

ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย



นาย อภัยพงษ์ กิตติสุภคุณ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา)

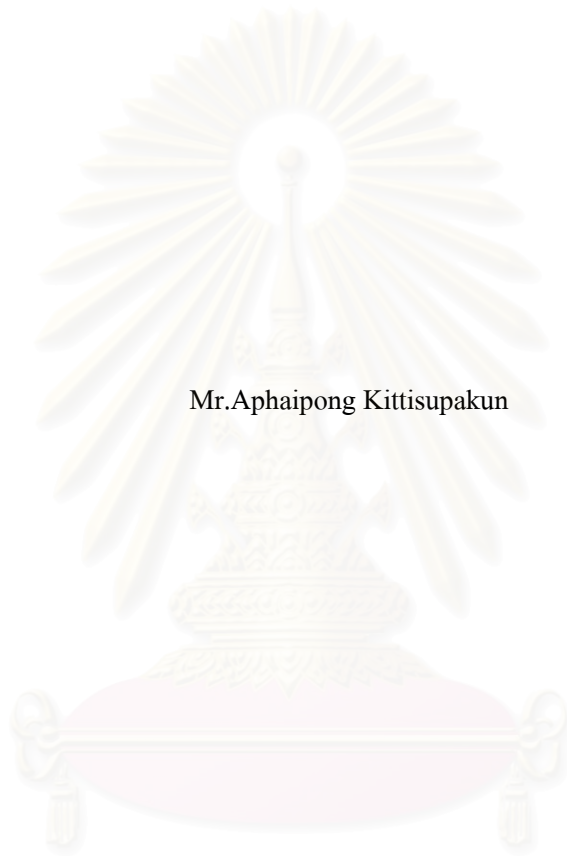
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-17-6559-2

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CONSIDERING FACTORS FOR REGISTRATION OF SHIPS UNDER THAI FLAG



Mr.Aphaipong Kittisupakun

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

For the Degree of Master of Science Program in Logistics Management (Inter – Department)

Graduate School

Chulalongkorn University

Academic Year 2005

ISBN 974-17-6559-2

หัวข้อวิทยานิพนธ์
โดย
สาขาวิชา
อาจารย์ที่ปรึกษา

ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย
อภัยพงษ์ กิตติศุภคุณ
การจัดการด้านโลจิสติกส์
ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

.....*เกษม นวนิตย์*..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ม.ร.ว.กัลยา ดิงศภักดิ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....*พวงสา*..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.พวงสา พรชัยวิเศษกุล)

.....*กมลชนก*..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ)

.....*สุชานพ*..... กรรมการ
(ดร.จุฬา สุชานพ)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายอภัยพงษ์ กิตติศุภคุณ : ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย.

(CONSIDERING FACTORS FOR REGISTRATION OF SHIPS UNDER THAI FLAG)

อ.ที่ปรึกษา : ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทณฤพุดิ, 232 หน้า.

ISBN 974-17-6559-2.

เนื่องด้วยการค้าระหว่างประเทศของไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ส่งผลต่อความต้องการในด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้น ตามอัตราการเจริญเติบโตทางด้านการค้าระหว่างประเทศ แต่จากการศึกษากลับพบว่าธุรกิจการรับขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยนั้น ไม่ได้เติบโตตามอัตราการขยายตัวตามมูลค่าและปริมาณการค้าที่ทำการซื้อขายกันระหว่างประเทศและพบว่าการเปลี่ยนแปลง จำนวนเรือและระวางบรรทุกของเรือไทยนั้น ไม่สอดคล้องกับความต้องการด้านการขนส่งทางทะเล พบกองเรือไทยมีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาดในการให้บริการรับขนส่งทางน้ำ การให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยนั้นจากอดีตจนถึงปัจจุบันนี้นับว่ายังอยู่ที่ระดับที่ต่ำมากหากเปรียบเทียบกับบริการขนส่งสินค้าของกองเรือต่างชาติ ซึ่งคาดว่าสาเหตุหลักน่าจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินการจดทะเบียนเรือ จึงทำให้ผู้ประกอบการเหล่านั้น ไม่ให้ความสนใจจะนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือไทย แต่กลับนำเรือใหม่ไปจดทะเบียนต่างชาติคือชาติสิงคโปร์และประเทศอื่น ๆ

การวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อแตกต่างในการให้บริการในขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย และขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ และ ศึกษาปัญหา อุปสรรค และ ข้อจำกัดของการดำเนินการในการจดทะเบียนเรือไทย และศึกษาถึงปัจจัยที่ผู้ประกอบการเรือไทยใช้ในการพิจารณาในการตัดสินใจเลือกสัญชาติเรือ ตลอดจนศึกษาหาลักษณะการจดทะเบียนเรือไทยที่เป็นที่ความต้องการของผู้ประกอบการ(Ideal Ship Registration) โดยใช้การสัมภาษณ์ลึก (Depth Interview) จากบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านบริหารกองเรือ หรือ ด้านการจัดการบริหารสายการเดินเรือของบริษัทที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Structure) จากกลุ่มประชากรที่เป็นเจ้าของเรือไทย

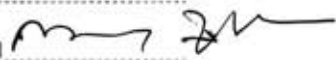
จากผลการวิจัยนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการพิจารณาปรับปรุงการดำเนินการจดทะเบียนเรือในด้านต่างๆ เช่น ข้อเสนอแนะด้านการจดทะเบียนเรือ ด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี ด้านการเงินและภาษีอากร ด้านนโยบายการส่งเสริมพาณิชย์นาวี และด้านคนประจำเรือ เป็นต้น

ลายมือชื่อนิติ



สาขาวิชา การจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา)

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา



ปีการศึกษา 2548

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

468 91888 20 : MAJOR LOGISTICS MANAGEMENT

KEYWORD: CONSIDERING / FACTORS / FOR / REGISTRATION / OF / SHIPS / UNDER / THAI FLAG.

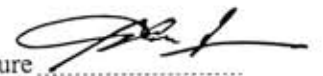
APHAI PONG KITTISUPAKUN : CONSIDERING FACTORS FOR REGISTRATION OF SHIPS UNDER THAI FLAG. THESIS ADVISOR : PROF. KAMONCHANOK SUTHIWARTANARUEPUT, 232 pp. ISBN 974-17-6559-2.

Although the recent consecutively increased international Thai trade has caused the increasing demand in maritime transportation due to the rate of the increased international trade, however, the studies indicates that Thai maritime transportation business doesn't depends on the increasing rate of the value and the volume of the international trade. In addition, it is found that not only the change in the number and the capacity of Thai ships is not in balance with the demand of maritime transportation, but the number of Thai ships doesn't also meet the demand of the service market for the maritime transportation. From the past to the present, the level of Thai maritime transportation service has been very low when compared to that of the foreign maritime transport. The expected main reason is related to the registration of ships. This causes the business ship owners not interested in registering their ships under Thai flags, but register under Singapore and other countries' flags instead.

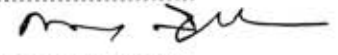
The objectives of this research were to study the differences in the services of Thai and Singapore registration steps of ships, to study the problems and limitations in Thai registration steps of ships, to study the factors that Thai business ship owners used in the consideration of the ships' national flags, and to study the ideal ship registration steps in Thailand that meet the desire of the business ship owners. These studies were carried out through the depth interviews with management officers of ship fleet or with the management officers of the maritime transportation routes of the international maritime transportation service companies. In addition, the studies were also performed through the collected information using the questionnaire structure and done by people owning the Thai ships.

From this research, there are a few useful suggestions for improving the ship registration in many areas such as the suggestions for ship registration, for maritime trade law, for finance and tax duty, for promoting maritime transportation policy, and for ship crews.

Student's signature



Field of study Logistics Management (Inter-Department) Advisor's signature



Academic year 2005

Co-advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

ผู้ทำวิทยานิพนธ์ขอแสดงความขอบคุณอย่างยิ่งต่อศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิที่ปรึกษาในการทำวิทยานิพนธ์ ซึ่งตลอดระยะเวลาของการศึกษา ผู้ทำวิทยานิพนธ์ได้รับความช่วยเหลือเป็นอย่างดีในการให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ทำวิทยานิพนธ์

นอกจากนี้ ผู้ทำวิทยานิพนธ์ยังได้รับความร่วมมือ ความอนุเคราะห์ในด้านข้อมูล และเอกสารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี กองทะเบียนเรือ กองตรวจเรือ กองนิติกร กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ตลอดจนภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สมาคมเจ้าของเรือไทย บริษัทพีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทโทริเซน ไทย เอเยนส์ซี จำกัด (มหาชน) บริษัทจุฑานาวี จำกัด (มหาชน) บริษัทอาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) บริษัทสยามเมตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัทยูนิไทย จำกัด (มหาชน) ผู้ทำวิทยานิพนธ์ต้องขอขอบคุณในการเอื้อเฟื้อดังกล่าว ซึ่งได้มีส่วนช่วยในการศึกษาสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	4
1.4 ข้อจำกัดของการวิจัย.....	5
1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	8
1.8 วิธีดำเนินการวิจัย.....	9
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	12
2.1 ความหมาย และความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ	12
2.2 ปัญหาในการจดทะเบียนเรือไทย	21
2.3 การจดทะเบียนเรือ (Ship Registration)	27
2.4 สัญชาติ เรือ (Nationality of Ships)	31
2.5 สถาบันตรวจเรือ (CLASSIFICATION SOCIETIES)	35
2.6 ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย	37
2.7 สิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการเรือ	47
2.8 เปรียบเทียบวิธีการพัฒนากองเรือและจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์	50

2.9	เปรียบเทียบจุดเด่นในการพัฒนาองเรือพาณิชย์ของไทยกับสิงคโปร์	50
2.10	ความเสียเปรียบขององเรือไทยต่อองเรือต่างชาติ	53
2.11	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Literature Review)	53
บทที่ 3	วิธีดำเนินการวิจัย	68
3.1	ประชากร	68
3.2	ตัวแปรของการทำวิจัย	68
3.3	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	68
3.4	การออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	71
3.5	การเก็บรวบรวมข้อมูล	72
3.6	การวิเคราะห์ข้อมูล	73
3.7	เกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็น	73
บทที่ 4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	75
4.1	ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) ผู้บริหารกิจการขนส่งทางทะเลทั้งไทยและต่างประเทศ	75
4.2	ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) นักวิชาการในด้านการขนส่งทางทะเลหรือพาณิชย์นาวี	98
4.3	ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) หน่วยงานของภาครัฐที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ	108
4.4	ผลการวิจัยจากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม (QUESTIONNAIRE STRUCTURE)	121
บทที่ 5	สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	153
5.1	อภิปรายผลการวิจัย	153
5.3	การวิเคราะห์การจดทะเบียนเรือไทยในด้านความเหมาะสมในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางทะเล	160

5.3	สรุปปัญหา และข้อเสนอแนะ	161
5.4	สรุปการดำเนินการของภาครัฐ	169
รายการอ้างอิง		173
ภาคผนวก		176
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์		232



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.7.1	นิยามของเรือประเภทต่างๆ ของ UNCTAD.....	9
ตารางที่ 2.1.1	สัดส่วนเรือที่ชักธงประจำชาติและธงต่างชาติของกองเรือประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย ปี 2545	12
ตารางที่ 2.1.2.1	กองเรือไทยพาณิชย์ไทย ระหว่างปี พ.ศ.2540 – 2546	16
ตารางที่ 2.1.2.2	ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทย	19
ตารางที่ 2.1.2.3	ปริมาณสินค้าและค่าระวางการขนส่งทางเรือของประเทศไทย.....	20
ตารางที่ 2.1.2.4	อัตราการเติบโตของกองเรือไทย : ปี พ.ศ. 2537 – 2546.....	21
ตารางที่ 2.3.1	ประเภทเรือ และประเทศที่เรือจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545	28
ตารางที่ 2.3.2	ประเภทของเรือ และประเทศที่เรือจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545	30
ตารางที่ 2.3.3	การเปรียบเทียบกองเรือไทยกับกองเรือต่างชาติในภูมิภาคเอเชีย จำแนกตามประเภทเรือ ปี 2547.....	31
ตารางที่ 2.10.2.1	ส่วนแบ่งการตลาดการของเรือไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่เข้า-ออกกับประเทศไทยจำแนกตามประเภทเรือ ปี พ.ศ.2545	57
ตารางที่ 4.4.1.1	ข้อมูลเบื้องต้น	122
ตารางที่ 4.4.1.2	ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกตามลักษณะการให้บริการ การขนส่งทางทะเล.....	123
ตารางที่ 4.4.1.3	ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกประเภทเรือตามลักษณะการ	124
ตารางที่ 4.4.1.4	ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกเรือตามประเภทของสัญชาติเรือ	125
ตารางที่ 4.4.1.5	ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกประเภทเรือตามลักษณะการถือกรรมสิทธิ์	127
ตารางที่ 4.4.2.1	ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย	127
ตารางที่ 4.4.2.2	ลำดับความสำคัญของปัญหา และอุปสรรคก่อนที่จะทำการ จดทะเบียนเรือไทย.....	128
ตารางที่ 4.4.2.3	ลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียน เรือไทยก่อนที่จะจดทะเบียน	129
ตารางที่ 4.4.2.4	ลำดับความสำคัญของข้อดี หรือประโยชน์ที่ได้จาก การจดทะเบียนเรือไทย.....	130

ตารางที่ 4.4.2.5	ลำดับความสำคัญของข้อเสียและปัญหาที่ท่านได้รับหลังจาก ได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว.....	131
ตารางที่ 4.4.2.6	ลำดับความสำคัญของการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย หลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย.....	132
ตารางที่ 4.4.3.1	ความเห็นในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย.....	134
ตารางที่ 4.4.3.2	ความเห็นในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ ของรัฐในการจดทะเบียนเรือการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์.....	135
ตารางที่ 4.4.3.3	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์.....	136
ตารางที่ 4.4.3.4	ความพึงพอใจของเจ้าของเรือในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐ ในการจดทะเบียนเรือไทย.....	138
ตารางที่ 4.4.3.5	ความพึงพอใจของเจ้าของเรือในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐ ในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์.....	139
ตารางที่ 4.4.3.6	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านกฎระเบียบและนโยบาย ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์.....	140
ตารางที่ 4.4.3.7	เปรียบเทียบการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือ ระหว่างไทย กับสิงคโปร์.....	142
ตารางที่ 4.4.3.8	เปรียบเทียบกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือ ระหว่างไทย กับสิงคโปร์.....	143
ตารางที่ 4.4.4.1	อากร และภาษีจากการซื้อเรือ.....	144
ตารางที่ 4.4.4.2	ภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการขายเรือ.....	144
ตารางที่ 4.4.4.3	ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน.....	145
ตารางที่ 4.4.4.4	การให้บริการของรัฐในการจดทะเบียนเรือ.....	145
ตารางที่ 4.4.4.5	สัญชาติคนประจำเรือ.....	146
ตารางที่ 4.4.4.6	ประกาศนียบัตรของต่างชาติ.....	146

ตารางที่ 4.4.4.7	นโยบายการเมือง	147
ตารางที่ 4.4.4.8	ใบอนุญาตใช้เรือ	147
ตารางที่ 4.4.4.9	การตรวจเรือ	148
ตารางที่ 4.4.4.10	การให้บริการรับจดทะเบียนเรือของรัฐ.....	148
ตารางที่ 4.4.4.11	ความเป็นสากลในกฎหมาย.....	149
ตารางที่ 4.4.4.12	คุณสมบัติของเจ้าของเรือที่สามารถจดทะเบียนเรือไทย.....	149
ตารางที่ 4.4.5.1	ในด้านการจดทะเบียนเรือท่านต้องติดต่อกับหน่วยงานใดของทาง กรมการขนส่งทางน้ำบ้ำง	151
ตารางที่ 4.4.5.2	ท่านประเมินผลของการให้บริการของทางภาครัฐเป็นอย่างไร และ มีข้อเสนอแนะอย่างไร - กองทะเบียนเรือ	152
ตารางที่ 4.4.5.3	ท่านประเมินผลของการให้บริการของทางภาครัฐเป็นอย่างไร และ มีข้อเสนอแนะอย่างไร – กองตรวจเรือ.....	152
ตารางที่ 5.5.3.1	ตัวอย่าง แสดงการคำนวณค่าภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีนำเข้าเรือของผู้ประกอบการ เดินเรือไทยเปรียบเทียบกับสิงคโปร์	172

สารบัญภาพ

หน้า

รูปที่ 2.1.1	กองเรือพาณิชย์ไทยปี พ.ศ. 2540-2546	13
รูปที่ 2.1.2.1	สัดส่วนของเรือแต่ละประเภทในกองเรือไทย	17
รูปที่ 2.2.1.1	แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินงาน	22
รูปที่ 2.10.2.1	การเปรียบเทียบปริมาณการค้าทางทะเลของไทย และปริมาณการ ขนส่งทางทะเล	58
รูปที่ 2.10.2.2	ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย	59
รูปที่ 2.10.2.3	ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์	59
รูปที่ 2.10.2.4	ส่วนแบ่งค่าระวางเรือไทย 2544.....	60

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทย ได้ทำการค้าขายระหว่างประเทศมาเป็นระยะเวลาช้านานแล้ว ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการเจริญเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศ ของประเทศอยู่ในอัตราก้าวหน้า จำนวนสินค้าที่นำเข้า และส่งออกมีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามอัตราการเจริญเติบโตทางด้านธุรกิจของประเทศ พบว่าการธุรกิจการรับขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยนั้นกลับไม่ได้เติบโตตามการขยายตัวของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น แต่เสมือนว่าหยุดการพัฒนา ทั้งนี้หากพิจารณาในด้านจำนวนเรือที่เปลี่ยนแปลง หรือระวางบรรทุกของเรือ จะพบว่าส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งทางน้ำของไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนั้นยังอยู่ที่ระดับที่ต่ำมากหากเปรียบเทียบกับผลการขนส่งของต่างชาติ

1.1.1 ความเสียเปรียบของกองเรือไทยต่อกองเรือต่างชาติ

1.1.1.1 ต้นทุนสูง

ก) ภาษีอากร ผู้ประกอบการขนส่ง จะต้องเสียภาษีเงินได้และภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่ผู้ประกอบการกองเรือต่างชาติไม่ต้องเสียภาษีในส่วนนี้ ฉะนั้นระบบภาษีในปัจจุบันจึงลดศักยภาพในการแข่งขันกับต่างชาติ

ข) ปัญหาและอุปสรรคด้านเงินทุน ธุรกิจทางเรือเป็นธุรกิจที่ลงทุนสูง เจ้าของเรือไทยจึงมีปัญหาด้านแหล่งเงินทุน และอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าเจ้าของเรือต่างชาติ

1.1.1.2 ปัญหาและอุปสรรคด้านบุคลากร สถาบันนายประจำเรือมีเพียงแห่งเดียว ไม่เพียงพอต่อความต้องการของธุรกิจ

1.1.2 ผลกระทบจากการเสียเปรียบที่เกิดขึ้นกับกองเรือไทยในปัจจุบัน

1.1.2.1 ส่วนแบ่งค่าระวางเรือเพียงร้อยละ 8.4 ในปี 2544 เรือไทยได้ค่าระวางเรือเพียง 21,000 ล้านบาท จากค่าระวางเรือรวม 250,000 ล้านบาท

1.1.2.2 ขนาดกองเรือไทยเล็กที่สุดในภูมิภาค และผู้ประกอบการไทยนำเรือไปจดทะเบียนเรือต่างประเทศ ในขณะที่ปริมาณสินค้าเข้าและออกทางเรือของไทยมีจำนวนมากที่สุดในกลุ่มอาเซียน แต่กองเรือไทยมีระวางบรรทุก 3.07 ล้านตันตัน ซึ่งเท่ากับ 5% ของระวางบรรทุกรวมของกองเรืออาเซียนทั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย และไทย

ดังนั้นสินค้าเข้าออกทั้งหมดของไทยจึงตกไปอยู่ในมือของคนต่างชาติ นอกจากนั้นเชื่อว่ายังมีเรือของคนไทยอีก 2 ล้านเคทเวทตัน ที่ไปจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ

การที่การขนส่งทางทะเลกว่าร้อยละ 92 ที่ต้องอาศัยเรือต่างชาติ ผลกระทบต่อรายได้ และสูญเสียโอกาสที่จะก่อให้เกิดรายได้และผลประโยชน์อื่นๆที่เกิดขึ้นจากการขนส่งระหว่างประเทศ แต่โอกาสและผลประโยชน์ส่วนใหญ่กลับกระจายไปยังบริษัทเรือของชาวต่างชาติ ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ธุรกิจด้านการขนส่งของไทยไม่ได้เกิดการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาการขนส่งจากปัจจัยในด้านธุรกิจ และขาดการสนับสนุนจากทางภาครัฐ จึงทำให้กองเรือไทยขาดการพัฒนาทั้งด้านขนาด ปริมาณเรือและคุณภาพของเรือที่ใช้ในการขนส่ง ในส่วนของบุคลากรเองก็ขาดการส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ จึงทำให้ธุรกิจขนส่งของไทยขาดแคลนบุคลากรในด้านนี้ทั้งในระดับปฏิบัติการ และในระดับบริหาร ซึ่งต่างกับการดำเนินธุรกิจของต่างชาติที่มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จากการศึกษาพบว่าธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่ให้ผลประโยชน์สูงและต้องใช้ต้นทุนในการลงทุนสูงตามไปด้วย ซึ่งหากไทยเรามีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถก็จะทำให้ต้นทุนในด้านบริหารลดลง ซึ่งเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต่างชาติมีโอกาที่จะเข้ามาดำเนินธุรกิจด้านนี้ในไทย โดยที่ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถที่จะแข่งขันได้ เพราะไทยยังขาดซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ในการประกอบการ เช่น เงินลงทุน ความรู้ความชำนาญ เทคโนโลยี และบุคลากร อีกทั้งยังอุปสรรคและการสนับสนุนจากภาครัฐเอง ในส่วนของภาครัฐเองก็ขาดแคลนผู้บริหารที่มีความรู้ความสามารถในการพัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงทำให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำจึงได้ล้าสมัย ตามกฎระเบียบที่มีอยู่ เพราะขาดการผลักดันจากผู้ที่มีความอำนาจนำเสนอและตัดสินใจ อีกทั้งขั้นตอนในการทำงานของภาครัฐยังคงล่าช้า ขาดแคลนข้อมูลที่เพียงพอในการตัดสินใจ และข้อมูลบางประเภทไม่เปิดเผยโดยง่ายเพราะติดขัดด้านเงื่อนไขในการให้ข่าวสารนั้นตามขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติจะต้องได้จับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ ที่มีอำนาจเสียก่อน ตลอดจนเอกสารที่ใช้ในการติดต่อราชการที่มีมาก่อนข้างสลับซับซ้อนและยากที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่จำกัด ที่กล่าวมานี้เป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งเท่านั้น

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นถึงว่าปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทยของผู้ประกอบการเรือไทย เพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคต่างจากการจดทะเบียนเรือ ทราบว่าอุปสรรค ปัญหาข้างต้นทางภาครัฐได้พยายามแก้ไขปัญหาและอุปสรรคข้างต้นหรือยัง และในส่วนของเอกชนบางรายได้ทำการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคข้างต้นโดยตัวเองเพื่อให้ธุรกิจดำเนินการต่อไปได้ ภาครัฐควรที่ปรับเปลี่ยนลักษณะการทำงาน โดยทำการศึกษาและพัฒนาการให้บริการ และช่วยเหลือเอกชนได้ทันเหตุการณ์ ดังนั้นรัฐควรทำการศึกษาควบคู่กันไปกับการสนับสนุนเอกชน และหลีกเลี่ยงให้ปัญหาเกิดขึ้นก่อนแล้วจึงหาทางแก้ไข เพื่อลดผลกระทบต่อเอกชน จะเห็นว่าภาครัฐยังขาดความ

สนใจในการศึกษาปัจจัยการดำเนินธุรกิจและเข้าใจถึงความต้องการของภาคเอกชนและ ว่ามีสิ่งใดบ้างที่ทางภาครัฐจะช่วยให้ภาคเอกชนของไทยมีความสามารถที่จะแข่งขันในการดำเนินธุรกิจมากที่สุด หรืออย่างน้อยก็ควรอยู่ในระดับเท่าเทียมกันกับต่างประเทศ ไม่ใช่ว่าต่างประเทศให้การช่วยเหลือผู้ประกอบการของเข้าในบางด้าน แต่ภาครัฐบาลไทยกลับนิ่งเฉยและรอจนกว่าผู้ประกอบการไทยลดจำนวนลง หรือทำเรื่องร้องมายังภาครัฐเพื่อหาทางแก้ไขเป็นครั้ง ๆ ไป

ปัจจุบันนี้มีเจ้าของกิจการขนส่งไทยบางรายได้ขยายกองเรือตามความต้องการของตลาด แต่ที่น่าเป็นห่วงตรงที่ว่าผู้ประกอบการเหล่านี้ไม่ได้นำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย อย่างเช่นเคย แต่กลับนำเรือใหม่เหล่านี้ไปจดทะเบียนต่างชาติคือชาติสิงคโปร์และประเทศอื่น ๆ เมื่อเป็นเช่นนี้อาจประมาณการณได้ว่าอนาคตของกองเรือไทยมีไม่จดทะเบียนเป็นเรือไทยจะเพิ่มขึ้นหรือไม่ หากว่าเจ้าของเรือเหล่านั้นแก้ไขปัญหาในการจดทะเบียนเรือไทย โดยการไม่นำเรือไปจดทะเบียนเรือต่างชาติ ในด้านของข้อกำหนดยังไม่มีข้อกำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้องจดทะเบียนเรือตามสัญชาติของเจ้าของเรือ เหตุนี้เองเจ้าของเรือจะเป็นผู้ตัดสินใจว่าจะนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือเป็นเรือสัญชาติใด และถ้าหากผู้ประกอบการเหล่านั้นไม่ให้ความสนใจจะนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือไทยแล้วเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาและอุปสรรคข้างต้นแล้วย่อมมีผลต่อการพัฒนาของเรือไทยต่อไป

ดังนั้นหากทราบว่าผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางเรือมีปัจจัยอะไรบ้างในการตัดสินใจที่จะจดทะเบียนเรือที่ตนยอมทำให้ภาครัฐสามารถที่จะให้การสนับสนุนต่อเจ้าของเรือไทยได้ถูกต้องยิ่งขึ้นเพื่อเป็นการส่งเสริมกองเรือไทยแบบยั่งยืน อีกทั้งยังสามารถกำหนดเป็นนโยบายที่จะสนับสนุนการพัฒนาและส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ของไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาวิธีการขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย และขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ เพื่อทราบข้อแตกต่างในการให้บริการ
2. ศึกษาปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัด ของการดำเนินการในการจดทะเบียนเรือไทย
3. ศึกษาถึงปัจจัยที่ผู้ประกอบการเรือไทยใช้ในการพิจารณาในการตัดสินใจเลือกสัญชาติเรือ
4. ศึกษาหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือไทยที่เป็นที่ต้องการของผู้ประกอบการ (Ideal Ship Registration) โดยสร้างโครงสร้างรูปแบบการจดทะเบียนเรือที่ได้ข้อมูลจากข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการของไทยและต่างชาติ และข้อมูลทฤษฎีจากผลการศึกษาว่าลักษณะของการจดทะเบียนเรือไทยแบบใดที่เจ้าของเรือไทยต้องการ และอาจสร้างให้เกิดแรงจูงใจ

ให้ผู้ประกอบการเกิดความสนใจที่จะนำเรือของตนมาจากจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยมากขึ้น และเพื่อทราบว่ามีรูปแบบที่สมมุตินี้ ตรงกับปัจจัยที่ผู้ประกอบการนำพิจารณาเลือกสัญชาติเรือหรือไม่

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์นี้จะทำการศึกษาความต้องการของผู้ประกอบการว่ามีปัจจัยอะไรบ้างในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือและสัญชาติเรือ ตลอดจนขั้นตอนการพิจารณาเงื่อนไข เพื่อให้เป็นไปตามจุดประสงค์ของการจดทะเบียนในสัญชาตินั้น ความคาดหวังที่ผู้ประกอบการจะได้รับหลังจากได้สัญชาติเรือ โดยศึกษาจากองค์ประกอบที่ผู้ประกอบการพิจารณาการเลือกสัญชาติเรือ ภายใต้อุปสงค์และความต้องการและนโยบายของแต่ละบริษัทและทำอย่างไรให้เจ้าของเรือเกิดความสนใจที่จะนำเรือของตนมาจากจดทะเบียนเป็นเรือไทย

โดยกำหนดขอบเขตของการศึกษาไว้ดังนี้คือ

1. ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย จากอดีตจนถึงปัจจุบัน และรวบรวมข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทยซึ่งได้จากการศึกษาและ วิจัยที่ผ่านมา
2. ศึกษาถึงขั้นตอนและระเบียบการในการจดทะเบียนเรือไทยในปัจจุบัน
3. ศึกษาถึงขั้นตอนและระเบียบการในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ในปัจจุบัน
4. ศึกษาว่าทำไมเจ้าของกิจการรับขนส่งสินค้าทางเรือของไทยที่มีเรือจดทะเบียนเรือไทยอยู่แล้วจึงได้สนใจและนำเรือลำใหม่ของตนไปจดทะเบียนสิงคโปร์
5. เปรียบเทียบกฎระเบียบพิธีการในการจดทะเบียนเรือของไทยกับประเทศ สิงคโปร์ ตั้งแต่เริ่มจดทะเบียน จนกระทั่งการจดทะเบียนเรือได้แล้วเสร็จ
6. กลุ่มประชากรในการทำวิจัยหลัก คือกลุ่มผู้บริหารกองเรือ ที่มีอำนาจในการตัดสินใจในการบริหารกองเรือ โดยรายชื่อของกลุ่มประชากรได้มาจากสำนักงานส่งเสริมพาณิชย์นาวี และบางส่วนได้จากการศึกษาหาข้อมูลของผู้ทำวิจัยเอง
7. ไม่เจาะลึกถึงผลประโยชน์ที่รัฐ หรือ เอกชนพึงได้จากการจดทะเบียนเรือ
8. ศึกษาเพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่อผู้ประกอบการในการตัดสินใจเลือกจดทะเบียนเรือเท่านั้น
9. ต้องการที่จะเปรียบเทียบความแตกต่าง เงื่อนไข และปัจจัย ตลอดจนขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือของไทยกับประเทศสิงคโปร์

1.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

ผู้วิจัยจะทำการศึกษาถึงผลอันเนื่องมาจากกฎหมายบาง ฉบับที่เกี่ยวเนื่องกับการจดทะเบียนเรือและสิทธิหน้าที่ที่เรือและเจ้าของเรือต้องปฏิบัติตามจากการเป็นเรือไทยเท่านั้นดังต่อไปนี้

1.4.1 กฎหมายภายในประเทศ

- พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (The Act on Navigation in Thai Waters B.E. 2456)
- พระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521
- พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (The Carriage of Good by Sea Act B.E. 2534)
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2532
- ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541

1.4.2 อนุสัญญา และพิธีสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

- ความตกลงว่าด้วยการค้าเรือพาณิชย์ทางทะเล ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล 1974
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันการโดนกัน ในทะเล ค.ศ. 1972
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม ออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือทางทะเล ค.ศ.1979
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม ออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1995
- อนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบและการชดใช้ค่าเสียหาย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อชดใช้ค่าเสียหายจากการขนส่งวัตถุมีพิษและที่เป็นอันตรายทางทะเล ค.ศ. 1996
- อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบในคดีเรือ ค.ศ. 1976
- แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ
- MARPOL
- Intellectual Property and International Trade Court
- อนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นๆ

1.4.3 ด้านภาษีอากร

- ภาษีซื้อ / ขายเรือ
- ภาษีเรือเช่า ตลอดจนถึงการแลกเปลี่ยนระหว่างเรือ
- อากรศุลกากร ในการนำเข้า – ส่งออก ชิ้นส่วน อะไหล่ยนต์ของเรือ

การวิจัยจะนำเสนอถึงผลกระทบในด้านการจดทะเบียน และอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ การขนส่งทางทะเล และส่งผลอย่างไร ในด้านการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ต้องการเพื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างสิงคโปร์ว่า กฎระเบียบขั้นตอนการทำงานของ เขาเป็นอย่างไร และส่งผลอย่างไรต่อธุรกิจการเดินทางเรือของประเทศเขาอย่างไร

ส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับภาษีอากร จะศึกษาเพียงผลกระทบ ที่เกิดจากระบบภาษีของ ไทย ต่อผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล และส่วนที่ส่งเสริมด้านภาษีอากรที่ผู้ประกอบการต้องการให้ ภาครัฐช่วยเหลือในด้านสิทธิพิเศษในด้านภาษี และหากได้รับการแก้ไขจะมีส่วนช่วยให้เกิด แรงจูงใจในการจดทะเบียนเป็นเรือ และก่อให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกับต่างชาติ และจะนำเสนอ ถึงความเห็นของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลว่ามีข้อเสนอแนะ และเหตุผลประกอบต่อการ ดำเนินธุรกิจของเจ้าของกิจการนั้น ๆ ว่ากฎระเบียบด้านภาษีอย่างไร ที่ผู้ประกอบการต้องการภายใต้การ เปรียบเทียบด้านภาษีอากรของประเทศสิงคโปร์ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร และข้อแตกต่างนั้น ส่งผลต่อผู้ประกอบการของประเทศตนอย่างไร

1.4.4 ข้อกำหนดการจดทะเบียนเรือ

เงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือตลอดจนกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือ ตรวจสอบเรือ ตลอดจนข้อกำหนดด้านกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือ และการขนส่งสินค้าทาง ทะเลของเรือไทยนั้นมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างไรบ้าง

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยขอทำความเข้าใจในความหมายในคำเฉพาะดังนี้

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เดิมชื่อ กรมเจ้าท่า ซึ่งอยู่ภายใต้หน่วยงานของ กระทรวงคมนาคม
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี ปัจจุบัน สถาบันแห่งนี้ได้ยุบรวมเป็น หน่วยงานหนึ่งของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- กองตรวจเรือ เป็นหน่วยงาน หนึ่งของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ดูแลใน ด้านตรวจสภาพของเรือลำนั้นๆก่อนที่จะจดทะเบียนเป็นเรือไทย

- กองทะเบียนเรือ เป็นหน่วยงานหนึ่งของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชนาวี ที่ดูแลด้านการจดทะเบียนเรือ
- กรมไปรษณีย์โทรเลข เป็นหน่วยงานหนึ่งของกระทรวงคมนาคม ที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือในด้าน การออกชื่อย่อของเรือลำนั้นๆ หรือที่เรียกว่า Call sign ของเรือ
- ทะเบียนเรือ เป็นหนังสือสำคัญที่แสดงถึงสัญชาติเรือ เอกสิทธิ์ สิทธิ และหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้นๆ
- กองเรือไทย ในที่นี้จะหมายถึง เรือสินค้าที่ทำการขนส่งทางทะเลเท่านั้น ไม่รวมกองเรือที่ขนส่งสินค้าตามแม่น้ำต่าง และเรือประมง เป็นต้น
- การขนส่งทางทะเล หมายความว่า การขนส่งของโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งภายในราชอาณาจักรทางทะเล
- เรือ หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล
- เรือไทย หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล
- ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งอยู่ในประเทศไทยและรับทำการขนส่งทางทะเล และหมายความรวมถึงสาขาและตัวแทนของผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศและประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย รวมทั้งผู้กระทำการเป็นนายหน้าเตรียมหาของในประเทศไทยเพื่อการขนส่งทางทะเล โดยต้องมีเรือประกอบการขนส่งเป็นของตนเอง และคนไทยเป็นเจ้าของเรือ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบว่าเจ้าของเรือใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณาเลือกสัญชาติเรือ
2. สามารถเปรียบเทียบระหว่างเรือไทยกับสิงคโปร์ และทราบว่าเหตุที่ผู้ประกอบการไทยสนใจนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือสัญชาติสิงคโปร์
3. ทราบถึงปัจจัยในการแข่งขันของภาคเอกชนที่ทางรัฐซึ่งเป็นผู้ให้บริการ จะต้องให้การสนับสนุนเพื่อให้เจ้าของของไทย สามารถที่จะดำรงความเป็นเรือไทยอยู่ได้
4. ทำให้ทราบแนวทางการแก้ไขปัญหา ในขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย
5. ทำให้ทราบข้อดี ข้อเสียของรูปแบบการจัดการบริหาร ขั้นตอนการจดทะเบียน ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆจากการที่เรานำมาเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์

6. สามารถนำผลการวิจัยในส่วนของความต้องการ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคของภาครัฐ มาปรับเปลี่ยนให้ตรงตามความต้องการของภาคเอกชน
7. ทำให้ทราบถึงการแข่งขันในการให้บริการระหว่างภาครัฐ
8. เพื่อให้ทราบถึงปัญหาต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการขยายกองเรือไทย พร้อมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหา และที่รัฐบาลได้ทำการแก้ไขไปแล้ว และยังไม่ได้ทำการแก้ไข

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

เนื่องด้วยการวิจัยฉบับนี้ เป็นการวิจัยในด้านการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีศัพท์เฉพาะของธุรกิจ ด้านนี้ ดังนั้น จะนำเสนอเฉพาะนิยามศัพท์บางคำที่ต้องกล่าวถึงบ่อยๆ และหรือมีผลต่อการทำความเข้าใจวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เท่านั้น ดังเช่น

UNCTAD ได้จัดแบ่งประเภทของกองเรือโลกออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

- เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker)
- เรือสินค้าแทกอง (Bulk Carrier)
- เรือสินค้าทั่วไป (General Cargo)
- เรือคอนเทนเนอร์ (Container)
- เรืออื่น ๆ

โดยให้คำนิยามเรือที่ใช้ในแต่ละประเภทได้ระบุในตารางที่ 1.7.1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.7.1 นิยามของเรือประเภทต่างๆ ของ UNCTAD

ประเภทเรือ	ลักษณะเรือ
เรือบรรทุกน้ำมัน	เรือบรรทุกน้ำมันดิบและเรือบรรทุกน้ำมันที่กลั่นแล้ว
เรือสินค้าเทกอง	เรือบรรทุกแร่และขนถ่ายสินค้าเทกอง แร่ สินค้าเทกอง
เรือสินค้าทั่วไป	เรือบรรทุกสินค้าแห้งแข็ง สินค้าเฉพาะอย่าง เช่น สินค้าขนส่งโดยเรือ Ro-Ro เรือขนส่งสินค้าทั่วไป (Single Deck หรือ Multi-Deck) โดยทั่วไปจะเป็นเรือ ขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร
เรือคอนเทนเนอร์	เรือขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เพียงอย่างเดียว
เรืออื่น ๆ	เรือบรรทุกสินค้าเหลวอื่นๆ เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์ เรือบรรทุกก๊าซเหลว เรือโดยสาร เรือลำเลียงสินค้าทั่วไป เรือประมง เรือเสียบียง และเรืออื่นๆ

ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2003

หมายเหตุ : เรือที่มีขนาด 100 ตันกรอสขึ้นไป

1.8 วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยนี้มีขั้นตอนในการทำการวิจัยดังนี้

1.8.1 ค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยการรวบรวมข้อมูลผลการศึกษา ข้อมูลการวิจัยอีกทั้งบทความต่างๆ ที่อ้างถึงการจดทะเบียนเรือ และปัญหาในการจดทะเบียนเรือ ศึกษาจากเอกสารบทความผลงานวิจัยอื่นๆ

1.8.2 การวิจัยโดยอาศัยข้อมูลที่ได้จาก ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะจากข้อมูลทุติยภูมิ และเอกสารบทความผลงานวิจัยอื่นๆ ข้างต้น ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ในขั้นตอนเชิงสำรวจนี้ จะมีการศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นจากบุคคลกลุ่มต่างๆ ที่มีต่อการพัฒนาการพาณิชย์นาวี และกิจการการขนส่งทางทะเล ตลอดจนอุปสรรค ปัญหาในการจดทะเบียนเรือไทย โดยมีขั้นตอนดังนี้

การสัมภาษณ์ลึก (Depth Interview) การสัมภาษณ์ลึกจะเป็นการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต่างๆ จาก 3 กลุ่มคน ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 นักวิชาการการขนส่งทางทะเล หรือพาณิชย์นาวี จำนวน 4 ท่าน
- กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ประกอบการไทยที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเล และมีเรือสินค้าเป็นของตนเอง จำนวน 10 ท่าน
- กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มภาครัฐ ที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องเนื่องในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทย จำนวน 5 ท่าน

1.8.3 นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ข้างต้นมาสร้างเป็นโครงร่างแบบสอบถาม ในส่วน ของความต้องการต่อการจดทะเบียนเรือของผู้ประกอบการ เพื่อทราบว่ารูปแบบการจดทะเบียนเรือ ของไทยตามที่คุณประกอบการต้องการนั้นเป็นอย่างไร และมีข้อเสนอแนะอะไรบ้าง

1. รูปแบบในการจดทะเบียนเรือโดยจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้
 - รูปแบบที่1 ตามกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือไทย
 - รูปแบบที่2 ตามกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์
 - รูปแบบที่3 Ideal เป็นรูปแบบที่คุณประกอบการต้องการ
2. ศึกษาขั้นตอน กฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือตามระเบียบการปฏิบัติ ในส่วน ของข้อดี และข้อเสียในการจดทะเบียนเรือ และขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือของรูปแบบที่ 1 กับ รูปแบบที่ 2 ดังนี้
 - ข้อดี - ข้อเสียในการจดทะเบียนเรือ
 - ขั้นตอนในการปฏิบัติ
 - ภาษีอากร – เงื่อนไขและภาระที่คุณประกอบการต้องทำตาม
 - สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ - จากที่เรือลำนั้น ๆ ได้รับหลังจากได้สัญชาติเรือ ตามกฎหมาย
3. สร้างแบบสอบถามเพื่อทำการทดสอบตัวแบบที่สร้างขึ้น กับต้นแบบการจดทะเบียนประเทศสิงคโปร์ และของประเทศไทย

1.8.4 การสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Structure) โดยใช้กลุ่มประชากร ที่เป็นเจ้าของเรือไทยและให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ทั้งหมด 50 บริษัท หรือ 100%ของจำนวนทั้งหมดของ กลุ่มธุรกิจผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลของไทย โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ที่ให้บริการ ภายในประเทศ
- กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ที่ให้บริการ ระหว่างประเทศ

1.8.5 จะดำเนินการส่ง แบบสอบถาม ให้กับกลุ่มตัวอย่างทางโทรสาร หรือทางอีเมล

1.8.6 นำผลที่ได้จากข้างต้น เสนอแนะถึงอุปสรรคและที่ได้จากผลการศึกษาวิจัย และผลที่ได้ จากแบบสอบถามมาประมวลและจัดทำเป็นรูปแบบ กฎระเบียบตลอดจนขั้นตอนต่างๆ ที่ นำเสนอจากผลการวิจัยก่อนหน้านี้ กับข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการเอง

1.8.7 รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบระหว่าง รูปแบบที่ 1 กับรูปแบบที่ 2 ว่า เจ้าของเรือไทย ว่ามีความเห็นต่อการจดทะเบียนเรือ และหากต้องทำการเปลี่ยนแปลงให้เกิดความน่าสนใจนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือไทยตามรูปแบบที่ 3

ในการวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยต้องการศึกษาทราบถึงความแตกต่างระหว่างการจดทะเบียนเรือไทย และการจดทะเบียนของประเทศสิงคโปร์ดังนี้

1. เปรียบเทียบขั้นตอนในการดำเนินการตลอดจนวิธีการนำเรือมาจดทะเบียนเรือไทย และการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ ว่ามีปัญหา อุปสรรคในด้านใดบ้าง อาทิเช่น ปัญหาด้านภาษี กฎหมาย หรือขั้นตอน พิธีการในการปฏิบัติงานตามกฎหมายระเบียบของรัฐ ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร

2. เปรียบเทียบสิทธิพึงได้จากการที่เรือลำนั้นได้มาซึ่งสัญชาติเรือตามกฎหมายของไทย และของสิงคโปร์ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไรเป็นทำไมผู้ประกอบการเรือไทยจึงได้ให้ความสนใจ และนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติสิงคโปร์ และเพื่อทราบว่ามีแนวโน้มที่ผู้ประกอบการของไทยให้ความสนใจต่อการจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์มากเพียงใด และใช้หลักการใดในการพิจารณาเลือกสัญชาติเรือ

3. นอกจากปัญหาที่เจ้าของเรือไทย ไม่นำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว ผู้วิจัยยังต้องการทราบว่าข้อแม้ในการประกอบการขนส่งไทย ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ ได้รับผลประโยชน์จากการธงเรือไทยหรือไม่

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความหมาย และความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ

การขนส่งสินค้าทางทะเล ได้รับการยอมรับว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เพราะการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ต้องพึ่งพาภาคการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้จาก มูลค่าการส่งออก และนำเข้าของไทยมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ยิ่งภาคการค้าระหว่างประเทศขยายตัวมากเท่าใด การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็ยิ่งทวีความสำคัญมากขึ้น และกว่า 90% ของปริมาณสินค้าระหว่างประเทศของไทย ขนส่งโดยทางทะเล อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทุกประเทศไม่ได้มีกฎหมายบังคับว่า ผู้ลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางทะเล จะต้องนำเรือมาจดทะเบียนสัญชาติตน จึงทำให้เจ้าของเรือส่วนหนึ่งนำเรือไปจดทะเบียนต่างประเทศ สำหรับการจดทะเบียนเรือ อีกทั้งการจดทะเบียนเรื่อนับได้ว่าเป็นต้นทุนอย่างหนึ่ง และที่สำคัญทะเบียนเรือจะมีส่วนช่วยให้ ลดค่าใช้จ่ายในการประกอบการของผู้ประกอบการอีกด้วย

ตารางที่ 2.1.1 สัดส่วนเรือที่ชักธงประจำชาติและธงต่างชาติของกองเรือประเทศต่าง ๆ ในเอเชียปี 2545

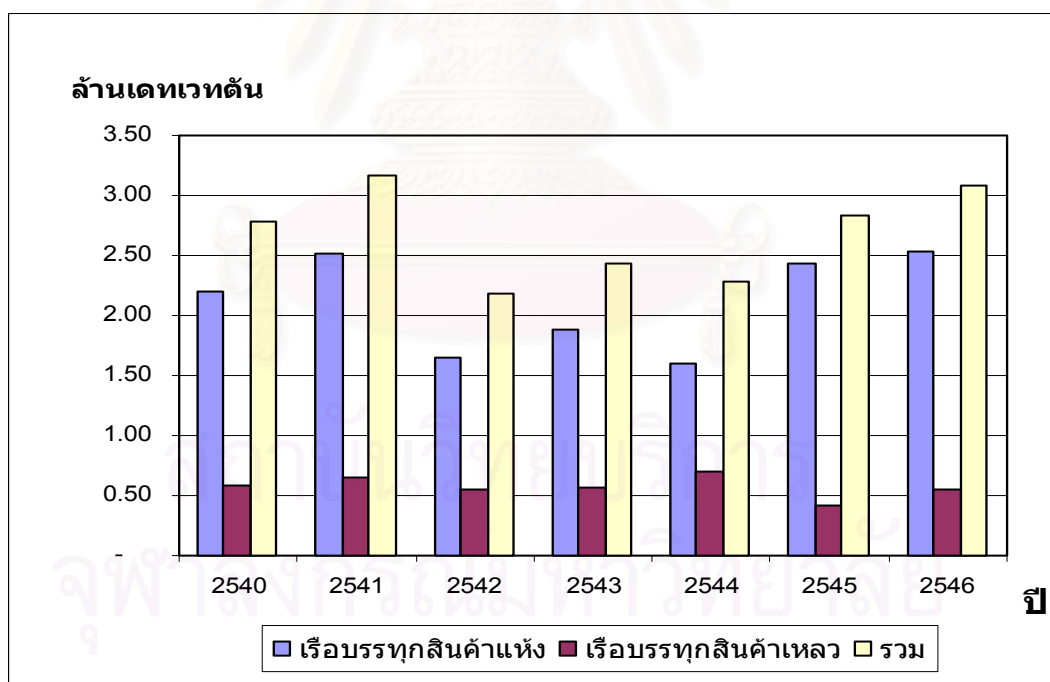
หน่วย : เดทเวทตัน

ประเทศ	ชักธงต่างชาติ	สัดส่วนเรือที่ชักธงประจำชาติ	ชักธงต่างชาติ	สัดส่วนเรือที่ชักธงต่างชาติ
ไทย	2,838,000	86.43%	445,566	13.57%
เกาหลี	9,135,854	35.45%	16,633,763	64.55%
จีน	22,680,169	51.19%	21,623,434	48.81%
มาเลเซีย	5,790,177	87.88%	798,897	12.12%
ฟิลิปปินส์	4,095,428	84.50%	751,145	15.50%
อินเดีย	9,376,986	89.22%	1,133,341	10.78%
ตุรกี	7,252,197	81.15%	1,684,970	18.85%

ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2003 and ISL 2003

หมายเหตุ สัดส่วนเฉพาะเรือไทยที่ไปชักธงต่างชาติได้จากหน้า 263 ของ ISL 2003

ในหลักการแล้ว ถ้าเจ้าของเรือมีแหล่งพำนักอยู่ในประเทศใด ก็ควรจดทะเบียนเรือของตนในประเทศนั้น เนื่องจากเรือกับประเทศที่จดทะเบียนเรือ จะมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันทางเศรษฐกิจระดับหนึ่ง ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมดูแล และการบังคับตามกฎหมายของประเทศนั้น แม้เรือจะออกเดินทางไปนอกราชอาณาจักร รัฐซึ่งเป็นผู้มีอำนาจโดยสามารถกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดกฎเกณฑ์การใช้เรือ และการควบคุมสภาพเรือให้ได้มาตรฐาน รวมทั้งจะต้องมีความรับผิดชอบในการรักษามาตรฐานเรือ และความสามารถของคนเรือประจำเรือของตนให้ได้มาตรฐานตามข้อตกลงระหว่างประเทศ จากข้อมูลสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ณ สิ้นเดือน กันยายน ปี 2546 ระบุว่า มีเรือขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไปที่เจ้าของเรือไทยนำไปจดทะเบียนในต่างประเทศจำนวน 20 ลำ ระยะเวลาครบรอบรวม 274,607 เดทเวทตัน ในจำนวนนี้เป็นเรือสัญชาติสิงคโปร์ 16 ลำ สัญชาติปานามา 1 ลำ และสัญชาติบาฮามาส 1 ลำ และมาร์แชลไออร์แลนด์ 2 ลำ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในทางข้อเท็จจริงยังมีเรือกลุ่มหนึ่งที่บริษัทเรือไทยนำไปจดทะเบียนต่างประเทศ



รูปที่ 2.1.1 กองเรือพาณิชย์ไทยปี พ.ศ.2540-2546

ที่มา : บริษัทเรือไทยต่าง ๆ

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี

2.1.1 คำจำกัดความเจ้าของเรือไทย

เพื่อให้เข้าใจว่าทะเบียนเรือไทย และการเป็นเจ้าของเรือไทย จำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจในถึงคำจำกัดความของ “กองเรือพาณิชย์ไทย” เสียก่อน โดยคำจำกัดความนี้อาจพิจารณาได้ใน 2 ลักษณะคือ

ก) พิจารณาในแง่ของผู้ควบคุมเรือ

ตามคำจำกัดความนี้ UNCTAD ได้ให้ความหมายของการเป็นเจ้าของเรือตามภูมิลำเนาของผู้ควบคุมการใช้ประโยชน์จากเรือ ดังนั้น การเรือไทยในความหมายนี้ จะไม่ใช่เพียงเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือ ไทยเท่านั้น แต่จะรวมถึงเรือที่ชักธงต่างชาติที่มีคนไทยเป็นผู้ควบคุมการใช้ประโยชน์ด้วย ตัวอย่างเช่น กองเรือที่บริหารโดยบริษัท RCL และบริษัท 프리เซ็นส ชิปปิ้ง ทั้งหมด ก็ถือเป็นกองเรือไทย

อย่างไรก็ตาม กองเรือไทย ตามคำจำกัดความนี้ อาจมีความยุ่งยากซับซ้อนในการตีความในกรณีดังต่อไปนี้

● การตีความผู้ควบคุมกองเรือ

หากเรือหรือกองเรือบริหาร โดยบริษัทใดบริษัทหนึ่งเพียงแห่งเดียว ก็จะไม่มีความยุ่งยากในการตีความผู้ควบคุมกองเรือ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่บริษัทที่ควบคุมกองเรือมีโครงสร้าง และการบริหารงานกองเรือที่ซับซ้อน ก็จะทำให้เกิดความยุ่งยากในการให้ความหมายของผู้ควบคุมเรือได้ ตัวอย่างเช่น บริษัทที่เป็นเจ้าของเรือให้บริษัทที่สองเช่าเรือในระยะยาว และบริษัทที่สองนี้ นำเรือไปให้บริษัทที่สามเช่าในระยะสั้นอีกต่อหนึ่ง ในกรณีนี้จะทำให้การตีความผู้ควบคุมกองเรือยุ่งยากมาก

● การตีความประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของผู้ควบคุมกองเรือ

UNCTAD ได้ให้คำจำกัดความของประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของผู้ควบคุมกองเรือ ตามบริษัทแม่ ตัวอย่างเช่น เจ้าของเรือชาวกรีก ตั้งบริษัทแม่อยู่ที่ประเทศกรีก เรื่อนั้นจะเป็นเรือของประเทศกรีซ แม้ว่า จะมีบริษัทตัวแทนอยู่ที่นิวยอร์ก ลอนดอน และภูมิลำเนาของเจ้าของเรืออยู่ที่สหรัฐอเมริกาก็ตาม

คุณสุเมธ ตันธุนิตย์ ได้เสนอเอกสารวิจัยส่วนบุคคล ลักษณะวิชายุทธศาสตร์ เรื่องยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ในการศึกษาที่วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 6 ประจำปีการศึกษาพุทธศักราช 2536-2537 ได้ความหมายคำว่า “กองเรือไทยที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ จะ

หมายถึง เรือทุกลำที่ชักธงไทย หรือเรือที่ดำเนินการบริหารโดยคนไทย ที่มีจิตใจเป็นคนไทยและมี จุกมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของไทย เพื่อการขยายตัวของเศรษฐกิจในประเทศ แม้ว่าเรือของเขาจะชักธงชาติใดก็ตาม สิ่งนี้มีได้เป็นสิ่งที่เกินความเป็นจริง เพราะนักธุรกิจไทย ในปัจจุบันนี้ ได้เริ่มมีความเข้าใจอย่างถูกต้องแล้วว่า การช่วยกันเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจของ ประเทศให้มีการขยายตัวต่อไปในอนาคตนั้น จะยังผลกลับมาส่งเสริมให้ธุรกิจที่ตนประกอบอยู่ มีการเจริญเติบโตตามไปด้วย”

ข) พิจารณาในแง่ของการจดทะเบียนเรือ

คำจำกัดความนี้เป็นการสื่อความหมายโดยตรงไปตรงมาไม่ยุ่งยากซับซ้อน คือเรือที่จดทะเบียนกับ ประเทศใดก็เป็นเรือของประเทศนั้น ตามความหมายนี้ ประเทศที่ใช้การ จดทะเบียนแบบเปิด เช่น ปานามา ไลบีเลีย บาฮามัส จะมีกองเรือขนาดใหญ่มาก ทั้งที่ความเป็น จจริงมีเรือเพียงไม่กี่ลำเท่านั้น ที่ถูกควบคุมการใช้ประโยชน์โดยผู้ควบคุมที่มีภูมิลำเนาอยู่ใน ประเทศนั้นๆ

กองเรือไทยตามความหมายนี้ ก็คือเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยหรือชักธง ไทย และจากการที่การจดทะเบียนเรือไทยได้ถูกจำกัดไว้สำหรับพลเมืองไทย หรือบริษัทที่มีคน ไทยเป็นเจ้าของเท่านั้นดังนั้นเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยทั้งหมดจึงเป็นกองเรือไทยใน ความหมายของการที่มีคนไทยเป็นผู้ควบคุมกองเรือด้วย อย่างไรก็ตามในทางกลับกันเรือที่มีคน ไทยเป็นผู้ควบคุมการใช้ผลประโยชน์เรืออาจไม่ใช่เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยก็ได้โดยอาจไป จดทะเบียนในประเทศอื่น เช่น สิงคโปร์ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อพิจารณาความหมายของการจด ทะเบียนเรือไทยจะมีจำนวนน้อยกว่ากองเรือไทยที่มีคนไทยเป็นผู้ควบคุมการใช้ผลประโยชน์

ค) ความหมายของกองเรือไทยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

กองเรือไทยที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ จะหมายถึง เรือทุกลำที่ชักธงไทย หาก ตรวจสอบนโยบายที่เกี่ยวข้องกับกองเรือของไทยและประเทศต่างๆ แล้วจะพบว่าได้ให้ ความหมายของกองเรือของชาติตน ในแง่ของการจดทะเบียนเรือเป็นสำคัญ

ตามแผนหลักการพานิชยนาวิของ ไทย ได้กำหนดเป้าหมายของการพัฒนา กองเรือในรูปแบบของส่วนแบ่งสินค้าไทยที่ขนส่งโดยเรือที่ชักธงไทย โดยข้อมูลสถิติเรือที่ใช้ใน รายงานการศึกษาดังกล่าว ก็เป็นจำนวนต้นเนจของเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งแสดงให้เห็น ว่านโยบายของการพัฒนาเรือตามแผนหลักฯ ได้ให้ความหมายของกองเรือไทยในแง่ของเรือที่ จดทะเบียนเป็นเรือไทย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ให้คำจำกัดความของกองเรือไทยในความหมายของเรือ ที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยด้วยเช่นกัน

2.1.2 ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ และสภาพการในปัจจุบัน

จากข้อมูลตามตารางที่ 2.2 เป็นสถิติที่รวบรวมโดยสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวีตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 ถึงปี 2546 ปรากฏว่าในปี พ.ศ. 2539 กองเรือพาณิชย์ไทยมีเรือรวม 250 ลำ และมีระวางบรรทุกรวม 2.633 ล้านเดทเวทตัน ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 165 ลำ มีระวางบรรทุกรวม 2.056 ล้านเดทเวทตัน และเป็นเรือบรรทุกสินค้าเหลว 85 ลำ มีระวางบรรทุกรวม 0.577 ล้านเดทเวทตัน และในปี พ.ศ.2540 ถึงปี 2541 จำนวนกองเรือพาณิชย์ไทยโดยรวมได้เพิ่มเป็น 264 และ 297 ลำ ตามลำดับ และระวางบรรทุกโดยรวมก็ได้เพิ่มเป็น 2.780 และ 3.173 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับเช่นกัน

ตารางที่ 2.1.2.1 กองเรือไทยพาณิชย์ไทย ระหว่างปี พ.ศ.2540 – 2546

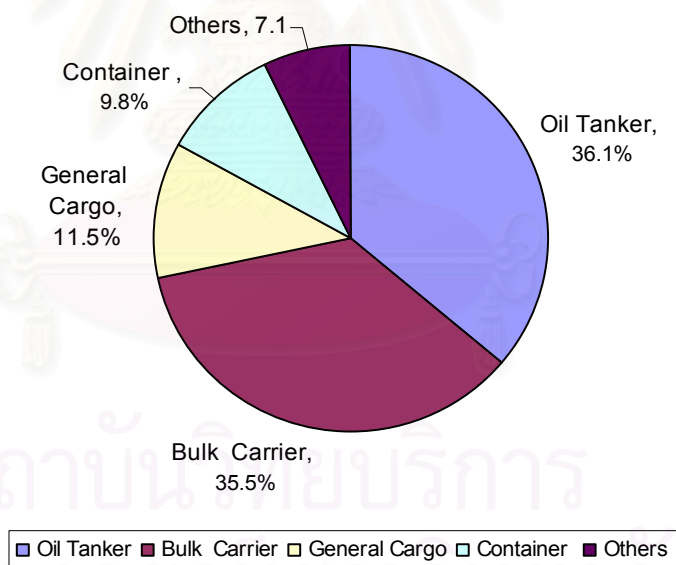
ปี	เรือบรรทุกสินค้าแห่ง		เรือบรรทุกสินค้าเหลว		รวม		อัตราการเติบโต (ร้อยละ)
	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน	
2540	178	2,201,437	86	579,427	264	2,780,864	5.6
2541	191	2,525,422	106	647,910	297	3,173,332	14.1
2542	191	1,648,127	71	545,797	267	2,193,924	-30.9
2543	212	1,878,127	70	561,843	282	2,440,163	11.2
2544	194	1,598,210	137	695,338	331	2,293,548	-6.0
2545	180	2,431,000	143	406,000	323	2,837,000	23.7
2546	165	2,531,310	149	545,471	314	3,076,781	8.4

- หมายเหตุ :
- เรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป
 - เรือบรรทุกสินค้าแห่ง หมายถึง เรือสินค้าทั่วไป เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าเทกอง เรือเอนกประสงค์
 - เรือบรรทุกสินค้าเหลว หมายถึง เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแก๊ส เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์

ที่มา : บริษัทเรือไทยต่างๆ

รวบรวมโดย : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี

ในปี พ.ศ. 2542 กองเรือพาณิชย์ไทยได้ลดลงเหลือเพียง 262 ลำ และระวางบรรทุกรวมก็ลดน้อยลงจากปี พ.ศ. 2541 โดยเหลือเพียง 2.194 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งลดลงถึง ร้อยละ 30.9 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2541 นับว่าเป็นการลดลงอย่างมาก อันเนื่องจากการปลดระวางของเรือที่มีอายุมาก และการเปลี่ยนแปลงไปจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติอื่น ระวางบรรทุกเรือไทยในปี 2542 ลดลงมากเหลือประมาณ 2.194 ล้าน DWT (ปี 2541 มีจำนวนประมาณ 3.3173 ล้าน DWT) ผู้ประกอบการเดินเรือได้ลดขนาดกองเรือของตนอันเนื่องจากสภาพการที่ไม่เอื้ออำนวยในการดำเนินธุรกิจ และเจ้าของเรือไทยไม่อยากจะทะเบียนเป็นเรือไทย อันเนื่องจากเหตุผลต่างๆ อันได้แก่กฎระเบียบของรัฐ วิธีการต่างๆ ในการจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นสิ้นเปลืองทั้งเวลา และค่าใช้จ่าย เมื่อเทียบกับการจดทะเบียนเป็นเรือต่างประเทศ อีกทั้งนโยบายของภาครัฐ ที่ขาดการส่งเสริมธุรกิจด้านนี้อย่างต่อเนื่อง ขาดการปกป้องคุ้มครองธุรกิจทางด้านนี้ให้เป็นของไทย โดยการเปิดเสรีให้ต่างชาติเข้ามาเปิดสำนักงานย่อยในไทย เป็นต้น



ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2003

รูปที่ 2.1.2.1 สัดส่วนของเรือแต่ละประเภทในกองเรือไทย

จากอุปสรรค และปัญหาในการนำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยในปัจจุบัน เกิดขึ้นจากการปัจจัยหลายๆด้านที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ จึงทำให้ผู้ประกอบการส่วนหนึ่งหาทางออกโดยนำเรือของตนไปจดทะเบียนเป็นเรือต่างชาติ ซึ่งนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นจุดหนึ่งที่ทำให้ขนาดของกองเรือไทยมีขนาดลดลง กิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางน้ำ อาทิเช่น อยู่ต่อเรือ ซ่อมเรือ ฯลฯ อาจจะได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงนี้ อีกทั้งทั้งยังมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของผู้ประกอบวิชาชีพทางด้านนี้และก่อให้เกิดการขาดแคลนแรงงานที่มีคุณภาพต่อไป กองเรือของไทย เมื่อสิ้นสุดปี พ.ศ.2546 มีปริมาณ 3.1 ล้านเดทเวทตัน โดยมีสัดส่วนของเรือแต่ละประเภทในกองเรือไทยดังแสดงไว้ในรูปที่ 2.1.2.1

มาตรการหนึ่งที่แต่ละประเทศที่ต้องการมีพาณิชย์นาวีเป็นปีกแผ่น ก็คือ มาตรการทางด้านกฎหมายให้เอื้ออำนวยให้ประโยชน์พอสมควร แก่ผู้ที่จะมาประกอบกิจการทางเรือ และจะต้องแน่ใจว่ากฎหมายที่ออกไป ไม่ทำให้ลดความน่าเชื่อถือในการที่เรือจะถือสัญชาติของชาติตน ทั้งนี้ย่อมรวมถึงการยอมรับ และการเข้าเป็นสมาชิกในสนธิสัญญาระหว่างประเทศทางทะเลที่จำเป็น ทั้งใน ด้านความปลอดภัยของเรือ ของคนประจำเรือ ของสินค้า และสิ่งแวดล้อม ที่ประเทศต่างๆที่ทำมาหากินเกี่ยวกับเรื่องเรือเขายอมรับกันรวมถึงสนธิสัญญาที่เกี่ยวกับการชดใช้ และการกำหนดการรับผิดชอบสากล ดังเช่นที่ไทยเรายอมรับในปัจจุบัน ก็มีเพียง SOLAS (Safety of Life At Sea) ซึ่งมีบทต่อเนื่องที่ จะต้องยอมรับ เช่น ISM (International Safety Management) ซึ่งจะผนวกเข้าใน SOLAS เป็นบทที่ 11 และมีผลบังคับใช้ใน 1 กรกฎาคม 2541 เป็นต้น (ที่มา: สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1.2.2 ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทย

พ.ศ.	มูลค่าค้าขายรวม (พันล้านบาท)	มูลค่าส่งออก (พันล้านบาท)	มูลค่านำเข้า (พันล้านบาท)	ดุลการค้า (พันล้านบาท)	ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง (พันล้านบาท)
2530	639.8	298.1	341.7	-43.6	-45.24
2531	858.4	399.2	459.2	-60	-58.19
2532	1,160.00	509.9	650.1	-140.2	-68.51
2533	1,421.00	583.2	838.3	-255.1	-82.44
2534	1,684.40	725.6	958.8	-233.2	-95.01
2535	1,836.00	815.4	1,020.60	-205.2	-104.24
2536	2,064.50	921.4	1,143.10	-221.7	-117.34
2537	2,462.70	1,118.00	1,344.70	-226.7	-132.05
2538	3,137.00	1,381.60	1,755.40	-373.8	-145.21
2539	3,175.40	1,378.90	1,796.50	-417.6	-157
2540	3,664.20	1,789.70	1,874.50	-84.8	-170.01
2541	3,858.60	2,180.80	1,677.80	503	-223.17
2542	3,936.80	2,150.80	1,786.00	364.8	-224.01
2543	4,320.60	2,280.00	2,040.00	240	-295
2544	5,720.00	2,960.00	2,760.00	200	NA

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ในบรรดาสัญชาติของเรือทั่วโลกได้แบ่งออกไป เป็นประเภทที่เป็น แบบประจำชาติซึ่งมีกฎเกณฑ์ที่ค่อนข้างจะเข้มงวดกวดขัน โดยเฉพาะเกี่ยวกับเงื่อนไขในการเป็น เจ้าของเรือ และการจัดจ้างคนประจำเรือ และแบบที่คู่ขนานกับแบบประจำชาติ(Parallel Registration) ก็คือ แทนที่จะให้คน ในชาติที่อยากจะร่วมลงทุนกับคนต่างชาติมาจัดสัดส่วนการถือหุ้นให้เหมาะสม และลดการเข้มงวดลง โดยกันมิให้กลุ่มคนพวกนี้ต้องหนีไปจดทะเบียนแบบสะดวก

การสนับสนุนให้คนในชาติตั้งกองเรือพาณิชย์นาวี และมีการลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการพาณิชย์นาวีให้มากขึ้นในทุกสาขา ด้วยการลงทุนในชาติและนำเงินกลับคืนมาในชาติ (ไม่ใช่เอาเงินที่ได้มา หรือได้อภิสิทธิ์ในการลงทุนที่รับจากประเทศไทย แต่ตอนได้เงินคืนมากลับนำไปยังประเทศอื่น หรือเพื่อผลประโยชน์ของประเทศอื่น) เราก็จะไม่เสียคุณค่าด้านการบริการเพราะอุตสาหกรรมขนส่งปกติเป็นบวกและเป็นตัวช่วยในการลดดุลการค้าและลดการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด อยู่แล้ว

ตารางที่ 2.1.2.3 ปริมาณสินค้าและค่าระวางการขนส่งทางเรือของประเทศไทย

พ.ศ.	ปริมาณสินค้าขาออก						ค่าระวาง (ล้านบาท)		
	ทั้งหมด (พันตัน)	ที่ขนส่งทางทะเล (พันตัน)	%	ที่เรือไทยขน (พันตัน)	%	รวม	เรือไทยได้	เรือต่างชาติ	%
2526	37,956	35,977	95	4,221	11.73	31,964	2,999	28,965	9.38
2527	40,301	37,521	93	3,494	9.31	33,161	2,469	30,692	7.45
2528	40,906	36,908	90	3,718	10.07	38,617	3,111	35,506	8.06
2529	43,329	37,653	87	3,652	9.7	37,700	3,663	34,037	9.72
2530	46,362	43,868	95	4,653	10.61	49,440	4,196	45,244	8.49
2531	54,943	53,527	97	4,892	9.14	63,285	5,099	58,186	8.06
2532	67,613	60,088	89	5,261	8.76	74,964	6,453	68,511	8.61
2533	72,854	69,432	95	6,665	9.6	91,016	8,574	82,442	9.42
2534	79,875	76,051	95	7,224	9.5	102,940	7,926	95,014	7.7
2535	88,689	83,936	95	7,981	9.51	112,930	8,695	104,235	7.7
2536	89,799	84,759	94	8,054	9.5	126,994	9,651	117,343	7.6
2537	102,404	96,311	94	10,700	11.11	144,927	12,881	132,046	8.89
2538	100,410	95,082	95	9,910	10.42	160,781	15,572	145,209	9.69
2539*	102,700	97,300	95	12,317	12.66	194,697	17,525	177,172	9

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 2.1.2.3 แสดงถึงอัตราการเติบโตต่อปีของเรือประเภทต่าง ๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 ถึงปี พ.ศ.2546 โดยอัตราเฉลี่ยการเติบโตของกองเรือไทยอยู่ที่ร้อยละ 10.86% ต่อปี อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาถึงแต่ละประเภทของกองเรือ พบว่า มีอัตราการเติบโตที่แตกต่างกันพอสมควร โดยเรือคอนเทนเนอร์มีอัตราเติบโตสูงสุดถึงร้อยละ 7.82 ต่อปี ส่วนอัตราเติบโตของเรือบรรทุกน้ำมัน และเรืออื่นๆนั้น มีอัตราการเติบโตอยู่ในระดับที่ต่ำมาก

ตารางที่ 2.1.2.4 อัตราการเติบโตของกองเรือไทย : ปี พ.ศ. 2537 – 2546

หน่วย : พันเดทเวทตัน

	2537	2546	CAGR*
เรือบรรทุกน้ำมัน	270,997	304,396	1.17%
เรือสินค้าเทกอง	250,294	300,131	1.83%
เรือคอนเทนเนอร์	39,005	82,793	7.82%
เรือสินค้าทั่วไป	103,731	97,185	-0.65%
เรืออื่นๆ	55,778	59,730	0.69%
TOTAL	722,342	846,781	10.86%

ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2003

ปี พ.ศ. 2537 www.unctad.org

หมายเหตุ : *CAGR หมายถึง อัตราการเติบโตโดยรวม (Compound Average Growth Rate)

Formula: $[(\text{Current year}/\text{Base year})^{(1/\text{no.of year})}]-1$

Current year = ปีปัจจุบันที่ใช้คำนวณ

Base year = ปีข้อมูลที่ใช้เป็นฐาน

No. of year = จำนวนปีทั้งหมด

การจดทะเบียนเรือไทย หรือการชักธงไทย หรือการจดทะเบียนเพื่อแสดงให้เห็นว่าเรือลำนั้นเป็นสัญชาติไทย จัดเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญต่อการพัฒนาด้านการขนส่งทางทะเลอย่างยิ่ง

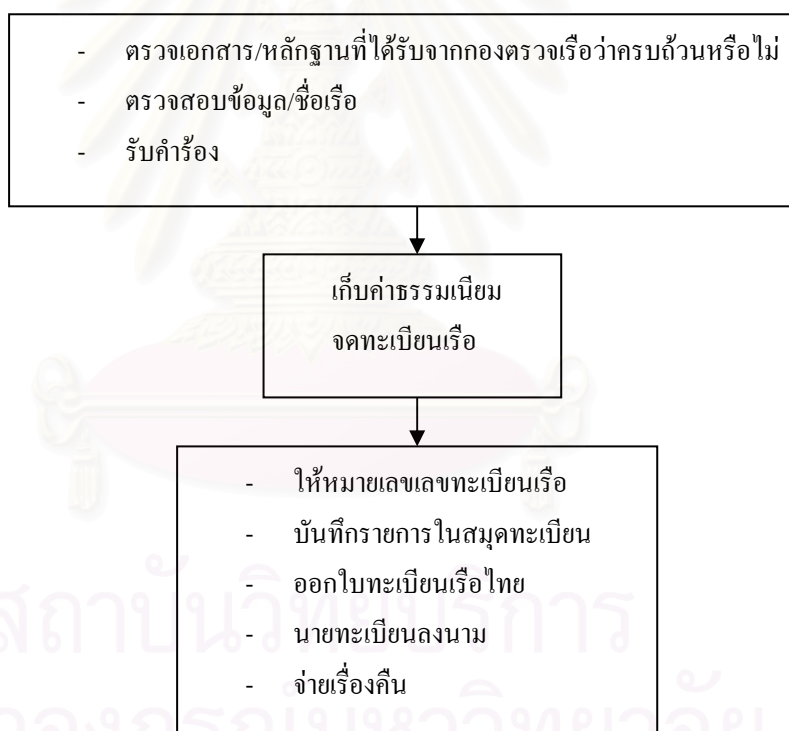
2.2 ปัญหาในการจดทะเบียนเรือไทย

จากการศึกษาและวิจัยที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่า การจดทะเบียนเรือไทยเป็นสาเหตุหนึ่งที่มีผลกระทบต่อพัฒนาการกิจการพาณิชย์ของไทย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม พาณิชยกรรมไทยที่ได้จากผลการศึกษาและวิจัยที่แล้วมาดังนี้

2.2.1. ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย

ขั้นตอนในการจดทะเบียน มีความยุ่งยาก และซ้ำซ้อน ล้าสมัย อันเนื่องจากข้อกำหนดที่ยังไม่ได้แก้ไขให้อำนวยต่อการแข่งขัน การจดทะเบียนไทยยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือที่ต้องใช้เวลานานและขั้นตอนที่ซับซ้อน ซึ่งทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้นำเสนอปรับปรุงขั้นตอน รวมทั้งเอกสารที่ใช้ในการจดทะเบียนเรือให้สะดวกรวดเร็ว โดยเจ้าของเรือต้องนำเรือไปตรวจที่กองตรวจเรือก่อนเมื่อกองตรวจเรือได้ดำเนินการและออกใบรับรองการตรวจเรือให้แล้ว จึงนำมายื่นขอจดทะเบียนเรือ สำหรับการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารที่ใช้ประกอบการจดทะเบียนเรือ กรมการขนส่งทางน้ำฯ จะให้เจ้าของเรือเป็นผู้รับรองความถูกต้องเอง โดยขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการของจดทะเบียนเรือไทยได้มีการปรับปรุงเป็น 3 ขั้นตอน เพื่อให้มีการจดทะเบียนเรือเป็นไปอย่างรวดเร็วที่สุด โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานภายใน 1 วัน (ประมาณ 3 ชั่วโมง) ซึ่งอาจแสดงแผนผังขั้นตอน และระยะเวลาที่ได้ปรับปรุงใหม่ดังต่อไปนี้



ที่มา : กองทะเบียนเรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

รูปที่ 2.2.1.1 แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินงาน

ตามมาตรการข้างต้นหากนำมาใช้ได้จริงคงทำให้ปัญหาในเรื่องของเวลาลดลง แต่เอกสารคำร้องต่าง ๆ ยังไม่ได้แก้ไขซึ่งเจ้าของเรือยังคงรับภาระที่ต้องเตรียมการเพื่อให้ได้เอกสารต่างๆ ตามที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีต้องการอยู่ ซึ่งความล่าช้ายังคงอยู่ ซึ่งการวัดระยะเวลาที่แท้จริงควรนับตั้งแต่วันที่ทางเจ้าของเรือแสดงเจตนาที่จะนำเรือของตนมาจดทะเบียน

2.2.2. การตรวจเรือ

การตรวจเรือจะดำเนินการทั้งในขั้นตอนการจดทะเบียนเรือครั้งแรกและการขอใบอนุญาตใช้เรือประจำปี โดยเรือไทยที่เดินทางระหว่างประเทศจะได้รับการจัดชั้นเรือ (Class) กับสถาบันตรวจเรือ ในสมาคมจัดชั้นเรือนานาชาติ (The International Association of Classification Societies: IACS) ซึ่ง IACS ได้กำหนดให้สถาบันตรวจเรือที่เป็นสมาชิกต้องปฏิบัติตามกฎ และระเบียบข้อบังคับที่ถือเป็นหลักปฏิบัติสากลที่ยอมรับกันทั่วโลกไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานรัฐบาล และสถาบันเอกชนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization – IMO)

สำหรับการตรวจเรือ สถาบันตรวจเรือจะมีระบบการตรวจเรือสอบถามสภาพตัวเรือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้มีความปลอดภัยและเป็นไปตามกฎข้อบังคับ ตามมาตรฐานสากลที่ทาง IMO กำหนดไว้ตามระยะเวลาดังนี้

- (1) การตรวจประจำปี (Annual Survey) ทุก ๆ 12 เดือน
- (2) การตรวจขณะเรือขึ้นอยู่ (Docking Survey) ทุก ๆ 2 ปีครั้ง
- (3) การตรวจกึ่งกลางระยะ (Intermediate Survey) ซึ่งจะมีการตรวจมากกว่าการตรวจประจำปี
- (4) การตรวจประจำทุก 5 ปี (Special Survey) ซึ่งเป็นการตรวจทุกจุดทั่วลำเรือ โดยจะมีการตรวจอย่างละเอียดเพื่อวัดความสึกหรอ และแก้ไขตามความจำเป็น ซึ่งดูเสมือนว่ากรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้แก้ไขกฎระเบียบเพื่อลดความซ้ำซ้อนกับสถาบันตรวจเรือ ซึ่งอยู่ภายใต้สมาคมการจัดชั้นเรือนานาชาติ (IACS) ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการประหยัดเวลา และเป็นการลดค่าใช้จ่ายให้เจ้าของเรือ โดยการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือฉบับที่ 28 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2546 มอบอำนาจให้พนักงานตรวจเรือสามารถออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้แก่เรือที่ผ่านการตรวจรับรองจากสมาคมการจัดชั้นเรือ IACS (International Association of Classification Societies) ที่กรมการขนส่งทางน้ำฯ ให้การรับรองรวม 6 สถาบันด้วยกันได้แก่

- LR (Lloyd Register of Shipping) แห่งประเทศอังกฤษ
- DNV (Det Noreke Veritas) แห่งประเทศนอร์เวย์
- GL (Germanischer Lloyd) แห่งประเทศเยอรมัน
- ABS (American Bureau of Shipping) แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา
- BV (Bureau Veritas) แห่งประเทศฝรั่งเศส
- NK (Nippon Kaiji Kyokai) แห่งประเทศญี่ปุ่น

ใบรับรองของของสถาบันตรวจเรือเหล่านี้ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้การยอมรับที่สำคัญ ๆ ได้แก่

- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- International Load Line Certificate
- IOPP Certificate of Compliance
- Tonnage Certificate

2.2.3 ใบอนุญาตใช้เรือ

อายุใบอนุญาตใช้เรือสั้น เพียงแค่ 1 ปี และต้องทำการตรวจเรือทุกครั้งที่ต้องการต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งเป็นการซ้ำซ้อน กับการตรวจสภาพเรือประจำปีของของสถาบันตรวจเรือ ทำให้เจ้าของเรือต้องสิ้นเปลืองทั้งเวลา และค่าใช้จ่าย

ใบอนุญาตใช้เรือ (Ship License) ตาม พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 กำหนดให้เรือไทยทุกลำต้องมีใบอนุญาตใช้เรือ และโดยเหตุที่ใบอนุญาตใช้เรือมีอายุไม่เกินหนึ่งปี ดังนั้นการตรวจเรือเพื่อขอใบอนุญาตใช้เรือของเจ้าของเรือจะต้องดำเนินการทุกปี สำหรับเอกสารประกอบคำร้องขอรับใบอนุญาตใช้เรือจะมีน้อยกว่าเอกสารคำร้องการขอจดทะเบียนเรือไทย โดยมีเพียง 3 รายการได้แก่ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ สำเนาบัตรประจำตัวหรือใบสำคัญประจำตัวของเจ้าของเรือ ในกรณีเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลให้ใช้สำเนาบัตรประจำตัวฯ ผู้มีอำนาจผูกพันนิติบุคคล และสำเนานั่งสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล ส่วนหลักฐานการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์เรือในแต่ละกรณีจะใช้เอกสารเหมือนกับการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย

2.2.4 การจดจำนองเรือ

โดยที่การซื้อเรือมาประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ทำในต่างประเทศ และเรือมีมูลค่าหลายล้านเหรียญสหรัฐฯ ประกอบกับผู้ซื้อเรือไม่มีเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายให้กับผู้ขาย จึงจำเป็นต้องจดจำนองเรือเรือในเวลาเดียวกันกับการส่งมอบเรือ ซึ่งหลักการจดจำนองเรือในประเทศไทย จำเป็นจะต้องใช้เอกสารการจดทะเบียนเรือตัวจริงเป็นเอกสารประกอบ ได้แก่ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ใบเสร็จ หรือใบถือกรรมสิทธิ์เรือตัวจริง(ซึ่งเอกสารฉบับนี้ถ้าผู้ขายยังไม่ได้รับเงินค่าขายเรือก็จะไม่ออกเอกสารตัวจริงให้กับผู้ซื้อเรือ) ต้นฉบับ Commercial Invoice และต้นฉบับใบจดทะเบียนของสัญชาติเดิม ซึ่งการดำเนินการให้ได้เอกสารดังกล่าวข้างต้นต้องใช้เวลาานพอสมควร ทำให้ผู้ขายไม่สามารถส่งมอบเรือ และจดจำนองเรือในเวลาเดียวกันกับการส่งมอบเรือ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานดังกล่าวอาจแก้ปัญหาค่าได้โดยการทำสัญญาซื้อขายล่วงหน้าก่อนดำเนินการส่งมอบเรือ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ขายว่าจะได้รับเอกสารจากการขายทันที

2.2.5 การทำสัญญาลูกเรือ

โดยระเบียบของกรมเจ้าท่ากำหนดให้ลูกเรือ ทุกคนต้องมาทำสัญญาที่กรมเจ้าท่า ในทางปฏิบัติเรือจะต้องมาจอดในอ่าวไทย โดยเฉพาะเรือสายการเดินเรือต่างประเทศ การทำสัญญาลูกเรือจึงเป็นสิ่งที่ทำไม่ได้ วิธีการแก้ปัญหานี้ขณะนี้ คือนำเจ้าพนักงานไปทำสัญญาลูกเรือที่เรือ ซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

การทำสัญญาลูกเรือจะต้องดำเนินการ ณ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยปกติการทำสัญญาว่าจ้างลูกเรือจะมีระยะเวลาประมาณ 9 เดือน และกรณีที่ลูกเรือมีความประสงค์จะทำงานบนเรือต่อไปเจ้าของเรือจะเป็นผู้ดำเนินการต่อสัญญาว่าจ้างลูกเรือ หากเป็นกรณีที่ลูกเรือไม่สามารถกลับมาต่อสัญญากับบริษัทที่ประเทศไทยได้ เนื่องจากเรือยังอยู่ในต่างประเทศ ทางบริษัทเรือสามารถยืดหยุ่นระยะเวลาการต่อสัญญาโดยอัตโนมัติได้อีกประมาณ 3 เดือน หากลูกเรือสมัครใจที่จะต่อสัญญาทำงานบนเรือต่อ ทางบริษัทจะนำสัญญาว่าจ้างลูกเรือไปให้ลูกเรือเซ็นเพื่อดำเนินการต่อสัญญาว่าจ้างในต่างประเทศ

2.2.6 ประกาศนียบัตรคนเรือต่างชาติ

ไม่ยอมรับประกาศนียบัตรคนเรือต่างชาติ การขอประกาศนียบัตรรับรองของคนเรือต่างชาติเป็นปัญหาที่เกิดจากสถานทูต ซึ่งต้องได้รับใบรับรองจากสถานทูตก่อนจึงจะดำเนินการได้ ในกรณีนี้คนประจำเรือที่ซื้อรับประกาศนียบัตรอาจจะต้องตกลงกับสถานทูตก่อนว่าจะต้องทำอย่างไรบ้าง ส่วนการรับรองประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถคนประจำเรือที่เป็นคนต่างชาติ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยให้เป็นไปตาม

หลักเกณฑ์ที่มีอยู่ในข้อกำหนดของอนุสัญญาSTCW ที่ให้มีการเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือได้โดยให้เวลาในการขอรับใบรับรองประกาศนียบัตรคนประจำเรือได้ในกำหนดเวลา 3 เดือน ทั้งนี้ นายเรือจะต้องเป็นผู้ชี้แจงรายละเอียดและหลักฐานการยืนยันกรณีเจ้าหน้าที่ของรัฐภาคี Port State Control อาจขอข้อมูลหลักฐานอื่น เช่น สัญญาจ้างลูกเรือ เป็นต้น

2.2.7 การเปลี่ยนแปลงนายเรือและนายประจำเรือ

กรณีมีการเปลี่ยนแปลงนายเรือ และต้นกลเรือต้องมีการแก้ไขในใบอนุญาตใช้เรือทำให้เกิดความไม่สะดวก และไม่อาจหาผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อบังคับของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมาทำงานได้ทันที

2.2.8 จำกัดปัญหาเรื่องการจดทะเบียนเรือไทยชั่วคราว

การซื้อเรือโดยมากกระทำกัน ณ ท่าเรือต่างประเทศ ก่อนเรือจะออกเดินทางมาประเทศไทยครั้งแรกจะต้องมีการจดทะเบียนชั่วคราว ในกรณีนี้ นายช่างตรวจเรือจะได้รับมอบอำนาจจากกรมเจ้าท่าให้เดินทางไปต่างประเทศ เพื่อออกใบทะเบียนเรือชั่วคราวก่อนก่อนเดินทางมาจดทะเบียนที่กรมเจ้าท่า วิธีการนี้ทำให้เกิดภาระแก่เจ้าของเรือโดยทำให้สิ้นเปลืองทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ซึ่งในปัจจุบันระบบการสื่อสารต่างๆ มีประสิทธิภาพมากขึ้น กรมเจ้าท่ามีเครื่องมือสื่อสารเหล่านี้พร้อมอยู่แล้วหากกรมเจ้าท่าจะพิจารณา ให้ผู้ซื้อเรือส่งเอกสารที่จำเป็นมาทางโทรสาร ในการออกใบทะเบียนชั่วคราวซึ่งน่าจะทำได้โดยการส่งมอบใบทะเบียนเรือชั่วคราวต้นฉบับให้เจ้าของเรือได้ที่กรมเจ้าท่าโดยไม่ต้องส่งเจ้าหน้าที่เดินทางไปยังต่างประเทศ

2.2.9 ปัญหาเรื่องการจัดหลักสูตรเฉพาะเรื่องเพื่อเสริมทักษะบุคลากรบนเรือ

ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีนอกจากช่วยเพิ่มปริมาณและคุณภาพของนักเรียนให้ได้มาตรฐานสากลตามโครงการระยะยาว ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีน่าจะมีการจัดหลักสูตรพิเศษระยะสั้นที่จำเป็น เพื่อเพิ่มความรู้ให้คนประจำเรือตามความจำเป็นเช่น

- หลักสูตรปฏิบัติการในเรือบรรทุกสินค้าอันตราย เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแอลพีจี เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์ เป็นต้น
- นายเรือประจำเรือทั้งปากเรือและห้องเครื่อง ก่อนเลื่อนวิทยฐานะให้มีความรู้สูงขึ้นควรได้รับการอบรมหลักสูตรระยะสั้นเพื่อการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในหน้าที่การงานที่สูงขึ้นควรได้รับการอบรมหลักสูตรระยะสั้นเพื่อการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในหน้าที่การงานสูงขึ้นเมื่อสอบผ่าน จึงจะเลื่อนประกาศนียบัตรให้

จากปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือข้างต้นบางปัญหาได้รับการแก้ไขบ้างแล้ว และบางส่วนก็ยังคงสร้างความสนใจที่จะแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง อีกทั้งยังขาดความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหา และนโยบายในการแก้ไขปัญหของภาครัฐ เสมือนหนึ่งว่าปัญหาต่าง ๆ ได้รับการแก้ไขปัญหอย่างล่าช้าและขาดความต่อเนื่องผลก็คือว่าปัญหาเหล่านั้นยังคงอยู่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยจึงจำเป็นที่จะต้องค้นหาทางแก้ไขปัญหาเอาเอง ซึ่งจะเห็นได้ว่าการที่ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำของไทยที่ประสบปัญหาในการนำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้หาทางออกโดยการนำเรือใหม่ของตนไปจดทะเบียนเรือเป็นเรือต่างชาติที่ไม่มีปัญหาและอุปสรรคดังเช่นที่เกิดขึ้นกับการจดทะเบียนเรือของไทย และก่อให้เกิดผลประโยชน์ตามนโยบายบริษัทของผู้ประกอบการนั้น ๆ

ภาครัฐควรตระหนักถึงปัญหาและมองปัญหาให้ออกว่ามีอุปสรรคในการให้บริการจดทะเบียนเรือของรัฐนั้นเป็นอย่างไร และมีผลกระทบอะไรบ้างต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล ธุรกิจด้านการบริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลมีการแข่งขันระหว่างบริษัทค่อนข้างสูง อีกทั้งกฎระเบียบต่างๆ ที่ภาครัฐของแต่ละประเทศประกาศใช้นั้นย่อมก่อให้เกิดผลดีหรือผลเสียต่อผู้ประกอบการได้โดยตรง จึงกล่าวได้ว่าธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่ใช่การแข่งขันในระดับผู้ประกอบการของไทยกับผู้ประกอบการของต่างประเทศเท่านั้น แต่มีแนวโน้มว่าจะเป็นการแข่งขันระดับประเทศระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ ซึ่งขึ้นอยู่กับว่าประเทศนั้น ๆ ให้ความสำคัญเล็งเห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นมากเพียงใดและจะเข้ามาส่งเสริมภาคเอกชนและปกป้องผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งรายได้ที่มองเห็นได้ของภาคเอกชน ซึ่งจัดเป็นรายได้มวลรวมของประชาชาติ และประโยชน์ที่มองไม่อาจวัดได้จากการพัฒนาของบุคคล และเทคโนโลยีตลอดจนความมั่นคงของประเทศ

2.3 การจดทะเบียนเรือ (Ship Registration)

สำหรับการจดทะเบียนเป็นการแสดงกรรมสิทธิ์แห่งการเป็นเจ้าของและสัญชาติของเรือแต่ละประเทศจึงประกาศนโยบายการจดทะเบียน และวัตถุประสงค์ อาทิ การสงวนอาชีพ การหารายได้หรือความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งแต่เดิมมีชาติต่างๆ ได้ใช้นโยบายการสงวนอาชีพ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เป็นต้น และบางชาติถือว่าการหารายได้หรือความสะดวกรวดเร็ว เช่น การจดทะเบียนแบบ Flag of Convenience (FOC) ซึ่งเป็นแบบที่นิยมกันอย่างกว้างขวาง ได้แก่ เรือที่ชักธงชาติ Panama , Liberia , Honduras , Lebanon , Cyprus , Singapore , Bahamas , Belize and St.Vincent เป็นต้น โดยเรือที่ชักธง Panama และ Honduras ได้เริ่มต้นมีการจดทะเบียนเรือเมื่อปี พ.ศ. 2482 ส่วนการจดทะเบียนเรือชักธง Bahamas และ Bermuda ได้เริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2513 สำหรับประเทศ Singapore นั้นไม่ได้มุ่งหวังที่จะมีรายได้จากการจดทะเบียนเรือเป็นหลัก กองเรือพาณิชย์เป็นหลัก แต่มุ่งหวัง

จากผลประโยชน์ที่เกิดจากอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเล เช่น กิจการทำเรือ คลังสินค้า ธุรกิจการประกันภัย กิจการอู่เรือ เป็นต้น

ตารางที่ 2.3.1 ประเภทเรือ และประเทศที่เรือจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545

หน่วย : พันเดทเวทตัน

ลำดับ ที่		Total Fleet	Oil Tankers	Bulk carriers	General cargo	Containe r ships	Other types
1	Singapore	33,618	16,035	9,226	1,925	4,512	1,921
2	Philippines	7,300	250	5,102	1,652	41	255
3	Malaysia	8,004	1,818	2,555	728	907	1,997
4	Indonesia	4,665	1,368	509	2,182	224	382
5	Thailand	2,838	406	748	1,318	219	146
6	Vietnam	1,589	297	242	961	32	57
7	Myanmar	576	5	315	244	0	13
8	Cambodia	3481	250	1007	2150	26	48
	รวม	62,071	20,429	19,704	11,160	5,961	4,819

ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2003

หมายเหตุ : ขนาดของเรือตั้งแต่ 100 ตันขึ้นไป

การจดทะเบียนเรือ (Ship Registry) โดยเจ้าเรือตามการจดทะเบียน (Registered Owner) จะนำเรือของตนไปจดทะเบียนโดยแบ่งเป็น 3 กรณีดังนี้

1. เรือที่เพิ่งจะต่อแล้วเสร็จใหม่ๆ จากอู่ต่อเรือ

การจดทะเบียนเรือ ถ้าเป็นการต่อเรือที่เพิ่งต่อเสร็จจากอู่เรือใหม่ ๆ ทางอู่จะออกไปแสดงการต่อเรือ (Builder's Certificate)

2. เรือที่ซื้อต่อจากเจ้าของเดิม

การจดทะเบียนเรือในลักษณะนี้ เรือจะต้องมีใบแสดงการเป็นเจ้าของ (Certificate of Owner Ship/ Certificate of Registry) และในตอนที่ทำการซื้อขายกันก็จะต้องมีหลักฐานแสดงการซื้อขาย ซึ่งตามปกติเจ้าของเรือเก่าจะต้องออกเอกสารที่เรียกว่า "Bill of Sale" ให้กับเจ้าของเรือใหม่ เพื่อที่เจ้าของเรือใหม่จะได้นำเอกสารสำคัญฉบับนี้ไปใช้ในการขอจดทะเบียนใหม่ ซึ่งในกรณีที่

เจ้าของเรือใหม่มีความต้องการที่จะเปลี่ยนสัญชาติเรือ และเปลี่ยนชงตามสัญชาติเรือซึ่งในกรณีนี้ จำเป็นที่เจ้าของเรือเก่าจะต้องทำการถอนสัญชาติกับกองทะเบียนเรือสัญชาตินั้นๆ แล้วทางกองทะเบียนเรือสัญชาตินั้นจะออกเอกสารยืนยันการถอนสัญชาติ หรือที่เรียกว่า “Deleting Certificate” เพื่อแสดงว่าได้ถอนสัญชาติเก่าของเรือลำนั้นออกไปแล้ว

3. เรือที่ทำการเช่าเหมาลำ (Bareboat Charter)

เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และความสะดวกในการบริหารงาน อีกทั้งเพื่อเป็นการรักษาสิทธิประโยชน์พึงได้ และการคุ้มครองที่เกิดรัฐที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนอยู่ ซึ่งผู้เช่าเรือบางรายจึงนิยมที่จะเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนเรือ เพื่อให้เรือได้มาซึ่งสัญญาที่ตนต้องการและตรงตามจุดประสงค์ที่เช่าเรือ

จากตารางที่ 2.3.2 ได้จัดอันดับประเทศในภูมิภาคเอเชียตามปริมาณเดทเวทตันของเรือที่มาจดทะเบียน รวมถึงส่วนประกอบของเรือในแต่ละประเทศ โดยประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีเรือมาจดทะเบียนมากที่สุดในภูมิภาคนี้ ประมาณ 33.6 ล้านเดทเวทตัน ส่วนประเทศไทย มีเรือมาจดทะเบียนมากเป็นอันดับที่ 12 ประมาณ 2.8 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 1.6 ของปริมาณระวางทั้งหมดของกองเรือเอเชีย มีข้อสังเกตอยู่ว่าเหตุใดประเทศเล็กอย่างเช่นสิงคโปร์จึงได้มีกองเรือที่ใหญ่ขนาดนี้ อันเนื่องมาจากนโยบายของภาครัฐที่เล็งเห็นผลที่จะให้มีกองเรือที่ใหญ่โดยเน้นที่การจดทะเบียนเรือ และไม่ได้คาดหวังเพียงแค่ว่ารายได้จากการจดทะเบียนเรือ แต่คาดหวังว่าจะสามารถสร้างรายได้ให้กับธุรกิจต่อเนื่องต่างๆ โดยมีธุรกิจสำคัญที่ไปกระจุกตัวที่ประเทศนี้คือ ศูนย์กลางนายหน้าเช่าเรือ (Ship Broker) รองมาจากศูนย์กลางนายหน้าเช่าเรือที่ลอนดอน, ตลาดกลางขายน้ำมันเชื้อเพลิง (Bunker Supply) ให้กับเรือสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาค แม้กระทั้งการลงชื่อ และขายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือที่อยู่ในไทยยังต้องติดต่อนายหน้าที่อยู่ที่สิงคโปร์ ซึ่งกล่าวมาทั้งหมดเป็นผลประโยชน์โดยตรงที่ได้รับจากกองเรือที่จดทะเบียนเรือสิงคโปร์

จะเห็นได้ว่า สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีเรือมาจดทะเบียนมากที่สุดในบรรดาประเทศในภูมิภาคเอเชียด้วยกัน ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้นโยบายการจดทะเบียนเรือแบบ Flag of Convenient ซึ่งวิธีการยื่นเอกสารและอนุมัติรวดเร็วมากเป็นผลให้เรือส่วนใหญ่ที่มาจดทะเบียนที่สิงคโปร์จะเป็นเรือต่างประเทศ

การที่ชาวต่างชาตินำเรือของตนเข้ามาจดทะเบียนที่ประเทศนั้นๆ และการที่เจ้าของเรือที่ประเทศนั้นจะย้ายเรือออกไปจดทะเบียนยังต่างประเทศ ถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญต่อปริมาณเรือที่มาจดทะเบียนของแต่ละประเทศ โดยกรณีประเทศสิงคโปร์นับเป็นประเทศที่สามารถดึงชาวต่างชาติให้นำเรือเข้ามาจดทะเบียนที่ประเทศของตนในปริมาณมากซึ่งหนึ่งในจำนวนนั้น มีผู้ประกอบการของไทยรวมอยู่ด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 2.3.2 ประเภทของเรือ และประเทศที่เรือจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545

หน่วย: พันเดกเวทตัน

ลำดับ ที่		Total Fleet	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo	Container ships	Other types
1.	Singapore	33,618	16,035	9,226	1,925	4512	1,921
2.	China	25,528	4,220	11,629	6,423	2131	1,126
3.	Hong Kong China	27,496	4,959	17,838	1,605	2600	494
4.	Japan	17,379	6,218	5,022	2,294	593	3,252
5.	India	10,287	5,032	3,787	392	152	923
6.	Republic of Korea	10,609	1,894	5,937	1,213	757	809
7.	Philippines	7,300	250	5,102	1,652	41	255
8.	Malaysia	8,004	1,818	2,555	728	907	1,997
9.	Iran, Islamic Rep. Of	7,098	4,178	1,836	792	179	113
10.	Indonesia	4,665	1,368	509	2,182	224	382
11.	Kuwait	3,582	2,933	27	145	227	251
12.	Thailand	2,838	406	748	1,318	219	146
13.	Viet Nam	1,589	297	242	961	32	57
14.	Saudi Arabia	2,342	1,405	0	420	156	362
15.	Qatar	770	208	270	82	184	26
16.	United Arab Emirates	853	396	1	107	227	123
17.	Democratic People's	920	24	105	736	0	55
18.	Syrian Arab Rep	696	4	93	590	8	0
19.	Myanmar	576	5	315	244	0	13
20.	Bangladesh	587	131	9	385	61	0
21.	Bahrain	374	188	60	26	100	0
22.	Lebanon	310	2	133	166	0	9
23.	Pakistan	363	91	0	217	42	13
24.	Brunei Darussalam	422	420	0	3	0	0
25.	Iraq	243	99	0	82	0	62
26.	Sri Langka	95	11	0	74	0	10
27.	Yemen	133	112	0	4	0	18
28.	Maldives	84	14	0	68	0	3
29.	Jordan	93	0	0	83	0	4
30.	Oman	14	8	0	6	0	0
31.	Cambodia	3,481	250	1,007	2,150	26	48
	รวม	172,608	52,991	66,607	27,158	13,385	12,475

ที่มา : UNCTAD Review of Maritime Transport 2003 Including passenger / Cargo

หมายเหตุ : ขนาดของเรือตั้งแต่ 100 ตันขึ้นไป

ตารางที่ 2.3.3 การเปรียบเทียบกองเรือไทยกับกองเรือต่างชาติในภูมิภาคเอเชีย จำแนกตามประเภทเรือ ปี 2547

ประเทศ	ประเภทเรือ											
	รวมทุกประเภท		คอนเทนเนอร์		สินค้าทั่วไป		สินค้าเทกอง		สินค้าเหลว		อื่นๆ	
	ลำ	ระวาง บรรทุก	ลำ	ระวาง บรรทุก	ลำ	ระวาง บรรทุก	ลำ	ระวาง บรรทุก	ลำ	ระวาง บรรทุก	ลำ	ระวาง บรรทุก
1.สิงคโปร์	811	33,874,972	185	4,658,206	94	1,616,210	128	9,866,979	346	17,259,556	58	474,021
2.มาเลเซีย	375	55,740,936	52	854,794	157	666,176	54	2,501,922	86	1,666,970	26	51,075
3.ฮ่องกง	637	31,985,220	84	266,394	102	1,890,407	352	20,782,198	72	6,441,065	27	206,156
4.ฟิลิปปินส์	611	6,000,194	3	37,631	360	1,281,618	94	4,317,953	91	307,924	63	55,068
5.อินโดฯ	970	4,240,919	33	228,931	636	2,067,375	31	360,695	212	1,477,686	58	106,232
6.ญี่ปุ่น	2,489	12,773,754	16	474,255	1201	1,391,641	410	4,926,910	515	5,112,580	347	568,368
7.จีน	1,953	25,103,469	128	2,617,159	948	6,164,590	345	11,690,969	398	4,431,852	137	198,899
8.เกาหลีใต้	831	9,539,692	52	797,279	277	1,009,112	121	5,841,669	150	1,562,955	231	328,677
9.เวียดนาม	316	1,590,680	1	16,030	241	915,945	16	241,509	44	395,708	14	21,488
10.ไทย	327	3,656,035	17	218,824	100	1,159,497	68	1,793,414	142	484,300	0	0

ที่มา : The Register of Ship-CD ROM (Fairpaly) April 2004 (โดยใช้คำจำกัดความเรือแต่ละประเภท ตาม UNCTAD Review of Maritime Transport 2002)

หมายเหตุ : *เป็นข้อมูล ณ สิ้นเดือนเมษายน 2547 รวบรวมโดยสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

2.4 สัญชาติเรือ (Nationality of Ships)

สัญชาติเรือ จัดว่าเป็นการได้สัญชาติตามกฎหมายโดยการจดทะเบียนสัญชาติกับกองทะเบียนเรือของประเทศนั้นๆ โดยไม่ยึดติดตามสัญชาติของถิ่นกำเนิด (ประเทศของผู้อู่ต่อเรือ) หรือตามสัญชาติของเจ้าของเรือ และสามารถขอจดทะเบียนเปลี่ยนสัญชาติได้ สำหรับเรือที่ต่อขึ้นมาใหม่ จะมีสัญชาติก็ต่อเมื่อเจ้าของเรือดำเนินๆ ไปจดทะเบียนเรือ การจดทะเบียนเรือ หรือการให้ สัญชาติ(Nationality of Ships) มีหลักการดังนี้

2.4.1 การถืออำนาจของรัฐฯเหนือทะเลหลวง (Flag State)

เพราะในทะเลหลวงไม่มีเจ้าของ กับ การมีสิทธิเหนือ เรือและทรัพย์สินในเรือ ฉะนั้น จึงต้องซ้ชง ของชาตินั้น (และบ่งชื่อเมืองที่เรือจดทะเบียนเอาไว้ด้วย) และก็เป็นหน้าที่ของแต่ละชาติ ที่จะต้องออกกฎหมายมาใช้ ด้วยการให้ความยินยอมแก่คุณสมบัติของเจ้าของเรือ บางรัฐฯ เช่น ไทย จะได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ โดยสำหรับผู้ที่นำเรือมาซ้ชงไทย เช่น ไม่เสียภาษี

นำเข้า ถ้ามีบัตรส่งเสริมจาก BOI (Board of Investment) ก็ไม่เสียภาษีเงินได้แปดปี หรือมีสิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าของรัฐบาลไทย และอื่น ๆ ฯลฯ เมื่อมีการให้สิทธิเช่นนี้ก็จะเป็นธรรมดาที่จะต้องวางระเบียบว่าการเป็นเจ้าของเรือไทยและนำเรือของตนมาชักธงไทยนั้น ถ้าจะทำมาค้าขายในระหว่างท่าเรือใกล้เคียงภายในประเทศ (Domestic trade) เจ้าของเรือจะต้องมีฝ่ายไทยแท้ถึง 70 % และยอมให้ต่างชาติถือหุ้น 30 % ส่วนในกรณีที่เรือเดินต่างประเทศ (Plying International) เจ้าของเรือที่จะจดทะเบียนจะต้องมีผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทย 51 % และต่างชาติถือหุ้น 49 % แต่ในกฎหมายไทยไม่ได้กำหนดในเรื่อง Despondent Owner หรือ Beneficial Owner จนบางครั้งทำให้ เจ้าของเรือไทยบางรายอาจจะให้ เจ้าของเรือต่างประเทศใช้ วิธีการเป็นเจ้าของเรือ สองแบบหลังนี้สร้างประโยชน์บางอย่างให้กับ เจ้าของเรือที่เป็นชาวต่างประเทศที่ต้องการมาใช้สิทธิพิเศษของไทยที่แท้จริงแล้วมีไว้ให้เฉพาะเรือที่มี เจ้าของส่วนใหญ่เป็นคนไทยตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ตรงกันข้าม กับ ประเทศที่ไม่มีการให้สิทธิประโยชน์แก่เจ้าของเรือชาติเดียวกับตนแต่เปิดโอกาสให้ใคร ๆ ก็ได้ที่มีเรือและมีคุณสมบัติที่ ประเทศเขากำหนดไว้ง่าย ๆ เพื่อผลประโยชน์ในด้านการแสวงหาเงินตราต่างประเทศที่เป็นค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนเรือ เช่น ปานามา (Panama) เบลีซ (Belize) หรือ กัมพูชา (Cambodia) ซึ่งส่วนใหญ่มีจำนวนเรือและตันกรอส ของเรือมาก และเจ้าของเรือ ล้วนแต่เป็น เจ้าของเรือที่เป็นชาวต่างชาติทั้งสิ้น

นอกจากนั้น ประเทศที่เจริญในทางการค้าขาย ทางการเดินทางเรือ ยังได้จัดทำ สถาบันจดทะเบียนเรือของประเทศนั้นในลักษณะที่ทำให้มีการ ลดหย่อนความเข้มงวด จาก สถาบันตัวจริง โดยเฉพาะในเรื่อง การว่าจ้างคนประจำเรือ ที่ไม่จำเป็นต้องใช้คนประจำเรือชาติเดียวกับธงที่เรือชัก ซึ่งเรียกว่า “Second Register”

ทุกประเทศจะกำหนด ข้อจำกัดและคุณสมบัติปลีกย่อย เช่น การยอมรับในสนธิสัญญาต่างๆ เช่น SOLAS (Safety of Life at Sea) และ MARPOL 73/78 หรืออื่น ๆ แล้วแต่ว่าแต่ละรัฐฯ จะนำมายอมรับ รวมทั้งค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียน ที่ถูก หรือ แพง แตกต่างกันไป และตรงนี้คือจุดขาย ในเรื่องการแข่งขันให้เจ้าของเรื่อนำเรือของตนไปจดทะเบียนด้วย

ดังนั้นเจ้าของเรือจึงต้องเลือกธง หรือสัญชาติให้กับเรือของตน ตามที่ตนต้องการ ซึ่งจะต้องมีส่วนประกอบที่จำเป็นและมีประโยชน์ในการใช้เรือเพื่อทำการค้าทางการขนส่ง มาเป็นข้อพิจารณา เช่น หากต้องการมีเรือไว้เพื่อให้ เช่า ก็อาจจะชักธงแบบสะดวก เช่น ปานามา หรือ โลบิเรีย เพื่อให้ผู้เช่าเรือใช้ประโยชน์ในการนำเรือไปใช้และทำให้เกิดกำไรมากขึ้น เช่น ไม่มีโอกาสอยู่ใน Black List ของชาติอาหรับ และเป็นธงของชาติเป็นกลาง ฯลฯ หรือต้องการชักธงไทย เพราะต้องการ ขนส่งสินค้าของรัฐบาลไทย หรือต้องการชักธง Honduras เพื่อให้มีการอารักขาจากอังกฤษ เป็นต้น

2.4.2 ชงสะดวก หรือการจดทะเบียนแบบเปิด หรือ FOC (Flag of Convenience)

ซึ่งองค์การระหว่างประเทศ เช่น UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) และ NGOs(Non Government Organizations เช่น ITF (International Transport Worker’s Federation)เป็นองค์กรหลักที่ให้การดูแลและควบคุม และกำหนดหลักเกณฑ์ การจดทะเบียนเรือ ว่าประเทศนั้นๆ ให้การจดทะเบียนเป็นไปในลักษณะใดโดยพิจารณาจาก เงื่อนไขการจดทะเบียนของประเทศนั้นๆ การจดทะเบียนแบบได้สะดวกเริ่มมีตั้งแต่ปี ค.ศ. 1987 ซึ่ง เป็นการจดทะเบียนที่เจ้าของเรือบางรายสามารถลดค่าใช้จ่ายในด้าน ภาษี ระยะเวลาในการจด ทะเบียนที่รวดเร็ว ข้อกำหนดกฎเกณฑ์น้อย ผลที่ได้คือการสูญเสียที่ต่อเรือและชีวิตคนประจำเรือ จากข้อมูลในปี ค.ศ. 1997 พบว่ามีเรือที่ประสพอุบัติเหตุ 46 % และเป็นเรือที่ชักธง FOC

กฎเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาลักษณะการจดทะเบียนเรือสัญชาติเรือว่าเป็นการจด ทะเบียนแบบชักธงสะดวกโดย ITF (International Transport Worker’s Federation) มีดังนี้

- ค่าจ้างลูกเรือต่ำ
- กำหนดเวลาทำงานแต่ละช่วงยาวนาน โดยไม่มีการพักผ่อนที่เหมาะสม ซึ่งทำให้เครียด เหนื่อยและลำบาก
- ไม่มีการอนุญาตให้พักผ่อนในการขึ้นบก หรือนานๆครั้ง
- ไม่มีการดูแล ในเรื่องการรักษาพยาบาล
- ไม่มีการฝึกอบรมเพียงพอในเรื่อง การป้องกันความปลอดภัย
- ไม่มีการซ่อมบำรุงรักษาเรือ
- ปลดปล่อยพลละเลย ในเรื่องสวัสดิการ และมักจะให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงาน การกุศลเข้าช่วยเหลือ เมื่อมีปัญหา
- จดทะเบียนที่สะดวกมาก และใช้เวลาในการจดทะเบียนสั้นมาก
- ไม่มีการเสียภาษีต่อรัฐผู้จดทะเบียน
- ไม่กำหนดสัญชาติของคนประจำเรือ
- โอกาสภายใต้การชักธง FOC เจ้าของเรือสามารถ
 - สามารถปฏิบัติของเรือ ในทางลับได้
 - มีการเคลื่อนย้ายเงินทุน เพื่อหลีกเลี่ยงภาษี
 - หลบเลี่ยงมาตรฐานในระดับของชาติเจ้าของเรือ
 - ลดค่าภาระในด้านความปลอดภัยของเรือ การซ่อมบำรุงตัวเรือ และสวัสดิการให้กับลูกเรือ

สัญชาติเรือที่ถูกกำหนดว่าเป็นเรือ FOC

1. Antigua and Barbuda (Caribbean)
2. Bahamas (N.America)
3. Barbados (Caribbean)
4. Belize (Caribbean)
5. Bermuda (Atlantic)
6. Burma (Asia)
7. Canary Islands(Spain)
8. Cayman Islands (Caribbean)
9. Cook Islands(Pacific : Oceania)
10. Cyprus (Mediterranean)
11. Germany (GIS)
12. Gibraltar
13. Honduras(Caribbean)
14. Lebanon
15. Liberia (NW.Africa)
16. Luxemburg
17. Malta
18. Marshall Islands (Pacific : Oceania)
19. Mauritius
20. Netherlands Antilles
21. Panama
22. St.Vincent (Caribbean)
23. Sri Lanka
24. Tuvalu (Pacific: Oceania)
25. Vanuatu (Pacific, East of Australia)

การจดทะเบียนเรือแบบเปิดเหมือนกันแต่จะพิจารณาคณะสมบัติและเงื่อนไขการทำธุรกรรมของเจ้าของเรือเพื่อพิจารณาอนุญาตให้จดทะเบียนเรือ

1. Hong Kong
2. Philippines (เจ้าของเรือต่างชาติ ให้เรือเช่าแบบเช่าเรือเปล่าให้กับผู้เช่าฟิลิปปินส์)
3. Singapore (เจ้าของเรือต่างชาติ โดยไม่มีการรับรองข้อตกลง กับสหภาพฯ)

ประเภทที่จัดว่าแบบกึ่งเปิด (Second Register) (ขึ้นอยู่กับเจ้าของเรือชักธงชาติใด และข้อตกลงที่ยินยอมจากสหภาพฯ ของชาตินั้น)

1. Denmark (DIS)
2. Isle of Man (UK)
3. Kerguelen (France)
4. Luxemburg (สำหรับเรือ เบลเยี่ยม เท่านั้น)
5. Madeira (Portugal)
6. Norway (NIS)

ที่มา : - เอกสารจาก Germanischer Lloyd

IACS (International Association of Classification Society)

IT 321: Shipping Technology

2.5 การจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์

การจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์ ใช้กลยุทธ์สูงจนมีชื่อเสียงตามคำพูดที่ว่า The Name of Singapore is Bigger than the Country นโยบายการจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์ ถือหลักความมีประสิทธิภาพรวดเร็ว และมีเหตุผลต่อผู้ประกอบการ ในทำนองเดียวกันก็รักษามาตรฐานสากลตามข้อตกลงระหว่างประเทศ เช่น ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ ยอมรับประกาศนียบัตรความรู้ความสามารถของคนประจำเรือของชาติอื่น และยอมรับผลการตรวจเรือของสถาบันอื่น ๆ

สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความเข้มงวดกวดขัน ในการตรวจเรือ ซึ่งทำให้เรือที่จดทะเบียนชักธงสิงคโปร์มีความเสียหายน้อยกว่าสถิติโลก ทั้งนี้เพราะหน่วยงานของรัฐบาล (Maritime Port Authority) ได้มีการดำเนินการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะ SOLAS, STCW, Load Line MARPOL และ Tonnage Measurement นอกจากนั้นยังได้มีการร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับสมาคมคนประจำเรือในประเทศ จนเป็นที่ยอมรับของ UNCTAD และ ITF อีกทั้ง

สิงคโปร์ได้มีการยกเว้นภาษีเงินได้คนประจำเรือ และครอบคลุมไปถึงการประกอบธุรกิจการเช่าเรือ และภาษีเงินได้ของผู้ถือหุ้น ในบริษัทเรือ การการอำนวยความสะดวกในการจัดหาคนประจำเรือ โดยเฉพาะการเทียบชั้นประกาศนียบัตรคนประจำเรือ โดยลูกเรือไม่ต้องไปแสดงตัวที่หน่วยงานของรัฐ ประกอบกับที่สิงคโปร์มีนโยบายทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม อย่างมั่นคงจึงเป็นสาเหตุสำคัญที่สามารถชักจูงให้มีผู้มาลงทุน และประกอบธุรกิจการเดินเรือมาก เนื่องจากการจดทะเบียนเรือในสิงคโปร์สามารถทำได้โดยง่าย

สำหรับสถาบันการตรวจเรือระหว่างประเทศที่สิงคโปร์ให้การยอมรับส่วนใหญ่เป็นสถาบันตรวจเรือที่อยู่ในสมาคมชั้นเรือระหว่างประเทศ คือ ABS, BV, DNV, GL, LR และ NK ซึ่งรัฐบาลสิงคโปร์ได้อนุญาตให้ทำการออกประกาศนียบัตรต่าง ๆ อาทิ Safety Construction , Safety Equipment , Safety Radio ,Load Line และ IOPP Safety Manning

สิงคโปร์ได้ให้ความสำคัญของการประกอบธุรกิจการค้าทางทะเล และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ธุรกิจเดินเรือพาณิชย์ ว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งการซื้อขายเรือ การเช่าเรือ การบริหารจัดการ กิจการประกันภัย กิจการตัวแทนเรือ อนุญาตตุลาการ อู่ต่อเรือ และการซ่อมเรือ เป็นต้น

จุดเด่นของระบบการจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์เน้นความมีประสิทธิภาพในการให้บริการของการประกอบธุรกิจเดินเรือ โดยจะต้องมีการให้บริการด้วยความสะดวกรวดเร็ว และโปร่งใสทุกด้านไม่ว่าในเรื่องของความปลอดภัย และพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงสามารถกล่าวได้ว่า ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยสิงคโปร์มีสถิติความไม่ปลอดภัยของเรือต่ำกว่าสถิติโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปฏิบัติการตรวจเรือและท่าของรัฐเจ้าของธง (Flag State Control) ได้มีการดำเนินการตามกฎหมายข้อบังคับของการตรวจเรืออย่างเข้มงวดและมีประสิทธิภาพ

โดยสรุป การจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์จะมีลักษณะที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามข้อตกลงระหว่างประเทศ
- ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ
- การยอมรับประกาศนียบัตรคนเรือต่างชาติ
- ยอมรับผลการตรวจเรือของสถาบันตรวจเรือ และจัดชั้นเรือ (Classification Society)
- เน้นความมีประสิทธิภาพในการบริการ โปร่งใส ปลอดภัย พินิจสิ่งแวดล้อม

ที่มา : Asia Pacific Maritime 2001. 5 September 2001 “Singapore Showcase attracts the Maritime World Leader

2.6 สถาบันตรวจเรือ (CLASSIFICATION SOCIETIES)

การตรวจเรือเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่เจ้าของเรือต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเริ่มตั้งแต่การต่อเรือ ซ่อมแซมเรือ และการจดทะเบียนเรือ ในปัจจุบันการตรวจเรือมีการเข้มงวดมากขึ้น โดยรัฐผู้รับจดทะเบียน เช่น Port State Control (PSC) บางรัฐลงนามในสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลบังคับให้เรือต้องมีความคงทนต่อการออกทะเล ก่อนที่เรือลำนั้นจะออกจากเมืองท่าใดๆ

2.5.1 คำจำกัดความของการตรวจเรือ โดยสถาบันชั้นเรือ มีดังนี้

1. ความแข็งแรงของโครงสร้างเรือ (เพื่อให้ทนทาน และปลอดภัยต่อการเดินทะเลทั้งต่อเรือเอง และผู้ปฏิบัติงานบนเรือ) รวมถึงส่วนประกอบอื่นของตัวเรือและอุปกรณ์ที่ติดตั้งมากับเรือ

2. ความปลอดภัย ของตัวเรือ และเครื่องจักรในการควบคุมให้เรือเคลื่อนที่ และการบังคับทิศทางเรือ และการทำงานของเครื่องจักรช่วยต่างๆ โดยต้องมีการกำหนดให้มีการบำรุงรักษา โดยคำนึงถึงความปลอดภัยต่อตัวเรือและชีวิตคนประจำเรือ กระทบสามารถที่จะนำเรือมาใช้ได้ตามจุดประสงค์ของเจ้าของเรือ

ดังนั้นการดูแลรักษาเรือจะต้องทำอย่างต่อเนื่อง และเพื่อให้แน่ใจว่าเรือลำนั้นๆ ได้รับการดูแลอย่างจริงจังจำเป็นต้องมีหน่วยงานที่คอยทำการตรวจสอบ และบังคับใช้โดยให้เจ้าของเรือต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และระเบียบปฏิบัติของสถาบันนั้นๆ

ข้อสังเกต :

(ก) สถาบันตรวจเรือจะเข้าไปดูแลตั้งแต่เรือลำนั้นเริ่มต่อ เพื่อควบคุมให้เรือลำนั้นๆ มีคุณสมบัติตามกฎเกณฑ์ และหรือระเบียบปฏิบัติของสถาบันตรวจเรื่อนั้น โดยเรือต้องมีความสามารถในการทรงตัวและต้องจัดทำบันทึกประวัติการทรงตัวของเรือ (Stability Book) ซึ่งจัดทำโดยแต่ละสถาบันชั้นเรือ สำหรับเรือที่อยู่ในช่วงปฏิบัติงาน จะต้องมีการตรวจเรือตามระยะเวลาโดยสถาบันตรวจเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าเรือได้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับ หากพบว่าการเสียหาย หรือข้อบกพร่องอันใดที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยของเรือ เจ้าของเรือ หรือผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องแจ้งให้สถาบันตรวจเรือทราบโดยทันทีเพื่อการตรวจสอบต่อไป เช่นเดียวกัน หากต้องการตัดแปลงตัวเรือหรืออุปกรณ์ใด ๆ บนเรือ จะต้องได้รับอนุญาตจากสถาบันตรวจเรื่อนั้นๆ เสียก่อน

(ข) การที่เรืออยู่ในสถาบันตรวจเรือใด เรือลำนั้นจะต้องมีสภาพตามกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับของสถาบันตรวจเรือนั้นตลอดเวลา

สถาบันตรวจเรือได้มีการจัดสมาคมสำหรับสถาบันตรวจเรือ โดยมีสมาชิกอยู่ 50 สถาบัน คือ IACS (International Association of Classification Society) สมาคมของสถาบันตรวจเรือ จะมีหน้าที่ดูแลให้สมาชิกสถาบันตรวจเรือ มีกฎเกณฑ์ที่มีหลักเกณฑ์ และความเข้มงวดในการตรวจตรา ใกล้เคียงกัน หากสินค้าได้รับการบรรทุกโดยเรือในกลุ่มของ IACS เบี้ยประกันภัยสินค้าจะต่ำหรือ อยู่ในอัตราปกติ ส่วนสินค้าที่บรรทุกบนเรือที่ไม่อยู่ใน IACS จะต้องถูกเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันที่สูงขึ้นจากปกติ ทั้งนี้รวมไปถึง เบี้ยประกันในด้านการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรที่จะต้องถูกเก็บในอัตราที่สูงขึ้นด้วย ทางสถาบันตรวจเรือจะออกประกาศนียบัตรให้กับเรือ แบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ ตัวเรือ เครื่องจักรใหญ่ และเครื่องทำความเย็นของที่บรรทุกสินค้าแช่แข็ง ส่วนในด้านการออกประกาศนียบัตรที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาต่างเช่น SOLAS หรือ MARPOL 73/78 สถาบันชั้นเรือก็จะออกประกาศนียบัตรเหล่านั้นให้ได้เมื่อมีการยินยอมให้กระทำจากรัฐเจ้าของธงที่เรือชักอยู่

(1) รายชื่อสมาชิกที่อยู่ในสมาคม IACS (International Association of Classification Society) : ตัวอย่าง ชื่อเต็ม ปีที่เกิด ประเทศ

1. ABS American Bureau of Shipping 1862 USA
2. BV Bureau Veritas 1828 France
3. DNV Det norske Veritas Classification A.S. 1864 Norway
4. GL Germanischer Lloyd 1867 Germany
5. LR Lloyd's Register of Shipping 1834 U.K.
6. RS Russian Maritime Register of Shipping 1914 Russia
7. NK Nippon Kaiji Kyokai 1899 Japan
8. RINA Registro Italiano Navale 1861 Italy
9. KR Korean Register of Shipping 1960 Korean (S)
10. CCS China Classification Society 1956 P.R.China (ก-1) : Associated Member of IACS (กำลังรอพิจารณาเพื่อให้เข้าเป็นสมาชิก IACS)
11. CRS Croatian Register of Shipping 1992 Croatia

12. IRS Indian Register of Shipping 1975 India (ก-2) : Which are internationally not/not yet recognized. (ในการประกันภัย ไม่ถือว่า อยู่ในสถาบันชั้นเรือ: UNCLASSIFIED)
13. ACS Arab Classification Society 1994 Egypt
14. BC British Corporation Register 1890 UK(รวมกับLR)
15. BKI P.T.(Persero)Biro Classification Indonesia 1964 Indonesia
16. BKR Bulgaraski Koraben Registar Bulgaria
17. CBS Cyprus Bureau of Shipping 1985 Cyprus
18. CLPR Cesky Lodni a Prumyslovy Registr 1992 Czech Rep
19. CNCS Costarica Naval Classification Society Costarica
20. CR China Corporation Register of Shipping 1951 Taiwan
21. FN Fidennavis S.A. 1977 Spain
22. HOMCI Honduras Office of maritime Classification and Inspection 1985 Honduras
23. HR Hellenic Register of Shipping 1919 Greece
24. INSB International Naval Surveys Bureau 1980 Greece
25. JCS Joson Classification Society 1949 (Korean N.)
26. JR Jugoslovenski Registar Brodova,Beograd 1949 Yugoslavia
27. PhRS Phillippine Register of Shipping 1989 Phillipines
28. PRS Polski Rejestr Statkov 1936 Poland
29. RCB Registro Cubano de Buques 1982 Cuba
30. RDSH Registri Detar Shqiptar 1970 Albania
31. RNR Registrul Naval Roman 1966 Romania
32. RP Rinae Portuguesa 1973 Portugal
33. SCC Sociedad Classificadora Colombiana Colombia

34. SRC Sociedad de Registro y Classification Mexicana (RECLAMEX)...
Mexico
35. TL Turk Loydu Vakfi 1962 Turkey
36. UR Ukrainian Register Ukraine
37. VR Vietnam Register Vietnam
38. Register for Seagoing Ships (Tivat) 1992 Yugoslavia
39. RBNA Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves 1982 Brazil
40. SCB Sociedade Classificadora Brasileira de Navios 1987 Brazil

(2) สถาบันตรวจเรือเฉพาะเรือที่วิ่งชายฝั่งหรือลำนํ้าเท่านั้น

41. RRR Russian River Register 1913 Russia
42. UN N.V. Unitas Belgium
43. Register for Inland Ships (Belgrade) 1992 Yugoslavia (ค) ประเภทนี้
ไม่ถือว่าเป็น Class, แต่ทำการตรวจสอบเฉพาะตามบทบัญญัติใน
สนธิสัญญาและได้รับอนุญาตจากรัฐที่เรือชักธงอยู่
44. PBS Panama Bureau of Shipping Panama
45. PRC Panama Register Corporation Panama
46. HINSIB Honduras International Naval Surveying and Inspection
Bureau Honduras
47. R.J. Delpan (Japan) K.K. (for Honduras) Philippines
48. HMI Honduras Maritime Inspection Inc. Honduras
49. NSA National Shipping Adjuster Inc. Panama
50. PMS Panama Maritime Surveyors Bureau Inc. Panama

ที่มา :- Germanischer Lloyd September 1997

2.7 การจดทะเบียนเรือไทย

2.7.1 การจดทะเบียนเรือ

ก. เอกสารที่ใช้ประกอบการจดทะเบียนเรือ

เจ้าของเรือจำเป็นจะต้องเตรียมเอกสารหลักฐานที่จะต้องใช้ในการจดทะเบียนเรือและรับใบอนุญาตใช้เรือ เช่น คำร้องแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า เอกสารที่ใช้แสดงกรรมสิทธิ์เจ้าของเรือเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ เช่น สัญญาซื้อขายเรือ หรือใบเสร็จรับเงินของคู่ต่อเรือ รวมทั้งเอกสารจากสถาบันตรวจเรือ เพื่อให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์และข้อบังคับของ IMO ในเรื่องความปลอดภัยของตัวเรือ เครื่องจักร การบรรทุกสินค้า การเดินเรือ ฯลฯ ซึ่งเอกสารประกอบคำร้องการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่เจ้าของเรือจะต้องมีอย่างครบถ้วน มีรายละเอียดดังนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ
- (2) สำเนาบัตรประจำตัวฯ ในกรณีเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล ให้ใช้สำเนาบัตรประจำตัวฯ ผู้มีอำนาจผูกพันนิติบุคคล
- (3) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล
- (4) สำเนาหนังสือบริคณห์สนธิ
- (5) สำเนาข้อบังคับนิติบุคคล (ถ้ามี)
- (6) สำเนาบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ จะต้องมีเอกสารแสดงหลักฐานการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ของเรือกรณีใดกรณีหนึ่งดังนี้

ข. หลักฐานการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์

กรณีจ้างคู่ต่อเรือ

- (1) ใบเสร็จรับเงินจากคู่ต่อเรือที่รวมค่าวัสดุอุปกรณ์ เครื่องยนต์และค่าแรง
- (2) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนของคู่ต่อเรือ
- (3) สำเนาวัตถุประสงค์ของคู่ต่อเรือ
- (4) สำเนาบัตรประจำตัวฯ กรรมการผู้มีอำนาจของคู่ต่อเรือ

กรณีจ้างบุคคลต่อเรือ

- (1) ใบเสร็จรับเงินของผู้รับจ้างต่อเรือที่ระบุค่าวัสดุอุปกรณ์ เครื่องยนต์ และค่าแรงที่เพียงพอต่อการต่อเรือ
- (2) สำเนาบัตรประจำตัวฯ
- (3) สำเนาทะเบียนบ้านของผู้รับจ้างต่อเรือ
- (4) บัญชีรายชื่อช่างผู้ทำการต่อเรือและระยะเวลาที่ทำการต่อเรือ

กรณีซื้อเรือ

- (1) ใบเสร็จรับเงินค่าเรือ BILL OF SALE ซึ่งผ่านการรับรองจาก NOTARY PUBLIC จากผู้ขายหรือ
- (2) สัญญาซื้อขายซึ่งระบุได้ว่าได้ชำระค่าเรือครบถ้วนแล้วพร้อมติดอากร ตามกฎหมาย

หมายเหตุ

- สำเนาเอกสารเกี่ยวกับนิติบุคคลที่ได้จัดทำขึ้น หรือมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเกินกว่า 6 เดือนต้องได้การรับรองจากหน่วยงานที่จัดทำ เป็นเวลาไม่เกิน 6 เดือนนับถึงวันที่ยื่น คำขอจดทะเบียนเรือ
- ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยตัวเองให้เพิ่ม
 - (1) หนังสือมอบอำนาจ
 - (2) สำเนาบัตรประจำตัวฯ ผู้รับมอบอำนาจ
- สำเนาเอกสารทุกฉบับของบุคคลใดบุคคลนั้น ๆ ต้องเป็นผู้ลงลายมือชื่อรับรองแทนก็ได้ สำหรับการตรวจสภาพเรือเพื่อนำมาขึ้นในการจดทะเบียนเรือ สมาคมชั้นเรือที่ได้รับมอบอำนาจในการตรวจสภาพเรือจะออกใบรับรอง (Classification Certificates) ให้เป็นเอกสารสำคัญประจำเรือ ใบรับรอง (Classification Certificates) ที่ออกให้โดยสถาบันตรวจเรือนี้ จะใช้เป็นหลักฐานที่รัฐบาลของประเทศเจ้าของธงเรือ (Flag State Control) จะออกใบรับรองของทางราชการของประเทศนั้นๆ เอง (Statutory Certificates) หรือจะมอบให้สถาบันจดทะเบียนเรือออกให้ในนามของรัฐก็ได้

ค. ใบรับรองความปลอดภัยของทางราชการ (Statutory Certificates) แบ่งออกเป็น

- (1) ตัวเรือและเครื่องจักรอุปกรณ์ (Safety Construction Certificate)
- (2) อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ของเรือ (Safety Equipment Certificate)
- (3) อุปกรณ์เดินเรือ และสื่อสารคมนาคม (Safety Radio Telegraphy Certificate)
- (4) ความปลอดภัยในการบรรทุกสินค้า (Safety Landline Certificate)

ง. สรุปเอกสารประกอบการขอจดทะเบียนเรือไทย

- (1) คำร้องแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า
 - เรื่องขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก (แบบ ก.5)
 - ค่าขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ (แบบ บ.1)
 - ค่าขอจดทะเบียนเรือไทย (แบบ บ.57)
- (2) เอกสารที่ใช้แสดงกรรมสิทธิ์เจ้าของเรือ
 - สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวข้าราชการต้องไม่หมดอายุ)
 - สำเนาหนังสืออื่น (ระบุ)
 - สำเนาทะเบียนบ้าน
 - หนังสือแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน
 - ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัท
 - หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัท
 - หนังสือรับรอง
 - บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น
- (3) เอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ตัวเรือที่ใช้จดทะเบียนเรือ /

ใบอนุญาตใช้เรือ

ก. เรือที่ต่อหรือซื้อภายในประเทศ

- ใบเสร็จรับเงินของคู่ต่อเรือหรือผู้รับจ้างต่อเรือหรือผู้ขายเรือ
- สัญญาจ้างต่อเรือ (ถ้ามี)

- ใบเสร็จรับเงินขายเครื่องจักรยนต์
 - สัญญาซื้อขายเรือและเครื่องจักรยนต์
- ข. เรือที่ต่อหรือซื้อจากต่างประเทศ
- หนังสือสัญญาซื้อขายเรือพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - ใบเสร็จรับเงินพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - หนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือจากต่างประเทศ พร้อมคำแปลภาษาไทย
 - หลักฐานการนำเข้าในราชอาณาจักรจากกรมศุลกากร (แบบที่ 32) ใบเสร็จรับเงิน ชำระค่าภาษีของกรมศุลกากร

2.6.2 การขอใบอนุญาตใช้เรือ

การออกใบอนุญาตใช้เรือ (การจดทะเบียนเรือครั้งแรก)

ผู้ประสงค์จะขอลอกใบอนุญาตใช้เรือ หรือการจดทะเบียนเรือครั้งแรกให้ยื่นคำขอได้ที่กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า หรือ ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาที่เจ้าของเรือมีภูมิลำเนา โดยเตรียมเอกสารหลักฐานที่จะต้องนำมาแสดงกับเจ้าหน้าที่ดังนี้

1. คำร้องแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า
 - เรื่องขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก (แบบ ก.5)
 - คำขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ (แบบ บ.1)
 - คำขอจดทะเบียนเรือไทย (แบบ บ.57)
2. เอกสารที่ใช้แสดงกรรมสิทธิ์เจ้าของเรือ
 - สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวข้าราชการ (ต้องไม่หมดอายุ)
 - สำเนาหนังสืออื่น (ระบุ)
 - สำเนาทะเบียนบ้าน
 - หนังสือแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน
 - หนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ
 - ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างประเทศ

- สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน วัตถุประสงค์ และผู้มีอำนาจลงชื่อแทนนิติบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือ (ถ้าเป็นบริษัท)
 - ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัท
 - หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัท
 - หนังสือรับรอง
 - บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น
3. เอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ตัวเรือที่ใช้จดทะเบียนเรือ/ใบอนุญาตใช้เรือ
- ก. เรือที่ต่อหรือซื้อภายในประเทศ
- ใบเสร็จรับเงินของคู่ต่อเรือหรือผู้รับจ้างต่อเรือหรือผู้ขายเรือ
 - หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ตัวเรือ เช่น ใบเสร็จรับเงินจากผู้ขายหรือผู้ต่อเรือ ใบเสร็จค่าวัสดุ อุปกรณ์ และหากเป็นกรณีซื้อจากต่างประเทศ
 - ใบเสร็จรับเงินค่าวัสดุและอุปกรณ์อื่น ๆ
 - สัญญาจ้างต่อเรือ (ถ้ามี)
 - ใบเสร็จรับเงินขายเครื่องจักรยนต์
 - สัญญาซื้อขายเรือและเครื่องจักรยนต์
- ข. เรือที่ต่อหรือซื้อจากต่างประเทศ
- หนังสือสัญญาซื้อขายเรือพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - ใบเสร็จรับเงินพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - หนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือจากต่างประเทศ พร้อมคำแปลเป็นภาษาไทย
 - หลักฐานการนำเข้าในราชอาณาจักรจากกรมศุลกากร (แบบที่ 32) ใบเสร็จรับเงินชำระค่าภาษีของกรมศุลกากร จะต้องมียุทธศาสตร์ในการนำเข้าราชอาณาจักรจากกรมศุลกากร และหากเรือได้จดทะเบียนไว้ในต่างประเทศแล้วต้องมีหนังสือรับรองการอนุญาตให้จดทะเบียนเรือจากเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ของประเทศนั้น

2.6.3 การขอใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ และใบสำคัญรับรองอื่นๆ

1. ขอใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือใหม่หรือต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือให้ยื่นคำร้องพร้อมหลักฐานต่างๆ ดังนี้

- 1.1 คำร้องขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรกหรือต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ
- 1.2 คำร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ (แบบ บ.1)
- 1.3 คำร้องขอจดทะเบียนเรือไทย (แบบ บ.57)
- 1.4 หนังสือมอบอำนาจกรณีผู้อื่นยื่นคำร้องแทน (แบบ บ.92)

การดำเนินการ ให้ยื่นหลักฐานตามที่กำหนดตามหลักฐานที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน โดยยื่นในส่วนของทะเบียนเรือหลังจากนั้นหน่วยทะเบียนเรือ จะผ่านเรื่องไปยังหน่วยตรวจเรือ เพื่อนัดหมายไปตรวจสภาพเรือ หากพบว่าสภาพเรือไม่ปลอดภัยและไม่พร้อม เจ้าพนักงาน ตรวจเรือจะแจ้งให้เจ้าของเรือแก้ไขตามหนังสือแบบ ร.25 พร้อมทั้งนัดหมายเพื่อตรวจสอบอีกจนกว่าจะแล้วเสร็จและออกใบสำคัญ รับรองการตรวจเรือให้

2. ติดต่อขอใบสำคัญรับรองอื่นๆ เช่น ใบสำคัญรับรองขนาดตัน แนวน้ำบรรทุก อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย รับรองตัวเรือ และอุปกรณ์วิทยุให้ยื่นคำร้องพร้อมหลักฐานต่างๆ ดังนี้

- 2.1 แบบคำร้อง ก.5
- 2.2 สำเนาใบอนุญาตใช้เรือ
- 2.3 หนังสือมอบอำนาจของบริษัทเจ้าของเรือ
- 2.4 นำเอกสารหลักฐานเดิมมาแสดงด้วย

การดำเนินการ จะเป็นไปเช่นเดียวกับการขอรับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือใหม่หรือต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ

2.6.4 การจดทะเบียนเรือไทย และการเปลี่ยนชื่อ

* ในกรณีที่ยังไม่นำเรือเข้ามาในราชอาณาจักรให้จดทะเบียนเป็นเรือไทย ได้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 68 (พ.ศ. 2540) เมื่อนำเรือเข้าในราชอาณาจักรและผ่านพิธีการทางศุลกากร ให้เจ้าของเรื่อนำหลักฐานการนำเข้าจากกรมศุลกากรมายื่นต่อกรมเจ้าท่า

* ในกรณีขอรับใบอนุญาตใช้เรือ เรือสำราญกีฬา ต้องเสียภาษีสรรพสามิต (ตามหนังสือกรมสรรพสามิต ที่ กค.0705/20094 ลว.20 พ.ศ. 2537

* ในกรณีจดทะเบียนเรือบรรทุกคนโดยสารสำหรับเรือโดยสารรับจ้าง ต้องมีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 67 (พ.ศ. 2539)

* ในกรณีขอรับใบอนุญาตใช้เรือและจดทะเบียนเรือประเภทเรือเรือลำเลียงสินค้า จะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการเรือลำเลียง

* ในกรณีขอรับใบอนุญาตใช้เรือและจดทะเบียนเรือประเภทเรือประมงจะต้องมีหนังสือจากกรมประมงอนุญาตให้จดทะเบียนเรือมาแสดงก่อนการต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ

* การยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือ สำหรับที่เคยได้รับใบอนุญาตใช้เรือแล้ว จะยื่น ณ กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคหรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาใดก็ได้

2.7.5 ขั้นตอนการขอจดทะเบียนเรือไทย

1. เมื่อมีเรือ ต้องเตรียมเอกสารดังต่อไปนี้มาติดต่อกับสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค
 - 1.1 สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน /สำเนาทะเบียนบ้าน
 - 1.2 สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน ผู้รับมอบอำนาจ (ถ้ามีการมอบอำนาจ)
 - 1.3 ใบมอบอำนาจ (ถ้ามีการมอบอำนาจ)
 - 1.4 ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัทฯ
 - 1.5 หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัทฯ และ วัตถุประสงค์
 - 1.6 หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ
 - 1.7 บัญชีผู้ถือหุ้น
 - 1.8 สัญญาว่าจ้างต่อเรือ
 - 1.9 สัญญาการซื้อขายเรือ และ พร้อมคำแปล
 - 1.10 เอกสารใบเสร็จรับเงินการซื้อขาย
 - 1.11 ใบเสร็จชำระภาษีและใบรับรองการนำเข้า
 - 1.12 หนังสือรับการจดทะเบียนเรือ และ พร้อมคำแปล (ถ้ามี)
 - 1.13 เอกสารการชำระภาษีสรรพสามิต
 - 1.14 ภาพถ่ายเรือ
2. ยื่นคำร้องขอมีใบอนุญาตใช้เรือ /จดทะเบียนเรือไทย ใบคำร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ เพื่อไปตรวจเรือ
3. เมื่อเจ้าพนักงานตรวจเรือไปตรวจเรือ จะทำการวัดขนาดเรือ ตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของตัวเรือ /เครื่องจักร และอื่นๆ ที่จำเป็น ต่อเรือ
4. เจ้าพนักงานจะออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ
5. ฝ่ายทะเบียนออกใบทะเบียนเรือ/ใบอนุญาตใช้เรือ

อ้างอิงข้อกำหนดในการกำหนดคุณสมบัติผู้มีสิทธิในการจดทะเบียนเรือไทย ดังนี้

มาตรา 7 ทวิ* ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการ ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้อง เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมี คุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็น ของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
- (2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าว ตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว *[มาตรา 7 ทวิ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540]

มาตรา 7 ตริ* ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถ ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว
- (2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์ เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7
- (3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์ เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ คำว่า "คนต่างด้าว" ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคล ซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ แล้วแต่กรณี *[มาตรา 7 ตริ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534]

มาตรา 7 จัตวา* ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถ ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ แทนคนต่างด้าว
- (2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์ เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ คำว่า "คนต่างด้าว" ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคล ซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ *[มาตรา 7 จัตวา เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534]

มาตรา 10 ในการจดทะเบียนเป็นเรือไทย ผู้ขอต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. ยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า
2. ทำคำรับรองว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7 และ นำพยานหลักฐานมาพิสูจน์คำรับรองนั้น ถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดต้องนำใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นมาแสดง
3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือ ซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าได้ออกให้ตามมาตรา 12
4. ยื่นรายการแสดงวัน เดือน ปี และตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จ เท่าที่จะแสดงได้
5. ถ้าเรือนั้นเดิมเป็นของคนต่างด้าว ให้แจ้งชื่อเรือซึ่งใช้อยู่เดิมนั้นด้วย
6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ

มาตรา 24* ถ้าเรือได้เปลี่ยนกรรมสิทธิ์ หรือต่อขึ้นใหม่่นอกราชอาณาจักรไทย และเป็นเรือของบุคคลผู้มีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตาม มาตรา 7 เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่า อาจออกใบทะเบียนชั่วคราว ให้แก่ผู้ควบคุมเรือ และให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหรือพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่า ผู้ออก ใบทะเบียนชั่วคราวส่งสำเนาใบทะเบียนชั่วคราวนั้น ไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าซึ่งมีความจำเป็นจะจดทะเบียนโดยด่วน ชื่อความในใบทะเบียนชั่วคราวต้องมีรายการดังต่อไปนี้

1. ชื่อเรือ และชื่อเก่า ถ้ามี
2. ชื่อผู้ควบคุมเรือ
3. ชื่อเจ้าของเรือ และชื่อเจ้าของเก่า ถ้ามี
4. เหตุที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้น
5. วัน เดือน ปี และตำบลที่ได้กรรมสิทธิ์
6. รายการเกี่ยวกับขนาดเรือ การต่อเรือ และรายการอื่น ๆ เท่าที่แสดงได้
7. ชื่อเมืองท่าซึ่งมีความจำเป็นจะจดทะเบียนเป็นเรือไทย *[มาตรา 24 แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2521]

2.8 สิทธิประโยชน์ของเจ้าของเรือไทย

- ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเรือและยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของการส่งเสริมของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- ได้รับยกเว้นอากรนำเข้าเรือที่มีขนาดเกินกว่า 1,000 ตันกรอส ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของประกาศกระทรวงการคลังที่ ศก 17/2539 เรื่อง การยกเลิกการลดอัตราอากรและการยกเว้นอากรศุลกากร
- ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของ ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 72) และ ประกาศของอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 75)
- ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 299) พ.ศ.2539
- ได้รับเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (อัตราร้อยละ 7) จากบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (IFCT) และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM BANK)
- ในส่วนของผู้ใช้บริการเรือไทยในการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศได้รับ packing credit โดยเพิ่มวงเงินรับซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินจากการส่งออกอีกร้อยละ 10
- ได้รับสิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าทางราชการเข้ามาในประเทศไทย ในเส้นทางดังต่อไปนี้ คือ ญี่ปุ่น - ไทย , เกาหลี - ไทย , ใต้หวัน - ไทย , ฮองกง - ไทย , สิงคโปร์ - ไทย , นอร์เว สวีเดน ฟินแลนด์ เดนมาร์ก สหราชอาณาจักรกรีนใหญ่ และไอร์แลนด์เหนือ ไอร์แลนด์ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม ฝรั่งเศส สเปน โปรตุเกส - ไทย , สหรัฐอเมริกา - ไทย ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเส้นทางเดินเรือที่ผู้ส่งหรือนำของเข้ามาจากต่างประเทศต้องบรรทุกของนั้น โดยเรือไทย สำหรับกรณีที่บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญชาติกับทางราชการ องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ เป็นผู้ส่งหรือนำเข้า ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2538

2.9 เปรียบเทียบวิธีการพัฒนากองเรือและจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์

สิงคโปร์มีกองเรือพาณิชย์ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 7 ของโลก โดยในปี 2542 มีกองเรือรวม 3,412 ลำ หรือมีขนาดบรรทุกรวมประมาณ 22 ล้านตันกรอส กองเรือพาณิชย์สิงคโปร์ มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณ 10% ต่อปี

หน่วยงานหลักที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายและกำกับกิจกรรมด้านการพาณิชย์นาวี คือ การพาณิชย์นาวีและท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (Maritime and Port Authority of Singapore-MPA) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการขนส่ง มีภารกิจหลักในการปกป้องผลประโยชน์ทางทะเล และส่งเสริมให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลชั้นนำของโลก โดยเฉพาะการอาศัยจุดแข็งด้านการยกขนสินค้า สถาบันการเงินที่ให้บริการทางการเงินแก่กิจการพาณิชย์นาวี การประกันภัยทางทะเล ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบการจดทะเบียนเรือที่รวดเร็ว การมีสถาบันสอนและวิจัยด้านการขนส่ง และการมีทรัพยากรมนุษย์ที่เชี่ยวชาญด้านการค้าและการขนส่ง จนถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจการพาณิชย์นาวี (Maritime Cluster) อย่างครบวงจร

กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลมี 3 ฉบับ ได้แก่

- (1) กฎหมายการเดินเรือพาณิชย์ (Merchant Shipping Act)
- (2) กฎหมายการรับขนส่งของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)
- (3) กฎหมายป้องกันมลพิษทางทะเล (Prevention of Pollution of Sea Act)

สิงคโปร์ไม่มีกฎหมายหรือระเบียบใดๆ ที่ห้ามต่างชาติเข้ามาให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และกิจการเดินเรือที่ต้องการเข้ามาให้บริการในสิงคโปร์ก็ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนกับ MPA อย่างไรก็ตาม สิงคโปร์ได้ปรับปรุงระบบการจดทะเบียนเรือให้มีความสะดวกรวดเร็ว โดยสามารถดำเนินการให้เสร็จได้ภายใน 2 ชั่วโมง หากมีเอกสารต่างๆ ครบถ้วน ได้แก่

- หลักการเป็นเจ้าของเรือ
- ใบเสร็จการขายเรือหรือใบรับรองจากอยู่เรือ (Bill of Sale / Builder's Certificate)
- ใบรับรองการถอนทะเบียนเดิม (Deletion Certificate of Previous Registry)
- ใบรับรองจากสถาบันตรวจเรือ (Certificate of Classification)
- เอกสารรับรองการทำเครื่องหมาย (Certified Carving and Marketing Note)
- และเอกสารทางการค้าอื่นๆ (Trading Certificates)

สิงคโปร์ไม่มีกฎหมายห้ามสายการเดินเรือปรับอัตราค่าระวาง และไม่มีกฎหมายกำกับการประกอบธุรกิจในลักษณะขมรมเดินเรือ นอกจากนี้ ยังสนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติในกิจการขนส่งทางทะเลด้วยการเปิดเสรีการลงทุนในธุรกิจเช่าเหมาเรือ ตัวแทนเรือ ลากจูงเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ สถาบันตรวจเรือ สถานีตู้สินค้า อยู่ต่อและซ่อมเรือ และการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศโดยต้องนำเรือมาจดทะเบียนชักธงสิงคโปร์ เป็นต้น

สิงคโปร์ไม่มีมาตรการสงวนสินค้าของทางราชการ กล่าวคือ สายการเดินเรือของสิงคโปร์ และต่างชาติมีสิทธิในการบรรทุกสินค้าของทางราชการ ได้เท่าเทียมกัน ขึ้นอยู่กับว่าบริษัทใดจะเสนออัตราค่าระวางได้ต่ำกว่าหรือเสนอระยะเวลาขนส่งที่เหมาะสมที่สุด และเป็นหนึ่งในสมาชิกองค์กรการค้าโลกที่ผลักดันให้ประเทศคู่ค้ายกเลิกมาตรการสงวนสินค้าของทางราชการ (Cargo Preference) ปัจจุบันสิงคโปร์ทำข้อตกลงด้านเดินเรือทวิภาคี (Bilateral Shipping Agreement) กับ จีน อินเดีย เกาหลีใต้ พม่า และเวียดนาม แต่ไม่มีมาตรการใดที่ระบุให้มีการแบ่งปันสินค้าให้ภาคีสัญญาเป็นฝ่ายตน

หากพิจารณาด้านการพัฒนาองเรือ สิงคโปร์มีสายการเดินเรือแห่งชาติคือ Neptune Orient Line (NOL) เป็นรัฐวิสาหกิจสายเดินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยจัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2511 โดยรัฐบาลสิงคโปร์เป็นผู้ถือหุ้น 100% ถัดมาในปี 2540 NOL ได้ซื้อกิจการของ American President Line (APL) ซึ่งเป็นสายการเดินเรือที่เก่าแก่ที่สุดของสหรัฐฯ

NOL ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์สิงคโปร์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 ปัจจุบันมีทุนจดทะเบียน 3 พันล้านเหรียญสิงคโปร์ รัฐบาลสิงคโปร์ได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นลงจาก 100% เหลือ 27% (โดยผ่านทางรัฐวิสาหกิจ Tamasek Holding) ส่วนที่เหลือเป็นผู้ถือหุ้นสิงคโปร์ 23% และผู้ถือหุ้นต่างชาติ 50% ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทหลักทรัพย์และสถาบันการเงิน โดยมีการจ้างงานมากกว่า 10,000 คนดำเนินการธุรกิจ 3 ประเภทได้แก่

- (1) สายการเดินเรือคอนเทนเนอร์ APL Limited เป็นธุรกิจที่มีขนาดใหญ่ติดอันดับ 1 ใน 10 ของสายการเดินเรือคอนเทนเนอร์ของโลก โดยในสัดส่วนรายได้คิดเป็น 75% ของรายได้ทั้งหมด โดยเรือให้บริการทั้งหมด 82 ลำ คิดเป็นขนาดระวางบรรทุกรวม 3.7 ล้านเดทเวทตัน และมีขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้ารวม 280,000 TEU
- (2) ธุรกิจการให้บริการลอจิสติกส์ระหว่างประเทศ APL Logistics Limited มีสัดส่วนรายได้คิดเป็น 18% ของรายได้ทั้งหมด
- (3) ธุรกิจให้บริการเช่าเหมาเรือ (Chartering) มีสัดส่วนรายได้คิดเป็น 6% ของรายได้ทั้งหมด

2.10 เปรียบเทียบจุดเด่นในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ของไทยกับสิงคโปร์

สิงคโปร์

- รัฐมีนโยบายผลักดันประเทศให้เป็นผู้นำด้านพาณิชย์นาวีของโลก โดยเฉพาะการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์
- มีการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจพาณิชย์นาวี (Maritime Cluster) ครบวงจร
- มีระบบการจดทะเบียนเรือที่อำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือ
- สนับสนุนการเปิดเสรีด้านการลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางทะเล
- ไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างเรือสิงคโปร์และเรือต่างชาติในการขนส่งสินค้าของรัฐ
- เอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาสายการเดินเรือแห่งชาติ โดยมีผู้ร่วมทุนส่วนใหญ่เป็นคนต่างชาติ และระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์
- รัฐมีระบบการทำงานที่มีมาตรฐานภายใต้การยอมรับของเอกชน และมีการปรับปรุงระบบการทำงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นการส่งเสริมให้เอกชนมีโอกาสในแข่งขัน

ไทย

- มีการสงวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศและสินค้านำเข้าจากต่างประเทศให้เรือไทย
- สนับสนุนการลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางทะเลและมีการให้การสนับสนุนด้วยมาตรการทางการคลัง

2.11 ความเสียเปรียบของกองเรือไทยต่อกองเรือต่างชาติ

เรือไทยมีปัญหาและอุปสรรคในการแข่งขันกับเรือต่างชาติเพราะมีข้อเสียเปรียบดังต่อไปนี้

2.11.1 ต้นทุนสูง

2.11.1.1 ปัญหาอุปสรรคด้านภาษีอากร

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยในปัจจุบันนี้ไม่เจริญเติบโตเท่าที่ควรส่วนหนึ่งเป็นเพราะปัญหาจากประมวลรัษฎากร คือ ได้ตั้งอัตราภาษีไว้สูงจนทำให้ผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยไม่มีโอกาสในการแข่งขันด้านธุรกิจ บางประเภทของการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นเหตุให้รัฐจัดเก็บภาษีไม่ได้ และยังเป็นการเพิ่มโอกาส

ให้ผู้ประกอบการต่างประเทศสามารถที่จะนำกองเรือขนคนมารับขนของทางทะเลแทนเรือไทย เพราะผู้ประกอบการต่างนิติบุคคลต่างประเทศไม่ต้องเสียภาษี แต่ผู้ประกอบการนิติบุคคลไทย ยังต้องเสียภาษีในบางกรณี นอกจากนี้ประมวลรัษฎากร เป็นกฎหมายที่ใช้เก็บภาษีทั่วไป เมื่อนำมาปรับใช้กับธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศแล้ว ก็จะต้องมีการตีความตามกฎหมายกัน อยู่เสมอ

2.11.1.2 ปัญหาภาษีเงินได้นิติบุคคลไทย

ถึงแม้จะมีพระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ 314 และประกาศอธิบดีกรมสรรพากร ฉบับที่ 72 ให้ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยที่ใช้เรือไทยก็ตาม แต่ถ้าเป็นกรณีผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยที่ใช้ท่าเรือ ได้มีการว่าจ้างเหมาระวางเรือต่างชาติ (Time Charter หรือ Voyage Charter) มาเสริมระวางเรือของไทยตามพระราชบัญญัติ

ปัญหาและอุปสรรคทางด้านภาษีอากร

- ภาษีเงินได้นิติบุคคลจากรายได้จากขนส่งและประกาศ อธิบดีกรมสรรพากร ฉบับที่ 72 ในส่วน Slot Exchange ทั้งสินค้าเข้า และสินค้าออก
- ภาษีมูลค่าเพิ่มเชื้อเรือ และอื่นๆ
- ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย

ตัวอย่าง ภาษีอากรที่เกี่ยวกับรายได้จากค่าขนส่ง



หมายเหตุ * ผู้ประกอบการไทยทั้ง 2 กรณีเป็นบริษัทเดียวกัน

- ส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. 2521 หรือกรณีที่มีการทำการแลกเปลี่ยนระหว่างเรือกับเรือต่างชาติ (Slot Exchange) ผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยที่มีเรือไทยไปทำธุรกรรมประเภทนี้จะไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแต่อย่างใด
- ยกเว้นภาษีเงินได้ตามมาตรา 70 ในส่วนเงินได้ตามมาตรา 40(20) และ (5) ของประมวลรัษฎากร และภาษีเงินได้นิติบุคคลบุคคลไทยที่ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลที่ใช้เรือต่างชาติในกรณีแลกเปลี่ยนระหว่างเรือ (Slot Exchange)

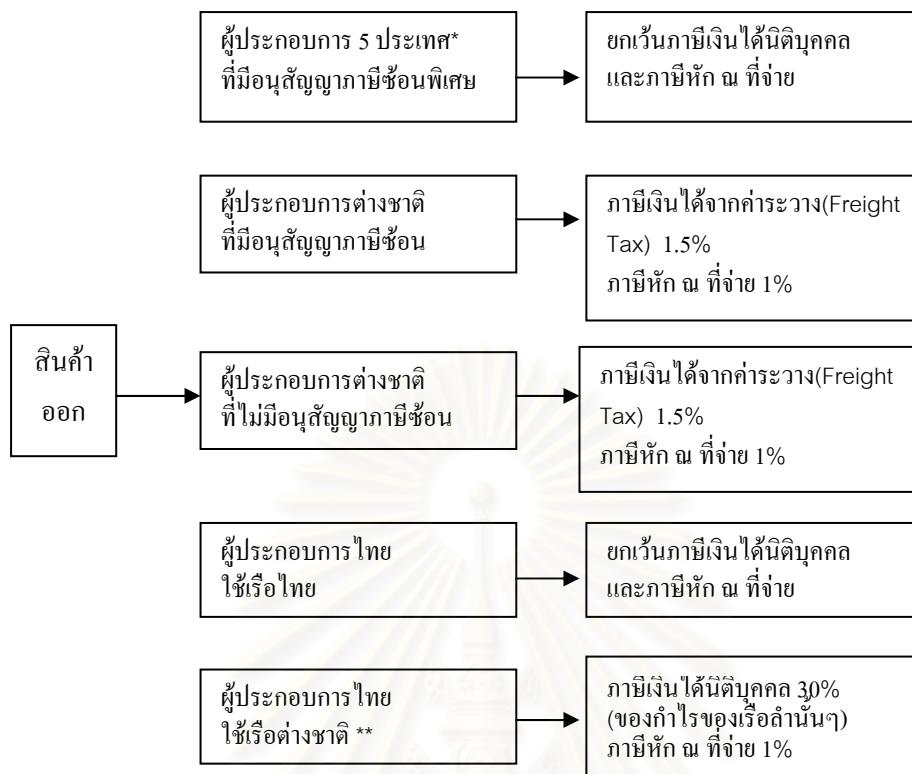
อนึ่ง การขนส่งตามธุรกรรมดังกล่าวข้างต้น ถ้าเป็นผู้ประกอบการนิติบุคคลต่างประเทศทุกประเทศ ซึ่งทำการขนส่งสินค้าขาเข้า หรือผู้ประกอบการนิติบุคคลต่างประเทศที่ประเทศมีอนุสัญญาภาษีซ้อนชนิดพิเศษกับประเทศไทย ได้แก่ ประเทศเยอรมัน อิตาลี เนเธอร์แลนด์ และเกาหลีใต้ ซึ่งทำการขนส่งสินค้าขาออก ไม่ว่าจะใช้เรือเดินทะเลสัญชาติใดก็ตามก็ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ทุกกรณี ดังนั้นจึงทำให้ผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยที่มีเรือไทย ไม่สามารถทำธุรกิจดังกล่าว เพราะมีต้นทุนสูง เพื่อความเป็นธรรมและเสมอภาคในการแข่งธุรกิจที่เป็นการค้าเสรีตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จึงเป็นการสมควรต่อการแก้ไขปัญหาให้กับผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยที่มีเรือไทยด้วย

2.11.1.3 ภาวะภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย และภาษีมูลค่าเพิ่ม

ภาษีที่ผู้ประกอบการเรือไทยต้องเสีย แต่ผู้ประกอบการเรือต่างชาติไม่ต้องเสีย มีดังนี้คือ

1. ซื่อ เช่าซื่อ เช่า ซ่อมแซม หรือสั่งทำในต่างประเทศ ตู้คอนเทนเนอร์ หรืออุปกรณ์บนเรือไทย ผู้ประกอบการเรือไทยต้องต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เว้นแต่ตู้คอนเทนเนอร์ หรืออุปกรณ์บนเรือไทยเหล่านั้นไม่ได้นำมาใช้ขนส่งสินค้าในประเทศไทย ในขณะที่ผู้ประกอบการเรือต่างประเทศถึงแม้จะนำตู้คอนเทนเนอร์และอุปกรณ์บนเรือเหล่านั้นมาใช้ในประเทศไทย ก็ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มแต่อย่างใด เพราะประมวลรัษฎากรไม่สามารถบังคับได้ถึง

2. เช่า ตู้คอนเทนเนอร์หรืออุปกรณ์บนเรือไทยในต่างประเทศ ไม่ว่าจะนำเข้ามาใช้ในประเทศไทยหรือไม่ก็ตาม ผู้ประกอบการเรือไทยต้องเสียภาษีเงินได้ หักที่จ่ายร้อยละ 15 เว้นแต่ประเทศที่เช่ามีอนุสัญญาภาษีซ้อนกับประเทศไทย



หมายเหตุ * ได้แก่เยอรมัน อิตาลี เนเธอร์แลนด์ เดนมาร์ก และเกาหลีใต้

** ผู้ประกอบการเรือไทยทั้ง 2 กรณี เป็นบริษัทเดียวกัน

	ผู้ประกอบการขนส่ง	ไทย	ต่างชาติที่ไม่มี อนุสัญญา ภาษีซ้อน	ต่างชาติที่มี อนุสัญญา ภาษีซ้อน	ต่างชาติที่มี อนุสัญญาภาษี ซ้อนพิเศษ
	กรณีการใช้บริการ				
สินค้า ขาเข้า	ใช้เรือไทย	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น
	Slot Exchange กับเรือไทย	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น
	ใช้เรือต่างชาติ	30 % * 1% **	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น
	Slot Exchange กับเรือต่างชาติ	30 % * 1% **	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น
สินค้า ขาออก	ใช้เรือไทย	ยกเว้น	3 % * 1% **	1.5 % * 1% **	ยกเว้น
	Slot Exchange กับเรือไทย	ยกเว้น	3 % * 1% **	1.5 % * 1% **	ยกเว้น
	ใช้เรือต่างชาติ	30 % * 1% **	3 % * 1% **	1.5 % * 1% **	ยกเว้น
	Slot Exchange กับเรือต่างชาติ	30 % * 10 **	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น

หมายเหตุ * ภาษีเงินได้ต้นบุคคล ** ภาษีหัก ณ ที่จ่าย

ที่มา : สภากรมเจ้าของเรือไทย 13 กันยายน 2545

3. ค่าใช้จ่ายของเรือไทย ที่ให้บริการในต่างประเทศ ผู้ประกอบการไทยที่ใช้เรือไทย หรือเรือต่างชาติก็ตาม ต้องหักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 15 ตามมาตรา 70 ของประมวลรัษฎากร เว้นแต่นิติบุคคลไทยดังกล่าวได้มีการทำสัญญากับนิติบุคคลต่างประเทศที่ประเทศมีอนุสัญญาภาษีซ้อนกับประเทศไทยให้ยกเว้นภาษีดังกล่าว ดังนั้นจึงเป็นการเพิ่มต้นทุนของเรือไทย ในขณะที่เรือต่างชาติไม่ต้องเสียภาษีประเภทนี้

4. ภาษีมูลค่าเพิ่มในการซื้อเรือจากต่างประเทศมาจดทะเบียนเรือไทย นิติบุคคลไทยต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ซึ่งขอคืนได้ในภายหลัง แต่การซื้อเรือของผู้ประกอบการต่างประเทศไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนนี้ เช่นประเทศสิงคโปร์

2.11.2 ปัญหาและอุปสรรคด้านกฎระเบียบ

กฎหมายและระเบียบปฏิบัติของทางราชการไม่เอื้ออำนวย ซึ่งส่วนใหญ่มีผลมาจากความล่าช้าในวิธีปฏิบัติ ต่างกรมต่างกองต่างฝ่ายแยกกันทำงานโยไม่มีการประสานงาน ผู้ประกอบการจะต้องเป็นผู้ติดต่อประสานงานดำเนินการกับทุกหน่วยราชการเอง ด้วยขั้นตอนและเอกสารมากมาย ซึ่งผิดกับต่างประเทศที่ส่วนใหญ่จะใช้เพียงหน่วยงานเดียวเพื่อให้บริการ (One Stop Service)

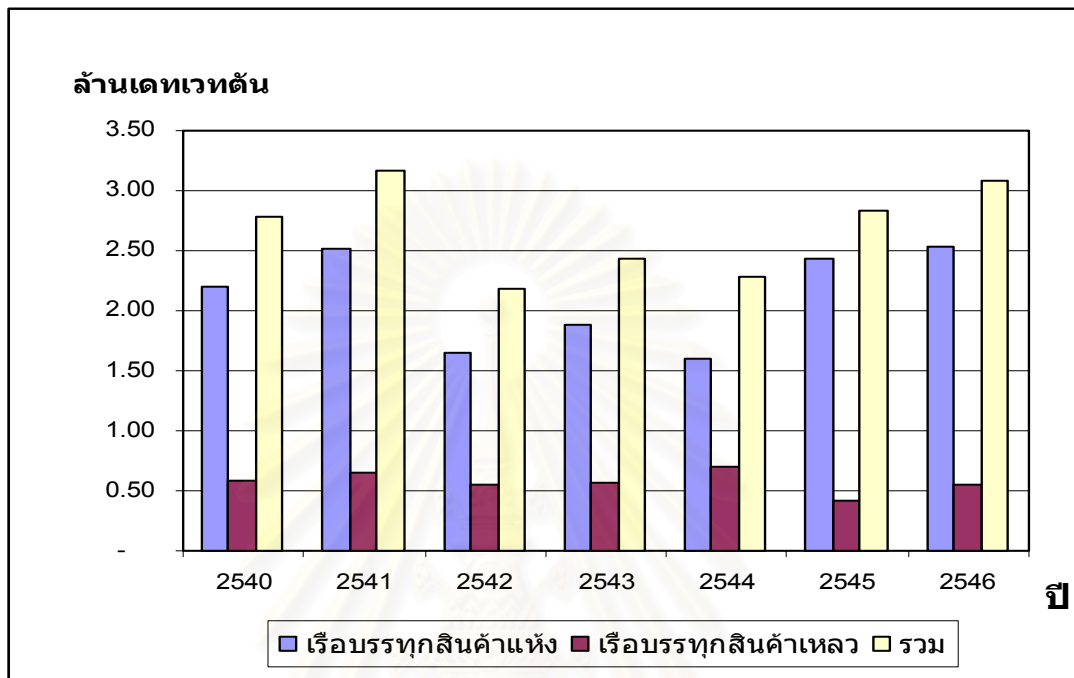
ตารางที่ 2.11.2.1 ส่วนแบ่งการตลาดการของเรือไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เข้า-ออกกับประเทศไทยจำแนกตามประเภทเรือ ปี พ.ศ. 2545

	สินค้าทั้งหมด (นำเข้า&ส่งออก)		ขนส่งโดยบริษัทเรือไทย	
1. เรือบรรทุกน้ำมัน	47.01 ล้านตัน (53,274 ล้านลิตร)	30.76%	5.87 ล้านตัน	3.84%
2. เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	42.99 ล้านตัน	28.13%	3.15 ล้านตัน	2.06%
3. เรือคอนเทนเนอร์	39.18 ล้านตัน (3.267 ล้าน TEU)	26.63%	4.32 ล้านตัน (3.60,246 TEU)	2.83%
4. เรือบรรทุกสินค้าแทกอง	23.67 ล้านตัน	12.48%	3.12 ล้านตัน	2.04%
รวม	152.85 ล้านตัน	100%	14.46 ล้านตัน	10.77%

หมายเหตุ : เรือไทยที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เป็นการขนส่งลักษณะ Feeder

แหล่งข้อมูล : ประมวลการจากการศึกษา โดยได้ข้อมูลจาก

- BSAA 2003
- รายงานน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทย 2545 กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน
- Thailand Shipping Statistics 2001 OMPC, August 2002



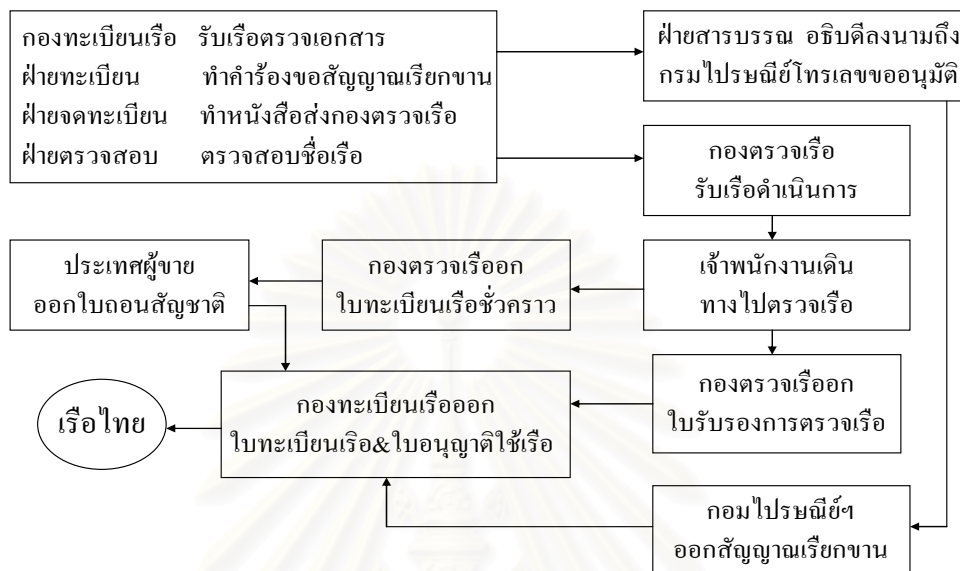
รูปที่ 2.11.2.1 การเปรียบเทียบปริมาณการค้าทางทะเลของไทย และปริมาณการขนส่งทางทะเล

2.11.2.1 การจดทะเบียนเรือไทย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมไปรษณีย์โทรเลข กรมศุลกากร ซึ่งผู้ประกอบการเรือไทยจะต้องเดินเอกสารติดต่อทั้ง 3 หน่วยงานนี้ ด้วยตนเองและในแต่ละกรมยังแบ่งส่วนงานเอกเทศเป็นอีกหลายกองหลายฝ่าย ผู้ที่ต้องการจดทะเบียนเรือจะต้องยื่นเอกสารจำนวนมาก ให้กับทุกๆหน่วยงาน

การจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ เจ้าของเรือที่ต้องการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์สามารถติดต่อกับหน่วยงานเพียงหน่วยเดียวและ ยังใช้เอกสารข้อมูล Online ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ เกิดความรวดเร็ว สะดวก และแม่นยำ

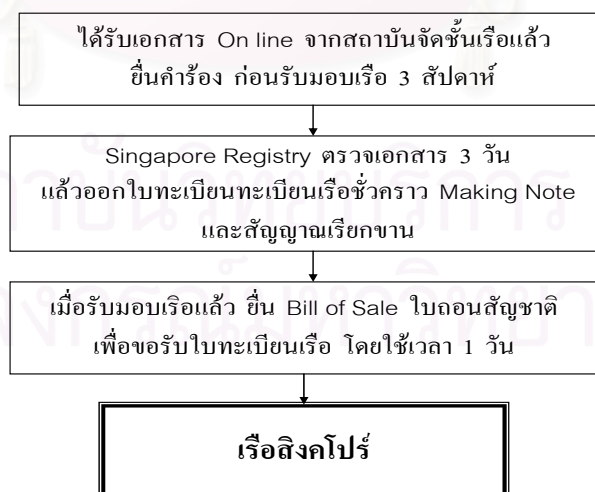
ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย



ที่มา : สมาคมเจ้าของเรือไทย 13 กันยายน 2545

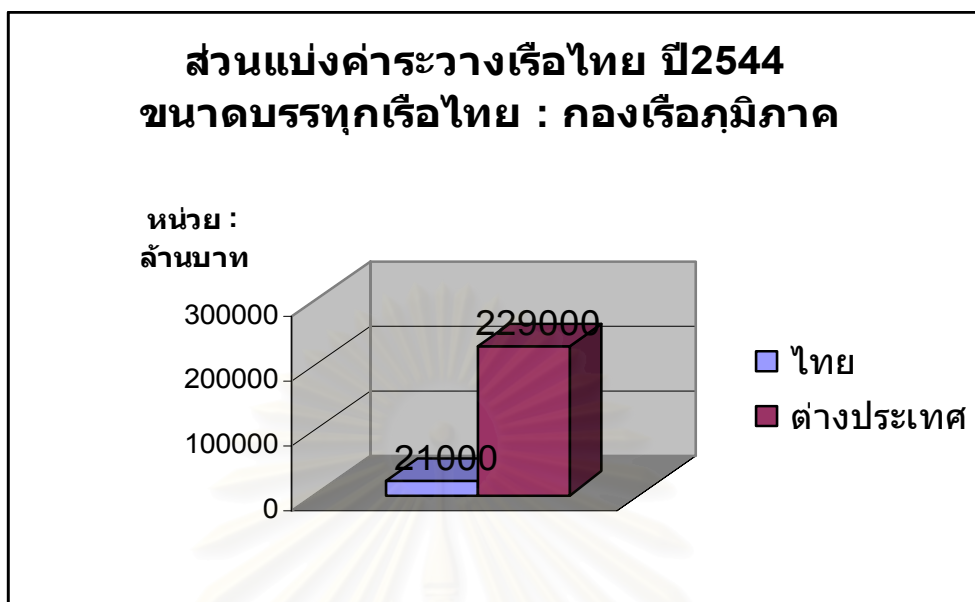
รูปที่ 2.10.2.2 ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย

ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์



ที่มา : สมาคมเจ้าของเรือไทย 13 กันยายน 2545

รูปที่ 2.11.2.3 ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์



- ที่มา**
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ข้อมูลค่าระวางเรือ ปี 2540
 - ฝ่ายสารสนเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ข้อมูลสินค้าและส่วนแบ่งเรือไทย ปี 2540 – 2544
 - ประมวลโดยสมาคมเจ้าของเรือไทย

รูปที่ 2.11.2.4 ส่วนแบ่งค่าระวางเรือไทย 2544

2.12 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Literature Review)

2.12.1 สมาคมเจ้าของเรือไทย, (2545)

ได้ศึกษาและมีข้อเสนอแนะไว้ดังนี้คือ

1.1 ต้องลด/เร่งรัดข้อเสียเปรียบที่เป็นอยู่ปัจจุบัน

1.1.1 สร้างสถานะให้เอื้ออำนวยต่อธุรกิจ

1.1.1.1 แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิก

ใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

1.1.1.2 ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเพื่อให้บริการ

เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One stop Service) และใช้เวลาสั้นเหมือนกับในต่างประเทศ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

1.1.1.3 ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตาม

มาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า (ภาคผนวก 5)

1.1.1.4 ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติการใช้เรือค้าชายฝั่งรับส่งสินค้าและระเบียบการบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยเรือค้าชายฝั่ง ให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร (ภาคผนวก 6)

1.1.1.5 ปรับปรุงระเบียบการขอเข้าเรือเข้าและออก ซึ่งมีขั้นตอนต้องขออนุญาตหลายหน่วยงาน ได้แก่ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กรมสรรพสามิต สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม การท่าเรือแห่งประเทศไทย ให้มีบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One stop Service)

1.2 ลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ

1.2.1 ออกพระราชกฤษฎีกายกเว้นภาษีเงินได้ตามมาตรา 0 ในส่วนเงินได้ตามมาตรา 40(2) และ(5) ของประมวลรัษฎากร และภาษีเงินได้นิติบุคคลไทยที่ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลที่ใช้เรือต่างชาติในกรณีแลกเปลี่ยนระวางเรือ (Slot Exchange) ซึ่งไม่มีผลทำให้รัฐขาดรายได้ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมสรรพากร

1.2.2 ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดภาษีมูลค่าเพิ่มเท่ากับ 0 ตามประมวลรัษฎากรสำหรับการนำเข้าเรือเดินทะเล และภาษีซื้อสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งรัฐต้องคืนภาษีดังกล่าวทั้งหมดอยู่แล้ว ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมสรรพากร

1.2.3 ปรับปรุงพิกัดอัตราศุลกากรสำหรับภาษีนำเข้าของเรือสินค้าทั่วไป ที่นำมาใช้เป็นเรือเดินใกล้ฝั่ง (Near Coastal Ship) ที่มีขนาดระวางขับน้ำที่ต่ำกว่า 1,000 ตันกรอส (ประเภทพิกัด 8901.90) ให้เหลือ 1% ได้ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร (ภาคผนวก 14)

1.2.4 ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการยกเว้นอากรนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเรือ รวมทั้งวัสดุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ซ่อมหรือสร้างเรือ หรือส่วนของเรือดังกล่าวตามประเภทที่ 7 ของภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร (ภาคผนวก 15)

1.3 มีคณะกรรมการระดับชาติ

เนื่องจากกิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการเสรีของโลก ประเทศต่างๆ พยายามทุกวิถีทางที่จะพัฒนากองเรือของตนเอง เพื่อก่อให้เกิดธุรกิจต่อเนื่อง เนื่องจากเห็นประโยชน์มหาศาลจากธุรกิจนี้เหมือนที่ประเทศสิงคโปร์ ประเทศเกาหลี ได้เห็น ประสบความสำเร็จอยู่ จึงมีการแข่งขันกันให้สิทธิประโยชน์แก่เจ้าของเรือมากขึ้นทุกวัน เพื่อจูงใจให้เรือไปจดทะเบียนในประเทศตนเอง และชักจูงสายการบินเรือให้เปิดบริการขนส่ง โดยใช้เวลาเรือของตนเองเป็นศูนย์กลาง ฉะนั้นการแก้ปัญหาพาณิชย์นาวี ซึ่งมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องอย่างจริงจัง จึงต้องมีความเป็นเอกภาพ เพื่อให้สามารถแก้ไขสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคที่อาจเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งมีความ

จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมี คณะกรรมการระดับชาติ ซึ่งมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เพราะจะสามารถประสานประโยชน์ทุกฝ่ายได้อย่างเหมาะสมกับประโยชน์ของประเทศชาติโดยรวม

1.4 จัดตั้งกองทุนพานิชนาวิหรือวงเงินสินเชื่อ

จัดตั้งกองทุนพานิชนาวิในลักษณะกองทุนหมุนเวียน หรือให้ธนาคารแห่งประเทศไทยจัดวงเงินสินเชื่อพานิชนาวิเพิ่มเติม ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำในระดับเดียวกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ธนาคารต่างประเทศให้บริษัทเรือต่างชาติ

1.5 ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งชายฝั่ง

เพื่อให้เอื้อต่อการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

1.5.1 กำหนดให้มีท่าเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าชายฝั่ง โดยคิดค่าภาระสำหรับการใช้ท่า ค่าบริการนำร่อง ค่าใช้ร่อนน้ำ ฯลฯ ในอัตราที่ต่ำเพื่อที่ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งสามารถเสนอค่าขนส่งในอัตราที่จูงใจให้ผู้ให้บริการขนส่งทางบกหันมาใช้บริการขนส่งชายฝั่งแทนได้ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า และกรม ธนารักษ์

1.5.2 ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำสุราษฎร์ธานี ร่องน้ำปากพนัง ร่องน้ำปัตตานี ร่องน้ำท่าจีน และร่องน้ำแม่กลอง ให้มีมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

2.12.2 นายสุธรรม จิตานูเคราะห์, (2538)

ได้ศึกษาและสรุปปัญหาในการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีไทยไว้ดังนี้คือ

1. ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีไทย

แบ่งปัญหาใหญ่ๆ ออกได้เป็น 3 ส่วน คือ

1.1 ส่วนของภาครัฐบาล

1.2 ส่วนของภาคเอกชน

1.3 การร่วมมือระหว่างรัฐบาลกับเอกชน

1.1 ปัญหาส่วนของภาครัฐบาล

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมารัฐบาลหลายๆ รัฐบาลได้มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกาศใช้จนถึงขณะนี้จำนวนทั้งสิ้น 7 ฉบับ โดยแต่ละฉบับมีแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีในรูปแบบที่ต่างกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วนับว่าไม่มีฉบับใดที่จะสามารถนำแผนมาปฏิบัติได้อย่างจริงจัง เช่นแผนพัฒนาฉบับหนึ่งเขียนว่า “รัฐจะตั้งสถาบันการเงินเพื่อพัฒนาการพาณิชย์นาวี” แต่ข้อเท็จจริงรัฐมิได้ดำเนินการในเรื่องนี้แต่ประการใด และต่อมามีการร่างฉบับใหม่

ปรากฏว่ามีผู้เสนอให้ตัดออกเพราะเป็นการปิดรั้วรัฐบาล ถึงแม้จะมีการคัดค้านแต่ในที่สุด ฉบับที่ประกาศใช้ในปัจจุบันก็ถูกตัดแผนนี้ออก

ปัญหาหลัก คือ รัฐบาลไม่มีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือที่เป็นรูปธรรมให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้ององรัฐดำเนินการ การกำหนดนโยบายเป็นงานที่จะต้องริเริ่มจากฝ่ายบริหารลงสู่เบื้องล่างและควบคุมดูแลให้ผู้ปฏิบัติดำเนินการให้สำเร็จตามนโยบายที่วางไว้ เมื่อรัฐมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารใหม่ ก็มีการกำหนดนโยบายหรือแนวทางพัฒนาแตกต่างกันออกไปอีกวนเวียนกันอยู่เช่นนี้ เป็นที่น่ายินดีที่ได้ทราบว่าผู้กำหนดนโยบายและเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในขณะนี้กำลังริเริ่มดำเนินการและเห็นความสำคัญที่จะพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีให้เจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งทางเรือในศตวรรษหน้า และความต้องการของประเทศด้านเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง

1.2 ปัญหาส่วนของภาคเอกชน

เนื่องจากธุรกิจการขนส่งทางเรือในรูปแบบสมัยใหม่ที่ปฏิบัติกันอยู่ในขณะนี้เป็นการริเริ่มมาจากภาครัฐบาล โดยรัฐบาลจัดตั้งบริษัทเพื่อให้บริหารกิจการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศในรูปของรัฐวิสาหกิจ ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 ก็เลิกสัมกิจการไป เพิ่งจะเริ่มกิจการใหม่อีกครั้งก่อนสงครามโลกที่ 2 เพียงเล็กน้อยและถูกยึดไปหมดระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 มาเริ่มดำเนินการอีกหลังจากสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2

ภาคเอกชนที่แท้จริง เริ่มมีบริษัทเรือทำธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศในขอบเขตที่จำกัดทั้งด้านเงินทุน ความรู้ ประสบการณ์ และขอบข่ายของการบริหารที่จำกัดทางด้านทรัพยากรบุคคล ในธุรกิจการขนส่งทั้งทางบก และทางทะเล และคนประจำเรือ ที่ชำนาญเฉพาะเรื่องมีจำนวนจำกัด จะต้องพัฒนาทั้งปริมาณและคุณภาพให้เหมาะสมกับระบบการขนส่งทางเรือที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

1.3 การร่วมมือภาครัฐกับภาคเอกชน

เป็นสิ่งจำเป็นที่ทั้งสองฝ่าย จะต้องมีส่วนร่วมที่ตรงกัน มีความเข้าใจเหตุผลของแต่ละฝ่าย มีอุดมการณ์และจุดมุ่งหมายปลายทางร่วมกัน ขจัดปัญหาต่างๆ ให้เล็กน้อยที่สุด ตามแบบอย่างของต่างประเทศ

2. ปัญหาข้อขัดข้องที่เกี่ยวกับกรมเจ้าท่า สรุปรประเด็นที่สำคัญได้ 5 ประการ คือ

2.1 ปัญหาเรื่องการจดทะเบียนเรือไทยชั่วคราว

การซื้อเรือโดยมากกระทำกัน ณ ท่าเรือต่างประเทศ ก่อนเรือจะออกเดินทางมาประเทศไทยครั้งแรกจะต้องมีการจดทะเบียนชั่วคราว ในกรณีนี้ นายช่างตรวจเรือจะได้รับมอบอำนาจจากกรมเจ้าท่าให้เดินทางไปต่างประเทศ เพื่อออกใบทะเบียนเรือชั่วคราวก่อนก่อนเดินทางมาจดทะเบียนที่กรมเจ้าท่า วิธีการนี้ทำให้เกิดภาระแก่เจ้าของเรือโดยทำให้สิ้นเปลืองทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

ซึ่งในปัจจุบันระบบการสื่อสารต่างๆ มีประสิทธิภาพมากขึ้น กรมเจ้าท่ามีเครื่องมือสื่อสารเหล่านี้พร้อมอยู่แล้วหากกรมเจ้าท่าจะพิจารณา ให้ผู้ซื้อเรือส่งเอกสารที่จำเป็นมาทางโทรสารในการออกใบทะเบียนชั่วคราวซึ่งน่าจะทำได้โดยการส่งมอบใบทะเบียนเรือชั่วคราวต้นฉบับให้เจ้าของเรือได้ที่กรมเจ้าท่าโดยไม่ต้องส่งเจ้าหน้าที่เดินทางไปยังต่างประเทศ

2.2 ปัญหาเรื่องคนประจำเรือต้องเป็นคนไทย

เนื่องจากขณะนี้คนประจำเรือคนไทยมีไม่เพียงพอ จึงขอให้ทางกรมเจ้าท่าพิจารณา ยินยอมให้ใช้คนต่างด้าวทำงานในเรือจนกว่าบุคลากรในไทยจะมีเพียงพอ

2.3 ปัญหาเรื่องการจัดหลักสูตรเฉพาะเรื่องเพื่อเสริมทักษะบุคลากรบนเรือ

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีนอกจากช่วยเพิ่มปริมาณและคุณภาพของนักเรียนให้ได้มาตรฐานสากลตามโครงการระยะยาว ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีน่าจะมีการจัดหลักสูตรพิเศษระยะสั้นที่จำเป็น เพื่อเพิ่มความรู้ให้คนประจำเรือตามความจำเป็น

2.4 หลักสูตรปฏิบัติการ

ในเรือบรรทุกสินค้าอันตราย เช่นเรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแอลพีจี เรือบรรทุกเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

นายเรือประจำเรือทั้งปากเรือและห้องเครื่อง ก่อนเลื่อนวิทยฐานะให้มีการประกาศนียบัตรสูงขึ้นควรได้รับการอบรมหลักสูตรระยะสั้นเพื่อการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในหน้าที่การงานที่สูงขึ้นควรได้รับการอบรมหลักสูตรระยะสั้นเพื่อการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในหน้าที่การงานสูงขึ้นเมื่อสอบผ่าน จึงจะเลื่อนประกาศนียบัตรให้

2.5 ปัญหาเรื่องการทำสัญญาลูกเรือ

โดยระเบียบของกรมเจ้าท่ากำหนดให้ลูกเรือ ทุกคนต้องมาทำสัญญาที่กรมเจ้าท่า ในทางปฏิบัติเรือจะต้องมาจอดในอ่าวไทย โดยเฉพาะเรือสายการเดินเรือต่างประเทศ การทำสัญญาลูกเรือจึงเป็นสิ่งที่ทำไม่ได้

วิธีการแก้ปัญหาในขณะนี้ คือนำเจ้าพนักงานไปทำสัญญาลูกเรือที่เรือ ซึ่งเป็นการสิ้นเปลืองทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย

2.12.3 นาวาเอก ผดุงรัฐ ศรีเพ็ชร, (2533)

ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนาการขนส่งในลำน้ำ และทางทะเลของประเทศไทย ได้สรุป และมีข้อเสนอแนะดังนี้คือ

การขนส่งหรือกิจกรรมด้านการเคลื่อนย้ายเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในชีวิตมนุษย์ มาตั้งแต่เริ่มต้น ยิ่งในปัจจุบันด้วยแล้ว การขนส่งเป็นปัจจัยที่เพิ่มขึ้นมาในการดำรงชีวิตมนุษย์ กล่าวคือ นอกเหนือจากที่อยู่อาศัย อาหาร เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค แล้ว การขนส่งยังเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนทุกคน ที่ต้องจากบ้าน ไปปฏิบัติภารกิจ ล้วนแต่ต้องอาศัยการขนส่ง ช่วยให้ไปถึงจุดหมายปลายทางที่ต้องการ สำหรับการขนส่งทางน้ำนั้น นับว่าเป็นที่ยอมรับกันอยู่แล้วว่า มีราคาถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่น ทั้งนี้เนื่องมาจากสามารถบรรทุกได้มาก และสิ้นเปลืองพลังงานน้อย จะมีข้อเสียก็อยู่ที่ว่า การขนส่งทางน้ำไม่รวดเร็วเหมือนการขนส่งทางบก แต่ในปัจจุบันนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้นรวมทั้งหารจราจรในประเทศขณะนี้ เริ่มติดขัดอย่างมาก การขนส่งทางน้ำจะต้องนำมาใช้ทดแทนอย่างแน่นอน จึงจำเป็นต้องเร่งแก้ไขดังนี้

- กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานการขนส่งทางน้ำให้แน่นอน และต่อเนื่องให้เกิดเป็นรูปธรรมได้อย่างชัดเจน เพราะที่ผ่านมาแม้จะได้ลงทุนดำเนินการไปแล้ว ก็ยังไม่มีผลออกมาเลย
- จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจน หรือให้องค์การรับส่งพัสดุภัณฑ์ (รสพ) เข้าดำเนินการการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำภายใน และตามแนวชายฝั่ง
- ให้กรมเจ้าท่า ซึ่งมีความรับผิดชอบการขนส่งทางน้ำโดยตรงให้ดำเนินการรักษาร่องน้ำและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก โดยรัฐบาลจัดสรรงบประมาณดำเนินการให้เพียงพอ
- จัดสร้างสถานีขนส่งทางน้ำ และท่าเรือให้เพียงพอ รวมทั้งมีเส้นทางคมนาคมระหว่างท่าเรือ สถานีขนส่งทางน้ำ กับการคมนาคมประเภทอื่นให้สะดวกยิ่งขึ้น ทั้งนี้ก็เพื่อให้การขนส่งสินค้า หรือผลิตภัณฑ์ได้ไปสู่แหล่งผลิต หรือจำหน่ายได้รวดเร็วยิ่งขึ้น
- แก้ไขระเบียบพระราชบัญญัติต่างๆ ให้เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการให้เข้ามาร่วมลงทุน ในธุรกิจการขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น

- ดำเนินการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนได้เห็นความสำคัญของการใช้การคมนาคมทางน้ำให้มากขึ้น

อย่างไรก็ดี ในการพิจารณาปัญหา การขนส่งทางน้ำซึ่งมุ่งเน้นให้รัฐวิสาหกิจเข้ามาดำเนินการเป็นอันดับแรกนั้นก็เพราะ เห็นว่าเป็นกิจการที่ต้องลงทุนสูง รัฐวิสาหกิจนั้นรัฐบาลให้การสนับสนุนได้ และจำเป็นจะต้องลงมือทันที แต่พวกเอกชนมีขีดความสามารถกระทำได้ก็ต้องสนับสนุนด้วย เพื่อมิให้รัฐบาลต้องแบกภาระการลงทุนแต่เพียงผู้เดียว

2.12.4 เบลูเจอร์ ทังเกษมวัฒนา.

- ฝ่ายวิจัยบริการการตลาด กองวิจัยสินค้าและการตลาด กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ ได้ทำการวิจัยเรื่อง การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศทางเรือ ได้สรุปและมีข้อเสนอแนะดังนี้คือ

- จะต้องเพิ่มขนาดกองเรือพาณิชย์ (fleet) และขยายเส้นทางให้บริการให้มากขึ้น
- จะต้องมีสถาบันฝึกสอนเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ เพื่อฝึกอบรมบุคลากรระดับต่างๆสนองต่อการขยายกองเรือ
- จะต้องมีท่าเรือน้ำลึกที่สามารถอำนวยความสะดวกต่อเรือสินค้าขนาดต่างๆได้ดี
- จะต้องมีอู่ซ่อมและสร้างเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมการพัฒนากองเรือและเสนอบริการแก่เรือต่างชาติด้วย

2.12.5 ฝ่ายวิจัยบริการการตลาด กองวิจัยสินค้าและการตลาด กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ได้ทำการศึกษา วิเคราะห์ เรื่อง วิธีการขยายกองเรือไทย ได้สรุปและมีข้อเสนอแนะดังนี้คือ

การพึ่งพาเรือต่างชาติ กองเรือพาณิชย์ของไทยมีขนาดเล็กมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการค้าทางเรือ ทำให้ต้องอาศัยเรือต่างชาติเพื่อขนสินค้าเข้า – ออกประเทศเป็นสำคัญ จะเห็นว่าบทบาทเรือไทยในการขนส่งสินค้ายังไม่มีความสัมพันธ์กับความมั่นคง นอกจากนี้สินค้าบางประเภท เช่น น้ำมัน ก๊าซ LPG หรือ LNG หรือสินค้าที่จะสนับสนุนอุตสาหกรรมเรือไทยก็มีส่วนในการขนส่งน้อยมาก ปกติแล้ว สินค้าที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศ ประเทศที่พัฒนาแล้วหรือประเทศที่มีกองเรือขนาดใหญ่จะสงวนไว้สำหรับเรือของประเทศตนเป็นผู้ขน

2.12.6 ชูชาติ สว่างสาตี. วิชากรรมกองเรือไทย.

พิมพ์ครั้งที่1. กรุงเทพฯ : บริษัท ก.พล (1996) จำกัด 2544

“การจะดำเนินมาตรการเพื่อปรุกกองเรือไทยให้ทะยานขึ้นมาได้ในวินาทีนี้คงไม่ใช่เรื่องที่ทางรัฐบาลจะปล่อยให้เป็นเรื่องของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี แต่เพียงหน่วยงานเดียวรับผิดชอบอีก เพราะศักยภาพขององค์กรและหน่วยงานดังกล่าว นั้น ที่ผ่านมาได้พิสูจน์ให้เห็นได้อย่างชัดเจนแล้วว่า ไม่เพียงพอที่จะประสาน สั่งการให้หน่วยราชการอื่นๆที่จำเป็นจะต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับการผลักดัน มาตรการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเอาได้เลย ทั้งมาตรการทางการภาษี แหล่งเงิน และมาตรการรองรับการจดทะเบียนเรือไทย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 ประชากร

ประชากรในการทำวิจัยนี้ได้แก่ เจ้าของกิจการขนส่งทางทะเลของไทย ที่เป็นผู้บริหารระดับสูง หรือบุคคลใดที่ดูแลในด้านการจัดการบริหารสายการเดินเรือ และดูแลจัดการด้านจดทะเบียนเรือของบริษัทภายใต้การมอบหมายโดยเจ้าของเรือ โดยกลุ่มประชากรนี้จะต้องเป็นบริษัทประกอบการที่ได้จดทะเบียนให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ และจะต้องมีเรือสินค้าเป็นของตนเอง หรือเช่าเรือเพื่อประกอบธุรกิจข้างต้น โดยรายชื่อของบริษัทเรือนั้นได้มาจาก สำนักงานส่งเสริมพาณิชย์นาวีจำนวน 39 บริษัท และ อีก 11 บริษัท เป็นรายชื่อประชากรที่ผู้วิจัยได้มาจากการค้นคว้า รวมแล้วประชากรในการทำวิจัยนี้ 50 บริษัท

3.2 ตัวแปรของการทำวิจัย

1. ปัจจัยด้านขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ
2. ปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน
3. ปัจจัยด้านกฎเกณฑ์ต่างๆ ทั้งก่อน และหลังการจดทะเบียน
4. ปัจจัยด้านผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการจดทะเบียน ทั้งทางด้านพาณิชย์ และทางการเมือง สิทธิและผลประโยชน์

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสัมภาษณ์ สำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านบริหารกองเรือ หรือ ด้านการจัดการบริหารสายการเดินเรือของบริษัทที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์ลึกกับกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้ประกอบการ การขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง โดยจะเป็นระดับผู้บริหารด้านการจัดการบริหารสายการเดินเรือของบริษัทที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ – 10 ท่าน

- บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- บริษัท โทริเซน ไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท สยามเกตรา อินเตอร์ชั่นแนล จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
- บริษัท เอส.ซี. แมนเนจเม้นท์ จำกัด
- สมาคมเจ้าของเรือไทย
- บริษัท ยูนิไทย มหาชน จำกัด
- บริษัท จุฬามารีน มหาชนจำกัด
- บริษัท ที.พี.ไอ มหาชนจำกัด
- บริษัท ไทย อินเตอร์เนชั่นแนล แท็งเกอร์ จำกัด

กลุ่มที่ 2 นักวิชาการการขนส่งทางทะเล หรือพาณิชย์นาวี - 4 ท่าน

- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย – 1 ท่าน
- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ – 1 ท่าน
- มหาวิทยาลัยบูรพา – 2 ท่าน

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มหน่วยงานของภาครัฐ ที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ ได้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีในส่วนของกรม กองดังนี้

- กอทะเบียนเรือ
- กอตรวจเรือ
- สำนักงานส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี
- กอนิติการ
- สำนักงานความปลอดภัยทางน้ำ และสิ่งแวดล้อม

โครงสร้างของคำถามในการสัมภาษณ์มีองค์ประกอบดังนี้

กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้ประกอบการ การขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง

- ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ
- ปัจจัยในการพิจารณาในการเลือกจดทะเบียนสัญชาติเรือ
- ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการจดทะเบียนเรือไทย
- เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทยกับสิงคโปร์
- ข้อดีในการจดทะเบียนเรือไทย / สิงคโปร์
- ข้อเสียในการจดทะเบียนเรือไทย / สิงคโปร์
- ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

กลุ่มที่ 2 นักวิชาการการขนส่งทางทะเล หรือพาณิชย์นาวี แนวการสัมภาษณ์มีดังนี้

- ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ
- ปัจจัยในการพิจารณาในการเลือกจดทะเบียนสัญชาติเรือ
- ปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย
- เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทยกับสิงคโปร์
- ข้อดีในการจดทะเบียนเรือไทย / สิงคโปร์
- ข้อเสียในการจดทะเบียนเรือไทย / สิงคโปร์
- ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มภาครัฐที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องเนื่องในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทย

- ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ
- ปัจจัยในการพิจารณาในการเลือกจดทะเบียนสัญชาติเรือ
- ปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย
- เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทยกับสิงคโปร์
- ข้อดีในการจดทะเบียนเรือไทย
- ข้อเสียในการจดทะเบียนเรือไทย
- ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย
- ควรที่จะเปิดโอกาสให้ต่างชาติมาจดทะเบียนเรือไทยหรือไม่

- อยากทราบว่าสถานการณ์ของกองเรือไทยในปัจจุบันเป็นอย่างไรเมื่อเปรียบเทียบกับอดีต ดีกว่าเดิม / เหมือนเดิม / แย่กว่าเดิม
- ท่านคิดว่าผู้ประกอบการใช้ปัจจัยใดในการพิจารณาในการเลือกจดทะเบียนสัญชาติเรือไทย และสอดคล้องกับกฎระเบียบที่ภาครัฐได้มีการปฏิบัติต่อธุรกิจหรือไม่ อย่างไร
- ข้อเสนอแนะในการจูงใจให้เจ้าของเรือไทย นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย
- ข้อคิดเห็นการเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างชาติสามารถที่จะนำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย

3.4 การออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในส่วนของแบบสอบถาม

3.4.1 การออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในส่วนของแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือในการวิจัย ศึกษาถึงปัจจัยในการพิจารณาต่อการเลือกจดทะเบียนเรือไทย ผู้ออกแบบแบบสอบถามมีขั้นตอนดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยศึกษาจากเอกสารบทความผลงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุปสรรค หรือปัญหาต่อ ที่อ้างถึงการจดทะเบียนเรือไทย และปัญหาจากการจดทะเบียนเรือไทย
2. รวบรวมข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมภาษณ์ลึก (Depth Interview) กลุ่มตัวอย่างต่าง ๆ
3. นำข้อมูลข้างต้นที่ได้จากข้อมูลทุติยภูมิ และ ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ลึก มาออกแบบ แบบสอบถามถึงปัจจัยในการพิจารณาต่อการเลือกจดทะเบียนเรือไทย
4. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา จัดทำรูปแบบในการจดทะเบียนเรือ โดยจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้
 - รูปแบบที่1 ตามกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือไทย
 - รูปแบบที่2 ตามกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์
 - รูปแบบที่3 Ideal เพื่อทราบรูปแบบการจดทะเบียนที่ผู้ประกอบการต้องการ

5. นำรูปแบบการในการจดทะเบียนเรือ รูปแบบที่1 มาทำแบบสอบถามในเชิงเปรียบเทียบ กับ รูปแบบที่2 ถึงความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลว่าพึงพอใจในรูปแบบการจดทะเบียนเรือแบบใด มาออกแบบ แบบสอบถามถึงปัจจัยในการพิจารณาต่อการเลือกจดทะเบียนเรือไทย
6. สร้างแบบสอบถามโดยนำข้อมูลข้างต้นที่ได้จากข้อมูลทุติยภูมิ และ ข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์ลึก กับรูปแบบการในการจดทะเบียนเรือทั้ง 3 รูปแบบ
7. นำแบบสอบถามมาทดสอบ โดยการนำแบบสอบถามที่ได้ ไปใช้กับกลุ่มประชากรที่ให้การสัมภาษณ์ชุดเดิม ว่าแบบสอบถามนี้มีความสมบูรณ์ และถูกต้องเพียงใด
8. ทำการปรับปรุงแบบสอบถามให้ตรงตามจุดประสงค์ในการวิจัย
9. จัดส่งแบบสอบถามที่ได้ให้กับกลุ่มประชากรทาง อีเมล หรือทางเครื่องโทรสาร

3.4.2 การออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในส่วนแบบสัมภาษณ์

แบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือในการวิจัย ถึงปัจจัยที่เจ้าของเรื่อนำมาพิจารณาในการนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือ ผู้ออกแบบแบบสอบถามมีขั้นตอนดังนี้

1. ค้นคว้าและเก็บข้อมูลในด้านปัญหาของการจดทะเบียนเรือ ความต้องการของเจ้าของเรือ และนโยบายการแก้ปัญหาของรัฐ
2. จัดทำแบบสัมภาษณ์
3. นำแบบสัมภาษณ์ ไปสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ส่วนของการสัมภาษณ์ลึก ผู้วิจัยได้ติดต่อขอหนังสือจากทางมหาวิทยาลัย ถึงอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี เพื่อขออนุญาตดำเนินการ สัมภาษณ์ผู้อำนวยการของแต่ละฝ่าย และเก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี ในส่วนของกองต่างๆ เพื่อสนับสนุนเหตุผลที่ได้จากการสัมภาษณ์
2. ในส่วนของการสัมภาษณ์กลุ่มวิชาการ และผู้บริหารการขนส่งทางน้ำ ผู้วิจัยได้ติดต่อขอหนังสือจากทางมหาวิทยาลัยเพื่อยืนยันว่าผู้วิจัยกำลังทำวิจัยในเรื่องปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทยและต้องการสัมภาษณ์ เพื่อนำผลที่ได้เป็นข้อมูลในการทำวิจัยต่อไป
3. ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ทั้ง 3 กลุ่ม โดยผู้วิจัยจะทำการเก็บข้อมูลโดยการบันทึกเสียง ยกเว้นผู้ให้สัมภาษณ์ไม่อนุญาต

4. ในส่วนของแบบสอบถาม ผู้วิจัยจะนำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ ส่งให้กับกลุ่มตัวอย่างทาง โทรสาร และทางอีเมล

5. ผู้วิจัยจะทำการติดตามแบบสอบถามคืนหลังจากผู้รับแบบสอบถามได้รับแบบสอบถามแล้วอย่างน้อยไม่เกิน 1 สัปดาห์ และ ถ้าหากแบบสอบถามนั้นไม่ได้ส่งกลับมายังผู้วิจัย ผู้วิจัยจะทำการติดต่อผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ตามแบบสอบถาม และคาดว่าจะสามารถรวบรวมแบบสอบถามกลับได้ภายในเดือนที่ 2 นับจากวันที่ส่งแบบสอบถาม

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม โดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน

1. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ การวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนนี้คือ การวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้จากแบบสอบถาม และจะวิเคราะห์ในเชิงปริมาณเกี่ยวกับความสำคัญของปัจจัยในการตัดสินใจเลือกจดทะเบียนเรือ และการเปรียบเทียบข้อบกพร่องของการจดทะเบียนเรือไทยกับสิงคโปร์ จากปัจจัยในด้าน ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน ด้านกฎหมายในลักษณะระเบียบปฏิบัติ อีกทั้งลักษณะการรับขนส่งสินค้า ประเภทเรือ เส้นทางที่เรือ ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการจดทะเบียนเรือทั้งของไทย และต่างประเทศ ผลการวิจัยจะนำเสนอในรูปค่าเฉลี่ยร้อยละ และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ต่าง ๆ

2. การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ การวิเคราะห์ในส่วนนี้คือ การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ข้อมูลที่ได้จะนำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพ เพื่อสรุปข้อคิดเห็นปัจจัยในการจดทะเบียนเรือ ตลอดจนปัญหาต่างๆ และแนวทางปรับปรุงพัฒนาการจดทะเบียนเรือตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้

3.7 เกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็น

เกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือในความเห็นของผู้บริหาร หรือ เจ้าของเรือ ทั้ง 2 กลุ่มธุรกิจ

ความหมายของลำดับในการเลือกตอบในแบบสอบถาม

ลำดับที่ 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด (น้ำหนัก = 5)

ลำดับที่ 2 หมายถึงสำคัญรองลงมา (น้ำหนัก = 4)

ลำดับที่ 3 หมายถึงสำคัญรองลงมา (น้ำหนัก = 3)

ลำดับที่ 4 หมายถึงสำคัญน้อย (น้ำหนัก = 2)

ลำดับที่ 5 หมายถึงสำคัญน้อยที่สุด (น้ำหนัก = 1)

จะให้คะแนนในแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณา โดยนำจำนวนผู้เลือกในแต่ละลำดับคูณด้วยน้ำหนักในแต่ละลำดับ และหาผลรวมของคะแนน ซึ่งผลรวมของคะแนนที่มากที่สุด จะจัดลำดับความสำคัญเป็น 1, ผลรวมของคะแนนที่ได้รองลงมาจะจัดลำดับความสำคัญเป็น 2, เป็นต้น โดยจำนวนค่าที่ได้คือ จำนวนของคะแนน คูณ ด้วยน้ำหนักของคำตอบ (Total Score = Figures x Weight)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ทำการวิจัยได้ทำการวิจัยโดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างซึ่งประกอบด้วย กลุ่มนักวิชาการในด้านการขนส่งทางทะเลหรือพาณิชย์นาวี กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล และกลุ่มหน่วยงานของภาครัฐที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ และวิธีสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามกลุ่มประชากรที่เป็นผู้บริหารบริษัทเรือไทย ซึ่งผลของการวิจัยสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วนคือ

- ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) ผู้บริหารกิจการขนส่งทางทะเล
- ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) นักวิชาการในด้านการขนส่งทางทะเลหรือพาณิชย์นาวี
- ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) หน่วยงานของภาครัฐ ที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ
- ผลการวิจัยจากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม (QUESTIONNAIRE STRUCTURE)

4.1 ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) ผู้บริหารกิจการขนส่งทางทะเลทั้งไทยและต่างประเทศ

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ลึก ผู้บริหารของกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล จำนวน 10 กิจการได้แก่

1. บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2. บริษัท โทริเซน ไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
3. บริษัท สยามเกตรา อินเทอร์เน็ต จำกัด
4. บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
5. บริษัท เอส.ซี. แมนเนจเม้นท์ จำกัด
6. สมาคมเจ้าของเรือไทย
7. บริษัท ยูนิไทย มหาชน จำกัด
8. บริษัท จุฬามารีน มหาชนจำกัด
9. บริษัท ที.พี.ไอ มหาชนจำกัด
10. บริษัท ไทย อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แท็งเกอร์ จำกัด

ผลการสัมภาษณ์ลึกสรุปได้ดังนี้

สถานที่ : บริษัท โทริเซน ไทย เอเยนซ์ซี จำกัด (มหาชน)
 วันที่ : 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2548
 ตั๊กษณณ์ : ยอดชย รัตนชวีกร
 General Manager Marine

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

เป็นบริษัทมหาชนที่รวมทุนจดทะเบียนระหว่างคนไทยกับต่างประเทศ ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทมีเส้นทางเดินประจำระหว่างไทย – ตะวันออกกลาง และไม่ประจำเส้นทาง มีเรือที่ให้บริการอยู่ทั้งหมด 46 ลำ เป็นเรือสินค้าทกอง จำนวน 8 ลำ และเรือสินค้าทั่วไป 38 ลำ โดยเรือสินค้าทั้งหมด จดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติไทย

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นก่อนการนำเรือแต่ละลำเข้ามาให้บริการให้กับลูกค้า ประกอบด้วยทางบริษัทได้จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์จึงมีเกณฑ์ในการพิจารณาจดทะเบียนเรือดังนี้

1. นโยบายบริษัท การที่บริษัทลงทุนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และมีเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย มีผลต่อความเชื่อมั่น ในการถือหุ้นของบริษัท
2. การได้สิทธิพิเศษในด้านภาษีอากร ได้รับยกเว้นอากร
3. ความสะดวกในการติดต่อภาครัฐ ในการติดต่อเพื่อขอจดทะเบียนเรือไทย อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือไทยอยู่ในเกณฑ์ที่รับได้
4. สิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าของภาครัฐ
5. การได้รับการยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคลจากการขายเรือหากนำรายได้มาซื้อเรือลำใหม่

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ปัญหาเรื่องคนประจำเรือมีไม่เพียงพอ
2. ปัญหาในด้านภาษีบางตัวอย่าง เช่น ภาษีรายได้นิติบุคคลอันเกิดจากการแลกเปลี่ยนระวางเรือ
3. การที่ชื่อเสียงของประเทศยังไม่ที่รู้จัก และยอมรับของนานาประเทศ เห็นว่ารัฐไทยควรมีบทบาทในวงการเดินเรือสากลมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้ไทยมีบทบาทในการกำหนดเนื้อหาในอนุสัญญาฉบับ

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

การจดทะเบียนเรือไทยมีอยู่ในขณะนี้เหมาะสมดีแล้วกับประเทศไทย และคิดว่าสิงคโปร์ยัง
สู้ของไทยไม่ได้ในหลาย ๆ ด้าน

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

ในปัจจุบันการจดทะเบียนของไทยดีอยู่แล้วและไม่จำเป็นต้องปรับปรุง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ : บริษัท ยูนิไทย มหาชน จำกัด
 วันที่ : 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2548
 สัมภาษณ์ : พิชญ์ ดาวเจริญ
 Assistant Crew Manager

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

เป็นบริษัทรวมทุนต่างชาติ ให้บริการในด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยเรือสินค้า เทกอง และขนส่งประจำเส้นทาง จำนวน 8 ลำ เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 1 ลำ และเรื่อน้ำมัน 1 ลำ ให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. นโยบายของบริษัท ภายใต้เงื่อนไขการลงทุนว่าการซื้อเรือสักลำจะใช้เรืออย่างไรให้คุ้มค่าที่สุด
2. ประโยชน์ที่ได้จากการจดทะเบียนเรือ อันได้จากสิทธิพิเศษต่าง ๆ ได้แก่ ด้านการยกเว้นภาษีอากร หรือการให้สิทธิในการขนส่งสินค้าของรัฐ
3. ในด้านกฎหมาย จะพิจารณาในส่วนของอุปสรรคหรือจดทะเบียนแล้วเกิดความยากลำบากอย่างไรในการนำเรือเข้าแต่ละเมืองท่า

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือยุ่งยากซับซ้อน
2. ขาดแคลนคนประจำเรือ และไม่สามารถหาคนเรือไทยที่ทำงานได้ตามกฎหมายกำหนด
3. การไม่เข้มงวดมาตรฐานในการตรวจเรือของกองตรวจเรือทำให้มีเรือเก่า และเรือที่ติด Black List เรือที่หมดอายุหรือใกล้หมดอายุการใช้งานมาจดทะเบียนไทยเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เรือไทยมีมาตรฐานต่ำและขาดความเชื่อถือ
4. คนประจำเรือไทยที่ผลิตมาในระยะหลัง ๆ ไม่มีคุณภาพ
5. ขาดการส่งเสริมในด้านการเงิน และสถาบันการเงินของไทยไม่ค่อยเข้าใจในธุรกิจการขนส่งสินค้าเท่าไรนักจึงทำให้การพิจารณาให้กู้มีน้อย หรือให้กู้ในอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าการกู้ต่างชาติมาก
6. นโยบายของรัฐที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ อย่างเช่น การสนับสนุนให้เรือไทยขนส่งสินค้าของรัฐ แต่ในความเป็นจริงกลับปล่อยให้เรือประจำชาติเป็นผู้ขนส่งสินค้าแทนภายใต้การเช่าเรือโดยบริษัทไทยเดินเรือทะเล

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

1. สิงคโปร์ให้การยกเว้นอากรและภาษีในการซื้อเรือและอุปกรณ์ที่ใช้ในเรือดีกว่าของไทย
2. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์ก็ต่ำกว่าของไทย เพราะค่าใช้จ่ายของไทยส่วนใหญ่จะเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จ และไม่แน่ใจว่าเงินเหล่านั้นกลับเข้ารัฐหรือไม่ แต่เมื่อเทียบกันแล้วค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือไทยที่มีใบเสร็จกับไม่มีใบเสร็จแล้วจะสูงกว่าสิงคโปร์
3. ความสะดวกในการติดต่อภาครัฐ ของสิงคโปร์จะให้ความสะดวกมากกว่าของไทย อีกทั้งยังมีการเลือกในการติดต่อสื่อสาร ไม่ว่าจะเป็นทางโทรศัพท์ ทางโทรสาร ทางอีเมลล์ แต่ของไทยเจ้าของเรือจะต้องเดินทางไปติดต่อกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีด้วยตนเองเท่านั้น
4. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อตัวเรือและสินค้าที่ติดภายในเรือได้มาตรฐานสากลและสามารถตรวจสอบได้ ต่างกับไทยที่ยังมีการเอื้ออำนวยให้เอกชนบางราย เนื่องจากความสนิทสนมส่วนตัว จึงทำให้มาตรฐานความปลอดภัยต่ำ
5. การจดทะเบียนเรือไทยยังไม่เป็นสากลเพราะยังอยู่ในสมัยเดิม ๆ ที่ผู้ที่จะทำการติดต่อหรือทำธุรกรรมอะไรจะต้องเดินทางไปติดต่อกับรัฐด้วยตนเองเท่านั้น

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

1. อำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนและลดขั้นตอนปฏิบัติ
2. ไม่บังคับสัญชาติคนประจำเรือ เมื่อคนเรือไทยขาดแคลน
3. ให้บริการที่รวดเร็วในกรณีที่ต้องการความช่วยเหลือ
4. เพิ่มเอกสิทธิ์ทางการทูตให้คนเรือไทยสามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น หรือยกเว้นการขอวีซ่าในกลุ่ม หรือลดระยะเวลาในการทำวีซ่าให้สั้นลง
5. ไม่นอมนุมัติให้เรือที่ไม่ได้มาตรฐานเข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทย เพราะจะทำให้ภาพพจน์ของเรือไทยเสียในสายตาของต่างชาติ เช่น เรือที่มี Black Lists แต่ยังสามารถจดทะเบียนเรือไทยได้
6. ให้สิทธิประโยชน์กับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเรือไทย
7. พัฒนาและผลิตบุคลากรให้ทันสมัยกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ของเรือ
8. เปิดเสรีทางการเงินให้กับบริษัทเรือไทย หรือเพิ่มสิทธิพิเศษอื่น ๆ

สถานที่ : บริษัท สยามเกตรา อินเตอร์ซันแนล จำกัด

วันที่ : 8 สิงหาคม พ.ศ.2548

สัมภาษณ์ : พงศ์เทพ บุรีทาน

Operation Manager

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัท สยามเกตรา มีเรือให้บริการรับขนส่งสินค้า จำนวน 3 ลำ โดยจำนวน 2 ลำเป็นเรือเช่าแบบช่วงเวลาและเป็นเรือต่างชาติ มีเพียงเรือลำเดียวที่ทางบริษัทเป็นเจ้าของ คือ เรือชื่อรัตนธิดา โดยจดทะเบียนเป็นเรือไทย การขนส่งสินค้าทางทะเลของกองเรือสยามเกตราจะเป็นลักษณะประจำเส้นทางค้าที่วิ่งระหว่าง ไทย-ญี่ปุ่น-เกาหลีใต้ และสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าแข่งบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ หรือที่เรียกว่าตู้รีเฟอ์ ซึ่งในเส้นทางนี้ และสินค้าประเภทนี้ สยามเกตราจัดได้ว่าเป็นเจ้าเดียวที่ให้บริการในด้านนี้

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. ตามนโยบายของบริษัท
2. สิทธิประโยชน์ในการทำการค้าในประเทศที่จดทะเบียน
3. สิทธิประโยชน์ในด้านภาษีต่าง ๆ จากรัฐที่จดทะเบียน
4. สิทธิประโยชน์ในการขนส่งสินค้าของภาครัฐ (ถ้ามี)
5. ต้นทุนประกอบการที่ไม่สูงมากนักในส่วนของค่าจ้างคนประจำเรือ
6. การชักธงไทยทำให้เรือสามารถรับขนส่งสินค้าเข้า ออกได้ทุกประเทศ และไม่มีกรคิดกันทางด้านการค้า
7. ในกรณีเกิดข้อพิพาททางทะเลจะได้ขึ้นศาลไทย
8. ความสะดวกในการติดต่อกับนายทะเบียนเรือเรือ ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. กฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน บางกฎหมายควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสมตามสากลที่ใช้กันอยู่ เช่น ใบอนุญาตใช้เรือ การมีใบทะเบียนเรือเพียงฉบับเดียวก็เพียงพอ
2. การไม่เข้าร่วมในอนุสัญญาในหลาย อนุสัญญาของไทย นั้น มีผลต่อการที่เรือเข้าเมืองท่าปลายทางอย่าง เช่น ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ซึ่งได้เข้าร่วมในอนุสัญญาบางตัวที่ไทยยังไม่ได้เข้าร่วม แล้วซึ่งมีผลต่อความคุ้มครองและนำกฎระเบียบเหล่านั้นไปใช้กับเรือที่เข้าประเทศนั้น บางครั้งก็จะเกิดความล่าช้าในการเข้า ออกเองเท่านั้น เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ณ ท่าเรือจะทำการตรวจเรือว่ามีความปลอดภัยภายใต้อนุสัญญาที่รัฐของตนเข้าร่วมหรือไม่
3. มาตรฐานเรือไทยต่ำกว่ามาตรฐานสากล ซึ่งทำให้การนำเรือเข้าเมืองท่าต่างประเทศได้รับตรวจสอบอย่างเข้มงวดจากนายท่าแต่ละแห่ง แต่อย่างไรก็ตามยังน้อยกว่าเรือที่จดทะเบียนเป็นสัญชาติที่ให้บริการแบบธงสะดวก (FOC)
4. การจดทะเบียนเรือและตรวจเรือของไทยยังไม่เป็นสากล และใช้เวลามากการขอตรวจเรือหรือจดทะเบียนเรือในแต่ละครั้ง

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

1. ภาครัฐควรให้ความสำคัญในด้านกฎหมายการขนส่งทางทะเล เนื่องจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น ไม่ครอบคลุมในด้านต่างๆของการดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวีเท่าที่ควร อีกทั้งยังละเลยต่อการเข้าร่วมอนุสัญญาหลายฉบับจึงทำให้กฎหมายไทยยังไม่มีความเป็นสากลพอ
2. ในการจดทะเบียนเรือและการตรวจเรือของภาครัฐยังไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน ควรมีการตรวจสอบ เพื่อวัดประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐโดยให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการตรวจสอบผลจากความพึงพอใจของผู้ที่มาติดต่อ เพื่อที่จะนำมาปรับปรุงการให้บริการและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องโดยไม่ต้องรอให้เอกชนร้องขอ

สถานที่ : บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
 วันที่ : 8 สิงหาคม พ.ศ.2548
 สัมภาษณ์ : คุณ สุเทพ ทรระนนทสิน
 Executive Vice President
 Operation and Ship management

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการรับขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือที่ใช้ในการบริการจะเป็นเรือตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าในลักษณะของเรือรีเฟอร์ที่มีบทบาทในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือต่าง ๆ ไปนำส่งให้กับเรือแม่อีกทอดหนึ่ง ณ ท่าเรือที่เป็นจุดรวมตู้สินค้า อันได้แก่ท่าเรือประเทศสิงคโปร์ และท่าเรือประเทศฮ่องกง

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. ข้อกำหนดของผู้ให้กู้เงิน เนื่องด้วยทางบริษัทมีการขยายกองเรือโดยการสั่งซื้อใหม่ขึ้นหลายลำและแต่ละลำต้องใช้เงินจำนวนมากเนื่องจากเรือแต่ละลำมีมูลค่าสูง ดังนั้นจึงทำให้บริษัทจำเป็นต้องขอกู้เงินกับสถาบันการเงินเพื่อต่อเรือหรือซื้อเรือใหม่เหล่านั้น และสถาบันการเงินที่บริษัทกู้ยู่จะเป็นผู้กำหนดสัญญาว่าเจ้าของเรือต้องนำเรือไปจดทะเบียนชาติใด และหากไม่ปฏิบัติตามข้อเสนอผู้ปล่อยกู้ อาจไม่อนุมัติให้กู้หรือให้กู้ในอัตราดอกเบี้ยที่สูง
2. ลักษณะของการขนส่งสินค้า เนื่องด้วยเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นเรือฟัดเดอร์จะต้องเข้าออกเป็นประจำคือ ท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือฮ่องกง จึงทำให้การจดทะเบียนเป็นสัญชาติใดสัญชาติหนึ่งของสองประเทศนี้จะได้รับสิทธิพิเศษบางอย่างที่เอื้ออำนวยในการประกอบธุรกิจในการขนส่งสินค้ามากกว่า
3. ในด้านสิทธิพิเศษที่รัฐนำเรือไปจดทะเบียนให้การสนับสนุนอย่างเช่น การยกเว้นภาษีอากร การซื้อตัวเรือและนำเข้าอะไหล่เรือหรือส่วนเครื่องมือต่าง ๆ ที่ไว้บนเรือ ยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคล และที่สำคัญในการดูแลในเรื่องตารางเข้าออกท่าของเรือในสัญชาติตน จึงทำให้บริษัทสามารถที่จะรักษามาตรฐานด้านเวลาในการขนส่ง อีกทั้งทำให้เรือสามารถทำเที่ยวได้มากที่สุด

4. การที่กฎหมายเป็นที่ยอมรับของสากล หากเปรียบเทียบกับสิงคโปร์กับไทย คงต้องยอมรับว่าสิงคโปร์เขามีกฎหมายที่ได้รับการยอมรับจากสากล จึงเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับเรือที่ต้องการทำการขนส่งระหว่างประเทศ
5. ในเรื่องของเวลา และความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการของภาครัฐที่รับจดทะเบียนเรือ เป็นปัจจัยหลักที่จะก่อให้เกิดผลประโยชน์โดยตรงต่อผู้ประกอบการ หัวใจของการขนส่งอยู่ที่เวลา เพราะเวลาจะทำให้เกิดโอกาสต่าง ๆ ในการประกอบการ และลดต้นทุนในการดำเนินการ

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ด้านกฎหมายทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศของไทยยังขาดการปรับปรุงโดยต่อเนื่องซึ่งก่อให้เกิดอุปสรรคในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. ในด้านขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ และการตรวจเรือยังไม่ได้มาตรฐานตามที่สากลยอมรับ การให้บริการขาดการคำนึงถึงเหตุและผลในการให้บริการ แต่ให้บริการเพราะว่าระเบียบแบบแผนกำหนดมาให้ปฏิบัติตาม และไม่สนใจที่จะเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้ดีขึ้น จึงเป็นส่วนหนึ่งอาจก่อให้เกิดอุปสรรคในระยะยาวในการพัฒนาพาณิชย์นาวีของไทย
3. มาตรฐานด้านการจดทะเบียนเรือไทยนั้นสากลยังไม่ให้การยอมรับ เนื่องจากเรือไทยเป็นกองเรือที่เก่า และเรือบางลำติด Black List มาจากต่างประเทศ การที่รัฐยอมรับกองเรือที่เข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทย โดยไม่มีมาตรการในการควบคุมในด้านอายุเรือ การปลดระวางกองเรือเก่าของรัฐ จึงไม่มีการซื้อเรือใหม่เข้ามาทดแทน
4. แหล่งเงินทุนของไทยในด้านพาณิชย์นาวีนั้นมีน้อยมาก และไม่เพียงพอต่อการกู้ยืม หรือถ้ามีก็จะให้กู้ในอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าการกู้จากสถาบันต่างประเทศ และส่งผลต่อปัจจัยการแข่งขันในด้านต้นทุน
5. การกำหนดให้เรือไทยใช้คนประจำเรือส่วนใหญ่เป็นคนไทย ตรงนี้นับว่าเป็นข้อดีมาก เพราะเป็นการส่งเสริมแรงงานไทย แต่ปัญหาอยู่ที่ว่าความต้องการคนประจำเรือไทยมีจำนวนไม่เพียงพอให้กับกองเรือไทยที่มีอยู่ในขณะนี้ อีกทั้งการมีข้อจำกัดในด้านสถาบันการศึกษา และแรงผลิตคนประจำเรือจึงส่งผลให้คุณภาพของคนเรือไทยลดลงมาเรื่อย ๆ ตามการเร่งรัดในการผลิตคนประจำเรือ

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

1. ในด้านการให้บริการจดทะเบียนเรือ ประเทศไทยยังมีศักยภาพในการปรับปรุงในด้านการให้บริการอีกมาก โดยจากการให้เจ้าพนักงานปรับปรุงในด้านความรู้ทางด้านเทคโนโลยีในการสื่อสาร และนำความรู้ในด้านนั้นมาปรับปรุงให้บริการที่ดีขึ้น ควรลดเอกสารแบบฟอร์มต่าง ๆ ของรัฐ หรือควรที่จะแบบฟอร์มต่างๆ เหล่านี้ที่อยู่ในลักษณะของ online information ที่ผู้ใช้บริการสามารถที่จะเปิดดูได้ และสามารถที่จะกรอกรายละเอียดต่างๆ ส่งให้กับเจ้าหน้าที่ได้เลย
2. ในด้านกฎหมาย คนต้องให้ภาครัฐตระหนักถึงผลลัพธ์ที่ภาคเอกชนได้รับ ในการเข้าร่วมเป็นอนุภาคสัญญาต่าง ๆ และอยากให้รัฐเป็นผู้นำในด้านนี้ ไม่อยากเห็นว่ารัฐทำตามคำเรียกร้องจากภาคเอกชนเป็นครั้ง ๆ เมื่อภาคเอกชนมีปัญหา
3. การขอ Call Sign เรือ น่าจะปรับปรุงให้เป็นการดูแลของกรมการขนส่งทางน้ำแทน เพื่อลดขั้นตอนในส่วนที่เจ้าของเรือต้องเสียเวลาในการติดต่อกับกรมไปรษณีย์โทรเลข ควรจะให้บริการในลักษณะ One Stop Service จะดีกว่า
4. รัฐควรให้จัดตั้งให้มีกองทุนที่ให้กู้เงินและเป็นแหล่งเงินกู้ของผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวี โดยให้กู้ในอัตราดอกเบี้ยเท่ากับต่างประเทศ หรือต่ำกว่าเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี
5. การผลิตและรักษามาตรฐานของคนประจำเรือไทย เพื่อให้คนเรือไทยมีคุณภาพที่ดีขึ้นและได้คนที่มีความต้องการที่จะทำงานบนเรือสินค้าจริงๆ มากขึ้น
 - รัฐควรแก้ไข โดยการเริ่มคัดเลือกนักเรียนเดินเรือ โดยส่วนการ เพื่อให้ได้คนที่มีความต้องการที่จะมาเป็นนักเดินเรือที่แท้จริง และเป็นการลดจำนวนเด็กฝากเรียน ซึ่งคนเหล่านี้ส่วนใหญ่จะมีฐานะทางบ้านดี และเมื่อจบการศึกษามาคนเหล่านี้จะมีอัตราส่วนที่ขึ้นไปทำงานบนเรื่อน้อยมาก และหากทำก็จะมีคามอดทนต่ำ
 - ควรแยกสถาบันผลิตคนประจำเรือออกจาก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี และให้ย้ายสังกัด ไปอยู่ภายใต้กรมศึกษาธิการ เพื่อให้หน่วยงานที่ดูแลในด้านการควบคุมมาตรฐานคนประจำเรือ ออกจากสถาบันที่ผลิตคนประจำเรือ

สถานที่ : SC Management Co., Ltd.

วันที่ : 6 สิงหาคม พ.ศ.2548

สัมภาษณ์ : คุณ วิจิตร กุลวโรตตมะ

Marine Group Director

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

เป็นบริษัทเรือไทยที่ให้บริการในด้านเรือบริการ ลากจูง และช่วยเหลือในการ เข้า ออกจากท่าของเรือสินค้า อีกทั้งยังให้บริการในการขนถ่ายเสบียง ลูกเรือที่แทนขุดเจาะน้ำมันกลางอ่าวไทย ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาและเติบโตเรื่อยมา และขยายมาให้บริการในด้านท่าเรือ และเป็นเจ้าของเรือตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศในการช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการขนส่งอันเนื่องมาจากค่าน้ำมันที่สูงขึ้น จึงอาจเป็นทางเลือกหนึ่งสำหรับลูกค้าที่ต้องการลดต้นทุนในจุดนั้น

ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ

การที่จะต้องจดทะเบียนเรือหรือไม่ นั้น ผลมาจากการบังคับใช้กฎหมายของภาครัฐและเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการพึงจะทำในสิ่งที่ถูกกฎหมาย ดังนั้นเรือที่ยังไม่จดทะเบียน ยังไม่มีสัญชาติ จะนำมาให้การขนส่งไม่ได้ เพราะยังไม่มีตัวแทน

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. เลือกจดทะเบียนเรื่อนั้นมีผลจากประเภทของการขนส่ง หรือให้บริการ ซึ่งกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นกองเรือที่ให้บริการภายในประเทศ และขนส่งสินค้าภายในประเทศ ดังนั้นสัญชาติเรือควรจะจดทะเบียนควรเป็นไปตามประเทศที่เราประกอบธุรกิจอยู่ เนื่องจากความสะดวกในการติดต่อ และข้อกำหนดของกฎหมาย
2. ในด้านการติดต่อกับหน่วยงานที่ให้การจดทะเบียนเรือ ถือว่าสะดวกในด้านภาษี เอกสารต่าง ๆ ที่เป็นภาษาไทย ถึงแม้ขั้นตอนต่าง ๆ จะใช้เวลาบ้าง น้อยบ้าง ก็ยังพอรับได้

3. ในด้านข้อบังคับของกฎหมาย ในกรณีที่เรือของบริษัทต้องประกอบกิจการในไทย จึงจำเป็นต้องพิจารณาในส่วนนี้เป็นพิเศษ เพื่อให้ปฏิบัติตามได้ถูกต้อง สำหรับข้ออุปสรรคในด้านต่าง ๆ หรือขั้นตอนที่ต้องไปทำที่กรม ในส่วนของใบอนุญาตใช้เรือ การทำสัญญา ลูกเรือทางบริษัทถือว่ายอมรับได้ เพราะเรือและตัวสำนักงานอยู่ในประเทศไทย ข้อกำหนดตรงนี้ไม่ถือเป็นการยากนัก ซึ่งไม่เหมือนเรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่อาจติดขัดในเรื่องข้อแม้ในการให้บริการบ้าง
4. สิทธิพิเศษในด้านการสนับสนุนของรัฐในด้านภาษีอากร และสิทธิในการขนส่งสินค้าของไทย

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ปัญหาจากการให้บริการของเจ้าหน้าที่รัฐที่ใช้หน้าที่ในการให้บริการในจุดนี้เพื่อสร้างผลประโยชน์ให้กับตนเอง
2. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือตามกฎระเบียบนั้นไม่สูงนักและพอรับได้ แต่ค่าใช้จ่ายบางตัวที่ไม่มีใบเสร็จรับเงินนั้นจะเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่มีใบเสร็จและมีผลต่อการตรวจบัญชีของบริษัท
3. การพัฒนาในด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ในการให้บริการยังมีไม่มากนัก และเป็นช่องทางหนึ่งที่ทางภาครัฐน่าจะพัฒนาการให้บริการที่ดีขึ้นในส่วนนี้ได้
4. ปัญหาในด้านของคนประจำเรือ ที่ยังขาดแคลนและมีไม่เพียงพอกับความต้องการของบริษัท ซึ่งทำให้บริษัทต้องแก้ปัญหาเองโดยการจ้างคนประจำเรือต่างชาติ หรือหาทางออกทางอื่น ซึ่งทำให้ผลประกอบการของบริษัทเกิดความติดขัดไม่ต่อเนื่องขาดแคลน
5. กองเรือของบริษัทเป็นกองเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศและให้บริการภายในประเทศ แต่กลับต้องได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในการนำเรือเข้าและออกจากท่า
6. การตรวจเรือ ในกรณีที่เรืออยู่ต่างประเทศและต้องวิ่งกลับมาไทยเพื่อการตรวจเรืออยู่แล้วมีความจำเป็นหรือไม่ที่ต้องให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบินไปตรวจเรือ เพื่อออกไปสัญชาติเรือชั่วคราว พิจารณาจากผลรายงานของสถาบันตรวจเรือต่างชาติไม่ได้หรือ

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

สำหรับตลาดเรือขนส่งภายในประเทศของแต่ละประเทศนั้นคงมีเงื่อนไขในการจดทะเบียนไม่เหมือนกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ที่เจ้าหน้าที่รัฐของแต่ละรัฐต้องคำนึงถึง ท้ายที่สุดก็คงจะอยู่ที่ว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐจะสังเกตเห็นปัญหาและประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในการให้บริการต่อเจ้าของเรือไทยอย่างไร โดยจะพิจารณาในส่วนของค่าใช้จ่าย ขั้นตอนในการติดต่อ ระเบียบการต่างๆ และคุณภาพของการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งแต่ละประเทศนั้นอาจไม่เหมือนกัน แต่ถ้าพัฒนาและปรับปรุงได้ตามการทำงานที่เป็นสากลมากขึ้น น่าจะเป็นการดีในการพัฒนาองเรือของไทยต่อไป

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

1. ควรปรับปรุงมาตรฐานในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ
2. ควรหาทางในการลดขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือเพื่อลดค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จรับเงิน
3. ในด้านกฎหมาย ขอให้พิจารณาถึงผลที่กระทบต่อการประกอบการของภาคเอกชน และการแข่งขัน ตลอดจนหารพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวี
4. ในด้านคนประจำเรือ ภาครัฐน่าจะตระหนักถึงปัญหานี้ และแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วน เพราะตรงจุดนี้เป็นส่วนที่นำรายได้เข้าประเทศภายใต้รายได้ของคนประจำเรือ อีกทั้งเป็นส่วนหนึ่งในการแข่งขันกับต่างชาติในการให้บริการของผู้ประกอบการในไทย
5. พิธีการขั้นตอนต่าง ๆ ในการดำเนินการ เข้า ออก จากท่าควรจะลดขั้นตอนสำหรับเรือที่เดินเรือภายในประเทศ
6. การออกทะเบียนเรือชั่วคราว ในกรณีที่เรืออยู่ต่างประเทศรัฐควรให้การยอมรับสำเนาเอกสารเอกสารแทนการมอบหมายให้นายช่างตรวจเรือบินไปดูเรือเพียงเพื่อจะออกทะเบียนเรือชั่วคราวเพียงอย่างเดียว ซึ่งสำหรับเรือขนาดเล็กที่นำมาให้บริการขนส่งภายในประเทศแล้วต้นทุนในการตรวจเรือนี้จัดได้ว่าสูง

สถานที่ : สมาคมเจ้าของเรือไทย
วันที่ : 2 สิงหาคม พ.ศ.2548
สัมภาษณ์ : คุณ โกวิท กุวานนท์

Advisor

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

สมาคมเจ้าของเรือไทย จัดตั้งขึ้นเพื่อองค์กรกลางของเจ้าของเรือไทยที่ให้การดูแลในการดำเนินการด้านการให้ข้อมูลและบริการในด้านต่าง ๆ ให้กับเจ้าของเรือไทยที่เป็นสมาชิก อีกทั้งยังเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือไทยในการยื่นเจตจำนงในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในด้านการประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำให้ภาครัฐทราบ และดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือไทย เรือที่ทางสมาคมได้เคยศึกษาและการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีดังนี้

1. ในด้านต้นทุนการจดทะเบียน ซึ่งต้นทุนนี้ไม่ได้หมายความถึงค่าจดทะเบียนเพียงอย่างเดียว แต่จะรวมถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเตรียมการในด้านตัวเรือและเอกสารต่าง ๆ ให้ได้ตามข้อกำหนดของรัฐสัญชาติซึ่งนั้นกำหนดไว้ นอกจากนั้นจะเป็นต้นทุนในการประกอบการในส่วนของธงเรือ อย่างเช่น การทำสัญญาลูกเรือ การต่อใบอนุญาตใช้เรือ การตรวจเรือเนื่องในวาระต่าง ๆ ตามข้อกำหนดของรัฐที่เรือลำนั้นๆ ชักธงอยู่ ตลอดจนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการต่ออายุใบอนุญาตต่าง ๆ รวมถึงเวลาที่ต้องใช้ไปในการติดต่อแต่ละครั้งทุก ๆ อย่างที่ต้องทำนั้นต้นทุนแฝงอยู่ด้วย
2. ประโยชน์ที่ผู้ประกอบการจะได้รับ
3. ในด้านภาษีต่าง ๆ ส่งเสริมต่อการทำกิจการหรือไม่
4. ในด้านสิทธิพิเศษในด้านต่าง ๆ ที่ภาครัฐให้การสนับสนุนมีอะไรบ้าง

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ทางสมาคมได้ศึกษาและนำเสนอนายกรัฐมนตรีนในส่วนของปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนไปแล้วโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. นโยบายในการพัฒนากองเรือพาณิชย์นาวีไทย ยังคงขาดความชัดเจน ซึ่งต้องรอให้ทางรัฐเป็นผู้นำในส่วนนี้ แล้วทางภาคเอกชนจะเป็นผู้ตามอีกครั้งหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบธุรกิจของเอกชน และมาตรการส่งเสริมจากทางภาครัฐ
2. กองทุนพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการที่แหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับต่างชาติ เพื่อนำมาขยายกิจการต่าง ๆ ข้างต้น
3. ในปัจจุบัน สิ่งที่ยากให้รัฐบาลรับทราบถึงปัญหาในด้านการพัฒนาความรู้ และฝึกอบรมในด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี เนื่องด้วยในปัจจุบันเอกชนไม่มีการพัฒนาความรู้ในด้านต่าง ๆ เท่าที่ควร ควรจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรในด้านพาณิชย์นาวีบ้าง

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

ในขณะที่ปัญหาหลักในการจดทะเบียนเรือไทยคงจะเป็นเรื่องของภาษีที่ยกเว้นตามขนาดของเรือ หากสามารถที่จะยกเว้นได้ทั้งหมดน่าจะเป็นการดีต่อการพัฒนา และการแข่งขันของเรือไทย กฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยไม่มีความเป็นสากลเพียงพอ เนื่องจากธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเราคงมีกฎหมายฉบับเดียวและให้ครอบคลุมกิจกรรมในการขนส่งโดยออกเป็นกฎหมายภายในประเทศสักฉบับหรือสองฉบับนั้นคงไม่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกรรมของเรือแต่ละลำในต่างประเทศ จริงอยู่ที่ว่ากฎหมายไทยอาจเพียงพอต่อการควบคุมกองเรือในประเทศ แต่เมื่อไรก็ตามเรือไทยวิ่งออกนอกประเทศไป และใช้ท้องน้ำสากลในการเดินเรือจึงเป็นการหลีกเลี่ยงไม่ได้เลยที่เราเองจะต้องยอมรับกฎซึ่งเป็นสากลในการใช้ท้องทะเลร่วมกัน ปัจจุบันไทยเราได้ให้สัตยาบันรวมเป็นภาคีในหลายอนุสัญญา และมีอีกหลายอนุสัญญาที่ยังไม่ได้เข้าร่วม และนี่เลยเป็นเหตุหนึ่งที่กล่าวได้ว่ากฎหมายของไทยยังไม่มีความเป็นสากลเพียงพอ

นอกจากนั้นมาตรฐานเรือไทยยังค่อนข้างต่ำเนื่องจากเราเป็นกองเรือพาณิชย์ที่สูงอายุ จึงขาดความเชื่อถือต่อนานาชาติ การให้การดูแลความปลอดภัยทางเรือของไทยไม่ทั่วถึงเพียงพอ และการใช้เรือเก่ามีโอกาสที่จะเกิดความไม่ปลอดภัยต่อตัวเรือ คนประจำเรือ และสิ่งแวดล้อมค่อนข้างสูง

สถานที่ : บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

วันที่ : 9 สิงหาคม พ.ศ.2548

สัมภาษณ์ : สุรพงศ์ พุดเมือง

Senior Manager

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัท 프리เซียส ชิปปิ้ง (มหาชน) จำกัด ให้บริการเรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าเทกองทาง โดยให้บริการแบบการเช่าเรือเป็นเที่ยว หรือช่วงเวลา ปัจจุบันมีกองเรือทั้งสิ้น 54 ลำ จำนวน 53 ลำ คือสัญชาติไทย และจำนวน 1 ลำ คือสัญชาติ บาฮามัส เส้นทางเดินเรือของกองเรือหรือ 프리เซียสชิปปิ้ง ไม่ได้กำหนดตายตัว แต่ขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้เช่าเรือ ที่ผ่านมามีการเช่าทั้ง 2 ลักษณะ Time Charter (การเช่าเป็นระยะเวลา) และ Voyage Charter (การเช่าเป็นรายเที่ยว) อายุของกองเรืออยู่ที่ประมาณ 18 ปี

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ปัจจุบันกองเรือทั้งหมดจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติไทย และมีปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือดังนี้

1. ปัจจัยเรื่องต้นทุนในการจดทะเบียน
2. การที่บริษัทจดทะเบียนบริษัทมหาชน และการที่นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยยอมทำให้ผู้ถือหุ้นเกิดความมั่นใจในการถือ และซื้อหุ้นของบริษัทมากขึ้น
3. การได้เปรียบในด้านการขนส่งจากการที่เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย เนื่องจากเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่มีเส้นทางเดินประจำ ส่วนใหญ่จะนิยมจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติ ชงสะดวก เช่น ปานามาและบาฮามัส เป็นต้น ซึ่งการถือสัญชาติชงสะดวกจะมีปัญหาในการเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ท่าเรือในต่างประเทศ ในการให้เรือผ่านเข้าออก อีกทั้งอัตราเบี้ยประกันภัยสินค้าและตัวเรือจะต้องจ่ายสูงกว่า การจดทะเบียนเป็นเรือไทย

4. ได้รับสิทธิพิเศษในการยกเว้นภาษีหัก ณ ที่จ่ายในอัตรา 7 เปอร์เซ็นต์ จากการส่งเสริมของ BOI ในช่วงระยะเวลา 8 ปี
5. ในการจดทะเบียนไทย ปัญหาและขั้นตอนอุปสรรคต่าง ๆ อาจมีบ้าง แต่หากเทียบกับประเทศอินเดียที่เป็นสัญชาติของผู้บริหารบริษัทแล้วจัดได้ว่าไทยยังมีปัญหาและอุปสรรคในขั้นตอนการจดทะเบียนที่น้อยกว่าอินเดียอยู่มาก และหากเปรียบเทียบกับสัญชาติเรือในกลุ่ม FOC เรือไทยจะได้รับความเชื่อถือมากกว่า
6. ตามกฎหมายเมื่อจดทะเบียนเรือไทยแล้วจะต้องมีจ้างคนประจำเรือไทยในอัตราร้อยละ 90 ของคนบนเรือทั้งหมด ซึ่งจุดนี้เป็นข้อดีอย่างหนึ่งในด้านต้นทุนว่าจ้างคนประจำเรือไทย เนื่องด้วยค่าแรงคนประจำเรือไทยนั้นถูกกว่าการจ้างคนประจำเรือในหลาย ๆ ประเทศ

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ความเป็นสากลของกฎหมาย โดยเฉพาะใบอนุญาตใช้เรื่อนั้นไม่ควรมีซึ่งประเทศส่วนใหญ่เองก็ไม่มี อีกทั้งการที่เรือของบริษัทไม่ได้เข้าไทยเลยจึงมีความลำบาก และมีค่าใช้จ่ายที่สูงในการนำเจ้าหน้าที่รัฐขึ้นไปตรวจเรือเพื่อทำการต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือแต่ละครั้ง
2. การทำสัญญาประจำเรือ และการยอมรับประกาศนียบัตรคนประจำเรือต่างชาติ ควรได้รับการพิจารณาเกี่ยวกับการเนื่องด้วย การพิจารณายอมรับประกาศนียบัตรคนประจำเรือต่างชาตินั้นจะต้องให้คนประจำเรื่อนั้นๆ มาแสดงตนที่กรมก่อนประกอบการพิจารณาหากอนุมัติก็จะให้ทำสัญญาว่าจ้างคนประจำเรือที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเท่านั้น และจึงเดินทางไปลงเรือได้เลย จะเห็นว่าเจ้าของเรือต้องแบกรับภาระในการเดินทางของลูกเรือ และค่าที่พักระหว่างรออนุมัติ จึงเป็นไปได้ไหมว่าการเปรียบเทียบประกาศนียบัตรคนประจำเรือให้ยึดถือปฏิบัติตามระเบียบของ International Maritime Organization
3. ควรยอมรับการเปรียบเทียบประกาศนียบัตรคนประจำเรือคนต่างชาติภายใต้ข้อกำหนดของ IMO
4. ควรยอมรับผลรายงานตรวจเรือของสถาบันตรวจเรือ และให้กองตรวจเรือทำหน้าที่ตรวจสอบสถาบันตรวจเรือต่างชาติเป็นล่ำๆ ไป
5. คนประจำเรือไทยนั้นยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการของบริษัทและมีคุณภาพที่ต่ำกว่าเกณฑ์ของบริษัททำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายแฝงในการฝึกหัดคนประจำเรือเหล่านี้

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

ทางบริษัทไม่เคยจดทะเบียนเรือสัญชาติสิงคโปร์โดยตรง แต่เคยได้ทำการศึกษาและทราบว่าขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์นั้นอยู่ในระดับมาตรฐานสากล ตลอดจนการใช้เอกสารประกอบการจดทะเบียนที่จำเป็น และยอมรับรายงานการตรวจชั้นเรือแทนการขึ้นไปตรวจเรือจึงทำให้ขั้นตอนในการตรวจเรือก่อนการจดทะเบียน และจนกระทั่งจดทะเบียนเรือนั้นค่อนข้างใช้เวลาที่น้อยมาก

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

ในการปรับปรุงขั้นตอนของการจดทะเบียนเรือมีดังนี้

1. ควรยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ
2. การทำสัญญาจ้างคนประจำเรือควรรอโฉมให้นายเรือเป็นผู้ดูแลแทนทางเจ้าท่า
3. การเทียบประกาศนียบัตรคนต่างชาติ ควรอนุญาตให้เป็นชาติ ๆ ไป เพราะประกาศของคนประจำเรือแต่ละชาติอยู่ภายใต้การควบคุมของ IMO อยู่แล้ว และควรรอโฉมยอมรับในส่วนของสำเนาประกาศนียบัตรนั้น ๆ
4. ในด้านความทันสมัยในด้านเทคโนโลยี ทางกองทะเบียนเรือและกองตรวจเรือจําหน่ายระบบ Online Ship Register มาใช้แทนการให้คนเดินตามขั้นตอนต่าง ๆ ในการจดทะเบียนเรือแต่ละลำ และผู้จดทะเบียนจะทำการติดต่อกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในกรณีที่ต้องนำเอกสารตัวจริงมามอบให้กับกองทะเบียนเรือเท่านั้น สำหรับการขอ Call Sign เรือเจ้าของเรือควรขอได้โดยตรงที่กองทะเบียนเรือ และ ให้กองทะเบียนเรือเป็นธุระในการติดต่อกับกรมไปรษณีย์โทรเลขเอง แทนการให้เจ้าของเรือต้องทำการติดต่อเองอย่างในปัจจุบัน
5. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ นั้นยังถือว่าสูงหากเรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จในการติดต่อของจดทะเบียนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ควรที่จะต้องลดค่าใช้จ่ายเหล่านี้แต่หากจำเป็นต้องมีข้อให้มีการประกาศค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือใหม่เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าเงินที่จ่ายไปนั้นได้รับการเข้าถึงอย่างแน่นอน

สถานที่ : บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)
วันที่ : 22 สิงหาคม พ.ศ.2548
สัมภาษณ์ : ชเนศร์ เพ็ญชาติ
กรรมการผู้จัดการ

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

เป็นบริษัทที่ก่อตั้งและถือหุ้น โดยคนไทย และในปัจจุบันได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ มีเรือในกองเรือ 6 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และ ให้บริการวิ่งประจำเส้นทาง ไทย ญี่ปุ่น

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. เงื่อนไขด้านกฎหมายที่ผู้ประกอบการเรือไทยต้องจดทะเบียนเรือไทย และหากต้องการจดทะเบียนเป็นเรือต่างชาติ ก็ต้องทำการเปิดบริษัทที่ประเทศนั้นๆ เสียก่อน
2. การได้รับการสนับสนุนจากรัฐในด้านภาษี
3. ต้นทุนในการจดทะเบียน

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ความไม่เท่าเทียมในสิทธิทางด้านภาษีจึงทำให้ต้นทุนประกอบการของผู้ประกอบการเรือไทยสูงกว่าต่างชาติ
2. ความยุ่งยากในการจดทะเบียนเรือของไทย
3. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือสูงกว่าที่กำหนดในประกาศการจดทะเบียนเรือ และ ค่าใช้จ่ายบางตัวไม่มีใบเสร็จรับเงิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรวจสอบทางบัญชีในแต่ละครั้งที่ซื้อเรือที่ไม่สามารถจะชี้แจงให้เจ้าพนักงานตรวจสอบบัญชีได้
4. การกำหนดให้ผู้ประกอบการเรือไทยต้องว่าจ้างคนประจำเรือไทยนั้นเป็นการดี และ ปัจจุบันคนประจำเรือขาดแคลน ทางรัฐควรดำเนินการแก้ไข
5. ความน่าเชื่อถือในการธงเรือไทยที่ยังน้อยอยู่ อันเนื่องจากมาตรฐานต่างของไทยที่ต่ำกว่าชาติอื่น อาทิเช่น มาตรฐานเรือไทยเป็นเรือที่เก่า กฎหมายไทยยังไม่ครอบคลุมกิจการพาณิชย์นาวีอย่างเพียงพอ การจดทะเบียนเรือไทยยังไม่มีความเป็นสากลพอ
6. ด้านกฎหมาย ตามข้อกำหนดให้มีการใช้ใบอนุญาตใช้เรือ

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

1. รัฐควรพิจารณาให้การส่งเสริมกิจการด้านนี้โดยให้สิทธิทางด้านภาษีซึ่งจะทำให้ต้นทุนประกอบการของผู้ประกอบการเรือไทยใกล้เคียงกับคู่แข่งที่เป็นเรือต่างชาติ
2. ปรับปรุงการจดทะเบียนเรือของไทยให้เป็นสากลมากขึ้น
3. ควรแก้ไขในด้านค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือสูงกว่าที่กำหนดในประกาศการจดทะเบียนเรือ โดยแก้ไขประกาศค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเรือใหม่ เพื่อให้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดมีใบเสร็จรับเงิน
4. การขาดแคลนคนประจำเรือไทย รัฐควรที่จะให้การแก้ไขโดยให้มีการผลิตบุคลากรเหล่านี้เพิ่มหรือ เพิ่มสถาบันการศึกษาที่มีศักยภาพที่จะให้ความรู้และผลิตบุคลากรเหล่านี้ภายใต้มาตรฐานการควบคุมดูแล โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
5. เพิ่มความน่าเชื่อถือในการชงเรือไทย โดยการเพิ่มมาตรฐานต่างของไทยที่ต่ำกว่าชาติอื่น ให้กฎหมายไทยมีการครอบคลุมกิจการพาณิชยนาวีอย่างเพียงพอ การจดทะเบียนเรือไทยควรมีความเป็นสากลอย่างเพียงพอ
6. ด้านกฎหมาย ตามข้อกำหนดให้มีการใช้ใบอนุญาตใช้เรือ ควรที่จะยกเลิกเสีย

สถานที่ : บริษัท ไทย อินเตอร์เนชั่นแนล แอ่งเกอร์ จำกัด
วันที่ : 22 มิถุนายน พ.ศ. 2548
สัมภาษณ์ : ชันชัย ชมภูงูช
ผู้จัดการทั่วไป

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลวภายในประเทศ และต่างประเทศ ทั้งที่มีเส้นทางประจำ และไม่มีเส้นทางประจำโดยมีเรือให้บริการ เป็นจำนวน 10 ลำ เป็นเรือบรรทุกน้ำมัน 8 ลำ และเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปอีก 2 ลำ

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. ตามกฎหมายที่กำหนดว่าเรือที่สามารถรับภาระขนถ่ายสินค้าภายในประเทศได้ต้องเป็นเรือไทยเท่านั้น
2. นโยบายบริษัท

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. กฎหมายที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีใช้มานานและขาดการปรับปรุงแก้ไข และไม่เป็นที่ยอมรับของสากล ผลคือไม่ส่งเสริมต่อการประกอบกิจการพาณิชย์นาวีเท่าที่ควร
2. มาตรฐานเรือไทยนั้นต่ำกว่าข้อกำหนดของสากล ดูได้จากกองเรือที่เก่า ตลอดกฎระเบียบที่มีไม่เป็นที่ยอมรับของสากล
3. ต้นทุนในการจดทะเบียนเรือไทยนั้น เหมาะสมดีหากพิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ประการโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี แต่ความเป็นจริงแล้วค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพื่อการจดทะเบียนเรือแต่ละครั้งนั้นสูงกว่าข้อกำหนดตามประกาศหลายเท่า และเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จ ในจุดนี้ทางราชการควรหาทางแก้ไข

สถานที่ : ที.พี.ไอ มหาชนจำกัด / ทางโทรศัพท์

วันที่ : 22 มิถุนายน พ.ศ.2548

สัมภาษณ์ : เอี่ยมสิน เตาทองนันทสิน

ผู้จัดการฝ่าย

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

เป็นบริษัทที่มีโรงกลั่นน้ำมันเป็นของตัวเอง และมีเรือน้ำมัน 7 ลำเป็นของตัวเอง วิ่งภายในประเทศในเส้นทางระหว่างโรงกลั่นไปยังคลังสินค้าต่างๆ ในประเทศ

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

1. จดทะเบียนเรือไทยเพื่อให้ได้ตามจุดประสงค์ในการซื้อเรือ
2. นโยบายบริษัทในการตัดสินใจ
3. จากเงื่อนไขเบื้องต้นที่ต้องขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ และตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่สงวนสินค้าภายในประเทศให้กับเรือไทยเท่านั้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ปัญหาด้านบริการ ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการยังยึดติดกับภาพของข้าราชการแบบเดิม จึงขาดความเอาใจใส่ในการให้บริการ
2. กฎหมายที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีใช้มานานและขาดการปรับปรุงแก้ไข และไม่เป็นที่ยอมรับของสากล ผลคือ และไม่ส่งเสริมต่อการประกอบกิจการพาณิชย์นาวีเท่าที่ควร
3. มาตรฐานเรือไทยนั้นต่ำกว่าข้อกำหนดของสากล คุ้ได้จากกองเรือที่เก่า ตลอดกฎระเบียบที่มีไม่เป็นที่ยอมรับของสากล
4. ต้นทุนในการจดทะเบียนเรือไทยนั้น เหมาะสมดีหากพิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ประการโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี แต่ความเป็นจริงแล้วค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายเพื่อการจดทะเบียนเรือแต่ละครั้งนั้นสูงกว่าข้อกำหนดตามประกาศหลายเท่า และเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จ

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

หากเปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของเรากับสิงคโปร์ คงทำได้ไม่ยากหากคุณเป็นผู้บริหารกองเรือและเกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือสักครั้งคงจะมองเห็นข้อแตกต่างหลายๆ อย่างระหว่างไทยกับสิงคโปร์ โดยเฉพาะความแตกต่างในการทำงานของภาครัฐ ซึ่งจะเห็นว่านโยบายของสิงคโปร์มีความแน่นอนในการแก้ไขจุดต่างไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบ การให้การสนับสนุนของรัฐกับธุรกิจในด้านนี้ และที่สำคัญคือความต่อเนื่อง ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รัฐ จนถึงวันนี้การจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์ได้รับการยอมรับ แต่ไทยเรายังต้องแก้ไขในจุดต่างๆ อีกหลายจุด ไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย การให้บริการของรัฐ นโยบายของรัฐ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

ภาครัฐควรต้องปรับปรุงการทำงานเสียใหม่ควรเป็นผู้นำ และให้เอกชนเป็นผู้ตาม เพราะทุกวันนี้ รัฐไม่ได้มองเห็นถึงปัญหาต่างๆตามข้อร้องเรียนของเอกชนมานาน จนถึงจุดหนึ่งที่เอกชนรับภาระต่อไปไม่ได้ และต้องหาทางออกโดยปัจจัยที่แต่ละบริษัททำได้ อย่างเช่นปัญหาในกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือของรัฐที่มีปัญหาและขาดการแก้ไข เอกชนนั้นรับไม่ได้และย้ายกองเรือของตนไปจดทะเบียนเป็นสัญชาติอื่นเสีย และปัจจุบันภาครัฐเพิ่งจะทราบและเริ่มแก้ไข และเรียกร้องให้เอกชน นำเรือกลับมาชกธงไทย ซึ่งก็น่าเห็นใจเอกชนบางรายที่ทราบปัญหาของภาครัฐ เคยร้องเรียนแต่ไม่ได้รับอะไรกลับมาจึงต้องทำการแก้ไขปัญหาต่างๆ เอง ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาคนเรือที่ขาดแคลน ภาคเอกชนต้องแก้ปัญหาโดย นำคนประจำเรือต่างชาติเข้ามาทำงาน และก็ยังพบอุปสรรคในการพิจารณาขอรับประกาศนียบัตรของคนประจำเรือนั้นๆ นอกนั้นยังต้องแบกรับค่าใช้จ่ายของคนประจำเรือต่างชาติที่ต้องเดินทางมาทำสัญญาในไทย หรือไม่ก็แก้ปัญหาโดยรับชาวประมงขึ้นมาทำงานบนเรือค้า ซึ่งก็มีอุปสรรคอีกเช่นกันคือเรื่องของวุฒิบัตร การไม่ยอมรับคุณสมบัติของคนประจำเรือเพราะขาดการอบรมหลักสูตรต่างให้ไปไปตามกฎของ STCW เจ้าของเรือบางลำถึงกับลงทุนให้คนเรือเหล่านั้นเข้าอบรมเพื่อจะให้คนเรือเหล่านั้นขึ้นมาทำงานบนเรือของตนในด้านคุณภาพของคนประจำเรือไทยที่ยังวันที่ผลิตคนประจำเรือรุ่นใหม่ออกมา ยังมีคุณภาพที่แยกลง ปัจจุบันเอกชนก็หาทางออกตามศักยภาพ โดยยอมรับคนประจำเรือทุกนายเข้าทำงานโดยไม่สนใจคุณภาพเอาปริมาณไว้ก่อน แล้วจึงให้การอบรม ฝึกหัดกับใหม่ทั้งก่อนขึ้นเรือ และขณะปฏิบัติงานบนเรือ และนี่เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ต่างชาติยังไม่ยอมรับคนประจำเรือไทยเข้าทำงานท้ายที่สุดเข้าใจว่าภาครัฐที่ทำงานตรงจุดนี้นั้นทราบปัญหาดีกว่าใคร เพราะให้บริการมานานเพียงแต่เพิกเฉยต่อปัญหา และรอเพียงคำสั่งให้มีการเปลี่ยนแปลงจากเบื้องบนเท่านั้น

4.2 ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) นักวิชาการในด้านการขนส่งทางทะเลหรือพาณิชย์นาวี

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ลึก นักวิชาการในด้านการขนส่งทางทะเลหรือพาณิชย์นาวี จำนวน 4 ท่าน จาก 3 สถาบันได้แก่

1. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย – 1 ท่าน
 - รศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ
2. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ – 1 ท่าน
 - รศ. สุพจน์ ชววิวรรณ
3. มหาวิทยาลัยบูรพา – 2 ท่าน
 - รศ.ดร.วิรัช คารวะพิทยากุล
 - ดร.เอกนิษฐ์ จินตบุญกุล

ผลการสัมภาษณ์ลึกสรุปได้ดังนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ : คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 วันที่ : 21 มิถุนายน พ.ศ.2548
 สัมภาษณ์ : รศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ
 อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี

การจดทะเบียนเรือของไทย และ ชาติอื่นๆ แล้วโดยมากแล้วจะได้รับการดูแลจากภาครัฐของแต่ละประเทศ ต่างกันเพียงแต่ว่า บางประเทศภาครัฐจะมอบให้เอกชนเข้าไปดูแล ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นประเทศที่ให้การจดทะเบียนเรือในระบบที่เปิด (Flag of Convenient) ซึ่งเจ้าของเรือทุกลำ จำเป็นที่จะต้องนำเรือของตนเข้าไปจดทะเบียนเรือไม่ว่าจะเป็นชาติใดก็ตาม ไม่เช่นนั้นก็จะนำมาให้บริการไม่ได้ ผิดกฎหมาย และขาดการยอมรับการมีอยู่ของเรือลำนั้นๆ จึงไม่สามารถนำมาใช้ในการค้าได้ การจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศ มีความสำคัญอย่างมากต่อผู้ประกอบการของประเทศนั้นๆ ซึ่งมีผลต่อเนื่องถึงความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจด้านนี้ ทั้งก่อนและหลังการจดทะเบียนเรือ เพราะการจดทะเบียนเรือที่แท้จริงแล้วมีขั้นตอนที่ค่อนข้างซับซ้อน และมีค่าใช้จ่ายที่สูง ซึ่งรวมถึงค่าจดทะเบียนเรือ ค่าใช้จ่ายแฝงจากค่าเสียโอกาสในการขนส่งหากต้องใช้เวลาในการจดทะเบียนที่นาน อีกค่าใช้จ่ายในการจัดการตามกฎหมายของภาครัฐที่เป็นเจ้าของทะเบียนเรือกำหนดขึ้น เพื่อความปลอดภัยของตัวเรือ และบังคับใช้นุ้สัญญาต่างๆ กับเรือตามที่รัฐนั้นๆ เข้าร่วมเป็นอนุสัญญาด้วย

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

เห็นว่าปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือที่เจ้าของเรือแต่ละท่านนั้นอาจมีมุมมองที่ต่างกันออกไปบ้าง การเลือกจดทะเบียนเรือคงต้องคำนึงอยู่ 2 ส่วนคือในส่วนของภาคเอกชนเอง และส่วนของรัฐ ผู้ให้การจดทะเบียน (Port State) ดังนี้

ภาคเอกชน

1. คำนึงถึงนโยบาย หรือจุดประสงค์ของบริษัทจากการนำเรือมาใช้
2. ค่าใช้จ่าย
3. ประโยชน์ และ ข้อเสียจากการจดทะเบียน

ภาครัฐ

1. การให้บริการของเจ้าหน้าที่รัฐ ความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ
2. กฎระเบียบ ขั้นตอนในการจดทะเบียน
3. สถานที่ในการติดต่อสะดวกและง่ายต่อการติดต่อหรือไม่

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. กฎหมายการขนส่งทางทะเลของไทยควรต้องปรับปรุง
2. ต้นทุน การจดทะเบียนของไทยยังถือว่ายอมรับได้แต่ควรให้มีค่าใช้จ่ายตามข้อกำหนดของรัฐเท่านั้น หากรัฐไม่ได้กำหนดไว้ก็ไม่ควรเรียกเก็บ
3. ประเภทของการขนส่งสินค้าทางเรือ ระหว่างเรือที่วิ่งในประเทศและต่างประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน แต่การให้บริการภายกฏระเบียบเดียวกันอาจก่อให้เกิดอุปสรรคต่อผู้ที่มาติดต่อได้
4. การพัฒนาด้านการขนส่งทางทะเลยังขาดนโยบายการส่งเสริมในระยะยาว
5. รัฐควรให้การส่งเสริมในด้านต่างๆ เพื่อการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทย

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

การจดทะเบียนเรือที่ดีควรประกอบด้วย

1. ความสะดวกในการติดต่อ และการให้บริการ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาต่าง ของผู้ที่มาติดต่อของจดทะเบียนเรือ
2. ความเชื่อถือได้ในส่วนของการให้คำแนะนำตลอดจนกฏระเบียบต่างๆ
3. ความรวดเร็วในการติดต่อ
4. ภายใต้อำนาจที่สมเหตุสมผล

สถานที่ : วิทยาลัยการพาณิชย์นาวิ, มหาวิทยาลัยบูรพา

วันที่ : 25 มิถุนายน พ.ศ.2548

สัมภาษณ์ : รศ.ดร.วิรัช คารวะพิทยากุล

ผู้อำนวยการ วิทยาลัยการพาณิชย์นาวิ

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือเพื่อให้เรือมีสภาพสมบูรณ์ในสภาพของเรือตามที่ นานาชาติยอมรับ แล้วจึงสามารถที่จะนำเรือขึ้นเพื่อประกอบการขนส่งสินค้าหรือตามวัตถุประสงค์ ในการซื้อเรือของเจ้าของเรือได้ ดังนั้นการจดทะเบียนเรือเจ้าของเรือจะมีปัจจัยในการพิจารณาดังนี้

1. จดทะเบียนตามประเทศที่เรือลำนั้นทำการขนส่งสินค้าในน่านน้ำประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือวิ่งระหว่างประเทศ หากวิ่งในน่านน้ำใดน่านน้ำหนึ่งเท่านั้น ก็ควรจดทะเบียนเป็น สัญชาติตามประเทศที่เรือลำนั้น ๆ ประกอบการค้า และหากเรือวิ่งระหว่างประเทศ การจดทะเบียนควรเลือกจากประเทศที่เรือลำนั้นต้องเข้าออกเป็นประจำ แล้วดูว่าประเทศใดที่ให้ ประโยชน์สูงสุด และมีค่าใช้จ่ายจดทะเบียนน้อยที่สุด และหากว่าเรือวิ่งระหว่างประเทศที่ ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำคงเลือกจดทะเบียนเรือประเภทธงสะดวก เป็นต้น
2. ต้นทุนในการจดทะเบียน น่าจะเป็นประเด็นต่อมาในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ หาก ต้นทุนในการจดทะเบียนที่ถูก และให้ประโยชน์สูงสุดก็น่าจะจดทะเบียนประเทศนั้น

ปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ปัญหาส่วนใหญ่น่าจะมาจากข้อกำหนดที่ภาครัฐกำหนดขึ้น ยกตัวอย่างเช่นในกฎหมาย กำหนดว่าหากจดทะเบียนเรือ ไทยต้องมีคนประจำเรือ ไทยทำงานอยู่บนเรือ ในอัตราส่วนตาม ข้อบังคับของกฎหมาย แต่ในความเป็นจริงแล้ว คนประจำเรือของไทยนั้นมีไม่เพียงพอกับความ ต้องการของบริษัทเรือ และทำให้เรือหลายลำที่จำเป็นต้องใช้เรือจึงต้องจ้างงานคนประจำเรือ ต่างประเทศ และนี่คือตัวอย่างหนึ่งเท่านั้น ฉะนั้นกฎระเบียบของรัฐที่ใช้อยู่ในปัจจุบันคงต้องนำมา พิจารณากันใหม่แล้วว่า กฎที่บังคับใช้อยู่ไม่มีผลดี ผลเสียต่อผู้ประกอบการอย่างไร และส่งเสริมต่อ การพัฒนาในกิจการพาณิชย์นาวิหรือไม่ ตามจุดประสงค์ของกฎหมายนั้น ๆ ก็ให้ใช้กฎหมายต่อไป

ภาคเอกชนอาจมีทางเลือกอย่างอื่น อย่างเช่นประเด็นเดียวกันนี้ภาวะขาดแคลนคนประจำเรือไทย โดยเดิมที่มีเพียงศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีแห่งเดียวที่ผลิตคนประจำเรือและผลิตไม้ทันทัน และแก้ไขโดยให้ตั้งวิทยาลัยการพาณิชย์นาวีเป็นอีกสถาบันหนึ่งที่ช่วยให้ปัญหานี้ลดลง ซึ่งปัญหาของสถาบันเองก็มีอยู่คือ ในเรื่องของเรือฝึก นักเรียนนายประจำเรือในภาคปฏิบัติ เพราะต้องลงทุนสูง ปัจจุบันต้องนำนักเรียนไปฝึกพร้อมกับนักเรียนของศูนย์ฝึก

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือไทยกับสิงคโปร์

การจดทะเบียนเรือไทยยังด้อยกว่าของสิงคโปร์อยู่อีกมาก ทั้งองค์ประกอบด้านตัวบุคคลของไทยที่ยังขาดความรู้ที่แท้จริงในการให้บริการในด้านนี้ และที่สำคัญคนไทยเรายังคงคุ้นเคยกับระเบียบปฏิบัติที่ผ่านมาและต้องการให้เปลี่ยนแปลงปรับปรุงอะไรสักอย่างหนึ่ง จึงเป็นเรื่องลำบาก นอกจากนั้นการคิดของผู้บริหารในส่วนของราชการของไทยเองที่ต่างจากการคิดของสิงคโปร์ ตรงที่คนไทยเราไม่คิดว่าจะปรับปรุงแก้ไขอะไรที่จะทำให้งานดีขึ้น รอเพียงคำสั่งในการปรับปรุงแก้ไขลงมาก่อน หรือจะทำให้เกิดปัญหากับภาคเอกชนเสียก่อน จนกระทั่งเอกชนเรียกร้องจึงทำการแก้ไขปัญหามาเป็นครั้ง ๆ ไป ส่วนของสิงคโปร์เจ้าหน้าที่รัฐเขาคิดและแก้ไขทันที และหากส่วนไหนไม่สามารถที่จะทำได้ก็จะนำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาโดยทันที ตรงนี้คงต้องแก้ที่ตัวบุคคลที่นำกฎหมายมาบังคับใช้เสียก่อน

ข้อดีและข้อเสียในการจดทะเบียนเรือไทย และสิงคโปร์

ในส่วนของสิงคโปร์เท่าที่ได้ศึกษามานั้นพบว่าปัญหาและข้อเสียของการจดทะเบียนของเขานั้นค่อนข้างน้อย อาจเป็นเพราะสิงคโปร์ได้ทำการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการจดทะเบียนไทย ข้อดีก็พอมิบ้างและข้อเสียก็ยังคงมีอยู่ ซึ่งต้องการให้ทำการแก้ปัญหา ตั้งแต่ผู้ปฏิบัติงานจนถึงภาครัฐผู้ร่างกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ

สถานที่ : วิทยาลัยการพาณิชย์นาวิ มหาวิทยาลัยบูรพา
วันที่ : 25 มิถุนายน พ.ศ.2548
สัมภาษณ์ : อกนิษฐ์ จินตบุญกุล
อาจารย์พิเศษ วิทยาลัยการพาณิชย์นาวิ

ข้อมูลสถาบัน

วิทยาลัยการพาณิชย์นาวิ มหาวิทยาลัยบูรพา เป็นสถาบันแห่งหนึ่งที่ผลิตคนประจำเรือระดับนายประจำเรือแห่งหนึ่งของไทย นอกจากศูนย์พาณิชย์นาวิ

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ในปัจจุบัน การจดทะเบียนเรือนั้นมีอยู่ 2 แบบ คือ แบบปิด (Flag of Country) และแบบเปิด (Flag of Convenient) การจดทะเบียนเพื่อให้เรือลำนั้น ได้สัญชาติแล้วจึงจะสามารถนำเรือลำนั้น ๆ ไปใช้ริกรับขนส่งสินค้าต่อไปได้

การจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้น นิยมกันมาก เจ้าของเรือนิยมที่จะนำเรือของตนไปจดทะเบียน อาจเป็นเพราะว่ามีค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่ถูกลง และสะดวกในการจดทะเบียนเพราะใช้เวลาไม่นาน และมีกฎระเบียบที่เจ้าของเรือและเรือต้องปฏิบัติตามน้อยมาก

การจดทะเบียนเรือแบบปิดนั้น ไม่ค่อยนิยมมากนัก เพราะมีขั้นตอนในการจดทะเบียนที่ยุ่งยาก และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่รัฐเจ้าของธงเป็นผู้กำหนด นอกนั้นจะเป็นเรือค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนจะสูงกว่าการจดทะเบียนแบบเปิดค่อนข้างมาก

ส่วนใหญ่แล้วเจ้าของเรือจะใช้ในการพิจารณา คือ ต้นทุนเรือในการใช้จ่ายเพื่อการจดทะเบียน และประโยชน์คุ้มกับการลงทุนหรือไม่

รองลงมาก็คือการเปิดเผยข้อมูลในการจดทะเบียนเรือแบบปิด บางรัฐจะให้ทางเจ้าของเรือเปิดเผยข้อมูลทางการค้า ต้นทุน และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งส่วนนี้เองถือว่าเป็นความลับทางการค้า

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ในการจดทะเบียนเรือไทยนั้นจัดอยู่ในการจดทะเบียนในระบบปิด ดังนั้นปัญหาที่ผู้นำเรือมาจดทะเบียนจะต้องพบคือ

1. กฎระเบียบต่าง ๆ ที่ทางเจ้าของเรือต้องปฏิบัติตามตั้งแต่เอกสารนำยื่นเพื่อขอจดทะเบียน ผลการตรวจเรือ และต้องตรวจเรือโดยสถาบันของเอกชนได้ใหม่ หรือต้องเป็นการตรวจเรือของเจ้าหน้าที่รัฐเท่านั้น ซึ่งขั้นตอนในการจดทะเบียนต่าง ๆ นั้น กฎหมายได้กำหนดเกณฑ์ปฏิบัติในการจดทะเบียนไว้แล้ว ซึ่งจะเห็นว่า ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทยนั้นต้องใช้เวลาที่นาน เป็นเพราะข้อกำหนดในกฎหมายกำหนดไว้ และจะเห็นว่ากฎหมายด้านพาณิชย์นาวีของไทยนั้นค่อนข้างจะไม่ทันต่อเหตุการณ์
2. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนไทยนั้นตามข้อกำหนดนั้นไม่สูงมากนัก แต่ค่าใช้จ่ายในการเตรียมเอกสาร เตรียมเรือเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจเรือนั้นจะเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงพอสมควร และถ้าหากเรือลำที่ซื้อขายนั้นอยู่ต่างประเทศและต้องวิ่งกลับมาตรวจเรือในน่านน้ำไทยด้วยแล้วถือว่าเป็นภาระค่าใช้จ่ายที่มาก และเจ้าของเรือจะต้องแบกรับในส่วนนี้
3. การเปิดเผยข้อมูล เป็นส่วนหนึ่งที่ผู้ประกอบการของไทยไม่ต้องการให้ข้อมูลด้านนี้มากนัก เนื่องด้วยข้อมูลนั้น ๆ มีผลในด้านการแข่งขันทางการตลาด และต้นทุนบางตัวไม่ต้องการเปิดเผย รวมทั้งเจตนาที่แท้จริงในการซื้อเรือ

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

หากเปรียบเทียบกันจริง ๆ แล้วจะเห็นว่าความเชื่อถือและมาตรฐานการจดทะเบียนเรือไทยนั้นต่ำกว่าสิงคโปร์ ไม่ว่าจะเป็นขนาดของเรือที่มีมากกว่าไทย และอายุเรือที่จดทะเบียนก็น้อยกว่าไทย

ข้อดีในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์นั้นมีหลายอย่าง แต่ผู้ประกอบการไทยเองคงต้องตระหนักถึงกฎระเบียบของสิงคโปร์เสียก่อน และแน่นอนผู้ประกอบการไทยคงไม่สนใจที่จะไปจดทะเบียนสิงคโปร์มากเท่าไร เพราะ

1. เจื่อนใจในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์
2. เรือไทยเป็นเรือที่เก่า โอกาสที่สิงคโปร์จะรับคงยาก

ข้อเสียในการจดทะเบียนเรือไทยและสิงคโปร์

การจดทะเบียนเรือสิงคโปร์นั้นดีมากสำหรับเรือที่วิ่งขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือต้อง
ใช้ท่าเรือของสิงคโปร์บ่อย ๆ ข้อเสียในการซ้กของสิงคโปร์มีน้อยมาก

สำหรับการจดทะเบียนเรือไทย ข้อเสียที่เห็นได้ชัดเจนคือ กฎหมายของไทยเราในด้าน
พาณิชย์นาวี ตลอดจนระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ในการจดทะเบียนเรือ เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ : คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
วันที่ : 5 สิงหาคม พ.ศ.2548
สัมภาษณ์ : รศ.สุพจน์ ชววิวรรธน์
อาจารย์ประจำ สาขาวิชาบริหารการขนส่งระหว่างประเทศ

ความสำคัญในการจดทะเบียนเรือ

เรือที่ไม่จดทะเบียนเรือก็เหมือนเรือไม่มีสัญชาติ ก็จะวิ่งไปไหนไม่ได้ ประเด็นอยู่ตรงที่ว่า ทะเบียนเรือหรือสัญชาติเรือนั้น ไม่ได้มาโดยไม่ต้องมีค่าใช้จ่าย แต่ต้องจ่ายให้กับภาครัฐและต้องจ่ายอย่างไรต่างหาก

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ปัจจัยหลักในการจดทะเบียนเรือนั้น ไม่ใช่เจ้าของเรือเป็นผู้กำหนดหรือเลือกสัญชาติแต่สถาบันการเงินที่ปล่อยกู้ในการซื้อเรือต่างหากที่เป็นผู้กำหนดสัญชาติเรือ เพราะในปัจจุบันนี้ เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะซื้อเรือใหม่สักครั้งจะต้องไปหาสถาบันการเงินกู้ เพื่อกู้เงินมาซื้อเรือ อาจเป็นเพราะเรือมีราคาที่สูงเจ้าของเรือบางรายไม่มีเงินสดมากขนาดนั้น นอกนั้นยังสามารถช่วยให้เจ้าของเรือได้กระจายความเสี่ยงให้กับสถาบันปล่อยกู้ และยังสามารถรักษาเงินสดหมุนเวียนในบริษัทได้ ดังนั้นถึงแม้เจ้าของเรือจะมีเงินมากพอที่จะจ่ายเพื่อซื้อเรือโดยไม่ต้องกู้ก็ได้ แต่ที่ต้องกู้ขึ้นเนื่องจากเหตุผลข้างต้น สำหรับสถานที่ให้กู้เงินจะเป็นผู้กำหนดให้ผู้กู้จดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติใดก็ได้ โดยพิจารณาจากสถาบันเงินกู้ที่อยู่ในประเทศใด ก็ให้จดทะเบียนตามสัญชาติของสถาบันเงินกู้เสีย เพราะหากต้องเกิดข้อพิพาทเรื่องเงินจะได้ง่ายต่อการนำกฎหมายของประเทศนั้นมาใช้ในการให้ศาลสั่งพักเรือนั้น ๆ และขึ้นศาลในประเทศของตนด้วย นอกเสียจากว่ากฎหมายด้านพาณิชย์นาวีที่สถาบันการเงินนั้นตั้งอยู่มีกฎหมายที่ไม่ครอบคลุม จึงอาจยินยอมให้เจ้าของเรือนำเรือไปจดทะเบียนเรือเป็นชาติอื่นได้ ภายใต้การพิจารณาของสถาบันการเงินนั้นแล้วว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสถาบันเงินกู้ และลดความเสี่ยงจากการปล่อยกู้ได้มากที่สุด

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ปัญหาและอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย คงจะแยกออกจากการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ของไทยไปเลยไม่ได้ จึงขอกล่าวรวมกันไป จริงอยู่ที่ว่าการพาณิชย์ของไทยนั้น ยังคงล้าหลัง ปัญหาและอุปสรรคที่แท้จริงคือ จิตใต้สำนึกของเจ้าหน้าที่รัฐ และผู้บริหารของภาคเอกชนเองที่มองหาผลประโยชน์ส่วนตัวเหนือกว่าประโยชน์ของรัฐ ผลคือเกิดความจริงจังในการแก้ไขปัญหา เจ้าหน้าที่รัฐเพียงแต่ปฏิบัติงานอย่างตรงไปตรงมายึดประโยชน์ของรัฐเป็นหลัก การเพิ่มกองเรือไทยจากการจดทะเบียนเรือกับการส่งเสริมให้เข้าของเรือเป็นคนไทยนั้นเป็นการแก้ไขปัญหาที่ต่างกัน เพราะการที่ส่งเสริมให้เรือต่างชาติเข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทยโดยที่เรือเหล่านั้นมีเพียงชื่อในบัญชีเรือไทย แต่ตัวตนของเรือไม่เคยทำธุรกรรมในไทยเลย แล้วประเทศจะได้ประโยชน์อะไร ต่างกับการที่คนไทยได้เป็นเจ้าของเรือไทย และเรือไม่ได้อยู่ในประเทศและขอจดทะเบียนเป็นสัญชาติไทยหรือต่างประเทศก็ได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3 ผลการสัมภาษณ์ลึก (DEPTH INTERVIEW) หน่วยงานของภาครัฐ ที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ลึก หน่วยงานของภาครัฐ ที่ให้บริการหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จำนวน 5 ท่าน จาก 4 กอง และ 1 สำนักฯ ได้แก่

1. กองทะเบียนเรือ
2. กองตรวจเรือ
3. สำนักงานส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
4. สำนักงานความปลอดภัยทางน้ำและสิ่งแวดล้อม
5. กองวิชาการและวางแผน

ผลการสัมภาษณ์ลึกสรุปได้ดังนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ : กองทะเบียนเรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
 วันที่ : 18 กรกฎาคม พ.ศ.2548
 สัมภาษณ์ : คุณ จักรีย์ ยิ้มมงคล

ผู้อำนวยการกองทะเบียนเรือ

ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ

การที่เอกชนนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือขึ้นเนื่องจากกฎหมายของแต่ละประเทศกำหนดไว้ว่า เจ้าของพาหนะนั้น ๆ จะต้องนำไปแจ้งจดทะเบียนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หากไม่นำมาแจ้งก็จะถือว่าเจ้าของพาหนะนั้นทำผิดกฎหมาย และต้องถูกลงโทษ จับ ปรับ จึงทำให้เจ้าของเรือทุกลำจะต้องปฏิบัติเหมือนกัน

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

- สำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยพอจะแยกตามความจำนงการขนส่งได้ดังนี้
- เรือวิ่งในประเทศหรือเรือที่ทำการขนส่งในประเทศ จะต้องทำการจดทะเบียนเป็นเรือไทยเท่านั้น จึงจะสามารถทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้ เพราะตามกฎหมายจะสงวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศให้กับเรือภายในประเทศเท่านั้น หรือเรียกได้ว่าเจ้าของเรือจะได้สิทธิทางการค้า
- เรือที่วิ่งระหว่างประเทศ สาเหตุที่เจ้าของเรือนำเรือมาจดทะเบียนไทยนั้นเป็นเพราะเงื่อนไขในด้านการค้าของบริษัท อีกทั้งเจ้าของเรือยังได้สิทธิในการลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีอากรตามการสนับสนุนของรัฐ

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ในปัจจุบันทางกองทะเบียนตระหนักถึงอุปสรรคของภาคเอกชนที่มาติดต่อกับกองทะเบียนเรือ เพื่อนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือขึ้น ได้รับการจดทะเบียนโดยล่าช้าและใช้เวลานาน ปัจจุบันทางกรมการจดทะเบียนได้ปรับปรุงให้การจดทะเบียนเรือให้แล้วเสร็จเร็วขึ้นภายใน 24 ชั่วโมง สำหรับอุปสรรคด้านอื่น ๆ ทางกรมยินดีที่จะรับฟังและแก้ไขหากเจ้าของเรือหรือผู้มาติดต่อร้องเรียนมา

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

ทางกรมไม่สามารถที่จะเปรียบเทียบในส่วนนี้ได้ เพราะไม่มีข้อมูลในการจดทะเบียนของสิงคโปร์เพราะหากมีจุดไหนของการจดทะเบียนสิงคโปร์ดีกว่า ก็ขอให้ทางภาคเอกชนทำจดหมายมา ทางกรมก็จะยินดีนำมาพิจารณาและแก้ไขต่อไป

ข้อดีในการจดทะเบียนเรือไทย

ในการติดต่อกับทางกรมจะได้รับการให้บริการที่ดี โดยจดทะเบียนแล้วเสร็จภายใน 24 ชั่วโมง แต่เจ้าของเรือจะต้องเตรียมเอกสารมาให้พร้อมก่อน จากนั้นก็สามารถนำเรือไปประกอบธุรกรรม และได้ประโยชน์ต่าง ๆ ตามที่กฎหมายไทยกำหนด

ข้อเสียในการจดทะเบียนเรือไทย

ทางกรมมั่นใจว่า การจดทะเบียนเรือไทยนั้นมีข้อเสียน้อยมาก หากเปรียบเทียบกับการจดทะเบียนเรือในระบบเปิด (Flag of Convenient) สำหรับการเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาจดทะเบียนหรือไม่ นั่นไม่มีความเห็นในจุดนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของกรมกอง

จากข้อมูลในด้านสถิติที่ถาม ได้เก็บไว้ทำให้ทราบว่าจำนวนเรือไทยมีอัตราเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ถึงแม้ต้นทุนของเรือจะมีส่วนเพิ่มไม่มากเท่าไรก็ตาม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ : กองตรวจเรือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
 วันที่ : 18 กรกฎาคม พ.ศ.2548
 สัมภาษณ์ : ณัฐ จัปใจ
 ผู้อำนวยการกองตรวจเรือ

ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ

กองทะเบียนเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีภาระหน้าที่ในการตรวจสอบและควบคุมเรือทุกลำในราชอาณาจักรไทย ภายใต้ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและโดยสารให้มีความปลอดภัยในระดับที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นเรือทุกลำของไทยที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะต้องทำเรื่องให้กองตรวจเรือตรวจสอบเรือก่อนยื่นเรื่องขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต่อไป

ความสำคัญของการตรวจเรือเพื่อให้ทราบว่าเรือลำนั้นๆ มีสภาพตัวเรือเป็นอย่างไร มีความเหมาะสมในการนำมาใช้ตามเจตนาในการซื้อเรือหรือไม่ และหากเรือไม่ปลอดภัยในการนำมาใช้ผลที่เกิดขึ้นคือ มลภาวะอันเกิดขึ้นระหว่างใช้เรือ นั้น ๆ หรือมลภาวะอันเกิดจากอุบัติเหตุจากการนำเรือลำนั้น ๆ มาใช้

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

เนื่องจากสัญชาติของเจ้าของเป็นคนเรือ อีกทั้งสถานที่ตั้งสถานประกอบการอยู่ในไทย ในหลาย ๆ เหตุผลจึงทำให้เจ้าของเรื่อนำเรือของคนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย นอกจากนั้นเพื่อความสะดวกในการติดต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ในส่วนของกองตรวจเรื่อนั้นทราบมาว่าการตรวจเรือภายนอกเขตประเทศไทยที่จะต้องให้เจ้าหน้าที่ของรัฐเดินทางไปตรวจเรือก่อนออกใบทะเบียนชั่วคราว นอกจากนั้นยังมีในส่วนที่เจ้าหน้าที่ยอมรับในการตรวจเรือของสถาบันตรวจเรือ จากเดิมที่ทางการการขนส่งทางน้ำจะไม่ยอมรับผลการตรวจเรือของสถาบันตรวจเรือต่างชาติเลย ปัจจุบันทางกรมได้อนุญาตให้รับผลการ

ตรวจเรือต่างชาติแล้วบางสถาบัน แต่ก็ยังมีข้อยกเว้นในส่วนของด้านต้นก羅斯ของเรือ ที่ทางกองตรวจเรือยังคงเป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้องเท่านั้น และในปัจจุบันทางกรมได้จัดให้มีมาตรฐานการตรวจเรือของกรมขึ้นเองหรือที่เรียกว่า TG โดยจุดประสงค์เพื่อให้เป็นทางเลือกกับเจ้าของเรือที่ต้องนำเรือไปตรวจเรือกับสถาบันต่างชาติก่อนนำเรือเข้ามาจดทะเบียน และต้องมีค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อนในการตรวจเรือของเจ้าท่าเพื่อการจะทะเบียนเรืออีก

ดังนั้นหากเจ้าของเรือไม่นำเรือไปตรวจกับสถาบันตรวจเรือก็ได้หากยอมรับที่จะใช้มาตรฐาน TG ของไทย สำหรับค่าตรวจเรือภายใต้มาตรฐาน TG หากเปรียบเทียบกับสถาบันตรวจเรือต่างชาติจะเห็นว่าค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือของรัฐจะถูกกว่า นี่ก็เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ว่าทางกรมการตรวจเรือ ได้ทำการแก้ไขและให้ความช่วยเหลือเจ้าของเรือ

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

มาตรฐานในการตรวจสอบเรื่อนั้นระหว่างไทยกับสิงคโปร์นั้นเป็นมาตรฐานที่เหมือนกัน แต่ความอะลุ่มอล่วยในการตรวจเรือ เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยนั้นมีมากกว่า เนื่องจากทางเรือไทยเราเป็นกองเรือที่ว่า การตรวจเรือย่อมต้องใช้เวลามากพอควร เพื่อให้ผลการตรวจเรื่อนั้นได้ตามจุดประสงค์หลักของการตรวจเรือ คือ ความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด ดังนั้น หากเจ้าหน้าที่รัฐทราบข้อบกพร่องในจุดใดของเรือแล้วทางเจ้าของเรือได้ทำการแก้ไขจึงจะให้ผ่านการตรวจเรือไปได้

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย

เนื่องด้วยทางกองตรวจเรื่อนั้นมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบของกรมกองที่กำหนดให้มาเท่านั้น ในส่วนข้อเสนอแนะอยู่ในส่วนของนโยบายของรัฐที่จะทำการแก้ไขและความต้องการของหน่วยงานหลัก ทางกองตรวจเรือยินดีที่จะทำการแก้ไขตามการเปลี่ยนแปลงตามคำสั่งของนโยบายของรัฐ

สถานที่ : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

วันที่ : 18 กรกฎาคม พ.ศ.2548

สัมภาษณ์ : คุณ วิชา ศรีสิงห์โถม

ผู้อำนวยการส่วนส่งเสริมและพัฒนากการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี

ความสำคัญในการจดทะเบียนเรือ

ปัจจุบันกองเรือไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล และวิ่งระหว่างประเทศมีดังนี้

1. บริษัท RCL ให้บริการในด้านของส่งตู้คอนเทนเนอร์รับขนในลักษณะ Feeder ตู้ไปทรานซิปที่สิงคโปร์และฮ่องกง ซึ่งจัดว่าเป็นบริษัทเดียวของไทยที่ให้การขนส่งในด้านตู้คอนเทนเนอร์
2. บริษัท พีริเซียส เรือที่ให้บริการเป็นเรือประเภทสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป โดยกองเรือนี้จะให้บริการในการขนส่งสินค้าที่ไม่ประจำเส้นทาง และขนส่งระหว่างประเทศมากกว่า 90 เปอร์เซนต์ที่ไม่เข้าไทย
3. บริษัท โทรเซนต์ เป็นกองเรือประเภทสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป ให้บริการในลักษณะขนส่งสินค้าประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง
4. บริษัท จุฑานาวี เรือที่ให้บริการเป็นเรือประเภทสินค้าทั่วไปและให้บริการรับขนสินค้าประจำเส้นทาง
5. บริษัท ยูนิไทย ให้บริการในลักษณะเรือขนสินค้าทั่วไป และให้บริการรับขนสินค้าประจำเส้นทาง
6. บริษัท สยามเกตรา ให้บริการขนสินค้าในรูปของตู้คอนเทนเนอร์แห้งแข็ง และขนส่งแบบประจำเส้นทาง

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

สิ่งอื่นที่เราจะต้องพิจารณาตรงที่ว่าเจ้าของเรือต้องเสียหรือได้ผลประโยชน์เสียก่อนแล้วจึงตัดสินใจนำเรือของตนมาจดทะเบียน โดยมีองค์ประกอบดังนี้

1. ปัจจัยทางด้านภาษีอากรที่ต้องจ่ายให้กับรัฐนั้นจะเสียอะไรบ้าง
2. ปัจจัยในด้านขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ ระยะเวลาในการจดทะเบียนเรือ ระยะเวลาในการตรวจเรือ ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือและตรวจเรือ

3. สิทธิพิเศษที่ทางภาครัฐให้การสนับสนุน
 - ให้สิทธิทางด้าน BOI โดยทางรัฐจะให้การยกเว้นภาษี หัก ณ ที่จ่าย จำนวน 7 เปอร์เซ็นต์ของมูลค่า เรือที่นำเข้า
 - สิทธิในการขนส่งสินค้าของรัฐบาลที่สงวนไว้ให้กับเรือที่ชักธงไทยเท่านั้น
 - สงวนสิทธิในการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยเรือไทยเท่านั้น
4. ปัจจัยในด้านกฎหมาย
 - กฎหมายภายในประเทศ กำหนดสิทธิและหน้าที่ ที่เรือและเจ้าของเรือต้องปฏิบัติ นั้นมีอะไรบ้าง
 - กฎหมายต่างประเทศ อนุสัญญาต่าง ๆ ประเทศได้เข้าร่วมอนุสัญญานั้นหรือยัง และจะส่งผลกระทบต่อกองเรือนั้นหรือไม่

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

1. ในด้านภาษีมูลค่าเพิ่มที่ภาครัฐยังคงเรียกเก็บไปยังเจ้าของเรือ โดยที่เจ้าของเรือต้องจ่ายภาษี ตัวนี้ในอัตราร้อยละ 7 ของมูลค่าเรือ และเท่าที่ทราบมูลค่าเรือแต่ละลำมีมูลค่าที่สูงมาก ซึ่งเจ้าของเรือส่วนใหญ่จะใช้การกู้เงินจากสถาบันการเงินเพื่อซื้อเรือ ทั้งยังรวมไปถึงภาระที่เจ้าของเรือต้องจ่ายภาษีหัก ณ ที่จ่ายให้กับรัฐ ซึ่งเงินที่จ่ายนั้น ภาคเอกชนก็ต้องกู้จากสถาบันการเงินเช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าเงินภาษีหัก ณ ที่จ่ายนั้นสามารถยื่นขอคืนจากรัฐได้ในภายหลัง แต่การขอคืนนั้น ต้องใช้เวลานานตั้งแต่ 3 เดือน จนถึง 3 ปี ซึ่งเจ้าของเรือต้องแบกรับภาระในส่วนของการดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายคืนให้กับสถาบันการเงิน ตามระยะเวลาที่จะได้เงินคืนจากรัฐ
2. ขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือและตรวจเรือ การจดทะเบียนเรือไทยนั้นยังคงมีขั้นตอนที่ต้องใช้เวลานานในการจดทะเบียน ตลอดจนขั้นตอนในการตรวจเรือซึ่งต้องมีขั้นตอนในการพิจารณาและตรวจเรือไทยใช้เวลานาน ซึ่งระยะเวลาในการตรวจเรือและจดทะเบียนเรือ ยิ่งใช้เวลานานยิ่งส่งผลกระทบต่อการประกอบการของเจ้าของเรือที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในเรื่องของการเสียเวลาเรือ และโอกาสในการขนส่งสินค้า
3. ด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทย ที่เจ้าของเรือต้องแบกรับภาระในส่วนของการทำสัญญา ลูกเรือ การขอใบอนุญาตใช้เรือที่กำหนดอายุ 12 เดือน และต้องติดต่อเปลี่ยนแปลงเอกสารเมื่อต้องเปลี่ยนกัปตันเรือ หรือต้นกลเรือ ภาระในเรื่องการออกทะเบียนเรือชั่วคราว ตลอดจนขั้นตอนในการจัดอบรมหลักสูตร และสอบเพื่อปรับระดับวุฒิการทำงาน ซึ่งส่วน

ต่าง ๆ ที่กล่าวมานั้นมีผลจากการกำหนดในกฎหมายให้ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือต้องปฏิบัติตาม และทำให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ

4. ปัญหาในด้านต้นทุนหลังจากที่จะทะเบียนเรือแล้ว เพื่อให้การปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของเจ้าของธง ซึ่งเจ้าของเรือต้องได้รับการตรวจประจำทุก ๆ ปี และตรวจพิเศษ ทุก ๆ 5 ปี ในส่วนของเจ้าของเรือที่เมื่อเรือเดินสมุทรที่ไม่มีเส้นทางวิ่งกลับมาไทยเลยจะได้ ผลกระทบเป็นอย่างมาก เนื่องจากภาครัฐยังไม่ยอมรับผลการตรวจเรือจากสถาบันตรวจเรือ และจำเป็นต้องให้เจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องบินไปตรวจเรือในแต่ละครั้ง ทางภาคเอกชนต้อง เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ จึงก่อให้เกิดภาระในด้านต้นทุน การประกอบการขึ้นเพียงแต่ เจ้าพนักงานรัฐไม่ยอมรับผลการตรวจเรือของสถาบันตรวจเรือต่างประเทศ

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

การจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์นั้นมีข้อดีกว่าของไทยในหลาย ๆ อย่าง อีกทั้งการจะทำอะไร อนุญาตอะไรอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่บุคคลทั่วไปสามารถตรวจสอบได้ และมีเหตุผลในการช่วยเหลือผู้ประกอบการ อีกทั้งยังสามารถรักษามาตรฐานในการเป็นเรือสิงคโปร์ได้อย่างดี

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

1. ควรยกเว้นการเก็บภาษี หัก ณ ที่จ่ายในอัตรา 7 เปอร์เซ็นต์
2. ในส่วนของ BOI ควรขยายเวลาในการสนับสนุนในด้านกิจการพาณิชย์จาก 8 ปีเป็น 10 ปี ตลอดไปตามอายุการใช้งานของเรือลำนั้น ๆ
3. ด้านกฎหมายควรที่จะพิจารณา ปรับปรุง แก้ไข ในส่วนที่ไม่จำเป็น และเป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการของภาคเอกชน
4. ในด้านการตรวจเรือควรใช้มาตรฐานเดียวกับต่างชาติ โดยการยอมรับผลการตรวจเรือของสถาบันตรวจเรือเพื่อช่วยลดภาระให้กับเรือและเจ้าของเรือในส่วนของค่าใช้จ่ายและเวลาที่ต้องเสียไป

สถานที่ : สำนักงานความปลอดภัยทางน้ำ และสิ่งแวดล้อม
 วันที่ : 18 กรกฎาคม พ.ศ.2548
 สัมภาษณ์ : พันตำรวจโท ชัยรัตน์ รุ่งแสง

ผู้อำนวยการสำนักงานความปลอดภัยทางน้ำ และสิ่งแวดล้อม

สำนักความปลอดภัยทางน้ำและสิ่งแวดล้อม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นหน่วยงานที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ ตรวจสอบ ทำ คู่มือการทำสัญญาคนประจำเรือ การสอบเลื่อนชั้นของคนประจำเรือ และให้การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำตั้งแต่ คูคลอง จนถึงทางทะเลและชายทะเล

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ทางกรมมองเป็นว่าควรจะดูที่ความต้องการของแต่ละบริษัทก่อนว่ามีความต้องการและมีจุดประสงค์อะไรในการมาจดทะเบียนเรือไทย โดยจะขอลำดับตามบริษัทดังนี้

1. บริษัทโทริเซนส์ เป็นบริษัทรวมทุนกับต่างชาติระหว่างไทยกับนอร์เวย์ ซึ่งเข้ามาเปิดบริษัทในไทยเพื่อทำธุรกรรมในการรับขนส่งสินค้าทางทะเล ประเด็นที่เข้ามาจดทะเบียนเรือไทยคือ
 - ภาษีรายได้นิติบุคคล หากมองทางด้านนอร์เวย์แล้วจะทราบว่า มีสัญญาภาษีนิติบุคคลในการเก็บในด้านนี้สูงกว่าของไทยมาก ซึ่งในปัจจุบันอาจมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีของสัญชาติเจ้าของเรือ รวมทั้งของไทยด้วยที่มีการยกเว้นภาษีรายได้นิติบุคคล
 - สิทธิประโยชน์ในการรับขนส่งสินค้าของภาครัฐ
 - สิทธิพิเศษทางด้าน BOI ที่ทางรัฐส่งเสริม
 - ผลประโยชน์ในการนำบริษัทเข้าตลาดหุ้น
2. บริษัทฟรีเซียส เป็นบริษัทรวมทุนกับต่างชาติ คือ อินเดีย และเป็นกองเรือที่ใหญ่มาก แต่เป็นที่น่าสังเกตตรงที่ว่าเรือของบริษัทนี้ไม่เข้ามาในไทยเลย ส่วนใหญ่จะไปให้บริการอยู่ต่างประเทศหมด และส่วนใหญ่ก็จะจอดซ่อมทำเรือที่ประเทศเจ้าของเรือ คือ อินเดียเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสาเหตุที่บริษัทนี้เข้ามาจดทะเบียนในไทยมีดังนี้
 - จะเห็นว่าสัญชาติเจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นชาวอินเดีย แต่กลับไม่ไปจดทะเบียนประเทศอินเดียเนื่องด้วยกฎระเบียบในการจดทะเบียนของอินเดียนั้นค่อนข้างจะซับซ้อน และยุ่งยากกว่าของไทยมาก ซึ่งของไทยจะจดทะเบียนได้ง่ายกว่า

- ประโยชน์ในด้านต้นทุนการจดทะเบียนของไทยต่ำกว่าของอินเดีย และสูงกว่า _____
 - ประโยชน์ในด้านภาษีอากรที่ทางไทยเอื้ออำนวยและส่งเสริมต่อผู้ประกอบการอย่างมาก
 - ประโยชน์ในด้านต้นทุนการจ้างคนประจำเรือไทยที่ต่ำกว่าต่างชาติ และคุณภาพยังพอรับได้
 - ประโยชน์ในด้านสิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าของรัฐ
 - ประโยชน์ในด้านการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์
 - การที่ภาครัฐไม่มีความชำนาญในการตรวจสอบบัญชีในด้านการขนส่งทางเรือ เหมือนรัฐอินเดียที่มีประสบการณ์ยาวนานกว่า
3. บริษัท ยูนิไทย ที่เข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทยเพราะต้องการประโยชน์ในด้าน
- การรับขนส่งสินค้าของภาครัฐ
 - ประโยชน์ในด้านตลาดหลักทรัพย์

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ปัญหาในการจดทะเบียนของไทยเรายังถือว่าน้อยมากหากเปรียบเทียบกับหลาย ๆ ประเทศ และภาครัฐเองก็ยังคงปรับปรุงการให้บริการเรื่อยมา ปัญหาอาจจะมีบ้างหากว่าเอกชนไม่แจ้งถึงจุดประสงค์ซ่อนเร้นในการจดทะเบียนให้ทราบ ซึ่งก็เป็นการยากที่รัฐจะทราบและตอบสนองต่อความต้องการของเอกชนได้ทั้งหมด ดังนั้นปัญหาเหล่านี้จะหมดไปหากเอกชนยังมีความจริงจังและจริงจังในการแก้ไขปัญหา

เปรียบเทียบการจดทะเบียนเรือของไทยและสิงคโปร์

การเปรียบเทียบนั้นคงทำได้ลำบาก เพราะส่วนใหญ่แล้วขึ้นอยู่กับเอกชนมากกว่าที่จะเป็นผู้พิจารณา เพราะหากว่าจดทะเบียนกับประเทศไหนแล้วได้รับประโยชน์ที่ดีกว่าและมากกว่า ก็น่าไปจดทะเบียน ตัวอย่างเช่นบริษัทอาร์ซีแอล ที่ไปจดทะเบียนประเทศสิงคโปร์ ก็เพราะบริษัทเขาได้รับผลประโยชน์ในการจดทะเบียนมากกว่าจดทะเบียนไทย ไม่ว่าจะตลาดในการขอกู้ยืมเงิน อีกทั้งสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการจ่ายผู้สินค้าของภูมิภาคนี้

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเพื่อพัฒนาการจดทะเบียนเรือไทย

ในส่วนนี้คงจะขึ้นอยู่กับภาครัฐในแต่ละประเทศจะให้ความเห็นในด้านการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำอย่างไร เพราะในหลายจุดที่ทางรัฐต้องเสียประโยชน์อันเป็นรายได้ที่สูงให้กับเอกชน อย่างเช่นการยกเว้นภาษีและอากรในหลาย ๆ ส่วน หากรัฐให้อย่างเดียว เช่นรายได้ตรงจุดนี้ของประเทศก็หายไป และหารได้ผลกลับมาในด้านต่าง ๆ ตามที่ภาครัฐถึงผลก็จะเป็นการดี แต่อย่างไรก็ตาม หากรัฐสามารถให้ประโยชน์สูงสุดต่อภาคเอกชนแล้วคงจะมีอีกหลายบริษัทเรือยังคงต้องการมาจดทะเบียนเรือไทยอย่างแน่นอน และอีกหน่อยเรือต่างประเทศอาจร้องขอเพื่อจดทะเบียนเรือไทย เพราะต้องการสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่รัฐสนับสนุน กองเรือไทยในอนาคตนั้นคงมีอัตราการเติบโตอย่างคงที่อย่างช้า ๆ ตามความสามารถด้านกำลังเงินทุนของเจ้าของกิจการเรือไทย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ : กองนิติกร- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
 วันที่ : 10 สิงหาคม พ.ศ. 2548
 สัมภาษณ์ : เซาว์ ไวสานท์สกุล

หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ

ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือ

ในด้านของกฎหมายนั้นถือได้ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องอย่างยิ่งในการส่งเสริมให้ทางเอกชนตัดสินใจจดทะเบียนเรือสัญชาติใด เพราะตัวกฎหมายจะเป็นต้นแบบของการกำหนดขั้นตอนปฏิบัติต่าง ๆ ในการจดทะเบียนเรือซึ่งในขณะนี้มีพระราชบัญญัติอยู่ 2 ฉบับ ที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือไทย อันได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย และพระราชบัญญัติเรือไทย

ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย

ในส่วนของกฎหมายอาจจะมียุ่บ้างในบางส่วนของเนื้อหาทางด้านกฎหมายอาจไม่ครอบคลุมถึง ซึ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ กฎหมายภายในประเทศ กบกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายภายในประเทศนั้นภาครัฐได้ทราบถึงผลกระทบอันเนื่องมาจากข้ออุปสรรคในการดำเนินงานของเอกชน และได้เสนอร่างกฎหมายใหม่ในส่วนของพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย และในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศนั้นก็ถือได้ว่าเป็นอุปสรรคในการประกอบกิจการด้านทางขนส่งพาณิชย์นาวี เนื่องจากไทยเรายังไม่ได้เข้าร่วมในอนุสัญญาที่สำคัญและควรเร่งออกกฎหมายในประเทศก่อน ก็คือ อนุสัญญาภาคีดังนี้

- MARPOL
- SUA
- CLC
- FUND
- FAL

ซึ่งการที่ไทยเรายังไม่ได้เข้าร่วมในอนุสัญญาข้างต้นทำให้กฎหมายของไทยเรายังขาดความเป็นสากลเพียงพอ และหากเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ ตรงจุดนี้เองที่เป็นข้อแตกต่างของกฎหมายระหว่างประเทศระหว่างไทยกับสิงคโปร์ ซึ่งแน่นอนที่สุดทางเรือไทยที่ต้องเดินทางไปยังรัฐภาคีที่รวมในอนุสัญญาข้างต้นอาจจะไม่ได้รับความสะดวกหรือความคุ้มครองจากรัฐภาคีเท่าที่ควร ส่วนกฎหมายในประเทศไทยกับสิงคโปร์ย่อมนำมาเปรียบเทียบกันไม่ได้ง่ายนัก

ข้อเสนอแนะ

ควรเร่งแก้ไขและทบทวนกฎหมายในประเทศที่ออกไปแล้ว ในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศ ควรเร่งเข้าเป็นรัฐภาคีและหากยังไม่ได้เป็นรัฐภาคีควรเร่งศึกษาในส่วนผลกระทบต่อประเทศและเอกชนต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.4 ผลการวิจัยจากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม (QUESTIONNAIRE STRUCTURE)

จากข้อมูลปฐมภูมิที่ได้สำรวจจากภาคสนาม ด้วยแบบสอบถาม โดยจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 219 ราย สามารถนำมาวิเคราะห์ดังนี้

ผลการการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

- 4.4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มธุรกิจ
- 4.4.2 เปรียบเทียบลำดับความสำคัญของปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย
 - 4.4.2.1 ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย
 - 4.4.2.2 ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือไทย ก่อนที่จะจดทะเบียน
 - 4.4.2.3 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย ก่อนที่จะจดทะเบียน
 - 4.4.2.4 ข้อดี หรือประโยชน์จากการจดทะเบียนเรือไทย
 - 4.4.2.5 ปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว
 - 4.4.2.6 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากจดทะเบียนเป็นเรือไทย
- 4.4.3 เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทย กับการจดทะเบียนสิงคโปร์
 - 4.4.3.1 เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทย กับการจดทะเบียนสิงคโปร์ ในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย
 - 4.4.3.2 เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทย กับการจดทะเบียนสิงคโปร์ ในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์
 - 4.4.3.3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์
 - 4.4.3.4 ความพึงพอใจของเจ้าของเรือ ในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย
 - 4.4.3.5 ความพึงพอใจของเจ้าของเรือ ในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์
 - 4.4.3.6 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์

- 4.4.3.7 เปรียบเทียบการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือระหว่างไทย กับสิงคโปร์
- 4.4.3.8 เปรียบเทียบกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือระหว่างไทย กับสิงคโปร์
- 4.4.4 รูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ (Ideal Thai Ship Registry)
- 4.4.5 ข้อมูลด้านการให้บริการ ของภาครัฐ ตลอดจนกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือไทยการให้บริการของกรมการขนส่งทางน้ำ – การจดทะเบียนเรือ ของจดทะเบียนเรือ
- 4.4.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของข้อมูล
- 4.4.7 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างการจดทะเบียนเรือไทย กับการจดทะเบียนของประเทศสิงคโปร์

4.4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มธุรกิจ

ตารางที่ 4.4.1.1 ข้อมูลเบื้องต้น

สถานภาพผู้จดทะเบียนบริษัท	จำนวน	ร้อยละ
<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้ประกอบการไทย 	41	89.13
<ul style="list-style-type: none"> ● รวมทุนจดทะเบียนกับต่างชาติ 	5	10.87
รวม	46	100

จากการสำรวจทั้งสิ้น 46 ชุด เป็นกลุ่มประชากรที่จดทะเบียนเรือไทยเพื่อประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลที่จดทะเบียนเป็นคนไทย และมีเรือสินค้าให้ประกอบการขนทางทะเลเป็นของตนเอง หรือเข้ามาเพื่อประกอบการขนส่งหรือรับส่งสินค้า สามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้ กลุ่มประชากรที่จดทะเบียนภายใต้การถือหุ้นที่เป็นคนไทยล้วน จำนวน 41 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 89.13 และกลุ่มประชากรที่จดทะเบียนภายใต้การถือหุ้นร่วมกับชาวต่างชาติเป็น จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 10.87

ตารางที่ 4.4.1.2 ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกตามลักษณะการให้บริการ การขนส่งทางทะเล

ประเภทธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งที่เป็นคนไทยล้วน		
● รับขนส่งประจำเส้นทาง (Liners)	1	2.17
● รับขนส่งไม่ประจำเส้นทาง (Tramps)	3	6.52
● รับขนส่งทั้ง 2 รูปแบบ	3	6.52
● รับขนส่งภายในประเทศ	34	73.91
รวม	41	89.13
ธุรกิจการขนส่งที่รวมทุนจดทะเบียนกับต่างชาติ		
● รับขนส่งประจำเส้นทาง (Liners)	2	4.35
● รับขนส่งไม่ประจำเส้นทาง (Tramps)	1	2.17
● รับขนส่งทั้ง 2 รูปแบบ Liners และ Tramps	2	4.35
● รับขนส่งภายในประเทศ	0	0
รวม	5	10.87
รวม	46	100

จากการสำรวจกลุ่มประชากรที่จดทะเบียนประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลทั้งที่จดทะเบียนโดยคนไทย และต่างชาติที่รวมทุนจดทะเบียน โดยแบ่งตามลักษณะการขนส่งสินค้า สามารถแบ่งกลุ่มประชากรได้ดังนี้ กลุ่มประชากรที่จดทะเบียนดำเนินธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นชาวไทยล้วน จำนวน 41 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 89.13 โดยให้บริการรับขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Liners) จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.17 ให้การบริการรับขนส่งแบบไม่ประจำเส้นทาง (Tramps) จำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.52 ให้การบริการรับขนส่งทั้ง 2 รูปแบบจำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.52 และ ให้การบริการรับขนส่งภายในประเทศจำนวน 34 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 73.91 และ ประชากรที่จดทะเบียนดำเนินธุรกิจการขนส่งทางทะเลที่รวมทุนกับชาวต่างชาติ จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 10.87 โดยให้บริการรับขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Liners) จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 4.35 ให้การบริการรับขนส่งแบบไม่ประจำเส้นทาง (Tramps) จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.17 ให้การบริการรับขนส่งทั้ง 2 รูปแบบจำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 4.35 และไม่มีบริษัทใดให้การบริการรับขนส่งภายในประเทศ

ตารางที่ 4.4.1.3 ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกเรือตามประเภทของสัญชาติเรือ

สัญชาติที่เรือจดทะเบียน	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งไทย		
• สัญชาติเรือไทย (Thai Register)	40	86.95
• สัญชาติเรือสิงคโปร์ (Singapore Register)	0	0
• สัญชาติไทย และ สัญชาติสิงคโปร์	1	2.17
• สัญชาติอื่นๆ (Other Flag)	41	89.13
รวม		
ธุรกิจการขนส่งที่รวมทุนจดทะเบียนกับต่างชาติ		
• สัญชาติไทย(Thai Register)	3	6.52
• สัญชาติไทย และ สัญชาติสิงคโปร์	1	2.17
• สัญชาติไทย สัญชาติสิงคโปร์และ สัญชาติอื่นๆ (Other Flag)	1	2.17
รวม	5	10.87
รวม	46	100

จากการสำรวจกลุ่มประชากรที่จดทะเบียนประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลทั้งที่จดทะเบียนโดยคนไทย และต่างชาติที่รวมทุนจดทะเบียน โดยแบ่งตามสัญชาติที่จดทะเบียนของเรือ สามารถแบ่งกลุ่มประชากรได้ดังนี้ กลุ่มประชากรที่จดทะเบียนดำเนินธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นชาวไทยล้วน จำนวน 41 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 89.13 โดยได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยเป็นจำนวน 40 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 86.95 และ ประชากรที่จดทะเบียนดำเนินธุรกิจการขนส่งทางทะเลที่รวมทุนกับชาวต่างชาติ จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 10.87 โดยได้จดทะเบียนเป็นสัญชาติไทยจำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.52 บริษัทที่จดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติไทย และ สัญชาติสิงคโปร์ จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.52 และ บริษัทที่จดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติไทย สัญชาติสิงคโปร์ และ สัญชาติอื่นๆ จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.52

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4.1.4 ข้อมูลเบื้องต้น จำแนกจำนวนประชากรตามลักษณะการถือกรรมสิทธิ์

จำนวนเรือแยกตามลักษณะกรรมสิทธิ์	จำนวน	ร้อยละ
ธุรกิจการขนส่งที่เป็นคนไทยล้วน <ul style="list-style-type: none"> ● ถือกรรมสิทธิ์ ● เช่าซื้อ ● เช่า - Voyage Charter ● เช่า - Time Charter ● เช่า - Bareboat Charter ● เช่า - Space / Slot Charter / Slot Exchange 	41	
รวม	41	
ธุรกิจการขนส่งที่รวมทุนจดทะเบียนกับต่างชาติ <ul style="list-style-type: none"> ● ถือกรรมสิทธิ์ ● เช่าซื้อ ● เช่า - Voyage Charter ● เช่า - Time Charter ● เช่า - Bareboat Charter ● เช่า - Space / Slot Charter / Slot Exchange 		
รวม		
รวม		

จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างที่จดทะเบียนประกอบธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลที่จดทะเบียนโดยคนไทย และต่างชาติที่รวมทุนจดทะเบียน และจะต้องมีเรือประกอบการขนส่งทางทะเลเป็นของตนเอง สามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นธุรกิจการขนส่งทางทะเลของไทย จำนวน 50 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 90 และกลุ่มประชากรที่เป็นธุรกิจการขนส่งทางทะเลของต่างประเทศ จำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 10

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.4.2 เปรียบเทียบลำดับความสำคัญของปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย

ความหมายของลำดับที่ในการเลือก

ลำดับที่ 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด (น้ำหนัก = 5)

ลำดับที่ 2 หมายถึงสำคัญรองลงมา (น้ำหนัก = 4)

ลำดับที่ 3 หมายถึงสำคัญรองลงมา (น้ำหนัก = 3)

ลำดับที่ 4 หมายถึงสำคัญน้อย (น้ำหนัก = 2)

ลำดับที่ 5 หมายถึงสำคัญน้อยที่สุด (น้ำหนัก = 1)

จะให้คะแนนในแต่ละปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณา โดยนำจำนวนผู้ที่เลือกในแต่ละลำดับคูณด้วยน้ำหนักในแต่ละลำดับ และหาผลรวมของคะแนน

ซึ่งผลรวมของคะแนนที่ได้มากที่สุด จะลำดับความสำคัญเป็น 1, ผลรวมของคะแนนที่ได้รองลงมา จะจัดลำดับความสำคัญเป็น 2 ... ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4.2.1 ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย

ปัจจัยในการพิจารณา	จำนวนในการเลือกลำดับที่					คะแนน	ลำดับ ความสำคัญ
	1	2	3	4	5		
1. ตามสัญชาติของเจ้าของเรือ	4	19	1	1	6	107	2
2. การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	4	7	9	10	0	95	3
3. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	1	0	3	5	0	24	
4. การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	1	0	3	1	0	16	
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	0	0	3	7	2	25	
6. ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	0	0	2	2	6	16	
7. มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	0	0	1	5	2	15	
8. ความเป็นสากลในกฎหมาย	0	1	5	1	2	23	
9. ตามนโยบายบริษัท	34	6	5	0	0	209	1
10. การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	0	3	1	1	1	18	
11. ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	1	3	11	7	7	71	4
12. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	1	0	1	2	5	17	
13. นโยบายการเมืองที่แน่นอน	0	0	0	2	3	7	
14. มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	0	0	0	0	4	4	
15. มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	0	0	0	0	7	7	
16. ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	0	7	1	2	1	36	5

จากจำนวนประชากรผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง ปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย จำนวน 46 บริษัท จากการให้น้ำหนักคะแนน โดยสัมพันธ์กับลำดับความสำคัญของลำดับที่ สรุปได้ว่า ปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย คือ ตามนโยบายบริษัท รองลงมา คือ ตามสัญชาติของเจ้าของเรือ การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ

ตารางที่ 4.4.2.2 ลำดับความสำคัญของปัญหา และอุปสรรคก่อนที่จะทำการจดทะเบียนเรือไทย

ปัจจัยในการพิจารณา	จำนวนในการเลือกลำดับที่					คะแนน	ลำดับความสำคัญ
	1	2	3	4	5		
1. การจดทะเบียนเรือชั่วคราว	6	5	1	3	2	61	5
2. ใบอนุญาตใช้เรือ	7	9	4	3	0	89	2
3. การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	7	0	3	3	0	50	
4. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	0	0	2	3	1	13	
5. การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	0	11	1	1	2	51	
6. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	4	4	6	8	0	70	4
7. ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	0	0	0	0	2	2	
8. มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	0	3	0	1	1	15	
9. ความเป็นสากลในกฎหมาย	9	4	9	5	6	104	1
10. กองทุนพาณิชย์นาวี	6	1	2	5	1	51	
11. การทำสัญญาคนประจำเรือ	1	1	2	0	4	19	
12. การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	0	0	7	0	1	22	
13. ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	4	8	5	3	2	75	3
14. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	0	0	1	7	8	25	
15. นโยบายการเมืองที่แน่นอน	1	0	1	1	2	12	
16. มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	1	0	0	2	5	14	
17. มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	0	0	0	1	9	11	
18. ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	0	0	2	0	0	6	

จากจำนวนประชากรผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตัวเอง ปัญหา และอุปสรรคก่อนที่จะทำการจดทะเบียนเรือไทย จำนวน 46 บริษัท จากการให้น้ำหนักคะแนนโดยสัมพันธ์กับลำดับความสำคัญของลำดับที่ สรุปได้ว่า ปัญหา และอุปสรรคที่สำคัญที่สุดก่อนที่จะทำการจดทะเบียนเรือไทย คือ ความเป็นสากลในกฎหมาย รองลงมา คือ ใบอนุญาตใช้เรือ ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ การจดทะเบียนเรือชั่วคราว

ตารางที่ 4.4.2.3 ลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทยก่อนที่จะจดทะเบียน

ปัจจัยในการพิจารณา	จำนวนในการเลือกลำดับที่					คะแนน	ลำดับความสำคัญ
	1	2	3	4	5		
1. การจดทะเบียนเรือชั่วคราว	7	3	2	4	0	61	5
2. การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	6	10	5	4	1	94	4
3. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	0	1	7	3	1	32	
4. การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	1	0	1	0	0	8	
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	6	8	10	3	5	103	2
6. ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	1	1	1	0	1	13	
7. มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	0	2	0	5	1	19	
8. ความเป็นสากลในกฎหมาย	9	5	3	9	3	95	3
9. กองทุนพาณิชย์	5	3	2	4	2	53	
10. การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	1	0	0	1	2	9	
11. ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	3	13	12	3	4	113	1
12. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	6	0	1	0	8	41	
13. นโยบายการเมืองที่แน่นอน	0	0	0	0	10	10	
14. มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	0	0	2	2	4	14	
15. มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	1	0	0	0	2	7	
16. ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	0	0	0	8	2	18	

จากจำนวนประชากรผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทยก่อนที่จะจดทะเบียนจำนวน 46 บริษัท จากการให้น้ำหนักคะแนนโดยสัมพันธ์กับลำดับความสำคัญของลำดับที่ สรุปได้ว่า ข้อเสนอแนะที่สำคัญที่สุดในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทยก่อนที่จะจดทะเบียนเรือไทย คือ ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ รองลงมา คือ ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ ความเป็นสากลในกฎหมายการยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือการจดทะเบียนเรือชั่วคราว

ตารางที่ 4.4.2.4 ลำดับความสำคัญของข้อดี หรือประโยชน์ที่ได้จากการจดทะเบียนเรือไทย

ปัจจัยในการพิจารณา	จำนวนในการเลือกลำดับที่					คะแนน	ลำดับความสำคัญ
	1	2	3	4	5		
1. การจดทะเบียนเรือชั่วคราว	0	1	0	0	1	5	
2. กองทุนพาณิชย์นาวี	7	0	0	0	1	36	5
3. ใบอนุญาตใช้เรือ	10	18	3	4	1	140	2
4. การทำสัญญาคนประจำเรือ	3	6	17	1	0	92	3
5. ได้รับสิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าของรัฐ	1	1	1	1	2	16	
6. สามารถใช้เรือประกอบการขนส่งได้	0	0	2	0	2	8	
7. การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	0	0	1	10	6	29	
8. การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	0	0	0	2	1	5	
9. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	0	2	2	1	2	18	
10. ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	0	0	0	1	3	5	
11. การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	1	0	1	1	2	12	
12. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	1	0	1	0	1	9	
13. สัญชาติคนประจำเรือ	21	7	5	8	1	165	1
14. นโยบายการเมืองที่แน่นอน	0	1	4	1	2	20	
15. ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	1	8	2	4	1	52	4
16. มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	1	1	1	4	4	24	
17. มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	0	0	0	1	7	9	
18. มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	0	0	0	1	0	2	
19. ความเป็นสากลในกฎหมาย	0	1	0	0	4	8	
20. ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	0	0	6	6	5	35	

จากจำนวนประชากรผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง ข้อดี หรือประโยชน์ที่ได้จากการจดทะเบียนเรือไทย จำนวน 46 บริษัท จากการให้น้ำหนักคะแนนโดยสัมพันธ์กับลำดับความสำคัญของลำดับที่ สรุปได้ว่า ข้อดี หรือประโยชน์ที่สำคัญที่สุดที่ได้จากการจดทะเบียนเรือไทย คือ สัญชาติคนประจำเรือ รองลงมา คือ ใบอนุญาตใช้เรือ การทำสัญญาคนประจำเรือ ไม่จำกัดประเทศทางการค้า กองทุนพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 4.4.2.5 ลำดับความสำคัญของข้อเสียและปัญหาที่ท่านได้รับหลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว

ปัจจัยในการพิจารณา	จำนวนในการเลือกลำดับที่					คะแนน	ลำดับความสำคัญ
	1	2	3	4	5		
1. การจดทะเบียนเรือชั่วคราว	3	7	2	2	3	56	5
2. ใบอนุญาตใช้เรือ	12	6	4	2	1	101	2
3. การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	1	0	11	0	0	38	
4. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	0	0	5	2	0	19	
5. การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	1	3	0	2	1	22	
6. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	8	2	3	7	3	74	4
7. ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	0	0	0	0	0	0	
8. มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	1	0	1	1	6	16	
9. ความเป็นสากลในกฎหมาย	12	10	5	3	1	122	1
10. กองทุนพาณิชย์	1	2	2	3	1	26	
11. การทำสัญญาคนประจำเรือ	0	3	2	1	4	24	
12. การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	0	2	0	2	0	12	
13. ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	1	10	10	9	4	97	3
14. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	5	0	1	2	4	36	
15. นโยบายการเมืองที่แน่นอน	0	0	0	8	4	20	
16. มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	0	0	0	2	8	12	
17. มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	0	0	0	0	5	5	
18. ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	1	1	0	0	1	10	

จากจำนวนประชากรผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง ข้อเสียและปัญหาที่ท่านได้รับหลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว จำนวน 46 บริษัท จากการให้น้ำหนักคะแนนโดยสัมพันธ์กับลำดับความสำคัญของลำดับที่ สรุปได้ว่า ข้อเสียและปัญหาที่สำคัญที่สุดที่ได้รับหลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว คือ ความเป็นสากลในกฎหมาย รองลงมาคือ ใบอนุญาตใช้เรือ ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ การจดทะเบียนเรือชั่วคราว

ตารางที่ 4.4.2.6 ลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทยหลังจาก
ได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย

ปัจจัยในการพิจารณา	จำนวนในการเลือกลำดับที่					คะแนน	ลำดับ ความสำคัญ
	1	2	3	4	5		
1. การจดทะเบียนเรือชั่วคราว	5	0	2	1	2	35	4
2. การยกเว้นอากร และภาษีเรือ	5	8	6	4	1	84	
3. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	0	2	3	4	1	26	
4. การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	1	0	0	2	3	12	2
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	7	9	4	4	9	100	
6. ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	0	0	1	0	1	4	
7. มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	0	1	0	0	2	6	1
8. ความเป็นสากลในกฎหมาย	12	5	6	5	2	110	
9. กองทุนพาณิชย์	8	1	3	4	4	65	
10. การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	5	2	2	2	1	44	3
11. ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	1	8	15	6	4	98	
12. มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	1	7	1	3	4	46	
13. นโยบายการเมืองที่แน่นอน	0	0	0	1	5	7	5
14. มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	1	0	3	2	1	19	
15. มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	0	1	0	1	4	10	
16. ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	0	2	0	7	2	24	

จากจำนวนประชากรผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเรือสินค้าเป็นของตนเอง
ข้อเสนอแนะการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทยหลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย จำนวน 46
บริษัท จากการให้น้ำหนักคะแนน โดยสัมพันธ์กับลำดับความสำคัญของลำดับที่ สรุปได้ว่า
ข้อเสนอแนะที่สำคัญที่สุดในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทยหลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือ
ไทย คือ ความเป็นสากลในกฎหมาย รองลงมา คือ ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ ความสะดวก
และการให้บริการของรัฐ การยกเว้นอากร และภาษีเรือ กองทุนพาณิชย์

4.4.3 เปรียบเทียบการจดทะเบียนไทย กับการจดทะเบียนสิงคโปร์

ความหมายของลำดับที่ในการเลือก

เห็นด้วยอย่างยิ่ง (น้ำหนัก = 5)

เห็นด้วย (น้ำหนัก = 4)

เห็นด้วยปานกลาง (น้ำหนัก = 3)

ไม่เห็นด้วย (น้ำหนัก = 2)

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (น้ำหนัก = 1)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4.3.1 ความเห็นในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย

	จำนวน					ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วยปานกลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	1	15	27	3	0	3.30
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	0	6	32	8	0	2.96
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม	1	17	24	3	1	3.30
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี	0	6	27	13	0	2.85
ให้บริการที่ครบวงจร	1	1	15	29	0	2.43
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม	1	8	31	15	1	2.85
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	9	24	13	0	0	3.91
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา	1	8	18	19	0	2.80
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ	1	0	10	33	2	2.24
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการและบริการ	1	0	10	33	2	2.24

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ต่างๆ ของความพึงพอใจของกลุ่มประชากรในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทยนั้น จะค่อนข้างพอใจในการให้บริการของรัฐ ยกเว้น การให้บริการที่ครบวงจร การใช้เทคโนโลยีในการจัดการ นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ ในการดำเนินการและบริการ ซึ่งพอใจในการให้บริการของรัฐ

ตารางที่ 4.4.3.2 ความเห็นในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการ
จดทะเบียนเรือการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

	จำนวน					ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วย ปานกลาง	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วยอย่าง ยิ่ง	
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	0	2	22	22	0	2.57
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	0	3	39	4	0	2.98
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม	1	3	36	6	0	2.98
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี	0	6	40	0	0	3.13
ให้บริการที่ครบวงจร	2	6	37	1	0	3.20
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม	1	6	37	2	0	3.13
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	0	1	10	35	0	2.26
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา	1	3	40	2	0	3.07
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ	1	10	34	1	0	3.24
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการและบริการ	1	10	34	1	0	3.24

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ต่างๆ ของความพึงพอใจของกลุ่มประชากรในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์นั้น จะค่อนข้าง พอใจในการให้บริการของรัฐ ยกเว้น ความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ

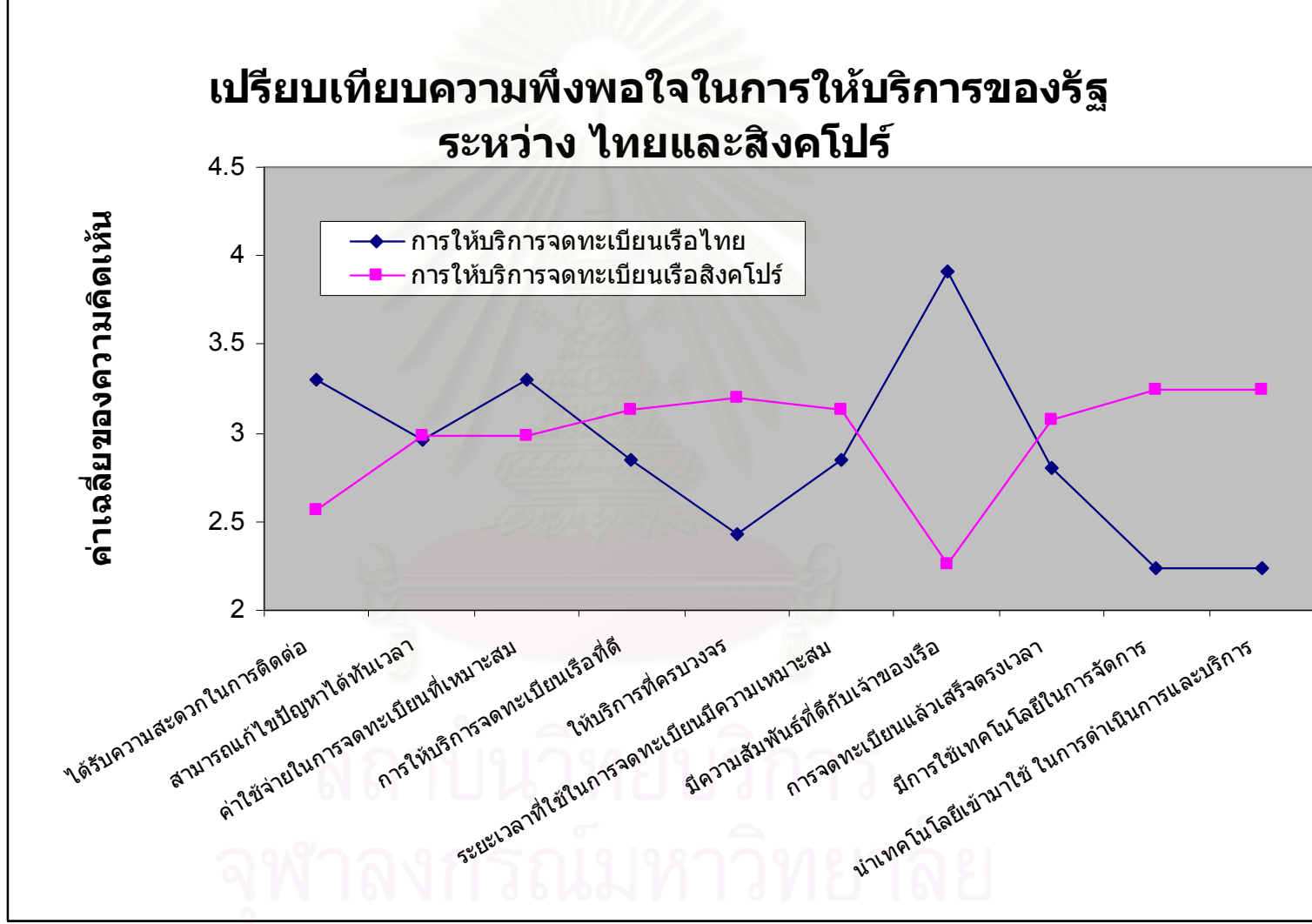
ตารางที่ 4.4.3.3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐ
ในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์

	ค่าเฉลี่ยที่ได้รับจากความพึงพอใจในบริการ ของเจ้าหน้าที่รัฐในการจดทะเบียนเรือ	
	ไทย	สิงคโปร์
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	3.30	2.57
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	2.96	2.98
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม	3.30	2.98
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี	2.85	3.13
ให้บริการที่ครบวงจร	2.43	3.20
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม	2.85	3.13
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	3.91	2.26
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา	2.80	3.07
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ	2.24	3.24
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการและ บริการ	2.24	3.24

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ในด้านต่าง ๆ ต่อความพึงพอใจของกลุ่ม
ประชากรในด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์นั้น ค่าเฉลี่ย
ของความเห็นที่ได้ในด้านต่าง ๆ สิงคโปร์จะสูงกว่าไทย ยกเว้น ได้รับความสะดวกในการติดต่อ
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ ซึ่งค่าเฉลี่ยของความเห็น
ไทยจะสูงกว่า สิงคโปร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 4.4.3.3.1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านการใช้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์



ตารางที่ 4.4.3.4 ความพึงพอใจของกลุ่มประชากรต่อกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย

	จำนวน					ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วย ปานกลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	
การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	5	19	17	5	0	3.52
การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	6	20	17	3	0	3.63
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	1	9	34	2	0	3.20
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	1	2	32	11	0	2.85
มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	1	7	28	10	0	2.98
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	1	8	24	13	0	2.93
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	2	0	26	18	0	2.70
การยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	1	2	23	20	0	2.65
นโยบายการเมืองที่แน่นอน	2	2	30	12	0	2.87
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	3	10	28	5	0	3.24
ทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	3	10	18	15	0	3.02
ชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	1	6	28	11	0	2.93
ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	2	7	28	9	0	3.04
การยอมรับความเป็นสากลของกฎหมาย	2	7	17	20	0	2.80

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ต่างๆ ของความพึงพอใจของกลุ่มประชากรต่อกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทยนั้น เห็นด้วยปานกลางกับกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย

ตารางที่ 4.4.3.5 ความพึงพอใจของเจ้าของเรือในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

	จำนวน					ค่าเฉลี่ย
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วย ปานกลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	
การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	3	14	28	0	0	3.44
การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	4	13	28	0	0	3.47
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	2	5	36	2	0	3.16
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	0	10	25	10	0	3.00
มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	1	13	31	0	0	3.33
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	2	13	30	0	0	3.38
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	1	14	30	0	0	3.36
การยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	0	14	31	0	0	3.31
นโยบายการเมืองที่แน่นอน	0	9	36	0	0	3.20
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	1	8	36	0	0	3.22
ทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	1	15	29	0	0	3.38
ชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	0	11	34	0	0	3.24
ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	1	14	30	0	0	3.36
การยอมรับความเป็นสากลของกฎหมาย	2	13	30	0	0	3.38

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ต่างๆ ของความพึงพอใจของกลุ่มประชากรต่อกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์นั้น เห็นด้วยกับกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

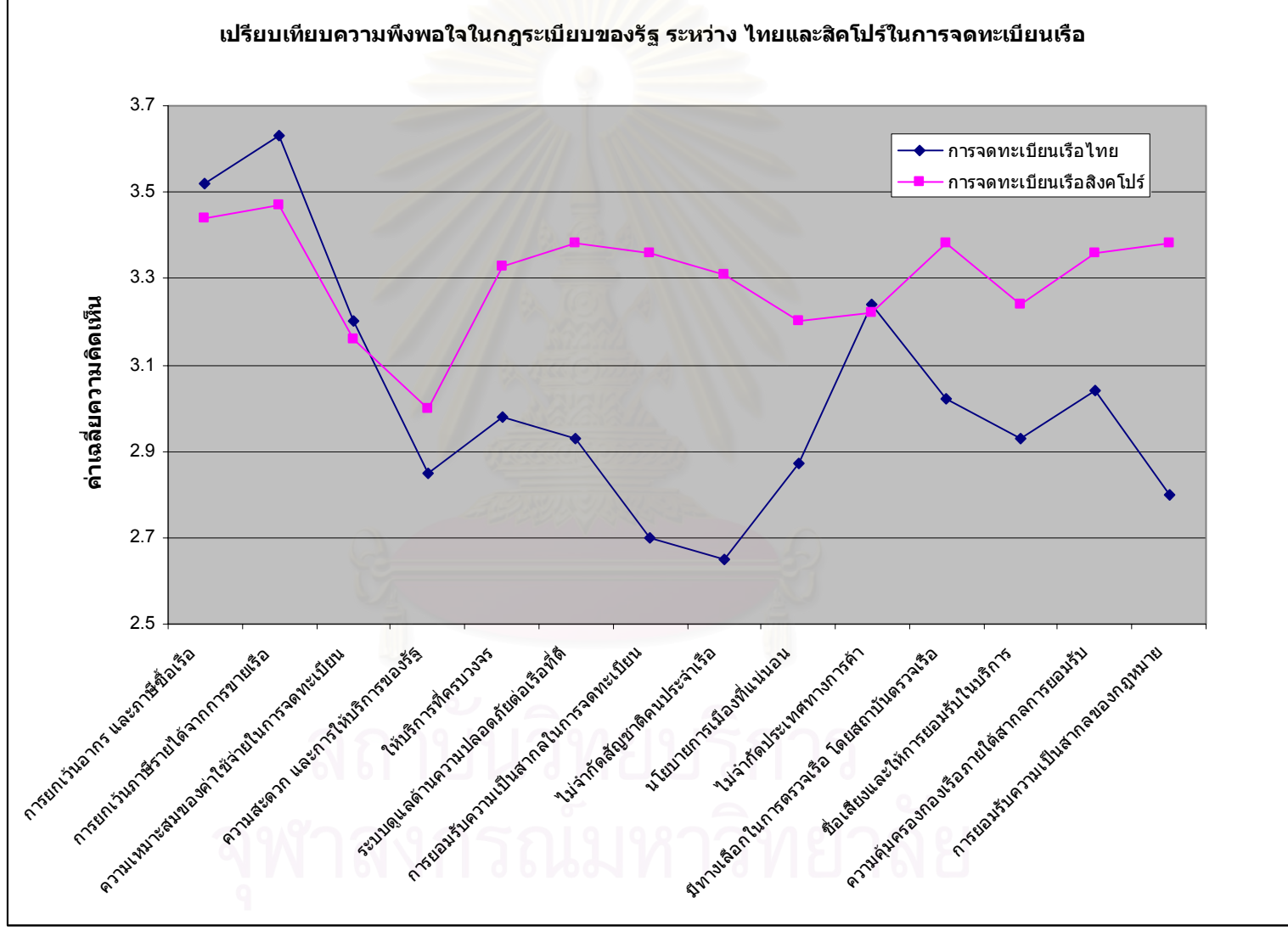
ตารางที่ 4.4.3.6 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์

	ค่าเฉลี่ยความเห็นในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือ	
	ไทย	สิงคโปร์
การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	3.52	3.44
การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	3.63	3.47
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	3.20	3.16
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	2.85	3.00
ให้บริการที่ครบวงจร	2.98	3.33
ระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	2.93	3.38
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	2.70	3.36
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	2.65	3.31
นโยบายการเมืองที่แน่นอน	2.87	3.20
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	3.24	3.22
มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	3.02	3.38
ชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	2.93	3.24
ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	3.04	3.36
การยอมรับความเป็นสากลของกฎหมาย	2.80	3.38

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ในด้านต่างๆ ต่อความพึงพอใจของกลุ่มประชากรในด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์นั้น ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ในด้านต่างๆ สิงคโปร์ จะสูงกว่าไทย

ยกเว้น การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน ซึ่งค่าเฉลี่ยของความเห็น ไทยจะสูงกว่า สิงคโปร์

รูปที่ 4.4.3.6.1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจในด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์



ตารางที่ 4.4.3.7 เปรียบเทียบการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือ ระหว่างไทย กับสิงคโปร์

	การให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือ	
	ไทย	สิงคโปร์
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	29	16
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	13	32
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม	16	29
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี	5	40
ให้บริการที่ครบวงจร	1	44
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม	4	41
ความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	42	3
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา	3	42
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ	0	45
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการและบริการ	0	45

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนความพึงพอใจของกลุ่มประชากรในด้านการเปรียบเทียบการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์นั้น ค่าคะแนนของความเห็นที่ได้ในด้านต่างๆ สิงคโปร์ จะสูงกว่าไทย ยกเว้น ได้รับความสะดวกในการติดต่อ แลความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือที่ไทยสูงกว่า สิงคโปร์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4.3.8 เปรียบเทียบกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือระหว่างไทย กับ สิงคโปร์

	กฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือที่ดี	
	ไทย	สิงคโปร์
การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ	12	33
การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ	12	33
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	17	28
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ	16	29
มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี	5	40
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน	3	42
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	2	43
มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ	0	45
นโยบายการเมืองที่แน่นอน	6	39
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า	9	36
มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ	4	41
มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ	4	41
ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ	5	40
การยอมรับความเป็นสากลในกฎหมาย	2	43

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนความพึงพอใจของกลุ่มประชากรในด้านการเปรียบเทียบกฎระเบียบของรัฐในการจดทะเบียนเรือไทย/สิงคโปร์นั้น ค่าคะแนนของความเห็นที่ได้ในด้านต่างๆ สิงคโปร์ จะสูงกว่าไทย

4.4.4 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของข้อมูลรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ (Ideal Thai Ship Registry)

ตารางที่ 4.4.4.1 อากร และภาษีจากการซื้อเรือ

	จำนวน	ร้อยละ
● ไม่ควรได้รับการยกเว้น	0	0
● ควรได้รับการยกเว้นตาม BOI	29	63.04
● ควรได้รับการยกเว้นตลอดอายุเรือ	15	32.61
● ควรได้รับการยกเว้นตาม BOI และขยายเวลา	1	2.17
● ไม่ควรเก็บ VAT	1	2.17
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ ในส่วนของอากร และภาษีจากการซื้อเรื่อนั้น ค่าคะแนนของความเห็นที่ได้เห็นว่าควรได้รับการยกเว้นภาษีตามการส่งเสริมของ BOI

ตารางที่ 4.4.4.2 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการขายเรือ

	จำนวน	ร้อยละ
● ไม่ควรได้รับการยกเว้น	0	0
● ควรได้รับการยกเว้น	1	2.17
● ควรได้รับการยกเว้นหากนำรายได้ ไปซื้อเรือใหม่	45	97.83
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ ในส่วนภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการขายเรื่อนั้น ว่าควรได้รับการยกเว้นภาษีตามการส่งเสริมของ BOI ควรได้รับการยกเว้นหากนำรายได้ ไปซื้อเรือใหม่

ตารางที่ 4.4.4.3 ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน

	จำนวน	ร้อยละ
● มีความเหมาะสมดีแล้ว	36	78.26
● ควรปรับให้ลดลง	8	17.39
● ควรปรับให้สูงขึ้น	1	2.17
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนนั้น มีความเหมาะสมดีแล้ว

ตารางที่ 4.4.4.4 การให้บริการของรัฐในด้านการจดทะเบียนเรือ

	จำนวน	ร้อยละ
● รัฐดูแลดีอยู่แล้วควรดูแลต่อไป	1	2.17
● รัฐควรปรับปรุง	44	95.65
● ควรให้เอกชนดำเนินการแทน	1	2.17
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนการให้บริการของรัฐในด้านการจดทะเบียนเรือเห็นว่ารัฐควรปรับปรุง

ตารางที่ 4.4.4.5 สัญชาติคนประจำเรือ

	จำนวน	ร้อยละ
● จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	6	13.04
● ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ	0	0
● พิจารณาจากการขาดแคลนคนเรือ และ อนุญาตใช้คนเรือต่างชาติแทนได้	40	86.96
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนของสัญชาติคนประจำเรือ นั้น เห็นว่ารัฐพิจารณาจากการขาดแคลนคนเรือ และ อนุญาตใช้คนเรือต่างชาติแทนได้

ตารางที่ 4.4.4.6 ประกาศนียบัตรของต่างชาติ

	จำนวน	ร้อยละ
● ไม่ยอมรับ ป.ก. ของต่างชาติ	3	6.52
● ยอมรับ ป.ก. บางชาติ	37	80.43
● ยอมรับ ป.ก. ของต่างชาติทุกชาติ	4	8.70
● อื่นๆ _____	2	4.35
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนของประกาศนียบัตรของต่างชาตินั้น เห็นว่ารัฐพิจารณายอมรับประกาศนียบัตรคนประจำเรือบางชาติจากการขาดแคลนคนเรือ โดยชาติที่ควรยอมรับประกาศนียบัตรคนประจำเรือ ควรให้การยอมรับประกาศนียบัตรคนประจำเรือไทยด้วย

ตารางที่ 4.4.4.7 นโยบายการเมือง

	จำนวน	ร้อยละ
● นโยบายปัจจุบันคืออยู่แล้ว	2	4.35
● ควรมีคณะกรรมการระดับชาติ	44	95.65
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนของนโยบายการเมืองนั้นควรมีคณะกรรมการระดับชาติ ที่ดูแลและรับผิดชอบในด้านนโยบายการส่งเสริม และแก้ไขปัญหาด้านพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 4.4.4.8 ใบอนุญาตใช้เรือ

	จำนวน	ร้อยละ
● ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ	7	15.22
● ใช้ใบอนุญาตใช้เรือต่อไป	25	54.35
● ใช้ใบอนุญาตใช้เรือต่อไป แต่ยกเลิกการตรวจเรือก่อนต่ออายุใบอนุญาต	14	30.43
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนของใบอนุญาตใช้เรื่อนั้นควรใช้ใบอนุญาตใช้เรือต่อไป และยังคงมีการตรวจเรือก่อนต่ออายุใบอนุญาต

ตารางที่ 4.4.4.9 การตรวจเรือ

	จำนวน	ร้อยละ
<ul style="list-style-type: none"> ● ให้กองตรวจเรือเป็นผู้ดูแล 	22	47.83
<ul style="list-style-type: none"> ● ให้สมาคมจัดชั้นเรือดูแลต่อครั้ง 	10	21.74
<ul style="list-style-type: none"> ● ให้สมาคมจัดชั้นเรือดูแลต่อลำ 	14	30.43
<ul style="list-style-type: none"> ● อื่นๆ _____ 	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนของ การตรวจเรือ นั้นควรให้กองตรวจเรือเป็นผู้ดูแลต่อไป

ตารางที่ 4.4.4.10 ผู้ที่ให้บริการรับจดทะเบียนเรือของรัฐ

	จำนวน	ร้อยละ
<ul style="list-style-type: none"> ● ให้เอกชนดำเนินการ 	3	6.52
<ul style="list-style-type: none"> ● ให้รัฐเป็นผู้ดูแลต่อไป 	43	93.48
<ul style="list-style-type: none"> ● อื่นๆ _____ 	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการในส่วนของ การผู้ที่ให้บริการรับจดทะเบียนเรือของรัฐ นั้นควรให้ผู้ประกอบการไทยมีสิทธิในการจดทะเบียนเรือเท่านั้น

ตารางที่ 4.4.4.11 ความเป็นสากลในกฎหมาย

	จำนวน	ร้อยละ
● กฎหมายที่มีอยู่ดี และเหมาะสมอยู่แล้ว	1	2.17
● กฎหมายที่มีอยู่เก่า และไม่ครอบคลุม ควรแก้ไข	45	97.83
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ ในส่วนของความเป็นสากลในกฎหมายนั้นเห็นว่ากฎหมายที่มีอยู่เก่า และไม่ครอบคลุม ควรแก้ไข

ตารางที่ 4.4.4.12 คุณสมบัติของเจ้าของเรือที่สามารถจดทะเบียนเรือไทย

	จำนวน	ร้อยละ
● เป็นคนไทยเท่านั้น	21	45.65
● เปิดให้ต่างชาติจดทะเบียนได้	2	4.35
● เปิดให้ต่างชาติจดทะเบียนได้โดยมีเงื่อนไข	23	50
● อื่นๆ _____	0	0
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของกลุ่มประชากรในด้านรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ ในส่วนของคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่สามารถจดทะเบียนเรือไทยนั้นเห็นว่าควรเปิดให้ต่างชาติจดทะเบียนได้โดยมีเงื่อนไข

ตารางที่ 4.4.4.13 สรุปรูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ
(Ideal Thai Ship Registry)

เรื่อง	รูปแบบสมมุติ	ร้อยละ
อากร และภาษีจากการซื้อเรือ	ควรได้รับการยกเว้นตาม BOI	63.04
ภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการขายเรือ	ควรได้รับการยกเว้นหากนำรายได้ไปซื้อเรือใหม่	97.83
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน	มีความเหมาะสมดีแล้ว	78.26
การให้บริการของรัฐในด้านการจดทะเบียนเรือ	รัฐควรปรับปรุง	95.65
สัญชาติคนประจำเรือ	พิจารณาจากการขาดแคลนคนเรือ และอนุญาตใช้คนเรือต่างชาติแทนได้	86.96
ประกาศณียบัตรของต่างชาติ	ยอมรับ ประกาศณียบัตร บางชาติ	80.43
นโยบายการเมือง	ควรมีคณะกรรมการระดับชาติ	95.65
ใบอนุญาตใช้เรือ	ใช้ใบอนุญาตใช้เรือต่อไป	54.35
การตรวจเรือ	ให้กองตรวจเรือเป็นผู้ดูแล	47.83
ผู้ที่ให้บริการรับจดทะเบียนเรือของรัฐ	ให้รัฐเป็นผู้ดูแลต่อไป	93.48
ความเป็นสากลในกฎหมาย	กฎหมายที่มีอยู่เก่า และไม่ครอบคลุม ควรแก้ไข	97.83
คุณสมบัติของเจ้าของเรือที่สามารถจดทะเบียนเรือไทย	เปิดให้ต่างชาติจดทะเบียนได้โดยมีเงื่อนไข	50

การให้บริการของกรมการขนส่งทางน้ำ - การจดทะเบียนเรือ

ข้อมูลด้านการให้บริการของรัฐ ตลอดจนกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือไทย ซึ่งโดยมี 5 ตัวเลือก จาก 1-5 โดยแต่ละตัวเลือก มีความหมายดังนี้

- 5 = ประทับใจ / ให้บริการได้ดีมาก
- 4 = พึงพอใจ / การให้บริการสูงกว่าความคาดหวัง
- 3 = ยอมรับได้ / การให้บริการตรงตามความคาดหวัง
- 2 = ไม่พึงพอใจ / การให้บริการต่ำกว่าการคาดหวัง
- 1 = ผิดหวัง / มีข้อบกพร่องมาก และควรมีการปรับปรุง

ตารางที่ 4.4.5.1 ท่านประเมินผลของการให้บริการของทางภาครัฐเป็นอย่างไร และมีข้อเสนออย่างไร - กงทะเบียนเรือ

	จำนวน					ค่าเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
ความสะดวกในการติดต่อ สถานที่	0	0	28	18	0	3.39
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	0	5	31	10	0	3.11
การให้คำปรึกษา ตลอดข้อเสนอแนะ	0	7	24	15	0	3.17
ความรวดเร็วในการให้บริการ	0	13	29	4	0	2.80
ระบบข้อมูลในการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	1	24	19	2	0	2.48
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	0	12	23	1	0	2.98
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	0	6	33	7	0	3.02
การให้บริการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	0	11	30	5	0	2.87
การให้บริการที่ครบวงจร	5	21	10	10	0	2.54
ความเหมาะสมของระยะเวลาในการให้บริการ	3	14	26	3	0	2.63
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	0	4	17	19	6	3.59
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการ	4	26	14	2	0	2.30

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ต่างๆ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มประชากรยอมรับได้ต่อการให้บริการของกงทะเบียนเรือในการจดทะเบียนเรือ

ตารางที่ 4.4.5.2 ท่านประเมินผลของการให้บริการของทางภาครัฐเป็นอย่างไร และมีข้อเสนอ
อย่างไร - กองตรวจเรือ

	จำนวน					ค่าเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
ความสะดวกในการติดต่อ สถานที่	0	0	27	19	0	3.41
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	0	3	23	20	0	3.37
การให้คำปรึกษา ตลอดข้อเสนอนะ	0	2	25	18	1	3.39
ความรวดเร็วในการให้บริการ	2	6	22	16	0	3.13
ระบบข้อมูลในการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	2	22	14	2	6	2.74
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	1	8	30	7	0	2.93
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	0	5	35	6	0	3.02
การให้บริการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	0	4	29	13	0	3.20
การให้บริการที่ครบวงจร	4	16	16	10	0	2.70
ความเหมาะสมของระยะเวลาในการให้บริการ	3	9	22	12	0	2.93
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	0	1	10	27	8	3.91
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่ออำนวยความสะดวกใน การดำเนินการ	5	26	8	6	1	2.39

จากตารางจะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยของความเห็นที่ได้ต่างๆ แสดงให้เห็นว่ากลุ่มประชากรยอมรับ
ได้ต่อการให้บริการของกองตรวจเรือในการจดทะเบียนเรือ

ตารางที่ 4.4.5.3 หากท่านซื้อเรือลำต่อท่านสนใจที่จะจดทะเบียนเรือสัญชาติใด

	จำนวน	ร้อยละ
● ยังคงจดทะเบียนไทยต่อ	44	95.65
● เปลี่ยนไปชักธงสิงคโปร์	1	2.17
● ยังไม่แน่ใจ	1	2.17
รวม	46	100

จากตารางจะเห็นว่า ค่าคะแนนของเจตจำนงของกลุ่มประชากรยังคงจดทะเบียนเป็นเรือ
ไทยต่อไป และมี 1 บริษัทที่แสดงเจตจำนงที่จะไปจดทะเบียนสิงคโปร์ และอีก 1 บริษัทที่ยังไม่
แสดงเจตจำนงในการจดทะเบียนเรือ

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 อภิปรายผลการวิจัย

ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ นั้นจัดได้ว่าเป็นการลงทุนอย่างหนึ่งในการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล เพราะการจดทะเบียนเรือนั้นมีต้นทุนในการจดทะเบียนและต้นทุนในการบริหารกองเรือเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของสัญญาเรือที่ตนจดทะเบียนอยู่นอกจากนั้นยังมีส่วนที่เพิ่มหรือลดศักยภาพในการแข่งขันดั่งนั้นองค์ประกอบในการเลือกจดทะเบียนเรือไทยมีดังต่อไปนี้

5.1.1 ปัจจัยทางการเงิน

ก. กรณีเรือที่ขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศ หรือชายฝั่ง

พิจารณาจากเงินลงทุนของผู้ประกอบการ เพราะมีผลต่อ ขนาดของเรือ และอายุของเรือ และจากการที่ผู้ประกอบการไทยนั้นมีทุนที่จำกัด เรือส่วนใหญ่จึงเป็นเรือที่อายุน้อย แต่มีต้นทุนในการดูแลที่สูง และหากเจ้าของเรือต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการซื้อเรือใหม่นั้น ทางผู้ให้กู้ อาจมีเงื่อนไขในกาจดทะเบียนเรือให้เป็นสัญชาติเดียวกันกับผู้ให้กู้เพื่อประโยชน์ต่อผู้ให้กู้ในกรณีที่ต้องขึ้นศาลในกรณีข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้นได้ และการที่กฎหมายของไทยไม่กำหนดอายุของเรือ และอายุการใช้งานของตามประเภทของเรือด้วยแล้ว จึงทำให้ผู้ประกอบการไทยส่วนหนึ่งเห็นประโยชน์ในส่วนนี้โดยที่ซื้อเรือเก่ามาจดทะเบียน

ข. กรณีเรือที่รับขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบการที่รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมี ข้อจำกัดในด้านการให้บริการมากในการพิจารณาซื้อเรือมาให้บริการลูกค้า ที่ต้องคำนึงถึงอายุเรือที่น้อยลงก่อให้เกิดความมั่นใจในการขนส่งของลูกค้านั่นเอง อีกทั้งภาระในด้านเบี้ยประกันที่ต่ำ และที่สำคัญคือโอกาสในการแข่งขันในธุรกิจกับต่างชาติ หากพิจารณาตามปัจจัยข้างต้น ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องซื้อเรือที่มีอายุน้อย และมีขนาดที่ใหญ่ขึ้น ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก และผู้ประกอบการบางรายจำเป็นต้องขอกู้จากสถาบันการเงินของรัฐ หรือเอกชน โดยที่ผู้ให้กู้จะเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขในการให้กู้ว่าจะต้องนำเรือที่ซื้อไปจดทะเบียนประเทศไหน โดยพิจารณา

จาก กฎหมายการให้กู้ยืมเพื่อในการซื้อเรือ ในกรณีเกิดของพิพาทขึ้น จะสามารถสั่งกักเรือลำนั้นได้ใหม่ เป็นต้น

ค. เจอใจของผู้ให้กู้เงิน โดยผู้ขอกู้ยืมเงินเพื่อไปซื้อเรือลำใหม่ต้องปฏิบัติตาม เนื่องจากผู้ให้กู้บ้ำงรายต้องการลดความเสี่ยงจากการผู้กู้ หากผู้ให้กู้เกิดข้อพิพาทกับผู้ขอกู้ยืมเมื่อใด ก็ตามผู้ให้กู้สามารถที่สั่งกักเรือลำนั้นที่ท่าเรือใด ๆ ก็ได้ ซึ่งเป็นการบังคับให้ผู้ขอกู้ชำระหนี้ใด ซึ่งกฎหมายของไทยยังไม่ครอบคลุมในจุดนี้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผู้ให้กู้ได้ หากเรือลำนั้นอยู่ต่างประเทศแต่ไม่สามารถที่จะสั่งกักเรือได้

5.1.2 ปัจจัยในด้านต้นทุน

1. ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ นั้นเริ่มตั้งแต่ค่าใช้จ่ายที่ต้องเตรียมการ เพื่อให้ได้มาซึ่งคุณสมบัติตามที่กฎหมายของประเทศที่จดทะเบียนนั้นกำหนด
2. ภาษี และอากรที่ผู้ประกอบการต้องเสีย ในการซื้อเรือใหม่
3. ค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือก่อนการจดทะเบียน ซึ่งมีความแตกต่างกัน ระหว่างเรือเดินชายฝั่งกับเรือเดินต่างประเทศ ตรงที่ค่าใช้จ่ายและจุดประสงค์การนำเรือมาใช้ ดังนี้

3.1 เรือเดินชายฝั่ง

เรือเดินชายฝั่งของไทยส่วนใหญ่แล้วจะไม่ใช้สถาบันตรวจเรือต่างชาติ เพื่อการตรวจเรือ อันเนื่องจาก

- ค่าใช้จ่ายที่สูง หากเปรียบเทียบกับกรตรวจเรือของกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี จึงทำให้เจ้าของเรือสนใจนำเรือของตนมาตรวจเรือภายใต้การรับรองของกองตรวจเรือ
- การตรวจเรือของสถาบันต่างชาติ ค่อนข้างที่จะเข้มงวด และกองเรือชายฝั่งของไทยส่วนใหญ่จะเป็นเรือเก่า จึงทำให้เรือแต่ละลำไม่สามารถผ่านการตรวจสอบเรือของสถาบันตรวจเรือนั้นๆ ได้ จนกว่าจะทำการแก้ไขให้เป็นไปตามกฎระเบียบของการตรวจเรือ จึงทำให้เจ้าของเรือชายฝั่งของไทยมีความสนใจที่จะให้กองตรวจเรือ กรมการขนส่งทางน้ำเป็นผู้ตรวจเรือ และยอมรับการรับรองจาก กองตรวจเรือ (TG) ซึ่งการตรวจเรือของรัฐไทยจะให้ความช่วยเหลือและอะลุ่มอล่วยในการตรวจเรือมากกว่า
- ถึงแม้ว่าใบรับรองของกรมการขนส่งทางน้ำ หรือ TG นั้นยังไม่ได้รับการยอมรับผลการตรวจเรือของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีว่ามีมาตรฐานตามข้อกำหนดของ สมาคมสถาบันตรวจเรือ (IACS) แต่อย่างไรก็ตามการที่เรือเดินภายในประเทศจึงไม่มีผลกระทบต่อการค้าเนินธุรกิจของเจ้าของเรือ

3.2 เรือเดินระหว่างประเทศ

เรือเดินระหว่างประเทศของไทยส่วนใหญ่แล้วจำเป็นต้องใช้สถาบันตรวจเรือต่างชาติ ทำการตรวจเรือ เนื่องจาก

- นานาชาติยอมรับผลการตรวจเรือ และลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าก็จะพิจารณาในจุดนี้ด้วยนอกจากความมั่นใจในความปลอดภัยต่อสินค้าของตน อีกทั้งยังเปรียบประกันภัยสินค้าที่เสียก็จะต่ำลงมา

- การยอมรับของผลการตรวจเรือของเจ้าหน้าที่ของรัฐในเมืองท่าต่างๆ จึงทำให้เรือเข้าออกได้ง่ายขึ้น ทำให้เรือไม่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการรอเพื่อเข้าออกเมืองท่าและเพิ่มโอกาสที่จะทำรอบการขนส่งสินค้ามากขึ้น

- ดังนั้นเมื่อเจ้าของเรือนำเรือของคนมาจดทะเบียนไทย ตามข้อกำหนดแล้วเจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องขึ้นเรือ เพื่อทำการตรวจเรือก่อน เพื่อออกหนังสือว่าผ่านการตรวจเรือแล้ว และนำหนังสือสำคัญนี้ไปประกอบการจดทะเบียนเรือต่อไป และเหตุที่ต้นทุนของเจ้าของทะเบียนเพิ่มขึ้นดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายล่าช้าขึ้นในการตรวจเรือเนื่องจากเจ้าหน้าที่รัฐไม่ยอมรับผลการตรวจของสถาบันตรวจเรือต่างชาติ

2. เนื่องด้วยเรือส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ที่เมืองท่าไทยขณะที่ทำการขอสัญชาติ การตรวจเรือของเจ้าหน้าที่จะต้องบินไปตรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และการรับรองเจ้าหน้าที่รัฐนั้นสูงกว่าค่าใช้จ่ายการจดทะเบียนเรือที่จ่ายให้กับรัฐเสียอีก

3. ค่าเสียเวลาเรือ(Demurrage) ที่ต้องเสียไปเนื่องจากขั้นตอนในการตรวจเรือ และ การจดทะเบียนเรือ

4. เสียโอกาสในการขนส่งสินค้า

- ต้นทุนด้านคนประจำเรือ อันเนื่องมาจากค่าแรงของคนประจำเรือไทยนั้นค่อนข้างต่ำ จึงเป็นการลดต้นทุนในการดำเนินงาน

- สำหรับเรือเดินต่างประเทศไม่มีกฎหมายบังคับให้จดทะเบียนเรือตามสัญชาติของเจ้าของเรือ ดังนั้นการเลือกจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติอื่นนอกจากสัญชาติไทยจึงย่อมทำได้

4. ต้นทุนในการจ้างงานคนประจำเรือไทย นับว่าเป็นต้นทุนที่ถูกมากหากเปรียบเทียบกับ คนประจำเรือในชาติอื่น และที่สำคัญคือการสื่อสารกับเจ้าของเรือ

5. จากการที่กฎหมายกำหนดให้การขนส่งสินค้าภายในประเทศให้กับเรือไทยเท่านั้น จึงทำให้ผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศจะต้องจดทะเบียนเรือไทยเท่านั้น

5.1.3 ปัจจัยในด้านผลประโยชน์อันเกิดจากการจดทะเบียนเรือ

1. การได้สิทธิประกอบธุรกรรมในด้านการให้บริการ และการขนส่งสินค้าในน่านน้ำไทย
2. ปัจจัยในนโยบายบริษัทอันเกิดจากการการจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์
3. ปัจจัยในด้านสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐ
 - การสงวนสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ และสินค้ารัฐบาลที่นำเข้าจากต่างประเทศให้เรือไทย
 - ได้รับการสนับสนุนในด้านภาษี จากรัฐ
4. การที่เป็นเรือไทยสำหรับเรือเดินชายฝั่ง นั้นได้รับสิทธิพิเศษที่ไม่ต้องใช้นำร่องของรัฐในการเข้า ออกท่าเรือแม่น้ำต่างๆ โดยที่นายเรือลำนั้น สามารถนำเรือเข้าร่องน้ำได้โดยหรือที่เรียกว่านำร่องพิเศษ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือ
5. คนประจำเรือไทย มีค่าแรงต่ำ จัดได้ว่าเป็นข้อดีอย่างยิ่งในการเพิ่มผลกำไรต่อผู้ประกอบการ

5.1.4 ปัจจัยในด้านการแข่งขัน และการดำเนินธุรกิจ ตามประเภทของการขนส่ง และประเภทของเรือ

- ก. กรณีเรือที่ขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศ หรือชายฝั่ง
 - เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) นับว่าเป็นกองเรือของไทยที่มีจำนวนมาก และถูกระเบียบในการจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีอยู่เหมาะสมดี ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอายุของเรือที่มีอายุมาก หากเป็นต่างประเทศอาจจะตั้งปลดระวางเนื่องด้วยอายุของเรือแต่สำหรับกฎหมายเรือไทยไม่ได้กำหนดข้อบังคับในส่วนนี้ อีกทั้งการที่ไทยเรายังไม่เข้าร่วมอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งส่วนหนึ่งจะเป็นอนุสัญญาในด้านการติดตั้งเครื่องมือป้องกันการเกิดมลภาวะอันอาจเกิดขึ้นจากการขนส่งโดยเรือน้ำมัน จึงทำให้เจ้าของเรือไทยไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

- เรือสินค้าเทกอง (Bulk Carrier) และ เรือสินค้าทั่วไป (General Cargo) นับว่าเป็นกองเรือที่มีจำนวนมากอีกประเภทหนึ่งหากรวมถึงเรือที่ขนส่งที่วิ่งจากลำน้ำออกสู่ทะเล และกฎระเบียบในการจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีอยู่เหมาะสมดีเหมาะสมกับการดำเนินงาน
- เรือคอนเทนเนอร์ (Container) ของไทยที่วิ่งตามชายฝั่งนั้นมีอยู่ไม่มากนัก และผู้ประกอบการยังคงมีความยอมรับในกฎระเบียบของรัฐที่มีอยู่

ข. กรณีเรือที่รับขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

- เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) นับว่าเป็นกองเรือของไทยมีกองเรือประเภทนี้น้อยที่สุด และเป็นภาคธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าของกฎหมายไทย โดยจะเห็นว่าการขนส่งสินค้าที่เป็นน้ำมันนั้นเป็นสินค้าอันตรายประเภทหนึ่ง ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลภาวะจากการขนส่งสินค้าได้ จึงจำเป็นต้องให้มีกฎระเบียบให้รัดกุม เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยการลงนามติดออกใบอนุญาต และการที่ไทยยังไม่ได้เข้าร่วมอนุสัญญาต่างๆ นั้นส่งผลต่อการพิจารณาเรือเข้าท่าเรือน้ำมันของต่างประเทศ ซึ่งเรือไทยมีโอกาสที่จะไม่ได้รับการยอมรับเข้าท่าต่างประเทศสูง นอกจากนั้นท่าเรือน้ำมันส่วนใหญ่เจ้าของจะเป็นผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลกก็จะมีกฎระเบียบในการพิจารณาเรือเข้าเทียบท่าของตนเช่นกัน จึงถือได้ว่ากฎระเบียบเรือไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวยในการมีกองเรือน้ำมันที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- เรือสินค้าเทกอง (Bulk Carrier) และ เรือสินค้าทั่วไป (General Cargo) ของไทยนับว่าเป็นกองเรือที่มากที่สุดซึ่งประกอบด้วยบริษัทที่มีขนาดกองเรือที่ใหญ่ อันได้แก่บริษัท โทริเซน บริษัท ยูนิไทย บริษัท ฟริเชิส และ บริษัท จูชา โดยให้บริการรับขนส่งสินค้าที่มีเส้นทางประจำ (Liner) และประเภทที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำ (Tramps) ซึ่งปัจจัยในการจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นส่วนหนึ่งคือด้านการประกอบการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แต่เพื่อไทยผู้ถือหุ้นเกิดความมั่นใจในการถือครองหุ้น การที่มีเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย นอกนั้นยังได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้าของรัฐบาลสำหรับเส้นทางที่ให้บริการก็มีส่วนในการตัดสินใจจดทะเบียนเป็นเรือไทยเช่นกัน โดยเฉพาะเรือประเภทรับขนส่งสินค้าที่ไม่ประจำเส้นทาง และไม่เข้าไทยเลย ซึ่งเรือ ในกลุ่มนี้สำหรับต่างชาติ จะนิยมจดทะเบียนเป็นสัญชาติธง

สะดวก ซึ่งเจ้าหน้าออกเรือต้องยอมรับผลที่เกิดจากเข้มงวดในการเข้า ออก ประเทศต่างๆ และเบี้ยประกันที่สูง การชักธงไทยจะเป็นการแก้ไขข้อเสียเปรียบในการแข่งขันนั้น นอกจากนั้นระบบการตรวจสอบของภาครัฐไทย ยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร การจดทะเบียนเป็นเรือไทยจึงจัดได้ว่าเป็น ประโยชน์ มากกว่าข้ออุปสรรคเล็กน้อยที่ต้องปฏิบัติตาม และข้อปฏิบัติใด ที่ไม่อาจทำได้ หรือจำเป็นต้องละเมิด ก็สามารถชี้แจงให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ ทราบที่หลังได้

- เรือคอนเทนเนอร์ (Container) เป็นกองเรือที่มีมากเป็นอันดับรองลงมา จาก เรือสินค้าแทกอง (Bulk Carrier) และ เรือสินค้าทั่วไป (General Cargo) จะ เห็นว่าความต้องการประเภทเรือบรรทุกสินค้าเปลี่ยนไป โดยมีความ ต้องการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้น ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียน เรือของเจ้าของเรือจากประกอบธุรกรรม การขนส่งสินค้าทางตู้คอนเทนเนอร์ ปัจจัยสำคัญคือเวลาซึ่งเวลาในการเข้าเทียบเรือสินค้าประเภทนี้จึงมีความ จำเป็นอย่างมาก และการที่เรือไทยเป็นเรือ Feeder ที่ต้องทำการขนถ่าย สินค้าที่ทำเรือ (Transshipment) ซึ่งในย่านเอเชีย นั้น มีอยู่ด้วยกัน 2 ที่คือ สิงคโปร์ และ ฮองกง ในการจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ภาครัฐจะให้สิทธิ พิเศษในการเทียบท่า

5.1.5 ปัจจัยในด้านอื่นๆ เช่น ภาวะ และหน้าที่ผูกพันอันเกิดจากการจดทะเบียนเรือ

การยอมรับต่อผลกระทบในส่วนของต้นทุนระยะยาวตลอดอายุการจดทะเบียนเรือ ชาตินั้นๆ อีกทั้งภาระหน้าที่ และเงื่อนไขต่าง ที่เจ้าของเรือต้องปฏิบัติ ยอมรับอันเนื่องจากข้อจำกัด ในด้านต่างๆ ของรัฐเจ้าของทะเบียนดังนี้

(1) มาตรฐานของเรือก่อนจดทะเบียนสูงหรือต่ำดูได้จากกฎระเบียบที่รัฐผู้รับจด ทะเบียนเป็นผู้กำหนด ซึ่งเรือที่จะสารรถจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ได้นั้นเรือลำนั้นต้องมีมาตรฐาน ที่สูง ต่างกับของไทย เรือที่จะนำมาจดทะเบียนเรือไทยได้นั้นไม่จำเป็นที่มีมาตรฐานสูงมากนัก เพราะหากว่าภาครัฐกำหนดคุณสมบัติไว้สูงไป ก็จะทำให้ผู้ประกอบการไทยที่มีทุนที่จำกัดไม่ สามารถนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ ซึ่งภาครัฐได้ช่วยเหลือโดยการกำหนดคุณสมบัติเรือที่ ไม่สูงเกินไปนักพอที่เจ้าของเรือไทยจะนำเรือของตนมาจดทะเบียนได้ และตรงจุดนี้เองที่ทำให้ มาตรฐานเรือไทยในสายตาของต่างชาติว่าเป็นเรือที่มีมาตรฐานต่ำและไม่ค่อยยอมรับในด้านความ ปลอดภัยเท่าใดนัก

(2) การตรวจเรือ สำหรับเรือที่มีมาตรฐานสูงและเป็นเรือใหม่ไม่คอยจะมีปัญหาในการตรวจสภาพเรือก่อนจดทะเบียนเท่าใดนักทำให้เรือที่จดทะเบียนเรือสิงคโปร์ที่มีมาตรฐานสูงอยู่แล้วไม่จำเป็นที่จะต้องได้รับการตรวจเพิ่มเติมจากเจ้าหน้าที่ของรัฐและสามารถที่จะยอมรับผลการตรวจเรือจากสถาบันตรวจเรือมาใช้ในการพิจารณาในการตรวจสภาพเรือได้เลย และต้องยอมรับว่าเรือไทยก่อนที่จะนำมาจดทะเบียนเรือไทยนั้นเก่าและเรือบางลำไม่ได้รับการรับรองจากสถาบันตรวจเรือก่อนนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย จึงจำเป็นที่เจ้าหน้าที่ของรัฐเองต้องขึ้นไปตรวจเรือก่อนออกทะเบียนเรือชั่วคราว และตรวจเรืออีกครั้งหลังจากการเข้าอยู่ จึงทำให้ขั้นตอนนี้ต้องใช้เวลามากและหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะการรับเรือเข้ามาจดทะเบียนไทยนั้นยังเป็นความรับผิดชอบในการดูแลความปลอดภัยให้กับกองเรือของตน

(3) ขั้นตอนการปฏิบัติอันเนื่องมาจากข้อกำหนดทางด้านกฎหมาย อาทิเช่น การทำสัญญาว่าจ้างคนประจำเรือที่ต้องทำสัญญาจ้างงานที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และ ใบอนุญาตใช้เรือที่ยังต้องมีทำทุกครั้งที่ต้องเปลี่ยนนายประจำเรือ หรือต้นกลเรือ และ อายุใบอนุญาตใช้เรือที่มีอายุเพียง 1 ปี และต้องทำการตรวจเรือทุกครั้งที่ต้องต่ออายุที่ระบุในข้อบังคับของกฎหมาย ซึ่งในปัจจุบันทางเจ้าหน้าที่ของรัฐได้แก้ไขในกาปฏิบัติในบางจุด แต่การในส่วนกฎหมายต้องรอการแก้ไขต่อไป ในส่วนของข้อบังคับในจุดนี้ทางประเทศสิงคโปร์ไม่มีเหมือนเรา จึงทำให้เจ้าของเรือสิงคโปร์ไม่มีภาระในการปฏิบัติในจุดนี้ และ ไม่เหมาะสมกับเรือที่วิ่งระหว่างประเทศ แต่สำหรับเรือไทยแล้วส่วนใหญ่จะเป็นเรือเดินชายฝั่ง กฎระเบียบนี้จึงพอรับได้ แต่หากว่ากองเรือไทยที่วิ่งระหว่างประเทศมากขึ้นจะเป็นอุปสรรคต่อการประกอบการของภาคเอกชน

(4) คนประจำเรือ ตามกฎระเบียบข้อหนึ่งของการเป็นเรือไทยในส่วนของคนประจำเรือที่ต้องให้มีอัตราส่วนคนประจำเรือสำหรับเรือไทยอย่างน้อย 50 เปอร์เซ็นต์ที่ต้องเป็นคนประจำเรือไทยตามเจตนาของกฎหมายนับว่าเป็นการดีต่อการส่งเสริมให้กองเรือไทยได้ทำงานบนเรือไทยเป็นการส่งเสริมอาชีพ และสร้างรายได้ให้กับประเทศส่วนหนึ่ง ปัจจุบันกองเรือไทยยังขาดแคลนคนประจำเรือทั้ง ในระดับนายประจำเรือเป็นจำนวนมาก และนี่ยังคงเป็นสาเหตุหนึ่งที่เจ้าของเรือไทยต้องการให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหาในระยะยาวที่ต้องมีสถาบันที่ผลิตคนประจำเรือให้เพียงพอต่อการเติบโตของกองเรือ และในระยะสั้นในกรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถที่จะหาคนประจำเรือไทยมาทำงานได้และจำเป็นต้องจ้างคนเรือต่างชาติเข้ามาทำงาน และยังคงติดขัดในขั้นตอนของการพิจารณาประกาศนียบัตรของคนเรือต่างชาติที่ต้องใช้เวลาในการพิจารณาค่อนข้างนาน จะเห็นว่าหากว่าประเทศมีกองเรือที่ใหญ่แต่กลับขาดคนประจำเรือไทยที่เพียงพอเรือก็ไม่อาจให้บริการต่อไปได้ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ที่ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือเหตุเพราะแรงงานด้านคนประจำเรือที่มีอยู่คงไม่เพียงพอให้กับกองเรือที่มีอยู่ในขณะนี้

5.2 การวิเคราะห์การจดทะเบียนเรือไทยในด้านความเหมาะสมในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางทะเล

ก. จุดแข็ง (Strength-S)

1. คนประจำเรือไทยสามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่า
2. บริษัทเรือไทยมีความสะดวกในการสื่อสาร กับเจ้าหน้าที่รัฐ
3. มีต้นทุนในการจดทะเบียนที่ต่ำกว่าหากคิดตามกฎระเบียบที่รัฐกำหนด
4. ภาครัฐเริ่มให้การสนใจและทำการแก้ไข
5. บริษัทเรือไทยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นเรือขนส่งขนาดเล็ก และวิ่งในประเทศ
6. การตรวจเรือของรัฐมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า หากเทียบกับสถาบันตรวจเรือของต่างชาติ

ข. จุดอ่อน (Weakness-W)

1. กฎหมายของไทยล้าสมัย และไม่ครอบคลุม
2. ขาดข้อมูลด้านสารสนเทศในการจดทะเบียนเรือ
3. ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการรู้จักธุรกิจพาณิชย์นาวี
4. ขาดการวิจัย และพัฒนาเทคโนโลยีการจัดการไม่ทันสมัย ทั้งในส่วนภาครัฐและเอกชน
5. คนประจำเรือขาดทักษะการใช้ภาษาต่างประเทศ และเปลี่ยนงานบ่อย
6. ขาดแคลนคนประจำเรือ เนื่องจากสถาบันที่ผลิตคนเรือมีไม่เพียงพอ อีกทั้งจากการที่ต้องเร่งผลิตคนประจำเรือภายใต้สถาบันที่มีจำนวนจำกัดจึงทำให้คนประจำเรือที่ผลิตได้มีความรู้ความสามารถในวิชาชีพทางเรือ หรือคุณภาพแย่ง
7. ความต้องการขนส่งสินค้าทางน้ำของไทย ในปัจจุบันมีความต้องการเรือบรรทุกสินค้าประเภทตู้สินค้ามากขึ้น แต่กองเรือไทยเราส่วนใหญ่เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปมากจึงไม่ตรงตามความต้องการของตลาด

ค. โอกาส (Opportunity-O)

1. ปริมาณการค้าระหว่างประเทศ มีแนวโน้มเติบโตขึ้น
2. รัฐบาลควรมีนโยบายส่งเสริมการเดินทางเรือไทยในลักษณะที่ยั่งยืนในการสนับสนุน
3. ความต้องการบริการของผู้ใช้บริการมีความหลากหลายมากขึ้น
4. ความต้องการคนประจำเรือที่มีคุณภาพสูงขึ้น และจำนวนมากขึ้น

ง. อุปสรรค (Treat-T)

1. ขาดแคลนแหล่งเงินทุนภายในประเทศ
2. กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจบางฉบับยังล้าสมัยและไม่เป็นสากล
3. ขาดการยอมรับเรือไทย เนื่องจากการไม่เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาต่างๆ
4. ขาดข้อมูลและระบบสารสนเทศเพื่อใช้ในการจดทะเบียนเรือ
5. ขาดหน่วยงานระดับชาติเพื่อทำหน้าที่ส่งเสริมกิจการพาณิชย์วิให้เป็นเอกภาพ
6. สถาบันการเงินภายในประเทศที่มีความเชี่ยวชาญหรือคุ้นเคยกับการปล่อยสินเชื่อธุรกิจพาณิชย์นาวียังมีไม่พอ

5.3 สรุปปัญหา และข้อเสนอแนะ

5.3.1 การจดทะเบียนเรือ

ก. ปัญหาและอุปสรรค ที่สำคัญในการจดทะเบียนเรือ ได้แก่

- การจดจำนองเรือในต่างประเทศ : ไม่สามารถจดจำนองเรือได้ในเวลาเดียวกันกับการส่งมอบเรือ ทำให้เจ้าของเรือไม่ได้รับความสะดวก เกิดความล่าช้า และเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
- อายุใบอนุญาตใช้เรือ : การตรวจเรือเพื่อขอใบอนุญาตใช้เรือต้องทำทุกปี ทั้งที่เรือทุกลำที่ได้รับการจัดชั้นเรือกับสถาบันตรวจเรือได้รับการตรวจเรือตามข้อบังคับของสมาคมนานาชาติอยู่แล้ว จึงเป็นการซ้ำซ้อนและเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายแก่เจ้าของเรือ
- คนประจำเรือ : ความยุ่งยากในการแก้ไขใบอนุญาตใช้เรืออันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงนายเรือและต้นกล การที่ต้องนำคนเรือต่างชาติไปแสดงตัวในการขอประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือต่างชาติ และการทำสัญญาลูกเรือกรณีที่เรือไม่ได้เข้ามาในประเทศไทย
- การให้บริการรับจดทะเบียนเรือไทย ความล่าช้าตลอดขั้นตอนต่างๆ ในการยื่นขอจดทะเบียนเรือ ควรปรับลดเอกสาร หรือขั้นตอนที่ไม่จดทะเบียนและยอมรับการยื่นเอกสารทางโทรสารหรืออีเมล

- เทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการของภาครัฐ ในด้านเอกสาร ด้านคุณสมบัติ และประวัติของเรือ ตลอดจนการยื่นใบคำร้องทางอินเทอร์เน็ต
- การขอ Call Sign จากกรมไปรษณีย์โทรเลข ความล่าช้า ควรให้กรมการขนส่งทางน้ำสามารถที่จะออกเองได้ แล้วจึงค่อยนำส่ง รายชื่อ Call Sign ให้กับกรมไปรษณีย์โทรเลขดำเนินการต่อไป

ข. ข้อเสนอแนะ การจดทะเบียนเรือ ได้แก่

- การจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ : เอกสารประกอบการจดทะเบียนเรือควรอนุญาตให้ใช้สำเนาโดยการสื่อสารทางโทรสาร แล้วนำตัวจริงไปแสดงภายหลังเพื่อให้เกิดความสะดวกในการซื้อเรือ การจดทะเบียนเรือและการทำธุรกิจขนส่งทางทะเลของเรือที่มีการจดทะเบียน
- อายุใบอนุญาตใช้เรือ : ควรยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือตาม พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยถือปฏิบัติเช่นเดียวกันกับนานาประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่มีใบอนุญาตใช้เรือ แต่จะมีเอกสารที่จำเป็นต้องมีสำหรับการระบุนิติฐานะเรือลำนั้นตามสากล คือ ใบทะเบียนเรือ (Ship Registry Certificate) ที่สามารถใช้ได้ตลอดจนกว่าจะมีการขายหรือการถอนสัญชาติเรือ
- แก้ไข พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ยกเลิก ใบอนุญาตใช้เรือ(หน่วยงาน : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)
- การทำสัญญาคนประจำเรือ ควรผ่อนปรนให้การเปลี่ยนแปลงนายเรือและต้นกล ดำเนินในลักษณะการทำสัญญาคนประจำเรือตามแบบฟอร์มที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนด โดยนายเรือเป็นผู้ดำเนินการเอง แล้วนำมาตรวจสอบภายหลัง
- การรับรองประกาศนียบัตรของทุกรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา STCW ที่ยังไม่หมดอายุโดยไม่มีเงื่อนไข เพื่อความสะดวกในการประกอบธุรกิจเดินเรือ
- การให้บริการรับจดทะเบียนเรือไทย ความล่าช้าตลอดขั้นตอนต่างๆ ในการยื่นขอจดทะเบียนเรือ ควรปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทยรวมถึงระเบียบการขอเข้าเรือเข้า และออก เพื่อรับส่งสินค้าโดยให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service)

- ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเพื่อให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Services) และใช้เวลาสั้นเหมือนเหมือนกับในต่างประเทศ (หน่วยงาน : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)
- เทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการของภาครัฐ ในด้านเอกสาร ด้านคุณสมบัติ และประวัติของเรือ ตลอดจนใบคำร้องต่างๆ ความทันสมัยในการควรรนำระบบ Online มาใช้ในการจัดการ และสืบค้นเอกสารทั้งในส่วนประวัติของนิติบุคคล เจ้าของเรือ ตลอดจน การเชื่อมต่อข้อมูลกับสถาบันตรวจเรือ ในการสืบประวัติ ตลอดจนคุณสมบัติของเรือที่จะนำมาจดทะเบียนเรือ เพื่อลดขั้นตอน และเอกสารในการขอจดทะเบียน ในส่วนของเอกสารแบบฟอร์มต่างๆ ที่ทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีต้องใช้ ควรให้มีแบบฟอร์มนั้นๆ บนระบบ อินเทอร์เน็ต ผู้ที่มีความประสงค์ที่จะจดทะเบียนเรือสามารถที่จะกรอกข้อมูลและสามารถติดต่อจดทะเบียนเรือได้ และทางกรมการขนส่งทางน้ำควรรให้การผ่อนผันและดำเนินการ เพื่อความสะดวกต่อการประกอบธุรกิจเดินเรือ
- อนุญาตให้มีการจดทะเบียนเรือซึ่งอยู่ภายนอกราชอาณาจักรได้ โดยไม่จำเป็นต้องให้มีการนำเรือเข้ามาในประเทศและผ่านพิธีศุลกากรขาเข้าก่อนการดำเนินการจดทะเบียน
- ปรับปรุงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตรวจสภาพเรือเรือพาณิชย์และการออกใบอนุญาตใช้เรือให้สอดคล้องกัน และอนุญาตให้บริษัทที่เป็นสมาชิกของสมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (IACS) ตรวจเรือเพื่อจัดชั้นเรือ โดยไม่ต้องมีการตรวจสภาพซ้ำโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ผ่อนผันให้มีการตรวจสอบคุณสมบัติของคนประจำเรือในขณะที่ทำงานบนเรือที่กำลังอยู่ที่ต่างประเทศ
- อนุญาตให้องค์กรภาคเอกชนมีส่วนร่วมหรือได้รับมอบอำนาจกระทำการแทนเจ้าหน้าที่ของรัฐในกิจการบางอย่าง ซึ่งรัฐมีบุคลากรไม่เพียงพอ หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นอยู่ห่างไกลและบริการของรัฐไม่มีสาขาครอบคลุมถึงซึ่งจะเป็นบริการที่สะดวกรวดเร็วกว่า เช่น การออกใบรับรองตรวจสภาพเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ เป็นต้น

- การจดจำนองเรือในต่างประเทศ เอกสารประกอบการจดทะเบียนเรือควรอนุญาตให้สามารถใช้สำเนาโดยใช้การสื่อสารทางโทรสาร แล้วจึงนำตัวจริงไปแสดงภายหลังเพื่อให้เกิดความสะดวกในการซื้อเรือ การจำนองเรือ และการทำธุรกิจขนส่งทางทะเลของเรือที่มีการจดจำนอง
- ควรยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือไทย โดยถือปฏิบัติเช่นเดียวกับนานาประเทศซึ่งส่วนใหญ่จะไม่มีใบอนุญาตใช้เรือ แต่จะมีเอกสารที่จำเป็นต้องมีสำหรับระบุสัญชาติของเรือลำนั้นที่เป็นสากล คือใบทะเบียนเรือ
- ควรผ่อนปรนให้การเปลี่ยนแปลงนายเรือและต้นกล ดำเนินการในลักษณะการทำสัญญาคนประจำเรือตามแบบฟอร์มที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนด โดยนายเรือเป็นผู้ดำเนินการได้เองแล้งนำมาตรวจสอบภายหลัง

5.3.2 กฎหมายพาณิชยนาวี

กฎหมายภายในประเทศที่ควรได้รับการพิจารณาปรับปรุงมีดังนี้

- พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 : มีบางประเด็นที่ควรทำการแก้ไข ได้แก่
 - (1) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือซึ่งยังไม่มีบทบัญญัติที่ให้สถาบันการเงินต่างประเทศหรือเจ้าหนี้ต่างประเทศที่ได้ให้การกู้ยืมเงินหรือให้สินเชื่อแก่เจ้าของเรือให้มีสิทธิเรียกร้องขอกักเรือได้
 - (2) การปล่อยเรือที่ถูกกัก ซึ่งควรพิจารณาให้ลูกหนีนำหลักทรัพย์ประเภทอื่นมาเป็นหลักประกันแทนเงินได้เพื่อลดภาระให้กับเรือไทยที่ถูกกัก
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 : มีบางประเด็นที่ควรได้รับการแก้ไข ได้แก่การปรับปรุงกลไกการส่งเสริมและพัฒนากิจการพาณิชยนาวีให้มีการประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีการจัดตั้งเป็นคณะกรรมการนโยบายพาณิชยนาวีแห่งชาติเป็นองค์กรระดับชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานเพื่อให้คณะกรรมการฯ นี้ ทำหน้าที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนและผลักดันธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศไทยในองค์กรรวม
- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 : มีบางประเด็นที่ควรได้รับการแก้ไข ได้แก่ ควรพิจารณาให้เรืออยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองเจ้าหน้ที่ได้เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับเจ้าหนี้ในการให้สินเชื่อต่อเจ้าของเรือไทยเพิ่มขึ้นและส่งเสริมการเติบโตของกองเรือพาณิชย์ไทย

- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2581 : มีบางประเด็นที่ควรได้รับการแก้ไข ได้แก่ ความล่าช้าในทางปฏิบัติในการจดทะเบียนเรือไทย การระบุด้อยค่าที่ไม่จำเป็นในใบทะเบียนเรือ และการนำเรือเปล่าที่เข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทยในทางปฏิบัติมีบางประเด็นในกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ควรแก้ไขได้แก่
 - 1) ความล่าช้าในทางปฏิบัติในการจดทะเบียนเรือไทย: ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎกระทรวงฉบับที่ 48 พ.ศ. 2530 ในกรณีที่ผู้ซื้อเรือจากต่างประเทศ ต้องนำ “หนังสือรับรองการอนุญาตให้ถอนทะเบียนเรือ” ซึ่งในทางปฏิบัติ นายทะเบียนกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะถือว่าเอกสารฉบับนี้ คือ หนังสือรับรองการถอนสัญชาติเดิม (Deletion Certificate) หากไม่มีเอกสารฉบับนี้มาแสดง ก็ไม่สามารถรับจดทะเบียน และออกใบทะเบียนเรือไทยได้
 - 2) การระบุด้อยค่าที่ไม่จำเป็นในใบทะเบียนเรือ: โดยมาตรา 14 บัญญัติให้ “ สมุดทะเบียนเรือไทย” ต้องเป็นไปตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และมีชื่อนายเรือด้วย แต่ในทางปฏิบัติ “ใบทะเบียนเรือ” ที่ออกตามความในมาตรา 16 กลับปรากฏชื่อนายเรือด้วย และก่อให้เกิดภาระโยไม่จำเป็นแก่เจ้าของเรือไทย ในกรณีเปลี่ยนนายเรือ ซึ่งต้องนำใบทะเบียนเรือไปแก้ไขชื่อนายเรือด้วยทุกครั้ง
- การนำเรือเปล่าที่เข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทย การขยายกองเรือไทยต้องใช้เงินทุนมหาศาล เพื่อซื้อเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย และปัจจุบัน กฎหมายก็ไม่อนุญาตให้ขยายกองเรือด้วยการนำเรือเปล่า (Bareboat) ที่เข้ามาเพื่อประกอบการขนส่งทางทะเลมาชักรงไทย และทำการค้าในน่านน้ำไทย (เว้นแต่มีความตกลงกับต่างประเทศไว้เป็นอย่างอื่นตามมาตรา 47) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้กองเรือไทยไม่ขยายตัว
- พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 : มีบางประเด็นที่ควรได้รับการแก้ไข ได้แก่ ความสอดคล้องของภาษาที่ใช้ บทบัญญัติที่ไม่มีผลใช้บังคับ ขาดการปฏิรูปให้สอดคล้องกับสภาพการปัจจุบัน การมีบทบัญญัติที่ก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ประกอบการเรือไทย และขาดการยอมรับ และมอบอำนาจให้เอกชนเข้ามา มีบทบาทในการอำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือ เช่น การตรวจเซอร์เวย์เรือ เป็นต้น

- ให้มีกฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่งทางทะเล (Maritime Act) กฎหมายนี้เป็นกฎหมายเพื่อป้องกันผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ เมื่อเรือเดินทางไปประเทศต่างๆ และสร้างความเชื่อถือให้กองเรือไทยต่อนานาชาติ และยังเป็นกติกาสากลแบ่งแยกสิทธิและหน้าที่ ระหว่างเจ้าของเรือกับบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประเภทนี้อย่างชัดเจน ประเทศไทยใช้วิธีออกกฎหมายเฉพาะเรื่องซึ่งเรียกว่า Maritime Act ปัจจุบันมีกฎหมายประเภทนี้ได้บางเรื่อง ซึ่งยังต้องเพิ่มเติมอีกหลายเรื่องโดยด่วน และเมื่อสมบูรณ์แล้วจะเรียกรวมกันว่า Maritime Code
- การเข้าเป็นภาคีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ SAR, CLC, FUND, LLMD และ SALVAGE

5.3.3 ด้านการเงิน และภาษีอากร

- ก. ปัญหา อุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ ที่สำคัญในด้านการเงิน และภาษีอากร ได้แก่
- ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 กรณีที่มีการทำการแลกเปลี่ยนระหว่างเรือกับเรือต่างชาติ (Slot Exchange) ผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยที่มีเรือไทยไปทำธุรกรรมประเภทนี้จะไม่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแต่อย่างใด ควรยกเว้นภาษีเงินได้ตามมาตรา 70 ในส่วนเงินได้ตามมาตรา 40(20) และ (5) ของประมวลรัษฎากร และภาษีเงินได้นิติบุคคลบุคคลไทยที่ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลที่ใช้เรือต่างชาติในกรณีแลกเปลี่ยนระหว่างเรือ (Slot Exchange)
 - ควรปรับปรุงพิกัดศุลกากรสำหรับภาษีนำเข้าของเรือสินค้าทั่วไปที่มีขนาดระวางขับน้ำที่ต่ำกว่า 1,000 ตันกรอส (ประเภทพิกัด 8901.90) ให้เหลือ 1%
 - จัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวีหรือวงเงินสินเชื่อ จัดตั้งกองทุนพาณิชย์นาวีในลักษณะกองทุนหมุนเวียนหรือวงเงินสินเชื่อ ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำในระดับเดียวกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ทางธนาคารในต่างประเทศให้บริษัทเรือต่างชาติกู้
 - ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการยกเว้นอากรนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเรือตามประเภทที่ 7 ของภาค 4 แห่งพระราชกำหนดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530

- ปรับปรุงและเร่งรัดการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ให้กับผู้ที่ซื้อเรือใหม่ หรือให้การยกเว้นการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

5.3.4 ด้านนโยบายการส่งเสริมพาณิชย์นาวี

ก. ปัญหา อุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ ที่สำคัญในด้านการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ได้แก่

- เนื่องจากการสนับสนุน ของภาครัฐในกานสงวนสินลงเรือ (Cargo Reservation) เป็นมาตรการที่นานาประเทศใช้ในการสงวนสินค้าที่ขนส่งทางน้ำภายในประเทศหรือชายฝั่งให้บรรทุกโดยชักธงประเทศ(Cabot age) และการสงวนสินค้าที่ส่งระหว่างประเทศของรัฐบาลหรือผู้ที่ได้รับประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมจากรัฐบาลให้บรรทุกโดยชักธงประเทศ (Cargo Preference) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างหลักประกันทางการตลาดว่าจะมีสินค้าจำนวนหนึ่งบังคับให้ใช้บริการเรือชักธงประเทศให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน อำนวยประโยชน์ต่อการพัฒนาการขยายตัวกองเรือพาณิชย์ของประเทศการจ้างงาน และรักษาความมั่นคงของชาติ
 - จากการศึกษาพบว่า สายการเดินเรือของไทยที่ได้รับผลประโยชน์จากมาตรการสงวนสินค้ากระจุกตัวอยู่ในวงจำกัด โดยพบว่าสินค้าเกือบทั้งหมดของภาครัฐจะบรรทุกโดยบริษัท ไทยเดินเรือทะเลจำกัด (บทด.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจสายการเดินเรือ ซึ่งไม่มีเรือเป็นของตนเองในการประกอบการ และต้องเช่าเรือเพื่อประกอบการรับขนส่งสินค้าของภาครัฐ และเรือที่เช่ามาใช้ไม่ใช่เรือที่จดทะเบียนไทย จึงถือว่าเป็นการขัดต่อนโยบายที่จะสนับสนุนกองเรือไทยเป็นผู้ขนส่งสินค้าของรัฐ ทำให้ประเทศต้องสูญเสียค่าระวางสินค้าให้กับต่างชาติ
 - ควรมีคณะกรรมการระดับชาติที่คอยดูแล และแก้ไขปัญหากิจการพาณิชย์นาวี เนื่องด้วยกิจการพาณิชย์นาวีนั้นเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน จึงต้องการความมีเอกภาพในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว จึงจำเป็นต้องมี คณะกรรมการระดับชาติ ซึ่งมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อให้สามารถประสานประโยชน์ของทุกฝ่าย

5.3.5 ด้านคนประจำเรือ

ปัญหา อุปสรรค และ ข้อเสนอแนะ ที่สำคัญในด้านด้านคนประจำเรือ ได้แก่

- พัฒนาศูนย์กลางคนเรือ ให้มีคุณภาพรองรับความต้องการของตลาดเนื่องด้วยในปัจจุบันคนประจำเรือมีไม่เพียงพอกับความต้องการ และมีสถาบันที่ผลิตคนประจำเรืออย่างจำกัด
 - ภาครัฐควรจัดให้มีสถาบันของรัฐสามารถผลิตคนประจำเรือ ระดับนายประจำเรือ และลูกเรือเพิ่มขึ้น
- พัฒนาศูนย์กลางคนเรือ ให้มีคุณภาพรองรับความต้องการของตลาดทั้งเรือไทย และเรือต่างชาติ เนื่องด้วยในปัจจุบันความต้องการคนประจำเรือมีมากขึ้น จึงทำให้สถาบันที่ผลิตคนประจำเรือ เร่งผลิตคนประจำเรือแต่คุณภาพของคนประจำเรือมีคุณภาพที่ลดลง ไม่ตรงกับความต้องการของบริษัทเรือและบริษัทเรือต้องเป็นภาระในการฝึกคนเรือเหล่านั้น
 - การคัดเลือกนักเรียนประจำเรือระดับนายประจำเรือควรคัดเลือกจากส่วนกลาง แทนที่จะปล่อยให้ กรมการขนส่งทางน้ำเป็นผู้คัดเลือกเอง เพื่อให้ได้นักเรียนประจำเรือที่มีความต้องการที่จะเรียน และเป็นการหลีกเลี่ยงเด็กฝาก ที่ต้องการศึกษาเพื่อเป็นทางผ่าน แต่ไม่มีความต้องการทำงานบนเรือแม้แต่น้อย และเป็นการเพิ่มนายประจำเรือที่มีความต้องการทำงานบนเรือจริงๆ
 - ให้แยกสถาบันที่ผลิตคนประจำเรือและสถาบันที่กำกับดูแลมาตรฐานการสอบออกจากกัน เพื่อให้มีการแข่งขันกันด้านคุณภาพ โดยสถาบันการผลิตจะต้องได้รับมาตรฐานสากล สามารถตรวจสอบได้ และมีระบบควบคุมคุณภาพตามข้อเสนอขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องด้วยสถาบันหลักที่ผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ คือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ภายใต้การดูแลของ กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี ควรให้แยกกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีกับสถานฝึกอบรมคนประจำเรือออกจากกัน และให้ กระทรวงศึกษาธิการ เป็นผู้กำหนดหลักสูตรมาตรฐานการผลิตคนประจำเรือ และเงื่อนไขขั้นต่ำที่สถานฝึกอบรม

5.4 สรุปการดำเนินการของภาครัฐ

5.5.1 มาตรการที่รัฐได้ดำเนินการไปแล้ว

- ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือขนาดเกินกว่า 1,000 ตันกรอส
 - มีผลใช้บังคับแล้วตามประกาศกระทรวงการคลัง ศก. 17/2539 ให้ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือขนาดเกินกว่า 1,000 ตันกรอส
- ยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือหรือเงินชดเชยที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยเพื่อการซื้อเรือลำใหม่

หมายเหตุ : - ต้องมีการซื้อเรือลำใหม่และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือไทย

 - เรือที่ซื้อใหม่มีอายุการใช้งานมาแล้วไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไปและต้องมีระวาง บรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป
 - ต้องแจ้งกาขายเรือเก่าและซื้อเรือใหม่เป็นหนังสือต่ออธิบดีกรมสรรพากร ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย
 - มีผลใช้บังคับแล้วตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ฉบับที่ 29 (พ.ศ.2539) ให้ยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนำไปซื้อเรือลำใหม่
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับรายได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการดำเนินงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
 - มีผลการบังคับใช้แล้วตามกฎกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 204 (พ.ศ.2539) ออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วย การยกเว้นรัษฎากรให้ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินที่คนประจำเรือได้รับจากการดำเนินงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง
 - มีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2541 ตามที่กำหนดในประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับเงินได้ (ฉบับที่ 72)

- ลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับเงินได้ที่เป็นค่าเช่าเรือที่จ่ายให้ผู้รับในต่างประเทศ จาก 5% เหลือ 1% โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ
 - มีผลการบังคับใช้แล้วตามกฎกระทรวงฉบับที่ 202 (พ.ศ.2539) ออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วย ภาษีเงินได้ ประกาศ ณ วันที่ 3 ตุลาคม 2539

5.5.2 มาตรการที่เพิ่งมีผลบังคับใช้

- ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกรณีแลกเปลี่ยนการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระวางบรรทุกของเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ
 - กรม. ได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2547 ตามที่กระทรวงการคลังนำเสนอ ขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้วอยู่ระหว่างออกเป็นประกาศอธิบดีกรมสรรพากร เนื่องจากรายได้ที่เจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติถือว่าเป็นธุรกรรมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าสิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำตามข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง
- ลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลจากอัตรา 15% เหลือเป็น 1% เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้มีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550
 - อยู่ระหว่างการออกพระราชกฤษฎีกาและจะมีผลใช้บังคับเฉพาะค่าเช่าที่มีการจ่ายตั้งแต่วันที่มีการออกพระราชกฤษฎีกานี้ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550 เพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศให้มีการพัฒนาและขยายกองเรือเพิ่มมากขึ้น

5.5.3 มาตรการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

- การยกเว้นอากรนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเรือที่ไม่ได้ผ่านคลังสินค้าทัณฑ์บน ตามประเภทที่ 7 ของภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร
 - กรมศุลกากรอยู่ระหว่างการปรับปรุงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเพื่อยกเว้นอากรนำเข้าส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเรือ
- การเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการซื้อเรือจากต่างประเทศ ผู้ประกอบการเรือไทยจะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม VAT ร้อยละ 7 ของมูลค่าเรือ หากเรือที่นำเข้ามามีมูลค่าสูงก็จะทำให้ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มสูงตามไปด้วยและในกรณีที่เจ้าของเรือนำเข้าเรือโดยไม่รับการส่งเสริมการลงทุนจะต้องจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มก่อนและซื้อคืนภายหลัง ถึงแม้กรมสรรพากรได้มีการเร่งรัดการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มแล้งก็ตาม แต่ก็ยังพบว่าการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มล่าช้า และหากผู้ประกอบการกู้ยืมเงินมาเพื่อเสียภาษีมูลค่าเพิ่มผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระดอกเบี้ยจากการกู้ยืมเงินเพิ่มขึ้นอีกด้วยดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการเรือไทยมีภาวะต้นทุนในการดำเนินงานที่สูงกว่าผู้ประกอบการเดินเรือของต่างประเทศ และไม่สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้
 - สมาคมเจ้าของเรือไทยได้เสนอต่อที่ประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2545 ขอให้กรมสรรพากรใช้อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นภาษีซื้อเท่ากับ 0 ให้กับผู้ประกอบการนิติบุคคลไทยนำเข้าเรือจากต่างประเทศ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยมีต้นทุนที่เท่ากับเรือต่างชาติ และสามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ โดยให้ออกเป็นพระราชกำหนดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเท่ากับ 0 ตามประมวลรัษฎากรสำหรับการนำเข้าเรือเดินทะเล และภาษีซื้อสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐ เนื่องจากรัฐต้องคืนภาษีดังกล่าวทั้งหมดให้กับผู้ประกอบการเรือไทยอยู่แล้ว

ตารางที่ 5.5.3.1 ตัวอย่าง แสดงการคำนวณค่าภาษีมูลค่าเพิ่มกรณีนำเข้าเรือของผู้ประกอบการ
เดินเรือไทยเปรียบเทียบกับสิงคโปร์

ค่าใช้จ่าย	เรือชกชงไทย	เรือชกชงสิงคโปร์
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)	<ul style="list-style-type: none"> ● ราคาเรือ 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐฯ เท่ากับ 40 บาท ราคา 800 ล้านบาท ● VAT การนำเข้าเรือร้อยละ 7 ของมูลค่าของเรือ รวม 56 ล้านบาท 	<ul style="list-style-type: none"> ● ราคาเรือ 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐฯ เท่ากับ 40 บาท ราคา 800 ล้านบาท ● ไม่เสียภาษีสำหรับการนำเข้า เพื่อมาจดทะเบียนชกชงสิงคโปร์
ดอกเบี้ยของภาษีมูลค่าเพิ่ม(7.5% ต่อปี) ระยะเวลา 3 เดือน	1.05 ล้านบาท	-

หมายเหตุ : ประเทศสิงคโปร์มีค่า GST (Goods and Service Tax) เก็บในอัตราร้อยละ 5 สำหรับการประกอบธุรกิจทั่วไปในต่างประเทศ ส่วนผู้ประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศไม่ต้องเสียภาษีนี้

- การเสียภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายการประกอบธุรกรรมเช่าตู้คอนเทนเนอร์จากต่างประเทศของบริษัทเรือไทย ที่ต้องรับภาระแทนบริษัทเรือที่ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ในต่างประเทศดังนั้นจึงทำให้ราคาการให้บริการเช่าตู้คอนเทนเนอร์ของผู้ประกอบการเรือไทยสูงกว่าราคาตู้คอนเทนเนอร์ต่างชาติ ทำให้ผู้ประกอบการไทยสูญเสียโอกาสในการแข่งขันการประกอบธุรกิจบางประเภทของการขนส่งสินค้าทางทะเลและยังเป็นการเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างประเทศได้เข้าทำธุรกรรมนั้นแทน
- สมาคมเจ้าของเรือไทยได้เสนอต่อที่ประชุมของภาคเอกชนกับนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2545 ขอให้กรมสรรพากรยกเว้นภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายการทำธุรกรรมเช่าตู้คอนเทนเนอร์จากต่างประเทศของบริษัทเรือไทย ซึ่งการที่บริษัทเรือไทยต้องรับภาระภาษีแทนบริษัทเรือที่ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ในต่างประเทศ จะทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการเรือไทยเพิ่มมากขึ้นในขณะที่เรือต่างชาติไม่ต้องเสียภาษีนี้

รายการอ้างอิง

- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. คณะพาณิชยศาสตร์การบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. 2535. วิธีการขยายกองเรือไทย. รายงานการศึกษาวิเคราะห์ (ม.ป.ท.).
- โกวิท กุวานนท์. 2548. Advisor สมาคมเจ้าของเรือไทย.
- จักรี ยิ้มมงคล. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. กองทะเบียนเรือ กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะนิติศาสตร์ และสถาบันพาณิชย์นาวี. 2534. การปรับปรุงธุรกิจการขนส่งทางทะเล ตามพระราชบัญญัติ พ.ศ. 25... รายงานการสัมมนาทางวิชาการ. พิมพ์ครั้งที่ 1.
- ชัยรัตน์ รุ่งแสง, พันตำรวจโท. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. สำนักงานความปลอดภัยทางน้ำ และสิ่งแวดล้อมกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง. 2538. การสัมมนาเรื่อง กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการพาณิชย์นาวี. สำนักงานส่งเสริมพาณิชย์นาวี.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง. 2537. การขนส่งทางทะเลและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง : Maritime Transport and Related Industries.
- ณัฐ จัปใจ. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี.
- เบญจพร ทังเกษมวัฒนา. 2521. เรื่อง การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศทางเรือ. ฝ่ายวิจัยบริการการตลาด กองวิจัยสินค้าและการตลาด กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์.
- ปิ่นประภา อัสวโชค. ความต้องการกำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย. 2526.
- ผดุงรัฐ ศรีเพ็ชร. การพัฒนาการขนส่งในลำน้ำและทางทะเลของประเทศไทย. นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 32 ประจำปีการศึกษาพุทธศักราช 2532 – 2533.

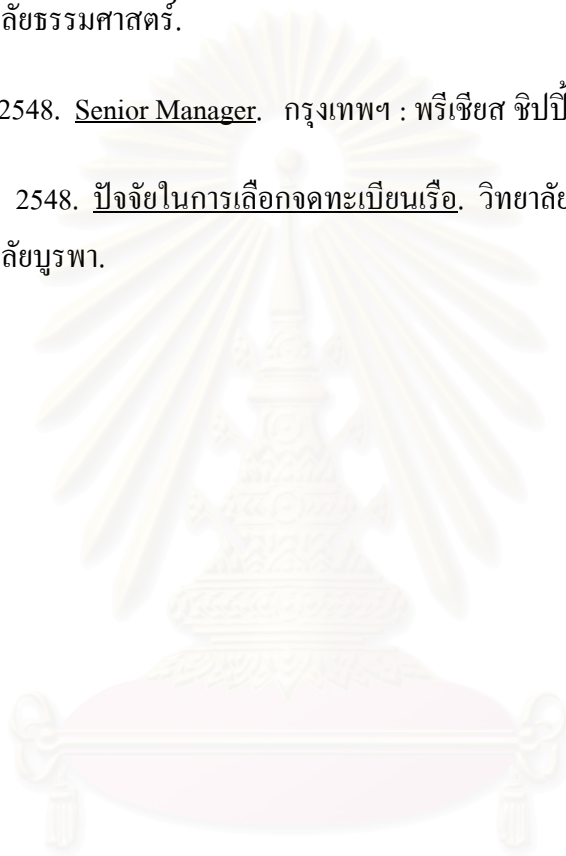
- พงศ์เทพ บุรีทาน. 2548. Operation Manager. กรุงเทพฯ : สยามเกตรา อินเตอร์ชั่นแนล.
- พิษณุ คาวเจริญ. 2548. Crew Manager. กรุงเทพฯ : ยูนิไทย ชิปปิ้ง.
- ยอดชาย รัตนะวากร. 2548. General Manager Marine. กรุงเทพฯ : โทรีเซน ไทย เอเยนต์ซี่ส์.
- วิจิราภรณ์ จันทร์โพธิ์พาส. การบริหารการเดินเรือพาณิชย์. พิมพ์ครั้งที่ 1.
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ 2546
- วงษา ศรีสิงห์โถม. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและ
การพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี.
- วิจิตร กุลวโรตตมะ. 2548. Marine Group Director, SC Management Co., Ltd.
- วิรัช การวะพิทยากุล. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. วิทยาลัยการพาณิชย์
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วีรยา ภัทรอาชาชัย. 2526. การศึกษาระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือกับการ
พัฒนาพาณิชย์นาวีไทย .
- สมาคมเจ้าของเรือไทย. 2545. บทบาทของเรือพาณิชย์ไทยในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทาง
ทะเลของประเทศ.
- สมาคมเจ้าของเรือไทย. 2545. บทบาทของเรือพาณิชย์ไทยในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทาง
ทะเลของประเทศ, รายงานฉบับสมบูรณ์.
- สมาคมเจ้าของเรือไทย. สรุปผลการดำเนินงานปี พ.ศ. 2543 – 2546
- สุเทพ ทรนันทสิน. 2548. Executive Vice President Operation and Ship management.
กรุงเทพฯ : อาร์ ซี แอล.
- สุธรรม จิตรานุเคราะห์. 2538. สถานการณ์ของเรือสินค้าไทยและปัญหาข้อขัดข้องที่เกี่ยวข้องกับ
กรมเจ้าท่า.เอกสารสัมมนาเรื่อง ล้างบาง กฎ ระเบียบ และข้อบังคับของกรมเจ้าท่าที่เป็น
อุปสรรคต่อการพาณิชย์นาวี :1-5.

สุนีย์ ปิงสุทธีวงศ์. 2533. การยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญารับ พรบ.ทางทะเล และการศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายใหม่ที่ เกี่ยวข้อง.

สุพจน์ ชววิวรรณ. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุรพงศ์ พุดเมือง. 2548. Senior Manager. กรุงเทพฯ : พรีเมียม ชิปปิ้ง.

อภินิษฐ์ จินตกุล. 2548. ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือ. วิทยาลัยการพาณิชย์นาวิ มหาวิทยาลัยบูรพา.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

Thai Flag Registration

1. General

The registration of ship in Thailand is governed by the Thai Vessel Act B.E.2481 (1938),as amended by the Thai Vessel Act No.2,B.E.2517 (1974),No.3,B.E.2521 (1978),No.4,B.E.2528 (1985),No.5,B.E.2534 (1991)and No.6,B.E.2540 (1997)(hereinafter referred to as the "TVA")administered by the Minister of Transport and Communications.

By Section 47 of the TVA,only two types of vessels may trade in Thai waters i.e.Thai vessels registered in accordance with the TVA,and vessels below the tonnage prescribed by Section 8 (see below)belonging to the persons specified by Section 7.(1)

No person who is not qualified to own a Thai vessel shall charter or take delivery by any other means registered Thai vessels of the tonnage prescribed in Section 8 used in trading in Thai waters and use the same for trading in Thai waters (Section 48).

Vessels owned by persons under Section 7 but not used for trading or fishing in Thai waters or vessels below the tonnage prescribed by Section 8 are not required to be registered (Section 9).

Vessels which should be registered as Thai vessels but which have not been so registered,are not entitled to the benefits enjoyed by Thai vessels,but in so far as payment of fees,liability to fines and forfeiture, punishment for offences committed on board are concerned,shall be dealt with in the same manner as if such vessels were registered Thai vessels (Section 54).

2. Conditions of Registration

2.1 Types of Vessels

- (i) For trading in Thai waters
 - a. mechanically propelled vessels of ten tons gross or upwards;
 - b. sea vessels, not mechanically propelled, of twenty tons gross or upwards;
 - c. river vessels, not mechanically propelled, of fifty tons gross or upwards.
- (ii) For fishing
 - a. mechanically propelled vessels of every size;
 - b. vessels, not mechanically propelled, of six tons gross or upwards.

2.2 Qualifications of Ownership

There are two types of ownership, the qualifications for holding ownership of a registered Thai vessel and to operate the business of trading in Thai waters are set out in Section 7. The qualifications for holding ownership of a registered Thai vessel and to operate the business of international marine transport are set in Section 7 bis.

Section 7 requires that the owner of registered Thai vessel for trading in Thai waters be a Thai national in the case of an ordinary person and in the case of a juristic person, be established under Thai law with head office in Thailand. Additionally, such juristic person shall,

- (i) in case it is an ordinary partnership, all partners shall be Thai nationals;
- (ii) in case it is a limited partnership, all partners whose liability is unlimited shall be Thai nationals, and not less than 70% of the capital of the partnership shall belong to ordinary persons who are not aliens; and
- (iii) in case it is a limited company, the majority of the directors shall be Thai nationals, there shall be no regulation allowing the issuance of bearer share certificate, and not less than 70% of the capital belongs to the persons who are not aliens; and
- (iv) in case it is a public limited company, the majority of the directors shall be Thai nationals and not less than 70% of the capital belongs to the persons who are not aliens.

Section 50 requires all crew of Thai vessels registered under Section 7 for operating in Thai waters to be Thai nationals.

Section 7 bis provides that for a registered Thai vessel used only to operate international marine transport and not operating business in Thai waters, the owner shall be a limited company or public limited company established under Thai law with head office in Thailand. The majority of the directors shall be Thai nationals and not less than 51% of the capital belongs to the persons who are not aliens. And in case it is a limited company, there shall be no regulations allowing the issuance of bearer share certificate.

The ratio of Thai crew on Thai vessels registered under Section 7 bis for operating international marine transport shall not less than 50% as prescribed in the Ministerial Regulation No.8 B.E.2540 (1997).

"Aliens" under section 7 and section 7 bis means the aliens as defined by the law concerning to the engagement of the business of the alien.

3. Procedure of Registration

An applicant applying for registration of a Thai vessel(2) shall produce under Section 10 of the TVA.

- (i) a declaration of ownership in the form prescribed by the Harbour Department (Form Bor.5.5 and Bor.57);
- (ii) a declaration that the conditions of ownership as provided in Section 7 are fulfilled together with supporting evidence;
- (iii) a certificate of survey issued by a surveyor of the Harbour Department in accordance with the law on navigation in Thai waters (Section 12 of the TVA);
- (iv) a statement of the date and place of completion of the vessel;
- (v) a statement of the previous name of the vessel it formerly belonged to an alien; and
- (vi) a statement of the person in charge of the vessel.

Registration fees as follows:

	(Baht)
Vessels not over 10 tons gross	20
Vessels over 10 tons gross but not over 50 tons gross	150
Vessels over 25 tons gross but not over 50 tons gross	200
Vessels over 50 tons gross but not over 75 tons gross	350
Vessels over 75 tons gross but not over 100 tons gross	500
Vessels over 100 tons gross but not over 150 tons gross	900
Vessels over 150 tons gross but not over 200 tons gross	1000
Vessels over 200 tons gross but not over 1000 tons gross, for each ton gross	5
Vessels over 1000 tons gross,for each ton gross	10

The port(3)at which a vessel is registered as a Thai vessel shall be the port of registration (Section 15). The port of registration may be transferred to any other port within Thailand on application to the Registrar at the port of registration by all interested persons appearing on the Register(4).The fee for the transfer is Baht 50 for vessels not over 60 tons gross and Baht 100 for vessels over 60 tons gross.

On registration of a vessel,the Registrar shall issue a Certificate of Registration in the form prescribed by the Harbour Department (Section 16)to be kept on board the vessel at all times (Section 17)(5).

The Register is not open to the general public;it may be checked by interested persons on payment of Baht 10 per vessel per inspection.A certified copy of the entries can be obtained for the first 100 words or less at Baht 10 and subsequent 100 words or fraction thereof at Baht 1 (Section 59).

4. Transfers of Ownership

Application to transfer ownership of a Thai vessel shall be made to the Registrar of vessels of the port registration. A contract of transfer of ownership shall be made in writing in the form prescribed by the Harbour Department (Form Bor.56) in the presence of the Registrar (Section 27 para 1). The Registrar shall endorse the Certificate of Registration and make the appropriate entry in the Register.

If the transfer of ownership takes place outside the port of registration, the endorsement of the Certificate of Registration shall be made by the Registrar of vessels of Thai consular officer, provided that notice thereof shall be given forthwith to the Registrar at the port of registration of the vessel.

Upon the receipt of the documents (including the contract of transfer, with certified translation, if necessary) and finding them in order, the Registrar of vessels at the port of registration of the vessel shall make an entry of the transfer in the Register (Section 27 para.3).

Where the transferee is not qualified to own a Thai vessel, the Registrar of vessels at the port of registration shall require the surrender of the Certificate of Registration and cancel the registration of that vessel, or if the transfer takes place outside the port of registration, the Registrar of vessels or Thai consular officer shall require the surrender of the Certificate of Registration, and forward a report of the circumstances and the Certificate of Registration to the Registrar of vessels at the port of registration for cancellation (Section 28).

Where a Thai vessel is acquired otherwise than by a juristic act by a person not qualified to own a Thai vessel, or the owner becomes disqualified for any reason, he shall arrange for the vessel to be transferred to a qualified person or apply for cancellation of registration within 90 days from the date of acquisition. If no action is taken, the Public Prosecutor, upon the request of the Harbour Department, is empowered to file a motion in court within 30 days of the expiry of the 90 days period for an order of sale of the vessel by public auction to a person qualified to own

a Thai vessel. Proceeds of the sale shall be paid to the owner of the vessel. If the action has not been taken up by the disqualified owner or the Public Prosecutor mentioned above as the case may be, the Registrar of vessels shall cancel the registration after 180 days from the date of acquisition by the disqualified owner has elapsed (Section 31).

In the case of the owner being a partnership or limited company, the managing partner or the managing director shall inform the Registrar at the port of registration of any change in the shares of the partnership or limited company and submit a report concerning the nationality of the new holder of the share (Section 32).

If a limited company becomes disqualified to own a registered Thai vessel, any interested person or the Public Prosecutor may apply to the court within 90 days from the date on which such disqualification came to be known to that person or the Public Prosecutor for an order of sale by public auction of the shares to persons entitled to own a Thai vessel under Section 7. If within 90 days of the date of first notification, no sale is made of the shares so that the company qualifies to own a Thai vessel, the Registrar shall cancel the registration of the vessel (Section 34).

When the number of directors in a limited company falls short of the requirement under Section 7, the managing director shall report to the Registrar at the port of registration within 30 days from the date this fact came to his knowledge and the Registrar may cancel the registration of the ship if the number of directors is not remedied within 30 days of the report (Section 35).

5. Benefits to Operators of Thai Vessels

Operators of Thai ships enjoy the following benefits:

- (i) Tax incentives;
- (ii) Benefits under the Customs Tariff Act B.E.2530 (1987);
- (iii) Benefits under the Mercantile Marine Promotion Act B.E.2521 (1978);
- (iv) Benefits of promotion under the Investment Promotion Act B.E.2520 (1977); and
- (v) Other benefits.

6. Registration of Mortgages

6.1 General

Before the Mortgage of Vessels and Maritime Liens Act B.E.2537 (1994)(the "Mortgage and Maritime Liens Act")came into force(6)there is no specific law dealing with mortgage of Thai vessels.The Civil and Commercial Code ("CCC")which is the country general law on civil and commercial matters,in particular the provisions related to mortgage is therefore applied to the ship mortgage.

As the provisions related to mortgage in the CCC were drafted to cover both immovable and certain movable properties many provisions in the CCC were found to be inappropriate or impracticable as far as mortgage of the vessel is concerned,such as the provisions in relation to enforcement and sale of the mortgaged property in the event of default,the order of priority among the mortgagee and other preferential rights under the CCC,the recognition of mortgage under foreign law.

The Mortgage and Maritime Liens Act was thus introduced to redress these defaults.Unfortunately, not all of these defects have been addressed by the Mortgage and Maritime Liens Act as shall be seen from the discussion below.

6.2 Registration of Mortgage

Under Section 4 of the Mortgage and Maritime Liens Act,vessels of 60 gross tons or over which sail by engine or other means can be mortgaged,provided they are registered according to the law.A condition precedent to a mortgage is therefore that the vessel be first registered as a Thai vessel.

A contract of mortgage must be made in writing and registered with the Registrar of Vessels of the port of registration of the vessel and endorsed on the Ship Certificate (Sections 11

and 12).An obligation must be stated, and the mortgage sum can be registered with both Thai or foreign currencies for the sum certain or the maximum amount for which the ship is assigned as security (Section 8).

Outside the port of registration or at the Thai Embassy or the Thai Consulate,the Registrar of Vessels or a Thai Diplomatic or a Thai Consular Officer,as the case may be may endorse the Ship Certificate with the mortgage and forward forthwith a copy to the Registrar at the port of registration for entry into the Register (Section 12 para.2).

In addition,outside the Kingdom of Thailand or in a country not having the Thai Embassy or the Thai Consulate,the shipowner may ask the Registrar of Vessels of the port of registration of the vessel to issue a substituted Ship Certificate which can be used temporarily while the Ship Certificate is delivered to the Registrar of Vessels of the port of registration of the vessel for endorsement of the mortgage.However,the said substituted Certificate is only valid for sixty days and must be remarked that it is issued for said purpose (Section 13).

Fees for registration of mortgage are as follows (Ministry Regulation No.2 dated December 28,1994)

Vessel not over 100 gross tons	Baht 500
Vessel over 100 gross tons but not over 200 gross tons	Baht 1,000
Vessel over 200 gross tons for each gross ton	Baht 10
In no case shall fees exceed Baht 20,000 per vessel.	

6.3 Coverage

The Mortgage and Maritime Liens Act has now clearly stipulated what the mortgage would cover.The mortgage now would extend to include vessel s equipment and other things required by law to be maintained on board whether existing now or in the future unless the parties

agree otherwise in the mortgage agreement (Section 9). Where the vessel is lost or damaged the mortgagee is now entitled to claim for compensation against a wrongdoer done to the vessel, or for general average entitled to the vessel owner, or compensation entitled to the vessel owner as a result of loss or damage to the vessel due to employing such vessel for salvage operation, or compensation against the insurer under an insurance contract for the loss of or damage to the vessel (Section 10).

6.4 Enforcement of Mortgage

There are 3 instances in which a mortgagee can enforce its mortgage (Section 16):

(i) Where a debtor was in default of its obligation under the underlying debt and the mortgagee has given written notice to the debtor to perform its obligation within the time stipulated in such notice which must be a reasonable time and the debtor has failed to perform within the time stipulated. The reasonable time depends on the circumstances of each case. However, the normal rule of thumb is for 1 month.

(ii) Where the value of the vessel is depleted due to the loss of or damage to the vessel to the extent that the remaining value is not sufficient to cover the indebtedness unless such loss or damage is not the fault of the mortgagor and the mortgagor undertakes to furnish new collateral or to repair or to provide for the substitute within a reasonable time.

(iii) Where the mortgagor violates or fails to comply with the provisions or conditions stipulated in the mortgage and the mortgagee is allowed under the contract to enforce the mortgage without prior notice (7).

Once the mortgagee has the right to enforce as aforesaid, it must commence its action in court. It is not clear whether such court can be any competent court outside Thailand. It is submitted that such court can only be the competent court in Thailand.

In enforcing the mortgage, the mortgagee may request the court either (a) to order the mortgagor to put the vessel on sale within the conditions stipulated by the court, or (b) to allow the mortgagee to

sell the vessel within the conditions stipulated by the court, or (c) to seize the vessel to sell by public auction.

However, to sell the vessel either in (a) or (b) above the mortgagee must satisfy the court that the said sale would be more beneficial to all parties concerned than the sale in (c) (8).

Foreclosure of the mortgage (Section 18) is also available if:

- (i) The debtor has failed to pay interest for not less than 2 years;
- (ii) The mortgagor has not satisfied the court that the value of the vessel is greater than the amount due;
- (iii) There are no other registered mortgagees; and
- (iv) There are no maritime liens creditors claiming for their maritime liens.

In whatever form of enforcement the mortgagor would still be liable for any shortfall from the sale or foreclosure if he is also the debtor. However, such shortfall will merely be treated as ordinary debt of the debtor/mortgagor.

6.5 Mortgage of Foreign Vessel

The Mortgage and Maritime Liens Act has for the first time introduced a concept of recognition of foreign mortgage of foreign vessel under Thai law. In effect the foreign mortgagee can enforce his mortgage in the Thai court if he can prove that:

- (i) The mortgage contract is made with full effect under the law of the country with which such vessel was registered;
- (ii) The mortgage contract has been registered at the office of the state having the duty to register such contract and such registration is opened to the public for examination; and
- (iii) The mortgagee is eligible to commence the action in the Thai court under the Thai Civil Procedure Code or under the Arrest of the Vessels Act or other laws (Section 21).

ARREST AND SECURITY

1. General

The arrest of vessels as a means to obtain security is unknown under Thai law until 9th February 1992 when the Arrest of Vessels Act 1991 came into force. The Act allows a creditor domiciled in Thailand to arrest any vessel owned or possessed by its debtor whether or not domiciled in Thailand for any claim related to maritime claims. The vessel subject to arrest must be a sea-going vessel used to operate marine transport for goods or passengers. There is no concept of the arrest sister ship under the Act. Although the Act allows the arrest of a vessel not owned by the debtor but merely in his possession, his possession must exist both at the time the maritime claim has arisen and at the time of the arrest itself.

2. Procedure for Arrest

The creditor can file an ex parte request to the Central Intellectual Property & International Trade Court (9) or any provincial court where the vessel is found or expected to come within such jurisdiction, as the case may be. Upon receipt of the request the court must set an ex parte hearing forthwith and if the court is satisfied that there is a reasonable ground on the alleged maritime claim, the court will issue a warrant of arrest. Such order will be final. It is the discretion of the court to demand any security from the creditor where the debtor is not domiciled in Thailand, but if the debtor is domiciled in Thailand the creditor must provide for the security unless it can satisfy the court that the property of the debtor in the kingdom is not adequate to pay its debt. The Act requires that the court's order must stipulate the amount of security required from the debtor for the release of the vessel under the arrest. The warrant of arrest will thereafter be sent to the executing officer for execution. Upon receipt of the warrant the executing officer must forthwith do the following:

- (i) Inform the officers in charge with the release of the vessel from the port not to allow such vessel to leave the port unless received other order from him;
- (ii) Serve the warrant of arrest to the master and affix such warrant at a conspicuous place within the vessel; and

(iii) Report the arrest to the consulate of the country with which the vessel is registered.

3. Fee and Expenses

Fee for the arrest of the vessel is 1% of the amount of the maritime claim in dispute but will not exceed Baht 100,000. Such fee can be included as part of a court fee if the creditor subsequently commences his action against the debtor in court. The creditor is obligated to assist the executing officer and to pay all the expenses necessary for the execution of his duties.

4. Effect of the Arrest

The warrant of arrest once issued can be used throughout the Kingdom until the limitation period of such maritime claim expires, and will be enforced unless ordered otherwise by the court. Any transfer or change of ownership or possession occurring while the vessel is under the arrest will not be recognized and valid against the executing officer.

5. Release of the Vessel

There are six instances whereby the court may release the vessel as follows:

- (i) The creditor refuses to assist the executing officer or to pay for the expenses.
- (ii) The debtor pays the full sum required in the order without disputing the claim.
- (iii) The debtor domiciled in Thailand deposits the amount required in the order to the court without conceding to the claim.
- (iv) The creditor asks for the release of the vessel.
- (v) The creditor does not commence an action within 30 days from the date of affixing the warrant at the vessel.
- (vi) The debtor has furnished the security to the court or other person who may be suffered from such arrest has provided such security to the court in the name of the debtor and the court is satisfied with such security.

MARITIME LIENS

1. General

The concept of maritime liens exists in the Mortgage and Maritime Liens Act for the first time under Thai law. Maritime liens are not defined in the said Act. It merely stipulates the types of maritime claims which would give rise to maritime liens by operation of law without the need to register such liens.

- (i) claim for service rendered as master, crew, or seamen of the vessel;
- (ii) claim for loss of life or personal injury arising from the operation of the vessel;
- (iii) salvage claim; and
- (iv) claim for a wrongful act arising from the operation of the vessel excluding claim for loss or damage of goods or of passengers belonging carried by the said vessel.

Headings (i) and (iv) above will not include claims derived from oil pollution, radioactive, or nuclear weapon.

Maritime lien creditor is entitled to receive performance from the ship before other creditors, no matter whether the debtor is the shipowner.

2. Priority

The priority among creditors over the vessel ranks as follows:

- (i) creditors under Section 25 of the Mortgage and Maritime Liens Act discussed below
- (ii) maritime lien creditors (10)
- (iii) mortgagee (11)
- (iv) preferential rights creditors under the CCC (12)
- (v) other unsecured creditors.

Creditors under Section 25 include creditors for fees and expenses in respect of the arrest and sale of vessel, cost of maintenance of the vessel from the time of the arrest, cost of repatriation of crew members and expenses for allocation of such fees, expenses, and costs.

3. Transfer

Maritime liens will pass to a transferee who acquires a claim containing maritime liens (Section 26). Maritime liens still attach to the vessel even though ownership of the vessel is transferred. However, maritime liens will be extinct if the transferee notifies maritime liens creditors to submit their claims to him within a time limit (not less than 60 days from the notified date), and the said creditors do not submit their claims on time (Section 27).

4. Extinction of Maritime Liens

Maritime Liens will be extinguished as follows (Section 28):

- (i) under Section 27;
- (ii) after one year from the occurrence of maritime liens;
- (iii) after the sale of the vessel according to the court's order; in this case, the proceeds from sale would be subject to maritime liens;
- (iv) by foreclosure of the mortgage; or
- (v) by a final judgment or the court's order to confiscate the vessel.

Note

1. Under Section 5 of the Navigation in Thai Waters Act (No. 6) B.E. 2481 (1938) vessels used in Thai waters are required to obtain and operating licence from the Harbour Department except for:

- i Vessels of the Royal Thai Navy.
- ii Vessels of foreign governments temporarily stationed in Thailand.
- iii Foreign vessels temporarily visiting Thai waters having licences which are still valid.
- iv Vessels with capacity of under 25 piculs which are not mechanically propelled.

v Vessels required as equipment of larger vessels by the rules of survey.

2. Working hours for service of registration is from 8.30 a.m. to 4.30 p.m., Mondays to Fridays except official holidays - Announcement of the Prime Minister's Office no.12/2502 dated February 21, 1959 re: Working Hours and Official Holidays.

3. At present there are eight ports of registration - Bangkok Metropolis, Nakornsawan, Ayuthya, Samutsongkarm, Songkla, Trang, Chachoengsao and Nongkhai. The Harbour Department also acts as the central registry.

4. The Registrar of Thai vessels contains the following particulars (Section 14)

- i The name of the vessel, the name of the port of registration and the name of the person in charge of the vessel;
- ii The class of the vessel, the name of the dock where the vessel was built and the name of the owner of the dock;
- iii The details survey;
- iv Particulars relating to the acquisition of the vessel as shown in the declaration of ownership;
- v The name, residence and occupation of the registered owner.

In case the owner is a partnership or limited company, the names and residences of the manager or directors are included in the Register. By Section 44 of the TVA, the Register also contains the names of all interested persons.

5. Section 49 of the TVA requires other documents to be kept on board the vessel while in use. The complete list is as follows:

- i Certificate of Registration or Provisional Certificate of Registration.
- ii Certificate of survey.
- iii Crew contract.
- iv Ship charter, if any.
- v Bill of Lading, if any.

vi Manifest.

vii Log book.

viii Vessel discharge certificate and port departure permit, if any.

6. The Mortgage of Vessels and Maritime Liens Act B.E.2537 (1994) came into force on June 5, 1994.

7. Under the CCC only the first instance would give rise to the enforcement of mortgage which many mortgagees found inadequate.

8. Under the CCC the sale can only be done by public auction.

9. This court was established pursuant to the Act for the Establishment of and Procedure for Intellectual Property and International Trade Court B.E.2539 (1996) on December 1, 1997. The court will deal mainly with cases involving international trade and intellectual property.

10. Among maritime liens creditors Section 24 provides that the order of priority will be as listed in Section 22 except maritime liens related to salvage which will have priority over other maritime liens existing prior to the salvage. In the event there are more than one maritime liens in the same rank such creditors will receive payment pro rata to their indebtedness.

11. Section 730 of the CCC provides that when one and the same property is mortgaged to several mortgagees, they rank according to the respective dates and hours of registration, and the earlier mortgage shall be satisfied before the later one.

12. There are two types of preferential right - general preferential rights and special preferential rights. The former gives the preferred creditor a preferential right in the whole property of the debtor. The latter comprises of preferential right in movables and immovables giving the preferential creditor a preferential right in any particular movable or immovable.

Under Section 253 of the CCC the general preferential right cover:

- i Expenses for the common benefit;
- ii Funeral expenses;
- iii Taxes and rates;
- iv Wages of clerk, servant and workman; and
- v Supplies of daily necessities.

Under Section 259 of the CCC the special preferential rights in movables cover:

- i Hiring of an immovable;
- ii Lodging in an inn;
- iii Carriage of passengers or of goods;
- iv Preservation of movables;
- v Sale of movables;
- vi Supply of seeds, plants or manure; and
- vii Agricultural or industrial services.

Under Section 273 of the CCC, the special preferential right in immovable consists of:

- i Preservation of an immovable;
- ii Work done upon an immovable; and
- iii Sale of an immovable.

A preferential right for the preservation of a ship will be effective if immediately after the act of preservation it is registered (Section 285 of the CCC).

A preferential right on any work done on a ship retains its effect by a provisional estimate of the cost being registered before work has begun. If, however, the cost of the work exceeds the provisional estimate, there is no preferential right for the excess (Section 286 of the CCC).

A preferential right on account of the sale of the ship retains its effect by registering at the same time with the contract of sale the fact that the price or the interest thereon has not been paid (Section 288 of the CCC).

ภาคผนวก ข

Singapore Flag Registration

A GUIDE TO THE REGISTRATION OF SHIPS PRIVATE IN SINGAPORE

(Issued by the Singapore Registry of Ships, Shipping Division, MPA)

1 PRE-REQUISITES FOR REGISTRATION

1.1 Only persons who are qualified to own Singapore ships or any share therein may be registered as owners of a Singapore ship or of any share and they comprise the following:

.1 citizens and permanent residents of Singapore; and

.2 bodies corporate incorporated in Singapore.

1.2 A ship of any age may be registered as a Singapore ship. However, for a ship of 18 years or above to be registered, the owner is required to submit a special report on the condition of the ship which should be issued by one of the authorised classification societies (paragraph 11.12). The age of a ship is determined from the year in which its keel was laid and the year in which it is registered. This paragraph does not apply to a Singapore ship which is registered anew.

1.3 A ship which is owned by a foreign-owned company (a company which is incorporated in Singapore in which more than 50% of its equity is held by foreign entities) must be at least 1,600 GRT and be self-propelled. A ship which does not meet these requirements may be registered if it is operated from, or based in Singapore. However, the owner must apply for an exemption on a case to case basis.

1.4 A company must have a paid-up capital of at least 10% of the value of the first ship registered under its ownership, subject to a minimum of S\$50,000. The paid-up capital need not exceed S\$500,000.

1.5 A locally owned company (a company in which more than 50% of its equity is owned by citizens or permanent residents or by another locally owned company) which owns only tugs and barges, may have a paid-up capital of at least 10% of the value of the first tug or barge under its ownership, subject to a minimum of S\$10,000. The paid-up capital need not exceed S\$250,000. Its holding company, if any, must also have the same amount of paid-up capital. If a locally owned company subsequently registers a ship other than a tug or barge, the ship will be treated as the first ship and its paid-up capital must comply with paragraph 1.4 .

2 PROCEDURE FOR ORDINARY REGISTRATION

2.1 The procedure for the ordinary registration of a ship is as follows:-

- .1 Obtain approval for the ship's name* (paragraph 11.1);
- .2 Apply for the ship's signal letters/call sign* (paragraph 11.2);
- .3 Submit the completed application form* (paragraph 11.3);
- .4 Submit the following documents:-
 - a Registry of Companies & Businesses (RCB) printout for company's particulars (paragraph 11.4);
 - b Appointment of Agent, if required* (paragraph 11.5);
 - c Appointment of Manager* (paragraph 11.6)
 - d Evidence of title to ownership (paragraph 11.7);
 - e Tonnage certificate (paragraph 11.8)

f Evidence of seaworthiness (paragraph 11.9);

g Evidence of cancellation of the former registry (paragraph 11.10);

h Import permit (paragraph 11.11); and

.5 Pay the initial registration fee (paragraph 13.1) and the annual tonnage tax (paragraph 13.3).

2.2 Upon completion of the formalities, the Certificate of Registry and a carving and marking note will be issued. The note has to be certified by a surveyor from the Shipping Division of the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) or one of the authorised classification societies (paragraph 11.12) and returned within 30 days' of its issue.

3 PROVISIONAL REGISTRATION

3.1 The procedure and fees for provisional registration are the same as for ordinary registration. The same documents are required except for those listed in paragraph 2.1.4 (d) to (g) .

3.2 The Provisional Certificate is valid for a maximum period of one year with no possibility of any extension. The ship must therefore be transferred to the ordinary register before the end of this period. The transfer will be effected when all the outstanding documents are submitted. No fees are charged for this transfer.

4 REGISTRATION OF MORTGAGE

4.1 A mortgage on a ship may be recorded in the register as soon as the ship is registered, upon presentation of the instrument of mortgage (in the prescribed form*).

4.2 In the case of a provisionally registered ship where the original document of title to ownership has not been submitted, the mortgage will only be recorded upon confirmation by the mortgagee that the document has been sighted by him.

4.3 A fee is levied for the recording of a mortgage and for a transfer of mortgage (paragraph 13.4). No fee is charged for a discharge of mortgage.

5 USE OF POWER OF ATTORNEY

A bill of sale, a mortgage and a transfer or discharge of mortgage may be executed by a lawfully appointed attorney. A power of attorney executed outside Singapore must be notarised and legalised. The original and a copy must be submitted. The original will be returned after completion of the transaction. Only for the purposes of a discharge of a mortgage, a certified true copy of the power of attorney may be accepted.

6 REGISTRATION OF BILLS OF SALE

6.1 Every bill of sale for the transfer of a Singapore ship or any share therein must be produced for registration and will be registered in the order of production if there are more than one bill of sale.

6.2 Where the transferee is a person qualified to own a Singapore ship (paragraph 1.1), the bill of sale must be in the prescribed form. The ship must be registered anew or its registry closed within 60 days of the date on which the bill of sale (or the first bill of sale if there are more than one bill of sale) is registered, failing which the registry will be closed by operation of the law. The bill of sale will not be recorded if there are subsisting mortgages (unless the mortgagee gives his consent in writing), unpaid fees, outstanding claims of the master or seamen, or any subsisting court order prohibiting any dealing with the ship.

6.3 Where the transferee is not a person qualified to own a Singapore ship, registration of the bill of sale will result in the closure of the registry. The application for the registration of such a bill of sale must be accompanied by the export permit. The certificate of registry, if not submitted,

must be surrendered within 60 days of the date on which the bill of sale is registered. The bill of sale will not be recorded if there are subsisting mortgages, unpaid fees, outstanding claims of the master or seamen, or any subsisting Court order prohibiting any dealing with the ship.

6.4 A fee is payable for the registration of a bill of sale (paragraph 13.5).

7 REGISTRATION ANEW

7.1 Registration anew is required on change of ownership and on alteration to a ship.

7.2 Change of ownership

7.2.1 The new owner must meet the requirements as laid out in section 1 on the Pre-Requisites for Registration. The procedure for registration anew is as follows:-

.1 Obtain approval for new ship's name*, if required (paragraph 11.1);

.2 Submit the completed application form* (paragraph 11.3);

.3 Submit the following documents:-

a RCB printout for company's particulars (paragraph 11.4);

b Appointment of Agent*, if required (paragraph 11.5);

c Appointment of Manager* (paragraph 11.6)

d Bill of sale* (section 6);

e Certified carving and marking note on change of ship's name, if applicable

- .4 Pay the registration anew fee (paragraph 13.2.1) and the annual tonnage tax (paragraph 13.3).

7.2.2 Upon completion of the formalities, the Certificate of Registry will be issued and the old Certificate of Registry must be returned within 30 days.

7.3 Alteration of ship

7.3.1 In general, registration anew will be required whenever any alteration is made in the hull or structures affecting the length, breadth, depth or the dimensions of any closed-in space; whenever there is any alteration in the means of propulsion; or whenever the ship is so altered as not to correspond with the description in the Certificate of Registry. The advice of the Registrar should be sought in specific instances before the alteration or change is made to the ship.

7.3.2 The procedure for registration anew is as follows:-

- .1 Submit the completed application form (paragraph 11.3);
- .2 Submit the following documents:-
 - a Appointment of Agent*, if required (paragraph 11.5);
 - b Tonnage certificate, if the tonnage is changed (paragraph 11.8)
 - c Evidence of seaworthiness (paragraph 11.9);
 - d Certified carving and marking note on change of ship's name, if applicable;
- .3 Pay the registration anew fee (paragraph 13.2.2) and the annual tonnage tax (paragraph 13.3).

7.3.3 Upon completion of the formalities, the Certificate of Registry will be issued and the old Certificate must be returned within 30 days.

8 CLOSURE OF REGISTRY

8.1 An owner wishing to close a ship's registry must ensure that there are no:

.1 undischarged mortgage;

.2 Court order prohibiting any dealing with the ship or any share therein;

.3 outstanding annual tonnage tax or other fees; and

.4 outstanding claims of the master or seamen.

- 8.2 The owner must submit a written application stating intended port and country of registry, or otherwise the reason for the closure. The Certificate of Registry must be submitted together with the written application. The registry of the ship will not be closed until the Certificate of Registry is received.

8.3 Where a Singapore ship is actually or constructively lost, burnt or broken up, the owner must immediately inform the Registrar.

9 BAREBOAT CHARTER-OUT

9.1 A Singapore ship may be bareboat chartered-out and registered outside Singapore in the name of the bareboat charterer and its Singapore registry suspended during the charter period. Bareboat charter means the hiring of the ship for a stipulated period which give the charterer possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew.

9.2 The application for the suspension of the registry of a Singapore ship must be made by the owner or a person authorised by him. The procedure is as follows:

.1 Submit the completed application form*;

.2 Submit the following documents:-

a a certified copy of the charter-party;

b a certified transcript of the register or similar document showing the bareboat registration of the ship;

c the Certificate of Singapore Registry for the ship; and

.3 Pay the required fee (paragraph 13.5).

9.3 If application is not accompanied by the documents listed under paragraph 9.2.2 (b) and (c), the registry may be provisionally suspended. These documents must be produced within 60 days of the date of provisional suspension, failing which the provisional suspension will be terminated and cease to have effect.

9.4 The date of termination of the suspension may be extended on application. The procedure is as follows:

.1 Submit the completed application form*;

.2 Submit the following documents:-

a a certified copy of the extension or new charter-party;

b a certified transcript of the register or similar document showing the extended bareboat registration of the ship;

.3 Pay the required fee (paragraph 13.5).

9.5 The suspended registry of a Singapore ship may be reactivated upon application. The procedure is as follows:

.1 Submit the completed application form*;

.2 Submit the following documents:

a the closure certificate or similar document in respect of the bareboat registration of the ship;

b a statement from the classification society that the class is maintained;

c copies of the valid statutory certificates;

.3 Pay the required fee (paragraph 13.5).

9.6 If the application is not accompanied by the document listed in paragraph 9.5.2 (a), the suspension may be provisionally reactivated. If this document is not produced within 60 days of the provisional termination, the provisional reactivation will cease to have effect.

9.7 If no application is made to reactivate the suspended registry of a Singapore ship within 60 days of the date of termination of the suspension or if the provisional reactivation ceases to have effect, the registry of the ship will be automatically closed, except for any subsisting mortgages.

9.8 During the period of suspension of the registry of a Singapore ship, the provisions of the Merchant Shipping Act and its regulations will cease to apply to the ship except:

- .1 the provisions relating to mortgages and property in the ship in Part II of the Act;
- .2 the provisions relating to the ship's register; and
- .3 the annual tonnage tax continues to be payable.

10 BAREBOAT CHARTER-IN

10.1 A person who is qualified to own a Singapore ship may register a bareboat chartered ship in Singapore as the bareboat charterer for the duration of the charter period. Where the bareboat charterer is a company, it must have a minimum paid-up capital of \$500,000 or \$250,000 if it operates only tugs and barges. The procedure for registration is as follows:

- .1 Obtain approval for the ship's name* (paragraph 11.1);
- .2 Apply for the ship's signal letters/call sign* (paragraph 11.2);
- .3 Submit the completed application form* (paragraph 11.3);

.4 Submit the following documents:-

a RCB printout for company's particulars (paragraph 11.4);

b Appointment of Agent*, if required (paragraph 11.5);

c Appointment of Manager* (paragraph 11.6)

d A certified copy of the charter-party;

e Tonnage certificate (paragraph 11.8);

f Evidence of seaworthiness (paragraph 11.9);

g The closure certificate or similar document in respect of the original registration of the ship (paragraph 11.14); and

.5 Pay the initial registration fee (paragraph 13.1) and the annual tonnage tax (paragraph 13.3).

10.2 Upon completion of the formalities, the Certificate of Registry (Bareboat Charter Ship) and a carving and marking note will be issued. The note has to be certified by a surveyor from the Shipping Division, MPA or one of the authorised classification societies (paragraph 11.12) and returned within 30 days' of its issue.

The certificate of Registry (Bareboat Charter Ship) shall be valid until the end of the charter period or the suspension period of the original registration of the ship, whichever is earlier.

10.3 A bareboat chartered ship may be provisionally registered if the application is not accompanied by the documents listed in paragraph 10.1.4 (e) to (g) . The provisional registry is valid for a maximum period of one year. The ship must be transferred to the ordinary bareboat charter ship register before the end of this period. The transfer will be effected when all the outstanding documents are submitted. No fees are charged for this transfer.

10.4 The expiry date of the registry of a bareboat chartered ship may be extended on application.

The procedure is as follows:

.1 Submit the completed application form*;

.2 Submit the following documents:-

a a certified copy of the extension or new charter-party;

b the closure certificate or similar document in respect of the original registration of the ship showing the extended closure or suspension of the registration (paragraph 11.14);

.3 Pay the required fee (paragraph 13.5).

- 10.5 If the existing certificate of registry is produced, an endorsement of the extended expiry date may be made . Alternatively, a new certificate of registry may be issued upon request and the old certificate of registry must be surrendered as soon as practicable.

10.6 The registered bareboat charterer may, at any time, apply to close the Singapore registry of the ship. The application must be accompanied by the Certificate of Registry of the ship. An application must be made to close the registry in the following cases:

.1 when the registered charterer ceases to be the charterer of the ship; or

.2 when the registered charterer ceases to be qualified to own Singapore ship; or

.3 on the ship being actually or constructively lost or destroyed.

- The Certificate of Registry (provisional or otherwise) of a registered bareboat charter ship must be surrendered when it expires.

10.8 No mortgages will be recorded in the register of a bareboat charter ship and the provisions relating to the property in a ship in Part II of the Merchant Shipping Act shall not apply. In all other respects, the ship will be subject to the same requirements and treated in the same way as a ship registered in the ordinary register.

11 EXPLANATORY NOTES

11.1 Ship's name

11.1.1 Every name to be used for a Singapore ship must be approved, even though there is no change in the name. Owners are advised to apply for the ship's name at least 2 weeks' in advance to avoid delay and inconvenience should the name be not available for use. More than one name may be submitted but the order of preference must be clearly indicated. An approved name is valid for a period of one year.

11.1.2 The existing name of a Singapore ship may be reserved by its owner for a period of 10 years for use by a replacement ship. The application* must indicate the owner's plans in relation to the existing ship and the replacement ship.

11.1.3 For the change of name of a ship which is already registered as a Singapore ship, upon approval of the new name, a carving and marking note and the amendment slip for the Certificate of Registry will be issued. The note must be certified and returned within 30 days.

11.1.4 A fee is charged (paragraph 13.5) is charged for the approval of a change of ship's name.

11.2 Signal letters/call sign

Owners may apply in advance for the above. The owner should at the same time apply to the Telecommunication Authority of Singapore (TAS) for a licence to operate the ship board station. This is not required if there is no requirement for the ship to be fitted with any radio station.

11.3 Application form

11.3.1 This form may be used for the ordinary registration of a ship as well as the registration of a bareboat chartered ship. The declaration in the application form may be signed by the owner himself, or his appointed agent. If the owner is a body corporate, it may be signed by a director or the secretary.

11.3.2 The declaration must be made on or after the date of acquiring legal title to the ship, before the Director of Marine, a surveyor of ships, a Justice of the Peace, a Commissioner for Oaths or any person authorised to take or receive a declaration by any law in force in Singapore.

11.3.3 Where an application is made for a post-dated certificate of registry, the completed application form, except for the signature(s) of the declarant(s), must be submitted at least 3 working days before the date on which the certificate is to be collected. On the date of registration, the declarant(s) must be present to attest his/their signature(s) and date the declaration.

11.4 RCB printout for company's particulars

11.4.1 If the owner/bareboat charterer is a company incorporated in Singapore, the application form must be accompanied by either one of the following documents:-

a A computer printout on the company from the Registry of Companies & Businesses' (RCB) Instant Information Service, accompanied by a "Certificate of Production of Statement by Computer";

OR

b RCB certified copies of the following:-

i Certificate of Incorporation; and

ii Return giving particulars of directors, managers and secretaries (the latest annual return or Form 49); and

iii Return of allotment of shares (the latest annual return or Form 24).

11.4.2 The owner must notify the Registrar of any change in the particulars within 30 days' of the change. All such notifications must be accompanied by the appropriate documentary evidence.

11.4.3 Information on the companies which directly or indirectly own shares in the owning company will normally be required only to the extent necessary to establish whether the owning company is local or foreign owned.

11.4.4 Owners are assured that the above information other than the name and address of the company, is not recorded in the register book and is kept strictly confidential.

11.5 Appointment of agent

A company must appoint a person as agent for the purpose of signing the declaration in the application form only if it is not signed by a director or the secretary. Individual owners may also appoint an agent. In the case of a company, the appointment of agent must be executed under the common seal of the company. In the case of an individual owner, the appointment must be signed by him in the presence of a witness.

11.6 Appointment of manager

11.6.1 The owner must appoint a manager whose residence is in Singapore. The manager is responsible for the operations of the ship, in particular for all matters related to the crew, safety and prevention of pollution.

11.6.2 A corporate owner may appoint a person in the company with the ultimate responsibility for the ship as manager. An individual owner may appoint himself as manager. If a company is appointed as manager, the name of person in the company with the ultimate responsibility for the ship and his status in the company must be indicated.

11.6.3 All communications relating to the ship will be directed to the manager.

11.6.4 If there is any change in the manager, the owner must complete a new form* and submit it to the Registrar within 7 days' of the change.

11.7 Evidence of title to ownership

11.7.1 The builder's certificate is required for a new ship. For an existing ship, a certified transcript of its former registry or other similar document which shows the previous ownership and the bill of sale are required. If there are any intervening changes of ownership, all the intermediate bills of sale must also be submitted. There must be continuity of title.

11.7.2 If the builder's certificate or bill of sale is executed overseas and cannot be produced at the time of the application, the ship may be provisionally registered. The original document must be produced within 30 days' of the date of provisional registration.

11.7.3 Any builder's certificate or bill of sale which is executed outside Singapore must be notarised and legalised.

11.7.4 Owners are advised that it is their responsibility to ensure that the bill of sale or builder's certificate is properly executed and conveys good title to them. The original document of title to ownership must be submitted together with a copy. The original document will be returned with an endorsement after completion of the registration formalities.

11.8 Tonnage certificate

11.8.1 All ships must have their tonnages determined in accordance with the provisions the Merchant Shipping (Tonnage) Regulations (Rg 12) (which give effect to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TM 69)) and its tonnage certificate issued by the Shipping Division, MPA or one of the authorised classification societies (paragraph 11.12)

11.8.2 A TM 69 tonnage certificate issued by the Government of a Contracting State to TM 69 may be accepted for registration purposes but the ship must have its tonnage certificate re-issued by the Shipping Division, MPA or one of the authorised classification societies within 3 months' of its date of registration.

11.8.3 If the tonnage certificate cannot be produced at the time of the application, the ship may be provisionally registered using interim tonnage figures. The full term certificate must be produced as soon as possible, not later than one year after registration. Should there be any difference in the net tonnage, the registration fee and the annual tonnage tax will be adjusted accordingly.

11.8.4 The tonnages of a Singapore ship may not be re-determined except in accordance with the provisions of the Regulations mentioned above and registration anew may be required (paragraph 7.3). If the intention is to convert or modify the ship after registration and before it is put into service, it should be clearly stated in the application form that the tonnages are interim figures.

11.9 Evidence of seaworthiness

11.9.1 A copy of the ship's classification certificate issued by one of the authorised classification societies (paragraph 11.12) may be accepted as evidence of seaworthiness. In the case of an existing ship, a statement from the classification society confirming that the ship is in class is also required.

11.9.2 In addition, copies of its valid Passenger Ship Safety, Cargo Ship Safety Construction, Cargo Ship Safety Equipment, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy/Radiotelephony, International Load Line/Local Freeboard, International/Singapore Oil Pollution Prevention, Noxious Liquid Substance, Certificate of Fitness, and Thirty Mile/Port Limit Passenger Ship Safety Certificates (as applicable) must, if not produced at the time of the application, be produced within 30 days' of the date of registration. These certificates must be issued by the Shipping Division, MPA or one of the authorised classification societies.

11.9.3 In the case of a new ship the interim certificates may be accepted. The full term certificates must be produced within 30 days' of the date of registration.

11.10 Evidence of cancellation of the former registry

11.10.1 This is required in all cases where the ship, has, at any time, been registered in another country. The evidence may take the form of a deletion certificate or a "closed" transcript of the former registry. The original document is required.

11.10.2 If the above document cannot be produced at the time of the application, the ship may be provisionally registered. The document should be produced within 30 days' of the date of provisional registration. Extensions of this period may be granted upon request.

11.10.3 A ship which has been struck off her former registry for non-compliance with mandatory requirements will not be accepted for registration.

11.11 Import permit

This is required if the ship is purchased by an owner in Singapore from a foreigner or foreign company. The permit is issued by the Import and Export Unit, Trade Development Board.

11.12 Authorised classification societies

The following are the authorised classification societies:-

.1 American Bureau of Shipping;

.2 Bureau Veritas;

.3 Germanischer Lloyd;

.4 Lloyd's Register of Shipping;

.5 Nippon Kaiji Kyokai;

.6 Det Norske Veritas;

.7 Registro Italiano Navale; and

.8 China Classification Society.

.9 Korean Register of Shipping

11.13 Export permit

This is required if the ship is sold by an owner in Singapore to a foreigner or foreign company. The permit is issued by the Import and Export Unit, Trade Development Board.

11.14 Closure certificate or similar document

11.14.1 This may take the form of a certificate or certified extract from the register (issued by the authority responsible for the original registry of the ship) showing that the entry in the register has been closed or suspended for the duration of the bareboat charter, the date of closure or suspension, and details of the ship and its ownership at the time of closure or suspension. The original document is required.

11.14.2 A ship which is registered in a country which does not allow the ship to be registered elsewhere under the name of the bareboat charterer will not be accepted for registration in Singapore.

12 GENERAL INFORMATION

12.1 Ownership and shares in a ship

12.1.1 Only natural persons or bodies corporate may be registered as sole or joint owner of a ship or share therein. Ownership of a fractional part of a ship will not be registered. Any number of individuals or companies not exceeding 5 may be registered as joint owners of a share or shares.

12.1.2 The property in a Singapore ship may be divided into any number of shares and such number may not be changed unless the ship is registered anew. Owners are advised to divide their ships into 64 shares unless there are special difficulties.

12.2 Priority of mortgages

If there are more than one subsisting mortgage registered in respect of the same ship or share, the mortgagees shall, notwithstanding any express, implied or constructive notice, be entitled in priority one over the other according to the date and time of the record of each mortgage in the register book and not according to the date of each mortgage itself.

12.3 Certified English translations

All documents submitted to the Registrar must be in English. If a document is not in English, it must be accompanied by a certified English translation.

12.4 Income tax exemption

12.4.1 Profits derived from the operation of a Singapore ship are exempt from Singapore income tax. The exemption applies to the income derived from the carriage in international waters of passengers, mails, livestock or goods by sea-going Singapore ships and includes the income derived from the charter of such ships.

Enquiries on this matter should be made directly to:

The Commissioner of Inland Revenue

Inland Revenue Authority of Singapore

55 Newton Road

Revenue House

Singapore 307987

12.5 Accommodation barges and oil rigs

Accommodation barges and oil rigs will not be accepted for registration.

13 FEES

13.1 Initial registration fee

13.1.1 The initial registration fee (ordinary registration under section 2 or provisional registration under section 3) is S\$2.50 per net ton (to the nearest ton) subject to a minimum of S\$1,250.00 (500 net tons) and a maximum of S\$100,000.00 (40,000 net tons). For block transfers of 5 ships or 3 ships aggregating at least 40,000 NRT, the reduced rate of \$0.50 per NRT (subject to a

minimum of \$1,250 and maximum of \$20,000 per ship) will apply. The owner or owning group must own at least 25% of the equity in each ship.

13.2 Registration anew fees

13.2.1 The fee for registration anew on change of ownership under paragraph 7.2 is S\$1.25 per net ton (to the nearest ton) subject to a minimum of S\$1,250.00 and a maximum of S\$6,000.00.

13.2.2 The fee for registration anew on alteration to a ship under paragraph 7.3 is as follows:

$$\text{Fee} = 2.50 \times (\text{NRTa} - \text{NRTo})$$

or

$$100,000 - 2.50 \times \text{NRTo}$$

whichever is lower,

subject to a minimum of S\$1,250.00,

where:

NRTa= NRT after alteration, and

NRTo= NRT as at previous registration

(ie initial registration or last

registration anew).

13.3 Annual tonnage tax

13.3.1 The annual tonnage tax is S\$0.20 per net ton (to the nearest ton) subject to a minimum of S\$100.00 (500 net tons).

13.3.2 The annual tonnage tax must be paid at the time of initial registration or registration anew and thereafter every year on or before the anniversary date on which the ship was registered or registered anew, as the case may be. No refund of the tax will be made if during the year for which the tax has been paid, the registry of the ship is closed for any reason.

13.4 Fee for mortgages

The fee for the recording of a mortgage or transfer of mortgage is charged according to the gross tonnage of the ship or shares (eg the mortgage of 1/64 share in a ship of 6,400 gross tons is reckoned as the mortgage of 100 tons) at S\$48 plus S\$1 per 100 gross tons or part thereof.

13.5 Miscellaneous fees

Each inspection of a ship's register S\$10

A certified transcript of a ship's register S\$14

A replacement of a ship's certificate of registry S\$30

Each approval of change of ship's name S\$26

Each amendment of a ship's particulars in the register

book and/or in the certificate of registry S\$14

Recording of a Bill of Sale S\$50

Bareboat Charter

Bareboat Charter In

For the extension of registration S\$1250

Bareboat Charter Out

For the suspension of registration S\$1250

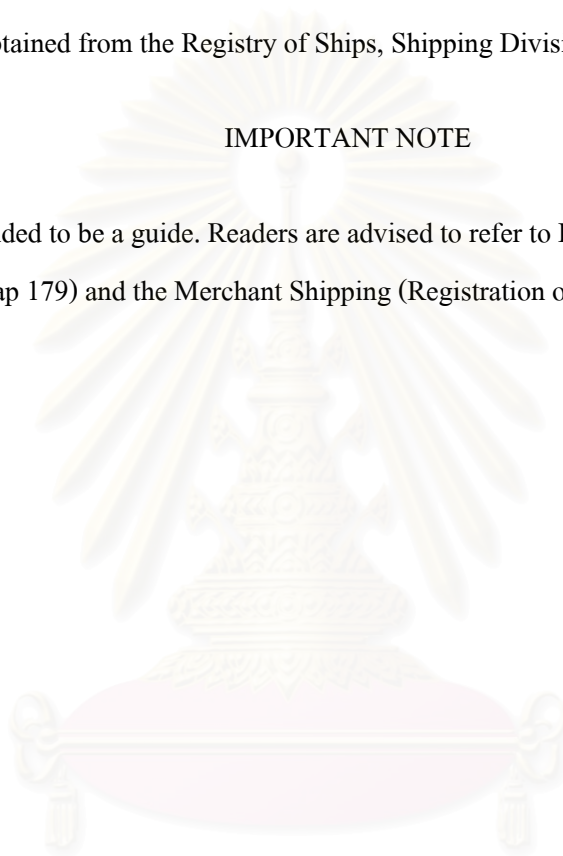
For the extension of suspension S\$1250

For the termination of Suspension S\$1250

* Forms can be obtained from the Registry of Ships, Shipping Division, MPA

IMPORTANT NOTE

The above is intended to be a guide. Readers are advised to refer to Part II of the Merchant Shipping Act (Chap 179) and the Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1996.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค

จำนวนเรือสะสมจำแนกตามประเภทการใช้ และปี พ.ศ. 2542 -2547

หน่วย : ลำ

ประเภท/พ.ศ.	2542	2543	2544	2545	2546	2547
ประมง	41,699	41,906	42,005	42,105	42,265	42,265
บรรทุกสินค้าตู้	7	8	9	12	13	13
บรรทุกสินค้าทั่วไป	15,341	15,475	15,551	15,675	15,751	15,751
บรรทุกน้ำมัน	314	326	359	408	427	427
บรรทุกก๊าซ	44	47	51	54	58	58
ชุดชุดแร่	2,191	2,191	2,191	2,193	2,194	2,194
ชุดทราย	712	725	738	757	788	788
โดยสาร	6,601	7,180	7,667	8,278	8,959	8,961
ลากจูง	250	251	252	254	255	255
สำราญและกีฬา	4,114	4,180	4,227	4,310	4,395	4,395
ตรวจการณ์/นำร่อง	211	222	225	233	241	241
ชุด/รักษาร่องน้ำ	35	36	36	37	37	37
สำรวจ	12	13	13	13	13	13
ดับเพลิง	8	9	11	11	11	11
บรรทุกสินค้าห้องเย็น	1,171	1,356	1,446	1,577	1,687	1,687
บรรทุกน้ำมัน-ก๊าซ	9	9	9	9	9	9
คัน-จูง	627	718	751	795	811	811
โดยสาร-สินค้า	6,967	7,014	7,062	7,115	7,131	7,131
ประจำทาง	178	179	179	179	179	179
ลำเลียงแม่น้ำ	12,019	12,022	12,022	12,025	12,026	12,026
ลำเลียงทะเล	2,533	2,705	2,748	2,750	2,778	2,778
โดยสารประจำทาง	0	0	4	21	70	179
ดอกเสียม ปั่นจั่น	26	35	38	39	43	43
อื่นๆ	3,919	3,919	4,128	4,233	4,273	4,273
รวม	98,988	100,606	101,718	103,062	104,344	104,346

ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โทรศัพท์ : 02-2331311-8 ศูนย์ปลอดภัยทางน้ำ โทร. 1199 ตลอด 24 ชั่วโมง

ภาคผนวก ง

ค่าธรรมเนียมเรือไทย

ขนาดตันกรอส	จดทะเบียน(บาท)	โอนฯ(บาท)
ไม่เกิน 10	20	20
10 - 25	150	150
25 - 50	200	200
50 - 75	350	350
75 - 100	500	500
100 - 150	900	900
150 - 200	1000	1000
200 - 1000	ตันละ 5	-
40 - 60	ตันละ 10	
โอนเกิน 200 ตันกรอส ๆ ละ 5 บาท แต่ไม่เกิน 20,000 บาท		

ที่มา : กองทะเบียนเรือ

อัตราค่าตรวจเรือ

ขนาดตันกรอส	ตัวเรือ	เครื่องยนต์	เครื่องใช้	คนโดยสาร	ขนาด
ไม่เกิน 3	10	10	10	10	10
3 - 30	20	20	20	20	20
30 - 60	30	30	30	30	30
60 - 150	50	50	50	50	50
150 - 500	80	80	80	80	80
500 - 1000	100	100	100	100	100
1000 - 2000	200	200	200	200	200
2000 - 4000	300	300	300	300	300
4000 - 8000	400	400	400	400	400
8000 ขึ้นไป	500	500	500	500	500

ที่มา : กองทะเบียนเรือ

$$\left[\frac{\text{ข้อม} + \text{กว้าง}}{2} \right] \times \text{ยาว} \times \text{ค}$$

ค = ตัวคูณ เรือกลด = .06, เรือเหล็ก = 0.7, เรืออื่น = .058
 ข้อม = กว้าง + 2ลึก x 0.35 (เรือห้องแบบคุณด้วย 0.9)

ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาตใช้เรือ

ขนาดตันกรอส	ใบอนุญาตเรือกล(บาท)	เรือที่มีใบเรือกล(บาท)
ไม่เกิน 1	20	-
1 - 3 (1.5 - 3)	20	20
3 - 5 / 3 - 6	20	30
5 - 6	60	-
6 - 10	100	40
10 - 20	150	60
20 - 30	200	80
30 - 40	300	100
40 - 60	400	150
60 - 80	500	200
80 - 100	600	300
100 - 200	700	350
200 - 400	800	400
400 - 600	900	450
600 - 800	1000	500
800 - 1000	1100	550
1000 - 2000	1200	600
2000 - 3000	1300	650
3000 - 4000	1400	700
4000 - 5000	1500	750
5000 - 6000	1600	800
6000 - 7000	1700	800
7000 - 8000	1800	800
8000 - 9000	1900	800
9000 ขึ้นไป	2000	800

เบ็ดเตล็ดเรือไทย

<ul style="list-style-type: none"> * เปลี่ยนชื่อเรือ * โอนเมืองท่า * โบนแทนทะเบียนเรือไทย * โบนผ่านเมืองท่า <ol style="list-style-type: none"> 1. ไม่เกิน 60 ตันกรอส 20 บาท 2. เกิน 60 ตันกรอส 100 บาท
<ul style="list-style-type: none"> * เปลี่ยนผู้ควบคุมเรือ <ol style="list-style-type: none"> 1. ไม่เกิน 60 ตันกรอส 20 บาท 2. เกิน 60 ตันกรอสขึ้นไป 50 บาท
<ul style="list-style-type: none"> * โบนอนุญาตให้ทำการค้าในน่านน้ำไทย <p>ตันกรอสละ 40 บาทลิกจุกทศนิยม</p>

<ul style="list-style-type: none"> * เปลี่ยนชื่อเรือ ครั้งละ 50 บาท <p>สอบสารบบ 10 บาท</p> <ul style="list-style-type: none"> * เปลี่ยนประเภท + เขตการเดินเรือ <ol style="list-style-type: none"> 1. เรือเดินทะเล 100 บาท 2. เรืออื่นๆ 50 บาท <ul style="list-style-type: none"> * เปลี่ยนผู้ควบคุมเรือ + เครื่องจักร <ol style="list-style-type: none"> 1. ต่ำกว่า 10 ตันกรอส 5 บาท 2. 10 - 100 ตันกรอส 20 บาท 3. เกิน 100 ตันกรอส 100 บาท
<ul style="list-style-type: none"> * โบนอนุญาตเรือกลเดินประจำทาง 100 บาท * สำเนาใบอนุญาตเรือกลประจำทาง 25 บาท * สำเนาใบอนุญาต กิ่งหนึ่งของค่าใบอนุญาต แต่ไม่เกิน 100 บาท

<ul style="list-style-type: none"> * การแก้ไขข้อความในสัญญา (เรือไทย) <ol style="list-style-type: none"> 1. ไม่พร้อมทุนทรัพย์ 20 บาท 2. เพิ่มทุนทรัพย์ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทแรก 50 บาท <p>หนึ่งหมื่นบาทหลังหมื่นละ 20 บาท ไม่เกิน 500 บาท</p>
<ul style="list-style-type: none"> * การคำนวณขนาดเรือ (1 ตันกรอส = 16.8 ทาบ) <p>ใช้สูตร ((อ้อม + กว้าง)/2) * ยาว * ค</p> <p>ค = ตัวคูณ เรือกล = 0.06, เรือเหล็ก = 0.7, เรืออื่น = 0.58</p> <p>อ้อม = กว้าง + 2ลึก, 0.85 (เรือท้องแบนคูณด้วย 0.9)</p>

ที่มา : กองทะเบียนเรือ

ภาคผนวก จ

แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยในการพิจารณาจดทะเบียนเรือไทย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของธุรกิจ

1. ชื่อกิจการ / Company Name : _____

โทรศัพท์ / Tel : _____ โทรสาร / Fax : _____

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผู้ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเล

- 2.1 สถานภาพผู้จดทะเบียนบริษัท รวมทุนจดทะเบียนกับต่างชาติ
 ผู้ประกอบการไทย

2.2 ลักษณะการให้บริการ การขนส่งทางทะเล ของบริษัทท่าน

- รับขนส่งประจำเส้นทาง (Liners) รับขนส่งไม่ประจำเส้นทาง (Tramps)
 รับขนส่งทั้ง 2 รูปแบบ รับขนส่งสินค้าภายในประเทศ

2.3 จำนวนเรือแยกตามประเภทของเรือ ที่บริษัทท่านใช้ในการรับขนส่งสินค้าจากไทย หากท่านเป็นผู้ประกอบการไทย ต้องการทราบถึงประเภทของชนิดเรือสินค้า และจำนวนเรือแยกตามประเภทของเรือที่บริษัทท่านใช้ประกอบธุรกิจกรม

- เรือบรรทุกน้ำมัน(Tanker) / จำนวนลำ : _____
 เรือบรรทุกสินค้าเทกอง(Bulk) / จำนวนลำ : _____
 เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์(Container) / จำนวนลำ : _____
 เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป(General Cargo) / จำนวนลำ : _____
 เรืออื่นๆ (Others) / จำนวนลำ : _____

2.4 จำนวนเรือแยกตามสัญชาติที่เรือจดทะเบียน(Flag of Registry) ที่บริษัทท่านใช้ในการรับขนส่งสินค้าทางทะเล

- สัญชาติไทย(Thai Register) / จำนวนลำ : _____
 สัญชาติสิงคโปร์(Singapore Register) / จำนวนลำ : _____

- สัญชาติอื่นๆ (Other Flag) สัญชาติ : _____ / จำนวนลำ : _____
 สัญชาติ : _____ / จำนวนลำ : _____

2.5 จำนวนเรือแยกตามลักษณะกรรมสิทธิ์ (Ship Authorization) ที่บริษัทท่านใช้ในการรับขนสินค้าทางทะเล

- ถือกรรมสิทธิ์ / จำนวนลำ : _____ เช่าซื้อ / จำนวนลำ : _____
 เช่า Voyage Charter / จำนวนลำ : _____
 Time Charter / จำนวนลำ : _____
 Bareboat Charter / จำนวนลำ : _____
 Space / Slot Charter / Slot Exchange / Slot Purchase / จำนวนลำ : _____

ส่วนที่ 3 ปัจจัยในการเลือกจดทะเบียนเรือไทย

3.1 ปัจจัยใดที่ท่านหรือบริษัทของท่านใช้ในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทยตามความสำคัญ (เลือกได้ 5 ลำดับ โดยเรียงตามความสำคัญ โดยหมายเลข 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด หมายเลข 2, 3 สำคัญรองลงมาตามลำดับ หมายเลข 4 หมายถึงสำคัญน้อย และหมายเลข 5 หมายถึงสำคัญได้น้อยที่สุด)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> การจดทะเบียนเรือชั่วคราว | <input type="checkbox"/> กองทุนพาณิชย์นาวี |
| <input type="checkbox"/> ใบอนุญาตใช้เรือ | <input type="checkbox"/> การทำสัญญาคนประจำเรือ |
| <input type="checkbox"/> การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ | <input type="checkbox"/> การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ |
| <input type="checkbox"/> ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ |
| <input type="checkbox"/> การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ | <input type="checkbox"/> นโยบายการเมืองที่แน่นอน |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดประเทศทางการค้า | <input type="checkbox"/> มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ |
| <input type="checkbox"/> มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ | <input type="checkbox"/> มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ |
| <input type="checkbox"/> ความเป็นสากลในกฎหมาย | <input type="checkbox"/> ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ |

3.2 ปัญหา และอุปสรรคในการจดทะเบียนเรือ ไทยที่ท่านคิดว่ามีผลกระทบต่อกิจการของท่าน/ ก่อนจดทะเบียนตามลำดับความสำคัญ (เลือกได้ 5 ลำดับ โดยเรียงตามความสำคัญ โดยหมายเลข 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด หมายเลข 2, 3 สำคัญรองลงมาตามลำดับ หมายเลข 4 หมายถึงสำคัญน้อย และหมายเลข 5 หมายถึงสำคัญได้น้อยที่สุด)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> การจดทะเบียนเรือชั่วคราว | <input type="checkbox"/> กองทุนพาณิชย์นาวี |
| <input type="checkbox"/> ใบอนุญาตใช้เรือ | <input type="checkbox"/> การทำสัญญาคนประจำเรือ |
| <input type="checkbox"/> การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ | <input type="checkbox"/> การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ |
| <input type="checkbox"/> ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ |
| <input type="checkbox"/> การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ | <input type="checkbox"/> นโยบายการเมืองที่แน่นอน |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดประเทศทางการค้า | <input type="checkbox"/> มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ |
| <input type="checkbox"/> มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ | <input type="checkbox"/> มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ |
| <input type="checkbox"/> ความเป็นสากลในกฎหมาย | <input type="checkbox"/> ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ |

3.3 ข้อเสนอแนะลำดับความสำคัญในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือ ไทย ต่อเนื่องจากคำถามข้อ 3.2 (เลือกได้ 5 ลำดับ โดยเรียงตามความสำคัญ โดยหมายเลข 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด หมายเลข 2, 3, 4 สำคัญรองลงมา ตามลำดับ และหมายเลข 4 หมายถึงสำคัญน้อย และหมายเลข 5 หมายถึงสำคัญได้น้อยที่สุด)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> การจดทะเบียนเรือชั่วคราว | <input type="checkbox"/> กองทุนพาณิชย์นาวี |
| <input type="checkbox"/> ใบอนุญาตใช้เรือ | <input type="checkbox"/> การทำสัญญาคนประจำเรือ |
| <input type="checkbox"/> การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ | <input type="checkbox"/> การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ |
| <input type="checkbox"/> ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ |
| <input type="checkbox"/> การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ | <input type="checkbox"/> นโยบายการเมืองที่แน่นอน |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดประเทศทางการค้า | <input type="checkbox"/> มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ |
| <input type="checkbox"/> มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ | <input type="checkbox"/> มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ |
| <input type="checkbox"/> ความเป็นสากลในกฎหมาย | <input type="checkbox"/> ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ |

3.4 ข้อดี หรือประโยชน์ที่ท่านได้รับจากการจดทะเบียนเรือไทย ตามลำดับความสำคัญที่ท่านได้รับ (เลือกได้ 5 ลำดับ โดยเรียงตามความสำคัญ โดยหมายเลข 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด หมายเลข 2, 3 สำคัญรองลงมาตามลำดับ หมายเลข 4 หมายถึงสำคัญน้อย และหมายเลข 5 หมายถึงสำคัญได้น้อยที่สุด)

- | | | | |
|--------------------------|---|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | การจดทะเบียนเรือชั่วคราว | <input type="checkbox"/> | กองทุนพาณิชย์ |
| <input type="checkbox"/> | ใบอนุญาตใช้เรือ | <input type="checkbox"/> | การทำสัญญาคนประจำเรือ |
| <input type="checkbox"/> | การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ | <input type="checkbox"/> | การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ |
| <input type="checkbox"/> | ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> | ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ |
| <input type="checkbox"/> | การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> | มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี |
| <input type="checkbox"/> | ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ | <input type="checkbox"/> | นโยบายการเมืองที่แน่นอน |
| <input type="checkbox"/> | ไม่จำกัดประเทศทางการค้า | <input type="checkbox"/> | มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ |
| <input type="checkbox"/> | มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ | <input type="checkbox"/> | มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ |
| <input type="checkbox"/> | ความเป็นสากลในกฎหมาย | <input type="checkbox"/> | ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ |

3.5 ข้อเสีย และปัญหาที่ท่านได้รับหลังจากได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว (เลือกได้ 5 ลำดับ โดยเรียงตามความสำคัญ โดยหมายเลข 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด หมายเลข 2, 3 สำคัญรองลงมาตามลำดับ และหมายเลข 4 หมายถึงสำคัญน้อย และหมายเลข 5 หมายถึงสำคัญได้น้อยที่สุด)

- | | | | |
|--------------------------|---|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | การจดทะเบียนเรือชั่วคราว | <input type="checkbox"/> | กองทุนพาณิชย์ |
| <input type="checkbox"/> | ใบอนุญาตใช้เรือ | <input type="checkbox"/> | การทำสัญญาคนประจำเรือ |
| <input type="checkbox"/> | การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ | <input type="checkbox"/> | การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ |
| <input type="checkbox"/> | ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> | ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ |
| <input type="checkbox"/> | การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> | มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี |
| <input type="checkbox"/> | ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ | <input type="checkbox"/> | นโยบายการเมืองที่แน่นอน |
| <input type="checkbox"/> | ไม่จำกัดประเทศทางการค้า | <input type="checkbox"/> | มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ |
| <input type="checkbox"/> | มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ | <input type="checkbox"/> | มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ |
| <input type="checkbox"/> | ความเป็นสากลในกฎหมาย | <input type="checkbox"/> | ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ |

3.6 ข้อเสนอแนะลำดับความสำคัญในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย ต่อเนื่องจากคำถามข้อ 3.6 (เลือกได้ 5 ลำดับโดยเรียงตามความสำคัญ โดยหมายเลข 1 หมายถึงสำคัญมากที่สุด หมายเลข 2, 3, 4 ลำคัญรองลงมาตามลำดับ และหมายเลข 4 หมายถึงสำคัญน้อย และ หมายเลข 5 หมายถึงสำคัญได้น้อยที่สุด)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> การจดทะเบียนเรือชั่วคราว | <input type="checkbox"/> กองทุนพาณิชย์ |
| <input type="checkbox"/> ใบอนุญาตใช้เรือ | <input type="checkbox"/> การทำสัญญาคนประจำเรือ |
| <input type="checkbox"/> การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ | <input type="checkbox"/> การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ |
| <input type="checkbox"/> ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ |
| <input type="checkbox"/> การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน | <input type="checkbox"/> มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ | <input type="checkbox"/> นโยบายการเมืองที่แน่นอน |
| <input type="checkbox"/> ไม่จำกัดประเทศทางการค้า | <input type="checkbox"/> มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ |
| <input type="checkbox"/> มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ | <input type="checkbox"/> มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ |
| <input type="checkbox"/> ความเป็นสากลในกฎหมาย | <input type="checkbox"/> ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ |

ส่วนที่ 4 การเปรียบเทียบการจดทะเบียนไทย กับการจดทะเบียนสิงคโปร์

4.1 ปัจจุบันกองเรือของท่านส่วนใหญ่จดทะเบียนเรือกับสัญชาติใด

- ไทย สิงคโปร์ ประเทศอื่น _____

4.2 ความเห็นในด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือ

ก) การจดทะเบียนเรือไทย

	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วยปาน กลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ					
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา					
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม					
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี					
ให้บริการที่ครบวงจร					
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม					
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ					
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา					
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ					
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการและบริการ					

ข) การจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วยปาน กลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ					
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา					
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม					
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี					
ให้บริการที่ครบวงจร					
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม					
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ					
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา					
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ					
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการและบริการ					

4.3 ความเห็นในด้านต่างๆ ที่เจ้าของเรือในด้านกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือ

ก) การจดทะเบียนเรือไทย

	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วยปาน กลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ					
การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ					
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน					
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ					
มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี					
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน					
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ					
มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ					
นโยบายการเมืองที่แน่นอน					
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า					
มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ					
มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ					
ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ					
การยอมรับความเป็นสากลในกฎหมาย					

ข) การจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วยปาน กลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
การขกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ					
การขกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ					
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน					
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ					
มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี					
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน					
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ					
มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ					
นโยบายการเมืองที่แน่นอน					
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า					
มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ					
มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ					
ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ					
การยอมรับความเป็นสากลในกฎหมาย					

4.4 เปรียบเทียบการให้บริการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการจดทะเบียนเรือ ระหว่างไทย กับสิงคโปร์

	ไทยดีกว่า	สิงคโปร์ดีกว่า
ได้รับความสะดวกในการติดต่อ		
สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา		
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนที่เหมาะสม		
การให้บริการจดทะเบียนเรือที่ดี		
ให้บริการที่ครบวงจร		
ระยะเวลาที่ใช้ในการจดทะเบียนมีความเหมาะสม		
มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ		
การจดทะเบียนแล้วเสร็จตรงเวลา		
มีการใช้เทคโนโลยีในการจัดการ		
นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการดำเนินการ		

4.5 เปรียบเทียบกฎระเบียบและนโยบายของรัฐในการจดทะเบียนเรือระหว่างไทย กับสิงคโปร์

	ไทยดีกว่า	สิงคโปร์ดีกว่า
การยกเว้นอากร และภาษีซื้อเรือ		
การยกเว้นภาษีรายได้จากการขายเรือ		
ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน		
ความสะดวก และการให้บริการของรัฐ		
มีระบบดูแลด้านความปลอดภัยต่อเรือที่ดี		
การยอมรับความเป็นสากลในการจดทะเบียน		
ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ		
มีการยอมรับประกาศนียบัตรของต่างชาติ		
นโยบายการเมืองที่แน่นอน		
ไม่จำกัดประเทศทางการค้า		
มีทางเลือกในการตรวจเรือ โดยสถาบันตรวจเรือ		
มีชื่อเสียงและให้การยอมรับในบริการ		
ให้ความคุ้มครองกองเรือภายใต้สากลการยอมรับ		
การยอมรับความเป็นสากลในกฎหมาย		

ส่วนที่ 5 รูปแบบการจดทะเบียนเรือไทยในอุดมคติที่ผู้ประกอบการไทยต้องการ (Ideal Thai Ship Registry)

เพื่อเป็นการจูงใจ และเป็นการแก้ไขปัญหาในการจดทะเบียนเรือ รูปแบบการจดทะเบียนที่ผู้ประกอบการต้องการ

5.1 อากร และภาษีจากการซื้อเรือ

- ไม่ควรได้รับการยกเว้น
 ควรได้รับการยกเว้นตาม BOI
 ควรได้รับการยกเว้นตลอดอายุเรือ
 อื่นๆ _____

5.2 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการขายเรือ

- ไม่ควรได้รับการยกเว้น
 ควรได้รับการยกเว้น
 ควรได้รับการยกเว้นหากนำรายได้ไปซื้อเรือใหม่
 อื่นๆ _____

5.3 ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน

- มีความเหมาะสมดีแล้ว ควรปรับให้ลดลง
 ควรปรับให้สูงขึ้น อื่นๆ _____

5.4 การให้บริการของรัฐในด้านการจดทะเบียนเรือ

- รัฐดูแลดีอยู่แล้วควรดูแลต่อไป รัฐควรปรับปรุง
 ควรให้เอกชนดำเนินการแทน อื่นๆ _____

5.5 สัญชาติคนประจำเรือ

- จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือ
 พิจารณาจากการขาดแคลนคนเรือ และอนุญาตใช้คนเรือต่างชาติแทนได้
 อื่นๆ _____

5.6 ประกาศนียบัตรของต่างชาติ

- ไม่ยอมรับ ป.ก. ของต่างชาติ ยอมรับ ป.ก. บางชาติ
 ยอมรับ ป.ก. ของต่างชาติทุกชาติ อื่นๆ _____

5.7 นโยบายการเมือง

- นโยบายปัจจุบันดีอยู่แล้ว ควรมีโอกาสกรรมการระดับชาติ
 อื่นๆ _____

5.8 ใบอนุญาตใช้เรือ

- ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ใช้ใบอนุญาตใช้เรือต่อไป
 ใช้ใบอนุญาตใช้เรือต่อไป แต่ยกเลิกการตรวจเรือก่อนต่ออายุใบอนุญาต
 อื่นๆ _____

5.9 การตรวจเรือ

- ให้กองตรวจเรือเป็นผู้ดูแล ให้สมาคมจัดชั้นเรือดูแลต่อครั้ง
 ให้สมาคมจัดชั้นเรือดูแลต่อท่า อื่นๆ _____

5.10 ผู้ที่ให้บริการรับจดทะเบียนเรือของรัฐ

- ให้เอกชนดำเนินการ ให้รัฐเป็นผู้ดูแลต่อไป
- อื่นๆ _____

5.11 ความเป็นสากลในกฎหมาย

- กฎหมายที่มีอยู่ดี และเหมาะสมอยู่แล้ว
- กฎหมายที่มีอยู่เก่า และไม่ครอบคลุม ควรแก้ไข
- อื่นๆ _____

5.12 คุณสมบัติของเจ้าของเรือที่สามารถจดทะเบียนเรือไทย

- เป็นคนไทยเท่านั้น เปิดให้ต่างชาติจดทะเบียนได้
- เปิดให้ต่างชาติจดทะเบียนได้โดยมีเงื่อนไข
- อื่นๆ _____

ส่วนที่ 6 ข้อมูลด้านการให้บริการ ของภาครัฐ ตลอดจนกฎระเบียบในการจดทะเบียนเรือไทย

6.1 ในด้านการจดทะเบียนเรือท่านต้องติดต่อกับหน่วยงานใดของทางกรมการขนส่งทางน้ำบ้ำง

- กองทะเบียนเรือ กองตรวจเรือ อื่นๆ _____

6.2 ท่านประเมินผลของการให้บริการของทางภาครัฐเป็นอย่างไร และมีข้อเสนออย่างไร
กรุณาเลือกรวมข้อหนึ่งข้อใดใน 5 ตัวเลือก จาก 1-5 โดยแต่ละตัวเลือก มีความหมาย
ดังนี้

5 = ประทับใจ / ให้บริการได้ดีมาก

2 = ไม่พึงพอใจ / การให้บริการต่ำกว่าการคาดหวัง

4 = พึงพอใจ / การให้บริการสูงกว่าการคาดหวัง

1 = ผิดหวัง / มีข้อบกพร่องมาก และควรมีการปรับปรุง

3 = ขอมรับได้ / การให้บริการตรงตามการคาดหวัง

การให้บริการของกรมการขนส่งทางน้ำ - การจดทะเบียนเรือ

	จดทะเบียนเรือ					กองตรวจเรือ						
	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
1) ความสะดวกในการติดต่อ สถานที่	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
2) ได้รับความสะดวกในการติดต่อ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
3) การให้คำปรึกษา ตลอดข้อเสนอนะ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
4) ความรวดเร็วในการให้บริการ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
5) ระบบข้อมูลในการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
6) สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
7) ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
8) การให้บริการจดทะเบียน/ตรวจเรือ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
9) ให้บริการที่ครบวงจร	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
10) ความเหมาะสมของระยะเวลาในการให้บริการ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
11) มีความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าของเรือ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
12) นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการ	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0

6.3 หากท่านซื้อเรือลำต่อท่านสนใจที่จะจดทะเบียนเรือสัญชาติใด

- ยังคงจดทะเบียนไทยต่อ
 เปลี่ยนไปชักธงสิงคโปร์
- อื่นๆ _____

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 7 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการจดทะเบียนเรือไทย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ นามสกุล : นาย อภัยพงษ์ กิตติสุขคุณ

วัน เดือน ปี และสถานที่เกิด : 17 พฤศจิกายน 2511, จังหวัดเชียงราย

ประวัติการศึกษา :

จบการศึกษาสูงสุด เทียบเท่าปริญญาตรี ที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ปี พ.ศ.2536

มัธยมปลาย ที่โรงเรียน นครขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่น ปี พ.ศ.2530

มัธยมต้น ที่โรงเรียน แก่นนครวิทยาลัย จังหวัด ขอนแก่น ปี พ.ศ.2527

ประถมศึกษา ที่โรงเรียน สงเคราะห์นียม จังหวัด ขอนแก่น ปี พ.ศ.2524

ประวัติการทำงาน :

นายประจำเรือ / Unithai Co., Ltd. / Thoresen Thai Agencies PLC

/ Great Circle

Loading Master – FSU. Alvaro De Brazan / บริษัท บางจาก มหาชน จำกัด

Asst. Marine Superintendent – Fleet Management Division

Supply & Operation Manager – Supply and Logistics Division

International Oil Tanking Co., Ltd.

International Demurrage and Claims Coordinator / Star Petroleum Refining Co., Ltd

Blend and Dispatch Scheduler / Alliance Refining Co., Ltd

Assistance Logistics Manager / RCL Logistics Co., Ltd

Shipping Operation Manager / Gulf Agency Company (Thailand) Ltd.

ประวัติการอบรม :

- Tanker ownership, Chartering and Operations - College of Petroleum Studies, Oxford, England)
- Oil blending conducted - SGS Thailand
- Mini MBA - Kasetsart University
- Customs Broker - Thai Custom Broker Institute
- Analysis and planning for refinery - Shell International Trading
- Refinery familiarization - SPRC