

บทที่ 3

การค้าระหว่างประเทศและการขนส่งทางทะเลเส้นทางไทย-ญี่ปุ่น

3.1 สถานการณ์การค้าระหว่างไทย-ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทยมาโดยตลอด จากตารางที่ 1.5 ในส่วนของบทนำ พบว่า มูลค่าการค้าระหว่างไทยและญี่ปุ่นในปีพ.ศ.2540 มีมูลค่าการค้าสูงถึง 762,849.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.50 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของไทย แต่ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยกลับเป็นประเทศคู่ค้าอันดับหลังๆ ของญี่ปุ่น โดยตลอดช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2537-2541) ไทยมีมูลค่าการค้ากับญี่ปุ่นเพียงร้อยละ 3.36 ของมูลค่าการค้าของญี่ปุ่นทั้งหมดโดยเฉลี่ย (ตารางที่ 3.1) อย่างไรก็ตาม ในส่วนนี้จะนำเสนอการค้าระหว่างประเทศในเส้นทางขาออกไทย-ญี่ปุ่นเท่านั้น

ตารางที่ 3.2 แสดงสินค้าส่งออกสำคัญ 15 อันดับแรกของไทยไปญี่ปุ่นในช่วงพ.ศ. 2538-2541 สินค้าส่งออกของไทยไปญี่ปุ่นที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ยางพารา ไทโอดทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน ไม้สดแช่เย็นแช่แข็ง อาหารทะเลกระป๋อง เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ เสื้อผ้าสำเร็จรูป แผงวงจรไฟฟ้า ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ปลานมิกสดแช่เย็นแช่แข็ง น้ำตาลทราย อาหารสัตว์เลี้ยง และอัญมณีและเครื่องประดับ (เรียงตามลำดับมูลค่าการส่งออกปีพ.ศ.2541) ในขณะเดียวกันในปี พ.ศ.2541 ญี่ปุ่นนำเข้าจากไทยมากเป็นอันดับที่ 10 โดยมีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 2.91 (ตารางที่ 3.3) สินค้าส่งออกที่สามารถครองตลาดในญี่ปุ่นได้เป็นอันดับ 1 คือ ยางธรรมชาติ อาหารทะเลแปรรูป และ น้ำตาล ส่วนสินค้าที่ไทยมีส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับ 2 คือ ไม้สดแช่เย็น แช่อาหารสัตว์ เนื้อปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง และ ที่นั่งและส่วนประกอบ

สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่งออกไปญี่ปุ่นที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้น และส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น ได้แก่ อาหารทะเลแปรรูป ไก่สดแช่เย็น น้ำตาล อาหารสัตว์ แผงวงจรไฟฟ้า และ ไดโอดทรานซิสเตอร์

สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่งออกไปญี่ปุ่นที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้น แต่ส่วนแบ่งตลาดลดลง ได้แก่ เครื่องรับโทรทัศน์และส่วนประกอบ และ เนื้อสัตว์ปรุงแต่ง

สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่งออกไปญี่ปุ่นที่มีมูลค่าลดลง แต่มีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น ได้แก่ ยางธรรมชาติ หอย ปลาหมึกสดแช่เย็น และ เนื้อปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง

สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่งออกไปญี่ปุ่นที่มีมูลค่าลดลง และมีส่วนแบ่งตลาดลดลง ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ กุ้ง ปลาสดแช่เย็น เครื่องรับโทรทัศน์ และ ที่นั่งและชิ้นส่วนประกอบ

ตารางที่ 3.1 ประเทศคู่ค้าที่สำคัญของญี่ปุ่น ปีพ.ศ.2537-2541

หน่วย : พันล้านบาท

มูลค่าการค้า	2537	2538	2539	2540	2541
รวมทั้งสิ้น	68,602	73,080	82,724	91,894	87,299
1.สหรัฐอเมริกา	18,460	18,409	20,808	23,318	24,248
2.สหภาพยุโรป	10,230	11,180	12,210	13,368	14,419
3.อาเซียน	10,268	11,847	13,703	14,520	11,276
- ไทย	2,340	2,800	3,099	2,921	2,290
4.อื่นๆ	29,644	31,644	36,003	40,688	37,356
สัดส่วน	2537	2538	2539	2540	2541
รวมทั้งสิ้น	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
1.สหรัฐอเมริกา	26.91	25.19	25.15	25.37	27.78
2.สหภาพยุโรป	14.91	15.30	14.76	14.55	16.52
3.อาเซียน	14.97	16.21	16.56	15.60	12.92
- ไทย	3.41	3.83	3.75	3.18	2.62
4.อื่นๆ	43.21	43.30	43.52	44.28	42.79

แหล่งข้อมูล : ศูนย์สถิติการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 3.2 สินค้าส่งออกที่สำคัญ 15 อันดับแรกจากไทยไปญี่ปุ่น

มูลค่า : ล้านบาท

อัตราการขยายตัว : ร้อยละ

สัดส่วน : ร้อยละ

สินค้า	2538	2539	2540	2541	2538	2539	2540	2541	2538	2539	2540	2541
1.เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	10,906.2	16,138.2	20,466.4	25,900.7	49.6	48.0	26.8	26.6	4.6	6.6	7.6	8.4
2.ยางพารา	20,646.3	18,339.1	18,003.6	15,711.5	60.5	-11.2	-1.8	-12.7	8.7	7.7	6.6	5.1
3.ไดโอด ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ	3,522.2	7,403.0	9,852.3	14,745.9	56.2	110.2	33.1	49.7	1.5	3.1	3.6	4.8
4.กึ่งสเตรนจ์เยน แร่แข็ง	18,594.6	12,514.0	12,277.1	12,723.7	2.1	-32.7	-1.9	3.6	7.9	5.3	4.5	4.1
5.เฟอริไมเจอร์และชิ้นส่วน	9,286.1	9,461.3	11,096.2	10,599.0	6.2	1.9	17.3	-4.5	3.9	4.0	4.1	3.4
6.ไก่สเตรนจ์เยน แร่แข็ง	7,574.5	6,740.4	6,554.8	10,154.9	0.0	-11.0	-2.8	54.9	3.2	2.8	2.4	3.3
7.อาหารทะเลกระป๋อง	5,228.9	5,559.3	7,588.4	9,698.0	62.4	6.3	36.5	27.8	2.2	2.3	2.8	3.1
8.เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	8,509.0	7,985.9	9,359.9	9,220.9	31.6	-6.1	17.2	-1.5	3.6	3.4	3.5	3.0
9.เสื้อผ้าสำเร็จรูป	9,269.7	9,438.0	9,329.3	8,857.0	9.3	1.8	-1.2	-5.1	3.9	4.0	3.4	2.9
10.แผงวงจรไฟฟ้า	8,321.1	6,210.4	6,995.9	8,522.5	66.3	-25.4	12.6	21.8	3.5	2.6	2.6	2.8
11.ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,177.7	1,619.2	3,693.8	7,057.6	56.2	37.5	128.1	91.1	0.5	0.7	1.4	2.3
12.ปลาหมึกสดแช่เย็น แช่แข็ง	5,399.2	4,953.6	5,981.5	6,964.9	6.5	-8.3	20.8	16.4	2.3	2.1	2.2	2.3
13.น้ำตาลทราย	4,027.7	5,064.1	4,937.3	6,172.2	-6.1	25.7	-2.5	25.0	1.7	2.1	1.8	2.0
14.อาหารสัตว์เลี้ยง	3,745.0	4,162.0	5,195.5	5,732.9	23.8	11.1	24.8	10.3	1.6	1.8	1.9	1.9
15.อัญมณีและเครื่องประดับ	8,992.5	8,271.1	6,054.7	5,348.9	6.2	-8.0	-26.8	-11.7	3.8	3.5	2.2	1.7
รวมสินค้า 15 รายการ	125,200.7	123,859.8	137,386.8	157,410.7	23.1	-1.1	10.9	14.6	53.0	52.1	50.7	51.0
สินค้าอื่นๆ	110,898.7	113,664.1	133,382.7	151,057.5	19.8	2.5	17.3	13.3	47.0	47.9	49.3	49.0
มูลค่าส่งออกรวม	236,099.4	237,523.9	270,769.5	308,468.2	21.5	0.6	14.0	13.9	100.0	100.0	100.0	100.0

แหล่งข้อมูล : ศูนย์สถิติการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

ตารางที่ 3.3 ส่วนแบ่งตลาดสินค้าสำคัญของไทยในญี่ปุ่น ปีพ.ศ.2537-2541

สินค้า	นำเข้ารวมของญี่ปุ่น : ล้านเยน					นำเข้าจากไทย : ล้านเยน					ส่วนแบ่งตลาดของไทย : ร้อยละ				
	2537	2538	2539	2540	2541	2537	2538	2539	2540	2541	2537	2538	2539	2540	2541
1.เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	559,755	978,962	1,349,800	1,448,829	1,283,329	6,600	58,532	96,978	108,495	93,283	1.2	6.0	7.2	7.5	7.3
2.ยางธรรมชาติ	68,198	102,881	115,757	107,597	77,299	51,423	79,050	81,635	74,972	57,128	75.4	76.8	70.5	69.7	73.9
3.กุ้ง ปูสดแช่เย็น	499,566	498,051	503,395	504,946	462,950	70,421	69,250	50,849	42,480	33,523	14.1	13.9	10.1	8.4	7.2
4.อาหารทะเลแปรรูป	65,663	75,274	87,240	93,839	89,140	16,172	21,928	27,168	30,261	32,552	24.6	29.1	31.1	32.3	36.5
5.ไก่สดแช่เย็น	102,105	123,933	141,608	124,539	125,826	31,867	31,047	29,556	25,540	32,334	31.2	25.1	20.9	20.5	25.7
6.เครื่องรับโทรทัศน์	103,099	130,558	161,500	157,488	147,381	17,668	26,603	30,956	32,555	25,669	17.1	20.4	19.2	20.7	17.4
7.น้ำตาล	50,471	57,967	58,481	62,149	54,106	21,401	19,077	25,230	23,331	24,660	42.4	32.9	43.1	37.5	45.6
8.นอข ปลาน้ำจืดแช่เย็น	193,276	193,159	224,126	202,473	189,812	22,986	22,318	22,084	23,557	22,379	11.9	11.6	9.9	11.6	11.8
9.อาหารสัตว์	51,984	61,492	73,925	85,506	88,746	12,012	14,008	18,194	20,236	21,031	23.1	22.8	24.6	23.7	23.7
10.เนื้อปลาสดแช่เย็น แช่แข็ง	117,323	135,789	142,808	182,068	133,573	16,302	18,176	18,654	24,006	19,693	13.9	13.4	13.1	13.2	14.7
11.เครื่องรับโทรทัศน์และส่วนประกอบ	112,758	160,935	286,197	318,244	394,322	4,801	8,517	13,490	16,643	19,239	4.3	5.3	4.7	5.2	4.9
12.แผงวงจรไฟฟ้า	623,596	1,021,466	1,280,214	1,344,255	1,211,741	5,792	7,248	9,705	17,340	19,111	0.9	0.7	0.8	1.3	1.6
13.เนื้อสัตว์ปรุงแต่ง	34,852	44,955	64,702	66,639	72,132	9,682	11,502	15,603	17,941	18,541	27.8	25.8	24.1	26.9	25.7
14.ไดโอดทรานซิสเตอร์	77,256	90,364	111,530	142,551	133,020	8,183	11,529	12,794	17,425	18,182	10.6	12.8	11.5	12.2	13.7
15.ที่นั่งและส่วนประกอบ	97,099	100,597	126,933	139,930	130,958	19,094	17,856	19,162	19,916	16,751	19.7	17.8	15.1	14.2	12.8
รวมสินค้า 15 รายการ	2,756,983	3,776,383	4,728,216	4,981,053	4,594,334	314,404	416,641	472,058	494,698	454,076	11.4	11.0	10.0	9.9	9.9
สินค้าอื่นๆ	25,347,344	27,772,347	33,265,204	35,975,127	32,069,306	523,594	533,307	639,096	662,623	614,100	2.1	1.9	1.9	1.8	1.9
มูลค่านำเข้ารวม	28,104,327	31,548,730	37,993,420	40,956,180	36,653,640	837,998	949,948	1,111,154	1,157,321	1,068,176	3.0	3.0	2.9	2.8	2.9

แหล่งข้อมูล : ศูนย์สถิติการพาณิชย์ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์

3.2 เส้นทางการเดินทางเรือและขบวนเรือของโลก

ในส่วนนี้จะนำเสนอใน 2 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนแรก ได้แก่ ส่วนของเส้นทางเดินทางเรือของโลก และส่วนที่สอง ได้แก่ ส่วนของขบวนเรือทั่วโลก

3.2.1 เส้นทางเดินทางเรือของโลก

เส้นทางเดินทางเรือทางทะเลของโลกมี 8 เส้นทางหลักๆ ด้วยกัน คือ

1. เส้นทาง North Atlantic ได้แก่ ยุโรป-อเมริกาเหนือด้านตะวันออก
2. เส้นทาง North Pacific ได้แก่ เอเชีย-อเมริกาเหนือด้านตะวันตก
3. เส้นทาง South Africa ได้แก่ อเมริกาตะวันออก ยุโรปตะวันออก-ทวีปอาฟริกาตอนใต้และตะวันตก
4. เส้นทาง South Pacific ได้แก่ ทวีปยุโรป-อเมริกา-ทวีปออสเตรเลีย
5. เส้นทาง South America ได้แก่ ทวีปยุโรป-อเมริกาใต้
6. เส้นทาง Panama Canal ได้แก่ นิวยอร์ก-ซานฟรานซิสโก-โยโกฮามา
7. เส้นทาง Suez Canal ได้แก่ ทวีปเอเชีย-ทวีปยุโรป-อเมริกา
8. เส้นทาง Caribbean Sea ได้แก่ บริเวณอ่าวเม็กซิโก-หมู่เกาะในทะเลแคริบเบียน

สำหรับการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ในปัจจุบันจะมีเส้นทางที่สำคัญอยู่ 6 เส้นทางหลักๆ¹ ด้วยกัน คือ

1. เส้นทาง Far East /North America เป็นเส้นทางที่สำคัญเส้นทางหนึ่งของไทยและสามารถทำเงินให้กับบริษัทเรือใหญ่ๆ ได้เป็นอย่างดี
2. เส้นทาง Far East / Europe & Mediterranean
3. เส้นทาง Far East / Australia-New Zealand เส้นทางนี้ไม่ค่อยมีการแข่งขันกันมากเนื่องจากประชากรไม่หนาแน่น และมีการเคลื่อนไหวของสินค้าไม่ค่อยมาก
4. เส้นทาง Far East / Middle East

¹ เรืองเดียวกัน, หน้า 32

5. เส้นทาง North America / Europe เป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างทวีปอเมริกาเหนือและทวีปยุโรป จึงไม่มีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยแต่เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีระดับการแข่งขันที่สูงมาก

6. Inter - Asian Countries เส้นทางนี้มีความสำคัญกับประเทศไทยมากที่สุดและสามารถสร้างผลประโยชน์ให้กับธุรกิจพาณิชย์ของไทยได้มากที่สุดเช่นกัน

เส้นทาง Inter-Asian Countries นับว่ามีความเกี่ยวข้องกับไทยมากที่สุด เพราะว่าจะรวมไปถึงฮ่องกง สาธารณรัฐประชาชนจีน และ ญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่บริษัทเรือของไทยสามารถจะแข่งขันเพื่อแย่งส่วนแบ่งการขนส่งกับบริษัทเรือต่างชาติได้เป็นอย่างดี เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเรือระยะสั้นและมีการหมุนเวียนสินค้าค่อนข้างเร็ว อย่างไรก็ตาม เราสามารถสรุปเส้นทางหลักๆ ที่มีความเกี่ยวข้องและสำคัญกับประเทศไทยได้ 5 เส้นทาง ดังนี้

