

บทที่ 2

การพัฒนาพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

สภาพการณ์พาณิชย์นาวีของประเทศไทย

หากจะพิจารณาจากแผนที่เดินเรือของกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ จะพบว่า ประเทศไทยมีฝั่งทะเลทุก ๆ ฝั่ง รวมทั้งหมดยาว 1,413.18 ไมล์ หรือ 2,614 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็น

- ฝั่งตะวันออก ของอ่าวไทยยาว 303.79 ไมล์ หรือ 562 กิโลเมตร
- ฝั่งตะวันตก ของอ่าวไทยยาว 618.08 ไมล์ หรือ 1,114 กิโลเมตร
- ฝั่งมหาสมุทรอินเดียยาว 491.33 ไมล์ หรือ 908 กิโลเมตร¹

ถ้าหากพิจารณาความยาวของฝั่งทะเลของประเทศไทยโดยผิวเป็น อาจทำให้เข้าใจว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการประกอบอาชีพทางทะเลอย่างกว้างขวาง เหมือนกับประเทศที่มีฝั่งทะเลยาวทั้งหลาย แต่ประเทศไทยหาได้เป็นเช่นนั้นไม่ จากการจัดอันดับของ The Institute of Shipping Economics Bremen ได้จัดอันดับของเรือพาณิชย์ของไทยอยู่อันดับที่ 56 ซึ่งยังหลังกว่าประเทศอื่น ๆ อีกมาก แม้แต่ประเทศในกลุ่ม อาเซียนด้วยกัน ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์เล็ก

¹ เรือเอกประทีป พยอมยงค์, "การขนส่งทางน้ำกับเมืองท่าแห่งประเทศไทย" ข่าวพาณิชย์ฉบับพิเศษ (20 สิงหาคม 2508) : หน้า 359

ที่สุดทั้ง ๆ ที่ได้เริ่มธุรกิจประเภทนี้ก่อนชาติอื่น ๆ¹

ตารางที่ 1

กองเรือพาณิชย์ของประเทศอาเซียน ในปี 2524

หน่วย : ล้านแกลลอน

อันดับ	ประเทศ	จำนวนระวาง
1	สิงคโปร์	12.900
2	ฟิลิปปินส์	1.192
3	อินโดนีเซีย	1.086
4	มาเลเซีย	1.000
5	ไทย	0.585

ที่มา : กรมศุลกากรและการท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 1 พบว่ากองเรือพาณิชย์ของประเทศสิงคโปร์มีระวางเรือ 12.900 ล้านแกลลอน, ฟิลิปปินส์ 1.192 ล้านแกลลอน, อินโดนีเซีย 1.086 ล้านแกลลอน และมาเลเซีย 1.000 ล้านแกลลอน ในขณะที่ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์เพียง 0.585 ล้านแกลลอน เท่านั้น

¹ ประเทศไทยได้ให้ความสนใจในเรื่องพาณิชย์นาวีเป็นครั้งแรกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้จัดตั้ง "บริษัท พาณิชยนาวีสยาม" ขึ้น เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2460 หลังจากนั้นบริษัทฯ ประสบความล้มเหลว รัฐบาลได้จัดตั้งบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศขึ้นอีกครั้งหนึ่ง เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2483 คือ บริษัท ไทย-เดินเรือทะเล จำกัด และบริษัท เดินเรือไทย จำกัด

ความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีพาณิชย์นาวีเป็นของตนเอง

การเดินเรือเป็นหัวใจที่สำคัญอย่างหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศไทยในปัจจุบัน ต้องอาศัยการขนส่งทางทะเลถึงร้อยละกว่า 95 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ดังตารางที่ 2

ในแต่ละปี ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นค่าระวางสินค้า คิดเป็นมูลค่านับหมื่นล้านบาท รัฐบาลได้พยายามหาทางลดการสูญเสียของเงินตราต่างประเทศส่วนนี้ด้วยการประกาศให้ "กิจการขนส่งทางเรือ" เป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวีขึ้นในปี พ.ศ. 2521 เพื่อสนับสนุนกิจการเดินเรือของไทยโดยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวีเป็นผู้ดำเนินการ

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าขนส่งสินค้าเข้า-ออก ระหว่างปี พ.ศ. 2517-2524 ในตารางที่ 3 จะเห็นว่าประเทศไทยยังต้องพึ่งเรือต่างประเทศเกือบทั้งหมด ในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเรือไทยมีส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 4 ของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทางทะเลทั้งหมด นอกนั้นอีกประมาณร้อยละ 96 ขนโดยเรือต่างชาติซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเพื่อจ่ายเป็นค่าระวางในการขนส่งให้กับเรือของต่างชาติเป็นจำนวนมาก เช่นในปี 2524 การขนส่งมูลค่าค่าระวางทั้งสิ้น 46,444 ล้านบาท เรือไทยมีส่วนในการขนและได้ค่าระวางคิดเป็นมูลค่าเพียง 1,858 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 4 ของค่าระวางทั้งหมดเท่านั้น อีกกว่า 40,000 ล้านบาท ต้องตกไปเป็นของเรือต่างชาติ ซึ่งเงินจำนวนนี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไทยขาดดุลการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

ดังนั้นหากได้มีการศึกษาสภาพการณ์ที่แท้จริงในธุรกิจบริการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยแล้ว ย่อมจะให้เห็นภาพพจน์ที่แท้จริงในการแก้ไขปรับปรุงการบริการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยอันจะก่อให้เกิดช่องทางทางการตลาดที่เหมาะสมในการลง-

¹ เป็นข้อมูลล่าสุดซึ่งเก็บรวบรวมจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

ตารางที่ ๖

ปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2518-2524

พ.ศ.	สินค้าเข้า (เมตริกตัน)				รวมมูลค่า (ล้านบาท)	สินค้าออก (เมตริกตัน)				รวมมูลค่า (ล้านบาท)
	สินค้าเข้าทางเรือ		รวมสินค้าเข้า ทางเรือ	สินค้าเข้าทาง อากาศตาม		สินค้าออกทางเรือ		รวมสินค้าออก ทางเรือ	สินค้าออกทาง อากาศตาม	
	ทางเรือ	จากแดนจร.ต่างประเทศ				ทางเรือ	จากแดนจร.ต่างประเทศ			
2518	11,515,427	216,374	11,531,801	12,863	๐๐.๘	7,064,844	745,718	7,810,562	๖๖,6๖๖	48.4
2519	12,941,520	145,891	13,087,411	12,1๖1	7๖.๖	11,7๖๖,๖๖2	๖๘2,395	12,๔๔๙,๐๕7	5๐,2๖๖	๐0.๘
๒520	15,๐72,๐4๘	1,836,754	17,๐0๘,8๐2	12,481	๘4.๖	12,2๖๖,5๐8	3,079,582	15,346,๐๙0	51,4๐1	71.2
2521	15,822,841	1,75๖,503	17,5๘๙,344	17,๖43	1๐๘.๖	12,138,942	7๖7,322	12,๙๐๖,264	41,818	๘3.1
2522	17,๘๘6,๐33	356,109	18,242,1๔2	13,๐2๖	14๘.๖	12,185,785	๖๘๖,๖๖9	12,8๗๒,๔54	๖๖,๖๖๖	1๐8.2
2523	1๖,551,๖26	3๖8,715	16,๙๒๐,๓41	13,831	1๖3.๖	12,458,๖๖7	747,7๖2	13,2๐6,๔๒๙	๖2,8๖5	133.2
2524	16,767,4๘๘	245,5๐8	17,๐12,๙๙6	๖3,482	21๖.๖	14,954,665	84๖,๐68	15,7๙๖,๖33	๖๖,43๖	153.๖

ที่มา : กรมการค้าระหว่างประเทศ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3
มูลค่าการระวางขนส่งสินค้าเข้า-ออก โดยเรือไทย

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	มูลค่าสินค้าเข้า- ออก (1)	มูลค่าการระวาง (2)	เรือไทยชน (3)	อัตราการย่อยของ การระวางทั้งหมด
2517	114,288	14,286	571	3.99
2518	115,272	14,409	576	3.99
2519	133,672	16,709	668	3.99
2520	165,375	20,671	826	3.99
2521	191,964	23,995	959	3.99
2522	254,340	31,792	1,271	3.99
2523	321,883	40,582	1,634	4.02
2524	369,747	46,444	1,858	4.00

ที่มา : (1) กรมศุลกากร

(2) และ (3) คำนวณโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์

ทุน และเป็นผลดีในด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ จะทำให้ประเทศไทยประหยัดและได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ และเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหาการขาดดุล การค้าและการขาดดุล ชำระเงิน ซึ่งไทยขาดดุล ชำระเงินมาโดยตลอด

สถานการณ์และแนวโน้มการค้าต่างประเทศของไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่นับได้ว่ามีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจประเทศหนึ่งของโลก โครงการทางค้าอุตสาหกรรมที่ทันสมัยหลาย ๆ อย่างถูกบรรจุลงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การรุกคืบทรัพยากรที่มีค่ามหาศาล เช่น ก๊าซธรรมชาติและน้ำมัน ได้ส่งผลเกื้อกูลต่อความเจริญก้าวหน้าให้กับเศรษฐกิจของประเทศไทยมากขึ้น

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทยเป็นอย่างยิ่ง เพราะปริมาณสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศมากกว่าร้อยละ 95 ขนส่งโดยวิธีการขนส่งทางทะเล ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นวิธีการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าจากผู้ขายในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่งได้ครั้งละมาก ๆ ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกกว่าการขนส่งวิธีอื่น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ใช้เนื้อที่บรรจุมากและมีมูลค่าต่ำ เช่น สินค้าเกษตรกรรม ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการส่งออกของประเทศไทย เพราะฉะนั้นการขนส่งทางทะเลจึงมีส่วนสำคัญในการเสริมสร้างฐานะและโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้มีเสถียรภาพที่มั่นคง ทั้งนี้การขนส่งทางทะเลจึงสมควรที่จะได้มีการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นควบคู่ไปกับการพัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศของไทยที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปีโดยในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา(2519-2523) มูลค่าการส่งออกได้เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 23.32 ต่อปี¹

¹ กระทรวงพาณิชย์, กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, การค้าต่างประเทศของประเทศไทย 2523, หน้า 19.

ปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศส่วนใหญ่ยังขึ้นอยู่กับ การส่งสินค้าออกและนำสินค้าเข้าซึ่งคิดเป็นร้อยละ 44.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (G.D.P.)¹ จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่าในระยะ 5 ปีที่ผ่านมามูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นจาก 165,375 ล้านบาทในปี 2520 มาเป็น 369,747 ล้านบาทในปี 2524 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 968,400 ล้านบาทในปี 2529 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแนวโน้มของ

ตารางที่ 4
การค้าระหว่างประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

ท.ศ.	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออกและนำเข้า	การเปลี่ยนแปลง (%)
2520	71,198	94,177	165,375	23.7
2521	83,065	108,899	191,964	16.1
2522	108,179	146,161	254,340	32.5
2523	133,197	188,686	321,883	26.0
2524	153,001	216,746	369,747	14.9

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย ท.ศ. 2525

¹ คาคกรณโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม การพาณิชย์นาวี

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคตจะคงเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน และจะต้องมีเรืออย่างเพียงพอสำหรับการขนส่งสินค้าในปริมาณดังกล่าว

ความเติบโตของกองเรือพาณิชย์ไทยกับการค้าระหว่างประเทศของไทย

ความเติบโตของกองเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของไทยอาจวัดได้จากจำนวนลำ (Vessels) และระวางบรรทุก (Tonnage) ของเรือเดินทะเลลึกที่จดทะเบียนในประเทศไทย โดยทั่วไปกองกำลังพาณิชย์ระหว่างประเทศของไทยขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตลอดเวลา ถึงปัจจุบัน (30 มิถุนายน 2526) ประเทศไทยมีเรือพาณิชย์ทั้งสิ้น 149 ลำ มีระวางบรรทุกรวมทั้งสิ้น 678,577 เทกเวทตัน จำแนกเป็นเรือสินค้า 87 ลำ ระวางบรรทุก 435,341 เทกเวทตัน และเรือน้ำมัน 62 ลำ ระวางบรรทุก 243,236 เทกเวทตัน¹

กองเรือที่ประเทศไทยมีอยู่ขณะนี้หาได้เพียงพอกับความต้องการในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกของประเทศไม่ ทั้งนี้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยเกือบทั้งหมดต้องอาศัยเรือต่างประเทศทั้งสิ้น 5

จากตารางที่ 5 จะเห็นว่าตั้งแต่ปี 2517 ถึงปี 2524 ปริมาณสินค้าเข้าและปริมาณสินค้าออกที่ขนถ่ายโดยเรือสังกัดภายใต้ธงไทย ๗ ท่าเรือกรุงเทพฯ-ศรีราชา มีน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าเข้า-ออกที่ขนส่งโดยเรือต่างประเทศ กล่าวคือ เรือไทยรับขนถ่ายระหว่างร้อยละ 3.59-7.12 หรือเฉลี่ยร้อยละ 5.06 ของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทางทะเล ซึ่งจะเห็นว่าเรือไทยมีส่วนในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกน้อยมาก การที่ท้องฝั่งเรือต่างชาติเกือบ 95% นั้น ย่อมเป็นอันตรายข้อเสียดิรรภาพทางเศรษฐกิจการขยายตัวการค้าของประเทศอย่างยิ่ง²

¹ ดูในภาคผนวก ก

² สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, กระทรวงคมนาคม, แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2525-2529 (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์), หน้า 3.



ตารางที่ 5
ปริมาณสินค้าที่ชนโดยเรือไทย

หน่วย : เมตริกตัน

ท.ศ.	ปริมาณสินค้าเข้า-ออกทางเรือ		รวม	ชนโดยเรือไทยทั้งหมด	
	สินค้าเข้า	สินค้าออก		ปริมาณ	ร้อยละ
2517	11,200,573	8,765,609	19,966,182	716,732	3.59
2518	11,315,427	8,782,837	20,098,264	803,808	4.00
2519	12,941,520	11,782,292	24,723,812	897,773	3.63
2520	15,072,049	12,230,508	27,302,557	1,124,515	4.12
2521	15,822,841	12,138,942	27,961,783	1,473,885	5.27
2522	17,886,653	12,185,785	30,072,438	2,015,960	6.70
2523	18,551,926	12,458,097	31,010,023	1,890,972	6.09
2524	16,767,489	14,954,665	31,722,154	2,258,782	7.12
				เฉลี่ย	5.06

ที่มา : กรมศุลกากรและการท่าเรือ ฯ

หมายเหตุ : เป็นปริมาณสินค้าเฉพาะที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพฯและศรีราชา

การที่เป็นเช่นนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น การส่งสินค้าเข้าคิราคาซี.ไอ.เอฟ. ซึ่งให้สิทธิผู้ขายที่จะเลือกส่งสินค้ามาให้แก่ผู้ซื้อในประเทศไทยเอง เป็นธรรมดาที่ผู้ขายซึ่งเป็นชาวต่างประเทศจะส่งสินค้าไปกับเรือสัญชาติของตนก่อน ถ้าเรือสัญชาติของตนไม่พอ จึงจะใช้บริการเรือของประเทศอื่น ดังนั้นในเที่ยวกลับของเรือไทยมีสินค้าบรรทุกมาน้อยส่วนมากกลับมาเรือเปล่าที่เป็นเช่นนี้เพราะเราขาดทุนมหาศาลในต่างประเทศประการหนึ่งและ

เส้นทางเดินเรือของเรือไทยไม่ผ่านท่าเรือของประเทศสำคัญ ๆ ที่ส่งสินค้าเข้ามาขายยังประเทศไทยอีกประการหนึ่ง ก็จะได้เห็นได้จากรายงานของนักศึกษาวิชาพัฒนาเศรษฐกิจ รุ่นที่ 4 ว่า "เรือบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด ขาออกสินค้าเค็มระวาง แค้ชากลับ กลับเรือเปล่า เพราะเมืองท่าที่ไปไม่มีสินค้าหลักส่งมาประเทศไทยโดยตรง ทำให้เสียค่าใช้จ่ายสูง" การที่คอนส่งสินค้าเข้า ต้องตกลงทำสัญญาในราคา ซี.ไอ.เอฟ. เพราะเมืองไทยมีกองเรือพาณิชย์ไม่เพียงพอที่จะอำนวยความสะดวกขนส่งสินค้าเข้าได้อย่างทั่วถึง. ในด้านสินค้าออกก็เช่นเดียวกัน จะเห็นว่าปริมาณสินค้าออกเกือบทั้งหมดคนโดยเรือต่างชาติ ที่เป็นเช่นนี้เพราะการทำสัญญาขายสินค้าของไทย คิคราคา เอฟ.ไอ.บี. ซึ่งให้อ่านาบัญชีที่จะจัดเรือมารับสินค้าเอง หรืออาจมอบหมายให้ผู้ขายจัดหาเรือบรรทุกสินค้าส่งไปให้ผู้ซื้อ ความจริงข้อนี้เห็นได้จากสัญญาขายข้าวโพคระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่นคือการทำสัญญาขายข้าวโพคให้ประเทศญี่ปุ่น ส่วนมากพ่อค้าไทยทำสัญญาส่งมอบในราคา เอฟ.ไอ.บี. ญี่ปุ่นจึงเป็นฝ่ายจัดหาเรือเข้ามาขนข้าวโพคจากประเทศไทยเอง ถ้าจะพิจารณาถึงเรื่องหลักการทำสัญญาขายสินค้าออกในราคา เอฟ.ไอ.บี. ก็มีสาเหตุเช่นเกี่ยวกับการส่งสินค้าเข้าในราคา ซี.ไอ.เอฟ. คือประเทศไทยไม่มีกองเรือพาณิชย์เพียงพอที่จะอำนวยความสะดวกได้อย่างทั่วถึงนั่นเอง พ่อค้าจึงต้องทำสัญญาขายและซื้อในราคาทั้งกล่าว

ซึ่งการที่เรือสัญชาติไทยมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกเพียงเล็กน้อยนี้เป็นเครื่องชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยขาดกำลังพาณิชย์นาวีที่จะช่วยส่งเสริมการค้าต่างประเทศอยู่เป็นจำนวนมาก

นโยบายและการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีของรัฐบาลไทย

การประกอบกิจการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่ลงทุนสูง และต้องแข่งขันกันมาก นอกจากนี้ในบางเส้นทางยังมีลักษณะผูกขาดอีกด้วย เพราะฉะนั้นกิจการประเภทนี้จึงไม่ค่อยมีใครอยากเข้ามาลงทุน ดังนั้นรัฐบาลจึงจำเป็นต้องให้การสนับสนุนส่งเสริมรวมทั้งคอยควบคุมดูแลให้การแข่งขันและการดำเนินธุรกิจเป็นไปในแนวทางที่ถูกต้อง

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ตระหนักถึงความสำคัญของกิจการขนส่งทาง

เรือระหว่างประเทศมานาน และได้ให้การส่งเสริมกิจการนี้ในขอบเขตแห่งอำนาจที่คณะกรรมการฯ จะให้ได้โดยได้มีการกำหนดให้กิจการนี้เป็นกิจการที่อยู่ในข่ายได้รับการส่งเสริมการลงทุนมาตั้งแต่ พ.ศ. 2505 โดยอยู่ในบัญชีประเภท ก. ลำดับที่ 63 มีการกำหนดขนาดของกิจการว่าจะต้องใช้เรือเดินทะเลขนาดไม่น้อยกว่า 8,000 ตันกรอส และมีเงื่อนไขว่าจะต้องทำการเดินเรือระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ และต้องรับพนักงานไทยเป็นนักเรียนการเดินเรือและการช่างกลเรือด้วย ซึ่งต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงขนาดและเงื่อนไขการให้การส่งเสริมมาหลายครั้ง ครั้งล่าสุดได้มีการประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2520 กำหนดประเภทกิจการเป็นกิจการขนส่งทางเรือประเภทที่ 6.3 โดยกำหนดขนาดลงทุนไว้ไม่น้อยกว่า 50 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) ซึ่งปัจจุบันมีบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทย 21 บริษัทได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน¹ ดังนี้

1. เป็นบริษัทเดินเรือที่เข้าชมรมไทย-ญี่ปุ่น และชมรมญี่ปุ่น-ประเทศไทย 3 ราย คือ บริษัท ไทยพาณิชย์นาวี จำกัด บริษัท จุฑานาวี จำกัด และบริษัท ไทยวิสาหกิจสากลเดินเรือ จำกัด
2. เป็นบริษัทเดินเรือที่เข้าชมรมไทย-ยุโรป และชมรมยุโรป-ไทย 1 ราย คือ บริษัท ยูนิไทย จำกัด
3. เป็นบริษัทเดินเรือที่ไม่ได้เข้าชมรมการเดินเรือ (Non-Conference) 17 ราย ส่วนใหญ่จะวิ่งรับขนส่งสินค้าอยู่ในเส้นทางกรุงเทพฯ-มาเลเซีย-สิงคโปร์-อินโดนีเซีย

กิจการขนส่งสินค้าทางทะเล นอกจากจะเป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแล้ว รัฐบาลยังมีนโยบายที่สำคัญอีก 3 ประการในอันที่จะสนับสนุนและส่งเสริมให้กิจการขนส่งสินค้าทางทะเลเจริญก้าวหน้าและพัฒนาให้ทันกับการพัฒนาประเทศด้านอื่น ๆ กล่าวคือ

- ก. แขนงแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521
- ข. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521
- ค. ข้อเสนอของคณะกรรมการแห่งชาติในกิจการค้าเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ

¹ดูรายชื่อบริษัทเดินเรือที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริม

ก. แผนแม่บทการพัฒนากิจการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ของคณะกรรมการพัฒนาการ
พัฒนาการพาณิชย์ของคณะกรรมการบริหารสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่ง-
ชาติ ได้จัดทำเสร็จเรียบร้อยแล้ว และผ่านการพิจารณาเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีแล้วเมื่อ
วันที่ 3 ตุลาคม 2521 ซึ่งแผนแม่บทนี้ได้วางแนวทางตั้งเป้าหมายในการพัฒนาการพา-
ณิชยนาวิไว้ด้วย นับเป็นแผนแม่บทฉบับแรกที่ขึ้นในประเทศไทยสำหรับเป็นแนวทางการ-
พัฒนาการนี้ ซึ่งมีสาระสำคัญพอสรุปได้ดังนี้

นโยบายและเป้าหมายการพัฒนาพาณิชย์ไทย

1. การขยายกองเรือพาณิชย์

นโยบาย รัฐจะให้การส่งเสริมเพื่อขยายกองเรือพาณิชย์ให้สามารถรับ
ขนส่งสินค้าเข้า-ออก เพิ่มมากขึ้นทั้งปริมาณและประสิทธิภาพอันจะก่อให้เกิดเสถียรภาพ
ทางเศรษฐกิจ

เป้าหมาย ในช่วงของแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) กอง
เรือพาณิชย์ไทยจะเพิ่มระวางให้สามารถมีส่วนในการรับขนส่งสินค้า เข้า-ออกไม่ต่ำกว่า
3.63 ล้านตัน หรือร้อยละ 10 ของสินค้าเข้า-ออกทางทะเลทั้งหมด ในที่สุดท้ายของแผน
และสำหรับเป้าหมายในที่สุดท้ายของช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2534) กำหนดให้
เรือไทยมีส่วนในการรับขนส่งสินค้าเข้า-ออกไม่ต่ำกว่า 6.37 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ
15 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทางทะเลดังกล่าวที่ 6

ตารางที่ 6

เป้าหมายการขนส่งสินค้าโดยเรือไทย

หน่วย: ล้านตัน

พ.ศ.	ปริมาณสินค้าเข้า-ออก	เรือไทยขน	
		ปริมาณ	ร้อยละ
2524	31.72	2.25	5
2529	36.27	3.63	10
2534	42.55	6.37	15

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าพาณิชย์

เพื่อที่จะให้บรรลุเป้าหมายการขนส่งสินค้าเข้า-ออกโดยเรือไทยดังกล่าว ประเทศไทยจะต้องมีกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นในช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 อีก 358,000 เทตเวทตัน หรือเป็นจำนวนเรือประมาณ 28 ลำ โดยแยกเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง 26 ลำ และเรือบรรทุกน้ำมันดิบอีก 2 ลำ เมื่อรวมกับระวางเรือที่มีอยู่จะทำให้กองเรือพาณิชย์ไทยมีระวางเรือรวมเมื่อสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 เท่ากับ 806,038 เทตเวทตัน และเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 กองเรือพาณิชย์ไทยจะมีระวางเรือเพิ่มขึ้นอีก 556,000 เทตเวทตัน หรือเป็นจำนวนเรือเพิ่มอีก 41 ลำ ดังนั้นในที่สุดท้ายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ประเทศไทยจะมีเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศจำนวน 128 ลำ คิดเป็นระวางเรือรวมทั้งสิ้น 1,362,038 เทตเวทตัน ดังในตารางที่ 7

ตารางที่ 7

เป้าหมายความต้องการการขยายกองเรือพาณิชย์

พ.ศ.	ความต้องการรวม		จำนวนประเภทเป็น			
	ลำ	ระวางเทตเวทตัน	เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือน้ำมัน(1)	
			ลำ	ระวางเทตเวทตัน	ลำ	ระวางเทตเวทตัน
2521(มีอยู่)	59	448,038	57	307,623	2	140,415
2525-29	28	358,000	26	284,000	2	74,000
2530-34	41	556,000	39	440,000	2	116,000

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

หมายเหตุ: (1) ไม่รวมเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง

กองเรือพาณิชย์ที่สมบูรณ์ จะต้องประกอบด้วยเรือสินค้าหลายประเภท เป็นต้นว่า เรือบรรทุกสินค้าแห้ง ซึ่งจำแนกเป็นเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Bulk Carrier) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Break Bulk Vessel) และเรือคอนเทนเนอร์ (Containership) ส่วนเรือบรรทุกสินค้าเหลว (Liquid Cargoes) ส่วนใหญ่จะ

เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน (Crude Carrier) และเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน (Product Carrier) การมีกองเรือพาณิชย์ที่ประกอบด้วยเรือทั้งที่เป็นเรือสินค้าเฉพาะกิจและเรือสินค้าแบบดั้งเดิม (Conventional ship) ย่อมเป็นหลักฐานแสดงถึงสภาพทางเศรษฐกิจและความมาสุกของประชาชนว่าจะมีเรือขนส่งสินค้าทุกประเภทเข้า-ออกประเทศทั้งในยามปกติและในยามฉุกเฉิน สำหรับเป้าหมายความต้องการกองเรือพาณิชย์ จำแนกตามประเภทเรือ อยู่ในตารางที่ 8

ตารางที่ 8

เป้าหมายความต้องการกองเรือพาณิชย์จำแนกตามประเภทเรือ

ท.ศ.	ประเภทเรือบรรทุกสินค้าแห้ง					เรือบรรทุกน้ำมัน	
	ลำ	ระวาง DWT	Break Bulk DWT	Bulk DWT	Feeder Cont. DWT	ลำ	ระวาง DWT
2521 (มีอยู่)	57	307,623	307,623	—	—	2	140,415
2529	26	284,000	116,000	150,000	18,000	2	74,000
2534	39	440,000	—	—	—	2	116,000

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

2. การเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่

นโยบาย รัฐจะดำเนินการให้สายการเดินเรือของไทยเปิดเส้นทางเดินเรือในเส้นทางที่ไม่มีเรือไทยให้บริการเป็นประจำ รวมทั้งหาทางดำเนินการให้เรือไทยมีส่วนในการรับช่วงขนส่งสินค้า (Feeder Service)

เป้าหมาย ในช่วงของแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 รัฐบาลจะดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุน ดังนี้

- ให้มีเรือพาณิชย์ไทยเดินในเส้นทางอเมริกา และออสเตรเลีย
- ขยายกองเรือพาณิชย์ในเส้นทางยุโรป ตะวันออกกลางทั้งที่เป็นสายการเดินเรือประจำและเรือจร ทั้งนี้โดยมิให้เกิดปัญหาแก่สายเดินเรือประจำของไทยที่มีอยู่

- ให้มีเรือรับช่วงคอนเทนเนอร์ ในเส้นทางกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ และ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง
- ให้เรือบรรทุกน้ำมันดิบของไทยมีส่วนในการขนน้ำมันจากประเทศใน เอเชียและตะวันออกกลาง

3. การเปิดซ่อมและสร้างเรือ

นโยบาย รัฐจะให้การส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการซ่อมและสร้างเรือในประเทศไทย ในระยะแรกจะเร่งรัดกำหนดมาตรการส่งเสริมให้มีผู้ซ่อมเรือ เคินทะเลที่สามารถซ่อมเรือไทยขนาดใหญ่ได้ รวมทั้งสามารถซ่อมเรือพาณิชย์ต่างชาติ ที่ต้องการใช้บริการใ้ก็อีกด้วย ในระยะต่อไปจะเร่งรัดพัฒนาให้มีการต่อเรือขึ้นใช้เอง ภายในประเทศและเพื่อส่งออก

เป้าหมาย ในช่วงของแผนพัฒนา ฉบับที่ 5 จะให้มีผู้ซ่อมเรือที่สามารถ ให้บริการซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 20,000 เททเวทตัน และจะพัฒนาผู้เรือที่มีอยู่พร้อมกัน ไปด้วย สำหรับการสร้างเรือในประเทศจะมุ่งการสร้างเรือประเภทธรรมดาเพื่อให้ใช้ในส่วนราชการและเอกชน

4. การพัฒนากำลังคนพาณิชย์นาวี

นโยบาย รัฐจะดำเนินการจัดตั้งสถาบันเทคโนโลยีการเดินเรือเพื่อผลิต กำลังคนด้านกาเดินเรือทุกระดับและทุกประเภทให้พอเพียงกับความต้องการใช้ในกิจการเดินเรือของเอกชน รวมทั้งการพัฒนากำลังคนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวี

เป้าหมาย จะดำเนินการดังนี้

- การพัฒนากำลังคนฝ่ายการเดินเรือ (Sea-Going Manpower) รัฐโดยกรมเจ้าท่าจะเร่งรัดการผลิตกำลังคนการเดินเรือทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกล ให้พอเพียงกับความต้องการในปัจจุบันและในอนาคต ในช่วงแรกของแผนพัฒนา จะรับนักเรียนเข้าเรียนให้ได้ปีละ 100 คน และในช่วงปลายแผนพัฒนา จะเพิ่มขึ้นเป็น 200 คน พร้อมกันนี้จะจัดให้มีหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้นทั้งที่เป็นการฝึกเพื่อยกระดับฐานะ (Upgrade Training) และการฝึกอบรมพิเศษ (Specialized Training)

รวมทั้งการผลิตลูกเรือทุกระดับและทุกประเภทให้พอเพียงอีกด้วย

- การพัฒนากำลังคนด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี จักให้มีการสอนวิชาที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวีทั้งในระดับปริญญาและระดับต่ำกว่าปริญญา โดยจักให้มีการสอนวิชาเศรษฐศาสตร์ทางเรือ (Shipping Economics) วิชาการจัดการทางเรือ (Shipping Management) วิชาสถาปัตยกรรมนาวี (Naval Architecture) และวิชา Marine Engineering ในระดับมหาวิทยาลัย และจักให้มีการสอนวิชาชิปปิงในระดับต่ำกว่าปริญญาอีกด้วย

- จักให้มีหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้นด้านการจัดการแก่ผู้ทำงานในระดับการจัดการและบริหารในธุรกิจพาณิชย์นาวี เพื่อยกระดับความสามารถด้านการจัดการและการบริหาร

5. การพัฒนาท่าเรือเกินทะเล

นโยบาย รัฐจะพิจารณาก่อสร้างท่าเรือเกินทะเลในภาคตะวันออกและภาคใต้เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค พร้อมกันนี้จะเร่งรัดปรับปรุงท่าเรือของรัฐที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รัฐจะพิจารณาบทบาทท่าเรือเกินทะเลของเอกชนให้มีส่วนร่วมในการขนถ่ายสินค้ามากขึ้นเพื่อลดความคับคั่งของท่าเรือของรัฐและลดภาระของรัฐในการลงทุนในด้านนี้ รวมทั้งพิจารณากำหนดค้ำประกันค่าภาระที่ท่าเรือเรียกเก็บจากผู้ให้บริการเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเกื้อกูลต่อการค้าระหว่างประเทศ

เป้าหมาย จะให้มีการสร้างท่าเรือน้ำลึกอันได้แก่ ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือสงขลา ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด เพื่อให้เป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายว่าท่าเรือแหลมฉบังจะให้บริการขนถ่ายสินค้าบรรจุในตู้สินค้า (Container) สินค้าทั่วไป และสินค้าเกษตร ส่วนท่าเรือมาบตาพุดนั้นจะเป็นท่าเรือสินค้ากองที่ใช้ในอุตสาหกรรมหนัก

6. การเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎระเบียบการบริหารด้านพาณิชย์นาวี

นโยบาย รัฐจะพิจารณาแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวีเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและเกื้อกูลต่อการพัฒนาการพาณิชย์นาวี

เป้าหมาย การเปลี่ยนแปลงแก้ไขกลไกการบริหาร จะพิจารณาจัดทำกรอบคูกานพาณิชย์นาวีทั้งหมด ไม่จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องการเดินเรือเท่านั้น แต่จะพิจารณาถึงกฎข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับวิธีการศุลกากร วิธีการการใช้ท่าเรือและอื่น ๆ

มาตรการการพัฒนาพาณิชย์นาวี

มาตรการที่ใช้มีด้วยกัน 8 ประการดังนี้

1. มาตรการด้านภาษี
2. มาตรการด้านการเงิน
3. มาตรการการสงวนสินค้าลงเรือไทย
4. มาตรการการเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่และขยายกองเรือ
5. มาตรการพัฒนาท่าเรือทะเล
6. มาตรการพัฒนาอู่เรือ
7. มาตรการพัฒนากำลังคนพาณิชย์นาวี
8. มาตรการการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกลไกการบริหารคานพาณิชย์นาวี



การพัฒนาพาณิชย์นาวีจะต้องดำเนินการเป็นขบวนการที่ต่อเนื่องกัน ซึ่งจะต้องกำหนดมาตรการที่แน่ชัดเป็นมาตรการที่จะสัมฤทธิ์ผลในทางปฏิบัติ และจะต้องมีความคล่องตัวทางคานบริหารมาตรการ ทั้งนี้เพราะการพัฒนาพาณิชย์นาวีต้องใช้เวลาและต้องมีการพัฒนาคานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไปพร้อม ๆ กัน เช่น คานกำลังคน คานเทคโนโลยีการจัดการคานการประกอบการ คานการเงิน และมาตรการคานต่าง ๆ ที่จะให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวี

1. มาตรการด้านภาษี รัฐบาลจะให้การลดหย่อนภาษีตามพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 มาตรา 16(2) ซึ่งให้ผูถือหุ้นของนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเล และที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย หรือที่ประกอบกิจการอู่เรือตามที่กำหนด ได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคลดังกล่าว และจะให้สิทธิประโยชน์ตามมาตรา 16(3) แห่งกฎหมายดังกล่าว ซึ่งให้ผูส่งของซึ่งส่งของที่เป็นผลิตภัณฑ์จากประเทศไทยออกไปยังต่างประเทศโดยเรือไทย หรือส่งหรือนำของจากต่าง-

ประเทศเข้มาายังประเทศไทย มีสิทธิหักเงินจำนวนไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าระวางและ
หรือเงินอย่างอื่นที่ไ้เสียไปคามปกติในการขนส่งคังกล่าว ออกจากเงินไ้สุทธิหรือกำไร
สุทธิ การให้สิ่งจูงใจทางค่านภาษีตามทักกล่าวมา จะคังถูกไ้เกิดการลงทุนขยายกองเรือ
พาณิชย์และกิจการซ่อม-สร้างเรือในประเทศ สำหรับการให้สิทธิประโยชน์ตามมาตรา 16
(3) ซึ่เป็นการให้สิทธิประโยชน์ทางอ้อม จะมีผลให้พ่อค้าหันมาใช้บริการเรือไทยมากขึ้น
ซึ่งจะนำไปสู่การลงทุนจัดหาเรือใหม่เพิ่มคามไปค้วย

สำหรับมาตรการทางค่านภาษีที่จะนำมาใช้ส่งเสริมอุตสาหกรรมซ่อม-สร้างเรือ
ในประเทศนั้น รัฐจะพิจารณาขวนภาษีชิ้นส่วนอะไหล่ที่คองส่งเข้มาจากต่างประเทศเพื่อ
ใช้ในการซ่อม-สร้างเรือเกินทะเล และพิจารณาขวนหรือลดหย่อนภาษีการค้าสำหรับชิ้น-
ส่วนอะไหล่ที่ผลิตไ้ในประเทศซึ่งใช้ในการนี้อีกค้วย สำหรับการส่งเสริมการสร้างเรือและ
สิ่งลายน้ออื่น ๆ นั้น รัฐจะพิจารณากำหนดประเภทและขนาดของเรือ ตลอดจนสิ่งลายน้อ
ให้ค้อหรือสร้างจากอู่ภายในประเทศ

2. มาตรการค่านการเงิน ปัจจุบันแหล่งเงินทุนหรือสินเชื่อก่อการซื้อเรือ
ก็ค้ การซ่อมสร้างเรือก็ค้ ไ้จากธนาคารพาณิชย์และบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประ-
เทศไทย อัตรากอเบี้ยที่ธนาคารหรือบริษัทฯ เรียกจากผูู้ยืมในธุรกิจนี้บ้ว่าสูงมากเมื่อ
เปรียบเทียบกับประเทศอื่น ซึ่มีอัตรากอเบี้ยผูู้ยืมเพื่อจัดหาเรือในต่างประเทศอยู่ระหว่าง
ร้อยละ 4-8 และเวลาดการน้อนชำระหนี้ก็ค้เป็นระยะยาวอีกค้วย เพื่อเร่งรัดให้บรรจู่เป้า-
หมายการพัฒนาพาณิชย์นาวี รัฐบาลจะจัดคังกองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวีโดยในระยะแรก รัฐบาลจะจัดสรรเงินงบประมาณให้กับกองทุนปีละ 400-500 ล้านบาท เป็นระยะเวลาค้ค้อ
กัน 4-5 ปี เพื่อให้ผูู้ยืมในกิจการอู่เรือและการจัดหาเรือในอัตรากอเบี้ยต่ำ และพร้อมกัน
นั้น รัฐจะหาแหล่งเงินกู้กอเบี้ยต่ำทั้งในและนอกประเทศมาให้ผูู้ยืมในกิจการค่านนี้

3. มาตรการการสงวนสินค้างเรือไทย จะใช้มาตรการคังนี้

ค่านสินค้างออก สินค้างออกที่รัฐบาลเป็นผู้เจรจากาการขาย จะเจรจาขอส่วน
แบ่งสินค้างที่ขายให้ลงเรือไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของสินค้างที่ขาย ในกรณีสินค้างเอกชน
จะหามาตรการให้เอกชนขายในราคา ซี.ไอ.เอฟ.

ก้านสินค้าเข้า

- สินค้าของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ จะเอาบทบัญญัติตามมาตรา 17(1) แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 มาใช้บังคับ คือให้สินค้าของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจบรรทุกโดยเรือไทย

- สินค้าที่รัฐบาลเจรจาซื้อโดยตรง ได้แก่ การซื้อน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป จะให้เรือไทยมีส่วนในการขนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของปริมาณซื้อและในการเจรจาซื้อจะพิจารณากำหนดปริมาณและวงการค้าส่งมอบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับเรือบรรทุกน้ำมันไทยที่มีอยู่

- จะหามาตรการที่เหมาะสมให้สินค้าที่นำเข้ามาโดยเอกชนขนโดยเรือไทยเป็นต้นว่า สินค้าประเภทขนที่นำเข้ามาโดยได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนก็ดี หรือจากเงินกู้ในประเทศก็ดี ขนโดยเรือไทย จะพิจารณายังคงให้สินค้าที่หุ้มเพื่อยักของขนโดยเรือไทย โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 17(3) แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 การหามาตรการให้เอกชนซื้อสินค้าในราคา เอฟ.โอ.บี. เพื่อให้ค่าประกันภัย และค่าระวาง อยู่กับบริษัทคนไทย และในกรณีการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางมายังโรงกลั่นในประเทศ จะเจรจาให้บริษัทน้ำมันแบ่งสินค้าไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ลงเรือไทยในช่วงของแผนพัฒนา ฉบับที่ 5

4. มาตรการการเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่และขยายกองเรือ จะทำดังนี้

