



ที่ อก 0805/ 3543

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๗๒๕
วันที่ 14 ส.ค. 2547

กระทรวงอุตสาหกรรม

ถนนพระราม 6 กรุงเทพฯ 10400

1/876
14 Aug
15-85

9 ส.ค. 2547

เรื่อง การปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/ว.274 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2546

สิ่งที่ส่งมาด้วย กรอบยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี เรื่องการปรับปรุงมติคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับมาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ ที่ได้ให้ความเห็นชอบร่างหลักเกณฑ์การจัดหาเรือโดยประกอบต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นเจ้าของเรื่องร่วมกันพิจารณากำหนดนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศ แล้วเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรม ในฐานะหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้เป็นเจ้าของเรื่องดังกล่าว ขอเรียนสรุปผลการดำเนินการ ดังนี้

1. แจ้งมติคณะรัฐมนตรีข้างต้น ให้ส่วนราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และสถาบันเครือข่ายในสังกัดกระทรวงฯ ทราบและถือปฏิบัติแล้ว

2. ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากภาครัฐและเอกชน โดยมีเป้าหมายให้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีความเข้มแข็ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับภูมิภาค สามารถรองรับการขยายตัวทางธุรกิจการขนส่งทางน้ำของประเทศ และสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภูมิภาค และเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว จึงได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์สำคัญ คือ การส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ การแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ และการบริหารและการจัดการ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

3. ประเด็นที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

1) ให้ความเห็นชอบให้กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินการ ดังนี้

1.1) การยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และการให้สิทธิประโยชน์พิเศษด้านการส่งเสริมการลงทุน โดยไม่จำกัดเขต

/ 1.2) การจัดตั้ง ...

1.2) การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือที่ได้มีการศึกษาไว้แล้ว และจัดหาสถานที่ที่เหมาะสม
อื่น ในการตั้งอู่เรือ โดยร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2) ให้ความเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ และ
มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้มีผลในทางปฏิบัติเป็นรูปธรรม เพื่อบรรลุเป้าประสงค์ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สำนักนโยบายอุตสาหกรรมรายสาขา 1

โทร. 0 2202 4374

โทรสาร 0 2202 4365

สรุปสาระสำคัญ
ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรม
ต่อเรือและซ่อมเรือ

สรุปสาระสำคัญยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ (รายละเอียดตามเอกสารแนบ) มีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดที่มีศักยภาพและแข่งขันได้
2. เพื่อยกระดับคุณภาพ มาตรฐานในอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศ สู่ระดับสากล สามารถแข่งขันได้ในภูมิภาคและต่างประเทศ
3. เพื่อเพิ่มสมรรถนะในการรักษาความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและการป้องกันประเทศ
4. เพื่อให้เกิดการพัฒนาด้านบุคลากรและทรัพยากรบุคคลในระดับต่างๆ นำไปสู่การพัฒนาเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศ
5. เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าวัสดุ ชิ้นส่วนประกอบ อุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการต่อเรือ รวมถึงเทคโนโลยีด้านการออกแบบเรือ
6. เพื่อลดอุปสรรคต่างๆ ที่เป็นเงื่อนไขที่มีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ ที่เกิดจากกฎหมายระเบียบปฏิบัติ วิธีการทางด้านภาษีศุลกากร
7. เกิดการบริหารและการจัดการที่ดี นำไปสู่การจัดการด้านกระบวนการผลิตที่มีประสิทธิภาพ สามารถลดต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการผลิต
8. เพื่อให้เกิดแรงจูงใจให้มีการศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนาด้านอุตสาหกรรมต่อเรือ ทั้งด้านบุคลากรและเทคโนโลยีที่เหมาะสม มาสนับสนุนในทุกด้าน

เป้าหมาย

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีความเข้มแข็งและมีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาค สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การป้องกันประเทศ และการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืน และลดการพึ่งพาวัตถุดิบ เครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อและซ่อมเรือ สามารถรองรับการขยายตัวทางธุรกิจการขนส่งทางน้ำ และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค

ยุทธศาสตร์และมาตรการ

ยุทธศาสตร์และมาตรการ แบ่งเป็น 3 ด้านคือ

1. ด้านการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
 - การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือ และจัดหาสถานที่ที่เหมาะสมอื่น ในการตั้งอู่เรือ
 - ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเล โดยสร้างท่าเรือภูมิภาคเพิ่มขึ้น เพื่อลดการขนส่งทางถนนลง และประหยัดพลังงาน
 - จัดตั้งกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

- ศึกษาความต้องการและสร้างบุคลากรในภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือฯ พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามาทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของอู่เรือ

- จัดตั้งสถาบันตรวจเรือ ที่เป็นมาตรฐานสากล
- ส่งเสริม สนับสนุน ให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อุตสาหกรรมผลิตวัสดุ อุปกรณ์และเหล็กที่ใช้ในการต่อเรือ และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอู่เรือจากต่างประเทศเกิดการร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย

2. ด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ

- ยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ
- การให้สิทธิประโยชน์สูงสุดด้านการส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมอู่เรือ โดยไม่จำกัดเขตการส่งเสริม และการให้สิทธิพิเศษ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน
- กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรของรัฐจะต้องต่อและซ่อมเรือกับอู่เรือในประเทศ ที่มีขีดความสามารถต่อได้เป็นอันดับแรก สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 5,000 ตันกรอส และกำชับให้ส่วนราชการฯ ปฏิบัติตามมติ ก.ร.ม. เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 อย่างเคร่งครัด

3. ด้านการบริหารและการจัดการ

- การจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเพื่อกำกับดูแล อำนวยความสะดวก แก่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศในด้านต่างๆ เช่น เทคโนโลยี ผู้เชี่ยวชาญ และการพัฒนาบุคลากร รวมถึงการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา

- จัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และฐานข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันสมัย

- พัฒนาระบบการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี Software เครื่องมือ ระบบการบริหารและจัดการที่ทันสมัยมาใช้ในอู่เรือ

แนวทางการดำเนินการ

ระยะสั้น และสำคัญเร่งด่วน (1 – 5 ปี)

1. ด้านการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

1.1 จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ทำการศึกษาไว้ หรือจัดหาสถานที่ตั้งอู่เรืออื่นๆ ที่เหมาะสม

1.2 ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเล โดยสนับสนุนให้มีการสร้างท่าเรือภูมิภาคเพิ่มขึ้น และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความเหมาะสมสามารถอำนวยความสะดวกได้ เพื่อลดการขนส่งทางถนนลง และประหยัดพลังงาน

2. ด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ

2.1 ยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ

2.2 ให้สิทธิประโยชน์สูงสุดสำหรับอุตสาหกรรมอู่เรือ โดยไม่จำกัดเขต

2.3 กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจต้องต่อเรือกับอู่เรือในประเทศ ที่มีขีดความสามารถต่อได้ และกำชับให้ส่วนราชการฯ ปฏิบัติตามมติ ค.ร.ม. เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 อย่างเคร่งครัด

ระยะยาว / ระยะต่อไป (5 - 10 ปี)

1. ด้านการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

1.1 จัดตั้งกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

1.2 ศึกษาความต้องการและสร้างบุคลากรในภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามาทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของอู่เรือ

1.3 ส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ อุปกรณ์และเหล็กที่ใช้ในการต่อเรือ และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอู่เรือจากต่างประเทศเกิดการร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย

2. ด้านการบริหารและการจัดการ

2.1 การจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเพื่อกำกับดูแล อำนวยความสะดวก แก่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศในด้านต่างๆ เช่น เทคโนโลยี ผู้เชี่ยวชาญ และการพัฒนาบุคลากร รวมถึงการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา

2.2 จัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และฐานข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันสมัย

2.3 พัฒนาระบบการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี Software เครื่องมือระบบการบริหารและจัดการที่ทันสมัยมาใช้ในอู่เรือ

แผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเนื่องและเชื่อมโยงในประเทศไทย

ยุทธศาสตร์	มาตรการ	ระยะเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. ด้านการส่งเสริม สนับสนุน กิจการอุตสาหกรรมต่อเนื่องและ เชื่อมโยง	1. การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และจัดหาสถานที่ตั้งต่อ เรือและเชื่อมโยงที่เหมาะสมๆ	ระยะสั้น	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงคมนาคม
	2 ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ทะเล โดยสร้างท่าเรือภูมิภาคเพิ่มขึ้น เพื่อลดการขนส่งทาง ถนนลง และประหยัดพลังงาน	ระยะสั้น	กระทรวงคมนาคม
	3. จัดตั้งกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเชื่อมโยง	ระยะยาว	กระทรวงการคลัง
	4. ศึกษาความต้องการการสร้างบุคลากรในภาพรวมของ อุตสาหกรรมต่อเนื่องๆ พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามา ทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของเรือ	ระยะสั้น	กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน กระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม
	5. จัดตั้งสถาบันตรวจเรือ ที่เป็นมาตรฐานสากล	ระยะสั้น	กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม
	6. ส่งเสริม สนับสนุน ให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อุตสาหกรรมผลิตวัสดุ อุปกรณ์และเหล็กที่ใช้ในการต่อเรือ และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเรือจากต่างประเทศเกิดการ ร่วมทุนกับผู้ประกอบการ ไทย	ระยะยาว	กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. ด้านการปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย และกฎระเบียบ	1. ยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ ใช้ในการต่อเรือและเชื่อมโยง	ระยะสั้น	กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง

ยุทธศาสตร์	มาตรการ	ระยะเวลา	หน่วยงานรับผิดชอบ
3. ด้านการบริหารและการจัดการ	2. การให้สิทธิประโยชน์สูงสุดด้านการส่งเสริมการลงทุนแก่ อุตสาหกรรมอยู่เรือ โดยไม่จำกัดเขตการส่งเสริม และการให้ สิทธิพิเศษ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เช่นเดียวกับประเทศ เพื่อนบ้าน	ระยะสั้น	กระทรวงอุตสาหกรรม
	3. กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรของรัฐ จะต้องต่อและซ่อมเรืออยู่เรือในประเทศ ที่มีขีด ความสามารถต่อได้เป็นอันดับแรก และกำชับให้ส่วน ราชการฯ ปฏิบัติตามมติ ค.ร.ม. เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 อย่างเคร่งครัด	ระยะสั้น	ทุกส่วนราชการที่มีส่วนในการใช้เรือ
	1. การจัดตั้งคณะกรรมการอำนาจการเพิกถอนใบอนุญาต อำนวย ความสะดวก แก่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อ ส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศในด้านต่างๆ เช่น เทคโนโลยี ผู้เชี่ยวชาญ และการพัฒนาบุคลากร รวมถึงการ ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา	ระยะสั้น	กระทรวงอุตสาหกรรม ส่วนราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
	2. จัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และ ฐานข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันสมัย	ระยะยาว	กระทรวงอุตสาหกรรม
	3. พัฒนาระบบการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี Software เครื่องมือระบบการบริหารและจัดการที่ทันสมัยมาใช้ในเรือ	ระยะยาว	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

**นโยบายในการส่งเสริม สนับสนุน
กิจการอุตสาหกรรมต่อเนื่องและซ่อมเรือ
ภายในประเทศ**

นโยบายในการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ

ปี พ.ศ. 2547

กระทรวงอุตสาหกรรม

1. ความเป็นมา

เดิมมีมติคณะรัฐมนตรีและหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับเรื่องมาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ และวิธีการจัดหาเรือของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ รวม 10 ฉบับ

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน มีปัญหาในการปฏิบัติ สมควรปรับปรุงหรือยกเลิก ซึ่งกระทรวงคมนาคมเสนอว่า ควรปรับปรุง แก้ไข หรือยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ เนื่องจากมีปัญหาในทางปฏิบัติ มีความซ้ำซ้อนและขัดแย้งกัน ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันของอุตสาหกรรมต่อเรือของโลกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก และบางฉบับกำหนดขั้นตอนการจัดซื้อ จัดจ้าง ซึ่งมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดไว้แล้ว สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงได้ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเสนอความเห็น โดยที่ประชุมเห็นควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 ได้อนุมัติและให้ความเห็นชอบตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเสนอ ดังนี้

- อนุมัติยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี และหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับมาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ รวม 10 ฉบับ
- ให้ความเห็นชอบร่างหลักเกณฑ์การจัดหาเรือ โดยประกอบ ต่อเรือ และซ่อมเรือของทางราชการ
- ให้ความเห็นชอบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือฯ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นเจ้าของเรื่อง ร่วมกันกำหนดนโยบายในการส่งเสริม สนับสนุนกิจการต่อเรือฯ ภายในประเทศ แล้วเสนอคณะรัฐมนตรี ต่อไป

2. หลักการและเหตุผล

2.1 ความสำคัญ

ความสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่สำคัญและมีส่วนสนับสนุนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเชื่อมโยงกับธุรกิจการขนส่งทางน้ำ และกิจการพาณิชย์ ตลอดจนเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นอีกมากมาย เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์เดินเรือ อุตสาหกรรมสีและเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล เครื่องยนต์เรือ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมไม้และเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่พัฒนา

แล้ว และกำลังพัฒนาจำเป็นจะต้องใช้เรือ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งนี้ เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศไทยต้องพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก ปริมาณการค้าระหว่างประเทศมากกว่าร้อยละ 90 ต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือจึงเป็นอุตสาหกรรมที่อำนวยความสะดวก ช่วยสนับสนุนกิจการเดินเรือขนส่ง และกิจการค้าระหว่างประเทศ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถประหยัดค่าขนส่งมากกว่าทางบกถึง 4 เท่า ดังนั้น ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อกำหนดทิศทางในการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นฐานการต่อและซ่อมเรือเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภูมิภาค จึงมีความจำเป็นและเร่งด่วนในการดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อให้มีแนวทางการพัฒนาและแก้ปัญหาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของประเทศให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสม อันจะนำไปสู่การปฏิบัติที่เกิดการพัฒนาที่มีศักยภาพและยั่งยืน ต่อไป.

ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ จากสถิติในปี 2544-2546 มีปริมาณ 39.50 54.40 และ 52.49 ล้านตัน ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 8.81 10.40 และ 9.77 ตามลำดับ โดยเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางอากาศ

ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จากสถิติในปี 2544-2546 มีปริมาณ 158.28 150.85 และ 151.82 ล้านตัน ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 95.20 94.27 และ 79.52 ตามลำดับ โดยเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนน ทางอากาศ และทางไปรษณีย์ภัณฑ์

การพัฒนาอู่เรือไทย สามารถสร้างประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศได้ ดังนี้

1) **ช่วยสร้างงาน** ทั้งงานในอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือโดยตรง รวมทั้งงานในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้สำหรับเรือ สามารถสร้างงานได้เพิ่มขึ้นปีละประมาณ 19,200 คน

2) **ช่วยสร้างรายได้** ทั้งจากการว่าจ้างต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ และจากการว่าจ้างต่อเรือและซ่อมเรือจากต่างประเทศ เกิดการสงวนเงินตราและนำเข้ามีดุลเงินจากต่างประเทศไม่น้อยกว่าปีละ 6,600 ล้านบาท และเพิ่มมูลค่าการซ่อมเรือทั้งในและต่างประเทศไม่น้อยกว่าปีละ 1,800 ล้านบาท

3) **ช่วยสกัดกั้นเงินตราไหลออก** จากการที่ส่วนราชการไทยหรือภาคเอกชนไทยต้องว่าจ้างต่อเรือในต่างประเทศ หรือทำการซ่อมเรือในต่างประเทศ

4) **ช่วยอำนวยความสะดวก** ให้กับเรือไทยและเรือต่างประเทศ ที่ให้บริการขนส่งสินค้าเข้า-ออกประเทศไทย ทั้งกรณีตรวจซ่อมตามระยะเวลา (2-2.5 ปี) และการซ่อมทำกรณีฉุกเฉิน

5) **ศักยภาพของอู่เรือ** สามารถนำไปใช้ในการซ่อมทำโครงสร้างเหล็ก หรือวัสดุจากเหล็กขนาดใหญ่ อันส่งผลที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศและซ่อมเรือรบ เรือช่วยรบของประเทศได้ ทั้งในยามปกติและยามสงคราม

2.2 สถานภาพและภาพรวมของอุตสาหกรรม

- ประเทศไทยยังไม่มีนโยบายการส่งเสริม สนับสนุนให้มีการผลิตวัสดุ อุปกรณ์ที่ต้องใช้ หรือ เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ทำให้ต้องมีการสั่งหรือนำเข้าจากต่างประเทศ ส่งผลให้มีต้นทุน สูง และล่าช้า ไม่สะดวกต่อการดำเนินงานของเรือ

- ปัจจุบันมีเรือไทยที่จดทะเบียนไว้ทั้งสิ้นประมาณ 200 ราย สามารถต่อเรือได้สูงสุดขนาด 5,000 ตันกรอส และสามารถซ่อมเรือได้สูงสุดขนาด 100,000 ตันกรอส โดยทั่วไปเรือไทยมีความชำนาญในการ ต่อเรือเฉพาะกิจที่มีระวางบรรทุกไม่มากนัก ไม่ค่อยมีความชำนาญในการต่อเรือสำหรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรือไทยมีข้อเสียเปรียบเรือต่างประเทศหลายประการ หากได้รับการแก้ไข จะทำให้สามารถทำการแข่งขันได้

- ศักยภาพและขนาดของเรือไทยในปัจจุบันสามารถจำแนกได้ 3 ขนาด ดังนี้

1) เรือขนาดเล็ก เรือกลุ่มนี้มีศักยภาพในการต่อเรือและซ่อมเรือ ที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตัน กรอส มีประมาณ 200 ลำ ตั้งกระจายอยู่ตามจังหวัดชายฝั่งทะเลตามภาคตะวันออกและภาคใต้ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และตามริมแม่น้ำสายสำคัญของประเทศ เรือกลุ่มนี้ให้บริการต่อและซ่อมเรือไม้ เรือประมง และเรือขนาดเล็กที่ใช้ภายในประเทศเป็นหลัก

2) เรือขนาดกลาง เรือกลุ่มนี้มีศักยภาพในการต่อและซ่อมเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500-4,000 ตัน กรอส สามารถต่อเรือที่ใช้เหล็ก อลูมิเนียม และพลาสติกเสริมใยแก้ว (ไฟเบอร์กลาส) เป็นวัสดุลำเรือได้ เรือในกลุ่มนี้มี 10 ลำ ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง เรือกลุ่มนี้มีเทคโนโลยีและตลาดที่ดี จึงประสบความสำเร็จพอสมควรและมีตลาดที่ค่อนข้างใหญ่ เมื่อเปรียบเทียบกับเรือกลุ่มอื่น

3) เรือขนาดใหญ่ เรือกลุ่มนี้มีศักยภาพในการต่อและซ่อมเรือขนาดตั้งแต่ 4,000 ตัน กรอส ขึ้นไป เรือในกลุ่มนี้มี 9 ลำ โดยเป็นของทางราชการ 2 ลำ ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง

- จากสถิติการต่อและซ่อมเรือไทยช่วงระหว่างปี 2544-2546 มีจำนวนการต่อเรือ 18 34 และ 25 ลำ ตามลำดับ มีรายได้จากการต่อเรือในช่วงเวลาดังกล่าว คิดเป็นมูลค่า 295 97 และ 881 ล้านบาท ตามลำดับ ในขณะที่การซ่อมเรือมีจำนวน 1,645 557 และ 298 ลำ ตามลำดับ มีรายได้จากการซ่อมเรือ คิดเป็นมูลค่า 1,126 342 และ 1,988 ล้านบาท ตามลำดับ