1. เส้นทางไทย - ญี่ปุ่น
2. เส้นทางไทย - ยุโรป
3. เส้นทางไทย - ภาคตะวันออกกลาง
4. เส้นทางไทย - ออสเตรเลีย
5. เส้นทางไทย - สหรัฐอเมริกา

3.2.2 ชมรมเรือทั่วโลก

ในแต่ละเส้นทางเดินเรือจะมีการรวมตัวจัดตั้งชมรมเรือ (Shipping Conference) โดยการรวมตัวจะมีทั้งการรวมตัวแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อที่จะกำหนดหลักการปฏิบัติอย่างเดียวกัน ทั้งในส่วนของกำหนดยัตราค่าระวาง ค่าธรรมเนียมพิเศษ การกำหนดเงินส่วนลด และการวางเงื่อนไขอื่นๆ ทั้งนี้เพื่อรักษาอำนาจต่อรองของกลุ่มบริษัทเรือที่มีต่อกลุ่มผู้ส่งออก และเพื่อลดการแข่งขันการตัดราคาระหว่างบริษัทเรือด้วยกัน เราสามารถให้คำนิยามของชมรมเรือได้ ดังนี้

ชมรมเรือ (Conference)² คือ การรวมตัวของบริษัทเรือตั้งแต่ 2 บริษัทขึ้นไป ซึ่งให้บริการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางเดียวกันหรือระหว่างท่าเรือกลุ่มเดียวกัน จุดประสงค์ของการรวมตัวเพื่อลดการแข่งขันทันเองภายในหมู่บริษัทที่อยู่ในชมรม และร่วมกันต่อสู้แข่งขันกับบริษัทเรื่อนอกชมรม วิธีการที่ชมรมนำมาปฏิบัติในการลดการแข่งขันทันเองในกลุ่มบริษัทสมาชิกมีหลายวิธีด้วยกัน แต่วิธีการที่รู้จักกันทั่วไปได้แก่

- การกำหนดอัตราค่าระวางการขนส่งให้เป็นอัตราเดียวกัน กำหนดวิธีการคำนวณค่าระวาง และ ค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge) ต่างๆ ให้เหมือนกัน เพื่อป้องกันการแข่งขันทัดราคาค่าระวางกันเอง
- การกำหนดอัตราค่านายหน้าของบริษัทสมาชิกจ่ายให้แก่บริษัทนายหน้าหาสินค้าให้เป็นอัตราเดียวกัน และกำหนดลักษณะและวงเงินข้อยกเว้นเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อสินค้าให้ผู้ส่งสินค้าปฏิบัติเหมือนกัน
- การจัดสรรจำนวนเที่ยวเรือให้เรือของบริษัทสมาชิกแต่ละบริษัทเดินเรือ รวมทั้งการจัดสรรท่าเรือต่างๆ ที่จะให้เรือของแต่ละบริษัทแวะรับส่งสินค้าได้
- การจัดสรรระบบการรวมสินค้าและรายได้ (Cargo and Revenue Pool) โดยที่ Cargo Pool จะมีการตกลงแบ่งปริมาณสินค้าให้แก่บริษัทขนส่ง และมีระบบการชดเชยกรณีที่มีการขนส่งมากน้อยกว่าที่ตกลงกันได้ สำหรับ Revenue Pool จะคำนวณจากค่าระวางรวมแล้วแบ่งสรรตามสัดส่วนที่ได้ตกลงไว้

ซึ่งการรวมตัวของชมรมเรือจะมี 2 ลักษณะด้วยกัน คือ การรวมตัวอย่างเป็นทางการ (Formal Agreement) และการรวมตัวอย่างไม่เป็นทางการ (Informal Agreement) โดยที่ชมรมเรือแบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ ชมรมเรือปิด (Closed Conference) ชมรมเรือเปิด (Open Conference) และ กลุ่มข้อตกลงค่าระวาง (Rate Agreement) ซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

² เรืองเดียวกัน , หน้า 32.

3.2.2.1 **ชมรมเรือปิด (Closed Conference)** เป็นลักษณะส่วนใหญ่ของชมรมเรือทั่วโลก เป็นการรวมกลุ่มของเจ้าของบริษัทเรือ โดยจะมีเงื่อนไขการรับสมัครเข้าที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกเดิมก่อน สาเหตุที่ต้องกำหนดเงื่อนไขการรับสมัครใหม่เนื่องจากทางชมรมจะต้องกำหนดอัตราค่าระวางเรือร่วมกัน และต้องจัดสรรโควต้าส่วนแบ่งการขนส่งของสมาชิกแต่ละรายในอัตราที่ตายตัว การรวมตัวในลักษณะนี้จะไม่มีความหมายมารองรับจะเป็นแค่การตั้งกฎเกณฑ์ภายในกลุ่ม วิธีการบริหารงานจะใช้วิธีการเลือกเลขานุการชมรมเพื่อจะทำหน้าที่ประสานงานจัดการประชุมแต่ละครั้ง รวมทั้งการเตรียมเอกสารการประชุมต่างๆ สถานที่จัดประชุมจะใช้สำนักงานของสมาชิกภายในกลุ่ม ชมรมเรือปิดที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศของไทยมีจำนวน 7 ชมรม แยกเป็นชมรมเรือขาออก 3 ชมรม และ ชมรมเรือขาเข้า 4 ชมรม ดังต่อไปนี้

1.) **ชมรมเรือขาออก** ประกอบด้วย 3 ชมรมเรือ ดังนี้

- ชมรมเรือ Thailand/Europe Conference ให้บริการจากท่าเรือในประเทศไทย ทางด้านฝั่งอ่าวไทยไปยังท่าเรือในยุโรป ทะเลดำ ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โมร็อกโค อ่าวเอเดน ทะเลแดง และคลองสุเอซ ปัจจุบันมีสมาชิก 6 สายการเดินเรือ คือ Hapag-Lloyd , Maersk Line , MISC , Mitsui O.S.K Line , NYK และ P&Q Container Line ปัจจุบันมีสำนักงานบริหารอยู่ที่ประเทศเนเธอร์แลนด์

- ชมรมเรือ Thailand/Japan Freight Conference เดินเรือจากท่าเรือในประเทศไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น มีสมาชิก 11 สายการเดินเรือ คือ Jutha Maritime , Kansai Steamship , K'Line , Maersk Line , Mitsui O.S.K Line , NYK , Norwegian Asia Line , Siam Paetra International , Thai Maritime Navigation , Thai Mercantile Marine และ Unithai Line

- ชมรมเรือ Far Eastern Freight Conference (Westbound) บริการเดินเรือจากประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไปยังทวีปยุโรป ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน โมร็อกโค มีสำนักเลขานุการอยู่ที่กรุงลอนดอน ปัจจุบันมีสมาชิก 10 สายการเดินเรือ คือ APL , CGM Orient S.A. , CMA , Maersk Line , MISC , NOL , NYK , OOCL , P&Q Container Line และ Yang Mine Line

2.) ขมรมเรือขาเข้า

- ขมรมเรือ Japan/Thailand Freight Conference ให้บริการเดินเรือจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย โดยได้แต่งตั้งบริษัท John Swire & Sons (Japan) ทำหน้าที่เลขานุการขมรม ปัจจุบันมีสมาชิก 12 สายการเดินเรือ คือ ICNAL Shipping , Jutha Maritime , Kansai Steamship , K'Line , Mitsui O.S.K Line , Maersk Line , NYK. , P&Q Container , Siam Paetra International , Thai Maritime Navigation , Thai Mercantile Marine และ Unithai Line

- ขมรมเรือ Conference des Charentes ให้บริการจาก La Rochelle Pallice , Tonnay-Charent หรือ Bordeaux ไปยังกลุ่มประเทศเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีสำนักงานเลขานุการอยู่ที่กรุงลอนดอน ประกอบด้วยสมาชิก 11 สายการเดินเรือ คือ Compagnie Maritime , Hapag-Lloyd , K-Line , Maersk Line , MISC , Mitsui O.S.K Line , Nedlloyd Lines , NYK. , The East Asiatic , OOCL และ P&Q Container Ltd.

- ขมรมเรือ MEDFEC (Mediterranean Far East Conference) ให้บริการในเส้นทางจากประเทศอิตาลี ฝรั่งเศส สเปน และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ไปยังประเทศมาตุ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกไกล มีสำนักงานเลขานุการอยู่ที่ประเทศอิตาลี ประกอบด้วยสมาชิก 9 สายการเดินเรือ คือ Compagnie .General Maritime , Compagnie Maritime Daffretement , Maersk Line , Mitsui O.S.K Line , Nedlloyd Lines , NYK. , P&Q Container ,Ltd. และ Yang Ming Line.

- ขมรมเรือ Far Eastern Freight Conference (Eastbound) : FEFC ให้บริการเดินเรือจากประเทศนอร์เวย์ สวีเดน ฟินแลนด์ เดนมาร์ก ไอร์แลนด์ เยอรมัน โปรแลนด์ เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม ฝรั่งเศส (ฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก) ไปยังประเทศมาตุ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกไกล มีสำนักงานเลขานุการอยู่ที่กรุงลอนดอน มีสมาชิก 11 สายการเดินเรือ คือ Hapag-Lloyd , K-Line , Maersk Line , MISC , Mitsui O.S.K Line , Nedlloyd Lines , NOL , NYK. , OOCL , P&Q Container ,Ltd. และ Yang Ming Line

3.2.2.2 **ชมรมเรือเปิด (Open Conference)** เป็นการรวมกลุ่มของบริษัทเดินเรือโดย จะไม่มีการกีดกันการรับสมาชิกเข้า และไม่มีการควบคุมโควตาในการขนส่ง แต่สมาชิกจะต้อง ปฏิบัติตามข้อตกลงอย่างเคร่งครัด ชมรมเรือเปิดจะนิยมมากในแถบอเมริกา ทั้งนี้เนื่องจาก ประเทศอเมริกามีกฎหมายป้องกันการผูกขาด (Anti-Trust Law) ซึ่งจะสนับสนุนให้มีการแข่งขันกันมากที่สุด สำหรับชมรมเรือที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ คือ

- **ชมรมเรือ ANERA (Asia North-America Eastbound Rate Agreement)** เป็นชมรมที่ให้บริการขาออกจากอเมริกาในเส้นทางสายตะวันออก มีสำนักเลขานุการอยู่ที่ประเทศฮ่องกง ปัจจุบันมีสมาชิก 9 สายการเดินเรือ ได้แก่ APL , Hapag-Lloyd , K'Line , Mitsui O.S.K. line . Maersk Line , NOL , NYK , OOCL และ Sea-Land Services

- **ชมรมเรือ TWRA (Trans Pacific Westbound Rate Agreement)** จะให้บริการในเส้นทางขาออกจากอเมริกาเช่นกัน แต่จะเดินเรือในเส้นทางสายตะวันตก มีสำนักเลขานุการที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันมีสมาชิก 10 สายการเดินเรือ คือ APL , Hapag-Lloyd , K'Line , Mitsui O.S.K. line , Maersk Line , NOL , NYK , OOCL , Nedlloyd Line และ Sea-Land Services

- **ชมรมเรือ Canada Westbound Rate Agreement** ให้บริการจากประเทศแคนาดาไปยังประเทศญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ไซบีเรีย จีน ฮ่องกง มาดากัสการ์ เวียดนาม กัมพูชา ไทย ลาว ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน และอินโดนีเซีย มีสำนักงานเลขานุการอยู่ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา มีสมาชิก 8 สายการเดินเรือ คือ APL , K'Line , Mitsui O.S.K. line , Maersk Line , NOL , NYK , OOCL และ Sea-Land Services

3.2.2.3 **กลุ่มข้อตกลงด้านการขนส่งทางทะเล (Discussion Agreement)** กลุ่มข้อตกลงในลักษณะนี้จะไม่มีการกีดกันหรือสงวนสิทธิ์ สมาชิกสามารถเข้าและออกได้ตลอดเวลา เป็นการรวมตัวของกลุ่มบริษัทเรืออย่างหลวมๆ เท่านั้น มักใช้กับการเดินเรือในระยะใกล้ กลุ่มข้อตกลงที่มีสมาชิกมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียปัจจุบัน ได้แก่ Intra-Asia Discussion Agreement มีสมาชิกทั้งหมด 42 สายการเดินเรือจากประเทศต่างๆ ทั่วโลก

3.3 กองเรือไทยและกองเรือต่างชาติ

3.3.1 ขนาดกองเรือทั่วโลก

กองเรือไทยมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 29 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือทั่วโลก ตารางที่ 3.4 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2539 กองเรือพาณิชย์โลกมีเรือทั้งสิ้นจำนวน 28,754 ลำ ระบายบรรทุกรวม 680,044,448 dwt.* ในที่นี้กองเรือพาณิชย์ของ 35 ประเทศดังแสดงในตาราง มีขนาดระบายบรรทุกสูงถึงร้อยละ 93.48 ของระบายบรรทุกทั้งหมดทั่วโลก โดยประเทศที่มีขนาดกองเรือพาณิชย์ใหญ่เป็นอันดับหนึ่งของโลก คือ ประเทศกรีซ มีกองเรือพาณิชย์จำนวน 2,915 ลำ ระบายบรรทุกรวม 118,399,670 dwt. คิดเป็นร้อยละ 17.41 ของระบายบรรทุกทั้งหมดทั่วโลก รองลงมาได้แก่ กองเรือพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่น มีกองเรือจำนวน 2,751 ลำ ระบายบรรทุกรวม 87,288,201 dwt. คิดเป็นร้อยละ 12.84 ของกองเรือทั่วโลก

สำหรับประเทศไทย ขนาดกองเรือพาณิชย์อยู่ในอันดับที่ 29 ของโลก มีกองเรือจำนวน 290 ลำ ระบายบรรทุกรวม 4,043,014 dwt. คิดเป็นร้อยละ 0.59 ของกองเรือทั่วโลก แยกเป็นเรือที่ถือสัญชาติเรือไทยจำนวน 233 ลำ ระบายบรรทุกรวม 2,505,101 dwt. สัญชาติเรืออื่นๆ 57 ลำ ระบายบรรทุกรวม 1,537,913 dwt.

