

การประเมินศักยภาพและผลสัมฤทธิ์ของมาตรการภาครัฐในการส่งเสริมท่องเที่ยว

นายเฉลิมพงษ์ เสนารักษ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา การบริหารกิจการทางทะเล (สหสาขาวิชา)

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE EVALUATION OF THE STATE'S PROMOTION MEASURES' POTENTIAL
AND IMPACT ON THAI FLEET

Mr. Chalermpong Senarak

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science Program in Maritime Administration

(Interdisciplinary Program)

Graduate School

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การประเมินศักยภาพและผลสัมฤทธิ์ของมาตรการภาครัฐใน
การส่งเสริมท่องเที่ยว

โดย

นายเฉลิมพงษ์ เสนารักษ์

สาขาวิชา

การบริหารกิจการทางทะเล

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. พรพจน์ เปี่ยมสมบูรณ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ)

.....กรรมการ
(ดร. กฤษณา ปุณยางกูร)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(นายวีระ ภูริปัญญาวงศ์)

เฉลิมพงษ์ เสนารักษ์ : การประเมินศักยภาพและผลสัมฤทธิ์ของมาตรการภาครัฐในการส่งเสริมกองเรือไทย. (THE EVALUATION OF THE STATE'S PROMOTION MEASURES' POTENTIAL AND IMPACT ON THAI FLEET) อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ, 161 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินศักยภาพ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการภาครัฐในการส่งเสริมกองเรือไทย โดยใช้ความสำคัญ ผลสัมฤทธิ์ และความต้องการเป็นเกณฑ์ในการประเมิน ทั้งนี้ผู้วิจัยอาศัยการสัมภาษณ์ และแบบสอบถามที่ใช้หลักการเปรียบเทียบที่ละคู่เป็นเครื่องมือในการประเมิน ซึ่งการประเมินถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 การประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือในปัจจุบัน (พ.ศ. 2553) และส่วนที่ 2 การประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือในอนาคต โดยผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยที่เป็นสมาชิกในสมาคมเจ้าของเรือไทย จำนวน 36 บริษัท ระหว่างเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนธันวาคม ปี พ.ศ.2553

ผลการประเมินมาตรการปัจจุบัน (2553) พบว่า ในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้ที่มาจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นมาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์มากที่สุด ในขณะที่มุมมองของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่ยกเว้นอากรนำเข้าตัวเรือ และเครื่องจักร และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปีเป็นมาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์มากที่สุด สำหรับผลการประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือในอนาคตพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และภายในประเทศ มีความต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมมาตรการด้านภาษีมากที่สุด

สาขาวิชา การบริหารกิจการทางทะเล
ปีการศึกษา 2553

ลายมือชื่อนิติ...เฉลิมพงษ์ เสนารักษ์
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

5287342620 : MAJOR MARITIME ADMINISTRATION

KEYWORDS : POTENTIAL / IMPACTS / EVALUATION

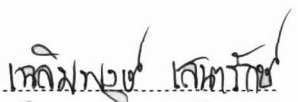
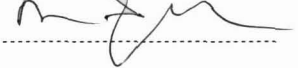
CHALERMPONG SENARAK : THE EVALUATION OF THE STATE'S PROMOTION MEASURES' POTENTIAL AND IMPACT ON THAI FLEET.

ADVISOR : PROFESSOR KAMONCHANOK SUTHIWARTNARUEPUET, Ph.D.,
161 pp.

"THE EVALUATION OF THE STATE'S PROMOTION MEASURES' POTENTIAL AND IMPACT ON THAI FLEET" is a survey research that has totally 3 objectives. The first purpose of the research is to evaluate the potential and the impact of the Thai fleet promotion measures that are separated into 2 cases, the current and the future promotion measures provided by the governmental organizations. The second, it is to recognize about the importance, the impact and the need that Thai shipowners have perspectives on the current and the future promotion measures. The third, it is to improve the promotion measures according to Thai shipowners' satisfactions. The approach of the research, questionnaires have been designed and carried out by 36 members of the Thai Shipowners' Association. The survey was commenced in November 2010 and lasted thirty days before accomplishment.

The results from the study indicate that the exception measure of the corporate income tax is the most important and beneficial to Thai shipowners having their own global operations on the other hand, investment promotion measure has the lead role to all Thai shipowners who have their fleet operating in Thai waters. In case of the future promotion measures, the most vital instrument needed by Thai shipowners is a tax-measure that is utilized by the governmental organization.

Field of Study : Maritime Administration
Academic Year : 2010

Student's Signature 
Advisor's Signature 

กิตติกรรมประกาศ

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์บุญพุ่ม เสนารักษ์ บิดาที่ข้าพเจ้ารัก และเคารพอย่างสูงยิ่ง ผู้เป็นแรงบันดาลใจ ตลอดจนเป็นกำลังใจให้ข้าพเจ้าขยันหมั่นเพียร และประพฤติ ปฏิบัติชอบตลอดมา และขอกราบขอบพระคุณนางวิไลรัตน์ เสนารักษ์ ผู้เป็นมารดาที่ประเสริฐยิ่งของข้าพเจ้า ซึ่งเป็นผู้ที่อุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอนให้ข้าพเจ้าเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่ดี และเป็นผู้ที่คอยปกป้อง เคียงข้างข้าพเจ้าทั้งในยามที่ข้าพเจ้ามีความทุกข์ และสุขใจ และขอกราบขอบพระคุณ ดร.เพ็ญพรรณ เสนารักษ์ และนางสาวดารานี เสนารักษ์ พี่สาวของข้าพเจ้า ที่คอยให้คำชี้แนะ และให้กำลังใจแก่ข้าพเจ้าเสมอมา และขอกราบขอบพระคุณนางสาวสดใส ดิวงกิจ ผู้อุปการะค่าเล่าเรียนทั้งหมดตลอดระยะเวลาที่ข้าพเจ้าศึกษาที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตลอดจนญาติพี่น้องของข้าพเจ้าที่ช่วยเป็นกำลังใจให้กับข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ ผู้เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ (ผู้ที่ข้าพเจ้าเคารพเสมือนมารดา) ที่กรุณาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ของข้าพเจ้า และคอยให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบ ตลอดจนแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และกราบขอบพระคุณที่ท่านกรุณาให้ความรู้ อบรมสั่งสอนทั้งหลักวิชาการ และหลักธรรมะเพื่อใช้ในการประกอบสัมมาอาชีพ และใช้ในการดำเนินชีวิตอย่างเป็นปกติสุข กอปรกับแสดงความมีจิตวิญญาณของความเป็นอาจารย์ที่น่าเคารพ ยกย่องสรรเสริญ และกราบขอบพระคุณในความเมตตา และความกรุณาที่ท่านช่วยจัดหาทุนการศึกษาให้กับข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ (ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์) นายวีระ ฐิติปัญญาวงศ์ (กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย) และดร.กฤษณา ปุณยานุกร (กรรมการสอบวิทยานิพนธ์) ที่สละเวลาเพื่อการสอบวิทยานิพนธ์ และให้คำชี้แนะแก่ข้าพเจ้า และขอกราบขอบพระคุณ ดร.มานะ เซาวรัตน์ คณะบดี คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้ที่ให้โอกาสข้าพเจ้าในการเป็นอาจารย์ผู้สอนที่คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา และกราบขอบพระคุณที่ท่านกรุณาให้ความรู้ อบรม สั่งสอน และสนับสนุนข้าพเจ้าในฐานะลูกศิษย์เสมอมา

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร.เผด็จศักดิ์ จารยพันธ์ ที่ท่านกรุณาให้ความรู้ คำชี้แนะ ความช่วยเหลือ และช่วยจัดหาทุนการศึกษาให้กับข้าพเจ้า และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ประจำหลักสูตรการบริหารกิจการทางทะเล และอาจารย์ผู้สอนทุกท่านที่ให้ความรู้ และประสบการณ์อันมีค่าต่อการประกอบสัมมาอาชีพ และการดำเนินชีวิตของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณนางเอกจตุพร สุขเฉลิม ที่ช่วยจัดหา และติดต่อราชานุกิจสภาเพื่อตีพิมพ์บทความวิชาการของข้าพเจ้า และขอขอบพระคุณนางสาวเมธิรา ไกรนที ผู้ให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับการศึกษา และขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยงานต่างๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวก และให้ความช่วยเหลือแก่ข้าพเจ้าตลอดระยะเวลาที่ข้าพเจ้าศึกษาที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตลอดจนขอขอบพระคุณนิสิตเอกการบริหารกิจการทางทะเลทั้งรุ่นที่ 1 และรุ่นที่ 2 ที่ให้ความช่วยเหลือ ให้คำชี้แนะ และให้ความเป็นกันเอง ตลอดระยะเวลาที่ข้าพเจ้าศึกษาที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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.....	10
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	10
1.4 วิธีดำเนินการวิจัย.....	14
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	14
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	15
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการ.....	15
2.1.1 วิวัฒนาการของแนวคิดการขนส่งทางทะเล.....	15
2.1.2 แนวทางในการสร้างมาตรการ.....	20
2.1.3 วัตถุประสงค์ในการสร้างมาตรการ.....	21
2.1.4 ผู้ควบคุมการใช้มาตรการ.....	26
2.1.5 แนวทางในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์.....	26
2.1.6 มาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย.....	30
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการประเมิน.....	41
2.2.1 ความหมายของการประเมิน.....	41
2.2.2 วัตถุประสงค์ของการประเมิน.....	43
2.2.3 ประเภทของการประเมิน.....	43
2.2.4 ขั้นตอนการประเมินผล.....	44
2.2.5 เกณฑ์มาตรฐานในการประเมินผล.....	45

2.2.6	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการประเมินผล.....	49
2.2.7	การวิเคราะห์และประมวลผลจากการประเมิน.....	49
2.3	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	54
2.4	สรุป.....	61
บทที่ 3	วิธีดำเนินการวิจัย.....	62
3.1	ค้นหาและรวบรวมเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	63
3.2	ทบทวนและประมวลผลข้อมูล.....	63
3.3	กำหนดโครงสร้างการศึกษา.....	63
3.3.1	แหล่งข้อมูล.....	64
3.3.2	ประชากร.....	64
3.3.3	กลุ่มตัวอย่าง.....	64
3.3.4	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง.....	65
3.3.5	วิธีการที่ใช้ในการศึกษา.....	65
3.4	การสร้างเครื่องมือวิจัย.....	66
3.4.1	แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป.....	67
3.4.2	แบบสอบถามส่วนที่ 2 การประเมินระดับความสำคัญของมาตรการ.....	67
3.4.3	แบบสอบถามส่วนที่ 3 การประเมินผลจากการใช้มาตรการ.....	69
3.4.4	แบบสอบถามส่วนที่ 4 การประเมินมาตรการที่ผู้ประกอบการเจ้าของ เรือไทยพึงประสงค์.....	72
3.4.5	แบบสอบถามส่วนที่ 5 การประเมินมาตรการที่ผู้ประกอบการเจ้าของ เรือไทยพึงประสงค์.....	77
3.5	การเก็บข้อมูล.....	77
3.6	การวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผล.....	77
3.7	การสรุปผล.....	81
บทที่ 4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	84
4.1	ผลการประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือไทย.....	84
4.1.1	ผลการประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน (2553).....	84
4.1.2	ผลการประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในอนาคต.....	88

4.2 บทวิเคราะห์.....	94
4.2.1 บทวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในปัจจุบัน (2553).....	94
4.2.2 บทวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในอนาคต.....	123
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	135
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	135
5.1.1 สรุปมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในปัจจุบัน (2553).....	136
5.1.2 มาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในอนาคต.....	139
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	145
รายการอ้างอิง.....	147
ภาคผนวก.....	151
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	161

สารบัญญัตราจ

ตารางที่		หน้า
1.1	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ.....	2
1.2	ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขาเข้า).....	2
1.3	ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขาออก).....	2
1.4	แสดงการเปลี่ยนแปลงของกองเรือไทย.....	3
1.5	กองเรือโลกในปี 2552.....	4
1.6	ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต.....	6
1.7	สัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต.....	6
1.8	ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามรูปแบบการขนส่ง.....	7
1.9	สัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามรูปแบบการขนส่ง...	7
1.10	ราคาเรือต่อใหม่.....	8
1.11	ราคาเรือมือสอง.....	8
1.12	ศักยภาพในการต่อและซ่อมเรือของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกสมาคมผู้ต่อเรือ และซ่อมเรือไทย.....	9
2.1	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวางมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี.....	20
2.2	ราคาเรือต่อใหม่.....	28
2.3	Importance and Performance Evaluations for Selected Customer Service Attributes.....	50
3.1	คะแนนแสดงระดับความสำคัญ.....	67
3.2	สัญลักษณ์แทนมาตรการที่ใช้ในปัจจุบันภายใต้ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการ ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ.....	68
3.3	เปรียบเทียบมาตรการปัจจุบันที่ละคู่ (Pair-wise comparison method).....	69
3.4	คะแนนแสดงระดับผลจากการใช้มาตรการ.....	70
3.5	สัญลักษณ์แทนมาตรการที่ใช้ในปัจจุบันภายใต้ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการ ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ.....	70
3.6	เปรียบเทียบมาตรการปัจจุบันที่ละคู่ (Pair-wise comparison method).....	71
3.7	คะแนนระดับความต้องการ.....	72
3.8	มาตรการพึงประสงค์ 7 ด้าน.....	73

ตารางที่	หน้า	
3.9	เปรียบเทียบมาตรการที่บริษัทประสงค์ให้ภาครัฐส่งเสริม.....	73
3.10	มาตรการด้านภาษี.....	74
3.11	เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านภาษี.....	74
3.12	มาตรการด้านการเงิน.....	74
3.13	เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านการเงิน.....	74
3.14	มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ.....	75
3.15	เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ.....	75
3.16	มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร.....	76
3.17	เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการส่งเสริมบุคลากร.....	76
3.18	มาตรการมาตรการด้านอื่นๆ.....	76
3.19	เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการมาตรการด้านอื่นๆ.....	77
4.1	คะแนนความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยที่ใช้ใน ปัจจุบัน (2553).....	85
4.2	อันดับคะแนนความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยที่ ใช้ในปัจจุบัน (2553).....	86
4.3	คะแนนความต้องการที่มีต่อด้านของมาตรการ.....	88
4.4	คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านภาษี.....	88
4.5	คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการเงิน.....	89
4.6	คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ.....	89
4.7	คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร.....	90
4.8	คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ.....	91
4.9	อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อด้านของมาตรการ.....	91
4.10	อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านภาษี.....	92
4.11	อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการเงิน.....	92
4.12	อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ.....	92
4.13	อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร.....	93

ตารางที่	หน้า
4.14	อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ..... 93
4.15	สรุปผลการจัดกลุ่ม และข้อเสนอแนะที่มีต่อมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในปัจจุบัน..... 114
4.16	เปรียบเทียบมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม..... 118
4.17	เปรียบเทียบข้อแก้ไข ปรับปรุงที่ภาครัฐพึงมีต่อมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยว..... 119
4.18	ความต้องการ และระดับความเร่งด่วนที่ผู้ประกอบการมีต่อด้านของมาตรการและต่อมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในอนาคต..... 125
4.19	การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการมีต่อด้านของมาตรการส่งเสริมในอนาคต..... 130
4.20	การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการด้านภาษี..... 130
4.21	การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการด้านการเงิน..... 131
4.22	การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ..... 131
4.23	การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร..... 132
4.24	การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ..... 132
4.25	สรุปมาตรการระยะสั้นในการส่งเสริมท่องเที่ยวในอนาคต..... 133
4.26	สรุปมาตรการระยะกลาง / ยาวในการส่งเสริมท่องเที่ยวในอนาคต..... 134

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2.1	แนวคิด Protectionism และแนวคิด Liberalization.....	16
2.2	วัตถุประสงค์ของมาตรการส่งเสริม.....	22
2.3	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์.....	32
2.4	โครงสร้างมาตรการส่งเสริมของเรือไทยในปัจจุบัน (2553).....	33
2.5	โครงสร้างมาตรการส่งเสริมของเรือไทยในอนาคต.....	36
2.6	โครงสร้างมาตรการส่งเสริมของเรือไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มสัดส่วน การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ.....	40
2.7	ขั้นตอนการประเมิน และติดตามผลการปฏิบัติงาน.....	44
2.8	Performance evaluation matrix.....	51
2.9	Competitive position matrix.....	53
2.10	Strategic opportunities for a competitive advantage.....	54
3.1	ขั้นตอนการวิจัย.....	62
3.2	โครงสร้างการศึกษา.....	63
3.3	ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล.....	64
3.4	สัดส่วนของจำนวนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในสมาคมเจ้าของเรือไทย.....	65
3.5	โครงสร้างการสร้างแบบสอบถาม.....	66
3.6	Performance evaluation matrix.....	79
3.7	Strategic opportunities for a competitive advantage.....	80
3.8	โครงสร้างการวิเคราะห์ ประมวลและสรุปผลการวิจัย.....	83
4.1	Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ.....	95
4.2	Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศเมื่อปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริม.....	102
4.3	Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ภายในประเทศ.....	103
4.4	Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ภายในประเทศเมื่อปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริม.....	112

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันปริมาณสินค้าที่ค้าขายระหว่างประเทศมีมูลค่าสูงกว่าในอดีตมาก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะแนวคิดด้านการค้าเสรีที่เป็นตัวผลักดันให้หน่วยธุรกิจสามารถเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต รวมถึงสินค้าและบริการจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งได้อย่างเสรี และต้นทุนต่ำ โดยอาศัยระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จากข้อมูลทางสถิติจะเห็นว่าการขนส่งทางทะเลโดยกองเรือพาณิชย์โลกจะเป็นรูปแบบที่มีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงที่สุด เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น การขนส่งทางอากาศ ทางถนน ทางราง และทางท่อ ฯลฯ ทั้งนี้เพราะว่าการขนส่งทางทะเลนั้นมีความได้เปรียบเหนือรูปแบบการขนส่งอื่นหลายประการด้วยกัน ได้แก่ การขนส่งได้ครั้งละมากๆ เป็นผลให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำกว่าต้นทุนของรูปแบบอื่น นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางทะเลยังมีความยืดหยุ่นสูงเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้หลายลักษณะอีกด้วย

สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางเรือก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนน (ดังตารางที่ 1.1) แต่จากสถิติของกระทรวงคมนาคมว่าด้วยการขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้า และส่งออก (ดังตารางที่ 1.2 และ 1.3) แสดงให้เห็นว่าสินค้าเกือบ 90% ถูกขนส่งทางทะเล และผู้ขนส่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการสายเรือต่างชาติ ในทางตรงกันข้ามผู้ประกอบการเรือไทยกลับมีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าเหล่านี้้น้อยมาก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่เล็กมากเมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าที่ประเทศไทยค้าขายกับต่างชาติ (ดังตารางที่ 1.4 และ 1.5) ซึ่งเท่ากับว่าประเทศไทยสูญเสียรายได้อันพึงมีจากการขนส่งสินค้าให้กับต่างชาติจำนวนมหาศาล และยังสูญเสียโอกาสที่จะนำเงินตราเหล่านั้นกลับมาพัฒนาภาคส่วนต่างๆที่ด้อยพัฒนาให้มีศักยภาพทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเดียวกัน หรือในระดับโลกอีกด้วย

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ประเภทการขนส่ง	ปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ (พันตัน)					สัดส่วน (เปอร์เซ็นต์)				
	2547	2548	2549	2550	2551	2547	2548	2549	2550	2551
ทางถนน	435,147	430,275	427,581	428,123	424,456	77.37%	77.89%	78.93%	78.04%	77.77%
ทางรถไฟ	12,883	11,760	11,579	11,055	12,807	2.29%	2.13%	2.14%	2.02%	2.35%
ทางน้ำ	43,389	42,306	40,340	47,229	47,687	7.71%	7.66%	7.45%	8.61%	8.74%
ทางชายฝั่งทะเล	36,975	34,254	31,574	31,216	29,615	6.57%	6.20%	5.83%	5.69%	5.43%
ทางอากาศ	34,015	33,831	30,616	30,961	31,214	6.05%	6.12%	5.65%	5.64%	5.72%
รวม	562,409	552,426	541,690	548,584	545,779	100%	100%	100%	100%	100%

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 1.2 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขาเข้า)

การขนส่งสินค้า	ปริมาณสินค้า (พันตัน)		สัดส่วน (%)		มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)		สัดส่วน (%)	
	2550	2551	2550	2551	2550	2551	2550	2551
ทางเรือ	101,774	99,370	89.30%	87.46%	3,285,671	4,194,744	67.44%	70.35%
ทางรถไฟ	77	70	0.07%	0.06%	6,825	5,898	0.14%	0.10%
ทางรถยนต์	3,417	7,737	3.00%	6.81%	179,621	262,966	3.69%	4.41%
ทางเครื่องบิน	223	241	0.20%	0.21%	1,323,561	1,436,110	27.17%	24.09%
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	8,481	6,200	7.44%	5.46%	76,270	62,739	1.57%	1.05%
รวม	113,972	113,618	100%	100%	4,871,948	5,962,456	100%	100%

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 1.3 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ขาออก)

การขนส่งสินค้า	ปริมาณสินค้า (พันตัน)		สัดส่วน (%)		มูลค่าสินค้า (ล้านบาท)		สัดส่วน (%)	
	2550	2551	2550	2551	2550	2551	2550	2551
ทางเรือ	92,812	93,907	91.25%	91.18%	3,511,158	3,950,855	66.22%	67.52%
ทางรถไฟ	685	296	0.67%	0.29%	36,453	17,171	0.69%	0.29%
ทางรถยนต์	7,751	8,372	7.62%	8.13%	282,915	384,157	5.34%	6.57%
ทางเครื่องบิน	462	418	0.45%	0.41%	1,463,610	1,485,887	27.60%	25.39%
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	1	2	0.0%	0.0%	7,977	13,291	0.15%	0.23%
รวม	101,711	102,995	100%	100%	5,302,113	5,851,361	100%	100%

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 1.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงของกองเรือไทย

ปี	จำนวนเรือ		อัตราการเพิ่มขึ้น	
	ลำ	เดทเวทตัน	ลำ	เดทเวทตัน
2540	264	2,780,864	-	-
2541	297	3,173,332	12.50%	14.11%
2542	262	2,193,924	-11.78%	-30.86%
2543	282	2,440,163	7.63%	11.22%
2544	331	2,293,548	17.38%	-6.01%
2545	323	2,837,000	-2.42%	23.69%
2546	304	3,074,104	-5.88%	8.36%
2547	329	3,675,230	8.22%	19.55%
2548	359	3,951,493	9.12%	7.52%
2549	354	3,708,687	-1.39%	-6.14%
2550	347	3,532,459	-1.98%	-4.75%

ที่มา : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 1.5 กองเรือโลกในปี 2552

อันดับที่	ประเทศ	จำนวนเรือ (n)			เดทเวทตัน (dwt)			n			dwt		
		ทั้งหมด (t)	Natinal flag (n)	Foreign flag (f)	ทั้งหมด (t)	Natinal flag (n)	Foreign flag (f)	t/W	n/W	f/W	t/W	n/W	f/W
1	ญี่ปุ่น	3,720	733	2,987	173,285,235	12,199,536	161,085,699	9.83%	1.94%	7.89%	15.68%	1.10%	14.58%
2	กรีซ	3,064	720	2,344	169,426,690	52,833,486	116,593,204	8.10%	1.90%	6.20%	15.33%	4.78%	10.55%
3	เยอรมันนี	3,522	479	3,043	104,953,712	17,428,475	87,525,237	9.31%	1.27%	8.04%	9.50%	1.58%	7.92%
4	จีน	3,499	1,944	1,555	92,799,221	37,204,731	55,594,490	9.25%	5.14%	4.11%	8.40%	3.37%	5.03%
5	นอร์เวย์	2,027	783	1,244	50,216,235	11,542,923	38,673,312	5.36%	2.07%	3.29%	4.54%	1.04%	3.50%
6	เกาหลี	1,235	797	438	46,623,226	20,858,866	25,764,360	3.26%	2.11%	1.16%	4.22%	1.89%	2.33%
7	สหรัฐอเมริกา	1,782	867	915	39,965,883	20,606,970	19,358,913	4.71%	2.29%	2.42%	3.62%	1.86%	1.75%
8	ฮ่องกง	680	307	373	33,723,826	18,296,677	15,427,149	1.80%	0.81%	0.99%	3.05%	1.66%	1.40%
9	เดนมาร์ค	914	347	567	31,595,523	11,958,945	19,636,578	2.42%	0.92%	1.50%	2.86%	1.08%	1.78%
10	อังกฤษ	918	398	520	30,916,501	11,175,470	19,741,031	2.43%	1.05%	1.37%	2.80%	1.01%	1.79%
11	ไต้หวัน	631	91	540	29,803,646	4,068,416	25,735,230	1.67%	0.24%	1.43%	2.70%	0.37%	2.33%
12	สิงคโปร์	876	545	331	28,229,897	16,482,632	11,747,265	2.32%	1.44%	0.87%	2.55%	1.49%	1.06%
13	อิตาลี	820	582	238	19,750,353	12,853,503	6,896,850	2.17%	1.54%	0.63%	1.79%	1.16%	0.62%
14	รัสเซีย	2,073	1,516	557	18,287,905	5,944,226	12,343,679	5.48%	4.01%	1.47%	1.66%	0.54%	1.12%
15	อินเดีย	564	495	69	17,212,860	14,389,937	2,822,923	1.49%	1.31%	0.18%	1.56%	1.30%	0.26%
16	แคนาดา	413	212	201	17,170,793	2,454,402	14,716,391	1.09%	0.56%	0.53%	1.55%	0.22%	1.33%
17	เดอร์กี	1,163	533	630	15,450,920	6,803,806	8,647,114	3.07%	1.41%	1.67%	1.40%	0.62%	0.78%
18	ซาอุดี อาราเบีย	172	73	99	14,911,356	1,234,653	13,676,703	0.45%	0.19%	0.26%	1.35%	0.11%	1.24%
19	อิหร่าน	211	83	128	14,560,632	1,357,901	13,202,731	0.56%	0.22%	0.34%	1.32%	0.12%	1.19%
20	เบเวเยียม	240	93	147	13,447,206	6,283,078	7,164,128	0.63%	0.25%	0.39%	1.22%	0.57%	0.65%
21	มาเลเซีย	435	338	97	11,559,060	7,717,055	3,842,005	1.15%	0.89%	0.26%	1.05%	0.70%	0.35%
22	สหรัฐอเมริกาบริติช	405	58	347	9,032,766	701,714	8,331,052	1.07%	0.15%	0.92%	0.82%	0.06%	0.75%

อันดับที่	ประเทศ	จำนวนเรือ (n)			เดทเวทตัน (dwt)			n			dwt		
		ทั้งหมด (t)	Natinal flag (n)	Foreign flag (f)	ทั้งหมด (t)	Natinal flag (n)	Foreign flag (f)	t/W	n/W	f/W	t/W	n/W	f/W
23	เนเธอร์แลนด์	758	491	267	8,404,501	4,217,884	4,186,617	2.00%	1.30%	0.71%	0.76%	0.38%	0.38%
24	ไซปรัส	360	126	234	8,358,779	3,196,071	5,162,708	0.95%	0.33%	0.62%	0.76%	0.29%	0.47%
25	สวีเดน	367	143	224	7,438,032	1,740,141	5,697,891	0.97%	0.38%	0.59%	0.67%	0.16%	0.52%
26	อินโดนีเซีย	821	715	106	7,021,664	4,956,797	2,064,867	2.17%	1.89%	0.28%	0.64%	0.45%	0.19%
27	ฝรั่งเศส	368	180	188	6,565,413	2,988,629	3,576,784	0.97%	0.48%	0.50%	0.59%	0.27%	0.32%
28	คูเวต	82	38	44	6,448,581	3,846,063	2,602,518	0.22%	0.10%	0.12%	0.58%	0.35%	0.24%
29	เวียดนาม	456	389	67	5,568,171	3,629,175	1,938,996	1.21%	1.03%	0.18%	0.50%	0.33%	0.18%
30	บราซิล	144	129	15	4,711,015	2,444,762	2,266,253	0.38%	0.34%	0.04%	0.43%	0.22%	0.21%
31	สเปน	391	187	204	4,447,926	1,562,315	2,885,611	1.03%	0.49%	0.54%	0.40%	0.14%	0.26%
32	ไทย	344	300	44	4,127,133	3,506,972	620,161	0.91%	0.79%	0.12%	0.37%	0.32%	0.06%
33	สวิสเซอร์แลนด์	149	35	114	3,828,952	1,012,164	2,816,788	0.39%	0.09%	0.30%	0.35%	0.09%	0.25%
34	โครเอเชีย	117	78	39	3,296,887	2,311,784	985,103	0.31%	0.21%	0.10%	0.30%	0.21%	0.09%
35	เบอร์มิวด้า	65	0	65	3,227,658	0	3,227,658	0.17%	0.00%	0.17%	0.29%	0.00%	0.29%
รวม 35 ประเทศ		33,786	14,805	18,981	1,056,368,158	329,810,159	726,557,999	89.30%	39.13%	50.17%	95.60%	29.85%	65.75%
รวมทั้งโลก (W)		37,836			1,104,959,028			100%	100%	100%	100%	100%	100%

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการอังก์ถัด ซึ่งนำมาจากฐานข้อมูลของสำนักจดทะเบียนเรือของลอยด์ และแฟร์โพลล์

การที่ประเทศไทยมีกองเรือขนาดเล็ก และมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศน้อย นอกจากจะส่งผลโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจในเรื่องของการสูญเสียรายได้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) ที่มีรายได้จากภาคการขนส่งทางทะเลในสัดส่วนที่น้อยมากแล้ว (ดังตารางที่ 1.6-1.9) ยังส่งผลต่อความมั่นคงของชาติอีกด้วย เนื่องจากว่ารัฐสามารถที่จะเรียกเรือที่ชักธงไทยมาใช้ในการขนส่งกำลังพล อาวุธยุทโธปกรณ์ เสบียงอาหาร อพยพประชาชน ฯลฯ ในยามศึกสงคราม หรือในสถานการณ์ที่ประเทศชาติไม่สงบได้ ดังนั้น หากรัฐไม่มีกองเรือหลวง และกองเรือไทยอย่างเพียงพอแล้ว ก็จะทำให้รัฐไม่สามารถปกป้องประเทศไทย และพสกนิกรชาวไทยให้อยู่อย่างปกติสุขได้

ตารางที่ 1.6 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต

หน่วย: ล้านบาท

ภาคการผลิต	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
การเกษตร	444,019	468,885	513,428	615,200	668,574	726,795	845,510	911,368	1,062,333
เหมืองแร่และหิน	98,593	107,586	116,609	131,468	149,256	185,269	211,570	235,413	256,986
สินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร	1,432,009	1,468,884	1,550,603	1,755,117	1,946,058	2,150,032	2,360,720	2,629,914	2,805,717
การก่อสร้าง	142,731	147,525	157,385	164,908	182,541	199,009	217,268	231,586	242,003
การคมนาคมขนส่งและสื่อสาร	392,286	420,648	443,246	443,063	483,144	495,184	539,983	611,515	628,829
รถจักรยานยนต์ และสินค้าครัวเรือน	698,471	697,178	685,258	671,075	747,409	802,476	872,861	965,921	1,032,750
อื่นๆ	1,232,310	1,309,978	1,396,558	1,461,257	1,612,712	1,766,215	1,914,731	2,051,320	2,187,912
รวม GDP	4,440,419	4,620,684	4,863,087	5,242,088	5,789,694	6,324,980	6,962,643	7,637,037	8,216,530

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรี

ตารางที่ 1.7 สัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต

หน่วย: เปอร์เซ็นต์

ภาคการผลิต	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
การเกษตร	10.00%	10.15%	10.56%	11.74%	11.55%	11.49%	12.14%	11.93%	12.93%
เหมืองแร่และหิน	2.22%	2.33%	2.40%	2.51%	2.58%	2.93%	3.04%	3.08%	3.13%
สินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร	32.25%	31.79%	31.89%	33.48%	33.61%	33.99%	33.91%	34.44%	34.15%
การก่อสร้าง	3.21%	3.19%	3.24%	3.15%	3.15%	3.15%	3.12%	3.03%	2.95%
การคมนาคมขนส่งและสื่อสาร	8.83%	9.10%	9.11%	8.45%	8.34%	7.83%	7.76%	8.01%	7.65%
รถจักรยานยนต์ และสินค้าครัวเรือน	15.73%	15.09%	14.09%	12.80%	12.91%	12.69%	12.54%	12.65%	12.57%
อื่นๆ	27.75%	28.35%	28.72%	27.88%	27.85%	27.92%	27.50%	26.86%	26.63%
รวม GDP	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรี

ตารางที่ 1.8 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย: ล้านบาท

ภาคการคมนาคมขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
เครื่องจักรอุปกรณ์ด้านคมนาคม	94,971	124,953	156,302	212,479	256,314	274,418	298,991	317,933	370,020
การขนส่งทางบก	164,441	166,435	167,952	162,013	168,742	186,983	212,742	239,362	257,891
การขนส่งทางน้ำ	49,754	55,049	58,842	65,210	73,467	84,028	97,978	105,434	114,836
การขนส่งทางอากาศ	69,706	79,074	89,678	89,364	97,811	89,972	96,320	108,501	89,410
รวม	378,872	425,511	472,774	529,066	596,334	635,401	706,031	771,230	832,157

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

ตารางที่ 1.9 สัดส่วนของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย: เปอร์เซ็นต์

ภาคการคมนาคมขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
เครื่องจักรอุปกรณ์ด้านคมนาคม	25.07%	29.37%	33.06%	40.16%	42.98%	43.19%	42.35%	41.22%	44.47%
การขนส่งทางบก	43.40%	39.11%	35.52%	30.62%	28.30%	29.43%	30.13%	31.04%	30.99%
การขนส่งทางน้ำ	13.13%	12.94%	12.45%	12.33%	12.32%	13.22%	13.88%	13.67%	13.80%
การขนส่งทางอากาศ	18.40%	18.58%	18.97%	16.89%	16.40%	14.16%	13.64%	14.07%	10.74%
รวม	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

อย่างไรก็ตามเรือพาณิชย์ทั้งที่เป็นเรือต่อใหม่ และเรือมือสองล้วนแล้วแต่เป็นสินทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงมาก (ดังตารางที่ 1.10-1.11) ทำให้เป็นการยากที่จะซื้อเรือเพื่อนำมาให้บริการ กอปรกับธุรกิจคู่อเรือไทยที่มีจำนวนน้อย และมีขีดความสามารถในการต่อเรือขนาดเล็กๆ เท่านั้น (ดังตารางที่ 1.12) ทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยต้องเสียเงินตราเพื่อซื้อเรือจากคู่อเรือต่างชาติจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการบริหารจัดการต้นทุนผันแปรโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าจ้างคนประจำเรือและค่าน้ำมันที่มีมูลค่าสูงมาก ผนวกกับความเป็นสากลของธุรกิจเดินเรือ ทำให้ผู้ประกอบการเรือไทยต้องแบกรับความไม่แน่นอน และความเสี่ยงเรื่องความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา อัตราดอกเบี้ย ค่าน้ำมัน อัตราเงินเฟ้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อการบริหารธุรกิจเดินเรือ และยังส่งผลทางอ้อม ผ่านธุรกิจอื่นๆ ที่อยู่รอบๆ กันอีกด้วย ซึ่งทำที่ส่งผลกระทบต่อทั้งหมดก็จะส่งมาถึงธุรกิจเดินเรือ

ตารางที่ 1.10 ราคาเรือต่อใหม่ (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ชนิดของเรือ	ขนาดเรือ DWT	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	เม.ย.- 09
เรือสินค้าเทกองแห้ง	45,000	11	24	25	20	28	31	39	36	29
	72,000	14	32	29	23	35	40	54	42	37
	170,000	27	45	40	40	59	70	97	89	72
เรือน้ำมัน	45,000	18	29	34	29	43	47	52	48	42
	110,000	22	42	43	41	58	81	72	76	65
	300,000	47	90	85	76	120	-	145	151	130
เรือบรรทุกก๊าซ LNG	150,000 m ³	200	225	245	-	205	-	220	245	235
	78,000 m ³	44	78	68	60	89	92	93	90	85
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	20,000	12	24	21	19	18	24	25	40	30
เรือคอนเทนเนอร์	2,500 TEU	26	52	50	35	42	46	66	-	-
	4,000 TEU	-	-	-	-	-	-	130	70	48
	8,000 TEU	-	-	-	-	-	-	160	130	110
	12,500 TEU	-	-	-	-	-	-	-	165	-

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการองค์การการค้าโลก ซึ่งนำมาจากฐานข้อมูลของนักวิเคราะห์เศรษฐกิจศาสตร์ของ
ลอร์ด

ตารางที่ 1.11 ราคาเรือมือสอง (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ชนิดของเรือ	ขนาดเรือ DWT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
เรือสินค้าเทกองแห้ง	52,000	15	12	15	20.5	30	26.5	40.5	75.5	25
	70,000	16	13.5	17	28	41	30	46	91.5	27
	170,000	25	25	29	46	65	58	81	152	47
เรือน้ำมัน	40,000	27	25.5	24	28	40	45	47.5	50	42.5
	95,000	39	33	30	38	57	59.5	66	68	57.4
	150,000	50	43	42	48	74	76	85	95	76
	300,000	71	60	53	75	107	108	121	130	110

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการองค์การการค้าโลก ซึ่งนำมาจากฐานข้อมูลของเฟิร์นเลย์ (Fearnleys)

ตารางที่ 1.12 ศักยภาพในการต่อและซ่อมเรือของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกสมาคม
อู่ต่อเรือและซ่อมเรือไทย (สมาชิก 38 ราย)

ข้อมูลทางสถิติ	ศักยภาพในด้านต่างๆ (กรอสตัน)	
	ต่อเรือ	ซ่อมเรือ
ขนาดเรือโดยเฉลี่ย	1,620.40	4,248.57
ขนาดเรือส่วนใหญ่	1,000	1,000
มัธยฐาน	800	800
เรือขนาดใหญ่ที่สุด	13,000	80,000
เรือขนาดเล็กที่สุด	100	100

ที่มา : สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

ด้วยความที่กองเรือพาณิชย์เป็นกิจการสาธารณูปโภคพื้นฐานที่มีความสำคัญต่อทั้งระบบเศรษฐกิจ และความมั่นคงของชาติ กอปรกับเป็นกิจการที่มีความเสี่ยงในการบริหารจัดการสูง จึงทำให้หลายประเทศจำเป็นต้องออกมาตรการสนับสนุน และส่งเสริมกองเรือของประเทศตนในหลายลักษณะด้วยกัน เช่น ประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศที่มีกองเรือมากเป็นอันดับที่ 12 ของโลก (พ.ศ.2552) จะสนับสนุนกองเรือในด้านแหล่งเงินทุนผ่านธนาคารหลักๆถึง 20 ธนาคาร รวมถึงการยื่นขอเสนอทางการเงินที่เรียกว่า Marine Finance Incentive (MFI) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำให้ประเทศสิงคโปร์กลายเป็นแหล่งเงินทุนด้านพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นแหล่งเงินทุนให้กับผู้ที่ต้องการจะซื้อเรือคอนเทนเนอร์ และตู้คอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมกองเรือโดยการให้ผลประโยชน์ผ่านการจดทะเบียนเรือ ซึ่งผู้ที่จดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติสิงคโปร์จะได้รับประโยชน์ อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้ของรายได้จากการให้บริการเรือทั้งหมด ความมีอิสระในการเลือกลูกเรือสัญชาติใดก็ได้ เป็นต้น รวมถึงนโยบายที่เรียกว่า Maritime Cluster Fund ซึ่งเป็นนโยบายส่งเสริมกองเรือ และกิจการพาณิชย์นาวีด้านแหล่งเงินทุน และจัดสรรเงินบางส่วนเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้ได้รับการฝึกอบรม และศึกษาต่อให้ระดับที่สูงขึ้นในต่างประเทศ ฯลฯ

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการพัฒนาศักยภาพ และการขยายกองเรือพาณิชย์ไทยเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก ดังนั้นการปล่อยให้ภาคเอกชนดำเนินธุรกิจสายเรือเพียงลำพังโดยปราศจากการช่วยเหลือจากภาครัฐคงไม่ใช่แนวทางที่จะนำไปสู่การบรรลุเป้าประสงค์ดังกล่าว ในทางตรงข้ามการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนโดยอาศัยองค์ความรู้ด้านต่างๆ อย่างบูรณาการในการหามาตรการส่งเสริมกองเรือไทย ตลอดจนระบบที่จะเป็นกลไกนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายร่วมกันนั้นถือเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง

ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้วิจัยประสงค์ที่จะทราบว่ามาตรการส่งเสริมกองเรือไทยของภาครัฐมีผลสัมฤทธิ์เพียงใด และควรที่จะต้องปรับปรุง แก้ไขมาตรการใดบ้าง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของชาติสืบไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อประเมินความสำคัญของมาตรการภายใต้ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติของกรมเจ้าท่า
2. เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของมาตรการของมาตรการภายใต้ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติของกรมเจ้าท่า
3. เพื่อประเมินความต้องการมาตรการอื่นๆ ที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยพึงประสงค์
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางที่มีศักยภาพในการวางมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยของภาครัฐ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้ครอบคลุมเฉพาะมาตรการของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือของประเทศไทย คือ กรมเจ้าท่าเท่านั้น โดยประเมินความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี เฉพาะยุทธศาสตร์ที่ 1 ว่าด้วยเรื่องยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ รายละเอียดดังต่อไปนี้

มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยที่ใช้ในปัจจุบัน (พ.ศ.2553)

1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541

2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ

3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)

4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง

5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าชายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร

7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น

8. ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ

9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี

10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย

11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทย เพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในอนาคต

1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชักรงไทย

2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้

3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

4. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1 (อย่างไรก็ตามสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทยมีความเห็นว่ามาตรการนี้จะส่งผลกระทบต่อและขัดแย้งกับการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย) และเพื่อให้การพัฒนาที่ผูกไปกับคู่เรือ ก็ควรมีการจัดกองทุนสำหรับการซ่อมเรือ ขนาด 1,000 ตันกรอส หรือต่ำกว่าโดยให้มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 0 และทำให้คู่เรือไทยสามารถนำไปปล่อยสินเชื่อกับบริษัทในการนำเรือมาซ่อมและต่อเรือกับคู่เรือไทย (ถ้านำเข้าเรือเข้าจากต่างประเทศ ต้องเสียอากร 1% ภาษีมูลค่าเพิ่มอีก 7%)

5. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน

6. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้คู่ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้
7. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป
8. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
9. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
10. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไป สับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล
11. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)
12. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้าน ต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
13. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น
14. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry
15. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชยนาวิทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
- 16 สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศ มาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ
17. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชยนาวิ
18. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์
19. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ
20. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญ และการขยายระยะเวลาการชำระหนี้

21. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้
22. การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในเรือได้
23. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหารโดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว

1.4 วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาเกี่ยวกับระดับความสำคัญ ระดับผลสัมฤทธิ์ และระดับความต้องการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีต่อมาตรการส่งเสริมของเรือไทย และการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระดับความสำคัญ ระดับผลสัมฤทธิ์ และระดับความต้องการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย ผู้วิจัยเลือกใช้แบบสอบถามที่อาศัยหลักการเปรียบเทียบทีละคู่ (Pair-wise comparison method) และการสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยเก็บจากบริษัทสมาชิกในสมาคมเจ้าของเรือไทยจำนวน 54 บริษัทด้วยตนเอง แล้วทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม และบทสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง เพื่อนำมาวิเคราะห์ ประมวลผล และสรุปผลให้อยู่ในรูปของเมทริกซ์ ได้แก่ Performance Evaluation Matrix และ Strategic Opportunities for a Competitive Advantage (รายละเอียดในบทที่ 2) ตลอดจนจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริมของเรือไทยต่อไป

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงระดับความสำคัญที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีต่อมาตรการต่างๆ ในแผนยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ ของกรมเจ้าท่า
2. ทำให้ทราบถึงผลกระทบจากการใช้มาตรการตามแผนยุทธศาสตร์ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ ของกรมเจ้าท่า
3. ทำให้ทราบถึงความต้องการมาตรการอื่นๆ ที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยพึงประสงค์
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางที่มีศักยภาพในการวางมาตรการส่งเสริมของเรือไทยในอนาคต

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

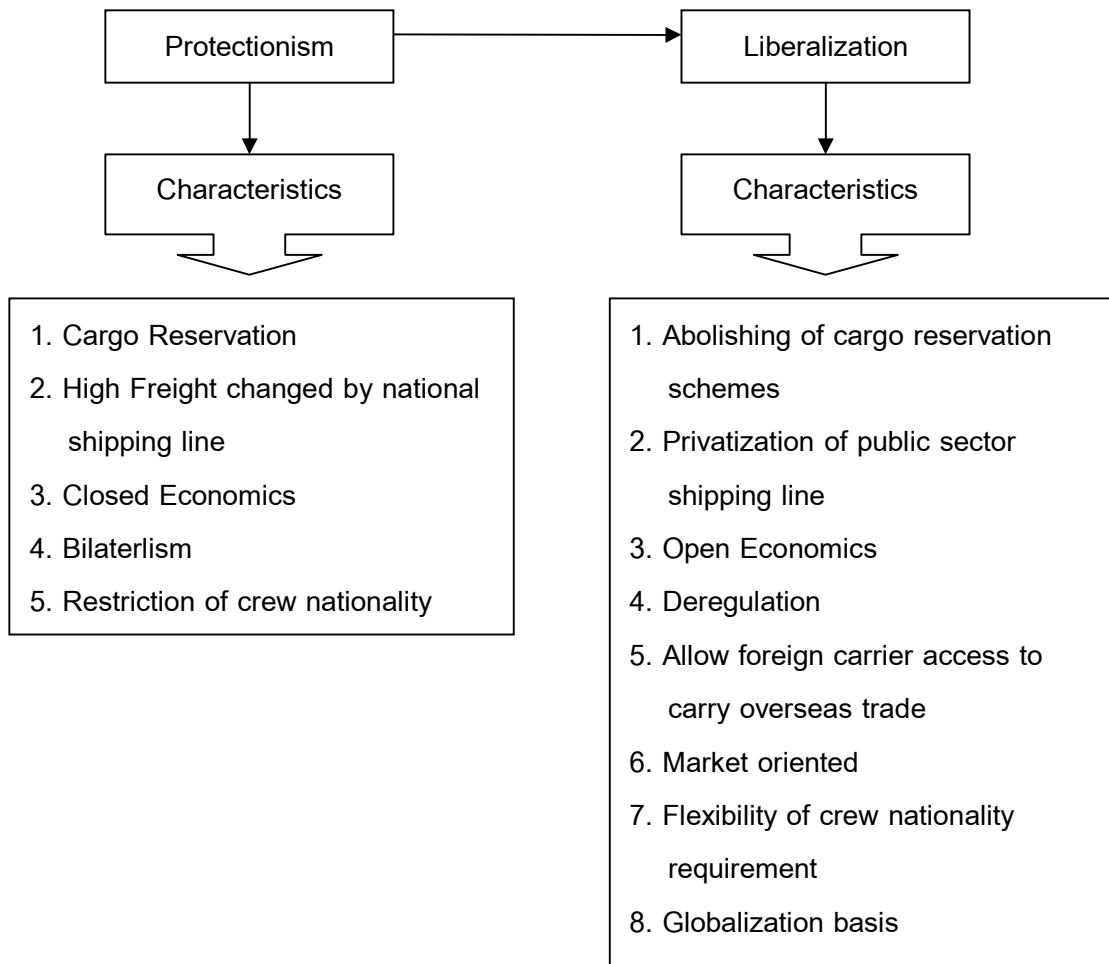
เนื้อหาในบทนี้มีสาระสำคัญ 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ ประเด็นเรื่องมาตรการ และการประเมินผล สำหรับรายละเอียดในเรื่องมาตรการจะอธิบายเกี่ยวกับวิวัฒนาการของแนวความคิด วัตถุประสงค์ และแนวทางในการดำเนินการตามมาตรการส่งเสริมกิจการขนส่งทางทะเล พร้อมทั้งนำเสนอแผนยุทธศาสตร์ และมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยซึ่งเป็นกรณีศึกษาของงานวิจัยฉบับนี้ สำหรับรายละเอียดในเรื่องการประเมินผลจะอธิบายเกี่ยวกับความหมาย วัตถุประสงค์ และประเภทของการประเมินผล รวมถึงขั้นตอนในการดำเนินการเกณฑ์มาตรฐาน และปัจจัยแห่งความสำเร็จในการประเมินผล ซึ่งเนื้อหาในบทนี้ผู้วิจัยจะใช้เป็นกรอบในกระบวนการคิด และใช้ในการวางแนวทางการวิจัยต่อไป

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับมาตรการ

2.1.1 แนวคิดทางการค้าและการขนส่งทางทะเล

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific [ESCAP] (1999, Chapter 2:10-13) กล่าวถึงความเป็นมาของแนวคิดการคุ้มครองทางการค้าของประเทศกำลังพัฒนา และแนวคิดการค้าเสรีของประเทศที่ก้าวหน้าทางกิจการพาณิชย์นาวี (ดังรูปที่ 2.1) รายละเอียดดังนี้

รูปที่ 2.1 แนวคิด Protectionism และแนวคิด Liberalization



จากรูปที่ 2.1 กล่าวคือ ในอดีตประเทศมหาอำนาจส่วนใหญ่อาศัยความได้เปรียบในด้านกิจการเดินเรือจากการค้าระหว่างประเทศทางทะเล และการสงครามสร้างความมั่งคั่ง และแย่งชิงทรัพยากรจากชนชาติอื่น ตลอดจนขยายอาณาเขตไปทั่วโลก ภายหลังจากสงครามโลกยุติลง ได้มีการเปลี่ยนแปลงระเบียบโลกใหม่ เกิดประเทศเอกราชใหม่ๆ จำนวนมาก ประเทศต่างๆ ที่มุ่งหันมาพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ประเทศที่พัฒนาแล้ว ประเทศที่ด้อยพัฒนา รวมถึงประเทศที่ได้รับอิสรภาพ หลุดพ้นจากการเป็นเมืองขึ้นของเจ้าอาณานิคม ซึ่งต้องการมีเอกราชทางเศรษฐกิจ และสามารถพึ่งพาตนเองได้ สร้างมาตรการคุ้มครองกิจการที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติ โดยหมายรวมถึง กิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้ประเทศเหล่านั้นพึ่งพาตนเองได้ ปრაการณที่เกิดขึ้นนี้ ถือเป็นจุดเริ่มต้นของแนวคิดปกป้อง คุ้มครองทางการค้า (Protectionism) ซึ่งอิทธิพลของแนวคิดดังกล่าว รวมถึงการพัฒนากิจการขนส่งสินค้าทางทะเล

ของตนเอง ดังสะท้อนให้เห็นจากมาตรการส่งเสริมของภาครัฐ เช่น มาตรการที่สงวนการขนส่งสินค้านำเข้า และส่งออกทางทะเลไว้ให้กับเรือที่ชักธงของประเทศ หรือการจัดตั้งสายเรือแห่งชาติที่ผูกขาด และได้รับการส่งเสริม อุดหนุนจากรัฐบาล การใช้นโยบายเศรษฐกิจแบบปิด การทำการค้าแบบทวิภาคี รวมถึงการจำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าที่ชักธงของรัฐตน มาตรการดังกล่าวข้างต้นล้วนแล้วแต่เป็นมาตรการคุ้มครองทางการค้าทั้งสิ้น

ในขณะที่ประเทศมหาอำนาจ หรือเจ้าทางทะเลในอดีต ซึ่งมีความได้เปรียบทั้งในเรื่องเงินทุน และเทคโนโลยี กลับชูนโยบายที่มีแนวคิดตรงกันข้ามกับแนวคิดการคุ้มครองทางการค้า กล่าวคือ ประเทศมหาอำนาจส่วนใหญ่จะผลักดันแนวคิดการค้าเสรีกับประเทศอื่นๆ ซึ่งการค้าเสรีหมายถึง การค้าขายสินค้า และบริการ (รวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเล) ที่ปราศจากการแทรกแซงจากรัฐ เช่น การตั้งกำแพงภาษีนำเข้าสินค้าสูง การมีกฎระเบียบ กฎหมาย ซึ่งไม่เอื้ออำนวย หรือเป็นการกีดกันการแข่งขันเสรี สะท้อนให้เห็นถึงแนวนโยบายคัดค้านมาตรการสงวนการขนส่งสินค้านำเข้า และส่งออกทางทะเลให้กับเรือที่ชักธงของประเทศ มาตรการช่วยเหลือ หรือแทรกแซงจากรัฐ มาตรการกีดกันสายเรือต่างชาติในการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นต้น มาตรการเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงแนวคิด ที่เรียกว่า การค้าเสรี (Liberalization) ซึ่งเป็นแนวคิดที่เกิดจากประเทศมหาอำนาจที่ต้องการสร้างระบบการค้าที่เปิดโอกาสให้ตนสามารถใช้ศักยภาพด้านต่างๆ ที่เหนือกว่าชาติอื่นๆ ในการเข้าไปใช้ทรัพยากรของประเทศที่มีศักยภาพด้อยกว่า แม้ในปัจจุบันทั้ง 2 แนวคิดยังคงมีอยู่ แต่ความล้มเหลวที่เกิดขึ้นจากการใช้แนวคิดปกป้องคุ้มครองทางการค้าส่งผลให้หลายประเทศเปลี่ยนมาใช้แนวคิดการค้าเสรีมากขึ้น และเป็นเหตุให้แนวคิดปกป้อง คุ้มครองทางการค้าเสื่อมความนิยมลง ดังนั้นแนวคิดที่ใช้ในปัจจุบัน สะท้อนให้เห็นจากมาตรการส่งเสริมของเรือของประเทศนั้นๆ มีตัวอย่างดังต่อไปนี้

ประเทศเดนมาร์ก

เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศเดนมาร์กมีการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ เน้นการดำเนินธุรกิจในลักษณะยึดหยุ่น และมีการรวมตัวระหว่างบริษัทเรือขึ้นเป็นสมาคมเจ้าของเรือที่เรียกว่า Danish Shipowners' Association ซึ่งสมาคมดังกล่าวมีการเรียกร้องให้คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission – EC) เข้มงวดเกี่ยวกับการออกมาตรการช่วยเหลือบริษัทเดินเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่ช่วยเหลือในช่วง

เกิดวิกฤตเศรษฐกิจ ซึ่งตัวอย่างของมาตรการส่งเสริมของประเทศเดนมาร์ก ได้แก่ มาตรการอัตราภาษีเดียว (flat rate) กับเรือทุกขนาดระวาง ตั้งแต่ปี 2545 เพื่อช่วยลดภาระทางการเงินของผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นอัตราภาษีที่ค่อนข้างต่ำ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้ให้กับคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือจดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมายของประเทศเดนมาร์ก การจัดตั้งสถาบัน Danish Ship Finance ซึ่งเป็นสถาบันการเงินเพียงแห่งเดียวในประเทศเดนมาร์กที่จัดวงเงินกู้ อัตราดอกเบี้ยพิเศษ เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการที่จดทะเบียนกับ Danish International Register ในการต่อเรือขนส่งสินค้าใหม่ เป็นต้น

ประเทศกรีซ

UNCTAD (2010: 41) เนื่องจากประเทศกรีซเป็นชาติทางทะเลประเทศหนึ่งที่มีกองเรือขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 1 ของโลก จึงเป็นประเทศที่น่าสนใจประเทศหนึ่ง สำหรับการศึกษในเรื่องมาตรการส่งเสริมกองเรือ ซึ่งตัวอย่างมาตรการส่งเสริมกองเรือของประเทศกรีซ เช่น มาตรการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือทางด้านภาษีแทน โดยใช้ระบบ tonnage tax คำนวณจากระวางน้ำหนักเรือ และอายุของเรือ โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- ให้เรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสัญชาติกรีซได้รับการลดหย่อนภาษีลงร้อยละ 50
- ให้เรือที่ต่อในประเทศกรีซและติดธงชาติกรีซได้รับการยกเว้น tonnage tax เป็นเวลา 6 ปี
- ให้เรือที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และซ่อมแซมที่กรีซ ได้รับการยกเว้น tonnage tax โดยคิดจากเงินที่จ่ายเป็นค่าซ่อมเรือ โดยใช้อัตรา 100,000 เหรียญสหรัฐต่อการยกเว้นภาษี 1 ปี โดยให้ยกเว้นได้สูงสุดไม่เกิน 6 ปี

ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีการสนับสนุนกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลมาช้านาน โดยเริ่มตั้งปี ค.ศ.1990 ที่รัฐบาลประเทศมาเลเซียให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยการ

จัดตั้ง กองทุน Shipping Fund เพื่อเป็นแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำสำหรับใช้ในการซื้อเรือและต่อเรือ ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 รัฐบาลมาเลเซียได้ประกาศจัดตั้งกองทุนลักษณะดังกล่าวเพิ่มเติม ชื่อ New Maritime Fund มูลค่า 2 พันล้านริงกิต (ประมาณ 2 หมื่นล้านบาท) เพื่อเป็นแหล่งเงินกู้สำหรับผู้ประกอบธุรกิจพาณิชย์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถกู้ได้นานที่สุด 10 ปี ปลดปล่อยโดย ธนาคาร Bank Pembangunan Malaysia Berhad (BPMB) ซึ่งเป็นธนาคารที่มีจุดประสงค์เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และกระทรวงการคลังมาเลเซียเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีมาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับบริษัทเดินเรือของชาวมาเลเซีย มาตรการที่อนุญาตให้คิดค่าเสื่อมสภาพของเรือในอัตราเร่ง โดยคำนวณที่ร้อยละ 20 ในปีแรก และร้อยละ 6-10 ในปีถัดไป มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับลูกเรือชาวมาเลเซียที่ทำงานบนเรือสัญชาติมาเลเซีย มาตรการยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับเรือขนาด 4,000 Gross Register Tonnage (GRT) ขึ้นไป มาตรการดำเนินนโยบาย Cabotage Policy คือ สงวนสิทธิ์การเดินเรือภายในประเทศให้กับเรือสัญชาติมาเลเซีย เป็นต้น

ประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามมีมาตรการส่งเสริมกองเรือที่น่าสนใจ คือ มาตรการส่งเสริมด้านการเงินที่อนุญาตให้บริษัทเรือสัญชาติตน เช่น Vinalines ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของเวียดนามด้านการเดินเรือทะเล สามารถกู้เงินบางส่วนสำหรับการซื้อเรือหรือต่อเรือใหม่ จากธนาคาร Vietnam Development Bank ซึ่งเป็นธนาคารของรัฐ โดยจะได้รับการพิจารณาเงินกู้เงื่อนไขพิเศษระยะยาว เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีมาตรการด้านภาษี เช่น

- มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากผลกำไรที่เกิดจากเรือที่ซื้อใหม่ในปีที่ 1 จากนั้นในปีที่ 2-5 ให้เสียภาษีร้อยละ 14 จากนั้นเสียภาษีร้อยละ 28

- รายได้ที่เกิดจากการลงทุนในโครงการอุตสาหกรรมทางทะเลที่มีลักษณะของการวิจัยและพัฒนา ในปีที่ 1 ไม่ต้องเสียภาษี ส่วนปีที่ 2-5 ให้เสียภาษีร้อยละ 14 จากนั้นเสียภาษีร้อยละ 28

- การซื้อเรือใหม่หรือเรือใช้แล้วจากต่างประเทศ ขนาดตั้งแต่ 6,500 DWT ขึ้นไป ซึ่งเป็นเรือที่คู่ต่อเรือในประเทศไม่สามารถต่อเองได้ ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า
- การก่อสร้างคู่ต่อเรือใหม่ของบริษัทในกลุ่ม Vinalines จะได้รับการยกเว้นหรือลดหย่อนค่าเช่าที่ดินจากรัฐบาล เป็นต้น

2.1.2 แนวทางในการสร้างมาตรการ

สำหรับแนวทางในการสร้างมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์จะเริ่มต้นด้วยการให้คำจำกัดแก่ว่า “กิจการพาณิชย์นาวี” เนื่องจากว่าถ้าหากเราให้นิยามของคำว่ากิจการพาณิชย์นาวีว่าเป็นกิจการที่ว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของประเทศ ก็จะทำให้หน่วยงานที่มีส่วนได้ส่วนเสียตามนิยามมีเพียงแค่บริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล หน่วยงานของรัฐผู้มีหน้าที่ควบคุมกิจการขนส่งเท่านั้น

ESCAP (1999, Chapter 5:1-3) ได้กล่าวเกี่ยวกับแนวทางการสร้างมาตรการด้านการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไว้ว่า การสร้างมาตรการส่งเสริมนั้นควรมีลักษณะแบบบูรณาการ เริ่มตั้งแต่การให้นิยามแก่คำว่า “กิจการพาณิชย์นาวี” ในความหมายที่กว้างและครอบคลุมที่หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีความเกี่ยวข้อง ซึ่งความเกี่ยวข้องนั้นให้พิจารณาจากการมีส่วนได้ส่วนเสียต่อการสร้างมาตรการทั้งทางตรง และทางอ้อม เนื่องจากว่าการให้ความจำกัดความที่แคบจะทำให้การสร้างมาตรการสนับสนุนนั้นจะไม่มีประสิทธิภาพในเนื้อหาสาระเพราะได้มุมมองและประสบการณ์จากหน่วยงานไม่ครบถ้วน และไม่มีประสิทธิภาพในแง่ของระบบ เนื่องจากคำว่ากิจการพาณิชย์นาวีนั้นกินความหมายที่กว้าง และมีหน่วยงานที่มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก ซึ่งแต่ละหน่วยงานต่างเป็นกิจการที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนซึ่งกันและกัน

ตารางที่ 2.1 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการวางมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
1. Government
2. Exporters and importer
3. Shipowners and operators
4. Ship Agents
5. Ports
6. Seafarers

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
7. Road Hauliers and Railway
8. Freight forwarders and multimodal transport operators
9. Inland container
10. Depot operator
11. Ship repairers and shipyards
12. Ship chandler
13. Salvors
14. Other providers of ancillary maritime services
15. workers in the above business
16. Customs
17. Board of investment or other regulatory organizations
18. Professional Associations dealing with shipping (CIT, CIS, Shipbrokers)
19. Academic/Research Institutes dealing with maritime studies
20. Public at large

ที่มา: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (1999). *Framework for the development of national shipping policies*. n.p.: n.p.

จากตารางที่ 2.1 แสดงข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งถือว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญในการวางมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี โดย ESCAP กล่าวว่าการวางมาตรการที่ดี ควรเริ่มจากการที่มีผู้มาตรการจากทุกภาคส่วนที่มีความเกี่ยวข้อง หรือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการนั้นๆ อย่างครบถ้วน ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาตรการที่มีความสมบูรณ์ทั้งในด้านองค์ประกอบ และเนื้อหาสาระ

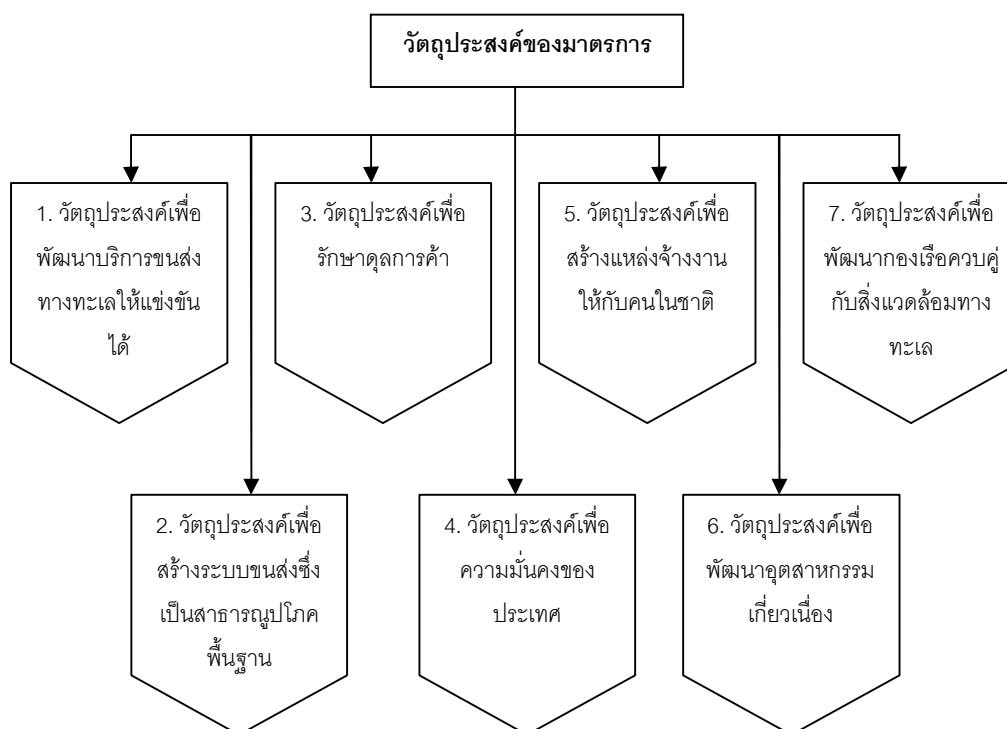
2.1.3 วัตถุประสงค์ในการสร้างมาตรการ

นอกการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนแล้ว ประเด็นสำคัญที่ผู้วางมาตรการควรตระหนัก คือ การตั้งวัตถุประสงค์ของมาตรการได้อย่างเหมาะสม

ESCAP (1999, Chapter 4: 1-9) กล่าวว่าวัตถุประสงค์ของการวางมาตรการนั้นควรเป็นไปตามลำดับความสำคัญ กล่าวคือ คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิกได้สอบถามประเทศสมาชิกที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยโดยให้เรียงลำดับความสำคัญของ

วัตถุประสงค์ของมาตรการ จากการสอบถามทำให้ทราบว่า วัตถุประสงค์ 7 อันดับแรกที่มีความสำคัญต่อการวางมาตรการส่งเสริมกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล (ดังรูปที่ 2.2) รายละเอียดดังต่อไปนี้

รูปที่ 2.2 วัตถุประสงค์ของมาตรการส่งเสริม



ที่มา: ESCAP (1999)

- **วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบริการขนส่งทางทะเลให้แข่งขันได้**

เป็นที่ทราบดีว่าสินค้าในระบบการค้าระหว่างประเทศอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ดังนั้นวัตถุประสงค์ในการวางมาตรการส่งเสริมจึงควรมุ่งเน้นการพัฒนาบริการขนส่งทางทะเลโดยตรง โดยการสนับสนุนระบบการขนส่งทางทะเลให้เพียงพอกับความต้องการและปริมาณสินค้า เชื่อถือได้ และสามารถแข่งขันได้

- **วัตถุประสงค์เพื่อสร้างระบบขนส่งซึ่งเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐาน**

บางประเทศที่อยู่ในพื้นที่ ที่มีอากาศหนาวเย็นมาก ความจำเป็นต้องพึ่งพาสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตพลังงานความร้อน หรือบางประเทศที่ขาดแคลนอาหารก็มีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาสินค้าจำพวกข้าว ธัญพืช ฯลฯ เพื่อใช้ในการดำรงชีวิต ดังนั้นประเทศดังกล่าวเหล่านี้ จะให้ความสำคัญกับการขนส่งที่ต้องเชื่อถือได้ เพราะถ้าหากการขนส่งมีปัญหา จะส่งผลให้ประชาชนในชาติเดือดร้อนและล้มตาย เพราะฉะนั้นวัตถุประสงค์ในข้อนี้ จะไม่เน้นที่การแข่งขันของกิจการขนส่ง แต่จะเน้นการพัฒนาาระบบขนส่งทางทะเลที่เชื่อถือได้ เพื่อตอบสนองความต้องการด้านขั้นพื้นฐานเป็นหลัก เช่น สร้างระบบขนส่งสินค้าเทกองที่ใช้เป็นแหล่งพลังงาน และผลิตกระแสไฟฟ้า เช่น น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ก๊าซ LNG เป็นต้น รวมถึงสินค้าที่ใช้ในอุตสาหกรรมหลักของชาติ เช่น อุตสาหกรรมถลุงเหล็ก เป็นต้น

- **วัตถุประสงค์เพื่อรักษาดุลการค้า**

จากการที่หลายประเทศไม่มีกองเรือเป็นของตนเอง จึงทำให้ต้องอาศัยเรือของต่างชาติในการขนส่งสินค้าของประเทศตน และเป็นเหตุให้สูญเสียเงินตราให้กับบริษัทขนส่งต่างชาติจำนวนมาก หรือในกรณีที่บางประเทศมีกองเรือประจำชาติขนาดเล็ก และไม่เพียงพอที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าของประเทศตน ก็จำเป็นที่จะต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ และต้องเสียเงินตราให้กับบริษัทต่างชาติเช่นกัน ส่งผลให้ประเทศเสียดุลการค้า ดังนั้นหลายประเทศจึงมีแนวคิดที่จะสร้างกองเรือของตนเองขึ้นมาเพื่อรักษาเงินตราที่จะไหลออกนอกประเทศ เพื่อเป็นการรักษาดุลการค้า ในส่วนของภาคการบริการ ยิ่งไปกว่านั้นการมีกองเรือเป็นของตนเองนอกจากจะไม่เสียเงินตราให้กับต่างชาติแล้ว ยังเป็นการนำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศอีกด้วย

- **วัตถุประสงค์เพื่อความมั่นคงของประเทศ**

“เรือ” นอกจากจะมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ คือ การใช้เป็นยานพาหนะในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการนำมาซึ่งรายได้ให้กับรัฐเจ้าของธงแล้ว “เรือ” ยังเป็นสินทรัพย์ที่แสดงถึงแสนยานุภาพทางการทหารอีกด้วย เนื่องจากว่าในยามเกิดสงคราม หรือการรวมกันต่อต้านจากนานาประเทศด้วยการไม่นำเรือเข้ามาขนส่งสินค้าของรัฐแล้ว หากรัฐนั้นๆมีกองเรือเป็นของตนเอง ก็จะทำให้รัฐนั้นสามารถที่จะใช้เรือที่ชักธงชาติของตนสำหรับการศึกสงคราม เพื่อชน

เสบียงอาหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ ผู้ป่วย และประชาชนของตนได้ ดังนั้นวัตถุประสงค์ในข้อนี้จะเน้นไปที่การสร้างกองเรือของชาติเพื่อความมั่นคง แต่จะไม่เน้นการหารายได้จากผู้ประกอบการที่ชักธงชาติของตน และไม่เน้นที่การสร้างความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจขนส่ง

- **วัตถุประสงค์เพื่อสร้างแหล่งจ้างงานให้กับคนในชาติ**

วัตถุประสงค์หนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจของทุกประเทศ ก็เพื่อสร้างความปลอดภัยที่ดีให้กับคนในชาติ การสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับคนในชาติถือเป็นภารกิจหลักที่ผู้นำประเทศจะต้องให้ความสำคัญ ดังนั้น วัตถุประสงค์ในข้อนี้ คือ การมุ่งเน้นในการสร้างแหล่งจ้างงานให้กับคนในชาติเป็นหลัก ซึ่งจากงานวิจัยของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก ระบุว่าวัตถุประสงค์ในการสร้างแหล่งจ้างงานในข้อนี้สามารถกระทำได้ใน 2 ลักษณะ คือการเพิ่มโอกาสการจ้างงานคนในชาติจากกองเรือประจำชาติ และเพิ่มโอกาสการจ้างงานคนในชาติจากกองเรือต่างประเทศ

เพราะฉะนั้นการวางมาตรการตามวัตถุประสงค์ในข้อนี้ ผู้วางมาตรการจะต้องพิจารณาว่าจะเลือกใช้แนวคิด Protectionism หรือ Liberalization เนื่องจากว่า หากเลือกใช้แนวคิด Protectionism แล้ว แสดงว่าประเทศจะออกมาตรการเพื่อสงวนสิทธิบางประการไว้สำหรับคนในชาติ แต่ถ้าเลือกใช้แนวคิด Liberalization แล้ว แสดงว่าประเทศนั้นเปิดกว้าง และยอมให้มีการลงทุนในธุรกิจขนส่งทางทะเลโดยบริษัทต่างชาติอย่างเสรี

- **วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง**

จากการให้คำจำกัดความของคำว่า “กิจการพาณิชย์นาวี” ซึ่งประกอบด้วยกิจการที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนซึ่งและกัน ทำให้หลายประเทศทราบว่า หากมีการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งกองเรือของชาติ จะเป็นจุดกำเนิดของธุรกิจต่างๆอีกมากมาย เพราะฉะนั้นมาตรการที่มีวัตถุประสงค์ในลักษณะนี้ก็เพื่อพัฒนาให้กองเรือประจำชาติ เป็นจุดกำเนิดธุรกิจที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนอื่น เพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจ และเพิ่มโอกาสในการจ้างงานให้ให้กับคนในชาติ

- **วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาองเรือควบคู่กับสิ่งแวดล้อมทางทะเล**

เนื่องจากสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลงจากการประกอบกิจกรรมต่างๆของมนุษย์ ทำให้หน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่าง International Maritime Organization (IMO) ตอบสนองต่อกระแสการให้ความสำคัญแก่สิ่งแวดล้อม โดยการออกมาตรการต่างๆเพื่อควบคุมกิจกรรมต่างๆที่ปล่อยขยะ สารพิษ ฯลฯ ลงสู่ทะเล ซึ่งส่งผลให้หลายประเทศให้ความสำคัญและวางมาตรการสนับสนุนโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนากิจการขนส่งทางทะเล ควบคู่กับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลไปด้วย

IHS Global Insight, Inc. (2009: 24-25, 31-53) กล่าวว่า การจัดทำมาตรการ แผนยุทธศาสตร์ และนโยบายในการบริหารกิจการทางทะเลมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับ และพัฒนาขีดความสามารถของปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านกาพาณิชย์ ด้านความมั่นคง และด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศ ซึ่งวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนปัจจัยแต่ละด้าน มีความแตกต่างกัน ดังนี้

- **วัตถุประสงค์ด้านพาณิชย์**

เพื่อสร้างมาตรการสนับสนุนให้กิจการพาณิชย์นาวีมีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

- **วัตถุประสงค์ด้านความมั่นคง**

เพื่อสร้างมาตรการสนับสนุนให้กิจการพาณิชย์นาวีมีส่วนในการอำนวยความสะดวกให้กับภาคสังคม และประชาชนของประเทศในการใช้ประโยชน์จากทะเล และส่งเสริมกิจการของภาครัฐในการรักษาไว้ซึ่งความสงบ และความมั่นคงของชาติ

- **วัตถุประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อม**

เพื่อสร้างมาตรการ และกรอบในการควบคุมกิจการพาณิชย์นาวีให้สามารถใช้ทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างยั่งยืน ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ และปกป้องสิ่งแวดล้อม

2.1.4 ผู้ควบคุมการใช้มาตรการ

ESCAP (1999, Chapter 5: 7) กล่าวว่า การจัดทำนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี มักจัดทำให้อยู่ในรูปของเอกสาร และคู่มือต่างๆ ซึ่งอีกสิ่งหนึ่งที่มีสำคัญอย่างยิ่ง คือ การนำเอามาตรการดังกล่าวไปบังคับใช้ให้เกิดผล ซึ่งในส่วนนี้ภาครัฐควรร่วมมือกับหน่วยงานที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดเพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางการนำมาตรการไปปฏิบัติ ซึ่งตามกฎหมายแล้วทุกประเทศต้องตั้งหน่วยงานเพื่อดูแล และควบคุมกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวมักเป็นผู้ควบคุมการใช้มาตรการด้วย สำหรับประเทศไทย หน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแล และควบคุมมาตรการส่งเสริม ได้แก่ “กรมเจ้าท่า” ซึ่งเป็นหน่วยงานระดับกรมภายใต้การดูแลของกระทรวงคมนาคม

2.1.5 แนวทางในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมกิจการขนส่งทางทะเล รัฐต่างๆ มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีในส่วนต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.1.5.1 พัฒนากิจการทำเรือ

จากสถิติการค้าระหว่างประเทศ สินค้าส่วนใหญ่ถูกขนส่งทางทะเล เพราะฉะนั้นหากมีการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งทางทะเลแล้ว ทำเรือจะเป็นตัวแปรสำคัญที่เข้ามามีบทบาทอย่างยิ่ง เนื่องจากทำเรือเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่ง 2 รูปแบบ ได้แก่ การขนส่งทางบก และการขนส่งทางทะเล ทำเรือจึงเปรียบเสมือนเป็นประตูการค้าหลักของประเทศ ถ้าหากทำเรือมีโครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์ยกขน บุคคลากร และมีการบริหารจัดการที่ดีแล้ว ก็จะสามารถเคลื่อนย้ายของสินค้าไปถึงมือลูกค้าได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และปลอดภัย แต่ถ้าหากทำเรือของ

ประเทศใดที่มีโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์ยกขน บุคคลากร และการบริหารจัดการที่ไม่มีประสิทธิภาพแล้ว ไม่เพียงจะส่งผลเสียต่อผู้ที่นำเข้าไป ส่งออกเท่านั้น แต่จะมีผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในระดับมหภาค ดังนั้นการวางมาตรการเพื่อส่งเสริมกิจการท่าเรือจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำควบคู่ไปกับการส่งเสริมการขนส่งทางทะเล

2.1.5.2 พัฒนามาตรการด้านภาษี

เนื่องจากกิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ซึ่งเป็นอุปสรรคโดยธรรมชาติที่มีต่อผู้ประกอบการ และผู้ที่สนใจจะลงทุน อีกทั้งในการบริหารจัดการจำเป็นต้องใช้ปัจจัยการผลิตจำนวนมาก และมีราคาแพง เช่น เรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ยกขน น้ำมัน ฯลฯ รวมถึงบุคคลากรที่มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน ภายใต้การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลาของธุรกิจพาณิชย์นาวี จึงทำให้กิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่มีต้นทุนในการบริหารจัดการสูงเช่นกัน ส่งผลให้มาตรการด้านภาษีจะเป็นต้นทุนสำคัญที่มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการ ดังนั้นการวางมาตรการด้านภาษีที่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการของประเทศอื่นได้ ซึ่งมาตรการด้านภาษีที่หลายประเทศนิยมใช้มี 2 ประเภท ได้แก่ มาตรการที่ให้กับคนประจำเรือ ซึ่งหมายถึง การลด หรือ ยกเว้นภาษีเงินได้ให้กับบุคคลที่ปฏิบัติงานบนเรือ และ มาตรการที่ให้กับบริษัท หมายถึง การลด หรือ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลให้กับผู้ประกอบการ เป็นต้น

2.1.5.3 พัฒนากฎหมาย

การพัฒนากฎหมายด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี เช่น กฎหมายการขนส่งทางทะเล กฎหมายการประกันภัย กฎหมายนิติกรรมสัญญา กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายแรงงาน ฯลฯ ให้มีความสอดคล้องซึ่งกันและกัน ตลอดจนร่างกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งเป็นกฎหมายสากลที่ทุกประเทศยอมรับ และปฏิบัติตาม ซึ่งในปัจจุบันมีการออกกฎหมายระหว่างประเทศมาบังคับใช้กับธุรกิจพาณิชย์นาวี และมีความเข้มงวดมากขึ้น

2.1.5.4 วางมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีอย่างบูรณาการ

ในปัจจุบันการส่งเสริมเพียงกิจการใดกิจการหนึ่งไม่สามารถที่จะยกระดับขีดความสามารถของกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศได้ ซึ่งการสร้างมาตรการอย่างบูรณาการย่อมเป็นแนวปฏิบัติสำคัญของประเทศที่ต้องการจะพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งการสร้างมาตรการอย่างบูรณาการ จะเน้นให้บุคคลที่มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนร่วมกันกำหนด และวางมาตรการของประเทศเพื่อให้ได้มาตรการที่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน สนับสนุนซึ่งกันและกัน

2.1.5.5 พัฒนากิจการต่อเรือ

เนื่องจากกิจการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจการขนส่งทางทะเลที่ต้องใช้เรือเป็นพาหนะในการขนส่ง ซึ่งมีราคาแพงมาก (ดังตารางที่ 2.2) ประเทศที่พัฒนาแล้วย่อมสามารถที่จะพึ่งพากิจการต่อเรือของชาติตนได้ ในขณะที่ประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งมีขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีที่จำกัด จะต้องอาศัยการสั่งต่อเรือจากต่างชาติ เพราะฉะนั้นการวางมาตรการสนับสนุน ส่งเสริมกิจการต่อเรือให้สามารถที่จะพัฒนาศักยภาพให้ทัดเทียม และสามารถแข่งขันกับต่อเรือชั้นนำได้ ก็จะทำให้ประเทศนั้นสามารถพึ่งพาตนเอง และไม่สูญเสียเงินตราให้กับต่างชาติ และยังเป็นการสร้างงานให้กับคนในชาติอีกด้วย

ตารางที่ 2.2 ราคาเรือต่อใหม่ (หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ชนิดของเรือ	ขนาดเรือ DWT	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	เม.ย.- 09
เรือสินค้าเทกองแห้ง	45,000	11	24	25	20	28	31	39	36	29
	72,000	14	32	29	23	35	40	54	42	37
	170,000	27	45	40	40	59	70	97	89	72
เรื่อน้ำมัน	45,000	18	29	34	29	43	47	52	48	42
	110,000	22	42	43	41	58	81	72	76	65
	300,000	47	90	85	76	120	-	145	151	130
เรือบรรทุกก๊าซ LNG	150,000 m ³	200	225	245	-	205	-	220	245	235
	78,000 m ³	44	78	68	60	89	92	93	90	85
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป	20,000	12	24	21	19	18	24	25	40	30
เรือคอนเทนเนอร์	2,500 TEU	26	52	50	35	42	46	66	-	-
	4,000 TEU	-	-	-	-	-	-	130	70	48
	8,000 TEU	-	-	-	-	-	-	160	130	110
	12,500 TEU	-	-	-	-	-	-	-	165	-

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการองค์การฯ ซึ่งนำมาจากฐานข้อมูลของนักวิเคราะห์เศรษฐกิจศาสตร์ของ
ลloyd's

2.1.5.6 พัฒนาการด้านความมั่นคง

นอกจากการวางมาตรการสนับสนุนธุรกิจภาคเศรษฐกิจแล้ว ผู้วางมาตรการควรสร้าง มาตรการสนับสนุนกิจการด้านความมั่นคงของชาติ โดยการระดมความรู้ และประสบการณ์จาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการด้านความมั่นคง เช่น กระทรวงกลาโหม กองทัพเรือ ฯลฯ เพื่อ ร่วมกันวางมาตรการส่งเสริมด้านความมั่นคง นอกจากนี้มาตรการดังกล่าวยังมีผลต่อแรงจูงใจของ ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่จะตัดสินใจจดทะเบียนเรืออีกด้วย ได้แก่ มาตรการจัดสรรเงิน งบประมาณเพื่อใช้เป็นค่าตอบแทนแก่ผู้ประกอบการที่ให้ความสนับสนุนกิจการด้านความมั่นคง เช่น การที่ผู้ประกอบการใช้เรือเพื่อขนส่งอาวุธ เสบียงอาหารให้กับภาครัฐ เป็นต้น

2.1.5.7 คำนิยามถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากความตื่นตัวในเรื่องสิ่งแวดล้อมของสังคมโลก ทำให้องค์กรที่มีหน้าที่ดูแลกิจการ พาณิชยนาวีอย่างองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) หรือ IMO ออกข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษ จากเรือ หรือ MARPOL Convention, มาตรการในการจัดการกับน้ำอับเฉา (Ballast Water Management) เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อควบคุมผู้ประกอบการกิจการพาณิชยนาวีในการใช้ทะเล

2.1.5.8 พัฒนาระบบการศึกษาด้านกิจการพาณิชยนาวี

การศึกษาเกี่ยวกับกิจการพาณิชยนาวีเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากในทุกๆ ส่วนของธุรกิจจำเป็นต้องใช้คนในการบริหารจัดการ และดำเนินการ ซึ่งนอกจากจะต้องให้ความรู้ กับบุคคลกรที่ทำงานในธุรกิจพาณิชยนาวีแล้ว ประเทศนั้นๆจำเป็นต้องจัดให้มีสถานศึกษาที่ให้ ความรู้เกี่ยวกับกิจการพาณิชยนาวีอย่างทั่วถึง

2.1.5.9 พัฒนาระบบการจัดการเทคโนโลยี

เทคโนโลยีเป็นสิ่งที่เข้ามามีบทบาทอย่างมากต่อธุรกิจทุกประเภท รวมถึงธุรกิจในการ กิจการพาณิชยนาวีที่มีการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในกระบวนการผลิตสินค้า และบริการ เช่น เทคโนโลยี ในการผลิตเรือ, อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า, โปรแกรมที่ใช้ในการบริหารจัดการคลังสินค้า และสินค้าคง

คลัง, การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้อง, การใช้ระบบ EDI ในการติดต่อสื่อสาร, การใช้ระบบ RFID ในการจัดการสินค้า, การใช้ระบบ GPS ในการติดตามเรือ และสินค้า, การใช้ระบบ AIS ในการติดต่อสื่อสารระหว่างเรือกับเรือ และเรือกับศูนย์สื่อสารที่ชายฝั่ง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถผลิตสินค้าและบริการ และนำส่งถึงมือลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ดังนั้นผู้วางมาตรการจึงควรที่จะมุ่งให้มาตรการดังกล่าวเอื้อต่อการพัฒนาเทคโนโลยี โดยเน้นที่การพัฒนาบุคลากร และการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้ประเทศสามารถที่จะสร้างนวัตกรรม และพัฒนาเทคโนโลยีให้ทัดเทียม และสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้

2.1.5.10 พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ นอกจากจะช่วยลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเป็นก๊าซที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน และช่วยบรรเทาความแออัดของการจราจรบนท้องถนนแล้ว การพัฒนาระบบการขนส่งภายในประเทศ ยังก่อให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่แนวหลังท่าเรือชายฝั่งนั้น ซึ่งส่วนใหญ่ธุรกิจต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคการผลิต และภาคการบริการที่มักจะตั้งบริษัทในบริเวณดังกล่าว และการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำภายในประเทศยังเป็นการช่วยสนับสนุนระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้พื้นที่แนวหลังยังเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนซึ่งเป็นที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการคมนาคมที่สะดวกสบาย และยังเป็นการสร้างแหล่งจ้างงานอีกด้วย

2.1.6 มาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

สำหรับมาตรการสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย อยู่ภายใต้การควบคุมและดูแลของกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานในความดูแลของกระทรวงคมนาคม มาตรการดังกล่าวถูกจัดทำให้อยู่ในรูปของแผนยุทธศาสตร์ที่มีชื่อว่า แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี แบ่งเป็น 6 ยุทธศาสตร์ย่อย (ดังรูปที่ 2.3) รายละเอียดดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ

วัตถุประสงค์: เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกองเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ

วัตถุประสงค์: เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำทดแทนการขนส่งทางบก เพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาตู้เรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ

วัตถุประสงค์: เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือไทยเสริมสร้างการจ้างงานและมีมือแรงงานประหยัดเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์

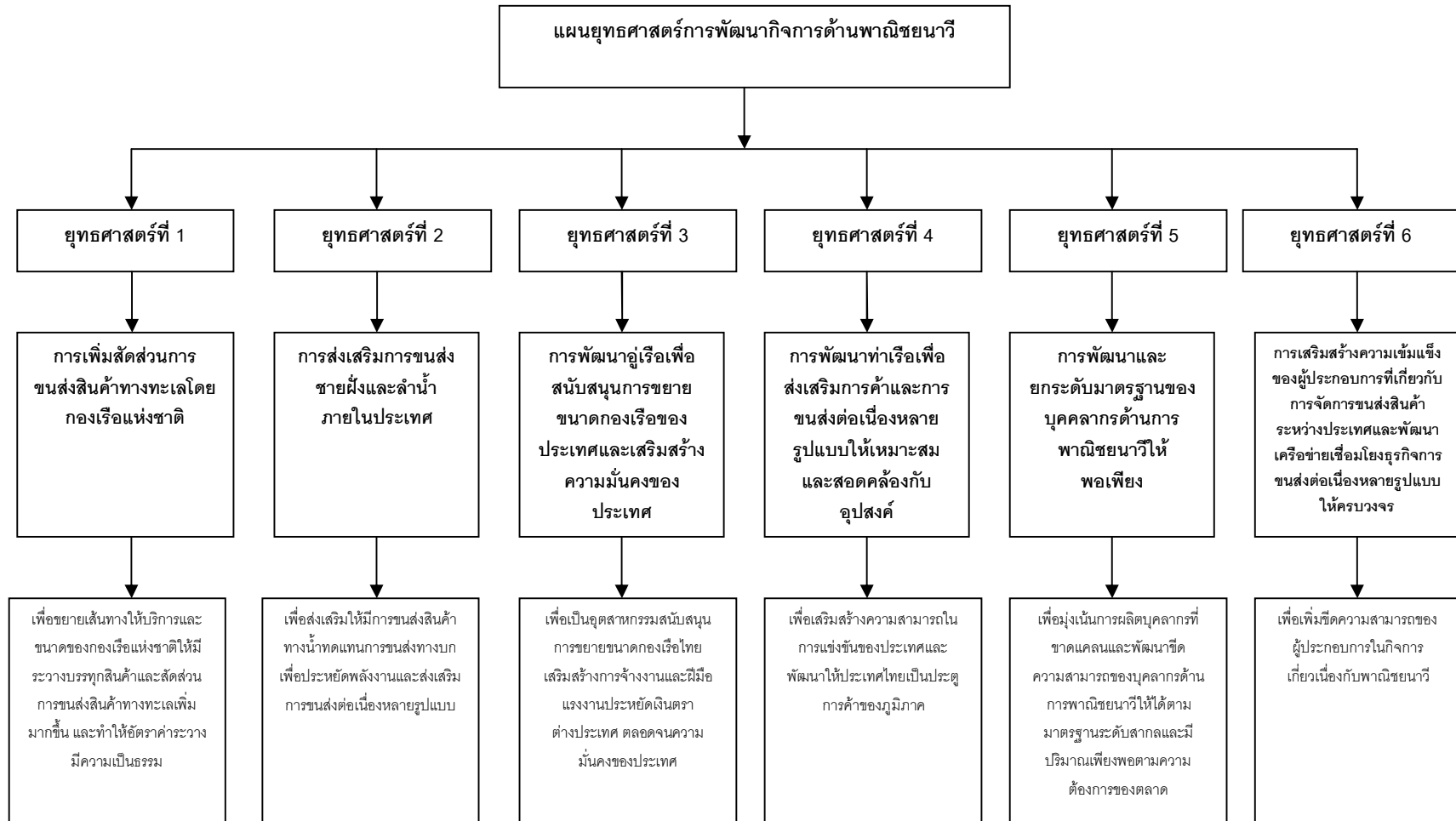
วัตถุประสงค์: เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าของภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้พอเพียง

วัตถุประสงค์: เพื่อมุ่งเน้นการผลิตบุคลากรที่ขาดแคลนและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้ได้ตามมาตรฐานระดับสากลและมีปริมาณเพียงพอตามความต้องการของตลาด

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร

วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในกิจการเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี



รูปที่ 2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี

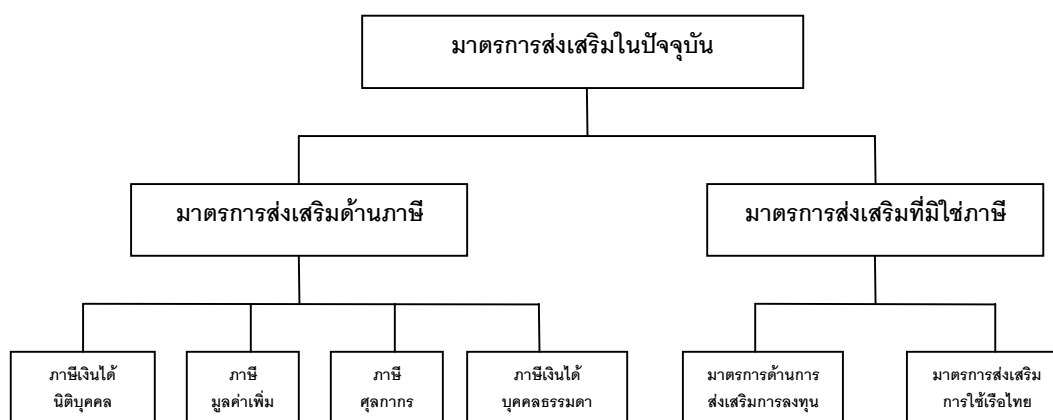
ที่มา: กรมเจ้าท่า

สำหรับงานวิจัยฉบับนี้จำกัดขอบเขตไว้ที่มาตรการส่งเสริมการลงทุนในประเทศไทยในยุทธศาสตร์ที่ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ ซึ่งสามารถแบ่งมาตรการออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ มาตรการระยะสั้น หรือมาตรการที่ภาครัฐจะสนับสนุนในปัจจุบัน จำนวน 11 มาตรการ และมาตรการระยะกลางและยาว หรือมาตรการที่ภาครัฐจะสนับสนุนในอนาคตจำนวน 23 มาตรการ ซึ่งมาตรการทั้ง 2 ระยะมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มาตรการส่งเสริมการลงทุนพาณิชย์ไทยที่ใช้ในปัจจุบัน (พ.ศ.2553)

มาตรการส่งเสริมการลงทุนพาณิชย์ไทยที่ใช้ในปัจจุบันมีทั้งหมด 11 มาตรการ แบ่งมาตรการออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ มาตรการส่งเสริมด้านภาษี จำนวน 8 มาตรการ และมาตรการส่งเสริมที่มีใช้ภาษี จำนวน 3 มาตรการ (ดังรูปที่ 2.4) รายละเอียดดังต่อไปนี้

รูปที่ 2.4 โครงสร้างมาตรการส่งเสริมการลงทุนไทยในปัจจุบัน (2553)



1. มาตรการส่งเสริมด้านภาษี (Tax Measures)

1.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคล

1.1.1 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541

1.1.2 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไป ภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ

1.1.3 ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในต้นสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)

1.1.4 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง

1.2 ภาษีมูลค่าเพิ่ม

1.2.1 เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

1.2.2 ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าชายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร

1.3 ภาษีศุลกากร

ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบ

ทางการแข่งขันที่รุนแรงกับคู่แข่งไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนคู่แข่งให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น

1.4 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ

2. มาตรการส่งเสริมที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tax Measures)

2.1 มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน

ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี

2.2 มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย

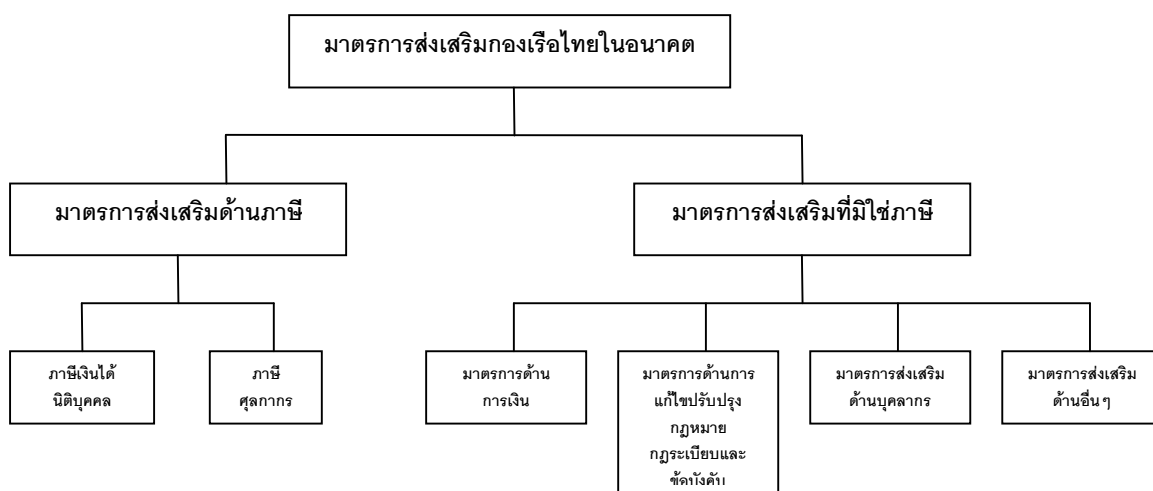
2.2.1 การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน-ไทย และมาเลเซีย-ไทย

2.2.2 การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในอนาคต

มาตรการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยในอนาคตมีทั้งหมด 23 มาตรการ แบ่งมาตรการออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ มาตรการส่งเสริมด้านภาษี จำนวน 4 มาตรการ และมาตรการส่งเสริมที่มิใช่ภาษี จำนวน 10 มาตรการ (ดังรูปที่ 2.5) รายละเอียดดังต่อไปนี้

รูปที่ 2.5 โครงสร้างมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในอนาคต



1. มาตรการส่งเสริมด้านภาษี (Tax Measures)

1.1 ภาษีเงินได้นิติบุคคล

1.1.1 ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชักธงไทย

1.1.2 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินที่ได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้

1.1.3 ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

1.2 ภาษีศุลกากร

ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1 (อย่างไรก็ตามสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทยมีความเห็นว่ามาตรการนี้จะส่งผลกระทบต่อและขัดแย้งกับการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย) และเพื่อให้การพัฒนาที่ผูกไปกับอู่เรือ ก็ควรมีการจัดกองทุนสำหรับการซ่อมเรือ ขนาด 1,000 ตันกรอส หรือต่ำกว่าโดยให้มีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 0 และทำให้อู่เรือไทยสามารถนำไปปล่อยสินเชื่อแก่บริษัทในการนำเรือมาซ่อมและต่อเรือกับอู่เรือไทย (ถ้านำเรือเข้าจากต่างประเทศ ต้องเสียอากร 1% ภาษีมูลค่าเพิ่มอีก 7%)

2. มาตรการส่งเสริมที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tax Measure)

2.1 มาตรการด้านการเงิน

2.1.1 การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน

2.1.2 สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้อู่ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้

2.1.3 การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป

2.2 มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

2.2.1 แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

2.2.2 ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

2.2.3 มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล

2.2.4 ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)

2.2.5 ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

2.2.6 มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น

2.2.7 มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry

2.3 มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

2.3.1 สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้างคนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

2.3.2 สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ

2.3.3 สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี

2.3.4 มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์

2.3.5 มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ

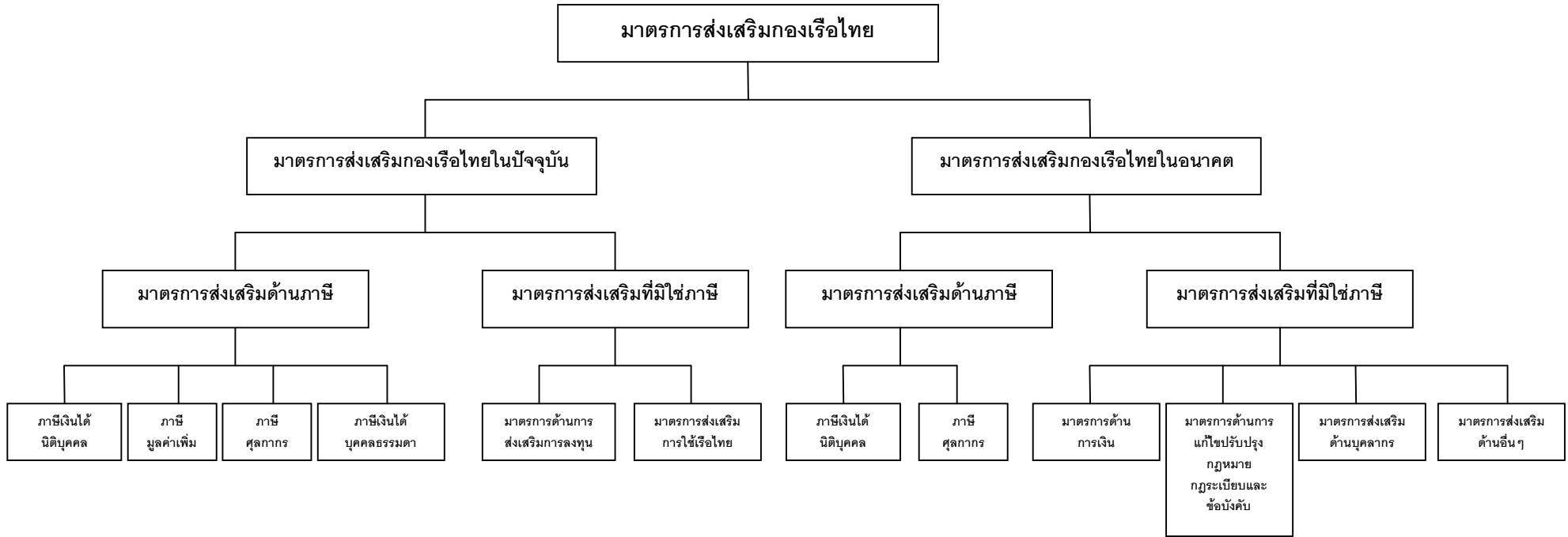
2.4 มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ

2.4.1 มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญ และการขยายระยะเวลาการชำระหนี้

2.4.2 ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้

2.4.3 การให้สามารถจ้างองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จ
ในอู่เรือได้

2.4.4 อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว



รูปที่ 2.6 โครงสร้างมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ
ที่มา: กรมเจ้าท่า

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการประเมิน

2.2.1 ความหมายของการประเมิน

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific [ESCAP] (2010: 3, 5) กล่าวว่า การประเมิน หมายถึง การดำเนินการค้นหาความสัมพันธ์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และผลกระทบจากการปฏิบัติงาน แผนงาน โครงการหรือการประเมินอย่างเป็นระบบ เพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ในการปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาแผนงานในอนาคต ซึ่งการประเมินจะมุ่ง ค้นหาว่าวัตถุประสงค์ ผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน หรือโครงการนั้นเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดหรือไม่

Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD] (1999: 6) กล่าวว่า การประเมิน คือ การตรวจสอบผลของนโยบายสาธารณะ องค์กร และแผนงาน ด้วยวิธีการที่เหมาะสม และเชื่อถือได้ เพื่อนำผลที่ได้ไปปรับปรุง พัฒนา และลดความไม่แน่นอนของระบบข้อมูลสารสนเทศ

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ (ม.ป.ป.: 3-4) กล่าวว่า การประเมิน คือ การแสวงหาคำตอบ รูปแบบหนึ่ง โดยอาศัยเกณฑ์คุณค่าการวัดที่เหมาะสม มาตรฐาน ผลการปฏิบัติงาน และการตัดสินใจเกี่ยวกับความถูกต้อง ชอบธรรม และคุณค่าโดยอาศัยการสังเคราะห์ และบูรณาการข้อมูล หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง การประเมินนั้นทำเพื่อให้ทราบคุณค่าของสิ่งที่ถูกประเมินโดยอาศัยเกณฑ์ และมาตรฐาน

ประชัย เปี่ยมสมบุรณ์ (2529: 7) กล่าวว่า คำว่า “การประเมิน” ในความหมายดั้งเดิม หมายถึง กระบวนการที่มุ่งแสวงหาคำตอบสำหรับคำถามที่ว่า นโยบาย/แผนงาน/โครงการ บรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้แต่ต้นหรือไม่ และระดับใด

จากความหมายของคำว่า การประเมินผลที่กล่าวในข้างต้นเราอาจสรุปได้ว่า การประเมิน หมายถึง การเปรียบเทียบผลผลิต ผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์ที่เกิดจากการปฏิบัติตามแผนงาน มาตรการ ยุทธศาสตร์ นโยบาย โครงการ ฯลฯ กับเกณฑ์มาตรฐานที่ผู้ประเมิน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นผู้กำหนด ว่าบรรลุตามเป้าประสงค์หรือไม่

สำหรับคำว่า “ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์” สุพรรณณี ไพรัชเวทย์ (2543: 2-3) ให้ความหมายแก่คำเหล่านี้ไว้ว่า

ผลผลิต (Outputs) หมายถึง งานบริการหรือกิจกรรมที่เจ้าหน้าที่สำเร็จสมบูรณ์ เพื่อส่งมอบให้ประชาชนผู้รับบริการ ซึ่งผลิตผลเป็นผลงานที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมขององค์กร โดยตรง

ผลลัพธ์ (Outcomes) หมายถึง เหตุการณ์ สิ่งที่เกิดขึ้น หรือเงื่อนไขที่เกิดขึ้นนอก โครงการ และมีความเกี่ยวข้องโดยตรง ต่อผู้ใช้บริการ และสาธารณะ” หรืออีกความหมายหนึ่งคือ ผลลัพธ์ หมายถึง “ผลประโยชน์ที่ได้จากผลผลิต และผลกระทบที่มีต่อชุมชน และสิ่งแวดล้อมในการใช้ประโยชน์ จากสินค้าและบริการที่จัดทำ หรือผลิตขึ้นมาโดยหน่วยงานของรัฐ

ผลสัมฤทธิ์ (Result) คือ งาน บริการ หรือกิจกรรมที่เกิดจากการทำงานได้ผลผลิต (Outputs) ตามเป้าหมาย และเกิดผลลัพธ์ (Outcomes) ตรงตามวัตถุประสงค์

ดังนั้น ในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกประเมินที่ผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริม กองเรือไทย โดยการประเมินที่ตัวมาตรการ ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นผลผลิต (Outputs) ที่ภาครัฐเป็นผู้ผลิตหรือกำหนดขึ้น และการประเมินผลของการใช้มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยที่มีต่อผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นผลลัพธ์ (Outcomes) ของการใช้มาตรการ จากนั้นผู้วิจัยยังทำการประเมินศักยภาพของมาตรการด้วย ดังนั้นจึงขอกล่าวถึงความหมายของคำว่า ศักยภาพ ไปพร้อมๆกัน

(ราชบัณฑิตยสถาน, วิทยุรายการ "รู้ รัก ภาษาไทย", 2553) กล่าวถึงคำว่า ศักยภาพ ไว้ว่า “คำว่า ศักยภาพ ตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า potentiality เป็นคำที่ประกอบด้วยคำว่า ศักย (อ่านว่า สัก-กะ -ยะ) หมายถึง อาจ หรือสามารถ และ ภาพ หมายถึง ภาวะ หรือความเป็น ความ เป็น คำว่า ศักยภาพ หมายถึง พลังหรือคุณสมบัติที่แฝงอยู่ในสิ่งต่าง ๆ สามารถพัฒนาให้ปรากฏเป็นที่ประจักษ์ได้”

ดังนั้น ในการประเมินด้านศักยภาพของมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทย จึงหมายความว่า การประเมินเพื่อค้นหามาตรการที่มีคุณสมบัติแฝงอยู่ โดยอาศัยมุมมองของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

2.2.2 วัตถุประสงค์ของการประเมิน

OECD (1999: 6) กล่าวว่า วัตถุประสงค์ของการประเมิน คือ เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจในแผนงานมากยิ่งขึ้น และสามารถนำผลที่ได้จากการประเมินไปพัฒนากระบวนการตัดสินใจ การจัดสรรทรัพยากร การวางแผน และการมอบหมายงานและอำนาจหน้าที่ให้เหมาะสม

ปุระชัย เปี่ยมสมบุญ (2529: 29) กล่าวว่า การวิจัยประเมินผลมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะนำผลที่ได้จากการประเมินไปใช้ในการพิจารณาในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้คือ

1. เพื่อดำเนินงานต่อหรือเลิกดำเนินงานตามโครงการ
2. เพื่อปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติในโครงการ
3. เพื่อเพิ่มหรือลดมาตรการและเทคนิคบางประเภทในโครงการ
4. เพื่อสร้างโครงการในลักษณะคล้ายคลึงกันในท้องถิ่นอื่นๆ
5. เพื่อแบ่งสรรทรัพยากรระหว่างโครงการที่ต่างแก่งแย่งแข่งขันกัน
6. เพื่อสนับสนุนหรือหักล้างกรอบทฤษฎีซึ่งเป็นรากฐานของโครงการ

Moursund (1973: 9) กล่าวว่า การวิจัยประเมินผลมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาว่าการดำเนินงานบรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการหรือไม่ และเพื่อพิจารณาว่าวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ เป็นเป้าหมาย และจุดมุ่งหมายที่แท้จริงของการดำเนินงานใช่หรือไม่ และถ้าใช่ วัตถุประสงค์เหล่านี้มีความเหมาะสมหรือไม่

2.2.3 ประเภทของการประเมิน

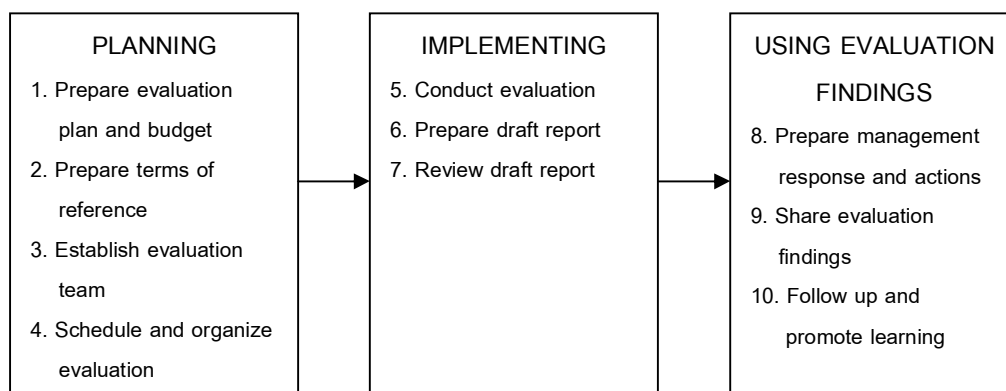
ESCAP (2010: 25-28) กล่าวว่า การประเมินถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือการประเมินจากบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับองค์กร (External Evaluations) และการประเมินโดยบุคคลภายใน (Internal Evaluations) ซึ่งการประเมินทั้ง 2 ประเภทนี้มีข้อดี และข้อเสียแตกต่างกัน กล่าวคือ การประเมินจากบุคคลภายนอกองค์กรจะช่วยให้ผลการประเมินมี

ความเที่ยงตรงกับความเป็นจริงมากขึ้น เนื่องจากผู้ประเมินไม่มีส่วนได้เสียใดๆกับผลการประเมินนั้น อย่างไรก็ตามการประเมินด้วยบุคคลภายนอกอาจเสียค่าใช้จ่ายที่สูง และดำเนินการได้ช้ากว่าการประเมินด้วยคนภายใน ในขณะที่การประเมินโดยบุคคลภายในองค์กรนั้น ข้อดีคือสามารถที่จะดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว และค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการประเมินด้วยบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตามการประเมินด้วยบุคคลภายในอาจทำให้ผลที่ได้จากการประเมินนั้นไม่ตรงกับความเป็นจริง เพราะผู้ประเมินอาจเข้าข้างองค์กรตนเอง ซึ่งทำให้ผลการประเมินนั้นไม่น่าเชื่อถือ

2.2.4 ขั้นตอนการประเมินผล

ESCAP (2010: 28-35) กล่าวว่าโดยทั่วไปการประเมินมี 3 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนในการวางแผน, ขั้นตอนในการปฏิบัติ และขั้นตอนในการประยุกต์ใช้ผลการประเมิน (ดังรูปที่ 2.7) รายละเอียดดังนี้

รูปที่ 2.7 ขั้นตอนการประเมิน และติดตามผลการปฏิบัติงาน



ที่มา: ESCAP (2010: 28)

ขั้นที่ 1 วางแผน (Planning)

การวางแผนในการประเมินนั้น ถือเป็นขั้นตอนแรกในกระบวนการประเมิน ในขั้นตอนนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันกำหนดกรอบแนวคิด รูปแบบ วิธีการในการลงมือประเมิน วิธีการในการเก็บ วิเคราะห์ และสรุปผลข้อมูล ระยะเวลาดำเนินการ รวมถึงการกำหนดงบประมาณที่ใช้ในการประเมิน และทำการสรุปให้อยู่ในรูปของแผนการประเมิน ดังนั้นขั้นตอนในการวางแผนจึงเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญอย่างมาก จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยความร่วมมือจาก

บุคคลที่เกี่ยวข้องในการแบ่งปันความรู้ และประสบการณ์ และร่วมมือกันดำเนินการตามแผน
อย่างเป็นระบบ

ขั้นที่ 2 ลงมือปฏิบัติ (Implementing)

สำหรับขั้นตอนนี้จะเป็นการดำเนินการตามแผนการประเมิน โดยทีมผู้ประเมิน
และเมื่อการประเมินเสร็จสิ้น ทีมผู้ประเมินจะต้องร่วมกันประมวล สรุปผล และเขียนบทสรุป
ออกมาในรูปของรายงานผลการประเมิน

ขั้นที่ 3 การประยุกต์ใช้ผลการประเมิน (Using Evaluation Finding)

สำหรับขั้นตอนนี้จะเป็นการนำเอาบทสรุปมาใช้ในการแก้ไข ปรับปรุงแนวทางใน
การปฏิบัติงานขององค์กร แผนงาน มาตรการ นโยบาย ฯลฯ ให้เป็นไปในแนวทางที่ต้องการ และ
ต้องทำการกระจายข้อมูลที่ถูกรับปรุงใหม่นี้ ไปสู่บุคคลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกฝ่ายรับรู้ และมี
แนวทางในการปฏิบัติที่เป็นไปในลักษณะเดียวกัน จากนั้นผู้ประเมินจะต้องติดตามผลการ
ดำเนินงาน ว่าบรรลุตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์หรือไม่

2.2.5 เกณฑ์มาตรฐานในการประเมินผล

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2529: 51) กล่าวว่า หลักเกณฑ์มาตรฐานการวิจัยการ
ประเมินผลประกอบด้วย 5 เกณฑ์ ดังต่อไปนี้คือ

1. **เกณฑ์ประสิทธิผล (Effectiveness)** หมายถึง เปรียบเทียบผลลัพธ์และ
ผลกระทบของนโยบาย/แผนงาน/โครงการกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้
2. **เกณฑ์ประสิทธิภาพ (Efficiency)** หมายถึง เปรียบเทียบปัจจัยนำเข้ากับ
ผลลัพธ์และผลกระทบของนโยบาย/แผนงาน/โครงการ
3. **เกณฑ์ความพอเพียง (Adequacy)** หมายถึง เปรียบเทียบผลลัพธ์และ
ผลกระทบของนโยบาย/แผนงาน/โครงการกับความต้องการทั้งหมดของสังคม (หรือขอบเขต
ทั้งหมดของปัญหา)

4. **เกณฑ์ความเสมอภาค (Equality)** หมายถึง เปรียบเทียบโอกาสที่จะได้รับบริการสาธารณะตามนโยบาย/แผนงาน/โครงการมีความเท่าเทียมกันสำหรับประชาชนทุกกลุ่มทุกพวกหรือไม่

5. **เกณฑ์ความเป็นธรรม (Justice)** หมายถึง เปรียบเทียบว่าประชาชนผู้เสียเปรียบในสังคมได้รับผลลัพธ์และผลกระทบของนโยบาย/แผนงาน/โครงการในสัดส่วนเช่นใด เมื่อพิจารณาร่วมกับประชาชนผู้ได้เปรียบในสังคม

วรเดช จันทรศร และไพโรจน์ ภัทรนรากุล (2541: 37-46) กล่าวว่า เกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดการประเมินผลโครงการในระบบเปิดที่สำคัญมี 8 เกณฑ์ ได้แก่ เกณฑ์ความก้าวหน้า ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ ความสอดคล้อง ความยั่งยืน ความเป็นธรรม และความเสียหายของโครงการ ซึ่งรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

1. **เกณฑ์ความก้าวหน้า (Progress)** เป็นการพิจารณาเปรียบเทียบผลของการดำเนินกิจกรรมกับเป้าหมายที่กำหนดตามแผน ว่าผลจากการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวนั้น เป็นไปตามที่กำหนดหรือไม่ เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดหรือไม่ ซึ่งตัวชี้วัดมี 4 ประการ ได้แก่ ผลผลิตเทียบกับเป้าหมายรวมในช่วงเวลา จำนวนกิจกรรมที่แล้วเสร็จ ทรัพยากรที่ใช่ไปในช่วงเวลา และระยะเวลาที่ใช่ไป

2. **เกณฑ์ประสิทธิภาพ (Efficiency)** เป็นการเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้กับทรัพยากรที่ใช่ไปในการดำเนินงาน ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัด 4 ประการ คือ สัดส่วนผลผลิตต่อค่าใช้จ่าย ผลผลิตต่อกำลังคน ผลผลิตต่อหน่วยเวลา และการประหยัดทรัพยากรการจัดการ

3. **เกณฑ์ประสิทธิผล (Effectiveness)** เป็นการพิจารณาระดับการบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะด้าน โดยการดูจากผลลัพธ์จากการดำเนินงาน ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของประชากร ซึ่งประกอบด้วยตัวชี้วัด 4 ประการ ได้แก่ ระดับการบรรลุเป้าหมาย ระดับการมีส่วนร่วม ระดับความพึงพอใจ และความเสียหายของโครงการ

4. **เกณฑ์ผลกระทบ (Impacts)** เป็นการพิจารณาผลกระทบโดยรวมต่อประชากรกลุ่มเป้าหมาย ชุมชน สังคม และหน่วยงานในภาพรวม เป็นผลกระทบระยะยาว ซึ่งอาจเป็นผลกระทบที่มีความมุ่งหวัง (Intended impacts) และผลกระทบที่ไม่ได้มุ่งหวัง (Unintended impacts) ซึ่งอาจเป็นผลกระทบด้านบวกหรือด้านลบก็ได้ ประกอบด้วยตัวชี้วัด 3 ประการ คือ คุณภาพชีวิต ทักษะคิดและความเข้าใจ และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

5. **เกณฑ์ความสอดคล้อง (Relevance)** เป็นการมุ่งพิจารณาว่าวัตถุประสงค์ของโครงการสอดคล้องกับความต้องการหรือสามารถแก้ไขปัญหาตามที่กำหนดไว้แต่ต้นได้หรือไม่ ประกอบด้วยตัวชี้วัด 3 ประการ ได้แก่ ประเด็นปัญหาหลัก มาตรการหรือกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหา และความต้องการหรือข้อเรียกร้องของประชากรกลุ่มเป้าหมาย

6. **เกณฑ์ความยั่งยืน (Sustainability)** เป็นเกณฑ์พิจารณาที่สืบเนื่องจากความสอดคล้อง โดยพิจารณาระดับความต่อเนื่องของกิจกรรมว่าสามารถดำเนินต่อไปได้โดยไม่มีค่าใช้จ่ายประมาณจากภายนอกโครงการ ความสามารถในการเลี้ยงตัวเองได้ ประกอบด้วยตัวชี้วัด 3 ประการ ได้แก่ ความอยู่รอดด้านเศรษฐกิจ สมรรถนะด้านสถาบัน และความเป็นไปได้ในการขยายผล

7. **เกณฑ์ความเป็นธรรม (Equity)** เป็นเกณฑ์ที่มุ่งให้เกิดความเป็นธรรมในสังคม (Social equity) โดยพิจารณาถึงผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินโครงการ โดยยึดหลักการว่าประชากรกลุ่มเป้าหมายจะได้รับหลักประกันเรื่องความเป็นธรรม ความเสมอภาค และความทั่วถึงในการรับบริการ การจัดสรรคุณค่า และการกระจายผลตอบแทนที่เสมอภาคเท่าเทียมกัน ประกอบด้วยตัวชี้วัด 3 ประการ ได้แก่ ความเป็นธรรมระหว่างกลุ่มอาชีพ ความเป็นธรรมระหว่างเพศ และความเป็นธรรมระหว่างชนรุ่น

8. **เกณฑ์ความเสียหายของโครงการ (Externalities)** เป็นเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินโครงการเพื่อเป็นหลักประกันว่า การดำเนินโครงการจะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือผลกระทบด้านลบต่อสังคม หรือชุมชน ประกอบด้วยตัวชี้วัด 3 ประการ ได้แก่ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรม

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ (ม.ป.ป., 4) ได้กล่าวเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผลการดำเนินงาน ในเอกสารเรื่อง การวางแผน การบริหาร และการประเมินโครงการไว้ว่า ในการประเมินผล ผู้ประเมินสามารถพิจารณาความสำเร็จของสิ่งที่ประเมินโดยใช้เกณฑ์มาตรฐาน เช่น ความจำเป็นหรือความต้องการของกลุ่มประชากรเป้าหมาย กล่าวคือ สิ่งที่ประเมินต้องสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย และต้องตอบสนองในระดับที่เพียงพอ หรืออาจใช้เกณฑ์ เป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่เขียนไว้ กล่าวคือ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากสิ่งที่ประเมิน ต้องบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

Dunn (1994: 282-289) กล่าวว่า ในการประเมินผล สามารถประเมินได้ 6 ด้าน ได้แก่

1. **การประเมินประสิทธิผล** คือ การพิจารณาว่าผลของนโยบายนั้นบรรลุตามวัตถุประสงค์หรือไม่
2. **การประเมินประสิทธิภาพ** คือ การพิจารณากำลังหรือความพยายามที่ใช้ไปในการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งในระดับของประสิทธิผลนั้น ซึ่งอาจวัดได้จากค่าใช้จ่าย และเวลาที่ใช้
3. **การประเมินความพอใจ** คือ การพิจารณาความพอใจที่นโยบาย/โครงการ/งาน สามารถตอบสนองความต้องการ ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงความคาดหวังเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างทางเลือกต่างๆของนโยบาย/โครงการ/งานกับผลที่เกิดขึ้น
4. **การประเมินความเป็นธรรม** คือ การพิจารณาหลักเหตุผลทางด้านกฎหมายและสังคม ซึ่งนโยบาย/โครงการ/งานควรคำนึงถึงการจัดสรรผลประโยชน์อย่างเสมอภาค และเป็นธรรม
5. **การประเมินการตอบสนองความต้องการ** คือ การประเมินความสามารถในการสนองตอบความต้องการของกลุ่มเป้าหมายของนโยบาย/โครงการ/งาน

6. การประเมินความเหมาะสม คือ การพิจารณาถึงห้กเหตุและผลในด้านที่เกี่ยวกับหลักการหรือสาระของนโยบาย/โครงการ/งาน ซึ่งความเหมาะสมต้องอาศัยการพิจารณาคุณค่าของวัตถุประสงค์ของนโยบาย/โครงการ/งาน และควมมีเหตุมีผลสนับสนุนสมมติฐานต่างๆ ของวัตถุประสงค์นั้นไปพร้อมๆกัน

ดังนั้น การประเมินในงานวิจัยเล่มฉบับนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกใช้ความสำคัญ ผลการดำเนินงาน และความสอดคล้องเป็นเกณฑ์ในการประเมินมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยว

2.2.6 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการประเมินผล

OECD (1999: 6) กล่าวว่า การประเมินผลจากสำเร็จลุล่วงได้นั้น ต้องอาศัยหลักการทำงานร่วมกัน (Collaboration) ของผู้มีความเกี่ยวข้องหลัก ได้แก่ ผู้ทำการประเมิน (Evaluator), ผู้ใช้ (User) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) กล่าวคือ

ผู้ทำการประเมิน (Evaluator) หมายถึง องค์กร หรือบุคคลที่ทำการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และสรุปผลที่ได้จากการประเมิน

ผู้ใช้ (User) หมายถึง บุคคลที่จะเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากการประเมินผล ซึ่งอาจเป็นผู้วางมาตรการ, ผู้จัดสรรงบประมาณ, ผู้ตรวจสอบ, ผู้วางนโยบายและแผนงาน, พนักงาน รวมถึงผู้ใช้บริการอื่นๆ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) หมายถึง องค์กร หรือบุคคลที่มีผลประโยชน์ในนโยบาย มาตรการ ยุทธศาสตร์ แผนงานที่ถูกประเมินอยู่นั้น ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ใช้และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมักจะเป็นบุคคลคนเดียวกัน

2.2.7 การวิเคราะห์และประมวลผลจากการประเมิน

Stock และ Lambert (2001: 119-126) เสนอแนวทางการประเมินระดับความสำคัญ (Importance evaluation) และระดับผลการดำเนินงาน (Performance evaluation) ของการให้บริการลูกค้า (Customer Service) (ดังตารางที่ 2.3) ของบริษัทแห่งหนึ่ง ซึ่งใช้วิธีการเปรียบเทียบกับผลการประเมินของบริษัทคู่แข่ง และนำผลการประเมินของทั้ง 2 บริษัทมาจัดทำ

เป็นเมทริกซ์ 3 เมทริกซ์ ได้แก่ Performance evaluation matrix, Competitive position matrix และ Strategic opportunities for a competitive advantage ซึ่งข้อมูล และวิธีการที่ใช้ในการจัดทำเมทริกซ์ทั้ง 3 นี้ มีความแตกต่างกัน รายละเอียดต่อไปนี้เป็น

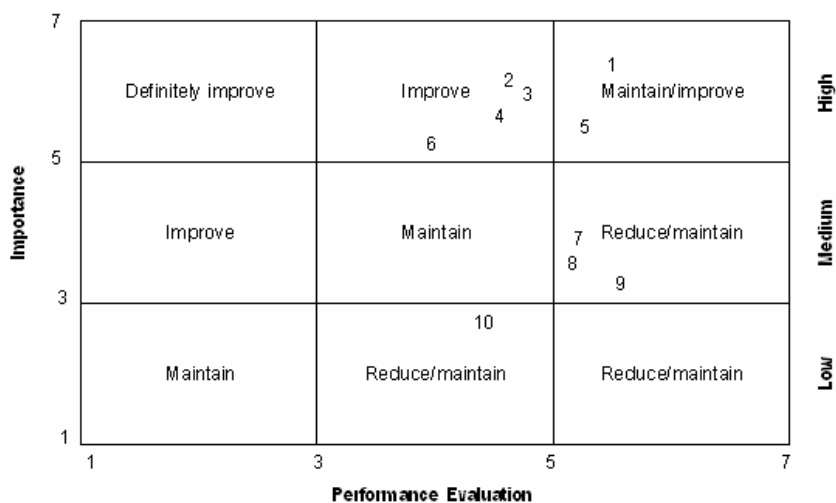
ตารางที่ 2.3 Importance and Performance Evaluations for Selected Customer Service Attributes

No.	Attribute	importance	Performance Evaluation		Relative Performance
			company A	company B	
1	Accuracy in filling orders	6.42	5.54	5.65	-0.11
2	Ability to expedite emergency order in a fast, responsive manner	6.25	4.98	5.23	-0.25
3	Action in complaints (e.g. order servicing, shipping, product)	6.07	4.82	5.18	-0.36
4	Accuracy of supplier in forecasting and committing to shipping date for customer products	5.92	4.53	4.73	-0.2
5	Completeness rate (percentage of order eventually shipped)	5.69	5.29	5.27	0.02
6	Rapid adjustment of billing and shipping errors	5.34	4.64	4.9	-0.26
7	Availability of blanket orders	4.55	5.03	4.15	0.88
8	Frequency of deliveries (supplier consolidates multiple/split shipments into one larger, less frequent shipment)	4.29	5.07	5.03	0.04
9	Order processing personnel located in your market area	3.58	5.33	5.21	0.12
10	Computer-to-computer order entry	2.3	4.07	3.53	0.54

Stock และ Lambert (2001: 119)

1. Performance evaluation matrix เป็นเมทริกซ์ที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความสำคัญของเรื่องแต่ละเรื่องที่ประเมินกับผลการดำเนินงานของเรื่องนั้นๆ โดยนำค่าความสำคัญ และค่าของผลการดำเนินงานที่ได้จากการประเมินมาหาพิกัดในเมทริกซ์ เพื่อแสดงสถานะปัจจุบันของการให้บริการลูกค้า ในมุมมองของลูกค้า (ดังรูปที่ 2.8)

รูปที่ 2.8 Performance evaluation matrix



Stock และ Lambert (2001: 122)

Stock และ Lambert (2001: 121) กล่าวเกี่ยวกับความหมายของแต่ละช่องภายใน Performance evaluation matrix ซึ่งการกำหนดความหมายจะอาศัยความสัมพันธ์ระหว่างระดับคะแนนความสำคัญ (Importance) และคะแนนผลสัมฤทธิ์ (Performance) ของแต่ละมาตรการ (Measures) หรือรายการ (Attributes) ที่ทำการประเมินนั้น ซึ่ง Performance evaluation matrix สามารถแบ่งได้ 9 ช่อง ซึ่งมีความหมายแตกต่างกันไป ดังต่อไปนี้

Maintain/improve อยู่ในช่วงความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์มาก ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรคงไว้ที่ระดับเดิม หรือควรที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น

Improve อยู่ในช่วงความสำคัญมาก แต่มีผลสัมฤทธิ์ปานกลาง ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น

Definitely improve อยู่ในช่วงความสำคัญมาก แต่มีผลสัมฤทธิ์ต่ำ ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ต้องที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น

Improve อยู่ในช่วงความสำคัญปานกลาง แต่มีผลสัมฤทธิ์ต่ำ ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น

Maintain อยู่ในช่วงความสำคัญปานกลาง และมีผลสัมฤทธิ์ปานกลาง ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรคงไว้ที่ระดับเดิม

Maintain อยู่ในช่วงความสำคัญต่ำ และมีผลสัมฤทธิ์ต่ำ ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรคงไว้ที่ระดับเดิม

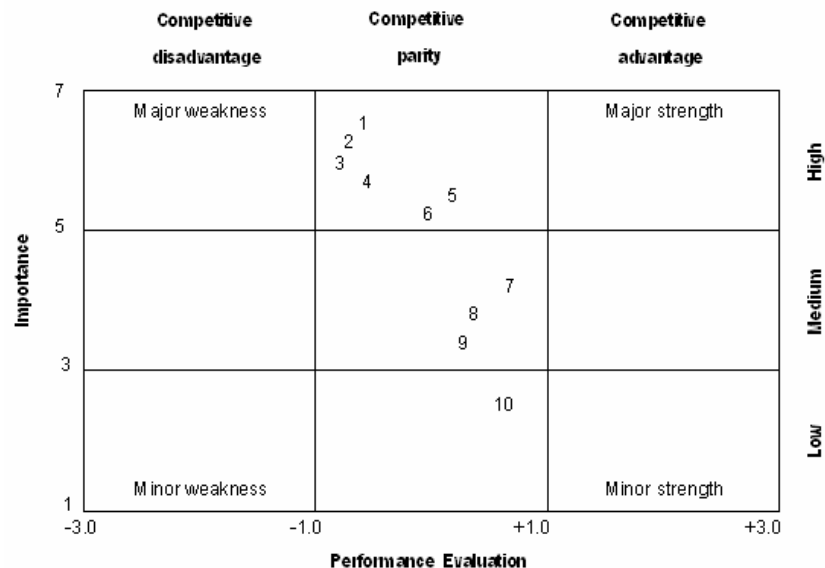
Reduce/maintain อยู่ในช่วงความสำคัญปานกลาง แต่มีผลสัมฤทธิ์สูง ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรถูกยกเลิก หรือคงไว้ที่ระดับเดิม

Reduce/maintain อยู่ในช่วงความสำคัญต่ำ แต่มีผลสัมฤทธิ์ปานกลาง ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรถูกยกเลิก หรือคงไว้ที่ระดับเดิม

Reduce/maintain อยู่ในช่วงความสำคัญต่ำ และมีผลสัมฤทธิ์สูง ซึ่งหมายความว่ารายการที่อยู่ในช่องนี้ควรถูกยกเลิก หรือคงไว้ที่ระดับเดิม

2. Competitive position matrix เป็นเมทริกซ์ที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความสำคัญของเรื่องที่ประเมินกับส่วนต่างของผลการดำเนินงาน (Relative Performance) ของ 2 บริษัท โดยนำทั้งค่าของตัวแปรทั้ง 2 ในแต่ละเรื่องมาหาพิกัดเพื่อแสดงสถานะความสามารถในการแข่งขันของบริษัทกับบริษัทคู่แข่งในด้านการให้บริการลูกค้า (ดังรูปที่ 2.9)

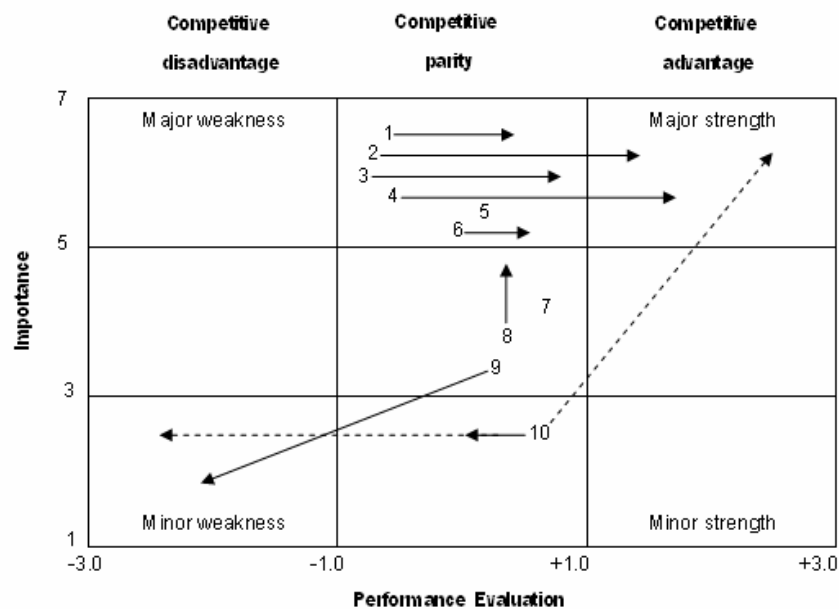
รูปที่ 2.9 Competitive position matrix



Stock และ Lambert (2001: 121)

3. Strategic opportunities for a competitive advantage เป็นเมทริกซ์ที่แสดงโอกาสเชิงกลยุทธ์ในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยการนำ Competitive position matrix มาขยายผลต่อ กล่าวคือ เมื่อเราทราบสถานะความสามารถในการแข่งขันของบริษัทกับบริษัทคู่แข่งแล้ว สำหรับ Strategic opportunities for a competitive advantage นี้ จะทำการกำหนดระดับการให้บริการลูกค้าใหม่เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยพิจารณาจากปัจจัยหลายด้าน เช่น ระดับความสำคัญที่ลูกค้ามีต่อการให้บริการในแต่ละเรื่อง ความสามารถในการแข่งขันของบริษัทเมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทคู่แข่ง ขีดความสามารถของบริษัทในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า เป็นต้น (ดังรูปที่ 2.10)

รูปที่ 2.10 Strategic opportunities for a competitive advantage



Stock และ Lambert (2001: 123)

สำหรับงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวคิดเรื่อง Performance evaluation matrix มาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความสำคัญของมาตรการ และระดับของผลจากการใช้มาตรการ และได้นำแนวคิดเรื่อง Strategic opportunities for a competitive advantage มาประยุกต์ใช้ในส่วนของการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 4, ส่วนที่ 5 และข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อแสดงระดับของมาตรการที่ภาครัฐควรให้การสนับสนุนจากมุมมองของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย ดังรายละเอียดในบทที่ 3

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้า งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยฉบับนี้ คือ งานวิจัยที่มีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ เพื่อทำการประเมิน (Evaluation/Assessment) นโยบาย/มาตรการ/โครงการ/แผนงาน/ผลการดำเนินงานในสาขาต่างๆ ทั้งของภาครัฐ และภาคเอกชน ทั้งในแง่ของประสิทธิภาพ ความพึงพอใจ ความสอดคล้อง และทัศนคติของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ประเมินนั้น รวมถึงงานวิจัยที่ใช้วิธีการ เครื่องมือ กรอบความคิด หลักเกณฑ์การประเมิน และทฤษฎีที่

สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับงานวิจัยฉบับนี้ได้ ซึ่งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ งานวิจัยภายในประเทศ และงานวิจัยต่างประเทศ รายละเอียดดังนี้

งานวิจัยภายในประเทศ

พีระ กริมี่ (2543) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลมาตรการบริหารจัดการจัดเก็บภาษีของ กรมสรรพากร กรณีศึกษา: สำนักงานภาษีสรรพากร พื้นที่ 8 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์แนวทางการบริหารจัดการจัดเก็บภาษีของกรมสรรพากรที่มีผลกระทบต่อการบริหารจัดเก็บภาษี ของสำนักงานสรรพากร พื้นที่ 8 ตลอดจนการประเมินผลแนวทางการบริหารจัดการจัดเก็บภาษีของ กรมสรรพากร พื้นที่ 8 และเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง และพัฒนาการบริหารจัดเก็บภาษีของ กรมสรรพากรในภาพรวม และในสำนักงานสรรพากร พื้นที่ 8 ตลอดจนนำมาใช้ในช่วงที่เกิดวิกฤต เศรษฐกิจ โดยอาศัยข้อมูล สถิติ ตัวเลข และรายงานเกี่ยวกับผลการจัดเก็บภาษีอากรของ กรมสรรพากร พื้นที่ และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ และผู้เสียภาษีเกี่ยวกับการบริหารจัดการจัดเก็บภาษี ของกรมสรรพากร ผลการศึกษาพบว่า การปรับเปลี่ยนแนวทางในการบริหารจัดการจัดเก็บภาษีของ กรมสรรพากร ทำให้การจัดเก็บภาษีอากรของสำนักงานพื้นที่ 8 สามารถบรรลุเป้าหมายที่ได้รับ จากกรมสรรพากร แต่การนำหลักการในการจัดองค์กรตามกลุ่มลูกค้า เพื่ออำนวยความสะดวก และให้บริการแบบ One Stop Service ทำให้เกิดปัญหา และอุปสรรคในการบริหารจัดการจัดเก็บภาษี สำหรับสำนักงานสรรพากรพื้นที่อีกด้วย

วิมลรัตน์ พันธุ์ลี (2545) ศึกษาเรื่อง การประเมินประสิทธิภาพมาตรการภาษีของรูปพรรณ ในประเทศ: ศึกษากรณี สำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร 15 ซึ่งเป็นการประเมิน ประสิทธิภาพในการนำมามาตรการภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับธุรกิจค้าของรูปพรรณในประเทศมาใช้ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบว่าการะบวนการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มจากการขายของรูปพรรณในประเทศตาม ระบบใหม่เป็นการทำให้ผู้ประกอบการค้าของรูปพรรณยื่นยอดขายเพิ่มขึ้น และเพื่อให้ กรมสรรพากรรับทราบถึงถึงปัญหา และอุปสรรคของการนำมามาตรการภาษีสำหรับของรูปพรรณใน ประเทศมาใช้ โดยอาศัยการสัมภาษณ์เจาะลึก จากกลุ่มผู้บริหาร ข้าราชการระดับต่างๆใน กรมสรรพากร ผู้ประกอบการค้าปลีกของรูปพรรณ และประชาชนทั่วไปผู้ซื้อของรูปพรรณ ผล การศึกษาพบว่า การนำมามาตรการมาใช้เป็นการแก้ไขปัญหาค่าที่ไม่มีใบกำกับภาษีจากการซื้อ ของรูปพรรณเก่า ปัญหาภาระภาษีซับซ้อน ปัญหาความเหลื่อมล้ำในการเสียภาษีของ ผู้ประกอบการที่อยู่ใน และนอกระบบให้มีความทัดเทียมกันในการค้า และยังสามารถเพิ่ม

ประสิทธิภาพในการจัดเก็บภาษีเงินได้ของกรมสรรพากรด้วย อย่างไรก็ตามมาตรการภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับธุรกิจค้าทองรูปพรรณในประเทศยังคงมีปัญหา และอุปสรรคบางประการที่หากได้รับการแก้ไข ก็จะทำให้การดำเนินงานของกรมสรรพากรสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการเก็บภาษีอากรมากขึ้น

ฉัตรระวี ปริสุทธิญาณ (2547) ศึกษาเรื่อง การประเมินมาตรการ Tax Expenditures ภายใต้การบริหารงานของรัฐบาล พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร: กรณีศึกษา การปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและประเมินมาตรการการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ตามวัตถุประสงค์ที่รัฐบาลกำหนด (การเพิ่มขีดความสามารถอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในภูมิภาค-Detroit of Asia) รวมถึงการศึกษากระบวนการบริหารจัดการเก็บภาษีภายหลังการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ และศึกษาการได้รับผลประโยชน์ของกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องซึ่งมีเครือข่ายกับบุคคลในคณะรัฐมนตรีจากการปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์ ซึ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งในระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติการ ผลการศึกษาพบว่า การปรับปรุงโครงสร้างไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง และไม่มีผลโดยตรงกับวัตถุประสงค์ข้างต้น แต่การปรับปรุงโครงสร้างดังกล่าวกลับมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนให้ผู้ผลิตรถยนต์พัฒนาเครื่องยนต์ให้ประหยัดพลังงาน และการสร้างระบบการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ให้มีความชัดเจน และเป็นธรรมกับผู้เสียภาษี

อภัยพงษ์ กิตติศุภคุณ (2548) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อแตกต่างในการให้บริการในขั้นตอนการจดทะเบียนเรือไทย และขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ และ ศึกษาปัญหา อุปสรรค และ ข้อจำกัดของการดำเนินการในการจดทะเบียนเรือไทย และศึกษาถึงปัจจัยที่ผู้ประกอบการเรือไทยใช้ในการพิจารณาในการตัดสินใจเลือกสัญชาติเรือ ตลอดจนศึกษาหาลักษณะการจดทะเบียนเรือไทยที่เป็นที่ต้องการของผู้ประกอบการ (Ideal Ship Registration) โดยใช้การสัมภาษณ์ลึก (Depth Interview) จากบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านบริหารกองเรือ หรือ ด้านการจัดการบริหารสายการเดินเรือของบริษัทที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Structure) จากกลุ่มประชากรที่เป็นเจ้าของเรือไทย ผลจากการวิจัย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการปรับปรุงการดำเนินการจดทะเบียนเรือใน

ด้านต่างๆ เช่น ข้อเสนอแนะด้านการจดทะเบียนเรือ ด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี ด้านการเงินและภาษีอากร ด้านนโยบายการส่งเสริมพาณิชย์นาวี และด้านคนประจำเรือ

ทวิวัฒน์ อัครพลวงศ์ (2550) ศึกษาเรื่อง การประเมินผลการดำเนินการของรัฐบาลด้านเศรษฐกิจและสังคมตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ ช่วงปี 2545-2549 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐในช่วงปี 2545-2549 ตามตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ ระดับผลลัพธ์ และระดับผลผลิตในด้านเศรษฐกิจ และสังคม กอปรกับการวิเคราะห์หาปัจจัยที่เป็นตัวสนับสนุน และอุปสรรคต่อความสำเร็จของการดำเนินการตามนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐในด้านเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยถูกแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 การวัดผลการดำเนินงาน ผู้วิจัยใช้การรวบรวม และศึกษาเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง และทำการกำหนดตัวชี้วัดในระดับเป้าประสงค์ ระดับผลลัพธ์ และระดับผลผลิต จากนั้นนำผลการดำเนินงานของรัฐบาลซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารรายงาน และเอกสารงบประมาณต่าง มาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และส่วนที่ 2 การวิเคราะห์หาปัจจัยสนับสนุน และปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จในการดำเนินงาน ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth interview) และการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured interview) ผลการศึกษาพบว่า การดำเนินการตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐด้านเศรษฐกิจเกี่ยวกับการจัดระบบที่ดินฯ และแรงงานมีแนวโน้มดีขึ้น ซึ่งมีปัจจัยด้านการเมือง และปัจจัยทางด้านเทคโนโลยีเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อความสำเร็จ ในขณะที่การตรากฎหมาย และภาวะเศรษฐกิจโลกเป็นปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จ ส่วนด้านสังคมพบว่าการดำเนินการเกี่ยวกับด้านสาธารณสุข และด้านศาสนามีแนวโน้มดีขึ้น โดยมีปัจจัยด้านสังคม วัฒนธรรม ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี และปัจจัยทางการเมืองเป็นปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จในการดำเนินงาน

งานวิจัยต่างประเทศ

Pereira และ Rodrigues (2000) ศึกษาเรื่อง On the Impact of Tax Reform Package in Portugal โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ และประเมินผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนมาตรการภาษีใหม่ โดยผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ 3 เกณฑ์ ได้แก่ ความมีประสิทธิภาพ ความอยู่ดีกินดี และรายได้จากการจัดเก็บภาษีของภาครัฐ เพื่อให้เป็นเกณฑ์ในการประเมินผลของมาตรการ และได้สร้างแบบจำลอง เพื่อทำพยากรณ์ผลจากการปรับเปลี่ยนมาตรการภาษี ผลการศึกษาพบว่า มาตรการภาษีใหม่จะทำให้ GDP เพิ่มขึ้นประมาณ 0.36%-0.89% ตลอดช่วงเวลาในอีก 25 ปีข้างหน้า แต่ต้องอาศัยการปรับเปลี่ยนบางมาตรการที่จำเป็น โดยเพิ่มอัตราการจัดเก็บให้สูงขึ้น

เพื่อชดเชยในส่วนที่รัฐบาลขาดดุล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเพิ่มอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ผู้วิจัยกล่าวว่า การเพิ่มอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มจะทำให้ปริมาณการอุปโภค บริโภคของภาคเอกชนลดลง รายได้ที่ภาครัฐพึงจัดเก็บจะน้อยลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบสวัสดิการต่างๆจากรัฐ แต่เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยให้ข้อเสนอแนะว่าภาครัฐควรวางมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี เพื่อหารายได้เข้าสู่ภาครัฐ หรือการลดค่าใช้จ่ายของภาครัฐ เพื่อสำรองงบประมาณบางส่วนเพื่อใช้เป็นค่าสวัสดิการ

Ding (2002) ศึกษาเรื่อง Land policy reform in China: assessment and prospects โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินนโยบายการใช้ที่ดินในประเทศจีน หลังจากที่มีการปรับเปลี่ยนนโยบาย ผู้วิจัยกล่าวว่าการปรับเปลี่ยนนโยบายดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ 5 ประการ คือ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการใช้ที่ดินในประเทศจีน เพื่อยกระดับการจัดการการใช้ที่ดิน เพื่อเพิ่มรายได้ของภาครัฐ เพื่อระดมเงินทุนไปสร้างวสาธาณูปโภคพื้นฐานในพื้นที่ชนบท และเพื่อปกป้องพื้นที่ที่ใช้ทำฟาร์ม ผลการศึกษาพบว่า การปรับเปลี่ยนนโยบายการใช้ที่ดินส่งผลกระทบต่อทั้งแง่บวก และแง่ลบ กล่าวคือ การปรับเปลี่ยนนโยบายทำให้ภาครัฐมีรายได้มากขึ้น ส่งผลให้รัฐสามารถระดมเงินทุนเพื่อใช้เป็นงบประมาณในการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน และจัดเตรียมเครื่องอุปโภคบริโภคได้ แต่อย่างไรก็ตามการปรับเปลี่ยนนโยบายนี้กลับทำให้เกิดการสูญเสียสินทรัพย์ของสังคม ความขัดแย้งในสังคม และการทุจริตของพนักงานของรัฐ

YEO และ SONG (2003) ศึกษาเรื่อง AN EVALUATION OF CONTAINER PORTS IN CHINA AND KOREA WITH THE ANALYTIC HIERARCHY PROCESS โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือในประเทศจีน ที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งตะวันออก และตอนใต้ของประเทศจีน รวมถึงท่าเรือของประเทศเกาหลีด้วย โดยใช้เครื่องมือวิจัยที่เรียกว่า การตัดสินใจโดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (Analysis Hierarchy Process: AHP) ในการเปรียบเทียบปัจจัยที่ผู้วิจัยกำหนดเป็นเกณฑ์ในการวัดความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่ ปริมาณสินค้า (ความสามารถในการบรรทุก/ขนถ่ายสินค้า), สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ความยาวหน้าท่า), สถานที่ตั้งท่าเรือ (จำนวนสายเรือที่ใช้บริการท่าเรือ) และระดับการให้บริการ (กระบวนการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารของท่าเรือ) ผลการศึกษาพบว่า ระดับความสำคัญของเกณฑ์จากมากไปหาน้อยได้แก่ สถานที่ตั้งท่าเรือ, สิ่งอำนวยความสะดวก, ปริมาณสินค้า และระดับการให้บริการ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบท่าเรือตามเกณฑ์ดังกล่าวแล้วพบว่า ท่าเรือที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับมากไปหาน้อยได้แก่ ท่าเรือ

Hong Kong, ท่าเรือ Shanghai, ท่าเรือ Yantian, ท่าเรือ Qingdao, ท่าเรือ Shekou, ท่าเรือ Dalian, ท่าเรือ Tianjin และ ท่าเรือ Xiamen ตามลำดับ

Noland (2004) ศึกษาเรื่อง Transport Policy and Assessment Procedures in the United Kingdom: Lessons for the Federal District of Mexico City โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินนโยบายการขนส่งของประเทศอังกฤษ ในกรณีศึกษา “แม็กซิโก ซิตี้” ก่อปรกกับการทบทวนรูปแบบของการประเมินผลนโยบายการขนส่งว่าควรมีวิธีการอย่างไรจึงจะเหมาะสม ซึ่งในปัจจุบันรูปแบบการประเมินผลได้มีการเปลี่ยนแปลงจากอดีตที่มุ่งประเมินผลของมาตรการกับวัตถุประสงค์เท่านั้น ไปสู่การประเมินผลที่นอกจากจะมุ่งเน้นที่ความสอดคล้องของผลกับวัตถุประสงค์แล้ว ยังมุ่งเน้นความสัมพันธ์ของนโยบายกับบริบทภายนอกอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริบทด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้การประเมินผลรูปแบบใหม่ดังกล่าวถูกจัดให้อยู่ในเอกสารชื่อ Guidance on the Methodology for Multi-modal Studies (GOMMMS) ผลการศึกษาพบว่าการใช้หลักการประเมินตาม GOMMMS ทำให้ผู้ประเมินสามารถประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้คร่าวๆ แต่อย่างไรก็ตามหากผู้ประเมินใช้หลักการประเมิน โดยอาศัยผลิตผลจากการขนส่งเป็นพื้นฐานแล้ว หลักการ GOMMMS ทำให้เกิดความผิดพลาดในการประเมิน

LIN และ LIU (2005) ศึกษาเรื่อง PERFORMANCE EFFICIENCY EVALUATION OF THE TAIWAN'S SHIPPING INDUSTRY: AN APPLICATION OF DATA ENVELOPMENT ANALYSIS โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวัดประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือ (Shipping Industry) ก่อปรกกับเพื่อเน้นให้ผู้จัดการ รวมถึงผู้วางมาตรการต่างๆทราบถึงสถานะของการดำเนินงาน เพื่อนำไปสู่การจัดเตรียมแนวทางในการพัฒนาต่อไป โดยอาศัยเครื่องมือวิจัยที่เรียกว่า Data Envelopment Analysis (DEA) ซึ่งเป็นการหาอัตราส่วนมูลค่าของปัจจัยนำเข้า (Input: สินทรัพย์ และ ส่วนของผู้ถือหุ้น) กับผลผลิตที่ได้รับ (Output: กำไรจากการดำเนินงาน และกำไรสุทธิ) ออกมาในรูปของอัตราส่วนทางการเงิน 2 ชนิด ได้แก่ ROA และ ROI ของ 14 บริษัท ผลการศึกษาพบว่า มีเพียง 4 บริษัทที่มีประสิทธิภาพอยู่ในเกณฑ์สูง ส่วนบริษัทที่เหลือควรปรับปรุงในเรื่องการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การใช้แรงงานคน และการจัดสรรเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

Macharis et al. (2006) ศึกษาเรื่อง Impact and assessment of “Free” Public Transport measures: lessons from the case study of Brussels โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของมาตรการยกเว้นค่าใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศเบลเยียมที่มีต่อพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียน และนักศึกษา ซึ่งในเบื้องต้นผู้วิจัยอาศัยการสอบถามข้อมูล

ทั่วไปจากนักเรียน จากนั้นจึงทำการออกแบบสอบถาม และสัมภาษณ์เชิงลึกนักเรียนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะผลปรากฏว่า นักเรียน และนักศึกษาส่วนใหญ่ได้รับผลประโยชน์จากมาตรการยกเว้นค่าใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

Song (2006) ศึกษาเรื่อง Environmental Impact Assessment in Maritime Industry and Possible Measures โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนรูปแบบ และวิธีการในการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และเพื่อเสนอแนวความคิด และวิธีการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับธุรกิจพาณิชย์นาวี กอปรกับเพื่อวิเคราะห์ตลาดธุรกิจพาณิชย์นาวีของกลุ่มประเทศในยุโรป และเพื่อค้นหาวิธีการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ผลการศึกษาพบว่า การแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีต้องอาศัยความร่วมมือกันหลายฝ่าย (multi-cooperation) ซึ่งมีความจำเป็นที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีต้องร่วมมือกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าของเรือ และเจ้าของสินค้า ซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้มีบทบาทสูงที่สุดในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในตลาดแล้วการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมยังต้องอาศัยความร่วมมือกันระหว่างรัฐกับรัฐ หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่าง NGO และการสร้างนโยบายการขนส่งและนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมให้มีความสอดคล้องกัน

Aaberge (2008) ศึกษาเรื่อง Evaluation of an In-Work Tax Credit Reform in Sweden: Effects on Labor Supply and Welfare Participation of Single Mothers โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของการปรับเปลี่ยนมาตรการภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา ซึ่งผู้วิจัยแบ่งการเปลี่ยนแปลงระบบการจัดเก็บภาษีออกเป็น 2 ส่วน คือ การปรับเปลี่ยนมาตรการลดหย่อนภาษีโดยเอื้อสิทธิประโยชน์ให้ผู้มีรายได้น้อย และการสร้างมาตรการเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ว่างงาน ซึ่งวิจัยได้เลือกใช้ทฤษฎี The structural labour supply model เป็นเครื่องมือในการวัดผลของมาตรการภาษีที่ถูกปรับเปลี่ยน โดยอาศัยการประเมินจากพฤติกรรมของแรงงานที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการภาษีที่ถูกปรับเปลี่ยนดังกล่าว ผลการศึกษาพบว่า การปรับเปลี่ยนมาตรการภาษีก่อนให้เกิดประโยชน์กับแรงงานที่มีค่าแรงน้อย นอกจากนี้การปรับเปลี่ยนมาตรการดังกล่าวยังเป็นประโยชน์ผู้ว่างงาน ผู้ป่วยเรื้อรัง และผู้พิการอีกด้วย ซึ่งบรรลุตามวัตถุประสงค์ของการปรับเปลี่ยนมาตรการ

Vasiliauskaite และ Stankevicius (2009) ศึกษาเรื่อง TAX BURDEN MANAGEMENT AND GDP GROWTH: CASE OF EU COUNTRIES โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการเปลี่ยนแปลงของการเติบโตของ GDP กับมาตรการการจัดเก็บภาษีในกลุ่มประเทศยุโรป และเพื่อเสนอแนวทางการกำหนดมาตรการด้านภาษีของแต่ละประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจที่

แตกต่างกัน โดยนำข้อมูลทางสถิติตั้งแต่ปี 1995-2005 มาหาความสัมพันธ์โดยใช้ Spearman correlation coefficient ผลการศึกษาพบว่า หลายประเทศในทวีปยุโรปที่มีระบบเศรษฐกิจเข้มแข็ง และมี GDP per capita ในระดับสูง หากลดอัตราภาษีลง จะส่งผลให้ระดับ GDP ลดต่ำลงด้วย ซึ่งหมายความว่า ระดับการเติบโตของ GDP แปรผันตามอัตราการจัดเก็บภาษีของประเทศนั้น ดังนั้นการกำหนดมาตรการด้านภาษีคำนึงถึงความสอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย กล่าวคือ ประเทศใดที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมาก ค่าแรงสูง ควรกำหนดมาตรการจัดเก็บภาษีในอัตราสูง ในขณะที่ประเทศใดที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่ำ ก็ควรกำหนดมาตรการจัดเก็บภาษีในอัตราต่ำ

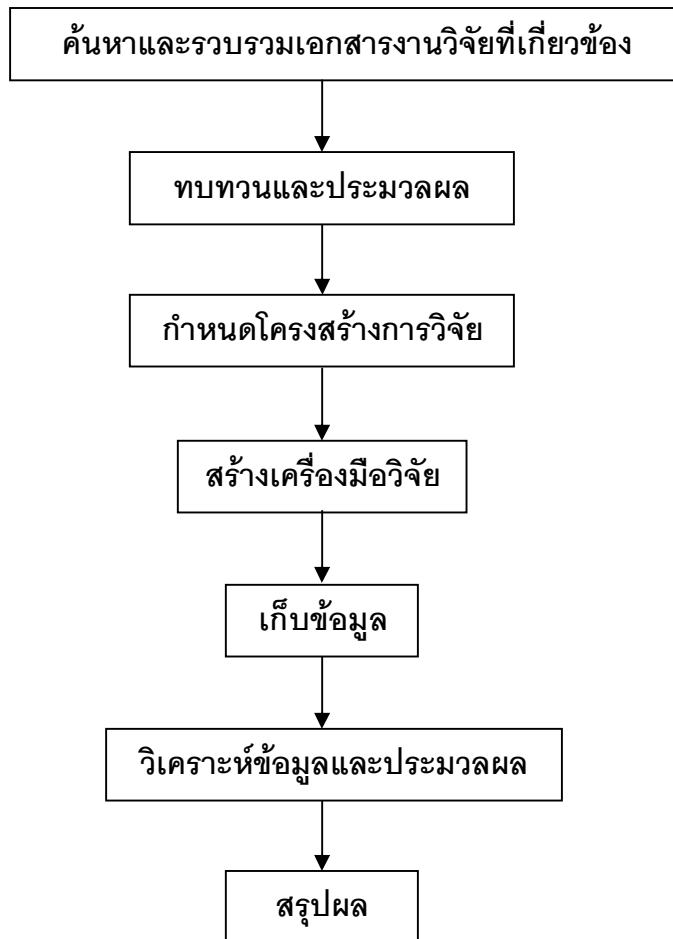
2.4 สรุป

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทำให้ผู้วิจัยทราบว่าวิวัฒนาการของการค้า และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่จะเปิดเสรีมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลทุกสัญชาติสามารถที่จะเข้าไปมีส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าของประเทศอื่นๆ ได้อย่างเสรี ปราศจากการกีดกัน และการจำกัดสิทธิใดๆ และเพื่อเตรียมพร้อมที่จะรับมือกับความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มาตรการที่ถูกสร้างขึ้น จึงควรเป็นมาตรการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเร่งพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการเจ้าของเรือภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้ มากกว่าการวางมาตรการที่หวังเพียงหารายได้จากเจ้าของเรือไทยโดยการเก็บภาษีเท่านั้น และเพื่อให้ทราบถึงผลสัมฤทธิ์จากการใช้มาตรการส่งเสริมกองเรือของประเทศไทย ผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือไทย โดยใช้เกณฑ์ชี้วัดความสำเร็จ 3 เกณฑ์ ได้แก่ เกณฑ์ความสำคัญ เกณฑ์ผลการดำเนินงาน และเกณฑ์ความสอดคล้องกับความต้องการ ดังที่วเรเดซ จันทรศร และไพโรจน์ ภัทรนรากุล ได้ศึกษาไว้ กอปรกับการประยุกต์ใช้แนวคิดเรื่อง Performance evaluation matrix และ Strategic opportunities for a competitive advantage ของ Stock และ Lambert ในการวิเคราะห์ และสรุปผลข้อมูล ตลอดจนใช้ในการจัดทำข้อเสนอแนะงานวิจัยต่อไป

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

เนื้อหาสำคัญในบทนี้จะกล่าวถึงขั้นตอนการวิจัย รายละเอียดของวิธีการวิจัย และเครื่องมือที่ผู้วิจัยเลือกใช้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การวิจัย ซึ่งการวิจัยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้ (ดังรูปที่ 3.1)



รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการวิจัย

จากรูปที่ 3.1 แสดงให้เห็นถึงขั้นตอนในการวิจัย ซึ่งเริ่มจากการค้นหา และรวบรวมเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากนั้นผู้วิจัยจึงทำการทบทวน และประเมินผล เพื่อนำข้อมูล และสารสนเทศที่ได้ไปใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิด โครงสร้างการวิจัย ตลอดจนเครื่องมือวิจัย เพื่อใช้ในการ

ค้นหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ขั้นตอนต่อไป คือการลงมือเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจมาทำการวิเคราะห์ และประมวลผล เพื่อจัดทำข้อสรุปของงานวิจัย และข้อเสนอแนะงานวิจัย รายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ค้นหาและรวบรวมเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับขั้นตอนแรก ผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้า หาข้อมูลจากเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (รายละเอียดในบทที่ 1, 2) เพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนแนวความคิดของผู้วิจัย และใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับการวางแผน และกำหนดแนวทางการวิจัย ไปในทิศทางที่ต้องการ

3.2 ทบทวนและประมวลผลข้อมูล

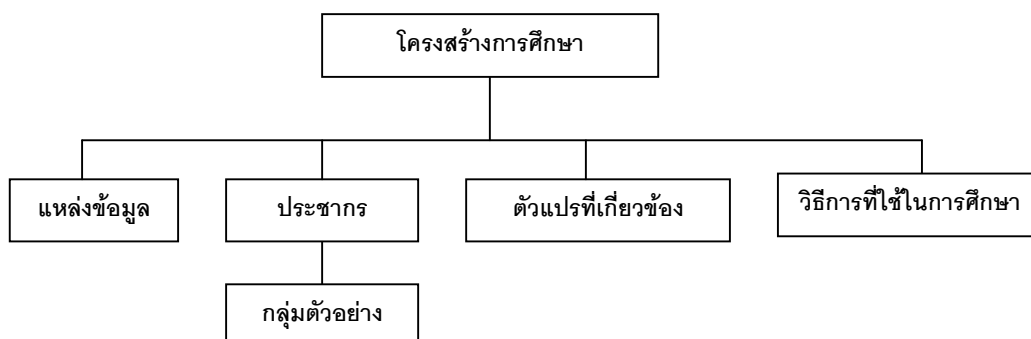
เมื่อได้ข้อมูลเบื้องต้นครบถ้วนแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องอย่างถี่ถ้วน เพื่อคัดกรองข้อมูลที่เหมาะสมอันเป็นสาระสำคัญสำหรับการวิจัย และได้ทำการประมวลผลข้อมูลดังกล่าวให้เป็นสาระสนเทศ เพื่อใช้ประกอบในการวิจัยต่อไป

3.3 กำหนดโครงสร้างการศึกษา

เมื่อได้สาระสนเทศครบถ้วนแล้ว ผู้วิจัยจะกำหนดโครงสร้างการศึกษา เพื่อเป็นกรอบความคิดในการค้นหาคำตอบของงานวิจัยได้อย่างถูกต้อง และตรงตามวัตถุประสงค์มากที่สุด

โครงสร้างการศึกษา

สำหรับการกำหนดโครงสร้างการศึกษา ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดหน่วยของโครงสร้างออกเป็น 4 หน่วยย่อย ดังนี้



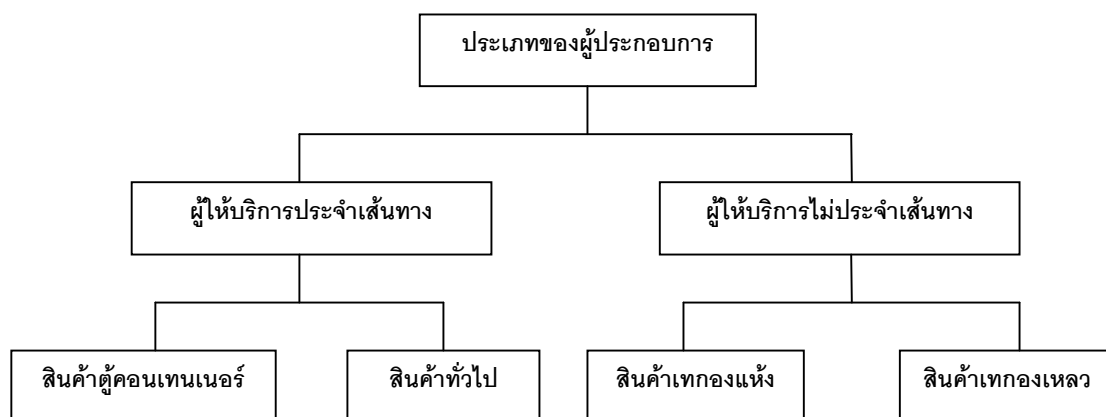
รูปที่ 3.2 โครงสร้างการศึกษา

3.3.1 แหล่งข้อมูล

ผู้วิจัยจะรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี จากสื่อของหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี

3.3.2 ประชากร

ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลที่จดทะเบียนเรือภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย 2481



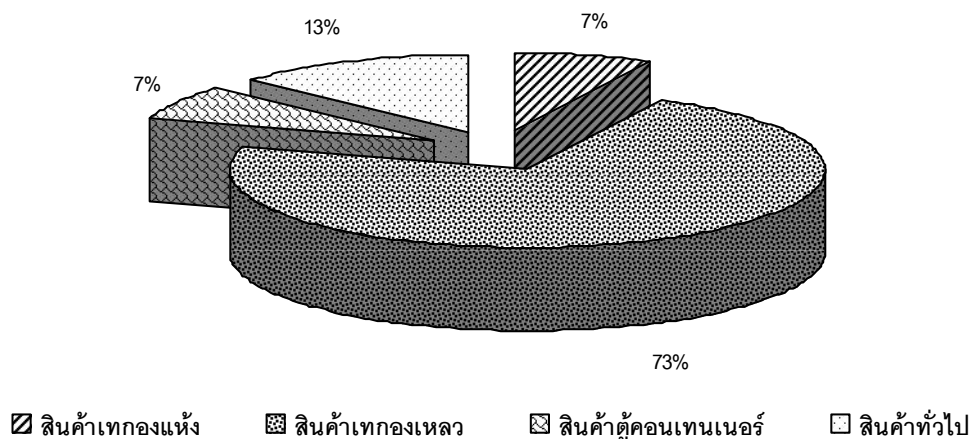
รูปที่ 3.3 ประเภทของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล

3.3.3 กลุ่มตัวอย่าง

บริษัทสมาชิกในสมาคมเจ้าของเรือไทยจำนวน 61 บริษัท (ดังรูปที่ 3.4) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจำกัดขอบเขตที่การขนส่งสินค้าเท่านั้น ผู้วิจัยจึงแบ่งผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยออกเป็น 4 ตลาดด้วยกัน ได้แก่ ตลาดขนส่งสินค้าเทกองแห้ง, ตลาดขนส่งสินค้าเทกองเหลว, ตลาดขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ และตลาดขนส่งสินค้าทั่วไป ที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และภายในประเทศเท่านั้น ส่วนบริษัทสมาชิกที่ให้บริการด้านอื่นๆ เช่น ผู้ให้บริการต่อและซ่อมเรือตัวแทนสายเรือ ผู้ให้บริการเช่าอุปกรณ์หน้าท่า ผู้ให้บริการเรือลากจูงและเรือนำร่อง ผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ชายฝั่ง ไม่ถือว่าเป็นกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยฉบับนี้ เพราะฉะนั้น เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ให้บริการขนส่งสินค้า จึงเหลือบริษัทสมาชิกในสมาคมเจ้าของเรือไทยจำนวน 36 บริษัทเท่านั้น

รูปที่ 3.4 สัดส่วนของจำนวนผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในสมาคมเจ้าของเรือไทย



3.3.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับงานวิจัยฉบับนี้ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องหมายถึง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการให้คะแนนระดับความสำคัญ ระดับผลกระทบ และระดับความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมของเรือไทย ซึ่งได้แก่ ฐานะทางการเงิน ลักษณะการประกอบธุรกิจ ระยะเวลาในการประกอบธุรกิจ จำนวนพนักงาน พื้นที่ให้บริการ ประเภทของสินค้า ประเภทของเรือ สัญชาติของเรือ จำนวนของเรือ หน่วยงานที่ต้องติดต่อ และภาษีที่ต้องชำระ

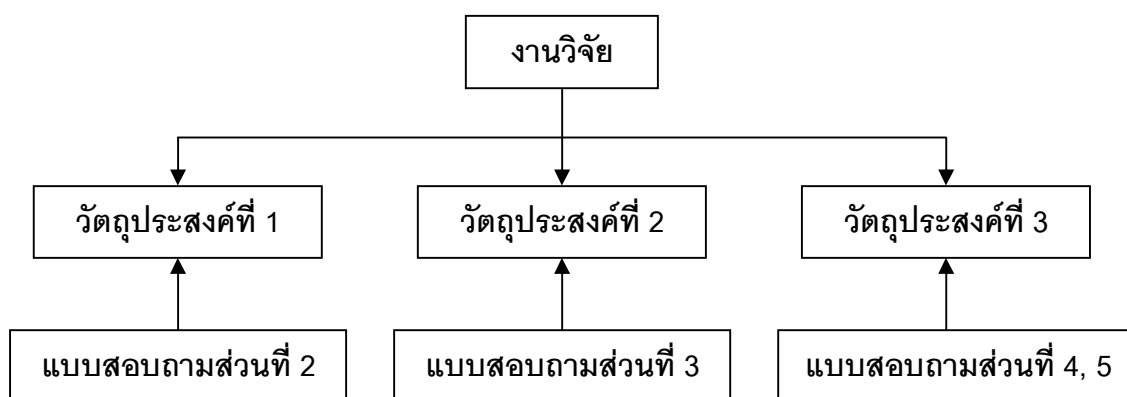
3.3.5 วิธีการที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาเกี่ยวกับระดับความสำคัญ ระดับผลกระทบ และระดับความต้องการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีต่อมาตรการส่งเสริมของเรือไทย และการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระดับความสำคัญ ระดับผลกระทบ และระดับความต้องการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย ผู้วิจัยจะสร้างแบบสอบถาม และส่งไปยังบริษัทสมาชิกในสมาคมเจ้าของเรือไทย และทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามจากผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อนำมาวิเคราะห์ประมวลผล และสรุปผล ตลอดจนจัดทำข้อเสนอแนะต่อไป

3.4 การสร้างเครื่องมือวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกใช้การออกแบบสอบถามเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการตามวัตถุประสงค์ สำหรับการสร้างแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถามประกอบด้วย 4 ส่วน ทั้งนี้เพื่อค้นหาข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยทั้ง 3 ข้อ ซึ่งในการสร้างแบบสอบถามจะคำนึงถึงความสอดคล้องของคำถาม และหลักการที่ใช้ในแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัยอย่างยิ่งยวด ซึ่งในการสร้างแบบสอบถามมีโครงสร้างดังรูปที่ 3.5 รายละเอียดดังนี้

รูปที่ 3.5 โครงสร้างการสร้างแบบสอบถาม



วัตถุประสงค์ในการวิจัยทั้ง 3 ประการ ได้แก่

- วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อประเมินระดับความสำคัญของมาตรการ
- วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อประเมินผลกระทบจากผลสัมฤทธิ์ของมาตรการ
- วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อประเมินมาตรการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยพึงประสงค์

ซึ่งแบบสอบถามในแต่ละส่วนจะมีจุดมุ่งหมายในการค้นหาข้อมูลที่แตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ข้างต้น โดยรายละเอียดในแต่ละส่วนมีดังต่อไปนี้

3.4.1 แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ในแบบสอบถามส่วนที่ 1 นี้ เป็นการถามรายละเอียดโครงสร้างของบริษัท ลักษณะการประกอบธุรกิจ ภาระค่าใช้จ่าย และองค์กรของภาครัฐที่บริษัทขนส่งทางทะเลต้องติดต่อ เพื่อให้ทราบถึงลักษณะโดยทั่วไปของธุรกิจขนส่งทางทะเลของประเทศไทย และเพื่อให้ผู้วิจัยสามารถนำข้อมูลในส่วนนี้ไปใช้ในการแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการ วิเคราะห์ และประมวลผลต่อไป

3.4.2 แบบสอบถามส่วนที่ 2 การประเมินระดับความสำคัญของมาตรการ

สำหรับส่วนที่ 2 ของแบบสอบถาม เป็นการประเมินว่าแต่ละมาตรการในยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติของกรมเจ้าท่า มีความสำคัญในระดับใด ในมุมมองของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย ซึ่งในส่วนนี้จะใช้หลักการเปรียบเทียบกันทีละคู่ (Pair-wise Comparison Method) โดยผู้วิจัยจะกำหนดให้แต่ละมาตรการแทนด้วยตัวอักษรภาษาอังกฤษ เพื่อความง่ายในการเปรียบเทียบ (ดังตารางที่ 3.2) จากนั้นผู้วิจัยได้สร้างตารางเพื่อใช้ในการเปรียบเทียบ (ดังตารางที่ 3.3) โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนระดับความสำคัญแก่มาตรการที่เปรียบเทียบกันอยู่นั้น ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการกำหนดคะแนนระดับความสำคัญไว้ 5 ระดับ (ดังตารางที่ 3.1) ซึ่งระดับคะแนนจะเป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีต่อมาตรการต่างๆว่าแต่ละมาตรการมีความสำคัญมากน้อยเพียงใด และต่างกันในระดับใด ซึ่งผลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 2 นี้จะทำให้เราทราบถึงระดับความสำคัญของมาตรการ และทำให้เราสามารถจัดลำดับความเร่งด่วนของมาตรการที่ควรให้การสนับสนุน

ตารางที่ 3.1 คะแนนแสดงระดับความสำคัญ

คะแนน	ระดับความสำคัญ
1	มีความสำคัญเท่ากัน
2	มีความสำคัญกว่ากันน้อย
3	มีความสำคัญกว่ากันปานกลาง
4	มีความสำคัญกว่ากันมาก
5	มีความสำคัญกว่ากันมากที่สุด

ตารางที่ 3.2 สัญลักษณ์แทนมาตรการที่ใช้ในปัจจุบันภายใต้ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วน
การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน
A	1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541
B	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ
C	3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)
D	4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง
E	5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร
F	6. ให้เจ้าของเรือไทยที่ให้บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร
G	7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น
H	8. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
I	9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี
J	10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ได้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน
K	11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 3.3 เปรียบเทียบมาตรการปัจจุบันทีละคู่ (Pair-wise comparison method)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
A	-										
B	-	-									
C	-	-	-								
D	-	-	-	-							
E	-	-	-	-	-						
F	-	-	-	-	-	-					
G	-	-	-	-	-	-	-				
H	-	-	-	-	-	-	-	-			
I	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3.4.3 แบบสอบถามส่วนที่ 3 การประเมินผลจากการใช้มาตรการ

สำหรับแบบสอบถามในส่วนที่ 3 เป็นการประเมินผลสัมฤทธิ์จากการใช้มาตรการในยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ ของกรมเจ้าท่าว่า มาตรการต่างๆก่อให้เกิดประโยชน์ และให้ผลลัพธ์ต่อธุรกิจขนส่งทางทะเลในระดับใดบ้าง ในส่วนนี้จะใช้หลักการเปรียบเทียบทีละคู่ (Pair-wise Comparison Method) โดยผู้วิจัยจะกำหนดให้แต่ละมาตรการแทนด้วยตัวอักษรภาษาอังกฤษ (ดังตารางที่ 3.5) เพื่อความง่ายในการเปรียบเทียบ จากนั้นผู้วิจัยได้สร้างตารางเพื่อใช้ในการเปรียบเทียบ (ดังตารางที่ 3.6) โดยให้ผู้ตอบ

แบบสอบถามให้คะแนนระดับของผลจากการใช้ของมาตรการที่เปรียบเทียบกันอยู่นั้น ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการกำหนดคะแนนระดับของผลไว้ 5 ระดับ (ดังตารางที่ 3.4) ซึ่งระดับคะแนนจะเป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีต่อมาตรการต่างๆ แต่ละมาตรการบังเกิดผลและก่อให้เกิดประโยชน์แก่กิจการของตนในระดับใด ซึ่งผลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 3 นี้จะทำให้เราทราบถึงระดับของผลจากการใช้มาตรการต่างๆ และทำให้เราสามารถจัดลำดับความเร่งด่วนของมาตรการที่ควรมีให้การสนับสนุน

ตารางที่ 3.4 คะแนนแสดงระดับผลจากการใช้มาตรการ

คะแนน	ระดับของผลจากการใช้มาตรการ
1	มีผลในระดับเดียวกัน
2	มีผลในระดับมากกว่ากันน้อย
3	มีผลในระดับมากกว่ากันปานกลาง
4	มีผลในระดับมากกว่ากันมาก
5	มีผลในระดับมากกว่ากันมากที่สุด

ตารางที่ 3.5 สัญลักษณ์แทนมาตรการที่ใช้ในปัจจุบันภายใต้ยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน
A	1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541
B	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ
C	3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)
D	4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มี

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน
	เงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง
E	5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร
F	6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั๋ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขออกจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร
G	7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น
H	8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
I	9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี
J	10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย
K	11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 3.6 เปรียบเทียบมาตรการปัจจุบันที่ละคู่ (Pair-wise comparison method)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
A	-										
B	-	-									
C	-	-	-								
D	-	-	-	-							
E	-	-	-	-	-						

F	-	-	-	-	-	-					
G	-	-	-	-	-	-	-				
H	-	-	-	-	-	-	-	-			
I	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3.4.4 แบบสอบถามส่วนที่ 4 การประเมินมาตรการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยพึงประสงค์

สำหรับส่วนที่ 4 ของแบบสอบถามจะเป็นการค้นหามาตรการส่งเสริมกองเรืออื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือจากที่กรมเจ้าท่าส่งเสริมในปัจจุบัน และเพื่อเป็นการค้นหามาตรการที่เจ้าของเรือไทยคิดว่าเป็นประโยชน์แก่ธุรกิจของตน ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมมาตรการส่งเสริมกองเรือที่หน่วยงานของภาครัฐ และเอกชนได้จัดทำไว้ ในแบบสอบถามส่วนที่ 4 นี้ผู้วิจัยจะใช้วิธีการเปรียบเทียบมาตรการกันทีละคู่ (Pair-wise Comparison Method) เพื่อเปรียบเทียบว่า มาตรการใดนอกเหนือจากที่กรมเจ้าท่าสนับสนุน ที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยต้องการมากที่สุด โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนระดับความต้องการแต่ละมาตรการที่ทำการเปรียบเทียบอยู่นั้น ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดคะแนนระดับความต้องการไว้ 5 ระดับ (ดังตารางที่ 3.7) เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบมาตรการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 7 ด้าน (ดังตารางที่ 3.8) รายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.7 คะแนนระดับความต้องการ

คะแนน	ระดับความต้องการ
1	มีความต้องการเท่ากัน
2	มีความต้องการมากกว่าในระดับน้อย
3	มีความต้องการมากกว่าในระดับปานกลาง
4	มีความต้องการมากกว่าในระดับมาก
5	มีความต้องการมากที่สุด

ในแบบสอบถามส่วนที่ 4 เป็นการเปรียบเทียบมาตรการ 7 ด้าน ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.8 มาตรการพึงประสงค์ 7 ด้าน

สัญลักษณ์	มาตรการ
A	มาตรการด้านภาษี
B	มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน
C	มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย
D	มาตรการด้านการเงิน
E	มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฏระเบียบและข้อบังคับ
F	มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร
G	มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ

ตารางที่ 3.9 เปรียบเทียบมาตรการที่บริษัทประสงค์ให้ภาครัฐส่งเสริม

	A	B	C	D	E	F	G
A	-						
B	-	-					
C	-	-	-				
D	-	-	-	-			
E	-	-	-	-	-		
F	-	-	-	-	-	-	
G	-	-	-	-	-	-	-

จากนั้นจะเป็นการเปรียบเทียบมาตรการย่อยภายในมาตรการทั้ง 7 ด้าน เพื่อให้ทราบว่า มาตรการในแต่ละด้าน มาตรการย่อยใดที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยต้องการมากที่สุด ในระดับใดบ้าง ซึ่งมาตรการย่อยในแต่ละด้านมีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.10 มาตรการด้านภาษี

สัญลักษณ์	มาตรการด้านภาษี
A	1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชกธงไทย
B	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินที่ได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้
C	3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
D	4. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1

ตารางที่ 3.11 เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านภาษี

	A	B	C	D
A	-			
B	-	-		
C	-	-	-	
D	-	-	-	-

ตารางที่ 3.12 มาตรการด้านการเงิน

สัญลักษณ์	มาตรการด้านการเงิน
A	1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน
B	2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้อู่ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้
C	3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป

ตารางที่ 3.13 เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านการเงิน

	A	B	C
A	-		
B	-	-	
C	-	-	-

ตารางที่ 3.14 มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

สัญลักษณ์	มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ
A	1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
B	2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
C	3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล
D	4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)
E	5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
F	6. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น
G	7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry

ตารางที่ 3.15 เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

	A	B	C	D	E	F	G
A	-						
B	-	-					
C	-	-	-				
D	-	-	-	-			
E	-	-	-	-	-		
F	-	-	-	-	-	-	
G	-	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 3.16 มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร
A	1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
B	2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ
C	3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี
D	4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์
E	5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ

ตารางที่ 3.17 เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการมาตรการส่งเสริมบุคลากร

	A	B	C	D	E
A	-				
B	-	-			
C	-	-	-		
D	-	-	-	-	
E	-	-	-	-	-

ตารางที่ 3.18 มาตรการมาตรการด้านอื่น ๆ

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ
A	1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้
B	2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้
C	3. การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในอุ้เรือได้
D	4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศ ดังกล่าว

ตารางที่ 3.19 เปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการมาตรฐานอื่น ๆ

	A	B	C	D
A	-			
B	-	-		
C	-	-	-	
D	-	-	-	-

3.4.5 แบบสอบถามส่วนที่ 5 การประเมินมาตรการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยพึงประสงค์ (คำถามปลายเปิด)

สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 5 จะเป็นการถามมาตรการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยพึงประสงค์ โดยจะเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยเสนอมาตรการอื่นๆตามต้องการ เพื่อเป็นข้อเสนอแนะ และแสดงข้อคิดเห็นที่แตกต่าง ซึ่งจะนำไปสู่การพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขมาตรการส่งเสริมกองเรือให้ดียิ่งขึ้น

3.5 การเก็บข้อมูล

เมื่อสร้างแบบสอบถามสมบูรณ์แล้ว ผู้วิจัยจะส่งแบบสอบถามไปยังบริษัทสมาชิกในสมาคมเจ้าของเรือไทย (กลุ่มตัวอย่าง) เพื่อตอบแบบสอบถาม และจัดเก็บเมื่อกระบวนการตอบแบบสอบถามเสร็จสิ้น

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผล

สำหรับการวิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลในแต่ละส่วนของแบบสอบถาม ผู้วิจัยจะใช้วิธีการที่เหมือนและแตกต่างกันดังต่อไปนี้

3.6.1 แบบสอบถามส่วนที่ 1

สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 1 จะเป็นการถามข้อมูลทั่วไปของบริษัท ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้จะทำให้เราทราบว่าผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีฐานะทางการเงินอย่างไร ประกอบธุรกิจในลักษณะใด มีประสบการณ์การประกอบธุรกิจมานานเท่าใด มีจำนวนพนักงานเท่าไร ให้บริการภายในประเทศ ชายฝั่ง หรือระหว่างประเทศ ขนสินค้าประเภทใด มีเรือประเภทใดบ้าง จดทะเบียนเรือสัญชาติอะไร และจำนวนกี่ลำ ต้องติดต่อกับหน่วยงานอะไรบ้าง และต้องเสียภาษีชนิดใด นอกจากนี้ผู้วิจัยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาความแตกต่างของผลสำรวจว่าผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยทั้ง 4 ตลาด ได้แก่ ตลาดสินค้าเทกองแห้ง ตลาดสินค้าเทกองเหลว ตลาดสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ และตลาดสินค้าทั่วไป ให้ความสำคัญกับมาตรการและได้รับผลกระทบจากการใช้มาตรการ ตลอดจนมีความต้องการต่อมาตรการแตกต่างกันหรือไม่

3.6.2 แบบสอบถามส่วนที่ 2

สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 2 จะให้ผู้ตอบแบบสอบถามเปรียบเทียบมาตรการโดยให้คะแนนระดับความสำคัญ ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะทำการรวมคะแนนของแต่ละมาตรการของแต่ละผู้ประกอบการ และนำมาหาค่าทางสถิติ เพื่อให้ทราบว่าผู้ประกอบการในแต่ละตลาดให้ความสำคัญกับมาตรการต่างๆในระดับใดบ้าง แตกต่างกันหรือไม่ และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เช่น จำนวนพนักงาน ประสบการณ์การประกอบธุรกิจ จำนวนเรือ สัญชาติเรือ ฯลฯ มีผลต่อระดับความสำคัญหรือไม่

3.6.3 แบบสอบถามส่วนที่ 3

สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 3 จะให้ผู้ตอบแบบสอบถามเปรียบเทียบมาตรการโดยให้คะแนนระดับของผลจากการใช้มาตรการที่มีต่อธุรกิจ ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะทำการรวมคะแนนของแต่ละมาตรการของแต่ละผู้ประกอบการ และนำมาหาค่าทางสถิติ เพื่อให้ทราบว่ามาตรการแต่ละมาตรการให้ผลในระดับใดแก่ผู้ประกอบการในแต่ละตลาด แตกต่างกันหรือไม่ แตกต่างกันในระดับใด และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เช่น จำนวนพนักงาน ประสบการณ์การประกอบธุรกิจ จำนวนเรือ สัญชาติเรือ ฯลฯ มีผลต่อระดับผลกระทบของมาตรการที่มีต่อธุรกิจหรือไม่

อนึ่ง เมื่อได้ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 1, 2 และ 3 แล้ว ผู้วิจัยได้นำมาประมวลผล ด้วยวิธีการทางสถิติเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล และนำข้อมูลดังกล่าวมาสร้างเป็น Performance evaluation matrix แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความสำคัญของมาตรการกับระดับของผล จากการใช้มาตรการ (ดังรูปที่ 3.6) โดยแยกออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกรณีที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เพื่อให้เห็นความเหมือนและความแตกต่างของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม

รูปที่ 3.6 Performance evaluation matrix

Importance	7	Definitely improve	Improve 2 3 4 6	1 Maintain/improve 5	High
	5	Improve	Maintain	7 Reduce/maintain 8 9	Medium
	3	Maintain	10 Reduce/maintain	Reduce/maintain	Low
	1				
		1	3	5	7
		Performance Evaluation			

Stock และ Lambert (2001: 122)

3.6.4 แบบสอบถามส่วนที่ 4

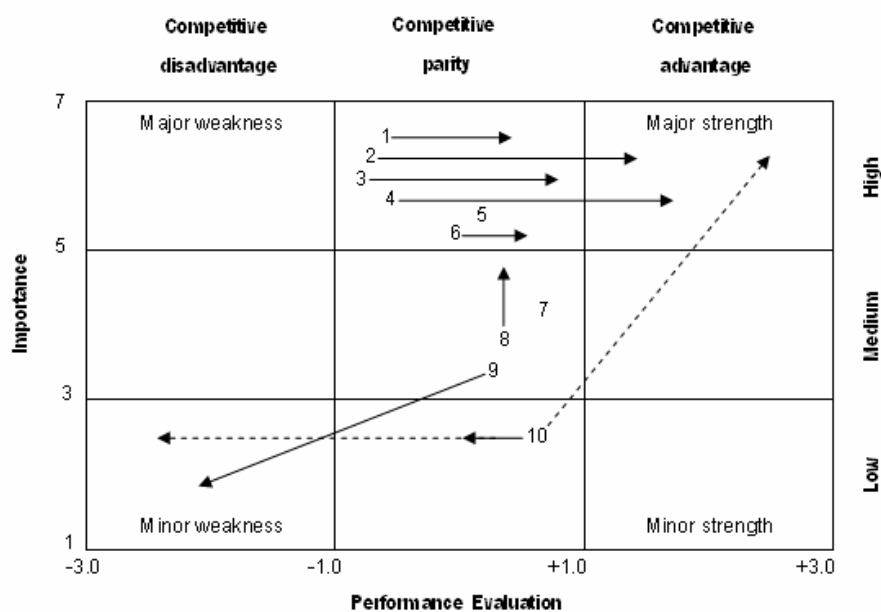
สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 4 จะให้ผู้ตอบแบบสอบถามเปรียบเทียบความต้องการที่มีต่อ มาตรการด้านต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยจะทำการรวมคะแนนระดับความต้องการของแต่ละมาตรการของแต่ละผู้ประกอบการ เพื่อให้ทราบว่าผู้ประกอบการในแต่ละตลาดความต้องการต่อมาตรการต่างๆ ในระดับใดบ้าง แตกต่างกันหรือไม่ และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ เช่น จำนวนพนักงาน ประสบการณ์การ ประกอบธุรกิจ จำนวนเรือ สัญชาติเรือ ฯลฯ มีผลต่อระดับความต้องการหรือไม่

3.6.5 แบบสอบถามส่วนที่ 5

สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 5 จะให้ผู้ตอบแบบสอบถามระบุมাত্রการที่พึงประสงค์ ซึ่งผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์มาตรการที่บริษัทขนส่งทางทะเลเสนอนั้นว่า เป็นมาตรการด้านใดบ้างอย่างไร และจะใช้ข้อมูลในส่วนนี้เป็นข้อเสนอแนะการวิจัย

อนึ่ง เมื่อได้ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 4 และ 5 แล้ว ผู้วิจัยได้นำมาประมวลผลด้วยวิธีการทางสถิติเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล และนำข้อมูลดังกล่าวมาสร้างเป็น Strategic opportunities for a competitive advantage (ดังรูปที่ 3.7) เพื่อแสดงระดับของมาตรการที่ภาครัฐควรให้การสนับสนุนจากมุมมองของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

รูปที่ 3.7 Strategic opportunities for a competitive advantage



Stock และ Lambert (2001: 123)

3.7 การสรุปผล

เมื่อผู้วิจัยได้ทำการรวมคะแนนในแต่ละส่วนของแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจะทำการสรุปผลในแต่ละส่วนซึ่งมีความแตกต่างกันดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.7.1 แบบสอบถามส่วนที่ 1

ผู้วิจัยจะทำการสรุปจำนวนผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลทั้ง 4 ตลาด และสรุปความแตกต่างของผู้ประกอบการในแต่ละตลาด ในเรื่องฐานะทางการเงิน ลักษณะการประกอบธุรกิจ ระยะเวลาในการประกอบธุรกิจ จำนวนพนักงาน พื้นที่ให้บริการ ประเภทของสินค้า ประเภทของเรือ สัญชาติของเรือ จำนวนของเรือ หน่วยงานที่ต้องติดต่อ และภาษีที่ต้องชำระ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาผลการสำรวจจากแบบสอบถามต่อไป

3.7.2 แบบสอบถามส่วนที่ 2

ผู้วิจัยจะทำการเรียงลำดับมาตรการตามระดับคะแนนความสำคัญจากมาตรการที่ได้คะแนนมากไปหามาตรการที่ได้คะแนนน้อย ซึ่งผู้วิจัยจะสรุปข้อมูลในส่วนนี้ว่า มาตรการที่ได้รับคะแนนรวมสูงสุดจากผู้ประกอบการทั้งหมด ถือเป็นมาตรการที่มีระดับความสำคัญมากที่สุด

3.7.3 แบบสอบถามส่วนที่ 3

ผู้วิจัยจะทำการเรียงลำดับมาตรการตามคะแนนระดับผลกระทบของมาตรการที่มีต่อธุรกิจ โดยจะเรียงจากมาตรการที่ได้คะแนนมากไปหามาตรการที่ได้คะแนนน้อย ซึ่งผู้วิจัยจะสรุปข้อมูลในส่วนนี้ว่ามาตรการที่ได้รับคะแนนสูงสุดจะเป็นมาตรการที่มีผลกระทบต่อธุรกิจขนส่งมากที่สุด

3.7.4 แบบสอบถามส่วนที่ 4

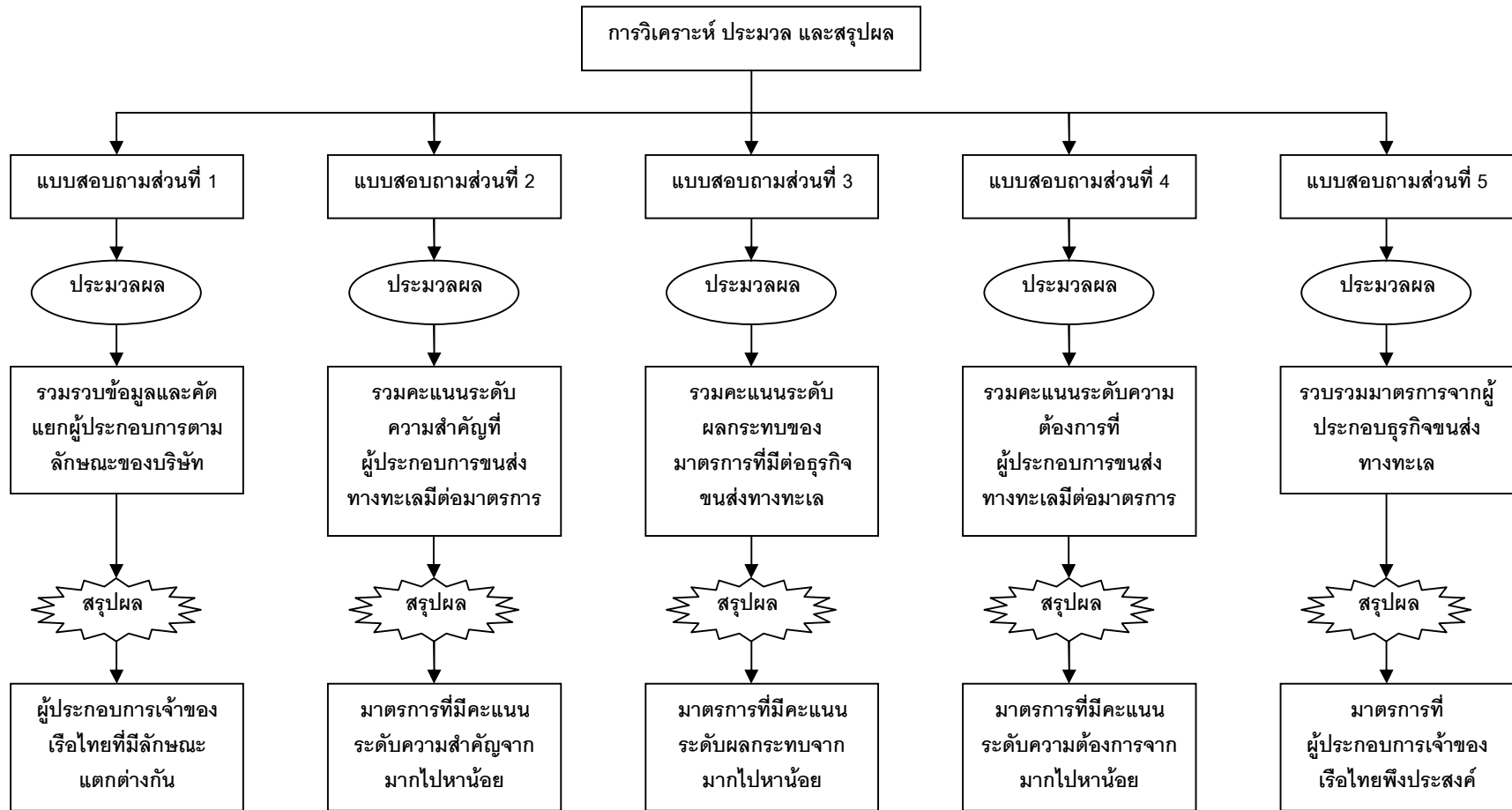
ผู้วิจัยจะเรียงลำดับมาตรการตามคะแนนระดับความต้องการที่ผู้ประกอบการมีต่อมาตรการต่างๆจากมาตรการที่ได้คะแนนมากไปหามาตรการที่ได้คะแนนน้อย ซึ่งผู้วิจัยจะสรุป

ข้อมูลในส่วนนี้ว่ามาตรการที่ได้คะแนนมากที่สุด ถือเป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลต้องการมากที่สุด

3.7.5 แบบสอบถามส่วนที่ 5

สำหรับข้อมูลในส่วนที่ 5 ผู้วิจัยจะสรุปว่ามาตรการที่ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลเสนอมา เป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการต้องการมากที่สุด เนื่องจากในแบบสอบถามส่วนนี้เป็นการถามโดยปราศจากคำถามชี้นำ และไม่มีข้อจำกัดทางความคิด ดังนั้นมาตรการถูกระบุในส่วนนี้จะมาจากความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการ

โครงสร้างการวิเคราะห์ ประมวลและสรุปข้อมูลจากแบบสอบถาม



รูปที่ 3.8 โครงสร้างการวิเคราะห์ ประมวลและสรุปผลการวิจัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ และศักยภาพของมาตรการภาครัฐในการส่งเสริมท่องเที่ยวไทย โดยใช้เกณฑ์การประเมินผล 3 เกณฑ์ ได้แก่ เกณฑ์ความสำคัญ เกณฑ์ผลสัมฤทธิ์ ซึ่งใช้ในการประเมินมาตรการส่งเสริมในปัจจุบัน (2553) และเกณฑ์ความต้องการ ซึ่งใช้ในการประเมินมาตรการส่งเสริมในอนาคต ในการเก็บข้อมูลผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามที่ใช้หลักการเปรียบเทียบทีละคู่ (Pair-wise Comparison Method) และใช้การสัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยเริ่มทำการเก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2553 และเสร็จสิ้นการเก็บข้อมูลในวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2553

ดังนั้น ในบทนี้จึงขอกล่าวถึงผลการประเมินมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทย โดยที่ข้อมูลถูกแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มตามลักษณะของผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ ตลอดจนบทวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนความสำคัญ คะแนนผลสัมฤทธิ์ และคะแนนความต้องการ กับประเภทของผู้ประกอบการ และบทสรุปแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุงมาตรการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการไทยทั้ง 2 กลุ่ม รายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ผลการประเมินมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทย

4.1.1 ผลการประเมินมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยในปัจจุบัน (2553)

สำหรับผลการประเมินมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยในปัจจุบัน (2553) ผู้วิจัยนำเสนอเฉพาะค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความสำคัญ และคะแนนผลสัมฤทธิ์ที่ได้จากการประเมินโดยผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ดังตารางที่ 4.1) ตามด้วยอันดับคะแนนความสำคัญ และคะแนนผลสัมฤทธิ์ ซึ่งจัดเรียงตามระดับคะแนนที่ได้รับจากการประเมิน (ดังตารางที่ 4.2)

ตาราง 4.1 คะแนนความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยที่ใช้ในปัจจุบัน (2553)

มาตรการ	คะแนนเฉลี่ย				ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน			
	ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ		ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ	
	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	27.2	27.33	7.37	7.25	7.75	7.18	2.97	2.71
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	21.5	21.67	12.88	11	6	8.27	5.38	5.95
3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ	15.1	16.69	13.63	11.5	6.88	7.84	5.29	6.48
4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยที่ได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าสิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง	15.6	18	7.37	8.5	5.56	6.35	2.72	6.65
5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร	14.1	15.29	16.13	11.63	4.74	6.8	8.16	3.2
6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร	9.46	10.5	18	16.63	4.51	5.28	9.48	10.7
7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับคูเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนคูเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น	11.3	12.08	16.88	16.5	3.44	5.52	8.3	7.74

มาตรการ	คะแนนเฉลี่ย				ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน			
	ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ		ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ	
	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์
8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ	9.33	9.33	13.38	15.63	4.49	3.11	9.18	12.47
9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือและเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	11.8	13.08	27.25	28.25	6.55	8.68	10.19	4.59
10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาลรัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ได้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย	5.5	6.87	13.25	12.25	4.1	7.33	8.1	7.74
11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือโดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น	4.42	4.66	8.75	10.38	3.75	7.83	5.06	7.19

ตาราง 4.2 อันดับคะแนนความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยที่ใช้ในปัจจุบัน (2553)

มาตรการ	ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ	
	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	1	1	10	11
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	2	2	8	8
3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในต้นสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)	4	4	5	7

มาตรการ	ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ	
	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์	ความสำคัญ	ผลสัมฤทธิ์
4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง	3	3	10	10
5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่ที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร	5	5	4	6
6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าชายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร	8	8	2	2
7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น	7	7	3	3
8. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ	9	9	6	4
9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	6	6	1	1
10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ได้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย	10	10	7	5
11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น	11	11	9	9

4.1.2 ผลการประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในอนาคต

สำหรับผลการประเมินมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในอนาคต ผู้วิจัยนำเสนอเฉพาะค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความต้องการที่ประเมินโดยผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ดังตารางที่ 4.3-4.8) ตามด้วยอันดับคะแนนความต้องการ ซึ่งจัดเรียงตามคะแนนที่ได้รับจากการประเมินจากมากไปน้อย (ดังตารางที่ 4.9-4.14)

ตาราง 4.3 คะแนนความต้องการที่มีต่อด้านของมาตรการ

ด้านของมาตรการ	คะแนนความต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
มาตรการด้านภาษี	13.2	13	6.79	9.02
มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน	11.6	10.6	6.23	4.6
มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	7.92	7.63	4.2	3.85
มาตรการด้านการเงิน	8.96	7.38	4.57	5.18
มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ	6.33	6.63	2.53	3.02
มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร	5.04	8.88	2.87	8.25
มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ	3.17	4	2.35	4.17

ตาราง 4.4 คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านภาษี

มาตรการด้านภาษี	คะแนนความต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ซึกองไทย	6.54	6.63	4.18	6.28
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจกทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้	5.63	4.75	3.16	2.66
3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	3.46	3.88	2.04	2.36

มาตรการด้านภาษี	คะแนนความ ต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
4. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1	2.21	3.25	2.57	3.01

ตาราง 4.5 คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการเงิน

มาตรการด้านการเงิน	คะแนนความ ต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน	4.58	3.88	2.08	2.7
2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้อู่ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้	2.46	2.63	1.79	2.72
3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป	1.71	2.13	2.1	1.96

ตาราง 4.6 คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย
กฎระเบียบและข้อบังคับ

มาตรการด้านกฎหมาย	คะแนนความ ต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	11.9	9.63	8.25	7.41
2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	9.63	10.6	5.52	5.6
3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล	9.5	8.75	4.43	6.94

มาตรการด้านกฎหมาย	คะแนนความ ต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)	9.13	9.75	4.27	8.68
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	6.5	7	3.45	5.5
6. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากลให้เพิ่มมากขึ้น	5.33	6.38	2.71	1.92
7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry	3.92	4.88	3.09	2.85

ตาราง 4.7 คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

มาตรการด้านบุคลากร	คะแนนความ ต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ	7.71	10	4.74	6.28
2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ	6	5.63	3.89	4.17
3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี	5	5.63	2.28	1.69
4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์	4.08	2.75	3.22	3.96
5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ	4.21	3.75	4.6	2.66

ตาราง 4.8 คะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ

มาตรการด้านอื่นๆ	คะแนนความต้องการเฉลี่ย		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้	6.13	4.63	4.17	2.92
2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้	5.08	3.75	2.99	2.19
3. การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในเรือได้	3.5	3.25	2.32	3.24
4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหารโดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเล็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว	1.83	4.25	1.76	4.71

ตาราง 4.9 อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อด้านของมาตรการ

มาตรการ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
มาตรการด้านภาษี	1	1
มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน	2	2
มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	4	4
มาตรการด้านการเงิน	3	5
มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ	5	6
มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร	6	3
มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ	7	7

ตาราง 4.10 อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านภาษี

มาตรการด้านภาษี	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชักรงไทย	1	1
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินที่ได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้	2	2
3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	3	3
4. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1	4	4

ตาราง 4.11 อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการเงิน

มาตรการด้านการเงิน	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน	1	1
2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้อุตสาหกรรมเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้	2	2
3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป	3	3

ตาราง 4.12 อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการด้านการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

มาตรการด้านกฎหมาย	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	1	3
2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	2	1
3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล	3	4
4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)	4	2
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	5	5

มาตรการด้านกฎหมาย	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
6. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากลให้เพิ่มมากขึ้น	6	6
7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry	7	7

ตาราง 4.13 อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

มาตรการด้านบุคลากร	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้างคนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ	1	1
2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ	2	2
3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี	3	2
4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์	5	5
5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ	4	4

ตาราง 4.14 อันดับคะแนนความต้องการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ

มาตรการด้านอื่นๆ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญ และการขยายระยะเวลาการชำระหนี้	1	1
2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้	2	3
3. การให้สามารถจ้างเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในอุเรือได้	3	4
4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหารโดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว	4	2

4.2 บทวิเคราะห์

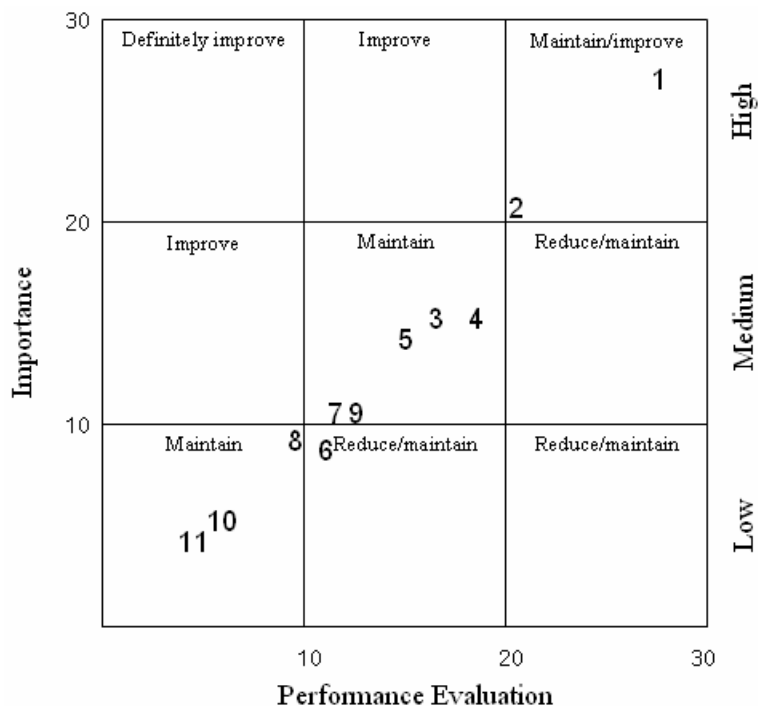
ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากตาราง 4.1 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงคะแนนความสำคัญ และคะแนนผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในปัจจุบัน (2553) และจากตารางที่ 4.2 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอันดับที่เกิดจากการจัดเรียงตามคะแนนความสำคัญ และคะแนนผลสัมฤทธิ์จากมากไปหาน้อยมาทำการวิเคราะห์ โดยผู้วิจัยได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกรณีผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทั้งนี้เพื่อวิเคราะห์ความเหมือน และความแตกต่างของข้อมูลใน 2 กรณี ซึ่งจะนำไปสู่การหาบทสรุปของแนวทางในการวางมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยในปัจจุบัน นอกจากนี้ผู้วิจัยยังทำการวิเคราะห์ในส่วนของมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในอนาคตไว้ในตอนท้าย ซึ่งรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

4.2.1 บทวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยในปัจจุบัน (2553)

4.2.1.1 ผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สำหรับมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวไทยในปัจจุบันที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประเมินด้านความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ ผู้วิจัยได้ใช้ทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) ในเรื่อง Performance Evaluation Matrix (ดังรูปที่ 4.1) เป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มมาตรการ รวมถึงข้อควรปฏิบัติที่ควรมีต่อมาตรการดังกล่าว ซึ่งสามารถแบ่งมาตรการออกเป็น 5 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

รูปที่ 4.1 Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



หมายเหตุ หมายเลข 1-11 คือ มาตรการที่ 1 ถึงมาตรการที่ 11 ตามลำดับ

มาตรการกลุ่มที่ 1 มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์สูง

จากผลการประเมิน พบว่ามาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์สูง ในมุมมองของผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมี 2 มาตรการ คือ มาตรการที่ 1 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541 และมาตรการที่ 2 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ เนื่องจากทั้ง 2 มาตรการเป็นมาตรการด้านภาษีที่ยกเว้นภาษีเงินได้ กล่าวคือ มาตรการที่ 1 เป็นมาตรการที่ยกเว้นภาษีเงินได้จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นรายได้หลักของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง และมีกำไรจากการขนส่งมากยิ่งขึ้น ในขณะที่มาตรการที่ 2 เป็น

มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์รองจากมาตรการที่ 1 เพราะถึงแม้ว่ามาตรการที่ 2 จะเป็นมาตรการที่ให้ผลสัมฤทธิ์ในการยกเว้นภาษีเงินได้เช่นเดียวกันกับมาตรการที่ 1 แต่เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่เท่านั้น ซึ่งธุรกรรมดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยนัก แต่อย่างไรก็ตาม ทั้ง 2 มาตรการจัดว่าอยู่ในกลุ่มมาตรการเดียวกัน ซึ่งตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการทั้ง 2 มาตรการควรได้รับการปรับปรุง แก้ไขให้มีผลสัมฤทธิ์สูงขึ้น หรือควรที่จะส่งเสริมมาตรการดังกล่าวในระดับเดิมต่อไป สำหรับมาตรการที่ 1 ซึ่งเป็นมาตรการที่มีความสำคัญ และมีผลสัมฤทธิ์สูงต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอยู่แล้ว จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุง แก้ไขใดๆ ในขณะที่การเพิ่มผลสัมฤทธิ์ให้กับมาตรการที่ 2 สามารถทำได้โดยการลดเงื่อนไขของมาตรการลง ได้แก่ การแก้ไขข้อกำหนดจาก “การขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม รวมถึงการขายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสให้กับผู้ประกอบการในการบริหารเงินมากขึ้น”

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	มาตรการด้านภาษี	Maintain/improve	-
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	มาตรการด้านภาษี	Maintain/improve	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า

มาตรการกลุ่มที่ 2 มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ปานกลาง

จากผลการสำรวจ มาตรการส่งเสริมของเรือไทยที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ปานกลางมี 5 มาตรการ คือ มาตรการที่ 4 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

สำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง, มาตรการที่ 3 ได้แก่ มาตรการลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในต้นสิ้นปีตามปกติ, มาตรการที่ 5 ได้แก่ มาตรการเร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร, มาตรการที่ 9 ได้แก่ มาตรการที่ให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี และมาตรการที่ 7 ได้แก่ มาตรการยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้นจากการสอบถามผู้ประกอบการ ทำให้ทราบว่า ปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบการคิดว่ามาตรการเหล่านี้มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ปานกลางเนื่องจากว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ค่อยได้ใช้ประโยชน์จากมาตรการที่ 3, 4 , 5, 7 และ 9 เท่าใดนัก ทั้งนี้บางมาตรการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มาตรการที่ 4 ซึ่งเป็นมาตรการที่ให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการเพียง 1-2 รายเท่านั้น จึงเป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการรายอื่นๆไม่ได้ใช้ ซึ่งตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการที่อยู่ในกลุ่มนี้ภาครัฐควรที่จะส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
3. มาตรการลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
4. มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
5. มาตรการเร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
7. มาตรการยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนผู้เรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
9. มาตรการที่ให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน	Maintain	-

มาตรการกลุ่มที่ 3 มาตรการที่มีความสำคัญปานกลาง แต่มีผลสัมฤทธิ์ต่ำ

ไม่มีมาตรการในกลุ่มนี้

มาตรการกลุ่มที่ 4 มาตรการที่มีความสำคัญต่ำ แต่มีผลสัมฤทธิ์ปานกลาง

จากผลการสำรวจ มาตรการที่มีความสำคัญต่ำ แต่มีผลสัมฤทธิ์ปานกลางมี 1 มาตรการ คือ มาตรการที่ 6 ได้แก่ มาตรการที่ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าชายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอดีดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร ซึ่งเป็นมาตรการด้านภาษีที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศเลือกขอดีดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกันกับการให้บริการขนส่งสินค้าโดยอากาศยานในราชอาณาจักร จากการสัมภาษณ์ ทำให้ทราบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ประสงค์จดทะเบียนในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่อย่างไรก็ตามจากผลการประเมินทำให้ทราบว่ามาตรการดังกล่าวมีความสำคัญต่ำต่อธุรกิจของผู้ประกอบการ ซึ่งตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการดังกล่าวควรที่จะได้รับการส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป หรืออาจยกเลิกการส่งเสริม มาตรการดังกล่าว แต่จากการประเมินความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์เห็นว่า มาตรการดังกล่าวมีระดับของผลสัมฤทธิ์สูงกว่าระดับความสำคัญ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในปัจจุบันมาตรการดังกล่าวได้รับการส่งเสริมที่เกินความจำเป็น ดังนั้นภาครัฐจึงควรที่จะยกเลิกการส่งเสริมมาตรการดังกล่าว หรืออาจที่จะหามาตรการชี้แจงให้ผู้ประกอบการเห็นว่ามาตรการดังกล่าวมีความสำคัญเช่นไร เพื่อเป็นการเพิ่มระดับความสำคัญของมาตรการให้สอดคล้องกับระดับของผลสัมฤทธิ์ แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการที่ให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าในราชอาณาจักรเท่านั้น ดังนั้นในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุง แก้ไขแต่ประการใด

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักร และที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกจอดเทียบท่าที่มีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร	มาตรการด้านภาษี	Reduce/maintain	-

มาตรการกลุ่มที่ 5 มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ต่ำ

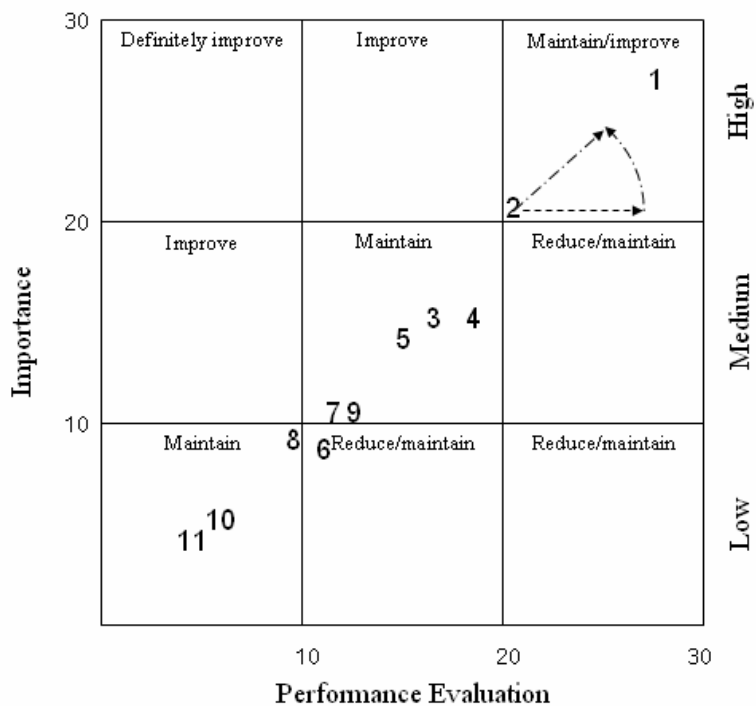
จากผลการสำรวจ มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ต่ำมี 3 มาตรการ คือ มาตรการที่ 8 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา สำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ, มาตรการที่ 10 ได้แก่ มาตรการสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ใต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน – ไทย และมาเลเซีย-ไทย และมาตรการที่ 11 ได้แก่ มาตรการปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทย เพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น ซึ่ง 2 ใน 3 ของมาตรการในกลุ่มนี้เป็นมาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย โดยมาตรการที่ 8 เป็นมาตรการเฉพาะที่เจาะจงยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาแก่คนประจำเรือที่ปฏิบัติบนเรือเดินทะเลไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยตรงในแง่ของการลดอัตราเงินค่าจ้างที่ต้องจ่ายให้กับคนประจำเรือลง จึงทำให้มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์มากกว่ามาตรการที่ 10 และมาตรการที่ 11 และสำหรับ “การยกเว้นภาษี” ของมาตรการที่ 8 ถือเป็นมาตรการส่งเสริมที่เต็มที่แล้ว ดังนั้นมาตรการที่ 8 จึงเป็นมาตรการที่ภาครัฐควรที่จะส่งเสริมในระดับเดิม ในขณะที่มาตรการที่ 10 เป็นมาตรการที่สงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล และรัฐวิสาหกิจใน 9 เส้นทาง ซึ่งสินค้านี้มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับสินค้าที่บริษัทเอกชนค้าขายตามปกติ แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวยังมีความสำคัญสูงกว่า มาตรการที่ 11 ซึ่งเป็นมาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทยเช่นเดียวกัน แต่มาตรการที่ 11 ให้ประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในเรื่องการเข้าเรือต่างชาติเพื่อเสริมระวางให้มากขึ้น โดยที่เรือต่างชาตินั้นจะ

ได้รับสิทธิเสมือนเรือไทย ซึ่งผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่คิดว่า มาตรการที่ 11 มีความสำคัญน้อยกว่ามาตรการที่ 10 อย่างไรก็ตาม ตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการทั้ง 3 มาตรการซึ่งมีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ต่ำ ซึ่งภาครัฐควรที่จะ ได้รับการส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
8. มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทางตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ นาวี พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ได้หวัน-ไทยฮ่องกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และ มาเลเซีย-ไทย	มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	Maintain	-
11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น	มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	Maintain	-

ดังนั้น เมื่อภาครัฐทำการปรับปรุง แก้ไขมาตรการที่ 1 และมาตรการที่ 2 ให้มีความสำคัญ และมีผลสัมฤทธิ์มากขึ้นตามทฤษฎีแล้ว สถานะความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของแต่ละมาตรการจะเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตาม Performance Evaluation Matrix (ดังรูปที่ 4.2)

รูปที่ 4.2 Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เมื่อปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริม



หมายเหตุ หมายเลข 1-11 คือ มาตรการที่ 1 ถึงมาตรการที่ 11 ตามลำดับ

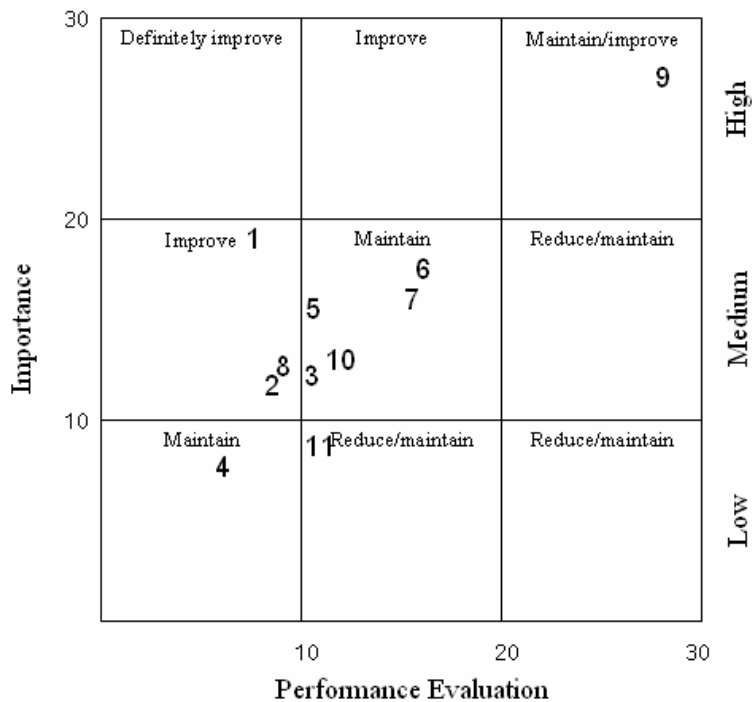
ดังนั้น สำหรับกรณีผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภาครัฐควรปรับปรุงแก้ไขมาตรการที่ 1 และมาตรการที่ 2 ในลักษณะต่อไปนี้

มาตรการ	ข้อเสนอแนะ
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	-
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า

4.2.1.2 ผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ

สำหรับมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน (2553) ที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศประเมินด้านความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ ผู้วิจัยจะใช้ทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) ในเรื่อง Performance Evaluation Matrix (ดังรูปที่ 4.3) เป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มมาตรการ รวมถึงข้อควรปฏิบัติที่ควรมีต่อมาตรการดังกล่าว ซึ่งสามารถแบ่งมาตรการออกเป็น 5 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

รูปที่ 4.3 Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ



หมายเหตุ หมายเลข 1-11 คือ มาตรการที่ 1 ถึงมาตรการที่ 11 ตามลำดับ

มาตรการกลุ่มที่ 1 มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์สูง

จากผลการสำรวจ มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบันที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์สูงมี 1 มาตรการ คือ มาตรการที่ 9 ได้แก่ มาตรการที่ให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริม

การลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี ทั้งนี้เป็นเพราะว่ามาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่ให้ผลสัมฤทธิ์ในการลดค่าใช้จ่ายจากการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้า และยกเว้นอากรนำเข้าเรือ และเครื่องจักรเป็นเวลา 8 ปี นับตั้งแต่ได้รับการส่งเสริม ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งกับผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเริ่มต้นธุรกิจ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางที่มีมูลค่าสินทรัพย์จดทะเบียน 50-200 ล้านบาท จึงทำให้ผู้ประกอบการเหล่านี้มีข้อจำกัดในการระดมเงินทุนมากกว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าสินทรัพย์จดทะเบียนมากกว่า 200 ล้านบาท ด้วยเหตุนี้มาตรการที่ 9 จึงมีความสำคัญ และให้ผลสัมฤทธิ์แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศมากที่สุด ซึ่งตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการที่ 9 ควรที่จะได้รับการส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป หรือควรที่จะแก้ไข ปรับปรุงให้มีผลสัมฤทธิ์มากขึ้น โดยการเพิ่มรายการที่ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าให้มากขึ้น (ไม่จำกัดเพียงแค่ตัวเรือและเครื่องจักร) หรือการขยายเวลาการส่งเสริมการลงทุนให้มากกว่า 8 ปี

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	มาตรการส่งเสริมการลงทุน	Maintain/improve	1. เพิ่มรายการของนำเข้าที่ได้รับการยกเว้นอากร ซึ่งแต่เดิมมีเพียงตัวเรือ และเครื่องจักร 2. ขยายระยะเวลาการส่งเสริมการลงทุนให้มากกว่า 8 ปี

มาตรการกลุ่มที่ 2 มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ปานกลาง

จากผลการสำรวจ มาตรการส่งเสริมของเรือไทยในปัจจุบันที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ปานกลางมีทั้งหมด 5 มาตรการ คือ มาตรการที่ 6 ได้แก่ มาตรการที่ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอยจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร, มาตรการที่ 7 ได้แก่ มาตรการยกเว้นอากรนำเข้า

สำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับคู่เรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนคู่เรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น, มาตรการที่ 5 ได้แก่ มาตรการเร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร, มาตรการที่ 10 ได้แก่ มาตรการสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน – ไทย และมาเลเซีย-ไทย และมาตรการที่ 3 ได้แก่ มาตรการลดการจับเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ จากการสอบถามผู้ประกอบการ ทำให้ทราบว่า มาตรการที่ 3, 6 และ 10 เป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการใช้ไม่บ่อยนัก จึงทำให้มาตรการในกลุ่มนี้ไม่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์มากนัก ซึ่งตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการทั้งหมดนี้ควรที่จะได้รับการส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักร และที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอลดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-
10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทางตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ส่องกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และ มาเลเซีย-ไทย	มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	Maintain	-

มาตรการกลุ่มที่ 3 มาตรการที่มีความสำคัญปานกลาง แต่มีผลสัมฤทธิ์ต่ำ

จากผลการสำรวจ มาตรการส่งเสริมของเรือไทยที่มีความสำคัญปานกลาง แต่มีผลสัมฤทธิ์ต่ำมี 3 มาตรการ คือ มาตรการที่ 1 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541, มาตรการที่ 8 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ และมาตรการที่ 2 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ โดยที่มาตรการที่ 1 เป็นมาตรการที่มีความสำคัญสูงที่สุดในกลุ่มที่ 3 แต่กลับมีผลสัมฤทธิ์ต่ำที่สุด ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามาตรการดังกล่าวมีความสำคัญต่อผู้ประกอบการแต่กลับให้ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการน้อย ทั้งนี้ด้วยเหตุผลว่ามาตรการที่ 1 เป็นมาตรการด้านภาษีที่ให้ผลสัมฤทธิ์ในการลดค่าใช้จ่ายจากการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่มาจาก การขนส่งสินค้า แต่มาตรการดังกล่าวยกเว้นภาษีเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศไม่ได้รับประโยชน์จากมาตรการที่ 1 ในขณะที่มาตรการที่ 8 ซึ่งเป็นมาตรการด้านภาษีที่ให้ผลสัมฤทธิ์ในการลดค่าใช้จ่ายให้กับคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการลดต้นทุนทางอ้อมให้กับผู้ประกอบการ เนื่องจากว่าหากไม่มีมาตรการดังกล่าว ผู้ประกอบการจะต้องเพิ่มค่าจ้าง หรือเงินเดือนให้กับคนประจำเรือของตนเพื่อให้มีค่าจ้าง หรือเงินเดือนเท่ากับค่าจ้างหรือเงินเดือนของบริษัทเรืออื่น มิเช่นนั้นคนประจำเรือก็จะย้ายไปทำงานให้กับบริษัทเรือที่ให้ค่าตอบแทนสูงกว่า แต่อย่างไรก็ตาม การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือในมาตรการที่ 8 เป็นการยกเว้นภาษีให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ดังนั้นมาตรการดังกล่าวจึงให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ในขณะที่มาตรการที่ 2 ซึ่งเป็นมาตรการด้านภาษีเช่นเดียวกับมาตรการที่ 1 ซึ่งให้ผลสัมฤทธิ์ในการลดค่าใช้จ่ายด้านภาษี แต่เป็นการยกเว้นภาษีสำหรับเงินได้ที่มาจากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และมีระวางขนาดใหญ่กว่าเรือลำที่ขายไป ถึงแม้ว่าการซื้อขายเรือจะไม่ใช่วัฏกรรมที่เกิดขึ้นบ่อยนัก แต่มาตรการดังกล่าวไม่มีเงื่อนไขเป็นการจำกัดสิทธิผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศที่จะ

ได้รับประโยชน์ ดังนั้นมาตรการที่ 2 จึงมีความสำคัญน้อยที่สุดในกลุ่ม แต่มีผลสัมฤทธิ์ในระดับกลาง ดังนั้นตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) ทั้ง 3 มาตรการควรที่จะได้รับการปรับปรุง แก้ไขให้มีผลสัมฤทธิ์สูงขึ้น กล่าวคือ สำหรับมาตรการที่ 1 สามารถทำได้โดยการลดเงื่อนไข และข้อจำกัดลง ได้แก่ แก้ไขจาก “การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้ที่มาจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้ที่มาจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศ” เพื่อเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้เท่าเทียมกันกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในขณะที่มาตรการที่ 8 สามารถเพิ่มผลสัมฤทธิ์โดยการเปลี่ยนเงื่อนไขของมาตรการจาก “การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลรวมให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลรวมให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ” ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้รับประโยชน์จากมาตรการ ในขณะที่การเพิ่มผลสัมฤทธิ์ให้กับมาตรการที่ 2 สามารถทำได้โดยการลดเงื่อนไขของมาตรการลง ได้แก่ การแก้ไขข้อกำหนดจาก “การขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม รวมถึงการขายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสให้กับผู้ประกอบการในการบริหารเงินมากขึ้น”

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	มาตรการด้านภาษี	Improve	1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้ที่มาจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	มาตรการด้านภาษี	Improve	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า
8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ	มาตรการด้านภาษี	Improve	1. เปลี่ยนเงื่อนไขจากการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ

มาตรการกลุ่มที่ 4 มาตรการที่มีความสำคัญต่ำ แต่มีผลสัมฤทธิ์ปานกลาง

จากผลการสำรวจ มาตรการที่มีความสำคัญต่ำ แต่มีผลสัมฤทธิ์ปานกลางมี 1 มาตรการ คือ มาตรการที่ 11 ได้แก่ มาตรการปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือโดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น จากการสอบถามผู้ประกอบการทำให้ทราบว่า ถึงแม้ว่ามาตรการที่ 11 จะเป็นมาตรการที่เสมือนช่วยเพิ่มระวางให้กับผู้ประกอบการ และทำให้ผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนจากการจ่ายภาษีมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากสินค้าที่ขนส่งโดยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งมีปริมาณน้อย และทราบปริมาณที่แน่นอน จึงทำให้ผู้ประกอบการไม่ประสบปัญหาจำนวนระวางไม่พอกับปริมาณสินค้า ด้วยเหตุนี้มาตรการที่ 11 จึงมีความสำคัญต่ำ ดังนั้น จากทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการดังกล่าวควรที่จะส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป หรือควรที่จะยกเลิกการส่งเสริม

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เช่าเรือ โดยอนุญาตให้เช่าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น	มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	Reduce/maintain	-

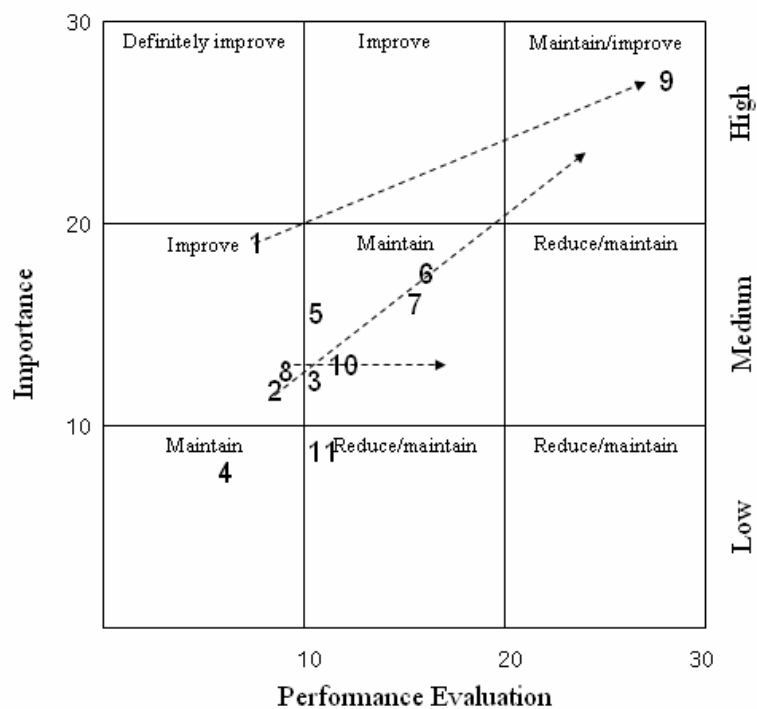
มาตรการกลุ่มที่ 5 มาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ต่ำ

จากผลการสำรวจ มาตรการส่งเสริมของเรือไทยที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ต่ำมี 1 มาตรการ คือ มาตรการที่ 4 ได้แก่ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง ซึ่งมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการด้านภาษีที่ให้ผลสัมฤทธิ์ในการลดค่าใช้จ่ายด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่เนื่องจากเงินได้ที่ได้รับการยกเว้นภาษีนั้น เป็นเงินได้ที่มาจากการฝากระวางบรรทุกระหว่างผู้ประกอบการ (Slot Exchange) ซึ่งนิยมทำกันในกลุ่มผู้ประกอบการเรือคอนเทนเนอร์เท่านั้น ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่ให้บริการเรือบรรทุกน้ำมัน และจากการสอบถามผู้ประกอบการ ทำให้ทราบว่า ปัจจุบันมีเพียง 1-2 บริษัทในประเทศไทยที่ได้ประโยชน์จากมาตรการที่ 4 ดังนั้นมาตรการดังกล่าวจึงมีความสำคัญ และมีผลสัมฤทธิ์ต่ำที่สุดในมุมมองของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งตามทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) มาตรการดังกล่าวควรที่จะได้รับการส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป

มาตรการ	ด้านของมาตรการ	ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในสวนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง	มาตรการด้านภาษี	Maintain	-

ดังนั้น เมื่อภาครัฐทำการปรับปรุง แก้ไขปรับปรุง แก้ไขมาตรการที่ 1, มาตรการที่ 2, มาตรการที่ 8 และมาตรการที่ 9 ให้มีความสำคัญ และมีผลสัมฤทธิ์มากขึ้นตามทฤษฎีแล้ว สถานะความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของแต่ละมาตรการจะเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตาม Performance Evaluation Matrix (ดังรูปที่ 4.4)

รูปที่ 4.4 Performance Evaluation Matrix กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
เมื่อปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริม



หมายเหตุ หมายเลข 1-11 คือ มาตรการที่ 1 ถึงมาตรการที่ 11 ตามลำดับ

ดังนั้น สำหรับกรณีผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ ภาครัฐควรปรับปรุง
แก้ไขมาตรการที่ 1, มาตรการที่ 2, มาตรการที่ 8 และมาตรการที่ 9 ในลักษณะต่อไปนี้

มาตรการ	ข้อเสนอแนะ
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	1. การยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีเรือเป็นของตนเอง เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการไทย
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า
8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ	1. เปลี่ยนเงื่อนไขจากการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ
9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	1. เพิ่มรายการของนำเข้าที่ได้รับการยกเว้นอากร ซึ่งแต่เดิมมีเพียงตัวเรือ และเครื่องจักร 2. ขยายระยะเวลาการส่งเสริมการลงทุนให้มากกว่า 8 ปี

ตาราง 4.15 สรุปผลการจัดกลุ่ม และข้อเสนอแนะที่มีต่อมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน

มาตรการ	ด้านของ มาตรการ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ					
		ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ	ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ			คะแนน	อันดับ				
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	มาตรการ ด้านภาษี	27.2	1	27.33	1	Maintain/improve	-	19.13	10	7.25	11	Improve	1. การยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีเรือเป็นของตนเอง เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการไทย
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	มาตรการ ด้านภาษี	21.5	2	21.67	2	Maintain/improve	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปี หรือมากกว่า	12.88	8	8	8	Improve	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการซื้อเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปี หรือมากกว่า
3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปี ตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)	มาตรการ ด้านภาษี	15.1	4	16.69	4	Maintain	-	13.63	5	11.5	7	Maintain	-

มาตรการ	ด้านของ มาตรการ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ					
		ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ	ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ			คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ		
4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง	มาตรการ ด้านภาษี	15.6	3	18	3	Maintain	-	7.37	10	6.87	10	Maintain	
5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร	มาตรการ ด้านภาษี	14.1	5	15.29	5	Maintain	-	16.13	4	11.63	6	Maintain	-
6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขจัดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร	มาตรการ ด้านภาษี	8.08	9	11.5	8	Reduce/maintain	-	18	2	16.63	2	Maintain	-

มาตรการ	ด้านของ มาตรการ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ					
		ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ	ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ			คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ		
7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตัน กรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอส หรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกัน ผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการ สนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขัน เพิ่มขึ้น	มาตรการ ด้านภาษี	11.3	7	12.08	7	Maintain	-	16.88	3	16.5	3	Maintain	-
8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คน ประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทย ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและ คนต่างชาติ	มาตรการ ด้านภาษี	11	8	9.33	9	Maintain	-	13.38	6	9	4	Improve	1. เปลี่ยนเงื่อนไขจากการ ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคล ธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้ บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำ เรือที่ขนส่งสินค้า ภายในประเทศ
9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริม การลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมาย ส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ใน การนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	มาตรการ ส่งเสริม การลงทุน	11.8	6	13.08	6	Maintain	-	27.25	1	28.25	1	Maintain/improve	1. เพิ่มรายการของนำเข้าที่ ได้รับการยกเว้นอากร ซึ่งแต่ เดิมมีเพียงตัวเรือ และ เครื่องจักร 2. ขยายระยะเวลาการ ส่งเสริมการลงทุนให้มากกว่า 8 ปี

มาตรการ	ด้านของ มาตรการ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ					
		ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ	ความสำคัญ		ผลสัมฤทธิ์		ข้อควรปฏิบัติ	ข้อเสนอแนะ
		คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ			คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ		
10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชน โดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริม การพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ได้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย	มาตรการ ส่งเสริม การใช้เรือ ไทย	5.5	10	6.87	10	Maintain	-	13.25	7	12.25	5	Maintain	-
11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดย อนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวาง บรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิ เสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะ ช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจ ให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น	มาตรการ ส่งเสริม การใช้เรือ ไทย	4.42	11	4.66	11	Maintain	-	8.75	9	10.38	9	Reduce/maintain	-

4.2.1.3 ความสัมพันธ์ของมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในปัจจุบัน จากมุมมองของผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และในประเทศ

จากการวิเคราะห์ความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการจากมุมมองของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม ตลอดจนการจัดกลุ่มของมาตรการตามระดับคะแนนความสำคัญ และคะแนนผลสัมฤทธิ์โดยอาศัยทฤษฎีของ Stock และ Lambert (2001) แล้ว ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์หาความเหมือน และความแตกต่างของมาตรการในแต่ละกลุ่มระหว่างผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม (ดังตารางที่ 4.16) เพื่อเป็นหนทางที่จะนำไปสู่การวางมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ตาราง 4.16 เปรียบเทียบมาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

มาตรการที่	มาตรการกลุ่มที่									
	1		2		3		4		5	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1	x					x				
2	x					x				
3			x	x						
4			x							x
5			x	x						
6				x			x			
7			x	x						
8						x			x	
9		x	x							
10				x					x	
11								x	x	

จากข้อมูลข้างต้น จะเห็นว่ามาตรการส่งเสริมท่องเที่ยวที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และภายในประเทศประเมินแล้วอยู่ในกลุ่มเดียวกันมีทั้งหมด 4 มาตรการ โดยมาตรการที่ 3 มาตรการที่ 5 และมาตรการที่ 7 เป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม ประเมินให้อยู่ในกลุ่มที่ 2 เหมือนกัน ซึ่งเป็นกลุ่มของมาตรการที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ปาน

กลาง และภาคีรัฐควรวที่จะส่งเสริมในระดับเดิมต่อไป ในขณะที่มาตรการที่ 8 เป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มประเมินให้อยู่ในกลุ่มที่ 3 เหมือนกัน ซึ่งเป็นกลุ่มของมาตรการที่มีความสำคัญปานกลาง แต่มีผลสัมฤทธิ์ต่ำ ซึ่งภาคีรัฐควรวจะปรับปรุง แก้ไขให้มีผลสัมฤทธิ์มากยิ่งขึ้น ในขณะที่มาตรการที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ มาตรการที่ 1 มาตรการที่ 2 มาตรการที่ 4 มาตรการที่ 6 มาตรการที่ 9 มาตรการที่ 10 และมาตรการที่ 11 เป็นมาตรการที่ผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มประเมินให้อยู่ในกลุ่มที่แตกต่างกัน

ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อควรปฏิบัติที่ภาคีรัฐพึงมีต่อมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน (2553) มีรายละเอียดดังที่แสดงในตารางที่ 4.17

ตาราง 4.17 เปรียบเทียบข้อแก้ไข ปรับปรุงที่ภาคีรัฐพึงมีต่อมาตรการส่งเสริมกองเรือ

มาตรการ	ข้อแก้ไข ปรับปรุงที่ภาคีรัฐพึงมีต่อมาตรการสำหรับ	
	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541	-	1. การยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีเรือเป็นของตนเอง เป็นการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับผู้ประกอบการไทย
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการขายเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า	1. ลดเงื่อนไขการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และระวางเรือใหญ่กว่าเดิม เป็นการขายเรือเก่าเพื่อซื้อลำใหม่ ซึ่งอาจเป็นเรือที่เก่ากว่าเดิม หรือมีขนาดระวางเล็กกว่าเดิม 2. ขยายระยะเวลาการขายเรือใหม่จาก 1 ปี เป็น 2 ปีหรือมากกว่า
3. ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)	-	-
4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง	-	-

มาตรการ	ข้อแก้ไข ปรับปรุงที่ภาครัฐพึงมีต่อมาตรการสำหรับ	
	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร	-	-
6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม เช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร	-	-
7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับคู่แข่งไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนคู่แข่งให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น	-	-
8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ	-	1. เปลี่ยนเงื่อนไขการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ
9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี	-	1. เพิ่มรายการของนำเข้าที่ได้รับการยกเว้นอากร ซึ่งแต่เดิมมีเพียงตัวเรือ และเครื่องจักร 2. ขยายระยะเวลาการส่งเสริมการลงทุนให้มากกว่า 8 ปี
10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ได้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย	-	-
11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น	-	-

จากตารางข้างต้น สามารถนำไปสู่การทำบทสรุปของแต่ละมาตรการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการส่งเสริมที่จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยทั้ง 2 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

มาตรการที่ 1 สำหรับมาตรการที่ 1 ซึ่งเป็นมาตรการด้านภาษี แต่เดิมคือ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541 ซึ่งเป็นมาตรการที่ให้ประโยชน์แก่ผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ดังนั้นสิ่งที่ควรแก้ไข ปรับปรุงสำหรับมาตรการนี้ คือ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่มาจาก การขนส่งสินค้าภายในประเทศด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศมีโอกาสขยายธุรกิจของตนเองมากขึ้น ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศไทยให้ดีขึ้น และเพื่อความเท่าเทียมกันกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ ดังนั้นมาตรการใหม่ หลังจากได้รับการปรับปรุงแก้ไข คือ “มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และภายในประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง” ซึ่งเมื่อทำการปรับปรุง แก้ไขแล้วมาตรการที่ 1 จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศด้วย

มาตรการที่ 2 สำหรับมาตรการที่ 2 ซึ่งเป็นมาตรการด้านภาษี แต่เดิมคือ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ เป็นที่รู้กันว่าเรือเป็นสินทรัพย์ที่มีราคาสูงมาก (ดังแสดงไว้ในบทที่ 1) ดังนั้นมาตรการที่ 2 นี้จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั้ง 2 กลุ่ม แต่อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวกลับมีเงื่อนไขว่าผู้ประกอบการต้องซื้อเรือลำใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า และมีขนาดระวางใหญ่กว่าเดิม อีกทั้งต้องซื้อเรือลำใหม่ภายใน 1 ปีนับแต่ขายเรือเก่า ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้กลับเป็นข้อผูกมัด และอุปสรรคกับผู้ประกอบการที่ต้องการได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐ ดังนั้นเพื่อให้มาตรการที่ 2 เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มมากขึ้น ภาครัฐควรปรับปรุง แก้ไข มาตรการดังกล่าว โดยลดเงื่อนไขดังกล่าวลง ซึ่งมาตรการใหม่หลังจากปรับปรุง แก้ไข คือ

“มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน” ซึ่งเมื่อแก้ไข ปรับปรุงแล้วมาตรการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มมากขึ้น

มาตรการที่ 8 สำหรับมาตรการที่ 8 ซึ่งเป็นมาตรการด้านภาษี แต่เดิม คือ มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ ซึ่งเป็นที่รู้กันว่าค่าจ้างคนประจำเรือเป็นต้นทุนที่สำคัญของผู้ประกอบการ ดังนั้นหากลูกเรือได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาก็จะทำให้ผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างสามารถลดค่าจ้างที่ต้องเพิ่มสูงขึ้นเพื่อเป็นค่าทดแทนให้ภาษีที่ลูกจ้างของตนต้องจ่าย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการรักษาระดับค่าจ้าง หรือเงินเดือนให้ใกล้เคียงกับระดับค่าจ้าง หรือเงินเดือนของบริษัทเรืออื่น และเพื่อเป็นการรักษาคนประจำเรือให้ทำงานกับบริษัทด้วย จากที่กล่าวมาจะเห็นว่ามาตรการที่ 8 นั้นมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อผู้ประกอบการไทย แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวเป็นการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาให้กับคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ดังนั้นมาตรการนี้จึงไม่ให้เป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศแต่อย่างใด และเพื่อเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในให้เท่าเทียมกับผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภาครัฐจึงควรที่ปรับปรุง แก้ไขมาตรการดังกล่าวให้มีผลสัมฤทธิ์ต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศมากขึ้น ซึ่งเมื่อแก้ไข ปรับปรุงมาตรการดังกล่าวแล้ว มาตรการใหม่ที่เกิดขึ้น คือ “มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และภายในประเทศ ทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ” ซึ่งเมื่อแก้ไข ปรับปรุงแล้วมาตรการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยที่ขนส่งสินค้าภายในประเทศ

มาตรการที่ 9 สำหรับมาตรการที่ 9 ซึ่งเป็นมาตรการด้านส่งเสริมการลงทุน แต่เดิม คือ มาตรการที่ให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือและเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี ซึ่งเป็นที่รู้กันว่าธุรกิจเรือเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง แต่มีผลตอบแทนจากการลงทุนต่ำ อีกทั้งยังเป็นธุรกิจที่มีความเสี่ยง และการแข่งขันสูง ดังนั้นหากผู้ประกอบการไทย ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐ ก็จะเป็นประโยชน์อย่างมากกับผู้ประกอบการ เนื่องจากมาตรการดังกล่าวให้ผลสัมฤทธิ์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้ที่มาจากการขนส่งสินค้า และยกเว้น

อาคารสำหรับการนำเข้าตัวเรือ และเครื่องจักร ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนต่ำลง และสามารถขยายกิจการ และพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ (กรณีขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ) ได้มากยิ่งขึ้น ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยทั้ง 2 กลุ่ม ภาครัฐจึงควรปรับปรุง แก้ไขมาตรการที่ 9 ให้มีผลสัมฤทธิ์มากขึ้น โดยการเพิ่มรายการของที่ได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าเพื่อนำมาประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ รวมถึงการขยายระยะเวลาการส่งเสริมการลงทุนให้นานขึ้น ซึ่งมาตรการใหม่ที่ได้รับการปรับปรุง แก้ไขแล้ว คือ “มาตรการที่ให้ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักร หรือทรัพย์สินอื่นที่นำมาใช้ในการประกอบธุรกิจเรือจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา >8 ปี” ซึ่งเมื่อแก้ไข ปรับปรุงแล้วมาตรการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มมากขึ้น

4.2.2 บทวิเคราะห์มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในอนาคต

เมื่อสรุปผลการประเมินโดยใช้เกณฑ์ความต้องการแล้วจะทำให้ทราบว่า มาตรการที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศต้องการให้ภาครัฐส่งเสริม นั้น อยู่ในระดับใดบ้าง ทั้งนี้เพื่อให้ภาครัฐสามารถที่จะจัดลำดับความเร่งด่วนในการส่งเสริมมาตรการอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในส่วนตัวจากนี้ ผู้วิจัยได้ทำการแปลงข้อมูลจากคะแนนความต้องการให้อยู่ในรูปของเปอร์เซ็นต์โดยใช้การวิเคราะห์ตามแนวคิด และทำการแบ่งมาตรการออกเป็น 3 กลุ่ม ตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้

มาตรการกลุ่มที่ 1 มาตรการที่มีคะแนนความต้องการ >20% คือ มาตรการที่ผู้ประกอบการมีความต้องการสูง ซึ่งต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมอย่างเร่งด่วน ดังนั้น มาตรการในกลุ่มจึงจัดว่าเป็นมาตรการระยะสั้น

มาตรการกลุ่มที่ 2 มาตรการที่มีคะแนนความต้องการ 10%-19% คือ มาตรการที่ผู้ประกอบการมีความต้องการปานกลาง ซึ่งต้องการให้ภาครัฐส่งเสริม แต่ไม่เร่งด่วน ดังนั้น มาตรการในกลุ่มจึงจัดว่าเป็นมาตรการระยะกลาง/ยาว

มาตรการกลุ่มที่ 3 มาตรการที่มีคะแนนความต้องการ<9% คือ มาตรการที่ผู้ประกอบการมีความต้องการต่ำ ซึ่งต้องการให้ภาครัฐส่งเสริม แต่ไม่เร่งด่วน ดังนั้นมาตรการในกลุ่มจึงจัดว่าเป็นมาตรการระยะกลาง/ยาว

ดังนั้น เมื่อนำผลจากการวิเคราะห์ตามแนวดิ่งมาตัดตามเกณฑ์ที่กำหนดข้างต้น แล้ว สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.18 รายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.18 ความต้องการ และระดับความเร่งด่วนที่ผู้ประกอบการมีต่อด้านของมาตรการ และต่อมาตรการส่งเสริมกองเรือในอนาคต

ด้านของมาตรการ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ							
	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์
				สูง	ปานกลาง	ต่ำ					สูง	ปานกลาง	ต่ำ	
มาตรการด้านภาษี	1	7.25	22.50	x			มาตรการระยะสั้น	1	13	22.37	x			มาตรการระยะสั้น
มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน	2	5.81	18.03		x		มาตรการระยะกลางและยาว	2	10.6	18.24		x		มาตรการระยะกลางและยาว
มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย	4	4.06	12.60		x		มาตรการระยะกลางและยาว	4	7.63	13.13		x		มาตรการระยะกลางและยาว
มาตรการด้านการเงิน	3	4.7	14.59		x		มาตรการระยะกลางและยาว	5	7.38	12.7		x		มาตรการระยะกลางและยาว
มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ	5	2.61	8.10			x	มาตรการระยะกลางและยาว	6	6.63	11.41		x		มาตรการระยะกลางและยาว
มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร	6	4.93	15.30		x		มาตรการระยะกลางและยาว	3	8.88	15.28		x		มาตรการระยะกลางและยาว
มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ	7	2.86	8.88			x	มาตรการระยะกลางและยาว	7	4	6.882			x	มาตรการระยะกลางและยาว

มาตรการด้านภาษี	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ							
	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์
				สูง	ปานกลาง	ต่ำ					สูง	ปานกลาง	ต่ำ	
1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชุกธงไทย	1	6.54	36.66	x			มาตรการระยะสั้น	1	6.63	35.82	x			มาตรการระยะสั้น
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้	2	5.63	31.56	x			มาตรการระยะสั้น	2	4.75	25.66	x			มาตรการระยะสั้น
3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	3	3.46	19.39		x		มาตรการระยะกลางและยาว	3	3.88	20.96	x			มาตรการระยะสั้น
4. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตรา% 1	4	2.21	12.39		x		มาตรการระยะกลางและยาว	4	3.25	17.56		x		มาตรการระยะกลางและยาว

มาตรการด้านการเงิน	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ							
	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์
				สูง	ปานกลาง	ต่ำ					สูง	ปานกลาง	ต่ำ	
1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน	1	4.58	52.34	x			มาตรการระยะสั้น	1	3.88	44.91	x			มาตรการระยะสั้น
2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้ผู้ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้	2	2.46	28.11	x			มาตรการระยะสั้น	2	2.63	30.44	x			มาตรการระยะสั้น
3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป	3	1.71	19.54		x		มาตรการระยะกลางและยาว	3	2.13	24.65	x			มาตรการระยะสั้น

มาตรการด้านกฎหมาย	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ							
	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์
				สูง	ปานกลาง	ต่ำ					สูง	ปานกลาง	ต่ำ	
1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตให้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	1	11.9	21.28	x			มาตรการระยะสั้น	3	9.63	16.90		x		มาตรการระยะกลางและยาว
2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	2	9.63	17.22		x		มาตรการระยะกลางและยาว	1	10.6	18.60		x		มาตรการระยะกลางและยาว
3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล	3	9.5	16.99		x		มาตรการระยะกลางและยาว	4	8.75	15.35		x		มาตรการระยะกลางและยาว
4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)	4	9.13	16.33		x		มาตรการระยะกลางและยาว	2	9.75	17.11		x		มาตรการระยะกลางและยาว
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	5	6.5	11.63		x		มาตรการระยะกลางและยาว	5	7	12.28		x		มาตรการระยะกลางและยาว
6. มาตรการยอมรับการแสดงผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น	6	5.33	9.53			x	มาตรการระยะกลางและยาว	6	6.38	11.19		x		มาตรการระยะกลางและยาว
7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry	7	3.92	7.01			x	มาตรการระยะกลางและยาว	7	4.88	8.56			x	มาตรการระยะกลางและยาว

มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ							
	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์
				สูง	ปานกลาง	ต่ำ					สูง	ปานกลาง	ต่ำ	
1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้างคนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ	1	7.71	28.56	x			มาตรการระยะสั้น	1	10	36.02	x			มาตรการระยะสั้น
2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ	2	6	22.22	x			มาตรการระยะสั้น	2	5.63	20.28	x			มาตรการระยะสั้น
3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี	3	5	18.52		x		มาตรการระยะกลางและยาว	2	5.63	20.28	x			มาตรการระยะสั้น
4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์	5	4.08	15.11		x		มาตรการระยะกลางและยาว	5	2.75	9.91			x	มาตรการระยะกลางและยาว
5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ	4	4.21	15.59		x		มาตรการระยะกลางและยาว	4	3.75	13.51		x		มาตรการระยะกลางและยาว

มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ						ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ							
	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์	อันดับ	คะแนน	%	ระดับความต้องการ			ระดับมาตรการในยุทธศาสตร์
				สูง	ปานกลาง	ต่ำ					สูง	ปานกลาง	ต่ำ	
1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL AMOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้	1	6.13	37.06	x			มาตรการระยะสั้น	1	4.63	29.16	x			มาตรการระยะสั้น
2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้	2	5.08	30.71	x			มาตรการระยะสั้น	3	3.75	23.61	x			มาตรการระยะสั้น
3. การให้สามารถจ้างเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในเรือได้	3	3.5	21.16	x			มาตรการระยะสั้น	4	3.25	20.47	x			มาตรการระยะสั้น
4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเล็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว	4	1.83	11.06		x		มาตรการระยะกลางและยาว	2	4.25	26.76	x			มาตรการระยะสั้น

หากนำมาตรการระยะสั้น และมาตรการระยะกลาง/ยาวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศมาวิเคราะห์เพื่อหาความเหมือน และความแตกต่างระหว่างผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม สามารถพิจารณาได้จากตารางที่ 4.19-4.24 รายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.19 การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อด้านของมาตรการส่งเสริมในอนาคต

ด้านของมาตรการ	มาตรการระยะสั้น		มาตรการระยะกลาง/ยาว	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
มาตรการด้านภาษี	X	X		
มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน			X	X
มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย			X	X
มาตรการด้านการเงิน			X	X
มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ			X	X
มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร			X	X
มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ			X	X

ตารางที่ 4.20 การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการด้านภาษี

มาตรการด้านภาษี	มาตรการระยะสั้น		มาตรการระยะกลาง/ยาว	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ซึ่กธงไทย	X	X		
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้	X	X		
3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย		X	X	
4. ลดอากรรณาเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตรา% 1			X	X

ตารางที่ 4.21 การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการด้านการเงิน

มาตรการด้านการเงิน	มาตรการระยะสั้น		มาตรการระยะกลาง/ยาว	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน	X	X		
2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้คู่ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้	X	X		
3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป		X	X	

ตารางที่ 4.22 การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการด้านกฎระเบียบ ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

มาตรการด้านกฎหมาย	มาตรการระยะสั้น		มาตรการระยะกลาง/ยาว	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	X			X
2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า			X	X
3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล			X	X
4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)			X	X
5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย			X	X
6. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากลให้เพิ่มมากขึ้น			X	X
7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry			X	X

ตารางที่ 4.23 การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร	มาตรการระยะสั้น		มาตรการระยะกลาง/ยาว	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ	X	X		
2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ	X	X		
3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี		X	X	
4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์			X	X
5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ			X	X

ตารางที่ 4.24 การเปรียบเทียบความต้องการที่ผู้ประกอบการที่มีต่อมาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ

มาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ	มาตรการระยะสั้น		มาตรการระยะกลาง/ยาว	
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้	X	X		
2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้	X	X		
3. การให้สามารถจำหน่ายเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในเรือได้	X	X		
4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหารโดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว		X	X	

จากตารางเปรียบเทียบความเหมือน และความแตกต่างของระดับความเร่งด่วนของมาตรการส่งเสริมกองเรือในอนาคต ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ สามารถสรุปเป็นมาตรการรวมของประเทศที่ภาครัฐควรส่งเสริมในอนาคต โดยพิจารณาจากความต้องการที่ผู้ประกอบการทั้ง 2 ฝ่ายต้องการ กล่าวคือ มาตรการที่ผู้ประกอบการมีความต้องการสูง มาตรการนั้นถือเป็นมาตรการระยะสั้น ในขณะที่ มาตรการที่ผู้ประกอบการมีความต้องการปานกลาง-ต่ำ มาตรการนั้นถือเป็นมาตรการระยะกลาง/ยาว ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.25-4.26 รายละเอียดดังต่อไปนี้

ตาราง 4.25 สรุปมาตรการระยะสั้นในการส่งเสริมกองเรือในอนาคต

ด้านของ มาตรการ	มาตรการระยะสั้น	ระดับความต้องการของ ผู้ประกอบการ	
		ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
มาตรการด้าน ภาษี	1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากกำไรให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชกชงไทย	สูง	สูง
	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจากทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้	สูง	สูง
	3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	ปานกลาง	สูง
มาตรการด้าน การเงิน	1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน	สูง	สูง
	2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้	สูง	สูง
	3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป	ปานกลาง	สูง
มาตรการด้าน กฎหมาย	1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	สูง	ปานกลาง
มาตรการ ส่งเสริมด้าน บุคลากร	1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ	สูง	สูง
	2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ	สูง	สูง
	3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี	ปานกลาง	สูง

ด้านของ มาตรการ	มาตรการระยะสั้น	ระดับความต้องการของ ผู้ประกอบการ	
		ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
มาตรการ ส่งเสริมด้านอื่นๆ	1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL A มาตรการระยะกลางและยาว ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยาย ระยะเวลาการชำระหนี้	สูง	สูง
	2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือ แบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้	สูง	สูง
	3. การให้สามารถจ้างเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในเรือได้	สูง	สูง
	4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไป บริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเล็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือ ของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจ ในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว	ปานกลาง	สูง

ตาราง 4.26 สรุปมาตรการระยะกลาง / ยาวในการส่งเสริมกองเรือในอนาคต

ด้านของ มาตรการ	มาตรการระยะกลาง/ยาว	ระดับความต้องการของ ผู้ประกอบการ	
		ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
มาตรการด้าน ภาษี	1. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้ เหลืออัตรา% 1	ปานกลาง	ปานกลาง
มาตรการด้าน กฎหมาย	1. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ ของกรมเจ้าท่า	ปานกลาง	ปานกลาง
	2. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทย ไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตาม หลักสากล	ปานกลาง	ปานกลาง
	3. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการ เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)	ปานกลาง	ปานกลาง
	4. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความ ยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย	ปานกลาง	ปานกลาง
	5. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็น ยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น	ต่ำ	ปานกลาง
	6. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry	ต่ำ	ต่ำ
มาตรการ ส่งเสริมด้าน บุคลากร	1. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์	ปานกลาง	ต่ำ
	2. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐและภาคเอกชนในการผลิต นายประจำเรือ และลูกเรือ	ปานกลาง	ปานกลาง

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของมาตรการปัจจุบัน (2553) ของภาครัฐที่ใช้ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยใช้เกณฑ์ 2 เกณฑ์ ได้แก่ เกณฑ์ความสำคัญ และเกณฑ์ผลสัมฤทธิ์ และเพื่อประเมินมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวในอนาคตโดยใช้เกณฑ์ความต้องการ ในบทนี้จึงขอกกล่าวถึงบทสรุป และข้อเสนอแนะ ซึ่งในส่วนของบทสรุป ผู้วิจัยได้จัดทำมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ได้รับการปรับปรุง แก้ไขให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั้งระหว่างประเทศ และภายในประเทศ ตลอดจนนำเสนอบทสรุปของมาตรการส่งเสริมในอนาคตโดยจัดระดับความเร่งด่วนตามระดับความต้องการของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม และในส่วนของข้อเสนอแนะ ผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทาง ตลอดจนประเด็นที่นำศึกษาเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ต่อไป รายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ และประมวลผลในบทที่ 4 ทำให้ทราบว่า มาตรการที่ภาครัฐควรปรับปรุง แก้ไข คือ มาตรการที่ 1, 2, 8 และ 9 และแต่ละมาตรการควรที่จะปรับปรุง แก้ไขอย่างไร เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั้งระหว่างประเทศ และภายในประเทศ และทำให้ทราบถึงประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับหลังจากแก้ไข ปรับปรุงมาตรการดังกล่าวด้วย ตลอดจนทำให้ทราบถึงระดับความเร่งด่วนที่ภาครัฐควรที่จะส่งเสริมมาตรการให้เป็นรูปธรรม ในส่วนนี้ ผู้วิจัยจึงขอกกล่าวถึงบทสรุปของมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวในปัจจุบันที่ปรับปรุง แก้ไขเรียบร้อยแล้วใน 2 กรณี คือ กรณีที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และกรณีที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ตลอดจนนำเสนอมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวในอนาคตที่ถูกต้องลำดับความเร่งด่วนเรียบร้อยแล้ว รายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1.1 สรุปมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน (2553)

5.1.1.1 กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

เมื่อปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน (2553) ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว มาตรการส่งเสริมทั้ง 11 มาตรการสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

มาตรการที่ 1 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541

มาตรการที่ 2 มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน

มาตรการที่ 3 ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในต้นสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)

มาตรการที่ 4 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง

มาตรการที่ 5 เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

มาตรการที่ 6 ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอลดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร

มาตรการที่ 7 ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตัน

กรอบหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับอู่เรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดใหญ่ ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนอู่เรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น

มาตรการที่ 8 ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ

มาตรการที่ 9 ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี

มาตรการที่ 10 การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย

มาตรการที่ 11 การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เช่าเรือ โดยอนุญาตให้เช่าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

5.1.1.2 กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

เมื่อปรับปรุง แก้ไขมาตรการส่งเสริมของเรือไทยในปัจจุบัน (2553) ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศแล้ว มาตรการส่งเสริมทั้ง 11 มาตรการสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

มาตรการที่ 1 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และภายในประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง

มาตรการที่ 2 มาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน

มาตรการที่ 3 ลดการจัดเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในต้นสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)

มาตรการที่ 4 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในกรณีที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับจากการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง

มาตรการที่ 5 เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร

มาตรการที่ 6 ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอลดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร

มาตรการที่ 7 ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับคู่เรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนคู่เรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น

มาตรการที่ 8 ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และภายในประเทศ ทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ

มาตรการที่ 9 ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักร หรือทรัพย์สินอื่นที่นำมาใช้ในการประกอบธุรกิจเรือจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา >8 ปี

มาตรการที่ 10 การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-

ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ใต้หวัน-ไทย ฮังกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน – ไทย และมาเลเซีย-ไทย

มาตรการที่ 11 การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เช่าเรือ โดยอนุญาตให้เช่าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

5.1.2 มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในอนาคต

5.1.2.1 กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากระดับความต้องการ และความเร่งด่วนที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประสงค์ให้ภาครัฐส่งเสริม สามารถสรุปเป็นมาตรการระยะสั้น และมาตรการระยะกลาง/ยาว ได้ดังต่อไปนี้

มาตรการระยะสั้น

มาตรการด้านภาษี

1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชุกธงไทย
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้

มาตรการด้านการเงิน

1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน

2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้คู่ต่อเรือไทย สามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้

มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและ ข้อบังคับ

1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่ง ลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญ วิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ

มาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ

1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลัก บัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้

2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้

3. การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้าง เสร็จในอู่เรือได้

มาตรการระยะกลาง/ยาว

มาตรการด้านภาษี

1. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
2. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอส หรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตรา% 1

มาตรการด้านการเงิน

1. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป

มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

1. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
2. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล
3. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)
4. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
5. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น
6. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ

มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

1. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชยนาวิ
2. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์
3. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และ ภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ

มาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ

1. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว

5.1.2.2 กรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

จากระดับความต้องการ และความเร่งด่วนที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศประสงค์ให้ภาครัฐส่งเสริม สามารถสรุปเป็นมาตรการระยะสั้น และมาตรการระยะกลาง/ยาว ได้ดังต่อไปนี้

มาตรการระยะสั้น

มาตรการด้านภาษี

1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชุกธงไทย
2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินที่ได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้

3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

มาตรการด้านการเงิน

1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน
2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้คู่ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้
3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป

มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

1. สนับสนุนเงินให้แก่อผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
2. สนับสนุนเงินให้แก่อผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ
3. สนับสนุนเงินทุนให้แก่นักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี

มาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ

1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีภาษีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญ และการขยายระยะเวลาการชำระหนี้
2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้

3. การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในอุ้เรือได้

4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว

มาตรการระยะกลาง/ยาว

มาตรการด้านภาษี

1. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอส หรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตรา% 1

มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า

3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่ใช้บังคับกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล

4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)

5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย

6. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น

7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ

Second Registry

มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร

1. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์

2. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการประเมินผลความสำคัญ ผลสัมฤทธิ์ และความต้องการที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยมีต่อมาตรการภาครัฐในการส่งเสริมกองเรือไทยพบว่าความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ของมาตรการส่งเสริมในปัจจุบันส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ มีเพียงบางมาตรการเท่านั้นที่มีความสำคัญ และผลสัมฤทธิ์ในระดับระดับปานกลาง และระดับสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมาตรการด้านภาษีที่ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล และมาตรการที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องการให้ภาครัฐส่งเสริม 3 อันดับแรก ได้แก่ มาตรการด้านภาษี มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน และมาตรการด้านการเงิน ตามลำดับ ดังนั้นในหัวข้อนี้ ผู้วิจัยจึงจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นที่น่าศึกษาเพื่อเป็นการพัฒนา และต่อยอดองค์ความรู้สำหรับการทำวิจัยต่อไปในอนาคต รายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 การศึกษามาตรการส่งเสริมกองเรือของต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่ได้รับการยกย่องว่าเป็นชาติทางทะเล (Maritime Nation) ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงโครงสร้างข้อดี ข้อเสีย รวมถึงเพื่อศึกษาความแตกต่างระหว่างมาตรการของประเทศดังกล่าวกับมาตรการส่งเสริมของประเทศไทย และนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมมาตรการส่งเสริมกองเรือของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้น

5.2.2 การศึกษาเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการเปิดประเทศเพื่อเป็น Open Registry ของประเทศไทยรวมถึงศึกษาผลกระทบ ข้อดี ข้อเสียของการเปิดการค้าเสรีในภาคการ

ขนส่งทางทะเลของประเทศไทย รวมถึงแนวทางในการเตรียมรับมือกับกระแสโลกาภิวัตน์ในปัจจุบันที่มีแนวโน้มเป็นการเปิดการค้าเสรีมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างองค์ความรู้ให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเตรียมความพร้อมด้านศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต่างชาติ

5.2.3 การศึกษาเกี่ยวกับการควมรวมหน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมดูแล และสนับสนุนกิจการทางทะเล หรือศึกษาเกี่ยวกับแนวทางในการจัดตั้งองค์กรใหม่ที่มีหน้าที่ควบคุม ดูแล และสนับสนุนกิจการทางทะเลอย่างเบ็ดเสร็จ มีเอกภาพ และมีความคล่องตัวในการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนารูปแบบการบริหาร และการดำเนินการเกี่ยวกับธุรกรรมของกิจการทางทะเลทั้งหมดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพื่อให้บริการผู้มีส่วนได้เสียในกิจการทางทะเลแบบ One Stop Service

5.2.4 การศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยที่มีต่อผู้ประกอบการอื่นทั้งใน และนอกอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางมาตรการที่มีการบูรณาการองค์ความรู้หลากหลายแขนง และคำนึงถึงการพัฒนาแบบองค์รวมมากยิ่งขึ้น

5.2.5 การศึกษาเกี่ยวกับกลไกในการบังคับใช้มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับหน่วยงานที่รับผิดชอบการบังคับใช้มาตรการ รวมถึงศึกษาเกี่ยวกับวิธีการในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานระหว่างหน่วยงาน และองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งของภาครัฐ และภาคเอกชน การควบคุม และตรวจสอบผลการบังคับใช้มาตรการส่งเสริมกองเรือไทย ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้มาตรการที่ส่งเสริมนั้นบังเกิดผลตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้มากที่สุด

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- คมนาคม, กระทรวง. ข้อมูลสถิติคมนาคมขนส่ง. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/Static/> [2553, เมษายน 21]
- จิรวรรณ สุนทราภิรมย์สุข. ผู้จัดการส่วนปฏิบัติการเรือและคนประจำเรือ, S.C.MANAGEMENT CO.,LTD. สัมภาษณ์, 22 พฤศจิกายน 2553.
- เจ้าท่า, กรม. การดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทย[บันทึกข้อความ], 2553. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- เจ้าท่า, กรม. ผลการดำเนินการตามมติการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ครั้งที่ 1/2552, 2/2552. 2553. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- เจ้าท่า, กรม. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.mpb.md.go.th/mpb_strategy.htm [2553, มกราคม 16]
- เจ้าท่า, กรม. มาตรการเบื้องต้นที่นำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. 2552. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- เจ้าท่า, กรม. มาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีที่ได้ดำเนินการแล้ว. 2553. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- เจ้าท่า, กรม. รายงานผลการดำเนินการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ[บันทึกข้อความ], 2553. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- เจ้าท่า, กรม. สถิติกิจการเรือต่อเรือของประเทศไทย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.mpb.md.go.th/content6.htm> [2553, มิถุนายน 1]
- เจ้าท่า, กรม. สถิติระวางบรรทุกของเรือไทย และอัตราการโตของกองเรือไทย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.mpb.md.go.th/content6.htm> [2553, มิถุนายน 1]
- ฉัตรระวี ปริสุทธิญาณ. การประเมินมาตรการ Tax Expenditures ภายใต้การบริหารงานของรัฐบาล พ.ศ.ท. ดร.ทักษ์ณ ชินวัตร : กรณีศึกษา การปรับปรุงโครงสร้างภาษีรถยนต์. เอกสารวิจัยปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- ทวีวัฒน์ อัครพลวงค์. การประเมินผลการดำเนินการของรัฐบาลด้านเศรษฐกิจและสังคมตามแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ ช่วงปี พ.ศ.2545-2549. เอกสารวิจัยปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ธเนศ พุ่มโพธิ์. DPA&QMR, NAVAKUN TRANSPORT CO.,LTD. สัมภาษณ์, 22 พฤศจิกายน 2553.

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ. การวางแผน การบริหาร และการประเมินผลโครงการ [เอกสารประกอบการบรรยาย], ม.ป.ป.. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

พีระ กริมี่. การประเมินผลมาตรการบริหารจัดการเก็บภาษีของกรมสรรพากร กรณีศึกษา: สำนักงานภาษีสรรพากร พื้นที่ 8. เอกสารวิจัยปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

ราชบัณฑิตยสถาน. รู้รัก ภาษาไทย. [ออนไลน์]. สถาบันวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย, 2553. แหล่งที่มา: <http://www.royin.go.th/th/knowledge/detail.php?ID=3937> [2553, ธันวาคม 30]

เลิศชัย ระตะนะอาพร. การบริหารวิศวกรรมคุณค่า. 1,000 เล่ม. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2550.

วรเดช จันทรศร และไพโรจน์ ภัทรนรากุล. การประเมินผลในระบบเปิด. 1,000 เล่ม, พิมพ์ครั้งที่ 1. หนังสือในโครงการเอกสารและตำราสมาคมรัฐประศาสนศาสตร์ นิต้า. กรุงเทพมหานคร: สหายบลิ๊กและการพิมพ์, 2541.

วิมลรัตน์ พันธุ์ลี. การประเมินประสิทธิภาพมาตรการภาษีของรูปพรรณในประเทศไทย: ศึกษากรณีสำนักงานสรรพากรพื้นที่กรุงเทพมหานคร 15. เอกสารวิจัยปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

วีระ ภูริปัญญาวงศ์. หัวหน้าส่วนส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี, กรมเจ้าท่า. สัมภาษณ์, 18 สิงหาคม 2553.

ศิริลักษณ์ วีระกะลัส. ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ, C.&P. Company., LTD. สัมภาษณ์, 18 พฤศจิกายน 2553.

ศุภร พุทธทองศรี. DP/SAFETY MANAGER, PP GLOBAL LINE CO.,LTD. สัมภาษณ์, 19 พฤศจิกายน 2553.

สภาความมั่นคงแห่งชาติ. แนวทางการดำเนินการตามนโยบายความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล พ.ศ. 2548-2552. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2549.

สมาคมเจ้าของเรือไทย. บทบาทของเรือพาณิชย์ไทยในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเลของประเทศ. 2545.

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน. การประเมินผลการปฏิบัติราชการ: ภาพรวมระบบบริหารผลงานและระบบประเมินผลการปฏิบัติราชการ. 2551.

เสาวลักษณ์ ชุ่นทรัพย์. P.I.N.K.TRANSPORTS AND TRADING CO.,LTD. สัมภาษณ์,18 พฤศจิกายน 2553.

อภัยพงษ์ กิตติศุภคุณ. ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

ภาษาอังกฤษ

Aaberge, R. and Flood, L.. Evaluation of an In-Work Tax Credit Reform in Sweden: Effects on Labor Supply and Welfare Participation of Single Mothers. University of Gothenburg and IZA, 2008.

Ding, C.. Land policy reform in China: assessment and prospects. Department of Landscape Architecture and Urban Planning, Texas A&M University, 2002.

Dunn, N. Public Policy Analysis: An Introduction. Second edition New Jersey : Prentice-Hall, 1994.

Economic and Social Commission for Asia and The Pacific. FRAMEWORK FOR THE DEVELOPMENT OF NATIONAL SHIPPING POLICIES, 1999.

Economic and Social Commission for Asia and The Pacific. Monitoring and Evaluation System Overview and Evaluation Guidelines, 2010. (Unpublished Manuscript)

IHS Global Insight, Inc.. An Evaluation of Maritime Policy in Meeting the Commercial and Security Need of the United States, 2009. (Unpublished Manuscript)

Konzak, S. R.. ACCESSING NEW TAXATION REVENUE: EVALUATING POLICY ALTERNATIVES FOR BRITISH COLUMBIA'S CITIES. Master's Project. Faculty of Arts and Social Sciences, Simon Fraser University, 2007.

LIN, W., LIU, C. And CHU, A.. PERFORMANCE EFFICIENCY EVALUATION OF THE TAIWAN'S SHIPPING INDUSTRY: AN APPLICATION OF DATA ENVELOPMENT ANALYSIS. Department of Shipping and Transportation Management, National Taiwan Ocean University, 2005.

- Macharis, C., Witte, A. D., Steenberghen, T., Walle, S. V., Lannoy, P. and Polain, C.. Impact and assessment of "Free" Public Transport measures: lessons from the case study of Brussels. Vrije University, 2006: 26-48.
- Noland, R. B.. Transport Policy and Assessment Procedures in the United Kingdom: Lessons for the Federal District of Mexico City. Department of Civil and Environmental Engineering, Imperial College London, 2004.
- Pereira, A. M. and Rodrigues, P. G.. On the Impact of Tax Reform Package in Portugal. Department of Economics, The College of William and Mary, 2000.
- Public Management Service. BEST PRACTICE GUIDELINES FOR EVALUATION. PUMA Policy Brief No.5, 1998. (Unpublished Manuscript)
- Stock, J.P., and Lambert, D.M.. STRATEGIC LOGISTICS MANAGEMENT. Singapore: McGraw-Hill, 2001.
- Song, S.. Environmental Impact Assessment in Maritime Industry and Possible Measures. Master's Thesis. Erasmus University Rotterdam, 2005.
- THAI SHIPOWNERS' ASSOCIATION. ISA Maritime Directory 2010. 2010.
- Vasiliauskaite, A., Stankevicius, E.. TAX BURDEN MANAGEMENT AND GDP GROWTH: CASE OF EU COUNTRIES. Kaunas University of Technology, 2009.
- YEO, K. and Song, D.. AN EVALUATION OF CONTAINER PORTS IN CHINA AND KOREA WITH THE ANALYTIC HIERARCHY PROCESS. Department of Shipping and Transport Logistics, Hong Kong Polytechnic University, 2003.

ภาคผนวก

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท _____

1.)มูลค่าสินทรัพย์

- <50 ล้านบาท
- 50-200 ล้านบาท
- 200-500 ล้านบาท
- 500-1,000 ล้านบาท
- >1,000 ล้านบาท

2.)ลักษณะผู้ประกอบการ

- ไทย
- ต่างชาติ
- ร่วมทุน

3.)ระยะเวลาการประกอบการ

- 1-5 ปี
- 6-10 ปี
- 11-15 ปี
- > 15 ปี

4.)จำนวนพนักงานบนเรือ (Ship Officer)

- <50 คน
- 50-200 คน
- >200 คน

5.)จำนวนพนักงานบนฝั่ง

- <50 คน
- 50-200 คน
- >200 คน

6.)บริษัทให้บริการขนส่งทางทะเล

- ภายในประเทศ
- ข้ามฝั่ง
- ระหว่างประเทศ

7.)บริษัทให้บริการขนส่งทางทะเลแก่

- สินค้าเทกองแห้ง (Dry bulk)
- สินค้าเทกองเหลว (Liquid bulk)
- สินค้าตู้คอนเทนเนอร์
- สินค้าทั่วไป

8.)บริษัทมีเรือทั้งหมด

- <5 ลำ
- 5-15 ลำ
- 15-25 ลำ
- >25 ลำ

9.)บริษัทให้บริการเรือ

- Oil tanker
- Bulk carrier
- General cargo ships
- Container ships
- Liquefied gas carriers
- Chemical tanker
- อื่นๆ โปรดระบุ _____

10.)เรือของบริษัทมีสัญชาติ

- ไทย จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt
- ปานามา จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt
- ไลบีเรีย จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt
- กรีซ จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt
- สิงคโปร์ จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt
- อื่นๆ โปรดระบุ: _____ จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt
- _____ จำนวน _____ ลำ รวมระวาง _____ dwt

11.)หน่วยงานที่บริษัทต้องติดต่อ

- กรมเจ้าท่า
- กรมศุลกากร
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- อื่นๆ โปรดระบุ _____
- กระทรวงสาธารณสุข
- กระทรวงอุตสาหกรรม
- การท่าเรือแห่งประเทศไทย
- กรมสรรพสามิต

12.)บริษัทต้องเสียภาษี

- ภาษีเงินได้นิติบุคคล
- ภาษีมูลค่าเพิ่ม
- ภาษีหัก ณ ที่จ่าย
- อากาศแถมปี
- ภาษีนำเข้า
- อื่นๆ โปรดระบุ _____

ตาราง คะแนนแสดงระดับความสำคัญของมาตรการ

คะแนน	ระดับความสำคัญของมาตรการ
1	มีความสำคัญเท่ากัน
2	มีความสำคัญกว่ากันน้อย
3	มีความสำคัญกว่ากันปานกลาง
4	มีความสำคัญกว่ากันมาก
5	มีความสำคัญกว่ากันมากที่สุด

ตาราง สัญลักษณ์แทนมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน
A	1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541
B	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ
C	3. ลดการเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)
D	4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง
E	5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร
F	6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร
G	7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบต่อทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น
H	8. ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับจากการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
I	9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี
J	10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮองกง-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย
K	11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เช่าเรือ โดยอนุญาตให้เช่าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

ตาราง คะแนนแสดงระดับผลของการใช้มาตรการ

คะแนน	ระดับของผลจากการใช้มาตรการ
1	ให้ผลในระดับเดียวกัน
2	ให้ผลในระดับมากกว่ากันน้อย
3	ให้ผลในระดับมากกว่ากันปานกลาง
4	ให้ผลในระดับมากกว่ากันมาก
5	ให้ผลในระดับมากกว่ากันมากที่สุด

ตาราง สัญลักษณ์แทนมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยในปัจจุบัน
A	1. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่ได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2541
B	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยผู้ประกอบการต้องขายเรือเก่าก่อนซื้อเรือใหม่ และต้องนำเงินได้จากการขายเรือเก่าไปซื้อเรือใหม่ที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่าและมีขนาดระวางใหญ่กว่าเรือที่ขายไปภายในเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ขายเรือ
C	3. ลดการจับเก็บภาษีหัก ณ ที่จ่าย ร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแบบ Bareboat charter ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยยังคงถือเป็นเครดิตภาษีในต้นสิ้นปีตามปกติ (กำลังต่ออายุมาตรการอีก 2 ปี)
D	4. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในสวนที่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยได้รับการฝากระวางบรรทุกสินค้าระหว่างกัน (Slot Exchange) โดยสินค้าของนิติบุคคลไทยที่บรรทุกบนเรืออื่นที่เป็นเรือต่างชาติ ถือว่าเป็นธุรกิจรวมหรือรายได้อันเกิดจากเรือไทยด้วย ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สิทธิระวางทั้งหมดของบริษัทเรือไทยที่มีอยู่ในกลุ่มเรือที่ทำข้อตกลงทั้งหมดจะต้องไม่เกินความสามารถและระวางบรรทุกของเรือตนเอง
E	5. เร่งดำเนินการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจากภายใน 30 วัน เป็น 15 วัน (กรณีซื้อเรือเดินทะเลจากต่างประเทศ) นับแต่วันที่มีการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร
F	6. ให้เจ้าของเรือไทยที่บริการขนส่งทางทะเล (เรือค้าขายฝั่ง) ในราชอาณาจักรและที่ให้บริการขนส่งน้ำมันจากฐานขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยมีสิทธิเลือกขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มเช่นเดียวกับการให้บริการขนส่งโดยอากาศยานในราชอาณาจักร
G	7. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเรือที่มีขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน พ.ศ.2539 แต่สำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า เก็บอากรนำเข้าในอัตรา 10% (จากเดิม 20%) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2546 เพื่อป้องกันผลกระทบทางการแข่งขันที่รุนแรงกับเรือไทยที่ปัจจุบันเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งรัฐต้องการสนับสนุนเรือให้มีขีดความสามารถทางการแข่งขันเพิ่มขึ้น
H	8. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาสำหรับเงินได้ที่คนประจำเรือได้รับการปฏิบัติงานบนเรือเดินทะเลไทยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
I	9. ผู้ประกอบการเรือไทยมีสิทธิในการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับการยกเว้นอากรขาเข้า ในการนำเข้าเรือ และเครื่องจักรจากต่างประเทศ และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุดเป็นเวลา 8 ปี
J	10. การสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาล/รัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือไทย 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 ได้แก่ เส้นทางญี่ปุ่น-ไทย สาธารณรัฐเกาหลี-ไทย ไต้หวัน-ไทย ฮังการี-ไทย สิงคโปร์-ไทย ยุโรป-ไทย สหรัฐอเมริกา-ไทย จีน - ไทย และมาเลเซีย-ไทย
K	11. การปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เข้าเรือ โดยอนุญาตให้เข้าเรืออื่นที่ไม่ใช่เรือไทยเพื่อเสริมระวางบรรทุกของเรือไทย โดยเรือต่างประเทศเหล่านั้นได้สิทธิเสมือนเรือไทยในการขนส่งสินค้าสงวนตาม 1 อันจะช่วยเพิ่มรายได้และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทเรือไทยเพิ่มขึ้น

ตาราง คะแนนระดับความต้องการมาตรการ

คะแนน	ระดับความต้องการ
1	มีความต้องการเท่ากัน
2	มีความต้องการมากกว่ากันน้อย
3	มีความต้องการมากกว่ากันปานกลาง
4	มีความต้องการมากกว่ากันมาก
5	มีความต้องการมากกว่ากันมากที่สุด

มาตรการที่ท่านประสงค์ให้ภาครัฐส่งเสริม

สัญลักษณ์	มาตรการ
A	มาตรการด้านภาษี
B	มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุน
C	มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทย
D	มาตรการด้านการเงิน
E	มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กวาระเบียบและข้อบังคับ
F	มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร
G	มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ

ตารางเปรียบเทียบมาตรการที่ท่านพึงประสงค์

	A	B	C	D	E	F	G
A	-						
B	-	-					
C	-	-	-				
D	-	-	-	-			
E	-	-	-	-	-		
F	-	-	-	-	-	-	
G	-	-	-	-	-	-	-

สัญลักษณ์	มาตรการด้านภาษี
A	1. ให้มีการยกเว้นภาษีเงินได้ที่ได้จากการให้บริการของเรือ Offshore Supply Vessel ที่ชุกธงไทย
B	2. ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินที่ได้จากการขายเรือเก่าเพื่อซื้อเรือใหม่ทดแทน โดยขยายระยะเวลาในการซื้อเรือลำใหม่มาจดทะเบียนเรือไทยจากภายใน 1 ปี เป็น 2 ปี และยอมให้ระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือลำที่ขายไปได้
C	3. ปรับปรุงมาตรการเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเรือเพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
D	4. ลดอากรนำเข้าสำหรับเรือสินค้าทั่วไปขนาด 1,000 ตันกรอสหรือต่ำกว่า ให้เหลืออัตราร้อยละ 1

ตารางเปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านภาษี

	A	B	C	D
A	-			
B	-	-		
C	-	-	-	
D	-	-	-	-

ตาราง คะแนนระดับความต้องการมาตรการ

คะแนน	ระดับความต้องการ
1	มีความต้องการเท่ากัน
2	มีความต้องการมากกว่ากันน้อย
3	มีความต้องการมากกว่ากันปานกลาง
4	มีความต้องการมากกว่ากันมาก
5	มีความต้องการมากกว่ากันมากที่สุด

สัญลักษณ์	มาตรการด้านการเงิน
A	1. การค้ำประกันโดยรัฐบาล (Loan Guarantees) ให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลในการทำธุรกรรมการเงิน
B	2. สร้างมาตรการส่งเสริมและเอื้อประโยชน์ให้ต่อเรือไทยสามารถให้สินเชื่อในการต่อเรือได้
C	3. การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน (Revolving Fund) ให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อสนับสนุนการให้มีการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ (Soft Loan) และระยะเวลาในการคืนเงินยาวกว่าสินเชื่อทั่วไป

ตารางเปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านการเงิน

	A	B	C
A	-		
B	-	-	
C	-	-	-

สัญลักษณ์	มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ
A	1. แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
B	2. ปรับปรุงระเบียบการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมตามมาตรา 191 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
C	3. มาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบที่เข้มงวดกรณีที่มีการส่งคนในประเทศไทยไปสับเปลี่ยนคนประจำเรือขณะที่เรืออยู่ในต่างประเทศให้มีหลักปฏิบัติตามหลักสากล
D	4. ปรับปรุงระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในลักษณะการให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (one stop service)
E	5. ไม่จำกัดสัญชาติคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือไทย เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นด้านต้นทุนปฏิบัติการของผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทย
F	6. มาตรการยอมรับการใช้ผลของการสำรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นยอมรับของสากล ให้เพิ่มมากขึ้น
G	7. มาตรการแก้กฎหมายให้สามารถมีการจดทะเบียนเรือแบบ Second Registry

ตารางเปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ

	A	B	C	D	E	F	G
A	-						
B	-	-					
C	-	-	-				
D	-	-	-	-			
E	-	-	-	-	-		
F	-	-	-	-	-	-	
G	-	-	-	-	-	-	-

ตาราง คะแนนระดับความต้องการมาตรการ

คะแนน	ระดับความต้องการ
1	มีความต้องการเท่ากัน
2	มีความต้องการมากกว่ากันน้อย
3	มีความต้องการมากกว่ากันปานกลาง
4	มีความต้องการมากกว่ากันมาก
5	มีความต้องการมากกว่ากันมากที่สุด

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากร
A	1. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการส่งลูกจ้าง คนประจำเรือไปฝึกอบรมด้านพาณิชย์นาวีทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
B	2. สนับสนุนเงินให้กับผู้ประกอบการเจ้าของเรือไทยในการเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาให้ความรู้แก่คนประจำเรือ
C	3. สนับสนุนเงินทุนให้กับนักเรียน นักศึกษาที่มีความสนใจในการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี
D	4. มาตรการส่งเสริมให้โรงเรียนนายเรือเข้าร่วมการผลิตนายประจำเรือพาณิชย์
E	5. มาตรการส่งเสริมสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในการผลิตนายประจำเรือ และลูกเรือ

ตารางเปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการส่งเสริมบุคลากร

	A	B	C	D	E
A	-				
B	-	-			
C	-	-	-		
D	-	-	-	-	
E	-	-	-	-	-

สัญลักษณ์	มาตรการส่งเสริมด้านอื่น ๆ
A	1. มาตรการปรับปรุงระบบบัญชีอากรให้สอดคล้องกับหลักบัญชีสากล INTERNATIONAL ACCOUNTING STANDARD ในเรื่องการหักราคาค่าเสื่อมสินทรัพย์ การจำหน่ายหนี้สูญและการขยายระยะเวลาการชำระหนี้
B	2. ในเรื่องการอนุญาตให้มีการทำ Bareboat charter registration การเช่าเรือแบบระบบ Leasing ให้สามารถจดทะเบียนเรือได้
C	3. การให้สามารถจำนองเรือเป็นส่วน ๆ ตามส่วนของเรือที่สร้างเสร็จในเรือได้
D	4. อาจซื้อหุ้นของบริษัทเรือต่างชาติให้มีสัดส่วนจำนวนมากเพียงพอที่จะเข้าไปบริหาร โดยใช้กองทุนของประเทศ เช่นเดียวกับกองทุนเทมาเส็ก (Temasek) ของสิงคโปร์ หรือสนับสนุนให้เจ้าของเรือเอกชนไทยไปลงทุนซื้อกิจการเดินเรือของต่างชาติ โดยรัฐบาลต้องมีมาตรการในการคุ้มครองให้เอกชนมีความมั่นใจในการลงทุนในต่างประเทศดังกล่าว

ตารางเปรียบเทียบระดับความต้องการมาตรการด้านอื่น ๆ

	A	B	C	D
A	-			
B	-	-		
C	-	-	-	
D	-	-	-	-

ส่วนที่ 5 โปรดระบุมาตรการอื่นๆนอกเหนือจากมาตรการที่กล่าวมาข้างต้น

1. มาตรการทางภาษีอื่นๆ

2. มาตรการด้านการส่งเสริมการลงทุนอื่นๆ

3. มาตรการส่งเสริมการใช้เรือไทยอื่นๆ

4. มาตรการด้านการเงินอื่นๆ

5. มาตรการด้านการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับอื่นๆ

6. มาตรการส่งเสริมด้านบุคลากรอื่นๆ

7. มาตรการส่งเสริมด้านอื่นๆ

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ข้าพเจ้าชื่อ นายเฉลิมพงษ์ เสนารักษ์ เป็นบุตรของรองศาสตราจารย์บุญพุ่ม เสนารักษ์ (ศ.ม.มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, พบ.ม.สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, M.A. Economic Policy and Planning The Hague University) และนางวิไลรัตน์ เสนารักษ์ (กศ.ม.มหาวิทยาลัยบูรพา) ข้าพเจ้ามีพี่น้องรวม 3 คน ได้แก่ นางสาวเพ็ญพรรณ เสนารักษ์ (ปร.ด. สื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์) นางสาวดารานี เสนารักษ์ (ภ.บ.เกียรตินิยมอันดับ 2 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) และข้าพเจ้า ซึ่งสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต เอกการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ปีการศึกษา 2552 เกรดเฉลี่ย 3.94 เกียรตินิยมอันดับ 1 (เหรียญทอง) และสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต เอกการบริหารกิจการทางทะเล (สหสาขาวิชา) คณะบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2553

ประวัติการทำงาน ข้าพเจ้าเป็นอาจารย์พิเศษของคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา บรรยายในรายวิชา การเงิน การขนส่งทางทะเล 1 (Shipping Finance I), วิชา การเงิน การขนส่งทางทะเล 2 (Shipping Finance II) ให้กับนิสิตเอกการการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ ชั้นปีที่ 3 และนิสิตเอกธุรกิจพาณิชยนาวิ ชั้นปีที่ 4 และบรรยายในรายวิชา ธุรกิจธุรกรรมพาณิชยนาวิ (Business Transactions in Shipping Management) ให้กับนิสิตเอกการการจัดการโลจิสติกส์ ชั้นปีที่ 4 และนิสิตเอกการการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ ชั้นปีที่ 4