

## ยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย

### 1. ข้อเท็จจริง

**1.1 ความสำคัญของการขนส่งทางทะเล** การค้าระหว่างประเทศเป็นหัวใจหลักของเศรษฐกิจประเทศไทย ซึ่งจำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เนื่องจากมีต้นทุนต่อหน่วยโดยเฉลี่ยต่ำที่สุดและมีความสามารถที่จะบรรทุกได้ครั้งละมากๆ เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

มากกว่าร้อยละ 90 การค้าระหว่างประเทศของไทยอาศัยการขนส่งทางทะเล/แต่กองเรือพาณิชย์ไทยกลับมีส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลประมาณร้อยละ 10 ของปริมาณเข้า – ออก ประเทศไทยต้องเสียเงินตราต่างประเทศที่ต้องจ่ายให้แก่เรือต่างชาติในรูปของค่าระวางขนส่งเป็นจำนวนปีละไม่ต่ำกว่า ปีละ 500,000 ล้านบาท

**1.2 การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเป็นธุรกิจเสรี** เรือสินค้าของทุกประเทศสามารถรับขนส่งสินค้าได้ทั่วโลก ไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดที่กำหนดให้เรือธงของประเทศหนึ่งจะต้องได้รับอนุญาตก่อนที่จะเข้าไปทำการขนส่งสินค้ากับอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งแตกต่างกับธุรกิจการบินระหว่างประเทศที่มีการควบคุมตามอนุสัญญา (Landing Right)

### 1.3 สภาพกองเรือพาณิชย์ไทย

- กองเรือพาณิชย์ไทย เป็นกองเรือที่มีขนาดเล็กมาก จากข้อมูลใน Review of Maritime Transport 2007 ได้จัดอันดับของประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ในความควบคุม 35 อันดับแรก โดยกองเรือพาณิชย์ไทยอยู่ในอันดับที่ 34 มีขนาดกองเรือเล็กกว่าประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศ เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม (รายละเอียด ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1

ประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ในความควบคุม 35 อันดับแรกของโลก (ณ เดือนมกราคม 2550)

ประเทศ	จำนวนเรือ			ขนาดเรือ (หน่วย : พันเดทเวทตัน)						
	ชักรงตามสัญชาติประเทศ	ชักรงต่างประเทศ	รวม	ชักรงตามสัญชาติประเทศ	ชักรงต่างประเทศ	รวม	%ของเรือชักรงต่างประเทศ	%ของกองเรือต่อกองเรือโลก	%ของกองเรือต่อโลก ณ 1 ม.ค. 49	% (เพิ่ม - ลด)
กรีซ	707	2,377	3,084	49,771	120,411	170,181	70.75	17.39	18.02	-0.63
ญี่ปุ่น	719	2,611	3,330	11,822	135,685	147,507	91.99	15.07	14.52	0.55
เยอรมนี	403	2,561	2,964	12,843	72,200	85,043	84.90	8.69	7.89	0.80
จีน	1,870	1,314	3,184	32,229	38,162	70,390	54.21	7.19	7.22	-0.03

ประเทศ	จำนวนเรือ			ขนาดเรือ (หน่วย : พันเดกเวทตัน)						
	ชักธงตามสัญชาติประเทศ	ชักธงต่างประเทศ	รวม	ชักธงตามสัญชาติประเทศ	ชักธงต่างประเทศ	รวม	%ของเรือชักธงต่างประเทศ	%ของกองเรือต่อกองเรือโลก	%ของกองเรือต่อกองเรือโลก ณ 1 ม.ค. 49	% (เพิ่ม - ลด)
นอร์เวย์	768	1,042	1,810	13,907	34,790	48,697	71.44	4.98	5.01	-0.03
สหรัฐอเมริกา	847	919	1,766	22,705	25,555	48,261	52.95	4.93	5.18	-0.24
ฮ่องกง (จีน)	296	393	689	19,180	25,873	45,053	57.43	4.60	4.84	-0.23
สาธารณรัฐเกาหลี	662	379	1,041	14,486	17,802	32,287	55.14	3.30	3.27	0.03
สหราชอาณาจักร	375	480	855	9,504	17,252	26,757	64.48	2.73	2.35	0.39
สิงคโปร์	499	295	794	14,887	10,836	25,723	42.12	2.63	2.53	0.09
ไต้หวัน (จีน)	97	477	574	4,076	20,781	24,858	83.60	2.54	2.69	-0.15
เดนมาร์ก	306	475	781	9,817	12,061	21,878	55.13	2.24	2.16	0.08
สหพันธ์รัฐรัสเซีย	1,629	574	2,203	6,462	11,644	18,106	64.31	1.85	1.84	0.01
อิตาลี	575	164	739	11,559	4,403	15,962	27.58	1.63	1.60	0.03
อินเดีย	404	52	456	13,288	1,529	14,817	103.20	1.51	1.52	0.00
สวีตเซอร์แลนด์	29	341	370	810	11,691	12,501	93.52	1.28	1.30	-0.02
เบลเยียม	74	152	226	6,462	6,028	12,490	48.26	1.28	1.27	0.00
ซาอุดีอาระเบีย	63	87	150	949	10,912	11,861	92.00	1.21	1.25	-0.04
คูรกี	448	426	874	6,370	4,557	10,927	41.70	1.12	1.13	-0.02
อิหร่าน	156	28	184	8,845	1,148	9,994	11.49	1.02	1.08	-0.06
เนเธอร์แลนด์	501	238	739	4,338	4,407	8,745	50.39	0.89	0.97	-0.08
อาหรับเอมิเรตส์	51	315	366	615	6,304	6,918	91.12	0.71	0.50	0.21
อินโดนีเซีย	679	114	793	4,382	2,301	6,684	34.43	0.68	0.69	0.00
มาเลเซีย	303	54	357	6,285	372	6,657	5.59	0.68	1.06	-0.38
สวีเดน	161	185	346	1,888	4,530	6,418	70.57	0.66	0.70	-0.05
ไซปรัส	97	125	222	2,439	3,714	6,153	60.36	0.63	n.a.	n.a.
ฝรั่งเศส	168	141	309	2,865	3,101	5,965	51.98	0.61	0.54	0.07

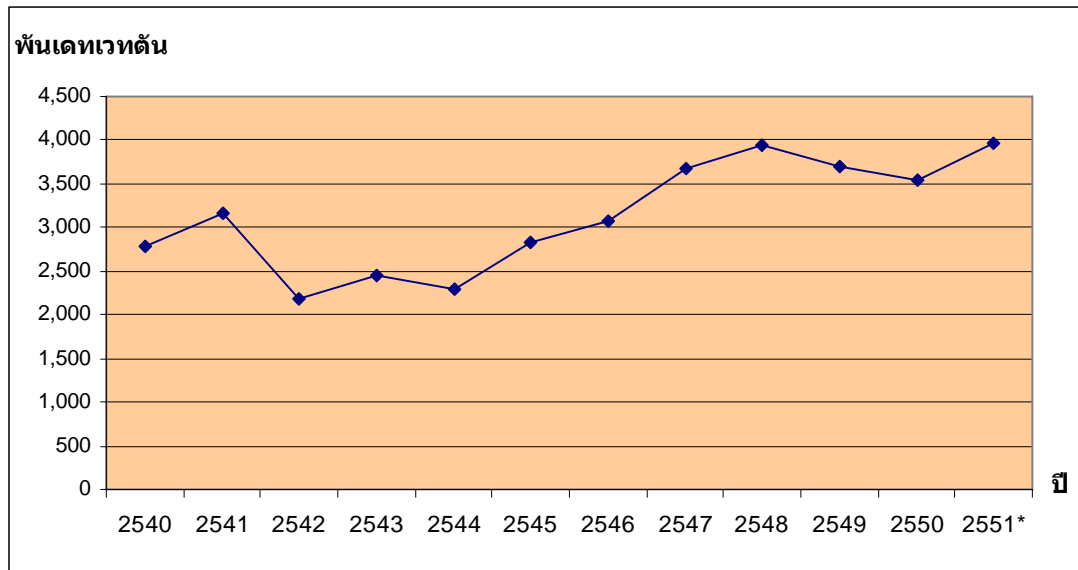
ประเทศ เจ้าของเรือ	จำนวนเรือ			ขนาดเรือ (หน่วย : พันเดทเวทตัน)						
	ชักธง ตามสัญชาติ ประเทศ	ชักธง ต่างประเทศ	รวม	ชักธง ตาม สัญชาติ ประเทศ	ชักธง ต่างประเทศ	รวม	%ของเรือ ชักธง ต่างประเทศ	%ของ กองเรือ ต่อ กองเรือโลก	%ของ กองเรือ ต่อ กองเรือโลก ณ 1 ม.ค. 49	% (เพิ่ม - ลด)
แคนาดา	219	121	340	2,676	3,269	5,945	54.99	0.61	0.72	-0.11
บราซิล	136	15	151	2,559	2,316	4,875	47.50	0.50	0.52	-0.03
คูเวต	39	29	68	3,419	1,364	4,783	28.51	0.49	0.56	-0.07
สเปน	186	161	347	918	3,502	4,420	79.23	0.45	0.45	0.00
ฟิลิปปินส์	221	35	256	2,023	1,115	3,137	35.52	0.32	0.55	-0.23
เวียดนาม	322	30	352	2,542	502	3,045	16.50	0.31	n.a.	n.a.
ไทย	260	38	298	2,498	415	2,913	14.25	0.30	0.35	-0.06
ออสเตรเลีย	46	39	85	1,338	1,531	2,869	53.37	0.29	0.29	0.00
รวม 35 ประเทศ	14,316	16,787	31,103	310,758	622,061	932,819	66.69	95.33	95.17	0.15
กองเรือโลก	16,407	18,415	34,822	329,259	649,298	978,557	66.35	100.00	100.00	

