



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนของทางทะเล

พ.ศ.

คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

บรรจุนิติบัญญัติฉบับที่ ๑๖

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ฉ.พ. ๒๙ / ๒๕๓๔

เอกสารประกอบการพิจารณา

งานบริการค้ำคว้า ศูนย์บริการเอกสารและค้ำคว้า สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา โทร. ๒๕๖๖๑๑๑ - ๑๑๑ ต่อ ๒๓๒ - ๒๓๕

สารบัญ

1. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1
2. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล	1
3. การรับขนของทางทะเล	4
4. ภาคผนวก	
- ข้อเสียเปรียบทางด้านกฎหมายของเจ้าของเรือไทย (บทความ)	5
- การพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย	16
- คำนำ	16
- กองเรือพาณิชย์ไทย	17
- กองเรือพาณิชย์ต่างประเทศ	19
- ขนาดเรือไทยและเส้นทางการค้า	20
- การส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย	23
- ปัญหาการประกอบธุรกิจเรือไทย	24
- วิธีการพัฒนาพาณิชย์นาวีอย่างไร	25
- เขาส่งเสริมพาณิชย์นาวีอย่างไร	33
- พัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่ออะไร	40
- ข้อพิจารณาการขนส่งทางทะเลของไทย	41
- แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย	46

ประสิทธิ์ผล ยูวะเวส

นิติกร 3

ผู้รับผิดชอบ

สาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

เหตุผล

โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า "การรับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี อนึ่ง การขนของทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้าเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการขนส่งสินค้าชายฝั่งทางทะเลไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนของทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและขจัดปัญหาซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญ

1. พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเล พ.ศ."
2. นิยามศัพท์

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกำรรับขนของทางทะเลเพื่อำาหนึ่งเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

"ผู้ขนส่งอื่น" หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำกำรขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้ หมายความว่ารวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำกำรขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบ หมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณี ในธุรกิจกำรรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในกำรดำเนินกำรอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่อง จากกำรรับขนของทางทะเล เช่น พิธีกำรเข้าเมือง พิธีกำรศุลกากร กำรนำร่อง กำรเข้าท่า กำรออกจากท่า กำรบรรทุกของลงเรือ กำรขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือกำรส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น

"ผู้ส่งของ" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล

"ผู้ส่งของ" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล

"ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออก ให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่ง หรือใบตราส่งที่ออก ให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามกำรสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อ เรียกอย่างอื่น

"ของ" หมายความว่า สังกหามทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหามา เพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

"ภาชนะขนส่ง" หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่ง ใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยกำรขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่ง ทางทะเล

"หน่วยกำรขนส่ง" หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเล ซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละ หน่วยอาจทำกำรขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ไม้วน ลัง ถูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่

เรียกชื่ออย่างอื่น

"สัญญารับขนของทางทะเล" หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่
ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง

"อุปกรณ์แห่งค่าระวาง" หมายความว่า ค่าใช้จ่ายอย่างใดที่ผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่าง
ขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวาง และให้หมายความรวมถึงเงินที่
ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าระวางปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้
ขนส่งเนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ เช่น
การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากภาวะคับคั่งของท่าเรือหรือที่ที่บรรทุกหรือขนถ่ายของ
หรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศต่างสกุล เป็นต้น

"ใบตราส่ง" หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขน
ของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว
และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

3. พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากในราชอาณาจักรไปยังนอกราชอาณาจักร
หรือจากนอกราชอาณาจักรมายังในราชอาณาจักร เว้นแต่คู่กรณีการขนส่งจะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่นว่าให้ใช้
กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับ แต่แม้ว่าจะมีการตกลงกันไว้ประการใดก็ดี ถ้าคู่กรณี
ฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

- การขนส่งทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้
บังคับก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม, การขนส่งที่ไม่คิดค่าระวางผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้
แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง, ใบรับของ, หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน ผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งในใบตราส่ง, ใบรับ
ของ, หรือเอกสารอื่นนั้นว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นใช้บังคับบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่งหรือ
รับโอนสิทธิตามใบตราส่ง, ใบรับรองหรือเอกสารดังกล่าวมิได้

- พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่า
ทั้งสำหรับบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาที่นั้นด้วย หน้าที่และสิทธิของ
ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมา ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

สัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมด้วย ให้อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้
เฉพาะที่เป็นส่วนเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

4. กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 8 ถึง มาตรา 17

5. กำหนดลักษณะของใบตราส่ง ตามมาตรา 18 ถึงมาตรา 30
6. กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ ตามมาตรา 31 ถึง มาตรา 38
7. กำหนดความผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 39 ถึงมาตรา 50
8. กำหนดข้อบกพร่องความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 51 ถึงมาตรา 57
9. กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหายตามมาตรา 58 ถึงมาตรา 61

การรับขนของทางทะเล

การขนส่งทางทะเล คือ การขนส่งของโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร

เงื่อนไขและการส่งมอบสินค้าทางทะเล การขนส่งทางทะเลโดยทั่ว ๆ ไปจะมีเงื่อนไขดังนี้

1. FOB (Free on board) เงื่อนไขนี้ผู้ขายสินค้าจะจัดส่งสินค้าจนถึงบนเรือ ซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้จัดหา ผู้ซื้อจะเป็นผู้จ่ายค่าระวาง และประกันภัยสินค้าเอง
2. C&F (Cost and Freight) ผู้ขาย จะทำหน้าที่จัดหาเรือเพื่อส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ภายในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ ดังนั้นผู้ขายจะเป็นผู้จ่ายค่าระวางเรือ ส่วนผู้ซื้อต้องจัดประกันภัยสินค้าเอง
3. CIF (Cost insurance and Freight) เป็นเงื่อนไขตรงข้ามกับผู้ขายทำหน้าที่จัดหาเรือ รับผิดชอบการประกันภัยสำหรับสินค้า

สำหรับประเทศไทยผู้ค้าส่วนใหญ่นิยมส่งสินค้าเข้ามาในราคา CIF และส่งสินค้าออกในราคา FOB เนื่องจากว่าผู้ส่งออกได้รับความสะดวกในการขายสินค้า คือไม่ต้องรับผิดชอบในการจัดหาเรือและไม่ต้องรับภาระความเสี่ยงภัยในขณะที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่ง และเป็นเพราะผู้ซื้อสินค้าในต่างประเทศนิยมทำสัญญาซื้อสินค้าในราคา FOB เพราะสามารถวางแผนในเรื่องการขนส่งสินค้าจากแหล่งต่าง ๆ ที่สั่งซื้อ และยังได้ประโยชน์จากส่วนลดค่าระวางอันเนื่องมาจากการทำสัญญาใช้บริการขนส่งของบริษัทเรือในระยะยาว

ภาคผนวก

ข้อเสียเปรียบทางด้านกฎหมายของเจ้าของเรือไทย

1. เสียเปรียบเรื่องอะไร

เมื่อพูดถึงธุรกิจการขนส่งทางทะเลในทศวรรษนี้ ผู้เกี่ยวข้องทุกคนคงไม่ปฏิเสธว่าเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงมาก และเมื่อพูดถึงการประกอบธุรกิจของเจ้าของเรือไทย ก็คงไม่มีใครปฏิเสธอีกเช่นเดียวกันว่าเราอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบในการแข่งขันกับเรือต่างประเทศหลายประการ และมีข้อเสียเปรียบอยู่ประการหนึ่งที่คนทั่วไปมักจะมองข้ามหรือมองไม่เห็น คือ ข้อเสียเปรียบทางกฎหมายจะมีก็แต่เจ้าของเรือที่เคยถูกฟ้องคดีแพ่งเรียกค่าเสียหายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและนักกฎหมายที่ฟาคัดหรือสนใจศึกษาปัญหากฎหมายทางนี้เท่านั้นที่ทราบดีว่า เจ้าของเรือไทยมีข้อเสียเปรียบเจ้าของเรือต่างประเทศโดยทั่วไปอยู่มาก และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันกับเรือต่างประเทศเป็นอย่างมากด้วย

ข้อเสียเปรียบทางกฎหมายอันสำคัญซึ่งจะกล่าวถึงในที่นี้มี 2 ประการ คือ

(1) กรณีที่สินค้าเสียหายหรือสูญหายในการขนส่ง เจ้าของเรือไทยจะต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดโดยไม่จำกัดจำนวนค่าเสียหาย แต่เจ้าของเรือต่างประเทศส่วนมากไม่ต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด และสามารถจำกัดจำนวนค่าเสียหายได้

(2) กรณีที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น เนื่องจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทน หรือลูกจ้างในการเดินเรือหรือการจัดการเรือ เจ้าของเรือไทยจะต้องชดเชยค่าเสียหายโดยไม่จำกัดจำนวนแต่เจ้าของเรือต่างประเทศสามารถจำกัดจำนวนค่าเสียหายได้

2. เสียเปรียบอย่างไร

2.1 ความรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้า

2.1.1 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไทย

ที่กล่าวในข้อ 1 (1) ว่าเจ้าของเรือไทยต้องรับผิดชอบ

อย่างเคร่งครัดโดยไม่จำกัดจำนวนค่าเสียหายนั้น อาจสรุปถึงขอบเขตและขนาดแห่ง ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไทยในส่วนของเรือไทยในหน้าที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลได้ดังนี้

(๑) ขอบเขตแห่งความรับผิด เมื่อสินค้าที่ตนรับขน เกิดสูญหาย เสียหาย หรือส่งช้ำช้ำ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้แก่ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง โดยไม่ต้องคำนึงว่าจะเกิดจากความผิดหรือประมาทเป็นล่อ ของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของตนหรือไม่ ทั้งนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การ สูญหาย ฯลฯ นั้น เกิดจากเหตุสุดวิสัย เกิดจากสภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดจาก ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ความรับผิดในลักษณะเช่นนี้เรียกว่าเป็น "ความ รับผิดอย่างเคร่งครัด" ของผู้ขนส่ง

(๒) ขนาดแห่งความรับผิด ตามปกติผู้ขนส่งต้องรับผิด ชดเชยค่าเสียหายให้แก่เจ้าของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย เต็มมูลค่าของความเสียหาย โดยมิข้อยกเว้นอยู่เฉพาะกรณีที่ได้รับขนของมีค่าจำพวกเงินทอง อัญมณี ฯลฯ ซึ่งผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิด ถ้าผู้ส่งของไม่บอกสภาพและราคาไว้

๒.๑.๒ ความรับผิดของเจ้าของเรือต่างประเทศ

เจ้าของเรือต่างประเทศมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการ รับขนของทางทะเลในขอบเขตที่แคบ และโดยมีขนาดแห่งความรับผิดที่จำกัดกว่าเจ้า ของเรือไทย ซึ่งอาจสรุปได้ดังนี้

(๑) ขอบเขตแห่งความรับผิด เมื่อสินค้าที่ตนรับขน เกิดสูญหาย ฯลฯ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้แก่เจ้าของสินค้า แต่มี เหตุที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดหรือชดเชยเกินความรับผิดอยู่ถึง ๑๘ ข้อด้วยกัน คือ

(ก) ความไม่เหมาะสมในการเดินทะเล (un seaworthiness) ของเรือที่บรรทุกสินค้า หากว่าผู้ขนส่งได้ดำเนินการเพื่อให้เรือ นั้นมีความเหมาะสมในการเดินทะเลโดยใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้ว

หรือการจัดกิจการเรือ

ของเรือ

(ข) ความผิดพลาดหรือบกพร่องในการเดินเรือ

(ค) ไฟไหม้ เว้นแต่จะเกิดจากความผิดของเจ้า

(ง) ภัยอันตรายแห่งท้องทะเลและบ้านน้ำเดินเรือ

* (จ) เหตุสุดวิสัย

(ฉ) การสงคราม

(ช) การกระทำของชนชาติศัตรู

(ซ) การกระทำของบุคคลของรัฐหรือกึ่งแทน หรือ

การยึดเพื่อค่าเป็นคดี

(ฅ) การใช้มาตรการป้องกันโรคติดต่อ

* (ญ) การกระทำของผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้า

หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

หรืออุปสรรคเกี่ยวกับการแรงงานอย่างอื่นไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใด ๆ และไม่ว่าจะเกิดขึ้นทั่วไปหรือบางส่วน

(ฎ) การจลาจล

(ฏ) การช่วยเหลือพยาบาลช่วยชีวิตหรือทรัพย์สิน

ในทะเล

* (ท) สภาพของสินค้ามันเอง

(ธ) หีบห่อไม่ดี

(ฒ) เครื่องหมายไม่ชัดเจนเพื่อบงพอ

(ค) ความบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในซึ่งตรวจไม่พบ

* (ก) เหตุอื่นใดที่เกิดขึ้น โดยปราศจากความผิด

หรือความรู้เห็นของผู้นั่ง และไม่ใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือ
ลูกจ้างของผู้นั่ง

(๒) ขนาดแห่งความรับผิด เจ้าของเรือต่างประเทศ
ในฐานะผู้นั่งส่วนมากสามารถจำกัดจำนวนค่าเสียหายที่จะชดใช้ให้แก่เจ้าของสินค้า
ได้ เช่น

(ก) ประเทศที่เป็นภาคี Hague-Visby Rules
ผู้นั่งจำกัดความรับผิดในกรณีสินค้าเสียหายไว้ หีบห่อหรือหน่วยละ ๖๖๖.๖๗ S.D.R.
(ประมาณ ๓๐๐ ดอลลาร์ หรือ ๑๔,๒๐๐ บาท) หรือกิโลกรัมละ ๒ S.D.R.
(ประมาณ ๒.๔ ดอลลาร์) แล้วแต่อย่างไหนจะมากกว่า ตัวอย่างของประเทศที่เป็น
ภาคีของ Hague-Visby Rules ก็มีเช่น เบลเยียม เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส
ไลบีเรีย เนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ โปแลนด์ สวีเดน สวิสเซอร์แลนด์ เป็นต้น

(ข) ประเทศที่เป็นภาคี Hague-Rules อยู่ก่อน
แต่ยังไม่ได้เข้าเป็นภาคี Hague-Visby Rules ผู้นั่งจำกัดความรับผิดไว้ต่ำกว่า
กลุ่มประเทศใน (ก) เช่น ญี่ปุ่น หีบห่อหรือหน่วยละ ๑๐๐,๐๐๐ เยน สหรัฐ ๕๐๐
ดอลลาร์ เยอรมันตะวันตก ๑,๒๕๐ มาร์ค ออสเตรเลีย ๕๐๐ ดอลลาร์ ปอร์ตุเกส
(ประมาณ) ๑๓๕ ดอลลาร์ สเปน (ประมาณ) ๗๔ ดอลลาร์ เป็นต้น

๒.๑.๓ เปรียบเทียบความรับผิด

(๑) ขอบเขตแห่งความรับผิด เจ้าของเรือไทยมีขอบเขต
ของความรับผิดชอบที่กว้างกว่าเจ้าของเรือต่างประเทศมากอย่างชนิดที่เปรียบเทียบ
กันไม่ได้เลย ที่เห็นได้ชัดที่สุดก็คือเมื่อสินค้าเสียหาย ฯลฯ เจ้าของเรือไทยต้องรับผิด
ถ้าพิสูจน์ไม่ไ้กว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเป็น
เพราะความผิดของผู้นั่งของหรือผู้รับตราส่ง แม้จะพิสูจน์ไ้กว่าทั้งตนเอง ลูกจ้างและ
ตัวแทนของตน ไม่ได้มีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่อเลยแม้แต่น้อยก็ตาม แต่เจ้าของเรือ
ต่างประเทศไม่ถองรับผิดชอบในกรณีเช่นนี้ (ดูข้อ ๒.๑.๒(๑)(ค) ทั้งนี้ นอกเหนือ

ไปจากข้อยกเว้นความรับผิดประการอื่นที่เจ้าของเรือต่างประเทศอาจยกขึ้นอ้างได้ แต่เจ้าของเรือไทยยกขึ้นอ้างไม่ได้อีก ๑๔ ข้อ (คือข้อที่ไม่ได้ขีดเส้นใต้ใน ๒.๑.๒(๑))

(๒) ขนาดแห่งความรับผิด ในกรณีที่ขนส่งสินค้าคาถูก จำพวกผลิตภัณฑ์เกษตร เช่น น้ำตาลทรายหรือข้าวที่บรรจุกระสอบ ซึ่งแต่ละกระสอบ มีราคาไม่เกิน ๖๖๖.๖๗ S.D.S. (ประมาณ ๑๔,๒๐๐ บาท) ความรับผิดของเจ้าของเรือไทยจะไม่แตกต่างจากเจ้าของเรืออังกฤษหรือเดนมาร์ก แต่ถ้าเป็นการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมที่มีราคาแพง เช่น รถยนต์ รถแทรกเตอร์ หรือหัวรถจักร ซึ่งมีราคาหลายล้านบาท ก็จะได้เห็นว่าเจ้าของเรือไทยมีความเสี่ยงสูงกว่าเจ้าของเรืออังกฤษมาก เพราะหากสินค้าดังกล่าวเกิดเสียหายสิ้นเชิงระหว่างขนส่ง เจ้าของเรือไทยนอกจากจะปัดความรับผิดได้ยากมากดังกล่าวใน (๑) แล้ว ยังต้องชดเชยค่าเสียหายเต็มราคา เช่น หัวรถจักรมีราคา ๑๐ ล้านบาท ก็ต้องจ่ายค่าเสียหาย ๑๐ ล้านเต็ม ในขณะที่เจ้าของเรืออังกฤษ นอกจากจะมีข้ออ้างเพื่อปัดความรับผิดมากกว่าถึง ๑๔ ข้อแล้ว จะจ่ายค่าเสียหายเพียง ๑๔,๒๐๐ บาท

๒.๒ ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

นอกจากต้องรับผิดต่อเจ้าของสินค้าในกรณีสินค้านั้นเสียหายในระหว่างการขนส่งทางทะเลแล้ว เจ้าของเรือยังอาจต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกในกรณีที่เรือของตนได้ก่อความเสียหายให้แก่ทรัพย์สิน ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น เช่น เรือของตนไปชนกับเรืออื่นหรือชนท่าเทียบเรือ เป็นต้น ซึ่งในกรณีเช่นนี้เจ้าของเรือแม้จะไม่ได้มีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่อ ก็ต้องรับผิดต่อบุคคลซึ่งได้รับความเสียหายในฐานะที่เป็นนายจ้างของคนประจำเรือ สำหรับเรื่องนี้ อาจกล่าวได้ว่า ขอบเขตแห่งความรับผิด ของเจ้าของเรือไทยกับเจ้าของเรือต่างประเทศไม่แตกต่างกัน กล่าวคือ จะต้องรับผิดเมื่อปรากฏว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของตนมีความผิดหรือประมาทเลินเล่อ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของตนไม่ได้มีความผิดหรือประมาทเลินเล่อ เจ้าของเรือก็ไม่ต้องรับผิด แต่ในเรื่องขนาด ของความรับผิดนั้นมีข้อแตกต่างกันอยู่ ดังนี้ คือ

๒.๒.๑ เจ้าของเรือไทย ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทน ให้แก่ผู้เสียหายแก่ความเสียหายที่พิสูจน์ได้ เช่น เรือ ก. มีขนาด ๑๐,๐๐๐ ตันกรอส ราคา ๑๐๐ ล้านบาทชนกับเรือ ข. ซึ่งมีขนาด ๕๐,๐๐๐ ตันกรอส ราคา ๒๐๐ ล้านบาท โดยเรือ ก. เป็นฝ่ายผิดแก่เพียงฝ่ายเดียว และเรือ ข. เสียหายสิ้นเชิง ทั้งนี้ เจ้าของเรือ ก. ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสินไหม ให้แก่เจ้าของเรือ ข. เป็นเงิน ๒๐๐ ล้านบาท แม้ว่าเรือ ก. จะปีราคาเพียง ๑๐๐ ล้านบาทก็ตาม

๒.๒.๒ เจ้าของเรือต่างประเทศ

(๑) สมัยก่อน ก่อนศตวรรษที่ ๑๕ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการเดินเรือหรือการจัดการเรือเนื่องจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของลูกจ้างหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ โดยที่เจ้าของเรือเองไม่ได้มีส่วนผิดหรือประมาทเลินเล่อ เจ้าของเรืออาจปลดเปลื้องความรับผิดชอบในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นได้โดยการยกยอประโยชน์ทั้งหมดที่ตนมีอยู่ในเรือนั้นกับค่าระวางที่ได้ในการเดินเรือให้วั้นให้แก่ผู้เสียหาย ถ้าราคาเรือและค่าระวางไม่พอชดใช้ค่าเสียหายทั้งหมด ผู้เสียหายแต่ละคนก็จะได้รับชดใช้ตามอัตราส่วน แต่จะไปเรียกร้องเพิ่มเติมจากเจ้าของเรือไม่ได้

(๒) ปัจจุบัน^(๑) เจ้าของเรือจะรับผิดชอบโดยจำกัดตามขนาดของเรือที่เป็นต้นเหตุของความเสียหาย เช่น กรณีเรือโค่นกันตามตัวอย่างใน ๒.๒.๑ นั้น เจ้าของเรือ ก. จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้เจ้าของเรือ ข. โดยคิดตามขนาดเรือของตน ตันกรอสละ ๑,๐๐๐ ฟรังก์ทองคำ (ประมาณ ๒๒ S.M.R. หรือ ๘๕ เหรียญสหรัฐ หรือ ๒,๐๕๔ บาท) ซึ่งคิดแล้วเจ้าของเรือ ก. สามารถ

(๑) กติกาแม่บทในอนุสัญญา "International Convention Relating to the Limitation of Liability of Owner of Sea-Going Ships, 1957" ซึ่งมีภาคีอยู่ ๔๖ ประเทศ และยังมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน

จำกัดความรับผิดของตนได้โดยจ่ายค่าเสียหายให้เจ้าของเรือ ข. เพียงประมาณ ๒๐ ล้านบาท แทนที่จะต้องจ่าย ๖๐๐ ล้านบาท

(๑) ในอนาคต^(๒) ความรับผิดของเจ้าของเรือยังคงติดตามขนาดเรือ แยกแบ่งออกเป็นกลุ่ม เช่น เรือขนาดไม่เกิน ๕๐๐ ตัน จำกัดไว้ ๑๖๙,๐๐๐ S.D.R. และถ้าเกิน ๕๐๐ ตัน แต่ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ ตัน ก็เพิ่มอีกชั้นละ ๑๖๙ S.D.R. ตามตัวอย่างใน ๒.๒.๑ เจ้าของเรือ ก. จะต้องจ่ายค่าเสียหายให้เจ้าของเรือ ข. ประมาณ ๑๐๖ ล้านบาท เป็นต้น

๓. ทำไมจึงเสียเปรียบ

๓.๑ ประเทศไทยไม่มีกฎหมายพาณิชย์นาวี

ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีของไทยส่วนมากทราบว่า เหตุที่เจ้าของเรือไทยเสียเปรียบเจ้าของเรือต่างประเทศในลักษณะดังกล่าวข้างต้น นั้น ก็เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีจึงใช้กฎหมายแพ่งหรือกฎหมายพาณิชย์ทั่วไปบังคับแก่คดีพาณิชย์นาวี แต่ประเทศอื่น ๆ ส่วนมากมีกฎหมายพาณิชย์นาวีสำหรับใช้บังคับแก่คดีพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะ และโดยที่กิจการพาณิชย์นาวีมีลักษณะเฉพาะตัวที่พิเศษซึ่งแตกต่างไปจากกิจการพาณิชย์อื่น ๆ โดยทั่วไป สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายพาณิชย์นาวีจึงมีลักษณะเฉพาะตัวที่แตกต่างออกไปจากกฎหมายแพ่งหรือกฎหมายพาณิชย์ทั่วไปดังตัวอย่างที่กล่าวถึงความรับผิดของเจ้าของเรือต่างประเทศใน ๒. นอกจากนี้ยังมีหลักกฎหมายบางอย่างซึ่งไม่มีในกฎหมายแพ่งหรือกฎหมายพาณิชย์ทั่วไป เช่น หลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เป็นต้น

(๒) ติดตามเกณฑ์ในอนุสัญญา "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976" ซึ่งจะมีผลใช้บังคับประมาณกันปี ๒๕๓๐

๓.๒ เจ้าของสินค้าในประเทศไทยได้เปรียบหรือเสียเปรียบ

(๑) หลายคนอาจคิดว่า การที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นการกีดกันเจ้าของสินค้าในประเทศไทย เพราะกรณีที่สินค้าเสียหายเจ้าของสินค้าจะได้รับความเสียหายเต็มที่ และสินค้าที่เราสั่งซื้อจากต่างประเทศส่วนมากมีราคาแพง เช่น รถยนต์ เครื่องจักรกล ถ้าผู้ขนส่งรับผิดชอบบ้างจำกัด เจ้าของสินค้าก็จะเดือดร้อน เช่น รถยนต์ราคา ๕๐๐,๐๐๐ บาท เสียหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งจะใช้ค่าเสียหายเพียง ๑๘,๒๐๐ บาท เจ้าของสินค้าก็ต้องขาดทุนไปถึง ๔๘๑,๘๐๐ บาท ซึ่งเป็นความเข้าใจผิดเพราะตามปกติเราสั่งซื้อสินค้าจากต่างประเทศโดยชื้อแบบ C.I.F. ซึ่งผู้ขายต้องจัดทำประกันภัยให้ในวงเงินที่คุ้มราคาของนั้นเมื่อถึงปลายทาง เมื่อสินค้าเสียหายสิ้นเชิงก็สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยได้คุ้มกับราคาสินค้านั้นอยู่แล้ว และบริษัทประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากเจ้าของสินค้าไปเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งนั้นแม้จะเรียกได้เพียง ๑๘,๒๐๐ บาท ก็ไม่เดือดร้อน เพราะได้ทราบล่วงหน้าและคิดเบี้ยประกันไว้ในอัตราที่คุ้มกับความเสียหายอยู่แล้ว ดังนั้นการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีจึงไม่ได้ทำให้เจ้าของสินค้าในประเทศไทยได้ประโยชน์มากกว่าเจ้าของสินค้าในประเทศอื่นที่มีกฎหมายพาณิชย์นาวี นอกจากผู้รับประกันภัยที่อาจได้ประโยชน์เพิ่มขึ้น เช่น รับประกันภัยรถยนต์ที่ขนส่งมาโดยทางทะเลคันดังกล่าวข้างต้นไว้ และรถยนต์ดังกล่าวได้เสียหายสิ้นเชิงระหว่างขนส่ง เมื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนไป ๕๐๐,๐๐๐ บาทแล้ว แทนที่จะเรียกร้องจากผู้ขนส่งเพียง ๑๘,๒๐๐ บาท ก็เรียกเอาเต็มจำนวน คือ ๕๐๐,๐๐๐ บาท เป็นต้น

(๒) จากตัวอย่างตาม (๑) บางคนอาจมีความคิดต่อไปว่า ในเมื่อเจ้าของเรือไทยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเต็มมูลค่าของสินค้าอยู่แล้ว สินค้าที่บรรทุกโดยเรือก็ไม่น่าจะต้องมีประกันภัย เพราะการประกันภัยต้องเสียเบี้ยประกัน ทำให้ต้นทุนสินค้านำเข้าสูงขึ้นโดยใช้เหตุ ซึ่งก็มีเหตุผล แต่มีข้อควรพิจารณาอยู่ว่า

(ก) โดยทั่วไปการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยและระวางเร็วกว่าเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง

(ข) ถ้าเจ้าของเรือไทยต้องรับภาระค่าเสียหายเต็มมูลค่าของสินค้าตามลำพังโดยไม่มีผู้รับประกันภัยช่วยแบ่งเบาภาระ ก็อาจต้องเลิกประกอบกิจการในไม่ช้า เพราะค่าระวางที่ได้รับไม่คุ้มกับค่าเสียหายที่ตกลงชดเชยให้เจ้าของสินค้า

(ค) ธุรกิจประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยจะถูกกระทบกระเทือนไม่มากนัก เนื่องจากการขาดรายได้อาจมีจำนวนหนึ่ง

(๓) แต่ในกรณีที่มีผู้รับประกันภัยส่วนมากหรือทั้งหมดใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งเต็มจำนวน เช่นในตัวอย่างตาม (๑) แทนที่จะเรียกร้องเพียง ๑๕,๒๐๐ บาท กลับไปเรียกร้องเอา ๕๐๐,๐๐๐ บาท ก็สมควรที่เจ้าของสินค้าซึ่งใช้บริการเรือไทยจะไม่ทำประกันภัยกับสินค้านั้น เพราะในกรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือไทยจำเป็นต้องคิดค่าระวางเพิ่มขึ้นอีกบางส่วนเท่ากันเป็นประกันภัยสำหรับสินค้านั้น เพราะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้รับประกันภัยอีกทางหนึ่งด้วย หากเจ้าของสินค้าไปทำประกันภัยไว้ด้วยก็ต้องจ่ายเบี้ยประกันอีกจำนวนหนึ่งซึ่งจะทำให้ต้นทุนของสินค้านั้นสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น

๔. การแก้ไขข้อเสียเปรียบ

เมื่อเหตุของความเสียเปรียบอยู่ที่กฎหมายก็ต้องแก้ไขที่กฎหมาย คือดำเนินการให้มีกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งการดำเนินการในเรื่องนี้ถือว่าเป็นหน้าที่ของรัฐบาล ซึ่งรัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม ก็มีโครงการออกกฎหมายพาณิชย์นาวีอยู่และได้ดำเนินการไปแล้วในบางเรื่อง เช่น

๔.๑ กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เพื่อกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่ง-

ของทางทะเลให้เป็นไปในแนวเดียวกับกฎหมายของนานาประเทศเพื่อไม่ให้เจ้าของเรือไทยเสียเปรียบ เจ้าของเรือต่างประเทศ เช่น กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งในลักษณะที่ใกล้เคียงกับ บทบัญญัติใน Hague-Visby Rules และให้เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดจำนวนค่าเสียหายที่จะชดใช้แก่ เจ้าของสินค้าไว้ในจำนวนที่ใกล้เคียงกับกฎหมายญี่ปุ่น แต่ถ้าความเสียหายของสินค้าเกิดจากความผิด ของผู้ขนส่งเองก็ไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด เป็นต้น ร่างกฎหมายฉบับนี้ได้ยกร่างเสร็จและผ่านการ พิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาไปแล้ว เมื่อปี 2528

4.2 กฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือเพื่อประโยชน์ในการดำเนินคดีแพ่ง

เพื่อให้สามารถดำเนินคดีต่อเจ้าของเรือต่างประเทศในศาลไทยได้ แม้ว่าเจ้าของเรือดังกล่าวจะไม่มี ภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร อันจะทำให้เจ้าของสินค้าซึ่งอยู่ในประเทศไทยสามารถฟ้องร้องเรียก ค่าเสียหายจากเจ้าของเรือต่างประเทศในศาลไทยได้ และมีหลักประกันว่าเมื่อคนชนะคดีแล้วจะได้ รับชำระหนี้ตามคำพิพากษา โดยที่ลูกหนี้ไม่อาจหลบเลี่ยงหรือปิดพลั่วได้ ร่างกฎหมายฉบับนี้ได้ยกร่าง เสร็จและผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว เมื่อปี 2529

4.3 กฎหมายเกี่ยวกับสิทธิจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ เพื่อให้เจ้าของเรือ

ที่สุจริตและเต็มใจชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากเรือของตน มีสิทธิจำกัดความรับผิดได้โดยวาง เงินสดหรือหลักประกันไว้ต่อศาล และกำหนดเกณฑ์ขั้นต่ำของจำนวนค่าเสียหายที่เกิดจาก เรือไว้ตามขนาดของเรือที่ทำให้เกิดความเสียหาย เช่น ถ้าความเสียหายของทรัพย์สินเกิดจาก เรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส เจ้าของเรือต้องวางเงินหรือหลักประกัน 5,200,000 บาท เป็นต้น ซึ่งหากความเสียหายที่เกิดขึ้นในคราวเดียวกันนั้นเกิน 5,200,000 บาท เมื่อเจ้าของเรือนำเงินสดหรือหลักประกันมาวางศาลตามจำนวนดังกล่าวแล้วก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบ มากไปกว่านั้น แต่ถ้าเป็นเรือขนาด 30,000 ตันกรอส เจ้าของเรือก็ต้องวางเงิน หรือ หลักประกัน 155,900,000 บาท เป็นต้น ร่างกฎหมายนี้เจ้าหน้าที่ได้ยกร่างเสร็จแล้ว (กันยายน

๒๔๒๔) แก้ไขแก้ไขบ้านกษัตริย์ของคณะกรรมการเฉพาะเรื่องฯ ที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีแต่งตั้งขึ้นเพื่อการนี้

๕. บทส่งท้าย

ข้อเขียนนี้ ผู้เขียนไม่ประสงค์จะให้เป็นที่พินิจทางกฎหมายสำหรับ
 ผู้อ่านที่เป็นนักกฎหมาย แต่ประสงค์จะให้ผู้อ่านโดยทั่วไปทราบโดยกว้าง ๆ ถึงสถานภาพ
 ของเจ้าของเรือไทย ซึ่งเป็นตัวอย่างหนึ่งของปัญหาอันเนื่องมาจากการที่ประเทศไทย
 ไม่มีกฎหมายพาณิชย์นาวี คงไม่มีใครปฏิเสธว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับ
 ธุรกิจพาณิชย์นาวี เช่นเดียวกับที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับ
 ธุรกิจอื่น ๆ โดยทั่วไป และถ้าเปรียบเทียบกับกฎหมายเป็นชื่อแปงของบ้านเมือง ก็อาจ
 พูดได้ว่ากิจกรรมทางธุรกิจหรือการค้าพาณิชย์แขนงอื่น ๆ ในประเทศไทยมีชื่อมีแปงกันครบถ้วน
 และทั่วถึงแล้ว (แม้ว่าบางอันจะเก่าไปบ้างก็ตาม) แต่กิจการพาณิชย์นาวียังไม่มีชื่อ
 หรือแปงที่เป็นของตนเองโดยเฉพาะเลยสักอัน ซึ่งก็ดูแปลกมาก เพราะกิจการพาณิชย์
 นาวีเป็นกิจการที่รับใช้การค้าระหว่างประเทศอันเป็นกิจการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อ
 เศรษฐกิจของประเทศ การพัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่อให้สามารถพึ่งตนเองได้ในระดับหนึ่ง
 จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ และสิ่งจำเป็นเบื้องต้นในการ
 พัฒนาพาณิชย์นาวีก็คือกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ทันสมัย ครบถ้วน และเหมาะสม ทั้งนี้
 ผู้เขียนเห็นพ้องกับคำปรารภของ ESCAP ก่อนหน้าที่ว่า "...for the successful
 development of maritime industry and international trade of
 its developing member countries, appropriate and adequate
 national maritime legislation is essential."

ที่มา : สมพร โพลสัน

นิติกร กองนิติการและการต่างประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

การพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย

คำนำ

1. กิจการพาณิชย์นาวีของโลกได้กระตือรือร้นขึ้นมาเป็นลำดับ กล่าวคือ การค้าทางเรือได้เพิ่มสูงขึ้นในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา โดยเฉลี่ยอัตราการเติบโต ประมาณ 3.9 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่กองเรือพาณิชย์ของโลกได้หยุดการเติบโต นับแต่ปี 1980 ซึ่งมีระวางรวม 682 ล้านเดกเวกตัน ลดลงเหลือ 627.9 ล้าน-เดกเวกตัน ในปี 1988 หรือลดลงเกือบ 100 ล้านเดกเวกตัน ทำให้อุปสงค์-อุปทาน การขนส่งทางทะเลเข้าสู่ภาวะดุลยภาพมากขึ้น นั่นคือ กองเรือที่เกินความต้องการ (Surplus tonnage) ได้ลดลงตามลำดับ จาก 195.8 ล้านเดกเวกตัน ในปี 1983 เหลือเพียง 62.6 ล้านเดกเวกตัน อันเป็นผลให้การใช้ประโยชน์ระวางเรือ เพิ่มขึ้นจาก 4.70 ตัน/DWT/ปี ในปี 1983 เป็น 6.18 ตัน/DWT/ปี ในปี 1989

2. กิจการพาณิชย์นาวีของไทยก็พลอยได้ส่วนแบ่งจากผลการขยายตัว การค้าทางเรือของโลกด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทางเรือของไทยในช่วง 2 - 3 ปีที่ผ่านมา มีการปรับปรุงกองเรือให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น มีการขายเรือเก่าแล้วซื้อเรือที่มี สภาพดีกว่าเดิม และหรือซื้อเรือมาเพิ่มกองเรือของบริษัททำให้กองเรือไทยเพิ่มกว่า 100,000 เดกเวกตัน ในเวลา 2 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ นอกจากผลจากการขยายตัว ทางการค้าของโลกแล้ว การค้าทางเรือของไทยก็ได้ขยายตัวขึ้นมาโดยตลอด ในปี 1985 การค้าทางเรือของไทยมีเพียง 37 ล้านตัน เพิ่มเป็น 60 ล้านตันในปี 1989 โดยเฉพาะ 2 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเพิ่มที่สูงมากถึงร้อยละ 22 และ 12 ต่อปี ตาม ลำดับ ส่งผลให้เกิดความแออัดท่าเรือ ร่องน้ำทางเดินเรือ และการจราจร

การค้าระหว่างประเทศทางเรือของไทย

หน่วย : ล้านตัน

ปี	เข้า	ออก	รวม	กรุงเทพฯและชลบุรี
1985	17,589	19,319	36,908	34,585
1986	16,392	21,285	37,652	37,423
1987	22,173	21,694	43,867	40,466
1988	26,645	26,882	53,527	48,254
1989	34,605	29,483	60,088	55,610

พาณิชย์นาวีไทย

กองเรือพาณิชย์ไทย

3. กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็กเมื่อเปรียบเทียบกับการค้าทางเรือของประเทศไทย กล่าวคือ ในปี 1989 การค้าทางเรือ 80 ล้านตัน แต่ประเทศไทยมีเรือเพียง 847,624 เดกเวกตัน และหากไม่รวมเรือน้ำมันซึ่งส่วนใหญ่ใช้ขนส่งชายฝั่งเป็นส่วนใหญ่แล้ว กองเรือไทยที่ใช้ค้าขายระหว่างประเทศจะมีเพียง 664,733 เดกเวกตันเท่านั้น

กองเรือพาณิชย์ไทย

ปี	เรือสินค้าแห้ง		เรือน้ำมัน**		รวม	
	ลำ	DWT*	ลำ	DWT	ลำ	DWT
1981	71	332,203	62	253,670	133	585,873
1984	85	433,982	69	281,169	154	715,151
1985	83	527,765	68	114,916	151	642,681
1986	79	513,551	73	135,222	152	648,773
1987	76	519,921	77	148,671	153	668,592
1988	78	566,598	82	167,133	160	733,731
1989	92	629,156	95	195,659	187	824,815
1990	98	664,733	86	181,211	185	847,629

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

* DWT = Dead Weight Ton

** เป็นเรือน้ำมันและก๊าซขนาดเล็กใช้ขนส่งภายในประเทศเป็นส่วนใหญ่

กองเรือพาณิชย์ไทยยังมีอาจจะเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน
 อาเซียนได้ ยกเว้นเพียงบรูไนเท่านั้นที่มีกองเรือที่น้อยกว่าไทย เมื่อปี 1989
 ประเทศไทยมีกองเรือ 847,629 ตันตัน แต่มาเลเซียมีกองเรือ
 2,364,182 ตันตัน อินโดนีเซียมี 2,742,251 ตันตัน สำหรับสิงคโปร์และฟิลิปปินส์
 มีกองเรือเกิน 10 ล้านตัน

กองเรือพาณิชย์ของต่างประเทศ*

ปี 1989

ประเทศ	ลำ	เดกเวกตัน
อินเดีย	834	10,206,928
อินโดนีเซีย	1,722	2,762,251
ญี่ปุ่น	9,830	42,357,475
เกาหลีใต้	1,974	12,335,456
มาเลเซีย	491	2,364,182
ฟิลิปปินส์	1,424	15,468,202
สิงคโปร์	712	11,887,591
ไต้หวัน	641	7,604,509
ไทย	272	804,735
ปานามา	5,121	75,359,789
ไลบีเรีย	1,455	89,500,943

* สถิติเรือพาณิชย์ขนาดเกินกว่า 100 D.W.T. เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 1989

ที่มา : Lloyd's Register of Shipping

ขนาดเรือไทยและเส้นทางการค้า

4. กองเรือไทยประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้ากอง (แห้ง) 10 ลำ เรือบรรทุกสินค้าแบบดั่งเดิม 68 ลำ เรือคอนเทนเนอร์ 13 และเรืออื่น 7 ลำ สำหรับเรือประเภท Tanker นั้น ก็มีเรือบรรทุกน้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และเรือบรรทุกก๊าซ

โดยทั่วไปเรือไทยจะเป็นเรือขนาดเล็ก ส่วนใหญ่จะเป็นเรือขนาด 1,000 - 7,000 ตันตัน ซึ่งรวมกันมีถึง 62 ลำ หรือคิดเป็นร้อยละ 63 ของเรือบรรทุกสินค้าแห้งทั้งหมด

เรือไทยส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจเป็นเรือจร (Tramp) โดยจะประกอบธุรกิจในย่านประเทศสมาชิกอาเซียนประมาณร้อยละ 50 หรือ 48 ลำ เส้นทางประกอบธุรกิจเรือไทยรองลงมาเป็นเส้นทางตะวันออกไกล ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลี คิดเป็นร้อยละ 44

ขนาดเรือบรรทุกสินค้าแห้ง

ปี 1990

ขนาด (DWT)	ประเภทเรือ (ลำ)				รวม
	Bulk	Conventional	Container	Other	
ต่ำกว่า 1,000	-	3	-	-	3
1,000-2,999	1	16	-	-	17
3,000-4,999	-	18	1	-	19
5,000-6,999	7	13	2	4	26
7,000-8,999	1	5	1	-	7
9,000-10,999	-	4	4	-	8
11,000-12,999	1	3	-	1	5
13,000-14,999	-	3	3	2	8
15,000-	-	3	2	-	5
รวม	10	68	13	7	98

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์

อายุเรือไทย

5. เรือไทยโดยเฉลี่ยมีอายุใช้งานมาก มีเรือที่อายุ 15 ปี และต่ำกว่าเพียง 11 ลำ เท่านั้น สำหรับเรือน้ำมันมี 13 ลำ ส่วนที่เหลือจะเป็นเรืออายุเกินกว่า 15 ปี นั่นคือ ในจำนวนเรือบรรทุกสินค้าแห้ง 98 ลำเป็นเรืออายุเกินกว่า 15 ปี ถึง 87 ลำ สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซที่มีอายุเกิน 15 ปีมี 73 ลำ เรือไทยโดยเฉลี่ยมีอายุ 21 ปี

อายุเรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับประกอบการธุรกิจ 2 ประเภท คือ
ประการแรกเกี่ยวข้องกับผู้ใช้บริการเรือในเรื่องการประกันภัยสินค้า เรือที่มีอายุ
มากเมื่อประกันภัยจะแพง ประการหลังเกี่ยวข้องกับเจ้าของเรือในเรื่องของการ
บำรุงรักษาการใช้พลังงานและค่าจ้างลูกเรือ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าเรือใหม่

สถิติกองเรือพาณิชย์ไทย ปี 1990

(จำแนกตามอายุการใช้งาน)

อายุการใช้งาน (ปี)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือน้ำมันและก๊าซ	
	จำนวนลำ	DWT	จำนวนลำ	DWT
ต่ำกว่า 5	1	15,152	2	11,311
6 - 10	6	37,889	2	6,092
11 - 15	4	49,694	9	20,937
16 - 20	28	204,301	13	37,368
21 - 25	44	307,470	45	78,871
26 - 30	11	29,918	14	26,133
31 ขึ้นไป	3	19,309	1	500
ไม่ทราบ	1	1,000		
รวม	98	644,733	86	181,212

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

การส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย

6. ธุรกิจพาณิชย์นาวีแตกต่างจากธุรกิจอื่น ๆ กล่าวคือ เป็นธุรกิจที่มีได้ดำเนินการในประเทศเพียงอย่างเดียว แต่ต้องประกอบธุรกิจในต่างประเทศด้วย ดังนั้น เรือจะใช้เวลาส่วนใหญ่ในทะเลและท่าเรือในต่างประเทศ เรือจึงใช้บริการในประเทศน้อยมาก และบริการในประเทศเช่นท่าเรือและร่องน้ำก็มีได้มีไว้ให้เรือไทยใช้แต่เรือชาติใดก็เข้ามาใช้ได้โดยเท่าเทียมกัน

แม้ว่า การประกอบธุรกิจจะแตกต่างกัน แต่การส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐบาลก็ยิ่งผูกติดกับหลักการเดียวกันกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่อยู่ในประเทศ จึงทำให้อุตสาหกรรมนี้ได้รับการส่งเสริมจากรัฐน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น การให้การส่งเสริมมีดังนี้

1) สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ผู้ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 - 8 ปี และยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือ

2) สิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์ ได้แก่ การขนส่งสินค้ารัฐบาล และการลดหย่อนภาษีเข้าเรือต่างประเทศ

3) การให้แพคกิ้งเครดิตกับผู้ให้บริการเรือไทยในการขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ โดยธนาคารแห่งประเทศไทยจะเพิ่มวงเงินรับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินจากการส่งออกอีกร้อยละ 10

4) การพัฒนากำลังคน รัฐบาลให้สถาบันการศึกษาของรัฐเปิดสอนวิชาการบริหารธุรกิจพาณิชย์นาวี เศรษฐศาสตร์พาณิชย์นาวี สถาปัตยกรรมเรือ และให้กรมเจ้าท่า (สถาบันพาณิชย์นาวี) ผลิตบุคลากรด้านการเดินเรือ

ปัญหาการประกอบธุรกิจเรือไทย

7. เรือไทยไม่ได้มีลักษณะที่แตกต่างจากเรือชาติอื่น ๆ เรือไทยจะต้องรอดิวเข้าท่าเช่นเดียวกับเรือต่างชาติ ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในอัตราเดียวกับเรือชาติอื่น และมีการกล่าวกันว่าเรือต่างชาติด้วยซ้ำไปที่ได้รับความสะดวกในการติดต่อกับทางราชการมากกว่าเรือไทย ปัญหาการประกอบธุรกิจของเรือไทยสรุปได้ ดังนี้

1) ขนาดการประกอบการ ดังได้กล่าวแล้วว่า เรือไทยโดยทั่วไปเป็นเรือที่มีอายุการใช้งานมาก เรือแบบเก่าและมีขนาดเล็ก ปัจจุบันมีบริษัทเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 37 บริษัท เป็นบริษัทที่มีเรือ 1 ลำ 18 บริษัทมีเรือ 2 ลำ 9 บริษัท โดยเฉลี่ยแล้วจะมีเรือไม่ถึง 2 ลำต่อบริษัท หรือคิดเป็นระวางเรือเฉลี่ยต่อบริษัทประมาณ 6,840 เดทเวกตัน การประกอบการขนาดเล็กเช่นนี้ ทำให้มีข้อเสียเปรียบด้านการตลาด ต้นทุนการด้านเรือ และอื่น ๆ

2) ปัญหาการแข่งขัน การค้าทางทะเลนับว่ามีการแข่งขันกันมาก ดังจะเห็นว่าเรือของชาติต่าง ๆ สามารถเข้ามารับขนส่งสินค้าในไทยได้ ขณะเดียวกันเรือไทยสามารถเข้าไปรับขนส่งสินค้าในประเทศอื่นได้เช่นเดียวกัน แต่อาจมีบางประเทศที่มีมาตรการให้สิทธิพิเศษบางประการกับเรือของตน โดยที่มีการแข่งขันกันเช่นนี้ บริษัทเรือที่ได้เปรียบในขนาดการประกอบการ (Economy of Scale) จะได้เปรียบเพราะทำให้มีขอบเขตการตลาดกว้างขวาง สามารถสรรหาบุคลากรที่มีความสามารถมาทำงานได้ ลดต้นทุนการดำเนินการได้ และอื่น ๆ

3) ฐานการค้าเงินธุรกิจ การดำเนินธุรกิจของเรือไทยยังเสียเปรียบบริษัทเรือต่างชาติ เพราะเป็นบริษัทเรือขนาดเล็กจึงอาจจะวางข่ายงานอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขาดฐานการสนับสนุนด้านการตลาด เพราะมีอาจจะดำเนินการด้านตัวแทนเรือเองในต่างประเทศ หรือที่ใช้ตัวแทนในต่างประเทศก็จะได้ตัวแทนที่เป็นบริษัทเล็ก ๆ ที่อาจขาดความเชื่อถือ หรือขาดความสามารถด้านการตลาด และไม่ได้ประกอบธุรกิจที่เป็นฐานของการขนส่งทางทะเล เช่น ท่าเรือ ICD และ CFS

4) เทคโนโลยีการจัดการและการบริหารงานเรือ ธุรกิจเรือมีขอบเขตกว้างและมีความยุ่งยากทางด้านการบริหาร เพราะเรือจะใช้เวลาอยู่ในทะเลและในท่าเรือต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ การดำเนินธุรกิจจะต้องใช้การสื่อสารเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น จึงต้องการความรวดเร็วทางด้านการตัดสินใจ ซึ่งประเทศไทยยังขาดแคลนกำลังคนด้านพาณิชยนาวิกทั้งในระดับบริหารและระดับพนักงาน

มีวิธีการพัฒนาพาณิชยนาวิอย่างไร

8. การให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือพาณิชยนาวิของแต่ละประเทศแตกต่างกันไปตามระดับการพัฒนา กฎหมาย และนโยบายเศรษฐกิจ ประเทศอาจให้ความช่วยเหลืออย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างก็ได้ ดังนี้

การให้เงินอุดหนุน (Subsidies)

วัตถุประสงค์การให้เงินอุดหนุนพาณิชยนาวิกก็เพื่อที่จะชดเชยไว้ซึ่งกองเรือพาณิชย์ของประเทศจำนวนหนึ่ง ในอันที่จะให้ประเทศมีความมั่นคง และเป็นหลักประกันว่าจะมีเรือให้บริการขนส่งการค้าระหว่างประเทศ การให้เงินอุดหนุนมีดังนี้

1) การให้เงินอุดหนุนซื้อเรือใหม่ รัฐบาลจะออกเงินจำนวนหนึ่งให้เป็นค่าต่อเรือใหม่ โดยปกติจะมีเงื่อนไขว่าจะต้องต่อจากอยู่เรือในประเทศ เรือที่ต่อขึ้นจะต้องชักธงของประเทศ และอาจมีเงื่อนไขอื่น ๆ เช่น ต้องเดินเรือในเส้นทางที่กำหนดให้ก็ได้

2) การให้เงินอุดหนุนค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการ เรือบางประเทศมีต้นทุนการประกอบการสูงเนื่องจากกฎหมายของประเทศบังคับให้ต้องใช้ลูกเรือตามสัญชาติเรือและใช้บริการภายในประเทศ เช่น การซ่อมเรือ การประกันภัย และอื่น ๆ รัฐบาลจึงให้เงินอุดหนุนในสัดส่วนหนึ่งเพื่อให้พาณิชยนาวิของตนเสียเปรียบเรือชาติอื่น

3) การให้เงินอุดหนุนค่าดอกเบี้ยการซื้อเรือ เรือมีราคาแพงมาก ดังนั้นเงินที่จะจ่ายเป็นค่าดอกเบี้ยจึงเป็นจำนวนมากอันเป็นภาระหนักกับเจ้าของเรือ เพื่อบรรเทาภาระทางการลงทุน และให้เจ้าของเรือสามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติ ได้ รัฐบาลจึงมีมาตรการช่วยเหลือในรูปของเงินอุดหนุนค่าดอกเบี้ย ซึ่งมี 2 วิธี คือ การจัดหาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ โดยจัดตั้งเป็นกองทุนเพื่อการพัฒนาพาณิชย์นาวี และ อีกวิธีคือเจ้าของเรือกู้เงินจากสถาบันการเงินในอัตราดอกเบี้ยปกติ โดยรัฐบาล จะออกเงินค่าดอกเบี้ยเป็นการอุดหนุนให้ส่วนหนึ่ง

การให้ความช่วยเหลือทางภาษี

ภาษีเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของรัฐ ดังจะเห็นว่า การประกอบธุรกิจ จะต้องเสียภาษีหลายชนิด และอัตราภาษีก็แตกต่างกันไป การช่วยเหลือทางภาษีจึง เป็นการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการประกอบการบริษัทเรือได้มาก ทำให้บริษัทเรือของ ประเทศสามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติ การช่วยเหลือทางภาษีมียุทธวิธีคือ

1) การยกเว้นภาษีเงินได้บริษัทเรือและคนประจำเรือ เรือที่เดิน ระหว่างประเทศใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่นอกประเทศ หรือเรือบางลำอาจไม่กลับเข้า ประเทศเลย ดังนั้น เรือจึงใช้บริการของรัฐน้อยมาก หรือแทบไม่ได้ใช้เลย ส่วน บริการขั้นพื้นฐานที่รัฐจัดขึ้น เช่น ท่าเรือ ร่องน้ำทางเดินเรือ ก็สร้างขึ้นเพื่อเอื้อ อำนวยระบบการขนส่งและการค้าทางทะเลของประเทศ ดังจะเห็นว่า เรือที่ใช้ บริการขั้นพื้นฐานเหล่านั้นมิใช่เฉพาะเรือของประเทศนั้นเท่านั้น แต่ยังมีเรือต่างชาติ และเป็นจำนวนมากอีกด้วย ยิ่งกว่านั้น รัฐก็เก็บเงินค่าใช้บริการดังกล่าวจากเรือ ในอัตราเดียวกันไม่ว่าจะเป็นเรือสัญชาติใดก็ตาม ดังนั้น มีหลายประเทศจึง ยกเว้นการเก็บภาษีเงินได้บริษัทเรือ คนประจำเรือต้องทำงานอยู่บนเรือ ดังนั้น คน เหล่านี้จะอยู่นอกประเทศเป็นส่วนใหญ่ การทำงานบนเรือเป็นงานหนักและเสี่ยง ภัยอันตรายมาก ชีวิตต้องอยู่บนพื้นที่จำกัดเป็นเวลานานกว่าจะได้ขึ้นฝั่ง โดยสภาพ การทำงานและสังคมคนประจำเรือจึงยึดอาชีพการเดินเรือในช่วงเวลาหนึ่งเท่านั้น หลังจากนั้นก็จะขึ้นบกหางานทำที่เป็นหลักแหล่ง ดังนั้น บางประเทศจะยกเว้นภาษี เงินได้คนประจำเรือ

2) การยกเว้นภาษีนำเข้าเรือ โดยทั่วไปแล้ว รัฐบาลจะยกเว้น การเก็บภาษีนำเข้าสำหรับเรือที่ต่อจากต่างประเทศหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากนี้บางประเทศยังยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับอุปกรณ์ วัสดุ และชิ้นส่วนที่นำเข้ามาเพื่อใช้ต่อและซ่อมเรือเดินทะเลอีกด้วย

3) การหักค่าเสื่อมราคา อายุการใช้งานของเรือจะประมาณ 15 - 25 ปี ดังนั้น การคิดค่าเสื่อมราคาที่ปฏิบัติกันก็มีตั้งแต่ 4 - 25 ปี ประเทศ ที่มีนโยบายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีก็จะยอมให้หักค่าเสื่อมราคาได้ในระยะเวลาสั้น เช่น 5 ปี

4) การยอมให้หักค่าเสื่อมราคามากกว่าราคาเรือที่ซื้อ (Investment allowances) เป็นการช่วยเหลือทางภาษีกับธุรกิจพาณิชย์นาวี คือการยอมให้หัก ค่าเสื่อมมากกว่าราคาเรือที่ซื้อ เช่น Investment allowance 40% ก็คือ การ ให้หักค่าเสื่อมได้ 140% ของราคาเรือ

การเลือกปฏิบัติ (Preferential Treatment)

การช่วยเหลืออุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีนอกจากการให้เงินอุดหนุนและ การให้ความช่วยเหลือทางภาษีในรูปแบบต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลอาจใช้มาตรการการ ปฏิบัติกับเรือสัญชาติของตนแตกต่างจากเรือชาติอื่นก็ได้ การปฏิบัติที่แตกต่างกันนี้ ก็เพื่อให้เรือของประเทศได้เปรียบด้านการตลาดและการให้บริการขึ้นพื้นฐาน การ เลือกปฏิบัติมีดังนี้

1) การสงวนสินค้า (Cargo Reservation) การสงวนสินค้า คือการบังคับให้สินค้าที่ขนส่งทางเรือบรรทุกโดยเรือสัญชาติของประเทศ โดยทั่วไป ประเทศทั้งหลายจะมีบทบัญญัติบังคับให้สินค้าชายฝั่งหรือสินค้าที่ขนส่งทางเรือในเขต ทะเล น่านน้ำอาณาเขต (Territorial Water) บนโดยเรือของประเทศเท่านั้น (Cabotage) เรือต่างชาติจะเข้ามารับขนไม่ได้ถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย การสงวนสินค้าที่ส่งออกหรือนำเข้าให้ขนโดยเรือของประเทศทำได้หลายรูปแบบ ดังนี้

- การกำหนดสัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออก-นำเข้าให้ชนโดยเรือของประเทศ เช่น กำหนดให้สินค้าส่งออก-นำเข้าร้อยละ 30 ต้องชนโดยเรือของประเทศ

- การกำหนดสินค้าบางชนิดและประเภท ให้ชนโดยเรือของประเทศ วิธีนี้จะพิจารณาว่าสินค้าอะไรเป็นสินค้ากำหนดให้ชนโดยเรือของประเทศ (Designated Cargo) โดยปกติจะยึดหลักการพิจารณาความสำคัญของสินค้าต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและประเทศ (Strategic Cargo)

- สินค้ารัฐบาล (Government Cargo) สินค้ารัฐบาลหมายถึงสินค้าที่หน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะเป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจสั่งหรือนำเข้ามาหรือส่งออกไป รัฐบาลกำหนดให้ชนโดยเรือของประเทศ

- การบังคับให้สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ชนโดยเรือของประเทศ เช่น สินค้าที่ซื้อด้วยเงินกู้จากสถาบันการเงินของรัฐ สินค้าที่นำเข้ามาหรือส่งออกโดยได้รับสิทธิประโยชน์ เช่น ได้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน หรือได้สิทธิประโยชน์จากการสัมปทาน

- การบังคับให้สินค้าภายใต้ความช่วยเหลือชนโดยเรือของประเทศ คือสินค้าที่รัฐบาลให้ความช่วยเหลือกับรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ

2) การใช้มาตรการทางภาษี การจูงใจหรือดึงดูดให้พ่อค้าหันมาใช้บริการบริษัทเรือภายในประเทศด้วยมาตรการทางภาษีเป็นวิธีการทางอ้อม ซึ่งมีดังนี้

- การลดอัตราภาษีศุลกากรให้กับพ่อค้ารายที่ใช้เรือของประเทศขนสินค้าที่นำเข้ามาหรือส่งออกไป

- การให้พ่อค้าที่ใช้บริการขนส่งของประเทศนำค่าระวางไปหักเป็นค่าใช้จ่ายการดำเนินงานธุรกิจมากกว่าที่เป็นจริง เช่น ค่าระวาง 100 บาท ก็ยินยอมให้หักเป็นค่าใช้จ่ายได้ 150 บาท

3) การใช้มาตรการทางการเงิน มีหลักการเช่นเดียวกับมาตรการทางภาษี คือการใช้มาตรการการเงินเป็นเครื่องจูงใจให้พ่อค้าหันมาใช้บริการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งมีดังนี้

- การใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ พ่อค้าที่ใช้เรือของประเทศขนส่งสินค้าจะได้อัตราแลกเปลี่ยนที่เป็นประโยชน์กว่าพ่อค้าที่ไม่ใช้บริการเรือของประเทศหรือการใช้การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เข้มงวด เช่น พ่อค้าที่ใช้บริการเรือของประเทศจะสามารถขอแลกเปลี่ยนเงินตราจากต่างประเทศได้สะดวกกว่าพ่อค้าที่ไม่ใช้เรือของประเทศ

- การใช้แพคกิ้งเครดิต (Packing Credit) คือ การเพิ่มวงเงินการรับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินที่เกิดจากการส่งออกให้กับพ่อค้าที่ใช้บริการเรือของประเทศ เช่น ธนาคารชาติจะรับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินที่เกิดจากการส่งออกให้กับพ่อค้าที่ใช้บริการเรือของประเทศ เช่น ธนาคารชาติจะรับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินที่เกิดจากการส่งออก เป็นจำนวน ร้อยละ 70 ของมูลค่าตั๋วสัญญาฯ แต่พ่อค้ารายที่ใช้บริการเรือของประเทศ ธนาคารชาติจะรับซื้อเป็นจำนวนร้อยละ 90 ของมูลค่าตั๋วสัญญา

4) การให้สิทธิพิเศษกับเรือของประเทศ การให้สิทธิพิเศษเป็นการให้สิทธิเรือของประเทศเหนือกว่าเรือต่างชาติในเรื่องการให้บริการและค่าบริการ ดังนี้

- การยกเว้นหรือลดหย่อนค่าการะการใช้ท่าเรือ การนำร่อง การใช้ร่องน้ำ และอื่น ๆ กับเรือของประเทศ

- การให้สิทธิกับเรือของประเทศในการเข้าเทียบท่าและยกขนสินค้าก่อนเรือของชาติอื่น

5) วิธีการอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ยังมีวิธีการเลือกปฏิบัติอีกมากมาย ซึ่งจะขอนำมากล่าวบางส่วน ดังนี้

- การใช้ระบบใบอนุญาต หรือโควตาการนำสินค้าเข้า-ส่งออก โดยจะให้ใบอนุญาตหรือโควตาการนำเข้า-ส่งออกกับพ่อค้าที่สัญญาว่าจะใช้บริการเรือของประเทศ

- การใช้นโยบายสนับสนุนให้พ่อค้าผู้ส่งออกขายในราคา C.I.F. (Cost, insurance and freight) และซื้อในราคา F.O.B. (Free on Board) ทั้งนี้เพื่อให้อำนาจการเลือกใช้เรือตกอยู่กับพ่อค้าภายในประเทศ ซึ่งจะสามารถจัดสรรให้สินค้าลงเรือชักธงของประเทศตามนโยบายของรัฐบาลได้

- การจัดตั้งศูนย์รวบรวมสินค้าและจองระวางเรือ (Cargo consolidation and Freight Booking Centre) พ่อค้าผู้ส่งออก-นำเข้า จะแจ้งการส่งออกและนำเข้าสินค้ากับศูนย์ฯ ศูนย์ฯ ก็จะทำหน้าที่จัดสรรสินค้าลงเรือ ซึ่งการจัดสินค้าลงเรืออาจมุ่งให้ประโยชน์กับเรือชักธงของประเทศได้

เรือชักธงสะดวก (Flag of Convenience)

เรือชักธงสะดวก หรือที่รู้จักกันอย่างกว้างขวางในชื่อ เรือจดทะเบียนเปิด (Open Registry) การจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกเป็นแนวคิดใหม่ในการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ การพาณิชย์นาวีแบบนี้ได้พัฒนาอย่างรวดเร็วภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันมีระวางเรือจดทะเบียนเปิดกว่า ร้อยละ 30 ของระวางเรือทั่วโลก

โดยทั่วไปหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือจะมีความเกี่ยวพันระหว่างประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้ เป็นต้นว่า เรือที่จดทะเบียนกับประเทศใดได้ เรือนั้นต้องเป็นกรรมสิทธิ์ของคนชาตินั้น คนประจำเรือก็เป็นคนชาตินั้น และดำเนินกิจการโดยบริษัทที่จดทะเบียนในประเทศนั้น ประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าด้านพาณิชย์นาวีมีกฎหมายที่บัญญัติไว้ชัดเจนเรื่องการจดทะเบียนเรือ กฎหมายจะมีบทบัญญัติในเรื่องการจัดตั้งบริษัทเรือ คนประจำเรือ และอื่น ๆ ซึ่งโดยปกติกฎหมายจะมีบทบัญญัติกำหนดสัดส่วนการถือกรรมสิทธิ์อย่างต่ำโดยคนสัญชาติของประเทศไว้ กำหนดสัดส่วนอย่างต่ำของกรรมการบริษัทที่เป็นคนถือสัญชาติของประเทศและอื่น ๆ

1) คุณลักษณะของการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก การจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกมีคุณลักษณะ ดังนี้

- ไม่มีเงื่อนไขในเรื่องกรรมสิทธิ์โดยคนของประเทศ
- ไม่มีเงื่อนไขในเรื่องสำนักงานที่ตั้งของบริษัทเรือ หรือการควบคุมการบริหาร
- ไม่มีเงื่อนไขในเรื่องคนประจำเรือ
- ไม่ต้องเสียภาษีให้รัฐบาล เว้นแต่ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือซึ่งก็มีการเก็บเพียงเล็กน้อย

ในทางปฏิบัติแล้ว ก็หมายความว่า บริษัทเรือต่างประเทศสามารถนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือเปิดได้โดยเสรีเพียงแต่เสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและจัดตั้งบริษัทสาขาขึ้นในประเทศที่รับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกนั้น

ประเทศที่รับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก ได้แก่ โอลิเบีย ปานามา สิงคโปร์ ไซปรัส เบอร์มิวดา และบาฮามาส ประเทศโอลิเบียและปานามาเป็นประเทศรับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกที่สำคัญของโลก กล่าวคือ มีเรือจดทะเบียนชักธงสะดวกในสองประเทศนี้ประมาณร้อยละ 25 ของระวางเรือพาณิชย์เดินสมุทรของโลก ระวางเรือชักธงสะดวกทั้งหมดในปี 1986 เท่ากับ 201 ล้านตันแวกตัน ในขณะที่ระวางเรือของทั้งโลกในปีเดียวกันนี้มี 639 ล้านตันแวกตัน จะเห็นว่าระวางเรือชักธงสะดวกคิดเป็นร้อยละ 31.5 ของระวางทั้งโลก

ในบางประเทศมีมาตรการให้สิ่งจูงใจที่เป็นประโยชน์กับบริษัทเรือต่างชาตคือมีคุณลักษณะบางประการที่เป็นการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก แต่ก็ไม่เข้าข่ายเป็นประเทศรับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก เช่น สิงคโปร์ซึ่งเคยเป็นประเทศที่รับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกที่สำคัญในอดีต แต่ปัจจุบันสิงคโปร์กำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือต่างชาตไว้ ทำให้ไม่เข้าข่ายเป็นประเทศรับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก

2) ประโยชน์ของการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก การจดทะเบียนเรือจะมีเงื่อนไขความสัมพันธ์ระหว่างเรือกับประเทศ เงื่อนไขความสัมพันธ์เช่นนี้ในหลายกรณีเป็นการระกบเจ้าของเรือ การรับจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกเป็น

คุณลักษณะที่อาจกล่าวได้ว่าไม่มีความเกี่ยวข้องระหว่างเรือกับประเทศ การที่ไม่มีความเกี่ยวข้องระหว่างเรือกับประเทศทำให้เจ้าของเรือมีอิสระภาพการดำเนินการ ซึ่งเป็นประโยชน์กับบริษัทเรือจดทะเบียนเรือเปิด ดังนี้

- สามารถลดต้นทุนดำเนินการ โดยเฉพาะค่าจ้างเงินเดือนคนประจำเรือ เพราะเจ้าของเรือจ้างคนประจำเรือสัญชาติใดก็ได้ ซึ่งปกติจะจ้างคนประจำเรือจากประเทศที่มีค่าแรงต่ำ ประเทศที่ส่งออกคนไปทำงานบนเรือมากที่สุดขณะนี้คือ ฟิลิปปินส์

- เรือซีกซงสะดวกไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีเงินได้คนประจำเรือ และอื่น ๆ

- เรือซีกซงสะดวกมีความเป็นอิสระและยืดหยุ่นในการประกอบธุรกิจมาก เพราะไม่มีการควบคุมและแทรกแซงจากรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐ

- การจดทะเบียนเรือซีกซงสะดวกมีความยืดหยุ่นในการร่วมลงทุน (Joint venture)

มีการวิพากษ์วิจารณ์กันมากกว่า ประเทศที่รับจดทะเบียนเรือซีกซงสะดวกไม่มีกฎหมายทางทะเลที่กว้างขวางครอบคลุมเรื่องต่าง ๆ อย่างพอเพียง หรือหากแม้ว่าประเทศเหล่านี้จะมีกฎหมายทางทะเลที่สมบูรณ์ แต่ก็อาจจะไม่มีองค์การบริหารที่สามารถอันจะให้หลักประกันว่าเรือที่จดทะเบียนกับประเทศของตนจะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์การเดินเรือระหว่างประเทศ เช่น เรื่องความปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีข้อโต้แย้งการจดทะเบียนเรือซีกซงสะดวกว่าเป็นอันตรายต่อการพัฒนาองเรือพาณิชย์ของประเทศ และเป็นปัญหาเรื่องเขตอำนาจศาล

ประเทศที่สนับสนุนการจดทะเบียนเรือซีกซงสะดวกก็ให้เหตุผลว่าเรือจดทะเบียนซีกซงสะดวกทำให้การขนส่งทางทะเลมีราคาถูก เป็นการช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศอันนำไปสู่ความอยู่ดีกินดีของประชาชน ดังนั้น จึงควรที่แต่ละประเทศจะมีอิสระในการตัดสินใจเรื่องกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของตน

ข้อวิพากษ์วิจารณ์ที่ต่อต้านการจดทะเบียนเรือซีกของสะดวกที่สำคัญก็คือเรือซีกของสะดวกเป็นจำนวนมากเป็นเรือมีอายุการใช้งานมานานและเป็นเรือต่ำกว่ามาตรฐานสากล (substandard vessels) ในอดีตที่ผ่านมาข้อโต้แย้งนี้มีความถูกต้องแต่อาจไม่ถูกต้องในปัจจุบัน เพราะเรือจดทะเบียนไต่เรือ หรือปานามาในปัจจุบันมีเรือสมัยใหม่และทันสมัยเป็นจำนวนมาก และซึ่งกล่าวได้ว่าเรือซีกของสะดวกมีมาตรฐานโดยเฉลี่ยอยู่ในระดับมาตรฐานของโลก

เจ้าของเรือซีกของสะดวกจะเป็นคนของประเทศที่เจริญทางอุตสาหกรรมเพราะประเทศเหล่านี้มีกฎหมายทางทะเลที่เข้มงวด โดยเฉพาะกฎหมายการจดทะเบียนเรือทำให้ต้นทุนการประกอบการสูง เพราะมีค่าแรงงานแพงซึ่งทำให้เสียเปรียบในการแข่งขัน ผู้ประกอบการของประเทศเหล่านี้จึงต้องนำเรือของตนมาจดทะเบียนกับประเทศรับจดทะเบียนเรือซีกของสะดวก ประเทศเจ้าของเรือซีกของสะดวกที่สำคัญคือ สหรัฐอเมริกา ฮองกง ญี่ปุ่น อังกฤษ กรีซ เยอรมัน และอื่น ๆ เรือซีกของสะดวกเหล่านี้จะทำธุรกิจรอบโลก ส่วนใหญ่จะเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน (tanker) และเรือบรรทุกสินค้ากอง (bulk carrier)

การพาณิชย์นาวีจดทะเบียนเรือซีกของสะดวกเป็นประโยชน์กับเจ้าของเรือ เรือที่ซีกของสะดวกไม่ต้องเสียภาษี ใช้คนประจำเรือที่มีค่าจ้างแรงงานถูก ไม่มีการแทรกแซงควบคุมจากรัฐบาลเจ้าของธง และอื่น ๆ เศรษฐกิจการพาณิชย์นาวีจดทะเบียนเปิดจึงมีต้นทุนต่ำมีความได้เปรียบการแข่งขันด้านราคา การพาณิชย์นาวีลักษณะนี้จึงเป็นการเลือกปฏิบัติแบบหนึ่ง

เขาส่งเสริมพาณิชย์นาวีอย่างไร

9. วิธีการส่งเสริมพาณิชย์นาวีตามที่กล่าวมาในหัวข้อที่แล้วมีหลายวิธี ซึ่งแต่ละประเทศจะพิจารณาความเหมาะสมของแต่ละวิธี ส่วนใหญ่ก็ใช้สามวิธีควบคู่กันคือมาตรการทางการเงิน มาตรการทางภาษี และการเลือกปฏิบัติในที่นี้จะได้หยิบยกมาตรการของบางประเทศ ดังนี้

สหรัฐอเมริกา

มาตรการการส่งเสริมพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกาคือเป็นการให้เงินอุดหนุนและการสงวนสินค้านี้

1) การให้เงินอุดหนุน

- การให้เงินอุดหนุนต่อเรือ (Constructional Differential Subsidy - CDS) บริษัทเรือที่ประสงค์จะต่อเรือสินค้าเพื่อเดินระหว่างอเมริกากับประเทศอื่น ๆ ยื่นขอเงินอุดหนุนจากกระทรวงการขนส่ง จำนวนเงินอุดหนุนคือส่วนต่างของราคาเรือที่ต่อในประเทศกับที่ต่อเรือต่างประเทศ มาตรการเช่นนี้ให้กับการปรับแต่งและตัดแปลงเรือค้ำช เรือที่ต่อภายใต้เงินอุดหนุนจะต้องจดทะเบียนเป็นเรือสหรัฐอเมริกา

- การให้เงินอุดหนุนการประกอบการ (Operating Differential Subsidy - ODS) ต้นทุนการประกอบการเรือสหรัฐฯ สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เนื่องจากค่าจ้างเงินเดือนคนประจำเรือสูง เพื่อให้เรือสหรัฐฯ สามารถประกอบการอยู่ได้ รัฐบาลจะให้เงินอุดหนุนค่าใช้จ่ายจำนวนหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการประกอบการอยู่ในระดับเดียวกับเรือของประเทศอื่น แต่ทั้งนี้ก็มีเงื่อนไขว่า

ก. เรือนั้นต้องประกอบการในเส้นทางที่เป็นเส้นทางการค้าที่มีความสำคัญกับสหรัฐอเมริกา

ข. เป็นเส้นทางที่มีความจำเป็นต่อการส่งเสริมการค้าของสหรัฐอเมริกา

2) การสงวนสินค้า การสงวนสินค้าให้ชนโดยเรือธงของอเมริกาเป็นมาตรการที่รัฐบาลนำมาใช้เป็นเวลานานแล้ว สินค้าที่สงวนไว้ให้ชนโดยเรือของประเทศจะเป็นสินค้าของรัฐหรือที่ใช้เงินของรัฐทั้งทางตรงและทางอ้อม อย่างไรก็ตาม สินค้าที่อยู่ภายใต้เงื่อนไขนี้ไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ การสงวนสินค้านี้มีดังนี้

- การขนส่งชายฝั่งทั้งหมดสงวนไว้ให้ชนเฉพาะเรือชักธงสหรัฐฯ (Cabotage) ซึ่งเป็นเรือที่ต่อในประเทศ ใช้คนประจำเรืออเมริกัน และเป็นกรรมสิทธิ์ของคนอเมริกัน

- สินค้าเกษตรและอื่น ๆ ที่รัฐขายให้กับรัฐบาลต่างประเทศในรูปเงินกู้ของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (Ex-Im Bank) ตามบทบัญญัติ (Public Resolution 17 of 1934)

- สินค้าหรือสิ่งของที่รัฐให้เป็นของขวัญเหลือทิ้งหนึ่งให้ชนโดยเรือสหรัฐอเมริกา ตามบทบัญญัติ (Public Law 664 of 1954)

- การขนส่งสิ่งของทางทหารทั้งหมดให้ชนโดยเรือสหรัฐฯ ตามบทบัญญัติ (Military Transport Act of 1904)

3) การแบ่งปันการขนส่งสินค้าตามความตกลงทวิภาคี ความตกลงทวิภาคีที่มีข้อตกลงเรื่องการแบ่งปันการขนส่งสินค้าแบ่งเป็นความตกลงที่รัฐทำกับต่างประเทศและความตกลงที่เอกชนทำกับเอกชนต่างชาติ

- รัฐบาลสหรัฐฯ ทำความตกลงทวิภาคีซึ่งมีบทบัญญัติการแบ่งปันการขนส่งสินค้ากับสหภาพโซเวียต สาธารณรัฐประชาชนจีน บราซิล และอาร์เจนตินา

- สาขการเดินเรือสหรัฐฯ มีความตกลงแบ่งปันการขนส่งสินค้ากับประเทศลาตินอเมริกาบางประเทศ โดยใช้สูตรการแบ่งปันการขนส่ง 50/50 หรือ 40/40

ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ใหญ่ที่สุดในบรรดาประเทศที่จดทะเบียนเรืออย่างมีเงื่อนไข นอกจากจะมีกองเรือพาณิชย์ใหญ่และทันสมัยแล้ว ญี่ปุ่นยังเป็นประเทศต่อเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก คือ มีส่วนแบ่งการตลาดต่อเรือร้อยละ 52 ของตลาดต่อเรือทั้งโลก มาตราการที่ญี่ปุ่นนำมาใช้ในบางกรณี เป็นการช่วยเหลือแก่กลุ่มเรือและเจ้าของเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ

1) การช่วยเหลือทางการเงิน

- การให้เงินกู้

ก. ให้เงินกู้ซื้อเรือคอนเทนเนอร์และเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติ (LNG) โดยธนาคารเพื่อการพัฒนา (Development Bank) จะให้กู้ในวงเงินร้อยละ 75 ของราคาเรือมีระยะปลอดหนี้ (Grace Period) 3 ปี จ่ายคืนเงินกู้ภายใน 10 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะปลอดหนี้ อัตราดอกเบี้ยไม่เกิน 8% ส่วนที่เหลือ (25%) เจ้าของเรือกู้จากธนาคารพาณิชย์ได้

ข. ให้กู้ซื้อเรือชนิดอื่น ธนาคารพัฒนาจะให้กู้ร้อยละ 65 ของราคาเรือ ธนาคารพาณิชย์ร้อยละ 20 และที่เหลือร้อยละ 15 เจ้าของเรือใช้เงินของตนเอง โดยมีเงื่อนไขเงินกู้เช่นเดียวกับที่กล่าวมา

- การให้เงินอุดหนุน

การให้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเป็นนโยบายนการปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ โดยใช้เป็นเครื่องจูงใจให้เอกชนซื้อเรือบางประเภท เช่น เรือบรรทุกก๊าซ เรือที่ประหยัดพลังงาน รัฐบาลจะอุดหนุนค่าดอกเบี้ย 2.5 - 3.5 เปอร์เซ็นต์

การให้เงินอุดหนุนการขุดตัดเรือเก่า (Scrap) เป็นการจูงใจให้เจ้าของเรือขายเรือเก่าเพื่อนำไปตัดเป็นเศษเหล็กซึ่งทำให้ได้เงินมากขึ้นแล้วต่อเรือใหม่ เป็นการช่วยเหลือผู้เรือและเป็นการปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ไปพร้อมกันด้วย

2) การช่วยเหลือทางภาษี

- ให้หักค่าเสื่อมราคาเป็นกรณีพิเศษนอกเหนือจากการหักค่าเสื่อมตามปกติ เจ้าของเรือจะเลือกหักค่าเสื่อมเป็นอัตราส่วนของราคาเรือ หรือเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนของเรือแต่ละลำก็ได้ การหักค่าเสื่อมเป็นกรณีพิเศษเช่นการหักค่าเสื่อมร้อยละ 15 ของราคาเรือในปีแรก

- ยกเว้นภาษีเงินได้ที่บริษัทเรือสำรองไว้เพื่อการลงทุนจัดหาเรือ การซ่อมแซมเรือ และอื่น ๆ

นอกจากนี้ที่ญี่ปุ่นมีกฎหมายที่ให้อำนาจรัฐระงับการตอบโต้เรือของประเทศที่ปฏิบัติกับเรือญี่ปุ่นอย่างไม่เป็นธรรม โดยห้ามการเข้าท่า และห้ามการขนถ่ายสินค้า

เขอรมัน

มาตรการที่รัฐบาลเขอรมันใช้เพื่อการส่งเสริมการพาณิชย์ของประเทศ
ประเทศ ดังนี้

- 1) มาตรการทางการเงิน
 - รัฐบาลอาจให้เงินกู้เพื่อจัดหาเรือกับเจ้าของเรือเขอรมัน โดยไม่มีดอกเบี้ย
 - รัฐบาลให้เงินอุดหนุนการค้าเรือในอัตราไม่เกินร้อยละ 12.5 ของราคาเรือ
- 2) มาตรการภาษี
 - ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มทรัพย์สิน เมื่อนำไปใช้เพื่อการต่อเรือหรือดัดแปลงเรือ
 - ให้เอาเงินขาดทุนไปหักค่าใช้จ่ายได้
 - ให้เอาเงินภาษีที่จ่ายต่างประเทศมาหักเป็นค่าใช้จ่ายได้ และรายได้ที่เกิดจากการประกอบธุรกิจนอกประเทศร้อยละ 80 เสียภาษีกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ ส่วนอีกร้อยละ 20 เสียในอัตราปกติ
- 3) มาตรการสงวนสินค้า
 - ทำความตกลงการแบ่งปันการขนส่งสินค้ากับรัฐบาลต่างประเทศ
 - กำหนดให้สินค้าบางชนิดต้องขนโดยเรือเขอรมัน

เกาหลี

การพัฒนาพาณิชย์ของเกาหลีเป็นไปอย่างรวดเร็ว จากกองเรือพาณิชย์ขนาดเล็กภายหลังสงครามเกาหลีมาเป็นกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในปัจจุบัน (ในปี 1986) เกาหลีมีระวางเรือรวม 11.8 ล้านเดกเวกตัน จำนวนเป็นเรือน้ำมัน 1.8 ล้านเดกเวกตัน เรือบรรทุกสินค้ากอง 7.5 ล้านเดกเวกตัน เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป 1.4 ล้านเดกเวกตัน เรือคอนเทนเนอร์ 383,164 เดกเวกตัน และเรืออื่น ๆ 534,064 เดกเวกตัน

การพัฒนาพาณิชย์ของเกาหลีเป็นไปอย่างรวดเร็ว เพราะการมีนโยบายที่ชัดเจนและมีมาตรการการส่งเสริมที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

1) มาตรการการเงิน

- ให้อัตราดอกเบี้ยเพื่อซื้อเรือในวงเงินร้อยละ 90 ของราคาเรือ และให้กู้ในวงเงินที่สูงกว่านี้สำหรับเรือบางประเภท ระยะปลอดหนี้ 3 ปี และคืนเงินต้นภายใน 8 ปี ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7

- ให้อัตราดอกเบี้ยการประกอบการ รัฐบาลอาจให้อัตราดอกเบี้ยการประกอบการในเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการหาเงินตราต่างประเทศ

2) มาตรการภาษี

- ลดหย่อนหรือยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือ ภาษี การซื้อ-ขายเรือ และภาษีรายได้

3) การสงวนสินค้า

- เกาหลีสงวนสินค้าบางประเภทให้ชนโดยเรือเกาหลี เช่น เหล็ก บัญชี น้ำมัน แร่ เหล็ก ถ่านหิน และสินค้าที่ขนส่งโดยสายการบินเรือประจำ

บราซิล

ประเทศในทวีปอเมริกาที่มีกองเรือพาณิชย์ใหญ่ที่สุด คือ สหรัฐอเมริกา และบราซิลมีกองเรือพาณิชย์ใหญ่เป็นอันดับสอง ในปี 1986 บราซิลมีระวางเรือทั้งหมด 10.3 ล้านเดทเวกตัน ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมัน 3.4 ล้านเดทเวกตัน เรือบรรทุกสินค้ากอง 4.8 ล้านเดทเวกตัน และเรืออื่น 460,888 เดทเวกตัน นับว่าเป็นกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่และทันสมัย

ความสำเร็จในการพัฒนาพาณิชย์ของบราซิลก็เนื่องมาจากรัฐมีมาตรการการส่งเสริมที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

1) มาตรการทางการเงิน

- ให้กู้ร้อยละ 85 ของราคาเรือ ผ่อนชำระคืนภายใน 15 ปี อัตราดอกเบี้ย 5 - 10 เปอร์เซ็นต์

2) มาตรการภาษี

- รัฐบาลเก็บภาษีจากค่าระวางเรือของสินค้านำเข้าจากเจ้าช่องสินค้า หรือผู้นำเข้าในอัตราร้อยละ 20 และนำเงินนี้มาให้กู้ซื้อเรือ

3) การสงวนสินค้า

- สินค้านำเข้า/ส่งออกที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐต้องชนโดยเรือบราซิล

- การขนส่งน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ น้ำมันดำเนินการโดยรัฐบาลเท่านั้น

- สินค้าที่ขนส่งโดยสายการบินเรือประจำ กฎหมายบัญญัติให้มีการจัดแบ่งการขนส่งสินค้าโดยเรือของบราซิล 40% ซึ่งรัฐบาลได้ดำเนินการในบางเส้นทางแล้ว

- นอกจากนี้รัฐบาลยังมีความตกลงทวิภาคีป้องกันการขนส่งสินค้าฝาชลละ 50%

อินโดนีเซีย

อินโดนีเซียมีระวางเรือพาณิชย์รวม 2.9 ล้านเดกเวกตัน (ปี 1986) ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมัน 1.0 ล้านเดกเวกตัน เรือบรรทุกสินค้ากอง 194,703 เดกเวกตัน เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป 1.4 ล้านเดกเวกตัน เรือคอนเทนเนอร์ 74,825 เดกเวกตัน และเรืออื่น ๆ 264,793 เดกเวกตัน โดยที่อินโดนีเซียเป็นประเทศเกาะ เรือจึงมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้านระหว่างเกาะ กองเรือพาณิชย์ของอินโดนีเซียที่กล่าวมาส่วนหนึ่งเป็นเรือที่ใช้ขนส่งระหว่างเกาะ มาตรการการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของอินโดนีเซียมีดังนี้

1) รัฐบาลควบคุมการขนส่งสินค้าขาออกโดยให้พ่อค้าขึ้นค่าร้องขอจองระวางเรือ ทั้งนี้ด้วยความมุ่งหมายเพื่อจัดสรรสินค้าให้ลงเรืออินโดนีเซีย

2) สินค้าขนส่งวิเศษ (Transshipment) ชนโดยเรืออินโดนีเซีย

- 3) สายการบินเรือต่างชาติจะต้องแต่งตั้งบริษัทของคนอินโดนีเซีย
เป็นตัวแทน
- 4) สินค้าที่ค้าขายกับยุโรปร้อยละ 44 ขนโดยเรืออินโดนีเซีย
- 5) บัญชีซื้อในราคา CIF ร้อยละ 50 ขนโดยเรืออินโดนีเซีย ซื้อ
ในราคา FOB ให้ขนโดยเรืออินโดนีเซียทั้งหมด

พัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่อเอเซีย

10. วัตถุประสงค์นโยบายพาณิชย์นาวีของแต่ละประเทศแตกต่างกันไป ตามสภาพการค้า สภาพกองเรือพาณิชย์ ระดับการพัฒนาประเทศ การเศรษฐกิจ นโยบายความมั่นคงและการทหาร โดยทั่วไป วัตถุประสงค์ของนโยบายพาณิชย์นาวี ก็เพื่อการเศรษฐกิจ การทหาร ความมั่นคง และความอยู่ดีกินดีของประชาชน อันได้แก่ การประหยัดเงินตราต่างประเทศ การหาเงินตราต่างประเทศ การจ้างงาน การส่งเสริมและสนับสนุนการค้าและการส่งออก การพัฒนาอุตสาหกรรม การให้บริการการขนส่งทางทะเลที่พอเพียง มีคุณภาพ ราคายุติธรรม อย่างต่อเนื่อง และ สม่ำเสมอ การสนับสนุนทางด้านทหารและการเมือง และอื่น ๆ

กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศนี้อาจจะดำเนินไปได้โดยราบรื่น หากขาดซึ่งวัตถุประสงค์แห่งนโยบายที่ชัดเจน เพราะจะมีข้อโต้แย้งในเหตุผลทางการลงทุน กล่าวคือ การลงทุนธุรกิจเรือในปัจจุบันมีความแตกต่างกันในต้นทุนการประกอบการ ของส่วนที่เป็นดอกเบี้ยมาก เช่น เจ้าของเรือในต่างประเทศจะเสียดอกเบี้ยประมาณ ร้อยละ 8 ต่อปี ทำให้ได้เปรียบเจ้าของเรือไทย ดังนั้น บ่อยครั้งที่การพิจารณา ธุรกิจเรือเพียงทางเชิงการค้าอย่างเดียว (Commercial Consideration) แล้วจะไม่คุ้มทุน แต่โดยที่อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้ประโยชน์อื่น ๆ อีกมาก จึงควรมองผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ เช่น การส่งเสริมการส่งออก การพัฒนาอุตสาหกรรม การจ้างงาน การส่งเสริมอุตสาหกรรมซ่อม-ต่อเรือ และเหตุผลที่สำคัญอีกประการ

หนึ่ง ก็คือ การสนับสนุนด้านการทหารและความมั่นคงของประเทศ ดังนั้น ทุกรัฐจะต้องตระหนักในบทบาทของพาณิชย์นาวี และให้การสนับสนุน จึงจะทำให้การพัฒนากองเรือพาณิชย์ของประเทศเป็นไปได้ วัตถุประสงค์นโยบายพาณิชย์นาวีที่สัมฤทธิ์ผลดังนี้

- 1) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือการบริหารการขนส่งทางทะเลของประเทศ
- 2) เพื่อสนับสนุนการทหาร และความมั่นคงของประเทศ
- 3) เพื่อให้มีบริการการขนส่งทางทะเลที่พอเพียงมีคุณภาพ และราคา

ยุติธรรม

- 4) เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออก
- 5) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม
- 6) เพื่อประหยัดเงินตราต่างประเทศและแหล่งรายได้เข้าประเทศ
- 7) เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือ-ซ่อมเรือ และอื่น ๆ
- 8) เพื่อสร้างงานให้กับคนไทย

ข้อพิจารณาการขนส่งทางทะเลของไทย

11. การค้าระหว่างประเทศของไทยมีความสำคัญกับเศรษฐกิจของประเทศมาก กล่าวคือ เศรษฐกิจของประเทศพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศเกือบร้อยละ 70 ของรายได้ประชาชาติ (GNP) และมีแนวโน้มว่าการเศรษฐกิจของชาติจะพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น การค้าระหว่างประเทศอาศัยการขนส่งทางเรือถึงร้อยละ 95 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลมีข้อพิจารณาสรุปได้ ดังนี้

- 1) การพึ่งพาเรือต่างชาติ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่ากองเรือพาณิชย์ของไทยมีขนาดเล็กมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการค้าทางเรือ ทำให้ต้องอาศัยเรือต่างชาติขนส่งสินค้าเข้า-ออกประเทศเป็นสำคัญ และถ้าวิเดราะห์ลึกลงไปจะ

เห็นว่าบทบาทเรือไทยขนส่งสินค้าที่ไม่มีความสำคัญกับความมั่นคง ส่วนสินค้าประเภท น้ำมัน และสินค้าที่สนับสนุนอุตสาหกรรมจะขนโดยเรือต่างชาติ สำหรับสินค้าขาออก ที่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมเรือไทยก็มีส่วนในการขนส่งน้อยมาก

บทบาทเรือไทย

ปี	การค้าทางเรือ (ล้านบาท)	เรือไทยขน (ล้านบาท)	% (คิดเป็นร้อยละ)
1983	35.977	4.22	11.7
1984	37.522	3.74	9.9
1985	36.908	3.72	10.1
1986	37.652	3.65	9.7
1987	43.867	4.26	9.7
1988	53.527	4.41	8.2
1989	80.088	4.87	8.1

จากตารางข้างบนจะเห็นว่าบทบาทเรือไทยในการขนส่งสินค้าเข้า-ออก ประเทศมีน้อยมากและปริมาณสินค้าที่ขนโดยเรือไทยเปลี่ยนแปลงน้อยมาก ในขณะที่ปริมาณการค้าทางเรือเพิ่มในอัตราสูง ซึ่งเป็นผลให้ส่วนแบ่งเป็นร้อยละที่เรือไทย ขนลดลงจากที่เคยมีส่วนแบ่งร้อยละ 11.7 เมื่อปี 1987 เหลือส่วนแบ่งในปี 1989 เพียง 8.1 จึงสรุปได้ว่าประเทศไทยต้องพึ่งพาเรือชาติอื่นขนส่งสินค้าเข้า-ออก ประเทศกว่าร้อยละ 90 ของปริมาณการค้าทางเรือ

2) ค่าระวางเรือ การพึ่งพาเรือต่างชาติกว่าร้อยละ 90 ทำให้เงินที่เป็นค่าระวางต้องจ่ายให้กับเรือของชาติอื่นเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มสูง มากขึ้นอีกด้วย

ค่าระวางเรือ

ปี	การค้ำทางเรือ (ล้านบาท)	ค่าระวาง (ล้านบาท)	ส่วนแบ่งเรือไทย (ล้านบาท)	x คิดเป็นร้อยละ
1983	36.0	37,566	3,456	10
1984	37.5	36,757	2,940	8
1985	36.9	37,834	2,951	7.8
1986	37.6	37,676	2,938	7.8
1987	43.8	49,419	4,101	8.3
1988	53.5	69,783	5,021	7.2
1989	60.1	87,780	6,144	7.0

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์

ค่าระวางเรือได้เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ เนื่องด้วยการเพิ่มสูงขึ้นของปริมาณและมูลค่าการค้ำทางเรือ และประกอบกับค่าระวางเรือ (รวมค่าธรรมเนียมและเงินอย่างอื่น) สูงขึ้น ดังจะเห็นในปี 1987 ค่าระวางเรือทั้งหมด 49,419 ล้านบาท ปีต่อมา (1988) เพิ่มเป็น 69,783 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบ 20,000 ล้านบาท ในปี 1989 ค่าระวางเรือรวมเพิ่มเป็น 87,780 ล้านบาท ขณะเดียวกันค่าระวางเรือที่เรือไทยได้รับเป็นมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 4,101 ล้านบาทในปี 1987 เพิ่มเป็น 6,144 ล้านบาทในปี 1989 แต่ส่วนแบ่งเป็นร้อยละเรือไทยลดลงจากส่วนแบ่งร้อยละ 10 ของค่าระวางทั้งหมด ลดเหลือ 7.0 เปอร์เซ็นต์

3) การค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลเป็นตัวสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ การใช้กองเรือต่างชาติมีอาจใช้เป็นเครื่องมือส่งเสริมการส่งออกได้ เพราะไม่สามารถจะควบคุมหรือจัดการด้านการให้บริการ และค่าระวางเรือได้ ดังจะเห็นว่า สินค้าไทยโดยทั่วไปสามารถแข่งขันด้านคุณภาพและต้นทุนการผลิตได้ แต่มีความเสียเปรียบด้านต้นทุนการขนส่งสินค้าทางทะเล ทั้งนี้ มีหลายเส้นทางที่สินค้าไทยไม่มีบริการขนส่งสายตรง แต่ต้องไปขนถ่ายรับช่วง (Transshipment) ที่ท่าเรือต่างประเทศ ทำให้ค่าขนส่งและสินค้าใช้เวลาการเดินทางนาน (ต้องเสียค่าดอกเบี้ยมากขึ้น) นอกจากนี้ การขาดบริการเรือของประเทศทำให้การขยายหรือส่งเสริมการค้ากับบางประเทศหรือบางเส้นทางประสบปัญหา เพราะความไม่สะดวกและต้นทุนการขนส่งสูง ซึ่งทำให้การเปิดตลาดใหม่ยากลำบาก

4) การประกอบธุรกิจและอาชีพ ธุรกิจเรือมีวัฏจักรในบางช่วงเวลา ธุรกิจเรือจะทำกำไรให้กับผู้ลงทุนมาก บางช่วงเวลาน้อยหรือขาดทุนก็เป็นได้ ดังนั้น ธุรกิจนี้จึงมิใช่ว่าจะให้ผลตอบแทนการลงทุนต่ำเสมอไป แต่ก็ต้องยอมรับความจริงว่า การจะทำธุรกิจเรือให้มีความกำไรนั้นต้องการความสามารถทางด้านการจัดการมาก ดังนั้น การที่มีคนไทยประกอบอาชีพนี้ก็น้อยจึงเป็นการสูญเสียโอกาสการทำมหากิน นอกจากนี้ยังพลาดโอกาสการสร้างงานให้กับคนไทยที่จะทำงานบนเรือและบนบกอีกด้วย ซึ่งอาชีพการทำงานบนเรือมีรายได้สูง

5) เงินตราต่างประเทศ สินค้าที่เข้า-ออกประเทศเป็นสินค้าของชาติที่ควรจะให้เรือของประเทศทำการขนส่ง อันจะเป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจหลายด้าน โดยเฉพาะเป็นการสงวนไว้ซึ่งเงินตราต่างประเทศในส่วนที่เป็นค่าระวางเรือ ดังจะเห็นว่า ประเทศไทยต้องเสียเงินตราต่างประเทศจ่ายเป็นค่าระวางเรือในปี 2532 ประมาณ 80,000 ล้านบาท และยังพลาดโอกาสการประกอบธุรกิจรับจ้างขนสินค้าให้กับต่างประเทศ (Cross Trade) อันจะนำรายได้เข้าประเทศได้อีกส่วนหนึ่งอีกด้วย

6) ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพึ่งพาเรือต่างชาติถึงร้อยละ 90 ในการขนส่งสินค้าทางทะเลเข้า-ออกประเทศนั้นเป็นอันตรายต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหลายประการ

ก. ในยามภาวะวิกฤต ประเทศไทยจะไม่มีเรือพอเพียงในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกประเทศ ทำให้เศรษฐกิจของประเทศเป็นอัมพาต เช่น ไม่มีเรือขนน้ำมัน ขนวัตถุดิบป้อนโรงงาน และขนส่งสินค้าขาออก เหตุการณ์เช่นนี้มีความเป็นไปได้บ้าง แต่ก็มีโอกาสเกิดขึ้นได้ ดังนั้นจึงไม่ควรจะเล็งกับเหตุการณ์

ข. การครอบครองธุรกิจโดยต่างชาติ คนต่างด้าวมิใช่ประกอบอาชีพขนส่งอย่างเดียว แต่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้แก่ ตัวแทนเรือ ผู้รับจัดการขนส่ง และอื่น ๆ ก็ดำเนินธุรกิจโดยคนต่างด้าว บริษัทเรือต่างชาติที่เข้ามาประกอบธุรกิจในไทยจะทำธุรกิจครบวงจร ทำให้สามารถควบคุมงานการขนส่งทางทะเลอย่างสมบูรณ์ ซึ่งมีทั้งข้อดีข้อเสีย ข้อดีคืออาจทำให้บริการงานการขนส่งมีประสิทธิภาพ ข้อเสียก็คือคนต่างด้าวควบคุมธุรกิจไว้ในมือ ซึ่งสามารถจะบีบบังคับพ่อค้าผู้ใช้เรือในเรื่องค่าระวางได้ อันจะเป็นกั๊กกับการค้าระหว่างประเทศของไทย

7) การทหาร เรือพาณิชย์นั้นสามารถนำมาใช้เป็นเรือสนับสนุนกองทัพได้ ทำให้กองทัพไม่ต้องลงทุนจัดหาเรือสนับสนุนไว้เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็นการประหยัดเงินงบประมาณของรัฐ นอกจากนี้บางประเทศยังอาจใช้เรือพาณิชย์ที่เดินค้าขายในต่างประเทศเป็นประโยชน์ในทางราชการทหารและการเมืองอีกด้วย

8) วิธีการซื้อ-ขาย พ่อค้าไทยนิยมการซื้อราคา CIF และขาย FOB ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบการจัดการขนส่ง ดังนั้นการจัดการขนส่งจึงตกอยู่กับพ่อค้าต่างประเทศ ทำให้เขาเลือกใช้บริการเรือของต่างชาติเป็นสำคัญ เหตุที่พ่อค้าไทยนิยมการซื้อ-ขายดังที่กล่าวมาอาจสรุปว่า พ่อค้าไทยขาดความรู้ความเข้าใจการขนส่งทางทะเล การซื้อ-ขายตามวิธีของพ่อค้าไทยนี้ทำความเสียหายได้ เช่น กรณีขาย FOB เมื่อถึงเวลาผู้ซื้อไม่ส่งเรือมาขนและขอผ่อนผันออกไป ทำให้พ่อค้าต้องเสียค่าใช้จ่ายการเก็บสต็อก และสินค้ายังเสียหายอีก การจัดการขนส่งเองนั้นยังจะเป็นประโยชน์กับพ่อค้าเพราะอาจหากำไรจากการขนส่งได้อีกด้วย

แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย

12. ปัญหาของพาณิชย์นาวีไทยแบ่งเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับบริษัทเรือเอง ได้แก่ ลักษณะกองเรือ ขนาดการประกอบธุรกิจ การจัดการ ฐานสนับสนุนธุรกิจในประเทศ และอื่น ๆ สำหรับปัญหาที่เกี่ยวข้องกับรัฐ ก็ได้แก่ ความไม่สะดวกอันเนื่องจากกฎหมาย และพิธีการทางราชการ การขาดการสนับสนุนและส่งเสริมจากรัฐ กลไกด้านกฎหมาย ที่จำเป็นสำหรับการขนส่งทางทะเล และอื่น ๆ แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย มีข้อพิจารณาดังนี้

1) จัดปัญหาและความไม่สะดวก ปัญหาและความไม่สะดวกต่าง ๆ เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ การตรวจเรือ การประเมินอากรนำเข้าเรือ และอื่น ๆ ให้เหลือน้อยที่สุด และลดขั้นตอน-พิธีการที่ไม่จำเป็นให้หมดไป

2) จัดปัญหาความเสียเปรียบการประกอบการของเรือไทย เรือไทย ต้องเสียภาษีหลายอย่างในขณะที่เรือของประเทศอื่นไม่เสีย เช่น ภาษีลูกเรือ ภาษี การค้า ภาษีเงินได้ อากรนำเข้าเรือ ภาษีเช่าเรือ และเรือไทยต้องเสียดอกเบี้ย เงินกู้ในอัตราสูง

3) สร้างสิ่งจูงใจการลงทุน นอกจากจะต้องทำให้เรือไทยไม่เสีย เปรียบเรือต่างชาติแล้ว เรือไทยควรได้รับการส่งเสริมที่ไม่น้อยกว่าเรือของชาติอื่น ทางด้านภาษี แหล่งเงินทุน และการสงวนสินค้า

4) การสร้างฐานธุรกิจ เพื่อให้เรือไทยมีอำนาจการต่อรอง การ ประกอบธุรกิจบนฝั่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล เช่น การประกอบการท่าเรือ CFS, ICD และอื่น ๆ ดำเนินการโดยบริษัทเรือไทย

5) การให้สิทธิพิเศษกับเรือไทย ในเรื่องของสินค้า การใช้ท่า การ ใช้บริการของรัฐ และค่าบริการและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

* 6) สร้างสิ่งสนับสนุนการลงทุน สิ่งสนับสนุนการประกอบธุรกิจที่เป็น พื้นฐาน ได้แก่ การมีกฎหมายการค้าทางเรือที่จำเป็น การพัฒนากำลังคนด้าน พณิชยนาวีทั้งกำลังคนบนเรือและบนบกให้มีปริมาณและคุณภาพที่พอเพียง และการ เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาที่จำเป็น

7) การจูงใจให้มีการใช้บริการเรือไทย ได้แก่ การฝึกอบรมให้พนักงานบริษัทส่งออก-นำเข้ามีความรู้ด้านการขนส่งทางทะเล การใช้มาตรการทางภาษีหรือทางการเงินเพื่อจูงใจให้ใช้บริการเรือไทย

8) สิทธิการผูกขาดการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง เช่น น้ำมันให้ชนโดยเรือไทย

9) การเลือกปฏิบัติและการจัดระเบียบการขนส่งทางทะเล เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศให้มีมาตรการส่งเสริมพิเศษเฉพาะกับบริษัทเรือที่ประกอบการในเส้นทางที่รัฐกำหนด

ที่มา : เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่อง การพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเล และการพาณิชย์นาวี
โดย นายไชยยศ ไชยมั่นคง
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี