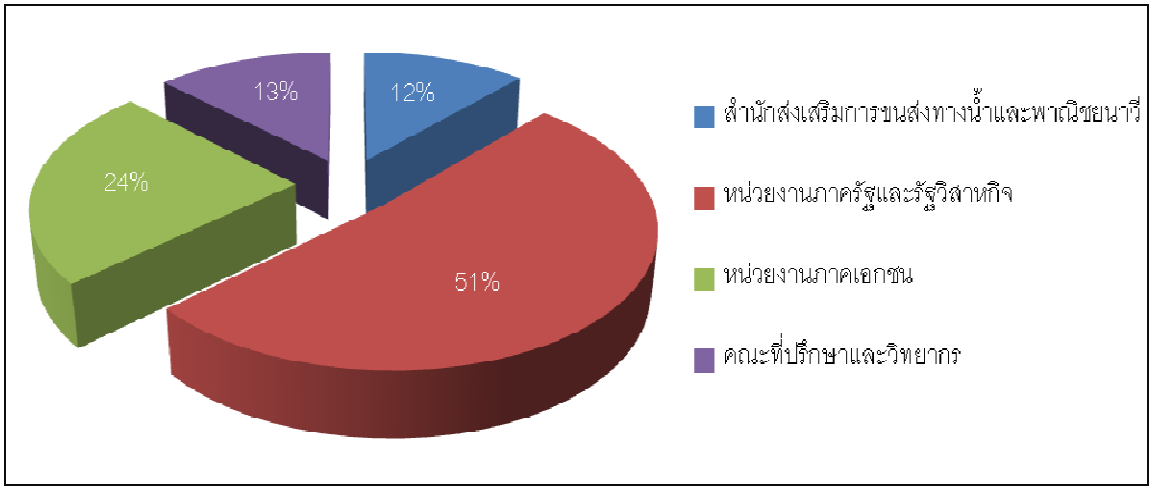
การดำเนินงานการจัดสัมมนา มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1) เพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนากิจการด้านพาณิชยนาวี จากประเด็นยุทธศาสตร์จำเป็นเร่งด่วน เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการส่งเสริมกิจการด้านพาณิชยนาวี
2) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และนำมาปรับปรุงยุทธศาสตร์ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น
3) เพื่อเพิ่มพูนและพัฒนาความรู้และความสามารถให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง

5.2 การจัดสัมมนา

การจัดสัมมนา ครั้งที่ 1

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็นเรื่อง “พัฒนาพาณิชยนาวีไทย ก้าวไกลอย่างยั่งยืน” ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2552 ณ ห้องอยุธยา โรงแรมเซ็นจูรี่พาร์ค กรุงเทพมหานคร เป็นการนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับ นโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี และรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา มีผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมด 107 ท่าน ซึ่งมีสัดส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนาดังแสดงใน**รูปที่** 5.2-1



รูปที่ 5.2-1: สัดส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนา ครั้งที่ 1

ในการสัมมนาครั้งนี้มี ศ.ดร.ครรชิต ผิวนวล เป็นวิทยากรผู้ดำเนินการอภิปราย โดยมี รศ.สุพจน์ ชววิวรรธน์ กล่าวถึงยุทธศาสตร์ แนวทางและมาตรการการพัฒนาพาณิชยนาวีไทยโดยรวม และมีวิทยากร 6 ท่าน ที่มีความเชี่ยวชาญในยุทธศาสตร์แต่ละด้านมาร่วมอภิปราย และกล่าวถึงแนวทางการพัฒนาระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ดังต่อไปนี้

1. **ยุทธศาสตร์ที่** 1 : **ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ** ให้ความเห็น นายประพันธ์ โลหะวิริยศิริ ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและบริหารทรัพยากรมนุษย์ บริษัท โหงวฮก เอเจนซี่ จำกัด
2. **ยุทธศาสตร์ที่** 2 : **ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ** ให้ความเห็นโดย นายสมชาย ตันติจินดา ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด
3. **ยุทธศาสตร์ที่** 3 : **ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศ และเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ** กล่าวโดย นายสัญชัย จงวิศาล ประธานกรรมการ บริษัท มาร์ชัน จำกัด
4. **ยุทธศาสตร์ที่** 4 : **ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมสอดคล้องกับอุปสงค์** ให้ความเห็นโดย นายชัชวาล เกตุทะเล ผู้จัดการทั่วไป บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
5. **ยุทธศาสตร์ที่** 5 : **ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคคลด้านการพาณิชยนาวีให้พอเพียง** ให้ความเห็นโดย ศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ ผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตและดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการด้านโลจิสติกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6. **ยุทธศาสตร์ที่ 6 : ยุทธศาสตร์เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร** ให้ความเห็นโดย นายสุวิทย์ รัตนจินดา นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)

ซึ่งในการสัมมนามีการเปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้เสนอแนวคิด โดยสรุปประเด็นข้อเสนอแนะต่อการพัฒนายุทธศาสตร์จากวิทยากรและผู้เข้าร่วมสัมมนาดังแสดงใน **ภาคผนวก ก** ขณะที่บรรยากาศในการสัมมนาแสดงดัง**รูปที่** 5.2-2



การลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนา



นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร รมช.คมนาคม กล่าวเปิดการสัมมนา



วิทยากรนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน



รมช.คมนาคม รองอธิบดีกรมเจ้าท่า และวิทยากร



บรรยากาศในห้องสัมมนา



บรรยากาศในห้องสัมมนา



ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอความคิดเห็น

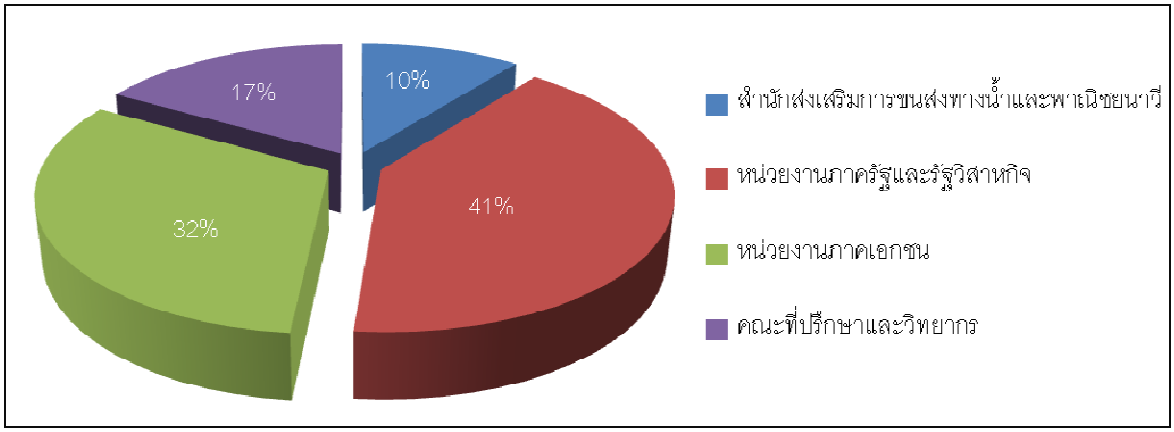


ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอความคิดเห็น

รูปที่ 5.2-2: บรรยากาศการสัมมนาที่โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร

การจัดสัมมนาครั้งที่ 2

การสัมมนาครั้งที่ 2 จัดขึ้นในวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค กรุงเทพมหานคร เป็นการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นในหัวข้อ “**การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี**” มีวัตถุประสงค์ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากกฎหมายพาณิชยนาวี ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน บริษัทเรือและผู้ประกอบการท่าเรือ จำนวนทั้งสิ้น 66 คน โดยสัดส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนาแสดงดัง**รูปที่** 5.2-3 สำหรับรายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดแสดงในตารางที่ ข-1 **ภาคผนวก ข**



รูปที่ 5.2-3: สัดส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนา ครั้งที่ 2

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้มีการรับฟังบรรยายพร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้อภิปรายและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติทั้งหมด 3 ฉบับ โดยมีนายธีระรัตน์ จีระวัฒนา และศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทร์ชีวะ เป็นวิทยากรผู้บรรยาย ดังนี้

1. พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือ พ.ศ....บรรยายโดยนายธีระรัตน์ จีระวัฒนา อาจารย์ประจำสาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และกรรมการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี
2. พระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.....บรรยายโดย ศาสตราจารย์(พิเศษ) ประมวล จันทร์ชีวะ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพาณิชยนาวี
3. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ 2) พ.ศ.....บรรยายโดย ศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทร์ชีวะ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพาณิชยนาวี

โดยได้สรุปประเด็นข้อเสนอแนะที่มีต่อกฎหมายพาณิชยนาวีจากผู้เข้าร่วมสัมมนาดังแสดงใน **ภาคผนวก ข** ขณะที่บรรยากาศในการสัมมนาแสดงดัง**รูปที่** 5.2-4



การลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนา



นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร รมช.คมนาคม กล่าวเปิดการสัมมนา



วิทยากรบรรยายเกี่ยวกับการแก้ไขร่าง พรบ.



วิทยากรบรรยายเกี่ยวกับการแก้ไขร่าง พ.ร.บ.



บรรยากาศในห้องสัมมนา



บรรยากาศในห้องสัมมนา



ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอความคิดเห็น

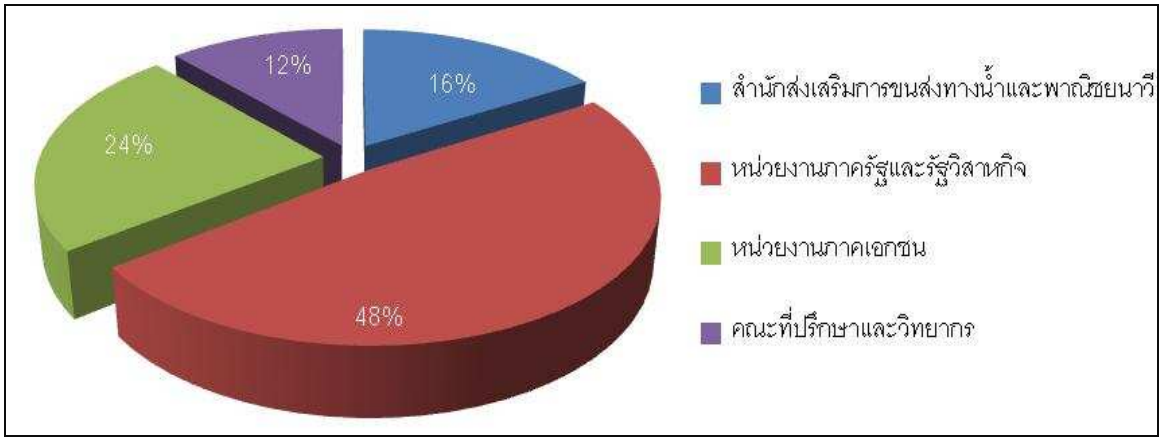


ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอความคิดเห็น

รูปที่ 5.2-4: บรรยากาศการสัมมนาที่โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค กรุงเทพมหานคร

การจัดสัมมนาครั้งที่ 3

การสัมมนาครั้งที่ 3 จัดขึ้นในวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพมหานคร เป็นการสัมมนารับฟังความคิดเห็นร่างรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ในหัวข้อ “**ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย**” มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาของโครงการเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาวของยุทธศาสตร์หลัก 6 ยุทธศาสตร์ และรายละเอียดของยุทธศาสตร์เร่งด่วน 13 ยุทธศาสตร์ เพื่อสรุปผลการศึกษาให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มาจากหน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ และเสนอแนะข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาประกอบด้วยหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน จำนวนทั้งสิ้น 83 คน โดยสัดส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนา แสดงดัง**รูปที่** 5.2-5 สำหรับรายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดแสดงในตารางที่ ค-1 ***ภาคผนวก ค*** และบรรยากาศในห้องสัมมนาแสดงดัง**รูปที่** 5.2-6



รูปที่ 5.2-5: สัดส่วนของผู้เข้าร่วมสัมมนา ครั้งที่ 3



การลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนา



นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร รมช.คมนาคม กล่าวเปิดการสัมมนา



รมช.คมนาคม อธิบดี ขน. และวิทยากร ร่วมถ่ายรูป



วิทยากรบรรยาย



วิทยากรบรรยาย



ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอข้อคิดเห็น



วิทยากรบรรยาย



ผู้เข้าร่วมสัมมนาเสนอข้อคิดเห็น

รูปที่ 5.2-6: บรรยากาศการสัมมนาที่โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพมหานคร

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

สรุปการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น
(วันที่ 17 กันยายน 2552)
เรื่อง “พัฒนาพาณิชยนาวีไทย ก้าวไกลอย่างยั่งยืน”

ภาคผนวก ก
สรุปการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น (วันที่ 17 กันยายน 2552) เรื่อง "พัฒนาพาณิชยนาวีไทย ก้าวไกลอย่างยั่งยืน"

ในการดำเนินการโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี สำหรับกิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะที่สอง) ตามที่ได้รับมอบหมายจากสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (สพว.) กรมเจ้าท่า ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น เรื่อง *"พัฒนาพาณิชยนาวีไทย ก้าวไกลอย่างยั่งยืน"* ในวันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2552 ณ โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน***รูปที่ ก-1***



รูปที่ ก-1: สถานที่จัดสัมมนา ณ โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร

1. ผู้เข้าร่วมสัมมนา

การสัมมนาครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งสิ้นจำนวน 107 ท่าน ประกอบด้วย หน่วยงานจากภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ จำนวน 59 ท่าน ภาคเอกชน 27 ท่าน และคณะที่ปรึกษาและวิทยากร 21 ท่าน ทั้งนี้รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดแสดงดัง***ตารางที่ ก-1***

ตารางที่ ก-1: รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา

ลำดับ	ชื่อ-สุกล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	นายชลอ คชรัตน์	อธิบดีกรมเจ้าท่า	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
2	นายประเสริฐศิริ สุขะวัธนกุล	ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
3	นางสาวสุภา โกมุทกุล	ผู้อำนวยการส่วนส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางน้ำรักษาการนักวิชาการขนส่งผู้เชี่ยวชาญ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
4	นายวีระ ภูริปัญญาวงศ์	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการพิเศษ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
5	นายโสภณ ปิยะภาณี	นิติกรชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
6	นายชาญนที สุรางค์	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
7	นางสาวจิตติมา ฉัตรเงิน	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
8	นางฉวีวรรณ ฉัตรเงิน	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
9	นางสราญจิต สีมาวุธ	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
10	นายสุมิตร นามวิเศษ	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
11	นายชินพันธ์ อ่อนประเสริฐ	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
12	นางสาวรัตนาภรณ์ ธรรมณารักษ์	นักวิชาการขนส่ง	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
13	คุณดวงใจ สายสมุทร	นักวิชาการขนส่ง	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
14	คุณนงนุช ศิลาลักษ์	ชป. (ฝ่ายประชาสัมพันธ์)	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
15	เรือตรีปรีชา เพ็ชรวงศ์	รองอธิบดี (ด้านความปลอดภัย)	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ลำดับ	ชื่อ-สุกล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
16	นายวีระศักดิ์ ตินโนเวช	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
17	นายภิมุข ประยูรพรหม	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
18	นายเสวี ทองสว่าง	ผู้อำนวยการเรือกองทะเบียน	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
19	นายเกรียงศักดิ์ ระบิลวงศ์	ผอ.ส่วนวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐสาขาขนส่ง	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
20	นายเฉลิมพงษ์ ตั้งบริบูรณ์รัตน์	จวค.ศก.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
21	นายสรยุทธ ศรีประเสริฐ	นักวิเคราะห์งบประมาณ ระดับชำนาญการพิเศษ	สำนักงบประมาณ
22	คุณสุมาลี สถิตชัยเจริญ	ผอ.ส่วนนโยบายภาษีเงินได้และการบริโภค	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
23	คุณอภิรักษ์ บุตรประเสริฐ	เศรษฐกรปฏิบัติการ	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
24	คุณนเรศ บูรณากาญจน์	นักวิชาการภาษีชำนาญการ	กรมสรรพากร
25	คุณเพียรเพ็ญ ชิดตระกูล	เศรษฐกรชำนาญการพิเศษ	กรมทางหลวง
26	คุณวนิดา ศักดิ์สงวนมนูญ	นวค.ชำนาญการ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
27	นางสาวพัชรี วีระนนท์	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
28	น.อ.รัฐศักดิ์ รักชื่น	รองผู้อำนวยการกองวิชาการเรือและต่อเรือ	โรงเรียนนายเรือ
29	น.อ.ทินกร ตัณฑากาศ	ผอ.กองวิจัยและพัฒนา กรมพัฒนาการช่าง	กรมอู่ทหารเรือ
30	น.ท.สัตยา จันทรประกา	ผอ.กองออกแบบต่อเรือ กรมแผนการช่าง	กรมอู่ทหารเรือ
31	นางนภาพร แดดภู่	ผอ.ส่วนคดีปกครอง	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
32	นางสาวดาเนตร วันทนีย์	ผส.พัฒนาผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัย	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
33	คุณทวินันท์ จันทรจุลกะ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ	กรมเจราจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
34	นายบุรินทร์ จันทรักษ์	นักวิชาการศึกษาชำนาญการ	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
35	นางสาวอรณิต ศรีเจริญ	นักวิชาการศึกษาชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
36	นางสาวเมธวิน พุ่มมาลี	นักวิชาการศึกษาชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
37	รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์	ผู้อำนวยการ	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
38	คุณสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง	นักวิจัย	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
39	ดร.กฤษณา ปุนยางกูร	อาจารย์	คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
40	นายกวีพล สว่างแผ้ว	ผู้ช่วยคณบดี	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
41	พล.ร.อ.สุพิทย์ อำนวย	คณบดี	วิทยาลัยพาณิชยนาวี นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา
42	ดร.ศักรธร บุญทวียุวัฒน์	อาจารย์	วิทยาลัยพาณิชยนาวี นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา
43	คุณภักดี ธุระเจน	ผู้อำนวยการ	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ นครศรีธรรมราช
44	คุณชัยยศ บุตรทองคำ	อาจารย์	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรืออยุธยา
45	คุณรังสรรค์ ไกรไธสง	อาจารย์	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรืออยุธยา
46	คุณชัชวาล ปุณขันธ์	รองผู้อำนวยการ ฝ่ายวิชาการ	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือหนองคาย
47	คุณอุดม มีพยุง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
48	คุณสุภาภรณ์ วิไลเรืองสุวรรณ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
49	เรือโทกมลศักดิ์ พรหมประยูร	นักบริหาร 15 ประจำผู้อำนวยการ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเรือกรุงเทพ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
50	คุณเทียนชัย มักเที่ยงตรง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองแผนงาน	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง)
51	คุณอัจโนมา พรธารักษ์เจริญ	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
52	คุณวิชชุดา เกษแก้ว	ผู้ช่วยผู้จัดการส่วนสินเชื่อ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
53	คุณวริศรา ตันตยกุล	เจ้าหน้าที่สินเชื่อ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
54	คุณนนทฤธิ์ ศักรานุกิจ	วิศวกร 6	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
55	พ.ต.ท.ชัยรัตน์ รุ่งสมแสง	ปศน.	กระทรวงคมนาคม
56	นายสมภพ ปัญญาไวย์	นักวิชาการขนส่งชำนาญพิเศษ	กระทรวงคมนาคม
57	คุณภาวนา พงศ์ปริดาร	หทว.	ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี
58	นางสาวนิดา ดีสุดจิต	นิติกรชำนาญการ	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
59	นายธีระ อนุสรณ์ชัย	นิติกรชำนาญการพิเศษ	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
60	นายสุเมธี ตั้งบุญชัยเจริญ	เจ้าหน้าที่สายงานโลจิสติกส์	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
61	คุณภูมินทร์ หะรินสุต	ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
62	คุณโกวิท กุวานนท์	ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
63	เรือตรีสุรพล มีเสถียร	รองประธานคนที่ 2	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
64	คุณเลี้ยง ชัยวิภาส	ที่ปรึกษากฎหมาย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
65	คุณสุชาดา แสงสร้อย	Logistics & Supply Chain Officer	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (TNSC)
66	คุณชาตรี จิวรวัฒนกุล	กรรมการสมาคม	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
67	คุณเปรมจิตต์ เนาวสัยศรี	ที่ปรึกษา	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
68	คุณวรรณา มณีคุณ	เจ้าหน้าที่สมาคมฯ	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
69	นายสุวัฒน์ อารยะประยูร	เหรัญญิกสมาคมฯ	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)
70	คุณสมชาย ศุภปิโยดมศิริ	คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์	สมาคมประกันวินาศภัย
71	คุณภูวดล ศรีมงคล	Logistics/บริษัท สยามซิตี้ซีเมนท์ จำกัด	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
72	คุณชาญวิทย์ สุขรังสรรค์	ผู้บริหาร	โรงเรียนราชาพาณิชย์นาวี
73	คุณยุทธพล ปิ่นเจริญถาวร	ผู้ช่วยผู้บริหารฝ่ายอำนวยการ	โรงเรียนราชาพาณิชย์นาวี
74	กัปตันสัญญา สันทอง	ครูใหญ่	โรงเรียนการเดินเรือบราเธอร์ฯ
75	พลเรือโททนง ศิริรังษี	รองประธานกรรมการ	บริษัท ศรีราชา ฮาร์เบอร์ จำกัด (มหาชน)
76	คุณยอดชาย รัตนชีวกร	Operation Director	บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซี จำกัด (มหาชน)
77	คุณโสรัจ ช่อชูวงศ์	ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิค จำกัด
78	คุณพร้อมพงษ์ ชัยศรีสวัสดิ์สุข	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท คุณนที จำกัด
79	เรือโทวสวัตติ์ ทองจู	Manager Operations	United Thai Shipping Corporation Ltd
80	เรือเอกหลักชัย คุณีย์พันธ์	รองผู้จัดการฝ่ายเทคนิค	บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด
81	คุณพงษ์เทพ บุรีทาน	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท สยามเภตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
82	คุณรำไพ ติ๊กจ๊ะ	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายการตลาด	บริษัท ยูนิไทย ชิปยาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริ่ง จำกัด
83	คุณเกียรติชัย วงศ์ทอง	ผู้จัดการส่วนปฏิบัติและตรวจสอบการขนส่ง	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
84	คุณสุรเดช ภวเมธัญกุล	AQM	RCL
85	นายประพันธ์ โลหะวิริยศิริ	ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและบริหารทรัพยากรมนุษย์	บริษัท โหงวฮก เอเจนซี่ จำกัด
86	นางสาวทิชาพร สงฆเทพ	ผู้ช่วยวิทยากร คุณประพันธ์ โลหะวิริยศิริ	บริษัท โหงวฮก เอเจนซี่ จำกัด
87	นายสมชาย ตันติจินดา	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด	บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด
88	นายชัชวาล เกตุทะเล	ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
89	นายสัญชัย จงวิศาล	ประธานเจ้าหน้าที่ผู้บริหาร	บริษัท มาร์ชัน จำกัด
90	ศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ	ผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิตและดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการด้านโลจิสติกส์	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
91	นายสุวิทย์ รัตนจินดา	นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)	Thai International Freight Forwarders Association (TIFFA)

ลำดับ	ชื่อ-สุกล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
92	นายธีระรัตน์ จีระวัฒนา	อาจารย์ประจำ สาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และกรรมการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี
93	คุณเสมอใจ มณีโชติ	ผู้สื่อข่าว	รายการ Property Channel
94	คุณดวงนภา กระษาปณ์เสิม	ผู้สื่อข่าว	รายการ Property Channel
95	รศ.สุพจน์ ชววิวรรธน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านพาณิชยนาวี	สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
96	ศ.ดร.ไผทชิต เอกจริยกร	ที่ปรึกษาด้านกฎหมายพาณิชยนาวี	สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
97	ศ.ดร.ครรชิต ผิวนวล	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
98	คุณสุกิจ ปัญจธนศักดิ์	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
99	นายธานี นันทวัฒนาศิริชัย	ที่ปรึกษาโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
100	นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว	ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
101	นางสาวปวีณา มูลละ	วิศวกร	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
102	นางสาวปิยะธิดา ตั้งไพศาลกิจ	เศรษฐกร	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
103	นายอดิศักดิ์ วณิชย์สิริกุล	วิศวกร	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
104	นางอัศนีย์พร ส่องจ้า	เลขานุการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
105	นางสาวนลินี ตรีเดชา	เลขานุการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
106	นายสรพงศ์ สุขโสภณ	เจ้าหน้าที่ IT	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
107	นางสาวรัตนาภรณ์ เกษมศรี	ผู้ช่วยวิศวกร	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะต่อการพัฒนายุทธศาสตร์จากวิทยากร และผู้เข้าร่วมสัมมนา

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากวิทยากร (นายประพันธ์ โลหะวิริยศิริ)

- ควรทำการศึกษาในเรื่องของโครงสร้างการแข่งขัน (rivalry structure) และปัจจัยสู่ความสำเร็จ (key success factor) ของแต่ละส่วนของกองเรือเพื่อที่จะได้กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน
- ควรทำการรวบรวมข้อมูลเรือขนส่งน้ำมันในประเทศไทย เพื่อง่ายต่อการศึกษาในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีการทำสถิติการใช้จริง
- ควรศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องสาเหตุของการไม่จดทะเบียนเรือไทย เพราะถ้าเราทราบเหตุผลที่แท้จริงของคนไทยที่ไปชักธงต่างชาติ เราจะสามารถออกมาตรการที่เหมาะสมได้ดีขึ้น
- ข้อ 7 ถึง 11 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 แนวทางการพัฒนาระยะกลางและระยะยาว ไม่มีแหล่งที่มาและไม่สามารถปฏิบัติได้จริงในหลายส่วน เช่น
  - ข้อ 7 มาตรการการนำค่าระวางจากการขนส่งสินค้าหักค่าใช้จ่ายได้เป็น 2 เท่า
  - ข้อ 9 Cargoes Consolidation and Freight Booking Center เป็นแนวคิดที่มีมาตั้งแต่ทศวรรษ 1970 ซึ่งไม่ประสบผลสำเร็จ
- ควรมีรายละเอียดของการจัดทำ Bareboat registration และ Second registry และการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสีย
- ในการพัฒนาฐานข้อมูลด้านการพาณิชยนาวี และการพิจารณาปรับปรุงหน่วยงานกำกับดูแลด้านการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี เห็นว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องเร่งด่วนที่สุดที่หน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องเร่งดำเนินการ
- ในการขนส่งสินค้าทางเรือแบบไม่ประจำทาง (Tramp) และ Dry bulk เป็นการขนส่งที่ประเทศไทยมีการขนส่งอยู่มาก ควรมีการสนับสนุนและส่งเสริมการค้าการเดินเรือประเภทนี้

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

- แนวทางการพัฒนาในระยะต่าง ๆ ควรมีการเปรียบเทียบกับต่างประเทศ และควรมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันอย่างไร
- มาตรการภาษีบางมาตรการไม่เป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการไทย เช่น ให้ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนกิจการ หรือเพิ่มศักยภาพของกิจการกองเรือพาณิชยนาวีไทย