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการองค์การ (UNCTAD) รวบรวมจากสมาคมเรือประมงกันภัย ลอยด์ - แฟร์เพลเป็นเรือขนาดน้ำหนัก 1,000 ตันกรอสขึ้นไป

ไม่รวมกองเรือสำรองสหรัฐอเมริกา (Reserve Fleet) และกองเรือของสหรัฐอเมริกาและแคนาดาที่แล่นในทะเลสาปเกรทเลค (US and Canadian Great Lakes)

นอกจากนี้ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี (สพว.) กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ได้มีการรวบรวมข้อมูลสถิติกองเรือตั้งแต่ปี 2540 – 2551 (ณ เดือนสิงหาคม) ในปี พ.ศ. 2542 กองเรือพาณิชย์มีปริมาณลดลงอย่างมาก ซึ่งลดลงเหลือร้อยละ 30.9 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2541 เนื่องจากผลกระทบทางเศรษฐกิจตั้งแต่ปลายปี 2540 (ดังแสดงในตารางภาพที่ 1)

ตารางภาพที่ 1 : รูปกราฟของเรือพาณิชย์ไทยระหว่างปี 2540 – 2551



หมายเหตุ : \* ข้อมูล ณ เดือนสิงหาคม 2551 ได้ปรับปรุงข้อมูลใหม่ โดยรวบรวมข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลทะเบียนเรือ (เรือขนาดตั้งแต่ 500 เดทเวทตันขึ้นไป)

ที่มา : ระบบงานทะเบียนเรือ และบริษัทเรือไทย

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

ส่วนสถิติของเรือพาณิชย์ไทยขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป ในปี 2551 (เดือนสิงหาคม) มีจำนวนทั้งสิ้น 476 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 3,955,535 เดทเวทตัน หรือ 2,596,180 ตันกรอส จำแนกได้เป็น เรือบรรทุกสินค้าแห้ง 234 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 3,256,816 เดทเวทตัน หรือ 2,136,087 ตันกรอส และเรือบรรทุกสินค้าเหลว 242 ลำ ขนาดระวางเรือรวม 698,719 เดทเวทตัน หรือ 460,093 ตันกรอส (ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ตารางที่ 2-3)

ตารางที่ 2 : เรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามช่วงขนาด (DWT) ปี พ.ศ. 2551