2.3 สภาพปัญหาและอุปสรรค

สภาพปัญหา อุปสรรคของกิจการเรือของไทย แม้ว่ารัฐบาลจะมีนโยบายให้ความสำคัญกับกิจการ พาณิชยนาวีเพิ่มขึ้น โดยเน้นให้ความสำคัญที่การขนส่งทางทะเล และวงจรการขนส่ง เช่น กองเรือ กิจการท่าเรือ การขนส่งเชื่อมโยง อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีส่วนช่วยสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวี แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์สนับสนุนอย่างชัดเจน เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เงินลงทุนสูง และการแข่งขันมากใน ตลาดระดับนานาชาติ อีกทั้งผลตอบแทนต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ซึ่งที่ผ่านมาอุตสาหกรรมต่อเรือยังขาดการ สนับสนุนที่เพียงพอและต่อเนื่อง ส่งผลให้อุตสาหกรรมต่อเรือของไทยมีการพัฒนาที่ช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้านใน

แถบภูมิภาค ปัญหาที่สำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีมาตรการส่งเสริม สนับสนุนทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอย่างเป็นระบบ มีดังนี้

1. ด้านการเงิน

อุตสาหกรรมเรือเป็นกิจการที่ต้องแข่งขันกันมาก ต้องใช้เงินลงทุนสูงทั้งในด้านสถานที่ วัสดุ อุปกรณ์ ค่าจ้างแรงงาน ฯลฯ ระยะเวลาคืนทุนนาน นอกจากนี้ ในการต่อเรือแต่ละลำต้องใช้เวลานาน จึงต้องใช้เงินหมุนเวียนในช่วงเวลาดังกล่าวจำนวนมาก ผู้ประกอบการเรือต้องกู้เงินมาลงทุนและต้องเสียดอกเบี้ยอัตราท้องตลาด ในอัตราที่สูง ในขณะที่ต่างประเทศมีกองทุนพาณิชย์นาวี หรือมอบหมายให้สถาบันการเงินเฉพาะแห่ง ให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ระยะเวลาใช้คืนนาน มีระยะเวลาปลอดดอกเบี้ย หรือให้เงินอุดหนุนส่วนต่างของดอกเบี้ย ซึ่งทำให้ได้เปรียบในการดำเนินงานและในการแข่งขันด้านราคาค่าจ้างต่อเรือ

2. ด้านภาษี

การนำเข้าวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเป็นต้นทุนที่สำคัญประการหนึ่งของผู้ประกอบการเรือ เพราะประเทศไทยยังขาดการส่งเสริม สนับสนุนอุตสาหกรรมนี้อย่างต่อเนื่องมากพอ วัสดุ อุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการต่อและซ่อมเรือเกือบทั้งหมดต้องสั่งหรือนำเข้าจากต่างประเทศ คิดเป็นมูลค่ากว่าร้อยละ 60 ของราคาเรือ ปัจจุบันแม้กรมศุลกากรจะได้ให้การยกเว้นอากร สำหรับวัสดุ อุปกรณ์ ฯลฯ ที่นำเข้ามาเพื่อใช้ต่อหรือซ่อมเรือเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 15 ตันกรอส แต่การยกเว้นดังกล่าวเป็นการยกเว้นโดยมีเงื่อนไขที่จะต้องจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับเรือด้วย ซึ่งเรือในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็ก ซึ่งในขณะนี้เรือเพียง 15 รายเท่านั้น ที่สามารถจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนได้

2. ด้านสิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน

แนวความคิดในการจูงใจ โดยให้สิทธิประโยชน์มากน้อยตามพื้นที่ แม้จะเป็นเจตนารมณ์ที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในการผลักดันความเจริญให้กระจายออกไปยังภูมิภาค แต่ไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและความจำเป็นของอุตสาหกรรมเรือ เนื่องจากอุตสาหกรรมเรือต้องอยู่ใกล้ท่าเรือหรือเส้นทางเดินเรือเพื่อความสะดวกของผู้ที่จะมาซ่อมเรือหรือต่อเรือ พื้นที่ลักษณะดังกล่าว ส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์น้อยที่สุด จึงไม่เป็นการสนับสนุนผู้ลงทุนทั้งรายเก่าที่มีโครงการปรับปรุง หรือขยายการผลิต หรือผู้ลงทุนรายใหม่ที่ต้องการลงทุนและมีแผนการตลาดตามความเป็นจริง

3. ด้านการค้นคว้าวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี และการบริหารจัดการ

- อู่เรือไทยมีปัญหาด้านการออกแบบเรือ ต้องซื้อแบบเรือจากต่างประเทศเป็นเงินจำนวนมาก ยังไม่มีหน่วยงานทำการศึกษาค้นคว้า วิจัย ไม่ว่าจะเป็นด้านแบบเรือ เครื่องยนต์เรือ วัสดุที่ใช้ในเรือ วัสดุลำเรือ ฯลฯ ยังขาดการพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาสนับสนุนการทำงานของอู่เรือไทย

- อู่เรือไทยส่วนใหญ่ยังไม่มีระบบการบริหารที่ดี มักจะบริหารงานกันง่ายๆ แบบครอบครัว ขาดแคลนผู้ช่วยดำเนินงานหรือบริหารงานระดับกลาง ผู้บริหารระดับสูงต้องดำเนินงานทุกอย่าง ทั้งการบริหารทั่วไป การตลาด การผลิต ทำให้ผลงานในภาพรวมไม่ดีเท่าที่ควร มีข้อผิดพลาดเกิดขึ้นได้ง่าย

- ในด้านการจัดการในกระบวนการผลิต อู๋เรือไทยยังใช้เทคโนโลยีไม่ได้มาตรฐาน และมีปัญหาผลิตภาพ (Productivity) ต่ำ ใช้ต้นทุนสูงและเสียเวลาในกระบวนการผลิตมาก ทั้งนี้เพราะยังขาดการนำเอาเทคโนโลยี วัสดุ อุปกรณ์ ตลอดจนระบบการจัดการที่ทันสมัยเข้ามาช่วยในการดำเนินงานของอู๋เรือ

- อุตสาหกรรมอู๋เรือต้องการแรงงานมีฝีมือ (Skill Labor) ในทุกระดับ ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมอู๋เรือยังขาดแคลนบุคลากรทั้งจำนวนและคุณภาพ บุคลากรมีการโยกย้ายเปลี่ยนงานในอัตราสูง เพราะแรงงานมีฝีมือสามารถหันเหไปทำงานก่อสร้างที่มีรายได้ดีกว่า งานสบายกว่า อู๋เรือส่วนใหญ่ไม่มีการพัฒนาบุคลากรระหว่างการทำงาน (On the Job Training) เพราะเกรงจะเสียเวลาทำงาน และไม่มั่นใจว่าบุคลากรดังกล่าวจะปฏิบัติงานกับตนยาวนาน สถาบันการศึกษาด้านอู๋เรือของไทยในปัจจุบัน ทั้งในระดับอุดมศึกษาและต่ำกว่า ยังไม่อาจตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ ทั้งในด้านจำนวนและคุณภาพ

4. ด้านสถานที่ตั้งอู๋เรือ

โดยปกติ อู๋เรือต้องตั้งอยู่ในที่ที่มีน้ำนิ่ง หน้าท่ามีน้ำลึกเพียงพอ (Birth Building) อยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือ แต่อู๋เรือไทยส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามแม่น้ำสายต่างๆ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา จึงมีปัญหาในการขยายพื้นที่ เพราะที่ดินริมฝั่งน้ำมีราคาแพง ไม่คุ้มค่ากับการลงทุนขยายพื้นที่ สถานที่ตั้งในปัจจุบันของหลายอู๋เรือไม่เหมาะสม การคมนาคมเข้า-ออก ไม่สะดวก การกระจายตัวของอู๋เรือ ทำให้รัฐไม่อาจให้บริการด้านสาธารณูปโภคได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง ผู้ประกอบการเดิมเล็งเห็นความไม่คุ้มค่าในการประกอบการ บางรายขายที่ดินที่มีราคาแพงแล้วเลิกประกอบการ

5. ด้านการสร้างความต้องการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ

ความต้องการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศส่วนใหญ่เป็นงานต่อเรือภาคราชการ งานต่อและซ่อมเรือภาคเอกชนมักเป็นกรณีการต่อเรือเฉพาะกิจ เรือประมง เรือลำเลียง เรือสำราญ ฯลฯ ตลาดในประเทศในภาพรวมในปัจจุบันยังมีปริมาณงานน้อย ผู้ประกอบการมักแย่งงานกัน เพื่อความอยู่รอดจึงมีการแข่งขันลดราคากันอย่างรุนแรงเพื่อให้ได้ลูกค้า ผลที่ตามมาคือ อู๋เรือไม่มีกำไร ไม่มีเงินสำรองใช้ในการพัฒนาธุรกิจให้มีประสิทธิภาพและมีคุณภาพดีขึ้น ตลาดในประเทศประกอบด้วย ตลาดภาคราชการ ภาคเอกชน และจากต่างประเทศ

3. การวิเคราะห์สถานภาพของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

เพื่อให้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือมีความเข้มแข็ง และสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ จึงได้มีการศึกษา โดยวิธีการวิเคราะห์ตามหลัก SWOT ได้เป็น 4 กรณี ดังนี้

3.1 จุดแข็ง (Strength)

3.1.1 ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง

3.1.2 ค่าแรงอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เปรียบเทียบกับหลายประเทศ

3.1.3 แรงงานสามารถพัฒนาทักษะและฝีมือได้ง่ายและรวดเร็ว

3.1.4 อู๋เรือมีศักยภาพในการต่อเรือเฉพาะกิจ อาทิเช่น เรือประมง เรือตรวจการณ์ เรือโดยสารความเร็วสูง

3.1.5 เป็นส่วนหนึ่งกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและการป้องกันประเทศ

/ 3.2 จุดอ่อน ...

3.2 จุดอ่อน (Weakness)

- 3.2.1 อุตสาหกรรมที่ใช้เงินลงทุนสูง ระยะเวลาคืนทุนช้า
- 3.2.2 ปริมาณงานมีน้อย ไม่เพียงพอ
- 3.2.3 ขาดแคลนบุคลากรระดับผู้เชี่ยวชาญ และวิศวกรทุกสาขา
- 3.2.4 ขาดการวิจัยและพัฒนา
- 3.2.5 อยู่เรือขาดมาตรฐานที่เพียงพอในการต่อและซ่อมเรือ
- 3.2.6 ท่าเรือที่ตั้งของเรือไม่เหมาะสม อยู่ในแม่น้ำ มีขีดความสามารถจำกัด
- 3.2.7 ขาดอู่ต่อเรือและซ่อมเรือขนาดใหญ่ (มากกว่า 5,000 ตันกรอสขึ้นไป) หรือขาดนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
- 3.2.8 ขาดแคลนเงินทุน ดอกเบี้ยต่ำ

3.3 โอกาส (Opportunity)

- 3.3.1 การขนส่งทางเรือสามารถขยายตัวได้อีกมาก
- 3.3.2 รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ
- 3.3.3 กองเรือไทยส่วนใหญ่เป็นเรือเก่า ยังมีความต้องการต่อและซ่อมเรืออยู่มาก
- 3.3.4 กองทัพเรือมีบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ และเครื่องมือที่ทันสมัย พร้อมทั้งจะให้การสนับสนุน
- 3.3.5 ความต้องการใช้เรือยังมีมาก เพื่อนำทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลขึ้นมาใช้ประโยชน์
- 3.3.6 เป็นอุตสาหกรรมรากฐานที่เกี่ยวข้องและจำเป็นของอุตสาหกรรมหลายสาขา
- 3.3.7 ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของอนุภูมิภาค

3.4 อุปสรรค (Treat)

- 3.4.1 ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง นโยบายของภาครัฐยังไม่ต่อเนื่อง
- 3.4.2 ตลาดต่อเรือและซ่อมเรือมีการแข่งขันสูงมาก
- 3.4.3 อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องที่สนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ขาดความเข้มแข็งและไม่เพียงพอ
- 3.4.4 ขาดแคลนวัตถุดิบ วัสดุ อุปกรณ์ ที่ใช้ต่อเรือและซ่อมเรือ ซึ่งยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างเพียงพอ

4. ยุทธศาสตร์และมาตรการแก้ไขปัญหา

กระทรวงอุตสาหกรรม โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 โดยได้จัดให้มีการประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานราชการและภาคเอกชน มาอย่างต่อเนื่อง และได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเสนอต่อ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2547 เพื่อขอความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ สามารถสรุปประเด็นปัญหาของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ได้ดังนี้

1. ขาดแคลนเงินทุน
2. อากรรณาเข้าเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ซ่อมเรือไม่เอื้ออำนวย
3. ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง
4. ขาดการส่งเสริมด้านการค้นคว้าวิจัย และการพัฒนาเทคโนโลยี
5. ขาดแคลนบุคลากร ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยเฉพาะระดับผู้เชี่ยวชาญ
6. ขาดสถานที่ตั้งอยู่เรือและซ่อมเรือที่เหมาะสม
7. ขาดแคลนวัตถุดิบ โดยเฉพาะเหล็กแผ่นที่ใช้เฉพาะในงานต่อและซ่อมเรือ

วิสัยทัศน์

ประเทศไทยเป็นฐานการต่อเรือและซ่อมเรือที่เข้มแข็ง เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางน้ำในภูมิภาค

พันธกิจ

จัดทำนโยบายส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสมนำไปสู่การปฏิบัติที่เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือที่มีศักยภาพและยั่งยืน

เป้าประสงค์

ให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับภูมิภาคสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การป้องกันประเทศ และการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืน เพิ่มการใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ในประเทศ

เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือที่เกิดขึ้น และสามารถแข่งขันได้กับต่างประเทศ ซึ่งในภาพรวม ส่วนใหญ่ได้มีมาตรการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอยู่เรือของตนที่สำคัญ เช่น มาตรการทางการเงิน มาตรการด้านการตลาด และมาตรการอื่นๆ (ภาคผนวก) นอกจากนี้สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี ซึ่งปัจจุบันมีข้อจำกัดในเรื่องต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น เหมือนกับอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศดังกล่าว ย้ายฐานการต่อเรือและซ่อมเรือมายังประเทศไทย ซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้จัดทำยุทธศาสตร์และมาตรการฯ ขึ้น สามารถแบ่งได้ 3 ด้านหลัก ประกอบด้วย

1. ด้านการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

- การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอยู่เรือ และจัดหาสถานที่ตั้งอยู่ต่อเรือและซ่อมเรือที่เหมาะสมอื่นๆ
- ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเล โดยสร้างท่าเรือภูมิภาคเพิ่มขึ้น เพื่อลดการขนส่งทางถนนลง และประหยัดพลังงาน
- จัดตั้งกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

- ศึกษาความต้องการและสร้างบุคลากรในภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือฯ พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามาทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของอู่เรือ

- จัดตั้งสถาบันตรวจเรือ ที่เป็นมาตรฐานสากล ศูนย์การออกแบบเรือ และศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี

- ส่งเสริม สนับสนุน ให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อุตสาหกรรมผลิตวัสดุ อุปกรณ์และเหล็กที่ใช้ในการต่อเรือ และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอู่เรือจากต่างประเทศเกิดการร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย

2. ด้านการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ

- ยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ

- การให้สิทธิประโยชน์สูงสุดด้านการส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมอู่เรือ โดยไม่จำกัดเขตการส่งเสริม และการให้สิทธิพิเศษ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน

- กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรของรัฐจะต้องต่อและซ่อมเรือกับอู่เรือในประเทศ ที่มีขีดความสามารถต่อได้เป็นอันดับแรก และกำชับให้ส่วนราชการฯ ปฏิบัติตามมติ คร.ม. เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 อย่างเคร่งครัด

3. ด้านการบริหารและการจัดการ

- การจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเพื่อกำกับดูแล อำนวยการความสะดวก แก่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศในด้านต่างๆ เช่น เทคโนโลยี ผู้เชี่ยวชาญ และการพัฒนาบุคลากร รวมถึงการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา

- จัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และฐานข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ที่ทันสมัย

- พัฒนาระบบการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี Software เครื่องมือระบบการบริหารและจัดการที่ทันสมัยมาใช้ในอู่เรือ

5. แนวทางการดำเนินงาน

โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนา ภายในระยะเวลา 10 ปี โดยแบ่งเป็นระยะสั้น (1-5 ปี) และระยะยาว (5-10 ปี)

5.1 ระยะสั้น และสำคัญเร่งด่วน

5.1.1 ด้านการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

1) จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ทำการศึกษาไว้ หรือจัดหาสถานที่ตั้งอู่เรืออื่นๆ ที่เหมาะสม

2) ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเล โดยสนับสนุนให้มีการสร้างท่าเรือภูมิภาคเพิ่มขึ้น และปรับปรุงท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความเหมาะสมสามารถอำนวยความสะดวกได้ เพื่อลดการขนส่งทางถนนลง และประหยัดพลังงาน

5.1.2 ด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ

- 1) ยกเว้นอากรนำเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ
 - 2) ให้สิทธิประโยชน์สูงสุดสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือ โดยไม่จำกัดเขต
 - 3) กำหนดให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจต้องต่อเรือกับอู่เรือในประเทศ ที่มีขีดความสามารถต่อได้
- และกำชับให้ส่วนราชการฯ ปฏิบัติตามมติ ค.ร.ม. เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 อย่างเคร่งครัด

5.2 ระยะยาว / ระยะต่อไป

5.2.1 ด้านการส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

- 1) จัดตั้งกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
- 2) ศึกษาความต้องการและสร้างบุคลากรในภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามาทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของอู่เรือ
- 3) ส่งเสริม สนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อุตสาหกรรมผลิตวัสดุ อุปกรณ์และเหล็กที่ใช้ในการต่อเรือ และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอู่เรือจากต่างประเทศเกิดการร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย

5.2.2 ด้านการบริหารและการจัดการ

- 1) การจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการเพื่อกำกับดูแล อำนาจความสะดวก แก่อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศในด้านต่างๆ เช่น เทคโนโลยี ผู้เชี่ยวชาญ และการพัฒนาบุคลากร รวมถึงการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา
- 2) จัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และฐานข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันสมัย
- 3) พัฒนาระบบการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี Software เครื่องมือระบบการบริหารและจัดการที่ทันสมัยมาใช้ในอู่เรือ

6. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. สงวนเงินตรา และนำเข้าเม็ดเงินจากต่างประเทศไม่ต่ำกว่า 6,600 ล้านบาท / ปี และเพิ่มมูลค่าการซ่อมทำเรือ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ไม่น้อยกว่า 563 ล้านบาท / ปี
2. เกิดการจ้างงานภายในประเทศประมาณ 19,200 คนต่อปี
3. เกิดการพัฒนาด้านบุคลากรที่มีคุณภาพ และรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการบริหารจัดการที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง มีศักยภาพในการแข่งขัน
4. ลดการนำเข้าวัตถุดิบ หรือเรือเก่าจากต่างประเทศ
5. เกิดความคล่องตัวในการลงทุน สามารถลดต้นทุนการผลิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ และสามารถเป็นฐานการต่อเรือ และการขนส่งทางน้ำในภูมิภาค

ກາດຟນວກ

มาตรการส่งเสริมกิจการอยู่เรือของประเทศต่างๆ

Construction grants											
Restructuring aids											
Financing programs											
Scrap and build aids											
Export aids											
Tax benefits											
Customs duties, levies, and restrictions											
Government ownership											
Cabotage trade support											
Research and development aids											
other aids											
Australia					x	x					x
Bangladesh	x										
Belgium		x	x	x	x		x				x
Brazil			x		x	x	x		x		
Denmark		x				x			x		x
Finland		x			x		x		x		x
France		x				x	x			x	x
Germany		x		x	x	x	x		x	x	x
Greece					x		x		x	x	
India	x			x				x			x
Italy		x	x	x	x	x	x		x	x	x
Japan		x	x	x			x		x	x	x
Korea					x	x	x		x	x	
Malta				x							x
Mexico				x		x					
Morocco											x
Netherlands		x	x		x		x		x	x	x
Nigeria	x				x						
Norway		x	x				x		x		x
Peru			x						x		x
Phillippines	x				x						
Poland										x	
Portugal				x							x
Romania										x	
Singapore											
South Africa							x		x		
Spain			x	x	x	x	x		x	x	x
Taiwan				x	x	x			x		x
Thailand					x	x					x
Turkey											x
United Kingdom	x			x		x					x
United States		x	x							x	
Uruguay									x		

Sources: US Department of Transportation (1993). OECD(1991)

ประเทศ	สิทธิประโยชน์			
	ภาษี	การเงิน	การตลาด	อื่นๆ
1. ญี่ปุ่น		- จ่ายเงินช่วยเหลือการทำงานเรือเก่า - ให้การช่วยเหลือทางการเงินแก่เจ้าของเรือเดินชายฝั่ง - Export credit ดอกเบี้ยร้อยละ 8 - อุดหนุนค่าดอกเบี้ยแก่เจ้าของเรือญี่ปุ่นที่ส่งเรือใหม่		
2. เกาหลี	- ยกเว้นภาษีอากรนำเข้าสำหรับของที่นำมาใช้ในการต่อ-ซ่อมเรือ - ยกเว้นภาษี Value Added สำหรับวัสดุใช้ในการต่อเรือ	- เงินกู้ร้อยละ 90 ของราคาเรือดอกเบี้ยร้อยละ 10 ชำระคืน 8 ปี - Export credit ร้อยละ 80 ของราคาเรือดอกเบี้ย + 1.25 LIBO Rate ชำระคืน 8 ปี		
3. สิงคโปร์	- Capital Allowance 3 ปี - Investment Allowance ไม่เกินร้อยละ 50 ของเงินลงทุน - ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับสินค้าที่ใช้ใจในการต่อ-ซ่อม เรือ	- เงินกู้ดอกเบี้ยร้อยละ 10 – 13 สำหรับการซื้อขายเรือและดัดแปลงเรือชำระคืน 8.5 – 12 ปี - เงินอุดหนุนการฝึกอบรมร้อยละ 30 – 70 ของค่าใช้จ่าย - เงินอุดหนุนค่าดอกเบี้ยสำหรับการจัดหาเครื่องจักรทันสมัยในอัตราร้อยละ 50 ของค่าดอกเบี้ย		- รัฐบาลถือหุ้นในผู้ต่อเรือ

ประเทศ	สิทธิประโยชน์			
	ภาษี	การเงิน	การตลาด	อื่นๆ
4. ฝรั่งเศส	- ยกเว้นภาษีการนำเข้าสินค้าเพื่อใช้ในการต่อ-ซ่อมเรือ - ยกเว้นภาษี Value Added - จำนวนเงินขาดทุนสะสมได้ 5 ปี - ให้หักค่าเสื่อมราคาแบบ Straight Line หรือแบบ Reducing (Reducing = 31.25%)	- เงินอุดหนุนแก่บริษัทเรือฝรั่งเศสที่ต่อเรือภายในประเทศในอัตราร้อยละ 2 – 15 ของราคาเรือ - เงินอุดหนุนต่อเรือในอัตราร้อยละ 15 – 25 ของราคาเรือแก่ต่อเรือขนาดใหญ่ 5 ตู้ โดยมีเงื่อนไขต่อเรือเหล่านี้จะต้องปรับปรุงอุ้งงตน - Interest Rate Rebate ให้กับเจ้าของเรือชายฝั่ง - เงินอุดหนุนการลงทุนจัดหาเรือหรือปรับปรุงเรือให้ทันสมัยของบริษัทเรือ - Export credit ไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือดอกเบี้ยร้อยละ 8 ขึ้นไป และชำระคืนภายใน 8.5 ปี		
5. เมลเดียม	- ยกเว้นภาษี Value Added - ยกเว้นภาษีนำเข้าอะไหล่เครื่องจักร อุปกรณ์ใช้ในการต่อเรือ-ซ่อมเรือ - นำเงินขาดทุนไปหักในปีที่มีกำไร	- เงินกู้ซื้อเรือจากเรือในประเทศดอกเบี้ยร้อยละ 1 จ่ายคืน 15 – 16 ปี - เงินกู้เรือร้อยละ 50 ของเงินลงทุนดอกเบี้ยร้อยละ 4 จ่ายคืน 5 ปี - Export credit		

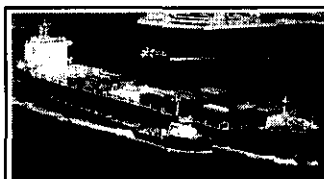
ประเทศ	สิทธิประโยชน์			
	ภาษี	การเงิน	การตลาด	อื่นๆ
6. ออสเตรเลีย	- เก็บภาษีในอัตราต่ำสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ใช้ต่อเรือ-ซ่อมเรือ - Investment Allowance ร้อยละ 20	- เงินอุดหนุนการต่อเรือและการดัดแปลงเรือ ร้อยละ 27.5 ของราคาเรือ	- ภาษีนำเข้าร้อยละ 25 เรือขนาดเล็ก เรือขนาดใหญ่ ภาษีเก็บอัตราต่ำ - เรือเก่าขนาด 70 – 10,000 ตันกรอส (Gross Registered Tonnage) หักนำเข้า	
7. ไต้หวัน	- ยกเว้นภาษีการนำเข้าเครื่องจักร-อุปกรณ์ ใช้ในการต่อ-ซ่อมเรือ	- เงินอุดหนุน ให้กับคนที่ให้วันที่ต่อเรือจากอยู่ในประเทศเป็นเงิน 1/3 ของราคาเรือ - เงินกู้จำนวนร้อยละ 80 ของราคาเรือ ดอกเบี้ยร้อยละ 8.5 ชำระคืนเงินต้น 7 ปี	- เรือให้วันที่ต่อในประเทศ จะได้รับสิทธิการขนส่งสินค้าเป็นอันดับแรก - บริษัทเรือจะต่อเรือจากต่างประเทศได้เมื่อได้รับการอนุญาตจากทางการ	
8. อินโดนีเซีย	- ยกเลิกภาษีการค้าการต่อเรือในประเทศ - ยกเว้นภาษีอากรและภาษีการค้าสำหรับการนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ อะไหล่วัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ-ซ่อมเรือ	- เงินกู้จากธนาคาร Fleet Development Corporation และ Indonesian Development Bank - ให้เช่าซื้อเรือจากธนาคารของรัฐ	- เรือขนาดต่ำกว่า 3,500 DWT ต่อในประเทศ - บังคับให้ซ่อมเรือในประเทศ - รัฐจัดสรรงบประมาณเพื่อต่อเรือในประเทศ	- ให้เช่าที่ดินในอัตราค่าเช่าต่ำ - รัฐบาลเข้าร่วมลงทุนในเรือ - เงินอุดหนุนการฝึกอบรม

ประเทศ	สิทธิประโยชน์			
	ภาษี	การเงิน	การตลาด	อื่นๆ
9.ฟิลิปปินส์	- ยกเว้นอากรและภาษีอื่นๆ สำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ และวัสดุที่ใช้ต่อเรือ-ซ่อมเรือ แก่เรือที่เสร็จจะเขียนไว้กับทางราชการ (สำหรับของที่ผลิตภายในประเทศไม่ได้หรือผลิตได้แต่ไม่พอเพียงหรือไม่ได้มาตรฐาน หรือมีราคาสูง) - เจ้าของเรือหักค่าเสื่อมราคาได้ตามความประสงค์ - ยกเว้นภาษีการค้า (3%) แต่จะต้องนำไปสะสมไว้เพื่อใช้ลงทุน - ค่าใช้จ่ายการศึกษาอบรมนำไปหักภาษีได้		- กำหนดให้ต่อเรือบางชนิด / ประเภทในประเทศ - เรือชักธงฟิลิปปินส์ต้องซ่อมและดัดแปลงจากอยู่เรือในประเทศ	- รัฐบาลถือหุ้นในเรือ - รัฐบาลเร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

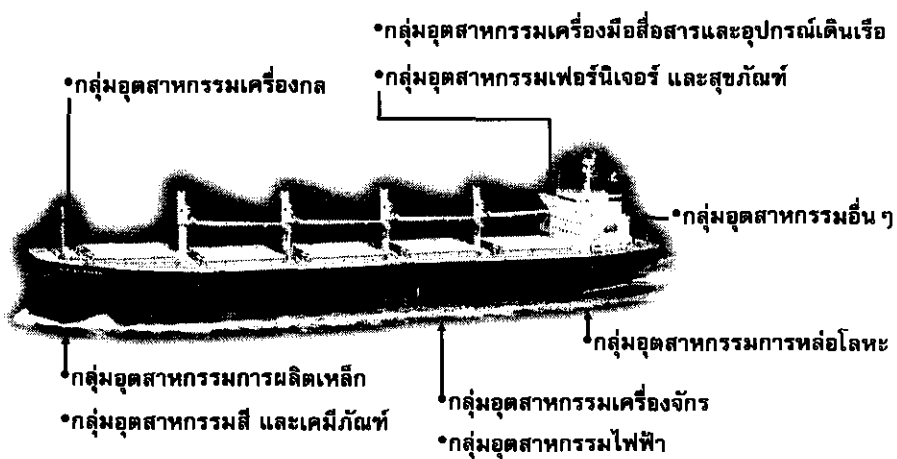
ที่มา : 1) เอกสารการประชุม ผู้ชำนาญการต่อเรือแห่งเอเชีย และแปซิฟิก

2) Maritime Subsidies U.S. Development of Commerce. Jan. 1981

ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรม ต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ



อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง กับ อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ



กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตเหล็ก



•แผ่นเหล็ก



•ท่อ



•เหล็กโครงสร้าง I-Beam, H-Beam . . .



•เหล็กโครงสร้าง -เหล็กฉาก, เส้นกลม . . .



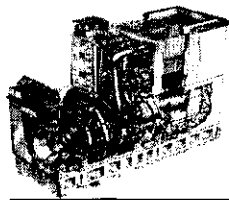
2

กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องจักรเรือ

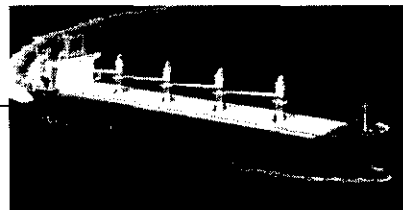
•เครื่องยนต์เรือ



•เครื่องขับ
PUMP



•เครื่องขับ
GENERATOR



4

กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องกลเรือ

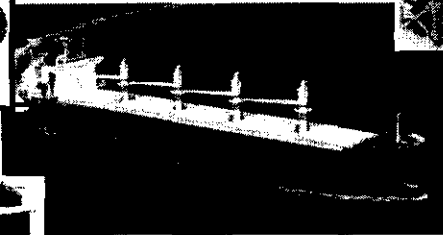
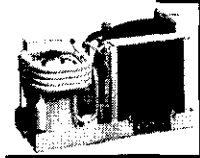
•ระบบ **HYDRUALICS**

กว้าน, เคน, หางเสือ . . .

•ระบบ **PUMP** สูบ-ส่ง

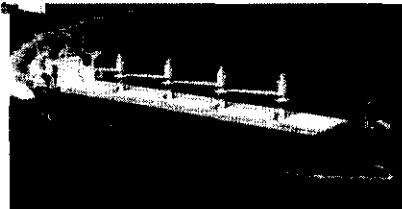
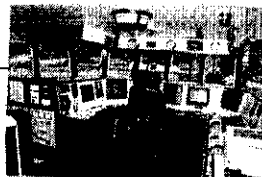
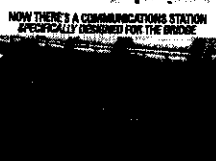


•เครื่องทำความเย็น



3

กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์เดินเรือ



•อุปกรณ์การเดินเรือ

•ระบบหาทิศ -เข็มทิศ, GYRO, เรดาร์, โซนาร์, GPS

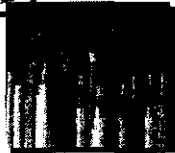
•ระบบสื่อสาร

5

กลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้า



•หลอดไฟแสงสว่าง / ไฟสัญญาณ



•สายไฟฟ้า / สายสัญญาณ



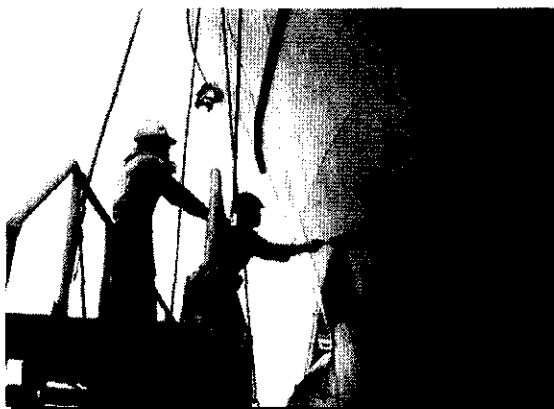
•GENERATOR / MOTOR



•SWITCH BOARD

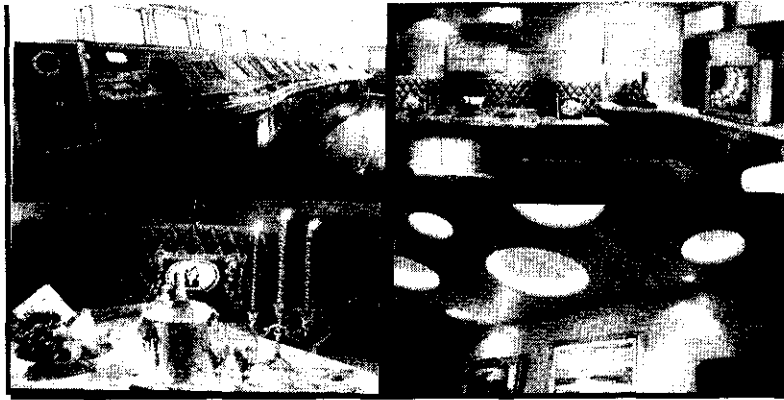
6

กลุ่มอุตสาหกรรมสี และเคมีภัณฑ์



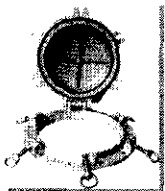
7

กลุ่มอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ และสุขภัณฑ์



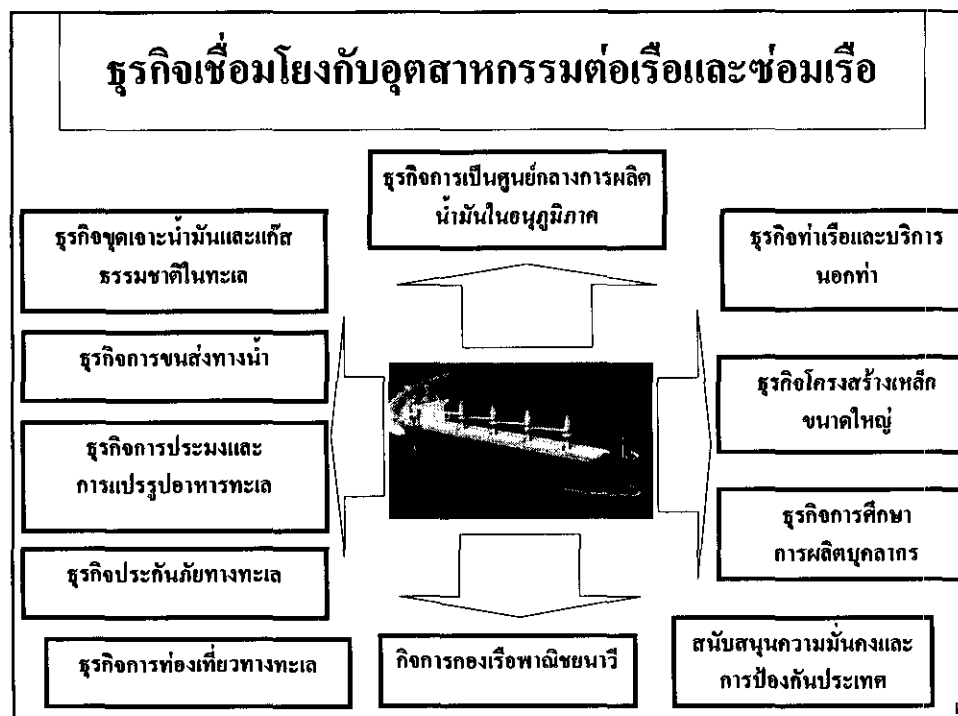
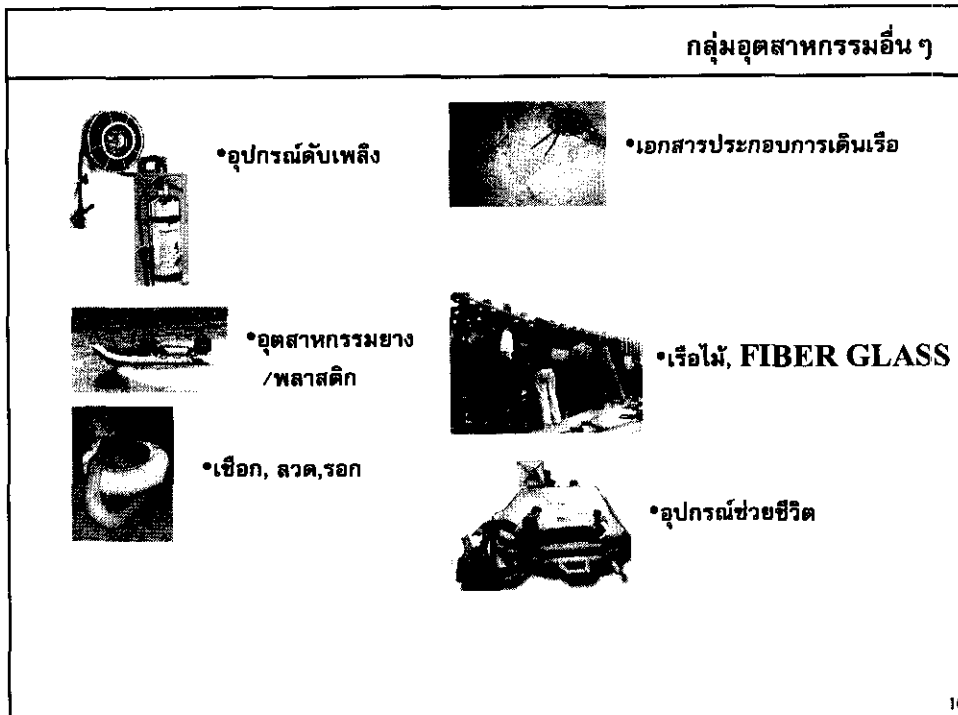
8

กลุ่มอุตสาหกรรมการหล่อโลหะ



- ใบจักร
- สังกะสีกันกร่อน
- โคม
- ลื่นน้ำ
- กรอบหน้าต่าง
- อื่น ๆ

9



ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

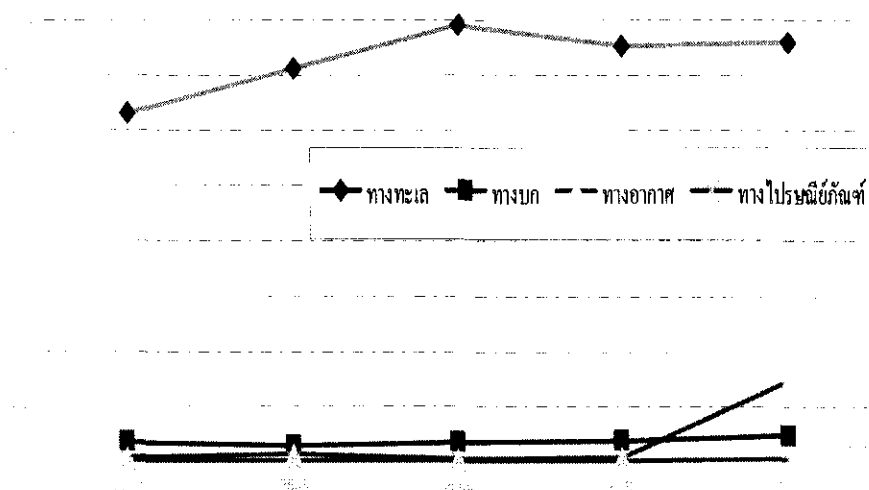
หน่วย: ล้านตัน

ภาคการขนส่ง	2542	2543	2544	2545	2546
ทางทะเล	126.166	142.544	158.227	150.849	151.821
ทางบก	6.567	5.563	6.900	7.491	9.214
ทางอากาศ	1.191	2.202	0.897	1.368	29.528
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์	0.101	0.113	0.176	0.307	0.361
รวม	134.025	150.422	166.200	160.015	190.924
ร้อยละ (ทางทะเล เปรียบเทียบกับทั้งหมด) ปี 2542 - 2546	94.14	94.76	95.20	94.27	79.52
ร้อยละเฉลี่ย (ทางทะเล เปรียบเทียบกับทั้งหมด) ปี 2542 - 2546	สินค้าขาเข้า		89.84		
	สินค้าขาออก		92.36		

ที่มา : กระทรวงคมนาคม: 2547

12

ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

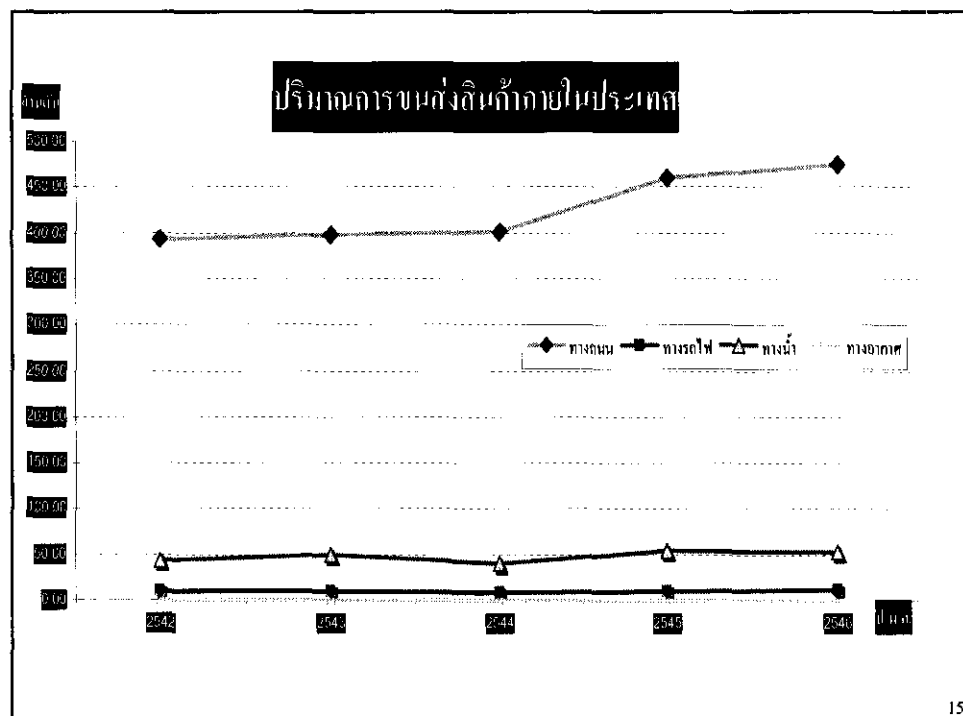


13

ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ					หน่วย : ล้านตัน
การขนส่งสินค้า	2542	2543	2544	2545	2546
ทางถนน	392.24	397.98	400.24	459.92	473.72 ^{1/}
ทางรถไฟ	9.26	9.17	8.78	8.89	10.95
ทางน้ำ	43.32	49.34	39.50	54.40	52.49
ทางอากาศ	0.06	0.06	0.07	0.06	0.10
รวม	444.88	456.54	448.58	523.27	537.27
ร้อยละ (ทางน้ำเปรียบเทียบกับทั้งหมด)	9.74	10.81	8.81	10.40	9.77
ร้อยละเฉลี่ย (ทางน้ำเปรียบเทียบกับทั้งหมด) ปี 2542-2546	9.90				
ที่มา : กระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี					
^{1/} เป็นตัวเลขจากการประมาณการ					

14

14



15

จำนวนผู้ประกอบการของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทย						
ขนาด (GRT.)	จำนวนผู้ประกอบการ (ผู้)			ประเภทการใช้เรือ	วัสดุสำเร็จ	ที่ตั้ง
	ค้าเรือ	ซ่อมเรือ	ต่อและซ่อมเรือ (รวม)			
0-500			200	เรือใช้งานทั่วไป, เรือประมง เรือตรวจการณ์ทางทะเล, เรือตรวจการณ์ลำน้ำ เรือโดยสาร, เรือสำเภาสินค้า, เรือคัน-ลากจูง, เรือสำรวจ, เรือเพื่อการกีฬา	ไม้, เหล็ก, ไฟเบอร์กลาส, อลูมิเนียม	กระจายตามชายฝั่งทะเลภาค ตะวันออกและภาคใต้ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม ริมแม่น้ำสายสำคัญ
500-4,000	8	10	10	เรือใช้งานทั่วไป, เรือตรวจการณ์ทางทะเล, เรือโดยสาร, เรือ บรรทุกสินค้า, เรือบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง, เรือ บรรทุกแก๊สเหลว, เรือขุด, เรือบรรทุกสินค้า ประมงห้องเย็น	เหล็ก, อลูมิเนียม, ไฟเบอร์กลาส	อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดใกล้เคียง
> 4,000 ^{1/}	6 ^{1/}	9	9	เรือใช้งานทั่วไป, เรือตรวจการณ์ทางทะเล, เรือโดยสาร, เรือบรรทุกสินค้า	เหล็ก	อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดใกล้เคียง

ที่มา : สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย,2547

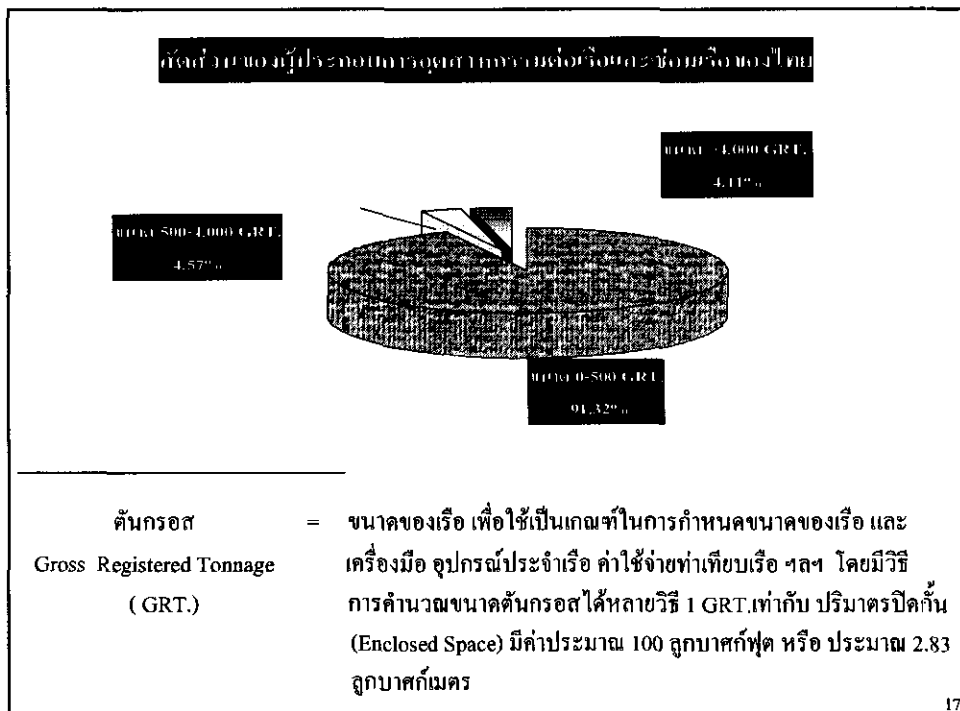
หมายเหตุ : ^{1/} เป็นผู้ประกอบการทางราชการ / กองทัพเรือ 2 ผู้

16

ที่มา : สมาคมค้าเรือและซ่อมเรือไทย, 2547

หมายเหตุ : ^{1/} เป็นผู้ประกอบการทางราชการ / กองทัพเรือ 2 ผู้

16



17

ปัญหา อุปสรรคของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ	
1.	ขาดแคลนเงินทุน
2.	การนำเข้าเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ซ่อมเรือไม่เอื้ออำนวย
3.	ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง
4.	ขาดการส่งเสริมด้านการค้นคว้าวิจัย และการพัฒนาเทคโนโลยี
5.	ขาดแคลนบุคลากร ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยเฉพาะระดับผู้เชี่ยวชาญ
6.	ขาดสถานที่ตั้งเรือและซ่อมเรือที่เหมาะสม
7.	ขาดแคลนวัตถุดิบ โดยเฉพาะเหล็กแผ่นที่ใช้เฉพาะในงานต่อและซ่อมเรือ

18

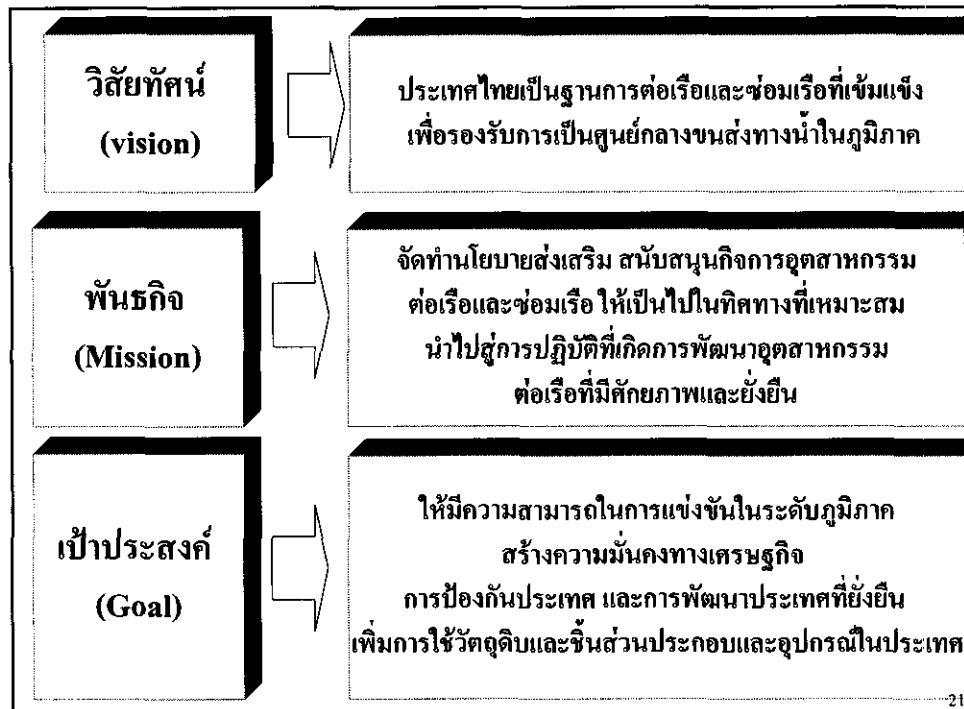
การวิเคราะห์ SWOT ของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ	
จุดอ่อน - ขาดศักยภาพในอุตสาหกรรม ได้แก่ - ขาดแคลนบุคลากรระดับผู้เชี่ยวชาญ และวิศวกรทุกสาขา - ขาดการวิจัยและพัฒนา - เรือขาดมาตรฐานที่เพียงพอในการต่อ-ซ่อมเรือ - ทำเลที่ตั้งของเรือไม่เหมาะสม อยู่ในแม่น้ำ มีขีดความสามารถจำกัด - ขาดต่อเรือและซ่อมเรือขนาด 5,000 ตันขึ้นไป - ขาดแคลนเงินทุน ดอกเบี้ยต่ำ	โอกาส - การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางอื่น - รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอย่างจริงจัง - กองเรือไทยส่วนใหญ่เป็นเรือเก่าที่มีขนาดเล็กยังมีความต้องการต่อและซ่อมเรืออยู่มาก - กองทัพเรือมีบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ และเครื่องมือที่ทันสมัย พร้อมที่จะให้การสนับสนุน - ความต้องการใช้เรือยังมีมาก เพื่อนำทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลขึ้นมาใช้ประโยชน์ - เป็นอุตสาหกรรมรากฐานที่เกี่ยวเนื่องของอุตสาหกรรมหลายสาขา - ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของอนุภูมิภาค - มีแผนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ
อุปสรรค - อุตสาหกรรมที่ใช้เงินลงทุนสูง - การนำเข้าเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมเรือไม่เอื้ออำนวย - ขาดการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างจริงจัง - ตลาดต่อเรือ - ซ่อมเรือ เป็นตลาดที่มีการแข่งขันระดับนานาชาติ - อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องขาดความเข้มแข็งและไม่ต่อเนื่อง	จุดแข็ง - ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง - ค่าแรงอยู่ในเกณฑ์ต่ำ เปรียบเทียบกับหลายประเทศ - แรงงานสามารถพัฒนาทักษะ และมีมือได้เร็วและรวดเร็ว - มีความสามารถศักยภาพในการต่อเรือเฉพาะกิจ และซ่อมเรือได้ถึงขนาด 120,000 ตัน - เป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับความมั่นคงและการป้องกันประเทศ

19

ยุทธศาสตร์

การเสริมสร้างความเข้มแข็งของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อเรือและ ซ่อมเรือภายในประเทศ

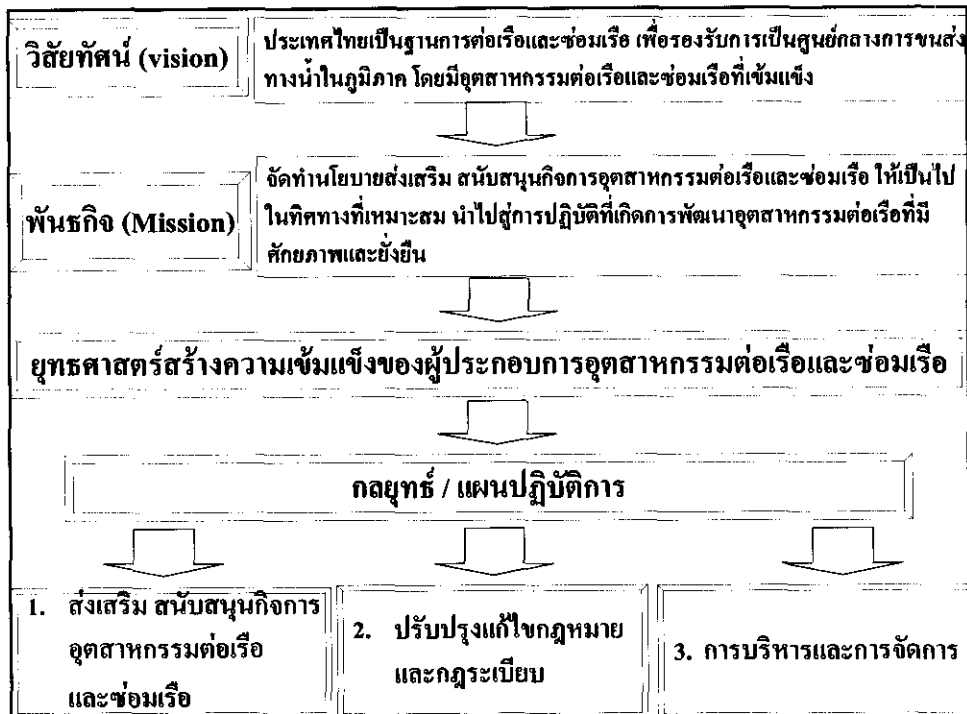
20



21

มาตรการแก้ไขปัญหา	
1. ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือกลที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ 2. ให้สิทธิประโยชน์สูงสุดตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนแก่อุตสาหกรรมต่อเรือ โดยไม่กำหนดเขตการส่งเสริม และการให้สิทธิพิเศษในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน 3. จัดตั้งกองทุนสนับสนุนร่วมกัน สำหรับผู้ประกอบการต่อเรือ และเจ้าของเรือ 4. พัฒนาศูนย์กลาง การฝึกอบรมเฉพาะทาง 5. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี 6. สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง 7. สนับสนุนการจัดตั้งเรือหรือนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ 8. มีมาตรการในการสนับสนุนด้านการตลาด โดยออกกฎหมายให้หน่วยงานราชการและหน่วยงานรัฐวิสาหกิจต่อและซ่อมเรือในประเทศ 9. ผ่อนปรนให้มีการนำเข้าวัตถุดิบที่สำคัญ เมื่อขาดแคลน	
22	

ผลที่คาดว่าจะได้รับ	
1. สงวนเงินตรา และนำเข้าเม็ดเงินจากต่างประเทศไม่ต่ำกว่า 6,600 ล้านบาท / ปี และเพิ่มมูลค่าการซ่อมทำเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ ไม่น้อยกว่า 563 ล้านบาท/ปี 2. เกิดการจ้างงานภายในประเทศประมาณ 19,200 คนต่อปี 3. เกิดการพัฒนาด้านบุคลากรที่มีคุณภาพ และรับการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการบริหารจัดการที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง มีศักยภาพในการแข่งขัน 4. ลดการนำเข้าวัตถุดิบ 5. เกิดความคล่องตัวในการลงทุน สามารถลดต้นทุนการผลิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้	
23	



1. ส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ	
1.1	จัดตั้งกองทุนพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
1.2	สนับสนุนให้มีการตั้ง ขยายกิจการอยู่เรือ และสนับสนุนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอยู่เรือ
1.3	ศึกษาความต้องการและสร้างบุคลากรในภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือฯ พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้นักวิจัยเข้ามาทำงานด้านนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของอยู่เรือ

1 : ส่งเสริม สนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

1.4

ออกกฎหมายให้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ
ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ

1.5

จัดตั้งสถาบันตรวจเรือ ที่เป็นมาตรฐานสากล

1.6

ส่งเสริม สนับสนุน ให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง
อุตสาหกรรมผลิตวัสดุ อุปกรณ์และเหล็ก ที่ใช้ในการต่อ
เรือ และสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการอยู่เรือจาก
ต่างประเทศเกิดการร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทย

2 : ปรับปรุง แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ

2.1

ทบทวนกฎหมาย ระเบียบวิธีปฏิบัติ เพื่ออำนวยความสะดวก
แก่กิจการอุตสาหกรรมต่อเรือ

2.2

ปรับโครงสร้างภาษีและสิทธิประโยชน์

3 : การบริหารและการจัดการ

3.1

พัฒนากระบวนการผลิต โดยนำเอาเทคโนโลยี **Software** เครื่องมือระบบการบริหารและการจัดการ ที่ทันสมัยมาใช้ในอุ้งเรือ

3.2

จัดตั้งคณะกรรมการอำนวยการ เพื่อกำกับดูแล และให้ความสะดวกกับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ เช่น ประสานความร่วมมือกับต่างประเทศ ตลอดจนประสาน กิจกรรมและความร่วมมือกับอุตสาหกรรมอุ้งเรือต่าง ๆ

3.3

จัดทำฐานข้อมูลอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และ ฐานข้อมูลของธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่ถูกต้อง ครบถ้วน และ ทันสมัย