- พ.ร.บ.เรือไทยควรปรับเปลี่ยนข้อบังคับ เช่น สัดส่วนผู้ถือหุ้นคนไทย เพราะบางบริษัทที่มีผลประกอบการดีมาก อยู่ในอันดับ 1 ของไทย ซึ่งมีการค้าหุ้นในต่างประเทศ แต่การบริหารหลักยังเป็นคนไทยอยู่ ซึ่งการแลกเปลี่ยนค้าขายหุ้นจะมีผลให้ในอนาคต สัดส่วนผู้ถือหุ้นคนไทยต่ำกว่า 51% ซึ่งส่งผลให้กองเรือของบริษัทฯไม่สามารถใช้ธงไทยต่อไปได้ จึงต้องเปลี่ยนไปชักธงชาติอื่นแทน และทำให้ไม่ได้รับสิทธิ BOI
- ควรปรับปรุงแก้ไขระเบียบราชการให้เอื้ออำนวยต่อภาคเอกชน เช่น ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ การสอบเพื่อจะเป็นนายเรือ หรือฝ่ายเครื่องกลเรือ การตรวจเรือไทย
- มีการลงทุนภาคเอกชนในกองเรือสูง การลงทุนจะต้องคำนึงถึงผลตอบแทนระยะยาว ควรมีมาตรการส่งเสริมการลงทุน เช่น ภาษีรายได้ภายใน 5-10 ปีแรก
- ควรมีมาตรการจูงใจให้มีการลงทุนเพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการรายใหม่ ไม่เพียงส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีอยู่เดิม
- จากแนวทางการพัฒนาระยะสั้น ข้อ 1, 2 และข้อ 5 ในการผลักดันท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ จะต้องมีการเตรียมความพร้อมในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าเรือ เนื่องจากมีการกำหนดระเบียบข้อบังคับที่ชัดเจน ซึ่งมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนาองค์ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมให้บุคลากร และนำไปกำกับดูแลงานการศึกษาดังกล่าว เพื่อบูรณาการระหว่างการพัฒนาท่าเรือและการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และสามารถอยู่ร่วมกับประชาชนได้อย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งสินทางน้ำชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ

<u>สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากวิทยากร</u> (นายสมชาย ตันติจินดา)

- สนับสนุนให้เรือของต่างประเทศซึ่งเป็นประเทศผู้บริโภคโดยตรงสามารถเข้ามารับสินค้าจากประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศผู้ผลิต โดยที่ไม่ต้องพึ่งพาท่าเรือของประเทศที่ 3 ซึ่งต้องเสียค่าระวางเรือให้กับประเทศที่ 3 และเสียเปรียบในเรื่องของการค้า

<u>สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมสัมมนา</u>

- เสนอการปรับปรุงกฎระเบียบ เรื่องการกำหนดความยาวเรือโดยไม่ใช้นำร่องจาก 50 ม. เป็น 70 ม. โดยเป็นเรือที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนด้วยตนเอง เพราะในบริเวณแม่น้ำป่าสัก-เจ้าพระยาไปถึง จ.สุราษฎร์ธานี จ.สงขลา และ จ.นราธิวาส ซึ่งปัจจุบันมีเรือที่วิ่งอยู่มากกว่า 2 ปีแล้ว และยังไม่เกิดปัญหา
- ควรสนับสนุนการต่อเรือให้มาก เพื่อเป็นการลดต้นทุนการขนส่งภายในประเทศ และเป็นการเริ่มต้นการต่อเรือเพื่อใช้ภายในประเทศ และขยายเป็นเรือระหว่างประเทศได้ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรืออย่างจริงจัง

- ควรมีการศึกษาความต้องการในการขนส่งสินค้า ระบุประเภทสินค้าที่สามารถขนส่งทางเรือ สรุปสถานการณ์ปัจจุบัน และความเป็นไปได้ในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ
- มาตรการยกเว้นอากรนำเข้าเรือที่ใช้ในการขนส่งชายฝั่ง อาจขัดแย้งกับการส่งเสริมการต่อเรือในประเทศ
- ภาครัฐต้องมีนโยบายปรับปรุงเส้นทางการขนส่ง เพื่อเอื้ออำนวยแก่ธุรกิจ รวมทั้งแผนงานจัดการการขนส่งต่อเนื่องจากการขนส่งทางน้ำที่เชื่อมต่อไปสู่การขนส่งรูปแบบอื่นจนถึงจุดหลายทางให้ได้ในราคาที่ต่ำ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือเพื่อสนับสุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศ และเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากวิทยากร (นายสัญชัย จงวิศาล)

- เสนอแนะให้จัดตั้งกองทุนเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือ และเจ้าของเรือในการกู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมสัมมนา

- ควรเร่งรัด/สนับสนุนมาตรการยกเว้นอากรนำเข้าโดยด่วน เพราะจะเป็นประตูสู่ความเชื่อมั่นในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และเป็นการสนับสนุนทางอ้อมกับเจ้าของเรือไทยและกิจการพาณิชยนาวีในทุกด้าน
- การเสนอแนะมาตรการในการส่งเสริมบางส่วนสามารถแก้ปัญหาได้โดยใช้มาตรการเดียว เช่น ให้ดอกเบี้ยต่ำเพื่อช่วยเหลือแล้วอาจไม่มีความจำเป็นต้องลดภาษี เป็นต้น
- ภาครัฐควรจะให้เงินสนับสนุนกับอู่เรือไทย เพราะอู่ไทยมีความสามารถเพียงพอที่จะต่อเรือใหญ่ได้
- แผนเฉพาะด้านหรือแผนเร่งด่วนควรจะสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือที่มีอยู่ขณะนี้ให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด ก่อนที่จะก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือ
- การสนับสนุนให้มีนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ จำเป็นต้องศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะต้องให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นของประชาชน ตั้งแต่คิดริเริ่มโครงการ และมีการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ เนื่องจากอุตสาหกรรมการต่อเรือเป็นกิจกรรมที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง น้ำ เป็นต้น ดังนั้นกรมเจ้าท่าจะต้องให้ความสำคัญกับการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก เพื่อมิให้เกิดปัญหาข้อร้องเรียนจากประชาชนดังเช่นที่ผ่านมา จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่กรมเจ้าท่าจะต้องกำหนดทิศทางในการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ ว่าจะดำเนินการอย่างไร หรือจะก่อสร้างที่ไหน ด้วยเหตุผลใดให้ชัดเจน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์

<u>สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากวิทยากร</u> (นายชัชวาล เกตุทะเล)

- ควรทบทวนทิศทางการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งเมื่อมีการดำเนินการแล้วจะสามารถแยกบทบาทหน้าที่การทำงานได้ชัดเจน
- ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการกลาง/ศูนย์กลางการควบคุมดูแลการปฏิบัติการของภาครัฐและเอกชน
- กำหนดให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูด่านแรกที่รวบรวมสินค้าก่อนกระจายไปสู่การขนส่งทางราง ทางน้ำ หรือทางถนน
- บริหารจัดการให้กิจกรรมของท่าเรือมีราคาถูก และบริการสะดวกรวดเร็ว

<u>สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมสัมมนา</u>

- ควรกำหนดนโยบายเกี่ยวกับระบบเชื่อมต่อการขนส่งให้ครบวงจรและชัดเจนขึ้น
- ภาคการขนส่งทางน้ำต้องพึ่งพาการขนส่งทางบก เพื่อเชื่อมต่อจุดต้นทาง-ปลายทาง จึงทำให้ไม่สะดวก ประสิทธิภาพการขนถ่ายขึ้น-ลงเรือต้องมีการปรับปรุงให้ต้นทุนต่ำ และความเสี่ยงต่อความเสียหายน้อย

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชยนาวีให้พอเพียง

<u>สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมสัมมนา</u>

- หากภาครัฐให้การสนับสนุนส่งเสริมเกี่ยวกับเรือขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งที่มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง จะทำให้เกิดบุคคลากรด้านสายเรือที่มีการปฏิบัติจริงต่อเชื่อมไปถึงเรือเดินทะเลของไทยอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าผู้มีใบอนุญาตแต่ปฏิบัติงานไม่เป็น
- ควรให้มีการประเมินผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ และเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์
- สนับสนุนแนวคิดการจัดตั้งกองทุนเพื่อการศึกษาสำหรับบุคลากรด้านพาณิชยนาวี
- ควรจัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุมร่วมกันเพื่อกำหนดโครงการ/แผนงาน ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดเป็นรูปธรรม เนื่องจากยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้เป็นยุทธศาสตร์ที่ดี แต่ยังไม่มีการนำมาปฏิบัติจริง

- ควรมีการแลกเปลี่ยนความรู้เรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกในการเรียนการสอนระหว่างสถาบันพาณิชยนาวี
- จัดตั้งให้ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีเป็นส่วนกลางในการคัดเลือก/รับสมัคร นักเรียน/ประชาชนทั่วไปที่สนใจจะเข้ามาเป็นนักเดินเรือ ซึ่งการดำเนินการสอบจัดโดยทางศูนย์ฝึกฯ และนักเรียนสามารถเลือกสถาบันที่มีความประสงค์จะศึกษาต่อไม่ว่าจะเป็นของรัฐบาลหรือในส่วนของเอกชน
- การรับรองหรือการตอบรับของตั๋ว (ผู้ได้รับการอนุญาตเป็นนักเดินเรือ) ควรมีความรวดเร็วมากกว่านี้
- ต้องพัฒนาบุคลากรภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรในส่วนที่เป็นฝ่ายระเบียบการให้เข้าใจการทำงานในงานพาณิชยนาวี

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : ยุทธศาสตร์เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร

<u>สรุปประเด็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากวิทยากร (นายสุวิทย์ รัตนจินดา)</u>

- พิจารณาความเหมาะสมของมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย ว่าขัดกับรัฐธรรมนูญที่ว่ามีสิทธิเสรีในการเลือกใช้หรือไม่
- ศึกษาการเปิดการค้าเสรีภาครัฐควรมีมาตรการช่วยผู้ประกอบการในประเทศที่สามให้ผู้ประกอบการของไทยสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคได้

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ปัจจุบันโรงเรียนราชาพาณิชยนาวีได้ผลิตบุคลากรระดับนายประจำเรือ โดยได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการมาตรฐานหลักสูตรของกรมเจ้าท่า โดยเริ่มผลิตนายประจำเรือฝ่ายช่างกลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 และผลิตนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 500 ตันกรอสหรือมากกว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ซึ่งได้ดำเนินการประกันคุณภาพการจัดการศึกษาเป็นโรงเรียนด้านพาณิชยนาวีแห่งเดียวที่ได้รับรางวัลพระราชทานในปี พ.ศ. 2545 และเป็นแห่งแรกที่ได้รับรองระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 จาก LIOY'D สามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.rajamaritime.ac.th
- ควรมีการเชื่อมโยงในภาพรวมของแต่ละแนวทางพัฒนา และไม่ควรเสนอแนะมาตรการที่มีความขัดแย้งกันระหว่างยุทธศาสตร์ เช่น ส่งเสริมให้ใช้เรือไทยที่ผลิตในประเทศ แต่มีการขอลดอากรนำเข้าเรือ เป็นต้น
- ปัญหาของแต่ละยุทธศาสตร์ยังไม่ชัดเจน และควรมีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของแต่ละยุทธศาสตร์

ภาคผนวก ข

สรุปการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น (วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เรื่อง “การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี”

ภาคผนวก ข

สรุปการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น (วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เรื่อง "การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี"

จากการสัมมนาครั้งที่ 1 เรื่อง *"พัฒนาพาณิชยนาวีไทย ก้าวไกลอย่างยั่งยืน"* ในวันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2552 ณ โรงแรมเซ็นจูรี่ พาร์ค กรุงเทพมหานคร ทางที่ปรึกษาได้นำข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมสัมมนาไปปรับปรุงกับแนวทางการพัฒนาของแต่ละยุทธศาสตร์ และมีบางประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทางกฎหมายซึ่งนำมาสู่การจัดสัมมนาครั้งนี้ โดยเป็นสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น เรื่อง *"การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี"* ในวันจันทร์ที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2552 ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค กรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน***รูปที่ ข-1***



รูปที่ ข-1: สถานที่จัดสัมมนา ณ โรงแรมเจ้าพระยาปาร์ค กรุงเทพมหานคร

1. ผู้เข้าร่วมสัมมนา

การสัมมนาครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งสิ้นจำนวน 66 ท่าน ประกอบด้วย หน่วยงานจากทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจจำนวน 28 ท่าน ภาคเอกชน 22 ท่าน และคณะที่ปรึกษาและวิทยากร 16 ท่าน รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดแสดงดัง***ตารางที่ ข-1***

ตารางที่ ข-1: รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาเรื่อง "การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี" วันที่ 30 ตุลาคม 2552

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม
2	นายชลอ คชรัตน์	อธิบดีกรมเจ้าท่า	กรมเจ้าท่า
3	นายประเสริฐศิริ สุขะวัธนกุล	รักษาการราชการแทน ผอ.สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนยาวี	กรมเจ้าท่า
4	นายเสวี ทองสว่าง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ	กรมเจ้าท่า
5	นางสาวนิสิตตา หงษ์ชูเกียรติ	นิติกรชำนาญการ สำนักกฎหมาย	กรมเจ้าท่า
6	นายโสภณ ปิยะภานี	นิติกรชำนาญการ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนยาวี	กรมเจ้าท่า
7	นางสาวสุภา โกมุทกุล	นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
8	นายวีระ ภูริปัญญาวงศ์	นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
9	นายชาญนที สุรางค์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
10	นางน้ำทิพ เอกนิพิฐสริ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
11	นางสราญจิต สีมาวุธ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
12	นายผสันต์ ธิมปราชญ์	ผู้พิพากษาสมทบ	ชมรมผู้พิพากษาสมทบศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
13	นายไมตรี สุเทพากุล	อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญากลาง	ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
14	นายสอนชัย สิราริยกุล	รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญากลาง	ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง
15	นางสาวณัฐนันท์ คุณเงิน	ผอ.สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม	สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม
16	นายฉัตรชัย ตรีพิพัฒนกุล	อัยการประจำกรม	สำนักงานอัยการสูงสุด
17	นางสาวพัชรี สุวรรณกุล	หัวหน้าแผนก	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
18	นายกัมปนาท อิ่มแสงจันทร์	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 10	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
19	นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง	นักวิจัย	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
20	นายอดิศร พิพัฒน์วรพงศ์	ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
21	นายนพรัตน์ สว่างเดือน	นิติกร	กรมบังคับคดี
22	นายวิฑูรย์ กล้าดึก	นิติกร	กรมบังคับคดี
23	ร.ต.ท.หญิง กนกรัตน์ บวรสุคนธทะ	นิติกร	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
24	ศ.ดร.ไผทชิต เอกจริยกร	ศาสตราจารย์ ระดับ 10	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
25	นางสาวนวลจินดา กุลเจริญ	ผู้ช่วยอาจารย์ (ผศ.ชยันติ ไกรกาญจน์)	คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
26	ดร.มานะ เชาวรัตน์	คณบดี คณะโลจิสติกส์	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
27	นายกวีพล สว่างแผ้ว	ผู้ช่วยคณบดี	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
28	นายชยุพล ลีนิวา	นิติกรชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สำนักกฎหมาย)
29	นายนพดล ตีพิมาย	นิติกรชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สำนักกฎหมาย)
30	นายอนันต์ ดอนอิสวน	นิติกรชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สำนักกฎหมาย)
31	พ.ต.ท.สมเกียรติ จิ่วตั้น	รองผู้กำกับ 3	กองบังคับการตำรวจน้ำ
32	คุณสมชาย บรรลือเสนาะ		TIRRD
33	นางสาวนันทวรรณ เทพรักษา	จนท.ฝ่ายเศรษฐกิจและโลจิสติกส์	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
34	คุณสาวิตรี รัตนจันทร์	กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	สภาหอการค้าไทย
35	กัปตันชัชวาล เกตุทะเล	กรรมการบริหารสมาคมฯ	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
36	นายเลี้ยง ชัยวิภาส	ผู้แทนสมาคมฯ	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
37	นายเหรียญ วรพิพัฒน์กำธร	ที่ปรึกษาสมาคมฯ	สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)
38	นายทวีศักดิ์ เชาว์ชาญกิจ	ผู้จัดการสมาคมฯ	สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)
39	นายสมคิด นภาสว่างวงศ์	ประธานอนุกรรมการด้านกฎระเบียบฯ	สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA)
40	คุณสุชาดา แสงสร้อย	จนท.ฝ่ายโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (TNSC)
41	นายปิยวุฒิ กิจเจริญ	คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์	สมาคมประกันวินาศภัย

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
42	พลเรือโททนง ศิริรังษี	ประธานชมรมฯ	ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน
43	นายภูวดล ศรีมงคล	กรรมการ	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
44	นายพฤฒิพล สวนมาลี	Coordinator	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
45	นายจิรกิตติ์ พงษ์รัตน์	ที่ปรึกษากฎหมาย	บริษัท บิ๊กซี จำกัด
46	นายชูเกียรติ มีอิ่ม	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ	บริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด
47	คุณสิทธิชัย ซื่อตรงกูล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ	บรษัท สยามมงคลเดินเรือ จำกัด
48	กัปตันชัชวลิต อินม่วง	Safety Manager	บริษัท นทลิน เมเนจเม้นท์ จำกัด
49	นายโสรัจ ช่อชูวงศ์	ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท บีเอ็มที แปซิฟิค จำกัด
50	คุณมานพ เหลืองไพโรจน์	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการท่าเรือ	บริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด
51	นายชวลิต ทรงสถาพร	ผู้ชำนาญการ สำนักกฎหมาย	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
52	เรือเอกวิชชุกร เจริญวงศ์	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
53	คุณสุรัตน์ พร้อมมูล		บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด
54	นายเอกชัย ธีระวรรณ	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด
55	นายฤกษ์ชัย สุดสว่าง	Asst. Managing Director	Better System Co., Ltd.
56	ศ.(พิเศษ) ประมวล จันทร์ชีวะ	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพาณิชยนาวี	
57	นายธีระรัตน์ จีระวัฒนา	อาจารย์ประจำ สาขาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และกรรมการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
58	ศ.ดร.ครรชิต ผิวนวล	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
59	นายธานี นันทวัฒนาศิริชัย	ที่ปรึกษาโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
60	นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว	ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
61	นางสาวปวีณา มูลละ	วิศวกรขนส่ง	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
62	นางสาวปิยะธิดา ตั้งไพศาลกิจ	เศรษฐกร	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
63	นายจักรพงศ์ แสงแก้ว	วิศวกรโยธา	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
64	นางสาวรัตนาภรณ์ เกษมศรี	ผู้ช่วยวิศวกรขนส่ง	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
65	นางอัศนีย์พร ส่องจ้า	เลขานุการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
66	นางสาวนลินี ตรีเดชา	เลขานุการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะจากการการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น ในหัวข้อ “การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี”

ในการสัมมนาครั้งที่ 2 เพื่อรับฟังความคิดเห็นของบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวีของไทย ได้มีการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติจำนวน 3 ฉบับ คือ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือ พ.ศ.... ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ..... และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ 2) พ.ศ..... ซึ่งในการสัมมนาประชาพิจารณ์นี้ ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนมากเห็นชอบตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับร่างพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับ สรุปได้ดังนี้

1. **ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือ พ.ศ....**

   ก. ร่างพ.ร.บ.ฉบับนี้ไม่ควรเป็นการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากรัฐบาลมีการผลักดันให้มีการขนส่งสินค้าในประเทศ มีท่าเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ

   ข. ผู้ประกอบการท่าเรือต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่เจ้าของสินค้า 100% ควรจะมีการเฉลี่ยหรือประเมินความเสียหายร่วมกันทุกฝ่าย

   ค. ในมาตรา 8 ผู้ใช้บริการ ไม่มีการนิยามว่าจะมีผลกระทบกับมาตรา 18 ตกเป็นภาระกับท่าเรือ

   ง. มาตรา 12 ยังไม่มีการกำหนดชัดเจนว่าผู้ใดจะเป็นฝ่ายตั้งราคาสินค้าที่ถูกยึดหน่วง

   จ. มาตรา 17 ผู้ประกอบการท่ามีภาระตรวจสอบความเสียหาย ซึ่งไม่ได้เป็นผลสืบเนื่องมาจากความผิดพลาดของผู้ประกอบการท่า

   ฉ. มาตรา 22 การจำกัดความรับผิดเป็น 2.75 SDR สามารถระบุเป็น 2.5 แบบวรรค 3 ได้หรือไม่ และตรวจสอบค่าเงินของแต่ละวัน และควรคิดเป็นค่าเงินไทยเนื่องจากท่าเรือมีรายได้เป็นเงินไทย และมีมูลค่าต่างกับท่าเรือต่างประเทศ

2. **ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.....**

   - ควรมีหลักเกณฑ์ในการให้เจ้าหนี้ต่างชาติมาขอกักเรือในศาลไทยได้

3. **ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ 2) พ.ศ.....**

ก. ควรพิจารณาว่าสัญญาการรับขนของทางทะเลต้องมีค่าตอบแทนหรือค่าระวางหรือไม่

ข. Actual carrier และ Contractual Carrier มีความหมายตรงกันแต่ในภาษาไทย actual carrier หมายถึงผู้ขนส่งอื่น ซึ่งควรแก้ไขให้เป็นผู้ส่งจริง

ค. เสนอให้มีการแก้ไขมาตรา 4 วรรคสุดท้ายมาตรา 4 วรรคสุดท้าย ผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ขอปรับปรุงแก้ไขเป็น ผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

จากข้อสังเกตดังกล่าวนั้น คณะที่ปรึกษามีความเห็นดังนี้

1. **ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือ พ.ศ....**

ก. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีที่มาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ ดังนั้นบทบัญญัติต่าง ๆ ของร่างพระราชบัญญัติของไทยควรสอดคล้องกับบทบัญญัติที่อนุสัญญากำหนดไว้ ซึ่งโดยบทบัญญัติและเจตนารมณ์ของอนุสัญญาต้องการให้ใช้แก่ท่า (เรือ) ที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงร่างพระราชบัญญัติจึงควรเดินตามอนุสัญญา แต่หากมีนโยบายต้องการให้ใช้แก่ท่าเรือที่ขนส่งทางแม่น้ำและชายฝั่งก็อาจมีบทบัญญัติให้คู่สัญญาตกลงให้นำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาใช้ด้วย ทำนองเดียวกับที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดไว้

ข. สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความเสียหาย ผู้ประกอบการท่าสามารถจำกัดความรับผิดได้ ส่วนที่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ผู้ใช้บริการเช่น ผู้ขนส่ง ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ก็เป็นผู้ต้องแบกรับความเสียหายเอง ก็เท่ากับเป็นการที่แต่ละฝ่ายต้องร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่แล้ว นอกจากนี้โดยปกติแต่ละฝ่ายมักจะมีผู้รับประกันภัยของตนที่เข้ามารับผิดชอบ

ค. ในประเด็นของคำจำกัดความของผู้ใช้บริการนั้น ไม่น่าจะกำหนดไว้ควรเปิดกว้างเพราะผู้ใช้บริการมีได้หลายคน เช่น ผู้ขนส่ง ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง และการไม่กำหนดไว้ไม่น่าจะก่อปัญหาแต่อย่างใด

ง. ตามมาตร 12 อาจเพิ่มเติมว่าการขายดังกล่าวให้ทำการขายทอดตลาด เพื่อจะแก้ปัญหาเหมือนที่ ป.พ.พ.มาตรา 631 กำหนดไว้

จ. การที่ร่างพระราชบัญญัติกำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเป็นผู้มีหน้าที่พิสูจน์นั้นเหมาะสมแล้วเพราะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องรับผิดชอบทั้งหมดและอยู่ในฐานะที่พิสูจน์ได้เนื่องจากของอยู่ในการครอบครองของตน

ฉ. ไม่ควรแก้ไขมาตรา 22 ในส่วนที่เป็นการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่า เพื่อการส่งมอบชักช้า เพราะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา แม้ในอนุสัญญาและกฎหมายไทยเรื่องการขนส่งทางทะเลก็กำหนดไว้เช่นนี้ นอกจากนี้การกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเป็น SDR ก็เหมาะสมเพราะค่าเงินจะไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก และการนำ SDR มาใช้ได้ปรากฏใน พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว และการคิดค่าขนส่งมักจะมีอัตราการคิดที่เป็นสากลหรือใกล้เคียงกับต่างประเทศอยู่แล้ว

2. **ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.....**

- สาระสำคัญส่วนหนึ่งของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้คือการกำหนดให้เจ้าหนี้ต่างชาติมาขอกักเรือในศาลไทยได้อยู่แล้ว

3. **ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ 2) พ.ศ.....**

ก. การจะเป็นสัญญารับขนของทางทะเลควรจะมีค่าขนส่งอยู่แล้ว แต่ในกรณีที่เป็นการขนส่งไม่คิดค่าระวาง มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติฉบับปัจจุบันกำหนดถึงผลไว้อยู่แล้วในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง ผลที่เป็นนัยคือสัญญาดังกล่าวเป็นสัญญารับขน แม้ไม่มีค่าตอบแทน ซึ่งน่าจะเหมาะสมดีอยู่แล้ว

ข. คำว่า Actual Carrier หมายถึง ผู้ขนส่งอื่น ซึ่งควรแก้ไขให้เป็นผู้ส่งจริง คณะที่ปรึกษาเห็นว่าจะแก้ก็ได้ไม่แก้ก็ได้

ค. การที่มีการเสนอให้มีการแก้ไขมาตรา 4 วรรคสุดท้าย ผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ขอปรับปรุงแก้ไขเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย คณะที่ปรึกษาไม่เห็นด้วยเพราะความหมายและเจตนารมณ์จะเปลี่ยนไป เนื่องจากนิติบุคคลที่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยอาจไม่มีสัญชาติไทยก็ได้

ภาคผนวก ค

สรุปการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น
(วันที่ 24 มีนาคม 2553)
เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย”

ภาคผนวก ค

สรุปการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น (วันที่ 24 มีนาคม 2553)

เรื่อง “ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย”

จากการศึกษาโครงการ และการจัดสัมมนาทั้ง 2 ครั้ง ที่ปรึกษารวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมสัมมนา และการประชุมเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์หลัก และได้แก้ไขปรับปรุงยุทธศาสตร์เร่งด่วน และแนวทางพัฒนาระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาวของแต่ละยุทธศาสตร์ นำมาเสนอสรุปโครงการในการสัมมนาครั้งที่ 3 นี้ เป็นการสัมมนารับฟังความคิดเห็นร่างรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ในหัวข้อ “**ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย**” ในวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2553 ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน***รูปที่ ค-1***



รูปที่ ค-1: สถานที่จัดสัมมนา ณ โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพมหานคร

1. ผู้เข้าร่วมสัมมนา

การสัมมนาครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งสิ้นจำนวน 85 ท่าน ประกอบด้วย หน่วยงานจากทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจจำนวน 41 ท่าน สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี 14 ท่าน ภาคเอกชน 20 ท่าน และคณะที่ปรึกษาและวิทยากร 10 ท่าน รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดแสดงดัง***ตารางที่ ค-1***

ตารางที่ ค-1: รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาเรื่อง "ยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวีไทย" วันพุธที่ 24 มีนาคม 2553

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	นายเกื้อกูล ด่านชัยวิจิตร	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม
2	นายชลอ คชรัตน์	อธิบดีกรมเจ้าท่า	กรมเจ้าท่า
3	นายประเสริฐศิริ สุขะวัธนกุล	ผอ.สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี	กรมเจ้าท่า
4	นายเสวี ทองสว่าง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ	กรมเจ้าท่า
5	นางสาวนิสิตตา หงษ์ชูเกียรติ	นิติกรชำนาญการ สำนักกฎหมาย	กรมเจ้าท่า
6	นายโสภณ ปิยะภาณี	นิติกรชำนาญการ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	กรมเจ้าท่า
7	นางสาวบุปผาชาติ การฐู	แทน ดร.เฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์	กรมเจ้าท่า
8	เรือตรีปรีชา เพ็ชรวงศ์	รองอธิบดี (ด้านความปลอดภัย)	กรมเจ้าท่า
9	นางจิราภรณ์ จันทศิริ	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย	กรมเจ้าท่า
10	นายภิมุข ประยูรพรหม	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ	กรมเจ้าท่า
11	คุณชนินารถ วรวนาวงศ์	แทน นางวิลาวรรณ ศิริงามเพ็ญ	กรมเจ้าท่า
12	นางสาวสุภา โกมุทกุล	นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
13	นายวีระ ภูริปัญญาวงศ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
14	นายชาญนที สุรางค์	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
15	นางสาวจิตติมา ฉัตรเงิน	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
16	นางน้ำทิพ เอกนิพิฐสริ	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
17	นางฉวีวรรณ ฉัตรเงิน	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
18	นายสุมิตร นามวิเศษ	นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
19	นางสาวนัลธม แก้ประเทือง	นักวิชาการขนส่ง ปฏิบัติการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
20	นางสาวอภิพร โสภารักษ์	นักวิชาการขนส่ง	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
21	นางสาวดวงใจ สายสมุทร	นักวิชาการขนส่ง	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
22	นายชนะชัย เลิศสุชาตวนิชย์	นิติกรชำนาญการ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
23	นายธีระ อนุสรณ์ชัย	นิติกรชำนาญการพิเศษ	สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
24	นายเฉลิมพงศ์ ตั้งบริบูรณ์รัตน์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
25	นายสุรยุทธ ศรีประเสริฐ	นักวิเคราะห์งบประมาณชำนาญการพิเศษ	สำนักงบประมาณ
26	นายอภิรักษ์ บุตรประเสริฐ	เศรษฐกร/สำนักนโยบายภาษี	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
27	นางสาวเนตรดาว เมฆประภา	นักตรวจสอบภาษีชำนาญการ	กรมสรรพากร
28	นายมงคล ขนาดนิด	นิติกรชำนาญการ	กรมสรรพากร
29	นายนพดล จรเจริญ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
30	นางสาวชวิศา สุขมั่น	นักวิชาการพาณิชยนาวี ปฏิบัติการ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
31	นางสาวกรุณา เนียมเอียม	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
32	นางสาวสุจิตรา สันธนาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
33	นาวาเอกวีรยุทธ ตุลวรรธนะ	ผอ.กองการศึกษา กรมพัฒนาการช่าง	กรมอู่ทหารเรือ
34	นายอดิศร พิพัฒน์วรพงษ์	ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ	สนง.คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
35	นางสาววีนัส ทองลมุล	ผอ.ส่วนกำกับผลิตภัณฑ์ประกันวินาศภัย	สนง.คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
36	นางสาวทวินันท์ จันทรจุลทะ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ	กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
37	นางสาวผกายพฤฒิ มูลศาสตร์	นักวิชการแรงงานชำนาญการ	กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน
38	นางสาวช่อทิพย์ วิเศษพงษ์พันธุ์	ผู้เชี่ยวชาญพัฒนาโครงการฯ	ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและย่อมแห่งประเทศไทย
39	ว่าที่ร้อยโทสารัตน์ เถื่อนสุวรรณ	ผู้ช่วยคณบดี/คณะโลจิสติกส์	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
40	พล.ร.อ.สุพิทย์ อำนวย	คณบดีวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ	วิทยาลัยพาณิชยนาวี นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
41	ดร.ศรินยา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา	ผช.คณบดีฝ่ายวิชาการและวิเทศสัมพันธ์	วิทยาลัยพาณิชยนาวี นานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา
42	ดร.ประเวศน์ เดี่ยววาณิช	ผู้อำนวยการ	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ นครศรีธรรมราช
43	นายรังสรรค์ ไกรไธสง	ครู	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรืออยุธยา
44	นายชัชวาล ปุณขันธ์	รองผู้อำนวยการ/ฝ่ายวิชาการ	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ หนองคาย
45	นายปิยะ อุดมก้านตรง	นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ	สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการลงทุน
46	นายอิทธิโชติ ดำรงรักษ์ธรรม	นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ	สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการลงทุน
47	นายอุดม มีพยุง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนการชำนาญการพิเศษ	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
48	ว่าที่ร้อยตรีสุทัศน์ ทองวิเศษ	รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
49	นายกษิดิศ ตันติเวชกุล	ผู้ช่วยหัวหน้าแผนกจัดการท่าเทียบเรือ/กองการท่า	ท่าเรือแหลมฉบัง
50	คุณณภัทร นพจรูญศรี	ผู้ช่วยผู้จัดการส่วนสินเชื่อ 1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
51	คุณทิพวรรณ เจริญสุขดียิ่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการส่วนสินเชื่อ 1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
52	คุณปราณี นิลุบล	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
53	คุณเมธี สวยจรรยา	เศรษฐกร/ฝ่ายวิจัยธุรกิจ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
54	นางสาวอาภรณ์ ธิบดี	เศรษฐกร 7/กองพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
55	นางสาวสาวิตรี รัตนจันทร์	กรรมการคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
56	นายภูมินทร์ หะรินสุต	ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
57	นายแพทย์วรวิทย์ วิศิษฐ์กิจการ	รองประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
58	นายประพันธ์ โลหะวิริยศิริ	ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
59	นายโกวิท กุวานนท์	ที่ปรึกษาสมาคมเจ้าของเรือไทย	สมาคมเจ้าของเรือไทย (TSA)
60	คุณทวีศักดิ์ เชาว์ชาญกิจ	ผู้จัดการสมาคมฯ	สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BASS)
61	คุณสุชาดา แสงสร้อย	FREIGHT&TRANSPORT ANALYST	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (TNSC)
62	นายศิวา บุญตานนท์	อุปนายกสมาคมฯ	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
63	นางวรวรรณ งานทวี	เลขาธิการสมาคมฯ	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
64	นายวิรัตน์ ชนะสิทธิ์	อุปนายกสมาคมฯ	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
65	นางเปรมจิตต์ เนาวสัยศรี	ที่ปรึกษา	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
66	นายโสรัจ ช่อชูวงศ์	เลขานุการชมรมฯ	ชมรมผู้ประกอบการกิจการท่าเรือเอกชน
67	กัปตันวิชัย รามมะเริง	กรรมการสมาคมนักเรียนเก่าเดินเรือพาณิชย์	สมาคมนักเรียนเก่าเดินเรือพาณิชย์
68	นายปิยะวุฒิ กิจเจริญ	คณะกรรมการประภัยทางทะเลและโลจิสติกส์	สมาคมประกันวินาศภัย
69	นายวรวิทย์ บวรวัฒนะ	ผู้อำนวยการบริหาร	สมาพันธ์โลจิสติกส์
70	นายสุพจน์ ลีรคมสัน	ผู้บริหารโรงเรียนราชาพาณิชย์นาวี	โรงเรียนราชาพาณิชย์นาวี
71	นางกฤษณา จันทร์ทอง	หัวหน้าหมวดวิชาสามัญ	โรงเรียนราชาพาณิชย์นาวี
72	นายสัญญา สันทอง	ผู้อำนวยการโรงเรียน	โรงเรียนการเดินเรือบราเธอร์
73	นายประปาพันธ์ สุรัชมาภรณ์	เจ้าหน้าที่อาวุโส	ธนาคาร SME BANK
74	คุณสุภร พงศ์วัฒนาเกียรติ	นักตรวจสอบภาษีชำนาญการ	กรมสรรพกร
75	คุณทิชาพร สามเทพ	ผู้ช่วยคุณประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ	บริษัท โหงวฮกเอเย่นซี่ จำกัด
76	ศ.ดร.ครรชิต ผิวนวล	ผู้จัดการโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
77	นายบรรพต เจริญสัตยธรรม	รองผู้จัดการโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
78	รศ.สุพจน์ ชววิวรรธน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านพาณิชยนาวี	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
79	นายธานี นันทวัฒนาศิริชัย	ที่ปรึกษาโครงการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
80	นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว	ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
81	พล.ร.อ.ดร.สุรศักดิ์ ศรีอรุณ		
82	นายสมศักดิ์ วิเศษเรืองโรจน์	กรรมการบริหารและที่ปรึกษานายกสมาคม	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
83	นางสาวปวีณา มูลละ	วิศวกร	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
84	นางสาวปรียาภรณ์ เทพทวี	เลขานุการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
85	นางสาวนลินี ตรีเดชา	เลขานุการ	บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

สรุปประเด็นข้อเสนอแนะจากการการสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็น ในหัวข้อ “การพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวี”

ในการสัมมนาครั้งที่ 3 นี้ นำเสนอผลสรุปโครงการโดยการบรรยายในแต่ละยุทธสาสตร์การพัฒนาพาณิชยนาวี 6 ยุทธศาสตร์หลัก และมีการให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้เสนอแนะ แก้ไขเพิ่มเติมดังสรุปต่อไปนี้

1. ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 3 : การแก้ไขอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บกับผู้ประกอบการเรือไทยที่ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนอกประเทศไทย (Cross trade) ให้เท่ากับอัตราร้อยละ 0 รวมทั้งให้ครอบคลุมกรณีการซื้อเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเรือไทยและการซื้อสิ่งของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือไทยทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งกรณีซ่อมเรือและต่อเรือทั้งในและต่างประเทศ

     ข้อเสนอแนะ: ขอให้ตัดข้อความ *รวมทั้งให้ครอบคลุมกรณีการซื้อเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเรือไทยและการซื้อสิ่งของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือไทยทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งกรณีซ่อมเรือและต่อเรือทั้งในและต่างประเทศ*ออกทั้งหมด ซึ่งบางส่วนอยู่ในข้อ 7 (การวางหลักประกันแทนการใช้เงินสดในการชำระภาษีมูลค่าเพิ่มหรือการปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภาษีซื้อ) เป็นอัตรา 0) แล้ว

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 4 : การกำหนดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มอัตรา 0 ให้แก่กิจกรรมการบริการและการใช้บริการรับจ้างบริหารเรือ (Ship management)

     ข้อเสนอแนะ : ควรตัดข้อ 4 นี้ออก เนื่องจากเป็นกิจการอยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มอยู่แล้ว มีทั้งภาษีขายและภาษีซื้อ ปัญหาที่แท้จริงอยู่ที่บริษัทเรือไม่ใช่ที่ Ship management เนื่องจาก Ship management มีแต่ภาษีขายไม่มีภาษีในการซื้อ สามารถหักลบภาษีได้ปกติ

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 6 : การลด/ยกเว้นการจัดเก็บภาษีเงินได้ (ภาษีหัก ณ ที่จ่าย) ค่าบริการเช่า ลิสซิ่ง*และซ่อมตู้คอนเทนเนอร์*

     ข้อเสนอแนะ: ควรตัดคำว่า และซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากการเจรจากับกรมสรรพากรในเรื่องการซ่อมตู้ (มาตรา 40 (8))

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 7 : การวางหลักประกันแทนการใช้เงินสดในการชำระภาษีมูลค่าเพิ่มหรือการปรับอัตรา*ภาษีมูลค่าเพิ่ม*(ภาษีซื้อ)เป็นอัตรา 0

     ข้อเสนอแนะ: ควรเพิ่มให้ชัดเจนตรงส่วนของ *ภาษีมูลค่าเพิ่มจากการซื้อเรือเดินทะเลระหว่างประเทศเข้ามาในประเทศ*

แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 8 : การแก้ปัญหาทางกฎหมายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการเรือส่งกำลังบำรุงระหว่างฝั่งกับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Offshore Supply vessel)

ข้อเสนอแนะ: ปัจจุบันเรือต่างชาติยังเสียภาษีไม่ครบถ้วนควรให้กรมสรรพากรตรวจสอบจัดการให้ถูกต้อง

- Second Registry ซึ่งมีอยู่ในมาเลเซีย นอร์เวย์ มีความสัมพันธ์กับ Track Sbagy มีโครงสร้างของระบบภาษีอากรที่แตกต่างกัน

  ข้อเสนอแนะ: ควรมีการหารือเบื้องต้นกับกรมสรรพากรก่อนที่จะมีแก้ไขให้มีการจดทะเบียน

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 5 : การลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่าให้เหลืออัตราร้อยละ 1 โดยภายใน 2 ปีรัฐจะต้องมีมาตรการในเรื่องกองทุนช่วยเหลืออู่เรือและเจ้าของเรือ

  ข้อเสนอแนะ: ควรมีมาตรการให้ชัดเจนในขั้นตอนการช่วยเหลือด้านกองทุน และในการลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอส มีความขัดแย้งกับทางอู่เรือ ซึ่งอู่เรือของไทยมีความสามารถในการต่อเรือได้ถ้ามีการส่งเสริมให้นำเข้าเรือ (เรือเก่า) ก็จะไม่ก่อให้เกิดการสร้างงานและการพัฒนากองเรือ และจะขัดกับ BOI ที่ให้กับอู่เรือด้วย ในขณะนี้อู่เรือได้รับ BOI ในทุกเขตเป็นเวลา 8 ปี (ภาษีร้อย 0) ควรมีการส่งเสริมการต่อเรือในประเทศมากกว่าการส่งเสริมการนำเข้า

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 11: มาตรการสนับสนุนการกำจัดเรือเก่า Scrapping

  ข้อเสนอแนะ: สำหรับการมีเรือใหม่ (ปรับปรุงกองเรือ) โดยต้องต่อเรือกับอู่เรือในประเทศ เป็นการส่งเสริมให้เกิด Demand การสร้างตลาดและการสร้างงานควรอยู่ในแนวทางพัฒนาระยะสั้น

- เรือ Double Haul ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี วิ่งในประเทศมีถึงกว่า 100 ลำแต่น้อยกว่า Single Haul ซึ่งในต่างประเทศมีการใช้ Double Haul เกือบทั้งหมด ซึ่งแสดงถึงศักยภาพของประเทศไทยด้อยกว่าต่างประเทศ ควรมีการศึกษาให้เกี่ยวข้องกับแนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 11

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 5 : การลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่าให้เหลืออัตราร้อยละ 1 โดยภายใน 2 ปีรัฐจะต้องมีมาตรการในเรื่องกองทุนช่วยเหลืออู่เรือและเจ้าของเรือ

  ข้อเสนอแนะ: ควรมีการสนับสนุนและพัฒนาอู่เรือให้ศักยภาพมากขึ้น ณ ปัจจุบันเจ้าของเรือต้องขอยกเว้นภาษีนำเข้าเหล็กและอุปกรณ์ซ่อมเรือให้อู่เรือ เนื่องจากทางอู่เรือไม่มีศักยภาพในการดำเนินการเอง

- ปัจจุบันเรือขนส่งน้ำมันในประเทศมีถึง 200 กว่าลำเป็นหรือที่มีอายุมากกว่า 30 ปีถึง 70 ลำ และที่เหลืออายุมากกว่า 25 ปีถึง 130 ลำ ทางรัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการต่อเรือขนส่งน้ำมันใหม่ทดแทนเรือที่มีอายุการใช้งานมาก เพื่อสนุบสนุนอู่เรือในการต่อเรือใหม่

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 8 : การแก้ปัญหาทางกฎหมายเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการเรือส่งกำลังบำรุงระหว่างฝั่งกับแท่นขุดเจาะน้ำมัน (Offshore Supply vessel) ยังไม่มีการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 6 : การลด/ยกเว้นการจัดเก็บภาษีเงินได้ (ภาษีหัก ณ ที่จ่าย) ค่าบริการเช่า ลิสซิ่งและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์

  ข้อเสนอแนะ: ควรตัดคำว่า *และซ่อมตู้คอนเทนเนอร์* แม้ว่ากรมสรรพากรจะไม่เคยวินัยเรื่องการซ่อมตู้คอมเทอนเนอร์ แต่เคยมีการวินิจฉัยการซ่อมเรือในต่างประเทศที่จะต้องเสียภาษี (มาตรา 40 (8))

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 2 : การยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายที่เก็บกับค่าตอบแทนที่ผู้ประกอบการเรือไทยจ่ายให้กับผู้ประกอบการในต่างประเทศที่ให้เช่าที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์และให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์และซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ และข้อ 6 : การลด/ยกเว้นการจัดเก็บภาษีเงินได้ (ภาษีหัก ณ ที่จ่าย) ค่าบริการเช่า ลิสซิ่งและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ เป็นเรื่องที่มีความหมายเดียวกันควรตัดออก 1 แนวทาง

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 2 : การซ่อมแซมโดยใช้อู่เรือไทยนั้น ในปัจจุบันกรมสรรพากรให้ภาษีเป็น 0 แล้ว แต่การต่อเรือโดยอู่เรือไทยนั้น ยังไม่เป็น 0 ดังนั้นจึงควรเป็น 0 ด้วย ในแนวทางนี้ขัดต่อประกาศอธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 105) เรื่อง กำหนดประเภท หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขกรณีการให้บริการที่ กระทำในราชอาณาจักร อาณาจักรและได้มีการใช้บริการนั้นในต่างประเทศ ตาม มาตรา 80/1(2) แห่งประมวลรัษฎากร

2. **ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำ ชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ**

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 5 : การลดหย่อนอัตราค่าภาระและบริการที่เรียกเก็บกับเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือของประเทศ เช่น ค่าภาระการใช้ร่องน้ำ ฯลฯ เพื่อเป็นการสนับสนุนเรือของประเทศ ควรระบุให้ชัดเจนว่าจะให้สิทธิกับผู้ขนส่ง ผู้ใช้บริการขนส่งหรือผู้ให้บริการขนส่ง (ในตารางและสรุปยุทธศาสตร์ 13 ยุทธศาสตร์ข้อความไม่ตรงกัน จากเอกสารสรุปสัมมนาหน้า 12 : ยุทธศาสตร์นี้เน้นที่จะสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ โดยพยายามลดค่าใช้จ่ายของผู้จัดการขนส่ง ซึ่งสรรพากรจะให้นิยามของคำ 3 คำนี้แตกต่างกัน)

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 2,3,4 : ควรทำเป็นกฎหมายให้ครอบคลุม 3 ข้อนี้

- ภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบขนส่งภายในประเทศ ได้รับการยกเว้น VAT 0% แล้ว แต่ไม่สามารถนำภาษีมาลบได้ ซึ่งเป็นภาษีร้อยละ 7
- ณ ปัจจุบันผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งในประเทศที่มีขนาดมากกว่า 700 ตันกรอสต้องเสียค่าภาระเรือเข้าท่า (Port dues) ตันละ 3 บาทให้กับการท่าเรือแห่งประเทศไทยและตันละ 5 บาทที่ท่าเรือแหลมฉบัง สิทธิในการใช้ร่องน้ำของเรือชายฝั่งไทยเท่ากับเรือต่างชาติ ควรแก้ไข Port dues ให้บรรทุกขึ้นต่ำประมาณ 1200 ตันกรอส เพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่ง
- เรือขนาดความยาวตั้งแต่ 50 เมตร จะต้องใช้เรือนำร่อง โดยกัปตันจะต้องมีประสบการณ์บังคับเรือมากกว่า 2 ปี ตามระเบียบของ กระทรวงเศรษฐการ (ชื่อเดิมของกระทรวงพาณิชย์ ตั้งเมื่อ พ.ศ. 2435) เจ้าของเรือจึงอยากให้มีการขอสอบเป็นกรณีพิเศษสำหรับผู้ขับเรือประสบการณ์ไม่ถึง 2 ปี แต่ผู้ขับเรือวิ่งหลายเที่ยว ควรมีการแก้ไขระเบียบให้เป็นปัจจุบัน
- มีการยกเลิกน้ำมัน ISO 80 centiStroke เนื่องจากรัฐบาลต้องการลดคาร์บอน ซัลเฟอร์ เมื่อมีการยกเลิกแล้ว เรือจะสามารถใช้ได้แค่น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเท่านั้น ส่งผลกระทบให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น หน่วยงานรัฐบาลควรนำประเด็นนี้มาแก้ไขด้วย
- แนวทางพัฒนาระยะกลางและระยะยาวข้อ 3 : การเร่งรัดการขุดลอกร่องน้ำเข้า-ออก ท่าเรือชายฝั่งและบริเวณหน้าท่า ให้มีความลึกมาตรฐาน

  ข้อเสนอแนะ: ควรระบุให้ชัดเจนว่าเป็นร่องน้ำบริเวณไหนเพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทราบและดำเนินการต่อได้
- ขอให้พิจารณาเพิ่มเติมช่วงเวลาที่ให้สัมปทาน 5-8 ปี หรือตามอายุการใช้งานของเครื่องมืออุปกรณ์ ซึ่งควรจะมีอายุการสัมปทานที่ยาวนานกว่านี้ เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุนและสามารถคิดพัฒนาต่อได้
- ยุทธศาสตรเร่งด่วนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในประเทศ ควรแก้ไขเป็นการพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งในประเทศ

3. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์**

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 4 : การปรับปรุงเงื่อนไขในการให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนในการบริหารท่าเรือของรัฐ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน เช่น ขยายระยะเวลาให้สัมปทาน เพื่อให้เอกชนสามารถลงทุนในระยะยาวได้ ฯลฯ

     ข้อเสนอแนะ: ควรเป็นแนวทางพัฒนาระยะกลาง การสัมปทานควรตรวจสอบผู้ถือหุ้นที่จะสัมปทานให้ชัดเจนไม่ใช่เป็นการแอบแฝง

- กรมเจ้าท่ากำลังนำข้อกำหนดของ ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) มาเป็นส่วนหนึ่งของ ปว.58 ซึ่งอาจจะมีปัญหา เนื่องจาก ปว.58 นั้นเป็นเรื่องของความเดือดร้อนของประชาชน ไม่ควรเอากฎหมายอื่นมาเชื่อยโยงโดยไม่จำเป็น

4. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ**

   - ในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ ควรมีการพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ด้วย เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก ไฟฟ้า อิเลกทรอนิกส์ ซึ่งก็มีการพัฒนาอยู่อย่างต่อเนื่อง

   - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เล็งเห็นถึงความสำคัญของนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือ และกลุ่มอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องควรตั้งอยู่ในนิคมเดียวกัน และมีแผนยุทธศาสตร์พัฒนา (ปีพ.ศ.2550) ซึ่งสอดคล้องกับมาตรการของ สพว.หลายมาตรการ ควรบูรณาการเข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและปรับให้เป็นปัจจุบันมากขึ้น

   - ควรมีมาตรการการส่งเสริมพัฒนาอู่เรือ เพื่อผลักดันให้อู่เรือสามารถไปแข่งขันกับต่างชาติได้ เนื่องจากอู่เรือไม่สามารถแข่งขันด้วยตัวเองได้

5. **ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชยนาวีให้พอเพียง**

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 1 : ประสานการดำเนินงานให้สถาบันการศึกษาของรัฐและเอกชนร่วมวางแผนแม่บทซึ่งเป็นกรอบของการทำงานร่วมกันและใช้ทรัพยากรร่วมกัน

     ข้อเสนอแนะ: เคยมีการดำเนินการโดยความร่วมมือของ ม.เกษตร ม.บูรพา รร.นายเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี มีร่วมจัดทำร่างหลักสูตร (พหุภาคี) ขึ้น โดยสร้างนายประจำเรือในเวลาที่สั้น (2 ปีครึ่ง) กว่าปกติหลักสูตรมีระยะเวลา 5 ปี ซึ่งนักเรียนจะเรียนตาม IO model 7.03 เท่านั้น ซึ่งศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีได้ดำเนินการแล้ว และในการใช้ทรัพยากรร่วมกัน ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมีการใช้เรือวิสุทธสาคร ได้เปิดโอกาสให้นักศึกษาในหลายสถาบันเข้ามาฝึกงาน

   - หลักสูตรนายประจำเรือระยะสั้น ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีได้ดำเนินตามคำร้องขอของ สจท. (สำนักงานคณะกรรมการจัดการสถานธนานุบาลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) เป็นครั้งคราว เปิดการเรียนการสอน 3 สัปดาห์ให้นักเรียนนำความรู้ไปสมัครสอบนายประจำเรือ

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 6 : โครงการสนับสนุนศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีในการเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตบุคลากรยิ่งขึ้น

     ข้อเสนอแนะ: ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีเป็นหน่วยงานที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีความพร้อมทางด้านอุปกรณ์เครื่องมือการเรียนการสอนซึ่งได้รับการสนับสนุนจากกรมเจ้าท่า และตอนนี้มีเครื่อง Simulator

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 11 : พัฒนาทักษะทางภาษาต่างประเทศทั้งกรณีศัพท์เทคนิค และการติดต่อสื่อสารทั่วไปเพื่อให้สามารถทำงานต่อในต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

  ข้อเสนอแนะ: ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมีห้องปฏิบัติการด้านภาษา ซึ่งได้รับการสนับสนุนจาก ปตท. และศูนย์ฝึกฯยังมีอาจารย์จากต่างประเทศ ซึ่งมีความพร้อมประกอบการฝึกฝนด้านภาษาของนักเรียนอยู่แล้ว

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 9 : แยกศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีออกนอกระบบราชการเพื่อนำร่องเป็นองค์กรด้านการศึกษาพาณิชยนาวีที่สมบูรณ์

  ข้อเสนอแนะ : ถ้าสามารถแยกศูนย์พาณิชยนาวีออกจากระบบราชการได้ แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวก็จะสามารถดำเนินการได้อย่างแน่นอน

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 9 : เร่งรัดและจัดให้มีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองการจ้างแรงงาน และสภาพการทำงานของบุคลากรบนเรือตามมาตรฐานสากล และอนุสัญญาระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ILO

  ข้อเสนอแนะ : ปัจจุบันมีอนุสัญญา MLC 2006 (Maritime Labour Convention) ได้มีการทำงานร่วมกันระหว่างกรมเจ้าท่า กรมแรงงาน และสมาคมเจ้าของเรือไทย ได้มีการจัดทำแล้ว ควรแก้ไข เร่งรัดและจัด เป็นการ สนับสนุน เพื่อให้ MLC 2006 ได้ดำเนินการสำเร็จรวดเร็วขึ้น

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและยาวข้อ 11 : พัฒนาทักษะทางภาษาต่างประเทศทั้งกรณีศัพท์เทคนิค และการติดต่อสื่อสารทั่วไปเพื่อให้สามารถทำงานต่อในต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

  ข้อเสนอแนะ: เป็นปัญหาของนายเรือไทยมานาน ทำให้เกิดปัญหาการสื่อสาร และมีกรณีที่เรือไทยถูกกักที่ต่างประเทศเนื่องจากการสื่อสารไม่ชัดเจน และการที่นายเรือของไทยไปประจำที่เรือต่างประเทศ เนื่องจากได้ค่าตอบแทนที่สูงกว่าและได้ความรู้ พัฒนาความสามารถของนายเรือด้วย ควรอยู่ในแนวทางการพัฒนาระยะสั้น เป็นความเร่งด่วนที่ต้องแก้ไข ควรมีการฝึกฝนการใช้ภาษาอย่างจริงจัง

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 3 : การกำหนดนโยบายและมาตรการสนับสนุนการฝึกภาคทะเลของบุคลากรพาณิชยนาวีทั้งสถาบันการศึกษาของรัฐและเอกชน เช่น การจัดหาและให้เช่าเรือฝึกและอุปกรณ์การเรียนการสอนต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้การเรียนการสอนมีประสิทธิภาพมากขึ้น

  ข้อเสนอแนะ: การฝึกภาคทะเลมีการฝึกระยะสั้นและยาว (12 เดือน) ซึ่งผู้ที่จบการศึกษาถ้าไม่มีการฝึกภาคทะเล 12 เดือน จะไม่ได้สอบรับใบประกาศ ควรเน้นการฝึกภาคทะเลระยะยาว 12 เดือน ปัญหาในปัจจุบันคือการหาเรือเพื่อให้นักศึกษาฝึกงานจึงมีการหารือเพื่อให้กรมเจ้าท่ามีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดหาเรือเพื่อฝึกภาคทะเล หรือมี manning agency จัดหาให้งาน

บนเรือต่างชาติ ซึ่งปัจจุบันกฎหมายของกรมแรงงานยังเป็นอุปสรรคไม่เอื้ออำนวยให้ทำงานบนเรือต่างชาติ

- แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 4 :ประสานงานและดำเนินโครงการเร่งผลิตนายประจำเรือหลักสูตรระยะสั้นที่มีระดับต่ำกว่าปริญญาตรี

  ข้อเสนอแนะ : ณ ปัจจุบันส่วนมาก รร.เอกชนจะมีหลักสูตรระยะสั้น ควรจัดเพิ่มเติมหลักสูตรเพื่อต่อยอดให้กับลูกเรือเพื่อศึกษาต่อเป็นคนเรือ จะทำให้มีคนเรือมีโอกาสทำงานบนเรือนานกว่าผู้ที่จบจากสถาบันหลัก

- แนวทางพัฒนาระยะกลางและระยะยาวข้อ 2 : เร่งรัดและจัดให้มีการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองการจ้างแรงงาน และสภาพการทำงานของบุคลากรบนเรือตามมาตรฐานสากล และอนุสัญญาระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ILO

  ข้อเสนอแนะ : ควรอยู่ในเนวทางการพัฒนาระยะสั้น อนุสัญญา MLC 2006 (Maritime Labor Convention) ภายในปีหน้าอาจจะมีผลบังคับใช้ ถ้าร่างกฎหมายยังไม่ออกจะมีปัญหาทำให้เรือไทยที่เดินเรือต่างประเทศ (ประเทศที่ให้สัตยาบรรณกักเรือ) โดนกักเรือ ซึ่งเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ต้องรีบดำเนินการ

- เพิ่มแนวทางพัฒนาระยะสั้น : ให้มีการเร่งรัดเรื่องการนำคนเรือของไทยทำงานบนเรือต่างประเทศเพื่อนำเงินตราเข้าประเทศ ซึ่งช่วยให้บริษัทคนไทยที่ทำ ship management ได้นำลูกเรือไทยลงเรือที่ชักธงต่างประเทศได้

6. **ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร**

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 2 : การสนับสนุนการพัฒนาและใช้ตู้ Container เพื่อการขนส่งสินค้าทุกชนิด ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยการให้บริษัทเดินเรือสามารถกู้เงินจากกองทุนพัฒนากิจการพาณิชยนาวีอัตราต่ำ

     ข้อเสนอแนะ : พิธีการศุลกากรห้ามใช้ container ต่างประเทศขนส่งภายในประเทศ ควรแก้ไขพิธีศุลกากรให้สามารถนำมาใช้ขนส่งภายในประเทศได้ก่อนการสนับสนุนกองทุน

   - แนวทางพัฒนาระยะสั้นข้อ 3 : การปรับปรุงหลักการให้สัมปทานเอกชนเป็นวิธีTendering แทน Bidding เพื่อให้สามารถบริการขนส่งได้ในราคาประหยัด
     ข้อเสนอแนะ: ควรระบุประเภท หรือกิจการที่ให้สัมปทาน

ภาคผนวก ง

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือ เพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

ภาคผนวก ง

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (ฉบับที่..) พ.ศ. .....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งของจากสถานที่ต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง โดยพิจารณา ณ เวลาที่ของนั้นอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าเรือ

“ของ” หมายความรวมถึง ภาชนะขนส่งหรือหีบห่อแห่งของซึ่งผู้ประกอบการท่าเรือมิได้จัดหาให้ ถ้าของนั้นได้บรรจุไว้ในภาชนะขนส่งหรือหีบห่อ

“ผู้ประกอบการท่าเรือ” หมายความว่า บุคคลซึ่งรับของที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ไว้ในความดูแลเพื่อให้บริการหรือจัดให้มีบริการท่าเรือในบริเวณที่อยู่ในความควบคุมของตนหรือที่ตนมีสิทธิใช้ประโยชน์ เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งเป็นผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

“บริการท่าเรือ” หมายความรวมถึง การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เช่น การเก็บรักษา การเก็บในคลังสินค้า การบรรทุก การขนถ่าย การจัดเรียง การเกลี่ย การรองกันกระแทก หรือการตรึง หรือรัดให้แน่น

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นใดที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน ซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมของหลายหน่วยการขนส่งเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การให้บริการท่าเรือแก่ของที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

มาตรา ๖ คำฟ้องอันเกี่ยวกับการให้บริการท่าเรือของผู้ประกอบการท่าเรือตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด ให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๗ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑
หน้าที่ของผู้ประกอบการท่าเรือ

มาตรา ๘ ในกรณีที่ผู้ใช้บริการร้องขอ หรือผู้ประกอบการท่าเรือเห็นสมควร ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ภายในระยะเวลาอันสมควร

(๑) ลงลายมือชื่อในเอกสารของผู้ใช้บริการแสดงถึงการรับมอบของ พร้อมทั้งระบุวันที่ได้รับของ

(๒) ออกเอกสารที่มีลายมือชื่อของผู้ประกอบการท่าเรือ ซึ่งแสดงว่าตนได้รับของตามที่ได้ระบุไว้ รวมถึงวันที่ได้รับของนั้น และแสดงถึงสภาพและปริมาณแห่งของนั้นเท่าที่สามารถกระทำได้จากการตรวจสอบตามวิธีที่สมควร

เอกสารตามวรรคหนึ่งอาจออกให้ในรูปแบบใด ๆ ก็ได้ที่สามารถเก็บรักษาข้อมูลที่บันทึกอยู่ ในกรณีที่ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการท่าเรือได้ตกลงให้ติดต่อสื่อสารกันโดยทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลที่ส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อาจนำมาใช้แทนเอกสารตามวรรคหนึ่ง

การลงลายมือชื่อตามวรรคหนึ่ง หมายความรวมถึง การลงลายมือที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสารหรือด้วยวิธีการอื่นที่สามารถยืนยันความถูกต้องได้

มาตรา ๙ ถ้าผู้ประกอบการท่าเรือไม่ดำเนินการตามวิธีการตาม (๑) หรือ (๒) ของมาตรา ๘ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการท่าเรือได้รับของไว้โดยมีสภาพภายนอกดี เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่น

ข้อสันนิษฐานตามวรรคหนึ่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีที่การให้บริการของผู้ประกอบการท่าเรือจำกัดเพียงการเคลื่อนย้ายของทันทีจากพาหนะการขนส่งหนึ่งไปยังพาหนะการขนส่งหนึ่ง

หมวด ๒
สิทธิผู้ประกอบการท่าเรือ

มาตรา ๑๐ ผู้ประกอบการท่าเรือชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าตอบแทนหรือชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องซึ่งถึงกำหนดชำระอันเนื่องมาจากการให้บริการท่าเรือแก่ของนั้น หรือจนกว่าจะมีการวางหลักประกันตามจำนวนค่าตอบแทนหรือสิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าค่าตอบแทนหรือสิทธิเรียกร้องนั้นจะเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตนหรือภายหลังจากระยะเวลาดังกล่าว

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระเทือนสิทธิของผู้ประกอบการท่าเรือในอันที่จะยึดหน่วงของดังกล่าวด้วยผลของสัญญาอื่น

มาตรา ๑๑ หลักประกันตามมาตรา ๑๐ จะวางไว้แก่บุคคลภายนอกที่คู่กรณีได้ตกลงกำหนดขึ้น หรือจะวางไว้แก่หน่วยงานของรัฐ ณ สถานที่ผู้ประกอบการท่าเรือมีสถานที่ประกอบการก็ได้

มาตรา ๑๒ ผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธินำของที่ยึดหน่วงไว้ทั้งหมดหรือบางส่วนออกขายเพื่อชำระหนี้

ของที่จะนำออกขายตามวรรคหนึ่งไม่รวมถึงภาชนะขนส่งซึ่งไม่ใช่ของผู้ขนส่งหรือผู้ส่ง และมีการแสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งถึงบุคคลที่เป็นเจ้าของภาชนะขนส่งนั้น เว้นแต่กรณีที่สิทธิเรียกร้องของผู้ประกอบการท่าเรือเป็นสิทธิเรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือปรับปรุงภาชนะขนส่งนั้น

ก่อนการใช้สิทธิขายของที่ยึดหน่วงไว้ ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องใช้ความพยายามตามสมควรในการบอกกล่าวความประสงค์ที่จะขายของนั้นแก่เจ้าของกรรมสิทธิ์ในของ บุคคลที่ส่งมอบของนั้นให้แก่ผู้ประกอบการท่าเรือและบุคคลที่มีสิทธิรับมอบของนั้นจากผู้ประกอบการท่าเรือ

ในกรณีที่ได้ขายของตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธิหักเงินเอาไว้เป็นค่าตอบแทนหรือชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องของตน ตลอดจนค่าใช้จ่ายอันสมควรในการขายของนั้น ถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลัน แต่หากยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ใช้บริการต้องรับผิดในส่วนที่ขาดนั้น

การขายของที่ยึดหน่วงไว้ตามมาตรานี้ให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอันที่ระบุห้ามการขายของประเภทที่ยึดหน่วงนั้นในราชอาณาจักร

มาตรา ๑๓ ถ้าผู้ประกอบการท่าเรือรับมอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้โดยไม่มีการทำเครื่องหมาย ปิดป้าย บรรจุหีบห่อหรือทำเอกสารเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตรายตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องกับของอันตราย และผู้ประกอบการท่าเรือไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของ เมื่อได้รับมอบของนั้น ผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธิดังต่อไปนี้

(๑) ใช้มาตรการป้องกันอันตรายใด ๆ ที่จำเป็นแห่งกรณี รวมถึงการทำลาย ทำให้หมดฤทธิ์ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากปรากฏว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด

(๒) ได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการตาม (๑) จากบุคคลที่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องแจ้งให้ผู้ประกอบการท่าเรือทราบว่าของนั้นมีอันตราย

หมวด ๓

ความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือ

มาตรา ๑๔ ผู้ประกอบการท่าเรือต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาตั้งแต่ที่ผู้ประกอบการท่าเรือรับของไว้ในความดูแลจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของหรือนำของนั้นไปไว้ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับมอบของ เว้นแต่ผู้ประกอบการท่าเรือจะพิสูจน์ได้ว่าตนลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการให้บริการท่าเรือได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชักช้า รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

มาตรา ๑๕ การส่งมอบชักช้า ได้แก่

(๑) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบของไว้อย่างชัดแจ้ง เมื่อผู้ประกอบการท่าเรือไม่สามารถส่งมอบของหรือนำของนั้นไปไว้ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(๒) ในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบของไว้อย่างชัดแจ้ง เมื่อผู้ประกอบการท่าเรือไม่สามารถส่งมอบของหรือนำของนั้นไปไว้ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรภายหลังจากที่ผู้มีสิทธิรับมอบของได้เรียกให้ส่งมอบ

มาตรา ๑๖ ถ้าเวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันถึงกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบภายหลังที่ผู้มีสิทธิรับมอบของได้เรียกให้ส่งมอบตามมาตรา ๑๕ (๑) หรือมาตรา ๑๕ (๒) แล้วแต่กรณี บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบของจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า หรือจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ได้

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่การสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าเป็นผลมาจากทั้งความผิดพลาดของผู้ประกอบการท่าเรือ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการให้บริการท่าเรือ และปัจจัยภายนอกอย่างอื่น ผู้ประกอบการท่าเรือจะรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเพียงเท่าที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากความผิดพลาดนั้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการท่าเรือมีภาระการพิสูจน์ถึงจำนวนความเสียหายซึ่งไม่ได้เป็นผลสืบเนื่องมาจากความผิดพลาดของตน

มาตรา ๑๘ เมื่อผู้ประกอบการท่าเรือได้ส่งมอบของให้แก่ผู้มีสิทธิรับมอบของแล้วให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ประกอบการท่าเรือได้ส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในเอกสารตามมาตรา ๘ หรือถ้าไม่ได้มีการจัดทำเอกสารดังกล่าว ให้สันนิษฐานว่าได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพดี แล้วแต่กรณี เว้นแต่ผู้มีสิทธิรับมอบของได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือให้แก่ผู้ประกอบการท่าเรือทราบภายในสามวันทำการนับแต่วันที่รับมอบของว่ามีของสูญหายหรือเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งสภาพการสูญหายหรือเสียหายนั้นด้วย หรือในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ ผู้มีสิทธิรับมอบของได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือภายในสิบห้าวันทำการนับแต่วันที่ของนั้นถึงผู้รับคนสุดท้าย แต่ไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้มอบของให้แก่ผู้มีสิทธิรับมอบของ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้ร่วมกันสำรวจหรือตรวจสภาพแห่งของร่วมกับผู้มีสิทธิรับมอบของและได้จดแจ้งการสูญหายหรือเสียหายไว้ก่อนที่จะรับมอบของ ผู้มีสิทธิรับมอบของไม่ต้องแจ้งความสูญหายหรือเสียหายที่ได้พบในขณะทำการสำรวจหรือตรวจสภาพแก่ผู้ประกอบการท่าเรือ

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย หรือเกรงว่าของจะสูญหายหรือเสียหาย ให้ผู้ประกอบการท่าเรือ ผู้ขนส่งและผู้มีสิทธิรับมอบของอำนวยความสะดวกซึ่งกันและกันตามสมควรในการตรวจสอบและตรวจนับของนั้น

มาตรา ๒๐ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าย่อมสิ้นไปถ้าผู้มีสิทธิรับมอบของมิได้บอกกล่าวเป็นหนังสือให้แก่ผู้ประกอบการท่าเรือภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

มาตรา ๒๑ ข้อกำหนดใดในสัญญาหรือเอกสารซึ่งผู้ประกอบการท่าเรือเป็นผู้ลงลายมือชื่อหรือออกให้ซึ่งมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องผู้ประกอบการท่าเรือจากความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกำหนดความรับผิดให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาหรือเอกสารนั้น

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิผู้ประกอบการท่าเรือที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดของตนให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๔

ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือ

มาตรา ๒๒ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๓ ในกรณีที่ของซึ่งผู้ประกอบการท่าเรือได้รับไว้ในความดูแลสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือไว้เพียงสองจุดเจ็ดห้าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นต่อของส่วนหนึ่งมีผลกระทบต่อราคาแห่งของส่วนอื่น ให้ใช้ผลรวมของน้ำหนักแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายและของที่ได้รับผลกระทบถึงราคาเป็นเกณฑ์ในการคำนวณการจำกัดความรับผิด

ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าตอบแทนที่จ่ายให้ผู้ประกอบการท่าเรือสำหรับของเฉพาะส่วนที่ส่งมอบชักช้า แต่ต้องไม่เกินค่าตอบแทนทั้งหมดที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้รับจากการให้บริการแก่ของทั้งหมด

ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิดรวมของผู้ประกอบการท่าเรือไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา ๒๓ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือมิให้ใช้บังคับในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) การสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการท่าเรือลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

(๒) ผู้ประกอบการท่าเรือตกลงกำหนดความรับผิดของตนให้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๒

มาตรา ๒๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๓ ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการท่าเรือ ลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้ใช้บริการในการให้บริการท่าเรือ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลทั้งหมดรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๒

มาตรา ๒๕ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่เริ่มนับอายุความตามมาตรา ๒๘ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือหรือต่อบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้ใช้บริการในการให้บริการท่าเรือ บุคคลดังกล่าวมีสิทธิยกข้อต่อสู้และการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ประกอบการท่าเรือมีสิทธิยกขึ้นอ้างได้ตามพระราชบัญญัตินี้ หากพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำการไปในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจ

ลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้ใช้บริการในการให้บริการท่าเรือไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดตามวรรคหนึ่งหากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ที่เกิดขึ้นเป็นผลจาการที่บุคคลดังกล่าวกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความสูญหาย หรือเสียหาย ส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

หมวด ๕
การใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา ๒๗ ข้อต่อสู้และการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ สำหรับกรณีของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการท่าเรือ ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการใช้สิทธิเรียกร้องจากลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือหรือต่อบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการท่าเรือได้ใช้บริการในการให้บริการท่าเรือ

มาตรา ๒๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๙ สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าอันเกิดจากการให้บริการท่าเรือ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในสองปีนับแต่วันที่กำหนดดังต่อไปนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ

(๑) วันที่ผู้ประกอบการท่าเรือส่งมอบของทั้งหมดหรือบางส่วน หรือนำของนั้นไปไว้ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับมอบของ

(๒) วันที่ผู้มีสิทธิรับมอบของได้แจ้งจากผู้ประกอบการท่าเรือว่าของนั้นสูญหายสิ้นเชิง หรือวันที่ผู้มีสิทธิรับมอบของมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงตามมาตรา ๑๖ แล้วแต่ว่าวันใดจะเกิดขึ้นก่อน

มาตรา ๒๙ ภายในอายุความตามมาตรา ๒๘ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๘(๑)หรือ(๒)

ในกรณีที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคแรก

มาตรา ๓๐ สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่จะไล่เบี้ยเอาจากผู้ประกอบการท่าเรือให้มีกำหนดอายุความเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นนั้นต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ต้องรับผิดชอบ หรือวันที่ได้ตกลงยุติข้อพิพาทหลังจากที่มีการฟ้องคดี

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๓๑ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การให้บริการท่าเรือของผู้ประกอบการท่าเรือที่ทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

หมายเหตุ :- เนื่องจากกิจการท่าเรือเป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อประเทศเพราะเป็นที่ส่งออกและนำเข้าสินค้าทางทะเลที่มีความสำคัญต่อประเทศเป็นอย่างยิ่ง กิจกรรมต่าง ๆ ที่ท่าเรือให้บริการมีหลากหลาย เช่น การบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า การยกของขึ้นลงจากเรือ การรับฝากของ การส่งมอบและรับมอบสินค้าในการให้บริการดังกล่าวของท่าเรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่สินค้าได้ และนำมาซึ่งการชดใช้ค่าเสียหาย แต่การชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวมีประเด็นที่ไม่ชัดเจนว่าความสัมพันธ์ระหว่างผู้เสียหายกับท่าเรือเป็นนิติสัมพันธ์ประเภทและเมื่อท่าเรือต้องรับผิดก็จะต้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่สอดคล้องกับหลักสากลที่ปรากฏในอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าในการขนส่งระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๙๑ แม้อนุสัญญาฉบับนี้ยังไม่มีผลใช้บังคับก็ตาม การมีกฎหมายฉบับนี้จะเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ทำให้ไม่ต้องพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นไปตามนิติสัมพันธ์ประเภทใด และทำให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือสามารถจำกัดความรับผิดได้อันจะเป็นประโยชน์ในการทำประกันภัยความรับผิด และเป็นการเพิ่มโอกาสที่ผู้ใช้บริการจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ

.....

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “สิทธิเรียกร้อง” “ศาล” ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ ชาเตอร์ เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการบรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง

(จ) ความเสียหายทั่วไป

(ฉ) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

(ช) การให้บริการนำร่อง

(ฌ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือ หรือการซ่อมบำรุงเรือ

(ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้อู่เรือ

(ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ

(ฏ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

(ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ

(ฑ) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทน หรือผู้ส่งของได้ทดรองจ่ายไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ

(ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ

(ณ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือ หรือรายได้จากเรือ

(ด) การจำนองเรือ

“ศาล” หมายความว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา 4 ให้ยกเลิกมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 4 ภายใต้บังคับมาตรา 5 และมาตรา 6 ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้อาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

มาตรา 5 ให้ยกเลิกมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 20 ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ถ้าลูกหนี้นำหลักประกันมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือตามมาตรา 8 วรรคสี่ โดยไม่ยอมรับผิดให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุดลง และให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้นั้นโดยพลัน

มาตรา 6 ให้ยกเลิกมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 25 นอกจากกรณีตามมาตรา 19 และมาตรา 20 ศาลมีอำนาจสั่งให้ปล่อยเรือได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เจ้าหนี้ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือ

(2) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือหรือเจ้าหนี้และลูกหนี้มิได้มอบข้อพิพาทตามสิทธิเรียกร้องดังกล่าวต่ออนุญาโตตุลาการ ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12(2)

(3) เมื่อมีคำร้องขอให้ปล่อยเรือตามมาตรา 21 หรือมาตรา 22 และศาลได้พิจารณาเป็นที่พอใจว่าหลักประกันที่ผู้ยื่นคำร้องวางต่อศาลมีมูลค่าหรือราคาไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ หรือในกรณีที่ผู้ยื่นคำร้องขอวางหลักประกันน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือโดยได้แสดงเหตุผลไว้ในคำร้อง เมื่อศาลได้ส่งสำเนาคำร้องให้เจ้าหนี้ทราบเพื่อคัดค้านภายในเวลาที่ศาลกำหนด แต่เจ้าหนี้ไม่คัดค้านภายในเวลาที่ศาลกำหนดนั้น หรือเมื่อศาลได้พิจารณาคำคัดค้านของเจ้าหนี้แล้วเห็นว่าสมควรลดหลักประกันที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือและศาลได้สั่งให้ผู้ยื่นคำร้องวางหลักประกันตามที่เห็นสมควร และได้มีการวางหลักประกันนั้นแล้ว

คำสั่งปล่อยเรือตามมาตรานี้ให้เป็นที่สุด

มาตรา 7 ให้ยกเลิกมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 28 เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12(2) แล้ว เจ้าหนี้จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลที่สั่งกักเรือ หรือเจ้าหนี้และลูกหนี้จะมอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาก็ได้

หมายเหตุ :- หลังจากที่มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาเป็นเวลานานพอสมควร ได้มีบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องพบว่ากฎหมายฉบับนี้ยังมีสาระสำคัญบางประการที่สมควรได้รับการปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาบางประการในทางปฏิบัติ เช่น เพื่อให้เจ้าของเรือได้รับสินเชื่อจากเจ้าหนี้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศโดยเจ้าหนี้ดังกล่าวสามารถขอให้กักเรือได้ในราชอาณาจักร อันจะเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือไทย และการให้ลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรที่ไม่ยอมรับผิดตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่เจ้าหนี้ยกขึ้นอ้างสามารถวางหลักประกันแทนที่จะต้องวางเงินสดต่อศาลเพื่อขอปล่อยเรือ ตลอดจนเนื่องจากหลังจากที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๙ ทำให้คดีแพ่งที่เกี่ยวกับการกักเรือตกอยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศทำให้ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัดไม่มีอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวต่อไป นอกจากนี้หลังจากมาการกักเรือแล้วควรเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้และลูกหนี้สามารถนำข้อพิพาทไปเสนอต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดได้โดยไม่จำเป็นต้องนำคดีไปฟ้องศาล ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบจึงเห็นว่าสมควรดำเนินการแก้ไขกฎหมายฉบับนี้

ร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

.....

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537

“เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำที่ยังไม่มีสภาพเป็นเรือตามความหมายของพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 แต่อยู่ในระหว่างการต่อหรือสร้าง โดยได้วางกระดูกงูแล้วไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามความหมายของคำว่าเรือในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นส่วนที่ 4 ของหมวด 1 ของพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

มาตรา 21/1 การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างต่อสามารถกระทำเฉพาะบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 มาตรา 7 หรือ มาตรา 7 ทวิ

มาตรา 21/2 สัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21/3 ให้ผู้จำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจัดทำสำเนารับรองถูกต้องของสัญญาว่าจ้างต่อเรือและแนบไว้กับสัญญาจำนองเรือเมื่อมีการจดทะเบียนจำนองต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา 21/4 การจดทะเบียนจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้มีผลตามกฎหมายตั้งแต่วันที่จดทะเบียนเป็นต้นไปและให้มีผลสมบูรณ์ต่อไปเมื่อเรือนั้นได้ต่อหรือสร้างเสร็จแล้ว

มาตรา 21/5 การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างต่อให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อและให้รวมถึงที่อยู่ในบริเวณอยู่ต่อเรือซึ่งได้หมายหรือกำหนดหรือสามารถระบุได้โดยวิธีอื่นใดว่าสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์นั้นจะนำมาใช้กับการต่อเรือลำนั้น

มาตรา 21/6 ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจำนองเรือในหมวด 1 และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำนองเรือมาใช้กับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม

หมายเหตุ :- พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล ได้กำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการจำนองเรือ เพื่อให้เจ้าของเรือนำเรือที่ต่อสร้างเสร็จแล้วมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ แต่ในบางกรณีเจ้าของเรือมีความจำเป็นที่ต้องการสินเชื่อเพื่อการจัดหาเรือนั้นมีอยู่ตั้งแต่แรกก่อนที่เรือจะต่อสร้างเสร็จ ทั้งนี้เพื่อที่สามารถจะนำเงินมาชำระค่าจ้างต่อเรือ และผู้ให้สินเชื่อดังกล่าวต้องการหลักประกัน หากกำหนดให้สามารถนำเรือที่อยู่ในระหว่างต่อสร้างมาเป็นหลักประกันดังกล่าวนอกจากจะเป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการจัดหาเรือ ยังเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศอีกทางหนึ่ง จึงเห็นควรการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายฉบับนี้

ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากล พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 48 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัย อำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. .....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้น 180 วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้นำพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาใช้กับเรือที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

“เรือ” หมายความว่ายานพาหนะทางน้ำที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสขึ้นไปและมีอายุไม่เกิน 15 ปี ที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารระหว่างประเทศ และให้หมายความรวมถึงแท่นขุดเจาะน้ำมันด้วย

"น่านน้ำไทย" หมายความถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย

“เมืองท่าขึ้นทะเบียน” หมายความว่าสถานที่ที่เจ้าของเรือนำเรือมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

“เรือไทย” หมายความว่าเรือที่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ และมีสัญชาติไทย

"การค้าในน่านน้ำไทย" หมายความถึง การขนส่งคนโดยสารหรือของ หรือลากจูง เพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย

"ผู้ควบคุมเรือ" หมายความถึง นายเรือ สรั่ง ไต้ก๋ง นายท้าย คนถือท้ายหรือบุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายความถึงผู้นำร่อง

"คนประจำเรือ" หมายความถึง บรรดาคนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

"รัฐมนตรี" หมายความถึง รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือผู้ทำการแทนอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและหมายความถึงผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่า หรือให้รักษาการแทนอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้กระทำการแทน

มาตรา 5ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 6 พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่เรือรบ เรือของรัฐที่ไม่ได้มีไว้เพื่อประโยชน์ทางการค้า เรือประมง และเรือสำราญ

หมวดที่ 1

การจดทะเบียนเรือ

มาตรา 7 ผู้ที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(1) เป็นนิติบุคคลที่มีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละสิบของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว

(2) ประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้จัดการของนิติบุคคลดังกล่าวอย่างน้อยหนึ่งคนเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย แต่ทั้งนี้รัฐมนตรีอาจประกาศกำหนดยกเว้นหรือกำหนดเงื่อนไขเป็นอย่างอื่นได้

(3) ต้องมีสำนักงานของนิติบุคคลในประเทศไทย

มาตรา 8 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้ผู้ขอยื่นเอกสารดังต่อไปนี้ต่อนายทะเบียนเรือ

(1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล

(2) หนังสือรับรองสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลสัญชาติไทยตามมาตรา 7 (1)

(3) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือที่ออกให้โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีรับรอง

(4) รายการแสดงวัน เดือน ปี และสถานที่ต่อเรือนั้นเสร็จ เท่าที่จะแสดงได้

(5) ใบทะเบียนเรือ หรือใบทะเบียนเรือชั่วคราวแล้วแต่กรณี

มาตรา 9 การจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัตินี้ให้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียน หรือสถานทูต หรือสถานกงสุลไทย

มาตรา 10ในการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทย ให้นายทะเบียนเรือเก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไว้และถ้ามีใบสำคัญของผู้ต่อเรือหรือหนังสือสำคัญแสดงการโอนก็ให้เก็บไว้ด้วย

มาตรา 11 ให้ผู้ขอจดทะเบียนเสียค่าธรรมเนียมตามบัญชีแนบท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 12 เรือลำใดได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย ณ เมืองท่าใด เมืองท่านั้นเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น