3.3.2 ขนาดกองเรือที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

ในขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบตามสัญชาติเรือ แยกเป็น เรือไทย และ เรือต่างชาติเฉพาะที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย (ตารางที่ 3.5) พบว่า ตลอดระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2537-2540) กองเรือไทยมีขนาดกองเรือที่ใหญ่ขึ้น โดยในปีพ.ศ.2541 กองเรือไทยมีเรือทั้งหมดจำนวน 250 ลำ เพิ่มขึ้นเป็น 318 ลำ ในปีพ.ศ.2541 คิดเป็นอัตราการ

* dwt. (Deadweight Tonnage) หรือ ระบายบรรทุก เป็นหน่วยวัดน้ำหนักของสินค้าและเรือเพลิงที่เรือสามารถจะบรรทุกได้ โดยที่ 1 dwt. จะเท่ากับ 2,240 ปอนด์ โดยประมาณ

ขยายตัวร้อยละ 27.20 ในขณะที่เดียวกัน ขนาดระวางบรรทุกของกองเรือไทยก็เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 72.53 จาก 1,477,670 dwt. ในปีพ.ศ.2537 มาเป็น 2,549,385 dwt. ในปีพ.ศ.2540

สำหรับกองเรือต่างชาติโดยรวม ในช่วงระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2537-2540) ก็มีการขยายเช่นเดียวกัน จากจำนวน 2,907 ลำ ในปีพ.ศ.2537 มาเป็น 3,154 ลำ ในปีพ.ศ.2541 อัตราการขยายตัวร้อยละ 8.50 และเมื่อพิจารณาด้านขนาดระวางบรรทุก มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 31.03 จาก 56,226,297 dwt. ในปีพ.ศ.2537 มาเป็น 73,673,097 dwt. ในปีพ.ศ.2540

เมื่อพิจารณาแยกตามประเภทเรือ สามารถแบ่งประเภทเรือออกได้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ เรือสินค้าเหลว เรือสินค้าเทกอง เรือคอนเทนเนอร์ เรือกึ่งคอนเทนเนอร์ เรือโร-โร เรือคอนเวนชันนอลและเรือประเภทอื่นๆ (ตารางที่ 3.5) พบว่า ทั้งกองเรือไทย และ กองเรือต่างชาติ ต่างก็มีเรือคอนเวนชันนอลมากเป็นอันดับ 1 รองลงมา ได้แก่ เรือสินค้าเทกอง และกองเรือต่างชาติมีเรือสินค้าเหลวมากเป็นอันดับ 2 ในขณะที่อันดับ 3 ของกองเรือไทย ได้แก่ เรือสินค้าเหลว และ กองเรือต่างชาติ ได้แก่ เรือสินค้าเทกอง

3.3.3 ขนาดระวางบรรทุกของเรือที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

เมื่อพิจารณาในด้านของขนาดระวางบรรทุกระหว่างกองเรือไทย และ กองเรือต่างชาติ (ตารางที่ 3.6) พบว่า มีความแตกต่างของขนาดระวางบรรทุกอย่างชัดเจน ตลอดระยะเวลา 4 ปี (พ.ศ.2537-2540) กองเรือไทยมีเรือที่มีขนาดระวางบรรทุก 500-4999 dwt. มากที่สุด ในขณะที่กองเรือต่างชาติมีเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกตั้งแต่ 20,000 dwt. ขึ้นไปมากที่สุด โดยในปี พ.ศ.2537 กองเรือไทยมีเรือขนาดระวางบรรทุก 500-4999 dwt. จำนวน 95 ลำ คิดเป็นร้อยละ 38.00 ของกองเรือไทยทั้งหมด และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 146 ลำ ในปีพ.ศ.2540 คิดเป็นร้อยละ 45.91 ส่วนกองเรือต่างชาติ มีเรือขนาดระวางบรรทุกตั้งแต่ 20,000 dwt. ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 27.42 ในปีพ.ศ.2537 และร้อยละ 34.02 ในปีพ.ศ.2540

ความแตกต่างของขนาดระวางบรรทุกระหว่างกองเรือไทยและกองเรือต่างชาติ สาเหตุที่สำคัญที่สุด คือ เงินลงทุนเพื่อจัดซื้อเรือใหม่ โดยเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกสูงมากๆ ก็จะมีราคาที่สูงมากเช่นกัน ซึ่งโดยปกติ กลุ่มผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ไม่

สามารถจัดหาเงินลงทุนเพื่อซื้อเรือใหม่ได้เพียงพอ ในส่วนนี้ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจะต้องช่วยเหลือกลุ่มผู้ประกอบการ โดยการจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อจัดซื้อเรือใหม่ ทั้งนี้ เพื่อให้กองเรือพาณิชย์ไทยสามารถพัฒนากองเรือให้มีศักยภาพที่ทัดเทียมกับกองเรือต่างชาติได้ในอนาคต

3.3.4 อายุของเรือที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

ตารางที่ 3.7 พบว่า ระหว่างปีพ.ศ.2537-2539 ทั้งกองเรือไทยและกองเรือต่างชาติมีอายุเรืออยู่ระหว่าง 15-19 ปี มากที่สุด และในปีพ.ศ.2540 อายุของเรือไทยและเรือต่างชาติจะเพิ่มมากขึ้นมาอยู่ระหว่าง 20-24 ปี แต่ถ้าพิจารณาอายุเรือที่มีจำนวนมากเป็นอันดับสองแล้ว จะมีความแตกต่างกันระหว่างเรือไทยและเรือต่างชาติ คือ เรือไทยจะมีอายุมากขึ้น คือ 25 ปีขึ้นไป และในทางตรงกันข้ามกับเรือต่างชาติที่จะมีอายุเรือลดลงมาอยู่ระหว่าง 10-14 ปี ฉะนั้น โดยส่วนมากแล้วเรือไทยจะมีอายุเรือโดยเฉลี่ยมากกว่าเรือต่างชาติ

3.3.5 ลักษณะการให้บริการของเรือที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

โดยทั่วไป ลักษณะการให้บริการสามารถแบ่งได้เป็น 4 ลักษณะด้วยกัน คือ เรือประจำเส้นทางที่เข้าร่วมชมรมเรือ เรือประจำเส้นทางที่ไม่เข้าร่วมชมรมเรือ เรือจร และเรือที่ให้บริการในลักษณะอื่นๆ (ตารางที่ 3.8) ตลอดช่วงระยะเวลา 4 ปี (พ.ศ.2537-2540) ทั้งเรือไทยและเรือต่างชาติโดยส่วนมากจะให้บริการรับขนส่งสินค้าในลักษณะของเรือจร (Tramp Service) มากเป็นอันดับ 1 โดยอันดับ 2 ของเรือไทย พบว่า ในปีพ.ศ.2537-2538 จะให้บริการในลักษณะเรือประจำเส้นทาง (Liner Service) แต่ไม่เข้าร่วมชมรมเรือ และจะเปลี่ยนแปลงลักษณะการให้บริการมาเป็นการให้บริการในลักษณะอื่นๆ นอกเหนือจาก 3 ลักษณะข้างต้น ส่วนเรือต่างชาติ จะให้บริการในลักษณะของเรือที่วิ่งประจำเส้นทาง (Liner Service) แต่ไม่เข้าร่วมชมรมเรือมากเป็นอันดับ 2 ตลอดช่วงระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา

3.3.6 จำนวนคนประจำเรือที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

การแบ่งแยกกองเรือไทยและกองเรือต่างชาติตามขนาดของคนประจำบนเรือ ซึ่งในที่นี้จะรวมถึงนายเรือด้วย (ตารางที่ 3.9) พบว่า ทั้งเรือไทยและเรือต่างชาติจะมีจำนวนคนประจำเรืออยู่ระหว่าง 20-29 คนมากที่สุด ในขณะที่รองลงมาจะมีจำนวนคนประจำเรืออยู่ระหว่าง 10-19 คน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.4 ขนาดของเรือ 35 ประเทศที่มีความสำคัญของโลก (ณ 31 ธันวาคม 2539)

Country	Number of Vessels			Deadweight Tonnage				
	National Flag	Foreign Flag	Total	National Flag	Foreign Flag	Total	Foreign flag as percentage of	Total as percentage of
Greece	912	2,003	2,915	48,444,947	71,954,723	118,399,670	60.77	17.41
Japan	922	1,829	2,751	22,116,501	65,171,700	87,288,201	74.66	12.84
United State	482	732	1,214	13,134,699	35,994,699	49,129,398	73.27	7.22
Norway	836	568	1,404	28,127,282	20,781,990	48,909,272	42.49	7.19
China	1,594	378	1,972	23,162,264	13,095,430	36,257,694	36.12	5.33
Hong Kong	104	503	607	5,401,167	28,079,400	33,480,567	83.87	4.92
Republic of Korea	501	303	804	10,263,709	12,869,037	23,122,746	55.66	3.40
United Kingdom	388	510	898	5,269,713	15,875,697	21,145,410	75.08	3.11
Germany	478	984	1,462	6,140,698	11,918,853	18,059,551	66.00	2.66
Russian Federation	2,595	239	2,834	12,231,767	5,113,685	17,345,372	29.46	2.55
Taiwan Province of China	179	254	433	7,577,719	7,534,148	15,111,867	49.88	2.22
Sweden	203	163	366	2,099,323	12,490,165	14,589,488	85.61	2.15
Singapore	402	252	654	8,876,995	5,544,741	14,421,736	38.46	2.12
Denmark	439	219	658	7,215,240	5,337,867	12,553,107	42.52	1.85
India	381	57	438	11,172,932	1,252,316	12,425,248	10.08	1.83
Italy	452	151	603	7,654,238	4,359,353	12,013,591	36.29	1.77
Saudi Arabia	69	58	127	1,076,603	9,749,334	10,827,937	90.04	1.59
Brazil	205	20	225	7,178,283	2,538,505	9,716,788	26.12	1.43
Turkey	420	23	443	8,997,546	107,859	9,105,405	1.18	1.34
France	178	105	283	4,313,260	3,446,166	7,759,426	44.41	1.14
Iran , Islamic Rep. of	147	6	153	6,133,908	206,264	6,340,192	3.25	0.93
Netherlands	483	199	662	3,597,792	2,196,115	5,793,907	37.90	0.85
Switzerland	14	191	205	616,880	4,549,769	5,166,649	88.03	0.76
Ukraine	577	64	641	3,587,740	1,261,689	4,849,429	26.02	0.71
Philippines	321	16	337	4,507,147	95,424	4,602,571	2.07	0.68
Romania	250	29	279	3,506,400	978,725	4,485,125	21.82	0.66
Belgium	30	140	170	146,155	4,106,155	4,253,310	96.52	0.63
Indonesia	463	86	549	3,060,844	1,154,412	4,215,256	27.39	0.62
Thailand	233	57	290	2,505,101	1,537,913	4,043,014	38.04	0.59
Malaysia	182	15	197	3,581,745	131,747	3,693,492	3.57	0.54
Spain	127	173	300	657,073	2,764,284	3,421,357	80.79	0.50
Finland	115	51	166	1,136,444	2,249,188	3,385,632	66.43	0.50
Croatia	68	106	174	696,043	2,591,991	3,288,034	78.83	0.48
Australia	68	29	97	2,807,519	479,388	3,286,907	14.58	0.48
Kuwait	33	6	39	2,863,725	351,028	3,214,753	10.92	0.47
Total (35 Countries)	14,831	10,519	25,350	277,836,422	357,888,680	635,704,102	56.29	93.48
Percentage	58.5	41.5	100	43.7	56.3	100		
World Total	17,274	11,480	28,754	303,417,789	376,626,859	680,044,448	55.38	100.00
Percentage	60.1	39.9	100	44.6	55.4	100		

แหล่งข้อมูล : Lloyd's Maritime Information Service Ltd.

ตารางที่ 3.5 กองเรือไทยและต่างชาติที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย จำแนกตามประเภทเรือ ปีท.ศ.2537-2540

สัญชาติเรือ/ประเภทเรือ	2537		2538		2539		2540	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
เรือไทย	250	1,477,670	261	2,319,876	281	2,302,738	318	2,549,385
เรือสินค้าเหลว	46	159,806	55	312,926	55	262,315	97	594,513
เรือสินค้าเทกอง	87	453,430	103	720,683	106	871,155	102	804,193
เรือคอนเทนเนอร์	12	121,068	12	135,868	12	165,993	12	120,302
เรือกึ่งคอนเทนเนอร์	12	149,157	13	167,956	10	130,166	8	114,134
เรือโร-โร	-	-	-	-	-	-	-	-
เรือคอนเวนชันนอล	56	579,458	74	963,928	67	850,241	73	904,691
เรืออื่นๆ	37	14,751	24	18,515	31	22,868	28	11,552
เรือต่างชาติ	2,907	56,226,297	3,288	64,268,761	3,333	75,931,994	3,154	73,673,097
เรือสินค้าเหลว	477	18,414,513	533	20,956,349	580	27,229,029	562	24,881,881
เรือสินค้าเทกอง	483	10,322,727	598	12,735,288	623	13,960,793	582	13,331,464
เรือคอนเทนเนอร์	144	2,015,545	182	2,150,436	185	3,192,708	239	4,959,070
เรือกึ่งคอนเทนเนอร์	107	1,504,216	104	1,486,860	109	1,863,014	141	3,753,850
เรือโร-โร	70	924,525	83	1,048,181	100	1,298,128	82	1,091,817
เรือคอนเวนชันนอล	1,253	22,304,950	1,427	24,720,717	1,440	27,696,870	1,236	24,907,019
เรืออื่นๆ	373	739,821	381	1,170,930	296	691,452	312	748,196
รวม	3,157	57,703,967	3,569	66,588,637	3,614	78,234,732	3,472	76,222,482

แหล่งข้อมูล : กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย : ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

(รายงาน Thailand Shipping Statistics 1994-1997)

ตารางที่ 3.6 กองเรือไทยและกองเรือต่างชาติที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามระวางบรรทุกปีพ.ศ.2537-2540

ประเภทเรือ (DWT)	2537		2538		2539		2540	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
เรือไทย	250	1,477,870	281	2,319,878	281	2,302,738	318	2,549,385
ต่ำกว่า 500	8	1,711	18	4,836	21	4,775	21	3,928
500-4,999	95	220,778	107	241,568	108	238,924	146	322,264
5,000-9,999	59	397,148	64	428,699	85	441,924	69	474,550
10,000-14,999	30	368,594	35	430,597	31	386,427	25	309,150
15,000-19,999	20	328,815	35	584,214	33	550,594	34	583,495
20,000 ขึ้นไป	7	180,824	22	629,964	23	682,094	23	875,997
ไม่ทราบระวาง	33	*	-	-	-	-	-	-
เรือต่างชาติ	2,907	56,226,297	3,288	64,288,761	3,333	75,931,994	3,154	73,873,097
ต่ำกว่า 500	64	13,908	123	25,903	101	21,073	118	23,364
500-4,999	466	1,252,852	538	1,408,867	499	1,322,106	509	1,380,118
5,000-9,999	705	5,142,963	821	5,929,780	777	5,615,308	874	4,921,580
10,000-14,999	381	4,581,878	429	5,449,422	413	5,281,182	358	4,549,603
15,000-19,999	382	8,430,730	454	7,701,807	441	7,452,577	422	7,185,482
20,000 ขึ้นไป	797	38,804,170	923	43,752,982	1,102	58,239,768	1,073	55,832,742
ไม่ทราบระวาง	130	*	-	-	-	-	-	-
รวม	3,157	57,703,967	3,569	66,588,637	3,614	78,234,732	3,472	76,222,482

หมายเหตุ: * หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล: กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย: ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์

(รายงาน Thailand Shipping Statistics 1994-1997)

ตารางที่ 3.7 กองเรือไทยและต่างชาติที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามอายุเรือ ปีพ.ศ.2537-2540

สัญชาติเรือ / อายุเรือ	2537		2538		2539		2540	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
เรือไทย	250	1,477,670	281	2,319,878	281	2,302,738	318	2,549,385
ต่ำกว่า 5 ปี	10	41,098	8	123,672	12	55,376	15	68,097
5 - 9 ปี	6	44,085	9	54,478	9	18,250	6	47,718
10 - 14 ปี	20	149,273	23	216,062	7	85,720	21	243,854
15 - 19 ปี	64	545,491	80	877,108	87	946,930	61	563,136
20 - 24 ปี	61	423,789	61	560,259	70	697,542	96	773,419
25 ปีขึ้นไป	63	272,427	76	433,540	74	426,281	76	731,360
ไม่ทราบอายุ	26	1,507	24	54,757	22	72,639	43	121,801
เรือต่างชาติ	2,907	56,226,297	3,288	64,268,761	3,333	75,931,994	3,154	73,673,097
ต่ำกว่า 5 ปี	311	5,669,614	349	8,798,743	395	9,475,779	470	9,972,189
5 - 9 ปี	371	6,672,992	365	6,747,436	375	7,810,727	382	8,879,246
10 - 14 ปี	667	11,871,081	768	14,117,952	727	14,390,355	596	12,350,829
15 - 19 ปี	792	18,498,752	834	16,353,987	756	14,678,105	659	12,070,880
20 - 24 ปี	491	11,132,520	590	15,027,818	644	20,368,518	678	24,589,481
25 ปีขึ้นไป	167	1,422,195	220	2,472,479	354	6,740,573	294	4,303,461
ไม่ทราบอายุ	108	959,143	162	2,750,546	82	2,269,939	73	1,507,011
รวม	3,157	57,703,967	3,569	66,588,637	3,614	78,234,732	3,472	76,222,482