- รัฐบาลจะดำเนินการให้สายเดินเรือของรัฐและ/หรือเอกชน เปิดเส้นทางใหม่ เพื่อทำหน้าที่บุกเบิก โดยเฉพาะเส้นทางสายอเมริกาและสายออสเตรเลีย และเพื่อมิให้เป็นภาระค่าน้ำมันประมาณ รัฐบาลจะเปิดโอกาสให้เอกชนดำเนินการแทนในเส้นทางที่มีเรือพาณิชย์ไทยพอเพียงแล้ว

- รัฐบาลจะพิจารณาคำเนิการใช้มาตรการทางกฎหมายและการเจรจา เพื่อให้การรับช่วงขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์และสินค้าอย่างอื่น ๆ (Transshipment) จากสิงคโปร์และฮ่องกงมาไทย และจากไทยไปสิงคโปร์-ฮ่องกงลงเรือรับช่วง (Feeder Ships) ที่เป็นของคนไทย

- รัฐบาลจะส่งเสริมสนับสนุนให้มีสายการเดินเรือของไทยในเส้นทาง

ยุโรปเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งจะสนับสนุนสายเคเบิลเรือในเส้นทางยุโรปให้มีจำนวนเรือมากกว่า
ปัจจุบัน ทั้งนี้โดยมิให้เป็นปัญหาแก่สายการเดินเรือประจำของไทยที่มีอยู่

5. มาตรการพัฒนาท่าเรือทะเล รัฐจะเร่งสร้างท่าเรือทะเลทาง
ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยจะพิจารณาเลือกสถานที่ก่อสร้างท่าเรือเดินเรือที่จะให้เกิด
ประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากที่สุด รวมทั้งจะเป็นตัวเสริมการพัฒนาภูมิภาคและการพัฒนาอุท-
สาหกรรมหนักของประเทศ และรัฐจะพิจารณาเร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ภาคใต้
ได้แก่ สงขลา และภูเก็ต เพื่อเกื้อกูลต่อการส่งออกซึ่งสินค้าทางการเกษตรของภูมิภาคนี้

รัฐจะพัฒนาท่าเรือที่มีอยู่ของรัฐให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงการ
บริหารและการจัดหาเครื่องจักรเครื่องมือที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าในบริเวณท่าเรือให้พอ
เพียง ซึ่งจะช่วยลดความคับคั่งของท่าเรือ รวมทั้งการลงทุนก่อสร้างสถานีสินค้าคอนเทน-
เนอร์ (Container Freight Station)

สำหรับท่าเรือเอกชนที่มีอยู่ ซึ่งมีความสำคัญในการค้าระหว่างประเทศ แต่ยังมี
มีบทบาทจำกัดอยู่เฉพาะการบรรทุกสินค้าเพื่อการส่งออกนั้น รัฐจะพิจารณาให้มีบทบาทใน
การขนถ่ายสินค้าเข้าด้วย พร้อมทั้งรัฐจะได้พิจารณากำหนดอัตรากำแพงที่เรียกเก็บ
จากผู้ใช้ท่าเรือเหล่านี้ด้วย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งผู้ลงทุนและผู้ให้บริการ ซึ่งจะเป็น
การสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับ
ที่ 58 ที่กำหนดให้กิจการท่าเรือทะเลให้บริการในการจอดเทียบ บรรทุก และขนถ่าย
แก่เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส ขึ้นไป เป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค อัน
กระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน

6. มาตรการพัฒนาอู่เรือ การพัฒนาอู่เรือทะเลที่สามารถให้การซ่อม
สร้างเรือทะเล นอกจากใช้มาตรการด้านภาษีและมาตรการทางด้านการเงินแล้ว
จำเป็นจะต้องมีมาตรการทางด้านอื่น ๆ อีกด้วย ทั้งนี้ ในช่วงของแผนพัฒนา ฉบับนี้
รัฐจะขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศเพื่อมาทำการศึกษาและให้คำแนะนำแก่รัฐในการ
พัฒนาอู่เรือ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาขีดความสามารถทางด้านการบริหารและทางด้านเทคนิค
ของอู่เรือที่มีอยู่และเพื่อก่อสร้างอู่เรือใหม่หากจำเป็น

รัฐได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าโอกาสที่ประเทศไทยจะพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในประเทศนั้นมีอยู่มาก ทั้งนี้เพราะความได้เปรียบด้านแรงงานและอื่น ๆ ดังนั้น รัฐ จะเร่งพิจารณาให้มีข้อมเรือขนาด 20,000 เกทเวทตัน โดยจะให้การสนับสนุนทั้งทาง ด้านการเงินและทางด้านการภาษี และการจัดหาบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับในระยะ ยาว รัฐจะสงวนที่ดินไว้เพื่อการก่อสร้างข้อมเรือในบริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกที่ ใกล้เคียงกับเขตที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและย่านอุตสาหกรรมหนัก รวมทั้งจัดหาบริการ และสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ที่จำเป็นเข้าไปให้ถึงที่ข้อมเรือเพื่อส่งเสริมให้มีผู้สนใจที่จะมาลงทุนสร้างข้อมเรือในบริเวณที่ซึ่งได้สงวนไว้เพื่อการนี้อีกด้วย

7. มาตรการการพัฒนากำลังคนพาณิชยนาวิ รัฐบาลจะพิจารณาความเหมาะสมของส่วนราชการที่จะรับผิดชอบในการพัฒนากำลังคนด้านนี้ โดยจะคำนึงถึงความเหมาะสม ด้านความพร้อมเจริญของบุคลากร ในการสอนและความสามารถที่จะดึงดูดบุคลากร ในการสอนไว้ได้นานที่สุด รวมทั้งให้หน่วยการผลิตและหน่วยการออกใบอนุญาต (Certificate) แยกออกจากกันดังเช่นประเทศอื่น ๆ คือปฏิบัติ

สำหรับการพัฒนากำลังคนในธุรกิจพาณิชยนาวิ¹ จะมีการศึกษาทั้งระดับอุดมศึกษา และต่ำกว่าพร้อมกันไปด้วย และรัฐบาลจะขอความร่วมมือจากสถาบันเอกชน เช่น สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทยให้พิจารณาจัดหลักสูตรการฝึกอบรมระยะสั้นทางด้าน การจัดการแก่ผู้ทำงานในธุรกิจพาณิชยนาวิ เพื่อให้ผู้ทำงานระดับการจัดการมาประยุกต์ใช้ในการบริหารงานอื่นจะเป็นการช่วยยกระดับขีดความสามารถด้านการจัดการ

8. มาตรการการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎกระทรวงบริหารบ้านพาณิชยนาวิ มี มาตรการดังนี้

- การยกเว้นกฎหมาย รัฐจะพิจารณายกเว้นกฎหมายว่าด้วยการรับ

¹ ปัจจุบันสถาบันที่เปิดสอนเกี่ยวกับการพาณิชยนาวิมี 2 แห่งคือ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เพื่อเสริมสร้างบุคลากรทางด้านเครื่องกลและการบริหาร ส่วนกรมเจ้าท่าจะเปิดสอนเน้นหนักเกี่ยวกับคนเรือ ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ก

ชนและการประกันภัยทางทะเล ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2471 ได้ระบุไว้ในมาตรา 609 และ 868 ให้มีกฎหมายเฉพาะเรื่องดังกล่าวขึ้นใช้บังคับ นอกจากนี้ก็มีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือที่ละเมิดสิทธิทางแพ่ง กฎหมายว่าด้วยการจำนองเรือ กฎหมายว่าด้วยการตรวจเรือเพื่อความปลอดภัย และกฎหมายที่จะเป็นการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

- การแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย เนื่องจากมีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีที่ออกใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ซึ่งข้อบัญญัติของกฎหมายบางมาตราอาจไม่สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐในเรื่องการพาณิชย์นาวี และไม่เป็นการส่งเสริมให้ใช้คนเดินเรือสัญชาติไทยในเรือไทยที่ค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นรัฐจะพิจารณาให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องศึกษาข้อกฎหมายต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการแก้ไขกฎหมายนั้น ๆ อันจะเป็นผลดีต่อประเทศโดยรวม

- การแก้ไขกฎข้อบังคับและระเบียบต่าง ๆ ข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การท่าเรือ การนำเรือเข้าในน่านน้ำไทย และอื่น ๆ ซึ่งออกใช้มาเป็นเวลานาน ข้อบังคับและระเบียบบางข้อขาดความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และบางข้อขาดความเหมาะสมทางปฏิบัติ เป็นการสร้างปัญหาให้แก่เจ้าของเรือ แก่ผู้ส่งสินค้าออกหรือนำเข้า ทำให้เสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลาโดยไม่จำเป็น และในหลายกรณีเป็นสาเหตุความคับคั่งการเดินเรือและการคับคั่งที่ท่าเรือ ดังนั้นรัฐจะดำเนินการแก้ไขปรับปรุงกฎข้อบังคับและระเบียบดังกล่าวให้เกื้อกูลการพัฒนาพาณิชย์นาวีและช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

- การเจรจาทำความตกลงการเดินเรือ รัฐจะเจรจาทำความตกลงการเดินเรือสองฝ่ายกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญซึ่งจะเอื้ออำนวยต่อการนำเอาบทบัญญัติตามมาตรา 16(1) แห่ง พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 มาบังคับใช้ อันจะเป็นหลักประกันเบื้องต้นแก่เอกชนที่ริเริ่มการลงทุนและ/หรือที่จะเปิดเส้นทางเดินเรือไปยังประเทศคู่สัญญาอื่น ๆ

- การจัดระบบข้อมูล รัฐจะดำเนินการให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี เป็นต้นว่า การบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับค่าระวาง การบันทึกข้อมูลถึงแหล่งที่มาของสินค้า การขนถ่ายสินค้ารับช่วงและอื่น ๆ เพื่อใช้ประโยชน์ในการศึกษา วิเคราะห์ทางเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งจะเกื้อกูลต่อการกำหนดแนวนโยบายและมาตรการการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีของประเทศ

ข. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้ผ่านการพิจารณาและประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2521 เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่การพาณิชย์นาวีอันได้แก่การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ การค้าเรือ และกิจการท่าเรือมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ ซึ่งรัฐจำเป็นต้องควบคุมท่าเรือมาเรือและส่งเสริมให้เจริญยิ่งขึ้นเพื่อให้สามารถสนองความต้องการของประเทศได้ แต่ปัจจุบันกิจการพาณิชย์นาวีอยู่ในความควบคุมของหน่วยราชการหลายแห่ง สมควรให้มีการประสานงานเพื่อควบคุม ท่าเรือมาเรือและส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องกับตามนโยบายของประเทศ และให้มีมาตรการต่าง ๆ เพื่อใช้ในการส่งเสริมและคุ้มครองการพาณิชย์นาวีของไทยให้เจริญก้าวหน้า สามารถสนองความต้องการของประเทศ และสามารถแข่งขันในการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศได้ จึงจำเป็นต้องตรา พ.ร.บ. นี้ขึ้น นอกจากนี้ พ.ร.บ. นี้ได้จัดตั้งองค์การตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและส่งเสริม ควบคุม คุ้มครองและประสานงานการพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะ และยังได้ให้อำนาจรัฐบาลและองค์การพิเศษนี้ในการกำหนดมาตรการและให้สิทธิและประโยชน์พิเศษเพื่อการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีด้วย ¹

ค. ข้อเสนอของคณะกรรมการแห่งชาติในกิจการต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2522 เห็นชอบด้วยกับข้อเสนอของคณะกรรมการแห่งชาติในกิจการต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ และมอบให้กระทรวงการคลังพิจารณาจัดหาเงินกู้จำนวนหนึ่งวงเงินปีละ 200 ล้านบาท เป็นเวลา 5-8 ปีโดยเงินที่จัดหามาได้นี้ส่วนหนึ่งจะนำไปพิจารณาให้สินเชื่อบริหารยะยาว อัตราดอกเบี้ยต่ำแก่เจ้าของเรือที่ส่งต่อเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 500 ตันกรอส จากผู้ต่อเรือภายในประเทศที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนด้วย

ทั้ง 3 ประการดังกล่าวย่อมแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของกิจการนี้และความตั้งใจของรัฐบาลที่จะพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีให้เจริญก้าวหน้าอย่างจริงจัง

¹ รูปมาตรการและสิทธิประโยชน์ที่รัฐบาลใช้เพื่อส่งเสริมพาณิชย์นาวีให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ในภาคผนวก ง

แต่เนื่องจากสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันธุรกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย อันได้แก่กิจการขนส่งทางทะเล กิจการอยู่เรือเดินทะเลและกิจการท่าเรือเดินทะเล ยังคงมีขนาดเล็กและล้าหลังประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้เพราะมีสาเหตุประการหนึ่งคือนโยบายและมาตรการการส่งเสริมการขนส่งทางทะเล และกิจการที่เกี่ยวข้องของรัฐบาล นับตั้งแต่สาระสำคัญของความแนบหมัดการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ตลอดจนสิทธิประโยชน์ ความพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 รวมทั้งข้อเสนอของคณะกรรมการแห่งชาติในกิจการต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศยังขาดการนำมาปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการด้านการเงิน คือการหาแหล่งเงินทุนหรือสินเชื่อเพื่อการซื้อเรือ การซ่อมและสร้างเรือในอัคราทอกเบี้ยต่ำ หรือรัฐบาลจะจัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวีก็ได้ ปรากฏว่าในปัจจุบันคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังไม่สามารถหาแหล่งเงิน ฎูให้ได้ รวมทั้งกองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวีก็ยังไม่ได้จัดตั้งเหล่านี้ เป็นต้น

อุปสรรคในการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย

อุปสรรคที่ทำให้การเสริมสร้างและการพัฒนากิจการเดินเรือระหว่างประเทศของไทยดำเนินไปได้ยาก อาจสรุปได้เป็น อุปสรรคภายในประเทศและอุปสรรคภายนอกประเทศ

อุปสรรคภายในประเทศ

1. เป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง การประกอบการขนส่งทางทะเลต้องใช้เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ ราคาเรือทั้งที่เป็นเรือใหม่และเรือใช้แล้วมีราคาสูง โดยเฉพาะเรือใหม่มีราคาเป็นร้อยๆ ล้านบาท และจำเป็นต้องใช้เรือหลายลำ ลำพังแต่บริษัทผู้ประกอบการไม่สามารถหาเงินจำนวนมากมาลงทุนได้ หากจะให้กู้จากสถาบันการเงินก็ต้องเสียดอกเบี้ยเป็นจำนวนมาก การที่จะได้รับผลประโยชน์กลับคืนมาให้คุ้มกับการลงทุนต้องใช้เวลานานปี เพราะการประกอบการขนส่งทางทะเลให้ผลตอบแทนต่ำ เอกชนจึงไม่สนใจที่จะมาลงทุนเพราะเสี่ยงต่อการขาดทุน สู้นำเงินไปลงทุนในกิจการอื่นที่ได้ผลตอบแทนเร็วกว่าไม่ได้

2. เป็นกิจการที่ต้องการคนที่มีความรู้ ความสามารถโดยเฉพาะมาทำเป็นงาน
- งานที่เกี่ยวกับการบริหารและการจัดการบนฝั่ง (On Shore)

เช่น งานหาสินค้าลงเรือทั้งในทลาคภายในประเทศ และทลาคในต่างประเทศที่เรือเดิน
บ้านไป งานค้านี้ต้องการผู้ซึ่งมีความรอบรู้ในเรื่องการค้าขายระหว่างประเทศ ระเบียบ
ประเพณี และกฎหมายที่ใช้อยู่ในการค้าขายสินค้านั้น ๆ ระหว่างประเทศ ทลอคจนสภาพ
เศรษฐกิจและทลาคของประเทศต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา สามารถคาดคะเน
สภาพความเป็นไปของทลาคได้อย่างถูกต้อง การขาดบุคลากรในค้านี้ ทำให้กิจการเดิน
เรือระหว่างประเทศของไทยทั้งที่เป็นของทางราชการและของเอกชนไม่เจริญก้าวหน้า
เท่าที่ควร และบางครั้งต้องจ้างคนต่างชาติมาเป็นผู้ดำเนินงานกิจการของบริษัทเดินเรือไทย
ซึ่งต้องเสียค่าจ้างชาวต่างชาติเหล่านี้เป็นจำนวนมาก

- งานที่กองกระทำบนเรือ (On Ship) คนไทยที่มีความรู้ ความสามารถ
ในงานแขนงนี้ยังมีน้อยมาก จำเป็นจะต้องจัดให้มีเพิ่มขึ้น ซึ่งต้องใช้เวลา เท่าที่ผ่านมาผู้-
ประกอบอาชีพเดินเรือพาณิชย์ส่วนใหญ่เป็นนายทหารเรือซึ่งลาออกจากราชการกองทัพเรือ
ซึ่งบุคคลเหล่านี้มีอยู่จำนวนไม่น้อยที่ไม่ประสบความสำเร็จในอาชีพเดินเรือพาณิชย์ เนื่อง-
จากไม่สามารถปรับตัวเองให้เป็นนักเดินเรือทะเลที่แท้ได้¹

แม้จะได้มีการตั้งศูนย์อบรมนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2514
โดยได้รับความช่วยเหลือจาก United Nations Development Programme
(UNDP) และองค์การกรรมกรระหว่างประเทศ (ILO) โดยกรมเจ้าท่าเป็น
ผู้รับผิดชอบการดำเนินงานของศูนย์ฝึกนี้ แต่ก็เป็นการผลิตกำลังคนในรูปแบบโครงการริเริ่ม
(Pilot project) คือรับนักเรียนได้มีละประมาณ 50 คน แบ่งเป็น ฝ่ายปลาก-
เรือ (Deck Officer) 10 คน, ฝ่ายช่างกล (Engineer Officer) 10 คน
และลูกเรือ 30 คน โดยไม่ได้รับเป็นประจำทุกปี บางปีก็รับเพียง 20 คน การฝึกอบรม
สำหรับผู้ที่อยู่ในระดับนายประจำเรือ (Officer) ใช้เวลาถึง 5 ปี ฉะนั้นจำนวนคน
ทำงานบนเรือที่ศูนย์ฝึกสามารถผลิตได้จึงไม่เพียงพอกับความต้องการ²

¹ การทำเรือแห่งประเทศไทย, สำนักวิชาการ, วิวัฒนาการการขนส่งทางน้ำ
(ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์ : 2525), หน้า 90.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 91.

ปัญหาอีกประการที่เกี่ยวกับคนประจำเรือของไทยคือ การว่าจ้างลูกเรือและคนประจำเรือนั้น ต้องคำนึงไปตามกฎหมายแรงงานของไทยซึ่งเป็นกฎหมายที่กึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการว่าจ้าง สภาพการจ้างและความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างในงานทั่วไป แต่การทำงานในเรือเค้นทะเลระหว่างประเทศนั้น มีลักษณะพิเศษกว่างานอื่นทั่วไปซึ่งต้องอาศัยหลักการพิเศษโดยเฉพาะที่กำหนดขึ้นให้สอดคล้องกับสภาพของงาน และหลักปฏิบัติการสากลในการเค้นเรือระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายดังกล่าว¹

3. ซาคการสนับสนุนอย่างจริงจังและต่อเนื่องจากรัฐบาล เนื่องจากกิจการเค้นเรือระหว่างประเทศเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง แต่มีผลตอบแทนต่ำและยังเป็นกิจการที่ต้องประสบภาวะการแข่งขันอย่างรุนแรงกับกิจการของต่างประเทศอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการของต่างประเทศที่ดำเนินงานมาแล้วอย่างมั่นคง และมีประสบการณ์มากย่อมเป็นการยากที่ผู้ประกอบการหน้าใหม่จากประเทศกำลังพัฒนาจะแข่งขันได้ จำเป็นที่รัฐต้องให้การสนับสนุนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ก. การสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐ รัฐต้องรู้สภาพของปัญหาต่าง ๆ โดยละเอียดในการประกอบการขนส่งทางทะเลที่ทำให้การประกอบการแข่งขันกับต่างประเทศเป็นไปได้ยาก แล้วหาทางช่วยแก้ปัญหาเหล่านั้น แต่จากการพิจารณาในปัจจุบัน ยังไม่อาจกล่าวได้ว่ารัฐได้ให้การสนับสนุนกิจการนี้อย่างจริงจัง² ทั้งนี้เพราะ

ก.1. การให้การส่งเสริมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนฉบับแรกได้ใช้บังคับมาตั้งแต่ พ.ศ. 2497 โดยในระยะแรกมีวัตถุประสงค์ที่จะส่งเสริมให้มีการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรมเท่านั้น แต่ต่อมาได้มีการปรับปรุงแก้ไขมาเป็นลำดับจนถึงปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งได้ขยายวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้เอกชนมาลงทุนดำเนินกิจการ

¹ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สำนักวิชาการ, วิชาการการขนส่งทางน้ำ (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์ : 2525), หน้า 91-92.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 92.

³ ดูสรุปหลักประกันและสิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.

การในประเทศกว้างขวางขึ้นกว่าเดิม คือส่งเสริมการลงทุนในกิจการอื่นด้วย ไม่จำกัด
 อยู่แต่เฉพาะกิจการอุตสาหกรรมดังแต่ก่อน อย่างไรก็ตามกิจการขนส่งทางเรือระหว่าง
 ประเทศเป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมมาตั้งแต่ต้น ซึ่งมีบริษัทเรือที่ได้รับการส่งเสริม
 แล้วถึงปัจจุบัน 21 บริษัท ซึ่งบริษัทเหล่านี้ได้รับสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ด้านภาษีอากร
 และได้รับหลักประกันตามที่กฎหมายกำหนดไว้

ซึ่งจากหลักเกณฑ์ตามกฎหมายดังกล่าวยังไม่อาจใช้เป็นมาตรการในการสนับสนุน
 กิจการเดินเรือระหว่างประเทศของไทยให้ได้อย่างจริงจัง เพราะปรัชญาในการ
 ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีนั้น แตกต่างกัน กล่าวคือ การส่งเสริมการลงทุนมีวัตถุประสงค์
 เพื่อให้มีเอกชนมาลงทุนในกิจการที่รัฐประสงค์จะให้เกิดขึ้นในประเทศเพื่อให้ทำการผลิต
 สินค้าหรือบริการประเภทนั้น ๆ ในประเทศ โดยไม่ต้องซื้อหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ
 จึงให้สิทธิและประโยชน์ ด้านภาษีอากรเป็นเวลา 3-8 ปี เพื่อเป็นการช่วยเหลืออุตสาหกรรม
 ที่เกิดใหม่ (Infant Industry) ในระยะแรกให้สามารถดำรงได้ กิจการ
 นั้น เมื่อเกิดขึ้นแล้วก็อยู่ภายใต้ความควบคุมและคุ้มครองของกฎหมายไทย หากจะมีการ
 แข่งขันในการประกอบกิจการระหว่างผู้ประกอบการอย่างเดียวกันก็จะเป็นการแข่งขันภายใน
 ในประเทศและอยู่ภายใต้กฎหมายและอยู่ในอำนาจที่รัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐจะพึงควบคุมมิ
 ให้เป็นผลเสียแก่ผู้ได้รับการส่งเสริม แต่การส่งเสริมกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ นอก
 จากจะเป็นการสนับสนุนให้เอกชนมาลงทุนให้เกิดบริษัทประกอบกิจการขนส่งทางทะเลแล้ว
 ยังต้องสนับสนุนทุกวิถีทางเพื่อให้ยืนอยู่ และสามารถแข่งขันกับกิจการขนส่งทางทะเลของ
 บริษัทต่างประเทศได้อีกด้วย ซึ่งเป็นการแข่งขันที่ค่อนข้างรุนแรงและไม่มีหลักเกณฑ์ คู่แข่ง-
 ชั้นอื่นนั้นมีทุนมากกว่า มีความชำนาญในกิจการค้ำนี้มากกว่า และที่สำคัญมีรัฐบาลซึ่งคู่แข่งชั้น
 นั้น ๆ สังกัดอยู่ให้การสนับสนุนอย่างมากมายในค้ำนี้ต่าง ๆ ตลอดเวลา ฉะนั้นการให้สิทธิ
 และประโยชน์ด้านภาษีอากรแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเพียงภายในระยะเวลา
 3-8 ปี จึงไม่เพียงพอ จำเป็นอย่างมาที่เมื่อพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้ว รัฐบาลต้องให้การ
 สนับสนุนต่อไป เพื่อให้บริษัทเรือสามารถคงอยู่และดำเนินการแข่งขันในการขนส่งระหว่าง
 ประเทศได้

อีกประการหนึ่ง การส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมีเรือสัญชาติไทยมากขึ้น กองเรือพาณิชย์ของไทยจะได้ใหญ่ขึ้น สามารถใช้สนองความต้องการในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลให้มีเรือชักธงไทยเกินทางไป ในทะเลอย่างกว้าง ๆ มากขึ้น ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนนั้น ผู้ขอรับการส่งเสริมไม่จำเป็นต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย เพียงแต่เป็นผู้ที่มีเงินทุนและสามารถปฏิบัติกิจการงานที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดไว้ได้ก็อาจเป็นผู้ได้รับการส่งเสริมซึ่งชักธงมาตรา 7 แห่งกฎหมายว่าด้วยการเรือไทย กำหนดว่าผู้จะเป็นเจ้าของเรือไทยต้องมีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลที่มีคนสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 และกรรมการทั้งหมดของนิติบุคคลนั้นต้องมีสัญชาติไทย

เหล่านี้ทำให้การพัฒนาพาณิชย์นาวีของไทยไม่ไ้เจริญก้าวหน้าตามเป้าหมายที่วางไว้ นับแต่ปี พ.ศ. 2497 ซึ่งเริ่มใช้กฎหมายการส่งเสริมการลงทุนเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน เพราะรัฐบาลขาดความเข้าใจในกลไกของการพาณิชย์นาวี

ก.2. ซากการสนับสนุนจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2513 คณะรัฐมนตรีมีมติให้สนับสนุนส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ให้ใช้เรือไทยในการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศโดยใช้ซื้อสินค้าในราคาเอฟ.โอ.บี. ส่วนการส่งออกของไทย คณะรัฐมนตรีก็มีมติลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2514 ให้สนับสนุนเรือไทยไทยในการส่งข่าวสาร ไปยังต่างประเทศ จะเป็นการส่งไปขายโดยทำสัญญาระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล หรือส่งไปช่วยเหลือต่างประเทศก็ตาม รัฐบาลจะเจรจาของบรรทุกไทยเรือไทย คือพยายามขายในราคา ซี.ไอ.เอฟ หรือ ซี.แอนด์.เอฟ.

แต่ในทางปฏิบัติส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจซึ่งส่งสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ หรือส่วนราชการที่มีหน้าที่เจรจาท่าสัญญาขายข่าวและสินค้าอื่นใดให้ประเทศอื่นในระดับรัฐบาลต่อรัฐบาล มิได้ให้ความสนใจในมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว¹

¹ พลเรือตรี บรรพต สุกแสง, กิจการพาณิชย์นาวีไทย (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์, 2518), หน้า 20.

และเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2522 มีมติคณะรัฐมนตรีกำหนดให้ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจสามารถจ้าง บริษัทไทยเคมิคอล จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจและบริษัท ยูนีไทย จำกัด ซึ่งรัฐบาลถือหุ้นอยู่ด้วย ในการขนส่งสินค้าของทางราชการหรือของรัฐวิสาหกิจ โดยไม่ต้องสอบราคา หรือประกวดราคาทั้งเช่นการจ้างเอกชนอื่นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจ้างและการพัสดุนั้น เป็นเพียงการกำหนดวิธีในการว่าจ้างในส่วน ที่เกี่ยวกับการจ้างขนส่งสินค้าของทางราชการหรือของรัฐวิสาหกิจเท่านั้น วิธีนี้ไม่ได้ช่วย การส่งเสริมกิจการเคมิคอลระหว่างประเทศของไทย ซึ่งหมายถึงกิจการของบริษัทเคมิคอล หุคบริษัทที่เป็นของคนไทย การส่งเสริมต้องปฏิบัติอย่างเสมอหน้ากัน ไม่ใช่ส่งเสริมหรือ ให้สิทธิประโยชน์พิเศษแก่บริษัทหนึ่งบริษัทใดเท่านั้น ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำกันระหว่าง เรือที่ชักธงไทยด้วยกัน

ก.3. การให้กู้เงินของบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ปัจจุบันมีบริษัทเคมิคอลของไทยจำนวน 7 บริษัท¹ ใ้กู้เงินจากบรรษัทฯ เพื่อ ใช้ในกิจการของตน แม้ว่าบรรษัทฯ จะมีนโยบายให้บริษัทเคมิคอลของไทยกู้เงินไปใช้ได้ แก่บรรษัทฯ ก็มีใช้หน่วยงานของรัฐ เป็นเพียงผู้ประกอบการค้าเพื่อหากำไรดังเช่นสถาบัน การเงินทั่วไป การพิจารณาให้กู้เงินของบรรษัทฯ จะคำนึงถึงผลประโยชน์ในแง่ธุรกิจของ บรรษัทฯ มากกว่านโยบายของรัฐที่จะส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เจ้าหน้าที่ของบรรษัทฯมิใช่ เป็นผู้มีความรู้เรื่องการพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะ ในบางกรณีระยะเวลาในการพิจารณาให้ กู้เงินเวลาถึง 1 ปี เช่นในกรณีบริษัทซีทรานชิปปิง จำกัด เป็นต้น² แม้บรรษัทฯ จะทำ- หน้าที่เป็นประโยชน์แก่เศรษฐกิจของประเทศ แต่รัฐบาลไม่ควรให้อเนกคติของการพาณิชย์- นาวีขึ้นอยู่กับข้อกำหนดคอบแทนทางการค้า (Commercial consideration) ของสถาบันการเงินของเอกชน

¹ ตัวเลขเมื่อ พ.ศ. 2525

² สัมภาษณ์ คุณชนันท์ ศัพท์ไพฑูริย์, ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ บริษัทซีทรานชิปปิง จำกัด, 2 มีนาคม 2526.

๓. การสนับสนุนอย่างค่อเนื่องจากรัฐ รัฐต้องให้ความสนใจต่อกิจการพาณิชยนาวิอย่างสม่ำเสมอ ทั้งคอยสอดส่องดูว่ามีอุปสรรคหรือปัญหาใดบ้างที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลไม่สามารถดำเนินการแข่งขันกับคู่แข่งซึ่งชาวต่างชาติได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้สิทธิและประโยชน์และการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนกิจการขนส่งทางทะเลให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในแผนงานและโครงการของแผนพัฒนาการพาณิชย์ของประเทศ มาตรการเหล่านี้ต้องกระทำโดยมีหน่วยงานที่ได้รับการมอบอำนาจเป็นผู้คอยสอดส่องให้มาตรการนั้น ๆ ได้มีการปฏิบัติไปโดยครบถ้วนและเป็นผลอย่างค่อเนื่อง หากจำเป็นต้องแก้ไขมาตรการที่ใช้อยู่แล้ว หรือต้องใช้มาตรการใหม่ จะต้องรีบทำโดยไม่ชักช้า และให้ค่อเป็นหน่วยงานที่จะกำหนดนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์ของประเทศและกำหนดมาตรการที่รัฐจะใช้เพื่อส่งเสริมการพาณิชย์ของไทยให้สามารถอยู่และแข่งขันกับต่างประเทศได้

๔. การให้บริการของเรือไทยไม่มีพอ เรือไทยส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็กและค่อนข้างเก่า มีอายุการใช้งานมาแฉ้วระหว่าง 10-30 ปี สมรรถภาพของตัวเรือในการใช้ขนส่งสินค้าจึงต่ำกว่าเรือใหม่ ซึ่งมีเครื่องมือเครื่องใช้ในการบรรทุกและขนถ่ายอย่างพร้อมบริบูรณ์และมีความเร็วสูงกว่า นอกจากความค่อในค่านจำนวนเรือและตัวเรือแล้ว บรรดาคนประจำเรือและลูกเรือมีความสามารถในการทำงานต่ำ ทำให้การบริการแก่ผู้ประสงค์จะส่งสินค้าโดยเรือไทยอยู่ในสภาพต้องเสี่ยงกับความเสียหายในกรณีที่สินค้าของค่นอาจสูญหาย ทุบสลาย หรือไปถึงที่หมายปลายทางล่าช้า และผู้ส่งสินค้ายังต้องเสียค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราสูงกว่าที่ชนไปโดยเรือใหม่อีกด้วย¹

๕. ปัญหาความก้าวหน้าด้านเทคนิคในการขนส่งระหว่างประเทศ ปัจจุบันความเจริญในด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ช่วยให้การขนส่งระหว่างประเทศก้าวหน้าไปอย่าง

¹ การทำเรือแห่งประเทศไทย, สำนักวิชาการ, วิวัฒนาการการขนส่งทางน้ำ (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์ : 2525), หน้า 93.

รวกเร็ว การขนส่งสินค้าด้วยเรือคอนเทนเนอร์กำลังมีบทบาทอย่างมาก แต่เป็นการยากสำหรับประเทศที่เริ่มพัฒนาพาณิชย์นาวีที่จะก้าวไปให้ทันความสมัย เนื่องจากขาดเงินลงทุน ราคาเรือคอนเทนเนอร์ลำหนึ่งมีราคาเกือบ 4-5 เท่าของเรือสินค้าแบบธรรมดา¹

6. ปัญหาเรือต่างประเทศเข้ามารับขนส่งสินค้าและศักราคาค่าระวาง ประเทศไทยเป็นประเทศเปิด ไม่มีข้อห้ามหรือควบคุมเรือต่างชาติที่จะเข้ามาดำเนินการรับขนส่งสินค้า ปรากฏว่ามีเรือและสายการบินเรือต่างประเทศบางลำหรือบางสาย เข้ามาทำการรับขนส่งสินค้าให้แก่พ่อค้าไทยในราคาต่ำ ในขณะที่เรือไทยไม่ได้รับสิทธิให้ไปรับขนส่งสินค้าในประเทศนั้น หรือจะต้องอยู่ภายใต้ควบคุมหรือเงื่อนไขอย่างมากจนเรือไทยไม่อาจจะปฏิบัติได้²

7. กฎหมายทางทะเลของประเทศไทยยังไม่มีที่แน่นอนและทันสมัยอย่างประเทศที่มีการพัฒนาค้านพาณิชย์นาวีแล้ว เมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้น เรือไทยจะต้องใช้กฎหมายของคู่กรณีหรือกฎหมายของอังกฤษ ทำให้เราเสียเปรียบอยู่เสมอ พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทยของเราออกมาแล้วกว่า 30 ปี ยังไม่แก้ไขให้เหมาะสมกับกาลเวลา รัฐบาลยังไม่ตัดสินใจเข้าเป็นสมาชิกขององค์การสากลบางองค์การ ซึ่งมีอิทธิพลในการให้ความร่วมมือระหว่างประเทศ การคุ้มครองให้สิทธิแก่สมาชิก ความช่วยเหลือทางวิชาการ เมื่อรัฐบาลไทยไม่เป็นสมาชิก แม้กรมเจ้าท่าไทยตรวจและรับรองให้ก็จริง แต่เรือไทยไปถึงไหนก็ยังคงตรวจอีก เพราะเขาไม่รับรองเราว่าเราจะมีกฎสากลเช่นที่เขาปฏิบัติกัน³

¹ การทำเรือแห่งประเทศไทย, สำนักวิชาการ, วิชาการการขนส่งทางน้ำ (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์ : 2525), หน้า 93.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 95

³ พลเรือตรี บรรพต สุขแสวง, กิจการพาณิชย์นาวีไทย (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์, 2518), หน้า 21.

อุปสรรคภายนอกประเทศ

1. การแข่งขันระหว่างประเทศ กิจการการเดินเรือระหว่างประเทศมีการแข่งขันอย่างรุนแรงและกว้างขวาง ทั้งนี้เพราะการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศนั้น "สินค้าเป็นหัวใจของการประกอบการ" ถ้าเรือมีสินค้าบรรทุกยอมทำให้เรือสามารถประกอบการไปได้ และสินค้าต้องมีบรรทุกทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับด้วย จะมีเพียงเที่ยวใดเที่ยวหนึ่งเพียงเที่ยวเดียวก็ไม่สามารถทำให้การประกอบการมีกำไรได้ การหาสินค้าลงเรือทั้งตลาดในประเทศไทยและตลาดต่างประเทศได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับการให้บริการและอัตราค่าระวางซึ่งการแข่งขันของบริษัทเรือไทยได้แก่ เรือระหว่างสายการเดินเรือซึ่งไม่ได้เป็นสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือ(เรือนอกชมรม), เรือจรทั้งของประเทศเสรีนิยมและประเทศสังคมนิยม, เรือของสายการเดินเรือที่รวมกันเข้าเป็นชมรม(เรือในชมรม) ซึ่งล้วนแต่เป็นผู้ประกอบการขนส่งรายเก่าที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ มีทุนมาก มีบุคลากรที่สามารถในคานต่าง ๆ อย่างพร้อมเพรียง มีผู้ส่งสินค้าซึ่งเป็นลูกค้าประจำอยู่แล้วเป็นจำนวนมาก และมีสินค้าที่จะบรรทุกในช่วงต่าง ๆ ในเส้นทางทั้งขาไปและขากลับได้เพียงพอ สายการเดินเรือของไทยซึ่งนับว่าเป็น "หน้าใหม่" ในกิจการขนส่งระหว่างประเทศ ถ้าไม่สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือที่เป็นสมาชิกของชมรมเดินเรือได้ และการเข้าเป็นสมาชิกของชมรมนี้เป็นเรื่องยาก สายการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นสมาชิกของชมรมอยู่เดิมจะก็คึกกันมิให้รับสมาชิกใหม่ เพราะจะเข้ามาแย่งส่วนแบ่งในการรับขนส่งสินค้าทั้งหมดในเส้นทางที่สมาชิกเก่าประกอบการอยู่ ซึ่งมีจำนวนจำกัด ทำให้ส่วนแบ่งของสมาชิกเก่าลดน้อยลง ¹

2. หลักปฏิบัติระหว่างประเทศในเรื่องการขนส่งทางทะเลไม่เอื้ออำนวยแก่ประเทศกำลังพัฒนาในการแข่งขันและในการพัฒนาพาณิชย์นาวี เนื่องจากหลักเกณฑ์และประเพณีในเรื่องการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีอยู่ในลักษณะที่ปล่อยให้ประเทศต่าง ๆ สามารถ

¹ การทำเรือแห่งประเทศไทย, สำนักวิชาการ, วิวัฒนาการการขนส่งทางน้ำ (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์ : 2525), หน้า 96.

ทำการค้าขายทางทะเลและทำการขนส่งทางทะเลได้ค่อนข้างเสรีในน่านน้ำประเทศอื่น ๆ
 ฉะนั้น จึงเป็นอุปสรรคประการหนึ่งของประเทศกำลังพัฒนาทั้งเช่นประเทศไทยในการที่ก่อ-
 ตั้งและพัฒนากิจการเดินเรือพาณิชย์และการขนส่งทางทะเลของคน เพราะไม่อาจวางข้อ
 กำหนดเป็นการจำกัดสิทธิของเรือต่างประเทศที่จะเข้ามาทำการค้าขายและรับขนส่งสินค้าโดย
 สุจริตได้ หากจะกระทำไปฝ่ายเดียวอาจได้รับการประท้วงหรือถูกตอบโต้จากประเทศอื่นได้
 ทำให้เรือต่างประเทศซึ่งมีความสามารถในการค้าขายและทำการขนส่งทางทะเลมากกว่า
 มีเรือมากกว่า และมีทุนมากกว่า เข้ามากระทำการแข่งขันกับเรือไทยถึงในอาณาเขตของ
 ประเทศไทย ¹

3. กฎหมายภายในของบางประเทศวางข้อกำหนดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา
 พาณิชยนาวี รัฐบาลบางประเทศวางข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยของเรือ อุปกรณ์
 เครื่องมือ เครื่องใช้บนเรือ ตลอดจนคุณสมบัติของคนประจำเรือในการรับขนส่งสินค้าและ
 คนโดยสารในน่านน้ำของตนอย่างมากมาเกี่ยวเนื่องความจำเป็น หรือยากที่จะปฏิบัติ ทำให้เรือ
 ของประเทศที่เริ่มกิจการพาณิชยนาวีเช่น ประเทศไทย ไม่อาจปฏิบัติตามได้ เนื่องจาก
 ต้องลงทุนในการจัดการ จัดหา หรือเตรียมอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นไว้ประจำเรือ
 ซึ่งอาจมีราคาแพงมาก และเป็นของที่ไม่ต้องใช้ในท่าเรือประเทศอื่น ทำให้เรือไทยไม่อาจ
 เข้าท่าเรือในประเทศนั้น เพื่อทำการค้าขายหรือทำการรับขนส่งสินค้าและคนโดยสารได้ ²

¹ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สำนักวิชาการ, วิวัฒนาการการขนส่งทางน้ำ
 (ไม่ปรากฏสำนักพิมพ์ : 2525), หน้า 96.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 98.