หมวด 2

ใบทะเบียนเรือ

มาตรา 13 เมื่อได้จดทะเบียนเรือไทยแล้ว ให้นายทะเบียนเรือออกใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้แก่ผู้ขอจดทะเบียนใบสำคัญนี้ให้เรียกว่า “ใบทะเบียน” และให้นายทะเบียนเรือหมายเหตุไว้ในสมุดทะเบียนเรือ

มาตรา 14 สมุดทะเบียนเรือสากลให้ทำตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และให้มีรายการดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียน และชื่อผู้ควบคุมเรือ

(2) ประเภทของเรือ ชื่อตู่และชื่อเจ้าของตู่ที่ต่อเรือนั้น

(3) รายการตรวจเรือ

(4) รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง

(5) ชื่อและที่อยู่ ของผู้จัดการ กรรมการบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

มาตรา 15 ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือนั้น ใบทะเบียนให้ใช้เป็นเอกสารประจำเรือ และผู้ควบคุมเรือต้องรักษาไว้ในเรือเสมอ ผู้ใดจะเอาไปเสียจากเรือไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น และเมื่อเจ้าพนักงานขอตรวจ ผู้ควบคุมเรือต้องนำออกแสดงทันที

มาตรา 16 ถ้าใบทะเบียนสูญหายหรือเป็นอันตรายไปด้วยประการอื่น หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ควบคุมเรือขอใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่าจากนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น

ถ้ากรณีดังกล่าวแล้วเกิดขึ้นนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ให้ผู้ควบคุมเรือขอใบทะเบียนชั่วคราวที่เมืองท่าแรกถึง ซึ่งมีนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณี

เมื่อเรือมาถึงเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ผู้ควบคุมเรือต้องนำใบทะเบียนชั่วคราวส่งนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่านั้นภายในกำหนดสิบวันนับแต่วันเรือถึง เพื่อนายทะเบียนเรือจะได้ออกใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่า ในกรณีที่ใบทะเบียนไม่มีที่ว่างสำหรับกรอกรายการต่างๆได้ต่อไป ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณี ออกใบประจำต่อตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 17 เมื่อได้ออกใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่าแล้ว ถ้าใบเก่ายังมีอยู่ในกรณีที่ชำรุดในสาระสำคัญหรือได้พบในภายหลังในกรณีที่สูญหาย ให้ผู้ควบคุมเรือส่งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือโดยด่วน เพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 18ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเป็นผู้หมายเหตุไว้ในใบทะเบียน

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์หรือที่เรือแรกถึงแล้วแต่กรณี เป็นผู้หมายเหตุในใบทะเบียนแต่จะต้องแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบ และได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเรือนั้นก่อน

มาตรา 19 ในกรณีที่เรือที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป ถูกข้าศึกยึด อับปาง ถูกทำลายหรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรือนั้น บันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน

ในกรณีดังกล่าวแล้วในวรรคก่อน ถ้าใบทะเบียนไม่สูญหายหรือไม่ถูกทำลายให้ผู้ควบคุมเรือคืนใบทะเบียนแก่นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่เกิดเหตุหรือที่แรกถึง แล้วแต่กรณี

มาตรา 20 ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี ส่งใบทะเบียนที่ได้รับไว้ตามมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ

มาตรา 22 ถ้าเรือได้เปลี่ยนกรรมสิทธิ์ หรือต่อขึ้นใหม่นอกราชอาณาจักรไทยและเป็นเรือของบุคคลที่อาจขอจดทะเบียนเรือได้ตามมาตรา 7 เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอาจออกใบทะเบียนชั่วคราวให้แก่ผู้ควบคุมเรือ และให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ผู้ออกใบทะเบียนชั่วคราวส่งสำเนาใบทะเบียนชั่วคราวนั้นไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าซึ่งมีความจำนงจะจดทะเบียนโดยด่วน

ข้อความในใบทะเบียนชั่วคราวต้องมีรายการดังต่อไปนี้

(1) ชื่อเรือ และชื่อเก่า ถ้ามี

(2) ชื่อผู้ควบคุมเรือ

(3) ชื่อเจ้าของเรือ และชื่อเจ้าของเก่า ถ้ามี

(4) เหตุที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้น

(5) วัน เดือน ปี และตำบลที่ได้กรมสิทธิ์

(6) รายการเกี่ยวด้วยขนาดเรือ การต่อเรือ และรายการอื่น ๆ เท่าที่แสดงได้

(7) ชื่อเมืองท่าซึ่งมีความจำนงจะจดทะเบียน

มาตรา 23 ใบทะเบียนชั่วคราวซึ่งเจ้าพนักงานกงสุลไทย หรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีออกให้ตามมาตรา 22 ให้ใช้ได้เช่นเดียวกับใบทะเบียน และให้ใช้ได้จนกว่าเรือนั้นมาถึงเมืองท่าซึ่งมีความจำนงจะจดทะเบียน แต่ห้ามมิให้ใช้เกินกำหนดหกเดือนนับแต่วันออกใบทะเบียนชั่วคราวนั้น

ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบทะเบียนชั่วคราวแก่นายทะเบียนเรือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เรือนั้นมาถึงเมืองท่าซึ่งมีความจำนงจะจดทะเบียน

หมวด 3
การโอนกรรมสิทธิ์เรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว

มาตรา 24 การโอนโดยนิติกรรมซึ่งกรรมสิทธิ์เรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น เพื่อขอให้จัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

สัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือตามมาตรานี้ ให้ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีต่อหน้านายทะเบียนเรือดังกล่าวมาแล้ว

ถ้ามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวมาแล้วนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เรือนั้น แล้วแต่กรณี ทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ โดยหมายเหตุการโอนไว้ในใบทะเบียนและส่งสำเนาสัญญา ถ้าจำเป็นก็รวมทั้งคำแปลสัญญาอันรับรองว่าถูกต้องไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วน เมื่อได้รับเอกสารเช่นว่านั้นและเห็นว่าถูกต้องแล้ว ให้นายทะเบียนเรือจดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

มาตรา 25 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อน เมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืน และให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี เรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้น พร้อมทั้งเอกสารต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 26 ถ้าจำนวนหุ้นในนิติบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้นิติบุคคลขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้นิติบุคคลขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการ แล้วแต่กรณี ได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้นิติบุคคลขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้น ให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้นิติบุคคลขาดลักษณะดังกล่าวแล้ว เป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้นิติบุคคลมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือได้ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 27 ถ้าประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้จัดการนิติบุคคล ไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้ผู้จัดการของนิติบุคคลแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้น และถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้ประธานกรรมการ กรรมการ หรือผู้จัดการถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

หมวด 4

ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่

มาตรา 28 เรือที่ได้จดทะเบียนแล้วจะใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้

ชื่อของเรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว จะเปลี่ยนได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

การขอเปลี่ยนชื่อเรือ ให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 29 เมื่อได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนชื่อเรือแล้ว การแก้ชื่อที่ตัวเรือ ในสมุดทะเบียน ในใบทะเบียน ในเอกสารอื่นทุกฉบับซึ่งเห็นว่าสมควร และการโฆษณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนชื่อเรือนั้น ให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 30 เรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว เมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือให้ผิดไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียน ผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นว่านั้นโดยด่วน ถ้าที่เมืองท่านั้นไม่มีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้ว ต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงที่เมืองท่าแรกถึงซึ่งมีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้ว

มาตรา 31 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อนายทะเบียนเรือตามมาตราก่อน ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีไปแสดงด้วย

ถ้านายทะเบียนเรือที่ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงมิใช่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือนั้นหมายเหตุรายการเปลี่ยนแปลงไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้และให้รายงานรายการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน

มาตรา 32 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อเจ้าพนักงานกงสุลไทยตามมาตรา 30ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือถ้าไม่มีใบตรวจเรือเช่นนั้น ก็ให้ส่งใบตรวจเรือของบุคคลผู้ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ระบุไว้หรือผู้ซึ่งมีความรู้และฐานะที่เทียบกันได้อย่างใกล้เคียงไปแสดงด้วย

ให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหมายเหตุรายการการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้และให้รายงานการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน กับให้ส่งสำเนาใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือซึ่งรับรองว่าถูกต้องไปให้ด้วย

มาตรา 33 เมื่อได้รับรายงานการเปลี่ยนแปลงและเอกสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือสั่งให้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ และออกใบทะเบียนให้ใหม่

ถ้าเรือนั้นไม่อยู่ที่เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือส่งใบทะเบียนใหม่ไปให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยที่ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้น แล้วแต่กรณี

มาตรา 34 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนไว้แล้ว จะขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่นภายในราชอาณาจักรไทยก็ได้ คำขอให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้น

เมื่อมีผู้มาขอโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือตามความในวรรคก่อน ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือแจ้งการอนุญาตการโอนนั้นพร้อมทั้งส่งสำเนาเอกสารต่างๆ อันเกี่ยวกับเรือและรายนามบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่มีความจำนงจะขึ้นทะเบียน

เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนใหม่ได้รับเอกสารต่างๆ ดังกล่าวแล้วข้างต้น ให้จดรายการของเอกสารเหล่านั้น และรายนามบุคคลทั้งหมดเช่นว่านั้นลงในสมุดทะเบียน แล้วออกใบทะเบียนให้ใหม่ ส่วนใบทะเบียนเดิมให้เรียกคืน เมืองท่านี้ย่อมเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นต่อไป และให้เปลี่ยนชื่อเมืองท่าที่ตัวเรือเป็นชื่อเมืองท่าใหม่

เมื่อได้รับใบทะเบียนใหม่แล้ว ให้ผู้ควบคุมเรือคืนใบทะเบียนเดิมซึ่งต้องส่งไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 35 การจดทะเบียนเรือสิ้นไปด้วยเหตุต่าง ๆ ดังระบุไว้ใน มาตรา 19

เมื่อการจดทะเบียนเรือได้สิ้นไปด้วยเหตุสูญหาย อับปาง ถูกทำลาย หรือถูกละทิ้ง จะขอจดทะเบียนใหม่ได้แต่โดยนำใบสำคัญการตรวจเรือฉบับใหม่ตามมาตรา 8(3) มาแสดงเท่านั้น และในกรณีเช่นว่านี้ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนใหม่

ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือตามมาตรานี้ ให้เรียกเก็บเต็มอัตรา หรือเพียงบางส่วนแล้วแต่พฤติการณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36 เรือที่ไม่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยมาขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียน ส่วนเรือที่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วมาขอจดทะเบียนใหม่ต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียน แต่ในคำร้องผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งชื่อเรือครั้งสุดท้ายที่ใช้อยู่ในขณะที่การจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไป

หมวด 5

หน้าที่และสิทธิของเรือไทย

มาตรา 37 เรือไทยเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติไทยได้

ถ้าเรือลำใดซึ่งมิใช่เรือไทย ใช้ธงชาติไทยเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเรือไทย ต้องถือว่าหรือลำนั้นฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 38 ห้ามมิให้เรือที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ทำการค้าในน่านน้ำไทย และมิให้ได้รับสิทธิพิเศษในการขนส่งของตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521

มาตรา 39 เรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ

1. ใบทะเบียนหรือใบทะเบียนชั่วคราว แล้วแต่กรณี
2. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือต่าง ๆ
3. สัญญาคนประจำเรือ
4. บัญชีสินค้าสำหรับเรือ ถ้ามี
5. สมุดปูมเรือ
6. ใบปล่อยเรือและใบอนุญาตออกจากท่า ถ้ามี

เอกสารตามวรรคหนึ่ง นอกจากใบทะเบียนหรือใบทะเบียนชั่วคราวแล้วแต่กรณีรัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นมิให้ต้องมีได้โดยออกเป็นกฎกระทรวง

เอกสารตามวรรคหนึ่ง อาจใช้พิสูจน์สัญชาติเรือได้ ส่วนภาษาและแบบพิมพ์ของเอกสารนั้น หากมิได้มีข้อความบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ก็ให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 40 นิติบุคคลที่นำเรือมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องใช้จ่ายเงินในประเทศไทยไม่น้อยกว่าปีละ 50 ล้านบาทนับแต่วันที่ได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือไทยโดยยื่นหลักฐานแสดงการใช้จ่ายดังกล่าวตามแบบและวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 41 ผู้ควบคุมเรือที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย เว้นแต่รัฐมนตรีจะประกาศเป็นอย่างอื่น

มาตรา 42 คนประจำเรือที่จะทำงานบนเรือไทยจะต้องได้จะต้องได้รับใบรับรองคุณสมบัติที่ออกโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978

มาตรา 43 เรือที่ขอจดทะเบียนให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อได้จดทะเบียนแล้ว และตราบใดที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไปให้เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอ จะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น

มาตรา 44 ผู้ควบคุมเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ต้องจัดให้มีการชักธงชาติไทยในเมื่อ

1. เรือราชนาวี หรือเรือราชการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ หรือผู้มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายส่งสัญญาณสั่งให้ชักธงชาติ
2. ผ่านเรือรบไทยหรือเรือรบต่างประเทศ
3. ขณะเรือเข้าหรือออกจากเมืองท่าไทย และเมืองท่าต่างประเทศ
4. ขณะเรืออยู่ในเมืองท่าไทยตั้งแต่เวลา 8 นาฬิกา จนถึงเวลาอาทิตย์ตก

ให้รัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นเรือบางขนาดมิต้องปฏิบัติตามบทแห่งมาตรานี้ได้โดยออกเป็นกฎกระทรวง

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือไทยลำใด กระทำการใดๆโดยเจตนาจะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตรวจเรือเข้าใจผิดไปว่าเรือนั้นเป็นเรือต่างประเทศ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือปล่อยทิ้งหรือทำให้สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่พ้นจากเรือลงสู่ทะเลไม่ว่าบริเวณใดๆ เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดในมาตรา 47 ทั้งนี้ไม่ว่าด้วยเหตุใด เว้นแต่เป็นการปล่อยทิ้งจากการสำรวจการแสวงหาประโยชน์ หรือจากกระบวนการเกี่ยวกับทรัพยากรแร่บนพื้นท้องทะเลนอกชายฝั่ง หรือเป็นการปล่อยทิ้งเพื่อวัตถุประสงค์ในการวิจัยทางวิทยาศาสตร์อันชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการลดหรือการควบคุมมลพิษ

การปล่อยทิ้งตามวรรคหนึ่งให้รวมถึงการรั่ว การกำจัด การหก การซึม การสูบการแพร่กระจายหรือการเท สารที่เป็นอันตรายหรือสิ่งใด ๆ ที่มีสารที่เป็นอันตรายปนอยู่ด้วย

บทบัญญัติตามวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับแก่ผู้ควบคุมหรือเจ้าของสิ่งก่อสร้างในทะเลทั้งที่ติดตรึงอยู่กับที่หรือที่ลอยน้ำได้ ซึ่งก่อสร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือสนับสนุนการสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม หรือการสำรวจและแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรในทะเลด้วย

มาตรา 47 ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีโดยอนุมัติรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดชั้นและรายชื่อของสารที่เป็นอันตรายมาตรฐานการควบคุม การปล่อยทิ้งสารที่เป็นอันตราย และวิธีการกำจัดสารที่เป็นอันตราย

หมวด 6
เบ็ดเตล็ด

มาตรา 48 การจดทะเบียน การจดรายการ การแก้หรือการถอนทะเบียนอันจะพึงกระทำตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อนายทะเบียนเรือเรียกร้องก็ให้บุคคลผู้เกี่ยวข้องนำพยานหลักฐานที่เกี่ยวกับการนั้นมาแสดง จนเป็นที่พอใจของนายทะเบียนเรือว่าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติและกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัตินี้แล้ว

มาตรา 49 ในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ ผู้มีส่วนได้เสียคนใด เมื่อได้เสียค่าธรรมเนียมตามอัตราในกฎกระทรวงแล้ว ชอบที่จะตรวจรายการในสมุดทะเบียนเรือไทยของเมืองท่าใดๆ ซึ่งเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือหรือตรวจหลักฐานเกี่ยวด้วยการนั้น หรือหลักฐานอื่นซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเห็นสมควร หรือจะขอให้คัดสำเนาทั้งหมดหรือบางส่วนพร้อมด้วยคำรับรองว่าถูกต้องมอบให้ก็ได้

มาตรา 50 ให้อธิบดีมีอำนาจกระทำการเปรียบเทียบความผิดที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ ที่มีโทษปรับสถานเดียวได้

หมวด 7
บทกำหนดโทษ

มาตรา 51 ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 15 16 17 19 28 30 34 37 39 43 44 45 มีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 30,000 ถึง 50,000 บาท

มาตรา 52 ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 38 มีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 100,000 ถึง 200,000 บาท

มาตรา 53 ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 40 และมาตรา 46 มีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 300,000 ถึง 500,000 บาท

มาตรา 54 ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 41 มีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 ถึง 70,000 บาท

บัญชีค่าธรรมเนียมอัตราขั้นสูง

1. ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเรือไทย ตันเนทละ 10 บาท แต่รวมแล้วไม่เกิน 200,000 บาท
2. ค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์ ตันเนทละ 10 แต่ครั้งหนึ่งไม่เกิน ลำละ 20,000 บาท
3. ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนชื่อเรือ การขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่น การออกใบทะเบียนแทนใบเก่า การออกใบทะเบียนชั่วคราว การออกใบผ่านเมืองท่าชั่วคราว หรือการออกใบทะเบียนให้ใหม่ในกรณีเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ ครั้งละ 100 บาท
4. ค่าธรรมเนียมการคัดสำเนาหลักฐาน ครั้งละ 100 บาท
5. ค่าธรรมเนียมอื่น ครั้งละหรือฉบับละ 50 บาท

หมายเหตุ :- เนื่องจากกิจการพาณิชยนาวีเป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีกองเรือพาณิชย์ที่เป็นของตนเองเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการประหยัดเงินตราที่ต้องชำระค่าบริการขนส่งสินค้าและเป็นการสร้างรายได้ที่เกิดจากการให้บริการขนส่งสินค้าให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง แต่เนื่องจากระบบการจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ยังมีข้อจำกัดบางประการที่ไม่ส่งเสริมให้มีการนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือ ดังนั้น การจัดตั้งระบบการจดทะเบียนเรือสากลขึ้นเพื่อเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งแก่ผู้มีความประสงค์ที่จะนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะเป็นการส่งเสริมและพัฒนากองเรือพาณิชย์ของประเทศอีกทางหนึ่ง จึงสมควรตราพระราชบัญญัติฉบับนี้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” “ผู้ส่งของ” และ “สัญญารับขนของทางทะเล” ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

“ผู้ส่งของ” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล หรือบุคคลซึ่งได้มอบของให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล แล้วแต่กรณี

“สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาซึ่งผู้ขนส่งตกลงให้บริการรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังที่หรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง และผู้ส่งของตกลงจะชำระค่าระวางเพื่อการนั้น”

มาตรา 4 ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “สัญญาชาร์เตอร์เรือ” และคำว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังต่อไปนี้

“สัญญาชาร์เตอร์เรือ” หมายความว่า สัญญาซึ่งเจ้าของเรือยินยอมให้บุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ชาร์เตอร์เรือ ใช้ประโยชน์จากเรือของตนโดยคิดค่าตอบแทน ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์ดังกล่าวอาจกระทำโดยการนำระวางเรือไปใช้บรรทุกของจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง หรือนำไปบรรทุกของตลอดช่วงระยะเวลาหนึ่ง หรือโดยการเข้าครอบครองและควบคุมเรือตลอดอายุของสัญญาก็ได้ และให้หมายความรวมถึง สัญญาที่ผู้ชาร์เตอร์เรือตกลงให้ชาร์เตอร์เรือช่วงต่อไปอีก

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ”

มาตรา 5 ให้ยกเลิกมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งในประเทศหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในอีกประเทศหนึ่ง เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับ ก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ”

มาตรา 6 ให้ยกเลิกมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาชาร์เตอร์เรือ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือนั้นด้วย บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้ชาร์เตอร์เรือ”

มาตรา 7 ให้ยกเลิกมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 6 ถ้าในการปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งได้ใช้การขนส่งทางอื่นร่วมด้วย ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น”

มาตรา 8 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 6/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“มาตรา 6/1 คดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด รวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องตามมาตรา 46 วรรคสอง ให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

มาตรา 9 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสอง ของมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“ในกรณีที่ใบตราส่งมีข้อความอ้างถึงเอกสารหรือข้อความในเอกสารอื่น เอกสารหรือข้อความนั้นจะยกขึ้นใช้ยันผู้รับตราส่งได้เฉพาะเมื่อได้แนบอยู่กับหรือทำให้ปรากฏอยู่ในใบตราส่งนั้น หรือเมื่อผู้รับตราส่งได้ทราบถึงเอกสารหรือข้อความนั้นแล้วจากวิธีการอื่น”

มาตรา 10 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 40/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

"มาตรา 40/1 ในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งของทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งของ

หากมีพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะบอกกล่าวไปยังผู้ส่งของได้ทันที หรือไม่อาจถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งของได้ หรือถ้าผู้ส่งของละเลยไม่มีคำสั่งนั้นมาในเวลาอันควรหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติได้ ให้ผู้ขนส่งมีสิทธินำของนั้นออกขาย ทำลายหรือจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดตามความเหมาะสมและจำเป็น

เมื่อได้จัดการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ขนส่งบอกกล่าวแก่ผู้ส่งของโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ขนส่งละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ส่งของ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของตามวรรคสองแล้วได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิหักเอาไว้เป็นค่าระวางค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการนั้น ถ้ายังมีเหลือให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลัน แต่หากยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ส่งของต้องรับผิดในส่วนที่ขาดนั้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของนั้นแล้วไม่ได้เงิน ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการดังกล่าวเอากับผู้ส่งของ"

มาตรา 11 ให้ยกเลิกมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 46 ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบของนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41(1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41(2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

สิทธิของผู้ที่ต้องรับผิดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ในการไล่เบี้ยหรือเรียกชดใช้เอาจากบุคคลอื่นให้มีกำหนดอายุความหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ได้ใช้ค่าเสียหาย"

มาตรา 12 ให้ยกเลิกมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 47 ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องอาจยินยอมให้ขยายอายุความออกไปโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายตน

ก่อนครบระยะเวลาที่ขยายออกไปตามวรรคหนึ่ง ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องจะยินยอมให้ขยายอายุความออกไปอีกครั้งหนึ่งหรือหลายครั้งก็ได้"

มาตรา 13 ให้ยกเลิกมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 51 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง และมาตรา 9 แล้ว"

มาตรา 14 ให้ยกเลิก (12) ของมาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"(12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องหรือการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้นำร่อง"

มาตรา 15 ให้ยกเลิกมาตรา 54 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 54 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลพึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว"

มาตรา 16 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 57/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

"มาตรา 57/1 ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิยกเว้นความรับผิดตามหมวดนี้ ไม่ว่าการเรียกร้องจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามหมวดนี้เช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งอื่น"

มาตรา 17 ให้ยกเลิกมาตรา 58 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 58 ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมหีบห่อแห่งของนั้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า"

มาตรา 18 ให้ยกเลิกมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"มาตรา 60 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

(3) ผู้ขนส่งได้จดแจ้งรายการใดๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

(4) ผู้ส่งของได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งจะรับมอบของและผู้ขนส่งได้จดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งแล้ว”

มาตรา 19 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 60/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“มาตรา 60/1 ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ ไม่ว่าการเรียกร้องจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้เช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น

ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลทั้งหมดดังกล่าวรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 58”

มาตรา 20 ให้ยกเลิกมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 61 การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา 58 ให้คำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาที่ของนั้นจะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ หรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ขนถ่ายขึ้นจากเรือ

การคำนวณราคาของตามวรรคหนึ่ง ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ราคาที่คำนวณได้ตามวรรคสองต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่า ให้แห่งของไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง”

มาตรา 21 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 62 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบ ให้คำนวณ ณ วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรส่งมอบ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย”

มาตรา 22 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลที่ทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา 23 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- หลังจากที่มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาเป็นเวลากว่า 17 ปี บุคคลที่เกี่ยวข้องได้มีการหยิบยกปัญหาในทางปฏิบัติต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้กฎหมาย และได้พยายามผลักดันให้มีการแก้ไขปรับปรุงให้กฎหมายดังกล่าวเพื่อสามารถใช้เป็นกลไกในการส่งเสริมการประกอบกิจการของผู้ประกอบการไทย และในขณะเดียวกันสามารถคุ้มครองผู้ใช้บริการและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาของความไม่ชัดเจนของและช่องว่างของกฎหมาย นอกจากนั้น ยังมีหลักการบางส่วนที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายและแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศ ปัญหาดังกล่าวมีสาเหตุมาจากกฎหมายที่มีอยู่ไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสมกับสภาพของการให้บริการรับขนของทางทะเลในปัจจุบัน นอกจากนั้นยังมีสาเหตุมาจากการตีความของศาล ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบจึงได้รวบรวมปัญหาที่เกิดขึ้นและหารือกับบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาข้างต้น ซึ่งในที่สุดได้ข้อสรุปว่าสมควรดำเนินการแก้ไขกฎหมายโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้าส่วนใหญ่ของไทย และเจตนารมณ์ที่จะส่งเสริมกิจการขนส่งทางทะเลและคุ้มครองผู้ใช้บริการและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องของไทย

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล

.....

.....

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. .....

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า เรือที่ใช้ในทะเลที่มีขนาดไม่ต่ำกว่า ๓๐๐ ตันกรอส

“เจ้าของเรือ” หมายความรวมถึง ผู้ชาร์เตอร์เรือ ผู้จัดการเรือและผู้ดำเนินการใช้เรือ

“ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล” หมายความว่า บุคคลซึ่งเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

“การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล” หมายความว่า การทำให้เรือหรือสินค้าบนเรือพ้นหรือไม่เป็นอันตรายและให้หมายความรวมถึงการย้าย หรือทำลายสินค้าของเรือที่ประสบอันตราย และการกู้ ย้าย หรือทำลายเรือหรือสิ่งอื่นใดที่อยู่บนเรือที่จม อับปาง เกยตื้น หรือถูกทอดทิ้ง

“เครื่องช่วยในการเดินเรือ” หมายความว่า สิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินเรือ เช่น ประภาคาร โคมไฟและทุ่นเครื่องหมาย เป็นต้น

“ศาล” หมายความว่า ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

"หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมาย ว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่

(๑) ยานพาหนะที่มีเบาะอากาศรองรับ

(๒) แท่นลอยน้ำที่สร้างขึ้นเพื่อการสำรวจหรือแสวงประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติของพื้นดินใต้ท้องทะเลหรือดินใต้ผิวดินของพื้นดินใต้ท้องทะเล

(๓) เรือที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือให้ใช้ในทางน้ำภายในเท่านั้น

(๔) เรือที่มีขนาดต่ำกว่า ๓๐๐ ตันกรอส

(๔) เรือที่สร้างขึ้นหรือปรับปรุงและใช้ในการขุดเจาะเพื่อแสวงหาทรัพยากรในพื้นดินใต้ท้องทะเล

(๖) เรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด ๑
บุคคลและการจำกัดความรับผิด

มาตรา ๗ บุคคลดังต่อไปนี้สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้

(๑) เจ้าของเรือ

(๒) ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(๓) บุคคลซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบในการกระทำ งดเว้นกระทำการหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลนั้น

(๔) ผู้รับประกันภัยความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ซึ่งสิทธิเรียกร้องนั้นผู้เอาประกันสามารถจำกัดความรับผิดได้

ห้ามมิให้บุคคลตามวรรคหนึ่งอ้างการจำกัดความรับผิดของตนถ้ามีการพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๗ วรรคสอง สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ บุคคลตามมาตร ๗ วรรคแรกสามารถจำกัดความรับผิดได้

(๑) สิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบนเรือหรือเนื่องจากการใช้เรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว

(๒) สิทธิเรียกร้องเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดขึ้นบนเรือหรือเนื่องจากการใช้เรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และความเสียหายที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว และให้รวมถึงความเสียหายต่อกิจการท่าเรือ ที่ทอดจอดเรือ ทางน้ำ หรือเครื่องช่วยในการเดินเรือ

(๓) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายเนื่องจากความล่าช้าในการขนของผู้โดยสารหรือเครื่องเดินทางของผู้โดยสารเหล่านั้น

(๔) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอื่นอันเกิดจากการใช้เรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิอันมิใช่สิทธิตามสัญญา

(๕) สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการยก การเคลื่อนย้าย การทำลาย หรือการกระทำใด ๆ ต่อเรือที่จม อับปาง เกยตื้น หรือถูกละทิ้ง รวมทั้งสิ่งของใดๆที่อยู่บนเรือหรือเคยอยู่บนเรือลำนั้น

(๖) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเคลื่อนย้าย ทำลาย หรือกระทำการใดๆที่ทำให้สินค้าบนเรือหมดอันตราย

(๗) สิทธิเรียกร้องของบุคคลซึ่งมิใช่ผู้ที่ต้องรับผิดเกี่ยวกับมาตรการที่ได้กระทำไปเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายที่ผู้ที่ต้องรับผิดอาจจำกัดความรับผิดของตนได้ตามกฎหมายนี้ และความเสียหายที่ตามมาอันเกิดจากมาตรการดังกล่าว

สิทธิเรียกร้องตาม (๑)-(๗) ให้จำกัดความรับผิดตามกฎหมายนี้ได้ แม้เป็นการเรียกร้องในกรณีไล่เบี้ยหรือเรียกค่าทดแทนตามสัญญาหรืออื่นใด เว้นแต่สิทธิเรียกร้องตามที่กำหนดไว้ใน (๕)-(๗) ไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดได้ ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าตอบแทนตามสัญญาที่ทำไว้กับผู้ที่ต้องรับผิด

มาตรา ๙ สิทธิเรียกร้องต่อไปนี้ บุคคลตามมาตรา ๗ วรรคแรกไม่สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้

(๑) สิทธิเรียกร้องเพื่อเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(๒) สิทธิเรียกร้องเพื่อส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

(๓) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษจากน้ำมันที่เรียกร้องเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดที่เกี่ยวกับเรือที่บรรทุกน้ำมันนั้น

(๔) สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ หรือที่เรียกร้องเอาจากเจ้าของเรือนิวเคลียร์

(๕) สิทธิเรียกร้องของลูกจ้างของเจ้าของเรือหรือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับเรือหรือเกี่ยวกับการดำเนินงานช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นรวมทั้งสิทธิเรียกร้องของทายาทของลูกจ้าง ผู้อยู่ในอุปการะของลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นใดของลูกจ้างที่มีสิทธิเรียกร้องในทำนองเช่นว่านั้นได้

มาตรา ๑๐ ถ้าบุคคลตามมาตร ๗ วรรคแรก มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้มีสิทธิเรียกร้องด้วย และสิทธิเช่นว่านี้เกิดจากเหตุการณ์เดียวกัน ให้นำสิทธิเรียกร้องของทั้งสองฝ่ายมาหักกลบลบกัน หากมีส่วนที่เหลือก็ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๑ การอ้างการจำกัดความรับผิดไม่ถือว่าเป็นการยอมรับผิด

หมวด ๒

ขอบเขตของความรับผิด

มาตรา ๑๒ นอกจากกรณีที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๖ ความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากเหตุการณ์ครั้งหนึ่ง ให้คำนวณดังต่อไปนี้

(๑) กรณีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ

(ก) เรือที่มีขนาดไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตันกรอส คิดเป็นค่าเสียหายเท่ากับจำนวน ๒,๐๐๐,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(ข) เรือที่มีขนาดเกิน ๒,๐๐๐ ตันกรอส ให้เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ขนาด ๒,๐๐๑ ตันกรอส ถึง๓๐,๐๐๐ ตันกรอส ตันกรอสละ ๘๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาด ๓๐,๐๐๑ ตันกรอส ถึง ๗๐,๐๐๐ ตันกรอส ตันกรอสละ ๖๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาดเกิน ๗๐,๐๐๐ ตันกรอสขึ้นไป ตันกรอสละ ๔๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(๒) กรณีสิทธิเรียกร้องอื่น

(ก) เรือที่มีขนาดไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตันกรอส คิดเป็นค่าเสียหายเท่ากับจำนวน ๑,๐๐๐,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(ข) เรือที่มีขนาดเกิน ๒,๐๐๐ ตันกรอส ให้เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ขนาด ๒,๐๐๐ ตันกรอสถึง ๓๐,๐๐๐ ตันกรอส ตันกรอสละ ๔๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาด ๓๐,๐๐๑ ตันกรอสถึง ๗๐,๐๐๐ ตันกรอส ตันกรอสละ ๓๐๐หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ขนาดเกิน ๗๐,๐๐๐ ตันกรอสขึ้นไป ตันกรอสละ ๒๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

มาตรา ๑๓ ถ้าความรับผิดที่คำนวณได้ตามมาตรา ๑๒(๑) ไม่พอชำระต่อสิทธิเรียกร้องกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บได้ทั้งหมด ให้นำเอาจำนวนเงินที่คำนวณได้ตามมาตรา ๑๒(๒) ชำระแก่สิทธิเรียกร้องส่วนที่เหลือ โดยให้ถือว่าสิทธิเรียกร้องส่วนที่เหลือดังกล่าวอยู่ในลำดับเดียวกับสิทธิเรียกร้องตามมาตรา๑๒(๒)

มาตรา ๑๔ ความรับผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มิได้ดำเนินการจากเรือหรือดำเนินการบนเรือที่ประสบภัย ให้คำนวณตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับเรือที่มีขนาด ๑,๕๐๐ ตันกรอส

มาตรา ๑๕ ความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่เกิดแกผู้โดยสารของเรือตามสัญญารับขนผู้โดยสาร หรือบุคคลซึ่งผู้ขนส่งยินยอมให้ติดตามไปกับยานพาหนะหรือกับสัตว์มีชีวิตตามสัญญารับขนของที่เกิดจากเหตุการณ์ครั้งหนึ่งจะเท่ากับ ๑๗๕,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินคูณด้วยจำนวนผู้โดยสารที่เรือลำนั้นได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้ตามใบอนุญาตใช้เรือ

มาตรา ๑๖ ความรับผิดที่คำนวณได้ตามมาตรา ๑๒ หรือมาตรา ๑๕ แล้วแต่กรณี ให้ใช้บังคับแก่สิทธิเรียกร้องทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ครั้งหนึ่ง

มาตรา ๑๗ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่วางหลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิดไว้ต่อศาล โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

หมวด ๓

หลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิด

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่มีการใช้สิทธิทางศาลเพื่อให้มีการชดใช้ค่าเสียหายหรือมีการกักเรือตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือเพื่อสิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๘ ให้บุคคลตามมาตรา ๗ วรรคแรก ยื่นคำร้องต่อศาลที่มีการดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเพื่อขอวางหลักประกันไว้ใช้ชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเช่นว่านั้น

หลักประกันที่จะวางไว้ต่อศาลตามวรรคหนึ่ง ให้มีจำนวนตามที่คำนวณได้ตามมาตรา ๑๒ หรือมาตรา ๑๕ แล้วแต่กรณี พร้อมทั้งดอกเบี้ยในอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีนับจากวันที่เกิดเหตุการณ์อันเป็นมูลแห่งความรับผิดนั้นถึงวันที่วางหลักประกันไว้ต่อศาลโดยจะวางเป็นเงินสดหรือหลักประกันอื่นตามที่ศาลเห็นสมควรก็ได้

คำร้องขอวางหลักประกันตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และระเบียบของศาล

มาตรา ๑๙ เมื่อได้มีการวางหลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิดไว้ต่อศาลตามมาตรา ๑๘ โดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งตามมาตรา ๗ วรรคแรกให้ถือว่าการวางหลักประกันดังกล่าวเป็นการวางหลักประกันโดยบุคคลดังกล่าวทุกคน

มาตรา ๒๐ เมื่อได้มีการวางหลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิดต่อศาลตามมาตรา ๑๘ แล้ว

(๑) ให้บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องบังคับชำระหนี้เอาจากหลักประกันนั้นเท่านั้น

(๒) ในกรณีที่มีการกักเรือหรือมีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของบุคคลตามมาตรา ๗ วรรคแรกให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือหรือทรัพย์สินนั้น

มาตรา ๒๑ เมื่อศาลสั่งรับคำร้องเพื่อขอวางหลักประกันเพื่อการจำกัดความรับผิดแล้ว ให้ศาลส่งสำเนาคำร้องไปยังผู้มีสิทธิเรียกร้องตามบัญชีรายชื่อผู้เสียหายที่ปรากฏในคำร้อง และลงประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่ศาลเห็นสมควรตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๒ ในการดำเนินการตามมาตรา ๒๑ ให้ศาลมีอำนาจกำหนดระยะเวลาตามที่เห็นสมควรเพื่อให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้เข้ามาใช้สิทธิทางศาลในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ผู้มีสิทธิเรียกร้องรายใดไม่ใช้สิทธิภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคหนึ่งให้ศาลใช้ดุลพินิจสั่งไม่รับการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าว

มาตรา ๒๓ ภายใต้บังคับของมาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๕ ให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่ง ให้จ่ายเงินจากหลักประกันแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องตามส่วนแห่งสิทธิเรียกร้องจากหลักทรัพย์นั้น

มาตรา ๒๔ คดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๘ ให้อยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๒๕ พระราชบัญญัติฉบับนี้มิให้ใช้สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๘ ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ

หมายเหตุ :- เนื่องจากธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก แต่ธุรกิจด้านนี้เป็นธุรกิจที่มีความเสี่ยงภัยในการประกอบการสูง ต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติอย่างหนัก ต้องลงทุนมหาศาลมองเห็นผลตอบแทนในระยะสั้นได้ยาก ดังนั้น เพื่อจูงใจให้มีผู้สนใจที่จะลงทุนในธุรกิจด้านนี้ อีกทั้งเพื่อคุ้มครองผู้ที่ประกอบการอยู่แล้วจากความเสี่ยงภัยในการประกอบการและเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติที่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายในเรื่องนี้ในประเทศของตนได้ดียิ่งขึ้น จึงสมควรมีกฎหมายวางหลักเกณฑ์ให้ผู้ที่ประกอบการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น เจ้าของเรือ ผู้ชาเตอร์เรือ ฯลฯ สามารถจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเลบางประเภทได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล (ฉบับที่ ..)

พ.ศ....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับในวันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

"ความเสี่ยงภัยทางทะเล" หมายความว่า

(ก) กรณีที่เรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ อาจเผชิญภัยทางทะเล

(ข) กรณีที่รายได้หรือเงินที่จะพึงได้ต้องตกอยู่ในอันตรายจากการที่เรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ต้องเผชิญภัยทางทะเล ไม่ว่ารายได้หรือเงินที่จะพึงได้นั้นจะเป็นค่าระวาง ค่าโดยสาร ค่าบำเหน็จ กำไรหรือประโยชน์อย่างอื่นซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ หรือหลักประกันสำหรับเงินล่วงหน้า เงินกู้หรือเงินทดรองจ่าย

(ค) กรณีที่เจ้าของเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ หรือบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียหรือที่ต้องรับผิดชอบเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ อาจต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากภัยทางทะเล

"ภัยทางทะเล" หมายความว่า ภัยอันเกิดหรือเป็นผลมาจากการเดินเรือในทะเล อันได้แก่ ภยันตรายแห่งท้องทะเล อัคคีภัย ภัยสงคราม โจรกรรม การกระทำของโจรสลัด การจับกุม กัก ยึดหรือหน่วงเหนี่ยวซึ่งกระทำโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดน การโยนของทิ้งทะเล การจงใจละเมิดของคนประจำเรือต่อเจ้าของเรือ และภัยอื่นใดในลักษณะเดียวกัน และภัยใด ๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

“ค่าระวาง” หมายความรวมถึง ประโยชน์ที่เจ้าของเรือได้รับจากการใช้เรือของตนบรรทุกของหรือสังหาริมทรัพย์ของตนเอง ค่าระวางที่ชำระโดยบุคคลภายนอก แต่ไม่รวมถึงค่าโดยสาร

“เรือ” หมายความรวมถึง ตัวเรือ วัสดุอุปกรณ์เรือ สัมภาระและเสบียงสำหรับคนประจำเรือ ในกรณีที่ใช้เรือในการค้าใดโดยเฉพาะ ให้รวมถึงสิ่งติดตั้งตามปกติต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการค้านั้น

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเลที่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย

มาตรา 5 บรรดาบทกฎหมาย กฎหรือข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือขัดแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 6 คดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา 7 เว้นแต่จะได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ประกันภัย การตีความถ้อยคำในกรมธรรม์ประกันภัยให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 8 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด 1

สัญญาประกันภัยทางทะเล

มาตรา 9 สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยรับที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่ได้ตกลงกัน เพื่อวินาศภัยอันเกิดจากความเสี่ยงภัยทางทะเล

มาตรา 10 ความเสี่ยงภัยทางทะเลใด ๆ ที่ชอบด้วยกฎหมายอาจเป็นวัตถุแห่งสัญญาประกันภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา 11 ในกรณีที่มีประเพณีปฏิบัติทางการค้าหรือได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งในสัญญา สัญญาประกันภัยทางทะเลย่อมขยายให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อวินาศภัยอันอาจเกิดจากภัยทางน้ำ ทางบกหรือทางอากาศซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการเดินทะเล

มาตรา 12 ในกรณีที่ทำสัญญาประกันภัยทางทะเลให้คุ้มครองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อหรือการปล่อยลงน้ำ หรือคุ้มครองความเสี่ยงภัยใด ๆ ซึ่งคล้ายคลึงกับความเสี่ยงภัยทางทะเล ให้นำความในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 13 สัญญาประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้นเมื่อผู้รับประกันภัยได้แสดงเจตนาสนองตอบคำเสนอของผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะได้มีการออกกรมธรรม์ประกันภัยในเวลานั้นหรือไม่ก็ตาม

ในกรณีเป็นที่สงสัยเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเล คู่กรณีอาจอ้างสลิป บันทึกการให้ความคุ้มครอง หรือบันทึกข้อตกลงในการทำสัญญาตามประเพณีทางการค้าที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นเป็นหลักฐานก็ได้

มาตรา 14 เมื่อเกิดสัญญาประกันภัยทางทะเล ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องออกกรมธรรม์ประกันภัย และผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องชำระเบี้ยประกันภัย

การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัยให้เป็นไปตามบทบัญญัติในหมวดเบี้ยประกันภัย

มาตรา 15 ข้อตกลงหรือเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยทางทะเล ถ้ามิได้ทำให้ปรากฏไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย จะรับฟังเป็นพยานหลักฐานมิได้

มาตรา 16 ผู้รับประกันภัยอาจตกลงให้ความคุ้มครองเปิด โดยมีการระบุวัตถุที่เอาประกันภัย ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัยไว้ด้วยข้อความอย่างกว้าง ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะแจ้งรายละเอียดอย่างอื่นเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัยโดยเฉพาะเจาะจงให้ในภายหลัง เพื่อให้ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับวัตถุประกันภัยที่แจ้งดังกล่าว

ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับกรมธรรม์ประกันภับแบบลอยตัวมาใช้บังคับกับความคุ้มครองเปิดโดยอนุโลม

มาตรา 17 ในกรณีที่บุคคลหนึ่งเข้าทำสัญญาประกันภัยทางทะเลแทนบุคคลอื่นโดยสุจริต บุคคลผู้ที่สัญญาได้กระทำขึ้นในนามของตนอาจให้สัตยาบันแก่สัญญานั้นก็ได้

การให้สัตยาบันตามวรรคหนึ่งอาจกระทำภายหลังจากที่บุคคลดังกล่าวจะได้ทราบถึงความเสียหายแล้วก็ได้

หมวด 2

การเปิดเผยข้อความจริงและคำแถลง

มาตรา 18 สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสุจริตอย่างยิ่ง

หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่รักษาความสุจริตอย่างยิ่งก่อนทำสัญญา สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นโมฆียะ อีกฝ่ายหนึ่งอาจบอกล้างสัญญาได้

หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่รักษาความสุจริตอย่างยิ่งในระหว่างอายุสัญญา อีกฝ่ายหนึ่งอาจบอกเลิกสัญญาได้

การบอกเลิกสัญญาตามวรรคสามไม่กระทบต่อสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาที่มีอยู่ก่อนหน้านั้น

มาตรา 19 ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญต่อผู้รับประกันภัยก่อนที่สัญญาประกันภัยทางทะเลจะเกิดขึ้น

ภายใต้บังคับมาตรา 20 ข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญที่ต้องเปิดเผย ได้แก่ ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยรู้หรือควรจะได้รู้ในทางค้าปกติของตนซึ่งจะอาจจะได้จูงใจผู้ประกอบธุรกิจรับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือให้บอกปัดไม่ยอมทำสัญญา

หากผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงตามวรรคหนึ่ง สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้

มาตรา 20 ผู้เอาประกันภัยไม่จำต้องเปิดเผยข้อความจริงดังต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้สอบถาม

(1) ข้อความจริงซึ่งแสดงถึงการเสี่ยงภัยที่ลดลง

(2) ข้อความจริงซึ่งผู้รับประกันภัยได้รู้หรือควรจะได้รู้ในทางค้าปกติของตน หรือเป็นที่รู้กันอยู่โดยทั่วไป

(3) ข้อความจริงซึ่งผู้รับประกันภัยได้สละสิทธิที่จะขอให้ผู้เอาประกันภัยเปิดเผย

(4) ข้อความจริงซึ่งไม่จำเป็นต้องเปิดเผยเพราะเหตุที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายอยู่แล้ว

มาตรา 21 ภายใต้บังคับมาตรา 20 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยโดยผ่านตัวแทน ตัวแทนนั้นจะต้องเป็นผู้เปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญดังต่อไปนี้แก่ผู้รับประกันภัย

(1) ข้อความจริงที่ตนรู้หรือควรจะได้รู้ในทางค้าปกติของการเป็นตัวแทน หรือข้อความจริงที่ควรจะได้มีการแจ้งให้ตัวแทนทราบ

(2) ข้อความจริงซึ่งผู้เอาประกันจำต้องเปิดเผย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยทราบถึงข้อความจริงนั้นช้าเกินกว่าที่จะแจ้งให้ตัวแทนทราบ

มาตรา 22 ข้อความจริงตามมาตรา 19 มาตรา 20 และมาตรา 21 หมายความรวมถึง ข้อมูลข่าวสารที่ส่งให้ผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยได้รับ

มาตรา 23 คำแถลงอันเป็นสาระสำคัญของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อผู้รับประกันภัยในระหว่างการเจรจาทำสัญญาประกันภัยทางทะเลและก่อนที่สัญญาจะเกิดขึ้นจะต้องเป็นความจริง หากมีการแถลงข้อความอันเป็นเท็จ สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้

คำแถลงอันเป็นสาระสำคัญ ได้แก่ คำแถลงซึ่งอาจจะได้จูงใจผู้ประกอบธุรกิจรับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือให้บอกปัดไม่ยอมทำสัญญา

คำแถลงอาจเป็นการแสดงข้อเท็จจริง การคาดหมายหรือความเชื่อก็ได้

มาตรา 24 ในกรณีที่คำแถลงเป็นการแสดงข้อเท็จจริงและมีข้อแตกต่างระหว่างคำแถลงนั้นและสิ่งที่ถูกต้องตามความเป็นจริง แต่หากผู้ประกอบธุรกิจรับประกันภัยไม่ถือว่าข้อแตกต่างนั้นเป็นสาระสำคัญ ให้ถือว่าคำแถลงนั้นเป็นความจริง

ในกรณีที่คำแถลงเป็นการคาดหมายหรือความเชื่อ ให้ถือว่าเป็นความจริงเมื่อได้กระทำโดยสุจริต

มาตรา 25 การเพิกถอนหรือแก้ไขคำแถลงอาจกระทำได้ไม่ว่า ณ เวลาใด ๆ ก่อนที่สัญญาประกันภัยทางทะเลจะเกิดขึ้น

หมวด 3

ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้

มาตรา 26 ผู้เอาประกันภัยไม่จำต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่ทำสัญญาประกันภัย แต่สัญญานั้นจะต้องทำขึ้นโดยคาดหมายได้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียเช่นว่านั้น

หากสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ทำขึ้นโดยที่ผู้เอาประกันภัยไม่อาจคาดหมายได้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆะ

มาตรา 27 ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่ความเสียหายเกิดขึ้นจึงจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีทำสัญญาประกันภัยโดยมีเงื่อนไขว่าผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองแม้ว่าในขณะที่เอาประกันภัยวัตถุที่เอาประกันภัยได้เกิดความเสียหายแล้ว เช่น “เสียหายหรือไม่เสียหาย” ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแม้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียภายหลังจากความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว เว้นแต่ปรากฏว่าในเวลาที่ทำสัญญานั้นผู้เอาประกันภัยได้ทราบถึงความเสียหายนั้นอยู่แล้วและผู้รับประกันภัยยังไม่ทราบในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเวลาที่เกิดความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยจะไม่อาจได้มาซึ่งส่วนได้เสียจากการกระทำใด ๆ ภายหลังจากที่ตนได้ทราบถึงความเสียหายแล้ว

มาตรา 28 บุคคลผู้มีนิติสัมพันธ์หรือความผูกพันใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยทางทะเลหรือกับทรัพย์อย่างหนึ่งอย่างใดที่ต้องเสี่ยงภัยทางทะเล ซึ่งเป็นผลทำให้ตนอาจได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์นั้นปลอดภัยหรือเดินทางถึงตามกำหนด หรือเป็นผลให้ตนอาจต้องเสื่อมสิทธิจากการที่ทรัพย์นั้นสูญหาย เสียหาย หรือถูกกักเอาไว้ หรืออาจต้องรับผิดเพื่อกรณีดังกล่าวย่อมมีส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้

ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ของบุคคลตามวรรคหนึ่งอาจเป็นส่วนได้เสียที่อาจลบล้างได้ ส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน หรือส่วนได้เสียบางส่วนก็ได้

มาตรา 29 บุคคลดังต่อไปนี้เป็นผู้มีส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ด้วย

(1) ผู้ซื้อของ ในการเอาประกันภัยของนั้น แม้ว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิเลือกที่จะปฏิเสธไม่รับของนั้น หรือปฏิบัติต่อของนั้นเสมือนหนึ่งว่าของอยู่ในความเสี่ยงภัยของผู้ขาย เพราะเหตุที่ผู้ขายส่งมอบชักช้าหรือเหตุอื่น

(2) ผู้รับประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัยทางทะเล ในการเอาประกันภัยต่อความเสี่ยงภัยของตน ทั้งนี้ ผู้เอาประกันภัยเดิมย่อมไม่มีสิทธิหรือส่วนได้เสียในส่วนของการเอาประกันภัยต่อเช่นว่านั้น เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(3) ผู้ให้กู้ยืมเงินโดยมีเรือหรือสินค้าเป็นหลักประกัน ในการเอาประกันภัยเงินที่ให้กู้ยืมนั้น

(4) นายเรือหรือคนประจำเรือ ในการเอาประกันภัยค่าจ้างของตน

(5) บุคคลที่จ่ายค่าระวางล่วงหน้า ในการเอาประกันภัยค่าระวางที่จ่ายล่วงหน้าไป ทั้งนี้ เพียงเท่าจำนวนค่าระวางที่จะไม่ได้รับชำระคืนหากเกิดความเสียหายขึ้น

(6) ผู้เอาประกันภัย ในการเอาประกันภัยในค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของการประกันภัยที่ตนอาจทำขึ้น

มาตรา 30 ผู้รับจำนอง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นซึ่งมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยจะเอาประกันวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นในนามและเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่นซึ่งมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกันก็ได้ และจะเอาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของตนเองด้วยก็ได้

ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยตกอยู่ภายใต้สัญญาจำนอง ผู้จำนองจะมีส่วนได้เสียเต็มตามมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น และผู้รับจำนองจะมีส่วนได้เสียตามจำนวนเงินที่ค้างชำระหรือที่จะถึงกำหนดชำระภายใต้สัญญาจำนองนั้น

เจ้าของเรือ ของ หรือสังหาริมทรัพย์ที่อาจเผชิญภัยทางทะเลจะมีส่วนได้เสียเต็มตามมูลค่าของทรัพย์นั้น แม้ว่าจะมีบุคคลภายนอกได้ตกลงว่าจะชดใช้หรือต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เจ้าของทรัพย์นั้นเมื่อเกิดความเสียหายก็ตาม

มาตรา 31 การโอนส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยไม่เป็นผลให้สิทธิต่าง ๆ ของผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยโอนไปยังผู้รับโอน เว้นแต่จะได้ตกลงโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายไว้กับผู้รับโอนว่าให้มีผลเช่นนั้น

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่กระทบกระเทือนถึงการโอนส่วนได้เสียโดยผลของกฎหมาย

หมวด 4

มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้

มาตรา 32 หากมิได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ประกันภัย ให้คิดมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของวัตถุที่เอาประกันภัยดังนี้

(1) ในการประกันภัยเรือ ได้แก่ มูลค่าของเรือในเวลาที่เริ่มเสี่ยงภัย รวมถึงอุปกรณ์เรือ เสบียงและของใช้สำหรับคนประจำเรือ เงินที่ได้จ่ายไปล่วงหน้าเป็นค่าจ้างคนประจำเรือ และค่าใช้จ่ายอย่างอื่นที่ได้ใช้ไปเพื่อการทำให้เรือเหมาะสมกับการเดินทางหรือการเสี่ยงภัยตามความมุ่งหมายแห่งกรมธรรม์ประกันภัย บวกด้วยค่าธรรมเนียมในการประกันภัยสิ่งต่าง ๆ ข้างต้นทั้งหมด

ในกรณีเป็นเรือที่ใช้ในการค้าอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ มูลค่าเรือให้รวมถึงสิ่งติดตั้งต่าง ๆ ตามปกติที่จำเป็นสำหรับการค้านั้นด้วย

(2) ในการประกันภัยค่าระวาง ไม่ว่าจะได้จ่ายล่วงหน้าไปแล้วหรือไม่ก็ตาม ได้แก่ จำนวนค่าระวางที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสี่ยงภัย บวกด้วยค่าธรรมเนียมในการประกันภัย

(3) ในการประกันภัยของหรือสินค้า ได้แก่ ราคาทุนแห่งของหรือสินค้านั้นบวกด้วยค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและค่าธรรมเนียมในการประกันภัยในสิ่งต่าง ๆ ข้างต้นทั้งหมด

(4) ในการประกันภัยวัตถุอื่นใด ได้แก่ จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสี่ยงภัยในเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครอง บวกด้วยค่าธรรมเนียมในการประกันภัย

หมวด 5

กรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 33 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

(1) ชื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาในนามของผู้เอาประกันภัย

(2) วัตถุที่เอาประกันภัยและภัยซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง

(3) เที่ยวเดินทาง และ/หรือกำหนดระยะเวลาที่เอาประกันภัย

(4) จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย

(5) ชื่อผู้รับประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยผู้รับประกันภัยโดยมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ตามวรรคหนึ่งยังคงมีฐานะเป็นกรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 34 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะต้องลงลายมือชื่อผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ผู้รับประกันภัยมอบหมาย

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไปได้ลงลายมือชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ให้ถือว่าการลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยแต่ละรายเป็นการทำสัญญาประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยแยกต่างหากจากกัน เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยใช้การประทับตราหรือวิธีการอื่นแทนการลงลายมือชื่ออยู่เป็นปกติ ให้ถือว่าการประทับตราหรือวิธีการดังกล่าวเป็นการลงลายมื่อชื่อของผู้รับประกันภัย

มาตรา 35 รายละเอียดของวัตถุที่เอาประกันภัยที่จะระบุในกรมธรรม์ประกันภัยต้องมีความชัดเจนตามสมควร โดยคำนึงถึงประเพณีปฏิบัติของการระบุรายละเอียดวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น ๆ แต่ไม่จำต้องระบุสภาพและขนาดของส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัย

หากกรมธรรม์ประกันภัยได้ระบุวัตถุที่เอาประกันภัยไว้โดยใช้ข้อความอย่างกว้าง ให้ถือว่ากรมธรรม์ประกันภัยนั้นมีผลใช้บังคับแก่ส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกันภัยประสงค์ที่จะได้รับความคุ้มครอง

มาตรา 36 กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกตามสัญญาการประกันภัยทางทะเลที่ให้ความคุ้มครองจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่ง เรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว"

กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกตามสัญญาการประกันภัยทางทะเลที่ให้ความคุ้มครองตามระยะเวลาที่แน่นอน เรียกว่า “กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดเวลา”

ในกรณีที่สัญญาประกันภัยทางทะเลให้ความคุ้มครองทั้งแบบรายเที่ยวและแบบกำหนดเวลา ผู้รับประกันภัยอาจรวมความคุ้มครองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวก็ได้

มาตรา 37 กรมธรรม์ประกันภัยอาจระบุมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยหรือไม่ก็ได้

กรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ตามที่ได้มีการตกลงกัน เรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า"

กรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่ได้ระบุมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ แต่จะกำหนดมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ตามวิธีการที่ได้ระบุไว้ในหมวด 4 เรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า"

มาตรา 38 มูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยที่ได้ตกลงกันและระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยให้ถือเป็นอันยุติระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยในเรื่องมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่เกี่ยวกับความเสียหายสิ้นเชิงหรือความเสียหายบางส่วนก็ตาม เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในพระราชบัญญัตินี้หรือมีการฉ้อฉล

มูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยที่ได้ตกลงกันและระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยไม่เป็นอันยุติสำหรับการวินิจฉัยว่าได้มีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงตามหมวด 9 เกิดขึ้นหรือไม่ เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

มาตรา 39 กรมธรรม์ประกันภัยที่แสดงการประกันภัยโดยใช้ข้อความอย่างกว้าง และจะมีการแจ้งชื่อเรือ หรือของหรือสังหาริมทรัพย์ที่เผชิญภัยทางทะเล และรายละเอียดอย่างอื่นเกี่ยวกับการประกันภัยในภายหลัง เรียกว่า “กรมธรรม์ประกันภัยแบบลอยตัว” หรือ “กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด”

การแจ้งรายละเอียดในภายหลัง ไม่ว่าจะครั้งเดียวหรือหลายครั้ง อาจกระทำได้โดยการสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัยหรือด้วยวิธีการอย่างอื่นตามจารีตประเพณี

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การแจ้งรายละเอียดจะต้องกระทำตามลำดับของการขนส่งหรือการบรรทุกของลงเรือ

การแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับของจะต้องแสดงถึงบรรดาของทั้งหมดที่ขนส่งไปกับเรือภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย รวมถึงมูลค่าแห่งของนั้น

การแจ้งมูลค่าแห่งของหรือทรัพย์อย่างอื่นจะต้องกระทำโดยสุจริต การละเลยหรือแจ้งรายละเอียดผิดพลาดอาจแก้ไขให้ถูกต้องได้แม้ภายหลังที่เกิดความเสียหายหรือภายหลังจากที่ของมาถึงปลายทาง หากการละเลยหรือการแจ้งรายละเอียดผิดพลาดนั้นเกิดขึ้นโดยสุจริต

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ถ้าปรากฏว่าเมื่อเกิดความเสียหายแก่ของหรือเมื่อของมาถึงปลายทางแล้วแต่ยังไม่มีการแจ้งมูลค่าแห่งของ ให้ถือว่าเป็นกรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นแบบไม่กำหนดมูลค่า

มาตรา 40 กรมธรรม์ประกันภัยย่อมโอนกันได้ เว้นแต่จะมีข้อกำหนดชัดแจ้งว่าห้ามโอน

การโอนกรมธรรม์ประกันภัยอาจกระทำโดยการสลักหลังหรือตามจารีตประเพณี ไม่ว่าก่อนหรือหลังเกิดความเสียหาย

ในกรณีที่มีการโอนกรมธรรม์ประกันภัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการโอนสิทธิประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นให้แก่บุคคลอื่น ผู้รับโอนย่อมมีสิทธิที่จะดำเนินคดีภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนั้นได้ในนามของตนเอง และจำเลยก็ชอบที่จะยกข้อต่อสู้ใด ๆ ตามสัญญาซึ่งตนจะพึงมีหากการดำเนินคดีนั้นได้กระทำโดยผู้ทำสัญญาประกันภัยขึ้นต่อสู้ผู้รับโอนนั้น

มาตรา 41 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้สละหรือสูญเสียส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย หากปรากฏว่าก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะสละหรือสูญเสียส่วนได้เสียนั้น ผู้เอาประกันภัยยังไม่ได้ตกลงโอนกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่บุคคลใด การโอนกรมธรรม์ประกันภัยภายหลังการสละหรือสูญเสียส่วนได้เสียนั้นย่อมไม่มีผล

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่กระทบกระเทือนถึงการโอนกรมธรรม์ประกันภัยภายหลังเกิดความเสียหาย

มาตรา 42 สัญญาประกันภัยทางทะเลใดกำหนดให้ออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยมีเงื่อนไขว่าผู้เอาประกันภัยจะมีส่วนได้เสียหรือไม่ก็ได้ หรือมีเงื่อนไขว่าไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับส่วนได้เสียอีก โดยถือว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียแล้วเมื่อมีการรับประกันภัย หรือมีเงื่อนไขไม่ให้ผู้รับประกันภัยได้รับประโยชน์จากซากทรัพย์ หรือมีเงื่อนไขโดยใช้ข้อความอื่นใดในทำนองเดียวกัน สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆะ

ในกรณีที่ปรากฏชัดว่าจะไม่มีซากทรัพย์จากการประกันภัย สัญญาประกันภัยจะกำหนดให้ออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยมีเงื่อนไขไม่ให้ผู้รับประกันภัยได้รับประโยชน์จากซากทรัพย์ก็ได้

หมวด 6

คำรับรอง

มาตรา 43 คำรับรอง ได้แก่ คำมั่นที่ผู้เอาประกันภัยรับว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด หรือรับว่าเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดจะเป็นผลสำเร็จ หรือยืนยันหรือปฏิเสธการมีอยู่ของสภาพข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเฉพาะเจาะจง

คำรับรองอาจเป็นได้ทั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย

มาตรา 44 คำรับรองโดยชัดแจ้งอาจกระทำในรูปแบบใด ๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นถึงเจตนาของการรับรอง โดยแสดงไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย หรือในเอกสารอื่นที่มีการอ้างอิงว่ารวมเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย

คำรับรองโดยชัดแจ้งจะไม่ลบล้างคำรับรองโดยปริยาย เว้นแต่จะขัดหรือแย้งกัน

มาตรา 45 ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามคำรับรองโดยเคร่งครัด ไม่ว่าคำรับรองนั้นจะเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม

ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยนับแต่วันที่ผิดคำรับรอง แต่ไม่เป็นการลบล้างความรับผิดใด ๆ ของผู้รับประกันภัยที่ได้เกิดขึ้นก่อนหน้านั้น

มาตรา 46 ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องปฏิบัติตามคำรับรองในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อคำรับรองนั้นไม่อาจใช้กับสัญญานั้นได้อีกต่อไป เพราะเหตุที่พฤติการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป

(2) เมื่อการปฏิบัติตามคำรับรองเป็นการผิดกฎหมายที่มีผลใช้บังคับในภายหลังการให้คำรับรอง

มาตรา 47 ในกรณีที่มีการผิดคำรับรอง ผู้เอาประกันภัยไม่อาจยกขึ้นต่อสู้ได้ว่าการผิดคำรับรองนั้นได้รับการแก้ไขและได้มีการปฏิบัติตามคำรับรองนั้นแล้วก่อนที่ความเสียหายจะเกิดขึ้น

ผู้รับประกันภัยอาจสละประโยชน์จากการผิดคำรับรองก็ได้

มาตรา 48 ในกรณีที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งว่าเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ที่อาจเผชิญภัยทางทะเลมีความเป็นกลาง ให้ถือว่ามีเงื่อนไขโดยปริยายด้วยว่าเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นมีความเป็นกลางในเวลาเริ่มต้นเสี่ยงภัย และผู้เอาประกันภัยจะคงสภาพความเป็นกลางนั้นไว้ตลอดระยะเวลาของการเสี่ยงภัยเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ตนจะสามารถทำได้

มาตรา 49 ในกรณีที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งว่าเรือมีความเป็นกลาง ให้ถือว่ามีเงื่อนไขโดยปริยายด้วยว่าเรือจะมีเอกสารที่จำเป็นต่อการพิสูจน์ความเป็นกลาง และเรือนั้นจะไม่แก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือปกปิดเอกสารหรือใช้เอกสารปลอม เท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยจะสามารถทำได้

หากมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการผิดเงื่อนไขตามวรรคหนึ่ง ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาก็ได้

มาตรา 50 คำรับรองในเรื่องดังต่อไปนี้ต้องเป็นคำรับรองโดยชัดแจ้ง

(1) สัญชาติของเรือ หรือการไม่เปลี่ยนแปลงสัญชาติของเรือในระหว่างการเสี่ยงภัย

(2) ของหรือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อาจเผชิญภัยทางทะเลอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

มาตรา 51 ในกรณีที่มีคำรับรองว่าวัตถุที่เอาประกันภัยอยู่ในสภาพดี หรือปลอดภัยดี ณ วันใดวันหนึ่ง การที่วัตถุที่เอาประกันภัยอยู่ในสภาพปลอดภัยเพียง ณ เวลาใดเวลาหนึ่งของวันดังกล่าว ถือได้ว่าปฏิบัติตามคำรับรองแล้ว

มาตรา 52 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว ให้ถือว่ามีคำรับรองโดยปริยายว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยสำหรับการเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้

ในกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองในระหว่างที่เรืออยู่ในท่าเรือ ให้ถือว่ามีคำรับรองโดยปริยายด้วยว่า เมื่อเริ่มต้นการเสี่ยงภัย เรือมีความเหมาะสมตามสมควรที่จะเผชิญภัยตามปกติของท่าเรือนั้น

ในกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางเป็นช่วง ๆ และในระหว่างแต่ละช่วงของการเดินทางนั้นมีความจำเป็นต้องจัดเตรียมการหรือมีอุปกรณ์เพิ่มเติมหรือแตกต่างกันออกไป ให้ถือว่ามีคำรับรองโดยปริยายว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทางแต่ละช่วง เรือนั้นจะอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดเตรียมการหรือมีอุปกรณ์เพื่อวัตถุประสงค์ของการเดินทางในช่วงนั้น

ให้ถือว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เมื่อเรือมีสภาพเหมาะสมทุกประการที่จะเผชิญกับภยันตรายแห่งท้องทะเลที่ตามปกติอาจเกิดขึ้นได้ในการเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้

มาตรา 53 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยวสำหรับของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ที่อาจเผชิญภัยทางทะเล ให้ถือว่ามีคำรับรองโดยปริยายว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

(1) เรือที่ใช้เดินทางอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และ

(2) เรือนั้นมีความเหมาะสมตามสมควรที่จะขนส่งของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นไปยังจุดหมายปลายทางตามกรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 54 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดเวลา ให้ถือว่าไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าเรือจะมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ณ ช่วงใด ๆ ของการเสี่ยงภัย แต่ถ้าปรากฏว่าเรือได้ออกเดินทางไปในสภาพที่ไม่มีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยโดยความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในความเสียหายใด ๆ ที่สืบเนื่องมาจากสภาพที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้น

มาตรา 55 ให้ถือว่ามีคำรับรองโดยปริยายว่าการเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้เป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย และการเดินทางนั้นจะเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยจะสามารถทำได้

หมวด 7

การเดินทาง

มาตรา 56 ในกรณีที่ได้เอาประกันภัยวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว โดยระบุสถานที่ที่จะเริ่มต้นให้ความคุ้มครอง เรือไม่จำต้องอยู่ ณ สถานที่แห่งนั้นในขณะที่ทำสัญญา แต่ให้ถือว่ามีเงื่อนไขโดยปริยายว่าการเดินทางจะเริ่มขึ้นภายในเวลาอันควร หากการเดินทางไม่ได้เริ่มขึ้นภายในเวลาดังกล่าว ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาก็ได้

ให้ถือว่าไม่มีเงื่อนไขโดยปริยายตามวรรคหนึ่ง หากปรากฏว่าความล่าช้านั้นเกิดจากพฤติการณ์ที่ผู้รับประกันภัยได้รู้อยู่แล้วก่อนที่จะทำสัญญา หรือผู้รับประกันภัยได้สละประโยชน์จากเงื่อนไขนั้นแล้ว

มาตรา 57 การเดินทางในลักษณะดังต่อไปนี้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

(1) เมื่อเรือเริ่มต้นออกเดินทางจากสถานที่อื่นนอกจากสถานที่ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

(2) เมื่อเรือเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่นนอกจากจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 58 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น หากมีการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยนับแต่เวลาที่เจตนาของการเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ปรากฏแจ้งชัด ไม่ว่าโดยข้อเท็จจริงเรือนั้นจะได้ละทิ้งเส้นทางของการเดินทางตามความมุ่งหมายของกรมธรรม์ประกันภัยแล้วในเวลาที่ความเสียหายเกิดขึ้นหรือไม่ก็ตาม

เพื่อประโยชน์ของมาตรานี้ หากภายหลังการเริ่มต้นการเสี่ยงภัย จุดหมายปลายทางของเรือได้เปลี่ยนแปลงไปด้วยความสมัครใจจากที่ระบุไว้ในกรมธรรรม์ประกันภัย ให้ถือว่ามีการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง

มาตรา 59 ในกรณีที่เรือเดินออกนอกเส้นทางตามความมุ่งหมายของกรมธรรม์ประกันภัยโดยปราศจากข้ออ้างโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยนับตั้งแต่เวลาที่เรือเดินออกนอกเส้นทางนั้น ไม่ว่าเรือนั้นจะได้กลับคืนสู่เส้นทางเดิมก่อนที่ความเสียหายจะเกิดขึ้นหรือไม่ก็ตาม

ให้ถือว่ามีการเดินเรือออกนอกเส้นทาง เมื่อปรากฏว่า

(1) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดเส้นทางการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจง เรือเดินออกนอกเส้นทางนั้น หรือ

(2) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้กำหนดเส้นทางการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจง เรือเดินออกนอกเส้นทางเดินเรือที่ใช้ตามปกติประเพณี

ในการพิจารณาว่าเรือเดินออกนอกเส้นทางให้พิจารณาจากข้อเท็จจริง โดยไม่ต้องคำนึงเจตนา

มาตรา 60 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดท่าเรือสำหรับการขนถ่ายของไว้หลายท่า หากไม่มีธรรมเนียมประเพณีหรือมีเหตุอันควร เรือจะต้องเดินทางไปยังท่าเรือทุกท่า หรือท่าเรือหนึ่งท่าเรือใดตามลำดับที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าเรือไม่ปฏิบัติตาม ให้ถือว่ามีการเดินออกนอกเส้นทาง

หากกรมธรรม์ประกันภัยกำหนดให้เดินทางไปยังท่าเรือสำหรับการขนถ่ายของหลายท่าในบริเวณใดบริเวณหนึ่งโดยมิได้ระบุชื่อท่าเรือ หากไม่มีธรรมเนียมประเพณีหรือมีเหตุอันควร เรือจะต้องเดินทางไปยังท่าเรือเหล่านั้นตามลำดับทางภูมิศาสตร์ ถ้าเรือไม่ปฏิบัติตาม ให้ถือว่ามีการเดินออกนอกเส้นทาง

มาตรา 61 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว การเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้จะต้องเสร็จสิ้นด้วยความรวดเร็วตามสมควร ถ้ามิได้ดำเนินการเช่นนั้นโดยปราศจากข้ออ้างโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยนับแต่เวลาที่การล่าช้าเกิดขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร

มาตรา 62 ความในมาตรา 56 มาตรา 57 และมาตรา 58 ไม่ให้ใช้บังคับในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยอนุญาตไว้

(2) เมื่อเกิดพฤติการณ์ที่อยู่เหนือการควบคุมของนายเรือและนายจ้างของนายเรือ

(3) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควรเพื่อจะปฏิบัติตามคำรับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย

(4) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควรเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือวัตถุที่เอาประกันภัย

(5) เพื่อวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ หรือช่วยเหลือเรือที่กำลังประสบภัยซึ่งอาจทำให้ชีวิตมนุษย์ตกอยู่ในอันตรายด้วย

(6) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควรเพื่อให้บุคคลบนเรือได้รับความช่วยเหลือทางการแพทย์

(7) เมื่อเกิดจากการจงใจละเมิดของคนประจำเรือต่อเจ้าของเรือ ถ้าหากการจงใจละเมิดของคนประจำเรือต่อเจ้าของเรือเป็นภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

เมื่อสาเหตุที่ได้รับยกเว้นตามวรรคหนึ่งได้สิ้นสุดลง เรือจะต้องเดินกลับเข้าสู่เส้นทางของตนและเดินทางให้เสร็จสิ้นด้วยความรวดเร็วตามสมควร

มาตรา 63 ในกรณีที่การเดินทางต้องหยุดชะงัก ณ ท่าหรือสถานที่ระหว่างทางเนื่องจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ ภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น หากมีเหตุเพียงพอที่นายเรือจะขนถ่ายของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ขึ้นจากเรือและบรรทุกกลับลงเรืออีก ขนถ่ายไปลงเรือลำอื่นและส่งของและสังหาริมทรัพย์นั้นต่อไปยังจุดหมายปลายทาง หรือเป็นกรณีที่นายเรือสามารถกระทำได้ตามสัญญาขนส่ง ผู้รับประกันภัยยังต้องรับผิดตามสัญญาประกันภัยต่อไป

หมวด 8
เบี้ยประกันภัย

มาตรา 64 เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนในการชำระเบี้ยประกันภัยและหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนเป็นเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติพร้อมกัน ผู้รับประกันภัยไม่จำต้องออกกรมธรรม์ประกันภัยจนกว่าจะมีการชำระหรือนำส่งเบี้ยประกันภัย

มาตรา 65 เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น หากกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้ทำขึ้นโดยผ่านนายหน้า นายหน้าจะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัย และผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้เอาประกันภัยเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนซึ่งต้องชดใช้เมื่อเกิดความเสียหาย หรือการคืนเบี้ยประกันภัย

เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น นายหน้ามีสิทธิยึดหน่วงกรมธรรม์ประกันภัยของผู้เอาประกันภัยไว้จนกว่าจะได้รับชำระเบี้ยประกันภัย

ในกรณีที่บุคคลใดมอบหมายให้นายหน้าเป็นตัวการในการทำสัญญาประกันภัย นายหน้ามีสิทธิยึดหน่วงกรมธรรม์ประกันภัยไว้เพื่อจำนวนเงินใด ๆ ที่เกี่ยวกับการประกันภัยซึ่งบุคคลนั้นยังค้างชำระแก่ตน เว้นแต่นายหน้าได้รู้อยู่ก่อนแล้วว่าบุคคลนั้นเป็นเพียงแค่ตัวแทน

มาตรา 66 หากกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้ทำขึ้นโดยผ่านนายหน้า และนายหน้าได้ยอมรับว่าได้รับชำระเบี้ยประกันภัยแล้ว ให้ถือว่าการยอมรับนั้นเป็นที่สุดระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย เว้นแต่จะเป็นกรณีฉ้อฉล แต่ทั้งนี้ไม่เป็นที่สุดระหว่างผู้รับประกันภัยกับนายหน้าประกันภัย

มาตรา 67 ถ้าหนี้ของผู้รับประกันภัยที่ต้องกระทำเพื่อตอบแทนการชำระเบี้ยประกันภัยไม่อาจกระทำได้โดยสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยจะต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของตนจะได้ฉ้อฉลหรือทำผิดกฎหมาย

ถ้าหนี้ของผู้รับประกันภัยที่ต้องกระทำเพื่อตอบแทนการชำระเบี้ยประกันภัยสามารถแบ่งแยกออกเป็นส่วน ๆ และบางส่วนไม่อาจกระทำได้โดยสิ้นเชิง ให้คืนเบี้ยประกันภัยตามส่วน

มาตรา 68 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยตกเป็นโมฆะหรือถูกบอกล้างโดยผู้รับประกันภัยตั้งแต่เริ่มต้นการเสี่ยงภัย ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัย เว้นแต่ฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะได้ฉ้อฉล หรือกระทำผิดกฎหมาย

ถ้าการเสี่ยงภัยไม่อาจแบ่งแยกได้และได้รับความคุ้มครองไปแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย

มาตรา 69 ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัตถุที่เอาประกันภัยไม่เคยตกอยู่ภายใต้ความเสี่ยงภัย ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยทั้งหมดหรือคืนตามส่วน แล้วแต่กรณี

ถ้าในสัญญาประกันภัยมีเงื่อนไขว่าผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองแม้ว่าในขณะที่เอาประกันภัยวัตถุที่เอาประกันภัยได้เกิดความเสียหายแล้ว เช่น “เสียหายหรือไม่เสียหาย” และปรากฏว่าวัตถุที่เอาประกันภัยได้มาถึงแล้วอย่างปลอดภัยในเวลาที่ทำสัญญา ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย เว้นแต่ผู้รับประกันภัยได้รู้อยู่แล้วในเวลาที่ทำสัญญา

มาตรา 70 ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ตลอดระยะเวลาของการเสี่ยงภัย ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญาประกันภัยโดยไม่อาจคาดหมายได้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสีย

มาตรา 71 ถ้าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียที่อาจลบล้างได้ และส่วนได้เสียนั้นหมดไปในระหว่างระยะเวลาของการเสี่ยงภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย

มาตรา 72 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่ได้กำหนดมูลค่า ถ้าผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้เกินมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วน

มาตรา 73 ถ้าผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้เกินกว่ามูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้โดยการประกันภัยซ้ำซ้อน ให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วนของเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยทุกรายได้รับ

หากการประกันภัยซ้ำซ้อนได้ทำขึ้นในเวลาที่ต่างกัน และกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกได้รับการเสี่ยงภัยไว้แล้วทั้งหมดในเวลาใดก็ตาม หรือหากว่าได้ชำระค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นจนเต็มจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้แล้ว ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นไม่จำต้องคืนค่าเบี้ยประกันภัย

ถ้าการประกันภัยซ้ำซ้อนได้ทำขึ้นโดยผู้เอาประกันภัยได้รู้เช่นนั้น ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย

มาตรา 74 ในกรณีที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้มีการคืนเบี้ยประกันภัย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนของเบี้ยประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยก็ย่อมเรียกคืนได้จากผู้รับประกันภัย แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยยังไม่ได้ชำระ ก็ไม่จำต้องชำระ

มาตรา 75 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดสำหรับการคืนเบี้ยประกันภัยเมื่อมีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น ถ้าเหตุการณ์นั้นได้เกิดขึ้น ก็ให้คืนเบี้ยประกันภัยทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่ผู้เอาประกันภัย แล้วแต่กรณี

หมวด 9

ความเสียหาย

ส่วนที่ 1
ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองและไม่คุ้มครอง

มาตรา 76 ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ และเว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดในความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

มาตรา 77 ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในความเสียหายใด ๆ ที่สืบเนื่องมาจากการประพฤติผิดโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยยังต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ แม้ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการประพฤติผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนประจำเรือ

มาตรา 78 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยเรือหรือของไม่ต้องรับผิดในความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลใกล้ชิดจากความล่าช้า แม้ว่าความล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ก็ตาม

มาตรา 79 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในความสึกหรอ การรั่วและการแตกหักตามปกติ หรือในสภาพแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเอง หรือความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลใกล้ชิดจากหนูหรือแมลงหรือพยาธิ หรือความเสียหายใด ๆ ต่อเครื่องจักรอันมิใช่ผลใกล้ชิดจากภัยทางทะเล

ส่วนที่ 2
ความเสียหายสิ้นเชิง

มาตรา 80 ความเสียหายสิ้นเชิง ได้แก่ ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงและความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง

เว้นแต่ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น การประกันภัยเพื่อความเสียหายสิ้นเชิง หมายความถึงความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงและความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง

มาตรา 81 หากผู้เอาประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสิ้นเชิง แต่พยานหลักฐานแสดงให้เห็นว่าเป็นเพียงความเสียหายบางส่วน ผู้เอาประกันภัยอาจได้รับชดใช้เพื่อความเสียหายบางส่วนนั้น เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

มาตรา 82 หากของไปถึงปลายทางในสภาพที่ยังคงเป็นชนิดแห่งของนั้น แต่ไม่อาจระบุตัวของนั้นได้เพราะเครื่องหมายได้ลบเลือนไปหรือด้วยเหตุอื่น ให้ถือว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายบางส่วน

มาตรา 83 หากวัตถุที่เอาประกันภัยถูกทำลายหรือได้รับความเสียหายจนถึงขนาดหมดสภาพที่จะเป็นของในชนิดที่เอาประกันภัยไว้ หรือผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียวัตถุนั้นไปโดยไม่อาจจะนำกลับคืนมาได้อีก ให้ถือว่าเกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง

เมื่อเกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งให้แก่ ผู้รับประกันภัย

มาตรา 84 หากเรือที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยได้หายไป และหลังจากที่เวลาได้ผ่านพ้นไปตามสมควรแล้วยังไม่ได้รับข่าวของเรือลำนั้น ให้สันนิษฐานว่าเกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงแก่วัตถุที่เอาประกันภัย

มาตรา 85 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น เมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยได้ถูกสละทิ้งเนื่องจากไม่อาจจะหลีกเลี่ยงความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงได้ หรือเนื่องจากการที่จะสงวนรักษาวัตถุที่เอาประกันภัยให้รอดพ้นจากความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงต้องเสียค่าใช้จ่ายเกินกว่ามูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น ถือว่ามีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้น

นอกจากกรณีตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่ามีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้นในกรณีดังต่อไปนี้ด้วย

(1) หากผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียการครอบครองเรือหรือของเนื่องจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ และผู้เอาประกันภัยไม่น่าที่จะได้เรือหรือของกลับคืนมาอีก หรือค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาเรือหรือของกลับคืนมาจะเกินกว่ามูลค่าของเรือหรือของเมื่อได้กลับคืนมา

(2) หากเรือได้รับความเสียหายจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้จนถึงขนาดที่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายจะเกินกว่ามูลค่าของเรือเมื่อซ่อมแซมแล้ว

ในการประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม ห้ามมิให้นำส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปซึ่งบุคคลอื่นจะต้องร่วมเฉลี่ยไปหักจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมดังกล่าว แต่ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยและส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในอนาคตที่เรือจะต้องรับผิดหากมีการซ่อมแซม จะต้องนำมารวมคิดในการประเมินด้วย

(3) ในกรณีของได้รับความเสียหาย หากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายและส่งของนั้นไปยังจุดหมายปลายทางจะเกินกว่ามูลค่าแห่งของเมื่อของนั้นไปถึงปลายทาง

มาตรา 86 เมื่อมีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะเลือกปฏิบัติต่อความเสียหายนั้นอย่างความเสียหายบางส่วน หรือจะบอกกล่าวสละทิ้งวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยและปฏิบัติต่อความเสียหายนั้นเสมือนหนึ่งเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงก็ได้

มาตรา 87 ถ้าผู้เอาประกันภัยเลือกที่จะสละทิ้งวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้ง หากมิได้ส่ง ให้ถือว่าความเสียหายนั้นเป็นความเสียหายบางส่วน

คำบอกกล่าวการสละทิ้งอาจทำเป็นหนังสือ โดยวาจาหรือทั้งสองอย่างประกอบกัน และอาจทำให้ปรากฏโดยข้อความใด ๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นถึงเจตนาของผู้เอาประกันภัยที่จะสละทิ้งส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยไปโดยไม่มีเงื่อนไข

การส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งจะต้องกระทำด้วยความรวดเร็วตามสมควรภายหลังจากที่ผู้เอาประกันภัยได้รับข่าวสารที่เชื่อถือได้เกี่ยวกับความเสียหาย แต่หากข่าวสารมีลักษณะที่ยังน่าสงสัยอยู่ ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะใช้เวลาตามสมควรในการสืบสวน

ผู้เอาประกันภัยไม่จำต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้ง หากในเวลาที่ผู้เอาประกันภัยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับความเสียหาย ถึงแม้จะส่งคำบอกกล่าวก็จะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใดแก่ผู้รับประกันภัย

มาตรา 88 เมื่อผู้เอาประกันภัยส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งอย่างถูกต้อง สิทธิต่าง ๆ ของผู้เอาประกันภัยย่อมไม่เสียไปแม้ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธไม่ยอมรับการสละทิ้งนั้น

มาตรา 89 การยอมรับการสละทิ้งอาจกระทำโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายจากพฤติกรรมของผู้รับประกันภัย แต่การนิ่งเฉยหลังจากได้รับคำบอกกล่าวไม่ถือว่าเป็นการยอมรับ

เมื่อผู้รับประกันภัยได้ยอมรับคำบอกกล่าวการสละทิ้ง การสละทิ้งนั้นจะไม่อาจเพิกถอนได้ และให้ถือว่าผู้รับประกันภัยได้ยอมรับผิดต่อความเสียหายและยอมรับในความเพียงพอของคำบอกกล่าวนั้น

มาตรา 90 ผู้รับประกันภัยอาจสละประโยชน์จากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งก็ได้

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้นำความเสี่ยงภัยไปประกันภัยต่อ ผู้รับประกันภัยไม่จำต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อ

มาตรา 91 เมื่อมีการบอกกล่าวสละทิ้งโดยชอบ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเข้าถือเอาส่วนที่ยังคงเหลืออยู่ของวัตถุที่เอาประกันภัย รวมถึงสิทธิทั้งปวงเหนือทรัพย์นั้นที่สืบเนื่องจากการสละทิ้ง

เมื่อมีการบอกกล่าวสละทิ้งเรือ ผู้รับประกันภัยเรือย่อมมีสิทธิในค่าระวางที่เรือจะได้รับ รวมทั้งค่าระวางที่เรือได้รับมาภายหลังเกิดความเสียหาย หักด้วยค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าระวางนั้น

ในกรณีที่เรือนั้นขนส่งของที่เป็นของเจ้าของเรือเอง ผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามสมควรจากการขนส่งของนั้น

ส่วนที่ 3
ความเสียหายบางส่วน

มาตรา 92 ความเสียหายบางส่วน ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมิใช่ความเสียหายสิ้นเชิง และให้รวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) ค่าใช้จ่ายเฉพาะ

(2) ค่าช่วยเหลือกู้ภัย

(3) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

มาตรา 93 ค่าใช้จ่ายเฉพาะ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นโดยหรือในนามผู้เอาประกันภัยเพื่อความปลอดภัยหรือเพื่อการสงวนรักษาไว้ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัย แต่ไม่รวมถึงส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือค่าช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 94 ค่าช่วยเหลือกู้ภัย หมายถึง เงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีสิทธิได้รับตามกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจากปฏิบัติการโดยไม่มีสัญญาเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัย แต่ไม่รวมถึงค่าบริการสำหรับการให้บริการในลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยที่ทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลที่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของตนได้ว่าจ้างเพื่อการบำบัดภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

มาตรา 95 ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ได้แก่ ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป สำหรับกรณีที่ความเสียหายทั่วไปนั้นเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

มาตรา 96 เมื่อเกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยจากการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายดังกล่าวโดยไม่จำต้องบังคับตามสิทธิของตนตามกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปก่อน

หมวด 10

การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

มาตรา 97 จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้เพื่อความเสียหายที่ได้เอาประกันภัยไว้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า ไม่เกินมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ หรือ

(2) ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ไม่เกินมูลค่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 98 เมื่อเกิดความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดตามสัดส่วนระหว่างจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยกับ

(1) มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า หรือ

(2) มูลค่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 99 ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ และข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ตามจำนวนดังต่อไปนี้

(1) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นแบบกำหนดมูลค่า เท่ากับจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

(2) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นแบบไม่กำหนดมูลค่า เท่ากับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของวัตถุที่เอาประกันภัย

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน หมวด 4

มาตรา 100 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย หากเรือได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงขนาดเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ตามจำนวนดังต่อไปนี้

(1) หากได้ซ่อมแซมเรือนั้นแล้ว เท่ากับค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซม หักด้วยจำนวนที่สามารถหักได้ตามประเพณีแต่ไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยสำหรับอุบัติการณ์แต่ละครั้ง

(2) หากได้ซ่อมแซมเรือแต่เพียงบางส่วน เท่ากับค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมนั้น ตามวิธีการคำนวณใน (1) นอกจากนั้น ให้มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับการเสื่อมราคาของเรือซึ่งเกิดจากความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม ถ้ามี ทั้งนี้ จำนวนเงินรวมทั้งหมดจะต้องไม่เกินค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมความเสียหายทั้งหมด ตามวิธีการคำนวณใน (1)

(3) หากยังไม่ได้ซ่อมแซมเรือนั้นและยังไม่ได้ขายไปในสภาพที่เสียหาย เท่ากับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการเสื่อมราคาของเรือนั้นซึ่งเกิดจากความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม แต่ไม่เกินค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมความเสียหายทั้งหมด ตามวิธีการคำนวณใน (1)

มาตรา 101 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่มีการสูญเสียค่าระวางบางส่วน ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้เงินตามสัดส่วนระหว่าง

(1) จำนวนค่าระวางที่สูญเสียไปกับจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า หรือ

(2) จำนวนค่าระวางที่สูญเสียไปกับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่ได้กำหนดมูลค่า

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 102 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่ของ สินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ เสียหายบางส่วน ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ตามจำนวนดังต่อไปนี้

(1) ถ้าบางส่วนแห่งของ สินค้า หรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่าเสียหายโดยสิ้นเชิง เท่ากับผลคูณระหว่างจำนวนเงินที่กำหนดไว้ตามกรมธรรม์และสัดส่วนของมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์ส่วนที่เสียหายโดยสิ้นเชิงกับมูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์ทั้งหมดในสภาพที่ไม่เสียหาย

(2) ถ้าบางส่วนแห่งของ สินค้า หรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่าได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง เท่ากับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์ส่วนที่เสียหายนั้น

(3) ถ้ามีการส่งมอบของ สินค้า หรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ทั้งหมดหรือบางส่วนที่จุดหมายปลายทางในสภาพที่เสียหาย เท่ากับ

(ก) ผลคูณระหว่างจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยและสัดส่วนระหว่างผลต่างมูลค่ารวมของทรัพย์นั้นในสภาพที่ไม่เสียหายกับสภาพที่เสียหาย ณ สถานที่ที่ทรัพย์นั้นไปถึงกับมูลค่ารวมของทรัพย์สินนั้นในสภาพที่ไม่เสียหาย ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

(ข) ผลคูณระหว่างมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์ทั้งหมดและสัดส่วนระหว่างผลต่างมูลค่ารวมของทรัพย์นั้นในสภาพที่ไม่เสียหายกับสภาพที่เสียหาย ณ สถานที่ที่ทรัพย์สินไปถึงกับมูลค่ารวมของทรัพย์สินนั้นในสภาพที่ไม่เสียหาย ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า

"มูลค่ารวม" ตาม (3) หมายความว่า ราคาขายส่ง หรือในกรณีที่ไม่มีราคาขายส่ง ให้หมายถึงราคาโดยประมาณบวกด้วยค่าขนส่ง ค่าขนถ่ายขึ้นจากเรือ และค่าภาษีอากรที่ชำระแล้ว ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นของหรือสินค้าที่ถูกขายในระหว่างเป็นสินค้าทัณฑ์บน ก็ให้ถือเอาราคาทัณฑ์บนนั้นเป็นมูลค่ารวม

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 103 ถ้าหากทรัพย์ต่างชนิดกันได้เอาประกันภัยไว้โดยกำหนดมูลค่าไว้เพียงมูลค่าเดียวการกำหนดมูลค่าทรัพย์ต่างชนิดกันนั้น ให้คิดแบ่งตามสัดส่วนของมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์แต่ละชนิดดังเช่นในกรณีของกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วนของทรัพย์แต่ละชนิดตามวรรคหนึ่ง ให้คิดจากผลคูณระหว่างมูลค่าที่เอาประกันภัยไว้ทั้งหมดของทรัพย์ชนิดนั้นกับสัดส่วนระหว่างมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์ชนิดนั้นกับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์ชนิดนั้นทั้งหมด

ในกรณีที่การกำหนดมูลค่าต้องกระทำโดยแบ่งเป็นส่วนๆ และรายละเอียดของราคาต้นทุน คุณภาพหรือลักษณะของของแต่ละชนิดไม่สามารถรู้ได้อย่างแน่ชัด การคิดแบ่งมูลค่าอาจกระทำโดยพิจารณาจากมูลค่าสุทธิในสภาพที่ไม่เสียหาย คุณภาพหรือลักษณะแห่งของที่ต่างชนิดกันนั้น

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 104 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ชำระหรือจะต้องชำระส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัยดังต่อไปนี้

(1) หากวัตถุที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้เอาประกันภัยไว้เต็มมูลค่า ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้เต็มตามจำนวนของส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้น

(2) หากวัตถุที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นได้เอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่า หรือเอาประกันภัยไว้แต่เพียงบางส่วน ให้ผู้รับประกันภัยให้ลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนลงตามส่วนที่ได้เอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่า

มาตรา 105 ให้นำความในมาตรา 104 มาใช้บังคับแก่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวกับค่าช่วยเหลือกู้ภัยโดยอนุโลม

มาตรา 106 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันความรับผิดใด ๆ ต่อบุคคลภายนอก ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้จำนวนเงินที่ตนได้ชำระหรือจะต้องชำระให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อความรับผิดเช่นว่านั้น

มาตรา 107 ในกรณีที่มีการสูญเสียหรือเสียหายใดที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัย แต่บทบัญญัติในหมวดนี้มิได้บัญญัติถึงหลักการคำนวณค่าสินไหมทดแทนไว้ ให้นำบทบัญญัติของหมวดนี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม

บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่กระทบกระเทือนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยซ้ำซ้อน และไม่เป็นการห้ามผู้รับประกันภัยที่จะโต้แย้งเกี่ยวกับส่วนได้เสีย หรือพิสูจน์ว่าวัตถุที่เอาประกันภัยทั้งหมดหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของวัตถุที่เอาประกันภัยมิได้ตกอยู่ในการเสี่ยงภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยในเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นนั้น

มาตรา 108 หากได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน นอกจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเสียสละทรัพย์อันถือได้ว่าเป็นความเสียหายทั่วไป ที่กระทำต่อต่อวัตถุที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะไม่ได้รับการชดใช้เพื่อความเสียหายบางส่วน เว้นแต่ว่าข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยจะสามารถแบ่งแยกออกเป็นส่วน ๆ ได้

หากข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยจะสามารถแบ่งแยกออกเป็นส่วน ๆ ได้ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้สำหรับความเสียหายสิ้นเชิงของส่วนใด ๆ ที่สามารถแบ่งแยกออกได้นั้น

หากได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน ไม่ว่าทั้งหมดของความเสียหายบางส่วนหรือเฉพาะส่วนที่ต่ำกว่าจำนวนร้อยละที่กำหนด ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดในค่าช่วยเหลือกู้ภัย ค่าใช้จ่ายเฉพาะและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควรเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายที่เกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามบทบัญญัติว่าด้วยข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น หากได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วนที่ต่ำกว่าจำนวนร้อยละที่กำหนด ให้พิจารณาจากความเสียหายจริงที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ และห้ามมิให้นำความเสียหายทั่วไป ค่าใช้จ่ายเฉพาะ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวข้องกับการพิสูจน์ความเสียหายไปรวมกับความเสียหายบางส่วนที่เกิดขึ้นเพื่อที่จะทำให้ถึงจำนวนร้อยละที่กำหนดไว้นั้น

มาตรา 109 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น และภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมา ถึงแม้ว่าจำนวนทั้งหมดของความเสียหายทั้งหมดเหล่านั้นจะเกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้

ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกัน หากยังไม่มีการซ่อมแซมหรือทำให้ความเสียหายบางส่วนกลับคืนดีและได้เกิดความเสียหายสิ้นเชิงตามมา ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้เพียงในส่วนของความเสียหายสิ้นเชิงเท่านั้น แต่ไม่กระทบกระเทือนสิทธิของผู้เอาประกันภัยตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

มาตรา 110 ผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องใช้มาตรการตามสมควรเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือลดความเสียหายใด ๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยให้น้อยที่สุด เช่น การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ก่อความเสียหาย หรือปฏิบัติการอย่างอื่นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว

ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยที่แสดงว่าผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าใช้จ่ายจากการใช้มาตรการตามวรรคหนึ่ง เรียกว่า ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

หากกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ ให้ถือว่าข้อกำหนดนั้นเป็นส่วนเพิ่มเติมของสัญญาประกันภัย และผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายอันควรตามข้อกำหนดนั้นจากผู้รับประกันภัย แม้ว่าผู้รับประกันภัยอาจจะได้ชดใช้สำหรับความเสียหายสิ้นเชิงไปแล้ว หรือได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน ไม่ว่าทั้งหมดของความเสียหายบางส่วนหรือเฉพาะส่วนที่ต่ำกว่าจำนวนร้อยละที่กำหนดก็ตาม

ความเสียหายทั่วไป ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่าช่วยเหลือกู้ภัยตามหมวด 9 จะไม่ได้รับชดใช้ภายใต้ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายใด ๆ ที่กรมธรรม์ประกันภัยไม่คุ้มครองย่อมไม่ได้รับการชดใช้ภายใต้ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

หมวด 11

การรับช่วงสิทธิ

มาตรา 111 เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสิ้นเชิงที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัย หรือที่เกิดขึ้นแก่ส่วนใดส่วนหนึ่งแห่งของที่สามารถแบ่งแยกได้ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเข้ารับเอาส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยตามที่คงเหลืออยู่ในวัตถุที่เอาประกันภัยตามส่วนที่ได้ชดใช้ไป และรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นหรือที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภันนั้นนับแต่เวลาที่เกิดเหตุแห่งความเสียหาย

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน ผู้รับประกันภัยจะไม่มีสิทธิเหนือวัตถุที่เอาประกันภัย หรือส่วนของวัตถุที่เอาประกันภัยที่คงเหลืออยู่ แต่ผู้รับประกันภัยอาจรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นหรือที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภันนั้นนับแต่เวลาที่เกิดเหตุแห่งความเสียหายตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่ได้ชดใช้ไป

หมวด 12
การประกันภัยซ้ำซ้อน

มาตรา 112 หากกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่สองฉบับขึ้นไปได้ทำขึ้นโดยหรือในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกัน หรือเพื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกันนั้น และจำนวนเงินเอาประกันภัยเกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชดใช้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่า ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยซ้ำซ้อน

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยซ้ำซ้อน

(1) เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้เอาประกันภัยอาจเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามลำดับที่ผู้เอาประกันภัยเห็นสมควร ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิจะได้รับเงินเกินไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะพึงชดใช้ตามพระราชบัญญัตินี้

(2) หากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยใช้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องหักจำนวนเงินใด ๆ ที่ตนได้รับไว้จากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นออกจากการประเมินความเสียหาย โดยไม่จำต้องคำนึงถึงมูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัย

(3) หากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยใช้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องหักจำนวนเงินใด ๆ ที่ตนได้รับไว้จากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นออกจากจำนวนมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้

(4) หากผู้เอาประกันภัยได้รับจำนวนเงินใด ๆ ไว้เกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะพึงต้องชดใช้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ถือครองเงินจำนวนที่เกินนั้นไว้แทนผู้รับประกันภัยเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้รับประกันภัยทั้งหลาย

มาตรา 113 หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยซ้ำซ้อน ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนระหว่างความเสียหายที่เกิดขึ้นกับจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องรับผิดตามสัญญาของตน

หากผู้รับประกันภัยคนใดได้ชดใช้ความเสียหายไปเกินกว่าส่วนของตน ผู้รับประกันภัยนั้นย่อมมีสิทธิที่จะฟ้องผู้รับประกันภัยคนอื่นให้ร่วมชดใช้เงินที่ได้ชดใช้ให้ผู้เอาประกันภัยไป โดยให้ถือว่าตนมีสิทธิเช่นเดียวกันกับผู้ค้ำประกันที่ได้ชำระหนี้ไปเกินส่วนที่ตนต้องรับผิดชอบ

หมวด 13

การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า

มาตรา 114 หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้ในจำนวนเงินที่ต่ำกว่ามูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ หรือในจำนวนเงินที่ต่ำกว่าการกำหนดมูลค่ากรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีของกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยรับประกันภัยตนเองในส่วนที่เหลือที่ไม่ได้เอาประกันภัยไว้

หมวด 14

การประกันภัยแบบสหการ

มาตรา 115 หากบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงที่จะรับประกันภัยซึ่งกันและกันเพื่อความเสียหายทางทะเล การประกันภัยดังกล่าว เรียกว่า การประกันภัยแบบสหการ

บทบัญญัติในหมวดว่าด้วยเบี้ยประกันภัยมิให้นำมาใช้บังคับแก่การประกันภัยแบบสหการบุคคลดังกล่าวมีเสรีภาพที่จะตกลงหลักเกณฑ์ของการชำระเงินใด ๆ แทนเบี้ยประกันภัย

ให้นำบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การประกันภัยแบบสหการ เท่าที่ไม่มีการตกลงเป็นอย่างอื่นโดยคู่สัญญา หรือโดยกรมธรรม์ประกันภัยหรือกฎเกณฑ์ของสมาคมประกันภัยสหการ

หมวด 15

อายุความ

มาตรา 116 การเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหาย

ในการเรียกให้ใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัยให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกให้ใช้หรือคืนเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด

การเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยต่อ ให้มีกำหนดอายุความหกปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหายตามสัญญาประกันภัยที่มีการเอาประกันภัยต่อไว้

บทเฉพาะกาล

มาตรา 117 พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเลที่ตกลงทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ

……..

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี

<u>หมายเหตุ</u> :- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 เรื่องการประกันภัย มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” แสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ต้องการให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลแยกต่างหาก เนื่องจากหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งทางทะเลและการเดินเรือมากกว่าหลักกฎหมายประกันภัยทั่วไป ในทางปฏิบัติที่ผ่านมา เมื่อมีกรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ศาลต้องอาศัยการอุดช่องว่างของกฎหมายตามมาตรา 4 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และปรับใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป เพื่อให้สามารถวินิจฉัยข้อพิพาทตามสัญญาประกันภัยทางทะเลที่มักทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ การนำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปนั้น แม้จะสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลของการประกันภัยทางทะเล แต่อาจก่อให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบและความไม่เป็นธรรมในระหว่างคู่กรณี สมควรที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อให้ศาลและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ได้โดยสะดวกและมีความแน่นอน อันเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการประกันภัยและการขนส่งทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ภาคผนวก
แนบท้ายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .....

การตีความถ้อยคำในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ให้เป็นไปตามแนวทางดังต่อไปนี้ เว้นแต่ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือสัญญาจะแสดงให้เห็นถึงเจนตนารมณ์ที่จะให้มีความหมายเป็นอย่างอื่น

1. หากวัตถุได้เอาประกันภัยไว้ในเงื่อนไข “Lost or not Lost” และความเสียหายได้เกิดขึ้นก่อนที่จะทำสัญญา การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครอง เว้นแต่ในเวลานั้น ผู้เอาประกันภัยได้ทราบความเสียหายแล้ว และผู้รับประกันภัยไม่ทราบ

2. หากวัตถุได้เอาประกันภัยไว้ “จาก” หรือ “from” สถานที่แห่งหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง การเสี่ยงภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง จนกว่าเรือจะเริ่มต้นการเดินทางที่เอาประกันภัยไว้

3. ในกรณีที่ได้เอาประกันเรือไว้ “ณ และ จาก” หรือ “at and from” สถานที่แห่งหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง ถ้าหากเรือได้อยู่ ณ สถานที่แห่งนั้นในสภาพปลอดภัยดีในเวลาที่ทำสัญญา การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครองทันที แต่หากเรือมิได้อยู่ ณ สถานที่แห่งนั้นในเวลาที่ทำสัญญา การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครองทันทีที่เรือไปถึงสถานที่แห่งนั้นในสภาพปลอดภัยดี ไม่ว่าเรือนั้นได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับอื่นหรือไม่

4. ในกรณีที่ได้เอาประกันภัยค่าระวางจากการชาร์เตอร์เรือไว้ “ณ และ จาก” หรือ “at and from” สถานที่แห่งหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง ถ้าหากเรือได้อยู่ ณ สถานที่แห่งนั้นในสภาพปลอดภัยดีในเวลาที่ทำสัญญา การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครองทันที แต่หากเรือมิได้อยู่ ณ สถานที่แห่งนั้นในเวลาที่ทำสัญญา การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครองทันทีที่เรือไปถึงสถานที่แห่งนั้นในสภาพปลอดภัยดี

5. ในกรณีที่ได้เอาประกันค่าระวางอื่นใดนอกเหนือจากค่าระวางจากการชาร์เตอร์เรือไว้โดยปราศจากเงื่อนไขพิเศษไว้ “ณ และ จาก” หรือ “at and from” สถานที่แห่งหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครองตามสัดส่วนแห่งของหรือสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ทั้งนี้ หากสินค้าที่พร้อมบรรทุกลงเรือเป็นของเจ้าของเรือ หรือเป็นของบุคคลอื่นได้ทำสัญญาไว้กับเจ้าของเรือที่จะขนส่ง การเสี่ยงภัยย่อมได้รับความคุ้มครองทันทีที่เรือพร้อมที่จะรับสินค้าเช่นว่านั้น

6. หากของหรือสังหาริมทรัพย์อื่นได้เอาประกันภัยไว้ในเงื่อนไข “from the loading thereof” การเสี่ยงภัยย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองจนกว่าของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นจะได้บรรทุกลงเรือแล้วเสร็จ และผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นในระหว่างการเคลื่อนย้ายจากฝั่งไปยังเรือ

7. หากการเสี่ยงภัยในสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่นจะต้องดำเนินไปจนกระทั่ง “safely landed” สินค้าหรือสังหาริมทรัพย์นั้นจะต้องถูกนำขึ้นฝั่งในวิธีการตามธรรมเนียมประเพณีและภายในเวลาอันสมควรหลังจากเรือถึงท่าถ่ายของ และหาสิ่งเหล่านั้นไม่ได้ขึ้นฝั่งตามวิธีการและภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้การเสี่ยงภัยเป็นอันสิ้นสุดลง

8. ในกรณีที่ไม่มีการอนุญาตหรือประเพณีเป็นอย่างอื่น เสรีภาพที่เรือจะแวะหรือจอดพัก “at any port or place whatsoever” ไม่ได้ให้อำนาจเรือที่จะออกนอกเส้นทางของการเดินทางจากท่าที่ออกเดินทางไปยังท่าปลายทาง

9. คำว่า “perils of the sea” หมายถึง เหตุบังเอิญที่ไม่คาดคิดหรืออุบัติเหตุทางทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงการกระทำอันเป็นปกติธรรมดาของลงและคลื่น

10. คำว่า “pirates” ให้รวมถึง ผู้โดยสารที่มีอาวุธและผู้ก่อความไม่สงบที่เข้าโจมตีเรือจากฝั่ง

11. คำว่า “thieves” ไม่คลอบคลุมถึงการลักขโมยที่ไม่ปรากฏร่องรอย หรือการลักขโมยที่กระทำโดยบุคคลบนเรือ ไม่ว่าจะเป็นคนประจำเรือหรือผู้โดยสาร

12. คำว่า “arrest, capture, seizure, restraint or detainment, etc., (of king, princes or people)” หมายถึง การกระทำโดยอำนาจฝ่ายบริหารหรือทางการเมือง แต่ไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดจากกระกบฏหรือกระบวนการตามศาลปกติ

13. คำว่า “barratry” ให้รวมถึง การทำละเมิดทุกชนิดที่คนประจำเรือจงใจกระขึ้นเพื่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าของเรือหรือผู้ชาร์เตอร์เรือ แล้วแต่กรณี

14 คำว่า “all other perils” ให้หมายถึงเฉพาะภัยในชนิดที่คล้ายกันกับภัยที่กล่าวไว้โดยเฉพาะในกรมธรรม์ประกันภัย

15. คำว่า “average unless general” หมายความว่า ความเสียหายบางส่วนของวัตถุที่เอาประกันภัยไว้อย่างอื่นซึ่งมิใช่ความเสียหายทั่วไป และไม่รวมถึง “ค่าใช้จ่ายเฉพาะ”

16. ในกรณีที่เรือเกยตื้น ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดในความเสียหายที่ได้รับการยกเว้น แม้ว่าความเสียหายนั้นจะไม่ได้สืบเนื่องมาจากการเกยตื้น ทั้งนี้ เมื่อมีการเกยตื้น การเสี่ยงภัยต้องได้รับการคุ้มครองแล้ว และหากเป็นกรมธรรม์ประกันภัยของ ของที่ได้รับความเสียหายจะต้องบรรทุกลงเรือแล้ว

17. คำว่า “ship” ให้รวมถึงตัวเรือ วัสดุอุปกรณ์เรือ สัมภาระและเสบียงสำหรับคนประจำเรือ ในกรณีที่ใช้เรือเพื่อการค้าใดโดยเฉพาะ ให้รวมถึงสิ่งติดตั้งตามปกติต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการค้านั้น

18. คำว่า “freight” ให้รวมถึงประโยชน์กำไรที่เจ้าของเรือได้รับจากการใช้เรือของตนบรรทุกของหรือสังหาริมทรัพย์ของตนเอง ค่าระวางที่ชำระโดยบุคคลภายนอก แต่ไม่รวมถึงเงินค่าโดยสาร

19. คำว่า “goods” หมายความถึง ของในลักษณะที่เป็นสินค้า แต่ไม่รวมถึงของใช้ส่วนตัว เสบียงและสัมภาระต่าง ๆ บนเรือ และสินค้าบนปากระวางและสัตว์มีชีวิตที่ไม่มีประเพณีกำหนดไว้ให้ถือว่าเป็นของ


เครือรัฐเอกราช
Commonwealth of Independent States