



รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



สำนักกรรมการ 1
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา

ที่ สว (กมธ ๑) ๐๐๐๙.๐๙/ (ร ๑๑) วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล
ระหว่างประเทศของไทย

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) คณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการศึกษาระดับอุดมศึกษา ทั้งการจรรยาบรรณ ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโยงโลก พิจารณาการศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายกำพล เลิศเกียรติดำรง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นางจิริดา สงฆ์ประชา | เลขาธิการคณะกรรมการ |
| ๗. นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์ | รองเลขาธิการคณะกรรมการ |
| ๘. นายชากีร์ พิทักษ์คุมพล | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. หม่อมหลวงสกุล มาลากุล | รองโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายอมร นิลเปรม | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นายอุปทิศ ปาจริยางกูร | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. นายเกี้ยว แก้วสุทอ | กรรมการ |
| ๑๕. พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์ | กรรมการ |
| ๑๖. นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล | กรรมการ |
| ๑๗. พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ | กรรมการ |
| ๑๘. พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล | กรรมการ |
| ๑๙. นายสุรเดช จิรจิตติเจริญ | กรรมการ |

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพ
โลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษา
เรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘

จึงกราบเรียนมาเพื่อให้โปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป

ลงชื่อ



(พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ)

ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวลักษณพรรณ แสงสีทอง)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม

สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๒ - ๓

รัฐพงษ์ พิมพ์

รัฐพงษ์/ลักษณพรรณ ทาน

รายงานพิจารณาศึกษา
เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย
ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ตามที่ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) คณะกรรมการการคมนาคม มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคมทั้งการจราจร ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้าง พื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑.๑ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	ประธานคณะกรรมการ
๑.๑.๒ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๑.๓ นายกำพล เลิศเกียรติดำรง	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๑.๑.๔ พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๑.๑.๕ นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๑.๑.๖ นางจิริดา สงฆ์ประชา	เลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๗ นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์	รองเลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๘ นายชาเกียรติ พิทักษ์คุมพล	โฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๙ หม่อมหลวงสกุล มาลากุล	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๑๐ พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๑ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๒ นายอมร นิลเปรม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๓ นายอุปกิต ปาจริยางกูร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๔ นายเกี่ยว แก้วสุทอ	กรรมการ
๑.๑.๑๕ พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์	กรรมการ
๑.๑.๑๖ นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล	กรรมการ
๑.๑.๑๗ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์	กรรมการ
๑.๑.๑๘ พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล	กรรมการ
๑.๑.๑๙ นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ	กรรมการ

๑.๒ คณะกรรมการได้มีการได้มีมติแต่งตั้ง นางสาวลักษณะพรณ แสงสีทอง ผู้บังคับบัญชา
กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา และนายชูพงศ์ สายสร้อย นิตกรชำนาญการพิเศษ
สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการตามข้อบังคับการประชุม
วุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๗ วรรคสี่

๑.๓ คณะกรรมการได้มีการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษาเกี่ยวกับ
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และให้มีหน้าที่พิจารณา ศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ
และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ จัดทำรายงานผลการศึกษาเสนอต่อคณะกรรมการ
และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ทั้งนี้ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๙

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพ
โลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทยเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษา
เรื่องดังกล่าวต่อที่ประชุมวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๘ ซึ่งคณะอนุ
กรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | | |
|--------|---|---------------------------------------|
| ๑.๓.๑ | นางจิริดา สงฆ์ประชา | เป็นประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒ | นายชากีร์ พิทักษ์कुมพล | เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๑.๓.๓ | หม่อมหลวงสกุล มาลากุล | เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง |
| ๑.๓.๔ | พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล | เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สาม |
| ๑.๓.๕ | ว่าที่ร้อยตรี ธเนศ โสรัตน์ | เป็นเลขานุการคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๖ | นายพิพัฒน์ชัย จันทร์เรือง | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๗ | นายณัฐพันธ์ เกษสาคร | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๘ | นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๙ | พันเอกหญิง เพ็ญนภา ภักดีวงศ์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๐ | นายอธิภู จิตรานูเคราะห์ | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๑ | พลเรือโท นภดล สุธัมมสภา | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๒ | ผู้ช่วยศาสตราจารย์พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล | เป็นอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๓ | นายอมร นิลเปรม | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๔ | นายภูมินทร์ หะรินสุต | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๕ | นายสุเมธ ตันธุนิตย์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๖ | รองศาสตราจารย์สุพจน์ ชววิวรรณ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๗ | นายชาญวิทย์ มุณีگانนท์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๘ | นายรณกร มาลีวัตร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๑๙ | นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๐ | นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๑ | นางสาวสิริมนต์ อุทร์พัย | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๒ | นายปัญญา ชูพานิช | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๓ | นายรณกร ทองอินทร์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓.๒๔ | นาวาเอก ปราโมทย์ นงค์ทอง | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |

๑.๓.๒๕	นายประสพโชค อยู่สำราญ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๒๖	นายปรีชญ์ ตันติคมน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๒๗	นายเตชินท์ นิธิวงศ์เจริญ	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๒๘	นายพรชัย สุทธิวรชัย	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๒๙	นายชัยวุฒิ บรูเซอร์ แพน เกอร์โน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๓.๓๐	นายธนัท ตาตะยานนท์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย โดยดำเนินการศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริง เอกสารหน่วยงาน เอกสารวิชาการ รายงานวิจัย เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง และจัดการประชุมโดยเชิญ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ทรงคุณวุฒิ มาให้ข้อมูล ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลการพิจารณาศึกษาที่มีความถูกต้อง และชัดเจนมากที่สุด

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย โดยได้มอบหมายให้คณะกรรมการด้านโลจิสติกส์ดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือว่าเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ

จากการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ โดยมีรายละเอียดตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณา และหากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการศึกษาของคณะกรรมการ ขอให้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาดำเนินการตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

จึงกราบเรียนมาเพื่อให้โปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุมวุฒิสภาต่อไป



(นางจिरดา สงษ์ประชา)

เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

รายนามคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
รองประธานคณะกรรมการการคมนาคม
คนที่หนึ่ง



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะกรรมการการคมนาคม
คนที่สอง



พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะกรรมการการคมนาคม
คนที่สาม



นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์
รองประธานคณะกรรมการการคมนาคม
คนที่สี่



นางจिरดา สงฆ์ประชา
เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม



นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์
รองเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม



นายชากีร์ พิทักษ์कुมล
โฆษกคณะกรรมการการคมนาคม



หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองโฆษกคณะกรรมการการคมนาคม



พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการการคมนาคม

รายนามคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา (ต่อ)



นายอุปกิต ปาจริยางกูร
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอมร นิลเปรม
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายเกี้ยว แก้วสุทอ
กรรมการ



พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์
กรรมการ



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
กรรมการ



นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ
กรรมการ



นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล
กรรมการ



พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล
กรรมการ

รายนามคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์



นางจिरดา สงษ์ประชา
ประธานคณะอนุกรรมการ



นายชากรีย์ พิทักษ์कुมพล
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่หนึ่ง



หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่สอง



พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล
รองประธานคณะอนุกรรมการ
คนที่สาม



ว่าที่ ร.ต. ธเนศ โสรรัตน์
เลขานุการคณะอนุกรรมการ



นายพิพัฒน์ชัย จันทรเรือง
อนุกรรมการ



นายณัฐพนธ์ เกษสาคร
อนุกรรมการ

รายนามคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ (ต่อ)



นายประยุทธ์ คงเฉลิมวัฒน์
อนุกรรมการ



พ.อ.หญิง เพ็ญนภา ภัคดีวงศ์
อนุกรรมการ



นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์
อนุกรรมการ



พลเรือโท นกตล สุธรรมสภา
อนุกรรมการ



ผศ. พงษ์ชัย อธิคมรัตน์กุล
อนุกรรมการ

รายนามที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์

1. นายอมร นิลเปรม ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
2. นายภูมินทร์ หะรินสุต ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
3. นายสุเมธ ตันธุนิตย์ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
4. รองศาสตราจารย์สุพจน์ ชววิวรรธน์ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
5. นายชาญวิทย์ มุณีกานนท์ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
6. นายรณกร มาลีวัตร ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
7. นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
8. นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
9. นางสาวสิริมนต์ อุ่ทรัพย์ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
10. นายปัญญา ชูพานิช ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
11. นายรณกร ทองอินทร์ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
12. นาวาเอก ปราโมทย์ นงค์ทอง ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
13. นายประสพโชค อยู่สำราญ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
14. นายปรีชญ์ ตันติคมนตรี ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
15. นายเตชินท์ นิธิวงศ์เจริญ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
16. นายพรชัย สุทธิวรชัย ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
17. นายชัยวุฒิ บรูเซอร์ แฟน เกอร์โน ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
18. นายธนัท ตาตะยานนท์ ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



บทสรุปผู้บริหาร

การขนส่งทางทะเล เป็นกิจการสำคัญหนึ่งของการพาณิชย์นาวี เป็นธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีการแข่งขันอย่างเสรีโดยภาคเอกชน ต้นทุนสูง แต่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ ความมั่นคง และสมุททานุภาพของประเทศ โลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีความได้เปรียบเหนือการขนส่งรูปแบบอื่น มีบทบาทสำคัญยิ่งในกลไกการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันในการค้าระหว่างประเทศของไทยประมาณร้อยละ 90 ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นหลัก กระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล มีองค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ กิจการกองเรือพาณิชย์ การบริการท่าเรือ รวมทั้งการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ อย่างไรก็ตามตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา การพัฒนาการขนส่งทางทะเล ทั้งกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือ และการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ ได้รับการส่งเสริมด้านศักยภาพน้อยมาก ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณสินค้านำเข้า - ส่งออกที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ต้องพึ่งพาทองเรือฯ ต่างชาติ ขาดอำนาจต่อรองค่าระวางการขนส่งทางเรือ ไม่สามารถแก้ปัญหาเมื่อเกิดวิกฤตการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ที่พึงได้รับจากค่าระวางของการขนส่งสินค้าจำนวนมากเมื่อเทียบกับโอกาสปริมาณสินค้าขนส่งที่มากขึ้น

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา พิจารณาแล้วเห็นว่าภาครัฐต้องสนับสนุน ส่งเสริมเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางทะเล ทั้งในส่วนกองเรือพาณิชย์ ท่าเรือหลัก และการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ ซึ่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญและมีการพัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 แต่ขาดความต่อเนื่อง อย่างจริงจัง ให้สามารถรองรับการขนส่งทางทะเลที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ประชาชนและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้รับประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ นำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ สามารถแข่งขันในตลาดสากลได้ ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลก

วัตถุประสงค์ การพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย ได้แก่ (1) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบันที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ เพื่อการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย และ (2) นำเสนอแนวทางและมาตรการการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทย เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย ยกกระชับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

กระบวนการศึกษา ใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ สังเคราะห์สภาพปัญหา ข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการการพัฒนา และข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์การขนส่งทางทะเล ทั้งกองเรือพาณิชย์ ท่าเรือหลัก รวมทั้งการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ



ผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้

1. สภาพปัญหาปัจจุบันของการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลประเทศไทย ทั้งของกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลัก รวมทั้งการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ

1.1 กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็กมากและมีอายุเฉลี่ยสูง เนื่องจากผู้ประกอบการไทยขาดแหล่งกักเก็บเงินมาลงทุนที่มีดอกเบี้ยต่ำและระยะคืนทุนนานอย่างเพียงพอ ข้อจำกัดด้านมาตรการภาษีสิทธิประโยชน์ ทำให้ผู้ประกอบการเพิ่มเรือพาณิชย์ไทยน้อย รวมทั้งบางส่วนถอนทะเบียนเรือโดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น

1.2 โครงสร้างของท่าเรือหลักมีข้อจำกัดในพื้นที่หลังท่าและการเชื่อมต่อการขนส่งภายในท่าเรือและภายนอกท่าเรือ ทำให้การให้บริการภายในท่าเรือมีความล่าช้า เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง การดำเนินโครงการขยายท่าเรือแหลมฉบัง โครงการรถไฟเชื่อมต่อสามสนามบิน มีความล่าช้า และ ท่าเรือสงขลา บางปีการขุดลอกร่องน้ำไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ จากการได้รับงบประมาณไม่เพียงพอเป็นต้น

1.3 หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีปัจจุบันมีข้อจำกัดทั้งด้านบุคลากรและท่าบพบาทหน้าทีลดลง เนื่องจากการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545 ทำให้กิจการกองเรือพาณิชย์และกิจการท่าเรือ รวมทั้งการพาณิชย์นาวีของไทยไม่ได้รับการส่งเสริม และพัฒนาเท่าที่ควรขาดความต่อเนื่องผู้ประกอบการไทยยังไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

1.4 กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับได้รับการแก้ไขล่าช้า ไม่ทันต่อบริบทของการขนส่งทางทะเล และการปฏิบัติตามหลักสากลที่มีการเปลี่ยนแปลง กฎหมายที่สำคัญร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. มีการพิจารณาล่าช้าอย่างมาก/กฎหมายและพิธีการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ถ้ายล่า รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายบางฉบับไม่สามารถทำได้ เช่น การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการจัดการเรือโจงพวงในร่องน้ำทะเลสาบสงขลา เป็นต้น

1.5 การสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการขยายกองเรือพาณิชย์ และอำนวยความสะดวกของท่าเรือมีข้อจำกัด ทำให้การจัดทำโครงการสนับสนุนการพัฒนาท่าได้ล่าช้า เช่น การจัดตั้งกองทุน ดอกเบี้ยต่ำ การขุดลอกร่องน้ำ เป็นต้น

1.6 การนำเทคโนโลยีดิจิทัล (ITS/ PCS/ NDTP/ NSW/ ASW) มาใช้ประสานงานบริการยังไม่เพียงพอ ทำให้การจัดการจราจร การกำกับเรื่องมลพิษ ระบบความปลอดภัย พื้นที่หลังท่า รวมทั้งการดำเนินการด้านเอกสารพิธีการศุลกากร มีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาดำเนินการ การผลักดันท่าเรือให้เป็น Smart Port/ Green Port ทำได้ล่าช้า

1.7 การขาดแคลนบุคลากรคนไทยที่มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานคนประจำเรือและอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี เนื่องจากไม่มีฐานข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากรอย่างเป็นระบบ ไม่มีการศึกษาวางแผนความต้องการกำลังคนทำงานในด้านกิจการพาณิชย์นาวี



2. ข้อเสนอแนะทางและมาตรการการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทย เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย

2.1 ภาครัฐต้องผลักดันมาตรการส่งเสริมด้านเงินทุน มาตรการให้สิทธิประโยชน์ระบบภาษี และมาตรการลดขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือไทยอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อขยายกองเรือพาณิชย์ไทยมากขึ้น รวมทั้งต้องมีการวิเคราะห์ประมาณการขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมกับปริมาณ/ประเภทสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเพื่อให้อุปสงค์กับอุปทานมีความสมดุลและการใช้งบประมาณของภาครัฐมีประสิทธิภาพ

2.2 ควรเร่งรัดให้ผู้บริหารท่าเรือเร่งการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างของแต่ละท่าเรือ และมีการผลักดันเชิงรุกเพื่อให้มีศักยภาพในการบริการได้อย่างเพียงพอ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 4 /ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 /ท่าเรือสงขลา และหน่วยงานบริหารท่าเรือมีมาตรการ/ผลักดันให้ผู้บริหารท่าเรือมีแผนงาน/โครงการในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเชิงรุกเพื่อให้มีการพัฒนาท่าเรือสอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือโลก เช่น การพัฒนาท่าเรือให้เป็น Smart Port/Green Port เป็นต้น

2.3 ภาครัฐจำเป็นต้องมีการปรับปรุงให้มีองค์กรทำหน้าที่ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทยที่เหมาะสมและเฉพาะเจาะจง เพื่อให้มีสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่มีความรู้ ความสามารถ ส่งเสริมและกำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศและในระดับภูมิภาคได้ ทำบทบาทหน้าที่ในการขับเคลื่อนกลยุทธ์และเสนอมาตรการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทยทั้งระบบ รวมทั้งมีอำนาจและความสามารถในการติดตามการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อระดับความสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ บทบาทและภาระงานที่สำคัญ เช่น ควรจัดตั้งสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นองค์การมหาชนตามพระราชบัญญัติเฉพาะ หรือ Public Organization Act : PO เป็นต้น

2.4 เร่งรัดให้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนับสนุนส่งเสริมศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ ท่าเรือและการดำเนินการขนส่งทางทะเลที่ล้าสมัย เช่น เร่งรัดการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เป็นต้น

2.5 ภาครัฐควรสนับสนุนด้านงบประมาณอย่างเพียงพอเพื่อพัฒนาและรักษาสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกองเรือพาณิชย์และท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยมีประสิทธิภาพแข่งขันกับประเทศอื่นได้ ได้แก่ สนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาความพร้อมทั้งเชิงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขุดลอกร่องน้ำ การจัดให้มีกองทุนเฉพาะสนับสนุนด้านการลงทุน การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการพื้นที่หลังท่าเรือการจัดการข้อมูลที่สำคัญ เป็นต้น

2.6 มีมาตรการผลักดันให้มีการนำเทคโนโลยีและดิจิทัลเทคโนโลยีมาใช้ในระบบการขนส่งทางทะเลทั้งระบบ เพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มความรวดเร็วในการดำเนินการ ทั้งด้านการทำธุรกรรม พิธีสาร การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัย การติดตามความปลอดภัยในทุกขั้นตอนของการดำเนินการขนส่งทางทะเล

2.7 ควรมีการปรับปรุงแผนและกระบวนการผลิตด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล/กิจการพาณิชย์นาวีอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ



3. ข้อเสนอแนะ เพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ สะท้อนถึงสภาพปัญหาปัจจุบัน เป็นสภาพปัญหาที่เรื้อรังมากกว่า 10 ปี ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย จำเป็นต้องมีการพัฒนากองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลัก ท่าเรือสำคัญ ตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เป็นระบบและต่อเนื่อง กำหนดเป้าหมายและติดตามผลการพัฒนาอย่างจริงจัง นำไปสู่การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ พร้อมรับสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งด้านการค้าการขนส่งระหว่างประเทศในยามปกติ และด้านความมั่นคงในสภาวะสงคราม จะส่งผลทั้งด้านเศรษฐกิจและระบบการเฝ้าระวังป้องกันภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนทำให้ ประเทศไทยมีแสนยานุภาพทางทะเล หรือ “สมุทธานุภาพ” ที่มีความเข้มแข็ง และเป็นพลังอำนาจของชาติ ต่อไป

3.1 ข้อเสนอแนะให้รัฐบาล

3.1.1 รัฐบาลควรเร่งรัดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เพื่อให้เป็นองค์กรหลักที่สามารถรองรับกับภารกิจในการส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเล ทั้งกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือ รวมทั้งพื้นที่หลังท่าและการขนส่งเชื่อมต่อภายใน ภายนอกท่าเรือ และกิจการพาณิชย์นาวีไทยทั้งระบบได้

3.1.2 คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี มีนายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรี ที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน ควรจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการในทุกปีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการติดตามผลการดำเนินการตามนโยบายที่ได้มีการประกาศให้หน่วยงานราชการนำไปทำแผนงาน/โครงการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบายที่ได้ประกาศไว้ แต่ภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสำนักงานส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีทำให้ที่ผ่านมาในระยะเวลา 5 ปี คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี มีการประชุมน้อยมาก เนื่องจากกรมเจ้าท่าในฐานะเลขานุการคณะกรรมการฯ ไม่มีการเสนอประเด็นเพื่อให้มีการจัดประชุมของคณะกรรมการฯ ทำให้การผลักดันมาตรการ/แผนการพัฒนาต่าง ๆ ไม่มีการติดตามผลอย่างจริงจัง และบางมาตรการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานเป็นไปได้น้อย

3.2 กระทรวงคมนาคม

3.2.1 ควรเร่งพิจารณาการแก้ไขกฎระเบียบ กฎกระทรวง ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือ ตามที่ได้รับข้อเสนอจากสมาคมผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี เช่น ควรปรับปรุงกฎระเบียบ กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ เพื่อให้มีความรวดเร็วและอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่เข้ามาจดทะเบียนเรือไทย ควรมีการพิจารณากฎกระทรวงที่กำหนดให้คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เพื่อลดข้อจำกัดในการ



จดทะเบียนเรือพาณิชย์ไทย โดยหากมีการปรับลดจำนวนสัดส่วนดังกล่าวลงจะทำให้บริษัทไทยหันมาซ้กรงไทยเพิ่มมากขึ้น

3.2.2 ควรเร่งรัดการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.

3.2.3 ควรพิจารณาการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการขุดลอกร่องน้ำ การบำรุงรักษาร่องน้ำ และการดำเนินการเพื่อเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือ

3.2.4 ควรมีแผนการขยายโครงข่ายการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือหลักรูปแบบต่าง ๆ (Intermodal Linkages) เช่น ทางราง ทางน้ำ ที่ต่อเนื่องกับท่าเรือ เพื่อก่อให้เกิดการใช้พื้นที่ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ

3.3 ข้อเสนอแนะให้กับกรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงต่อการส่งเสริมศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือเพื่อให้การขนส่งทางทะเลของประเทศให้มีศักยภาพสามารถแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้ ซึ่งในการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า 2566 - 2570 ให้มีความสำคัญกับ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและสนับสนุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีและที่เกี่ยวข้อง ควรมีการจัดทำโครงการในการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ เพื่อให้การพัฒนาดังกล่าวมีการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม และควรทำอย่างต่อเนื่องจนบรรลุเป้าหมาย ดังนี้

3.3.1 ควรมีการดำเนินการเพื่อผลักดันมาตรการส่งเสริมการลงทุน จัดให้มีกองทุนที่มีวงเงินมาก ระยะส่งคืนนาน สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสนใจลงทุนกับการเพิ่มจำนวนเรือพาณิชย์จดทะเบียนไทย

3.3.2 ควรผลักดันผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีการปฏิรูปสิทธิด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลักไทย เช่น การจัดการให้ไม่มีการเก็บภาษีเข้าซ้อน ภาษีการเข้าตู้คอนเทนเนอร์จากต่างประเทศและภาษีในกรณีเช่าเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ ให้มีการเทียบเคียงกับมาตรการของต่างประเทศ เพื่อเพิ่มเรือพาณิชย์จดทะเบียนเรือไทย และลดการนำเรือไปจดทะเบียนเรือต่างประเทศ

3.3.3 ต้องมีการวิเคราะห์ประมาณการขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมกับปริมาณประเภทสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเพื่อให้อุปสงค์กับอุปทานมีความสมดุล และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้าสามารถพึ่งกองเรือพาณิชย์ไทยทั้งในภาวะปกติ และภาวะวิกฤติหรือสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งทางทะเลของประเทศ ตลอดจนการใช้งบประมาณของภาครัฐมีประสิทธิภาพ และมีเป้าหมายการขยายกองเรือพาณิชย์ของไทยอย่างเป็นรูปธรรม

3.3.4 ควรมีการจัดการเพื่อผลักดันให้ท่าเรือที่ปัจจุบันสร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่สามารถดำเนินการตามเป้าหมายที่วางไว้ได้ให้มีการปรับปรุงเพื่อไม่ให้เกิดการสูญเปล่างบประมาณที่ลงทุน เช่น การใช้เป็นท่าเรือเพื่อการเชื่อมต่อกับท่าเรือหลัก เป็นต้น

3.3.5 ควรผลักดันให้มีหน่วยงานส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีเป็นการเฉพาะ และมีสมรรถนะเพียงพอต่อการทำบทบาทหน้าที่



3.3.6 ควรเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรคนประจำเรือ ได้แก่ มีการควบคุมและจัดเก็บข้อมูล สถิติคนประจำเรือที่ได้รับมาตรฐาน รวมถึงความต้องการทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อจะได้วางแผนการผลิตบุคลากรได้ตรงตามจำนวนความต้องการและการนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อวางแผนร่วมกันระหว่างศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกับมหาวิทยาลัยที่เปิดสอนหลักสูตรด้านพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะด้านการเดินเรือ การขนส่งทางทะเลภาครัฐและภาคเอกชน ในการจัดทำหลักสูตรระยะสั้น และระยะยาว ในสาขาที่เป็นความต้องการของผู้ประกอบการได้อย่างเหมาะสม และได้มาตรฐานระดับสากล

3.4 ข้อเสนอแนะหน่วยงานต่าง ๆ ที่เป็นเจ้าของท่าเรือและ/หรือบริหารท่าเรือ

3.4.1 ควรมีมาตรการเชิงรุกในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ IMO เช่น การนำเทคโนโลยี และอุปกรณ์ Automation มาใช้ในระบบการทำงานเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการทำงานภายในท่าเรือและส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือเป็น Green Port

3.4.2 ควรพิจารณาเพิ่มบทบาทพื้นที่เชื่อมโยงหลังท่าเรือ การพัฒนาโครงสร้างเพื่อรองรับเครือข่ายโลจิสติกส์ โดยการสร้างจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center, D.C.)

3.4.3 หน่วยงานที่มีโครงการขยายปรับปรุงท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพของท่าเรือ ควรเร่งรัดการดำเนินการให้สำเร็จตามแผนงานที่วางไว้ เพื่อสร้างความมั่นใจในการบริการของท่าเรือให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้



สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร.....	ก
สารบัญ.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฅ
สารบัญตาราง.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและเหตุผลในการศึกษา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	6
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	6
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....	6
1.5 คำจำกัดความ.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	9
2.1 บริบทพานิชยนาวิการขนส่งทางทะเล.....	9
2.2 ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง ทางทะเล	10
2.3 องค์กรกำกับดูแล กฎหมาย และข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการ สาขาการขนส่งทางทะเลของไทยในเวทีต่าง ๆ ของโลก.....	17
2.4 สถานการณ์การขนส่งทางทะเลโลก.....	22
2.5 สถานการณ์การขนส่งทางทะเล ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ท่าเรือหลักประเทศไทย	27
2.6 รายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ในการขนส่งทางทะเลไทย.....	50
บทที่ 3 วิธีการศึกษา.....	55
3.1 วิธีดำเนินการศึกษา.....	55
3.2 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล.....	56
3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	57
3.4 จัดทำข้อเสนอแนะ.....	57
3.5 สรุปข้อมูลสภาพปัญหาปัจจุบันกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักไทย และข้อเสนอแนะจากการประชุม/สัมมนา/การศึกษาดูงาน.....	57
3.6 สภาพปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการการแก้ปัญหาท่าเรือหลัก ของประเทศไทย.....	66
3.7 ประเด็นการขาดแคลนบุคลากร คนประจำเรือที่มีความรู้ความสามารถ.....	68
3.8 การศึกษาดูงานสภาพปัญหาการดำเนินการท่าเรือสงขลา.....	71
3.9 การศึกษาดูงานท่าเรือมาบตาพุด.....	72



	หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	73
4.1 สภาพปัญหาของการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลัก.....	73
4.2 แนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ของประเทศไทยเพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล ระหว่างประเทศไทย.....	78
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	85
5.1 สภาพปัญหาปัจจุบันของการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยและท่าเรือ หลักรวมทั้งการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ องค์ประกอบหลัก ของโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล.....	85
5.2 นำเสนอแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และ ท่าเรือหลักของประเทศไทยเพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่ง ทางทะเลระหว่างประเทศไทย.....	89
5.3 ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย.....	94
บรรณานุกรม.....	99
ภาคผนวก.....	103
ภาคผนวก ก. รายชื่อหน่วยงานที่ให้ข้อมูลประเด็นปัญหา อุปสรรค ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลัก.....	105
ภาคผนวก ข. รายชื่อหน่วยงานเข้าร่วมการสัมมนา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพ กองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย วันพฤหัสบดีที่ 9 ธันวาคม 2564 ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น 1 โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร.....	107
ภาคผนวก ค. ภาพการสัมมนา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพ กองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย วันพฤหัสบดีที่ 9 ธันวาคม 2564 ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น 1 โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร และ QR Code สำหรับดาวน์โหลดรายงานการสัมมนาฯ	109



สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
	บทที่ 1	
ภาพที่ 1.1	กระบวนการของระบบการขนส่งทางทะเล.....	2
ภาพที่ 1.2	แสดงเส้นทางขนส่งสินค้าจากจีน – ไทย.....	3
	บทที่ 2	
ภาพที่ 2.1	ขั้นตอนในการนำเข้า – ส่งออกสินค้าทางเรือ.....	10
ภาพที่ 2.2	กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้า การลงทุน และฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค.....	13
ภาพที่ 2.3	แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)....	14
ภาพที่ 2.4	โครงสร้างการแบ่งส่วนราชการภายในกรมเจ้าท่า.....	18
ภาพที่ 2.5	การค้าระหว่างประเทศจำแนกตามภูมิภาค ปี ค.ศ.2021	22
ภาพที่ 2.6	แสดงปริมาณสินค้า เรือค้าต่างประเทศ 5 อันดับแรก.....	28
ภาพที่ 2.7	ตัวอย่างเรือขนาด Handysize Aframax และ ULCC.....	29
ภาพที่ 2.8	แสดงปริมาณสินค้าจำแนกตามด่านศุลกากร ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 10 อันดับแรก	42
	บทที่ 3	
ภาพที่ 3.1	กรอบขั้นตอนการดำเนินการโครงการพิจารณาศึกษา.....	55
	บทที่ 5	
ภาพที่ 5.1	สรุปสภาพปัญหาการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยและท่าเรือหลัก.....	85
ภาพที่ 5.2	แนวทางการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเล.....	90



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
	บทที่ 2	
ตารางที่ 2.1	แผนปฏิบัติการ 2566 - 2567 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ (รับผิดชอบโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย).....	16
ตารางที่ 2.2	อัตราการขยายตัวของกองเรือพาณิชย์ทั่วโลก ปี ค.ศ. 2021 – 2022.....	23
ตารางที่ 2.3	แสดงอายุเรือพาณิชย์จำแนกตาม vessel type and flag of registration, 2022.....	24
ตารางที่ 2.4	แสดงกองเรือพาณิชย์ในกลุ่มประเทศอาเซียน ในกลุ่ม 35 อันดับแรกของโลก (เดทเวทตัน) 5 ปี (ค.ศ. 2018 - 2022).....	25
ตารางที่ 2.5	แสดงอันดับท่าเรือคอนเทนเนอร์ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน ในกลุ่ม 20 อันดับแรกของโลกตามปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ (TEUs).....	26
ตารางที่ 2.6	แสดงปริมาณสินค้าจำแนกตามประเภทของเรือและการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2555 - 2565 และประมาณการสินค้า ปี พ.ศ. 2569.....	28
ตารางที่ 2.7	ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย เรือต่างประเทศ (ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป).....	30
ตารางที่ 2.8	ภาพรวมกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามช่วงขนาด (DWT) ปี พ.ศ. 2565...	31
ตารางที่ 2.9	เรือบรรทุกสินค้าแห่งจำแนกตามช่วงขนาดระวางบรรทุก ปี พ.ศ. 2565 (ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป).....	32
ตารางที่ 2.10	เรือบรรทุกสินค้าเหลว จำแนกตามช่วงขนาดระวางบรรทุก ปี พ.ศ. 2565...	32
ตารางที่ 2.11	กองเรือพาณิชย์ไทยเมื่อจำแนกตามช่วงอายุเรือ ปี พ.ศ. 2565.....	33
ตารางที่ 2.12	จำนวนเรือที่จดทะเบียนเรือใหม่ และจำนวนเรือที่ถอนทะเบียนเรือ โดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น ปี พ.ศ. 2563 – 2565.....	34
ตารางที่ 2.13	เปรียบเทียบหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีของต่างประเทศ.....	37
ตารางที่ 2.14	จำนวนท่าเทียบเรือใน ปี พ.ศ. 2560 – 2561.....	40
ตารางที่ 2.15	ท่าเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป.....	41
ตารางที่ 2.16	ท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ.....	41
ตารางที่ 2.17	ท่าเรือระหว่างประเทศสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ปี พ.ศ. 2560.....	43
ตารางที่ 2.18	ศักยภาพท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ของประเทศไทย (20 ปี).....	43
ตารางที่ 2.19	ศักยภาพท่าเรือสินค้าเทกองแห้งของประเทศไทย.....	44
ตารางที่ 2.20	ขีดความสามารถท่าเทียบเรือสินค้าเทกองประเทศไทย.....	44
ตารางที่ 2.21	ท่าเรือระหว่างประเทศสินค้าเทกองเหลวของประเทศไทย.....	45



	บทที่ 3	
ตารางที่ 3.1	ข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการแก้ปัญหาของผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ และการตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ.....	60
ตารางที่ 3.2	สภาพปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการการแก้ปัญหาท่าเรือหลัก ของประเทศไทย.....	66



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและเหตุผลในการศึกษา

ประเทศที่มีสถานะเศรษฐกิจเข้มแข็งและความมั่งคั่งภายในประเทศจะเป็นพื้นฐานกำลังอำนาจของชาติด้านความมั่นคง สถานการณ์ด้านการค้าทั่วโลกที่มีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสภาพภูมิประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางการติดต่อและเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศกับเศรษฐกิจประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาค ภูมิภาค และเศรษฐกิจโลก ทำให้การค้าระหว่างประเทศเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2580) กำหนดยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน (ด้านที่ 2) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัลเพื่อยกระดับโลจิสติกส์และระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ราคาที่สามารถแข่งขันได้ เพื่อส่งเสริมการค้าการขนส่งระหว่างประเทศ ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และด้านการผ่านแดนถ่ายลำ¹

ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจด้วยประโยชน์จากการค้าเชิงรุกในเวทีการค้าระหว่างประเทศ จำเป็นต้องมีการพาณิชย์นาวีซึ่งครอบคลุมโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล กิจกรรมกองเรือพาณิชย์ท่าเรือ อุเรือ บุคลากรพาณิชย์นาวี และกิจการเกี่ยวเนื่อง เช่น การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผลิตบุคลากรพาณิชย์นาวี การบริการนอกท่าโรงพักสินค้า เป็นต้น² ซึ่งศักยภาพของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศจะสะท้อนให้เห็นถึงสมรรถนะภาพ (Sea Power) ของประเทศนั้น ๆ อีกด้วย³

โลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล เป็นการขนส่งสินค้าที่มีบทบาทสำคัญยิ่งในกลไกการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีความได้เปรียบเหนือการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น มีต้นทุนในการขนส่งต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมาก ๆ ทำให้ลดค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้า มีความยืดหยุ่นสูงเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้หลายลักษณะ ซึ่งปัจจุบันในการค้าระหว่างประเทศของไทยประมาณร้อยละ 90 ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นหลัก กระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล มีองค์ประกอบที่สำคัญได้แก่ กิจการกองเรือพาณิชย์ การบริการท่าเรือ และการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ⁴ (ภาพที่ 1.1)

¹ สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2562. ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580.

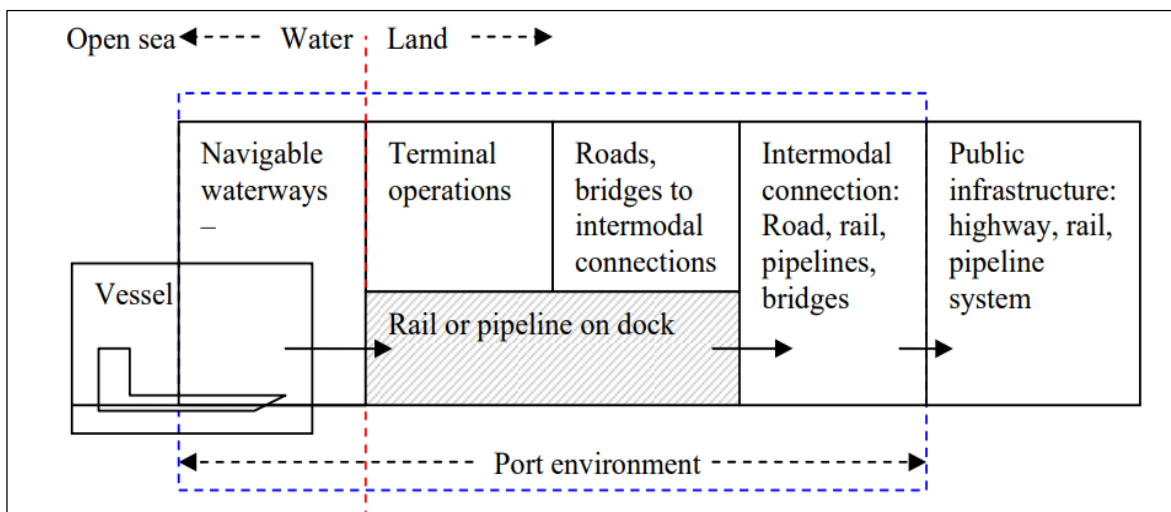
² “ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล: การขนส่งทางทะเล”. สามารถสืบค้นได้จาก http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&layout=edit&id=339&Itemid=157&lang=th

³ ธนิต โสรัตน์ 2564. ศักยภาพและความท้าทาย : สมรรถนะภาพเศรษฐกิจของไทย. สามารถสืบค้นได้จาก <http://www.tanitsorat.com>

⁴ Øyvind Berle, James B. Rice Jr., Bjørn Egil Asbjørnslett. 2011. Failure modes in the maritime transportation system – a functional approach to throughput vulnerability. สามารถสืบค้นได้จาก <https://ctl.mit.edu/sites/default/files/Berle%20Rice%20Asbjørnslett%20Failure%20Mode%20pre-print.pdf>



กิจการกองเรือพาณิชย์เป็นกิจการภาคเอกชน เรือพาณิชย์ที่ใช้ต้องเป็นเรือขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ คือขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบกตันกรอสขึ้นไป การให้บริการขนส่งทางทะเลมีทั้งในลักษณะการขนส่งแบบว่าจ้างโดยเรือประจำเส้นทาง (Liner) และการขนส่งส่วนบุคคล/เช่าเหมาลำ (Charter) หรือเรือจร⁵ การบริการท่าเรือและการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือที่มีการจัดการอำนวยความสะดวกครอบคลุมการสนับสนุนทางธุรกิจการขนส่งรอบ ๆ ท่าเทียบเรือ เช่น การจัดหาโครงสร้างพื้นฐานภายในถนนท่าเรือและทางรถไฟ และการทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย เช่น ศุลกากร การลงทุน การพัฒนา และการตลาด เป็นต้น สภาพแวดล้อมของท่าเรือครอบคลุมการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ เป็นการเชื่อมโยงระหว่างกระบวนการโหลดสินค้าในท่าเทียบเรือกับระบบขนส่งทางบก/ทางราง/ทางท่อ ที่สะดวก ไม่เพิ่มต้นทุนการขนส่งจากค่ายกขนตู้สินค้าทับซ้อน (Double handling cost) เป็นต้น โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและการเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ เป็นการลงทุนของภาครัฐ การบริหารท่าเรือมีทั้งการบริหารด้วยหน่วยงานภาครัฐและการบริหารร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน



ภาพที่ 1.1 กระบวนการของระบบการขนส่งทางทะเล

ที่มา : <https://www.ctl.mit.edu>

สถานการณ์การค้าการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนระหว่างกัน เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) โครงการ One Belt One Road ของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีการสร้างรถไฟจากจีน - ลาว เส้นทางจากซีอานลงมาที่เฉิงตู - Kunming ทำให้สินค้าของจีนตะวันตกที่มาทางใต้ของจีนผ่านทางกรุงเทพฯ จะทำให้มีปริมาณสินค้าลงมาที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น

⁵ “แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2566-2568: ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเล”. สามารถสืบค้นได้จาก <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/logistics/sea-freight-transportation/io/Sea-Freight-Transport-2023-2025>

(ภาพที่ 1.2) รวมทั้งการฟื้นฟูเศรษฐกิจภายหลังสถานการณ์โควิด - 19 คลี่คลายลง และภาครัฐมีแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออกและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ



ภาพที่ 1.2 แสดงเส้นทางขนส่งสินค้าจากจีน - ไทย

ที่มา : Maritime Transport Services

ดังนั้น ศักยภาพด้านการขนส่งทางทะเลทั้งกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักไทย รวมทั้งการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ จึงมีความสำคัญเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้านำเข้า - ส่งออก รวมทั้งสินค้าผ่านแดนถ่ายลำได้ ผู้ประกอบการกองเรือพาณิชย์ไทยได้รับประโยชน์อย่างแท้จริง เมื่อเทียบกับโอกาสที่ปริมาณสินค้าขนส่งระหว่างประเทศมีมากขึ้น มีสัดส่วนของรายได้จากค่าระวางของการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนบริโภคสินค้าที่มีราคาค่าขนส่งไม่สูงเกินปกติ ส่งเสริมให้ประเทศไทยมีโอกาสได้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการเป็นศูนย์กลางผ่านแดนถ่ายลำ ในภูมิภาคมากยิ่งขึ้น สามารถปรับตัวสร้าง ความยืดหยุ่นในการดำเนินการเมื่อมีปัญหาที่เป็นเหตุให้มีการหยุดชะงักหรือปัญหาวิกฤตอื่น ๆ ทั้งในยามปกติและเมื่อเกิดสงคราม ลดการพึ่งพาจากต่างประเทศ ในด้านการค้าการขนส่งทางทะเล ซึ่งจะส่งผลต่อความมั่นคงทางสมุทรภาพของประเทศอีกด้วย

กองเรือพาณิชย์ไทย เป็นกิจการหลักของการขนส่งทางทะเลดำเนินการโดยภาคเอกชน มีการแข่งขันเสรีระหว่างประเทศ ปัจจุบันมีส่วนแบ่งตลาดที่ให้บริการประมาณร้อยละ 10 โดยเป็นการขนส่งน้ำมันระหว่างไทย - สิงคโปร์ เป็นหลัก รองลงมาคือการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางระยะใกล้ เช่น ไทย - จีน, ไทย - สิงคโปร์, ไทย - มาเลเซีย และไทย - ญี่ปุ่น เป็นต้น เพื่อส่งไปยังเรือแม่อีกทอด กองเรือพาณิชย์ไทยมีอายุเฉลี่ยสูงและมีอัตราเฉลี่ยการขยายตัวอยู่ในระดับต่ำมาก ตลอดระยะเวลา มากกว่า 10 ปี ในปี พ.ศ. 2565 จำนวนเรือขนส่งสินค้า (กองเรือพาณิชย์ของไทย) ลดลงร้อยละ 1.1 จากปี พ.ศ. 2564 และระวางบรรทุกลดลงร้อยละ 19.2 เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างปี ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก ผู้ประกอบการปรับปรุงกองเรือให้สอดคล้องกับเกณฑ์สากล ทั้งยังมีเรือบางส่วนถอนทะเบียนเรือไทย เพื่อจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติอื่นสะท้อนว่าปริมาณขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นน่าจะเอื้อประโยชน์



แก่กองเรือต่างชาติมากกว่ากองเรือของไทย จุดอ่อนสำคัญ คือ ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยมีปัญหา การขาดแคลนต้นทุนการดำเนินธุรกิจเงินทุนหมุนเวียน จึงไม่สามารถแข่งขันกับผู้ให้บริการต่างชาติได้ การให้บริการไม่ครอบคลุมเส้นทางหลักและระยะไกล โดยเฉพาะเส้นทางสายอเมริกาและยุโรป ขาดการให้บริการแบบ Door to Door Services และบริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร นอกจากนี้ ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยที่มีความสามารถได้ไปจดทะเบียนเรือกับต่างประเทศ เพื่อที่ได้รับ แหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ มาตรการและสิทธิประโยชน์ด้านภาษีต่าง ๆ พร้อมทั้งความสะดวกและรวดเร็ว ในการจดทะเบียนที่มากกว่าการจดทะเบียนเรือกับประเทศไทย⁶ ซึ่งหากประเด็นดังกล่าวได้รับการแก้ไขคาดว่าจะสามารถชักชวนให้ผู้ประกอบการเรือดังกล่าวกลับมาชั่งชั่งไทยเพิ่มขนาด ของกองเรือไทยให้มีศักยภาพสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเหมาะสม

ท่าเรือไทย ที่เป็นท่าเรือขนส่งสินค้ามีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งทางทะเลในการรองรับ - ถ่ายเท สินค้าจากเรือและกระจายสินค้าไปยังที่ต่าง ๆ ท่าเรือรองรับสินค้า แบ่งออกเป็น ท่าเรือคอนเทนเนอร์ ท่าเรือสินค้าเทกองแห้ง และท่าเรือสินค้าอเนกประสงค์ ประเทศไทยมีท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศที่บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงใหม่ ท่าเรือเชียงของและท่าเรือระนอง และจากโครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพ กองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน⁷ รายงานถึงท่าเรือขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศที่สำคัญทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย จำนวน 13 ท่าเรือ โดยที่ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย มีปริมาณเรือและสินค้าผ่านเข้า - ออก ทะเลไทยสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60 ของปริมาณเรือทั้งหมด และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากชายฝั่งทะเลด้านนี้ได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรม ที่ใหญ่ที่สุดตามโครงการพัฒนาชายฝั่งตะวันออกจังหวัดชลบุรี ระยอง ซึ่งมีท่าเรือหลัก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ศักยภาพของท่าเรือในการให้บริการ จะเป็นปัจจัยให้มีการใช้ บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ท่าเรือไทยเพิ่มมากขึ้น ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของไทย

สภาพปัญหาหลักด้านศักยภาพท่าเรือของประเทศไทยที่ผ่านมาพบว่า มีการพัฒนาด้วยการ สร้างท่าเรือจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากไม่มีการกำหนดโซนนิ่งในการสร้างท่าเรือ ทำให้ท่าเรือตั้งกระจุกกระจายทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน บางท่าเรือไม่สามารถให้บริการได้ รวมถึงปัญหาการพัฒนาประสิทธิภาพท่าเรือของไทย (Port Efficiency) ทั้งในประเด็นแรงงาน และเครื่องมืออำนวยความสะดวกที่ใช้ในการบริหารจัดการ รวมทั้งการจัดการการขนส่งภายในท่าเรือ และการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางบก/ทางราง/ทางท่อ ยังมีปัญหาการจราจรติดขัดก่อให้เกิดความแออัด ความคับคั่งภายในและบริเวณรอบท่าเรืออย่างมาก บริเวณท่าเรือการขนถ่ายกระจายสินค้าออกจากท่าเรือ

⁶ สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน.2566.การบริการสาขาการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport Services).

สามารถสืบค้นได้จาก https://uat-api.dtn.go.th/files/v3/5d777_d85ef4140628133c211/download

⁷ PCBK/PSG, 2563 โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน.

สามารถสืบค้นได้จาก <https://md.go.th/category/>



มีความล่าช้า⁸ ซึ่งปัจจุบันประเทศผู้นำด้านการขนส่งทางทะเลได้มีการพัฒนาระบบปฏิบัติงานของท่าเรือให้เข้าสู่รูปแบบ Smart Port/Green Port เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าเรือ ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่สามารถพัฒนาศักยภาพท่าเรือในเชิงรุกได้

ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ รัฐบาลรวมทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมุ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมการค้าการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ แต่การส่งเสริมศักยภาพการพาณิชย์นาวีไทยที่ผ่านมา นับได้ว่ามีข้อจำกัดขาดความเอาใจใส่ส่งเสริมอย่างจริงจัง ทั้งนี้ เกิดจากหลายปัจจัยทั้งจากความรู้ วิสัยทัศน์ ระบบระเบียบราชการ และกฎหมาย รวมทั้ง การปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรที่ทำหน้าที่หลักของการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ซึ่งสอดคล้องกับที่สื่อสิ่งพิมพ์ได้สะท้อนสภาพปัญหาพาณิชย์นาวี ดังเช่น “พาณิชย์นาวีลมหายใจแผ่วเบาที่ค่อย ๆ จมลงใต้ทะเลลึก”⁹ สภาพปัญหาดังกล่าว สะท้อนถึงปัญหาของศักยภาพของการขนส่งทางทะเลประเทศไทย ซึ่งเป็นกิจการหนึ่งของพาณิชย์นาวีได้เช่นเดียวกัน

ศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย เกิดขึ้นได้จากการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือไทยและการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของกระบวนการขนส่งทางทะเล ซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาศักยภาพเข้ามาทดแทนความต่อเนื่อง ซึ่งสะท้อนได้จากรายงาน (United Nations Conference on Trade and Development :UNCTAD) Review of Maritime Transport 2021¹⁰ - 2022¹¹ พบว่า กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดระวางบรรทุก ตามหลังประเทศกลุ่มอาเซียน ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ รวมทั้งในการจัดอันดับกองเรือพาณิชย์ไทยไม่ติดอันดับ 1 ใน 30 ของโลก และการจัดอันดับท่าเรือคอนเทนเนอร์ไทย ท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของประเทศไทยไม่ติดอันดับใน 25 อันดับแรกของโลกเช่นเดียวกัน การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทยต้องพึ่งพากองเรือฯ ต่างชาติ ขาดอำนาจต่อรองค่าระวางการขนส่งทางเรือไม่สามารถแก้ปัญหาเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ขนส่งสินค้าทางทะเล รวมทั้งท่าเรือไทยบางท่า เช่น ท่าเรือสงขลามีข้อจำกัดค่าบริการในการขนส่งสินค้าทางทะเลไปต่างประเทศสูงกว่าการนำสินค้าไปขนส่งที่ท่าเรือของประเทศอื่น

⁸ สรท.ร่วมถกWTO แก่วิกฤติขนส่งสินค้าทางทะเล (thansettakij.com). สามารถสืบค้นได้จาก <https://www.thansettakij.com/economy/502958>

⁹ อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีไทย ลมหายใจแผ่วเบา ที่ค่อย ๆ จมลงใต้ทะเลลึก. สามารถสืบค้นได้จาก <https://www.salika.co/2021/06/18/maritime-industry-in-thailand/>

¹⁰ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, UNCTAD. 2021. Review of Maritime Transport 2021 สามารถสืบค้นได้จาก https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

¹¹ UNCTAD Review of Maritime Transport 2022. สามารถสืบค้นได้จาก https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf



จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้นทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ที่พึงได้จากค่าระวางของการขนส่งสินค้าจำนวนมาก เมื่อเทียบกับโอกาสที่ปริมาณสินค้าขนส่งมีสูงขึ้น รัฐบาลมีนโยบายให้มีการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางทะเลและธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่น ทั้งนี้ หน่วยงานภาครัฐได้นำเสนอแนวคิดการพัฒนาหลากหลาย ได้แก่ แนวคิดเรื่องสะพานแผ่นดิน (Land bridge) เป็นแนวคิดในการใช้การขนส่งรูปแบบอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถไฟผสมผสานกับการขนส่งทางทะเลเพื่อช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง นอกจากนี้ ได้มีการนำแนวคิดการจัดตั้งสายเดินเรือแห่งชาติกลับมาใช้ในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย โดยจะมีการศึกษาวิธีการใหม่ซึ่งแนวคิดดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษาด้านความคุ้มค่า รวมทั้งอาจต้องมีการลงทุนเพิ่มเติมจำนวนมากอีกด้วยเช่นกัน

คณะอนุกรรมการโลจิสติกส์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา พิจารณาเห็นว่า ควรจะพัฒนาการขนส่งทางทะเลจากการพัฒนาเพิ่มศักยภาพองค์ประกอบหลักของการขนส่งทางทะเลที่มีอยู่แล้ว ได้แก่ กองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ซึ่งประเทศไทยให้ความสำคัญและมีการพัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 แต่ขาดความต่อเนื่องอย่างจริงจัง เพื่อให้ศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ประชาชนและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้รับประโยชน์จากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ นำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ กองเรือพาณิชย์ไทยมีต้นทุนที่จะสามารถแข่งขันในตลาดสากลได้ จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลก

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- (1) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบันที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของกระบวนการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย
- (2) นำเสนอแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทยเพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทย

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้กำหนดขอบเขตการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทยเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา

- (1) รัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาเป็นข้อมูล และแนวทางกำหนดมาตรการเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลักได้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการและสภาพที่แท้จริง ให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้
- (2) ผู้ประกอบการกองเรือพาณิชย์ไทยและท่าเรือไทย อาจได้รับการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างศักยภาพให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้
- (3) การขนส่งทางทะเลประเทศไทยอาจได้รับการเสริมสร้างศักยภาพขีดความสามารถในการแข่งขัน สนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน



1.5 คำจำกัดความ

(1) การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย หมายถึง การพัฒนาองค์ประกอบหลักของกระบวนการขนส่งทางทะเล คือ ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือหลักไทย และการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ

(2) กองเรือพาณิชย์ไทย หมายถึง กองเรือพาณิชย์ไทยที่ขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

(3) ท่าเรือหลัก หมายถึง ท่าเรือหลักที่ให้บริการรองรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของกรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมธนารักษ์ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง แอ่งจอดเรือบริเวณเกาะสีชัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง

(4) เรือบรรทุกสินค้าแห้ง หมายถึง เรือเทกอง เรือสินค้าทั่วไป เรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น เรือ Roll - On Roll - Off (RoRo)

(5) เรือบรรทุกสินค้าเหลว หมายถึง เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกก๊าซ

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย (1) บริบทพาณิชย์นาวี การขนส่งทางทะเล (2) ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล (3) องค์กรกำกับดูแล กฎหมาย และข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งทางทะเลของไทยในเวทีต่าง ๆ ของโลก (4) สถานการณ์การขนส่งทางทะเลโลก (5) สถานการณ์การขนส่งทางทะเลศักยภาพกองเรือพาณิชย์ ท่าเรือหลักประเทศไทย (6) รายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักในการขนส่งทางทะเลประเทศไทย

2.1 บริบทพาณิชย์นาวี การขนส่งทางทะเล

พาณิชย์นาวี ประกอบด้วย การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง¹² ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในบริบทของการแข่งขันระหว่างประเทศ ศักยภาพของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศจะสะท้อนให้เห็นถึงสมุททานุภาพ (Sea Power) ของประเทศ คือ “อำนาจ กำลังอำนาจ หรือศักยภาพของชาติ หรือรัฐใดรัฐหนึ่ง ในการใช้ทะเลให้เกิดประโยชน์ตามที่ต้องการ”¹³

สมุททานุภาพ มีองค์ประกอบสำคัญ¹⁴ ได้แก่ (1) กองเรือสินค้า (Merchant Fleet) เพื่อครอบครองเส้นทางคมนาคมและการขนส่งสินค้าทางทะเล หล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจโลกและของประเทศ (2) กองเรือรบ/กำลังทางเรือ (Fleet/Naval Power) หรือนาวิกานุภาพเพื่อให้การคุ้มครองกองเรือสินค้าของตน รักษาเส้นทางคมนาคมทางทะเลที่เป็นผลประโยชน์ของประเทศ ป้องกันอาณาเขตทางทะเล และเป็นกำลังที่จะส่งไปแก้ปัญหาวิกฤตในที่ต่าง ๆ ของโลก (3) ฐานทัพเรือ และท่าเรือ (Naval Bases and Harbors) เพื่อเป็นฐานที่มั่น รับการส่งกำลังบำรุง (สำหรับกองเรือรบ) และการขนถ่ายสินค้า (สำหรับเรือสินค้า) (4) อู่ต่อเรือและอู่ซ่อมบำรุงเรือ (Shipyards and Dock Yards) เพื่อเป็นรากฐานทางอุตสาหกรรมสำหรับเสริมสร้างและบำรุงรักษากองเรือสินค้า และกองเรือรบของประเทศ

การขนส่งทางทะเล เป็นกิจกรรมสำคัญหนึ่งของกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งการขนส่งทางทะเลและธุรกิจเกี่ยวเนื่องจัดเป็นกิจการหลักที่สำคัญของประเทศ และเป็นกิจการที่มีการแข่งขันเสรีระหว่างประเทศ องค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางทะเล¹⁵ ได้แก่ (1) เรือ/กองเรือพาณิชย์ที่ขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ (ขนส่งสินค้าภายในประเทศใช้เรือค้าชายฝั่ง)

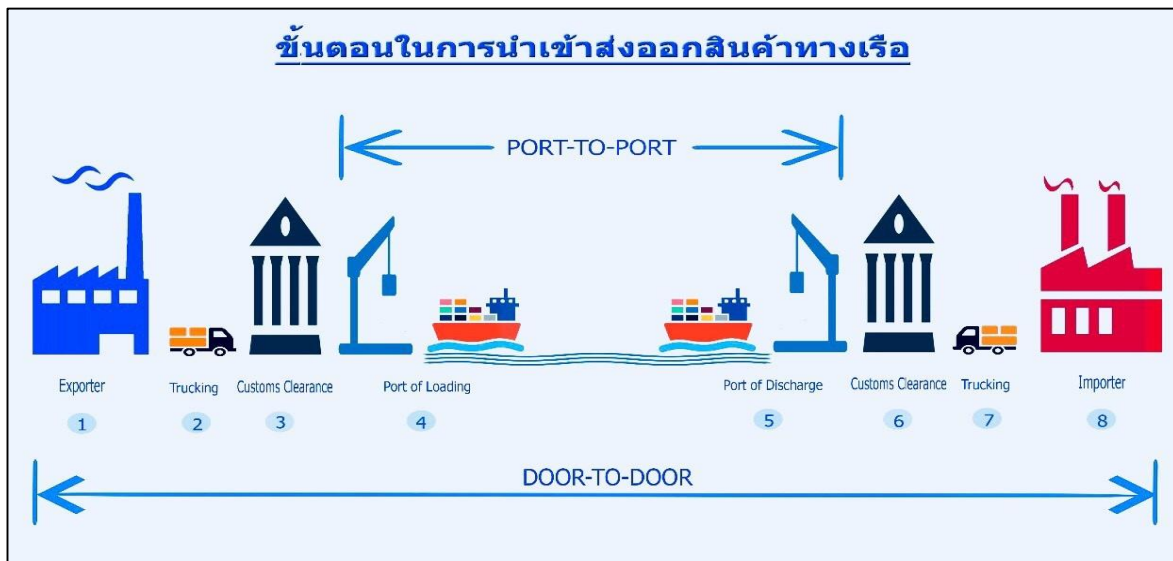
¹² พระราชบัญญัติพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 95 ตอนที่ 143 ฉบับพิเศษ, (18 ธันวาคม 2521).

¹³ พลเรือเอก สามารถ จำปีรัตน์. 2556. สมุททานุภาพ เนื้อหา ความหมาย ทหารเรือไทยควรรู้ให้แจ้ง ตอนที่ 2 สมุททานุภาพ และตอนที่ 3 องค์ประกอบของสมุททานุภาพ. สามารถสืบค้นได้จาก <https://anyflip.com/tgghy/awtg/basic>.

¹⁴ นรพัชร เสารงทอง, อภิญา ฉัตรช่อฟ้า และ สุรพล สุยะพรหม. 2564. การวิเคราะห์สมุททานุภาพของประเทศไทย. สามารถสืบค้นได้จาก <http://pol.mcu.ac.th/wp-content/uploads/2021/11/20>

¹⁵ อ้างถึงแล้ว, เซิงอรรถที่ 2. และ 4.

(2) ท่าเรือสินค้าเดินสมุทรซึ่งขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ (3) สินค้า โดยมีขั้นตอนสำคัญในการนำเข้า - ส่งออกสินค้าทางเรือ ดังแสดงภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ขั้นตอนในการนำเข้า - ส่งออกสินค้าทางเรือ

ที่มา : Together Freight International Co.,Ltd.

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร้อยละ 90 ใช้การขนส่งทางเรือหลัก กองเรือพาณิชย์และท่าเรือ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในหลายมิติ ทั้งทางด้านความมั่นคง สมุททานุภาพ เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในสภาวะการณ์ปกติ กองเรือพาณิชย์และท่าเรือจะมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ สำหรับในสภาวะสงครามกองเรือพาณิชย์และท่าเรือจะมีบทบาทสำคัญในการช่วยสนับสนุนภารกิจทางด้านความมั่นคงในลักษณะต่าง ๆ อาทิ การลาดตระเวนหาข่าว การเฝ้าระวังป้องกันการรุกรานน้ำของเรือ ฝ่ายศัตรู การเข้าร่วมสนับสนุนกองกำลังเรือหลัก ในด้านการส่งกำลังบำรุง การส่งเสบียง การลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ เป็นต้น ซึ่งเป็นการใช้พลังอำนาจทางทะเลภายใต้กรอบแนวคิด “สมุททานุภาพ” ดังนั้นการเสริมสร้างกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือให้มีความพร้อมรับมือสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งด้านการค้าการขนส่งระหว่างประเทศในยามปกติ และด้านความมั่นคงในสภาวะสงคราม จะส่งผลทั้งด้านเศรษฐกิจและระบบการเฝ้าระวังป้องกันภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนทำให้ ประเทศไทยมีแสนยานุภาพทางทะเล หรือ “สมุททานุภาพ” ที่มีความเข้มแข็งและเป็นพลังอำนาจของชาติต่อไป¹⁶

2.2 ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล

ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและการขับเคลื่อนให้การค้า การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ การศึกษานี้ ทบทวน (1) แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (2561 - 2580) (2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

¹⁶ กองความมั่นคงทางทะเล.2565. “กองเรือพาณิชย์” หนึ่งใน “สมุททานุภาพ” และพลังอำนาจของประเทศ. สามารถสืบค้นได้จาก <https://www.nsc.go.th/wp-content/uploads/2022/07/MarSecFocus-2565-05.pdf>

ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ (3) แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย/แผนปฏิบัติการราชการกรมเจ้าท่าระยะ 5 ปี และแผนปฏิบัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยสรุปดังนี้

2.2.1 แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)¹⁷ ด้านหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล คือ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (ด้านที่ 2) ในเรื่องการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงกับภูมิภาค และเศรษฐกิจโลกในประเด็น “อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์” มีเป้าหมายหลัก คือ (1) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และ (2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

ประเด็นแผนย่อยและแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ มีดังนี้

1) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)¹⁸ สนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถพัฒนาคุณภาพ และประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงานและดิจิทัล เป้าหมาย คือ ลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มประสิทธิภาพเป็นศูนย์กลางด้านการค้า และการลงทุนไทยในภูมิภาค แผนย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้ประเทศไทย มีโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ ๆ แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล ได้แก่

- **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การขนส่งทางน้ำ** ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือบำรุงรักษาเรือ น้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า - ส่งออก สินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดคล้องกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

¹⁷ ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580), ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 136 ตอนที่ 51 ก, (18 เมษายน 2562).

¹⁸ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. โครงการพัฒนาระบบสถิติข้อมูลและตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการบริหารราชการแผ่นดินตามยุทธศาสตร์ชาติ: ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล. สามารถสืบค้นได้จาก <http://nscr.nesdc.go.th/wp-content/uploads/2021/12>



- **แนวทางการพัฒนาที่ 7 พัฒนาลิขิตอำนาจความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ** ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถที่เกี่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

- **แนวทางการพัฒนาที่ 11 ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ** โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงาน กำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

2) ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป้าหมาย คือ (1) การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และ (2) การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ

แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ตั้งอยู่ในพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง)

- **แนวทางการพัฒนา** เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคที่สำคัญทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ

- **แนวทางการพัฒนา** สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าและประสิทธิภาพการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสัตหีบ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย

แผนย่อยการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง และพื้นที่จังหวัด สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช)

- **แนวทางการพัฒนา** เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ในการเป็นประตูส่งออกสินค้าฝั่งตะวันตกไปยังท่าเรือหลักในกลุ่มประเทศความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล สำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ และประตูส่งออกฝั่งตะวันออกไปยังท่าเรือหลักในประเทศจีน เพื่อตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)¹⁹ วัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่า อย่างยั่งยืน” กำหนด 13 หมายเหตุการพัฒนา หมายเหตุการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล คือ หมายเหตุการพัฒนาที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค มีเป้าหมายระดับหมายเหตุคือ (1) ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค (2) ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค และ (3) ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค แผนที่กลยุทธ์การพัฒนาหลักที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค (ภาพที่ 2.2)

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุน เพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

- ๒.๑ ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาปัจจัยสนับสนุน เพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต
- ๒.๒ พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อ ตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ๒.๓ ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง
- ๒.๔ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง
- ๒.๕ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์
- ๒.๖ สนับสนุนให้มีการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์
- ๒.๗ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น

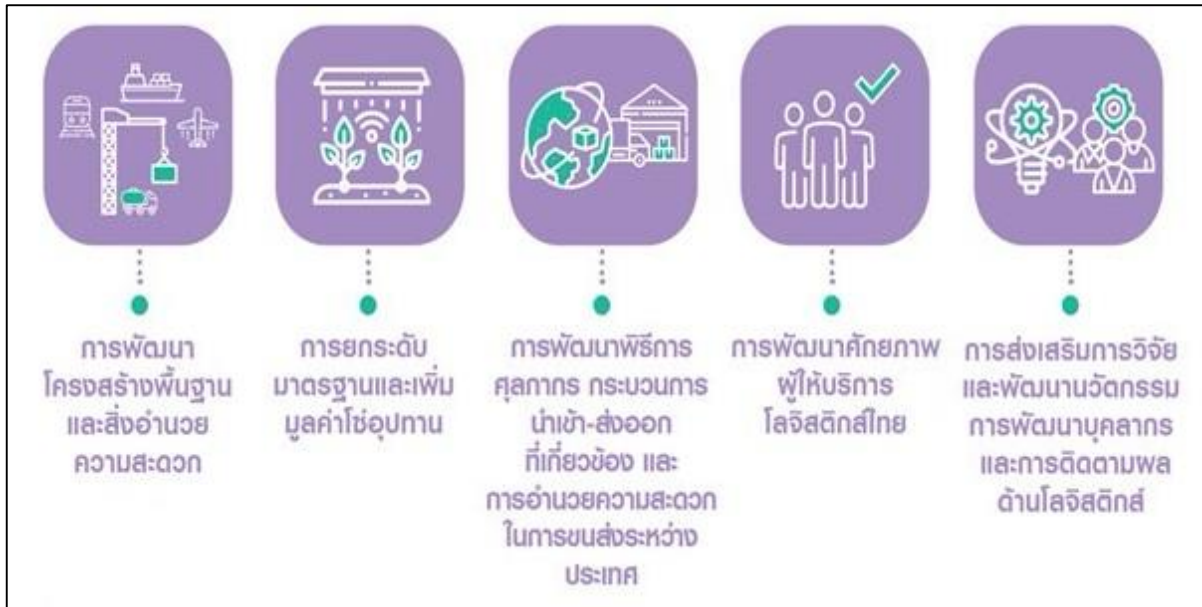
ภาพที่ 2.2 กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุน และฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

ที่มา : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

2.2.3 แผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และ (2) แผนปฏิบัติการราชการกรมเจ้าท่า ระยะ 5 ปี (3) แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย

¹⁹ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570). สามารถสืบค้นได้จาก https://www.ratchakitcha.soc.go.th /DATA/PDF/2565/E/258/T_0001.PDF

2.2.3.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)²⁰ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีเป้าหมายเพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ประกอบด้วย 5 แนวทางการพัฒนา ได้แก่ (ภาพที่ 2.3)



ภาพที่ 2.3 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

ที่มา : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

2.2.3.2 แผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)²¹ กรมเจ้าท่าหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ รักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ สนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

แผนการปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งทางทะเล คือ ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ และโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและสนับสนุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีและที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มขนาดของกองเรือพาณิชย์ไทย ที่มีคนไทยเป็นเจ้าของและจดทะเบียนเป็นเรือไทยสร้างโอกาสให้กองเรือไทย

²⁰ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.2566. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570. สามารถสืบค้นได้จาก <https://www.nesdc.go.th>

²¹ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม. 2566. แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 – 2570. สามารถสืบค้นได้จาก <https://md.go.th/wp-content/uploads/2023/04>

ได้ขยายเส้นทางให้บริการเพื่อให้สามารถขนส่งทางทะเลได้มากขึ้น และกองเรือไทย มีส่วนแบ่งในปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยมากขึ้น ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เป้าประสงค์ คือ ต้นทุนการขนส่งทางน้ำและต้นทุนการดำเนินงานด้านพาณิชย์นาวีอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ กลยุทธ์ ได้แก่

- (1) พัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือให้มีขนาดเหมาะสมกับขนาดเรือและปริมาณการจราจรโดยเรือสามารถเข้า - ออกสะดวกได้ตลอดเวลา
- (2) พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำอันรองรับเรือโดยสาร และรองรับเรือสินค้าให้มีการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นได้สะดวก
- (3) พัฒนาผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีให้ดำเนินงานอย่างมีคุณภาพและมาตรฐาน
- (4) สร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีทั้งในและต่างประเทศ
- (5) ผลิตบุคลากรพาณิชย์นาวีให้มีความรู้ ทักษะ วิชาชีพ และมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สนองต่อความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ
- (6) พัฒนามาตรฐานหลักสูตร บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ สถานที่เพื่อการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี
- (7) พัฒนาเทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมเพื่อลดขั้นตอนการปฏิบัติงานให้สะดวก รวดเร็ว ส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- (8) ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลและส่งเสริมสนับสนุนการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีของประเทศ
- (9) จัดทำแผนบูรณาการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีของประเทศ

2.2.3.3 แผนวิสาหกิจการทำเรือประเทศไทย (2566 - 2570)²² การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. (Port Authority of Thailand : PAT) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมรับผิดชอบการบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ ท่าเรือระนอง กำหนดยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือที่รับผิดชอบโดยมีกลยุทธ์ ได้แก่ (1) พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port และ (2) พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport) แผนปฏิบัติการของ กทท. (2 ปี) ปีงบประมาณ 2566 - 2567 (ตารางที่ 2.1)

²² การทำเรือแห่งประเทศไทย. 2022. แผนวิสาหกิจ การทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2566-2570.post 28/09/2022.

สามารถสืบค้นได้จาก <https://www.port.co.th/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=Content-การทำเรือแห่งประเทศไทย>.



ตารางที่ 2.1 แผนปฏิบัติการ 2566 - 2567 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาขีดความสามารถ
ในการแข่งขันของท่าเรือ (รับผิดชอบโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย)

ลำดับ	โครงการ	ผู้รับผิดชอบ
1	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	ท่าเรือกรุงเทพ
2	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	ท่าเรือกรุงเทพ
3	โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อารณรังค์ (S1) ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ
4	แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ
5	แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS) ของท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือกรุงเทพ
6	จ้างเหมาเอกชนให้บริการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	ท่าเรือแหลมฉบัง
7	โครงการติดตั้งกล้อง CCTV ที่ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง (OCC 001) และปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (MHC01) (ท่าเทียบเรือ A)	ท่าเรือแหลมฉบัง
8	แผนการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ(International Ship and Port Facility Security : ISPS Code) ของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง
9	แผนบริหารสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชน โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 - 22 ที่จะหมดสัญญา	ท่าเรือแหลมฉบัง
10	โครงการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง
11	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ท่าเรือแหลมฉบัง
12	งานจ้างที่ปรึกษาศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และสิ่งแวดล้อม โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเทียบเรือ EO)	ท่าเรือแหลมฉบัง
13	โครงการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง
14	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือแหลมฉบัง
15	แผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port Safety, Health and Environmental Management System : PSHEMS)	ท่าเรือแหลมฉบัง
16	โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) ภายในอาณาบริเวณ กทท.	ฝ่ายการร่องน้ำ
17	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	สำนักท่าเรือภูมิภาค
18	แผนดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนตู้สินค้าประเภทถ่ายลำ	ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา : แผนวิสาหกิจการท่าเรือประเทศไทย (2566 - 2570)

โดยสรุป ประเทศไทยมีนโยบายและยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิบัติราชการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ที่สะท้อนถึงโอกาสของการเพิ่มศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล ซึ่งให้หน่วยราชการนำไปใช้เป็นกรอบในการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อให้แผนงานบรรลุเป้าหมาย ได้แก่ การเพิ่มกองเรือพาณิชย์ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ท่าเรือ การเชื่อมต่อการขนส่งภายในและภายนอกท่าเรือ และการพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขกฎหมายและกิจการพาณิชย์นาวีภาพรวม

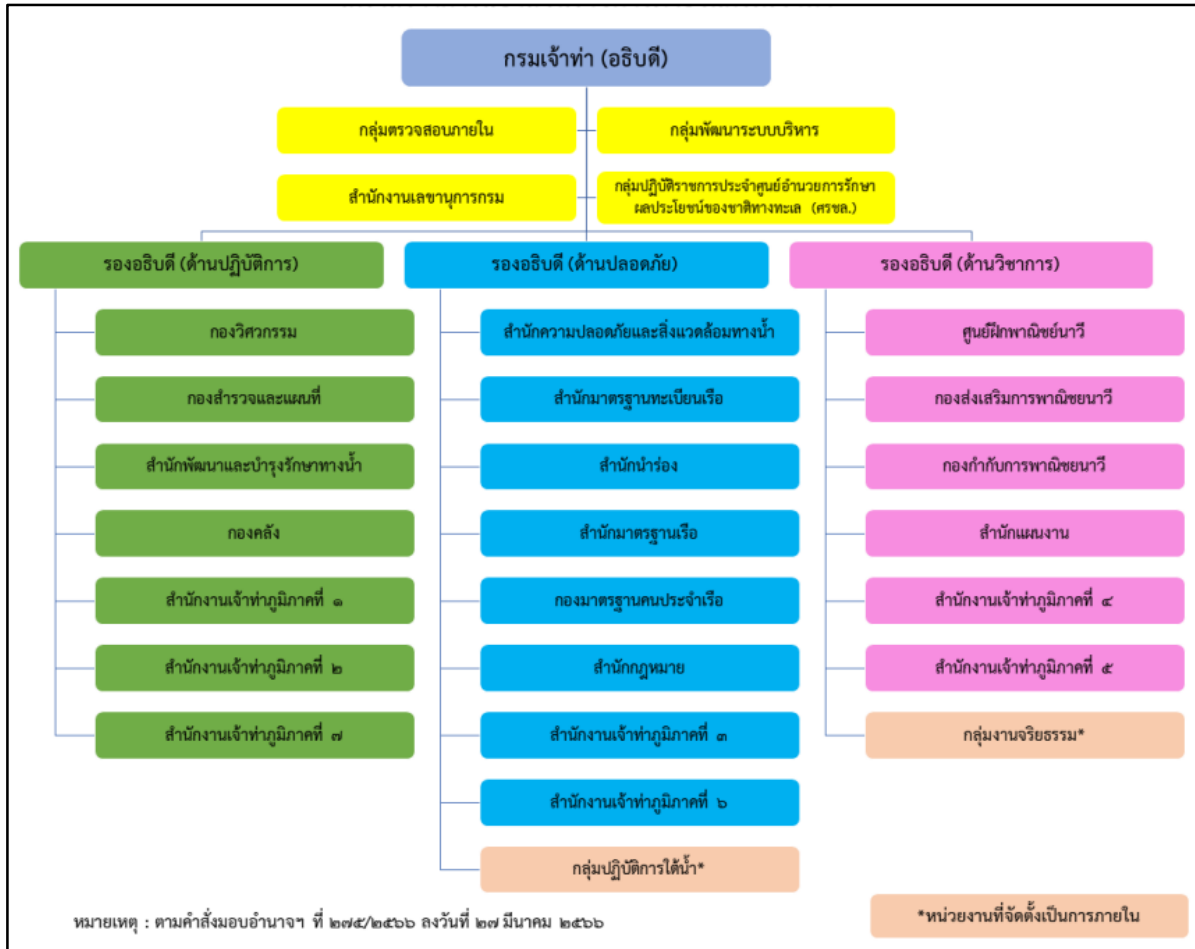
อย่างไรก็ตามในแผนปฏิบัติราชการมีข้อสังเกต คือ ในแผนปฏิบัติราชการกรมเจ้าท่า (2566 - 2570) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้ความสำคัญกับการเพิ่มขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเล แต่ในแผนระดับกลยุทธ์ไม่มีความชัดเจนในการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมด้านการลงทุนและมาตรการเชิญชวนให้มีการจดทะเบียนเรือไทยเพิ่มมากขึ้น และในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือขาดกลยุทธ์ผลักดันให้การบริหารท่าเรือเชิงรุกผลักดันส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการในพื้นที่หลังท่า การพัฒนาท่าเรือเพื่อการเป็น Smart Port หรือ Green Port ตามแนวโน้มของการพัฒนาท่าเรือโลก

2.3 องค์กรกำกับดูแล กฎหมาย และข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งทางทะเลของไทยในเวทีต่าง ๆ ของโลก

การขนส่งทางทะเลเป็นกิจการหนึ่งในการพาณิชย์นาวีที่มีการแข่งขันเสรีระหว่างประเทศ มีองค์กรกำกับดูแล กฎหมาย และข้อผูกพันทางการค้าบริการระหว่างประเทศ ที่ทุกประเทศต้องให้ความสำคัญเพื่อให้ได้รับการยอมรับในการบริหารจัดการรวม อีกทั้งประเทศไทยต้องมีกฎหมายองค์กรในการส่งเสริมและกำกับดูแลเพื่อให้การดำเนินงานด้านการขนส่งทางทะเลไทยได้รับการยอมรับ และสามารถแข่งขันกับนานาชาติประเทศได้

2.3.1 องค์กรส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทย จากการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545 องค์กรส่งเสริมพาณิชย์นาวี คือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่เป็นหน่วยงานระดับกรมในกระทรวงคมนาคม ได้ถูกไปรวมเป็นหน่วยงานระดับกอง คือ กองกำกับการพาณิชย์นาวี และกองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี อยู่ภายใต้กรมเจ้าท่าที่เป็นหน่วยงานควบคุมกฎระเบียบ (Regulator) มีโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการ²³ ตามภาพที่ 2.4

²³ อ้างอิงแล้ว, เชิงอรรถที่ 21(หน้า 5-5)



ภาพที่ 2.4 โครงสร้างการแบ่งส่วนราชการภายในกรมเจ้าท่า

ที่มา : กรมเจ้าท่า

2.3.2 คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 มาตรา 5 กำหนดให้มีคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้มีหน้าที่ ดังนี้

(1) ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีตามที่คณะรัฐมนตรีขอให้พิจารณา

(2) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนาการส่งเสริมการควบคุมการคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกำหนดมาตรการ (ก) ในการเสริมสร้างเรือไทยให้มีจำนวนและความสามารถในการดำเนินการขนส่งทางทะเลสูงขึ้น (ข) เพื่อจัดให้มีและหรือส่งเสริมสถานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือ ผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีให้เพียงพอกับความต้องการของประเทศและให้เข้ามาตรฐานสากล (ค) ในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลการประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือ รวมทั้งการสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือ และ (ง) เพื่อส่งเสริมและคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ และผู้ส่งของซึ่งอยู่ในประเทศไทย



(3) จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เกี่ยวกับการจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือตลอดจนโครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือของส่วนราชการดังกล่าว

(4) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการออกกฎหมายเพื่อการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี

(5) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลง ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี

(6) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้

(7) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ปฏิบัติ เพื่อควบคุม การใช้สิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(8) ประสานโครงการและแผนงานเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีและการควบคุมการเดินเรือ ระหว่างส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจและเอกชน

(9) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของ คณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย

ปัจจุบันคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี มีการประชุมเพื่อพิจารณากำหนด นโยบายต่าง ๆ จำนวนน้อยครั้ง และบางปีไม่มีการประชุมเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสถานะ ของหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

2.3.3 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)²⁴

เป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน และแนวปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินหรือผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทางทะเล อำนวยความสะดวกการขนส่งและโลจิสติกส์ทางทะเลให้มีศักยภาพมากขึ้น และเป็น มาตรฐานเดียวกัน ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การ IMO ในปี พ.ศ. 2516 ทำให้ต้องมีสิทธิ และหน้าที่ดำเนินการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ทางองค์การ ฯ ได้ให้การรับรองไว้ ทั้งนี้ หากประเทศสมาชิกไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ก็จะไม่ได้รับการรับรองจากองค์การ และจะไม่สามารถเดินเรือขนส่งสินค้าไปยังปลายทางของประเทศสมาชิกภายในองค์การได้ ซึ่งจะส่งผลเสียต่อระบบการขนส่งและเศรษฐกิจระหว่างประเทศของประเทศสมาชิกได้

²⁴ สารัตน์ เกื้อนสุวรรณ. 2559. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการเดินเรือขนส่งสินค้าพาณิชย์นาวีของไทย. วารสารสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ.ปีที่ 7. ฉบับที่ 3. กันยายน - ธันวาคม 2559 . หน้า 34 - 41



ปัจจุบันประเทศไทยเข้าเป็นภาคีต่ออนุสัญญาและพิธีสารของ IMO จำนวน 13 อนุสัญญา (จากที่มีมากกว่า 50 ฉบับ) และอยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคีอีก จำนวน 2 อนุสัญญา แต่ยังคงมีความล่าช้าสำหรับการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข เพื่อเป็นไปตามข้อผูกพันและพันธะตามอนุสัญญาขององค์การได้รวดเร็วและให้ทันต่อระยะเวลาที่อนุสัญญาได้แก้ไขปรับปรุงใหม่ อาจเกิดจากหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น จำนวนบุคลากรที่รับผิดชอบไม่เพียงพอหรือเจ้าหน้าที่รับผิดชอบมีการโยกย้าย เปลี่ยนตำแหน่งใหม่ ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินการ

2.3.4 กฎหมายและข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งทางทะเลของไทยในเวทีต่าง ๆ ได้แก่

2.3.4.1 กฎหมายไทยที่สำคัญเกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวี

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 17) พ.ศ. (กรมเจ้าท่า)
- พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับ 7) พ.ศ. 2550 และ พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติม (กรมเจ้าท่า) พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (ฉบับ 2) พ.ศ. 2561 (กรมเจ้าท่า)
- พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (กรมเจ้าท่า)
- พระราชบัญญัติการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 (กรมเจ้าท่า)

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการผลักดันร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. ที่มีการปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานที่จะทำหน้าที่เพื่อพัฒนาโครงการในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการติดตามและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในกิจการพาณิชย์นาวีแบบครบวงจร มีการปรับปรุงคณะกรรมการภายใต้ร่างกฎหมายนี้ ซึ่งจะสนับสนุนให้มีการขับเคลื่อนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพการแข่งขันกับต่างประเทศมากขึ้น โดยกรมเจ้าท่าได้เสนอขอให้มีการจัดตั้ง “สำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (องค์การมหาชน)” ไปแล้ว ปัจจุบันยังไม่ได้มีการประกาศใช้

- พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548 (กรมเจ้าท่า)
- พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (กรมเจ้าท่า)
- พ.ร.บ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และฉบับปรับปรุงแก้ไข (กระทรวงพาณิชย์)
- พระราชกำหนดการบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560 และพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 (ออกตามความในพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 ซึ่งยังมีผลใช้บังคับตามมาตรา 145 แห่งพระราชกำหนด การบริหารจัดการการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2560) (กระทรวงแรงงาน)

2.3.4.2 ข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการสาขาการขนส่งทางทะเลของไทย
ในเวทีต่าง ๆ²⁵

(1) ข้อตกลงไทยกับองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) ประเทศไทยในฐานะสมาชิกของ WTO มีพันธกรณีที่ต้องเปิดตลาดการค้าบริการ รวมถึงบริการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport Services) เพื่อให้การค้าบริการสามารถขยายตัวได้ภายใต้เงื่อนไขของความโปร่งใสและการเปิดเสรี (General Agreement on Trade in Services: GATS)

(2) กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) การเจรจาเปิดตลาดบริการในอาเซียนดำเนินการภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS) เพื่อเปิดเสรีบริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้กรอบ ASEAN Economics Community : AEC นั้น

(3) ความตกลงการค้าเสรี ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ASEAN - China Free Trade Agreement: ACFTA)

- ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-เกาหลี (ASEAN - Korea Free Trade Agreement: AKFTA) ความตกลงเพื่อจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (Agreement Establishing the ASEAN Australia-New Zealand Free Trade Area: AANZFTA) และความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (Japan - Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA)

- ความตกลงการค้าเสรีไทย-ออสเตรเลีย (Thailand - Australia Free Trade Agreement: TAFTA)

โดยสรุป ประเทศไทยเข้าร่วมกับองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศและการผูกพันสัญญาการค้าโลกและระหว่างประเทศที่สำคัญเป็นส่วนใหญ่เพื่อให้การดำเนินการด้านกิจการพาณิชย์นาวีได้รับการยอมรับและเป็นมาตรฐานระดับสากล อย่างไรก็ตามองค์กรส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทยมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างในปี พ.ศ. 2545 จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่เป็นหน่วยงานระดับกรมในกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานราชการในระดับกองภายใต้กรมเจ้าท่าของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลเป็นหลักทำให้มีข้อจำกัดทั้งด้านโครงสร้างขององค์กรบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ และเป็นการลดระดับความสำคัญในการทำหน้าที่ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลและการพาณิชย์นาวีในภาพรวม ซึ่งเป็นกิจการที่มีความสำคัญกับความมั่นคงของประเทศ และมีการแข่งขันกับต่างประเทศสูง นอกจากนั้น การปรับแก้กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และพาณิชย์นาวีนี้นั้นมีน้อยมาก โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ซึ่งได้กำหนดเป็นกฎหมายเพื่อการปฏิรูปประเทศ เริ่มดำเนินการมาแล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2558 ปัจจุบันยังไม่สำเร็จ

²⁵ อ้างถึงแล้ว, เชิงอรรถที่ 6.