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

เดทเวทตัน (DWT)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวมทั้งสิ้น		สัดส่วนแต่ละช่วงของ เดทเวทตัน(ร้อยละ)
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	
500-4,999	78	186,254	221	458,289	299	644,543	16.29
5,000-9,999	44	323,062	19	119,623	63	442,685	11.19
10,000-14,999	12	153,164	-	-	12	153,164	3.87
15,000-19,999	25	424,663	-	-	25	424,663	10.74
>20,000	75	2,169,673	2	120,807	77	2,290,480	57.91
<b>รวม</b>	<b>234</b>	<b>3,256,816</b>	<b>242</b>	<b>698,719</b>	<b>476</b>	<b>3,955,535</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : ระบบงานทะเบียนเรือ และบริษัทเรือไทย

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี  
(สิงหาคม 2551)

ตารางที่ 3 : เรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามช่วงขนาด (GRT) ปี พ.ศ.2551

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

ตันกรอส (GRT)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวมทั้งสิ้น		สัดส่วนแต่ละช่วงของ ตันกรอส (ร้อยละ)
	ลำ	GRT	ลำ	GRT	ลำ	GRT	
500-4,999	108	267,323	236	345,139	344	612,462	23.59
5,000-9,999	28	209,031	3	18,805	31	227,836	8.78
10,000-14,999	38	474,143	-	-	38	474,143	18.26
15,000-19,999	38	640,613	-	-	38	640,613	24.68
>20,000	22	544,977	3	96,149	25	641,126	24.69
<b>รวม</b>	<b>234</b>	<b>2,136,087</b>	<b>242</b>	<b>460,093</b>	<b>476</b>	<b>2,596,180</b>	<b>100.00</b>

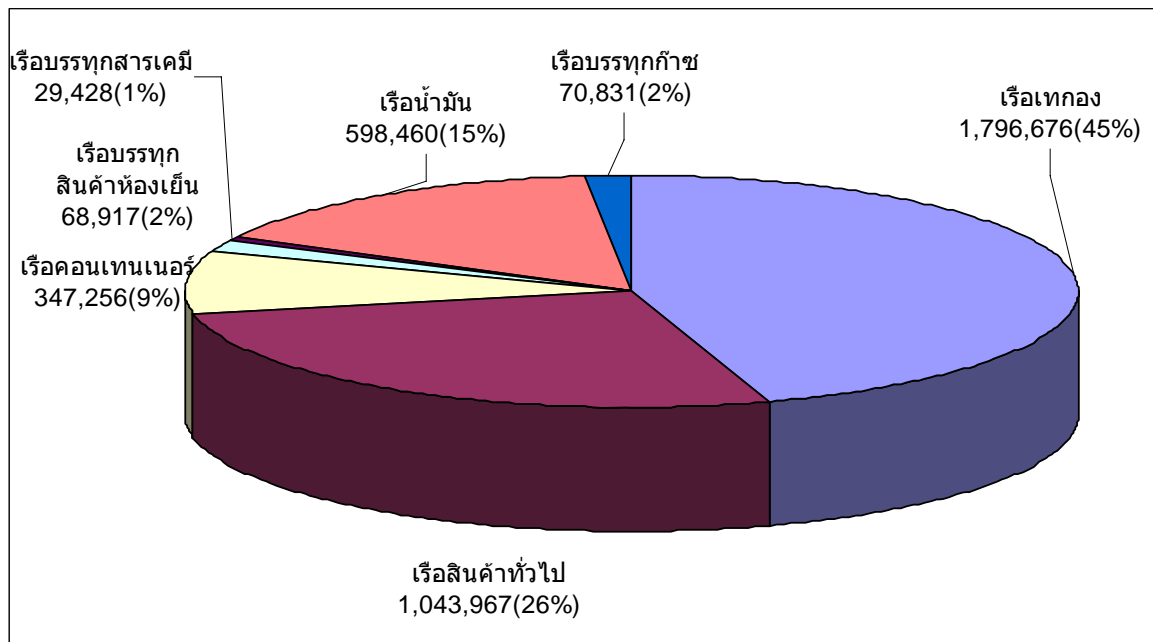
ที่มา : ระบบงานทะเบียนเรือ และบริษัทเรือไทย

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี  
(สิงหาคม 2551)

ประเภทของเรือที่มีระวางบรรทุกมากที่สุดคือ เรือเทกองรวมระวางบรรทุกได้ 1,796,676 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45 รองลงมาเป็นเรือสินค้าทั่วไปรวมระวางบรรทุก 1,043,967 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26 เรือน้ำมัน 598,460 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 เรือคอนเทนเนอร์ 347,256 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9 ประเภทของเรือที่มีระวางบรรทุกน้อยที่สุดใน 3 อันดับสุดท้ายคือ เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น และเรือบรรทุกสารเคมี มีสัดส่วนร้อยละ 2 และ 1 ตามลำดับ (แผนภูมิที่ 1 : สัดส่วนกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามประเภทเรือและระวางบรรทุกของเรือ (พ.ศ.2551\*))

แผนภูมิที่ 1 : สัดส่วนกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามประเภทเรือและระวางบรรทุกของเรือ (พ.ศ.2551\*)

หน่วย : เดทเวทตัน



หมายเหตุ : \* ข้อมูล ณ เดือนสิงหาคม 2551 ได้ปรับปรุงข้อมูลใหม่ โดยรวบรวมข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลทะเบียนเรือ (เรือขนาดตั้งแต่ 500 เดทเวทตันขึ้นไป)

ที่มา : ระบบงานทะเบียนเรือ และบริษัทเรือไทย

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

• อายุเรือไทยส่วนใหญ่เป็นเรือเก่ามีอายุระหว่าง 20-24 ปี มากที่สุด รวมระวางบรรทุกได้ 1,252,224 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.66 อันดับรองลงมาเป็นเรืออายุระหว่าง 25-29 ปี รวมระวางบรรทุก 853,878 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.59 และเรือที่มีอายุน้อยกว่า 5 ปี มีระวางบรรทุกรวม 142,009 เดทเวทตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.59 (ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 : จำนวนและขนาด (DWT) ของเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามช่วงอายุเรือ ปี พ.ศ.2551

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

อายุเรือ (ปี)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวมทั้งสิ้น		สัดส่วนแต่ละช่วงของ เดทเวทตัน(ร้อยละ)
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	
<5	14	134,359	2	7,650	16	142,009	3.59
5-9	6	147,137	3	16,848	9	163,985	4.15
10-14	40	750,027	12	44,554	52	794,580	20.09
15-19	13	216,630	20	49,358	33	265,988	6.72
20-24	53	1,101,361	54	150,863	107	1,252,224	31.66
25-29	55	570,678	83	283,200	138	853,878	21.59
>30	53	336,625	68	146,245	121	482,870	12.21
<b>รวม</b>	<b>234</b>	<b>3,256,816</b>	<b>242</b>	<b>698,719</b>	<b>476</b>	<b>3,955,535</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : ระบบงานทะเบียนเรือ และบริษัทเรือไทย

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี  
(สิงหาคม 2551)

• เส้นทางบริการเรือไทยให้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง โดยส่วนใหญ่ให้บริการไม่ประจำเส้นทาง และให้บริการในภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก มีให้บริการในเส้นทางยุโรปและแอฟริกาบ้าง และไม่มีเส้นทางบริการข้ามทวีปไปอเมริกาเลย การขนส่งสินค้าในเส้นทางข้ามทวีปต้องพึ่งพาทองเรือต่างชาติเกือบทั้งหมด นอกจากนี้ในกรณีของเรือขนส่งน้ำมันและก๊าซส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศ

#### 1.4 สภาพปัญหา

การจัดตั้งกองเรือแห่งชาติในอดีตที่ผ่านมาประสบปัญหาและอุปสรรค ซึ่งมีสาเหตุมาจากการจัดหาเรือต้องใช้เงินลงทุนสูง และใช้ระยะเวลาคืนทุนนานกว่าธุรกิจสาขาอื่นๆ ประกอบกับบริษัทเรือไทยมีข้อจำกัดในเรื่องเงินทุน และแหล่งเงินให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำและใช้คืนในระยะยาว ทำให้การขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านมามีความก้าวหน้าไม่มาก นอกจากนี้ ขั้นตอน ระเบียบพิธีการ กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งสิทธิประโยชน์ในด้านภาษี ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน

เช่น สิงคโปร์ ได้ให้สิทธิพิเศษต่างๆ เจ้าของเรือไทยจึงนำเรือไปจดทะเบียนและชักธง และที่สำคัญ นโยบายของรัฐบาลแต่ละชุดไม่ต่อเนื่อง ทำให้การส่งเสริมไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

## 2. แนวทางการพัฒนากรเรือพาณิชย์ไทย

### 2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

การส่งเสริมกรเรือพาณิชย์ไทย ซึ่งเป็นสาขาหนึ่งของกิจการพาณิชย์นาวี ควรมีการส่งเสริมแบบบูรณาการ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีได้จัดสัมมนาระดมความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี และได้มีมติที่ประชุมเห็นชอบในหลักการของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี 6 ยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกรเรือแห่งชาติเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งใน 6 ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกรเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม



#### 1) ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกรเรือแห่งชาติ

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกรเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้นและทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม

**2) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ**

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำทดแทนการขนส่งสินค้าทางบก เพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาอู่เรือ เพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศ และเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ**

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดของกองเรือ เสริมสร้างการจ้างงาน และฝีมือแรงงาน สวงเงินตราต่างประเทศตลอดจนความมั่นคงของประเทศ

**4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือ เพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์**

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าของภูมิภาค

**5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้าน การพาณิชย์นาวีให้พอเพียง**

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ มุ่งเน้นการผลิตบุคลากรที่ขาดแคลนและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้ได้ตามฐานระดับสากล และมีปริมาณพอเพียงตามความต้องการของตลาด

**6) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร**

วัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ เพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในกิจการเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้จัดประชุมเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ทั้ง 6 เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2550 และที่ประชุมมีมติให้ตั้งอนุกรรมการ 6 คณะ ตามยุทธศาสตร์ประกอบด้วย คณะอนุกรรมการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย คณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ คณะอนุกรรมการพัฒนาท่าเรือ และคณะอนุกรรมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี คณะอนุกรรมการทั้ง 4 คณะดังกล่าว มีอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เป็นประธาน ส่วนคณะอนุกรรมการพัฒนาอู่เรือ มีผู้แทนจากกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธาน และคณะอนุกรรมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งเชื่อมโยง มีรองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวีทั้ง 6 ยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้น มีส่วนเอื้อประโยชน์การส่งเสริมซึ่งกันและกัน การส่งเสริมการพาณิชย์นาวีหากสามารถส่งเสริมในเชิงบูรณาการได้อย่างมีประสิทธิภาพจะเป็นประโยชน์ต่อกิจการพาณิชย์นาวี และช่วยลดต้นทุน โลจิสติกส์ได้อย่างมาก

## 2.2 แนวทางการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทย (ตามการศึกษาของโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค)

### แนวทางการพัฒนาระยะสั้น

- 1) การยกเว้นภาษีเงินได้จากรายได้ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประเภท Door to Door basis โดยกำหนดให้มีการยกเว้นครอบคลุมถึงการใช้เรือไทยในช่วงใดช่วงหนึ่ง
- 2) ยกเว้นภาษีเงินได้ของลูกเรือไทย (ซึ่งถือว่าเป็นแรงงานพิเศษ) ให้ครอบคลุมไปถึงรายได้ในรูปแบบอื่นๆ ที่นอกเหนือจากเงินเดือนและค่าจ้างด้วย
- 3) ขยายระยะเวลาของการได้สิทธิ์ในการยกเว้นการเสียภาษีรายได้ที่ได้มาจากการขายเรือเก่า และซื้อเรือใหม่หรือส่งต่อเรือใหม่ จาก 1 ปี เป็น 2 ปี นับจากวันที่มีการขายเรือเก่า และในกรณีที่ต่อเรือใหม่ โดยใช้เรือไทยให้ขยายเป็น 3 ปี เพื่อให้ผูกพันกับการพัฒนาอยู่เรือ
- 4) ให้มีการจัดเก็บภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชักธงไทย โดยใช้หลักเกณฑ์และอัตราภาษีเดียวกับที่ปฏิบัติต่อเรือต่างประเทศ
- 5) ยกเว้นการจัดเก็บภาษีเงินได้ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตรา ฉบับที่ 425 พ.ศ.2547 ตามมาตรา 70
- 6) ยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายที่เก็บกับค่าตอบแทนที่ผู้ประกอบการเรือไทยจ่ายให้กับผู้ประกอบการในต่างประเทศที่ให้เช่าเรือเดินทะเลขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และให้เช่าที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ และให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์และซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์
- 7) กำหนดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บกับผู้ประกอบการเรือไทยที่ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนอกประเทศไทย (Cross trade) ให้เท่ากับอัตราร้อยละ 0 รวมทั้งให้ครอบคลุมกรณีการซื้อเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเรือไทยและการซื้อสิ่งของอุปกรณ์ต่างๆ ของเรือไทยทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งกรณีซ่อมเรือและต่อเรือทั้งในและต่างประเทศ
- 8) ให้สิทธิพิเศษในลักษณะการกำหนดภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 0 แก่กิจกรรมการบริการและการให้บริการรับจ้างบริหารเรือ (Ship management)
- 9) ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1 (อย่างไรก็ตามสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทยมีความเห็นว่ามาตรการนี้จะส่งผลกระทบต่อและขัดแย้งกับการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย) และเพื่อให้การพัฒนาที่ผูกไปกับอยู่เรือ ก็ควรมีการจัดตั้งกองทุนสำหรับการซ่อมเรือ ขนาด 1,000

ตันกรอส หรือต่ำกว่า โดยให้มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 0 ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถนำไปปล่อยสินเชื่อแก่บริษัทในการนำเรือมาซ่อมและต่อเรือกับเรือไทย (ถ้าเรือเข้าจากต่างประเทศ ต้องเสียอากร 1% ภาษีมูลค่าเพิ่มอีก 7%)

#### แนวทางการพัฒนาระยะกลางและระยะยาว

- 1) มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือเป็นที่ยอมรับของสากลให้เพิ่มมากขึ้น
- 2) มาตรการอนุญาตให้มีการจดทะเบียนเรือและการดำเนินพิธีการศุลกากรภายนอกอาณาจักรได้
- 3) มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล
- 4) มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry
- 5) มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้
- 6) มาตรการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ไขพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และการยกเว้นพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ให้สอดคล้องกับสภาวะการพัฒนาในธุรกิจขนส่งที่เป็นอยู่
- 7) การซ่อมแซมโดยใช้อู่เรือไทยนั้น ในปัจจุบัน กรมสรรพากรให้ภาษีเป็น 0 แล้ว แต่การต่อเรือโดยอู่เรือไทยนั้น ยังไม่เป็น 0 ดังนั้นจึงควรเป็น 0 ด้วย
- 8) มาตรการส่งเสริมให้มีการจัดหาเรือที่ซักรงไทย ดังต่อไปนี้
  - เรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (มีการเพิ่มค่าระวางมากที่สุด)
  - เรือคอนเทนเนอร์ (ความต้องการใช้เรือในภูมิภาคยังมีมากกว่าระวางเรือที่มีอยู่)
  - เรือขนสินค้าหีบห่อที่อยู่ในธุรกิจเรือประจำเส้นทางอย่างน้อยประมาณ 50% ของสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่างๆ
- 9) มาตรการสนับสนุนให้กองเรือไทยควรขยายการให้บริการในอนาคต ได้แก่
  - เส้นทาง ประเทศไทย-ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์
  - เส้นทาง ประเทศไทย-ญี่ปุ่น
  - เส้นทาง ประเทศไทย-ตะวันออกกลาง-ยุโรป
  - เส้นทาง ประเทศไทย-สหรัฐอเมริกา

- 10) การตั้งกองทุนพาณิชย์ที่มีลักษณะเป็นกองทุนหมุนเวียนหรือ Revolving Fund ที่มีดอกเบี้ยต่ำกว่าและมีกฎเกณฑ์ในการกู้ที่สะดวกกว่าที่ประเทศต่างๆ ที่เป็นคู่แข่งขันให้กับธุรกิจเรือของตน
- 11) ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bare boat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้
- 12) การให้สามารถจ้างเรือเป็นส่วนๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในอู่เรือได้
- 13) การสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan)
- 14) อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว

2.3 แนวทางการพัฒนาเรือพาณิชย์ไทยอีกแนวทางหนึ่ง คือ การจัดตั้งบริษัท บทด จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี 15 พฤศจิกายน 2548 อนุมัติให้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่าง บทด. กับกลุ่มบริษัทเจ้าของเรือไทย 23 บริษัท โดยมีสัดส่วนการลงทุนของ บทด. และบริษัทกลุ่มบริษัทเจ้าของเรือไทยร้อยละ 30:70 ตามลำดับ ซึ่ง ณ ปัจจุบันบริษัทฯ มีเรือประกอบการประเภทเทกอง ขนาด 8,739 เดทเวทตัน และเรือบรรทุกน้ำมัน 7,000 เดทเวทตัน

แนวทางการจัดตั้งบริษัทเรือดังกล่าว ต่างประเทศก็ได้ดำเนินการ เช่น สิงคโปร์มีสายการเดินเรือแห่งชาติ คือ Neptune Orient Lines (NOL) เป็นรัฐวิสาหกิจให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยจัดตั้งขึ้นใน พ.ศ.2511 โดยรัฐบาลสิงคโปร์เป็นผู้ถือหุ้น 100% ต่อมา NOL ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์สิงคโปร์ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2524 ถัดมาในปี 2540 NOL ได้ซื้อกิจการของ American President Lines (APL) ปัจจุบัน NOL มีทุนจดทะเบียน 3 พันล้านเหรียญสิงคโปร์ รัฐบาลสิงคโปร์ได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นลงจาก 100% เหลือ 27% (โดยผ่านทางรัฐวิสาหกิจ Tamasek Holding) ส่วนที่เหลือเป็นผู้ถือหุ้นสิงคโปร์ 23% และผู้ถือหุ้นต่างชาติ 50% ส่วนมาเลเซียมีสายการเดินเรือแห่งชาติ คือ Malaysian International Shipping Corporation Berhard (MISC) รัฐบาลได้ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2511 เพื่อเป็นสายการเดินเรือหลักของประเทศ และปัจจุบันได้จดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์ โดยมี Petronas (Petroleum National Berhad) ซึ่งเป็นบริษัทน้ำมันแห่งชาติของมาเลเซีย เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ 62.44%

### 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทย

- 1) ประหยัดเงินตราต่างประเทศจากค่าขนส่ง ประเทศไทยไม่ต้องเสียค่าบริการค่าขนส่งสินค้าทางทะเลให้แก่ต่างชาติปีละกว่า 500,000 ล้านบาท และจะเพิ่มมากขึ้นตามปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี
- 2) โอกาสในการพัฒนาธุรกิจและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ธุรกิจต่อเนื่องกับกิจการเดินเรือมีมากมายหลายอย่าง ซึ่งแต่ละอย่างล้วนแต่เป็นอุตสาหกรรมขนาดหนักใช้แรงงานจำนวนมาก ใช้เงินลงทุนสูงและก่อให้เกิดการสร้างงานต่อเนื่องกับธุรกิจอื่นๆ ออกไปอีกเปรียบประหนึ่งลูกโซ่ ธุรกิจต่อเนื่องดังกล่าว เช่น ธุรกิจอู่ต่อเรือ ซ่อมเรือ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมไฟฟ้า อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรม การขนส่งต่อเนื่อง ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน อุตสาหกรรมการขายสินค้า วัสดุอุปกรณ์ ให้แก่เรือ บริการฐานขุดเจาะน้ำมัน อุตสาหกรรมการผลิตและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ ธุรกิจให้บริการต่อกองเรือพาณิชย์ไทยซึ่งรัฐมีโอกาสที่จะเก็บภาษีจากกิจการข้างต้น ดังกล่าวอย่างมาก
- 3) เป็นตลาดการจ้างงานแรงงานไทยทั้งที่ทำงานบนเรือไทยและที่ทำงานในกิจกรรมบนฝั่ง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ต้องใช้ความชำนาญพิเศษและมีค่าตอบแทนสูง
- 4) เปิดโอกาสให้ประเทศสามารถได้รับรายได้และเงินตราต่างประเทศเพิ่มขึ้นจากการให้บริการการขนส่งและกิจกรรมเกี่ยวเนื่องให้แก่ประเทศอื่นๆ
- 5) เป็นหลักประกันความมั่นคงให้แก่ประเทศในภาวะสงคราม ซึ่งอาจไม่มีเรือต่างประเทศมาให้บริการแก่ประเทศ

สุภา โกมุทกุล

สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี