สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เลขรับ 12866
วันที่ 14 ธ.ค. 2559
เวลา 13.10 น.

ที่ นร ๐๕๐๓/๔๖๔๕๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.๑๐๓๐๐

๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย ของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๔๒๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๓๐๖/๙๕๔๙ ลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

ตามที่แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙) รับทราบรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย ของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการฯ ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อเสนอแนะดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม แล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอรายงานผลการพิจารณาตามข้อเสนอแนะในเรื่องดังกล่าวมาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๙

๑. รับทราบรายงานผลการพิจารณาตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบต่อไป

๒. มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามผลการประชุมร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมส่งรายงานในเรื่องนี้ จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยตรงต่อไปแล้ว

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๑๑๖๑/๕๙ วันที่ ๑๙/ธ.ค./๕๙
เวลา ๑๓.๕๐ น.
สำนักการประชุม

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีระพงษ์ วงศ์ศิวะวิลาส)
รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รักษาราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๔๔๔ /๒๕๕๙
วันที่ ๑๕/ธ.ค./๒๕๕๙
เวลา ๑๕.๑๒ น.
สำนักการประชุม

กองนิติธรรม
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๖ (พัชณี)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (0.2625/D/๓)

ที่ คค ๐๓๐๖/๕๕๕๕ กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง ข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (รายงานการพิจารณา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๔๒๑ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานความเห็นและผลการดำเนินงานต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

๑. เรื่องเดิม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๔๒๑ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย ของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙

๑.๑ รับทราบรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

๑.๒ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อเสนอแนะดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม และส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป
รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๒. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่า ได้มีหนังสือสอบถามความเห็นในเบื้องต้นจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ ตามข้อ ๑ โดยได้ประชุมร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาความเห็นและผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (รายงานการพิจารณา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย) เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้สรุปประมวลความเห็นและผลการดำเนินงานต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ดังนี้

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา นัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

/ ๒.๑ ...

๒.๑ แนวทางที่ ๑ การแก้ไขปัญหาเชิงนโยบาย

๑) กิจการกองเรือพาณิชย์ไทย

๑.๑) กำหนดมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในด้านต้นทุน

๑.๑.๑) มาตรการช่วยเหลือด้านการเงิน เช่น การจัดตั้งกองทุนถาวร และการจัดหาแหล่งเงินทุนหรือเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ

กิจการกองเรือพาณิชย์เป็นกิจการที่มีการลงทุนสูง ต้องใช้ระยะเวลาในการคืนทุนนาน ต้องการแหล่งเงินทุนหรือเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและเงื่อนไขการชำระคืนที่เอื้อในการลงทุน ดังนั้น มาตรการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐจึงเป็นเรื่องจำเป็นในการขยายและปรับปรุงกิจการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ที่ผ่านมาการช่วยเหลือจะเป็นในลักษณะสินเชื่อเงินกู้ที่มีระยะเวลาสิ้นสุดมาตรการ ซึ่งทำให้การสนับสนุนไม่ต่อเนื่อง ดังนั้น การจัดตั้งกองทุนพาณิชยนาวีถาวรจะช่วยให้เกิดการพัฒนาที่ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งกองทุนถาวรประเภทกองทุนหมุนเวียนจะต้องพิจารณาวัตถุประสงค์และภารกิจของกองทุนฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย

๑.๑.๒) มาตรการในการส่งเสริมการเดินเรือพาณิชย์ เช่น การลดค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการพาณิชยนาวี การยกเลิกภาษีการนำเข้าเรือเก่า

การยกเลิกอากรนำเข้าเรือเก่า ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ผ่านการขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่หากให้สิทธิเป็นการทั่วไปอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่ออู่ต่อเรือซึ่งเป็นผู้ประกอบการในประเทศที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมเช่นกัน

๑.๑.๓) มาตรการสนับสนุนการลดค่าใช้จ่ายทางภาษี เช่น ภาษีหัก ณ ที่จ่าย (กรณีเช่าเรือ เช่าตู้คอนเทนเนอร์) จากต่างประเทศ ภาษีมูลค่าเพิ่ม

มาตรการสนับสนุนการลดค่าใช้จ่ายทางภาษีเป็นการลดภาระให้ผู้ประกอบการเรือไทยที่เช่าเรือหรือเช่าตู้จากต่างประเทศในการจ่ายภาษีแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของตู้ต่างชาติ เนื่องจากกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยึดหลักปฏิบัติทางธุรกิจที่เป็นสากลซึ่งมีลักษณะพิเศษ การจัดเก็บภาษีจากผู้มีเงินได้ซึ่งอยู่ต่างประเทศด้วยวิธีการหักภาษี ณ ที่จ่ายไม่อาจทำได้ทุกกรณี เพราะบางกิจกรรมได้รับการยกเว้นภาษีตามหลักปฏิบัติสากล

๑.๒) กำหนดมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในด้านการตลาด

๑.๒.๑) กำหนดมาตรการส่งเสริม สนับสนุนให้ใช้เรือไทยในการส่งออกและนำเข้าสินค้า

มาตรการส่งเสริม สนับสนุนให้ใช้เรือไทยในการส่งออกและนำเข้าสินค้าจะช่วยให้กองเรือไทยมีขนาดใหญ่ขึ้น ปัจจุบันมีการดำเนินมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทยตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ (กรณีนำเข้าสินค้าราชการ) จำนวน ๙ เส้นทาง

๑.๒.๒) ผลักดันให้มีการเปลี่ยนเงื่อนไขในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ โดยในการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศเปลี่ยนจาก FOB เปลี่ยนเป็น CIF ส่วนในการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศจาก CIF เปลี่ยนเป็น FOB

การผลักดันให้มีการเปลี่ยนเงื่อนไขในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ควรมีการพัฒนาองค์ความรู้กับผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าไทยรวมทั้งผู้ประกอบกิจการไทยที่เกี่ยวเนื่องกับการพาณิชยนาวี เช่น กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กิจการประกันภัยทางทะเล ฯลฯ เพื่อผลักดันให้ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าไทยเปลี่ยนเทอมการค้าให้เป็นผู้จัดการการขนส่งและการประกันภัยมากขึ้น

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

/ ๑.๒.๓)...

๑.๒.๓) ส่งเสริมให้ใช้เรือไทยส่งออกสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการของรัฐบาล เช่น ข้าว ยางพารา

การส่งเสริมให้ใช้เรือไทยส่งออกสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการของรัฐบาลจะช่วยเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าให้กับกองเรือไทยมากยิ่งขึ้น ควรมีการกำหนดเงื่อนไขให้โครงการส่งออกสินค้าของรัฐใช้เรือไทย

๑.๒.๔) ส่งเสริมให้ใช้เรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ เช่น การใช้เรือไทยในธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม (Offshore)

แนวทางการส่งเสริมให้ใช้เรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ จะช่วยส่งเสริมให้มีการใช้เรือไทยมากขึ้น โดยต้องมีความชัดเจนว่าเป็นกิจกรรมที่เรือไทยสามารถให้บริการได้

๑.๒.๕) มาตรการส่งเสริมด้วยการลดค่าใช้จ่ายการนำเข้าหรือต้นทุนเรือเพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้

การส่งเสริมด้วยการลดค่าใช้จ่ายการนำเข้าหรือต้นทุนเรือ ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ผ่านการขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่หากให้สิทธิเป็นการทั่วไป ควรมีการพิจารณาความเหมาะสมว่าการดำเนินการดังกล่าวจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตในประเทศ

๑.๒.๖) กำหนดมาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุง การนำเข้าและเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมส่งเสริมกองเรือไทย เช่น การส่งเสริมการนำเข้าอุปกรณ์ในการซ่อมเรือ ลดหย่อน ลดอัตรา **หรือยกเว้นภาษี ทั้งในเรื่องของเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ ส่งเสริมทักษะและการเรียนรู้ของช่างซ่อมเรือส่งเสริมให้มีแหล่งของเทคโนโลยี** ตลอดจน **การนำเข้าเทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมของกองเรือไทยมีมาตรฐานใกล้เคียงหรือเป็นศูนย์กลางในการซ่อมบำรุงเรือ กำหนดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายฝั่งให้มีความสามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้** เช่น **การขยายความสามารถในการขนส่งทางเรือ** เช่น **ขุดลอกร่องน้ำและท่าเทียบเรือ** เป็นต้น

มาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงและการนำเข้าเทคโนโลยี เพื่อให้อุตสาหกรรมอู่เรือมีมาตรฐานและเป็นศูนย์กลางในการซ่อมบำรุงเรือ ซึ่งจะช่วยพัฒนาคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ดีของกองเรือไทย ปัจจุบันเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร (ประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๔๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการยกเว้นอากรสำหรับของตามภาค ๔ ประเภทที่ ๗ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐)

มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง กรมเจ้าท่าได้ทำการขุดลอกร่องน้ำเป็นประจำทุกปี และการประกันความลึกร่องน้ำ ๑๗ ร่องน้ำเศรษฐกิจ รวมทั้งดำเนินการสร้างท่าเรือตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ของกระทรวงคมนาคม

๑.๓) กำหนดมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในด้านภาพลักษณ์ (Brand Image)

๑.๓.๑) กำหนดมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนา/ปรับปรุงเรือให้มีคุณภาพ เช่น **กำหนดนโยบายการลดอายุเรือที่นำมาให้บริการ ส่งเสริมการลดค่าใช้จ่ายในกิจการพาณิชยนาวี เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปปรับปรุงมาตรฐานกองเรือให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้**

สำเนาถูกต้อง

จิตติมา ฉัตรเงิน

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

/การกำหนด ...

การกำหนดมาตรการจูงใจจะช่วยให้ผู้ประกอบการปรับปรุงเรือให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกองเรือไทย และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ ควรมีการศึกษาในรายละเอียดในการกำหนดมาตรการจูงใจให้เหมาะสมกับประเภทกิจการ

๑.๓.๒) การบริหารจัดการเรือด้วยการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกิจการพาณิชยนาวี

การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกิจการพาณิชยนาวี เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกองเรือไทย และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ ควรมีการศึกษาในรายละเอียดในการกำหนดมาตรการจูงใจให้เหมาะสมกับประเภทกิจการ

๑.๓.๓) รัฐควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของประเทศเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีพันธกรณี

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของประเทศเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยมีพันธกรณี ปัจจุบันภาครัฐโดยกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แล้วจำนวน ๑๑ อนุสัญญา และได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนี้

(๑) ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(๒) ร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ....

(๓) ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๒๑ ฉบับ

รวมทั้ง เตรียมการการอนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศใหม่ ๆ ที่จำเป็น และประเทศส่วนใหญ่ให้การรับรอง

๒) กิจการท่าเรือ

๒.๑) การจัดตั้งการท่าเรือแห่งชาติเพื่อเป็นองค์กรกลางในการทำหน้าที่บริหารจัดการ อำนวยความสะดวกในการนำเรือสินค้าที่เข้ามาในประเทศไทยให้สามารถเทียบท่าในท่าเรือต่าง ๆ ภายในประเทศให้ได้อย่างรวดเร็ว เพราะจะเป็นการลดต้นทุนที่จะเกิดขึ้นจากการที่เรือต้องจอดรอเทียบท่า

การจัดตั้งการท่าเรือแห่งชาติเพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการท่าเรือจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือให้ดีขึ้น โดยการท่าเรือแห่งชาติควรมีหน้าที่ในการกำหนดยุทธศาสตร์ ทำเลที่ตั้ง มาตรฐานการบริการของท่าเรือประเภทต่าง ๆ พิจารณามาตรการส่งเสริมกิจการท่าเรือทั้งของรัฐและเอกชน รวมทั้ง กำหนดโครงสร้างอัตราค่าภาระและบริการ ดังนั้น เห็นควรให้หน่วยงานใหม่ตามร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในเรื่องดังกล่าวไว้ในร่างมาตรา ๑๘ (๒) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนภารกิจของการท่าเรือแห่งชาติ

๒.๒) เร่งรัดแก้ไขปัญหาท่าเรือที่สร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่มีการใช้งาน หรือประสบปัญหาการใช้งานเพื่อจูงใจให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

การแก้ไขปัญหาท่าเรือที่สร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่มีการใช้งาน หรือประสบปัญหาการใช้งาน ปัจจุบันได้ใช้กลไกในการแก้ไขปัญหาผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ โดยมีกรมเจ้าท่าและกรมธนารักษ์ อยู่ในองค์ประกอบของทั้งสองคณะดังกล่าวด้วยแล้ว

/๒.๓)...

ถ้าเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

๒.๓) ผลักดันให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมกิจการท่าเรือในคณะกรรมการพาณิชยนาวี เพื่อแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือ

คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีได้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือ เพื่อพิจารณาปัญหาและกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือแล้ว จึงเห็นควรใช้คณะกรรมการดังกล่าว เป็นกลไกดำเนินการ

๓) กิจการอู่เรือ

ระยะสั้นและระยะกลาง

๓.๑) กำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยเป็นวาระแห่งชาติ โดยมีทิศทางในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นฐานการต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภูมิภาค อันจะเป็นผลดีในการสร้างความแข็งแกร่งและความมั่นคงของเศรษฐกิจของชาติต่อไป

เห็นด้วยกับการกำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยเป็นวาระแห่งชาติ เนื่องจากสามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค และช่วยลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเรือและผู้ประกอบการอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ ทั้งนี้ รัฐควรจะสนับสนุนมาตรการทางการเงิน ภาษี และส่งเสริมการลงทุนอย่างเต็มที่

๓.๒) กำหนดมาตรการสนับสนุนที่สำคัญทั้งด้านการตลาด ด้านการเงิน ด้านภาษี และกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ เพื่อช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยให้สามารถตอบสนองทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศได้อย่างยั่งยืน

มาตรการสนับสนุนที่สำคัญทั้งด้านการตลาด ด้านการเงิน ด้านภาษี และขอให้เร่งรัดการแก้ไขกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ที่จะช่วยสร้างความเข้มแข็งให้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยให้สามารถตอบสนองทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

๓.๓) พิจารณาปรับสิทธิประโยชน์และมาตรการจูงใจในการลงทุนในกิจการพาณิชยนาวี กิจการต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อเป็นการสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

การปรับสิทธิประโยชน์เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุน จะช่วยสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ทั้งนี้ เห็นควรปรับสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขในการสนับสนุนการส่งเสริมเพื่อให้มีกองเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยกำหนดประเภทของเรือและให้สิทธิประโยชน์แตกต่างกัน

๓.๔) ผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากรสำหรับเหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือใหม่

การจัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากรสำหรับเหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จะช่วยในการพิจารณายกเว้นการเก็บอากรตามมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด

โดยในส่วนของผู้ประกอบการเสนอให้พิจารณายกเว้น การเก็บอากรตามมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด สำหรับแผ่นเหล็กที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

/ระยะยาว ...

ระยะยาว

๓.๕) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือจะรองรับการขยายตัวด้านการขนส่งชายฝั่งและระหว่างประเทศในอนาคต เนื่องจากในปัจจุบันสถานที่ตั้งของอู่เรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา มีข้อจำกัดเรื่องความลึกร่องน้ำ และกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการจัดหาพื้นที่สำหรับจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือที่มีความเหมาะสมในเชิงเศรษฐศาสตร์และธุรกิจ รัฐควรจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน รวมถึงมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ เพื่อจูงใจในการลงทุน

๔) บุคลากรพาณิชยนาวี

๔.๑) การจัดหลักสูตรการเรียนการสอนพาณิชยนาวี ควรมีการเพิ่มคุณภาพนักเรียนเดินเรือ โดยการให้ความรู้ และทักษะการทำงาน โดยเฉพาะทักษะทางด้านภาษาอังกฤษโดยใช้ข้อสอบกลางในการประเมินความรู้ เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทเรือ

การจัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มคุณภาพนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ จะช่วยเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับคนประจำเรือต่างชาติ และสอดคล้องกับความต้องการของบริษัทเรือทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ควรสนับสนุนงบประมาณเพื่อการดำเนินการดังกล่าว

๔.๒) การสำรวจความต้องการสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการว่ามีความต้องการอย่างไรเพื่อทำบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่างบริษัทเดินเรือกับกรมเจ้าท่าในการรับนักเรียนลงฝึกในเรือและให้สิทธิประโยชน์กับบริษัทเดินเรือที่รับนักเรียนไปฝึก เช่น สิทธิในการนำค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการรับนักเรียนลงฝึกในเรือไปคำนวณเพื่อหักลดหย่อนภาษีหรือให้โควต้าบริษัทเพื่อรับสิทธิเข้าศึกษาในหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

การให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกในเรือจะเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้กับบริษัทเรือรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกปฏิบัติในเรือมากขึ้น ดังนั้นควรมีการสำรวจความต้องการของผู้ประกอบการเรือว่าต้องการสิทธิประโยชน์ด้านใด

๔.๓) การสนับสนุนเรื่องการเงินแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ในการฝึกงานบนเรือ เช่น การจัดสรรเงินทุนการศึกษาเพื่อให้บริษัทเรือตั้งเป็นทุนการศึกษาสำหรับการส่งเสริมการฝึกงานบนเรือ โดยให้สำนักงานส่งเสริมการพาณิชยนาวีและกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ตลอดจนวิธีการประเมินผลการฝึกงานของนักเรียนเดินพาณิชย์ผู้ที่ได้รับทุนการศึกษาดังกล่าว เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการฝึกงานบนเรือต่อไป

การสนับสนุนเรื่องการเงินแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ฝึกงานบนเรือ จะเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้กับบริษัทเรือรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกปฏิบัติในเรือมากขึ้น โดยเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

๔.๔) ควรขยายการจัดหาเรือฝึกทั้งจากบริษัทใหม่ หรือประเภทเรือที่หลากหลายมากขึ้น เช่น ด้าน OFFSHORE โดยประสานความร่วมมือจากสถาบันศึกษาที่เปิดการเรียนการสอนบุคลากรด้านพาณิชยนาวี หรือบริษัทเดินเรือ หรือสถาบันการศึกษาในต่างประเทศเพื่อเพิ่มโอกาสในการฝึก

สำเนาถูกต้อง

จิตติมา สัตรเจ็น

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

/การจัดหา...

การจัดหาเรือฝึกและเพิ่มความหลากหลายของประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะลงฝึกจะช่วยรองรับการขยายตัวของสถาบันการศึกษาและการฝึกอบรมของบุคลากรด้านพาณิชยนาวีภายในประเทศ ควรมีแผนงานในการดำเนินการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

๕) กิจการที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการพาณิชยนาวี

ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

๕.๑) ให้สิทธิหรือประโยชน์ทางภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ เฉพาะในส่วนการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ โดยมีการขนถ่ายสินค้าในประเทศไทยในเขตปลอดภาษี หรือถ่ายลำไปยังพาหนะลำเลียงอื่น เพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่สาม (Transshipments)

ภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงการคลังในเรื่องความเหมาะสมของข้อเสนอดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับระบบภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้บริการในประเทศที่ควรต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

การปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับผู้ส่งออกที่ใช้บริการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นผลดีในการช่วยลดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกต้องชำระไปก่อนและขอคืนภายหลัง เช่นเดียวกับผู้ส่งออกรายใหญ่ที่ใช้บริการสายการเดินเรือโดยตรง และการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เพื่อจูงใจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าสู่ระบบการกำกับดูแลของภาครัฐและสร้างระบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก

๕.๒) ให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลกับผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลกับผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศควรสนับสนุนเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า

๕.๓) จัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้แก่ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อใช้สำหรับการซื้อยานพาหนะ เช่น เรือ และรถบรรทุก เป็นของตนเอง

ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ตามมาตรการที่กระทรวงการคลังให้ความช่วยเหลือผ่าน SMEs Bank โดยเฉพาะโครงการสินเชื่อเพื่อพัฒนาผลิตภาพการผลิต (Productivity Improvement Loan) ที่ให้สินเชื่อกับกิจการ Logistic อย่างไรก็ตาม เพื่อให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเห็นควรพิจารณาให้มีกองทุนเป็นการถาวร ให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า

๕.๔) ส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการไม่ว่าจะเป็นระบบตรวจสอบสถานภาพการให้บริการ ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางธนาคารให้มีความครอบคลุมธุรกรรมทางการเงินทุกประเภทของการนำเข้าและส่งออกให้มีความเชื่อมโยงทางธุรกิจ

การส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการทั้งระบบตรวจสอบสถานภาพการให้บริการและระบบการชำระเงิน จะช่วยอำนวยความสะดวกในการบริการให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ควรผลักดันให้มีความครอบคลุมธุรกรรมทางการเงินทุกประเภทของการนำเข้าและส่งออก

/๒.๒ ...

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ณัครเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

๒.๒ แนวทางที่ ๒ การแก้ไขปัญหาเชิงกฎหมาย

การยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... เป็นการปรับปรุงกฎหมายด้านพาณิชยนาวี ให้มีความทันสมัยและเอื้อต่อการส่งเสริมการพาณิชยนาวีของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ อย่างไรก็ตาม มีประเด็นสำคัญที่จะต้องพิจารณาในรายละเอียด ดังนี้

๑) จัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบกิจการพาณิชยนาวีโดยตรงโดยให้มีฐานะเป็นองค์การมหาชนที่จัดตั้ง ตามกฎหมายเฉพาะ

๒) กำหนดให้มีคณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการการดำเนินงานของสำนักงานส่งเสริมการพาณิชยนาวี เป็น ๒ ระดับ คือ

(๑) คณะกรรมการนโยบายการพาณิชยนาวีแห่งชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน

(๒) คณะกรรมการบริหารการส่งเสริมการพาณิชยนาวี โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธาน (ร่างมาตรา ๒๕)

๓) การกำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการในการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี

โดยกรมเจ้าท่าได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ในรายละเอียดแล้วเสร็จ และจะได้เสนอร่างกฎหมายดังกล่าวตามขั้นตอนต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

๓. การพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วขอเรียนว่า กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้จัดทำรายงานความเห็นและผลการดำเนินงานต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑ แล้วเสร็จ จึงเห็นสมควรส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบและพิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการตามผลการประชุมในข้อ ๒ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กรมเจ้าท่า
กองส่งเสริมการพาณิชยนาวี
โทร. ๐ ๒๒๓๓ ๑๓๑๑-๘ ต่อ ๓๙๖
โทรสาร ๐ ๒๖๓๙ ๔๗๘๐

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาความเห็นและผลการดำเนินการที่เกี่ยวข้องต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๙ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ กระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

๑. นายดรุณ แสงฉาย	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) ประธานที่ประชุม
๒. นงอุบลทิพย์ จางวิบูลย์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
๓. นางเครือวัลย์ รักอาชีพ	นิติกรชำนาญการพิเศษ สำนักกฎหมาย
๔. นางฐิติมา จันทรางกูร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายแผนและยุทธศาสตร์
๕. นางสาวภัทรพร สว่างฟ้า	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร
๖. นางสาวธีรนุช เหลืองเช็ง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานนโยบายแผนและยุทธศาสตร์
๗. นายพิเชษฐ เสียงใหญ่	นักวิชาการเผยแพร่ชำนาญการ
๘. นายเกรียงกมล จันทร์วงศ์	สำนักกฎหมาย

กรมเจ้าท่า

๑. นายสมชาย สุมนัสขจรกุล	รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ด้านส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ
๒. นาวาตรี สมนึก สุขวณิช	ผู้อำนวยการกองส่งเสริมการพาณิชยนาวี
๓. นายสมชาย หลิมทอง	ผู้อำนวยการกองกำกับการพาณิชยนาวี
๔. นางสาวกมลวรรณ กุหลาบวงษ์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเศรษฐกิจการพาณิชยนาวี
๕. นายวีระ ภูริปัญญาวงศ์	หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ
๖. นางสาวบุญลักษณ์ อนันต์วัฒนชัย	หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมกิจการสนับสนุน
๗. นายชาญนที สุรางค์	หัวหน้ากลุ่มกิจการท่าเรือ
๘. นางสาวจิตติมา ฉัตรเงิน	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
๙. นางสาวดวงใจ สายสมุทร	นักวิชาการขนส่ง
๑๐. นางสาวอัยดีย์ ทุ่งหว้า	นักวิชาการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๑. นายอธิภู จิตรานุเคราะห์	หัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

๑. นายโกมล ศรีบางพลีน้อย	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

๑. นางสาวจารุพัสตร์ พลทรัพย์	เศรษฐกรชำนาญการ

กรมสรรพากร

๑. นายนเรศ บูรณากาญจน์	นักวิชาการภาษีชำนาญการพิเศษ

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

กรมธนารักษ์

๑. นายอภินพ วัฒโน	เจ้าหน้าที่จัดผลประโยชน์ชำนาญการ กองบริหารที่ราชพัสดุภูมิภาค

กรมศุลกากร

๑. นางสาวสุภีร์ คงจินดา	นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ
๒. นางสาวจุฑาจิต วรรณวิจิตร	นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ

สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน

๑. นางสาวกฤติยา เพ็ชรศรี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ

๑. นางสาวศุภมาศ เล้าสกุล	นักวิชาการเงินและบัญชีชำนาญการพิเศษ
๒. นายศุภวิชญ์ ใจงาม	วิศวกรปิโตรเลียมชำนาญการพิเศษ
๓. นางจุฬาภรณ์ เพิ่มไทย	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๔. นางสาวพิชชานันท์ แก้วบุญนำ	วิศวกรปฏิบัติการ

กรมการค้าต่างประเทศ

๑. นางสาวมะลิ มหิสรากุล	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
๒. นายสตวรรษ์ เรืองดิษฐ์	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

๑. ดร.ฤทัยชนก จริงจิตะ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ
๒. นางสาวนันท์ธิรัตน์ คล้ายคลึง	นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

๑. นางชฎา บุญจร	นักประชาสัมพันธ์ชำนาญการพิเศษ

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

๑. นางสาวสุภาภรณ์ วิไลเรืองสุวรรณ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๑. นายวิฑูรย์ อยู่ทิม	รองผู้ว่าการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

๑. นางสาวทินภา อภัยวงศ์	นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ
๒. นางสาวนวรัตน์ พงษ์จะโปะ	นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนปฏิบัติการ

กระทรวงแรงงาน

๑. นางสาวกานดา วัฒนายากุล	นักวิชาการแรงงานชำนาญการ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

๑. นางสาวอรพิน ทรงประสิทธิ์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการพัฒนาระบบราชการ

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๑. นางสาวกาญจนา คงวันดี	นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ

สำเนาถูกต้อง
กิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการส่งเสริมการลงทุนชำนาญการ

กรมประมง

๑. น.ท. พรชัย สิงหบุญ — ผู้เชี่ยวชาญ กองคุ้มครองและส่งเสริมการประมง

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

๑. เรือโท ดุสิต โพธิ์พันธ์ — ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ คณะพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

๑. นายคงฤทธิ์ จันทริก — ผู้อำนวยการบริหาร

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๑. ดร.ประจักษ์ ทรัพย์มณี — กรรมการการสายงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
๒. นายวิรัตน์ ชนะสิทธิ์ — ที่ปรึกษากลุ่มอุตสาหกรรมต่อเรือ ซ่อมเรือ และก่อสร้างงานเหล็ก
๓. นายณัฐพนธ์ เกษสาคร — กรรมการสายงานโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

สมาคมเจ้าของเรือไทย

๑. นายสุรพล มีเสถียร — รองประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย
๒. นายชเนศร์ เพ็ญชาติ — รองประธานสมาคมเจ้าของเรือไทย

สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

๑. นาวาเอก พิชเยนทร์ ตันประเสริฐ — นายกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย
๒. นางเปรมจิตต์ เนาวสัยศรี — ที่ปรึกษาสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

ชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน

๑. พล.ร.ท. ทนง ศิริรังสี — ประธานชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน
๒. นายโสรัจ ช่อชูวงศ์ — เลขานุการชมรมผู้ประกอบกิจการท่าเรือเอกชน

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

๑. นายเกตติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์ — นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

๑. นายจุฬา มานนท์ — ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายโลจิสติกส์
๒. นายพิภพ ทาบสุวรรณ — ผู้จัดการวิศวกรเรือ

บริษัท ปตท. จำกัด

๑. นายรักพงศ์ นุ่มนวล
๒. นางสาวนันทพร ศุภกุล
๓. นางสาวนัสชญา สิทธิคำ ฝ่ายรัฐวิสาหกิจ

บริษัท เชฟรอนประเทศไทยสำรวจและผลิต จำกัด

๑. นางนงพร วงศ์พุทธพิทักษ์ — แผนกกฎหมาย
๒. นายธินบดี รัศมิทัต — ฝ่ายรัฐกิจ
๓. นางสาวทิพย์สุคนธ์ ลีเลิศยานนท์ — ฝ่ายรัฐกิจ
๔. นายณัฐพงษ์ ปลีทอง — ฝ่ายมารีนโลจิสติกส์
๕. นายตริน พงษ์เภตรา — ฝ่ายมารีนโลจิสติกส์

ส้ำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการชำนาญการ

สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานความเห็นและผลการดำเนินงานต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญ พิจารณามาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (รายงานการพิจารณา เรื่อง มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย)

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แนวทางที่ ๑ การแก้ไขปัญหา ในเชิงนโยบาย	
๑.๑ กิจการกองเรือพาณิชย์ไทย	
๑.๑.๑ กำหนดมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในด้านต้นทุน	
● มาตรการช่วยเหลือด้านการเงิน เช่น การจัดตั้งกองทุนถาวร และการจัดหาแหล่งเงินทุนหรือเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ	**กระทรวงการคลัง** กระทรวงการคลังเคยดำเนินมาตรการทางการเงินเพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจพาณิชยนาวี โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) ให้สินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำและระยะเวลาชำระคืนที่ผ่อนปรน วงเงิน ๑๘,๐๐๐ ล้านบาท โดยเมื่อสิ้นสุดมาตรการมีการอนุมัติวงเงินทั้งสิ้น ๑๐,๖๘๒.๑๙ ล้านบาท ซึ่งรัฐบาลจัดสรรเงินชดเชยรวม ๒๕๖.๙๙ ล้านบาท แต่หากยังคงมีความต้องการในการสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำเพิ่มเติม กระทรวงการคลังก็สามารถพิจารณาเป็นรายกรณีได้ ส่วนการจัดตั้งกองทุนถาวรประเภทกองทุนหมุนเวียนจะต้องพิจารณาวัตถุประสงค์และภารกิจของกองทุนที่กล่าวเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนหน่วยงานปัจจุบัน
	กรมเจ้าท่า กิจการกองเรือเป็นกิจการที่มีต้นทุนการประกอบการสูงและมีระยะเวลาในการคืนทุนนาน จำเป็นต้องมีแหล่งเงินทุนที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและระยะเวลาชำระคืนที่ผ่อนปรน เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงานและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และจะเป็นปัจจัยเร่งที่สำคัญในการส่งเสริมการประกอบกิจการให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ จึงเห็นควรให้มีการสนับสนุนด้านการเงิน
	ความเห็นที่ประชุม กิจการกองเรือพาณิชย์เป็นกิจการที่มีการลงทุนสูงต้องใช้ระยะเวลาในการคืนทุนนาน ต้องการแหล่งเงินทุนหรือเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและเงื่อนไขการชำระคืนที่เอื้อในการลงทุน ดังนั้น มาตรการสนับสนุนด้านการเงินจากรัฐจึงเป็นเรื่องจำเป็นในการขยายและปรับปรุงกิจการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ที่ผ่านการช่วยเหลือจะเป็นในลักษณะสินเชื่อเงินกู้ที่มีระยะเวลาสิ้นสุดมาตรการ ทำให้การสนับสนุนไม่ต่อเนื่อง ดังนั้น การจัดตั้งกองทุนพาณิชยนาวีถาวรจะช่วยให้เกิดการพัฒนาที่ต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งกองทุนถาวรประเภทกองทุนหมุนเวียนจะต้องพิจารณาวัตถุประสงค์และภารกิจของกองทุนฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรวิณ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
• มาตรการในการส่งเสริมการเดินเรือพาณิชย์ เช่น การลดค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการพาณิชยนาวี การยกเลิกภาษีการนำเข้าเรือเก่า	**กระทรวงการคลัง** การยกเลิกอากรนำเข้าเรือเก่า ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ผ่านการขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่หากเป็นให้สิทธิเป็นการทั่วไปอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่ออู่ต่อเรือซึ่งเป็นผู้ประกอบการในประเทศที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมเช่นกัน
	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) เนื่องจากประเด็นการขอให้ยกเลิกภาษีนำเข้าเรือเก่า อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย จึงขอตัดข้อความดังกล่าวออก
	กรมเจ้าท่า ผู้ประกอบการเรือได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาดตันกรอส ๑,๐๐๐ กรอสขึ้นไป แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาดตัน ๑,๐๐๐ หรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา) %๑๐จากเดิม (%๒๐
	ความเห็นที่ประชุม การยกเลิกอากรนำเข้าเรือเก่า ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ผ่านการขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่หากให้สิทธิเป็นการทั่วไปอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่ออู่ต่อเรือซึ่งเป็นผู้ประกอบการในประเทศที่ภาครัฐต้องการส่งเสริมเช่นกัน
• มาตรการสนับสนุนการลดค่าใช้จ่ายทางภาษี เช่น ภาษีหัก ณ ที่จ่าย (กรณีเช่าเรือ เช่าตู้คอนเทนเนอร์) จากต่างประเทศ ภาษีมูลค่าเพิ่ม	**กระทรวงการคลัง** เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาในเชิงนโยบายสำหรับกิจการกองเรือพาณิชยนาวีของประเทศไทย ควรจะต้องมีการพิจารณาการหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่ายทั้งระบบ
	กรมเจ้าท่า กิจการเดินเรือระหว่างประเทศยึดหลักปฏิบัติทางธุรกิจที่เป็นสากลซึ่งมีลักษณะพิเศษ การจัดเก็บภาษีจากผู้มีเงินได้ซึ่งอยู่ต่างประเทศด้วยวิธีการหักภาษี ณ ที่จ่ายไม่อาจทำได้ทุกกรณี เพราะบางกิจกรรมได้รับการยกเว้นภาษีตามหลักปฏิบัติสากล การจัดเก็บภาษีด้วยวิธีหักภาษี ณ ที่จ่ายอาจเป็นภาระกับผู้ประกอบการไทย เพราะต้องจ่ายแทนผู้มีเงินได้ที่อยู่ต่างประเทศ เช่นเดียวกับหลักปฏิบัติเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม จึงควรมีการพิจารณาทบทวนการจัดเก็บภาษีทั้งสองประเภทเพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีภาระภาษีไม่สูงกว่าผู้ประกอบการต่างชาติ
	ความเห็นที่ประชุม มาตรการสนับสนุนการลดค่าใช้จ่ายทางภาษีเป็นการลดภาระให้ผู้ประกอบการเรือไทยที่เช่าเรือหรือเช่าตู้จากต่างประเทศในการจ่ายภาษีแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของตู้ต่างชาติ เนื่องจากกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยึดหลักปฏิบัติทางธุรกิจที่เป็นสากลซึ่งมีลักษณะพิเศษ การจัดเก็บภาษีจากผู้มีเงินได้ซึ่งอยู่ต่างประเทศด้วยวิธีการหักภาษี ณ ที่จ่ายไม่อาจทำได้ทุกกรณี เพราะบางกิจกรรมได้รับการยกเว้นภาษีตามหลักปฏิบัติสากล

สำเนาถูกต้อง
ดิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๑.๒ กำหนดมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในด้านการตลาด	
● กำหนดมาตรการส่งเสริม สนับสนุนให้ใช้เรือไทยในการส่งออกและนำเข้าสินค้า	**กรมเจ้าท่า** มีการดำเนินมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ (กรณีนำเข้าสินค้าราชการ) จำนวน ๙ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่นไทย- สาธารณรัฐเกาหลีไทย - ไทย -ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย ยุโรป-ไทย สิงคโปร์-ไทย ฮ่องกง-ไต้หวัน มาเลเซีย-ไทย และ จีน-ไทย อยู่แล้ว
	ความเห็นที่ประชุม มาตรการส่งเสริม สนับสนุนให้ใช้เรือไทยในการส่งออกและนำเข้าสินค้า จะช่วยให้กองเรือไทยมีขนาดใหญ่ขึ้น ปัจจุบันมีการดำเนินมาตรการสงวนสินค้าลงเรือไทย ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ (กรณีนำเข้าสินค้าราชการ) จำนวน ๙ เส้นทาง
● ผลักดันให้มีการเปลี่ยนเงื่อนไขในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ โดยในการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศเปลี่ยนจาก FOB เปลี่ยนเป็น CIF ส่วนในการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศจาก CIF เปลี่ยนเป็น FOB	**กรมเจ้าท่า** เห็นด้วยกับการเปลี่ยนเงื่อนไขในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ กรณีส่งออกจาก FOB เป็น CIF และกรณีนำเข้า CIF เป็น FOB เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสการใช้เรือไทยในการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ควรมีการพัฒนาองค์ความรู้กับผู้ส่งสินค้าไทยรวมทั้งผู้ประกอบกิจการไทยที่เกี่ยวเนื่องกับการพาณิชยนาวี เช่น กิจการรับจัดการขนส่งสินค้า กิจการประกันภัยทางทะเล ฯลฯ เพื่อผลักดันให้ผู้ส่งสินค้าไทยเปลี่ยนเทอมการค้าให้เป็นผู้จัดการการขนส่งและการประกันภัยมากขึ้น
	ความเห็นที่ประชุม การผลักดันให้มีการเปลี่ยนเงื่อนไขในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ควรมีการพัฒนาองค์ความรู้กับผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าไทย รวมทั้งผู้ประกอบกิจการไทยที่เกี่ยวเนื่องกับการพาณิชยนาวี เช่น กิจการรับจัดการขนส่งสินค้า กิจการประกันภัยทางทะเล ฯลฯ เพื่อผลักดันให้ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าไทยเปลี่ยนเทอมการค้าให้เป็นผู้จัดการการขนส่งและการประกันภัยมากขึ้น
● ส่งเสริมให้ใช้เรือไทยส่งออกสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการของรัฐบาล เช่น ข้าว ยางพารา	**กรมเจ้าท่า** การส่งเสริมให้ใช้เรือไทยส่งออกสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการของรัฐบาล จะช่วยเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าให้กับกองเรือไทยมากยิ่งขึ้น
	ความเห็นที่ประชุม การส่งเสริมให้ใช้เรือไทยส่งออกสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการของรัฐบาล จะช่วยเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าให้กับกองเรือไทยมากยิ่งขึ้น ควรมีการกำหนดเงื่อนไขให้โครงการส่งออกสินค้าของรัฐใช้เรือไทย

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
● ส่งเสริมให้ใช้เรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ เช่น การใช้เรือไทยในธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม (Offshore)	**กระทรวงพลังงาน** กระทรวงพลังงานเล็งเห็นถึงความสำคัญในการสนับสนุนการใช้เรือไทย และเห็นด้วยในหลักการของมาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย โดยได้มีการดำเนินการอยู่แล้ว อาทิ ๑. การกำหนดหลักเกณฑ์การใช้เรือไทยและการอนุญาตใช้เรืออื่นไว้ในสัมปทาน รวมทั้ง ได้ออกประกาศกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานใช้บริการด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการปิโตรเลียมจากผู้รับจ้างหรือวัสดุอุปกรณ์ที่มีอยู่ในประเทศเป็นอันดับแรก ๒. ส่งเสริมให้เรือขนส่งพนักงาน (Crew Boat) ใช้บริการเรือไทย ซึ่งปัจจุบันผู้รับสัมปทานได้ให้ความร่วมมือในการใช้บริการเรือไทยสำหรับขนส่งพนักงานมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันเรือขนส่งพนักงานเป็นการใช้บริการเรือไทยเกือบทั้งหมด และซึ่งปัจจุบันสัดส่วนการใช้เรือไทยต่อเรือต่างชาติในกิจกรรมการสนับสนุนการสำรวจและผลิตปิโตรเลียมโดยรวม คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ ๕๐ ๓. บริษัท ปตท.สผ. จำกัด (มหาชน) ได้ให้การสนับสนุนเรือไทยที่เป็นสัญญาจ้างระยะยาว กระทรวงพลังงานพิจารณาแล้วเห็นด้วยในหลักการสำหรับการส่งเสริมเรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ แต่ในธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม รวมทั้งการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมี มีความจำเป็นต้องมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สูง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการไทยบางกลุ่มยังไม่มีความพร้อม จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการเรือไทยให้มีมาตรฐานสากลสามารถรองรับความต้องการใช้เรือไทยของธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม รวมทั้งการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ก่อนที่จะนำมาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทยมาบังคับใช้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ....
	กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ๑. กิจกรรมการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม เป็นกิจกรรมที่ใช้เทคนิคและผู้ชำนาญการเฉพาะด้าน โดยคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยจากการดำเนินการเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ดังนั้น การกำหนดให้ผู้รับสัมปทานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมใช้บริการเรือไทย จะต้องมีความชัดเจนว่าเป็นกิจกรรมที่สามารถให้บริการได้ หากเป็นการกำหนดกิจกรรมที่ครอบคลุมไว้ทั้งหมด เช่น การเคลื่อนย้ายหรือการติดตั้งสิ่งใด ๆ การซ่อมแซม หรือบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้างของสถานที่สำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม การขนส่งคนหรือสิ่งของ เป็นต้น เพื่อให้ผู้รับสัมปทานต้องยื่นคำขอในแต่ละครั้ง อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการพิจารณาอนุญาต (ในกรณีที่ต้องขอเอกสารหรือให้ชี้แจงเพิ่มเติม) ส่งผลกระทบต่อแผนการดำเนินงาน รวมถึงอาจต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากจะต้องมีการวางประกันการจ้างเรือในระหว่างที่รอการอนุญาต

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา นัตระเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	๒. กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสนับสนุนการใช้เรือไทย โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์การใช้เรือไทยและการอนุญาตใช้เรืออื่นไว้ในสัมปทานแล้ว รวมทั้งได้ออกประกาศกรมฯ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานใช้บริการด้านยานพาหนะ โครงก่อสร้างเหล็ก และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการปิโตรเลียมจากผู้รับจ้างหรือวัสดุอุปกรณ์ที่มีอยู่ในประเทศเป็นอันดับแรก
	กรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าได้นำเสนอแนวทางการส่งเสริมกิจการเรือสนับสนุนของไทยเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ ซึ่งได้มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดประชุมหารือภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการส่งเสริมกิจการเรือสนับสนุนฯ ให้มีผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว ซึ่งจากการประชุมตามมติคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี มีข้อสรุปดังนี้ **มาตรการระยะยาว** เห็นชอบแนวทางการส่งเสริมเรือสนับสนุนฯในการสงวนสิทธิ์ให้เรือไทยตามร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... และให้กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติรับข้อเสนอแนะเรื่องการใช้ผลิตภัณฑ์และบริการภายในประเทศ (local content) ไปพิจารณาในสัมปทานรอบใหม่ด้วย โดยในระหว่างนี้ขอความร่วมมือให้ผู้รับสัมปทานปิโตรเลียมพิจารณาใช้เรือไทยเป็นลำดับแรก **มาตรการระยะสั้น** มอบสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าภาพหารือร่วมกับกรมสรรพากรและสมาคมเจ้าของเรือไทย เพื่อพิจารณาสิทธิประโยชน์ด้านภาษีสำหรับการให้บริการของเรือไทยในการสนับสนุนการปฏิบัติงานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยเช่นเดียวกับเรือไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงนโยบายรัฐบาลในการสนับสนุนผลักดันกิจการพาณิชยนาวีของไทย และสรุปนำเสนอคณะกรรมการร่วม ๓ สถาบันภาคเอกชน (กกร.) เพื่อนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา โดยแจ้งผลการดำเนินการให้กระทรวงคมนาคมทราบ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีต่อไป กรมเจ้าท่าได้แจ้งข้อสรุปดังกล่าวข้างต้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว
	ความเห็นที่ประชุม แนวทางการส่งเสริมให้ใช้เรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ จะช่วยส่งเสริมให้มีการใช้เรือไทยมากขึ้น โดยต้องมีความชัดเจนว่าเป็นกิจกรรมที่เรือไทยสามารถให้บริการได้

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ลัตรเงิน
นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
●มาตรการส่งเสริมด้วยการลดค่าใช้จ่ายการนำเข้าหรือต้นทุนเรือเพื่อให้สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้	**กระทรวงการคลัง** ควรมีการพิจารณาความเหมาะสมว่าการดำเนินการดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตในประเทศ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในประเทศโดยกำหนดให้หักรายจ่ายเป็นจำนวน ๒ เท่าของรายจ่ายเพื่อการลงทุนหรือการต่อเติมเปลี่ยนแปลง ขยายออก หรือทำให้ดีขึ้น แต่ไม่ใช่เป็นการซ่อมแซมให้คงสภาพเดิมและต้องลงทุนในทรัพย์สินที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการ (พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ ๖๐๔) พ.ศ. ๒๕๕๙)
	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กิจการขนส่งทางเรือ สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ โดยได้รับสิทธิประโยชน์ ดังนี้ - ยกเว้นอากรขาเข้าเรือรวมถึงอุปกรณ์ที่นำมาใช้งานตามโครงการ - ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี
	กรมการค้าต่างประเทศ ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ใช้สินค้าเหล็กแผ่นรีดร้อนเพื่อนำไปใช้ใน/ผู้นำเข้า) (อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ สามารถเข้าร่วมกระบวนการไต่สวนการทุ่มตลาดภายใต้ พการตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุน .บ.ร. ๒๕๔๒ .ศ.ซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พโดยการจัดส่งข้อมูลพร้อมเอกสารหลักฐานและความเห็นต่อการใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุปสรรคและแนวทางการพัฒนากิจการ/พาณิชย์นาวี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาการทุ่มตลาดและการอุดหนุนพิจารณาข้อมูลดังกล่าวในการกำหนดมาตรการฯ นอกจากนี้ ผู้มาตรการมีส่วนได้เสียสามารถยื่นขอให้ทบทวนการใช้AD ในกรณีต่าง ๆ ภายใต้ พดังกล่าวข้างต้นเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคจากการ .บ.ร. กำหนดมาตรการAD สำหรับสินค้าเหล็กแผ่นรีดร้อนเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
	ความเห็นที่ประชุม การส่งเสริมด้วยการลดค่าใช้จ่ายการนำเข้าหรือต้นทุนเรือ ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ผ่านการขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ แต่หากให้สิทธิเป็นการทั่วไป ควรมีการพิจารณาความเหมาะสมว่าการดำเนินการดังกล่าวจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตในประเทศ

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา นัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
● กำหนดมาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุง การนำเข้าและเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมส่งเสริมกองเรือไทย เช่น การส่งเสริม การนำเข้าอุปกรณ์ในการซ่อมเรือ ลดหย่อนลดอัตรา หรือยกเว้นภาษี ทั้งในเรื่องของเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือ ส่งเสริมทักษะและการเรียนรู้ของช่างซ่อมเรือ ส่งเสริมให้มีแหล่งของเทคโนโลยีตลอดจน การนำเข้าเทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่งเสริมให้อุตสาหกรรมของกองเรือไทยมีมาตรฐานใกล้เคียงหรือเป็นศูนย์กลางในการซ่อมบำรุงเรือ กำหนดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายฝั่งให้มีความสามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ เช่น การขยายความสามารถในการขนส่งทางเรือ เช่น ขุดลอกร่องน้ำและท่าเทียบเรือ เป็นต้น	**กระทรวงการคลัง** กระทรวงการคลังเห็นว่าไม่ขัดข้องในหลักการแต่การให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ควรพิจารณาความเหมาะสมในรายละเอียดว่าการให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อประเทศอย่างแท้จริง อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในประเทศโดยกำหนดให้หักรายจ่ายเป็นจำนวน ๒ เท่าของรายจ่ายเพื่อการลงทุนหรือการต่อเติมเปลี่ยนแปลง ขยายออก หรือทำให้ดีขึ้น แต่ไม่ใช่เป็นการซ่อมแซมให้คงสภาพเดิมและต้องลงทุนในทรัพย์สินที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการ (พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ ๖๐๔) พ.ศ. ๒๕๕๙) **สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)** ประเด็นในหัวข้อนี้ ควรยกไปอยู่ในข้อเสนอแนะกิจการอู่เรือมากกว่า เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมที่ให้การสนับสนุนกับกิจการกองเรือ ทั้งด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ **กรมเจ้าท่า** มีงบประมาณในการขุดลอกร่องน้ำเป็นประจำทุกปี และการประกันความลึกร่องน้ำ ๑๗ ร่องน้ำเศรษฐกิจ รวมทั้ง ดำเนินการสร้างท่าเรือตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ของกระทรวงคมนาคม **ความเห็นที่ประชุม** มาตรการในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงและการนำเข้าเทคโนโลยี จะช่วยพัฒนาคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ดีของกองเรือไทย ปัจจุบันเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้บนเรือได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าตามกฎหมายศุลกากร ลงวันที่ ๒๕๕๕/๑๔๙ ประกาศกรมศุลกากร ที่) หลั ๒๕๕๕ พฤศจิกายน ๒๗กเกณฑ์และเงื่อนไขในการยกเว้นอากรสำหรับของตามภาค แห่งพระราชบัญญัติกำหนดพิกัด ๗ ประเภทที่ ๔ (๒๕๓๐ .ศ.อัตราศุลกากร พ มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำชายฝั่ง กรมเจ้าท่าได้ทำการขุดลอกร่องน้ำเป็นประจำทุกปี และการประกันความลึกร่องน้ำ ๑๗ ร่องน้ำเศรษฐกิจ รวมทั้ง ดำเนินการสร้างท่าเรือตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ ของกระทรวงคมนาคม
๑.๑.๓ กำหนดมาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในด้านภาพลักษณ์ (Brand Image)	

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ศิลารเงิน
นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
● กำหนดมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนา/ปรับปรุงเรือให้มีคุณภาพ เช่น กำหนดนโยบายการลดอายุเรือที่นำมาให้บริการ ส่งเสริมการลดค่าใช้จ่ายในกิจการพาณิชยนาวี เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปปรับปรุงมาตรฐานกองเรือให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้	**สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.)** ปัจจุบันเรือขนส่งที่จะได้รับส่งเสริมการลงทุน ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า ดังนั้น หากกรมเจ้าท่ามีนโยบายลดอายุเรือที่สามารถดำเนินการได้ ดังนี้ ๑. แสดงความเห็นผ่านทางหนังสือถึงคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ว่าโครงการขนส่งทางเรือที่สำนักงานฯ ขอความเห็นชอบไปนั้น มีความเหมาะสมหรือไม่ ๒. กำหนดอายุเรือที่ควรให้การส่งเสริมเป็นหลักเกณฑ์มาตรฐาน แล้วแจ้งมายังคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อนำมากำหนด เป็นเงื่อนไขของการให้ส่งเสริมต่อไป
	กรมเจ้าท่า การกำหนดนโยบายการลดอายุเรือที่นำมาให้บริการ เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกองเรือไทย และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้
	ความเห็นที่ประชุม การกำหนดมาตรการจูงใจจะช่วยให้ผู้ประกอบการปรับปรุงเรือให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกองเรือไทย และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ ควรมีการศึกษาในรายละเอียดในการกำหนดมาตรการจูงใจให้เหมาะสมกับประเภทกิจการ
● การบริหารจัดการเรือด้วยการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกิจการพาณิชยนาวี	**กรมเจ้าท่า** การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกิจการพาณิชยนาวี เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกองเรือไทย และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้
	ความเห็นที่ประชุม การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกิจการพาณิชยนาวี เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับกองเรือไทย และเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้ ควรมีการศึกษาในรายละเอียดในการกำหนดมาตรการจูงใจให้เหมาะสมกับประเภทกิจการ
● รัฐควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของประเทศเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยมีพันธกรณี	**สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา** การดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวถือได้ว่าเป็นมาตรการอย่างหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำของไทย ที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาลที่แถลงไว้ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา สัตยเจ็น
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	กรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แล้วจำนวน ๑๑ อนุสัญญา และได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนี้ ๑. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ๒. ร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ๓. ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๒๑ ฉบับ รวมทั้ง เตรียมการการอนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศใหม่ ๆ ที่จำเป็น และประเทศส่วนใหญ่ให้การรับรอง
	ความเห็นที่ประชุม การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของประเทศเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยมีพันธกรณี ปัจจุบันภาครัฐโดยกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แล้วจำนวน ๑๑ อนุสัญญา และได้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนี้ ๑. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ๒. ร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... ๓. ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. ๒๕๕๘ จำนวน ๒๑ ฉบับ รวมทั้ง เตรียมการการอนุวัติการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศใหม่ ๆ ที่จำเป็น และประเทศส่วนใหญ่ให้การรับรอง
๑.๒ กิจการท่าเรือ	
๑.๒.๑ การจัดตั้งการท่าเรือแห่งชาติเพื่อเป็นองค์กรกลางในการทำหน้าที่บริหารจัดการ อำนวยความสะดวกในการนำเรือสินค้าที่เข้ามาในประเทศไทยให้สามารถเทียบท่าในท่าเรือต่าง ๆ ภายในประเทศให้ได้อย่างรวดเร็ว เพราะจะเป็นการลดต้นทุนที่จะเกิดขึ้นจากการที่เรือต้องจอดรอเทียบท่า	**การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)** กนอ. ได้ยื่นขออนุญาตโอนสิทธิหรือรับโอนสิทธิการใช้ท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า ๕๐๐ ตันกรอสส์ ต่อกรมเจ้าท่า ที่ตั้งอยู่ที่ริมฝั่งตะวันออกของอ่าวไทย ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง “ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด” ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการพิจารณาอนุญาตจากกรมเจ้าท่า และหลังจากที่สามารถเปิดใช้ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดได้ ก็จะสามารถอำนวยความสะดวกและแบ่งเบาภาระท่าเรืออื่นๆ ให้สามารถเข้ามาเทียบท่าได้ที่มาบตาพุด

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	กรมเจ้าท่า การจัดตั้งการท่าเรือแห่งชาติเพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการท่าเรือ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือให้ดีขึ้น เนื่องจากปัจจุบันยังขาดหน่วยงานที่จะทำหน้าที่ในการบริหาร จัดการควบคุมท่าเรือทั้งหมด ดังนั้น เห็นควรให้หน่วยงานใหม่ตามร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในเรื่องดังกล่าวไว้ในร่างมาตรา ๑๘ (๒) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนภารกจิของการท่าเรือแห่งชาติ
	ความเห็นที่ประชุม การจัดตั้งการท่าเรือแห่งชาติเพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการท่าเรือ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือให้ดีขึ้น โดยการท่าเรือแห่งชาติควรมีหน้าที่ในการกำหนดยุทธศาสตร์ ทำเลที่ตั้ง มาตรฐานการบริการของท่าเรือประเภทต่าง ๆ พิจารณามาตรการส่งเสริมกิจการท่าเรือทั้งของรัฐและเอกชน รวมทั้ง กำหนดโครงสร้างอัตราค่าภาระและบริการ ดังนั้น เห็นควรให้หน่วยงานใหม่ตามร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พซึ่งได้กำหนดอำนาจ .... .ศ. (๒) ๑๘ หน้าที่ในเรื่องดังกล่าวไว้ในร่างมาตราเป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนภารกจิของการท่าเรือแห่งชาติ
๑.๒.๒ เร่งรัดแก้ไขปัญหาท่าเรือที่สร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่มีการใช้งาน หรือประสบปัญหาการใช้งานเพื่อจูงใจให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น	**กรมธนารักษ์** กรมธนารักษ์ได้มีการหารือกับกรมเจ้าท่าถึงแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งกรมธนารักษ์จะดำเนินการปรับปรุงอัตราผลประโยชน์ตอบแทนในการบริหารจัดการท่าเรือให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายในการส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำ
	กรมเจ้าท่า การแก้ไขปัญหาท่าเรือที่สร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่มีการใช้งาน หรือประสบปัญหาการใช้งาน ปัจจุบันได้ใช้กลไกในการแก้ไขปัญหาผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)และคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ โดยมีกรมเจ้าท่าและกรมธนารักษ์ อยู่ในองค์ประกอบของทั้งสองคณะดังกล่าวด้วยแล้ว
	ความเห็นที่ประชุม การแก้ไขปัญหาท่าเรือที่สร้างเสร็จแล้ว แต่ไม่มีการใช้งาน หรือประสบปัญหาการใช้งาน ปัจจุบันได้ใช้กลไกในการแก้ไขปัญหาผ่านคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.)และคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ โดยมีกรมเจ้าท่าและกรมธนารักษ์ อยู่ในองค์ประกอบของทั้งสองคณะดังกล่าวด้วยแล้ว

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ศิลารเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๒.๓ ผลักดันให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมกิจการท่าเรือในคณะกรรมการพาณิชยนาวี เพื่อแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือ	**กรมเจ้าท่า** คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีได้มีคำสั่งปี ๒๕๕๐แต่งตั้งคณะอนุกรรมการตามยุทธศาสตร์ ๖ คณะ และ ในปี ๒๕๕๒ ได้ปรับปรุงเป็นคณะกรรมการเฉพาะเรื่อง ๖ คณะ เพื่อทำหน้าที่พิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางมาตรการพัฒนาส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี ซึ่งในคณะกรรมการดังกล่าวมีคณะกรรมการพัฒนาท่าเรืออยู่แล้ว จึงเห็นควรใช้คณะกรรมการที่แต่งตั้งไว้แล้วเป็นกลไกในการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือ
	ความเห็นที่ประชุม คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีได้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะเรื่องพัฒนาท่าเรือเพื่อพิจารณาปัญหาและกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือแล้ว จึงเห็นควรใช้คณะกรรมการดังกล่าว เป็นกลไกดำเนินการ
๑.๓ กิจการอู่เรือ	
ระยะสั้นและระยะกลาง	
๑.๓.๑ กำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยเป็นวาระแห่งชาติ โดยมีทิศทางในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นฐานการต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจรเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภูมิภาค อันจะเป็นผลดีในการสร้างความแข็งแกร่งและความมั่นคงของเศรษฐกิจของชาติต่อไป	**สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)** เห็นควรผลักดันให้การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยเป็นวาระแห่งชาติ เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่สำคัญต่อการสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวี ในด้านการขนส่งทางน้ำในประเทศ ตามแนวนโยบายโลจิสติกส์ของภาครัฐด้านการขนส่งทางน้ำสามารถประหยัดค่าขนส่งได้มากกว่าทางบกถึง ๔ เท่า และเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ มากมาย เช่น อุตสาหกรรมการผลิตเหล็ก อุตสาหกรรมสีและเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมไฟฟ้า กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องกล อุตสาหกรรมเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์เดินเรือ อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ และสุขภัณฑ์ เป็นต้น รวมทั้งธุรกิจเชื่อมโยงอื่น ๆ เช่น ธุรกิจขุดเจาะน้ำมันและแก๊ส ธุรกิจขนส่งทางน้ำ ธุรกิจประมง และธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเล เป็นต้น
	กรมเจ้าท่า เห็นด้วยกับการกำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเป็นวาระแห่งชาติ โดยต้องมีการพิจารณาสนับสนุนทั้งการเงิน ภาษี ส่งเสริมการลงทุน
	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) สกท. มีประเภทให้การส่งเสริมกิจการต่อเรือและซ่อมเรือ โดยให้ได้รับสิทธิสูงสุดตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน คือ ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๘ ปี

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา สัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ความเห็นที่ประชุม การกำหนดให้การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทยเป็นวาระแห่งชาติ สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค และช่วยลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเรือและผู้ประกอบการอู่ต่อเรือและซ่อมเรือ ทั้งนี้ รัฐควรจะสนับสนุนมาตรการทางการเงิน ทางภาษี และส่งเสริมการลงทุน อย่างเต็มที่
๑.๓.๒ กำหนดมาตรการสนับสนุนที่สำคัญทั้งด้านการตลาด ด้านการเงิน ด้านภาษี และกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ เพื่อช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย ให้สามารถตอบสนองทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศได้อย่างยั่งยืน	**กระทรวงการคลัง** กระทรวงการคลังเห็นว่าไม่ขัดข้องในหลักการแต่การให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ควรพิจารณาความเหมาะสมในรายละเอียดว่าการให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อประเทศอย่างแท้จริง อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในประเทศโดยกำหนดให้หักรายจ่ายเป็นจำนวน ๒ เท่าของรายจ่ายเพื่อการลงทุนหรือการต่อเติมเปลี่ยนแปลง ขยายออก หรือทำให้ดีขึ้น แต่ไม่ใช่เป็นการซ่อมแซมให้คงสภาพเดิมและต้องลงทุนในทรัพย์สินที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการ (พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ ๖๐๔) พ.ศ. ๒๕๕๙)
	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) เห็นควรนำข้อเสนอแนะในเรื่องการกำหนดมาตรการสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ที่ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มากำหนดเป็นแผนงาน/แผนปฏิบัติการ เพื่อผลักดันให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม
	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) สกท. ดูแลในส่วนการลงทุน โดยให้ผู้ขอฯ ได้รับประโยชน์ด้านภาษีในช่วงระยะเวลาหนึ่ง
	กรมการค้าต่างประเทศ ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ใช้สินค้าเหล็กแผ่นรีดร้อนเพื่อนำไปใช้ใน/ผู้นำเข้า) (อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ สามารถเข้าร่วมกระบวนการไต่สวนการทุ่มตลาดภายใต้ พการตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุน .บ.ร. ๒๕๔๒ .ศ.ซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พโดยการจัดส่งข้อมูลพร้อมเอกสารหลักฐานและความเห็นต่อการใช้มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุปสรรคและแนวทางการพัฒนากิจการ/พาณิชย์นาวี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาการทุ่มตลาดและการอุดหนุนพิจารณาข้อมูลดังกล่าวในการกำหนดมาตรการฯ นอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้เสียสามารถยื่นขอให้ทบทวนการใช้มาตรการ AD ในกรณีต่าง ๆ ภายใต้ พดังกล่าวข้างต้นเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคจาก .บ.ร. การกำหนดมาตรการAD สำหรับสินค้าเหล็กแผ่นรีดร้อนเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเจ็น
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	กรมเจ้าท่า การต่อเรือกับอู่เรือภายในประเทศถูกเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ในขณะที่ต่อเรือที่ต่างประเทศหรือนำเข้าเรือเก่า เมื่อได้รับสิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เรือที่นำเข้ามาจากต่างประเทศจะได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มไปพร้อมกับภาษีศุลกากร (อากรนำเข้า) แม้เจ้าของเรือจะขอคืนภาษีได้แต่ต้องใช้เวลา ทำให้ไม่เป็นการจูงใจให้เจ้าของเรือไทยต่อเรือในประเทศ
	ความเห็นที่ประชุม มาตรการสนับสนุนที่สำคัญทั้งด้านการตลาด ด้านการเงิน ด้านภาษี และขอให้เร่งรัดการแก้ไขกฎระเบียบ และมาตรการอื่น ๆ ที่จะช่วยสร้างความเข้มแข็งให้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยให้สามารถตอบสนองทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน
๑.๓.๓ พิจารณาปรับสิทธิประโยชน์และมาตรการจูงใจในการลงทุนในกิจการพาณิชยนาวี กิจการต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อเป็นการสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ	**สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง (สศค.)** กระทรวงการคลังเห็นว่าไม่ขัดข้องในหลักการแต่การให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ควรพิจารณาความเหมาะสมในรายละเอียดว่าการให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อประเทศอย่างแท้จริง อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามมาตรการส่งเสริมการลงทุนในประเทศโดยกำหนดให้หักรายจ่ายเป็นจำนวน ๒ เท่าของรายจ่ายเพื่อการลงทุนหรือการต่อเติมเปลี่ยนแปลง ขยายออก หรือทำให้ดีขึ้น แต่ไม่ใช่เป็นการซ่อมแซมให้คงสภาพเดิมและต้องลงทุนในทรัพย์สินที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการ (พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ ๖๐๔) พ.ศ. ๒๕๕๙)
	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) เห็นควรปรับสิทธิประโยชน์และเงื่อนไข ในการสนับสนุนการส่งเสริมเพื่อให้มีกองเรือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยแยกให้ชัดเจนถึงประเภทของเรือตามลักษณะการใช้งานการขนส่งและให้สิทธิประโยชน์แตกต่างกัน
	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) สกท. ให้สิทธิสูงสุดตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุนฯ แล้วในปัจจุบัน
	กรมเจ้าท่า การปรับสิทธิประโยชน์เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุน จะช่วยสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
	ความเห็นที่ประชุม การปรับสิทธิประโยชน์เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการลงทุน จะช่วยสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ทั้งนี้ เห็นควรปรับสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขในการสนับสนุนการส่งเสริมเพื่อให้มีกองเรือที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยกำหนดประเภทของเรือและให้สิทธิประโยชน์แตกต่างกัน

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๓.๔ ผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากรสำหรับเหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือใหม่	**กระทรวงการคลัง** คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้มอบหมายให้ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็ก สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย ผู้ผลิตเหล็กแผ่นในประเทศ และเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการฯ ประชุมเพื่อหาแนวทางกำหนดรหัสสถิติพิกัดศุลกากรเหล็กแผ่น ๑๑ หลัก ร่วมกับผู้อำนวยการสำนักพิกัดอัตราศุลกากร กรมศุลกากร เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ แล้ว มอบหมายให้ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็กประสานงานกับผู้ผลิตเหล็กแผ่นในประเทศ และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทยเพื่อปรับปรุงการจัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากร ๑๑ หลัก เฉพาะเหล็กแผ่นที่มีมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) กระทรวงพาณิชย์ ตามข้อสังเกตของส่วนพิกัดอัตราศุลกากรให้มีความถูกต้องชัดเจน และมีความเหมาะสมยิ่งขึ้น และส่งให้สำนักพิกัดอัตราศุลกากรพิจารณา ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล็ก สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ร่วมกับกรมศุลกากร จัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากรแผ่นเหล็กดังกล่าว
	สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์เหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือใหม่อยู่ในขอบข่าย มอก. ๑๔๗๙-๒๕๔๑ เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนา และแผ่นบางสำหรับงานโครงสร้างทั่วไป และ มอก. ๑๔๙๙-๒๕๔๑ เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนาและแผ่นบางสำหรับงานโครงสร้างเชื่อมประกอบ และมีการกำหนดรหัสสถิติพิกัดศุลกากรแล้ว โดยสามารถสืบค้นรหัสสถิติพิกัดศุลกากรได้จาก www.tisi.go.th/data/nsw/connection_๑๐๐.pdf
	กรมเจ้าท่า การจัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากรสำหรับเหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จะช่วยในการพิจารณายกเว้นการเก็บอากรตามมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด
	ความเห็นที่ประชุม การจัดทำรหัสสถิติพิกัดศุลกากรสำหรับเหล็กแผ่นสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จะช่วยในการพิจารณายกเว้นการเก็บอากรตามมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด โดยในส่วนของผู้ประกอบการเสนอให้พิจารณายกเว้น การเก็บอากรตามมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเอ็น
นักวิชาการชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ระยะยาว	
๑.๓.๕ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ	**สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)** เนื่องจากในปัจจุบันสถานที่ตั้งของอู่เรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในลำน้ำ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบกับลักษณะของอู่เรือ จำเป็นต้องมีพื้นที่ดำเนินการทั้งบนบก และในน้ำประกอบกับข้อจำกัดของร่องน้ำ ส่งผลให้เรือขนาดใหญ่ไม่สมารถเข้ามาได้ ปัญหาในการขยายพื้นที่ดำเนินกิจการและด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้ศักยภาพในการประกอบกิจการได้ไม่เต็มที่ในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการจัดหาพื้นที่สำหรับนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการขนส่งชายฝั่งในและระหว่างประเทศในอนาคต
	กรมเจ้าท่า การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือบริเวณเกาะเปริด อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี เหมาะสำหรับธุรกิจต่อเรือรายใหม่ เนื่องจากผู้ประกอบธุรกิจเดิมน้อยรายที่จะยินยอมมาลงทุนใหม่ทั้งที่ดำเนินธุรกิจในที่เดิมอยู่ เนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีต้นทุนค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ปัจจุบันในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักก็มีการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกปีละกว่า ๕๐ ล้านตัน ในกรณีที่เรือมีปัญหาต้องซ่อมทำ การจะลากเรือไปเกาะเปริดย่อมไม่สะดวก รวมถึงเรือจากชายฝั่งทะเลอันดามัน จึงเห็นว่า สำหรับธุรกิจที่มีอยู่เดิมหากดำเนินการถูกต้องตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดรัฐบาลควรสนับสนุนให้ดำเนินการต่อไป อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ประกอบการอู่ต่อเรือและซ่อมเรือรายใหม่ ภาครัฐควรจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน รวมถึงมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ เพื่อจูงใจให้มาลงทุน
	ความเห็นที่ประชุม การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสำหรับนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จะเป็นรองรับการขยายตัวด้านการขนส่งชายฝั่งและระหว่างประเทศในอนาคต เนื่องจากในปัจจุบันสถานที่ตั้งของอู่เรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา มีข้อจำกัดเรื่องความลึกร่องน้ำ และกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการจัดหาพื้นที่สำหรับจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือที่มีความเหมาะสมในเชิงเศรษฐศาสตร์และธุรกิจ รัฐควรจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน รวมถึงมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ เพื่อจูงใจในการลงทุน
๑.๔ บุคลากรพาณิชยนาวี	**สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ** ๑. สนับสนุนให้มีนโยบายระดับชาติด้านการพาณิชยนาวี ซึ่งครอบคลุมนโยบายเฉพาะด้านการผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาคนประจำเรือ ๒. เห็นด้วยกับแนวทางแก้ไขปัญหาเชิงนโยบายด้านการผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาคนประจำเรือ ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการฯ

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา สมรเงิน
นักวิชาการเงินและบัญชีชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๔.๑ การจัดหลักสูตรการเรียนการสอนพาณิชยนาวีควรมีการเพิ่มคุณภาพนักเรียนเดินเรือ โดยการให้ความรู้ และทักษะการทำงาน โดยเฉพาะทักษะทางด้านภาษาอังกฤษโดยใช้ข้อสอบกลางในการประเมินความรู้ เพื่อให้นักเรียนเดินเรือพาณิชย์มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทเรือ	**กรมเจ้าท่า** ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเป็นหน่วยงานผลิตเฉพาะนายประจำเรือ ในปีการศึกษา ๒๕๕๘ มีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ชั้นปีที่ ๑-ปีที่ ๕ จำนวนรวม ๘๗๐ นาย รอสำเร็จการศึกษา ๑๑๕ นาย หลักสูตรการเรียนการสอนของศูนย์ฝึกฯ ใช้ระยะเวลา ๕ ปี โดยดำเนินการสอนสอดคล้องกับนโยบายและแผนการศึกษาแห่งชาติของกระทรวงศึกษาธิการ และสอดคล้องกับมาตรฐานตามอนุสัญญา STCW กรณีภาษาอังกฤษได้จัดจ้างอาจารย์ชาวต่างประเทศมาเป็นผู้สอน จัดให้มีห้องปฏิบัติการภาษา (ได้รับการสนับสนุนจาก ปตท.) เพื่อฝึกทักษาการใช้ภาษาทั้งแบบทั่วไปและภาษาอังกฤษทางทะเล โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณสำหรับจัดหาห้องปฏิบัติการภาษาอีก ๑ ห้อง
	คณะพาณิชยนาวีนานาชาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา คณะพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา มีการจัดหลักสูตรการเรียนการสอนทางด้านพาณิชยนาวีในหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิทยาการเดินเรือ ซึ่งเป็นหลักสูตรที่ผลิตนักเดินเรือพาณิชย์ ทางคณะฯ ได้จัดให้มีการอบรมและทดสอบภาษาอังกฤษ (TOEIC) เพิ่มเติมจากที่หลักสูตรกำหนดไว้ เพื่อให้นิสิตมีคุณสมบัติตามที่บริษัทเรือต้องการ ซึ่งบริษัทเรือบางแห่งได้กำหนดไว้เป็นข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการรับสมัครงานอยู่แล้ว
	กรมประมง - เพิ่มเติมหลักสูตรการเดินเรือประมงในทะเลลึกและนอกน่านน้ำไทย - การประมง IUU
	ความเห็นที่ประชุม การจัดหลักสูตรการเรียนการสอนพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มคุณภาพนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ จะช่วยเพิ่มโอกาสในการแข่งขันกับคนประจำเรือต่างชาติ และสอดคล้องกับความต้องการของบริษัทเรือทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ควรสนับสนุนงบประมาณเพื่อการดำเนินการดังกล่าว
๑.๔.๒ การสำรวจความต้องการสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการว่ามีความต้องการอย่างไรเพื่อทำบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่างบริษัทเดินเรือกับกรมเจ้าท่าในการรับนักเรียนลงฝึกในเรือและให้สิทธิประโยชน์กับบริษัทเดินเรือที่รับนักเรียนไปฝึก เช่น สิทธิในการ	**คณะพาณิชยนาวีนานาชาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา** การลงฝึกในเรือนั้น ถือว่าเป็นปัญหาอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในการผลิตนักเดินเรือพาณิชย์ ดังนั้น การที่รัฐบาลจะให้สิทธิในการหักลดหย่อนภาษีแก่บริษัทเรือที่รับนักเรียนไปฝึกอาจจะเป็นการกระตุ้นและส่งเสริมให้บริษัทเรือรับนิสิตลงฝึกในเรือมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การจัดทำบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่างบริษัทเดินเรือกับกรมเจ้าท่า หากไม่มีการส่งต่อหรือประสานความร่วมมือต่อมายังหน่วยงานหรือสถาบันที่ผลิตนักเดินเรือพาณิชย์จะทำให้รัฐบาลไม่ทราบจำนวนที่แท้จริงของนิสิตแต่ละปีที่ต้องการจะลงฝึกเรือ

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักจิตวิทยาชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
นำค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการรับนักเรียนลงฝึกในเรือไปคำนวณเพื่อหักลดหย่อนภาษีหรือให้โควต้าบริษัทเพื่อรับสิทธิเข้าศึกษาในหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์	**กรมเจ้าท่า** การให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกในเรือจะเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้กับบริษัทเรือรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกปฏิบัติในเรือมากขึ้น
	ความเห็นที่ประชุม การให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกในเรือจะเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้กับบริษัทเรือรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกปฏิบัติในเรือมากขึ้น ดังนั้น ควรมีการสำรวจความต้องการของผู้ประกอบการเรือว่าต้องการสิทธิประโยชน์ด้านใด
๑.๔.๓ การสนับสนุนเรื่องการเงินแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ในการฝึกงานบนเรือ เช่น การจัดสรรเงินทุนการศึกษาเพื่อให้บริษัทเรือตั้งเป็นทุนการศึกษาสำหรับการส่งเสริมการฝึกงานบนเรือ โดยให้สำนักงานส่งเสริมการพาณิชยนาวีและกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นผู้กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ตลอดจนวิธีการประเมินผลการฝึกงานของนักเรียนเดินพาณิชย์ ผู้ที่ได้รับทุนการศึกษาดังกล่าว เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการฝึกงานบนเรือต่อไป	**คณะพาณิชยนาวีนานาชาติมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา** การสนับสนุนเรื่องการเงินแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะรับนิสิตเดินเรือพาณิชย์ในการฝึกงานบนเรือนั้น รัฐบาลควรมอบให้สำนักงานส่งเสริมการพาณิชยนาวีและกรมเจ้าท่า เป็นผู้จัดตั้งกองทุนการศึกษา และให้หน่วยงานหรือสถาบันที่ผลิตนักเดินเรือพาณิชย์เป็นผู้คัดเลือกดำเนินการ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ตามที่สำนักงานส่งเสริมการพาณิชยนาวีและกรมเจ้าท่ากำหนด ตลอดจน มีการจัดการทำการประเมินผลการฝึกงานของนิสิตภาคปกติของคณะฯ จะดำเนินการอยู่แล้วเมื่อนิสิตกลับจากการฝึก
	กรมเจ้าท่า การสนับสนุนเรื่องการเงินแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ฝึกงานบนเรือ จะเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้กับบริษัทเรือรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกปฏิบัติในเรือมากขึ้น
	ความเห็นที่ประชุม การสนับสนุนเรื่องการเงินแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ฝึกงานบนเรือ จะเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้กับบริษัทเรือรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ลงฝึกปฏิบัติในเรือมากขึ้น โดยเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง
๑.๔.๔ ควรขยายการจัดหาเรือฝึกทั้งจากบริษัทใหม่ หรือประเภทเรือที่หลากหลายมากขึ้น เช่น ด้าน OFFSHORE โดยประสานความร่วมมือจากสถาบันศึกษาที่เปิดการเรียนการสอนบุคลากรด้านพาณิชยนาวี หรือบริษัทเดินเรือ หรือสถาบันการศึกษาในต่างประเทศเพื่อเพิ่มโอกาสในการฝึก	**กรมเจ้าท่า** การจัดหาเรือฝึกและเพิ่มความหลากหลายของประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะลงฝึกจะช่วยรองรับการขยายตัวของสถาบันการศึกษาและการฝึกอบรมของบุคลากรด้านพาณิชยนาวีภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม เมื่อนักเรียนฝึกภาคทางทะเลกับเรือสินค้าระหว่างประเทศจะสามารถสอบประกาศนียบัตรนายประจำเรือของเรือสินค้าระหว่างประเทศได้ แต่ถ้าฝึกในเรือชายฝั่งหรือเรือ Offshore จะสอบประกาศนียบัตรได้แค่นายประจำเรือของเรือชายฝั่งเท่านั้น นักเรียนจึงไม่ยอมฝึกภาคทางทะเลกับเรือชายฝั่งหรือเรือ Offshore

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา สัตระเจิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	ความเห็นที่ประชุม การจัดหาเรือฝึกและเพิ่มความหลากหลายของประเภทเรือที่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์จะลงฝึกจะช่วยรองรับการขยายตัวของสถาบันการศึกษาและการฝึกอบรมของบุคลากรด้านพาณิชยนาวีภายในประเทศ ควรมีแผนงานในการดำเนินการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
๑.๕ กิจการที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการพาณิชยนาวี	
ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	
๑.๕.๑ ให้สิทธิหรือประโยชน์ทางภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ เฉพาะในส่วนการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ โดยมีการขนถ่ายสินค้าในประเทศไทยในเขตปลอดภาษี หรือถ่ายลำไปยังพาหนะลำเลียงอื่น เพื่อส่งต่อไปยังประเทศที่สาม (Transshipments)	**กระทรวงการคลัง** กระทรวงการคลังอยู่ระหว่างในการพิจารณาความเหมาะสมของข้อเสนอดังกล่าวเพื่อให้ไม่ก่อให้เกิดความลักหลั่นในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้บริการในประเทศที่ควรต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม
	กรมเจ้าท่า ภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้มีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ครั้งที่ ๒๕๕๓ ธันวาคม ๒๓ เมื่อวันที่ ๒๕๕๓/๒และล่าสุดในคราวประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่ประชุมได้มีมติมอบหมายให้ กรมสรรพากรหารือกับภาคเอกชนเพื่อพิจารณารายละเอียดการปรับฐานภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น ร้อยละ ๐ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า และดำเนินการให้มีผลปฏิบัติโดยเร็ว ขณะนี้กรมสรรพากรอยู่ระหว่างดำเนินการ
	ความเห็นที่ประชุม ภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ระหว่างในการพิจารณาของกระทรวงการคลังในเรื่องความเหมาะสมของข้อเสนอดังกล่าวเพื่อให้ไม่ก่อให้เกิดความลักหลั่นในระบบภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้บริการในประเทศที่ควรต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม การปรับอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ สำหรับผู้ส่งออกที่ใช้บริการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นผลดีในการช่วยลดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้ส่งออกต้องชำระไปก่อนและขอคืนภายหลังเช่นเดียวกับผู้ส่งออกรายใหญ่ที่ใช้บริการสายการเดินเรือโดยตรง และเห็นชอบให้เก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ สำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เพื่อจูงใจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าสู่ระบบการกำกับดูแลของภาครัฐและสร้างระบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา นัตรเธียน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๕.๒ ให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลกับผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	**กระทรวงการคลัง** กระทรวงการคลังกำหนดสิทธิประโยชน์ทางภาษีเป็นกรณีทั่วไป การให้การส่งเสริมเป็นรายกิจการสามารถรับการส่งเสริมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้
	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) กิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ ซึ่งมีขอบข่ายในการบริหารจัดการสินค้าเพื่อรอการกระจาย สามารถของรับการส่งเสริมได้ดังนี้ ๑. กิจการศูนย์กระจายด้วยระบบที่ทันสมัย ได้รับสิทธิประโยชน์ เฉพาะการยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ๒. กิจการศูนย์กระจายสินค้าสินค้าระหว่างประเทศ ได้รับสิทธิประโยชน์ดังนี้ - ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่นำมาใช้งานตามโครงการ - ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๕ ปี
	กรมเจ้าท่า การให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลกับผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศควรสนับสนุนเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า
	ความเห็นที่ประชุม การให้สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีกรณีภาษีเงินได้นิติบุคคลกับผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศควรสนับสนุนเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า
๑.๕.๓ จัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำให้แก่ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อใช้สำหรับการซื้อยานพาหนะ เช่น เรือ และรถบรรทุก เป็นของตนเอง	**กระทรวงการคลัง** กระทรวงการคลังสามารถกำหนดมาตรการเพื่อสนับสนุนผ่านการดำเนินการของ ธสน. โดยจะต้องพิจารณาในรายละเอียดของโครงการที่ขอรับการสนับสนุน
	กรมเจ้าท่า ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ตามมาตรการที่กระทรวงการคลังให้ความช่วยเหลือผ่าน SMEs Bank โดยเฉพาะโครงการสินเชื่อเพื่อพัฒนาผลิตภาพการผลิต)Productivity Improvement Loan ที่ให้สินเชื่อกับกิจการ (Logistic แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเห็นควรพิจารณาให้มีกองทุนเป็นการถาวร เห็นควรให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า
	ความเห็นที่ประชุม ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ตามมาตรการที่กระทรวงการคลังให้ความช่วยเหลือผ่าน SMEs Bank โดยเฉพาะโครงการสินเชื่อเพื่อพัฒนาผลิตภาพการผลิต)Productivity Improvement Loan ที่ให้สินเชื่อกับกิจการ (Logistic แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเห็นควรพิจารณาให้มีกองทุนเป็นการถาวร เห็นควรให้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนกับกรมเจ้าท่า

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่ง ชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑.๕.๔ ส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการไม่ว่าจะเป็นระบบตรวจสอบสถานภาพการให้บริการ ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางธนาคารให้มีความครอบคลุมธุรกรรมทางการเงินทุกประเภทของการนำเข้าและส่งออกให้มีความเชื่อมโยงทางธุรกิจ	**กรมเจ้าท่า** การส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการทั้งระบบการชำระเงินจะช่วยอำนวยความสะดวกในการบริการให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า
	ความเห็นที่ประชุม การส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีในการให้บริการทั้งระบบการชำระเงินจะช่วยอำนวยความสะดวกในการบริการให้กับผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ควรผลักดันให้มีความครอบคลุมธุรกรรมทางการเงินทุกประเภทของการนำเข้าและส่งออก
แนวทางที่ ๒ การแก้ไขปัญหา ในเชิงกฎหมาย	
การปรับปรุงพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยการยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ... ขึ้นใหม่ ซึ่งมีประเด็นที่สำคัญ ดังต่อไปนี้	**สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา** การดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวถือได้ว่าเป็นมาตรการอย่างหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำของไทยที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาลที่แถลงไว้ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗
๑) จัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบกิจการพาณิชยนาวีโดยตรง โดยให้มีฐานะเป็นองค์การมหาชนที่จัดตั้ง ตามกฎหมายเฉพาะ	**สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)** การกำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานใหม่ในร่างกฎหมายฯ อาจไม่สอดคล้องกับแนวทางการขอจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ ตามหนังสือสำนักงาน ก.พ.ร ที่ นร ๑๒๐๐๘/ว๑๓ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๐ เรื่อง การซักซ้อมความเข้าใจเกี่ยวกับขั้นตอนการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ ที่กำหนดว่าในร่างกฎหมายเพื่อใช้บังคับในเรื่องใดก็ตามไม่ควรมีข้อกำหนดในรายละเอียดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานใหม่
	กรมเจ้าท่า การยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... เป็นการปรับปรุงกฎหมายด้านพาณิชยนาวีให้มีความทันสมัยและเอื้อประโยชน์ต่อการส่งเสริมการพาณิชยนาวีของประเทศไทยให้เกิดความเข้มแข็งในการแข่งขัน มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน มั่งคั่งและมั่นคง
	ความเห็นที่ประชุม การยกร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... เป็นการปรับปรุงกฎหมายด้านพาณิชยนาวีให้มีความทันสมัยและเอื้อประโยชน์ต่อการส่งเสริมการพาณิชยนาวีของประเทศไทยให้เกิดความเข้มแข็งในการแข่งขัน มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน มั่งคั่งและมั่นคง ทั้งนี้ การดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าวถือได้ว่าเป็นมาตรการอย่างหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำของไทย ที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ตามนโยบายของรัฐบาลที่แถลงไว้ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๗ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการให้มีผลทางปฏิบัติต่อไป

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒) กำหนดให้มีคณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการการดำเนินงานของสำนักงานส่งเสริมการพาณิชยนาวี เป็น ๒ ระดับ คือ (๑) คณะกรรมการนโยบายการพาณิชยนาวีแห่งชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน (๒) คณะกรรมการบริหารการส่งเสริมการพาณิชยนาวี โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธาน	**สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ** เห็นด้วยกับแนวทางแก้ไขปัญหาในทางกฎหมาย อีกทั้ง ควรเพิ่มเติม “เลขาธิการคณะกรรมการการอาชีวศึกษา” เป็นกรรมการ ตามองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารการส่งเสริมการพาณิชยนาวี เนื่องจากเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดและส่งเสริมการอาชีวศึกษาและการฝึกอบรมวิชาชีพโดยตรง จึงสามารถเสนอแนะแนวทางบูรณาการนโยบายด้านการผลิต การฝึกอบรม และพัฒนาคนประจำเรือ กับแนวทางการปฏิรูปการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ เพื่อสนองตอบต่อความต้องการกำลังคนของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุประสิทธิผล **กรมเจ้าท่า** การมีคณะกรรมการ ๒ ระดับทำให้การขับเคลื่อนในระดับนโยบายมีความคล่องตัวตามระดับของนโยบายแต่อย่างไรก็ตาม ควรมีการพิจารณาองค์ประกอบของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้ครอบคลุมกับกิจการพาณิชยนาวีทุกด้าน
๓) การกำหนดสิทธิประโยชน์และมาตรการในการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี (๑) ด้านภาษีและด้านการลงทุน โดย - กำหนดให้การขนส่งของทางทะเลระหว่างไทยกับต่างประเทศโดยเฉพาะของของทางราชการต้องส่งเสริมให้ใช้เรือไทย - เพิ่มสิทธิประโยชน์ทางภาษีให้แก่ผู้ประกอบกิจการกำหนดให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้จากรายได้ ที่เกิดจากการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ - ให้มีการจัดตั้งกองทุนถาวรเพื่อพัฒนากิจการพาณิชยนาวี	**กระทรวงการคลัง** ควรจะต้องมีการพิจารณาความเป็นธรรมที่เกิดขึ้นจากการเพิ่มสิทธิประโยชน์ทางภาษี โดยการยกเว้นภาษีเงินได้จากรายได้ที่เกิดจากการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการเสียภาษีค่าเช่าของธุรกิจประเภทอื่น ๆ ทั้งนี้ การจัดตั้งกองทุนถาวรประเภทกองทุนหมุนเวียนจะต้องพิจารณาวัตถุประสงค์และภารกิจของกองทุนที่กล่าวเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนหน่วยงานปัจจุบัน **กรมเจ้าท่า** การกำหนดสิทธิประโยชน์ยังมีกระบวนการที่ไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใต้ พ.ร.บ. ฉบับนี้ แนวทางดำเนินการให้เป็นรูปธรรมต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบในทันทีที่คณะกรรมการระดับนโยบายมีมติออกมา

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ณัฐเจริญ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(๒) ด้านการให้สัมปทาน - กำหนดให้การใช้บริการของผู้รับสัมปทานสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมในเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือไหล่ทวีปของไทย ที่เรือไทยสามารถให้บริการอย่างใดอย่างหนึ่งได้ต้องใช้เรือไทย และกำหนดให้ใช้เรือไทยผู้ประกอบการพาณิชยนาวีไทย หรือท่าเรือในประเทศไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมด	**กระทรวงพลังงาน** การกำหนดให้ใช้เรือไทยเป็นมาตรการบังคับ อาจมีข้อจำกัดสำหรับธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม รวมถึงการขนส่งปิโตรเลียม เนื่องจากสาเหตุดังนี้ -ธุรกิจการขุดเจาะและขนส่งปิโตรเลียมจำเป็นต้องใช้เทคนิคผู้ชำนาญการเฉพาะปละเรือที่ให้บริการเฉพาะด้าน ที่ได้มาตารฐานตามเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจดังล่าว และในปัจจุบันปริมาณธุรกรรมการค้าปิโตรเลียมและปิโตรเคมีทางเรือระหว่างประเทศมีจำนวนมากแต่เรือไทยที่มีศักยภาพตามมาตรฐานสากลมีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการและไม่ได้มาตรฐานด้ายความปลอดภัยหรือคุณภาพการบริหารจัดการเรือตามมาตรฐานสากล ดังนั้น การจำกัดให้ต้องใช้เรือไทยตามร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว อาจส่งผลให้ไม่สามารถหาเรือไทยได้เพียงพอต่อกิจกรรมการสนับสนุนการสำรวจและปิโตรเลียม และการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง และอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานด้านการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม ซึ่งอาจส่งกระทบต่อการจัดหาพลังงานของประเทศและความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม โดยบริษัท ปตท. (จำกัด) มหาชน ได้เก็บสถิติเรือไทยที่ขอเทียบท่าเรือกลุ่ม ปตท. ระหว่างเดือน มกราคม-กรกฎาคม ๒๕๕๙ ทั้งสิ้น ๑๔๐ ลำ พบว่าไม่ผ่านมาตรฐานถึง ๔๗ ลำ - สำหรับมาตรา ๕๐ ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการปฏิบัติต่างๆ สำหรับผู้สัมปทานในการใช้เรือไทย รวมถึงมาตา ๕๒ ที่ระบุให้ผู้ประกอบการปิโตรเลียมต้องยื่นขออนุญาตในกรณีที่ไม่อาจใช้เรือไทยได้ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๗ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานพาณิชยนาวีกำหนดนั้น กระทรวงพลังงานมีความกังวลว่าหลักเกณฑ์/ขั้นตอน/กระบวนการขออนุญาตที่อาจยุ่งยากซับซ้อน และอาจก่อให้เกิดความล่าช้าไม่สะดวกหรือเป็นอุปสรรคต่อการธุรกิจปิโตรเลียมได้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้เรือไทยอย่างเร่งด่วน ดังนั้น เห็นควรให้รับฟังความเห็นในรายละเอียดจากผู้มีส่วนเกี่ยงข้องทุกฝ่าย รวมทั้งควรคำนึงมาตรการที่ช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของเรือไทย การสนับสนุนเรือไทยที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม -สำหรับการกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้รับสัมปทานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมใช้บริการเรือไทยจะต้องมีความชัดเจนว่าเป็นกิจกรรมที่สามารถให้บริการได้ และหากกำหนดกิจกรรมที่ครอบคลุมทั้งหมด เช่น การเคลื่อนย้ายหรือการติดตั้งการซ่อมแซม หรือบำรุงรักษา ฯลฯ โดยผู้รับสัมทปทานต้องยื่นคำขอในแต่ละครั้ง อาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการพิจารณาอนุญาตในกรณีที่ต้องขอเอกสารหรือให้ชี้แจงเพิ่มเติม รวมถึงอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากจะต้องมีการวางประกันการจ้างเรือในระหว่างที่รอการอนุญาต

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ณัฐเจ็น
นักธุรการชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	- การกำหนดให้ใช้เรือไทยอาจส่งผลให้เกิดการผูกขาดของผู้ประกอบการเรือไทยซึ่งไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๔๒ และขัดกับแนวปฏิบัติการค้าเสรีอันเป็นสากลอาทิ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ และอาจไม่สอดคล้องหรือขัดต่อสัญญาสัมปทานตามกฎหมายปิโตรเลียมอีกด้วย กระทรวงพลังงานพิจารณาแล้วเห็นด้วยในหลักการสำหรับการส่งเสริมเรือไทยในการดำเนินการภายใต้ระบบสัมปทานของรัฐ แต่ในธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม รวมทั้งการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมี มีความจำเป็นต้องมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สูง ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการไทยบางกลุ่มยังไม่มีความพร้อม จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนงานเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการเรือไทยให้มีมาตรฐานสากลสามารถรองรับความต้องการใช้เรือไทยของธุรกิจสำรวจและผลิตปิโตรเลียม รวมทั้งการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและปิโตรเคมี ก่อนที่จะนำมาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทยมาบังคับใช้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.... .ศ.
	กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ๑. กิจกรรมการสำรวจและผลิตปิโตรเลียม เป็นกิจกรรมที่ใช้เทคนิคและผู้ชำนาญการเฉพาะด้าน โดยคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยจากการดำเนินการเป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ดังนั้น การกำหนดให้ผู้รับสัมปทานสำรวจและผลิตปิโตรเลียมใช้บริการเรือไทย จะต้องมีความชัดเจนว่าเป็นกิจกรรมที่สามารถให้บริการได้ หากเป็นการกำหนดกิจกรรมที่ครอบคลุมไว้ทั้งหมด เช่น การเคลื่อนย้ายหรือการติดตั้งสิ่งใด ๆ การซ่อมแซม หรือบำรุงรักษาสิ่งก่อสร้างของสถานที่สำรวจหรือผลิตปิโตรเลียม การขนส่งคนหรือสิ่งของ เป็นต้น เพื่อให้ผู้รับสัมปทานต้องยื่นคำขอในแต่ละครั้ง อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการพิจารณาอนุญาต (ในกรณีที่ต้องขอเอกสารหรือให้ชี้แจงเพิ่มเติม) ส่งผลกระทบต่อแผนการดำเนินงาน รวมถึงอาจต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากจะต้องมีการวางประกันการจ้างเรือในระหว่างที่รอการอนุญาต ๒. กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสนับสนุนการใช้เรือไทย โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์การใช้เรือไทยและการอนุญาตใช้เรืออื่นไว้ในสัมปทานแล้ว รวมทั้งได้ออกประกาศกรมฯ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานใช้บริการด้านยานพาหนะ โครงก่อสร้างเหล็ก และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการปิโตรเลียมจากผู้รับจ้างหรือวัสดุอุปกรณ์ที่มีอยู่ในประเทศเป็นอันดับแรก โดยหากเป็นเรือขนส่งพนักงาน (Crew Boat) จะเป็นการใช้บริการเรือไทยทั้งหมด และปัจจุบันผู้รับสัมปทาน ได้ให้ความร่วมมือในการใช้บริการเรือไทยมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งข้อมูลเดือน เมษายน ๒๕๕๙ มีสัดส่วน

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ณ ตรเงิน

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	การใช้เรือไทยในการสนับสนุนกิจการปิโตรเลียมในประเทศไทยถึงร้อยละ ๕๐
๓. ด้านกิจการอู่เรือ - กำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐต้องต่อเรือใหม่หรือซ่อมเรือจากผู้ประกอบกิจการอู่เรือภายในประเทศที่มีขีดความสามารถ	**สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)** คณะรัฐมนตรี เมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๔๖ มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์การจัดหาเรือโดยประกอบและต่อเรือและซ่อมเรือของทางราชการ โดยให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรของรัฐให้การสนับสนุนกิจการอู่เรือภายในประเทศ โดยการต่อและซ่อมเรือให้จัดหาอู่เรือจากภายในประเทศ
อื่น ๆ	
	กระทรวงการคลัง ไม่ขัดข้องในหลักการของข้อเสนอแนะดังกล่าว ในการกำหนดแนวทางและมาตรการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนากิจการของประเทศแบบบูรณาการและเป็นรูปธรรมเพื่อให้สามารถพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ ตลอดจนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศให้เชื่อมโยงกับระบบการขนส่งด้านอื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อย่างไรก็ดี การกำหนดนโยบายหรือมาตรการทางการเงินหรือมาตรการทางการคลังเพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีดังกล่าว ควรพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างรอบคอบและเป็นระบบ เนื่องจากกิจการพาณิชยนาวีมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่หลากหลายและอาจมีผลประโยชน์ที่ขัดกัน เช่น ผู้ประกอบการกิจการเรือขนส่ง และผู้ประกอบการอู่ต่อเรือ เป็นต้น
	กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ๑. มาตรการส่งเสริมพาณิชยนาวีของประเทศไทย มีความครอบคลุมทั้งการจัดการทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่มุ่งเน้นการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย ท่าเรือ อู่ต่อเรือ กิจการที่เกี่ยวเนื่องกับพาณิชยนาวี และด้านส่งเสริมศักยภาพของบุคลากร รวมทั้ง การพิจารณาปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน จึงเห็นว่ามาตรการต่าง ๆ น่าจะเป็นประโยชน์ในการเสริมสร้างให้พาณิชยนาวีของไทยมีความเข้มแข็ง มีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพมุ่งไปสู่การสร้างศักยภาพการเป็นฐานการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือของไทย ๒. ภารกิจในความรับผิดชอบของกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศไม่ได้มีการดำเนินงานโดยตรงกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ แต่จะมุ่งเน้นการดำเนินการในการเจรจาความตกลงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะความตกลงการค้าเสรี กับประเทศคู่เจรจาที่มีศักยภาพ ซึ่งครอบคลุมในส่วนของธุรกิจบริการ โดยมีการหารือกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันพิจารณาท่าทีใน

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

ข้อเสนอแนะ	ความเห็น/ผลการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	การเปิดตลาดธุรกิจบริการ และเรียกร้องให้ประเทศคู่เจรจาเปิดตลาดในบริการที่ไทยมีศักยภาพ โดยปัจจุบันไทยผูกพันเปิดตลาดบริการที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลภายใต้กรอบอาเซียน โดยอนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาลงทุนจัดตั้งธุรกิจในไทยโดยถือหุ้นได้ร้อยละ ๔๙ ในสาขา เช่น บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า บริการรับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล และร้อยละ ๗๐ ในสาขา เช่น บริการลากจูงเรือในทะเล บริการบำรุง รักษา และซ่อมบำรุงเรือขนาดเกิน ๑๐๐,๐๐๐ เดทเวทตัน (DWT) เป็นต้น ดังนั้น การพิจารณาออกมาตรการใด ๆ ในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับด้านพาริชยนาวี ต้องคำนึงถึงข้อผูกพันของไทยภายใต้ความตกลงการค้าระหว่างประเทศด้วย

สำเนาถูกต้อง
จิตติมา ฉัตรเงิน
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