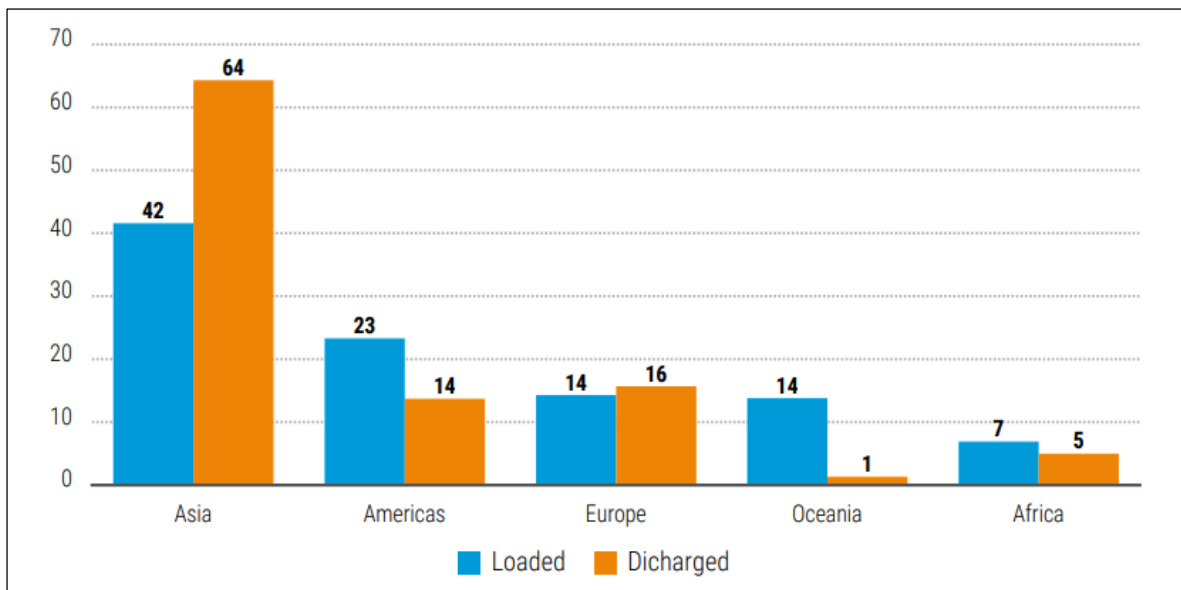


2.4 สถานการณ์การขนส่งทางทะเลโลก

สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลโลก²⁶ ประกอบด้วยสถานการณ์การค้าการขนส่งทางทะเล กองเรือพาณิชย์โลกและท่าเรือโลก

2.4.1 สถานการณ์การค้าการขนส่งสินค้าทางทะเล ในปี ค.ศ. 2022 ปริมาณการค้าการขนส่งทางทะเล 12,027 ล้านตัน โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าเทกองแห้งและน้ำมัน รองลงมาคือ การค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งชะลอการเติบโตจากปี ค.ศ. 2021 (12,072) ร้อยละ 0.4 เนื่องจากผลกระทบจากมาตรการการควบคุม โควิด 19 และสถานการณ์การสู้รบระหว่างรัสเซียและยูเครน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก ความอ่อนแอเศรษฐกิจของจีนส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ อุปทาน และการขนส่ง UNCTAD คาดการณ์ในปี ค.ศ. 2024 - 2028 (พ.ศ. 2567 - 2571) การเติบโตของการค้าทางทะเล ในภาพรวมจะขยายตัวเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 2.1 และส่วนที่มีการเติบโตเร็วที่สุดคือ การค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3

ศูนย์กลางการค้าทางทะเลของโลก ในปี พ.ศ. 2564 ภูมิภาคเอเชียมีสัดส่วนการนำเข้า และส่งออกมากที่สุด คือ นำเข้าร้อยละ 64 และส่งออกร้อยละ 42 ตามมาด้วยทวีปอเมริกา ยุโรป โอเชียเนีย และแอฟริกา ตามลำดับ (ภาพที่ 2.5)



ภาพที่ 2.5 การค้าระหว่างประเทศจำแนกตามภูมิภาค ปี ค.ศ. 2021

ที่มา : percentage share in world tonnage

²⁶ สารัตน์ เกื้ออนสุวรรณ.2559. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการเดินเรือขนส่งสินค้าพาณิชย์ของไทย. วารสารสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ. ปีที่ 7. ฉบับที่ 3. กันยายน - ธันวาคม 2559 . หน้า 34 - 41



2.4.2 สถานการณ์กองเรือโลก กองเรือพาณิชย์จำแนกเป็น (1) เรือบรรทุกสินค้าแห้ง (Dry cargo) ได้แก่ เรือเทกอง (Bulk carrier) เรือบรรทุกตู้สินค้า (Container ship) เรือห้องเย็น หรือเรือที่มีตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer container) เรือขนส่งสินค้าเฉพาะประเภท และเรืออเนกประสงค์ (อาทิ เรือบรรทุกรถยนต์ (Roll-On/Roll-Off หรือ RO-RO)) และ (2) เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid cargo) ได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมันดิบ (Tankers) เรือบรรทุกก๊าซ LPG และ LNG (Gas tanker) เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีและวัตถุอันตราย (Chemical ship) ฯลฯ

2.4.2.1 อัตราการขยายตัวของกองเรือพาณิชย์ทั่วโลก การขนส่งทางทะเลของเรือขนาด 100 DWT ขึ้นไป (จากตารางที่ 2.2)

พบว่า กองเรือพาณิชย์ทั่วโลกเติบโตขึ้นร้อยละ 2.95 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มสัดส่วนของเรือบรรทุกก๊าซเหลว ซึ่งเกิดจากความต้องการใช้ก๊าซทั่วโลก รองลงมาคือ เรือคอนเทนเนอร์ และเรือ Bulk Carrier

ตารางที่ 2.2 อัตราการขยายตัวของกองเรือพาณิชย์ทั่วโลก ปี ค.ศ. 2021 - 2022

Principal types	2021	2022	Percentage change 2022 over 2021
Bulk carriers	913 175 42.75%	946 135 43.02%	3.61%
Oil tankers	619 331 28.99%	629 014 28.60%	1.56%
Container ships	281 825 13.19%	293 398 13.34%	4.11%
Other types of ships	243 949 11.42%	251 742 11.45%	3.19%
Offshore supply	83 805 3.92%	84 281 3.83%	0.57%
Liquefied gas carriers	77 458 3.63%	83 770 3.81%	8.15%
Chemical tankers	49 055 2.30%	49 662 2.26%	1.24%
Other/n.a.	25 443 1.19%	25 690 1.17%	0.97%
Ferries and passenger ships	8 188 0.38%	8 340 0.38%	1.85%
General cargo	77 910 3.65%	78 819 3.58%	1.17%
World total	2 136 190	2 199 107	2.95%

ที่มา : thousand dead-weight tons and percentage change



อายุเฉลี่ยเรือ คือ 21.9 ปี โดยที่เรือบรรทุกทุกเทกองเป็นเรืออายุเฉลี่ยน้อยที่สุด อายุเฉลี่ย 11.1 ปี รองลงมาคือ เรือคอนเทนเนอร์ 13.7 ปี และ เรือบรรทุกน้ำมัน 19.7 ปี ซึ่งความแตกต่างของอายุเรือสะท้อนให้เห็นถึงความแตกต่างในนโยบายการจดทะเบียนเรือ โครงสร้างราคา และความพิเศษเฉพาะที่แตกต่างกันของแต่ละประเภทเรือ (ตาราง 2.3)

ตารางที่ 2.3 แสดงอายุเรือพาณิชย์ จำแนกตาม Vessel type and flag of registration, 2022

Vessel type, country grouping by flag of registration and indicator		Years					Average age	
		0-4	5-9	10-14	15-19	More than 20	2021	2022
World								
Bulk carriers	Percentage of total ships	17	31	31	10	11	11	11.1
	Percentage of dead-weight tonnage	21	33	30	10	7	10	10
	Average vessel size (dead-weight tonnage)	91 530	78 801	71 422	71 234	47 812	NA	NA
Container ships	Percentage of total ships	14	18	28	20	19	13	13.7
	Percentage of dead-weight tonnage	20	27	27	17	9	10	11
	Average vessel size (dead-weight tonnage)	73 578	79 436	50 646	43 226	24 776	NA	NA
General cargo	Percentage of total ships	6	9	17	10	58	27	27.1
	Percentage of dead-weight tonnage	8	16	25	12	39	20	20.2
	Average vessel size (dead-weight tonnage)	5 361	6 723	5 824	4 497	2 661	NA	NA
Oil tankers	Percentage of total ships	14	16	21	15	34	19	19.7
	Percentage of dead-weight tonnage	24	19	30	20	8	11	11.2
	Average vessel size (dead-weight tonnage)	91 996	63 518	77 031	74 477	12 425	NA	NA
Other types of ships	Percentage of total ships	10	16	18	10	47	23	23.8
	Percentage of dead-weight tonnage	19	17	23	12	29	16	16.2
	Average vessel size (dead-weight tonnage)	8 658	5 091	6 170	5 967	2 987	NA	NA
All ships	Percentage of total ships	11	16	20	11	41	21	21.9
	Percentage of dead-weight tonnage	21	25	28	14	11	11	11.5
	Average vessel size (dead-weight tonnage)	40 585	33 020	30 308	27 097	5 824	NA	NA

ที่มา : <https://unctadstat.unctad.org>

2.4.2.2 ขนาดกองเรือพาณิชย์ประเทศต่าง ๆ จากการจัดอันดับขนาดกองเรือพาณิชย์โลก จำแนกตามขนาดระวางการบรรทุก DWT ปี ค.ศ. 2022 พบว่า 3 อันดับแรก คือ Greece China และ Japan ซึ่งไม่แตกต่างจากในปี ค.ศ. 2021 กองเรือพาณิชย์เพื่อการขนส่งทั่วโลกมีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะเรือคอนเทนเนอร์จะสูงขึ้นมาก นอกจากนั้น ความต้องการเรือมือสองก็เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากเป็นผลมาจากการหยุดชะงักการค้าโลก การขาดแคลนเรือบรรทุกสินค้าใหม่ และสงครามในยูเครน

2.4.2.3 เปรียบเทียบขนาดกองเรือพาณิชย์ประเทศในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน ข้อมูลจากการจัดอันดับขนาดกองเรือพาณิชย์ติดอยู่ใน 35 อันดับแรกของกลุ่มกองเรือพาณิชย์โลก พ.ศ. 2018 - 2022 (ตารางที่ 2.6) จากตารางที่ 2.6 สะท้อนถึงการแข่งขันในอาเซียนขนาดกองเรือพาณิชย์

ประเทศไทยตามหลังประเทศสิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม มาเลเซีย ตามลำดับ ซึ่งประเทศไทยเคยอยู่ใน 35 อันดับแรกของโลก คือ อันดับที่ 33 และ 34 ในปี ค.ศ. 2018 และปี ค.ศ. 2019 ตามลำดับ และหลังจากนั้นขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยไม่ได้ติดอันดับในกลุ่ม 35 อันดับแรกตั้งแต่ในรายงานปี ค.ศ. 2020 ถึงปัจจุบัน

ตารางที่ 2.4 แสดงกองเรือพาณิชย์ในกลุ่มประเทศอาเซียน ในกลุ่ม 35 อันดับแรกของโลก (DWT) 5 ปี (ค.ศ. 2018 - 2022)

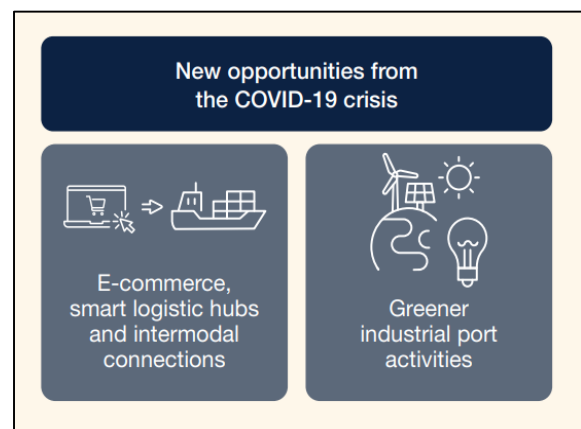
ประเทศ	Ownership of world fleet ranked by Dead Weight Tonnage (อันดับ ในกลุ่ม 35 อันดับแรกของโลก)				
	2018 ⁽²⁸⁾	2019 ⁽²⁹⁾	2020 ⁽³⁰⁾	2021 ⁽³¹⁾	2022 ⁽²⁷⁾
Singapore	103 583 000 (5)	121 485 648 (4)	137 299 726 (4)	139 064 059 (4)	136 243 709 (4)
Indonesia	20 299 000 (20)	22 294 926 (20)	23 905 862 (19)	26 843 751 (17)	29 065 796 (18)
Viet Nam	9 221 000 (30)	9 633 356 (29)	10 747 805 (29)	12 534 769 (28)	14 934 404 (27)
Malaysia	19 524 000 (22)	8 732 293 (31)	8 543 735 (31)	8 746 592 (32)	8 985 167 (32)
Thailand	7 559 000 (33)	6 863 891 (34)	NA	NA	NA

ที่มา : Modified From Maritime Transportation Review (2018 - 2022)

สถานการณ์ท่าเรือโลก จากผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาด Covid - 19 ร่วมกับเหตุการณ์ในคลองสุเอซ ส่งผลให้เกิดความแออัด และขาดแคลนอุปกรณ์ ห่วงโซ่อุปทานหยุดชะงัก อย่างไรก็ตามท่าเรือต่าง ๆ ยังคงเปิดดำเนินการและให้บริการ แต่วิกฤตดังกล่าวได้สร้างการปรับตัวเพื่อสร้างความเชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ที่ดีขึ้น ได้แก่ E - commerce และ Greener industrial port activities

- ความต้องการในการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จากวิกฤตการณ์โควิด 19 นำไปสู่การค้าปลีกออนไลน์เพิ่มขึ้น ความคาดหวังการจัดส่งสินค้าที่รวดเร็ว ทำให้เกิดความต้องการในการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในเรื่องคลังสินค้าที่เพียงพอสำหรับการจัดเก็บสินค้า และพื้นที่สำหรับการจัดเก็บ ทั้งนี้ การตัดสินใจลงทุน และการวางแผนดำเนินการท่าเรือ

ได้รับอิทธิพลจากความคาดหวังของผู้ค้ารายย่อย และผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ที่ต้องการลดต้นทุนโดยใช้ท่าเรือใกล้กับสิ่งอำนวยความสะดวกในคลังสินค้าหรือการกระจายสินค้าเพื่อหลีกเลี่ยง





ความแออัด สามารถตอบสนองในด้านความจุและพื้นที่จัดเก็บคลังสินค้าสำหรับการขนส่งที่ทันสมัย นอกจากนั้นท่าเรือมีการลงทุนในเทคโนโลยีเพื่อการติดตาม การตรวจจัดการจัดส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ในปี พ.ศ. 2564 ท่าเรือในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งท่าเรือ Sichuan and Hainan ของประเทศจีนเปิดตัว หรือประกาศการลงทุนด้านโลจิสติกส์อัจฉริยะ

- การจัดการท่าเรือเพื่อรองรับการค้า e - Commerce ปัจจัยสำคัญคือ ผู้ประกอบการสามารถจัดการข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการจัดการขนส่งที่ท่าเรือต้องดำเนินการในลักษณะของ Digital Logistics เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างลูกค้า คู่ค้า ซัพพลายเออร์ และผู้ดำเนินการอื่น ๆ เพื่อการนำเสนอบริการรูปแบบใหม่ นอกจากนั้น ท่าเรือจำเป็นต้องมีการเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดี โดยใช้เทคโนโลยี เพื่อให้สามารถพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งอัจฉริยะ (Smart Logistics Hubs)

- ในช่วงปี ค.ศ. 2020 - 2021 ปริมาณการใช้ท่าเรือคอนเทนเนอร์ เพิ่มจำนวนมากขึ้นร้อยละ 6.8 ต่อปริมาณรวม 857 ล้าน ทีอียู โดยเอเชียยังคงมีบทบาทนำโดยพอร์ตของภูมิภาคคิดเป็นร้อยละ 62.5 ของปริมาณงานท่าเรือคอนเทนเนอร์โลก นำโดย เซี่ยงไฮ้ สิงคโปร์ และ Ningbo - Zhoushan ภูมิภาคที่ขยายตัวมากกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก เช่น ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล จากรายงาน Maritimetime Transportation Review 20 อันดับแรกของท่าเรือคอนเทนเนอร์ของโลก ตามปริมาณสินค้า (Million Twenty-foot Equivalent Units : TEUs) ในภูมิภาคอาเซียน พบว่าท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือหลักประเทศไทย อยู่ในอันดับตามหลังประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย และไม่มีท่าเรือหลักของประเทศไทย อยู่ใน 20 อันดับแรกท่าเรือคอนเทนเนอร์ของโลก

**ตารางที่ 2.5 แสดงอันดับท่าเรือคอนเทนเนอร์ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน
ในกลุ่ม 20 อันดับแรกของโลกตามปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ (TEUs)**

ประเทศ	ท่าเรือ (อันดับใน 20 อันดับแรกของโลก) ปริมาณสินค้า (Million TEUs)				
	2017 ⁽²⁸⁾	2018 ⁽²⁹⁾	2019 ⁽³⁰⁾	2020 ⁽³¹⁾	2021 ⁽¹¹⁾
Singapore	Singapore (2) 33 670	Singapore (2) 36 600	Singapore (2)	Singapore (2)	Singapore (2)
Malaysia	Port Klang (12) 12 060	Port Klang (12) 12 030	Port Klang (12)	Port Klang (11)	Port Klang (12)
Malaysia	Tanjung Pelepas (19) 8 330	Tanjung Pelepas (18) 8 790	Tanjung Pelepas (18)	Tanjung Pelepas (15)	Tanjung Pelepas (15)
Thailand	Laem Chabang (20) 7760	NA	Laem Chabang (20)	NA	NA

ที่มา : Modified From Maritime Transportation Review (2018 - 2022)



- การพัฒนาไปสู่ Green Industrial Port เป็นแนวโน้มสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทั่วโลกให้ความสนใจ ซึ่งปัจจัยสำคัญของการพัฒนา Smart Green Port ประกอบด้วยมิติต่าง ๆ ได้แก่
 - Greenness ประกอบด้วย ความสามารถในการประหยัดพลังงานและลดการปล่อยมลพิษ/ความสามารถในการบำบัดมลพิษ/การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ/นโยบายและแนวคิดการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม
 - Agility ประกอบด้วย ความสามารถในการจัดการที่คล่องตัว/ความสามารถด้านโลจิสติกส์ที่ครอบคลุม/ระดับความสามารถบริการโลจิสติกส์ครบวงจร
 - Personalization ประกอบด้วย ระดับบริการของท่าเรือ/ระดับบริการส่วนบุคคลสำหรับลูกค้า/ความสามารถตอบสนองในภาวะฉุกเฉินของท่าเรือ และความเร็วในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง
 - Cooperation Intelligence ประกอบด้วย ความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศ/การบูรณาการท่าเรือกับเมือง/ความร่วมมือระหว่างบริษัทย่อยและท่าเรือหลัก
 - Intelligence หมายถึง เทคโนโลยีอัจฉริยะที่ทันสมัยกับสภาพแวดล้อมการทำงานของท่าเรือ ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานและระบบการทำงานอัจฉริยะ/การจัดการอัจฉริยะ/การรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกอัจฉริยะ/นวัตกรรมการวิจัยและพัฒนาและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
 - Liberalization ประกอบด้วย การเปิดเสรีนโยบายการค้าและเศรษฐกิจ/การอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และพิธีการทางศุลกากร/การเปิดกว้างของการลงทุนและการจัดหาเงินทุน

2.5 สถานการณ์การขนส่งทางทะเล ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ ท่าเรือหลักประเทศไทย

2.5.1 สถานการณ์และแนวโน้มปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเลประเทศไทย

- ปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเล เรือค้าต่างประเทศประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555 - 2565 (ตารางที่ 2.6) มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี
- ปี พ.ศ. 2565 ปริมาณขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยเริ่มฟื้นตัว ปริมาณสินค้าขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จำนวน 370.052 ล้านตัน จำแนกเป็นสินค้าขาเข้า 206.101 ล้านตัน มากกว่าสินค้าขาออก (163.951 ล้านตัน) ในปี พ.ศ. 2569 แนวโน้มการค้าทางทะเลระหว่างประเทศขยายตัวจะมีสินค้าขนส่งทางทะเลโดยเรือค้าต่างประเทศ ปริมาณ 388.554 ล้านตัน เป็นปริมาณสินค้าขาเข้า 216.406 ล้านตัน และสินค้าขาออก 172.148 ล้านตัน

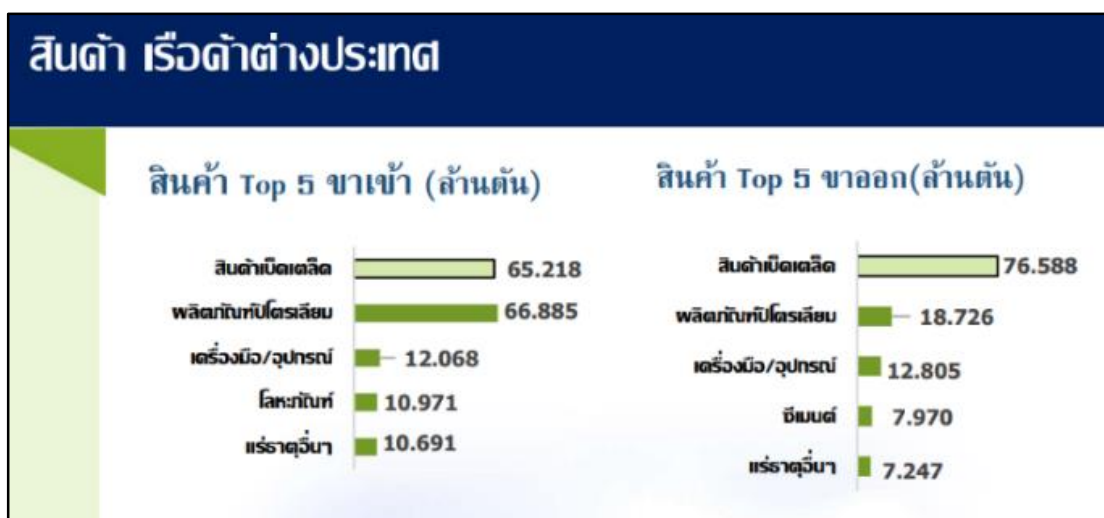


ตารางที่ 2.6 แสดงปริมาณสินค้าจำแนกตามประเภทของเรือและการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2555 - 2565 และประมาณการสินค้า พ.ศ. 2569

ปี	เรือค้าต่างประเทศ		
	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2555	114,798,731.145	63,563,471.880	178,362,203.025
2556	114,317,953.570	56,116,564.749	170,434,518.319
2557	118,757,070.586	64,355,567.924	183,112,638.510
2558	140,166,133.237	68,261,083.844	208,427,217.081
2559	141,699,912.438	70,194,577.300	211,894,489.738
2560	143,674,564.094	72,194,564.847	215,869,128.941
2561	160,466,628.992	71,417,551.626	231,884,180.618
2562	155,557,858.354	82,461,421.311	238,019,279.665
2563	152,246,677.589	87,582,233.066	239,828,910.655
2564	188,228,386.828	108,333,650.149	296,562,036.977
2565	206,101,290.368	163,950,410.941	370,051,701.309
2569 p	216.406 ล้านตัน	172.148 ล้านตัน	388.554 ล้านตัน

ที่มา : ข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ.2565
กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า

- สินค้าเรือค้าต่างประเทศ **ขาเข้า** 5 อันดับแรก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าเบ็ดเตล็ด เครื่องมือ/อุปกรณ์ โลหะภัณฑ์ และแร่ธาตุอื่น ๆ สำหรับสินค้า**ขาออก** 5 อันดับแรกได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เครื่องมือ/อุปกรณ์ ซีเมนต์ และ แร่ธาตุอื่น ๆ (ภาพที่ 2.6)



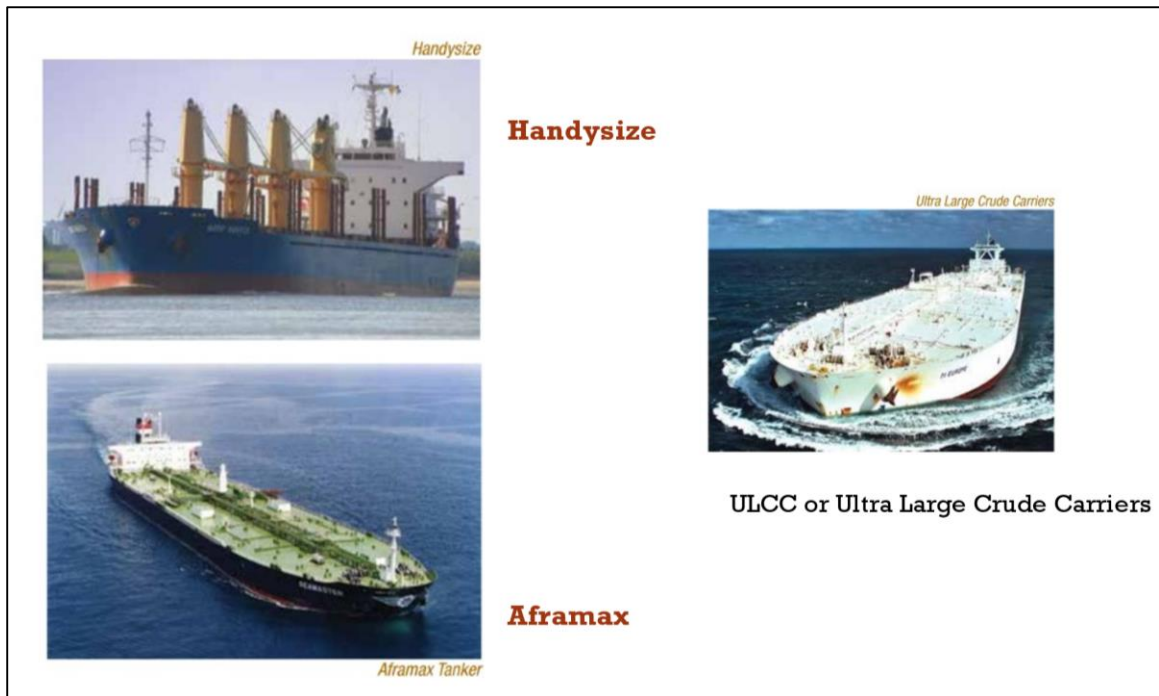
ภาพที่ 2.6 แสดงปริมาณสินค้า เรือค้าต่างประเทศ 5 อันดับแรก
ที่มา : ข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ.2565
กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า

2.5.2 ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย²⁷ กองเรือพาณิชย์ของไทยแบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่

1) เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid cargo ship) ได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกก๊าซ และเรือบรรทุกสารเคมีและน้ำมัน

2) เรือบรรทุกสินค้าแห้ง (Dry cargo ship) ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือเทกอง เรือบรรทุกตู้สินค้า เรือตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) เรือ RoRo

ในการขนส่งสินค้าทางทะเล ขนาดเรือบรรทุกสินค้า มีขนาดตั้งแต่ Handysize (10000 - 30000 Dead Weight Tonnage : DWT) เป็นเรือขนาดเล็ก บรรทุกสินค้าส่วนใหญ่ในโลกขนส่งสินค้าสำเร็จรูปผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสินค้าเทกองขนาดปานกลาง Aframax and Panamax เรือบรรทุก Aframax เป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาด (80,000 - 119,999 DWT) เรือ Panamax ขนาดบรรทุก 65,000 DWT ใช้ขนส่งถ่านหิน น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมในทะเลแคริบเบียนและภูมิภาคละตินอเมริกาขนาดใหญ่ ได้แก่ Very Large Crude Carriers, VLCC และ Ultra Large Crude Carriers, ULCC ขนาด 180,000 to 320,000 DWT



ภาพที่ 2.7 ตัวอย่างเรือขนาด Handysize Aframax และ ULCC

ที่มา : <https://hongferndaddy.com>

²⁷ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาว กรมเจ้าท่า. 2565. ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ประจำปี 2565. สามารถสืบค้นได้จาก <https://md.go.th/shipdata-12/>



2.5.2.1 ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยภาพรวมตามขนาดจำนวนเรือปี พ.ศ. 2551 - 2565

- ขนาดกองเรือพาณิชย์ไทย ปี พ.ศ. 2565 (ตารางที่ 2.8) มีเรือบรรทุกสินค้ารวมทั้งสิ้น 376 ลำ ระบายบรรทุกรวม 4,283,955 DWT โดยจำแนกเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้งมีจำนวนรวม 114 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 1,904,374 DWT ส่วนเรือบรรทุกสินค้าเหลว มีจำนวนรวม 262 ลำ ขนาดระวางบรรทุกรวม 2,379,581 DWT
- ขนาดกองเรือพาณิชย์ไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2551 - 2562 มีการขยายตัวน้อยมาก หลังจากปี 2562 ขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดลดลง

ตารางที่ 2.7 ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย เรือต่างประเทศ (เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

ปี	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวม		อัตราการเติบโตของระวางบรรทุก (ร้อยละ)
	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	
2551	233	3,255,691	249	724,623	482	3,980,314	12.7
2552	207	2,603,200	270	1,096,764	477	3,699,964	-7.0
2553	198	2,389,963	285	2,051,268	483	4,441,231	20.0
2554	185	2,221,150	287	2,124,171	472	4,345,321	-2.2
2555	190	2,173,252	290	2,630,257	480	4,803,509	10.5
2556	190	2,295,460	292	3,396,869	482	5,692,329	18.5
2557	190	2,421,306	290	2,840,535	480	5,261,841	-7.6
2558	181	2,301,539	295	3,163,601	476	5,465,140	3.9
2559	165	2,030,168	308	3,452,648	473	5,482,816	0.3
2560*	167	2,194,968	307	4,229,769	474	6,424,737	17.2
2561	163	2,208,949	301	3,692,613	464	5,901,562	-8.1
2562	155	2,142,247	304	4,360,744	459	6,502,991	10.2
2563	114	1,732,606	268	3,925,447	382	5,658,053	-13.0
2564	113	1,705,293	259	3,598,944	372	5,304,237	-6.3
2565	114	1,904,374	262	2,379,581	376	4,283,955	-19.2

ที่มา : กรมเจ้าท่า รวบรวมโดยกองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า (เดือนธันวาคม 2565)

หมายเหตุ : *ปรับปรุงข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 ตามระบบประมวลผลข้อมูลทะเบียนเรือ (BI)

2.5.2.2 ภาพรวมกองเรือพาณิชย์ไทยตามช่วงขนาดระวางบรรทุก

เรือบรรทุกสินค้าแห้ง ได้แก่ เรือเทกอง เรือสินค้าทั่วไป เรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น เรือ RoRo เรือบรรทุกสินค้าเหลว ได้แก่ เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกก๊าซ

- ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ไทยทั้งที่เป็นเรือบรรทุกสินค้าเหลวและเรือบรรทุกสินค้าแห้ง โดยที่จำนวนเรือและระวางบรรทุกสินค้าแห้งมากกว่าเรือบรรทุกสินค้าเหลว
- ทั้งกองเรือบรรทุกสินค้าเหลวและกองเรือบรรทุกสินค้าแห้ง ส่วนใหญ่เรือมีขนาดระวางบรรทุกน้อยกว่า 5,000 DWT รองลงมาคือ ระวางบรรทุก มากกว่าหรือเท่ากับ 20,000 DWT

ตารางที่ 2.8 ภาพรวมกองเรือพาณิชย์ไทยจำแนกตามช่วงขนาด (DWT)²⁸ ปี พ.ศ. 2565

เดทเวทตัน (DWT)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวมทั้งสิ้น		สัดส่วนแต่ละช่วงของเดทเวทตัน (ร้อยละ)
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	
๕๐๐-๔,๙๙๙	๕๕	๑๒๖,๓๓๐	๒๑๖	๕๐๕,๖๔๓	๒๗๑	๖๓๑,๙๗๓	๑๔.๗๕
๕,๐๐๐-๙,๙๙๙	๑๐	๗๖,๙๒๔	๓๐	๑๙๘,๐๙๓	๔๐	๒๗๕,๐๑๗	๖.๔๒
๑๐,๐๐๐-๑๔,๙๙๙	๑๑	๑๓๘,๔๕๘	๗	๘๙,๑๖๖	๑๘	๒๒๗,๖๒๔	๕.๓๑
๑๕,๐๐๐-๑๙,๙๙๙	๕	๙๓,๐๘๕	-	-	๕	๙๓,๐๘๕	๒.๑๗
>=๒๐,๐๐๐	๓๓	๑,๔๖๙,๕๗๗	๙	๑,๕๘๖,๖๗๙	๔๒	๓,๐๕๖,๒๕๖	๗๑.๓๔
รวม	๑๑๔	๑,๙๐๔,๓๗๔	๒๖๒	๒,๓๗๙,๕๘๑	๓๗๖	๔,๒๘๓,๙๕๕	๑๐๐.๐๐

ที่มา : กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนเรือ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

2.5.2.3 เรือบรรทุกสินค้าแห้ง ได้แก่ เรือเทกอง เรือสินค้าทั่วไป เรือคอนเทนเนอร์ และเรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น จำแนกตามช่วงขนาดระวางบรรทุก (ตารางที่ 2.9)

- กองเรือพาณิชย์ไทย ที่เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง ส่วนใหญ่เป็นเรือขนส่งสินค้าทั่วไป มีจำนวน 41 ลำ ระวางบรรทุกรวม 200,681 DWT รองลงมาเป็นเรือคอนเทนเนอร์ 37 ลำ ระวางบรรทุก รวม 499,553 DWT ทั้งเรือขนส่งทั่วไป และเรือคอนเทนเนอร์ ส่วนใหญ่ เป็นเรือที่มีขนาดระวางบรรทุก 500 - 4999 DWT มากที่สุด เรือขนาดใหญ่ที่มีขนาดระวางบรรทุกมากกว่า 20,000 DWT ขึ้นไป ส่วนใหญ่เป็นเรือเทกองมีจำนวน 26 ลำ รองลงมา คือ เรือคอนเทนเนอร์ (7 ลำ)
- ขนาดเรือบรรทุกตู้สินค้า และเรือ Reefer ของไทยมีขนาดระวางบรรทุกไม่มากนัก ถูกใช้เป็นกองเรือลูก (Feeder vessel) รับส่งต่อสินค้าระหว่างเรือแม่ขนาดใหญ่กับเมืองท่าหรือขนตู้สินค้าเพื่อถ่ายลำ (Transship) ในระยะทางใกล้ ๆ แถบประเทศเพื่อนบ้าน

²⁸ เรือบรรทุกสินค้าแห้ง ได้แก่ เรือเทกอง เรือสินค้าทั่วไป เรือคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น เรือ Ro-On Ro-Off เรือบรรทุกสินค้าเหลว ได้แก่ เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกก๊าซ



ตารางที่ 2.9 เรือบรรทุกสินค้าแห้งจำแนกตามช่วงขนาดระวางบรรทุก ปี พ.ศ. 2565
(เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป)

เดทเวทตัน (DWT)	เรือเทกอง		เรือสินค้าทั่วไป		เรือคอนเทนเนอร์		เรือบรรทุก สินค้าห้องเย็น		รวมทั้งสิ้น	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
๕๐๐-๔,๙๙๙	-	-	๒๕	๔๐,๐๔๖	๒๑	๖๐,๑๐๘	๙	๒๖,๑๗๖	๕๕	๑๒๖,๓๓๐
๕,๐๐๐-๙,๙๙๙	-	-	๘	๖๐,๗๒๔	๒	๑๖,๒๐๐	-	-	๑๐	๗๖,๙๒๔
๑๐,๐๐๐-๑๔,๙๙๙	๑	๑๒,๕๐๙	๘	๙๙,๙๑๑	๒	๒๖,๐๓๘	-	-	๑๑	๑๓๘,๔๕๘
๑๕,๐๐๐-๑๙,๙๙๙	-	-	-	-	๕	๙๓,๐๘๕	-	-	๕	๙๓,๐๘๕
>=๒๐,๐๐๐	๒๖	๑,๑๖๕,๔๕๕	-	-	๗	๓๐๔,๑๒๒	-	-	๓๓	๑,๔๖๙,๕๗๗
รวม	๒๗	๑,๑๗๗,๙๖๔	๔๑	๒๐๐,๖๘๑	๓๗	๔๙๙,๕๕๓	๙	๒๖,๑๗๖	๑๑๔	๑,๙๐๔,๓๗๔

ที่มา : กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนเรือ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

2.5.2.4 เรือบรรทุกสินค้าเหลว ได้แก่ เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกน้ำมัน/สารเคมี เรือน้ำมันและเรือบรรทุกก๊าซ (ตารางที่ 2.10)

- เรือบรรทุกสินค้าเหลว จำนวน 262 ลำ เป็นเรือน้ำมันมากที่สุด 165 ลำ เรือบรรทุกสินค้าเหลวทุกประเภท ส่วนใหญ่มีระวางบรรทุก 500 - 4999 DWT เรือที่มีระวางบรรทุกมากกว่าหรือเท่ากับ 20,000 DWT มากที่สุด (6 ลำ) และเรือบรรทุกก๊าซ (3 ลำ)

ตารางที่ 2.10 เรือบรรทุกสินค้าเหลว จำแนกตามช่วงขนาดระวางบรรทุก ปี พ.ศ. 2565

เดทเวทตัน (DWT)	เรือบรรทุก สารเคมี		เรือบรรทุก น้ำมัน/สารเคมี		เรือน้ำมัน		เรือบรรทุกก๊าซ		รวมทั้งสิ้น	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
๕๐๐-๔,๙๙๙	๑๖	๓๘,๐๔๓	๔	๙,๘๔๗	๑๔๐	๓๖๙,๓๖๑	๕๖	๘๘,๓๙๒	๒๑๖	๕๐๕,๖๔๓
๕,๐๐๐-๙,๙๙๙	๔	๒๙,๖๙๖	๒	๑๓,๗๒๒	๑๗	๑๑๓,๕๘๔	๗	๔๑,๐๙๑	๓๐	๑๙๘,๐๙๓
๑๐,๐๐๐-๑๔,๙๙๙	๓	๓๙,๒๔๐	๒	๒๓,๖๗๔	๒	๒๖,๒๕๒	-	-	๗	๘๙,๑๖๖
๑๕,๐๐๐-๑๙,๙๙๙	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
>=๒๐,๐๐๐	-	-	-	-	๖	๑,๔๒๘,๘๕๖	๓	๑๕๗,๘๒๓	๙	๑,๕๘๖,๖๗๙
รวม	๒๓	๑๐๖,๙๗๙	๘	๔๗,๒๔๓	๑๖๕	๑,๙๓๘,๐๕๓	๖๖	๒๘๗,๓๐๖	๒๖๒	๒,๓๗๙,๕๘๑

ที่มา : กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนเรือ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

2.5.2.5 ศักยภาพรวมกองเรือพาณิชย์ไทย จำแนกตามช่วงอายุเรือ ปีพ.ศ. 2565
กองเรือพาณิชย์ไทยเมื่อจำแนกตามช่วงอายุเรือ ปี พ.ศ. 2565 (ตารางที่ 2.11)

- ในภาพรวม กองเรือพาณิชย์ไทยมีอายุเรือมากกว่า/เท่ากับ 30 ปี จำนวนมากที่สุด (118 ลำ) ทั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นเรือบรรทุกสินค้าเหลว (98 ลำ)
- เรือบรรทุกสินค้าแห้งส่วนใหญ่อายุเรือระหว่าง 15 - 19 ปี (29 ลำ) รองลงมาคือ อายุ 10 - 14 ปี (27 ลำ) และมากกว่า หรือเท่ากับ 30 ปี (20 ลำ)
- เรือบรรทุกสินค้าเหลว ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 30 ปี (98 ลำ) รองลงมาอายุ 25 - 29 ปี (71 ลำ)

ตารางที่ 2.11 กองเรือพาณิชย์ไทยเมื่อจำแนกตามช่วงอายุเรือ ปี พ.ศ. 2565

อายุเรือ (ปี)	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวมทั้งสิ้น		สัดส่วนแต่ละ ช่วงของ เดทเวทตัน (ร้อยละ)
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	
<5	8	261,361	15	55,546	23	316,907	7.49
5-9	13	442,639	17	55,524	30	498,163	11.72
10-14	27	521,100	21	257,333	48	778,433	18.97
15-19	29	403,517	20	188,333	49	591,850	13.82
20-24	8	75,603	20	1,280,839	28	1,356,442	31.66
25-29	9	68,873	71	180,158	80	249,031	5.81
>=30	20	131,281	98	353,848	118	485,129	11.32
รวม	114	1,904,374	262	2,379,541	376	4,283,915	100.00

ที่มา : กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนเรือ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

2.5.2.6 เปรียบเทียบเรือที่จดทะเบียนเรือใหม่ และ ถอนทะเบียนเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น ปี พ.ศ. 2563 - 2565

เมื่อเปรียบเทียบเรือที่ถอนทะเบียนเรือนำไปจดทะเบียนสัญชาติอื่นมีจำนวนและระวางบรรทุกมากกว่าเรือที่จดทะเบียนใหม่ (ตารางที่ 2.12) ในห้วงปี พ.ศ. 2563 - 2565 มีเรือจดทะเบียนสัญชาติไทยใหม่ จำนวนทั้งหมด 25 ลำ ระวางบรรทุกรวม 735,820 DWT เรือที่ถอนทะเบียนเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น รวม 23 ลำ ระวางบรรทุกรวม 2,049,255 DWT



ตารางที่ 2.12 จำนวนเรือที่จดทะเบียนเรือใหม่ และจำนวนเรือที่ถอนทะเบียนเรือ
โดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น ปี พ.ศ. 2563 - 2565

ประเภทเรือ	เรือที่จดทะเบียนใหม่ จำนวน : ลำ/ (ระวางบรรทุก (DWT))			เรือที่ถอนทะเบียนเรือ โดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น จำนวน : ลำ/ (ระวางบรรทุก (DWT))		
	2563 ⁽³⁵⁾	2564 ⁽³⁴⁾	2565 ⁽³³⁾	2563 ⁽³⁵⁾	2564 ⁽³⁴⁾	2565 ⁽³³⁾
เรือเทกอง	-	-	2 (71,752)	-	-	-
เรือสินค้าทั่วไป	-	2 (21,334)	1 (5,100)	-	1 (8,241)	1 (8,527)
เรือคอนเทนเนอร์	-	-	1 (137,022)	1 (4,174)	-	1 (8100)
เรือบรรทุก น้ำมัน/ สารเคมี	-	2 (14,180)	2 (19,304)	2 (11,898)	-	-
เรือน้ำมัน	7 (27,362)	3 (415,885)	1 (3,387)	8 (317,857)	2 (329,649)	4 (1,254,101)
เรือบรรทุกก๊าซ	1 (3,848)	3 (16,646)	-	1 (50,357)	1 (54,155)	-
เรือบรรทุกสินค้า ห้องเย็น	-	-	-	-	1 (2,196)	-
รวม	8 (31,210)	10 (468,045)	7 (236,565)	12 (384,286)	5 (394,241)	6 (1,270,728)

ที่มา : กลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนเรือ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า

โดยสรุปศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย

- ขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยให้บริการขนส่งสินค้าต่างประเทศ ส่วนใหญ่ให้บริการไม่ประจำ เส้นทางและบริการในภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก และในเส้นทางยุโรป แอฟริกา ไม่มีบริการในเส้นทางข้ามทวีปไปอเมริกา
- กองเรือพาณิชย์ไทยมีส่วนด้านการขนส่งทางทะเลน้อย ไม่อยู่ในฐานะที่จะแข่งขันกับเรือต่างชาติ ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็ก ระวางบรรทุกไม่เกิน 5000 DWT สัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร้อยละ 7 ของปริมาณสินค้าที่ไทยค้าขายต่างประเทศ มีสัดส่วนของกองเรือน้ำมันมากกว่าประเภทอื่น รองลงมาคือเรือสินค้าเทกองแห้ง
- จากข้อมูลในห้วงปี พ.ศ. 2563 - 2565 สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยมีความสามารถในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติน้อยลง ไม่ติดใน 35 อันดับแรกของโลก และเมื่อเปรียบเทียบขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยในภูมิภาคอาเซียน กองเรือไทยมีขนาดเล็กกว่าสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม (ตาราง 2.4) รวมทั้งผู้ประกอบการถอนทะเบียนเรือไทยโดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น มากกว่าจดทะเบียนเรือใหม่ (ตาราง 2.12) นอกจากนั้นเรือไทยส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานยาวนาน ทำให้ต้องมีต้นทุนในการดูแลและมีค่าเชื้อเพลิงค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับเรือที่ใหม่กว่า จึงเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันในด้านราคา สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพการขนส่งทางทะเลของกองเรือพาณิชย์ไทยแข่งขันได้ยากในตลาดโลก



- จากแนวโน้มที่ปริมาณการค้าระหว่างประเทศทางทะเลของไทยปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ประเทศไทยจะต้องพึ่งกองเรือพาณิชย์ต่างชาติในการขนส่งสินค้าเป็นส่วนใหญ่ การที่ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ขนาดเล็กไม่สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบทางการค้า ไม่สามารถควบคุมค่าระวางได้ ทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ที่พึงได้รับจากค่าระวางของการขนส่งสินค้าจำนวนมาก รวมทั้งสูญเสียโอกาสในกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกักองเรือพาณิชย์ และกิจการเกี่ยวเนื่องพาณิชย์นาวี เช่น การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผลิตบุคลากรพาณิชย์นาวี การบริการนอกท่า โรงพักสินค้า เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในบริบทของการแข่งขันระหว่างประเทศ และส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในเรื่องของการสูญเสียรายได้ด้วยเช่นเดียวกัน กระทบต่อสมุททานุภาพของประเทศ หากเกิดภาวะวิกฤตหรือสงครามทางทะเลกองเรือพาณิชย์ไทยมีศักยภาพน้อยการแปลงเป็นกองเรือ เพื่อสนับสนุนกองเรือยุทธการให้กับประเทศไทยทำได้ยาก

2.5.2.7 สภาพปัญหาของเรือพาณิชย์ จากการศึกษาที่ผ่านมา จากการศึกษาทบทวนเอกสารการวิจัยที่ผ่านมา 10 ปี พบว่า สภาพปัญหาของกองเรือพาณิชย์สรุปได้ดังนี้

1) กองเรือพาณิชย์ประเทศไทยมีขนาดเล็ก สาเหตุส่วนใหญ่ที่กองเรือพาณิชย์ไทยไม่จดทะเบียนเรือสัญชาติไทย หรือ ถอนทะเบียนเรือไทยไปจดทะเบียนเรือสัญชาติอื่น เนื่องจากข้อจำกัดการสนับสนุนด้านเงินทุน สิทธิประโยชน์ ภาษี กฎระเบียบ ทำให้ผู้ประกอบการให้บริการทางเรือไทยที่มีความสามารถมากจะนำเรือและกิจการของตนไปจดทะเบียนที่ต่างประเทศ เพื่อลดข้อจำกัดและอุปสรรคในการประกอบธุรกิจ

จากการศึกษาของ ภาภัทร จินดา. 2558²⁹ กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของเจ้าของเรือที่จะจดทะเบียนประการหนึ่ง คือ รูปแบบของการจดทะเบียนเรือของภูมุนั้น เพราะแต่ละรูปแบบให้ความสะดวกแก่เจ้าของเรือแตกต่างกัน เช่น (1) เจ้าของเรือยังอาจพิจารณาถึงภาระ หน้าที่ของเรือเมื่อได้ทำการจดทะเบียนเรือ มาตรฐานความปลอดภัยและการได้รับการยอมรับจากนานาชาติภายใต้การดำเนินการของเรือที่ซ้กธงของภูมุนั้น (2) การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีแก่เจ้าของเรือ การให้สิทธิพิเศษในทางภาษีเป็นนโยบายที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้กับเจ้าของเรือในการตัดสินใจนำเรือมาจดทะเบียนเรือในประเทศใดประเทศหนึ่ง ประเทศไทยในปัจจุบันมีการให้สิทธิพิเศษแก่เจ้าของเรือไทยอยู่แล้ว แต่เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ พบว่าสิทธิพิเศษทางภาษีที่ไทยให้กับเจ้าของเรือไทยยังค่อนข้างน้อย แม้ว่าประเทศไทยจะมีระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีแบบเดียวกับประเทศสิงคโปร์ แต่ขอบเขตรายได้ที่ได้รับการยกเว้นแคบกว่ามาก และมีเงื่อนไขของการได้รับสิทธิพิเศษที่เข้มงวดกว่าประเทศสิงคโปร์ หากประเทศไทยต้องการพัฒนาการกองเรือไทยทางเลือกหนึ่งคืออาจจะต้องมีการปรับแก้ไข หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้สิทธิพิเศษทางภาษี เช่น อาจพิจารณาเปลี่ยนระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีเป็น ระบบ Tonnage Tax ที่เจ้าของเรือจะได้ประโยชน์จากการจ่ายภาษีที่น้อยลง เนื่องจากกำไรที่นำมาคิดภาษี คำนวณจากขนาดเรือ

²⁹ ภาภัทร จินดา. “สิทธิพิเศษทางภาษี : ปัจจัยสนับสนุนในการเลือกจดทะเบียนเรือ” วารสารกฎหมาย ขนส่งและพาณิชย์, ปีที่ 10 ฉ 10. (2558)



ไม่ได้คำนวณจากรายได้ที่แท้จริง หรือถ้าหากไม่ต้องการเปลี่ยนระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษี อาจจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย หรือถ้าหากไม่ต้องการเปลี่ยนระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษี อาจจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย หรือถ้าหากไม่ต้องการเปลี่ยนระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษี อาจจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย

2) กองเรือพาณิชย์ไทยอายุเฉลี่ยสูง ทำให้ Capacity ในการขนส่งสินค้าของเรือที่มีอยู่น้อย รวมทั้งทำให้มีต้นทุนในการดูแลรักษาเรือ และต้นทุนค่าน้ำมันสูง และสร้างความไม่มั่นใจต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมและไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับคู่แข่งได้ เนื่องจากการซื้อเรือใหม่ต้องใช้เงินทุนสูง มาตรการสนับสนุนด้านเงินทุนของประเทศและมาตรการด้านภาษีของประเทศไทยไม่สามารถเชิญชวนให้ผู้ประกอบการซื้อเรือใหม่ หรือ เช่าเรือ ที่มีอายุน้อยมาดำเนินการ

3) หน่วยงานส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี มีข้อจำกัดในการดำเนินงาน แม้ว่าในอดีตรัฐบาลที่ผ่านมาให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนกิจการกองเรือพาณิชย์ และได้ตราพระราชบัญญัติส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 เพื่อเป็นเครื่องมือหลักในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี โดย การจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีและมีสำนักงานส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีเป็นหน่วยงานหลักในการเสนอมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี เป็นหน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่ส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี แต่เนื่องจาก ใน พ.ศ. 2545 มีการปฏิรูประบบราชการให้มีการปรับลดโครงสร้างหน่วยงานโดยการยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ด้วยการแบ่งภารกิจหน้าที่ออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 โดยโอนภารกิจของสำนักงานเลขานุการกรมกับกองวิจัยและแผนงานถูกนำไปรวมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และส่วนที่ 2 โอนภารกิจด้านงานการส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจพาณิชย์นาวี งานด้านการกำกับดูแล และประสานงานการพาณิชย์นาวี งานด้านกฎหมายการพาณิชย์นาวี รวมทั้งการดำเนินงานภายใต้กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี นำไปรวมกับกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานย่อยระดับสำนัก (สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี: สพว.) โดยมีกองส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและกองกำกับกิจการพาณิชย์นาวี มีอัตรากำลังข้าราชการ 14 อัตราและ 15 อัตราตามลำดับทำให้บทบาทการประชุมหรือเจรจากับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องจึงถูกลดความสำคัญลงด้วย ประกอบกับที่ผ่านมาการดำเนินงานพาณิชย์นาวีภายใต้สังกัดกรมเจ้าท่าซึ่งมีภารกิจหลักด้านความปลอดภัยและโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้การขับเคลื่อนนโยบายด้านพาณิชย์นาวีมีข้อจำกัด ส่งผลให้การดำเนินงานได้ไม่เต็มที่ งานด้านกิจการพาณิชย์นาวีไม่ได้รับการพัฒนาในหลายด้านเท่าที่ควรโดยเฉพาะประเด็นที่สำคัญคือ

- ด้านการวิจัยเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การจัดทำฐานข้อมูลพื้นฐานไม่ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้ข้อมูลที่มีอยู่ขาดความต่อเนื่องและไม่เป็นปัจจุบัน

- อัตรากำลังที่มีอยู่ไม่เพียงพอทั้งด้านปริมาณและความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญสำหรับการสนับสนุนการดำเนินงานด้านพาณิชย์นาวีของประเทศ
- การปรับลดสถานะองค์กรที่ทำหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุนจากระดับกรม เป็นระดับสำนัก ทำให้บทบาทของการไปประชุมเพื่อเจรจากับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องระดับกระทรวง เช่น กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ จึงถูกลดความสำคัญลงด้วย เช่น การประสานงาน เพื่อหาแนวทางการส่งเสริมด้านภาษี กฎ ระเบียบต่าง ๆ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อการประกอบกิจการ พาณิชยนาวิ บางยุคที่ผ่านมาคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชยนาวิมีการประชุมเพียง 3 ครั้ง ในห้วงเวลา 6 ปี

จากการศึกษาการพัฒนากิจการพาณิชยนาวิไทย : กรณีศึกษาการจัดตั้งองค์กรเฉพาะ ด้านพาณิชยนาวิในโครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่ง ทางทะเลร่วมอาเซียน สรุปรการเทียบเคียงสมรรถนะหน่วยงานส่งเสริมพาณิชยนาวิของต่างประเทศ (Benchmark) ดังนี้ (ตาราง 2.13)

ตาราง 2.13 เปรียบเทียบหน่วยงานส่งเสริมพาณิชยนาวิของต่างประเทศ

ประเด็น	สิงคโปร์ (Maritime and Port Authority: MPA)	ฮ่องกง (Hong Kong Maritime and Port Board : HKMPB)	มาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA)	ฟิลิปปินส์ (Philippine Ports Authority : PPA)
1. รูปแบบ โครงสร้าง หน่วยงาน	เป็นองค์กรอิสระ ภายใต้กระทรวงคมนาคม	1) มี Marine Department ทำหน้าที่กำกับ ดูแล เช่นเดียวกับกรมเจ้าท่า 2) มี HKMPB เป็น หน่วยงานของรัฐ ใน รูปแบบคณะกรรมการ ซึ่งเป็นพันธมิตรกับ หน่วยงาน เอกชน	บริษัทจำกัด ที่รัฐบาลมาเลเซียจัดตั้ง ขึ้นภายใต้ พระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ. 2508 โดยการ รับประกัน แต่ไม่มีการเปิดขายหุ้น	องค์กรรัฐวิสาหกิจ
2. การบริหาร จัดการ/บทบาท ภารกิจ	One-Stop agency ของภารกิจด้านท่าเรือ และพาณิชยนาวิ ดังนี้ 1) อนุมัติอนุญาต ท่าเรือ 2) ควบคุมและกำกับ ท่าเรือ 3) วางแผนท่าเรือ 4) International maritime center (IMC) Champion 5) ผู้แทนพาณิชยนาวิ ระดับชาติ	1) มีคณะกรรมการที่ รัฐมนตรีเป็น ประธาน 2) มีภารกิจในการ จัดการหากลยุทธ์เพื่อ ขับเคลื่อนนโยบายที่ เกี่ยวกับการพัฒนา อุตสาหกรรม พาณิชยนาวิ และท่าเรือฮ่องกง	1) มีคณะกรรมการ บริหารที่ กำหนดขึ้นเอง 2) มีภารกิจเป็น สถาบันวิจัยเชิง นโยบาย และศึกษา ข้อมูลทางทะเล 3) เป็นศูนย์กลางการ วิจัยทางทะเลระดับ ประเทศ สนับสนุน การกำหนดนโยบาย ทางทะเลที่สำคัญให้กับ รัฐบาลของประเทศ	1) มีคณะกรรมการ บริหาร กรมการขนส่งท่า หน้าที่เป็นประธาน และผู้จัดการทั่วไป มีภารกิจ • ให้บริการ • สร้างความสัมพันธ์ที่ เป็นประโยชน์เป็น ธรรมกับคู่ค้าและผู้ให้ บริการ • จัดทำแผนและสร้าง สภาพแวดล้อมที่ ส่งเสริมการเรียนรู้



ประเด็น	สิงคโปร์ (Maritime and Port Authority: MPA)	ฮ่องกง (Hong Kong Maritime and Port Board : HKMPB)	มาเลเซีย (Maritime Institute of Malaysia : MIMA)	ฟิลิปปินส์ (Philippine Ports Authority : PPA)
				และการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง • สร้างท่าเรือระดับโลกที่สามารถแข่งขันได้ในระดับโลก
3. โครงสร้าง	1. สำนักบริหาร 2. สถาบันการศึกษา 3. ฝ่ายเทคโนโลยี 4. ฝ่ายบริหารทรัพยากรมนุษย์ 5. ฝ่ายบริหารการทำเรือ 6. ฝ่ายนโยบายท่าเรือ 7. ฝ่ายการจัดส่งสินค้า 8. ฝ่ายต่างประเทศ 9. ฝ่ายการพาณิชย์ระหว่างประเทศ 10. ฝ่ายพัฒนาองค์กร 11. ฝ่ายสื่อสารองค์กร 12. ฝ่ายปฏิบัติการ/ท่าเรือหลัก	คณะกรรมการ Hong Kong Maritime and Port อนุกรรมการ 3 ชุด ได้แก่ 1) Maritime and Port Development Committee 2) Promotion and External Relations Committee 3) Manpower Development Committee	1. ศูนย์ด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมทางทะเล 2. ศูนย์ด้านความมั่นคงและการทูตทางทะเล 3. ศูนย์ด้านกฎหมายและนโยบายทางทะเล 4. ศูนย์ด้านช่องแคบมะละกา 5. ศูนย์ด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง 6. กองบริหารจัดการและการเงิน (เป็นแผนกที่เชื่อมโยงศูนย์ต่างๆ เข้าด้วยกันและมีบทบาทหลักในการสนับสนุนการวิจัยของสถาบันทางทะเลแห่งมาเลเซีย)	คณะกรรมการบริหารกำกับดูแลการทำเรือแห่งฟิลิปปินส์ เลขานุการ กรรมการขนส่งทำหน้าที่เป็นประธานและผู้จัดการทั่วไป PPA ในฐานะรอง ประธาน สมาชิกคนอื่น ๆ รวมถึงหัวหน้าของ NEDA กรมโยธาธิการและทางหลวง กรมการคลัง กรมสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ กรมการค้าและอุตสาหกรรม และการค้า อุตสาหกรรม และการเดินเรือ อุตสาหกรรมและตัวแทนจากภาคเอกชน
4. งบประมาณ	รัฐบาลสนับสนุนรายได้หลักมาจากการให้บริการที่เกิดจากระบบโลจิสติกส์ และระบบการขนส่งทางน้ำที่ทันสมัย	รัฐบาลสนับสนุน	ได้รับเงินทุนเต็มจำนวนจากรัฐบาล	เป็นอิสระจากรัฐบาล

ที่มา : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ (สพว.)

ประเทศสิงคโปร์ เป็นผู้นำทางด้านกองเรือพาณิชย์ในภูมิภาคอาเซียนในทุกด้าน รูปแบบโครงสร้างหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์ของประเทศไทย เป็นองค์กรอิสระภายใต้กระทรวงคมนาคม สำหรับประเทศ ฮ่องกง มาเลเซีย และ ฟิลิปปินส์ ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศคล้ายกัน หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์ของประเทศไทย เป็นองค์กรของภาครัฐ



4) สภาพแวดล้อมอื่น ๆ เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์ของไทยอ่อนแอ เช่น ประเทศไทยมีปัญหาด้านอู่เรือ มีมูลค่าน้อยมาก และการผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือจำนวนน้อย ซึ่งบุคลากรประจำเรือเป็นองค์ประกอบสำคัญหนึ่งที่จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและยกระดับศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ ไทยคือการสร้างและพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้มีจำนวนที่เพียงพอและมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

2.5.3 ศักยภาพท่าเรือหลักประเทศไทย ท่าเรือเป็นจุด Interface ของกิจกรรมพาณิชย์นาวี และการดำเนินการถ่ายลำ - ผ่านแดนเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ก่อให้เกิดการจ้างงาน เป็นแหล่งรายได้สำคัญของรัฐ โดยมีบทบาทสำคัญในการรองรับและถ่ายเทสินค้า และผู้โดยสาร ที่เข้ามาและออกจากประเทศ ท่าเรือเป็นองค์ประกอบหลักของการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเล การเป็นท่าเรือที่ดีขึ้นนั้นมียุทธศาสตร์สำคัญหลายประการ อาทิ เช่น การท่าเรือตั้งอยู่เขตภูมิศาสตร์ ที่มีเส้นทางการค้าและเส้นที่การคมนาคมสำคัญ (Choke point) เช่น จุดเลี้ยวของเส้นทางการเดินเรือ อ้อมแหลมปลายสุดทวีปหรือเกาะที่ตั้งอยู่เป็นเส้นทางเดินเรือข้ามมหาสมุทรที่เรือทุกลำจะต้องแล่นผ่าน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังต้องมีขนาดของท่าเรือ และอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ และการเชื่อมต่อการขนส่งภายในและภายนอกท่าเรือที่ดี

การบริหารท่าเรือของประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน³⁰

ส่วนที่ 1 การบริหารท่าเรือที่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายของรัฐวิสาหกิจ แบ่งการบริหารออกเป็น

(1) การบริหารจัดการเองโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนให้ดำเนินการ ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารกิจการท่าเรือ 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง

(2) การบริหารจัดการโดยนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ส่วนที่ 2 การบริหารท่าเรือที่เป็นที่ราชพัสดุ ซึ่งบริหารโดยกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือ ทั้งนี้การบริหารโดยกรมเจ้าท่า แบ่งออกเป็น

(1) ท่าเรือที่เป็นสาธารณะจะดำเนินการโดยส่วนราชการหรือองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ซึ่งดูแลและใช้ประโยชน์โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายใด ๆ

(2) การบริหารท่าเรือในเชิงพาณิชย์ แบ่งออกเป็น ท่าเรือระหว่างประเทศ/ท่าเรือชายฝั่ง โดยท่าเรือระหว่างประเทศ ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยบริหารโดยมีค่าตอบแทน ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ส่วนท่าเรือชายฝั่ง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นเป็นผู้บริหารจัดการกำหนดหลักเกณฑ์ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม

³⁰ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า. 2563. ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ประจำปี 2563. สามารถสืบค้นได้จาก <https://md.go.th/wp-content/uploads>



ส่วนที่ 3 การบริหารท่าเรือเอกชน แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ท่าเรือที่ให้บริการทั่วไป และท่าเรือเฉพาะกิจ

2.5.3.1 ภาพรวมการสร้างท่าเรือในประเทศไทย ประเภทท่าเรือแบ่งเป็น ท่าเรือโดยสาร ท่าเรือประมง ท่าเรือสินค้า และท่าเรืออื่น ๆ

ตารางที่ 2.14 จำนวนท่าเทียบเรือในปี พ.ศ. 2560 - 2561

ปี พ.ศ. ประเภทท่าเทียบเรือ	จำนวนท่าเทียบเรือ					
	2560			2561		
	รวม	ใช้งาน	ไม่ใช้งาน	รวม	ใช้งาน	ไม่ใช้งาน
ท่าเรือโดยสารท่องเที่ยว	416	405	11	485	472	13
ท่าเรือประมง	585	574	11	585	574	11
ท่าเรือสินค้า	489	457	32	489	457	32
อื่นๆ	45	43	2	44	42	2
รวมทั้งสิ้น	1,535	1,479	56	1,603	1,545	58

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.5.3.2 ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีทั้งหมดจำนวน 52 ท่า

- บริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย จำนวน 12 ท่า บริเวณที่ตั้ง จ.สุราษฎร์ธานี 5 ท่า จ.นราธิวาส 1 ท่า จ.ปัตตานี 1 ท่า จ.สงขลา 3 ท่า จ.ชุมพร 1 ท่า และ จ.นครศรีธรรมราช 1 ท่า
- บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน จำนวน 32 ท่า บริเวณที่ตั้ง จ.กระบี่ 10 ท่า จ.ตรัง 6 ท่า จ.สตูล 4 ท่า จ.ระนอง 3 ท่า จ.พังงา 4 ท่า และ จ.ภูเก็ต 5 ท่า
- บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก จำนวน 8 ท่า บริเวณที่ตั้ง จ.ชลบุรี 3 ท่า จ.ตราด 4 ท่า และ จ.จันทบุรี 1 ท่า

2.5.3.3 ท่าเรือการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งของหน่วยงานของรัฐและเอกชน ต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งออกให้โดยกรมเจ้าท่า (บังคับตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 (ปว. 58)) สำหรับท่าเทียบเรือที่รับเรือค้าระหว่างประเทศจะต้องมีหนังสือรับรองจากกรมเจ้าท่าว่าได้ปฏิบัติตาม International Ship and Port Security Code (ISPS Code) ซึ่งเป็นภาคผนวกของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินทางทะเลท่าเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป มีจำนวนทั้งหมด 196 ท่าเรือ



ตารางที่ 2.15 ท่าเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป

ภาค	จำนวน
แม่น้ำเจ้าพระยา	57
ภาคกลาง	56
ภาคตะวันออก	47
ภาคใต้	36
รวม	196

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

2.5.3.4 ท่าเรือเพื่อรองรับเรือค้าต่างประเทศที่สำคัญ จากโครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน นำเสนอท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ 13 ท่าเรือ ได้แก่

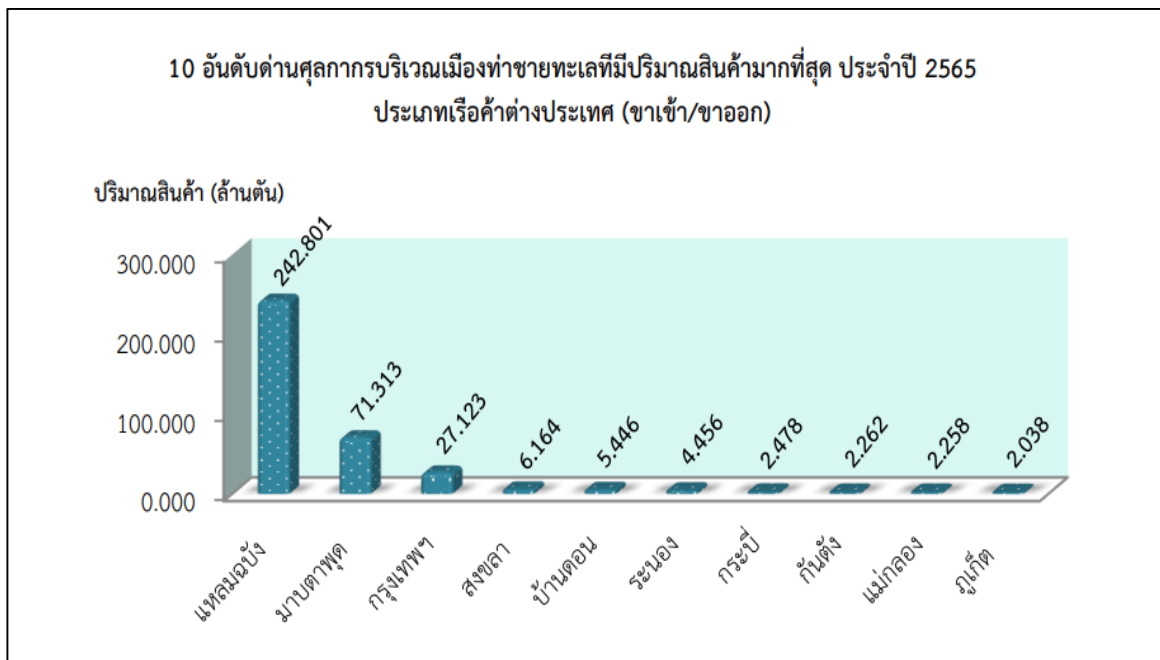
ตารางที่ 2.16 ท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ

ลำดับ	ชื่อท่าเทียบเรือ	ประเภทสินค้า	เจ้าของท่าเรือ	ผู้บริหารท่าเรือ
ท่าเรือบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล				
1	ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)	สินค้าทั่วไป ตู้คอนเทนเนอร์	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
ท่าเรือในชลบุรี				
2	ท่าเรือแหลมฉบัง	สินค้าทั่วไป ตู้คอนเทนเนอร์ ผู้โดยสาร	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	เอกชน
3	ท่าเรือเคอร์รี่สยามริพอร์ท	สินค้าเทกองแห้ง	เอกชน	เอกชน
4	ศรีราชาฮาร์เบอร์	ตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเทกองแห้ง	เอกชน	เอกชน
5	ท่าเรือสยามซีเอสพี	สินค้าทั่วไป	เอกชน	เอกชน
6	พื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง	สินค้าเทกองแห้ง	กรมเจ้าท่า	กรมเจ้าท่า
ท่าเรือในระยอง				
7	ท่าเรือมาบตาพุด	สินค้าเทกองแห้ง สินค้าเทกองเหลว	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	เอกชน
ท่าเรือในประจวบคีรีขันธ์				
8	ท่าเรือบางสะพาน (บ. ท่าเรือประจวบ)	สินค้าเทกองแห้ง	เอกชน	เอกชน
ท่าเรือบริเวณสุราษฎร์ธานี / นครศรีธรรมราช				
9	ท่าเรือท่าทอง	สินค้าทั่วไป	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เอกชน
ท่าเรือในสงขลา				
10	ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	สินค้าทั่วไป	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เอกชน
ท่าเรือในระนอง				
11	ท่าเรือระนอง	สินค้าทั่วไป	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
ท่าเรือในภูเก็ต				
12	ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	สินค้าทั่วไป	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เอกชน
ท่าเรือในกระบี่และตรัง				
13	ท่าเรือกันตัง (ท่าเทศบาล)	สินค้าทั่วไป	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เทศบาลเมืองกันตัง

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย



2.5.3.5 เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเลของเรือค้าต่างประเทศผ่าน 20 ด้าน ปี พ.ศ. 2565³¹ 10 ลำดับแรกที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุด



ภาพที่ 2.8 แสดงปริมาณสินค้าจำแนกตามด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 10 อันดับแรก
ที่มา : กรมเจ้าท่า

2.5.3.6 ผลการศึกษาศักยภาพท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามประเภทสินค้า ได้แก่ (1) สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container) ซึ่งส่วนใหญ่คือสินค้าสำเร็จรูป และ (2) สินค้าเทกอง (Bulk cargo) ได้แก่ สินค้าเทกองแห้ง (Dry bulk) และสินค้าเทกองเหลว (Liquid bulk) ซึ่งส่วนใหญ่คือสินค้าวัตถุดิบ จากการศึกษา

1) ศักยภาพท่าเรือคอนเทนเนอร์ประเทศไทย เป็นท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าสำเร็จรูปทั่วไป สินค้าหีบห่อและการพิจารณาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปัจจุบันจะพิจารณาในมุมมองของสินค้าคอนเทนเนอร์หรือเรือประจำเส้นทาง ท่าเรือคอนเทนเนอร์ที่สำคัญในประเทศไทย ได้แก่

³¹ กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า.2565. รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ บริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2565 (ปีงบประมาณ 2566) สามารถสืบค้นได้จาก <https://md.go.th/%e0%b8%9b%e0%b8%b5-2565-14/?85>

ตารางที่ 2.17 ท่าเรือระหว่างประเทศสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ปี พ.ศ. 2560³²

ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (TEU)
ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)	2,000,000
ท่าเรือแหลมฉบัง	7,760,000
ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	165,000*
ท่าเรือระนอง	2,270
ท่าเรือกันตัง (ท่าเทศบาล)	14,000

ที่มา: รวบรวมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา *ข้อมูลปี พ.ศ. 2561

ที่มา : รวบรวมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา *ข้อมูลปี พ.ศ. 2561

จากการประเมินขีดความสามารถในการรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์ของท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของประเทศไทยที่เพิ่มขึ้นในอีก 20 ปี (ตารางที่ 2.20) ท่าเรือที่มีความสามารถในการรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์มากที่สุดคือ ท่าเรือแหลมฉบัง รองลงมาคือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือเอกชนที่มีศักยภาพ ได้แก่ ท่าเรือท่าเรือเคอร์รี่สยามริพอร์ทและศรีราชาฮาร์เบอร์

ตารางที่ 2.18 ศักยภาพท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ ของประเทศไทย (20 ปี)³³

ลำดับ	ชื่อท่าเทียบเรือ	Capacity	เจ้าของท่าเรือ	ผู้บริหารท่าเรือ
		Container (TEU/ปี)		
1	ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)	1,500,000	การทำเรือแห่งประเทศไทย	การทำเรือแห่งประเทศไทย
2	ท่าเรือแหลมฉบัง	10,800,000	การทำเรือแห่งประเทศไทย	เอกชน
3	ท่าเรือเคอร์รี่สยามริพอร์ท	250,000	เอกชน	เอกชน
4	ศรีราชาฮาร์เบอร์	12,000	เอกชน	เอกชน
5	ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	175,000	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เอกชน
6	ท่าเรือระนอง	70,800	การทำเรือแห่งประเทศไทย	การทำเรือแห่งประเทศไทย
7	ท่าเรือกันตัง(ท่าเทศบาล)	12,000	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เทศบาลเมืองกันตัง

ที่มา : รวบรวมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังยังมีแผนในการพัฒนาท่าเรือเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าให้ได้สูงขึ้นไปถึง 18.1 ล้านTEUs ตามนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ท่าเรือกรุงเทพมีแผนในการพัฒนาระบบขนส่งภายในท่าเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและท่าเรือระนอง การทำเรือแห่งประเทศไทยมีแผนในการพัฒนาความสามารถในการรองรับสินค้า

2) ศักยภาพท่าเรือสินค้าเทกองแห่งประเทศไทย การขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลกปัจจุบันพบว่า สินค้าเทกองมีปริมาณมากที่สุด สินค้าเทกองหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน เมล็ดพืช บ็อกไซต์/อลูมินา หินฟอสเฟส

³² อ้างถึงแล้ว, เจริญธรรมที่ 7

³³ อ้างถึงแล้ว, เจริญธรรมที่ 7



ตารางที่ 2.19 ศักยภาพท่าเรือสินค้าเทกองแห้งของประเทศไทย

ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าเทกองแห้ง (ตัน)
ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)	1,500,000
ท่าเรือแหลมฉบัง	4,600,000
พื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง	36,000,000*
ท่าเรือบริเวณประจวบ	2,170,000
ท่าเรือสุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช	7,000,000
ท่าเรือน้ำลึกสงขลา	1,800,000*
ท่าเรือระนอง	90,000
ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	380,000

ที่มา : รวบรวมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

ท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของประเทศไทยในการรองรับสินค้าเทกองแห้ง โดยพื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง ท่าเรือที่รองรับสินค้าเทกองได้มากที่สุด คือ ท่าเรือศรีราชา ฮาเบอร์ และท่าเรือบางสะพาน (ตารางที่ 2.20) ท่าเรือของเอกชน และบริหาร ท่าเรือโดยเอกชน ประเทศไทยยังไม่มีท่าเรือสินค้าเทกองหลักของรัฐที่เปิดเป็นสาธารณะเพื่อให้เรือสินค้าเทกองเข้ามาจอดเทียบท่า การขนส่งสินค้าเทกองแบบ Along side มีข้อเสีย อาทิ มลพิษจากสินค้าเทกองที่ลงสู่ทะเล และมีความเสี่ยงในการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 2.20 ขีดความสามารถท่าเทียบเรือสินค้าเทกองประเทศไทย³⁴

ลำดับ	ชื่อท่าเทียบเรือ	Capacity	เจ้าของท่าเรือ	ผู้บริหารท่าเรือ
		Bulk (ตัน/ปี)		
1	ศรีราชาฮาร์เบอร์	4,000,000	เอกชน	เอกชน
2	พื้นที่จอดเรือทอดสมอบริเวณเกาะสีชัง	45,000,000	กรมเจ้าท่า	กรมเจ้าท่า
3	ท่าเรือบางสะพาน (บ. ท่าเรือประจวบ)	2,000,000	เอกชน	เอกชน
4	ท่าเรือท่าทอง	250,000	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เอกชน
5	ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต	450,000	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เอกชน
6	ท่าเรือกันตัง(ท่าเทศบาล)	400,000	กรมธนารักษ์/กรมเจ้าท่า	เทศบาลเมืองกันตัง

ที่มา : รวบรวมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

3) ศักยภาพท่าเรือสินค้าเทกองเหลวประเทศไทย เป็นท่าเรือที่สำคัญเพื่อรองรับสินค้าปิโตรเลียมหรือสินค้าประเภทพลังงานเชื้อเพลิงเพื่อการอุปโภค บริโภคภายในประเทศ ท่าเรือสินค้าเทกองเหลวประเทศไทยที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศไทย โดยการนิคมอุตสาหกรรมเป็นเจ้าของท่าเรือและให้เอกชนมาบริหาร เพื่อให้บริการแก่บริษัทเอกชนเอง ปัจจุบันท่าเรือมาบตาพุดดำเนินการขยายเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าให้ได้สูงขึ้น

³⁴ อ้างถึงแล้ว, เซิงอรรถที่ 7

ตารางที่ 2.21 ท่าเรือระหว่างประเทศสินค้าเทกองเหลวของประเทศไทย³⁵

ลำดับ	ชื่อท่าเทียบเรือ	สินค้าเทกองเหลว (ตัน)	Capacity	เจ้าของท่าเรือ	ผู้บริหาร ท่าเรือ
1	ท่าเรือมาตาพุด	44,600,000	43,000,000	การนิคม อุตสาหกรรมแห่ง ประเทศไทย	เอกชน
2	ท่าเรือสุราษฎร์ธานี/ นครศรีธรรมราช	3,000,000	3,000,000	กรมธนารักษ์/กรม เจ้าท่า	เอกชน

ที่มา : รวบรวมโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา*ข้อมูลปี พ.ศ. 2561

2.5.3.7 ท่าเรือหลักและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของประเทศไทย³⁶ ที่บริหาร
โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรมเจ้าท่าในการศึกษาทบทวนท่าเรือสำคัญ

1) **ท่าเรือกรุงเทพ** รองรับเรือตู้สินค้าและเรือสินค้าเทกองตั้งอยู่บริเวณ
ใจกลางของกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้ารองรับการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้า
จากแหลมฉบังและปลายทางทั่วประเทศผ่านการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ
เชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ไทยและการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียด้วยบริการขนส่งตรง
(Direct Call) พร้อมบริการตู้สินค้าครบวงจรรองรับเรือสินค้าสามารถให้บริการเรือสินค้าขนาดใหญ่
12,000 เดตเวทตัน และได้มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าโดยเฉลี่ย 1.5 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่
วางตู้สินค้าขาเข้า 147,600 ตารางเมตร คลังสินค้าขาเข้า 15 คลัง และคลังสินค้าขาออก 2 คลัง
พร้อมให้บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้าท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว
สถานีขนส่งตู้สินค้า

ข้อจำกัด คือ พื้นที่ในการขยายตัวมีจำกัดเพราะว่าตั้งอยู่ใจกลางเมืองทำให้มี
ความแออัดไม่สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้

2) **ท่าเรือแหลมฉบัง** เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักของไทยและท่าเรือประตูการค้า
ระดับโลก พื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังนี้ มีพื้นที่ท่าเรือทั้งหมด 6,341 ไร่ ซึ่งประกอบไปด้วย (1) ท่าเทียบเรือ
สินค้า 11 ท่า (2) ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์อีก 4 ท่า (3) ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า (4) ท่าเทียบเรือ
โดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า (5) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปประเภทเทกอง 1 ท่า (6) ท่าเทียบเรือสินค้า
ชายฝั่ง 1 ท่า (7) อุต่อเรือและซ่อมเรือ 1 ท่า โดยเป็นท่าเรือประเภท Gateway Port อันดับที่ 3
ของโลกเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อซัพพลายเชนสินค้าไปยังโรงงานอุตสาหกรรม ในระเบียงเศรษฐกิจ
ภาคตะวันออก (EEC) สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าหลากหลายประเภท ซึ่งรวมไปถึงเรือขนส่งสินค้า

³⁵ อ้างถึงแล้ว, เจริญรถที่ 7

³⁶ Logistics Manager. ท่าเรือ 5 แห่งภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย. สามารถสืบค้นได้จาก
<https://logistics-manager.com/th/introducing-pat-ports/>



ขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) พร้อมขีดความสามารถในการกระจายสินค้าทั่วประเทศ ผ่านการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ แต่โดยส่วนใหญ่การเชื่อมต่อการขนส่ง ภายใน - ภายนอก ท่าเรือแหลมฉบังยังคงใช้ทางถนนเป็นหลักและภายนอกท่าเรือสามารถเชื่อมต่อกับ เครือข่ายทางถนนโดยทางหลวงต่างๆ โดยประมาณร้อยละ 88 ขนส่งโดยทางรถยนต์บรรทุก ประมาณร้อยละ 6 - 7 โดยทางรถไฟ และอีกประมาณร้อยละ 5 โดยทางน้ำสำหรับการเชื่อมต่อ ทางรางยังมีน้อยมากทำให้มีปัญหาการจราจรคับคั่ง ซึ่งปัจจุบันได้มีโครงการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการบริการได้มากขึ้น จะทำให้ท่าเรือแห่งนี้สามารถรองรับตู้สินค้าได้สูงถึง ปีละ 18 ล้าน TEU นอกจากนี้ มีการพัฒนาสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTTO) สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟได้ถึง 2 ล้าน TEU

ข้อจำกัด ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีการขยายเพื่อรองรับปริมาณสินค้า ที่เพิ่มมากขึ้น แต่เนื่องจากการขนส่งเชื่อมต่อภายนอกท่าเรือส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางบกเป็นหลัก ทำให้การจราจรภายในและรอบ ๆ ท่าเรือมีความคับคั่งมาก

3) ท่าเรือมาบตาพุด ที่ให้บริการกับกลุ่มสินค้าเทกองเหลวที่เข้ามายังประเทศไทย โดยการนิคมอุตสาหกรรมเป็นเจ้าของท่าเรือและให้เอกชนมาบริหารเพื่อให้บริการแก่บริษัทเอกชน ด้วยกันเอง ปี พ.ศ. 2565 มีปริมาณการขนส่ง ขาเข้า - ขาออก 72,313 ล้านตัน หากโครงการขยาย ท่าเรือ ระยะที่ 3 แล้วเสร็จ ท่าเรือมาบตาพุดก็จะมีท่าเทียบทั้งหมด 17 ท่า เป็นท่าสาธารณะ 3 ท่า ท่าเฉพาะกิจ 14 ท่า ปัจจุบันมีการขยายท่าเรือเร่งดำเนินการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

ข้อจำกัด ท่าเรือแห่งนี้ถูกชุมชนรอบข้างต่อต้านเพราะปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม และอาชีวอนามัย

4) แอ่งจอดเรือเกาะสีชัง รองรับสินค้าเทกองแห้ง

ข้อจำกัด ในการขนถ่ายกลางทะเลที่เกาะสีชัง จะมีปัญหามลภาวะจมน้ำ มี เรือรื่องเรียนจำนวนมาก ทั้งปัญหาการลักลอบทิ้งขยะและน้ำเสียลงทะเล ปัญหาคราบน้ำมันและที่ รุนแรงที่สุดคือปัญหาเรือล่มที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดจากการขนถ่าย มันสำปะหลังและถ่านหิน การขนถ่ายกลางทะเลในลักษณะนี้ก่อปัญหามลภาวะจากฝุ่นเป็นอย่างมาก

5) ท่าเรือระนอง เป็นประตูการค้าที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าฝั่งทะเล อันดามันเชื่อมโยงกับเส้นทางการค้าในกลุ่มประเทศ Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา โดยท่าเรือระนอง รองรับการขนส่งสินค้าทุกประเภท ด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้าและท่าเทียบเรือเนกประสงค์ รวมทั้งเป็นฐาน สนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในโครงการสำรวจและขุดเจาะก๊าซธรรมชาติและน้ำมันในบริเวณอ่าวมะตะ มะ ท่าเรือระนองนี้มาพร้อมกับท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่มีความกว้าง 30 เมตร ยาว 150 เมตร สามารถที่จะให้บริการเรือสินค้าขนาดใหญ่ได้สูงสุด 12,000 DWT มีโรงพักสินค้า ขนาด 1,500 ตารางเมตร ลานวาง สินค้าทั่วไปขนาด 7,200 ตารางเมตร และลานวางตู้สินค้าขนาด 11,000 ตารางเมตร



ข้อจำกัดของท่าเรือระนองคือ มีสินค้าผ่านท่าน้อยมาก เนื่องจากไม่มีแหล่งผลิตหรือบริโภคสินค้าที่สำคัญการเชื่อมโยงท่าเรือกับพื้นที่ท่าไกลไม่สะดวก ขนาดท่าเรือไม่เอื้อให้เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าได้

6) ท่าเรือสงขลา เป็นท่าเรือสำคัญของภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ท่าเรือมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 78 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 3 ท่า ความยาว 510 เมตร ลานคอนเทนเนอร์รวม 50,000 ตรม. โรงพักสินค้า 6,700 ตรม. เป็นท่าเรืออเนกประสงค์ให้บริการในเส้นทาง

สิงคโปร์ - สงขลา

สิงคโปร์ - สงขลา - กวนตัน

ตันจงเปเลปัส - สิงคโปร์ - สงขลา - กวนตัน

สงขลา - โฮฟอง - ฮองกง - ไต้หวัน - สิงคโปร์

ข้อจำกัด

(1) เรือร่อนน้ำ ร่อนน้ำท่าเรือสงขลา มักจะตื่นเงินอยู่เสมอ เนื่องจากมีการตกตะกอนในร่องสูง ประกอบกับการขุดลอกบำรุงร่องน้ำของกรมเจ้าท่าเป็นไปอย่างจำกัด เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือเป็นอย่างมาก

(2) ค่าระวางเรือจากปีนังถูกกว่าจากท่าเรือสงขลา มีปัจจัยหลัก คือ ท่าเรือปีนังมีบริการเรือโดยตรงจากจีนและญี่ปุ่นโดยไม่จำเป็นต้องถ่ายลำในท่าเรืออื่น ส่งผลให้สายเรือที่มาจากปีนังมีต้นทุนต่ำกว่าท่าเรือสงขลา

(3) สภาพแวดล้อม มีเครื่องมือประมงโพงพางกีดขวางทางสัญจรบริเวณปากร่องน้ำทะเลสาบสงขลา ส่งผลทำให้การไ้ร่องน้ำเดินเรือ เพื่อขนส่งสินค้าในบริเวณดังกล่าวไม่ปลอดภัย

2.5.3.8 แนวคิดการพัฒนาท่าเรือ

(1) การพัฒนาท่าเรือถ่ายลำ จากการทบทวนประเทศที่ได้รับการยอมรับจากนานาชาติว่าเป็นประเทศศูนย์กลางพาณิชย์นาวี (Maritime Hub Port) ทั้งกรณีการเป็นท่าเรือประตูการค้า (Gateway Port) ที่มีการให้บริการขนถ่ายสินค้าเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าต่อไปยังประเทศที่เป็นพื้นที่แนวหลังที่รับและส่งสินค้าผ่านท่าเรือประตูการค้า และท่าเรือถ่ายลำที่แท้จริง (Pure Transshipment Hub) ซึ่งเน้นให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือที่จอดรอคอยรับและส่งสินค้าที่ต้องมีการถ่ายลำเพียงอย่างเดียว ปัจจัยสู่ความสำเร็จที่เป็นสภาพเงื่อนไขบังคับ (Generic Key Success Factors) และ สภาพเงื่อนไขสนับสนุน (Supporting Key Success Factors) ประกอบด้วย

ปัจจัยสู่ความสำเร็จที่เป็นสภาพเงื่อนไขบังคับ ได้แก่

- ทำเลที่ตั้งของท่าเรือ (Geographical Location) ที่อยู่บนเส้นทางการเดินเรือหลักของโลกและภูมิภาค และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของประเทศที่อยู่บนเส้นทางการเดินเรือ ตัวอย่างเช่น ท่าเรือสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการเดินเรือของอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างสินค้าที่ค้าขายระหว่างโลกตะวันออกและโลกตะวันตก



- ท่าเรือมีการเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินเรือเข้า - ออกจากท่าอย่างสม่ำเสมอ ทั้งการ เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือหลักที่เป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีด้วยกันเอง (Hub to Hub Ports) และท่าเรือหลักที่เป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีกับท่าเรือภูมิภาคที่เป็นจุดต้นทาง - ปลายทางของสินค้า ซึ่งเป็นเมืองการค้าและอุตสาหกรรม (Hub Port to Feeder Port) ตัวอย่างเช่น ท่าเรือสิงคโปร์ มีโครงข่ายเชื่อมโยงกับท่าเรือ 600 แห่ง ทั่วไป
- ท่าเรือมีโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์การอำนวยความสะดวกและคุณภาพ การให้บริการขนถ่ายสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าคอนเทนเนอร์) และการจัดการหน้าท่าที่มีประสิทธิภาพ คิดอัตราค่าภาระ/ค่าธรรมเนียมการใช้บริการไม่สูงมากและเชื่อถือได้ (Infrastructure and Efficiency of Port Services Quality)
- การมีสภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบเพื่อต่อการลงทุนในธุรกิจพาณิชย์นาวี ได้แก่ การมีโครงสร้างและอัตราภาษีที่เอื้อต่อการลงทุน/มีการจัดทำความตกลงอนุสัญญาภาษีซ้อน การที่ประเทศมีนโยบายส่งเสริมเปิดตลาดการค้าและการลงทุนที่เสรี/การที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริม ให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการท่าเรือ โดยเฉพาะเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการท่าเรือระดับโลก (Global Terminal Operator) ซึ่งมีความเชี่ยวชาญการจัดการท่าเรือและการปฏิบัติการของท่าเรือมีการ จัดตั้งพื้นที่ให้เป็นเมืองท่าปลอดภาษี (Free Port) หรือเขตปลอดอากร (Free Zone/Customs Free Zone) อยู่ภายในหรือพื้นที่ท่าเรือหรือ บริเวณพื้นที่ท่าเรือ ผู้บริหารและหน่วยงานด้านการค้าและการ พาณิชยนาวีมีความสามารถ ปรับตัวได้ทันกับโลกาภิวัตน์ทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว มีการจดทะเบียนเรือและจดทะเบียนธุรกิจและความเชื่อถือได้ของหน่วยงาน ผู้รับจดทะเบียน มีการให้การส่งเสริมทางการเงิน เช่น การจัดตั้งกองทุนพิเศษเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่บุคลากรที่ทำงาน อยู่ด้านวงการพาณิชย์นาวี/เป็นประเทศที่มีเสถียรภาพทางการเมือง เศรษฐกิจ และความมั่นคง

สภาพเงื่อนไขสนับสนุน (Supporting Key Success Factors) ที่ช่วยให้ ท่าเรือในประเทศดังกล่าวข้างต้นเป็นศูนย์กลางพาณิชย์นาวีสามารถสรุปได้ดังนี้ (1) มีสำนักงานใหญ่ สำนักงานสาขาของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์นานาชาติตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก (2) การมีบริการโลจิสติกส์ บริการขนส่งต่อเนื่องและบริการสนับสนุน เช่น การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเรือ และบริการซ่อมเรือ ที่มีประสิทธิภาพ (3) การมีพื้นที่หลังท่าที่มีขนาดใหญ่และมีอัตราการเติบโตสูงเพื่อสร้างความมั่นใจว่าจะมีสินค้าเข้ามา (4) การมีภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาค

แนวคิดการพัฒนาท่าเรือให้เป็น Smart Port ปัจจุบันได้ถูกนำมาให้ความสำคัญ เพราะโลกปัจจุบันมีปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และธุรกิจต่างๆ อย่างรวดเร็ว ทั้งสภาวะเศรษฐกิจโลกและภูมิภาคและการค้า ตลอดจนผลกระทบและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น โรคระบาด Covid - 19 และ Technology Disruption เป็นต้น ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือให้เป็น Smart Port โดยการพัฒนาท่าเรือให้เป็นธุรกิจ ที่มีความคล่องตัวสูงสามารถเจริญเติบโตในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถคาดเดาได้ จึงจะทำให้ธุรกิจท่าเรือสามารถปรับตัวกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงได้

(2) แนวคิดการพัฒนา Smart Port ปัจจุบันการพัฒนาท่าเรือให้เป็น Smart Port โดยให้ความสำคัญกับการบริการ (Smart Operation) การประหยัดพลังงาน (Smart Energy) การรักษาสภาพแวดล้อม (Smart Environment) และความปลอดภัยของคนและข้อมูล (Smart Safety and Security) การนำเทคโนโลยี/นวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาการบริการของท่าเรือ ประกอบด้วย 4 กลุ่มสำคัญ ได้แก่ (1) กลุ่มเทคโนโลยีการขับเคลื่อนแทน (Autonomous Driving) (2) เทคโนโลยีตรวจรักษาความปลอดภัย (Video Surveillance and AI Recognition) (3) เทคโนโลยีเชื่อมต่อสื่อสาร (Integrated Communications) และเทคโนโลยี Block chain ซึ่งเป็นเทคโนโลยีดิจิทัลในการจัดเก็บชุดข้อมูลบัญชีธุรกรรม (สัญญาอัจฉริยะที่จะชำระเงินโดยอัตโนมัติเมื่อตรงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ล่วงหน้า) การประหยัดเวลาของเอกสารโดยเรียงลำดับบันทึกทั้งหมดตามเวลาไม่สามารถลบหรือแก้ไขได้ การเพิ่มธุรกรรมใหม่เพื่อย้อนกลับข้อผิดพลาดต้องได้รับฉันทามติจากเครือข่ายที่เป็นโครงสร้างเครือข่ายแบบกระจายศูนย์ และการเข้ารหัสระดับสูงที่มีความปลอดภัยป้องกันการดัดแปลงแก้ไขเพื่อบันทึกธุรกรรม ความโปร่งใสของข้อมูลธุรกรรม สัญญาอัจฉริยะนี้ทำให้การประมวลผลตรวจสอบทางธุรกิจรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดยสรุปปัญหาการพัฒนาท่าเรือไทยในภาพรวม

ประเทศไทยแม้มีการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จำนวนมาก สำหรับการขนส่งทางน้ำประเทศไทยมีท่าเรือทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีท่าเรือที่ติดอันดับโลกเพียงท่าเรือเดียว คือ แหลมฉบัง สภาพปัญหา ได้แก่

- ด้านการบริหารจัดการ ขาดการบริหารจัดการท่าเรือในระดับมหภาค และมีการจัดระบบกำหนดเขตพื้นที่ (Zoning) และช่วยให้การพัฒนาท่าเรือของประเทศเป็นเอกภาพ มีทิศทางเดียวกัน ได้แก่ ขาดการชักจูงให้เส้นทางเดินเรือหลักจากเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เข้าท่าเรือสำคัญ ๆ ของประเทศไทย
- ระบบเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือและการขนส่งรูปแบบอื่น ส่วนใหญ่ใช้การเชื่อมโยงทางถนนเป็นหลัก ทำให้ท่าเรือขนาดใหญ่มีปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่งในการขนส่งเชื่อมโยงภายในและภายนอกท่าเรือไม่มีความเหมาะสม ซึ่งในอนาคตส่งผลต่อการพัฒนาเป็น Green Port ตามข้อบังคับของ International Maritime Organization: IMO
- การรักษาร่องน้ำและสภาพแวดล้อมบริเวณท่าเรือ เช่น ท่าเรือสงขลา และแอ่งจอตเรือเกาะสีชัง รวมทั้งการที่ภาคเอกชนมีการสร้างท่าเรืออย่างกระจัดกระจายเป็นท่าเทียบเรือเล็ก ๆ มีปัญหาทั้งเรื่องร่องน้ำและถนนทางเข้า - ออก ทำให้รัฐมีความยากลำบากในการให้ความสนับสนุนเรื่องสาธารณูปโภค การบำรุงรักษาร่องน้ำและถนนเพื่อส่งเสริมอำนวยความสะดวกให้กับท่าเรือเหล่านี้
- การนำอุปกรณ์ Technology ระบบ Automation ต่าง ๆ มาใช้ในการดำเนินการของท่าเรือมีน้อย ซึ่งในอนาคตจะทำให้เป็นอุปสรรคในการพัฒนา Green Port และ Smart Port



2.6 รายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักในการขนส่งทางทะเลไทย

2.6.1 สมชาติ ไกรลาสสุวรรณ.³⁷ (2561). การศึกษามาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทย มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาการกำหนดนโยบายและมาตรการของรัฐบาลเพื่อส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2521 - 2559 (2) เพื่อศึกษาปัญหาของกองเรือพาณิชย์ไทยในช่วงปี พ.ศ. 2521 - 2559 (3) เพื่อพัฒนาข้อเสนอแนะมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทย วิธีการวิจัยใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพผลการวิจัยพบว่า

- สาเหตุของปัญหาของมาตรการส่งเสริมกิจการกองเรือพาณิชย์ไทย คือ ขาดการติดตามและประเมินผลของมาตรการในการส่งเสริมนั้น ขาดการมาตรการการย้อนกลับ (Feedback) มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยไม่เพียงพอไม่ต่อเนื่อง และไม่เป็นระบบทำให้ขาดการพัฒนาอย่างชัดเจน สาเหตุของกองเรือพาณิชย์ไทยไม่เจริญเติบโตอีกประการหนึ่งที่สำคัญ คือ พรรคการเมืองที่เข้ามาบริหารประเทศมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง จึงเป็นเหตุให้นโยบายการพัฒนาและส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ขาดความต่อเนื่อง

- จุดอ่อนสำหรับประเทศไทย คือ ในธุรกิจพาณิชย์นาวีมีหน่วยราชการหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องในแต่ละหน่วยงานมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ทำให้นโยบายและการบริหารขาดเอกภาพ

- ข้อเสนอแนะในระดับการกำหนดนโยบายคณะกรรมการ 2 ระดับ ระดับการกำหนดนโยบายและระดับคณะกรรมการกำกับและติดตามการปฏิบัติตามนโยบาย ได้แก่ (1) ศึกษาการใช้ทะเลทั้งสองฝั่ง (อ่าวไทยและทะเลอันดามัน) (2) ผลักดันการดำเนินการโครงสร้างพื้นฐาน ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) โครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งหลายรูปแบบ Multi Modal Operator (MTO) ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จัดตั้งกองทุนเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีเป็นการถาวร จัดทำระบบ One Stop Service ยอมรับเอกสารทาง Electronic การตรวจเรือในการจดทะเบียนเรือให้ยอมรับการตรวจเรือของสถาบันการตรวจเรือ (Classification Society)

2.6.2 นายธงชัย พงษ์วิชัย.³⁸ (2563) การศึกษาการพัฒนา/แก้ปัญหากองเรือพาณิชย์ไทยที่เดินเรือระหว่างประเทศให้เป็นที่ยอมรับในเวทีพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ วัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาเกี่ยวกับกองเรือพาณิชย์ไทยที่ได้รับการจัดอันดับเป็นกลุ่ม เรือบัญชีดำ (2) พัฒนา/แก้ปัญหากองเรือพาณิชย์ไทยที่เดินเรือระหว่างประเทศให้เป็นที่ยอมรับในเวทีพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (3) เพื่อเพิ่มศักยภาพขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจากผลการยกระดับคุณภาพมาตรฐานกองเรือพาณิชย์ไทย

³⁷ สมชาติ ไกรลาสสุวรรณ. “มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทย” ดุษฎีนิพนธ์การศึกษารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต. (2561)

³⁸ ธงชัย พงษ์วิชัย. “การศึกษาการพัฒนา/แก้ปัญหากองเรือพาณิชย์ไทยที่เดินเรือระหว่างประเทศให้เป็นที่ยอมรับในเวทีพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ” (2563)

ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนา/แก้ปัญหาของเรือพาณิชย์ที่เดินเรือระหว่างประเทศทำให้เป็นที่ยอมรับในเวทีพาณิชย์ระหว่างประเทศส่งผลให้จำนวนเรือของกองเรือพาณิชย์ไทยที่ถูกกักเรือมีจำนวนลดลง เริ่มตั้งแต่ปี ค.ศ. 2012 - ค.ศ. 2019 ทำให้สามารถนำเรือไปประกอบการขนส่งสินค้าได้เต็มศักยภาพ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยการถูกกักเรือระหว่างปี ค.ศ. 2006 - ค.ศ. 2011 ก่อนเริ่มดำเนินการมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 32 ลำต่อปี ทำให้สามารถนำเรือไปประกอบการขนส่งสินค้าได้เต็มศักยภาพเพิ่มขึ้นในแต่ละปี สรุปการประเมินผลจากจำนวนเรือออกกองเรือพาณิชย์ไทยที่ถูกกักเรือลดลงทำให้สามารถนำเรือไปประกอบการขนส่งสินค้าได้เต็มศักยภาพปี ค.ศ. 2012 - ค.ศ. 2019 โดยการถูกกักเรือในแต่ละปีต่ำกว่าค่าเฉลี่ยรายปีของปีค.ศ. 2012 - ค.ศ. 2019 ทำให้สามารถนำเรือไปขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น 151 ลำ

สาเหตุที่เรือพาณิชย์ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับเป็นกลุ่มเรือบัญชีดำ เนื่องจาก (1) เรือพาณิชย์ประเทศไทยต้องมาตรฐาน (2) บุคลากรผู้ปฏิบัติงานบนเรือไม่มีองค์ความรู้ในการเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบ จากเจ้าหน้าที่ตรวจควบคุมเรือในเมืองท่ากลุ่มประเทศสมาชิก TOKYO MOU (3) การบริหารจัดการความปลอดภัยบนเรือของแต่ละบริษัทห้อยยานไม่มีคุณภาพตามมาตรฐาน (4) การตรวจควบคุมคุณภาพเรือและการออกไปรับรองไม่มีคุณภาพตามมาตรฐานกำหนด (5) กรมเจ้าท่าผู้กำกับดูแลกองเรือพาณิชย์ไม่สามารถควบคุมกำกับดูแลกองเรือและผู้เกี่ยวข้องให้มีคุณภาพตามมาตรฐาน (6) สภาพความเป็นอยู่และการทำงานที่ไม่เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

2.6.3 สิริรัตน์ พิงชมพู่³⁹ (2564) การวัดคุณภาพการบริการการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษาสายเรือในการขนส่งสินค้าท่าเรือน้ำลึกสงขลา วัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและประเมินประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศไทยเทียบกับประเทศมาเลเซียภายใต้ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถโลจิสติกส์ (2) เพื่อศึกษาปัจจัยสำคัญในคุณภาพการให้บริการของผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเลในมิติของ Service Quality (SERVQUAL) ด้วยวิธีการ Quality Function Deployment and Analytic Hierarchy Process (QFD - AHP)

ผลการศึกษาพบว่า การประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI) ของธนาคารระหว่างประเทศ หรือ World Bank ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลการประเมินด้านโลจิสติกส์ จำนวน 160 ประเทศ 6 ตัวชี้วัด ดังนี้ (1) การดำเนินการทางด้านศุลกากร (Customs) (2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) (3) ความสามารถและคุณภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence/Service Quality) (4) ความง่ายในการจัดการการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) (5) ความสามารถในการสืบค้นสินค้าระหว่างมีการขนส่ง (Tracking and Tracing) และ (6) ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ปัจจัยด้านโลจิสติกส์

³⁹ สิริรัตน์ พิงชมพู่. “การวัดคุณภาพการบริการการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษาสายเรือในการขนส่งสินค้าท่าเรือน้ำลึกสงขลา” วารสารเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยทักษิณ, ปีที่ 13. ฉ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2564)



ที่ไทยมีคะแนนด้อยกว่าประเทศเพื่อนบ้าน (สิงคโปร์ (7) ออสเตรเลีย (18) จีน (26) ไทย (32) ข้อมูลปี ค.ศ. 2018) คือ คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านกรมศุลกากร (Customs) ความสามารถและคุณภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence/Service Quality) สะท้อนให้เห็นได้ถึงข้อจำกัดทางนโยบายของประเทศไทยที่ยังเป็นปัญหาในการรักษาภาพรวมคุณภาพของโลจิสติกส์ไทย

เมื่อพิจารณาประสิทธิภาพการขนส่งของไทยเทียบกับประเทศมาเลเซีย พบว่า การดำเนินการทางด้านศุลกากร (Customs) ของประเทศไทยเมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซียนี้มีศักยภาพดีกว่า เช่นเดียวกับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) ความสามารถและคุณภาพของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence/Service Quality) และความง่ายในการจัดการการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment) ประเทศไทยสูงกว่าประเทศมาเลเซีย รวมทั้งความสามารถในการสืบค้นสินค้าระหว่างการขนส่ง (Tracking and Tracing) และความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness) ที่ประเทศไทยมีศักยภาพดีกว่าประเทศมาเลเซีย และเมื่อประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์โดยรวมประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีกว่าประเทศมาเลเซีย

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบและมีความสำคัญต่อคุณภาพการบริการมากที่สุด คือ (1) การสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า (0.24) (2) ความน่าเชื่อถือ (0.22) (3) การตอบสนองต่อลูกค้า (0.22) และ (4) การดูแลเอาใจใส่ (0.22) ภายใต้การดำเนินงานที่ลูกค้าให้ความสำคัญ คือกระบวนการระบุรายละเอียดความต้องการในการขนส่งสินค้าและกระบวนการดำเนินการจัดการตามความต้องการส่งสินค้า

2.6.4 ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์.⁴⁰ (2561) การศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันและ
ความสามารถในการปรับตัวของบริษัทขนส่งทางทะเลของไทยต่อการเปิดเสรี สาขาการค้าบริการ
โลจิสติกส์ของไทย วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาขีดความสามารถของให้บริการขนส่งทางทะเลของไทย
รวมทั้งพัฒนาแบบจำลองเพื่อใช้ประเมินความพร้อมและความสามารถในการปรับตัว ถ้ามีการเปิดเสรี
การค้าบริการโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยมีความพร้อมและความสามารถในการ
ปรับตัวต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ในระดับปานกลางถึงระดับสูง ผู้ให้บริการขนส่ง
ทางทะเลส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจถึงผลกระทบของการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์
ขณะที่กฎหมายภายในประเทศและบทบาทของภาครัฐถือว่าเป็นอุปสรรคในการปรับตัวต่อการเปิดเสรี
การค้าบริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ผลการประเมินประโยชน์และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิด
เสรีการค้าบริการโลจิสติกส์โดยพบว่า ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยส่วนใหญ่มีขนาดกลาง
และขนาดย่อมจะเป็นกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุด ขณะที่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับ

⁴⁰ ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. “การศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันและความสามารถในการปรับตัวของบริษัทขนส่งทางทะเล
ของไทยต่อการเปิดเสรี” วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, ปีที่ 13. ฉ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2561)



ผู้ใช้บริการที่จะได้รับการตอบสนองที่ดีขึ้น รวมทั้งมีต้นทุนที่ต่ำลง การศึกษาครั้งนี้ยังได้เสนอแนะแนวทางในการเตรียมความพร้อม และการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและหน่วยงานของรัฐในการให้ความรู้เกี่ยวกับการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด และลดผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลของไทยเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของผู้ให้บริการการขนส่งทางน้ำเห็นว่าประเด็นต่อไปนี้เป็นข้อขัดแย้ง เป็นจุดอ่อนสำหรับผู้ให้บริการของไทย เช่น ความพร้อมในด้านการให้บริการเบ็ดเสร็จครบวงจร ความพร้อมด้านเทคนิคการบริหารจัดการโดยเฉพาะด้านการจัดการโลจิสติกส์ เป็นต้น

2.6.5 ศิริ พลอยจินดา และนพดล บุรณนัญญ์.⁴¹ (2562) ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือกรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือ กรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงปริมาณโดยเก็บข้อมูลจากผู้ใช้บริการ จำนวน 150 คน ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวม และเฉพาะด้าน ได้แก่ งานด้านการบริหารจัดการสินค้า งานด้านการขนส่งสินค้า และงานด้านการบริหารลูกค้าอยู่ในระดับมาก

⁴¹ ศิริ พลอยจินดา และนพดล บุรณนัญญ์. “ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือ” วารสารการวิจัยและการบริหารการพัฒนา, ปีที่ 9 ฉ 3 (กันยายน-ธันวาคม 2562)

บทที่ 3 วิธีการศึกษา

การพิจารณาศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ คือ รวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบัน และนำเสนอแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก เพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล ยกกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยโดยดำเนินการ ดังนี้

3.1 วิธีดำเนินการศึกษา



ภาพที่ 3.1 กรอบขั้นตอนการดำเนินการโครงการพิจารณาการศึกษา

ที่มา : คณะผู้ศึกษา



การศึกษาใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและการรับฟังประเด็นปัญหา อุปสรรค และการสัมมนาวิชาการ นำไปวิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักไทย ในปัจจุบัน (ภาพที่ 3.1)

3.2 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล

(1) รวบรวมข้อมูลจากเอกสารรายงาน สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ รายงานการศึกษาของทางราชการ บทความ และผลงานทางวิชาการ รายงานประจำปี นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติราชการ ที่เกี่ยวข้องกิจการพาณิชย์นาวี การขนส่งทางทะเล กองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือไทยที่มีการเผยแพร่สาธารณะ เพื่อเสนอสภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบันของการขนส่งทางทะเล กองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักประเทศไทย

(2) เชิญผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ข้อมูลประเด็นปัญหา/อุปสรรค ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักในสภาวะปัจจุบัน (ตามภาคผนวก ก.)

- กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ
- กลุ่มผู้ประกอบการรับส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ
- กลุ่มผู้บริหารสมาคมเจ้าของเรือไทย
- ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (กรมเจ้าท่า)
- มหาวิทยาลัยบูรพา
- สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (Bangkok Ship-owners and Agent Association – BSAA)
- บริษัทในเครือ SC Group
- บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

(3) จัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากนักวิชาการ และผู้ประกอบการ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักไทย เพื่อแลกเปลี่ยนแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักประเทศไทย (ตามภาคผนวก ข.)

- กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐ
- กลุ่มผู้ประกอบการรับส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ
- กลุ่มสถานศึกษาด้านโลจิสติกส์/พาณิชย์นาวีทั้งภาครัฐและภาคเอกชน
- กลุ่มผู้บริหารสมาคมเจ้าของเรือไทย
- กลุ่มผู้บริหารสมาคมวิชาชีพชาวเรือไทย

(4) ศึกษาดูงาน ท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือมาบตาพุด

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

1. จัดกลุ่มข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิในประเด็นสภาพปัญหา/อุปสรรค การพัฒนาองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักของประเทศไทย ซึ่งเป็นองค์ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลในอดีต/ปัจจุบัน
2. นำข้อมูลมาสังเคราะห์ประเด็นสภาพปัญหา และแนวทาง/มาตรการการพัฒนาศักยภาพองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักเพื่อยกระดับขีดความสามารถการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย

3.4 จัดทำข้อเสนอแนะ

นำผลการศึกษาที่ได้จากการวิเคราะห์/สังเคราะห์นำเข้าไปประชุมอนุกรรมการโลจิสติกส์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลครอบคลุมการพัฒนาศักยภาพองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือสำคัญและประเด็นอื่น ๆ

3.5 สรุปข้อมูลสภาพปัญหาปัจจุบันองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักไทย และข้อเสนอแนะจากการประชุม/สัมมนา/การศึกษาดูงาน

กิจการพาณิชย์นาวีด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเป็นธุรกิจการแข่งขันเสรีแบบสากล กล่าวคือ องเรือพาณิชย์ที่จดทะเบียนสัญชาติใด ๆ ก็มาแข่งขันในการขนส่งสินค้าได้ในเส้นทางเดียวกัน ไม่มีข้อจำกัดใด ๆ แต่องเรือพาณิชย์ไทยมีสัดส่วนด้านการขนส่งทางทะเลน้อย ไม่อยู่ในฐานะที่จะแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ จากการรวบรวมสภาพปัญหาปัจจุบันขององเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ในระบบขนส่งทางทะเลของประเทศไทย โดยได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สมาคมเจ้าของเรือพาณิชย์ และเจ้าของเรือไทย และหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลักไทยได้นำเสนอปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการในการแก้ปัญหาเพื่อการพัฒนาศักยภาพองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักไทยในภาพรวม ดังนี้

3.5.1 สรุปข้อมูลปัญหาอุปสรรคของการจดทะเบียนเรือไทย/การบริหารจัดการท่าเรือปัจจุบันจากการประชุมชี้แจง การสัมมนาวิชาการ ของผู้แทนผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- (1) สภาพปัญหาและความต้องการมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐในการขยายองเรือพาณิชย์
 - แหล่งเงินทุนสนับสนุนการประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวี ผู้ประกอบการเรือไทย ประสบปัญหาในการหาแหล่งเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ และระยะเวลาการคืนเงินกู้ยาว เนื่องจากธุรกิจเดินเรือทะเลขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและขนส่งสินค้าชายฝั่ง เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในการจัดหาเรือและมีผลตอบแทนระยะยาว อีกทั้ง ระยะเวลาของการผ่อนชำระเงินกู้มีระยะเวลา 8 ปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่สั้นมากสำหรับการประกอบการธุรกิจพาณิชย์ที่มีต้นทุนที่สูง



- ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ในการซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ ผู้ประกอบการเรือไทยที่นำเข้าเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย หากไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน จะต้องจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มผ่านกรมศุลกากร เป็นเงินสดในอัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าเรือ ถึงแม้ว่าจะขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มได้ทั้งหมด แต่การจ่ายภาษีเป็นเงินสดทำให้มีต้นทุนในการประกอบธุรกิจเพิ่มขึ้น และการขอคืนภาษีค่อนข้างล่าช้า

- ภาษีการเช่าเรือต่างชาติมาเสริมกองเรือ ปัจจุบัน การเช่าเรือจากต่างชาติเพื่อเสริมจำนวนเรือในธุรกิจการขนส่งทางทะเลของผู้ประกอบการเรือไทย จะต้องจ่ายภาษีจากการเช่าทรัพย์สินในอัตราร้อยละ 5 - 15 (ขึ้นอยู่กับประเทศนั้น ๆ มีความตกลงกับประเทศไทยในเรื่องอนุสัญญาภาษีซ้อนหรือไม่) ซึ่งการกำหนดอัตรากษัตริย์ดังกล่าวเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง

- กรณีผู้ประกอบการเรือไทยต้องเช่าตู้คอนเทนเนอร์จากบริษัทในต่างประเทศ ผู้ประกอบการจะต้องหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย จากเงินค่าเช่าให้กับบริษัทดังกล่าวในอัตราร้อยละ 15 เนื่องจากบริษัทในต่างประเทศจะให้ผู้ประกอบการเรือไทยจ่ายค่าเช่าตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญาเช่า ดังนั้น จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเรือไทย

(2) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งทางทะเลไม่รวดเร็ว และเพียงพอต่อการดำเนินการ และทำธุรกรรมของผู้ประกอบการเดินเรือพาณิชย์

- ระบบการทำงานของกรมเจ้าท่าในการดำเนินการธุรกรรม เช่น การยื่นเอกสาร, การชำระค่าธรรมเนียม รวมทั้งการตรวจเรือเพื่อออกใบรับรองและเอกสารต่าง ๆ ของเรือผู้ประกอบการจำเป็นต้องยื่นเอกสารแบบ Hard Copy ที่กรมเจ้าท่า จึงไม่สะดวกในการดำเนินการ

- การให้บริการของเจ้าหน้าที่เรื่องการขออนุญาตและในฐานะรัฐเจ้าของธง ปัจจุบันกรมเจ้าท่าเปิดให้บริการเฉพาะวันทำการเท่านั้น ดังนั้น จึงส่งผลทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียโอกาสในการดำเนินธุรกิจจากการรอคอยเอกสารหรือใบอนุญาตต่าง ๆ และการดำเนินการต่าง ๆ ของกรมเจ้าท่า

(3) กฎหมาย กฎระเบียบ ล้าสมัยไม่สอดคล้องกับการดำเนินการด้านพาณิชย์นาวีในปัจจุบัน

- กฎหมายไม่สอดคล้องกับการดำเนินการด้านพาณิชย์นาวีและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า ยังเป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการเดินเรือ เช่น การจดทะเบียนเรือ, การขอสัญญาเรียกขานเรือ (Call Sign), การถอนทะเบียนเรือ, ใบอนุญาตใช้เรือ และทำหนังสือสัญญาคนประจำเรือ เป็นต้น กฎหมาย กฎระเบียบ ไม่สอดคล้องกับการดำเนินการด้านพาณิชย์นาวีและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า ยังเป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการเดินเรือ เช่น การจดทะเบียนเรือ, การขอสัญญาเรียกขานเรือ (Call Sign), การถอนทะเบียนเรือ, ใบอนุญาตใช้เรือ และทำหนังสือสัญญาคนประจำเรือ เป็นต้น

- กฎหมาย จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างเก่า แม้ว่ากรมเจ้าท่าจะได้มีการปรับปรุงกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวมาโดยตลอด แต่ยังคงพบว่ามีบางมาตราที่ยังล้าสมัยและควรมีการปรับปรุง เช่น เรื่องการจดทะเบียนเรือ ให้ผู้ประกอบการเรือมีความสะดวกเพื่อมีมาตรฐานใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเรือ เป็นต้น



- กฎระเบียบ และพิธีการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำที่ใช้ในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินกิจกรรม และอำนวยความสะดวกให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำของอาเซียน โดยพบว่ามีความหมายที่จะต้องแก้ไขถึง 17 ฉบับ และเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลายกระทรวง

- ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ที่เสนอโดยคณะกรรมการการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในปี พ.ศ. 2559 ยังไม่ถูกตราเป็นกฎหมาย

(4) ขาดแคลนบุคลากรปฏิบัติงานบนเรือ นายประจำเรือไทยที่มีความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติงานในเรือบางประเภท หรือเรือขนาดใหญ่ที่เดินระหว่างประเทศยังมีไม่เพียงพอ เนื่องจากส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพเดินเรือไม่นาน เพราะต้องทำงานท่ามกลางคลื่นและครอบคริว ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2550 กำหนดไว้ว่า เรือที่ใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 จึงทำให้บางบริษัทฯ ได้แก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยนำเรือของตนไปซ้กธงสิงคโปร์ เนื่องจากประเทศสิงคโปร์ไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับสัญชาติของคนประจำเรือ แต่ขอให้เป็นไปตามอนุสัญญา Standard of Certification and Watch keeping : STCW เท่านั้น ข้อมูลจากการประชุม (26 ก.ค. 29) สภาพปัญหาการขาดแคลนบุคลากรปฏิบัติงานบนเรือและพาณิชย์นาวีในด้านอื่น ๆ

ปัญหาสำคัญของการผลิตบุคลากรปฏิบัติงานบนเรือพาณิชย์ ได้แก่

- (1) มีผู้สนใจสมัครเรียนในหลักสูตรต่าง ๆ ลดลง เนื่องจากหลักสูตรมีค่าใช้จ่ายสูง
- (2) ผลผลิตจากหลักสูตรในประเทศไทย ผู้จบการศึกษามีปัญหาเรื่องการใช้ภาษาอังกฤษ ในการทำงานและวินัยในการปฏิบัติงาน
- (3) ขาดการวางแผนความต้องการกำลังคนทำงานในด้านกิจการพาณิชย์นาวี ทั้งจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและภาคเอกชน
- (4) ขาดการรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการ และการผลิตบุคลากรปฏิบัติงานด้านพาณิชย์นาวีทั้งระบบ เพื่อใช้ในการวางแผนการสร้างหลักสูตรรองรับ เนื่องจากหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้าง ทำให้การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวขาดความต่อเนื่อง



3.5.2 ข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการแก้ปัญหาของผู้ประกอบการเรือพาณิชย์และการตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ

ตารางที่ 3.1 ข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการแก้ปัญหาของผู้ประกอบการเรือพาณิชย์และการตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ

สภาพปัญหา/ข้อเสนอแนะ	การตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ
<p>1. กองเรือพาณิชย์ไทยขนาดเล็กและมีการขยายตัวน้อย เนื่องจากขาดแคลนเงินทุนและมาตรการด้านภาษีความต้องการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการการจดทะเบียนเรือไทยมากขึ้น</p>	
<p>1.1 มีกองทุนพาณิชย์นาวี เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับผู้ประกอบการเรือไทยที่ประสบปัญหาการหาแหล่งเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำและระยะเวลาการคืนเงินกู้ยาว (ปัจจุบัน EXIM Bank ให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยร้อยละ 5.75 ต่อปี เป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับสินเชื่อจากธนาคารพาณิชย์อื่น) ได้มีการเสนอขอให้รื้อฟื้นมาตรการทางการเงินเพื่อสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ไทย เหมือนกับสมัย นาย อภิสิตธี เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรี ที่เคยมีกองทุนพาณิชย์นาวี จำนวน 18,000 ล้านบาท ผ่านทาง EXIM Bank ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวได้หมดไปแล้ว)</p>	<p>สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปัจจุบันธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM Bank) มีมาตรการทางการเงินเพื่อสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ไทยผ่านการให้สินเชื่อในอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยร้อยละ 5.75 ต่อปี สูงสุดร้อยละ 10 ต่อปี ซึ่งอัตราสินเชื่อที่ผู้ประกอบการแต่ละรายจะได้รับขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการกู้ กรณีที่ผู้ประกอบการขอกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง จะมีระยะเวลาในการใช้คืนเงินกู้ที่สั้นกว่ากรณีที่ขอกู้เพื่อซื้อเรือเดินทะเล
<p>1.2 พิจารณาออกวงเงินสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ให้แก่ผู้ประกอบการเรือไทย เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนชำระคืนเงินกู้ ค่าซ่อมบำรุงเรือ, ค่าใช้จ่ายเรื่องลูกเรือ และอื่นๆ</p>	<p>สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปัจจุบัน ธนาคารแห่งประเทศไทยมีมาตรการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยผ่านมาตรการสินเชื่อฟื้นฟูในลักษณะ Two-Step Loan หรือการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยปล่อยสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำให้กับสถาบันการเงินซึ่งรวมถึงธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เพื่อปล่อยสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2 ซึ่งผู้ประกอบการสามารถเข้าร่วมมาตรการนี้ได้ผ่านสถาบันการเงินและธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยได้



สภาพปัญหา/ข้อเสนอแนะ	การตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ
	<p>กระทรวงคมนาคม</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ประเด็นกองทุนพาณิชย์นาวีและการจัดหาแหล่งเงินทุนกู้ อัตราดอกเบี้ยต่ำให้กับผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีไทย กระทรวงคมนาคมจะมอบหมายให้กรมเจ้าท่าไปหารือร่วมกับสมาคมเจ้าของเรือไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับวงเงินกู้ อัตราดอกเบี้ยต่ำ ที่ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีไทยต้องการนำมาลงทุน เพื่อพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีว่ามีเท่าใด เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวเสนอเรื่องไปยังคณะกรรมการส่งเสริม การพาณิชย์นาวี ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อพิจารณาต่อไป
<p>1.3 มาตรการด้านภาษี ขอเสนอ ให้มีการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มให้แก่ ผู้ประกอบการเรือไทยที่นำเข้าเรือมาจากต่างประเทศมาจดทะเบียน เรือไทยสำหรับกรณีที่ไม่ได้รับการ ส่งเสริมการลงทุน (BOI) และขอให้เร่งรัดกระบวนการขั้นตอนการขอคืน ภาษีมูลค่าเพิ่มให้มีความรวดเร็ว มากขึ้น/การยกเว้นการเก็บภาษี หรือปรับลดอัตราภาษีการเช่าเรือที่ มิใช่เรือไทย/ การยกเว้นการเก็บภาษี เงินได้หัก ณ ที่จ่าย จากการเช่าตู้ คอนเทนเนอร์ในต่างประเทศ</p>	<p>กรมสรรพากร</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ประเด็นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) มีหลักการโดยทั่วไป คือ การซื้อสินค้าภายในประเทศหรือการนำเข้าจาก ต่างประเทศ จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ของราคา สินค้า ซึ่งหมายความรวมถึงการที่ซื้อเรือหรือดำเนินธุรกิจ การต่อเรือด้วย สำหรับการยกเว้นการเรียกเก็บภาษีสินค้า ประเภทใดจะต้องมีกฎหมายยกเว้นให้ เช่น สินค้าเกษตร ที่ไม่มีการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม การยกเว้นการเรียกเก็บ ภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศนั้น มีความเห็นว่าเห็นควรให้มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามเดิม เนื่องจากผู้ประกอบการที่ซื้อเรือเดินทะเลหรือประกอบ กิจการต่อเรือสามารถดำเนินการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม จากกรมสรรพากรได้ หากยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากการซื้อ เรือเดินทะเลหรือต่อเรือจะทำให้เกิดผลกระทบกับธุรกิจ ต่อเนื่องหรือกระทบกับผู้ประกอบการที่ซื้อเรือเดินทะเลเอง เช่น ธุรกิจต่อเรือที่มีภาระในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการ ซื้อสินค้าที่เป็นส่วนประกอบในการต่อเรือ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจต่อเรือจะผลักภาระ ภาษีมูลค่าเพิ่มให้กับผู้บริโภค โดยการคิดราคาจากต้นทุน ของสินค้าและภาษีมูลค่าเพิ่ม เมื่อผู้ซื้อเรือเดินทะเลดังกล่าว ไปแล้วนั้น สามารถดำเนินการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจาก กรมสรรพากรได้ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนผู้ประกอบการที่ซื้อ เรือเดินทะเลลดลงร้อยละ 7 แต่หากยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มที่จะ



สภาพปัญหา/ข้อเสนอแนะ	การตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ
	<p>เรียกเก็บกับผู้ประกอบการที่ซื้อเรือเดินทะเล ผู้ประกอบกิจการต่อเรือที่มีภาระเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการซื้ออุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบในการต่อเรือ จะนำภาษีมูลค่าเพิ่มรวมไว้ในต้นทุนของสินค้า เมื่อผู้ประกอบการซื้อเรือเดินทะเลไป จะไม่สามารถขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มได้และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายมากขึ้นจากการรวมภาษีมูลค่าเพิ่มไว้ในต้นทุนของสินค้า</p> <ul style="list-style-type: none"> ● กรมสรรพากรจะรับประเด็นปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวไปดำเนินการแก้ไข เพื่อเร่งรัดกระบวนการขั้นตอนคืนภาษีมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีต่อไปกรมสรรพากรมีความเห็นว่า ในเบื้องต้นเห็นควรให้ผู้ประกอบการที่นำเข้าหรือซื้อเรือเดินทะเลติดต่อกับกรมสรรพากรโดยตรงเพื่อเร่งรัดกระบวนการขั้นตอนขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นรายการไป และขอให้สมาคมเจ้าของเรือไทยประสานงานมายังกรมสรรพากรเพื่อพิจารณาหาแนวทางหรือระบบการดำเนินงานเพื่อเร่งรัดกระบวนการขั้นตอนการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ทั้งนี้ กรมสรรพากรขอรับไปดำเนินการพิจารณากฎหมายทางด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ เพื่อประกอบการพิจารณาแนวทางส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไทยต่อไป
<p>2. การอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการขนส่งไม่รวดเร็ว และไม่เพียงพอต่อการทำธุรกรรมของผู้ประกอบการเดินเรือพาณิชย์นาวี</p>	
<p>2.1 พัฒนาระบบการทำงานของกรมเจ้าท่าให้สามารถให้บริการทางอิเล็กทรอนิกส์ ในการดำเนินการออกใบอนุญาตหรือเอกสารต่าง ๆ</p>	<p>กรมเจ้าท่า</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงระบบให้บริการประชาชนทางออนไลน์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งกรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2563 ถึงปีงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2565 เพื่อนำมาใช้สำหรับการพัฒนาและปรับปรุงระบบการให้บริการประชาชนผ่านทางออนไลน์ ทั้งการยื่นเอกสารต่าง ๆ และการชำระเงินผ่านช่องทางออนไลน์ เป็นต้น
<p>2.2 กรมเจ้าท่าควรมีระบบ/ช่องทางให้ผู้ประกอบการเรือไทยสามารถติดต่อได้ทุกวัน ในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วน เนื่องจากธุรกิจพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือให้บริการอยู่ทั่วโลก จึงมีความจำเป็นที่ต้องติดต่อหน่วยงานราชการไทย รวมทั้ง</p>	



สภาพปัญหา/ข้อเสนอแนะ	การตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ
<p>เห็นควรให้ปรับลดระยะเวลาการดำเนินการต่าง ๆ ให้มีความรวดเร็วมากขึ้น</p>	
<p>2.3 ควรเพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการให้บริการของเจ้าหน้าที่เรื่องการขออนุญาต และในฐานะรัฐเจ้าของธง มีช่องทางให้ผู้ประกอบการเรือไทยสามารถติดต่อได้ทุกวันในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วน เนื่องจากธุรกิจพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือให้บริการอยู่ทั่วโลก จึงมีความจำเป็นที่ต้องติดต่อหน่วยงานราชการไทย รวมทั้งเห็นควรให้ปรับลดระยะเวลาการดำเนินการต่าง ๆ ให้มีความรวดเร็วมากขึ้น</p>	
<p>3. กฎหมาย กฎระเบียบ ล้าสมัยไม่สอดคล้องกับการดำเนินการด้านพาณิชย์นาวีในปัจจุบัน</p>	
<p>3.1 ควรให้มีการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลให้ทันสมัยและเป็นสากล รวมทั้งการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยเห็นควรให้ทำในลักษณะของ One Stop Service เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการติดต่อด้านกฎหมายในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น</p>	<p>กรมเจ้าท่า การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้ว จะต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานพอสมควรเนื่องจากมีกฎหมายอื่นที่กำหนดขั้นตอนในการออกกฎหมาย ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการร่างกฎหมายใหม่และแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเดิมเป็นจำนวนหลายฉบับ ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา 1 - 2 ปี กรมเจ้าท่าได้มุ่งเน้นออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและการความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นหลัก เพื่อให้สอดคล้องกับการตรวจประเมินขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) จึงทำให้การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีมีความล่าช้า ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้ตระหนักดีว่าการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีให้ทันสมัยและเป็นสากลมีความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจพาณิชย์ของไทย ซึ่งกรมเจ้าท่าจะเร่งดำเนินการออกอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีไทยต่อไป</p>
<p>3.2 ปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้การจดทะเบียนเรือหรือการทำหนังสือ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2563 – 2565 เพื่อดำเนินการพัฒนา



สภาพปัญหา/ข้อเสนอแนะ	การตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ
<p>คนประจำเรือให้มีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น</p>	<p>และปรับปรุงระบบการให้บริการประชาชนยื่นคำขอ จดทะเบียนเรือหรือการทำหนังสือคนประจำเรือผ่านทาง ออนไลน์ได้ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนา และปรับปรุงระบบให้บริการ อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรมเจ้าท่า จะมีนโยบายให้ประชาชนสามารถยื่นคำขอทำหนังสือ คนประจำเรือผ่านช่องทางออนไลน์ได้ แต่การยืนยัน ตัวบุคคลประจำเรือจะต้องเข้ามาติดต่อกรมเจ้าท่า</p>
<p>3.3 ภาครัฐควรออกแบบระเบียบ ปฏิบัติภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการเฉพาะ โดยให้แจ้งบัญชี เบอร์ตู้ผ่านทางระบบ NSW เท่านั้น และให้ลดการแจ้งเอกสารแบบ Hard Copy จำนวน 3 รายการ ได้แก่ (1) ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ 9) (2) Inward Container List และ (3) เอกสารการย้ายท่า เพื่อส่งเสริม ให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลาง การถ่ายลำของอาเซียน และเห็นควร ให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน และถ่ายลำ โดยขอให้ยกเลิก การกำหนดให้ของผ่านแดนและของ ถ่ายลำที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศ ไทย ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามา ในราชอาณาจักรให้ตกเป็นของ แผ่นดิน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน และถ่ายลำ มีจำนวน 17 ฉบับ ซึ่งเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ทั้งนี้ กรมศุลกากร ร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ และรองนายกรัฐมนตรี ได้มีการผลักดันในเรื่องดังกล่าว เพื่อลดจำนวนสินค้าควบคุมการผ่านแดนและถ่ายลำ /เพื่อลดจำนวนสินค้าควบคุม ● กรมศุลกากรได้ให้บริการขอผ่านแดนและถ่ายลำ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ครบถ้วนทุกระบบการส่งเอกสาร เรียบร้อยแล้ว เช่น การยื่นใบขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ ระบบการจ่ายภาษีอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) และระบบการออกใบเสร็จอิเล็กทรอนิกส์ (e-Receipt) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม กรมศุลกากรได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือ แหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพไม่มีการเรียกเก็บสำเนา เอกสารต่าง ๆ ที่สามารถเรียกดูได้จากระบบของ กรมศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ที่มาใช้บริการ
<p>3.4 เร่งรัดพระราชบัญญัติส่งเสริม การพาณิชย์นาวี พ.ศ. เพื่อให้มีผล ใช้บังคับโดยเร็ว เพื่อให้มีกฎหมาย สำหรับการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ นาวีของไทย</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● กรมเจ้าท่าได้รับข้อสั่งการจากรองนายกรัฐมนตรีให้หารือ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการ เรียบร้อยแล้ว กรมเจ้าท่าได้มีการส่งข้อมูลตามที่สำนักงาน ก.พ.ร. ขอไปเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ก่อนนำส่งข้อมูล อย่างเป็นทางการ กรมเจ้าท่าจะหารือร่วมกับสำนักงาน ก.พ.ร. ให้เรียบร้อยอีกครั้งเพื่อพิจารณาความครบถ้วน ของข้อมูล เพื่อให้สำนักงาน ก.พ.ร. มีข้อมูลที่เพียงพอ ในการเสนอการจัดตั้งสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวี



สภาพปัญหา/ข้อเสนอแนะ	การตอบสนองของหน่วยงานภาครัฐ
	(องค์การมหาชนตามพระราชบัญญัติเฉพาะ) ไปยังชั้น การพิจารณาของคณะอนุกรรมการ กพม. และคณะกรรมการ กมพ. ให้ความเห็นชอบต่อไป
4. ขาดแคลนบุคลากรปฏิบัติงานบนเรือ	
4.1 ในระยะสั้น เห็นควรให้มีการ ผ่อนผันปรับลดอัตราส่วนคนประจำ เรือที่มีสัญชาติไทยสำหรับเรือขนาด ใหญ่ที่ให้บริการเดินเรือระหว่าง ประเทศเป็นระยะเวลา 5 ปี และเพิ่ม การผลิตคนประจำเรือระดับลูกเรือ	<ul style="list-style-type: none"> ● กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลการจัดทำตลาด นัดแรงงาน เพื่อนำผลของการจัดทำตลาดนัดแรงงาน มาพิจารณาว่า คนประจำเรือไทยขาดแคลนตำแหน่งใดบ้าง เพื่อประกอบการจัดทำนโยบายและประสานไปยัง สถาบันการศึกษาให้ดำเนินการผลิตบุคลากรให้ตรงกับ ความต้องการของตลาด ทั้งนี้ ประเด็นที่สมาคมเจ้าของ เรือไทยเสนอขอลดสัดส่วนคนประจำเรือที่ต้องเป็นสัญชาติ ไทยสำหรับเรือที่มีขนาดเกินกว่า 50,000 ตันกรอส กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างพิจารณาประเด็นดังกล่าวกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากผลการพิจารณาเป็นประการใด จะแจ้งสมาคมเจ้าของเรือไทยทราบต่อไป
4.2 ในระยะยาว เห็นควรให้ สถาบันการศึกษาเพิ่มการฝึกอบรม โดยเน้นทักษะภาษาอังกฤษ และ ความรู้เกี่ยวกับระบบความปลอดภัย ของเรือและระบบเทคโนโลยี สารสนเทศ เป็นต้น	

ที่มา : คณะผู้ศึกษา

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

- จากการที่นายกรัฐมนตรีได้ให้นโยบายเป็นการพัฒนาการขนส่งทางทะเล แต่การนำ
นโยบายไปสู่การปฏิบัติ คือ จัดทำแผนการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับ
บริการขนส่งทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป และอาจจะไม่ประสบความสำเร็จ ความคิดเห็นที่แสดงต่อ
ประเด็นดังกล่าว ควรสนับสนุนให้มีการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับกองเรือไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน
และสร้างความร่วมมือกับผู้ส่งออกให้มีความเข้มแข็ง และเอื้อประโยชน์ร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการ
เรือและผู้ส่งออก โดยมีภาครัฐเข้ามาส่งเสริมและสนับสนุนในแต่ละเรื่องจะทำให้ได้รับประโยชน์
มากกว่าการจัดตั้งและดูแลโดยภาครัฐ

- การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านกิจการพาณิชย์นาวี ควรรับฟังความคิดเห็น
ของผู้ประกอบการส่งออกด้วย เนื่องจาก ที่ผ่านมาสมาชิกในสมาคมได้เสนอแนะแนวความคิด
ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนโครงสร้างต่าง ๆ ส่วนใหญ่มักจะไม่ได้รับการตอบสนอง
หรือไม่มีคำตอบให้ในบางประเด็นคำถาม เช่น โครงการแลนด์บริดจ์ โครงการคลองไทย ปริมาณสินค้า
มีจำนวนมาก



- การที่รัฐจะลงทุนเพื่อประกอบกิจการเดินเรือหรือขนส่งทะเล ควรเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 75 วรรคสอง บัญญัติว่า “รัฐต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับเอกชน เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ การรักษาผลประโยชน์ส่วนรวม การจัดให้มีสาธารณูปโภคหรือการจัดทำบริการสาธารณะ” หากไม่ได้กระทำเพื่อเหตุผลตามข้อยกเว้นข้างต้น อาจเป็นกรณีการขัดแนวนโยบายแห่งรัฐดังกล่าวโดยให้นโยบายในการพัฒนาองเรือพาณิชย์ไทยและสร้างระบบนิเวศน์ที่สามารถแข่งขันได้เอื้อต่อการเจริญเติบโตขององเรือพาณิชย์ไทย มีเจตจำนงที่ชัดเจนและมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติได้และมีการปฏิบัติได้เป็นรูปธรรมต่อเนื่อง

3.6 สภาพปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการการแก้ปัญหาท่าเรือหลักของประเทศไทย

ตารางที่ 3.2 สภาพปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทาง/มาตรการการแก้ปัญหาท่าเรือหลักของประเทศไทย

สภาพปัญหาท่าเรือไทย
<p>1. ปัญหาความแออัด และ Productivity ของท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง</p> <p>ข้อเสนอแนะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เร่งแก้ไขปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่าย ● เร่งยกเลิกการบังคับให้ตู้สินค้า/ตู้เปล่าขาเข้า ณ ท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในประเทศอื่น ต้องขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และกำหนดต้นทุนให้จูงใจ การแก้ไขปัญหาคารจากรที่คับคั่งของหัวลากที่ท่าเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรจะนำตารางการเดินเรือทั้งหมดมาบริหารจัดการ เพื่อให้การจราจรที่ท่าเรือเกิดความสะดวกทั้งเรือ และรถบรรทุกที่รอรับสินค้า ซึ่งปัจจุบันปัญหาของท่าเรือ เกิดจากทั้งประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และปัญหาเชิงโครงสร้าง การกำกับดูแลของการท่าเรือที่วางไว้ไม่เอื้อให้เกิดการแข่งขัน
<p>2. การดำเนินพิธีการศุลกากรไม่ครอบคลุม 24 ชั่วโมง</p> <p>ข้อเสนอแนะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ขยายเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ณ ด้านศุลกากร เป็น 7 วัน ตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีลักษณะเป็นการผลัดเวร และไม่คิดค่าล่วงเวลาจากผู้ส่งออก - นำเข้า
<p>3. การพัฒนาด้านเศรษฐกิจดิจิทัลและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ล่าช้า</p> <p>ข้อเสนอแนะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เร่งพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ● เร่งพัฒนา National Digital Trade Platform (NDTP)
<p>4. ฐานข้อมูลภาครัฐเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งทางทะเล ไม่ได้ถูกนำมาจัดทำให้เป็นระบบที่ให้ภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการสามารถดึงข้อมูลไปใช้ได้ ยกตัวอย่างเช่น สหรัฐอเมริกา</p>



สภาพปัญหาท่าเรือไทย

ที่ได้ทำระบบฐานข้อมูลในลักษณะดังกล่าวและให้เอกชนเสียค่าใช้จ่ายในการเข้าไปดึงข้อมูลมาใช้เป็นต้น ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สามารถนำไปใช้งานวิจัยได้ทุกอย่าง สามารถระบุประเทศต้นทางและประเทศปลายทางได้ และสามารถพยากรณ์การขนส่งในอนาคตได้

5. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ได้แก่

5.1 ควรยกเว้นการเก็บค่าภาระสินค้า (Cargo Dues) สำหรับเรือท้องแบนขนาดใหญ่ (Barge) ที่ขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยาเข้าไปขนถ่ายในเขตท่าเรือกรุงเทพ พร้อมทั้งจัดกลุ่มประเภทของสินค้าที่ต้องชำระค่าภาระสินค้า และกำหนดอัตราเรียกเก็บสำหรับสินค้าแต่ละกลุ่มให้สอดคล้องกับสัดส่วนต้นทุนของสินค้า

5.2 ควรศึกษาและกำหนดมาตรฐานคุณภาพตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าแต่ละประเภทและมีการซ่อมบำรุงและส่งมอบตู้ในสภาพที่พร้อมใช้งานและสอดคล้องกับมาตรฐาน

5.3 ควรส่งเสริมการผลิตและการลงทุนเพื่อใช้บรรจุภัณฑ์หมุนเวียน เช่น ตู้คอนเทนเนอร์และผลิตภัณฑ์หมุนเวียนจากวัสดุประเภทอื่น เป็นต้น

5.4 แนวโน้มการขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์มีมากขึ้น จะมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับเรือคอนเทนเนอร์ ที่เข้ามาที่ท่าเรือ คือ 1) เรือคอนเทนเนอร์มีขนาดใหญ่ขึ้น 4 เท่า ภายใน 25 ปี และ 2) ปริมาณระวางเรือปัจจุบันและอนาคต มีแนวโน้มสูงขึ้นร้อยละ 40 ในอีก 3 ปีข้างหน้า การบริหารจัดการท่าเรือ ควรมีการเตรียมการเชิงรุก เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวดังนี้

(1) การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง

- การควบรวบฝั่ง B จำเป็นต้องบูรณาการพื้นที่หลังท่า ปรับเปลี่ยน ยุบทิ้ง โครงสร้างอาคาร รั้วบางส่วนเพื่อเพิ่มพื้นที่หลังท่า รวมถึงปัญหาที่เกิดจากท่าเรือเอกชนมีพื้นฐานเดียวกัน

- การหาผู้รับสัมปทานรายใหม่ฝั่ง B ต้องไม่ยึดเยื้อเหมือนกรณีสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (Inland Container Depot : ICD) ซึ่งจะสร้างความเสียหายอย่างมากต่อเนื่องจากฝั่ง F จะล่าช้าไม่ต่ำกว่า 4 ปี

- การส่งออกนำเข้ารถยนต์จะคงอยู่ในระดับสูง เนื่องจากนโยบาย EV ใน EEC ดังนั้น จึงจำเป็นต้องดูภาพรวมทั้งกระบวนการ ไม่ใช่เฉพาะพื้นที่หน้าท่ารับเรือ RoRo หรือ Roll-on Roll-off ซึ่งปัจจุบันมีการทำถ่ายลำของเรือ RoRo มากขึ้นกว่าอดีตอย่างมาก

- ควรพิจารณาขยายถนนสาย 3009 เพื่อรองรับการขยายตัวของฝั่ง F และอาจจำเป็นต้องวางแผนเรื่องทางยกระดับเข้าท่าเรือเส้นทางที่ 2 3.7

- ปรับลดกระบวนการราชการเรื่องการถ่ายลำ ซึ่งปัจจุบันติดขัดอยู่ที่กระทรวงพาณิชย์

(2) การบริหารจัดการท่าเรือกรุงเทพ

- การท่าเรือเก็บสินค้าตกค้างและสินค้าที่สุลกากรยึดไว้ โดยใช้ตู้สินค้าของสายเรือเป็นที่ฝากเก็บ นอกจากนี้ ยังเรียกเก็บค่าภาระกับสายเรือในอัตราเดียวกับตู้มีสินค้า จึงทำให้เกิดความเสียหายรวมประมาณ 500 ล้านบาท ซึ่งสายเรืออาจจะต้องพิจารณาเพิ่มค่าบริการกับผู้นำเข้าในอนาคต หากการท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่พิจารณาลดค่าภาระตามแนวปฏิบัติในอดีต



สภาพปัญหาท่าเรือไทย

- ประเด็นการเก็บค่าใช้จ่ายไม่เป็นธรรมดังกล่าวส่งผลโดยตรงกับปริมาณสินค้าที่ลดลงที่ท่าเรือกรุงเทพในช่วง 24 เดือนที่ผ่านมา

5.5 Carbon Net Zero การเปลี่ยนผ่านไปสู่การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อย่างสมบูรณ์ภายในปี พ.ศ. 2593 ทำให้บริษัทสายการบินเรือของทุกประเทศและบริษัทท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการสนับสนุนและปรับใช้การขนส่งที่ไม่ปล่อยก๊าซเรือนกระจก จะต้องเตรียมกลยุทธ์ที่ยืดหยุ่นและแข็งแกร่งสำหรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยทุกฝ่ายควรดำเนินงานเพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตามเกณฑ์ของ IMO ดังนั้น เรือใหม่ ๆ ที่เข้ามาในประเทศจะมีลักษณะที่เปลี่ยนไปจากเดิม จึงจำเป็นต้องวางแผนเรื่องครุภัณฑ์ในการยกสินค้าด้วยเช่นกัน

5.6 การพัฒนาการรับส่งข้อมูลดิจิทัลในระบบคอนเทนเนอร์ เพื่อให้สามารถติดตามตู้คอนเทนเนอร์ได้อย่าง Real Time ปัจจุบันเทคโนโลยีต่าง ๆ มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ระบบ PCS ที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาอยู่นั้น ยังไม่สามารถครอบคลุมและยังไม่เสร็จสมบูรณ์ทั้งที่ควรจะมีแพลตฟอร์มกลางที่สามารถเชื่อมโยงทุกระบบเข้าด้วยกัน

ที่มา : คณะผู้ศึกษา

3.7 ประเด็นการขาดแคลนบุคลากร คนประจำเรือที่มีความรู้ความสามารถ

3.7.1. สภาพปัญหา และอุปสรรคของการผลิตบุคลากรคนประจำเรือ

1) ปัจจุบันศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีผู้สนใจเข้ามาศึกษาในจำนวนที่ลดน้อยลง เนื่องจากปัจจัยของโลกสมัยใหม่ในยุคปัจจุบันที่เข้ามาบีบหนทางต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางอาชีพของคนรุ่นใหม่มากขึ้น นอกจากนี้ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องรับทราบข้อมูลความต้องการของตลาดจากผู้ประกอบการว่ามีมากน้อยเพียงใด เพื่อนำมาวางแผนการผลิตบุคลากรให้ตรงตามความต้องการของตลาด ประกอบกับนโยบายของภาครัฐยังขาดการส่งเสริม สนับสนุนบุคลากรพาณิชย์นาวีด้วย ดังจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ที่มีการกำหนดเพียงการส่งเสริมด้านโลจิสติกส์ แต่ไม่ได้กล่าวถึงการส่งเสริมด้านกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ทั้งที่กิจการดังกล่าวสามารถนำมาซึ่งความมั่นคงทางทะเล และส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญเติบโตขึ้น

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแผนยุทธศาสตร์พาณิชย์นาวี (กรมเจ้าท่า) ในระยะ 10 ปี โดยเบื้องต้นจะมีการพัฒนาหลักสูตรให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์สากล กรมเจ้าท่าได้รับมอบหมายนโยบายจากกระทรวงคมนาคมในการจัดทำแผนการพัฒนาบุคลากรให้เป็นไปตามมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ หรือ International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Model Course ของ International Maritime Organization : IMO) ทั้งในหลักสูตรระยะสั้น และหลักสูตรระยะยาว รวมถึงหลักสูตร



ระดับปริญญาตรี ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมและกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ดังนี้

- แผนผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชย์นาวีในปัจจุบันทั้งหลักสูตรระยะสั้น และหลักสูตรระยะยาว
- แผนพัฒนาและกำกับดูแลการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชย์นาวี
- แผนการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากล และเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ

2) สถานการศึกษาในกำกับภาครัฐ มหาวิทยาลัยบูรพาในการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี มีจัดการเรียนการสอนในหลักสูตรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี เช่น วิทยาการเดินเรือ เป็นต้น จึงต้องได้รับมาตรฐานหลักสูตรจากทั้งกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม และมาตรฐาน STCW ซึ่งนิสิตที่จบจากหลักสูตรนี้จะได้รับใบรับรองตาม IMO Model course 7.01 หลักสูตรนายเรือและต้นเรือ และใบรับรองตาม IMO Model course 7.03 หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือจากกรมเจ้าท่า และมีสิทธิ์สอบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ระดับนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือของเรือกลเดินทะเล จากกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม สามารถทำงาน ในสายอาชีพนักเดินเรือ บริษัทสายการเดินเรือ บริษัทแท่นขุดเจาะน้ำมันนอกชายฝั่ง (Offshore) อยู่ต่อเรือ ท่าเรือเอกชนและท่าเรือของรัฐวิสาหกิจ รวมถึงรับราชการในกรมเจ้าท่า และกรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี สภาพปัญหาในการดำเนินการ ได้แก่

(1) ขาดแคลนอาจารย์ประจำผู้สอนวิชาด้านพาณิชย์นาวี เนื่องจากคุณสมบัติของอาจารย์ประจำของมหาวิทยาลัยที่ถูกกำหนดไว้ว่าจะต้องมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาบรรจุเป็นอาจารย์ประจำ รวมถึงค่าตอบแทนในตำแหน่งอาจารย์ประจำยังน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับภาคเอกชน จึงไม่สามารถดึงดูดผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์มาเป็นอาจารย์ประจำ ดังนั้น มหาวิทยาลัยจึงแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเชิญผู้เชี่ยวชาญจากกรมเจ้าท่า และจากเอกชนมาเป็นอาจารย์พิเศษ เพื่อสอนวิชาที่เกี่ยวข้องกับการเรียนการสอนมาโดยตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา

(2) ความสนใจของผู้เรียนลดน้อยลงกว่าในอดีตและมีแนวโน้มจะลดลงไปเรื่อย ๆ จึงทำให้การผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีลดลงไปด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม สถานการณ์การขาดแคลนคนประจำเรือที่เป็นนักเดินเรือไม่เพียงพอต่อความต้องการจริง แต่บุคลากรด้านพาณิชย์นาวีที่ทำงานบนบกมีปริมาณที่อาจจะไม่ได้ขาดแคลนมากนัก เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว

(3) งบประมาณในการพัฒนาหลักสูตรและการผลิตนักเดินเรือ เนื่องจากมหาวิทยาลัยบูรพา เป็นมหาวิทยาลัยของรัฐ ดังนั้นการบริการสังคมจึงถือว่าการบริการสังคมเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญ แต่หากมองในแง่ของธุรกิจแล้วนั้น การผลิตนักเดินเรือ 1 คน ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก เมื่อเปรียบเทียบกับบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีที่ทำงานบนบก ที่ผ่านมามหาวิทยาลัยจึงไม่ได้เน้นการเพิ่มปริมาณนักเดินเรือมากนัก เนื่องจากเป็นต้นทุนที่มหาวิทยาลัยจะต้องแบกรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว



3.7.2. การประเมินผลคุณภาพของบัณฑิตที่จบการศึกษา

1) หน่วยผลิตบุคลากร มีการติดตามข้อมูลจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ พบว่าอยู่ในเกณฑ์ระดับดีมาก แต่อย่างไรก็ตามการเพิ่มทักษะด้านเทคโนโลยีและเครื่องจำลองการเดินทางเรือต่าง ๆ ที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน มีความจำเป็นเพื่อให้นักศึกษาสามารถนำทักษะดังกล่าวไปใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้

2) หน่วยใช้บุคลากรให้ข้อมูล มีการประเมินบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือ ดังนี้

(1) การทำงานบนเรือมีลักษณะงานที่หนักเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้และค่าตอบแทนอื่น ๆ จึงทำให้มีการเปลี่ยนสายงานไปทำงานลักษณะอื่นแทน รวมถึงนักศึกษาชั้นปีที่ 4 ของมหาวิทยาลัยที่มีการเรียนการสอนโดยพบว่าเมื่อขึ้นชั้นปีที่ 4 และได้มีการทดลองทำงานบนเรือแล้ว กลับพบว่าการทำงานหนักเกินไป จึงเลือกที่จะไม่ทำงานบนเรือและหันไปทำงานด้านโลจิสติกส์อื่นแทน

(2) ศักยภาพด้านภาษาของคนบนเรื่อน้อย จึงทำให้ไม่สามารถเติบโตได้ในสายการเดินทางเรือของบริษัทต่างประเทศ

(3) มาตรฐานและความอดทนของบุคลากรบนเรือและบุคลากรรุ่นใหม่ ด้านพณิชยนาวิของไทยลดน้อยลง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า เวียดนาม เป็นต้น

(4) บุคลากรที่ทำงานบนเรือมีมาตรฐานที่ต่ำลง รวมถึงการรักษาระเบียบ วินัยในการทำงานซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องมีการปฏิบัติงานบนเรือก็ลดลงด้วย

(5) การเดินเรือในประเทศ ประสบปัญหาโดยตลอดการขาดแคลน นายประจำเรือ (Officer) และลูกเรือ นายประจำเรือและลูกเรือส่วนใหญ่เลือกที่จะไปทำงานกับบริษัทสายเรือระดับโลกเนื่องจากมีค่าตอบแทนรายได้ที่สูงกว่า โดยเฉพาะตำแหน่งนายประจำเรือจะขาดแคลนอย่างมาก

3.7.3. ข้อเสนอแนะทางการแก้ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรคนประจำเรือ

(1) การแก้ปัญหาโดยการผลักดันร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ได้มีหนังสือลงวันที่ 20 มีนาคม 2566 โดยเสนอความเห็นให้กิจการด้านการพาณิชย์นาวียังคงอยู่ที่กรมเจ้าท่า และให้นำภารกิจด้านส่งเสริมและการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีมาทดลองดำเนินการ โดยจัดตั้งเป็นหน่วยบริการรูปแบบพิเศษ (Service Delivery Unit : SDU) ก่อน เพื่อประเมินความเป็นไปได้ ประโยชน์ และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับสำนักงาน ก.พ.ร. ในการดำเนินการ ซึ่งจะต้องติดตามความคืบหน้าต่อไป

(2) ควรมีหน่วยงานที่ควบคุมและจัดเก็บข้อมูล สถิติคนประจำเรือที่ได้รับมาตรฐานจากกรมเจ้าท่า รวมถึงความต้องการทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจะได้วางแผนการผลิตบุคลากรได้ตรงตามจำนวนความต้องการ และการนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อวางแผนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน



(3) การกำหนดให้เรือที่ใช้สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ตามกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2550 จึงทำให้บางบริษัทไทยที่ให้บริการเดินเรือระหว่างประเทศ แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการนำเรือไปจดทะเบียนประเทศอื่นที่ไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับสัญชาติของคนประจำเรือ ดังนั้น หากมีการปรับลดจำนวนสัดส่วนดังกล่าวลงจะทำให้บริษัทไทยหันมาซ้กธงไทยเพิ่มมากขึ้น

(4) ควรมีความตกลงร่วมกันระหว่างศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิกมัมหาวิทยาลัยที่เปิดสอนหลักสูตรด้านพาณิชยนาวิกมัโดยเฉพาะด้านการเดินเรือ ซึ่งค่านิยมของคนในประเทศไทยมักจะเน้นการได้รับใบปริญญาเพื่อนำมาประกอบอาชีพ ในขณะที่ต่างประเทศจะเน้นการพัฒนาและฝึกทักษะการเดินเรือให้ชำนาญแล้วจึงมาศึกษาต่อเพื่อจะได้ใบประกาศ หรือการศึกษาต่อในระดับปริญญาโท ควรจะต้องมีประสบการณ์ในการทำงานมาแล้วจึงจะสามารถศึกษาต่อได้ เพื่อให้การจัดทำวิทยานิพนธ์มีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

(5) การส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้คนรุ่นใหม่หันมาสนใจและเดินเข้าสู่ธุรกิจพาณิชยนาวิกมัเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตำแหน่งคนบนเรือ เกิดการจ้างงานและเพิ่ม รายได้เฉลี่ยของบุคลากรในอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิกมัและเกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น ส่งผลดีทั้งเชิงพาณิชย์และการท่องเที่ยว รวมถึงเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเพื่อสร้างทัศนคติที่ดี ให้คนไทยมีใจรักทะเลและสนใจที่จะเข้าสู่วิชาชีพด้านการพาณิชยนาวิกมัมากขึ้น

3.8. การศึกษาคุณภาพปัญหาการดำเนินการท่าเรือสงขลา

3.8.1 ท่าเรือสงขลาถูกออกแบบมาให้เป็นท่าเอนกประสงค์ โครงสร้างหน้าท่าไม่สามารถรองรับปั้นจั่นหน้าท่าได้ ลานวางตู้สินค้ามีหลายลานและมีขนาดเล็ก และยังประสบปัญหาเรื่องโรงพักสินค้าที่ขวางทางครนหน้าท่าด้วย จึงควรต้องมีการปรับโครงสร้างของท่าเรือ อย่งไรก็ตาม บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้กำหนดเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการปรับปรุงท่าเรือด้วยแล้ว โดยบริษัทฯ มีแผนการลงทุนพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ประกอบด้วย การลงทุนเพื่อปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ (Port Facilities) ได้แก่ การปรับปรุงท่าเรือเพื่อติดตั้งปั้นจั่นและปรับฝั่งท่าเรือ การลงทุนติดตั้งและจัดหาเครื่องจักรอุปกรณ์ท่าเรือ ประกอบด้วย เครื่องจักรอุปกรณ์หลัก อาทิ ปั้นจั่นหน้าท่าจำนวน 3 หน่วย รถยกตู้สินค้าหนัก รถยกตู้สินค้าเปล่า รถยกทั่วไป เรือลากจูง จำนวน 2 ลำ และเครื่องจักรและอุปกรณ์สนับสนุนอื่น ๆ พัฒนาระบบการขนถ่ายจัดวางตู้คอนเทนเนอร์บนลานรับฝากตู้คอนเทนเนอร์ ติดตั้งระบบรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า (Rubber Tyred Gantry Crane : RTG) เพิ่มจำนวน 6 คัน ทดแทนระบบรถยกตู้คอนเทนเนอร์บางส่วน เป็นต้น

3.8.2 ปัญหาโพงพางเป็นประเด็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เรือขนส่งสินค้าหลีกเลี่ยงที่จะไม่ใช้บริการท่าเรือสงขลา เนื่องจากบางจุดมีโพงพางขวางร่องน้ำเกือบทั้งหมด ทำให้เรือขนส่งสินค้าต้องหลบโพงพาง หากเรือชนโพงพางผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินให้กับเจ้าของโพงพาง ซึ่งประเด็นนี้ควรเป็นประเด็นการแก้ไขอย่างเร่งด่วน



3.8.3 ปัญหาด้านร่องน้ำ การทับถมดินตะกอน ส่งผลให้เกิดการตื้นเขินของร่องน้ำ ซึ่งร่องน้ำทะเลสาบสงขลากำหนดความลึกไว้ที่ 9 เมตร เพื่อรองรับเรือที่จะเข้าใช้บริการได้มากขึ้น จึงต้องมีการขุดลอกร่องน้ำตลอด ซึ่งประเด็นปัญหาดังกล่าวจะต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวัง และคำนึงถึง การยุบตัวของแนวชายฝั่งบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงด้วย

3.8.4 การสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาล ในระยะแรกควรมีการสนับสนุนงบประมาณ สำหรับการพัฒนาท่าเรือ และควรเร่งรัดการอนุมัติงบประมาณให้กับกรมเจ้าท่าในการขุดลอก และบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ 9 เมตรด้วย เนื่องจากที่ผ่านมาได้รับอนุมัติงบประมาณ ล่าช้าทำให้ปริมาณตะกอนสูงชันมากกว่าที่กรมเจ้าท่าได้ประเมินไว้ในการขออนุมัติงบประมาณ ในแต่ละครั้ง

3.8.5 ภาครัฐควรมีนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจน เนื่องจาก ประเด็น ปัญหาท่าเรือสงขลาดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ประเทศชาติเสียผลประโยชน์มหาศาล ทั้งมิติด้านการค้า จากปริมาณการขนส่งสินค้าที่หายไป มิติด้านเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมที่จะตามมา ซึ่งรัฐบาลควรให้ความสำคัญการพัฒนาท่าเรือทั้งประเทศและส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านและดึงดูดให้เรือหันมาชุกธงไทยมากยิ่งขึ้น

3.9 การศึกษาดูงานท่าเรือมาบตาพุด จากการศึกษาดูงานโครงการขยายท่าเรือมาบตาพุดอยู่ในระหว่างดำเนินการ มีการวางแผนครอบคลุมการนำ Digital Logistics มาใช้ เพื่อการบริหารจัดการ และการดำเนินงานของท่าเรือทั้งในเรื่องของ PCS

บทที่ 4 ผลการศึกษา

การศึกษาการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบันที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการพัฒนา ศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของกระบวนการขนส่งทางทะเล ของประเทศไทย และ (2) นำเสนอแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักของประเทศไทย เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ของไทย วิธีการศึกษาเชิงคุณภาพ การวิเคราะห์ผลใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้

4.1 สภาพปัญหาของการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลัก

การขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของการพาณิชย์นาวี ศักยภาพการขนส่งทางทะเลขึ้นอยู่กับ องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ศักยภาพการบริการท่าเรือ ตลอดจนการขนส่ง เชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ เป็นธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีการแข่งขันกับต่างประเทศโดยเสรี ดำเนินการโดยภาคเอกชนต้นทุนสูง แต่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ ความมั่นคง และสมุททานุภาพ ของประเทศ ภาครัฐต้องสนับสนุนส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ผลการศึกษาสภาพปัญหาปัจจุบันของการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย และศักยภาพท่าเรือหลัก สรุปดังนี้

4.1.1 สภาพปัญหาการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ได้แก่

1) กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็กมากและมีอายุเฉลี่ยสูง ขนาดกองเรือพาณิชย์ไทย เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตของสินค้าที่เป็นการค้าระหว่างประเทศ ปัจจุบันยังคงมีสัดส่วนเพียง ร้อยละ 10 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด การเพิ่มขึ้นของเรือใหม่จดทะเบียนสัญชาติไทยในแต่ละปีมีน้อย ร่วมกับมีการนำเรือที่ถอนทะเบียนเรือโดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น ในแต่ละปีด้วยเช่นเดียวกัน ทำให้การขนส่งทางทะเลของประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ ผู้ประกอบการ เรือพาณิชย์ไทยสูญเสียโอกาสและไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ ทำให้ประเทศสูญเสียรายได้ ที่พึงได้รับจากค่าระวาง ของการขนส่งสินค้าจำนวนมาก ความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้น้อย รวมทั้งสูญเสียโอกาสในกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกองเรือพาณิชย์ เช่น กิจการทำเรือ อยู่เรือ และกิจการเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในบริบทของการแข่งขันระหว่างประเทศ และส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในเรื่องของการสูญเสียรายได้ด้วยเช่นเดียวกัน สาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเพิ่มเรือจดทะเบียนไทยน้อย รวมทั้งผู้ประกอบการถอนทะเบียนเรือ โดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น ได้แก่



(1) ขาดแหล่งเงินกู้ที่มีดอกเบี้ยต่ำ ระยะคืนทุนนาน ที่เพียงพอต่อการลงทุนขนาดใหญ่ เพื่อจัดหาเรือมาเพิ่มใหม่ การลงทุนซื้อเรือขนส่งสินค้าเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ ระยะเวลาคืนทุนยาว ทำให้ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยมีความต้องการแหล่งเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ และระยะเวลาการคืนเงินกู้ยาว ปัจจุบันมีความร่วมมือกับ EXIM Bank ในการบริการด้านการลงทุนในกิจการเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ซึ่งมีการออกแบบผลิตภัณฑ์ให้เข้ากับสิ่งที่ผู้ประกอบการต้องการได้ เช่น เจ้าของเรือสามารถที่จะได้รับสนับสนุนสินเชื่อได้ทั้งเรือใหม่ หรือเรือมือสอง หรือเรือที่ต่อใหม่อยู่ระหว่างต่อเรือ เป็นต้น แต่ในการดำเนินธุรกิจกองเรือพาณิชย์อัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้ยังค่อนข้างสูง ระยะเวลาการคืนทุน และระยะเวลากเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลอาจเป็นระยะเวลาที่สั้นเกินไป จึงยังไม่สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการเดิมหรือผู้ประกอบการใหม่ลงทุนจัดหาเรือพาณิชย์ลำใหม่

(2) ข้อจำกัดด้านมาตรการภาษี สิทธิประโยชน์ของการจดทะเบียนเป็นเรือพาณิชย์ไทย ทำให้นอกจากผู้ประกอบการตัดสินใจลงทุนเพิ่มน้อยแล้วยังเป็นปัจจัยสำคัญทำให้ผู้ประกอบการถอนทะเบียนเรือไทยไปจดทะเบียนเรือต่างชาติ ข้อจำกัดที่ผู้ประกอบการเสนอได้แก่

- สิทธิพิเศษทางภาษี ประเทศไทยมีการสนับสนุนให้แก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียน ในระบบ Shipping Incentives โดยคิดภาษีจากรายได้ที่มาจากการประกอบกิจการเดินเรือแก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตามกฎหมายไทยเท่านั้น และยังคงกำหนดเงื่อนไขว่าจะต้องใช้เรือไทยและต้องมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่สร้างข้อจำกัดให้แก่ผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทยเป็นอย่างมาก

- ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ในการซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ ผู้ประกอบการเรือไทยที่นำเข้าเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย หากไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) จะต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่มผ่านกรมศุลกากรเป็นเงินสดในอัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าเรือ และแม้ว่าจะสามารถดำเนินการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มได้ทั้งหมด แต่การจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าวเป็นเงินสด ทำให้ผู้ประกอบการที่นำเข้าเรือจากต่างประเทศมีต้นทุนในการประกอบธุรกิจเพิ่มขึ้น อีกทั้งกระบวนการขั้นตอนขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มมีความล่าช้า ทำให้ผู้ประกอบการขาดสภาพคล่องทางการเงินในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกรนำเข้าเรือไปจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ไม่มีการะภาษีในส่วนนี้

- ภาษีการเช่าเรือต่างชาติมาเสริมกองเรือ ปัจจุบันการเช่าเรือจากต่างชาติเพื่อเสริมจำนวนเรือในธุรกิจการขนส่งทางทะเลของผู้ประกอบการเรือไทย จะต้องจ่ายภาษีจากการเช่าทรัพย์สินในอัตราร้อยละ 5 - 15 ตามแต่ระดับความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการทำอนุสัญญาต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามกับอีกประเทศ ซึ่งการกำหนดอัตราร้อยละดังกล่าวเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง

- ภาษีการเช่าตู้คอนเทนเนอร์ มีปัญหาและอุปสรรค คือ กรณีผู้ประกอบการเรือไทยต้องเช่าตู้คอนเทนเนอร์จากบริษัทในต่างประเทศ ผู้ประกอบการจะต้องหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายจากเงินค่าเช่าให้กับบริษัทดังกล่าวในอัตราร้อยละ 15 เนื่องจากบริษัทในต่างประเทศจะให้ผู้ประกอบการไทยจ่ายค่าเช่าตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญาเช่า



(3) การอำนวยความสะดวกภาครัฐที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือพาณิชย์ไทย ไม่สะดวก มีความล่าช้า และไม่มีระบบให้ผู้ประกอบการเรือไทยสามารถติดต่อได้ทุกวันในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วน

2) หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวี มีข้อจำกัดในการดำเนินงานส่งเสริมศักยภาพกองเรือ พาณิชย์ไทย สำนักงานส่งเสริมพาณิชย์นาวี ซึ่งมีสถานะเทียบเท่ากรม ถูกปรับโครงสร้างเป็นหน่วยงานระดับกองในกำกับดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการกำกับดูแลทำให้ทั้งในด้านโครงสร้างบุคลากรขาดผู้เชี่ยวชาญด้านพาณิชย์นาวี ความสำคัญของหน่วยงานลดลง ไม่เพียงพอในการเจรจาผลักดันมาตรการต่าง ๆ ในการส่งเสริมพาณิชย์นาวี กับหน่วยงานอื่น การเสนอแนะมาตรการสนับสนุนการลงทุนเพื่อขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยขาดความต่อเนื่อง เช่น ไม่มีการกำหนดเป้าหมายของการเพิ่มขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ ทำให้มาตรการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านมา และในระยะ 5 ปีต่อไป (2566 - 2567) ขาดเป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม

3) กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย บางฉบับมีความล้าสมัย มีการแก้ไขล่าช้า ไม่ทันต่อบริบทของการขนส่งทางทะเล และการปฏิบัติตามหลักสากลที่มีการเปลี่ยนแปลงไป

(1) กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น การจดทะเบียนเรือ การขออนามเรียกขานเรือ (Call Sign) การถอนทะเบียนเรือ ใบอนุญาตใช้เรือ และหนังสือสัญญาคนประจำเรือ เป็นต้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องหลัก ๆ มีอยู่ 2 ฉบับ ได้แก่พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างล้าสมัย ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้มีการปรับปรุงกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวมาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ตาม ยังพบว่ายังมีบางมาตราที่ยังล้าสมัยและควรมีการปรับปรุง เช่น เรื่องการจดทะเบียนเรือ เพื่อให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ผู้ประกอบการเรือมีความสะดวกและเป็นการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเรือ เป็นต้น โดยอาจจะนำระบบหรือเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ใกล้เคียงกับประเทศสิงคโปร์มาใช้เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ความโปร่งใสให้กับหน่วยงานภาครัฐ และลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ

(2) พ.ร.บ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. มีการพิจารณาล่าช้ามาก ทำให้ข้อเสนอในการจัดตั้งหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีที่เหมาะสม ยังไม่ได้ถูกนำไปสู่การปรับปรุงให้มีสมรรถนะเพียงพอต่อการทำบทบาทหน้าที่

(3) กฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2550 กำหนดให้เรือที่ใช้สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยปฏิบัติได้ยาก เนื่องจากประเทศไทยขาดแคลนบุคลากรในระดับดังกล่าวทำให้บางบริษัทไทยที่ให้บริการเดินเรือระหว่างประเทศ แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการนำเรือไปจดทะเบียนประเทศอื่นที่ไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับสัญชาติของคนประจำเรือ แต่ขอให้เป็นไปตามอนุสัญญา Standard or Certification and Watch keeping (STCW) เท่านั้น



(4) การปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภายในเพื่อเป็นไปตามข้อผูกพันและพันธะตามอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ได้แก้ไขปรับปรุงใหม่บังคับใช้ในปัจจุบันมีความล่าช้า เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายาม ของคนประจำเรือที่มีการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของมาตรฐาน การฝึกอบรมเพิ่มเติมเป็นฉบับในปี ค.ศ. 2010 มาตรการของ IMO ที่กำหนดให้เรือเดินสมุทรทุกลำต้องได้รับการรับรองตามเกณฑ์การลดปริมาณการปล่อยค่าไอเสียจากการเดินเรือด้วยวิธีการต่างๆ ซึ่งมีการปรับปรุงเกณฑ์มลพิษทางทะเล (Maritime Pollution, MARPOL) ใหม่ที่มีความเข้มข้นขึ้น โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2566

4) ขาดแคลนบุคลากรคนไทยที่มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานคนประจำเรือและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล เนื่องจากปัจจุบันการผลิตบุคลากรในสาขาการเดินเรือขนส่งทางทะเล ในระดับนายประจำเรือมีแหล่งผลิตตามมาตรฐานข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (STCW) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) สาเหตุหลัก ๆ ได้แก่

(1) หลักสูตรเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวีได้รับความสนใจน้อย ค่าใช้จ่ายในการเรียนสูง และเมื่อสำเร็จการศึกษาบางสาขาไม่สามารถเข้าทำงานได้นาน

(2) ไม่มีการศึกษาวางแผนความต้องการกำลังคนทำงานในด้านกิจการพาณิชย์นาวีของหน่วยผลิตบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน

(3) ไม่มีฐานข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากร อย่างเป็นระบบ เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวี ทำให้การรวบรวมข้อมูลสำคัญต่าง ๆ ขาดความต่อเนื่อง

(4) บุคลากรไทยเมื่อปฏิบัติงาน พบว่า มีปัญหาด้านศักยภาพด้านการใช้ภาษาอังกฤษ และควมมีวินัย

4.1.2 สภาพปัญหาการพัฒนาศักยภาพการบริการท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอก พบว่า สภาพปัญหาของแต่ละท่าเรือหลักก็มีความแตกต่างกันตามบริบทของประเภทการใช้งานของท่าเรือ หน่วยงานเจ้าของท่าเรือ และผู้บริหารท่าเรือ การพัฒนาศักยภาพการบริการท่าเรือส่วนใหญ่เป็นเชิงตั้งรับตามมาตรการต่าง ๆ ที่ถูกกำหนดไว้เพื่อการดำเนินธุรกิจ แต่ยังไม่มีการพัฒนาเชิงรุกเพื่อให้ท่าเรือของไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียน จากข้อมูลสะท้อนถึงปัญหาทั้งในภาพรวมและปัญหาเฉพาะ ดังนี้

1) โครงสร้างของท่าเรือมีข้อจำกัดของพื้นที่หลังท่า และการเชื่อมต่อการขนส่งภายในท่าเรือ และภายนอกท่าเรือ ทำให้การให้บริการภายในท่าเรือมีความล่าช้า ดังนี้

(1) ท่าเรือแหลมฉบัง มีการขยายพื้นที่ ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการให้บริการเรือสินค้าคอนเทนเนอร์และอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น แต่เนื่องจากพื้นที่หลังท่าฝั่ง B ปัจจุบันน้อยเกินเมื่อเทียบกับการรับเรือเข้า ประกอบกับในการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือส่วนใหญ่ใช้การขนส่งด้วยรถยนต์และรถบรรทุก ทำให้เกิดความคับคั่งในการจราจรภายใน และ พื้นที่รอบท่าเรือ ความถี่ที่เกิดขึ้นหลายวันต่อสัปดาห์บางวันการจราจรติดขัดเกือบ 8 - 12 ชั่วโมง ซึ่งเปรียบเทียบกับรถที่ไปติดในระยะเวลาดังกล่าว รถบรรทุกสามารถวิ่งรับงานภายนอกได้ถึง 2 งาน แต่เมื่อวิ่งไปรับสินค้าไปที่



ท่าเรือแหลมฉบังกลับรับงานได้เพียงงานเดียว อย่างไรก็ตามปัจจุบันใน แผนการดำเนินงานของ การท่าเรือปี 2566 - 2567 มีโครงการเพื่อลดปัญหาดังกล่าวหลายโครงการ

(2) ท่าเรือสงขลา มีข้อจำกัดเรื่องการบริหารพื้นที่ท่าเรือ ลานวางตู้สินค้ามีขนาดเล็ก และยังประสบปัญหาเรื่องโรงพักสินค้าที่ขวางทางเครนหน้าท่า ทำให้เป็นข้อจำกัดในการรองรับเรือ สินค้าคอนเทนเนอร์ ที่ปัจจุบันเพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันผู้ประกอบการไปใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศที่ท่าเรือปีนังมากกว่า เพราะค่าระวางของท่าเรือปีนังถูกกว่าท่าเรือสงขลา บริเวณหน้าท่า ที่ไม่ได้รับดูแลอย่างเหมาะสม เพียงพอต่อการให้เรือสามารถเข้า - ออกท่าเรือได้ ได้แก่ ร่องน้ำหน้าท่า ตื้นเขิน งบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำไม่เพียงพอต่อการรักษาความลึกของร่องน้ำได้อย่างสม่ำเสมอ ปัญหาโพงพางกีดขวางการเดินเรือขนส่งสินค้า เป็นต้น

(3) แอ่งจอดเรือเกาะสีชัง สภาพแวดล้อมในการขนถ่ายกลางทะเลที่เกาะสีชัง มีปัญหามลภาวะจนมีเรื่องร้องเรียนกันมาก

2) ขาดหน่วยงานในการบริหารจัดการท่าเรือหลักในภาพรวม ทำให้พัฒนาศักยภาพ เชิงรุกของท่าเรือในภาพรวมเพื่อให้ท่าเรือของไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ ทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียน มีน้อยมาก ปัจจุบันมีเพียงท่าเรือแหลมฉบัง ที่เคยติดอันดับท่าเรือ คอนเทนเนอร์ ใน 20 อันดับของท่าเรือโลก ในปี พ.ศ. 2018 - 2519 เป็นรองจาก และมาเลเซีย ท่าเรือหลัก/ท่าเรือสำคัญที่เปิดให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเลส่วนใหญ่เน้นการพัฒนาศักยภาพ การให้บริการของท่าเรือเป็นเชิงตั้งรับตามมาตรการต่าง ๆ ที่ถูกกำหนดไว้เพื่อการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาศักยภาพจะขึ้นกับประสิทธิภาพ วัสดุทัศน งบประมาณของผู้บริหารท่าเรือ ดังนี้

(1) ท่าเรือบางแห่งสร้างเสร็จแล้วไม่สามารถหาเจ้าภาพเข้ามาดำเนินการบริหารได้ ท่าเรือบางท่าเมื่อสร้างแล้วการใช้ประโยชน์น้อย ไม่คุ้มค่า

(2) แผนการพัฒนาเชิงรุก เพื่อให้ท่าเรือสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ และได้ มาตรฐานความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล จะปรากฏน้อยมาก มีเพียงท่าเรือแหลมฉบังที่มีแผนงาน ที่ชัดเจนจะผลักดันให้เป็น Green Port สำหรับท่าเรืออื่น มีแผนการพัฒนา PCS/ Smart Port/Green Port มีน้อยมาก การพัฒนาศักยภาพท่าเรืออื่น ๆ อาจเกิดขึ้นได้ช้า ไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือ ต่างประเทศ

ประเด็นสำคัญที่ผู้ประกอบการสะท้อนความต้องการการบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือในอนาคต ได้แก่

- การหาผู้รับสัมปทานรายใหม่ ควรจะต้องทำอย่างรวดเร็ว เพื่อลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้น
- ควรพิจารณาขยายถนน เพื่อรองรับการขยายตัวของฝั่ง F และพิจารณา เรื่องการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าออกจากท่าเรือ
- การจัดการภาระเก็บสินค้าตกค้าง และสินค้าที่โดนศุลกากรยึดไว้โดยใช่ ตู้สินค้าของสายเรือที่ฝากเก็บ



- การเก็บค่าใช้จ่ายไม่เป็นธรรม ส่งผลโดยตรงกับปริมาณสินค้าของท่าเรือนั้น ๆ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ เป็นต้น

3) หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์ มีข้อจำกัด ทำให้การส่งเสริมพัฒนาศักยภาพท่าเรือขาดความต่อเนื่อง จริงจัง เช่นเดียวกับกับสภาพปัญหาของกองเรือพาณิชย์

4) การนำเทคโนโลยี ดิจิทัล มาใช้ในการให้บริการ การบริหารจัดการ การอำนวยความสะดวก ของท่าเรือ ยังไม่เพียงพอ เมื่อเทียบกับความก้าวหน้าและการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเปลี่ยนแปลงระบบการทำงานและการประสานงานกับประเทศต่าง ๆ อย่างมาก ทำให้การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการของท่าเรือและขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ ทำได้จำกัด เช่น

(1) การนำระบบ Automation มาใช้ในการให้บริการภายในท่าเรือคอนเทนเนอร์ เพื่อลดระยะเวลาในการขนย้ายและลดมลภาวะ ภายในท่าเรือ ท่าเรือแหลมฉบังมีแผนในการปรับปรุงท่าเรือ

(2) การนำเทคโนโลยี intelligent transportation system : ITS การบริหารจัดการการจราจรของท่าเรือ การพัฒนาท่าเรือให้เป็น (PCS) มีการพัฒนาเข้ามา

(3) ท่าเรือสงขลา กำลังอยู่ในระยะการปรับปรุงท่าเรือ การนำอุปกรณ์ เทคโนโลยี มาใช้ในการให้บริการของท่าเรือ

5) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ดำเนินการในเขตท่าเรือบางฉบับไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินกิจกรรม เช่น

(1) กฎหมายและพิธีการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ถ้ายาล่า มีกฎหมายที่จะต้องแก้ไขมากถึง 17 ฉบับ เป็นต้น

(2) การบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถทำได้ในเรื่องการจัดการเรื่องโพงพาง ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเดินเรือในร่องน้ำทะเลสาบสงขลา โดยโพงพางที่อยู่ในทะเลสาบสงขลาผิดกฎหมายอยู่ 2 หน่วยงาน กรมประมง การใช้เครื่องมือโพงพางทำการประมง มีความผิดตามมาตรา 67 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้หรือมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้ ซึ่งการใช้เครื่องมือทำการประมงตาม (1) เครื่องมือโพงพาง รั้วโซมาน เครื่องมือลี้ หรือเครื่องมืออื่นที่มีลักษณะและวิธีการคล้ายคลึงกันมีโทษตามมาตรา 146 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 100,000 - 500,000 บาท หรือปรับจำนวนห้าเท่าของมูลค่าสัตว์น้ำที่ได้จากการทำการประมง แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า (2) กรมเจ้าท่าการจับสัตว์น้ำในร่องน้ำโดยไม่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่า มีความผิดตามมาตรา 92 ซึ่งจะมีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 - 10,000 บาท ควรเสนอแนะให้หน่วยงานราชการทั้งสองหน่วยบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

4.2 แนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทย เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทย

การพัฒนากองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ เพื่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทย จำเป็นต้องมีให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เป็นระบบ และต่อเนื่องเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ และพร้อมรับมือสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งด้านการค้าการขนส่งระหว่างประเทศในยามปกติ และด้านความมั่นคงในสภาวะ



สงครามจะส่งผลกระทบต่อทั้งด้านเศรษฐกิจและระบบการเฝ้าระวังป้องกันภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเล และการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนทำให้ประเทศไทย มีแสนยานุภาพทางทะเล หรือ “สมุททานุภาพ” ที่มีความเข้มแข็งและเป็นพลังอำนาจของชาติต่อไป

4.2.1 ข้อเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์

1) ภาครัฐควรทบทวนและผลักดันมาตรการเพื่อให้เกิดการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ ให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลได้ สามารถกำหนดค่าระวางที่แข่งขันกับกองเรือ ต่างชาติได้ สิ่งประเทศไทยจะได้จากการทำกองเรือพาณิชย์คือ Foreign Exchange และ Balance of Payment ที่เข้ามาในประเทศไทย และหากมีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ พณิชยนาวิมาต้งฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทยมากขึ้น จะมีการสร้างธุรกิจให้มากขึ้น และมีการจ้างงานมากขึ้นด้วย แนวทางเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยมาตรการดังกล่าวได้แก่

(1) ส่งเสริมด้านเงินทุนและการให้สิทธิประโยชน์ ระบบภาษีเพื่อให้ผู้ประกอบการ จดทะเบียนเรือไทยเพิ่มมากขึ้นอย่างจริงจังและต่อเนื่อง และควรมีเป้าหมายที่ชัดเจน ได้แก่

- รัฐบาลควรต้องจัดให้มีกองทุน หรือ มาตรการทางการและการจัดหาแหล่ง เงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ ระยะการคืนทุนที่นานพอ สนับสนุนให้กับผู้ประกอบการเรือพาณิชย์สามารถ ลงทุนกับการเพิ่มเรือจดทะเบียนไทยได้ เช่น รัฐบาลเพิ่มมาตรการทางการเงินเพื่อสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ ไทยที่เคยประสบความสำเร็จมาแล้วนำมาพิจารณาดำเนินการใหม่ ซึ่งการที่ผู้ประกอบการมีต้นทุนต่ำ กว่าย่อมได้เปรียบในการแข่งขันด้านราคาและเมื่อรวมกับสถานะความเป็นคนไทย จะสามารถดึงดูด ให้เจ้าของเรือไทยเลือกที่จะจดทะเบียนเรือไทย เป็นต้น

- ควรมีการปฏิรูประบบภาษีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจกองเรือพาณิชย์สำหรับผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ที่ซักธงไทยให้ใกล้เคียง Benchmark กับประเทศอื่น เช่น ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศในภูมิภาคเดียวกับประเทศไทย เป็นต้น เพื่อปรับปรุงมาตรการการยกเว้นการ เก็บภาษี หรือปรับลดอัตราภาษีการเช่าเรือที่มีใช้เรือไทย การยกเว้นภาษีหัก ณ ที่จ่ายจากการเช่าตู้ คอนเทนเนอร์ในต่างประเทศ การเก็บภาษีเงินได้ หัก ณ ที่จ่าย และการเก็บภาษีซ้อนที่เกี่ยวข้องกับการ ขนส่งสินค้าทางทะเลกับหลายประเทศ ให้เหมาะสม เพื่อให้ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยได้รับสิทธิ ประโยชน์เท่ากับกองเรือที่ซักธงประเทศอื่น เชิญชวนให้มีผู้ประกอบการเรือพาณิชย์จดทะเบียนซักธงไทย มากขึ้น

(2) ผลักดันมาตรการส่งเสริมสิทธิประโยชน์ที่ทำให้ทั้งผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ และผู้ประกอบการธุรกิจนำเข้า - ส่งออก ใช้บริการเรือพาณิชย์ซักธงไทย เช่น ส่งเสริมการใช้ กองเรือไทยโดยให้เจ้าของสินค้าหักค่าใช้จ่ายได้ 200%

- ควรมีมาตรการส่งเสริมการจดทะเบียนกองเรือพาณิชย์ของไทย โดย Benchmark กับประเทศอาเซียนที่มีศักยภาพด้านกองเรือพาณิชย์ที่มีเรือจดทะเบียนจำนวนมาก เช่น ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นต้น เนื่องจากเป็นประเทศในภูมิภาคเดียวกับประเทศไทย เพื่อการ ปรับปรุงมาตรการสนับสนุนสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสม ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ เชิญชวนให้มี ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์จดทะเบียนซักธงไทยมากขึ้น



- ต้องมีการวิเคราะห์ประมาณการขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมกับปริมาณ ประเภทสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศไทย เพื่อให้อุปสงค์กับอุปทานมีความสมดุล และการใช้งบประมาณของภาครัฐมีประสิทธิภาพ

- กรมเจ้าท่าควรอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการให้บริการ มีมาตรการลดขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือไทยไม่ให้ง่ายยากซับซ้อนในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One-Stop-Service) เพื่อปรับลดระยะเวลาในการดำเนินการต่าง ๆ ให้รวดเร็วกว่าในปัจจุบันอำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย และควรเปิดให้มีช่องทางให้เจ้าของเรือสามารถติดต่อได้ทุกวันในกรณีมีเหตุเร่งด่วน เช่น การนำดิจิทัลเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกการดำเนินการจดทะเบียนไทย/การทำธุรกรรมของกองเรือพาณิชย์กับกรมเจ้าท่าในปัจจุบัน เช่น การยื่นเอกสาร, การชำระค่าธรรมเนียม รวมทั้งการตรวจเรือเพื่อออก ใบรับรองและเอกสารต่าง ๆ ของเรือ รวมทั้งกรมเจ้าท่าควรเปิดให้มีช่องทางให้เจ้าของเรือสามารถติดต่อได้ทุกวันในกรณีมีเหตุเร่งด่วน และปรับลดระยะเวลาในการดำเนินการต่าง ๆ ให้รวดเร็วกว่าในปัจจุบัน

2) ภาครัฐต้องเร่งทบทวนสถานะหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวี ทั้งเชิงโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ให้สามารถทำภารกิจส่งเสริมศักยภาพกองเรือเรือพาณิชย์ไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(1) ทบทวนประสิทธิภาพ/ประเมินภาระงานและหน้าที่ของหน่วยงานในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไทยที่ทำหน้าที่ในปัจจุบันเพื่อการพัฒนาหน่วยงานให้มีศักยภาพ องค์กรความรู้ความสามารถขับเคลื่อนการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ในเชิงรุก สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นรูปธรรม

(2) เร่งรัด พ.ร.บ. ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. เพื่อให้มีสำนักงานส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ตามที่คณะกรรมการร่างไว้ใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ ที่มีความรู้ ความสามารถเฉพาะด้านทำบทบาทหน้าที่ในการขับเคลื่อนการพัฒนาศักยภาพพาณิชย์นาวีไทยทั้งระบบให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศ หรือเร่งรัดให้มีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวีให้เป็นองค์การมหาชนตามพระราชบัญญัติเฉพาะ หรือ Public Organization Act : PO

3) เร่งรัดการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการขนส่งทางทะเลของไทย ให้สอดคล้องกับบริบทการขนส่งทางทะเลที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศ และมาตรฐานการปฏิบัติขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ข้อเสนอแนะ ได้แก่

(1) ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลให้ทันสมัยตามบริบทที่เปลี่ยนไป และการเข้าร่วมอนุสัญญาระหว่างประเทศ การทำอนุสัญญาภาษีซ้อนเพื่อให้ผู้ประกอบการได้รับผลประโยชน์เอื้อต่อการพัฒนาและดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวีสามารถแข่งขันได้ เช่น



(2) ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ โดยยกเลิกการกำหนดให้ของผ่านแดนและของถ่ายลำที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทยภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรตกเป็นของแผ่นดิน

(3) ปรับปรุงกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างเก่า ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้มีการปรับปรุงกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวมาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ตามยังพบว่า มีบางมาตราที่ยังล้าสมัยและควรมีการปรับปรุง เช่น เรื่องการจดทะเบียนเรือเพื่อให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกับประเทศ เพื่อนบ้าน

(4) เร่งรัดการตราร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ...

(5) เร่งรัดการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภายในเพื่อเป็นไปตามข้อผูกพันและพันธะตามอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ที่ได้แก้ไขปรับปรุงใหม่บังคับใช้ในปัจจุบัน เพื่อให้กองเรือพาณิชย์ไทยได้รับการยอมรับในเวทีสากล การดำเนินงานสนับสนุนให้สามารถแข่งขันกับนานาชาติประเทศได้

4) ส่งเสริมคุณภาพการผลิตบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือพาณิชย์ ทั้งด้านจำนวนและคุณภาพให้เพียงพอกับความต้องการ ได้แก่

(1) ควรให้หน่วยงาน NECTEC ที่ควบคุมและจัดเก็บข้อมูล โดยระบบบริหารจัดการข้อมูลการพัฒนาคนแบบชี้เป้า (Thai People Map and Analytics Platform,TPMAP) จัดทำสถิติคนประจำเรือที่ได้รับมาตรฐานจากกรมเจ้าท่า รวมถึงความต้องการทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อจะได้ วางแผนการผลิตบุคลากรได้ตรงตามจำนวนความต้องการ และการนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อวางแผนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

(2) สถาบันการศึกษาผลิตทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (คนเรือคนบนฝั่งการต่อเรือ การบริหารท่าเรือ) ควรมีการติดตามผลสัมฤทธิ์ในการผลิตบุคลากรว่าสามารถรองรับความต้องการของหน่วยผู้ใช้บุคลากรที่ผลิตได้มากน้อยเพียงใด เพื่อให้การปรับปรุงหลักสูตรให้รองรับความต้องการทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้

(3) สถาบันการศึกษาเพิ่มการฝึกอบรมโดยเน้นเรื่องภาษาอังกฤษ และความรู้เกี่ยวกับระบบ SAFETY และ IT

(4) ควรมีการแก้ไขกฎกระทรวงคมนาคมในการจดทะเบียนเรือไทย กำหนดให้เรือที่ใช้สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ตามกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2550 โดยให้มีการปรับลดจำนวนสัดส่วนดังกล่าวลงจะทำให้บริษัทไทยหันมาซึกธงไทยเพิ่มมากขึ้น

(5) ควรมีการส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้คนรุ่นใหม่หันมาสนใจและเดินเข้าสู่ธุรกิจพาณิชย์นาวีเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตำแหน่งคนบนเรือ เกิดการจ้างงานและเพิ่มรายได้เฉลี่ยของบุคลากรในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีและเกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น



4.2.2 ข้อเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือหลักประเทศไทย

1) ควรเร่งรัดให้ผู้บริหารท่าเรือเร่งการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างของแต่ละท่าเรือ เพื่อให้มีศักยภาพในการบริการได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ เช่น ในการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 4 เป็นต้น และในท่าเรือที่ให้บริการแล้วมีสภาพปัญหาความแออัดทำให้การบริการล่าช้า

(1) เร่งรัดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 4 ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ท่าเรือสงขลา ตลอดจนให้มีการวางแผนกำหนดพื้นที่หลังท่าให้มีขนาดเหมาะสมในท่าเรือที่มีแผนการขยายท่าเรือระยะต่อไป ในการขยายท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 4 ควรมีลานพักตู้คอนเทนเนอร์ และวางแผนการกำหนดพื้นที่หลังท่าให้มีขนาดเหมาะสม

(2) กรมเจ้าท่าต้องมีระบบการให้บริการชุดลอก ดูแลความลึกของร่องน้ำของท่าเรือ ให้อยู่ในระดับมาตรฐานของแต่ละท่าเรือ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการได้เรือพาณิชย์ได้อย่างเป็นระบบ

(3) มีมาตรการผลักดันให้ท่าเรือปรับปรุงการอำนวยความสะดวกของการให้บริการ เพื่อให้การดำเนินการพื้นที่หลังท่ามีประสิทธิภาพ ลดความแออัดในท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหลักอื่น ๆ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่าย

2) ควรมีหน่วยงาน/มาตรการบริหารจัดการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือไทยภาพรวม โดยให้มีการกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานเพื่อให้มีกลไกในการผลักดันให้ท่าเรือมีการวางแผนพัฒนาศักยภาพท่าเรือไทยมีทิศทางที่สอดคล้องกับประเภท และลักษณะการให้บริการของท่าเรือ รวมทั้งให้มีการพัฒนาเชิงรุกให้ท่าเรือของไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ ทั้งในและนอกภูมิภาคอาเซียนได้

3) ภาครัฐต้องมีการปรับให้มีองค์กรทำหน้าที่ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทยที่เหมาะสม และเฉพาะเจาะจง เพื่อให้มีสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่มีความรู้ ความสามารถ ส่งเสริมและกำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศและในระดับภูมิภาคได้ ทำบทบาทหน้าที่ในการขับเคลื่อนกลยุทธ์และเสนอมาตรการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทยทั้งระบบ รวมทั้งมีอำนาจและความสามารถในการติดตามการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อระดับความสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้

4) ควรปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ดำเนินการในเขตท่าเรือ

(1) ภาครัฐควรออกระเบียบปฏิบัติภายในเขตท่าเรือแหลมฉบังเป็นการเฉพาะ โดยให้แจ้งบัญชีเบอร์ตู้ผ่านทางระบบ National Single Window (NSW) เท่านั้น และให้ลดการแจ้งเอกสารแบบ Hard Copy จำนวน 3 รายการ ได้แก่ 1. ใบขนสินค้าถ่ายลำ (ใบแนบ 9) 2. Inward container list และ 3. เอกสารการย้ายท่าเพื่อส่งเสริมให้แหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำ

(2) ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ โดยยกเลิกการกำหนดให้ของผ่านแดนและของถ่ายลำที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทย ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรตกเป็นของแผ่นดิน



(3) เร่งรัดการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง เพื่อแก้ไขปัญหาโพงพางที่เกิดขวางร่องน้ำซึ่งเป็น อุปสรรคที่สำคัญในการเดินเรือพาณิชย์ในร่องน้ำทะเลสาบสงขลา โดยโพงพางที่อยู่ในทะเลสาบสงขลา ผิดกฎหมายทั้งของกรมประมง และ กรมเจ้าท่า

(4) เร่งรัดการพิจารณา ร่าง พ.ร.บ. พาณิชยนาวี พ.ศ.

5) มีมาตรการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและดิจิทัลมาใช้ในการให้บริการของท่าเรืออย่างเพียงพอและเป็นระบบ ได้แก่

(1) การจัดการจราจรภายในท่าเรือ บริเวณรอบท่าเรือ และบริเวณที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ เพื่อให้การดำเนินการพื้นที่หลังท่ามีประสิทธิภาพ และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าประเทศ

(2) การพัฒนา Port Community System : PCS กำกับเรื่องมลพิษสิ่งแวดล้อม และระบบความปลอดภัย เพื่อให้ท่าเรือไทยได้รับการยอมรับของภูมิภาคและนานาชาติ

● พัฒนาการดำเนินงานของท่าเรือ เพื่อให้การทำงานมีความรวดเร็วมากขึ้น ในท่าเรือหลักขนาดใหญ่ด้านการขนส่งทางทะเล เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ควรมีการวางแผนใช้เทคโนโลยีและลดความแออัดของการจราจรภายในท่าเรือ เช่น

● Truck Queuing มาใช้ในการแก้ไขปัญหาโดยการจัดระบบคิวรถบรรทุก

● Rail Mount Gantry Crane (RMG), เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนส่งทางรถไฟ เพื่อให้ผู้ใช้บริการหันมาใช้ระบบขนส่งทางรถไฟแทนเพื่อบรรเทาความแออัดของรถบรรทุก

● ระบบ Optical Character Recognition (OCR) เป็นระบบการตรวจสอบและอ่านหมายเลขตู้สินค้าบริเวณประตูทางเข้าออกอัตโนมัติช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสอบตู้สินค้าการขนส่งเข้าออกจากท่าเรือ

● ระบบ Weight in Motion System (WIM) เป็นระบบชั่งน้ำหนักรถโดยที่รถไม่ต้องหยุดนิ่ง ทำให้การขนส่งสินค้าเข้าออกจากท่าเรือมีความรวดเร็วมาก ในการสร้างท่าเรือหรือขยายท่าเรือใหม่ เช่น ในการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 4 ควรมีลานพักตู้คอนเทนเนอร์ และวางแผนการกำหนดพื้นที่หลังท่าให้มีขนาดเหมาะสม

(3) การบริการข้อมูลให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถใช้ข้อมูล เพื่อการวางแผนการจัดการที่ท่าเรือได้ ภาครัฐควรส่งเสริมขับเคลื่อนให้สามารถเชื่อมโยงระบบ PCS/ITS/NDTP /NSW/ASW ร่วมกันได้ และสามารถผลักดันท่าเรือให้เป็น Smart Port/Green Port

บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบันที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการพัฒนา ศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ เพื่อการพัฒนา ศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย และ (2) นำเสนอแนวทางและมาตรการพัฒนา ศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทย เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ ด้านการ ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย ยกกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

5.1 สภาพปัญหาปัจจุบันของการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยและท่าเรือหลัก รวมทั้ง การขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ องค์ประกอบหลักของโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล

ศักยภาพการขนส่งทางทะเลขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลัก ได้แก่ ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ศักยภาพการบริการท่าเรือตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือ การขนส่งทางทะเล เป็นธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีการแข่งขันโดยเสรีโดยภาคเอกชนต้นทุนสูง แต่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ ความมั่นคงและสมุททานุภาพของประเทศ ดังนั้นภาครัฐต้องสนับสนุน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทย สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ผลการศึกษาพบว่าปัจจุบันสภาพปัญหาของการพัฒนา ศักยภาพ กองเรือพาณิชย์ไทยและท่าเรือหลักเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางทะเลประเทศไทย ดังนี้



ภาพที่ 5.1 สรุปสภาพปัญหาการพัฒนา ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลัก



1. กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็กมากและมีอายุเฉลี่ยสูง เนื่องจากผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยจัดหาเรือลำใหม่จดทะเบียนเรือไทยน้อยร่วมกับผู้ประกอบการบางรายถอนทะเบียนเรือไทยจดทะเบียนเรือต่างชาติ ทำให้สัดส่วนกองเรือพาณิชย์ไทยน้อยเมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตของสินค้าที่เป็นการค้าระหว่างประเทศที่ใช้การขนส่งทางทะเล ประเทศต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ ผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยสูญเสียโอกาสและไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ ประเทศสูญเสียรายได้ที่พึงได้รับจากค่าระวางของการขนส่งสินค้าจำนวนมาก ความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้น้อย รวมทั้งสูญเสียโอกาสในกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

สาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการเพิ่มเรือจดทะเบียนไทยน้อย รวมทั้งผู้ประกอบการถอนทะเบียนเรือโดยนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติอื่น ดังนี้

- (1) ผู้ประกอบการขาดแหล่งเงินกู้ที่มีดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาสั้นอย่างเพียงพอต่อการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อจัดหาเรือมาเพิ่มใหม่
- (2) ข้อจำกัดด้านมาตรการภาษี สิทธิประโยชน์ของการจดทะเบียนเป็นเรือพาณิชย์ไทยเป็นปัจจัยสำคัญทำให้ผู้ประกอบการถอนทะเบียนเรือไทยไปจดทะเบียนเรือต่างชาติ
- (3) การอำนวยความสะดวกภาครัฐที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนกองเรือพาณิชย์ไทย ไม่สะดวก มีความล่าช้า และ ไม่มีระบบให้ผู้ประกอบการเรือไทยสามารถติดต่อได้ทุกวันในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วน
- (4) มาตรการสนับสนุนการการลงทุนเพื่อขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยไม่ต่อเนื่อง เนื่องจาก ไม่มีการกำหนดเป้าหมายของการเพิ่มขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ ทำให้มาตรการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านมาขาดเป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม

2. โครงสร้างของท่าเรือหลักมีข้อจำกัดของพื้นที่หลังท่า และการเชื่อมต่อการขนส่งภายในท่าเรือและภายนอกท่าเรือทำให้การให้บริการภายในท่าเรือมีความล่าช้า เช่น (1) พื้นที่หลังท่าท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา (2) ร่องน้ำบริเวณหน้าท่าเรือ ซึ่งท่าเรือดังกล่าวกำลังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงดำเนินการแก้ไขเรื่องพื้นที่หลังท่าและปัญหาการจราจรคับคั่ง (3) การดำเนินโครงการขยายท่าเรือแหลมฉบัง โครงการรถไฟเชื่อมต่อกับสามสนามบิน มีความล่าช้า การขุดลอกร่องน้ำตลอดเส้นทางมายังบริเวณหน้าท่าเรือ เช่น ท่าเรือสงขลา บางปีได้รับงบประมาณไม่เพียงพอทำให้การขุดลอกร่องน้ำไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ เป็นต้น

3. หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีปัจจุบันมีข้อจำกัดทั้งด้านบุคลากรและท่าบพทหน้าที่ลดลง เนื่องจากการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545 มีการยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่เป็นหน่วยงานระดับกรมในกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานระดับกองในสังกัดกรมเจ้าท่า (กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี) ส่วนงานวิชาการถูกโอนย้ายไปอยู่ที่สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ถูกนำไปใช้ในด้านอื่น ภารกิจในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีได้ถูกไปรวมอยู่ภายใต้หน่วยงานผู้ควบคุมกฎระเบียบ (Regulator) ทำให้กิจการกองเรือพาณิชย์ และกิจการท่าเรือ

รวมทั้งการพาณิชย์ของไทยไม่ได้รับการส่งเสริม และพัฒนาเท่าที่ควร ขาดความต่อเนื่อง ผู้ประกอบการไทยยังไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น

3.1 ไม่มีการกำหนดเป้าหมายของการเพิ่มขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ ทำให้มาตรการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านมา ขาดเป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินการส่งเสริมการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ขาดการผลักดัน อย่างเป็นรูปธรรมและไม่ต่อเนื่อง

3.2 ท่าเรือส่วนใหญ่มีมาตรการพัฒนาเชิงรุกน้อย ปัจจุบันทั้งกองเรือพาณิชย์ไทย ไม่ติด 30 อันดับแรกของการจัดอันดับกองเรือพาณิชย์โลกและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือใหญ่สุด ของประเทศไม่อยู่ใน 20 อันดับแรกของการจัดอันดับท่าเรือคอนเทนเนอร์โลก (ตั้งแต่ปี 2020 - 2022)

3.3 ท่าเรือบางแห่งสร้างเสร็จแล้วไม่สามารถหาเจ้าภาพเข้ามาดำเนินการบริหารได้ ท่าเรือบางท่าเมื่อสร้างแล้วการใช้ประโยชน์น้อยไม่คุ้มค่า

3.4 แผนการพัฒนาเชิงรุกเพื่อให้ท่าเรือสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ และได้มาตรฐาน ความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมีปรากฏน้อยมาก มีเพียงท่าเรือแหลมฉบังที่มีแผนงาน/โครงการ ที่ชัดเจนเพื่อผลักดันให้เป็น Green Port สำหรับท่าเรืออื่น มีแผนการพัฒนา PCS/Smart Port/Green Port มีน้อยมาก การพัฒนาศักยภาพท่าเรืออื่น ๆ จะเกิดขึ้นได้ช้าไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือประเทศต่าง ๆ

3.5 การประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์มีน้อยมากเนื่องจากขาดการ นำเสนอแผนงานหรือประเด็นข้อขัดข้องของการพัฒนาการพาณิชย์เพื่อให้มีการจัดประชุม ของคณะกรรมการ ฯ

3.6 หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์ถูกปรับลดระดับความสำคัญของบทบาทในการ ผลักดันมาตรการส่งเสริมการพาณิชย์ไว้แต่ ๆ ทำให้การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือหลักและกิจการพาณิชย์อื่น ๆ ในภาพรวมมีน้อยมาก ภายหลังจากมีการเปลี่ยนโครงสร้าง หน่วยงานดังกล่าว

4. กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับได้รับการแก้ไขล่าช้า ไม่ทันต่อบริบทของการขนส่ง ทางทะเล และการปฏิบัติตามหลักสากลที่มีการเปลี่ยนแปลงไปทำให้การพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักมีการพัฒนาเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลตามมาตรฐานสากลทำได้ช้า

- กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น การจดทะเบียนเรือ การขออนามเรียกขานเรือ (Call Sign) การถอนทะเบียนเรือ ใบอนุญาตใช้เรือ และหนังสือสัญญาคนประจำเรือ เป็นต้น

- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างเก่ายังมีบางมาตราที่ยังล้าสมัยและควรมีการปรับปรุง เช่น เรื่องการจดทะเบียนเรือเพื่อให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ผู้ประกอบการเรือ มีความสะดวกและเป็นการลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเรือ เป็นต้น โดยอาจจะนำระบบ หรือเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ใกล้เคียงกับประเทศสิงคโปร์มาใช้เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ความโปร่งใสให้กับ หน่วยงานภาครัฐ และลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ เป็นต้น



- พ.ร.บ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. มีการพิจารณาล่าช้ามาก ทำให้ข้อเสนอในการจัดตั้งหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีที่เหมาะสมยังไม่ได้ถูกนำไปสู่การปรับปรุง ให้มีสมรรถนะเพียงพอต่อการทำบทบาทหน้าที่

- การปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภายในเพื่อเป็นไปตามข้อผูกพันและพันธะตามอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ได้แก้ไขปรับปรุงใหม่บังคับใช้ในปัจจุบันมีความล่าช้า เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ เป็นต้น

- กฎหมายและพิธีการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ถ้ายล้า มีกฎหมายที่จะต้องแก้ไขมากถึง 17 ฉบับ มีการแก้ไขล่าช้า

- การบังคับใช้กฎหมายบางฉบับไม่สามารถทำได้ เช่น การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการจัดการเรื่องโพงพาง ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเดินเรือในร่องน้ำทะเลสาบสงขลา ทำให้ปัญหาดังกล่าว ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือสงขลา

5. การสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการขยายกองเรือพาณิชย์และอำนวยความสะดวกของท่าเรือมีข้อจำกัด

เนื่องจากโครงสร้างและกิจการด้านกองเรือพาณิชย์และท่าเรือมีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูง ดำเนินการโดยภาคเอกชนเป็นหลักมีการแข่งขันโดยเสรีและต้องใช้เงินทุนจำนวนมากความต้องการที่ภาคเอกชนต้องการให้รัฐสนับสนุนด้านงบประมาณ ได้แก่

- การจัดตั้งกองทุน ดอกเบี้ยต่ำ เพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ การปรับโครงสร้างท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น

- กรมเจ้าท่าต้องได้รับงบประมาณเพื่อใช้ในการขุดลอกร่องน้ำเพื่ออำนวยความสะดวกรองรับเรือ ซึ่งบางครั้งได้รับงบประมาณไม่เพียงพอทำให้ความลึกของร่องน้ำบางท่าเรือไม่เพียงพอในการรองรับเรือพาณิชย์เข้าท่า เช่น ท่าเรือสงขลา เป็นต้น

6. การนำเทคโนโลยีดิจิทัล (ITS/ PCS/ NDTP/ NSW/ ASW) มาใช้ประสานงานบริการยังไม่เพียงพอ

- การพัฒนา ITS เพื่อการจัดการจราจรภายในท่าเรือ บริเวณรอบท่าเรือ และบริเวณที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ เพื่อให้การดำเนินการพื้นที่หลังท่ามีประสิทธิภาพและส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

- การพัฒนา Port Community System โดยเฉพาะข้อมูลการกำกับเรื่องมลพิษ สิ่งแวดล้อม และระบบความปลอดภัย เพื่อให้ท่าเรือประเทศไทยได้รับการยอมรับของภูมิภาคและนานาชาติ

- ในท่าเรือหลักขนาดใหญ่ด้านการขนส่งทางทะเล เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ควรมีการวางแผนใช้เทคโนโลยีเพื่อบูรณาการข้อมูลการทำงานของท่าเรือเพื่อให้การทำงานมีความรวดเร็วมากขึ้น และลดความแออัดของการจราจรภายในท่าเรือ เป็นต้น



- การบริการด้านข้อมูล เพื่อให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถใช้ข้อมูลเพื่อการวางแผนการจัดการที่ทำได้ และมีการเชื่อมโยงระบบ NDTP/ NSW/ ASW เพื่อผลักดันท่าเรือให้เป็น Smart Port/ Green Port

7. ขาดแคลนบุคลากรคนไทยที่มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานคนประจำเรือและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ เนื่องจากหลักสูตรเกี่ยวเนื่องกับการพาณิชย์ได้รับความสนใจน้อย ค่าใช้จ่ายในการเรียนสูงและเมื่อสำเร็จการศึกษาบางสาขาไม่สามารถเข้าทำงานได้นาน เนื่องจาก

- ไม่มีการศึกษาวางแผนความต้องการกำลังคนทำงานในด้านกิจการพาณิชย์ของหน่วยผลิตบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน
- ไม่มีฐานข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากรอย่างเป็นระบบ เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างหน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์ทำให้การรวบรวมข้อมูลสำคัญต่าง ๆ ขาดความต่อเนื่อง
- บุคลากรไทยเมื่อปฏิบัติงาน พบว่า มีปัญหาด้านศักยภาพด้านการใช้ภาษาอังกฤษและความมีวินัย

5.2 นำเสนอแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทยเพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย

การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย จำเป็นต้องมีการพัฒนากองเรือพาณิชย์ และท่าเรือขนส่งสินค้าหลัก/ท่าเรือสำคัญอื่น ๆ ตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ พร้อมรับมือสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งด้านการค้าการขนส่งระหว่างประเทศในยามปกติและด้านความมั่นคงในสภาวะสงครามจะส่งผลทั้งด้านเศรษฐกิจและระบบการเฝ้าระวังป้องกันภัยคุกคามความมั่นคงทางทะเลและการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลมีประสิทธิภาพมากขึ้นตลอดจนทำให้ประเทศไทยมีแสนยานุภาพทางทะเล หรือ “สมุททานุภาพ” ที่มีความเข้มแข็งและเป็นพลังอำนาจของชาติต่อไป



ภาพที่ 5.2 แนวทางการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเล

5.2.1 ภาครัฐต้องผลักดันมาตรการการขยายกองเรือพาณิชย์ไทยอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง เพื่อให้กองเรือพาณิชย์ไทยมีศักยภาพที่เพียงพอเพื่อเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยให้มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าเข้าออกของประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น สามารถกำหนดค่าระวางที่แข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ สิ่งที่ประเทศไทยจะได้จากกองเรือพาณิชย์คือ Foreign Exchange และ Balance of Payment ที่เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น และมีการจ้างงานมากขึ้นด้วย แนวทางการขยายขนาดเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ได้แก่

(1) มีมาตรการส่งเสริมด้านเงินทุน เช่น ควรต้องจัดให้มีกองทุนเฉพาะเป็นแหล่งเงินกู้ อัตราดอกเบี้ยต่ำและระยะเวลาการคืนเงินกู้ยาว สนับสนุนด้านการลงทุนและเป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทย ให้สามารถดึงดูดให้เจ้าของเรือไทยเลือกที่จะจดทะเบียนเรือไทย

(2) มาตรการให้สิทธิประโยชน์ระบบภาษีอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ได้แก่ มีการปฏิรูประบบภาษีที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจกองเรือพาณิชย์ สำหรับผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ที่ซักธงไทย ให้ใกล้เคียง Benchmark กับประเทศอื่น เช่น ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศในภูมิภาคเดียวกับประเทศไทย เป็นต้น เพื่อปรับปรุงมาตรการการยกเว้นการเก็บภาษีหรือปรับลดอัตราภาษีการเช่าเรือที่มีใช้เรือไทย การยกเว้น ภาษีหัก ณ ที่จ่ายจากการเช่าตู้คอนเทนเนอร์ในต่างประเทศ การเก็บภาษีเงินได้ หัก ณ ที่จ่าย และการเก็บภาษีซ้อนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลกับหลายประเทศให้เหมาะสมเพื่อเชิญชวนให้มีผู้ประกอบการเรือพาณิชย์จดทะเบียนซักธงไทยมากขึ้น



(3) รัฐควรมีมาตรการลดขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือไทยไม่ให้ง่ายยากซับซ้อน ในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One-Stop-Service) เพื่อปรับลดระยะเวลาในการดำเนินการต่าง ๆ ให้รวดเร็วกว่าในปัจจุบันอำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยและควรเปิดให้มีช่องทางให้เจ้าของเรือสามารถติดต่อได้ทุกวันในกรณีมีเหตุเร่งด่วน

(4) หน่วยงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีต้องมีการวิเคราะห์ประมาณการขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมกับปริมาณ/ประเภทสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเพื่อให้อุปสงค์กับอุปทานมีความสมดุลและการใช้งบประมาณของภาครัฐมีประสิทธิภาพ

5.2.2 ควรเร่งรัดให้ผู้บริหารท่าเรือเร่งการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างของแต่ละท่าเรือ และมีการผลักดันเชิงรุกเพื่อให้มีศักยภาพในการบริการได้อย่างเพียงพอและแข่งขันกับต่างประเทศได้

1.1 เร่งรัดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 4 ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ท่าเรือสงขลา ตลอดจนให้มีวางแผนการกำหนดพื้นที่หลังท่าลดสภาพปัญหาความแออัดท่ามีประสิทธิภาพ ไม่ล่าช้าให้มีขนาดเหมาะสมในท่าเรือที่มีแผนการขยายท่าเรือระยะต่อไป

1.2 ควรมีมาตรการ/หน่วยงานผลักดันให้ผู้บริหารท่าเรือมีแผนงาน/โครงการในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเชิงรุกเพื่อให้มีการพัฒนาท่าเรือสอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือโลก เช่น การพัฒนาท่าเรือให้เป็น Smart Port/ Green Port

1.3 กรมเจ้าท่าต้องมีระบบการให้บริการชุดลอกดูแลความลึกของร่องน้ำของท่าเรือให้อยู่ในระดับมาตรฐานของแต่ละท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการได้เรือพาณิชย์ได้อย่างเป็นระบบ

5.2.3 ภาครัฐจำเป็นต้องมีการปรับให้มีองค์กรทำหน้าที่ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทยที่เหมาะสมและเฉพาะเจาะจง เพื่อให้มีสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่มีความรู้ความสามารถ ส่งเสริมและกำหนดนโยบายที่สอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศและในระดับภูมิภาคได้ ทำบทบาทหน้าที่ในการขับเคลื่อนกลยุทธ์และเสนอมาตรการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทยทั้งระบบ รวมทั้งมีอำนาจและความสามารถในการติดตามการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อระดับความสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ บทบาทและภาระงานที่สำคัญ เช่น ควรจัดตั้งสำนักงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นองค์การมหาชนตามพระราชบัญญัติเฉพาะหรือ Public Organization Act : PO

5.2.4 เร่งรัดให้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนับสนุนส่งเสริมศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ ท่าเรือและการดำเนินการขนส่งทางทะเลที่ล้ำสมัย และเร่งรัดการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภายในเพื่อเป็นไปตามข้อผูกพันและพันธะตามอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ที่ได้แก้ไขปรับปรุงใหม่ทำให้การดำเนินการของกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลัก ได้รับการยอมรับและสามารถแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้ กฎหมายและการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

(1) เร่งรัดการพิจารณา ร่าง พ.ร.บ.ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ.

(2) แก้ไขกฎหมายที่ล้ำสมัยปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลัก ๆ 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติ เรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456



ซึ่งเป็นกฎหมายที่ค่อนข้างเก่า ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าได้มีการปรับปรุงกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวมาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ตาม ยังพบว่า ยังมีบางมาตราที่ยังล้าสมัยและควรมีการปรับปรุง เช่น เรื่องการจดทะเบียนเรือเพื่อให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

(3) ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ โดยยกเลิกการกำหนดให้ของผ่านแดนและของถ่ายลำที่ไม่ได้นำออกไปนอกประเทศไทยภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรตกเป็นของแผ่นดิน

(4) เร่งรัดการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภายในเพื่อเป็นไปตามข้อผูกพันและพันธะตามอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ที่ได้แก้ไขปรับปรุงใหม่บังคับใช้ในปัจจุบัน เพื่อให้กองเรือพาณิชย์ไทยได้รับการยอมรับในเวทีสากล การดำเนินงานสนับสนุนให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้

(5) เร่งรัดการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังเพื่อแก้ไขปัญหาโพงพาง ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเดินเรือพาณิชย์ในร่องน้ำทะเลสาบสงขลา ทั้งนี้ โพงพางที่อยู่ในทะเลสาบสงขลา ผิดกฎหมายทั้งของกรมประมงและกรมเจ้าท่า

(6) ควรมีการแก้ไขกฎกระทรวงคมนาคมในการจดทะเบียนเรือไทย กำหนดให้เรือที่ใช้สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ตามกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2550 โดยให้มีการปรับลดจำนวนสัดส่วนดังกล่าวลงจะทำให้บริษัทไทยหันมาซ้กรงไทยเพิ่มมากขึ้น

5.2.5 ภาครัฐควรสนับสนุนด้านงบประมาณอย่างเพียงพอพัฒนารักษาสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกองเรือพาณิชย์และท่าเรือเพื่อให้การขนส่งทางทะเลของประเทศไทยมีประสิทธิภาพแข่งขันกับประเทศอื่นได้ ได้แก่

(1) สนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาความพร้อมทั้งเชิงโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การขุดลอกร่องน้ำรักษาความลึกให้เพียงพอต่อการนำเรือเข้าท่าได้สะดวกไม่เป็นภาระกับผู้บริหารท่าเรือรวมทั้งพัฒนาการขนส่งเชื่อมต่อการขนส่งทางรางทางถนน ทางน้ำ ไปยังศูนย์กระจายตู้สินค้าของท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อลดความแออัดเพิ่มความรวดเร็วในการกระจายสินค้าจากท่าเรือ

(2) จัดให้กองทุนเฉพาะสนับสนุนด้านการลงทุนเพื่อการพัฒนาศักยภาพการให้บริการสำหรับผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือไทย

(3) การอำนวยความสะดวกของการบริการท่าเรือ เช่น การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการพื้นที่หลังท่าเรือการจัดการข้อมูลที่สำคัญ

(4) การสนับสนุนงบประมาณในการผลิตบุคลากรปฏิบัติงานด้านพาณิชย์นาวี

ดังนั้นภาครัฐควรหากลไกเพื่อให้สามารถสนับสนุนลดข้อจำกัดที่จะสนับสนุนผู้ประกอบการเรือพาณิชย์ไทยและการดำเนินงานของท่าเรือหลักไทย เช่น ภายใต้งบประมาณที่จำกัด ควรจัด Priority สำคัญในการสนับสนุนในแต่ละช่วงระยะเวลาเพื่อให้ปัญหาสำคัญได้ถูกแก้ไขได้หรือร่วมมือกับสรรพากร เพื่อสร้างแรงจูงใจด้วยมาตรการทางภาษี เป็นต้น

5.2.6 มีมาตรการผลักดันให้มีการนำเทคโนโลยีและดิจิทัลเทคโนโลยีมาใช้ในระบบการขนส่งทางทะเลทั้งระบบ เพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มความรวดเร็วในการดำเนินการทั้งด้านการทำธุรกรรม พิธีสาร การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัย การติดตามความปลอดภัยในทุกขั้นตอนของการดำเนินการขนส่งทางทะเล เช่น

(1) การอำนวยความสะดวกการขออนุมัติเกี่ยวกับกิจการกองเรือพาณิชย์ของไทย และการประสานงานโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเล

(2) การจัดการจราจรภายในท่าเรือบริเวณรอบท่าเรือ และบริเวณที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ เพื่อให้การดำเนินการพื้นที่หลังท่ามีประสิทธิภาพ และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า

(3) กำกับเรื่องมลพิษสิ่งแวดล้อม และระบบความปลอดภัยการพัฒนา Port Community System เพื่อให้ท่าเรือประเทศไทยได้รับการยอมรับของภูมิภาคและนานาชาติ

5.2.7 ควรมีการปรับปรุงแผน และกระบวนการผลิตด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล/กิจการพาณิชย์นาวีอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ ดังนี้

(1) กรมเจ้าท่าควรให้ความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดเก็บข้อมูลสถิติคนประจำเรือที่ได้รับมาตรฐาน เพื่อจะได้วางแผนการผลิตบุคลากรหลักสูตรทั้งระยะสั้นและระยะยาวได้ตรงตามจำนวนความต้องการ

(2) ควรจัดทำหลักสูตรผลิตบุคลากรปฏิบัติงานเดินเรือพาณิชย์และที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวีอื่น ๆ ที่มีมาตรฐานได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่กำกับดูแล เช่น IMO สถาบันการศึกษาผลิตทรัพยากรมนุษย์ในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (คนเรือ คนบนฝั่ง การต่อเรือ การบริหารท่าเรือ เป็นต้น) ควรมีการติดตามผลสัมฤทธิ์ในการผลิตบุคลากรเพื่อให้การปรับปรุงหลักสูตรให้รองรับความต้องการทั้งภายในประเทศและต่างประเทศได้

(3) กรมเจ้าท่าควรดำเนินงานร่วมกับมหาวิทยาลัยที่จัดหลักสูตรเพื่อให้นักศึกษาที่จบจากหลักสูตรสามารถสอบใบประกอบวิชาชีพได้โดยไม่ต้องมีการศึกษาใหม่ที่กรมเจ้าท่าลดความซ้ำซ้อนเพิ่มจำนวนบุคลากร

(4) สถาบันการศึกษาควรเพิ่มการฝึกอบรมโดยเน้นเรื่องภาษาอังกฤษ ความมีวินัย และความรู้เกี่ยวกับระบบ SAFETY และระบบ Digital Logistics ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ควรส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้คนรุ่นใหม่หันมาสนใจและเดินเข้าสู่ธุรกิจพาณิชย์นาวีเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะตำแหน่งคนบนเรือเกิดการจ้างงานและเพิ่มรายได้เฉลี่ยของบุคลากรในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีและเกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น



5.3 ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งมีกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือไทยตลอดจนการขนส่งเชื่อมต่อภายในท่าเรือ และนอกท่าเรือเป็นองค์ประกอบหลักของกระบวนการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ สะท้อนถึงสภาพปัญหาของปัจจุบัน เป็นสภาพปัญหาที่เรื้อรังที่ยังคงอยู่มามากกว่า 10 ปี การเสนอความต้องการให้มีการสนับสนุนแก้ไขปัญหามาจากผู้แทนสมาคมที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวี ผู้ประกอบการกิจการพาณิชย์นาวีส่วนใหญ่ยังคงใกล้เคียงกับข้อเสนอเดิม เนื่องจากดำเนินการแก้ไขปัญหามาตามข้อเสนอแนะและความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่ผ่านมาทำได้น้อยมาก ไม่ต่อเนื่อง หน่วยงานราชการบางหน่วยไม่สามารถให้ข้อมูลได้เนื่องจากข้อจำกัดของกฎระเบียบ มาตรการภายในของหน่วยงาน

สภาพปัญหาดังกล่าวได้สะท้อนถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในเชิงประจักษ์ เช่น จากผลการจัดอันดับของกองเรือพาณิชย์ไทยและท่าเรือในบริบทของกองเรือพาณิชย์และท่าเรือโลก ซึ่งประเทศไทยยังตามหลังประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน การดำเนินการขยายกองเรือพาณิชย์นาวีไทย การส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเชิงรุก ได้ผลน้อยมาก จากรายงาน Review of Maritime Transport พบว่าขนาดของกองเรือพาณิชย์ของไทย ไม่อยู่ใน 30 อันดับแรกของโลก ต่างจากขนาดกองเรือพาณิชย์ของประเทศที่อยู่ในอาเซียน อย่างเช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และ ท่าเรือคอนเทนเนอร์คือ ท่าเรือแหลมฉบังไม่ติดอันดับในการประเมินจากปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือ 20 ลำดับแรก ต่างจากท่าเรือของประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย ซึ่งผลการประเมินดังกล่าวถดถอยจากการประเมินในปีก่อน ค.ศ. 2020 สะท้อนให้เห็นว่า แม้มีนโยบายจากรัฐบาลมีความชัดเจนในการส่งเสริมศักยภาพการขนส่งทางทะเลมาโดยตลอด แต่หน่วยงานภาครัฐน่านโยบายไปสู่การดำเนินการเพื่อส่งเสริม สนับสนุนการแก้ไขปัญหา เพื่อการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักของประเทศไทยได้น้อยมาก ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการกำหนดเป้าหมายและติดตามผลการพัฒนาอย่างจริงจัง ทำให้ศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของประเทศไทยมีสภาพถดถอยลงและไม่สามารถแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกอาเซียนได้ ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลักเพื่อพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย

5.3.1 ข้อเสนอแนะให้รัฐบาล

(1) รัฐบาลควรเร่งรัดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อให้เป็นองค์กรหลักที่สามารถรองรับกับภารกิจในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไทยทั้งระบบได้ การจัดตั้งองค์กรส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่มีเอกภาพ ศักยภาพ เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันมาตรการการส่งเสริมศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือ และกิจการพาณิชย์นาวีในภาพรวมอื่น ๆ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง แข่งขันกับต่างประเทศได้ เนื่องจากข้อจำกัดร่วมที่ทำให้การผลักดันมาตรการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเล รวมทั้งส่งเสริมพาณิชย์นาวีทั้งระบบทำได้น้อยมากในช่วงระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปีที่ผ่านมา คือ การปรับโครงสร้าง ยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นหน่วยงานในระดับกรมภายใต้กระทรวงคมนาคม มาเป็นหน่วยงานระดับกองสังกัดกรมเจ้าท่า ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับองค์กรส่งเสริมพาณิชย์นาวีของต่างประเทศ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย

แตกต่างกันมาก การปรับโครงสร้างดังกล่าวทำให้ขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในกิจการ การพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นกิจการที่ต้องมีการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติสูงมีองค์ความรู้เฉพาะ รวมทั้ง การบริหารจัดการของท่าเรืออยู่กับหลายหน่วยงานซึ่งมีลำดับชั้นทางการบริหารราชการที่สูงกว่า ทำให้มีข้อจำกัดรับผิดชอบในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการส่งเสริมพาณิชย์นาวีได้อย่างมีประสิทธิภาพ การผลักดันมาตรการต่าง ๆ ในเชิงรุกทำได้น้อยมาก ทำให้สภาพปัญหาการส่งเสริม เพื่อการขยายกองเรือพาณิชย์ การพัฒนาศักยภาพท่าเรือยังคงอยู่เหมือนเดิม ข้อเสนอความต้องการ การสนับสนุนจากผู้ประกอบการยังคงเดิม ผลลัพธ์ไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ จากการติดตาม เสนอแนะ เร่งรัด ประเด็นดังกล่าว คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้นำเสนอตั้งตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2558 กรมเจ้าท่าได้มีการจ้างที่ปรึกษา ทำการศึกษาวิจัยรูปแบบการจัดตั้งองค์กรส่งเสริม พาณิชยนาวีเป็นองค์การมหาชนนำเสนอตั้งแต่ปี 2563⁽⁷⁾ และได้จัดทำ และเสนอรูปแบบสำนักงาน ส่งเสริมพาณิชย์นาวีแล้วแต่การพิจารณายังไม่แล้วเสร็จ

(2) คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี หรือ รองนายกรัฐมนตรี ที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน ควรจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการในทุกปีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการติดตามผลการดำเนินการตามนโยบายที่ได้มีการประกาศให้หน่วยงานราชการนำไปทำแผนงาน โครงการต่าง ๆ เพื่อการบรรลุเป้าหมาย ภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสำนักงานส่งเสริม กิจการพาณิชย์นาวีทำให้ที่ผ่านมาในระยะเวลา 5 ปี คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี มีการประชุมน้อยมาก เนื่องจากกรมเจ้าท่าในฐานะเลขานุการคณะกรรมการฯ ไม่มีการเสนอประเด็น เพื่อให้มีการจัดประชุมของคณะกรรมการ ฯ ทำให้การผลักดันมาตรการ/แผนการพัฒนาต่าง ๆ ไม่มีการติดตามผลอย่างจริงจัง และบางมาตรการที่สำคัญต้องเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานเป็นไปได้น้อย

5.3.2 กระทรวงคมนาคม

(1) ควรเร่งพิจารณาการแก้ไขกฎระเบียบ กฎกระทรวง ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือ ตามที่ได้รับข้อเสนอจากสมาคมผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี เช่น ควรปรับปรุงกฎระเบียบ กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการจดทะเบียนเรือเพื่อให้มีความรวดเร็ว และอำนวยความสะดวกสำหรับผู้เข้ามาจดทะเบียนเรือไทย ควรมีการพิจารณากฎกระทรวงที่กำหนด ให้คนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เพื่อลดข้อจำกัดในการจดทะเบียน เรือพาณิชย์ไทย โดยหากมีการปรับลดจำนวนสัดส่วนดังกล่าวลงจะทำให้บริษัทไทยหันมาชั่งกงไทย เพิ่มมากขึ้น

(2) ควรเร่งรัดการพิจารณา พ.ร.บ. ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. ...

(3) ควรพิจารณาการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการขุดลอกร่องน้ำ การบำรุงรักษา ร่องน้ำ และการดำเนินการเพื่อเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือ

(4) ควรมีแผนการขยายโครงข่ายการขนส่งเชื่อมต่อภายในและภายนอกท่าเรือหลัก รูปแบบต่าง ๆ (Intermodal Linkages) เช่น ทางราง ทางน้ำ ที่ต่อเนื่องกับท่าเรือ เพื่อก่อให้เกิดการใช้ พื้นที่ท่าเรืออย่างมีประสิทธิภาพ



5.3.3 ข้อเสนอแนะให้กับกรมเจ้าท่า

เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงต่อการส่งเสริมศักยภาพของเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือเพื่อให้การขนส่งทางทะเลของประเทศมีศักยภาพสามารถแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้ ซึ่งในการจัดทำแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า 2566 - 2570 ให้ความสำคัญกับ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและสนับสนุนส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีและที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มขนาดของกองเรือพาณิชย์ไทยที่มีคนไทยเป็นเจ้าของและจดทะเบียนเป็นเรือไทยสร้างโอกาสให้กองเรือไทย ได้ขยายเส้นทางให้บริการเพื่อให้สามารถขนส่งทางทะเลได้มากขึ้น และกองเรือไทยมีส่วนแบ่งในปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยมากขึ้น ลดต้นทุนโลจิสติกส์ เป้าประสงค์ คือ ต้นทุนการขนส่งทางน้ำและต้นทุนการดำเนินงานด้านพาณิชย์นาวี อยู่ในระดับที่แข่งขันได้” ซึ่งนับว่าได้ตระหนักถึงสภาพปัญหาของกิจการพาณิชย์นาวีในภาพรวม แต่แผนกลยุทธ์ไม่มีความชัดเจนในการดำเนินงาน ขาดกลยุทธ์ในการส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการในพื้นที่หลังท่า การแก้ไขปัญหาการจราจร การเชื่อมต่อการขนส่ง ภายในและภายนอกท่าเรือให้มากขึ้น ทำให้การผลักดันให้ท่าเรือสำคัญต่าง ๆ เป็น Smart Port /Green Port เกิดขึ้นได้ช้า

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการจัดทำโครงการในการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ที่เขียนไว้เพื่อให้การพัฒนาดังกล่าวมีการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม และควรทำอย่างต่อเนื่องจนบรรลุเป้าหมาย เช่น
 - 1.1 ควรมีการดำเนินการเพื่อผลักดันมาตรการส่งเสริมการลงทุน จัดให้มีกองทุนที่มีวงเงินมาก ระยะเวลาสั้น นาน สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสนใจลงทุนกับการเพิ่มจำนวนเรือพาณิชย์จดทะเบียนไทย
 - 1.2 ควรผลักดันผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีการปฏิรูปสิทธิด้านภาษีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของกองเรือพาณิชย์ไทย และท่าเรือหลักไทย เช่น การจัดการให้ไม่มีการเก็บภาษีเข้าซ้อน ภาษีการเข้าตู้คอนเทนเนอร์จากต่างประเทศและภาษีในกรณีเช่าเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ให้มีการเทียบเคียงกับมาตรการของต่างประเทศ เพื่อดึงดูดให้มีการลงทุนเพื่อเพิ่มเรือพาณิชย์จดทะเบียนเรือไทยเพิ่มมากขึ้น และลดการนำเรือไปจดทะเบียนเรือต่างประเทศ
2. ต้องมีการวิเคราะห์ประมาณการขนาดของเรือพาณิชย์ไทยที่เหมาะสมกับปริมาณประเภทสินค้าที่ขนส่งทางทะเลของประเทศเพื่อให้อุปสงค์กับอุปทานมีความสมดุล และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้าสามารถพึ่งกองเรือพาณิชย์ไทยทั้งในภาวะปกติ และภาวะวิกฤติหรือสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อทางทะเลของประเทศ ตลอดจนการใช้งานประเภทรูปแบบของภาครัฐมีประสิทธิภาพ และมีเป้าหมายการขยายกองเรือพาณิชย์ของไทยอย่างเป็นรูปธรรม
3. ควรมีการจัดการเพื่อผลักดันให้ท่าเรือที่ปัจจุบันสร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่สามารถดำเนินการตามเป้าหมายที่วางไว้ได้ให้มีการปรับปรุงเพื่อไม่ให้เกิดการสูญเสียเปล่างบประมาณที่ลงทุน เช่น การใช้เป็นท่าเรือเพื่อการเชื่อมต่อกับท่าเรือหลัก เป็นต้น
4. ควรผลักดันให้มีหน่วยงานส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีที่เฉพาะและมีสมรรถนะเพียงพอต่อการทำบทบาทหน้าที่



5. ควรเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรคนประจำเรือ ได้แก่

5.1 ควรมีการควบคุมและจัดเก็บข้อมูล สถิติคนประจำเรือที่ได้รับมาตรฐาน รวมถึงความต้องการทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อจะได้วางแผนการผลิตบุคลากรได้ตรงตามจำนวนความต้องการและการนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อวางแผนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

5.2 ควรมีความตกลงร่วมกันระหว่างศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีกับมหาวิทยาลัยที่เปิดสอนหลักสูตรด้านพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะด้านการเดินเรือ การขนส่งทางทะเล ในการจัดทำหลักสูตรระยะสั้น และระยะยาว ในสาขาที่เป็นความต้องการของผู้ประกอบการได้อย่างเหมาะสม และได้มาตรฐานระดับสากล

5.3.4 ข้อเสนอแนะหน่วยงานต่าง ๆ ที่เป็นเจ้าของท่าเรือและ/หรือบริหารท่าเรือ

(1) ควรมีมาตรการเชิงรุกในการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเพิ่มประสิทธิภาพและขยายขีดความสามารถของท่าเรือให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ IMO เช่น นำเทคโนโลยี นำอุปกรณ์ Automation มาใช้ในระบบการทำงานเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการทำงานภายในท่าเรือและส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือเป็น Green Port

(2) ควรพิจารณาเพิ่มบทบาทพื้นที่เชื่อมโยงหลังท่าเรือ พัฒนาโครงสร้างเพื่อรองรับการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ โดยการสร้างจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center, D.C.)

(3) หน่วยงานที่มีโครงการขยายปรับปรุงท่าเรือเพื่อเพิ่มศักยภาพของท่าเรือ ควรเร่งรัดการดำเนินการให้สำเร็จตามแผนงานที่วางไว้ เพื่อสร้างความมั่นใจในการบริการของท่าเรือให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้



บรรณานุกรม

หนังสือ

- กรมเจ้าท่า. โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเล
ร่วมอาเซียน. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2563.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2566.
- กรมเจ้าท่า. ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ประจำปี 2563.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2563.
- กรมเจ้าท่า. ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ประจำปี 2564.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2564.
- กรมเจ้าท่า. ข้อมูลกองเรือพาณิชย์ไทย ประจำปี 2565.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2565.
- กรมเจ้าท่า. จำนวนท่าเทียบเรือ ปี พ.ศ. 2560 - 2561.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2561.
- กรมเจ้าท่า. แผนปฏิบัติการราชการประจำปีงบประมาณ 2566.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2566.
- กรมเจ้าท่า. แผนปฏิบัติการราชการ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2566.
- กรมเจ้าท่า. รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี 2565 (ปีงบประมาณ 2566).
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2565.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. แผนวิสาหกิจการทำเรือฯ ปีงบประมาณ 2566-2570.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2566.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. แผนปฏิบัติการการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566-2567.
สถานิติบัญญัติแห่งชาติ. รายงานการพิจารณาเรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2558.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. Thailand Logistics Action Plan 2023-2027
(Public Version) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศไทย. พ.ศ.2566-2570.
กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2566.
- สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน. การบริการสาขาการขนส่งทางทะเล.การบริการสาขาการขนส่ง
ทางทะเล (Maritime Transport Services). กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2566.

หนังสือออนไลน์

- ธนิต โสรัตน์. ศักยภาพและความท้าทาย : สมุททานุภาพเศรษฐกิจของไทย.
ม.ป.ท.: ม.ป.พ., 2564. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565.
<http://www.tanitsorat.com>



- นรพัชร เสาชงทอง, อภิญญา ฉัตรช่อฟ้า และสุรพล สุยะพรหม. *การวิเคราะห์สมุททานุภาพของประเทศ
ไทย*. ม.ป.ท.: ม.ป.พ., 2564. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565. <http://pol.mcu.ac.th>
- พลเรือเอก สามารถ จำปรัตน์. *สมุททานุภาพ เนื้อหา ความหมาย ทหารเรือไทยควรรู้ให้แจ้ง
ตอนที่ 2 สมุททานุภาพ และตอนที่ 3 องค์ประกอบของสมุททานุภาพ*. ม.ป.ท.: ม.ป.พ., 2556.
สืบค้นเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565. <https://anyflip.com>
- Øyvind Berle, James B. Rice Jr., Bjørn Egil Asbjørnslett. *Failure modes in the maritime
transportation system – a functional approach to throughput vulnerability*.
ม.ป.ท.: ม.ป.พ., 2011. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565. <https://ctl.mit.edu>

สิ่งพิมพ์รัฐบาล

- ไทย. กฎหมาย, พระราชบัญญัติ, *พระราชบัญญัติพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 95
ตอนที่ 143 ฉบับพิเศษ*, (18 ธันวาคม 2521).
- ไทย. กฎหมาย, ประกาศฯ, *ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้
ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 – 2580), ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 136 ตอนที่ 51 ก,
(18 เมษายน 2562).*

เว็บไซต์

- “กองเรือพาณิชย์ หนึ่งใน สมุททานุภาพ และพลังอำนาจของประเทศ”
สืบค้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565. <https://www.nsc.go.th>
- “ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล.”
สืบค้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565. <http://www.mkh.in.th>
- “บริการขนส่งทางเรือ”
สืบค้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565. <https://www.siamvip.com>
- “ท่าเรือ 5 แห่งภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย”
สืบค้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2565. <https://logistics-manager.com>
- “แนะนำท่าเรือทั้ง 5 ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย”
สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2565. <https://www.at-once.info>
- “แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2566-2568: ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเล”
สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://www.krungsri.com>
- “สรท.ร่วมถกWTO แก่วิกฤติขนส่งสินค้าทางทะเล”
สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2565. <http://www.thansettakij.com>
- “อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีไทย ลมหายใจแผ่วเบา ที่ค่อยๆ จมลงใต้ทะเลลึก”
สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2565. <https://www.salika.com>



“BSAA News Special Edition. 2019”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://bsaa.media-all.com>

“Overview of Port Development in Thailand”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://www.unescap.org>

“UNCTAD Review of Maritime Transport 2018.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://unctad.org>

“UNCTAD Review of Maritime Transport 2019.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://unctad.org>

“UNCTAD Review of Maritime Transport 2020.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://unctad.org>

“UNCTAD Review of Maritime Transport 2021.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://unctad.org>

“UNCTAD Review of Maritime Transport 2022.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://unctad.org>

“UNCTAD Review of Maritime Transport 2023.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2565. <https://unctad.org>

บทความวารสารและบทความนิตยสาร

ณัฐนันท์ สุขประภาภรณ์. “โอกาสของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงผ่านแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3” คณะศิลปศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2563)

จงชัย พงษ์วิชัย. “การศึกษาการพัฒนา/แก้ปัญหาของเรือพาณิชย์ไทยที่เดินเรือระหว่างประเทศให้เป็นที่ยอมรับในเวทีพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ” (2563)

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. “การศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันและความสามารถในการปรับตัวของบริษัทขนส่งทางทะเลของไทยต่อการเปิดเสรี” วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, ปีที่ 13. ฉบับที่ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2561)

ภาภัทร จินดา. “สิทธิพิเศษทางภาษี : ปัจจัยสนับสนุนในการเลือกจดทะเบียนเรือ” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, ปีที่ 10 ฉบับที่ 10. (2558)

วิทยา ยาม่วง. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย กระทรวงคมนาคม “แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรมปี 2566 – 2568 : ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเล” (กันยายน 2559).

ศิริ พลอยจินดา และนพดล บุรณันธุ์. “ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์การขนส่งทางเรือ” วารสารการวิจัยและการบริหารการพัฒนา, ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 (กันยายน-ธันวาคม 2562)



- สมชาติ ไกรลาสสุวรรณ. “มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทย” ดุษฎีนิพนธ์การศึกษา
รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต. (2561)
- สารัตน์ เกื่อนสุวรรณ. “องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการเดินเรือขนส่งสินค้าพาณิชย์นาวีของไทย”
วารสารสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ปีที่ 7. ฉ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2559)
- สิริรัตน์ พึ่งชมพู. “การวัดคุณภาพการบริการการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษาสายเรือในการขนส่งสินค้า
ท่าเรือน้ำลึกสงขลา” วารสารเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยทักษิณ, ปีที่ 13. ฉ 1
(มกราคม - มิถุนายน 2564)



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก.

รายชื่อหน่วยงานที่ให้ข้อมูลประเด็นปัญหา อุปสรรค ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ
และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลัก

กระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

- นายจุฬา สุขมานพ

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

กรมเจ้าท่า

1. นาวาตรี สมนึก สุขวนิช
2. นางสาวกมลวรรณ กุหลาบวงษ์
3. นายชาญนที สุรางค์
4. นางสาวจิตติมา ฉัตรเงิน
5. นาวาตรี ชัยศิริ ชุนดำ
6. นางสาววิศัลยา ปานเจริญ
7. นางสาวนิตา ดีสุดจิต
8. นายณัฐพงษ์ รัตนบันเทิง

ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการพาณิชย์
ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเศรษฐกิจการพาณิชย์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการพิเศษ
นิติกรชำนาญการ
นิติกรปฏิบัติการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย

1. นายเรืองศักดิ์ บำเหน็จพันธุ์
2. นายวริษฐ์ ศรีภิญโญวิชย์
3. นายบัณฑิต สาครวิเศษ
4. นางพรวัฒนา วงศ์ชินศรี

รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย
สายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
การทำเรือแห่งประเทศไทย
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
ผู้จัดการโครงการส่วนงานพัฒนาซอฟต์แวร์
ระบบ PCS FB Consortium

กระทรวงการคลัง

กรมศุลกากร

1. นายอภิชาติ ใจงาม
2. นายเอกวุฒิ นาเอก
3. นายปรัชญา ฉิมสูงเนิน

ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากร 1
ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากร 2
เจ้าพนักงานศุลกากรปฏิบัติงาน

กรมสรรพากร

1. นายสมศักดิ์ อนันท์วัฒน์
2. นายมงคล ขนาดนิต

รองอธิบดีกรมสรรพากร
ผู้อำนวยการกองกฎหมาย



- | | |
|---------------------------------------|--|
| 3. นายศุภชัย บำรุงศรี | นิติกรเชี่ยวชาญ |
| 4. นายรังสรรค์ หลวงเมือง | นิติกรชำนาญการพิเศษ |
| <u>สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง</u> | |
| - นายปฐมพงษ์ เอกวนิชชาญ | ผู้อำนวยการส่วนสถาบันการเงินเฉพาะกิจ 2 |

กระทรวงพาณิชย์

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. นายวรวิทย์ สิงห์อินทร์ | ผู้อำนวยการกองบริหาร
การประกอบธุรกิจของชาวต่างชาติ |
| 2. นางสุภาพร บุญแทน | ผู้อำนวยการกองธรรมาภิบาลธุรกิจ |
| 3. นายกำแหง กล้าสุนทร | นักวิชาการพาณิชย์เชี่ยวชาญ |

สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| 1. นางดารุณีย์ เผ่าสุวรรณ | ผู้ช่วยเลขาธิการ ก.พ.ร. |
| 2. นางสาวกาญจนากร สามเมือง | นักพัฒนาระบบราชการชำนาญการพิเศษ |
| 3. นางจุฑารัตน์ ชาญชัย | นักพัฒนาระบบราชการปฏิบัติการ |

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

- | | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| - นางกมลรัตน์ ชายทวีป | นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนปฏิบัติการ |
|-----------------------|--------------------------------------|

สมาคมเจ้าของเรือไทย

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 1. นายภูมินทร์ หะรินสุต | ประธานกิตติมศักดิ์ |
| 2. นายสุรพล มีเสถียร | ประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย |
| 3. นายชัยวัฒน์ ศรีวรรณวัฒน์ | เลขาธิการสมาคม |
| 4. นายสุเทพ ตระนันทสิน | กรรมการสมาคม |
| 5. ว่าที่ร้อยตรี เลิศณรงค์ สุวรรณ | เลขานุการสมาคม |

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- | | |
|---------------------|--|
| - นายคงฤทธิ จันทริก | ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ
แห่งประเทศไทย |
|---------------------|--|

สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ

- | | |
|-----------------------|--|
| - นายพิเศษ ฤทธาภิรมย์ | ประธานสมาคมเจ้าของเรือและตัวแทน
เรือกรุงเทพ |
|-----------------------|--|



ภาคผนวก ข.

รายชื่อหน่วยงานเข้าร่วมการสัมมนา
เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย
วันพฤหัสบดีที่ 9 ธันวาคม 2564
ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น 1 โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร

1. ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมสัมมนา ได้แก่
 - (1) กระทรวงคมนาคม
 - กรมเจ้าท่า
 - การท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - การท่าเรือแหลมฉบัง
 - การท่าเรือกรุงเทพฯ
 - (2) กระทรวงการคลัง
 - กรมศุลกากร
 - กรมสรรพากร
 - สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
 - (3) กระทรวงพาณิชย์
 - กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
 - (4) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
 - (5) สมาคมเจ้าของเรือไทย
 - (6) สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
2. คณะกรรมาธิการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
 - (1) คณะกรรมาธิการการพาณิชย์ และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา
 - (2) คณะกรรมาธิการการเศรษฐกิจ การเงิน และการคลัง วุฒิสภา
 - (3) คณะกรรมาธิการการทหารและความมั่นคงของรัฐ วุฒิสภา
3. สถาบันการศึกษา ได้แก่
 - (1) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
 - (2) วิทยาลัยเทคโนโลยีทางทะเลแห่งเอเชีย
 - (3) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - (4) มหาวิทยาลัยบูรพา
 - (5) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 - (6) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ภาคผนวก ค.

ภาพการสัมมนา

เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย

วันพฤหัสบดีที่ 9 ธันวาคม 2564

ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น 1 โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร



ศาสตราจารย์พิเศษ พรเพชร วิชิตชลชัย ประธานวุฒิสภา (กล่าวเปิดพิธีการสัมมนา)



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา
(กล่าวรายงาน)



พลเรือเอก ชุมชุม อาจวงษ์
ประธานคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์
(กล่าวความเป็นมา)



ดร. จุฬาสุขมานพ
ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (วิทยาการ)



นายภูมินทร์ หะรินสุต
รองประธานกรรมการหอการค้าไทย
และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย (วิทยาการ)

บรรยากาศการสัมมนา

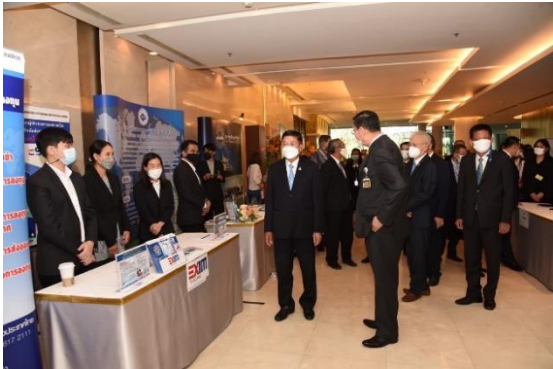






บรรยากาศการเยี่ยมชมนิทรรศการ





QR Code ดาวน์โหลดรายงานการสัมมนา
เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย
วันพฤหัสบดีที่ 9 ธันวาคม 2564
ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น 1 โรงแรมรามา การ์ดैनส์ กรุงเทพมหานคร