แหล่งข้อมูล : กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย : ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าพาณิชย์

(รายงาน Thailand Shipping Statistics 1994-1997)

ตารางที่ 3.8 กองเรือไทยและต่างชาติที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย จำนวนตามลักษณะการให้บริการ ปีพ.ศ.2537-2540

สัญชาติเรือ / ลักษณะการให้บริการ	2537		2538		2539		2540	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
เรือไทย	250	1,477,670	281	2,319,876	281	2,302,738	318	2,549,385
เรือประจำเส้นทาง (รวม)	33	279,587	32	249,715	39	342,293	39	304,135
เรือประจำเส้นทาง (ไม่เป็นรวม)	69	522,742	70	669,137	53	569,798	46	494,798
เรือจร	96	601,310	138	1,326,432	132	1,198,630	119	1,109,058
อื่นๆ	52	74,031	41	74,592	57	192,017	114	641,394
เรือต่างชาติ	2,907	56,226,297	3,288	64,268,761	3,333	75,931,994	3,154	73,673,097
เรือประจำเส้นทาง (รวม)	116	1,999,766	148	2,022,286	124	1,859,384	154	2,948,883
เรือประจำเส้นทาง (ไม่เป็นรวม)	614	7,247,209	757	10,354,182	711	15,648,517	826	15,191,791
เรือจร	1,901	45,909,072	2,141	50,950,705	2,363	57,783,353	2,055	54,905,315
อื่นๆ	276	1,070,250	242	941,588	135	640,740	119	627,108
รวม	3,157	57,703,967	3,569	66,588,637	3,614	78,234,732	3,472	76,222,482

แหล่งข้อมูล : กรมเจ้าท่า

รวบรวมโดย : ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าหนานาชาติ

(รายงาน Thailand Shipping Statistics 1994-1997)

ตารางที่ 3.9 กองเรือไทยและต่างชาติที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย จำแนกตามขนาดคนประจำเรือ ปีพ.ศ. 2537-2540

สัญชาติเรือ / ขนาดคนประจำเรือ (รวมนายเรือ)	2537		2538		2539		2540	
	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ	DWT
เรือไทย	250	1,477,670	281	2,319,876	281	2,302,738	318	2,549,385
ต่ำกว่า 10 คน	19	2,065	18	17,590	21	18,280	30	16,413
10 - 19 คน	96	215,924	94	226,610	90	240,877	131	341,410
20 - 29 คน	120	1,133,057	150	1,807,052	141	1,650,698	136	1,578,289
30 - 39 คน	13	125,821	19	268,624	27	391,019	21	613,273
40 - 49 คน	1	*	-	-	2	1,864	-	-
50 คน ขึ้นไป	1	803	-	-	-	-	-	-
เรือต่างชาติ	2,907	56,226,297	3,288	64,268,761	3,333	75,931,994	3,154	73,673,097
ต่ำกว่า 10 คน	169	137,568	153	260,082	144	247,552	156	249,594
10 - 19 คน	697	4,316,863	795	5,053,773	767	5,297,829	819	6,345,143
20 - 29 คน	1,452	34,375,495	1,696	39,268,972	1,824	46,472,291	1,648	43,533,337
30 - 39 คน	510	15,814,292	552	17,352,764	513	21,748,079	458	20,183,980
40 - 49 คน	71	1,453,135	80	2,037,051	71	1,970,415	59	2,671,636
50 คน ขึ้นไป	8	128,944	12	296,119	14	195,828	14	689,407
รวม	3,157	57,703,967	3,569	66,588,637	3,614	78,234,732	3,472	76,222,482

หมายเหตุ: * หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล: กรมเจ้าท่า

3.4 เส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น

การให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น มีเรือสัญชาติต่างๆ ที่ให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก อาทิ เรือไทย เรือญี่ปุ่น เรือไต้หวัน เรือจีน และเรือสัญชาติอื่นๆ โดยที่ลักษณะการเดินเรือจะมีทั้งการให้บริการแบบเรือประจำเส้นทาง (Liner Service) และเรือจร (Tramp Service) เป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากการให้บริการในลักษณะเรือจรจะไม่ได้มีการเก็บบันทึกรวบรวมข้อมูลที่แน่นอน รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือค่อนข้างเร็ว นั่นคือ เส้นทางเดินเรือจะเป็นไปตามการกำหนดของผู้ว่าจ้างในแต่ละครั้ง จึงเป็นการยากที่จะสามารถเก็บข้อมูลได้ในความเป็นจริง

แนวโน้มการให้บริการขนส่งสินค้าของเรือไทยประจำเส้นทางไทย-ญี่ปุ่นมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จากการศึกษาถึงจำนวนเรือไทยประจำเส้นทางที่ให้บริการเส้นทางไทย-ญี่ปุ่น พบว่าจำนวนเรือไทยและระวางเรือไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตลอดช่วงระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา ดังตารางที่ 3.10 ในปีพ.ศ.2541 เรือไทยที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางมีจำนวนถึง 41 ลำเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2537 เกือบสองเท่า ในขณะที่เดียวกันระวางบรรทุกก็เพิ่มขึ้นจาก 2.73 แสนเดทเวทตัน ในปีพ.ศ.2537 มาเป็น 7.95 แสนเดทเวทตันในปีพ.ศ.2541 อัตราการเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 191.21

3.4.1 อัตราค่าระวาง (Freight Rate)

จากรายงานอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ สามารถแบ่งอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าทางทะเลออกเป็น 2 ประเภทหลักๆ ด้วยกัน คือ

3.4.1.1 อัตราค่าระวางตู้คอนเทนเนอร์ แยกเป็น ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และขนาด 40 ฟุต นอกจากนี้ ตู้คอนเทนเนอร์แต่ละขนาดยังสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ตู้คอนเทนเนอร์แบบทั่วไปและตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็น ซึ่งจะมีอัตราค่าระวางสูงกว่าตู้คอนเทนเนอร์แบบทั่วไป

ตารางที่ 3.10 จำนวนเรือและระวางเรือไทยที่เดินเรือประจำเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น
ปีพ.ศ.2529-2541

ปี	จำนวนเรือ (ลำ)	ระวางเรือ (แสนตัน/เรือตัน)
2529	13	1.36
2530	15	1.64
2531	14	1.57
2532	13	1.49
2533	15	1.85
2534	19	3.27
2535	17	2.18
2536	18	2.39
2537	22	2.73
2538	*	*
2539	*	*
2540	*	*
2541	41	7.95

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : กองส่งเสริมกิจการเรือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

3.4.1.2 **อัตราค่าระวางเมื่อคิดตามระบบน้ำหนักและระบบปริมาตร** สำหรับการคิดอัตราค่าระวางจากน้ำหนัก หน่วยที่ใช้ คือ M.Ton* และการคิดอัตราค่าระวางแบบปริมาตร มีหน่วยเป็น CBM.* หน่วยที่ใช้ในการคิดปริมาณสินค้าที่รับขนส่งจะใช้เป็น R.Tons* อย่างไรก็ตามจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พบว่า การคำนวณราคาค่าระวางมากกว่าร้อยละ 90 จะเป็นการคำนวณด้วยระบบน้ำหนัก (CBM.)

* M.Ton หรือ Metric Ton เป็นหน่วยที่ใช้ในการคำนวณราคาค่าระวางเมื่อคิดตามน้ำหนัก

* CBM. หรือ Cubic Metric เป็นหน่วยที่ใช้ในการคำนวณราคาค่าระวางเมื่อคิดตามปริมาตร

* ระวางตัน (Revenue Tons / Freight Tons) หมายถึง หน่วยที่บริษัทเรือใช้ในการคำนวณเพื่อเรียกเก็บค่าระวางเรือ ซึ่งจะใช้ทั้งระบบน้ำหนักและระบบปริมาตร โดยอาจจะคิดเทียบกัน 1,000 kg. หรือ 1 ต.ม. ก็ได้ ซึ่งบริษัทเรือจะคิดค่าระวางแบบใดนั้น ขึ้นอยู่กับว่าแบบใดจะให้รายรับโดยรวมสูง

จากตารางที่ 3.11 แสดงอัตราค่าระวางตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 และ 40 ฟุต แยกตามเส้นทางขาเข้าและขาออก ทั้งประเภทตู้คอนเทนเนอร์แบบทั่วไป และตู้คอนเทนเนอร์ห้องเย็นในช่วงระยะเวลาปีพ.ศ.2531-2541 และ อัตราค่าระวางเมื่อคิดตามระบบน้ำหนักและปริมาตรแสดงในตารางที่ 3.12 ของช่วงระยะเวลาเดียวกัน จากทั้งสองตาราง พบว่า อัตราค่าระวางในช่วงระยะเวลาดังกล่าวของคอนเทนเนอร์และสินค้าที่คิดตามน้ำหนักและปริมาตรจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงมากนัก อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางที่เห็นได้ชัดเจน คือ อัตราค่าระวางขาเข้าของตู้คอนเทนเนอร์แบบห้องเย็นทั้งขนาด 20 และ 40 ฟุต ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2539-2540 โดยเพิ่มสูงถึงร้อยละ 41.76 และร้อยละ 21.26 ตามลำดับตารางที่ 3.12 อัตราค่าระวางขาเข้าและขาออกเมื่อคิดตามระบบน้ำหนักและระบบปริมาตรเส้นทางไทย-ญี่ปุ่น

ตารางที่ 3.11 อัตราค่าระวางขาเข้าและขาออกโดยเฉลี่ยของตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต และ 40 ฟุต
เส้นทางไทย-ญี่ปุ่น

หน่วย:บาท

ปีพ.ศ.	คอนเทนเนอร์ 20'				คอนเทนเนอร์ 40'			
	ขาเข้า		ขาออก		ขาเข้า		ขาออก	
	ทั่วไป	ห้องเย็น	ทั่วไป	ห้องเย็น	ทั่วไป	ห้องเย็น	ทั่วไป	ห้องเย็น
2531	17,244	-	19,239	53,880	25,676	61,887	27,011	74,114
2532	*	*	*	*	*	*	*	*
2533	*	*	*	*	*	*	*	*
2534	27,070	45,690	19,980	60,230	45,230	81,850	31,279	88,119
2535	26,883	44,580	19,814	60,013	44,136	79,596	30,114	87,428
2536	25,120	59,200	19,080	59,410	40,770	86,830	29,420	84,790
2537	21,080	58,620	17,550	56,850	37,290	76,660	28,760	81,140
2538	20,910	58,890	17,620	57,230	35,130	84,790	27,700	83,340
2539	20,410	35,490	17,670	57,920	34,300	72,260	27,250	83,860
2540	20,470	50,310	18,660	56,970	37,110	87,620	30,000	84,630
2541 ^p	22,854	50,006	18,555	56,253	38,766	81,369	29,136	84,593

p เป็นตัวเลขที่ได้จากการประมาณค่า

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : Report on Freight Rate.

ตารางที่ 3.12 อัตราค่าระวางขาเข้าและขาออกเมื่อคิดตามระบบน้ำหนักและปริมาตรเดินทางเดินเรือขาออก
ไทย-ญี่ปุ่น

หน่วย : บาท

ปีพ.ศ.	ขาเข้า		ขาออก	
	น้ำหนัก(M.Ton)	ปริมาตร(CBM)	น้ำหนัก(M.Ton)	ปริมาตร(CBM)
2531	884	3,368	2,507	1,115
2532	*	*	*	*
2533	*	*	*	*
2534	1,012	1,889	2,579	1,125
2535	1,038	1,365	2,802	1,130
2536	1,115	1,280	2,041	1,153
2537	1,220	1,524	1,964	1,184
2538	1,624	1,839	2,758	1,184
2539	1,788	1,944	2,918	1,374
2540	2,018	2,201	2,083	1,870
2541 ^p	1,442	1,743	2,420	1,311

p เป็นตัวเลขที่ได้จากการประมาณค่า

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : Report on Freight Rate

Office of The Maritime Promotion Commission

3.4.2 อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharge and Service Charges)

อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษ ประกอบด้วย 5 ส่วนด้วยกัน คือ

1. BAF (Bunker Adjustment Factor) ค่าปรับราคาน้ำมัน
2. CAF (Currency Adjustment Factor) ค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน
3. THC (Terminal Handling Charge) ค่าบริการขนถ่ายสินค้า
4. CY Charge (Container Yard Charge) ค่าบริการลากตู้สินค้า (CY Receiving and Delivery Charge)
5. CFS Charge (Container Freight Station Charge) ค่าบริการบรรจุและเปิดตู้สินค้า (CFS Receiving and Delivery Charge)

อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษทั้ง 5 ส่วน เป็นส่วนประกอบในการคำนวณราคาค่าขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งจะคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของราคาค่าระวาง ดังแสดงไว้ในตารางที่ 3.13 และ 3.14 โดยที่ตาราง 3.13 จะแสดงสัดส่วนของค่าธรรมเนียมพิเศษขาเข้าและขาออกที่คิดเป็นร้อยละของอัตราค่าระวางพื้นฐาน พบว่า แนวโน้มของอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษระหว่างปีพ.ศ.2536-2539 มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นมาโดยตลอด และลดต่ำลงในปีพ.ศ.2540 ซึ่งสอดคล้องกับอัตราค่าระวางตามตารางที่ 3.11 ซึ่งโดยทั่วไปจะมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางตรงกันข้ามกัน สำหรับตารางที่ 3.14 แสดงส่วนประกอบของอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษทั้ง 5 ส่วน มีหน่วยเป็นร้อยละของอัตราค่าระวาง พบว่า ค่า THC (Terminal Handling Charge) หรือ ค่าบริการขนถ่ายสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษที่มีอัตราสูงที่สุด หลายๆ ครั้งเกิดปัญหาข้อขัดแย้งในการเรียกเก็บค่า THC ที่กลุ่มผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโต้แย้งว่าค่า THC มีอัตราสูงเกินกว่าความเป็นจริง และเป็นส่วนของต้นทุนที่กลุ่มผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าผลัดภาระมาให้กับกลุ่มผู้ส่งออก ในขณะที่เดียวกัน กลุ่มผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าก็ได้โต้แย้งว่าค่า THC ที่เรียกเก็บเป็นอัตราที่ถูกต้องตามความเป็นจริงแล้ว จึงทำให้ตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา จึงมีงานศึกษาเกี่ยวกับค่า THC ออกมาค่อนข้างมาก

ตารางที่ 3.13 อัตราค่าธรรมเนียมพิเศษขาเข้าและขาออกคิดเป็นร้อยละของอัตราค่าระวางพื้นฐาน
เส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น

หน่วย : ร้อยละ

ปีพ.ศ.	ขาเข้า	ขาออก
2536	23.75	12.82
2537	26.77	17.69
2538	20.88	27.59
2539	22.07	32.79
2540	16.94	21.35

แหล่งข้อมูล : บริษัทตัวแทนเรือ

รวบรวมโดย : ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 3.14 โครงสร้างค่าธรรมเนียมขาเข้าและขาออกคิดเป็นร้อยละของอัตราค่าระวางพื้นฐานในเส้นทาง
เดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น

หน่วย : หน่วยละ

SURCHARGE	2538		2539		2540	
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
BAF	2.52	0.09	2.73	-	1.76	0.41
CAF	4.32	4.58	4.26	4.79	1.12	0.86
THC	6.83	14.23	7.37	18.08	6.48	10.22
CY Charge	0.75	-	0.90	0.01	0.73	-
CFS Charge	1.92	2.53	1.41	1.82	1.69	0.88
OTHER	4.54	6.16	5.40	6.09	5.16	6.98
TOTAL	20.88	27.59	22.07	32.79	16.94	21.35

แหล่งข้อมูล : บริษัทตัวแทนเรือ

รวบรวมโดย : ฝ่ายสารสนเทศ กองวิจัยและวางแผน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าในภูมิภาค

3.5 ชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น (Thailand / Japan Freight Conference)

ชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่นจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความเสี่ยง ความขัดแย้ง และลดการแข่งขันระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเลเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น มีดังนี้

1. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในด้านปริมาณการค้า และชนิดของสินค้าที่ขนส่งจากไทยไปญี่ปุ่น
2. จัดสรรระวางเรือให้เพียงพอกับปริมาณสินค้าส่งออกในแต่ละปี
3. ติดตามข้อมูลข่าวสารในตลาดรับขนส่งสินค้าทางทะเลเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น รวมทั้งการรวบรวมตัวเลขและจัดทำสถิติต่างๆ เพื่อรายงานแก่สมาชิก
4. ประสานงานกับสมาชิก เพื่อไม่ให้มีการตัดราคากันเกิดขึ้น รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าระวางร่วมกัน
5. เจรจาดูรองกับภาครัฐบาลและเอกชน และร่วมกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

ปัจจุบันชมรมเดินเรือไทย-ญี่ปุ่นมีสมาชิกทั้งหมด 11 บริษัท แยกเป็นบริษัทเรือไทย 5 บริษัท บริษัทเรือญี่ปุ่น 4 บริษัท และบริษัทเรือชาติอื่นๆ 2 บริษัท ดังนี้

บริษัทเรือไทย ได้แก่

1. บริษัทจุฑานาวี จำกัด (มหาชน)
2. บริษัทยูนิไทยไลน์ จำกัด (มหาชน)
3. บริษัทไทยพาณิชย์นาวี จำกัด
4. บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด
5. บริษัทสยามเกตราอินเตอร์เนชันแนล จำกัด

บริษัทเรือญี่ปุ่น ได้แก่

1. บริษัท Kawasaki Kisen Kaisha ,Ltd. (K'Line)
2. บริษัท Mitsui O.S.K Lines ,Ltd.
3. บริษัท Nippon Yusen Kaisha ,Ltd. (NYK)
4. บริษัท Kansai Steamship ,Ltd.

บริษัทเรือชาติที่สาม ได้แก่

1. บริษัท Maersk Line ,Ltd.
2. บริษัท Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd.

การเปลี่ยนแปลงของสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่นตลอดระยะเวลากว่า 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงเข้าออกของสมาชิกชมรมน้อยมาก ดังแสดงในตารางที่ 3.15 แม้ว่า บางบริษัทจะลาออกจากการเป็นสมาชิกชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น แต่ก็ไม่ได้หมายถึงบริษัทนั้นๆ จะเลิกประกอบธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเล บางบริษัทอาจลาออกเพื่อไปดำเนินกิจการสายการเดินเรืออิสระ ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางเดินเรือขาออกไทย-ญี่ปุ่น มีสายการเดินเรืออิสระที่ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่มากทั้งบริษัทขนาดใหญ่และเล็ก

การดำเนินงานรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจุบันสมาชิกทั้ง 11 บริษัท จะมีวิธีการหาสินค้าลงเรือของตนเองแตกต่างกันออกไป บางบริษัทจะมีฝ่ายการตลาดของตนเองรับผิดชอบในการติดต่อกับลูกค้าเพื่อหาสินค้าลงเรือโดยตรง ในขณะที่บางบริษัทจะมีบริษัทตัวแทนคอยติดต่อหาสินค้าลงเรือให้ (ตารางที่ 3.16)

ตารางที่ 3.15 การเปลี่ยนแปลงสมาชิกของขบวนเรือไทย-ญี่ปุ่น ปีพ.ศ.2530-2541

สมาชิกขบวนเรือไทย-ญี่ปุ่น	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541
บริษัทเรือไทย												
1. บริษัทจุฑาภาณวี จำกัด (มหาชน)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2. บริษัทยูนิไทย โลจน์ จำกัด (มหาชน)						+	+	+	+	+	+	+
3. บริษัทไทยพาณิชย์เรือ จำกัด	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4. บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5. บริษัทสยามเบ็ดเตล็ดอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด				+	+	+	+	+	+	+	+	+
6. บริษัทไทยวิสาหกิจสากลเดินเรือ จำกัด	+	+	+	+	+	+						
บริษัทเรือญี่ปุ่น												
1. บริษัท Kawasaki Kisen Kaisha ,Ltd. (K'Line)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2. บริษัท Mitsui O.S.K Lines ,Ltd.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3. บริษัท Nippon Yusen Kaisha ,Ltd. (NYK)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4. บริษัท Kansai Steamship ,Ltd.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5. บริษัท Nippon Liner System ,Ltd.				+	+							
บริษัทเรือชาติที่สาม												
1. บริษัท Maersk Line ,Ltd.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2. บริษัท Norwegian Asia Line ,Ltd.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3. บริษัท John Swire & Sons (Japan),Ltd.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

หมายเหตุ + หมายถึง เป็นสมาชิกขบวน

แหล่งข้อมูล : เอกสารรายงาน Thailand/Japan Freight Conference.

ตารางที่ 3.16 บริษัทตัวแทนของสมาชิกรวมเรือไทย-ญี่ปุ่น

MEMBER LINES	LOCAL AGENTS
1. Jutha Maritime Co.,Ltd.	Jutha Maritime Co.,Ltd.
2. The Unithai Line Co.,Ltd.	The United Thai Shipping Co.,Ltd
3. Thai Mercantile Marine Co.,Ltd.	Thai Mercantile Marine Co.,Ltd.
4. Thai Maritime Navigation Co.,Ltd.	Thai Maritime Navigation Co.,Ltd.
5. Siam Paetra International Co.,Ltd.	Siam Paetra International Co.,Ltd.
6. Kawasaki Kisen Kaisha Co.,Ltd.	Kawasaki Thailand Limited.
7. Mitsui O.S.K. Lines Co.,Ltd.	Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co.,Ltd.
8. Nippon Yusen Kaisha	N.Y.K.Shipping Service (Thailand) Co.,Ltd.
9. Kansai Steamship Co.,Ltd.	Prime Shipping Co.,Ltd.
10. Maersk Line (A.P.Moller)	Maersk Line Bangkok Branch.
11. Norwegian Asia Line	Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd.

3.5.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าของรวมเรือไทย-ญี่ปุ่น

สินค้าที่ทางรวมเรือไทย-ญี่ปุ่นรับขนส่ง สามารถที่จะแบ่งเป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ ด้วยกัน คือ สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Cargo) สินค้าบรรจุหีบห่อ (Breakbulk Cargo) และสินค้าเทกอง (Bulk Cargo) จากการพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าของรวมเรือไทย-ญี่ปุ่น ต่อปริมาณการส่งสินค้าออกทางเรือไปญี่ปุ่น ตารางที่ 3.17 แสดงสัดส่วนสินค้าที่รับขนส่งผ่านทางรวมเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งสินค้าออกทางเรือไปญี่ปุ่นทั้งหมด

อย่างไรก็ดี ลักษณะการบันทึกปริมาณการขนส่งสินค้าของรวมเรือไทย-ญี่ปุ่นจะแยกประเภทสินค้าออกเป็น 2 กลุ่มด้วยกัน คือ กลุ่มสินค้ามูลค่าสูง ได้แก่ สินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และกลุ่มสินค้ามูลค่าต่ำ ได้แก่ สินค้าที่บรรจุหีบห่อและสินค้าเทกอง ซึ่งแนวโน้มในการขนส่งสินค้าทั้ง 2 กลุ่มของรวมแสดงอยู่ในตารางที่ 3.18 แนวโน้มการขนส่งสินค้าของรวมตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 เป็นต้นมา สินค้าที่รวมทำการขนส่งส่วนมากจะเป็นกลุ่มสินค้ามูลค่าสูงเป็นส่วนใหญ่ แตกต่างจากช่วงเวลาก่อนปีพ.ศ.2534 ซึ่งโดยส่วนมากจะเป็นสินค้ามูลค่าต่ำ

ตารางที่ 3.17 สัดส่วนการขนส่งสินค้าผ่านขบวนเรือไทย-ญี่ปุ่นเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าออกทางเรือไปญี่ปุ่นทั้งหมด

หน่วย : ร้อยละ

ปีพ.ศ.	สัดส่วนการขนส่งสินค้าผ่านขบวนเรือไทย-ญี่ปุ่น
2530	51.16
2531	45.11
2532	49.90
2533	*
2534	77.65
2535	84.00
2536	90.41
2537	45.06
2538	62.09
2539	*
2540	63.90

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : Thailand Shipping Statistics, Office of The Maritime Promotion Commission.

: เอกสารรายงาน Thailand / Japan Freight Conference.

เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งแยกตามสัญชาติเรือ (ตารางที่3.19) พบว่า ในระหว่างปีพ.ศ.2527-2532 เรือไทยมีสัดส่วนในการขนส่งเมื่อคิดตามปริมาณการขนส่งหน่วย R.Tons มากที่สุด รองลงมา คือ เรือสัญชาติญี่ปุ่น และเรือสัญชาติอื่นตามลำดับ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เรือไทยจะมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในขบวนมากที่สุด แต่ลักษณะสินค้าที่เรือไทยได้ขนส่งนั้นเป็นสินค้ามูลค่าต่ำ ซึ่งทางขบวนไม่ได้กำหนดอัตราค่าระวางให้ (Open-Rate Cargo) * ในช่วงหลัง (พ.ศ.2534-ปัจจุบัน) สัดส่วนปริมาณการขนส่งในขบวนเริ่มเปลี่ยนแปลงไป คือ เรือญี่ปุ่นกลับมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้ามากที่สุด เรือไทยและเรือสัญชาติ

* Open-Rate Cargo เป็นสินค้าประเภทที่ขบวนไม่ได้กำหนดอัตราค่าระวางให้กับสมาชิก แต่อัตราค่าระวางจะเปลี่ยนแปลงตามอุปสงค์และอุปทานของตลาด ได้แก่ สินค้าประเภทที่มีน้ำหนักมากแต่มีมูลค่าต่ำ เช่น แร่ มันสำปะหลัง และถั่วต่างๆ เป็นต้น

อื่นๆ จะมีสัดส่วนการขนส่งลดลงมา นอกจากนี้รูปแบบลักษณะสินค้าที่เรือไทยรับขนก็ยังคงเป็นสินค้ามูลค่าต่ำเป็นส่วนมาก ซึ่งทางชมรมไม่ได้กำหนดอัตราค่าระวางให้ ในขณะที่เรือญี่ปุ่นและเรือชาติอื่นๆ สามารถรับขนสินค้ามูลค่าสูง ทั้งนี้เนื่องมาจากความแตกต่างในด้านของขนาดเรือ และประสิทธิภาพของเรือไทยที่ไม่สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติ โดยสามารถศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับเรือไทยได้ในส่วนต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.18 แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าออกของกรมเรือไทย-ญี่ปุ่น จำแนกตามลักษณะสินค้า ปีพ.ศ.2531-2541

ปี	Revenue Tons			ร้อยละ (%)		
	สินค้ามูลค่าสูง	สินค้ามูลค่าต่ำ	รวม	สินค้ามูลค่าสูง	สินค้ามูลค่าต่ำ	รวม
2531	475,174	713,609	1,188,783	39.97	60.03	100.00
2532	671,109	807,038	1,478,147	45.40	54.60	100.00
2533	*	*	*	*	*	*
2534	1,403,246	760,968	2,164,214	64.84	35.16	100.00
2535	1,513,485	679,544	2,193,029	69.01	30.99	100.00
2536	1,654,958	737,057	2,392,015	69.19	30.81	100.00
2537	1,694,744	878,192	2,572,936	65.87	34.13	100.00
2538	1,616,435	812,312	2,428,747	66.55	33.45	100.00
2539	1,663,802	556,050	2,219,852	74.95	25.05	100.00
2540	1,820,818	682,705	2,503,523	72.73	27.27	100.00
2541	1,689,368	512,635	2,202,003	76.72	23.28	100.00

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารรายงาน Thailand/Japan Freight Conference.

ตารางที่ 3.19 ปริมาณการรับขนส่งสินค้าของกรมเรือไทย-ญี่ปุ่น ปีพ.ศ.2527-2541 จำแนกตามสัญชาติเรือ

ปี	Revenue Tons				ร้อยละ (%)			
	เรือไทย	เรือญี่ปุ่น	เรือชาติอื่น	รวม	เรือไทย	เรือญี่ปุ่น	เรือชาติอื่น	รวม
2527	384,361	200,083	223,578	808,022	47.57	24.76	27.67	100
2528	517,952	285,095	283,098	1,086,145	47.69	26.25	26.06	100
2529	503,192	245,867	208,009	957,068	52.58	25.69	21.73	100
2530	462,662	217,782	181,976	862,420	53.65	25.25	21.10	100
2531	577,554	300,908	310,321	1,188,783	48.58	25.31	26.10	100
2532	675,547	513,023	289,577	1,478,147	45.70	34.71	19.59	100
2533
2534	785,322	964,403	414,489	2,164,214	36.29	44.56	19.15	100
2535	750,967	1,121,446	320,616	2,193,029	34.24	51.14	14.62	100
2536	701,350	1,407,477	283,188	2,392,015	29.32	58.84	11.84	100
2537	697,812	1,609,636	265,488	2,572,936	27.12	62.56	10.32	100
2538	663,803	1,447,368	317,576	2,428,747	27.33	59.59	13.08	100
2539	711,309	1,238,340	270,203	2,219,852	32.04	55.78	12.17	100
2540	658,448	1,496,940	348,135	2,503,523	26.30	59.79	13.91	100
2541	546,384	1,358,293	297,326	2,202,003	24.81	61.68	13.50	100

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารรายงาน Thailand/Japan Freight Conference.

3.5.2 บริษัทเดินเรือไทยในชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่น

ปัจจุบันบริษัทเดินเรือไทยภายในชมรมเรือไทย-ญี่ปุ่นมีจำนวน 5 บริษัทด้วยกัน คือ

3.5.2.1 บริษัทจุฑานาวี จำกัด (มหาชน)

บริษัทจุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ดำเนินธุรกิจด้านพาณิชย์นาวี โดยเป็นเจ้าของเรือให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งแบ่งเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางประจำ และการบริการให้เช่า สำหรับการให้บริการในเส้นทางประจำ แบ่งเป็น 2 เส้นทางหลักๆ คือ ไทย-ญี่ปุ่น-เกาหลีใต้-ไทย เมืองท่าปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ โทเบ นาโกยา โยโกฮามา ในประเทศญี่ปุ่น เมืองปูซานและเมืองอินชอน ในประเทศเกาหลีใต้ โดยเข้าร่วมเป็นสมาชิกสายการเดินเรือไทย-ญี่ปุ่น และ ญี่ปุ่น-ไทย อีกเส้นทางหนึ่งคือ ไทย-มาเลเซีย-ญี่ปุ่น-ไทย เมืองท่าที่สำคัญในประเทศมาเลเซีย ได้แก่ เมืองท่าในรัฐซาบาและซาราวัก เช่น โกตากินาบาลู ซันดากัน กุซซิงตันหยงมานิ โดยที่ในเส้นทางนี้บริษัทได้เป็นสมาชิกชมรมสายการเดินเรือ ซาบา-บรูไน-ซาราวัก

สินค้าหลักที่รับขนออกจากประเทศไทย ได้แก่ สินค้าเกษตรเป็นส่วนใหญ่ อาทิ มันสำปะหลัง น้ำตาล ถั่ว แร่ ผลิตภัณฑ์อาหารกระป๋อง อาหารแช่แข็ง และ ยางพารา

สินค้าที่รับขนจากประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ เหล็ก รถยนต์ เครื่องจักร เครื่องมืออุปกรณ์และชิ้นส่วน และ สารเคมี เป็นต้น

สินค้าที่รับขนออกจากประเทศมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็น ไม้แปรรูป สินค้าเกษตร เช่น แป้ง พริกไทย เป็นต้น

จำนวนเรือที่ให้บริการขนส่งของบริษัทจุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ณ สิงหาคม พ.ศ.2540 มีเรือที่ให้บริการจำนวน 12 ลำ ดังแสดงในตารางที่ 3.20 มีระวางบรรทุกรวม 144,372 dwt. ซึ่งจะเป็นเรือบรรทุกสินค้าโดยทั่วไปเป็นส่วนใหญ่ โดยส่วนใหญ่จะให้บริการวิ่งระหว่างไทย-ญี่ปุ่นเป็นหลัก การให้บริการในเส้นทางขาออกไทย-ญี่ปุ่นของบริษัทจุฑานาวี จากตารางที่ 3.21 เมื่อเปรียบเทียบกับเฉพาะปริมาณการขนส่งเฉพาะกลุ่มของบริษัทเรือไทยตลอดระยะเวลาปี พ.ศ.2531-2541 พบว่า บริษัทจุฑานาวีมีส่วนการขนส่งค่อนข้างต่ำ โดยเฉพาะช่วงปี พ.ศ.2539-2541 จะลดต่ำลงมากที่สุด ในขณะที่เดียวกันเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งของทั้งชมรมแล้วมีส่วนที่ต่ำมากๆ โดยที่ปีพ.ศ.2541 ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 0.05 เท่านั้น

ตารางที่ 3.20 กองเรือของบริษัทจุฑาภาวี่ ณ สิงหาคม พ.ศ.2540

ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง (ค.ศ.)	ประเภทของเรือ	ขนาดระวางบรรทุก (DWT)	เส้นทางเดินเรือ	ข้อสังเกต
1.Jutha Chanathip	1972	General Cargo	10469	Thailand-Japan	Liner Conference
2.Jutha Pariyanat	1972	General Cargo	13537	Thailand-Japan	
3.Jutha Phansiri	1969	General Cargo	10780	Thailand-Japan	
4.Jutha KasaMaphan	1979	Multi Purpose	11742	Thailand-Japan , Korea	
5.Jutha Suphannika	1984	Semi-Container	10469	Thailand-Japan	
6.Jutha Malee	1980	General Cargo	11801	Thailand-Japan	
7.Jutha Nattaka	1971	General Cargo	13537	Thailand-Japan , Korea	
8.Jutha Trithip	1970	General Cargo	13208	Thailand-Japan , Korea	
9.Jutha Sarunpak	1978	Semi-Container	12960	Thailand-Japan , Korea	
10.Jutha Jessica	1972	Refrigerated	10469	Thailand-Japan , Korea	
11.Jutha Rachavaddee	1984	Semi-Container	12680	Thailand-Japan	
12.Capitaine Kermade	1982	Semi-Container	12720	Thailand-Japan	

แหล่งข้อมูล : Maritime Coordination Center.

Office of The Maritime Promotion Commission.

ตารางที่ 3.21 ปริมาณการขนส่งสินค้าออกของบริษัทจุฑานาวี ปีพ.ศ.2531-2541

ปี	Revenue Tons			สัดส่วนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ)	
	จุฑานาวี	กลุ่มบริษัทเรือไทย	รวมเรือไทย-ญี่ปุ่น	เทียบกับกลุ่มเรือไทย	เทียบกับรวมเรือไทย-ญี่ปุ่น
2531	226,539	577,554	1,188,783	39.22	19.06
2532	252,307	675,547	1,478,147	37.35	17.07
2533	*	*	*	*	*
2534	185,134	785,322	2,164,214	23.57	8.55
2535	256,217	750,967	2,193,029	34.12	11.68
2536	206,459	701,350	2,392,015	29.44	8.63
2537	251,068	697,812	2,572,936	35.98	9.76
2538	225,376	663,803	2,428,747	33.95	9.28
2539	76,345	711,309	2,219,523	11.01	3.53
2540	107,783	658,448	2,503,523	16.37	4.31
2541	1,176	546,384	2,202,003	0.22	0.05

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารจาก Thailand / Japan Freight conference.

3.5.2.2 บริษัทยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน)

ดำเนินธุรกิจให้บริการรับขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศทั้งแบบประจำเส้นทาง (Liner Service) และ แบบเรือจร (Tramp Service) โดยมีสัดส่วนการให้บริการแบบประจำเส้นทางสูงกว่าแบบไม่ประจำเส้นทาง นอกจากนี้ บริษัทยังได้ขยายขอบข่ายการดำเนินงาน โดยรับหน้าที่เป็นตัวแทนจัดการในการดำเนินการขนส่งสินค้าและจัดหาสินค้าลงเรือให้กับสายการบินเรือ Safmarine ในเส้นทางเอเชีย-อัฟริกาใต้ และ Recols Navigation ในเส้นทางกรุงเทพฯ-ญี่ปุ่น ซึ่งลักษณะการดำเนินงานจะแบ่งเป็น 3 ลักษณะ คือ การเป็นเจ้าของ ผู้ดำเนินการ และผู้จัดการเรือ (Ship Owner , Operator , and Manager) การเป็นตัวแทนเรือ (Ship Agency) และ การรับขนส่งโดยเช่าระวางเรือของบริษัทอื่น (Slot Charter)

บริษัทยูนิไทย ไลน์ มีเรือของตนเอง ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ.2540 จำนวน 10 ลำ ะวางบรรทุกรวม 186,516 dwt. ดังตารางที่ 3.22 ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปเป็นส่วนมาก นอกจากนี้ยังรับขนส่งโดยการเช่าเรือของบริษัทอื่นๆ มาให้บริการในเส้นทางดังกล่าว โดยเช่าระวางเรือบางส่วนเท่านั้น ณ เดือนมกราคม พ.ศ.2541 บริษัทยูนิไทย ไลน์ ได้เช่าระวางเรือจำนวน 19 ลำ รวมระวางบรรทุกทั้งหมด 6,900 dwt. (ตารางที่ 3.23) ซึ่งเรือทั้ง 19 ลำนั้นได้สิ้นสุดสัญญาเช่าเรือทั้งหมดเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ.2541 (Pacific Breeze , Aizan , Marin) และเดือนตุลาคม พ.ศ.2541 ตามลำดับ

บริษัทยูนิไทย ไลน์เข้าเป็นสมาชิกชมรมเดินเรือไทย-ญี่ปุ่นเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2535 มีปริมาณการขนส่งของบริษัทเมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งเฉพาะกลุ่มของเรือไทย และปริมาณการขนส่งของชมรมแล้วจะเป็นดังตารางที่ 3.24 พบว่า บริษัทยูนิไทย ไลน์ มีส่วนแบ่งการขนส่งเฉพาะกลุ่มของเรือไทยสูงถึงร้อยละ 20.64 ในปี 2539 และลดต่ำลงมาอยู่ที่ร้อยละ 6.83 และ 5.42 ในปี 2540 และ 2541 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งของชมรมก็จะมีส่วนแบ่งในช่วงปี 2540-2541 ที่ลดลงเช่นกัน

ตารางที่ 3.22 กองเรือของบริษัทยูนิไทย ไลน์ ณ สิงหาคม พ.ศ.2540

ชื่อเรือ	ปีก่อสร้าง (ค.ศ.)	ประเภทของเรือ	ขนาดระวางบรรทุก (DWT)	เส้นทางเดินเรือ	ข้อสังเกต	
1.Chiangmai Navee	1976	Multi Purpose Cargo	19425	Europe-Far East	Liner Conference	
2.Maritime Goliath	1970	General Cargo	14880	Thailand-Japan		
3.Pathum Navee	1972	General Cargo	20814	Europe-Far East		
4.Nongkhai Navee	1976	General Cargo	16044	Thailand-Japan , Korea		
5.Maritime Loyalty	1972	Bulk Carrier	23712	Thailand-Europe		Charter
6.Phayao Navee	1978	General Cargo	22120	Thailand-Europe		
7.Uthai Navee	1978	General Cargo	24268	Thailand-Europe		
8.Suphan Navee	1977	General Cargo	18258	Thailand-Japan , Korea		
9.Ubon Navee	1977	General Cargo	18258	Thailand-South Africa		
10.Lamphun Navee	1972	General Cargo	8737	Thailand-Japan		

แหล่งข้อมูล : Maritime Coordination Center.

Office of The Maritime Promotion Commission.

ตารางที่ 3.23 รายชื่อเรือเช่าของบริษัทยูนิไทย โลง์ จำกัด (มหาชน) ณ มกราคม พ.ศ.2541

ชื่อเรือ	เรือเช่าแบบรวมทุกเต็มตัวบางส่วน	DWT
1.Pacific Breeze	บางส่วน	500
2.Aizan	บางส่วน	500
3.Marin	บางส่วน	500
4.Eastern Oasis	บางส่วน	500
5.Ocean Lemon	บางส่วน	500
6.Oriental Bright	บางส่วน	500
7.Roro Sentosa	บางส่วน	300
8.Roro Siam	บางส่วน	300
9.Roro Sarawak	บางส่วน	300
10.Roro Century	บางส่วน	300
11.Asian Prosperity	บางส่วน	300
12.Asian Victory	บางส่วน	300
13.Asian Leader	บางส่วน	300
14.San Pablo	บางส่วน	300
15.Green Ace	บางส่วน	300
16.Love Song	บางส่วน	300
17.Love Letter	บางส่วน	300
18.Kuzma Gnidash	บางส่วน	300
19.Yuriy Smimov	บางส่วน	300

แหล่งข้อมูล : Maritime Coordination Center.

Office of The Maritime Promotion Commission.

ตารางที่ 3.24 ปริมาณการขนส่งสินค้าออกของบริษัทยูนิไทย ไลน์ ปีพ.ศ.2535-2541

ปี	Revenue: Tons			สัดส่วนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ)	
	ยูนิไทย ไลน์	กวดบริการเรือไทย	รวมเรือไทย-ญี่ปุ่น	ทั้งหมดรวมเรือไทย	ยูนิไทยรวมเรือไทย-ญี่ปุ่น
2535	150,199	750,967	2,193,029	20.00	6.85
2536	127,854	701,350	2,392,015	18.23	5.35
2537	54,868	697,812	2,572,936	7.86	2.13
2538	110,060	663,803	2,428,747	16.58	4.53
2539	146,827	711,309	2,219,523	20.64	6.62
2540	44,950	658,448	2,503,523	6.83	1.80
2541	29,640	546,384	2,202,003	5.42	1.35

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารจาก Thailand / Japan Freight conference.

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.5.2.3 บริษัทไทยพาณิชย์ จำกัด

บริษัทไทยพาณิชย์ดำเนินธุรกิจใน 2 ลักษณะด้วยกัน คือ บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ บริการให้เช่าเรือ ปัจจุบัน ณ มีนาคม พ.ศ.2542 มีเรือเป็นของตนเองจำนวน 4 ลำ ะวางบรรทุกรวม 60,874 dwt. (ตารางที่ 3.25) เส้นทางหลักๆ ที่บริษัทเรือรับขนส่งสินค้าคือระหว่างไทย-ญี่ปุ่น ท่าเรือหลักๆ ได้แก่ โทเบ นาโกยา โยโกฮามา และโอซากา ตารางการเดินทางเรือจากไทยไปญี่ปุ่นโดยเฉลี่ยจำนวน 60 วันต่อ 1 เที่ยว สินค้าหลักๆ ที่รับขนส่ง ได้แก่ น้ำตาล และอัญชัน นอกจากนี้ จากข้อมูลการเช่าเรือ ณ มกราคม พ.ศ.2541 บริษัทไทยพาณิชย์ไม่มีเช่าเรือมาดำเนินการ

ปริมาณการขนส่งสินค้าของบริษัทไทยพาณิชย์ที่สัดส่วนการขนส่งค่อนข้างสูง โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 54.91 ในปี 2541 เมื่อเทียบกับกลุ่มเรือไทย และสูงถึงร้อยละ 13.62 ของการขนส่งทั้งหมดตามตารางที่ 3.26

3.5.2.4 บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด

บริษัทไทยเดินเรือทะเล เป็นบริษัทที่ถือหุ้นใหญ่โดยรัฐบาลเพื่อการจัดตั้งเป็นสายการเดินเรือแห่งชาติ ดำเนินธุรกิจ 2 ลักษณะ คือ ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการบริหารจัดการดำเนินการด้านเอกสารและพิธีการต่างๆ ไม่มีเรือเป็นของตนเอง โดยที่บริษัทจะเช่าเรือมาดำเนินการ จากข้อมูล ณ มกราคม พ.ศ.2541 บริษัทไทยเดินเรือทะเลเช่าเรือมาดำเนินการทั้งสิ้นจำนวน 73 ลำ ะวางบรรทุกรวม 14900 dwt. เส้นทางเดินเรือสายหลักๆ ได้แก่ สายญี่ปุ่น สายอเมริกา และ สายยุโรป โดยที่บริษัทจะไม่ทำการขนส่งสินค้าขาออก แต่บริษัทจะเช่าเรือมาเพื่อให้บริการรับขนส่งสินค้าในเส้นทางขาเข้าญี่ปุ่น-ไทยเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ตารางที่ 3.27 พบว่า บริษัทไม่ได้ทำการขนส่งหลังจากปีพ.ศ.2534 เป็นต้นมา สินค้าหลักๆ ที่บริษัทรับขนส่ง ได้แก่ เครื่องมือ เครื่องจักรต่างๆ สำหรับตารางการเดินทางเรือ บริษัทไทยพาณิชย์จะให้บริการมากกว่า 1 เที่ยวต่อสัปดาห์ โดยในเส้นทางญี่ปุ่น-ไทย จะรับขนส่งจากท่าเรือหลักๆ คือ โอซากา โทเบ นาโกยา และโยโกฮามา

ตารางที่ 3.25 กองเรือของบริษัทไทยพาณิชย์ ณ สิงหาคม พ.ศ.2540

ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง (ค.ศ.)	ประเภทของเรือ	ขนาดระวางบรรทุก (DWT)	เส้นทางเดินเรือ	ข้อตกลง
1.Pichit Samut	1969	General Cargo	4234	Thailand-Singapore	Liner Conference
2.Pipob Samut	1978	General Cargo	24383	Thailand-Japan	
3.Pitak Samut	1978	General Cargo	15600	Thailand-Japan	
4.Pichai Samut	1978	General Cargo	16657	Thailand-Japan	

แหล่งข้อมูล : Maritime Coordination Center.

Office of The Maritime Promotion Commission.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3.26 ปริมาณการขนส่งสินค้าออกของบริษัทไทยพาณิชย์ จำกัด ปีพ.ศ.2531-2541

ปี	Revenue Tons			สัดส่วนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ)	
	ไทยพาณิชย์ จำกัด	กลุ่มบริษัทเรือไทย	สมาคมเรือไทย ญี่ปุ่น	เทียบกับกลุ่มเรือไทย	เทียบกับสมาคมเรือไทย-ญี่ปุ่น
2531	212,706	577,554	1,188,783	36.83	17.89
2532	212,500	675,547	1,478,147	31.46	14.38
2533	*	*	*	*	*
2534	142,958	785,322	2,164,214	18.20	6.61
2535	108,887	750,967	2,193,029	14.50	4.97
2536	198,408	701,350	2,392,015	28.29	8.29
2537	228,304	697,812	2,572,936	32.72	8.87
2538	171,229	663,803	2,428,747	25.80	7.05
2539	141,461	711,309	2,219,523	19.89	6.37
2540	231,350	658,448	2,503,523	35.14	9.24
2541	300,000	546,384	2,202,003	54.91	13.62

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารจาก Thailand / Japan Freight conference.

ตารางที่ 3.27 ปริมาณการขนส่งสินค้าออกของบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ปีพ.ศ.2531-2541

ปี	Revenue Tons			สัดส่วนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ)	
	ไทยเดินเรือทะเล	กลุ่มบริษัทเรือไทย	รวมเรือไทย-ญี่ปุ่น	เทียบกับกลุ่มเรือไทย	เทียบกับรวมเรือไทย-ญี่ปุ่น
2531	115	577,554	1,188,783	0.02	0.01
2532	24,800	675,547	1,478,147	3.67	1.68
2533	*	*	*	*	*
2534	0	785,322	2,164,214	0.00	0.00
2535	0	750,967	2,193,029	0.00	0.00
2536	0	701,350	2,392,015	0.00	0.00
2537	0	697,812	2,572,936	0.00	0.00
2538	0	663,803	2,428,747	0.00	0.00
2539	0	711,309	2,219,523	0.00	0.00
2540	0	658,448	2,503,523	0.00	0.00
2541	0	546,384	2,202,003	0.00	0.00

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารจาก Thailand / Japan Freight conference.

3.5.2.5 บริษัทสยามเกตราอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

เข้าร่วมชมรมเดินเรือไทย-ญี่ปุ่นเมื่อปีพ.ศ.2533 รูปแบบการดำเนินงานของบริษัทสยามเกตราอินเตอร์เนชั่นแนลจะให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีเรือเป็นของตนเอง จำนวน 1 ลำ (Ratana Thida สร้างปีค.ศ.1996) ระวางบรรทุก 15,027 dwt. โดยจะให้บริการในเส้นทางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น นอกจากนี้ บริษัทได้เช่าเรือจำนวน 4 ลำ ระวางบรรทุกรวม 17,751.5 dwt. รายละเอียดในตารางที่ 3.28 สินค้าหลักๆ ที่บริษัทรับขนส่ง ได้แก่ สินค้าแช่เย็น และแช่แข็ง เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เฟอร์นิเจอร์ เสื้อผ้าสำเร็จรูป และผลิตภัณฑ์พลาสติก เป็นต้น โดยจะเดินเรือมากกว่า 1 เที่ยวต่อสัปดาห์ ในส่วนของปริมาณสินค้าที่บริษัทรับขนส่งในตารางที่ 3.29 สยามเกตรามีส่วนการขนส่งที่สูงถึงกว่าร้อยละ 40 โดยเฉลี่ย เมื่อเทียบกับการขนส่งของกลุ่มเรือไทย (ปีพ.ศ.2539-2541) และร้อยละ 9.79 ในปีพ.ศ. 2541 เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งของชมรม

นอกจากนี้ บริษัทไทรีเซนไทย เอเยนต์ชิพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของบริษัทธนบุรีเจียนเอเชียไลน์ จำกัด ของประเทศนอร์เวย์ ซึ่งได้ให้บริการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริการให้เช่าเรือ บริการบริหารจัดการดำเนินการด้านเอกสาร มีเรือที่จดทะเบียนเรือไทย จำนวน 3 ลำ เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป ระวางบรรทุกรวม 45,000 dwt. (ณ มีนาคม พ.ศ.2542) โดยให้บริการในเส้นทางระหว่างไทย-ญี่ปุ่น สินค้าที่รับขนส่งสำคัญ ได้แก่ แป้งมัน แร่ใยหิน เป็นต้น

ตารางที่ 3.28 รายชื่อเรือเช่าของบริษัทสยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ณ มกราคม พ.ศ.2541

รายชื่อเรือ	ตารางบรรทุกเต็มลำ / บางส่วน	Dwt.
1. Acx Cherry	บางส่วน	4,525.75
2. Satsuki	บางส่วน	4,350
3. Sumire	บางส่วน	4,350
4. Acx Cosmos	บางส่วน	4,525.75

แหล่งข้อมูล : Maritime Coordination Center.

Office of The Maritime Promotion Commission.

ตารางที่ 3.29 ปริมาณการขนส่งสินค้าออกของบริษัทสยามเกตรา อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ปีพ.ศ.2531-2541

ปี	Revenue Tons			สัดส่วนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ)	
	สยามเกตรา	กรมวิภาเรือไทย	กรมเรือไทย-ญี่ปุ่น	เทียบกับกรมเรือไทย	เทียบกับกรมเรือไทย-ญี่ปุ่น
2533	*	*	*	*	*
2534	86,031	785,322	2,164,214	10.95	3.98
2535	166,237	750,967	2,193,029	22.14	7.58
2536	168,629	701,350	2,392,015	24.04	7.05
2537	163,572	697,812	2,572,936	23.44	6.36
2538	157,318	663,803	2,428,747	23.70	6.48
2539	344,676	711,309	2,219,523	48.46	15.53
2540	274,365	658,448	2,503,523	41.67	10.96
2541	215,568	546,384	2,202,003	39.45	9.79

* หมายถึง ไม่มีข้อมูล

แหล่งข้อมูล : เอกสารจาก Thailand / Japan Freight conference.

3.6 นโยบายและมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ไทย

ในส่วนนี้จะนำเสนอใน 2 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนแรก จะเป็นนโยบายและมาตรการต่างๆ ที่ช่วยส่งเสริมกิจการพาณิชย์ของไทย และส่วนที่สอง จะนำเสนอแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่แผนฯ ที่ 4-9 ที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์

3.6.1 นโยบายและมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ไทย

หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ไทยมีหลายๆ หน่วยงานด้วยกันทั้งที่เป็นของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และ เอกชน แต่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนนโยบายและมาตรการพาณิชย์จะเป็นในส่วนของรัฐบาล โดยมีกระทรวงรับผิดชอบ 3 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และ สำนักนายกรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนการวางแผนและร่างกฎหมายที่เอื้อประโยชน์แก่พาณิชย์ไทย รวมทั้งการนำเสนอมาตรการอื่นๆ โดยจะมีหน่วยงานย่อยที่เกี่ยวข้อง 4 หน่วยงานด้วยกัน คือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (สพว.) กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย และ บริษัทไทยเดินเรือทะเล (บดท.)

กระทรวงการคลัง เกี่ยวข้องกับพาณิชย์ในส่วนของการรับผิดชอบเรื่องภาษีและนโยบายด้านภาษีอื่นๆ โดยมีกรมศุลกากรเป็นผู้ดูแลพิจารณาและปรับปรุงอัตราการจัดเก็บภาษีที่เหมาะสม

สำนักนายกรัฐมนตรี มีสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภ.พัฒนา) รับผิดชอบเรื่องแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยในส่วนของพาณิชย์ สภ.พัฒนาจะต้องร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์จัดทำแผนฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากิจการพาณิชย์ของประเทศโดยเฉพาะ

ในส่วนของนโยบายและมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ของไทย เราสามารถแบ่งเป็น 4 ส่วนใหญ่ๆ ได้แก่

- มาตรการด้านการเงิน
- มาตรการด้านการคลัง
- มาตรการด้านการตลาด
- มาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.6.1.1 มาตรการด้านการเงิน

ในปัจจุบันความช่วยเหลือของรัฐบาลด้านการเงินที่มีต่อธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทย จะมี 2 ส่วนด้วยกัน คือ

- การให้ Packing Credit แก่ผู้ที่ใช้บริการของเรือไทยในการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ โดยที่ทางธนาคารแห่งประเทศไทยได้ออกระเบียบในเรื่องการเพิ่มวงเงินรับช่วงซื้อลดตัวสัญญาใช้เงินจากการส่งออกเพิ่มอีกร้อยละ 10

- การสนับสนุนด้านเงินให้กู้ด้วยอัตราดอกเบี้ยต่ำร้อยละ 7 โดยผ่านทางธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า (EXIM BANK) และ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (IFCT) ในวงเงินกู้จำนวน 8,000 ล้านบาท แบ่งเป็นแห่งละ 4,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันได้มีการเบิกใช้เงินดังกล่าวไปแล้วประมาณ 2,800 ล้านบาท³ นอกจากนี้ โครงการเงินกู้แผนมียาชาว่า จำนวน 6 หมื่นล้านเยน (500 ล้านเหรียญสหรัฐโดยประมาณ) โดยผ่านธนาคารแห่งประเทศไทย IFCT EXIM BANK และ ธนาคารพาณิชย์อื่นๆ อีก 6 แห่ง (จำนวน 3,000 ล้านบาท) โดยมีเงื่อนไขการใช้จ่ายเงินที่จะต้องมีผลต่อภาคอุตสาหกรรม ภาคการค้าบริการและการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยด้วยเช่นกัน

³ สาริน สกุลรัตน์, "สาขาวิชาการใหม่กับนโยบายการพัฒนาของเรือไทย", *วารสารการพาณิชย์นาวี* 17 (ธันวาคม 2541) : 6.

3.6.1.2 มาตรการด้านการคลัง

จะได้แก่มาตรการทางด้านภาษีและด้านการให้สิทธิประโยชน์

1.) มาตรการด้านภาษี⁴ ได้แก่ ภาษีเงินได้คนประจำเรือ ภาษีเงินได้เงินปันผล ภาษีเช่าเรือ ภาษีเงินได้จากการขายเรือเก่า ภาษีเงินได้ ภาษีนำเข้าเรือ และ เงินชดเชยจากบริษัทประกันภัย เป็นต้น ซึ่งมาตรการทางด้านภาษีที่รัฐบาลได้ดำเนินการแล้ว ได้แก่

- ยกเว้นภาษีนำเข้าเรือที่มีขนาดมากกว่า 1,000 ตันกรอส สำหรับขนาดต่ำกว่า 1,000 ตันกรอส เก็บภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 1
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ที่มีเรือไทยเป็นของตนเอง
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเงินได้จากการขายเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำไปซื้อเรือลำใหม่ภายในระยะเวลา 1 ปี
- ยกเว้นภาษีเงินได้คนประจำเรือที่ทำงานบนเรือไทย ทั้งที่เป็นคนไทยและคนต่างชาติ
- ลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินได้ที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลแก่เจ้าของเรือต่างประเทศที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 1 เฉพาะค่าเช่าที่มีการจ่ายระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2539 - 30 กันยายน พ.ศ.2544
- ลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับเงินได้ที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่จ่ายให้แก่เจ้าของเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากร้อยละ 15 เหลือร้อยละ 1
- ลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายสำหรับเงินได้ที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลที่จ่ายให้แก่เจ้าของเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จ่ายให้แก่ผู้รับในประเทศจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 1 โดยยังถือเป็นเครดิตภาษีในตอนสิ้นปีได้ตามปกติ

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 86.

- ในส่วนของมาตรการภาษีมูลค่าเพิ่ม จากการเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก(WTO)ประเทศไทยจำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) เช่นเดียวกับสมาชิกอื่นๆ นับแต่วันที่ 1 มกราคมพ.ศ.2538 เป็นต้นมา จากเดิมที่เคยเก็บในลักษณะถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ 3 อัตรา คือ ร้อยละ 7 ร้อยละ 0 หรือ ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม มาเป็นจัดเก็บในอัตราร้อยละ 0 (พ.ศ.2539) ให้กับกลุ่มผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเล นอกจากนี้ทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ยังได้เสนอการใช้อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0 ให้กับกลุ่ม Freight Forward * ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญต่อธุรกิจรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากเช่นเดียวกัน โดยในขณะนี้ เรื่องดังกล่าวกำลังอยู่ในกระบวนการพิจารณาเพื่อขออนุมัติต่อไป

2.) สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนของ BOI ได้แก่

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี
- ยกเว้นอากรนำเข้าเรือ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้พยายามที่จะแก้ปัญหาในด้านของภาษีโดยผ่านมาตรการด้านการคลังต่างๆ แต่เมื่อเราเปรียบเทียบกับนโยบายภาษีของไทยกับนโยบายภาษีของประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียน พบว่า โครงสร้างภาษีของไทยยังไม่เอื้อประโยชน์ให้กองเรือไทยสามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้อย่างเต็มที่ จึงทำให้กองเรือไทยเสียเปรียบในส่วนของต้นทุนในด้านภาษีที่สูงกว่าประเทศอื่นๆ ในแถบอาเซียน ดังตารางที่ 3.30

* Freight Forward คือ ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยจะดูแลทางด้านการศึกษาประสานงานระหว่างกลุ่มผู้ส่งออกกับบริษัทเดินเรือ รวมทั้งจัดการงานด้านเอกสารพิธีการนำเข้าและส่งออก

ตารางที่ 3.30 เปรียบเทียบอัตราภาษีอากรของ 5 ประเทศในกลุ่มอาเซียน

รายการภาษี	ไทย	มาเลเซีย	สิงคโปร์	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์
1. ภาษีอากรนำเข้าเรือ	ยกเว้นเรือขนาดมากกว่า 1,000 GT. ถ้าต่ำกว่าเก็บ 1%	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้นเรือขนาด 2,000 GT. อายุน้อยกว่า 15 ปี
2. ภาษีจากการขายเรือ	ยกเว้นเมื่อนำเงินไปซื้อเรือใหม่	ยกเว้น	ยกเว้น	เก็บ	เก็บ
3. ภาษีเงินได้คนประจำเรือ	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น	เก็บ	เก็บ
4. ภาษีเงินได้นิติบุคคล	30 % (ยกเว้น 8 ปี สำหรับกิจการที่ได้รับการส่งเสริม)	ยกเว้นสำหรับเรือชักธงมาเลเซีย	ยกเว้นสำหรับเรือชักธงสิงคโปร์	10-30%	35%
5. ภาษีการให้เช่าเรือ	เก็บ	ยกเว้น	ยกเว้น	ไม่มีกฎหมาย	4.5%
6. ภาษีเงินได้จากเงินปันผล	เก็บ	ไม่เก็บ	ไม่เก็บ	เก็บ	เก็บ

แหล่งข้อมูล : กองส่งเสริมกิจการเรือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

3.6.1.3 มาตรการด้านการตลาด

1.) มาตรการสงวนสินค้าให้ชนโดยเรือไทย (Cargo Reservation) เริ่มในปีพ.ศ.2508 ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยที่หน่วยงานของรัฐที่ส่งสินค้าเข้าจากประเทศญี่ปุ่นจะต้องใช้เรือไทยของบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด เท่านั้น หลังจากนั้นได้มีการประกาศให้สิทธิพิเศษนี้แก่สายการบินเรือที่มีรัฐบาลถือหุ้นอยู่ด้วย ซึ่งก็คือ บริษัทยูนิไทย โลว์ จำกัด ต่อจากนั้นรัฐบาลได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) และฉบับที่ 3 (พ.ศ.2527) ตามความพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ปีพ.ศ.2521 โดยกำหนดให้หน่วยงานของทั้งภาครัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งคู่สัญญาต่างๆ ของรัฐบาลที่ส่งสินค้าเข้าจากต่างประเทศจะต้องทำการขนส่งโดยใช้เรือไทยเท่านั้น ซึ่งกำหนดไว้ 7 เส้นทางด้วยกัน คือ

- เส้นทางเดินเรือจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย
- เส้นทางเดินเรือจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลีมายังประเทศไทย
- เส้นทางเดินเรือจากเกาะไต้หวันมายังประเทศไทย
- เส้นทางเดินเรือจากฮ่องกงมายังประเทศไทย
- เส้นทางเดินเรือจากประเทศนอร์เวย์ สวีเดน ฟินแลนด์ เดนมาร์ก สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ ไอร์แลนด์ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เนเธอร์แลนด์ เบลเยียม ฝรั่งเศส สเปน สิงคโปร์ และมาเลเซียมายังประเทศไทย
- เส้นทางเดินเรือจากประเทศสหรัฐอเมริกามายังประเทศไทย
- เส้นทางเดินเรือจากประเทศโปตุเกสและอิตาลีมายังประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม มาตรการสงวนสินค้าให้ชนโดยเรือไทยโดยส่วนใหญ่จะมีผลกับบริษัทไทยเดินเรือทะเล และ บริษัทยูนิไทย โลว์ เท่านั้น (ในระยะแรก) แต่ปัจจุบันจะมีผลกับ บริษัทไทยเดินเรือทะเลเพียงแห่งเดียวที่เป็นรัฐวิสาหกิจสายการบินเรือของรัฐบาล โดยที่มาตรการดังกล่าวไม่ได้มีส่วนส่งเสริมให้มีการขยายกองเรือของประเทศแต่อย่างใด และการดำเนินการมาตรการดังกล่าวจำกัดอยู่เฉพาะแค่กลุ่มผู้ส่งสินค้าเข้าที่เป็นหน่วยงานราชการ รัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และคู่สัญญาของรัฐบาลเท่านั้น ซึ่งมูลค่าในการขนส่งเมื่อเทียบกับมูลค่าทั้งหมดแล้วนับว่าน้อยมาก

ฉะนั้น จึงถือว่าไม่มีผลต่อการแข่งขันของธุรกิจพาณิชย์นาวีและการแทรกแซงราคาค่าระวางแต่อย่างใด

2.) **มาตรการส่งเสริมการเช่าเรือต่างประเทศ** บริษัทเรือไทยที่เช่าเรือต่างประเทศมาเสริมระวางตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวีพ.ศ.2521 จะมีสิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเช่นเดียวกับเรือไทยทุกประการ

สำหรับในส่วนของมาตรการด้านการตลาดนี้มีงานศึกษาเกี่ยวกับมาตรการทางการตลาดสำหรับกิจการขนส่งทางทะเลของไทยในอนาคต⁵ โดยใช้วิธีการออกแบบสอบถามให้กับกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและกลุ่มผู้ใช้บริการ รวมทั้งการสัมมนาระดมความคิดเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการเจรจาขนส่งทางทะเลและข้อตกลงการค้าบริการ ผลการศึกษาพบว่า มาตรการทางการตลาดที่บริษัทเรือไทยเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุดตามลำดับ ได้แก่

- **มาตรการสงวนสินค้าของรัฐบาลลงเรือธงของประเทศ** เป็นมาตรการที่ไม่ขัดต่อข้อตกลงการค้าบริการ เพราะเกี่ยวข้องกับ การจัดซื้อสินค้าของหน่วยงานราชการ รัฐบาล และรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นข้อยกเว้นในข้อตกลง จึงเป็นมาตรการที่น่าจะส่งเสริมต่อไป

- **มาตรการสงวนสินค้าของเอกชนที่เป็นคู่สัญญาของรัฐบาลลงเรือไทย** จากเดิมจะมีการยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ.2527) ภายในปีพ.ศ.2541 แต่กระทรวงคมนาคมเห็นว่ายังไม่สมควรยกเลิก เนื่องจากเป็นมาตรการที่เอื้อประโยชน์ให้แก่เรือไทย รวมทั้งการเจรจาทางด้านข้อตกลงการค้าบริการได้ยุติลงชั่วคราว โดยจะเริ่มเจรจากันใหม่ไม่เกินปีพ.ศ.2543 และต้องสรุปผลให้เสร็จสิ้นภายในปีพ.ศ.2548 ดังนั้น จึงสามารถใช้มาตรการนี้ได้ต่อไปโดยไม่ขัดกับข้อตกลงการค้าบริการ

⁵ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตธา, มาตรการทางการตลาดสำหรับกิจการขนส่งทางทะเลของไทยในอนาคต (กรุงเทพมหานคร : สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2540) , หน้า 91-93.

- การให้สิทธิแก่เรือไทยในการเข้าเทียบท่าเป็นอันดับแรก ผลการสัมมนาสรุปว่าการให้สิทธิเรือชาติใดชาติหนึ่งในการเข้าเทียบท่าเป็นอันดับแรกนั้นน่าจะขัดต่อข้อตกลงการค้าบริการ อย่างไรก็ตาม ในส่วนนี้ น่าจะเป็นเรื่องของการตกลงเจรจาทางธุรกิจ และความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการท่าเรือกับบริษัทเรือเองมากกว่า

- การให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการเรือไทยในการประกอบธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการเดินเรือ อาทิ กิจการทำเทียบเรือ ท่าเรือบก (ICD) และสถานีตู้สินค้า (CFS) ในปัจจุบันกรมศุลกากรได้เปิดโอกาสให้กลุ่มผู้ประกอบการสามารถดำเนินการได้อยู่แล้ว โดยใช้หลักการปฏิบัติอย่างเสมอเหมือนทั้งบริษัทเรือไทยและเรือต่างชาติ แต่ก็ยังมีอุปสรรคบางอย่างเกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ประกอบการเรือไทย เช่น จำนวนเงินลงทุน และ ขนาดที่ดิน เป็นต้น

- การสนับสนุนให้บริษัทต่างชาติเข้าร่วมทุนหรือเป็นพันธมิตรกับบริษัทเรือไทย ผลการสัมมนาสรุปได้ว่า ในส่วนนี้เป็นเรื่องของภาคเอกชนที่ต้องดำเนินการเอง รัฐบาลสามารถให้ความช่วยเหลือได้ในส่วนของการเอื้ออำนวยประโยชน์ในด้านมาตรการภาษี การถือหุ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ เท่านั้น

- การเจรจาทำข้อตกลงการค้าเดินเรือกับต่างประเทศ ปัจจุบันไทยสามารถใช้มาตรการนี้กับการขนส่งทางทะเลกับจีน และ เวียดนาม ตามข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งทางทะเลระหว่างไทย-จีน และ ไทย-เวียดนาม ซึ่งไทยได้ขอยกเว้นไว้จากหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nations : MFN) เป็นระยะเวลารวม 10 ปี

- การให้รัฐบาลสนับสนุนสายการเดินเรือเข้าเป็นสมาชิกขมรมเรือ ผลการสัมมนาสรุปได้ว่าการเข้าร่วมเป็นสมาชิกขมรมเรือ เป็นเรื่องของภาคเอกชนและสายการเดินเรือเองที่จะตัดสินใจเข้าร่วมขมรมเรือหรือไม่ อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการรวมตัวเป็นขมรมเรือในอนาคตจะลดลง โดยจะเน้นไปที่การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างกันมากขึ้น

- การจัดตั้งศูนย์จอร์จระวางเรือ ไม่มีความคิดเห็นในส่วนนี้

3.6.1.4 มาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของมาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีไทย มีดังนี้

1.) มาตรการด้านการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้ดำเนินการร่างกฎหมาย และมีกฎหมายที่มีผลบังคับใช้แล้ว ได้แก่ พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลพ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการกักเรือพ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเลพ.ศ.2537

2.) มาตรการพัฒนากำลังคนด้านพาณิชย์นาวี โดยการสนับสนุนให้มีการเรียนการสอนวิชาที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี อาทิ เศรษฐศาสตร์การขนส่ง วิศวกรรมช่างกลเรือ และบริหารธุรกิจพาณิชย์นาวี เป็นต้น

3.) มาตรการด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มาตรการที่ได้มีการดำเนินการไปแล้ว ได้แก่

- แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิของพระราชบัญญัติเรือไทยพ.ศ.2481 เพื่อเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาถือกรรมสิทธิ์เรือไทย และลงทุนในกิจการเรือพาณิชย์ในอัตราส่วนที่สูงและมีความคล่องตัวมากขึ้น
- ยกเลิกหลักฐานประกอบการขอรับใบอนุญาตใช้เรือ สำหรับเรือที่ซื้อจากต่างประเทศไม่ต้องมีหลักฐานการนำเข้าในราชอาณาจักรจากกรมศุลกากร เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือให้สามารถยื่นคำร้องขอรับใบอนุญาตใช้เรือ ได้โดยไม่ต้องนำเรือดังกล่าวเข้ามาในราชอาณาจักร โดยยกเลิกข้อความในกฎกระทรวงฉบับที่ 48 (พ.ศ.2530) แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพ.ศ.2456 เป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 68 (พ.ศ.2540)
- การลดคนประจำบนเรือที่ชักธงสัญชาติไทยสำหรับเรือที่ใช้บริการระหว่างประเทศ จากเดิมต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 มาเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ

50 และหากมีความจำเป็นต้องใช้น้อยกว่าก็ให้เสนอกระทรวงคมนาคมเป็นรายๆ ไป

- การแก้ไขกฎระเบียบเกี่ยวกับการตรวจเรือและการขึ้นอยู่แห่งเพื่อลดค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือไทย
- แก้ไขกฎระเบียบกรมไปรษณีย์และกรมเจ้าท่า ในเรื่องของการขอสัญญาอนุญาตเรียกขานเรือ และ การออกใบอนุญาตจัดตั้งสถานีวิทยุบนเรือ

3.6.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี

แผนพัฒนา ที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทยเริ่มขึ้นในแผนพัฒนาฉบับที่ 4 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

3.6.2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520-2524)

เป็นแผนพัฒนา ฉบับแรกที่บรรจุเรื่องพาณิชย์นาวีไว้ สาระสำคัญได้แก่การสนับสนุนให้มีการขยายกิจการกองเรือพาณิชย์ กิจการเรือและซ่อมเรือ รวมทั้งเปิดสายการเดินเรือของกองเรือไทยให้กว้างขวางมากขึ้น ตลอดจนการปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ อาทิ ข้อกำหนดจำนวนพนักงานบนเรือ การตรวจเรือ และการต่อใบอนุญาตใช้เรือ อย่างไรก็ตามการกำหนดเป้าหมายและมาตรการของแผนพัฒนา ฉบับนี้ไม่มีความชัดเจนและแน่นอนจึงทำให้การดำเนินงานไม่มีความก้าวหน้า ทั้งนี้ในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 4 ได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวีพ.ศ.2521 การจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเมื่อปีพ.ศ.2522 และมีมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี 2 เรื่อง คือ มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวี และ มติคณะรัฐมนตรีกำหนดมาตรการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีในปีพ.ศ.2524

3.6.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525-2529)

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 เป็นแผนที่ดีที่สุดในที่เคยมีมา นั่นคือ มีการกำหนดเป้าหมาย และมาตรการต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน ทั้งมาตรการทางด้านภาษี มาตรการการเงิน มาตรการสงวนสินค้า และ กฎหมาย เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 รัฐบาลสามารถปฏิบัติได้บรรลุผลสำเร็จใกล้เคียงกับเป้าหมายที่วางไว้ คือ เป้าหมายกำหนดให้เรือไทยขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าเข้าออกทางทะเลเมื่อต้นแผนเป็นร้อยละ 10 เมื่อสิ้นสุดแผน พร้อมทั้งขยายกองเรือไทยเพิ่มขึ้นอีก 358,000 dwt. การเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ ด้านพาณิชย์นาวีไทยให้มากขึ้น การปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบต่างๆ ให้มีความคล่องตัวและดึงดูดการลงทุน ให้สินค้าที่ขายโดยรัฐบาลทำการขนส่งด้วยเรือไทยร้อยละ 40 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด สนับสนุนให้ผู้ส่งออกขายสินค้าในเทอม CIF การนำสินค้าเข้าของทางราชการและรัฐวิสาหกิจ สินค้าที่ใช้เงินกู้จากสถาบันการเงินของรัฐ รวมทั้งสินค้าฟุ่มเฟือยจะต้องใช้การขนส่งด้วยเรือไทยเท่านั้น ส่วนสินค้าที่รัฐบาลเจรจาจัดซื้อโดยตรง เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูปจะต้องมีส่วนแบ่งในการขนส่งสินค้าด้วยเรือไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

นอกจากนี้ รัฐบาลยังให้สิทธิในด้านภาษีอากรแก่ผู้ถือหุ้นบริษัทเรือไทย การให้ Packing Credit แก่ผู้ส่งออก จัดตั้งกองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวี รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนากำลังคนในสาขาพาณิชย์นาวี อาทิ สาขาช่างกลเรือ สถาปัตยกรรมเรือ ทั้งในระดับอุดมศึกษาและระดับต่ำกว่าอุดมศึกษาให้เพิ่มมากขึ้น

3.6.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534)

รูปแบบของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ไม่มีความแตกต่างจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มากนัก คือ สนับสนุนให้ออกกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย - ส่งเสริมให้มีการพัฒนากำลังคนด้านพาณิชย์นาวี การจัดหาบุคลากรและคณาจารย์ที่มีความสามารถในด้านพาณิชย์นาวี ปรับปรุงกองเรือไทยและการบริการให้มีประสิทธิภาพ การเปิดสายการเดินเรือสายใหม่ รวมทั้งมาตรการสงวนสินค้าลงเรือ เป็นต้น นอกจากนี้ ได้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเป็นตัวเสริมวงจรพาณิชย์นาวีการส่งออกและนำเข้า

เพื่อลดการพึ่งพาเรือต่างชาติและนำเงินตราเข้าประเทศ การซื้อขายสินค้าระหว่างรัฐกับรัฐจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการซื้อขายจะต้องขนส่งโดยเรือไทย

นอกจากนี้ ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ยังได้ดำเนินการให้มีกฎหมายทางทะเลอันเป็นพื้นฐานหลักของการดำเนินธุรกิจทางทะเล ทั้งนี้เพื่อเป็นแรงจูงใจให้ภาคเอกชนสนใจมาลงทุนและประกอบกิจการและใช้บริการธุรกิจพาณิชย์นาวีในประเทศเพิ่มมากขึ้น เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 การสนับสนุนด้านพาณิชย์นาวีไทยกลับไม่มีความคืบหน้ามากนัก โดยเฉพาะในเรื่องของการพัฒนากองเรือไทยที่ขยายตัวเพียงแค่ว่า 270,000 ตพ. ในขณะที่การค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวในอัตราที่สูงมากกว่า

3.6.2.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539)

เป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ว่าด้วยการพัฒนาในส่วนของอุตสาหกรรม การค้า และบริการในสาขาต่างๆ มีเป้าหมายให้กองเรือไทยมีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฯ ในปีพ.ศ.2539 ร้อยละ 12 โดยการปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายต่างๆ ให้มีความยืดหยุ่น ทั้งนี้เพื่อให้มีการพัฒนาการค้าบริการและนำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศ นอกจากนี้ยังได้สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการร่วมทุนและพัฒนากองเรือไทยทั้งกับธุรกิจของต่างชาติและธุรกิจของเรือไทยด้วยกัน

ในส่วนการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 ได้สนับสนุนให้มีการวางแผนระยะยาวในการพัฒนากองเรือและเรือให้เพิ่มมากขึ้น ทั้งในด้านของปริมาณและคุณภาพ การจัดตั้งศูนย์จอร์วางเรือ พิจารณาแก้ไขมาตรการภาษีเพื่อการพัฒนาพาณิชย์นาวี การเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ รวมทั้งดำเนินการให้มีการร่วมทุนระหว่างบริษัทเรือไทยและต่างชาติโดยการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในเรื่องสิทธิพิเศษและกฎระเบียบอื่นๆ

3.6.2.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) มีเป้าหมายให้กองเรือไทยมีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในปีสุดท้ายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 คือในปีพ.ศ.2544 ได้ร้อยละ 18 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด

3.6.2.6 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545-2549) มีเป้าหมายให้กองเรือไทยมีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในที่สุดท้ายของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 คือในปีพ.ศ.2549 ได้ร้อยละ 25 ของปริมาณการค้าทางทะเลทั้งหมด โดยตัวเลขประมาณการเป้าหมายของการขนส่งสินค้าของเรือไทยในช่วงแผนพัฒนาฯ แต่ละฉบับแสดงในตารางที่ 3.31

ตารางที่ 3.31 ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยกองเรือไทยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หน่วย : ล้านตัน

ปีพ.ศ.	ปริมาณการค้าทางทะเล	เป้าหมาย (%)	กองเรือไทยที่สามารถขนได้
2535 (สิ้นสุดแผนฯ 6)	84.00	-	7.90
2539 (สิ้นสุดแผนฯ 7)	127.50	12.00	15.30
2544 (สิ้นสุดแผนฯ 8)	224.70	18.00	40.40
2549 (สิ้นสุดแผนฯ 9)	378.70	25.00	94.80

แหล่งข้อมูล : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย