

การสัมมนาทางวิชาการ
เรื่อง “การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย:
ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในปัจจุบัน”
วันที่ 9 ธันวาคม 2557
ณ ห้อง 222 คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ธีระรัตน์ จีระวัฒนา (ผู้เรียบเรียง)*

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกเจริญกร : สวัสดีท่านวิทยากรและผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่าน การสัมมนาทางวิชาการวันนี้สถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ร่วมกับสาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดสัมมนาทางวิชาการขึ้นเพื่อเป็นการส่งเสริมความก้าวหน้าทางวิชาการ สะท้อนประเด็นปัญหาเกี่ยวกับธุรกิจพาณิชย์ในเชิงกฎหมาย และระดมความคิดเห็นจากฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเสนอต่อสังคม วันนี้สถาบันฯ ได้นำหัวข้อที่มีความสำคัญ คือ “การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย: ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในปัจจุบัน” มาจัดสัมมนาอีกครั้งหลังจากที่ในอดีตมีการกล่าวถึงเสมอเป็นระยะเวลากว่าสิบปีว่า ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ มีความสามารถในการขนส่งสินค้าเข้าออก มีการส่งเสริมกองเรือไทยมาโดยตลอด แต่ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

จากประสบการณ์ดังกล่าวเกิดคำถามขึ้นว่าประเทศไทยยังจำเป็นต้องมีกองเรือพาณิชย์หรือไม่ หากจำเป็นต้องมีจะมีความเป็นไปได้หรือไม่ในการพัฒนากองเรือพาณิชย์ในปัจจุบัน สถาบันฯ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานทางวิชาการ มีความเป็นกลางกลาง ไม่ได้เป็นผู้ประกอบการ ไม่ได้เป็นผู้วางนโยบาย และไม่ได้เป็นผู้กำกับดูแล ในเรื่องนี้ สถาบันฯ จึงจัดระดมความคิดเห็นในเรื่องนี้เพื่อประโยชน์ของประเทศในมุมหนึ่ง เพื่อประโยชน์ทางวิชาการอีกมุมหนึ่ง

การสัมมนาทางวิชาการในวันนี้มีวัตถุประสงค์ในการตอบคำถามหลัก 3 ข้อคือ

1. จำเป็นหรือไม่ที่ประเทศไทยจะต้องมีกองเรือพาณิชย์
2. จำเป็นหรือไม่ที่จะต้องมีการพัฒนากองเรือพาณิชย์
3. มีความเป็นไปได้หรือไม่ในการพัฒนากองเรือพาณิชย์

สถาบันฯ ได้รับเกียรติจาก ดร.จุฬา สุขมานพ อธิบดีกรมเจ้าท่า และอาจารย์สมพร ไพลิน อดีตที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ทรงคุณวุฒิที่กรุณาให้เกียรติมาเป็นวิทยากรในการสัมมนาของสถาบันฯ เป็นประจำ และที่สำคัญสถาบันฯ ยอมรับฟังความคิดเห็นของที่ประชุมว่าท่านผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคิดเห็นอย่างไร

ขอเรียนเชิญท่านอธิบดีกรมเจ้าท่าอภิปรายเป็นท่านแรก

* อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และกรรมการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์

ดร.จุฬา สุขมานพ : สวัสดีผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่าน โดยส่วนตัวเคยทำงานเกี่ยวกับการพาณิชย์มาแต่ต้องย้ายไปทำงานเกี่ยวกับการขนส่งทางอื่นกว่า 12 ปี เมื่อมีโอกาสได้กลับมาทำงานเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอีกครั้งก็เห็นความเปลี่ยนแปลงในอีกรูปแบบหนึ่ง ในการอภิปรายในวันนี้ อาจารย์ไพฑูริย์ได้กำหนดประเด็นที่ตรงไปตรงมาคือประเด็นปัญหาเรื่องกองเรือ โดยมีคำถาม 3 ข้อ ตามที่อาจารย์ไพฑูริย์ได้กล่าวไว้แล้ว ในการอภิปรายขอแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนแรก โครงสร้างของกองเรือพาณิชย์และการค้าต่างๆ โดยคุณวีระ ภูริปัญญาวงศ์ หัวหน้าส่วนส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า ได้กรุณาให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องตลาดว่าในส่วนนี้ ปัจจุบันมีสถานการณ์เป็นอย่างไร

ส่วนที่สอง การนำเสนอความคิดเห็นว่าประเทศไทยควรจะดำเนินนโยบายอย่างไรและในทิศทางใด ปัญหาที่อาจารย์ไพฑูริย์ ตั้งขึ้นว่าประเทศไทยจะต้องมีกองเรืออยู่อีกหรือไม่ เป็นคำถามที่อาจทำให้หลายท่านประหลาดใจว่าจะยกเลิกกองเรือทั้งหมดได้อย่างไร แต่ประเด็นที่จะมีการอภิปรายกันในวันนี้ แท้จริงแล้วจะมี 4 เรื่องใหญ่ๆ คือ

เรื่องแรก จะมีการอภิปรายเรื่องโครงสร้างการค้า โดยจะพิจารณาอุปสงค์ (demand) ด้านการค้า ซึ่งจะส่งผลว่าอุปทาน (supply) ของกองเรือไทยควรจะเป็นอย่างไร

เรื่องที่ 2 จะพิจารณาว่ากองเรือไทยมีสถานะอย่างไร

เรื่องที่ 3 จะพิจารณาว่ากองเรือไทยมีโอกาสอย่างไร และ

เรื่องที่ 4 จะสรุปว่าในอนาคตกองเรือไทยจะเดินทางไปพัฒนาอย่างไร

ขอเริ่มอภิปรายจากสภาพเศรษฐกิจของโลกที่ผ่านมา ในด้านการค้าระหว่างประเทศที่หลายท่านคงทราบว่าสภาพเศรษฐกิจในช่วงหลังนี้ค่อนข้างฝืดเคือง นับแต่ช่วง 5 - 6 ปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจของโลกเกิดวิกฤติขึ้นอย่างต่อเนื่องและวิกฤติดังกล่าวก็ยังไม่ฟื้นตัว ประเทศมหาอำนาจหลายประเทศก็ยังไม่ฟื้นตัว ส่วนประเทศที่เศรษฐกิจฟื้นตัวเร็วกว่าเล็กน้อยคือประเทศในที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกับประเทศไทย ในภูมิภาคเอเชียเศรษฐกิจดูเหมือนจะฟื้นตัวเร็วกว่าประเทศฝั่งตะวันตก

โดยทั่วไปสภาพเศรษฐกิจที่มีลักษณะฝืดเคืองจะส่งผลกระทบต่อภาคการเงิน การคลัง และ อสังหาริมทรัพย์ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดของความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ หากการเจริญเติบโตของปัจจัยพื้นฐานเหล่านี้หยุดชะงัก จะส่งผลให้อุปสงค์ในภาพรวมของโลกตกต่ำลงไปด้วย อย่างไรก็ตามประเทศในแถบเอเชียมีการค้าระหว่างกันปริมาณมาก ปัจจัยนี้ได้ช่วยพยุงเศรษฐกิจของภูมิภาคให้พัฒนาต่อไปได้บ้าง จากสภาพเศรษฐกิจของโลกผู้ประกอบการเกี่ยวกับเรือเดินทะเลหลายท่านคงจะทราบว่าหลายปีที่ผ่านมาแนวโน้มที่ไม่ดีนัก

ปัจจุบันการเจริญเติบโตของการค้าทางทะเลเมื่ออัตราการเจริญเติบโตประมาณร้อยละ 3.8 โดยมีปริมาณการค้าประมาณ 9,600 ล้านตัน ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่มากพอสมควร ในกลุ่มประเทศแถบเอเชียจะมีการเจริญเติบโตของการนำเข้าและส่งออกสินค้าค่อนข้างมากกว่าในภูมิภาคอื่นของโลก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเจริญเติบโตส่วนใหญ่ของเศรษฐกิจโลกกระจุกตัวอยู่ที่ประเทศจีนและอินเดีย ข้อมูลเหล่านี้เป็นข้อมูลที่สนับสนุนความคิดที่ว่าแท้จริงแล้วศูนย์กลางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจตั้งอยู่ในประเทศแถบเอเชีย และ

ประเทศที่มีกำลังซื้อที่มากก็กลายเป็นประเทศในแถบเอเชียด้วยกัน เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าอำนาจในการซื้ออยู่ในมือของประเทศในแถบเอเชีย ดังนั้นในเรื่องการบริหารการค้าการขนส่งก็ควรจะพิจารณาในประเทศแถบเอเชียเป็นหลักเช่นกัน

หากพิจารณาข้อมูลของ UNCTAD ที่แสดงถึงการนำเข้าและส่งออกของแต่ละประเทศพบว่าอัตราการนำเข้าและส่งออกที่มีจำนวนมากเป็นของประเทศกำลังพัฒนา ปริมาณสัดส่วนของการค้ามีการเจริญเติบโตและมีปริมาณการค้าทางเรือทางทะเลที่ค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว เมื่อมาพิจารณาในเชิงพื้นที่ ในเอเชียก็ยังเป็นกลุ่มที่มีความเจริญเติบโตในด้านการค้าทางทะเลมากกว่าทวีปอื่น เมื่อสภาพการค้าเป็นเช่นนี้นักเศรษฐศาสตร์หลายท่านจึงพยากรณ์ว่า แนวโน้มทางเศรษฐกิจของเอเชียจะยังคงมีแนวโน้มที่ดีอย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันกระแสประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มีผลต่อการเติบโต การพัฒนา การสร้างอุปสงค์ระหว่างกันพอสมควร นอกจากนี้หากมีความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนกับประเทศจีน หรือประเทศอินเดียจะเป็นความร่วมมือที่มีการสร้างอุปสงค์ในการค้าระหว่างประเทศมากขึ้นอีกด้วย ความร่วมมือเหล่านี้จึงเป็นฐานให้มีการคาดการณ์ว่า AEC จะส่งผลให้มีความต้องการเรือที่ใช้ในการขนส่งมากขึ้นซึ่งประเทศไทยก็อาจจะอยู่ในฐานะที่สามารถจะดึงความได้เปรียบเหล่านี้มาเป็นประโยชน์แก่ประเทศได้

ปัจจุบันประเทศไทยยังเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ ซึ่งไม่ใช่ประเทศอุตสาหกรรมโดยแท้ ประเทศไทยยังมีการเกษตรเป็นพื้นฐานอยู่ GDP ของประเทศไทยอยู่ในอันดับ 2 รองจากประเทศอินโดนีเซีย ส่วนเรื่องการค้าระหว่างประเทศก็อยู่ในอันดับที่ 2 เป็นรองจากประเทศสิงคโปร์ อัตราเงินเฟ้อในปี พ.ศ. 2556 คือร้อยละ 2.9 และในปี พ.ศ. 2557 คาดว่าจะไม่ถึงร้อยละ 1

ในปี พ.ศ. 2556 เมื่อพิจารณาจาก GDP แล้วอาจเกิดข้อสงสัยได้ว่าประเทศไทยมีรายได้มาจากแหล่งใด รายได้หลักของประเทศไทยมาจากการใช้จ่ายภาคประชาชนและการลงทุน มีการใช้จ่ายของภาครัฐอยู่บ้าง ในขณะที่ปี พ.ศ. 2557 อาจจะมีการเจริญเติบโตของรายได้ที่น้อยลงในส่วนการใช้จ่ายภาครัฐเร็ว ส่วนการใช้จ่ายของภาครัฐในปี พ.ศ. 2557 ที่ผ่านมามีจำนวนไม่มากอันเนื่องมาจากสถานการณ์ทางการเมืองที่ไม่ปกติ แต่ในระยะหลังรัฐบาลก็พยายามจะกระตุ้นการใช้จ่ายภาครัฐให้มากขึ้น เพราะการใช้จ่ายของรัฐจะเป็นตัวกระตุ้นการค้าการลงทุนต่างๆ ด้วยเช่นกัน

สถิติการนำเข้าส่งออกของประเทศไทยซึ่งมีข้อมูลล่าสุดถึงเดือนตุลาคมของปีนี้แสดงให้เห็นว่าการส่งออกของประเทศไทยมีประเทศคู่ค้าหลักยังคงเป็นประเทศจีนที่มีสัดส่วนอยู่ประมาณร้อยละ 10 ใกล้เคียงกับประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศจีน สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น เป็นตลาดส่งออกหลักของประเทศไทย ซึ่งจะมีผลแสดงให้เห็นแนวโน้มของการให้บริการของเรือว่าจะมีแนวโน้มไปอยู่ที่ใด ถ้าพิจารณาจากการส่งออกในกลุ่มประเทศอันดับต้นๆ โดยเฉพาะข้อมูลในปีนี้จะเห็นว่า 10 อันดับแรกเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกันกับประเทศไทย ดังนั้นจุดหมายปลายทางของตลาดจึงเป็นประเทศในแถบภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก

ส่วนการนำเข้าจะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังคงนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนเป็นอันดับหนึ่ง ในขณะที่อันดับสองได้แก่ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นอันดับสาม ซึ่งประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งถึงสามนี้ก็จะมี

การค้าแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีกลุ่มประเทศตะวันออกกลางที่เข้ามาทำการค้า โดยเฉพาะสินค้าในเชิงพลังงานอยู่บ้างที่เข้ามามีส่วนร่วมในการค้าระหว่างประเทศกับประเทศไทย เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนการนำเข้าส่งออกสินค้าในเชิงประเภทของสินค้าทั้งต้นทางและปลายทางจากสถิติก็อาจจะเห็นว่าไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญเท่าใดนัก ที่มีเปลี่ยนแปลงจะเป็นเชิงปริมาณคือมีการซื้อมากขึ้นหรือน้อยลง จึงสามารถคาดการณ์ได้ว่าตลาดของประเทศไทยอยู่ที่ใด

เมื่อพิจารณาถึงเรื่องอุปทานของเรือโดยเน้นไปที่กองเรือไทย สถานะตอนนี้หลายท่านคงพอทราบว่าปัจจุบันกองเรือไทยหากเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนด้วยกันประเทศไทยจะถูกจัดอยู่อันดับกลางๆ คืออันดับที่ 5 หากเปรียบเทียบกับการค้าระหว่างประเทศที่ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 2 กับกองเรืออันดับ 5 จะเห็นได้ว่าการเจริญเติบโตของการขนส่งของประเทศไทยไม่ได้แปรผันตามกับการเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะการค้าระหว่างประเทศจะเติบโตไปอย่างไร แต่ปริมาณกองเรือที่สามารถได้สัดส่วนของตลาดที่จะรับให้บริการอาจจะมีการขยับบ้างแต่ก็ไม่ได้เจริญเติบโตเพียงพอที่จะรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

นโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อสภาฯ ไม่ได้เน้นในเรื่องการสร้างกองเรือระหว่างประเทศเท่าใดนัก การพัฒนาการขนส่งในหมวดการพัฒนาการขนส่งทางน้ำกล่าวถึงการเดินเรือชายฝั่งและในแม่น้ำมากกว่า จึงทำให้สันนิษฐานได้ว่ารัฐบาลให้น้ำหนักความสำคัญเรื่องการเดินเรือระหว่างประเทศน้อยลง แต่ไปเน้นเรื่องการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศมากขึ้น

นอกจากนี้ยังมีปัญหาดังเดิมเรื่องเรือไทยไปจดทะเบียนชกชงเป็นเรือต่างประเทศ หรือปัญหาเรื่องการย้ายธงของเรือก็ยังคงเป็นปัญหาอยู่เช่นเดิม สถานการณ์เรือไทยปัจจุบันตามเอกสารซึ่งแสดงความเป็นเจ้าของเรือของประเทศกลุ่มหลักๆ เปรียบเทียบกัน เรือขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 34 และเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนอยู่ในอันดับที่ 5 กองเรือไทยจดทะเบียนที่ 1,000 ตันกรอส มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนรวม 4 ล้านเดทเวทตัน และมีเจ้าของเรือไทยถือธงต่างประเทศอีกครึ่งหนึ่งคือประมาณ 2 ล้านเดทเวทตัน สัดส่วนดังกล่าวนี้ไม่ต่างจากเมื่อ 12 ปีก่อนซึ่งบางท่านอาจมองว่าการที่ประเทศไทยสามารถรักษาตัวเลขเหล่านี้ไว้ได้ก็ถือว่าดีแล้ว

ข้อมูลจำนวนเรือในปี พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมา หากนับเป็นลำมีประมาณ 480 ลำ มีการซื้อมาขายไป บวกลบตัวเลขแล้วไม่แตกต่างจากเดิมนัก ถ้านับเป็นเดทเวทตันมีจำนวนประมาณ 5 ล้านเดทเวทตัน ในปีที่แล้วเพิ่มเป็น 5.6 ล้านเดทเวทตัน ในปีปัจจุบัน ข้อมูลถึงตุลาคมปี พ.ศ. 2557 มีจำนวนประมาณ 5.2 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งถือว่าประเทศไทยสามารถรักษากองเรือในเชิงปริมาณ หรือระวางบรรทุกไว้ได้

ประเทศไทยมีมาตรการให้ความช่วยเหลือกองเรือไทยซึ่งใช้มาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ได้แก่การยกเว้นภาษีเงินได้ต่างๆ การยกเว้นอากรนำเข้า และมาตรการทางการคลังที่เกี่ยวกับภาษีอากร การให้สิทธิประโยชน์ใหม่ๆ บ้าง แต่มาตรการบางอย่างก็มีข้อจำกัดหรืออาจใกล้หมดระยะเวลาการส่งเสริม ซึ่งอำนาจการตัดสินใจในการให้หรือไม่ให้ประโยชน์ต่างๆ ไม่ได้อยู่ที่กระทรวงคมนาคม แต่จะเป็นกระทรวงการคลังที่จะเป็นผู้กำหนด นอกจากนี้ยังมีมาตรการทางการเงินเกี่ยวกับเรื่องสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำและมาตรการทางการตลาดคือการขนส่งสินค้าของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจที่ต้องส่งด้วยเรือไทย ปัจจุบันมี 9 เส้นทาง

ซึ่งบางท่านเสนอให้มีการยกเลิกแต่ก็มีการคัดค้านว่าหากมีการยกเลิกแล้วจะนำกลับมาใช้ใหม่ยากเนื่องจากการใช้มาตรการดังกล่าวอาจจะขัดต่อหลักการของ WTO หากต้องการยกเลิกมาตรการนี้ควรใช้วิธีการพักใช้มาตรการจะดีกว่า

การขนส่งทางเรือหรือทางทะเลนั้นแตกต่างจากการขนส่งทางอากาศ ทางถนน ทางรถไฟโดยสิ้นเชิง คือ การขนส่งทางอื่นนอกจากเรือ รัฐจะดำเนินการเจรจาเปิดเส้นทางให้ก่อนโดยรัฐต้องทำการเจรจาระหว่างประเทศเพื่อเปิดเส้นทางการบิน การขนส่งทางถนน หรือการขนส่งทางรถไฟ แต่การขนส่งทางน้ำจะไม่มี การเจรจาดังกล่าวเนื่องจากหลัก Freedom of Navigation ที่กำหนดให้เรือสามารถแข่งขันกันได้อย่างเสรีในการขนส่งระหว่างประเทศ ประเทศไทยแทบจะไม่สามารถหยุดยั้งการแข่งขันจากต่างประเทศได้ ดังนั้น เมื่อมีการแข่งขันในลักษณะสมบูรณ์แบบนี้แล้ว เจ้าของเรือรายใหญ่กว่าก็มีแนวโน้มที่จะได้เปรียบ เพราะมีขนาดของธุรกิจที่ใหญ่กว่าและมี network ที่มากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งซึ่งปัจจุบันใช้ระบบคอนเทนเนอร์ การบริหารเรือเป็นเรื่องยาก แต่การบริหารระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ยากกว่า โอกาสที่เรือไทยจะแข่งขันกับเรือนานาชาติค่อนข้างจะลำบาก แต่ในภูมิภาคเอเชียประเทศไทยน่าจะยังมีศักยภาพในการแข่งขันได้บ้าง

ขอตอบคำถามของอาจารย์ไพฑูริต์ข้อที่ 1 ว่า ประเทศไทยยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องมียกเรืออยู่ ส่วนคำถามในข้อ 2 และ ข้อ 3 เห็นว่าควรจะให้มีการอภิปรายที่แพร่หลายมากขึ้น

การส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไม่ได้ทำได้เพียงแค่การเพิ่มกองเรือเท่านั้น การเพิ่มกองเรือเป็นมาตรการในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีอย่างหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีมาตรการในการสนับสนุนให้มีเรือเข้ามาในประเทศ การสร้างธุรกิจพาณิชย์นาวีภายในประเทศ และการสนับสนุนให้เกิดการขนส่งระหว่างประเทศที่ใช้ท่าเรือของประเทศไทยอีกด้วย

ในเชิงนโยบายนั้นเห็นว่าการแข่งขันกับต่างประเทศในเรื่องการให้สิทธิประโยชน์แก่เจ้าของเรือเป็นเรื่องที่ทำได้ยากลำบาก เนื่องจากสิทธิประโยชน์ที่สามารถให้ได้รัฐก็กำหนดให้หมดแล้ว การส่งเสริมท่าเรือจึงเป็นมาตรการอีกอย่างที่จะสามารถดึงดูดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเข้ามาภายในประเทศโดยหวังว่าจะเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องด้วยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่ง ในบางประเทศมีการสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมภายในประเทศ โดยแทนที่จะใช้การส่งเสริมการขนส่งทางทะเลอย่างเดียวแต่ทำในภาพกว้าง เช่น นำการขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟเข้ามาร่วมด้วย รวมถึงการให้สิทธิพิเศษแทนที่จะไปเน้นที่ธุรกิจเรืออย่างเดียวก็ควรเน้นที่ส่วนอื่นด้วย เพื่อที่จะให้ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศเข้ามาใช้บริการที่ตั้งจากประเทศของตัวเอง หากพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศเกิดใหม่ในยุโรป ประเทศเหล่านั้นทราบดีว่าตนเองมีกองเรือไม่มากจะแข่งกับประเทศใหญ่ๆ เช่น ประเทศเยอรมนี หรือประเทศเนเธอร์แลนด์คงไม่ได้ จึงเน้นการสนับสนุนการขนส่งทางอื่นควบคู่ไปด้วย ประเทศเหล่านี้ไม่ได้มองภาพของการขนส่งทางทะเลเพียงอย่างเดียวแต่มองการขนส่งระหว่างประเทศในภาพรวม แล้ววิเคราะห์ว่าจะดำเนินการอย่างไรจึงจะได้เม็ดเงินเข้าประเทศ เพราะในที่สุดแล้วกิจกรรมทุกอย่างจะต้องสามารถตอบคำถามได้ว่า เมื่อประเทศเสียประโยชน์บางประการไปแล้วจะได้ผลตอบแทนอะไรกลับคืนมา

กองเรือไทยควรมีหรือไม่ เห็นว่าควรมี แต่เมื่อมีแล้วจะมีการส่งเสริมกันอย่างไรหรือควรดำเนินนโยบายไปในทิศทางใดนั้นอาจต้องใช้วิธีส่งเสริมเฉพาะบางประเภทของเรือ การพิจารณาเรื่องการขยายตัวของเรือโดยดูเรื่องปริมาณเป็นหลักนั้นอาจไม่เหมาะสมในปัจจุบัน ในการขนส่งทางถนน ทางอากาศ ไม่ได้พิจารณากันเพียงแค่ว่ามีเครื่องบินกี่ลำ แต่จะพิจารณาถึงส่วนแบ่งว่าการขนส่งทางอากาศมีการใช้เพื่อขนส่งระหว่างประเทศจำนวนเท่าใด มีการพิจารณาที่ปัจจัยและควมมีประสิทธิภาพของการขนส่งในรูปแบบนั้นๆ ในการบริหารต่อภาพรวม ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการพิจารณาควรเน้นในเชิงคุณภาพ เชิงประสิทธิภาพ เชิงความสามารถในการให้บริการมากกว่าในเชิงปริมาณการบินเพียงอย่างเดียว

กรณีเรือสินค้าขนาดเล็ก (Feeder) เห็นว่าประเทศไทยยังมีโอกาสในภูมิภาคนี้ กองเรือสินค้าขนาดเล็กที่ประเทศไทยมีอยู่ในบางบริษัทน่าจะพอแข่งขันได้ อย่างไรก็ตามกองเรือของประเทศไทยในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นเรือประเภทเรือบรรทุกสินค้าเทกอง (bulk carrier) ขนาดเล็กและขนาดกลาง หากประเทศไทยสามารถรักษากองเรือประเภทนี้เอาไว้ได้โดยที่ไม่ให้เจ้าของเรือนำเรือประเภทนี้ย้ายไปจดทะเบียนเป็นเรือประเทศอื่นก็จะสามารถแข่งขันได้ เรือบรรทุกสินค้าเทกองนี้ส่วนมากจะให้บริการนอกประเทศ แต่โดยส่วนตัวเห็นว่าควรเน้นพัฒนาด้านการขนส่งชายฝั่งให้มากที่สุด ในส่วนอื่นๆ ควรจะทำให้การพัฒนาไม่ให้เกิดลอยไปกว่าที่เป็นอยู่ การขนส่งชายฝั่งต้องอาศัยการดูแลอย่างใกล้ชิดในลักษณะที่ให้รัฐเข้าไปมีบทบาทช่วยให้เจริญเติบโตมากกว่า

ปัจจุบันเรือที่เอาไว้ให้บริการแทนชุดเจาะประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีที่ จึงควรดึงศักยภาพส่วนนี้ออกมาใช้และสนับสนุน เพราะมีตลาดอยู่พอสมควร ประเทศพม่าใช้ก็บริการเรือเหล่านี้ของไทยอยู่ แต่ทราบมาว่าจะมีการเปลี่ยนหลักการใหม่จากเดิมเรือออกจากท่าเรือที่จังหวัดระนองจะต้องเปลี่ยนเป็นออกจากท่าเรือในพม่าเท่านั้น กรณีเช่นนี้จังหวัดระนองอาจจะได้รับผลกระทบโดยตรง ต้องอาศัยการเจรจาเพื่อปรับแก้สัญญาสัมปทานให้นักธุรกิจไทยสามารถให้บริการได้ทั้งเรือและท่าเรือในประเทศพม่าโดยมองทั้งระบบ

กองเรือประเภทอื่นที่ควรสนับสนุน ได้แก่ เรือเดินทางในระยะทางสั้นๆ (short sea shipping) เนื่องจากปัจจุบันเรือประเภนี้มีตลาดหลากหลายมากขึ้น เช่น short sea shipping จากจังหวัดตราดไปยังประเทศกัมพูชา อีกส่วนหนึ่งที่เห็นว่ามีศักยภาพในระยะหลังๆ คือเรือโดยสาร ตัวอย่างเช่นในประเทศจีนมีเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว (cruise) และยังมีที่อยู่ในระหว่างต่อสร้างอีกหลายลำ เดิมทีกรมเจ้าท่าได้รับนโยบายให้มีท่าเรือสำราญบริเวณท่าอันทามันกับอ่าวไทยให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ มีความกังวลในตอนเริ่มแรกว่าจะมีอุปสงค์มากเพียงพอต่อการลงทุนหรือไม่ สุดท้ายก็มีอุปสงค์มากจริง เช่น ในจังหวัดภูเก็ตมีเรือสำราญมาจอดอยู่ และมีที่ให้เรือล่อยลำไว้กลางทะเลเพื่อรอนำเรือเข้าไปรับบริการอีกจำนวนมาก ตอนนี้นักท่องเที่ยวจีนก็เริ่มมาและเรือนักท่องเที่ยวจีนก็เริ่มแล่นออกนอกทวีปเอเชียแล้วเหมือนกัน

ในปัจจุบัน สพว. มียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อสัมมนาในวันนี้ก็คือการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ รวมไปถึงเรื่องการค้าชายฝั่ง ท่าเรือ บุคลากร และผู้ประกอบการ โดยในยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับกฎหมายมีอยู่หลายเรื่อง วันนี้จะขอกล่าวถึงยุทธศาสตร์ “การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ” โดยมีวัตถุประสงค์คือ การขยายเส้นทางและการขยายขนาดกองเรือให้มีระวางบรรทุกมากขึ้น ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมฯ กำลังพิจารณารายละเอียดอยู่

เมื่อพิจารณาเรื่องการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ คำว่า “เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางทะเล” ควรมีความหมายอย่างไร คำถามนี้ได้มีการถกเถียงจากผู้ทรงคุณวุฒิมาเป็นจำนวนมากกว่าจะมีการออกเป็นยุทธศาสตร์ดังกล่าว มีปัญหาว่าควรจะพิจารณาส่วนแบ่งการขนส่งสินค้ามากกว่าการเพิ่มกองเรือหรือไม่ ยุทธศาสตร์ต้องการส่งเสริมให้เรือไทยเข้าไปมีโอกาสในการแข่งขันมากกว่าการเพิ่มกองเรือหรือไม่ และจะอย่างไรให้กองเรือที่มีอยู่เข้าไปจัดการการขนส่งได้ โดยอาศัยยุทธศาสตร์ที่ว่า ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการธุรกิจที่ดำเนินกิจการอยู่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้โดยอาจจะไม่ต้องเพิ่มผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามา นอกจากนี้ในส่วนของวัตถุประสงค์ในเรื่องการขยายเส้นทางการให้บริการ พิจารณาที่ความครอบคลุมของเส้นทางการเดินเรือในลักษณะที่ทำให้มีการเปิดเส้นทางใหม่ๆ แต่ในส่วนนี้จะเป็นเรื่องของผู้ประกอบการโดยภาครัฐจะไม่สามารถยื่นมือเข้าไปช่วยได้มาก

ในส่วนของการพัฒนากองเรือ กองเรือไทยยังมีความจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ แต่การพัฒนากองเรือจะต้องพิจารณาให้ดีว่าจะพัฒนาในเชิงปริมาณหรือเชิงคุณภาพ ทำอย่างไรให้ผู้ส่งสินค้าอยากใช้บริการกองเรือไทย ขอไม่สรุปในประเด็นนี้เพราะอยากให้มีการถกเถียงกันในเชิงแนวคิดว่าจะทำอย่างไร

ในส่วน operation ของ shipping ภาพการขนส่งโดยรวมกว้างกว่าการเดินทางเรือมาก การเดินทางเรือกับการขนส่งทางทะเลไม่ใช่เรื่องเดียวกัน ยุทธศาสตร์ที่ผ่านมาก็เป็นยุทธศาสตร์ที่แตกต่างกัน ในที่สุดแล้วจะต้องพิจารณาว่าผลประโยชน์ของประเทศที่แท้จริงแล้วคืออะไร ผลประโยชน์ในภาคเศรษฐกิจ ภาคการขนส่ง ภาคพาณิชยนาวิ ภาคการเดินทางเรือ แต่ละส่วนผลประโยชน์ไม่เหมือนกัน แต่หากพิจารณาผลประโยชน์ของประเทศในที่สุดแล้ว มาตรการส่งเสริมบางประการจะเป็นกรณีที่ใช้มาตรการระดับประเทศเข้าไปช่วย ประเทศไทยไม่ได้มีมาตรการหรือเงินงบประมาณเฉพาะในส่วนคมนาคมหรือในส่วนของการขนส่งทางน้ำอย่างเดียว จะดึงงบประมาณทั้งหมดของประเทศมาใช้ไม่ได้ ฉะนั้นความชอบธรรมในการดึงงบประมาณออกมาใช้จะต้องแสดงให้เห็นว่าภาคการขนส่งทางน้ำมีความสำคัญอย่างไรและประเทศไทยจะได้รับประโยชน์ที่กลับมาสู่ภาพรวมของประเทศอย่างไร

กองเรือไทยควรจะรักษาสถานภาพให้ยังดำเนินธุรกิจต่อไปได้ แล้วพัฒนาบรรยากาศในการลงทุนให้เหมาะสมให้มีการลงทุนในประเทศไทยเพื่อประโยชน์ในการเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ในฐานะที่ประเทศไทยมีเมืองท่า ควรพัฒนาให้ไม่เพียงแต่มาทำการค้าอย่างเดียว แต่ควรพัฒนาเรื่อง transshipment ข้ามประเทศด้วยเช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ที่ทำ transshipment ในท่าเรือสิงคโปร์ ต่อไปประเทศไทยควรทำ transshipment ในลักษณะท่า transit ข้ามไประหว่างประเทศจะเป็นการเปิดอีกตลาดหนึ่งตลาดหนึ่งโดยนำเอาการขนส่งทางทะเลมาบวกกับการขนส่งทางอื่น ในส่วนของการพาณิชยนาวิ ทุกคนคงไม่เถียงว่ามีความสำคัญทางเศรษฐกิจอยู่แล้ว แต่ในที่นี้ขึ้นอยู่กับเราจะเน้นในแต่ละเรื่องเพียงใด ดังนั้นวันนี้จะไม่สรุปและไม่ได้ตอบคำถามโดยตรง แต่อยากฝากให้ทำผู้เข้าร่วมสัมมนาคิดและเสนอความเห็นเพื่อการพัฒนาต่อไป

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร : ขอขอบคุณท่านอธิบดีกรมเจ้าท่า

ขอเรียนถามท่านอธิบดีว่า อัตราการเจริญเติบโตของระวางบรรทุกเรือไทยในปี พ.ศ. 2557 ที่ติดลบร้อยละ 7.4 ในขณะที่ปี พ.ศ. 2556 เติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.5 จากอัตราดังกล่าวทำให้สงสัยว่า ปัจจัยที่ทำให้กองเรือไทยมีปัญหาเรื่อง จำนวน ปริมาณ หรือความสามารถในการให้บริการคืออะไร

ส่วนนโยบายที่ท่านอธิบดีกล่าวถึงและประเด็นต่างๆ ที่ท่านชี้ ทำให้เห็นว่ารัฐจะมีนโยบายไปในทิศทางใด กรณีเรือขนส่งระหว่างประเทศคงไม่มีมาตรการอื่นใดที่จะมาสนับสนุนเพิ่มเติมได้ตามนโยบายของรัฐบาลยุคปัจจุบัน แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตเรื่องการลดลงของอัตราการเจริญเติบโตของกองเรือจากร้อยละ 18.5 เป็น 7.4 การลดลงแบบนี้หากย้อนไปดูในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งเพิ่ม 14.1 แต่ปี พ.ศ. 2542 ตีลบ 30.9 ก็น่าสงสัยเช่นเดียวกัน ในช่วงปีดังกล่าวอาจเป็นเพราะเกิดวิกฤติการณ์ต้มยำกุ้ง เรือจึงถอนตัวไปจดทะเบียนที่อื่น มีการนำเรือไปยุบเป็นเศษเหล็ก หรือไปขายทิ้ง

หลังจากปี พ.ศ. 2551 ในส่วนของเรือบรรทุกสินค้าเทกองแบบแห้งมี 233 ลำ มีความสามารถในการบรรทุก 3.25 ล้านเดทเวทตัน แต่ในปี พ.ศ. 2552 ลดลงเหลือ 207 ลำ ความสามารถในการขนส่งลดลงไปเกือบ 1 ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่เรือบรรทุกสินค้าเหลว เข้าใจว่าเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน เพิ่มจำนวนมากขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 หมายความว่าเรือบรรทุกน้ำมันมีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องใช่หรือไม่ แต่เรือที่เป็นเรือ general cargo หรือเรือคอนเทนเนอร์อยู่ในอัตราที่ค่อนข้างจะคงตัวหรือถดถอยลงเล็กน้อยตัวเลขเหล่านี้เกิดขึ้นได้อย่างไร มาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีนี้นั้นมีมานานแล้ว แต่เรือ flag out ไปจดทะเบียนที่อื่น เหตุใดเจ้าของเรือไทยจึงไม่อยากจะจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย

ดร.จุฬา สุขมานพ : โดยส่วนตัวเห็นว่าตัวเลขเหล่านี้ไม่มีความสำคัญมากนัก ตัวเลขอัตราการเจริญเติบโตเป็นเครื่องชี้วัดอย่างหนึ่งได้ แต่จำนวนพาหนะไม่ได้มีความสำคัญในเชิงตัวเลขเท่ากับจำนวนโครงสร้างพื้นฐาน บริการที่เกิดขึ้นอยู่ที่อุปสงค์ ซึ่งอุปสงค์ของการค้าไม่ได้อยู่ที่เรือโดยตรงแต่เรือเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการหาลูกค้า ในที่สุดแล้วผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของเรือก็ต้องใช้ความพยายามในการหาตลาด ประเด็นคือเมื่อทราบว่ามีผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับเรืออยู่จำนวนเท่าใด และจะอย่างไรให้ผู้ประกอบการเหล่านั้นสามารถที่จะเข้าไปช่วงชิงตลาดได้นั้นมีความสำคัญกว่าที่จะมาดูตัวเลขในเชิงกองเรือ

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร : ประเทศเพื่อนบ้านของไทยเพิ่งสิ้นสุดสงครามกลางเมืองมาไม่นาน แต่มีพัฒนาการด้านธุรกิจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่ก้าวหน้ามาก ศักยภาพของประเทศดังกล่าวก็ไม่มีมากเท่าประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้านดำเนินนโยบายอย่างไรจึงเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วเช่นนั้นทั้งๆ ที่ไม่มีศักยภาพสู่ประเทศไทยได้เลย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องท่าเรือ กำลังคน ความคิด เงินทุน จึงอดเปรียบเทียบไม่ได้ ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 5 ของอาเซียน แม้จะเห็นด้วยกับอาจารย์จุฬาที่ควรพิจารณาเป็นภาพรวม แต่อดคิดไม่ได้ว่าประเทศอื่นที่เขากำลังเริ่มต้นมาตรการให้เรือไปซ้กธงของตนมีนโยบายอย่างไร และประเทศไทยมีนโยบายอย่างไร การพัฒนา infrastructure ให้มีการขนส่งผสมผสานและมีท่าเรือ ประเทศไทยคงจะต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ แต่ในส่วนกองเรืออาจารย์เห็นอย่างไร

ดร.จุฬา สุขมานพ : คำถามนี้เป็นคำถามที่ตอบยาก กรณีประเทศเวียดนามที่มีกองเรือจำนวนมาก โดยมีเรือในประเทศกว่า 6,000 ลำ แต่ข้อมูลเหล่านี้ไม่มีรายละเอียดว่าเรือที่ประเทศเวียดนามมีเป็นเรือที่ให้บริการขายฝั่งหรือให้บริการอย่างอื่น เป็นเรือ bulk ให้ทำ time charter หรือไม่ หากจะเข้าไปศึกษาในทางวิชาการจริงๆ ต้องเข้าไปศึกษาโดยละเอียด เพราะสถิตินี้เป็นภาพรวมเพื่อวัดกองเรือระหว่างประเทศ แต่หากคำถามเป็นประเทศอินโดนีเซียสามารถตอบได้ว่าประเทศอินโดนีเซียมีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ จึงอาจเป็นเหตุทำให้มีกองเรือในประเทศจำนวนมาก

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร : ขอขอบคุณท่านอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกครั้ง ต่อไปขอเชิญ อาจารย์สมพรเป็นผู้อภิปรายต่อ

อาจารย์สมพร ไพลิน : ขอตั้งหัวข้อในการอภิปรายเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย เป็น เรื่อง “บทบาทของภาครัฐ” โดยจะแบ่งออกเป็น 3 หัวข้อย่อยคือ

หัวข้อที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างที่ไม่ใช่สิ่งก่อสร้าง (non-physical infrastructure)

หัวข้อที่ 2 การขนส่งโภคภัณฑ์ยุทธศาสตร์ (strategic commodity หรือ strategic goods) เป็น เรื่องความมั่นคงของประเทศ

หัวข้อที่ 3 คือเรื่องกำลังสำรองทางพาณิชย์นาวี (merchant navy reserve) เรื่องนี้เป็นประเด็น ด้านความมั่นคงของประเทศ (national security)

เริ่มที่หัวข้อแรก non-physical infrastructure เป็นเรื่องที่มีการพิจารณาค่างค่าไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ก่อนที่จะมีการปฏิรูประบบกิจการพาณิชย์นาวี กฎหมายพาณิชย์นาวี หรือ maritime law ในประเทศไทยยังมีไม่ครบ กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ก็ยังไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้ทันสมัย กฎหมายที่ยังขาดอยู่อย่างชัดเจนที่สุดก็คือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ซึ่งเคยมีการนำเอา Marine Insurance Act 1906 ของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่าง แต่มีผู้แทนของภาคธุรกิจประกันภัยบางท่านโต้แย้งว่าไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายดังกล่าว เพราะประเทศไทยใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษอยู่แล้ว ข้อสัญญามาตรฐานต่างๆ ที่เป็น ภาษาไทยก็กำหนดให้ใช้กฎหมายอังกฤษ กรณีนี้เห็นว่าหากมีกฎหมายใหม่เป็นกฎหมายของประเทศไทยเอง นักศึกษาในมหาวิทยาลัยก็จะได้เรียนกฎหมายประกันภัยทางทะเล อันจะเป็นการสร้างองค์ความรู้ให้กระจายไปทั่ว เป็นที่น่ายกย่องว่าผู้ประกอบการ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยในตลาดมีความรู้เกี่ยวกับ Marine Insurance Act 1906 ของประเทศอังกฤษอย่างถูกต้องหรือไม่ มีการนำ Institute Clause มาใช้ได้ถูกต้องหรือไม่ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาของประเทศไทยเองเป็นการเฉพาะอันจะเป็นการเปิดโอกาสให้มีการสร้างองค์ความรู้เริ่มต้นนับแต่ในระดับการศึกษาในมหาวิทยาลัย

ส่วนกฎหมายที่มีอยู่แล้วแต่ยังไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข กฎหมายหลายฉบับที่ใช้บังคับอยู่มี ข้อบกพร่อง เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แม้จะมีการทำร่างพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติม แต่ฉบับนี้ก็ยังไม่ได้แล้วเสร็จ

ในส่วนของกฎหมายพาณิชย์นาวีภาคมหาชน public maritime law ก็ยังมีไม่ครบถ้วนไม่ ทันสมัยเช่นกัน ในเวลานี้เมื่อกล่าวถึง public maritime law ก็จะต้องกล่าวถึง International Maritime Organization (IMO) ซึ่งเป็นองค์การระหว่างประเทศที่มีบทบาทในการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับ พณิชย์นาวีเป็นอย่างมาก ที่ผ่านมา IMO ได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับ public maritime law ของ IMO ที่ออกมานั้น มีบางส่วนของอนุสัญญาเป็นเรื่องความรับผิดชอบแบบเคร่งครัด เช่น เรื่องความรับผิด เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน การขนส่งสารอันตรายและสารพิษ (Hazardous and Noxious Substances) และความเสียหายจากมลพิษน้ำมันจากถังระวางเชื้อเพลิงของเรือ (bunker) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ private maritime law ด้วย อนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวนับเป็นกฎหมายรุ่นใหม่ที่ไม่ใช้พื้นฐาน กฎหมายดั้งเดิม

กฎหมายพาณิชย์นาวีภาคมหาชนเป็นการกำหนดข้อห้ามข้อปฏิบัติสำหรับภาคเอกชนและกำหนดวิธีการและเงื่อนไขในการอนุญาตหรือไม่อนุญาตกิจกรรมบางประการ เมื่อกฎหมายเหล่านี้ที่ไม่ครบถ้วน ไม่ทันสมัย ภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้ประกอบการก็จะได้ยังไม่ได้ได้รับความสะดวกในการปฏิบัติตามข้อปฏิบัติ หรืองดเว้นตามข้อห้าม ตัวอย่างเช่น บริษัทแห่งหนึ่งทำ ship management หรือการรับจ้างบริหารจัดการเรือและดูแลเรือให้ลูกค้าที่เป็นเจ้าของเรือในการจัดคนเข้าประจำเรือ จ่ายค่าจ้างคนประจำเรือ และการดูแลเรื่องอื่นๆ ของเรือ หากมีเรือบางลำที่เจ้าของเรือต้องการจ้างให้ผู้อื่นบริหารจัดการ แต่ติดขัดอยู่ตรงที่เรือซักรงของบางประเทศซึ่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศนั้นไม่ยอมรับ certificate ของคนประจำเรือระหว่างกัน กรณีนี้จะส่งผลให้บริษัทบริหารจัดการเรือจะนำคนเรือสัญชาติไทยไปทำงานบนเรือไม่ได้เพราะไม่เป็นไปตามกฎหมายของประเทศเจ้าของธง กรณีตามตัวอย่างนี้ทำให้เสียโอกาสและทำให้ไม่ได้รับความสะดวก หากเรื่องตามตัวอย่างนี้กรมเจ้าท่าทำได้จัดทำ arrangement หรือ agreement ในระดับกรมกับกรมเจ้าท่าของประเทศอื่นที่เกี่ยวข้องในการออก certificate ให้ยอมรับซึ่งกันและกันว่าเทียบเท่ากันได้ประเทศไทยก็จะได้รับประโยชน์ในกรณีดังกล่าว

ขอกล่าวถึงประเด็นที่ ดร.จุฬา ตั้งขึ้น โดยส่วนตัวมีความเห็นไปในทางเดียวกับท่าน เป้าหมายของการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยไม่ได้อยู่แค่เพียงว่าประเทศไทยจะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าเข้าออกของประเทศไทยให้มากขึ้นเท่านั้น กองเรือพาณิชย์ที่ซักรงไทยจะอาศัยตลาดการนำเข้าส่งออกในประเทศแต่เพียงอย่างเดียวไม่ได้ ควรจะต้องหาตลาดต่างประเทศด้วย สิ่งประเทศไทยจะได้จากการทำกองเรือพาณิชย์คือ foreign exchange และ balance of payment ที่เข้ามาในประเทศไทย หากมีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีมาตั้งฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทยมากขึ้น จะมีการสร้างธุรกิจให้มากขึ้น และมีการจ้างงานมากขึ้นด้วย ตัวอย่างเช่น หากการขนส่งทางถนนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงพัฒนาไปถึงขั้นที่มีการอนุวัติการได้จริง การขนส่งสินค้าจากภาคใต้ของประเทศไทยและประเทศเวียดนามมาลงเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง เรือตู้สินค้าที่จอดเทียบท่าที่เวียดนามนั้นมีเที่ยวการเดินทางที่มีความถี่ไม่มากนัก หากธุรกิจการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงพัฒนาเต็มที่สินค้าขาเข้าขาออกที่จะผ่านท่าเรือแหลมฉบังก็จะต้องมากขึ้น

หัวข้อที่ 2 เรื่องการขนส่งโภคภัณฑ์ยุทธศาสตร์ เมื่อกล่าวถึงหัวข้อนี้ขออภิปรายถึงการขนส่งน้ำมันดิบ ประเทศไทยใช้น้ำมันในประเทศเป็นจำนวนมาก และน้ำมันดิบกว่าร้อยละ 90 ต้องขนส่งมาจากต่างประเทศ หากการขนส่งน้ำมันดิบจากแหล่งต่างๆ มายังโรงกลั่นต้องมีอันหยุดชะงักไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามจะกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศ แนวคิดเรื่องนี้มีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ณ ขณะนั้น มีการทำโครงการ National Tanker Line โดยจะจัดตั้งบริษัทเรือบรรทุกน้ำมันแห่งชาติขึ้นมาเพื่อความมั่นคงในการขนส่งน้ำมันดิบป้อนโรงกลั่นในประเทศไทย และจะใช้มาตรการสงวนสินค้านำเข้าว่าน้ำมันดิบที่น้ำเข้านี้จะต้องทำการขนส่งโดยเรือซักรงไทยในอัตราเท่าใด ในขณะที่ประเทศไทยไม่มีเรือบรรทุกน้ำมัน ปตท. เองก็เพิ่งจะก่อตั้งขึ้น แต่ผู้ที่คัดค้านแนวคิดนี้ก็คือ ปตท. แม้จะมีการเสนอให้ ปตท. ถือหุ้นบริษัทเรือบรรทุกน้ำมันแห่งชาติด้วยก็ไม่สามารถจูงใจ ปตท. ได้สำเร็จ ขณะนี้กองเรือบรรทุกน้ำมันซักรงไทยมีจำนวนมากพอสมควรแล้ว หากประเทศไทยจะสงวนการขนส่งน้ำมันดิบไว้ให้

เรือชกธงไทยเพื่อประโยชน์ของความมั่นคงทางด้านพลังงานของประเทศจะมีปัญหาหรือไม่ กรณีนี้จะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ของ WTO ในเรื่อง General Agreement on Trade and Services ว่าจะทำให้หรือไม่ แต่อย่างไรก็ตามเรื่องนี้เป็นเรื่อง government procurement อาจจะเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไป ซึ่งไม่ได้หมายถึงเฉพาะว่าผู้จัดซื้อ จัดหา หรือจัดจ้าง จะต้องเป็นกรมในรัฐบาลหรือกระทรวงเท่านั้น แต่อาจมีความหมายรวมถึง government enterprise ด้วย ปตท. ในขณะนี้แม้จะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แต่ตามพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณฯ ก็ยังเข้าใจว่า ปตท. มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ เรื่องที่เกี่ยวกับ national security เป็นข้อยกเว้นที่ควรศึกษาอย่างจริงจังว่า General Agreement on Trade and Services ของ WTO มีขอบเขตเพียงใด

หัวข้อที่ 3 เรื่องกำลังสำรองทางพาณิชย์นาวี (merchant navy reserve) ประเด็นนี้ในประเทศอังกฤษกำหนดให้มีกองกำลังสำรองทางพาณิชย์นาวีประกอบด้วยบุคคลจำนวนหนึ่งตามที่รัฐมนตรีกำหนด มีอาสาสมัครและมีการคัดเลือกคนประจำเรือ ตั้งแต่ นายเรือ คนประจำเรือ ต้นหน และต้นกล ทั้งหลาย ให้สมัครเข้ามาเพื่อรับการคัดเลือก ทุกวันนี้ราชนาวีไทยมีการฝึกเพิ่มมากขึ้น ยิ่งประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา UNCLOS อนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล กองทัพเรือก็จะมีภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นมาก ปัญหาคือมีความจำเป็นหรือไม่ในเรื่องความมั่นคงเพื่อปฏิบัติการของกองทัพเรือที่อาจจำเป็นต้องใช้คนประจำเรือที่เป็นนักเดินเรือพาณิชย์นาวี กล่าวคือเป็นการเกณฑ์เรือพาณิชย์ไปสนับสนุนการปฏิบัติงานของราชการ เช่นเดียวกับแนวทางของประเทศอังกฤษ

ต่อไปขอกล่าวถึงการต่อเรือคลาส NK (สถาบัน NIPPON KAIJI KYOKAI) ในเรื่องของการต่อสร้างเรือ (ship building) ประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น มีแนวโน้มในการส่งมอบเรือที่จะออกสู่ท้องน้ำลดลง สละสลบกับเรือที่มีอยู่แล้ว จากปี ค.ศ. 2010 จำนวนเรือที่มีการส่งมอบในปี ค.ศ. 2011 - 2012 จึงมีจำนวนลดลง แต่ในปี ค.ศ. 2013 มีจำนวนเพิ่มขึ้น ปี ค.ศ. 2014 นี้ยังไม่ครบปีแต่มีจำนวนลดลง ผลกำไรของอุตสาหกรรมกลางของญี่ปุ่น (mid-size Japanese ship yard) มีกำไรดี ส่วนที่ขาดทุนคือ mid-size Korean ship yard มีผลการดำเนินงานขาดทุนมาก ส่วนของประเทศจีน ตอนแรกก็ยังพอมีกำไรบ้างจนกระทั่งปี ค.ศ. 2011 เริ่มกำไรน้อยลงจนกระทั่งปี ค.ศ. 2013 เริ่มมีผลประกอบการขาดทุน

ผู้ต่อสร้างเรือในประเทศญี่ปุ่นจะขายเรือเป็นเงินเยนสกุลเดียว ถ้าเป็นช่วงค่าเงินเยนตกก็จะกำหนดราคาใหม่ให้ต่ำลงเพื่อให้แข่งขันได้ ส่วนใบสั่งเก่าก็จะกำไรมากขึ้น เรื่องยุทธศาสตร์ของประเทศญี่ปุ่นเน้น highly regarded Japanese technology และ new challenge ส่วนประเทศจีนเน้นเรื่องกำไร ในขณะที่ประเทศเกาหลีใต้กลับไปเน้นเรื่องการต่อสร้างเรือที่มีมูลค่าสูง ประเทศญี่ปุ่นเองก็เลือกที่จะต่อเรือราคาสูง และมีผู้ว่าจ้างต่อเรือเป็นจำนวนมากจนอุตสาหกรรมต่อเรือไม่ว่างตั้งแต่ปี ค.ศ. 2007 อุตสาหกรรมต่อเรือถูกจองต่อเรือจนเต็ม นอกจากนี้มีการซื้ออุตสาหกรรมหนักทำให้เพิ่มความเข้มแข็งและทำให้สเกลใหญ่ขึ้นอุตสาหกรรมหนักที่ซื้อมานั้นอยู่ไม่ไกลกับอุตสาหกรรมต่อเรือ

ส่วนประเทศจีน เหตุที่ยังไม่ค่อยมีกำไรเพราะอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศจีนเพิ่งได้รับใบสั่งต่อเรือใหม่ในปี ค.ศ. 2013 เพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. 2012 ทั้งหมดเกือบสองเท่าครึ่ง เพราะใบสั่งที่จะไปต่อเรือที่ประเทศญี่ปุ่นนั้น อุตสาหกรรมต่อเรือที่ประเทศญี่ปุ่นไม่ว่างอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศจีนจึงได้รับประโยชน์จากอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศญี่ปุ่น เรื่องราคา

การสั่งต่อเรือจากประเทศญี่ปุ่นแพงกว่าของประเทศจีน ธนาคารจีนให้การสนับสนุนเรือในประเทศจีนและเจ้าของเรือต่างประเทศด้วย เจ้าของเรือต่างประเทศที่จะได้รับการสนับสนุนคือลูกค้าที่จะไปจ้างต่อเรือจากต่อเรือในประเทศจีนจะสามารถกู้เงินธนาคารจีนได้และนำเรือมาจดทะเบียนจำนองไว้เป็นประกันได้ อย่างไรก็ตามการต่อเรือที่มีมูลค่าไม่สูง (low ship price) ในประเทศจีนเริ่มประสบปัญหาเช่นเดียวกับประเทศไทยคือปัญหาต้นทุนค่าแรงงานที่สูงขึ้นประกอบกับเงินหยวนแข็งค่าขึ้นทำให้ไม่สามารถกำหนดราคาให้ต่ำได้เท่าที่ควรเป็น ต่อเรือในประเทศจีนจึงประสบความยากลำบากในการที่จะรักษามาตรฐานการประกอบธุรกิจไว้ได้

เรื่อง movement restructuring มี State Council ซึ่งมีหน้าที่คล้ายคณะรัฐมนตรีเข้ามาดำเนินการกับแผนการปรับโครงสร้าง 3 ปีตั้งแต่ ค.ศ. 2013-2015 โดยจะเปลี่ยน economic model จาก investment base เดิมไปเป็น consumption base และ improving productivity base แผนการประกาศอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 3 กันยายน ค.ศ. 2014 ว่าอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญอย่างหนึ่งของประเทศจีนซึ่งรัฐบาลไม่ได้ละเลยและเข้ามาดูแลตลอด

ส่วนประเทศเกาหลีใต้ นโยบายที่จะหันกลับไปหาการต่อเรือที่มีมูลค่าสูง แสดงให้เห็นว่านโยบายปัจจุบันที่เน้นเรื่องสิ่งก่อสร้างที่จะใช้ในการสำรวจน้ำมันในทะเลเริ่มมีกำไรก็น้อยลง ประเทศเกาหลีใต้จึงเปลี่ยนแนวทางไปมุ่งเน้นการผลิตเรือแบบเดิม คือ mid-size ship yard strategy เป็นอยู่ขนาดกลาง ส่วนพวก offshore ให้ยกเลิก เพราะมีเรื่องกำหนดการส่งมอบและ balance of payment อาจจะได้รับเงินค่าจ้างซ้ำในขณะที่ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายไปก่อนจึงไม่มีช่องว่างสำหรับ balance of payment ถือว่าอุปสงค์ที่จะใช้เรือแบบดั้งเดิมนั้นค่อนข้างที่จะมีเสถียรภาพ

ในบางกรณีการห้ามนำเข้าหรือส่งออกสินค้าบางประเภทของประเทศใดประเทศหนึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าได้ เช่น มีการห้ามนำเข้า nickel bauxite ตั้งแต่เดือนมกราคมที่ผ่านมา ประเทศจีนได้รับผลกระทบโดยส่วนใหญ่ supply ของสินแร่ निकิลเหล่านี้มาจากประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ประมาณ 41 ล้านตันต่อปี การห้ามนำเข้าดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อธุรกิจของเรือ

ที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นข้อมูลจากคลาส NK ในส่วนนี้ขอเสนอเพียงเท่านี้

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร : ขอขอบคุณท่านอาจารย์สมพรที่ได้อภิปรายถึงอุตสาหกรรม การต่อเรือ และแนวความคิดหรือการวางแผนของประเทศใหญ่ที่พัฒนาแล้วที่อาจจะมีผลต่อการต่อเรือ การซื้อเรือ และการเพิ่มเรือของประเทศไทย

กลับสู่ประเด็นของการสัมมนาเรื่องการเพิ่มกองเรือไทย มีคำกล่าวว่า “ไม่ควรนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย” ในวงการการเดินเรืออย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังมีข้อเท็จจริงยิ่งที่มีการนำเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยไปจดทะเบียนเป็นเรือประเทศอื่น เหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น โครงสร้างทางกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยไม่ดี ไม่ครบถ้วนอย่างที่อาจารย์สมพรได้อภิปรายไว้หรือไม่ หรือโครงสร้างทางภาษีของประเทศไทยไม่เอื้ออำนวย ประเทศสิงคโปร์ให้สิทธิประโยชน์แก่เจ้าของเรือมากกว่าประเทศไทย ประเทศไทยจะกำหนดมาตรการทางภาษีเพื่อเป็นการดึงดูดเรือให้มาจดทะเบียนเป็นเรือไทยแข่งกับประเทศสิงคโปร์ก็ไม่น่าจะสู้ได้ สรุปว่าประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการใดๆ เพื่อเป็นการพัฒนากองเรือได้เลยหรือ

ประเทศไทยไม่มีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจใดๆ เลยจนต้องปล่อยให้เรือไทยไปจดทะเบียนเป็นเรือของประเทศอื่นใช่หรือไม่

กองเรือไทยที่มีอยู่ปัจจุบันก็ไม่ได้มีการพัฒนา มีเพียงแต่มาตรการรักษาไม่ให้ลดลงไปกว่าเดิมเท่านั้น ปัจจุบันจะเน้นไปที่การสนับสนุน costal trade หรือการสนับสนุน infrastructure เรื่องอื่นจมองได้ว่าอาจจะไม่มีผู้ประกอบการรายใหม่ต้องการเข้ามาประกอบการ ที่มีการประกอบการอยู่เป็นธุรกิจครอบครัวที่ทำมาจากบรรพบุรุษ หรือเป็นพวกทำการค้าอุตสาหกรรมเหล็กจึงมีเรือ การส่งเสริมสนับสนุนเรือไทยจึงดูเหมือนไม่ใช่เรื่องจำเป็น หากพิจารณาแล้วการสนับสนุนกองเรือไทยไม่ใช่เรื่องจำเป็นจริงๆ จะดีกว่าหรือไม่ที่จะยกเลิกมาตรการส่งเสริมต่างๆ และนำเงินงบประมาณไปสร้าง infrastructure อื่น

อาจารย์สมพร ไพสิน : กองเรือไทยจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นหรือไม่ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ การเพิ่มขึ้นของกองเรือไม่ได้ขึ้นอยู่กับ การสนับสนุนของรัฐบาลเท่านั้น แม้รัฐจะมีมาตรการสงวนสินค้าของรัฐให้ส่งโดยเรือไทยแต่มาตรการดังกล่าวก็ไม่ได้มีประโยชน์เท่าใดนัก เนื่องจากรายได้จากการขนส่งสินค้าให้รัฐมีจำนวนน้อย สำหรับบางบริษัทรายได้นี้อาจไม่ถึงร้อยละ 1 ของรายได้บริษัทด้วยซ้ำ

คุณประพันธ์ โลหะสิริยศิริ (Regional Container Lines) : เหตุเรือไทยไปจดทะเบียนเป็นเรือประเทศอื่น (flagging out) น่าจะมีสาเหตุมากจากการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการที่ย่อมมุ่งหวังกำไรอันจะทำให้กิจการอยู่รอดได้เป็นหลัก การชักธงไทยหรือไม่นั้นจะต้องพิจารณาว่า การชักธงไทยก่อให้เกิดความได้เปรียบหรือสามารถลดต้นทุนของผู้ประกอบการได้หรือไม่ หากพิจารณาที่ต้นทุนเรือสามารถพิจารณาโดยแยกเป็น 4 ปัจจัย คือ

ปัจจัยที่ 1 Capital Expenses ปัจจัยนี้จะพิจารณาว่าในขณะที่ผู้ประกอบการซื้อเรือผู้ประกอบการสามารถซื้อเรือได้ในราคาเท่าใด มีอัตราดอกเบี้ยสำหรับสินเชื่อในการซื้อเรือในอัตราเท่าใด

ปัจจัยที่ 2 คือ Operating Expenses หรือ Running Cost ปัจจัยนี้จะพิจารณาถึงต้นทุนในการดำเนินกิจการซึ่งจะรวมถึงค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ค่าซ่อมเรือ ค่าจ้างลูกเรือ เป็นต้น

ปัจจัยที่ 3 คือ Voyage Expenses ในกรณีที่ไม่ได้ปล่อยเรือให้เช่า

ปัจจัยที่ 4 คือ Cargo Cost

ประเด็นแรกสำหรับประเทศที่มีกฎหมายในเรื่องการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่เป็นไปตามหลักสากล จะส่งผลให้ต้นทุนเบียดเบียนสูงขึ้น หากประเทศไทยยังไม่สามารถผลักดันกฎหมายได้สำเร็จ ผู้ประกอบการไทยที่ชักธงไทยจะต้องเสียเบียดเบียนกันเพิ่มขึ้น หากเป็นเช่นนี้ต้นทุนของผู้ประกอบการไทยจะไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศได้ หากผู้ประกอบการนำเรือไปจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ กฎหมายสิงคโปร์มีครบถ้วนเช่นเดียวกับกฎหมายอังกฤษ การชักธงสิงคโปร์ที่มีลักษณะเป็นกึ่ง flag of convenience ทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการถูกลงในแง่ operation cost แม้เรือที่ชักธงไทยอาจจะได้เปรียบในเรื่องค่าจ้างลูกเรือเนื่องจากคุณภาพของลูกเรือไทยอยู่ในมาตรฐานที่ดีและค่าจ้างถูกกว่า แต่การได้เปรียบแค่ค่าจ้างลูกเรือนั้นอาจไม่เพียงพอ ประเด็นเรื่องความครบถ้วนของกฎหมายที่อาจส่งผลต่อต้นทุนเบียดเบียนกันนี้จึงเป็นประเด็นที่มีความสำคัญ

ต้นทุนเรื่อง voyage expense เมื่อมีการเดินเรือไปต่างประเทศ มีการใช้ท่าเรือต่างประเทศ ซึ่งน้ำมันจากต่างประเทศ เรือจะซัดธงประเทศใดก็ไม่น่าจะแตกต่างกัน แต่ที่น่าสังเกตอีกเรื่องคือภาษีมูลค่าเพิ่ม กรมสรรพากรยังมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในการเรียกเก็บ VAT จนบางครั้งผู้ประกอบการบางรายคิดว่าไปประกอบการที่ประเทศสิงคโปร์ดีกว่า ประเด็นเหล่านี้คือเงื่อนไขหรือสภาพแวดล้อมในการประกอบธุรกิจ

ประเด็นที่ท่านอธิบดีกล่าวถึงเรื่อง freedom of the sea หรือ freedom of navigation ผู้ประกอบการจะจดทะเบียนเป็นเรือประเทศใดก็ตาม หากผู้ประกอบการรายนั้นเข้าไปทำการค้าโดยสุจริตย่อมมีเสรีภาพที่จะทำเช่นนั้นได้ หมายความว่าตลาดเรือเป็นตลาดการแข่งขันเสรี เป็น free market แต่จะเป็น fair market หรือไม่เป็นอีกเรื่องหนึ่ง เรื่องการแข่งขันผู้ประกอบการทุกรายสามารถเข้าแข่งขันได้ แต่ในเชิงต้นทุน ผู้ประกอบการรายใดมีต้นทุนต่ำกว่าผู้ประกอบการรายนั้นย่อมได้เปรียบ จึงไม่ใช่เรื่องแปลกที่มีผู้กล่าวถึงเสมอว่าผู้ประกอบการหรือพ่อค้านั้นไม่มี loyalty ยึดติดกับการประกอบการในประเทศเท่าใดนัก เพราะหากที่ใดมีต้นทุนถูกกว่าผู้ประกอบการก็พร้อมที่จะไปลงทุน

ส่วนเรื่องกองเรือ ขอให้ลองเปรียบเทียบระหว่างก่อนหน้าจะมีพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์ พ.ศ. 2521 กับหลังประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวว่าหากไม่มีกฎหมายดังกล่าวจะส่งผลอย่างไรกับจำนวนกองเรือไทย

หากสังเกตวิเคราะห์ของ NK ในการวิเคราะห์ตลาดจะวิเคราะห์ตลาดแยกเรือคอนเทนเนอร์ เรือ tanker และ dry bulk ตลาดเรือคล้ายกับตลาดรถบรรทุกโดยที่ตลาดแต่ละตลาดจะมีความแตกต่างกัน ผู้ประกอบการรถโดยสารมีการแข่งขันแบบหนึ่ง ผู้ประกอบการรถบรรทุกก็จะมีแข่งขันอีกแบบหนึ่ง เมื่อมีการออกมาตราอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ หน่วยงานของรัฐพิจารณาอุตสาหกรรมพาณิชย์ หรือกองเรืออย่างไร ในเมื่อการประกอบการรถบรรทุก รถสิบล้อ รถน้ำมัน หรือรถแก๊ส ยังมีการแข่งขันที่ไม่เหมือนกัน หน่วยงานของรัฐจะพิจารณาเรื่องเรืออย่างไร อุตสาหกรรมต่างๆ มี market segment ที่แตกต่างกัน key of success factor ของแต่ละ segment ก็แตกต่างกันด้วย แต่หากสังเกตมาตรการส่งเสริมเรือไทยที่ผ่านมาของรัฐไม่ว่าจะเป็นมาตรการด้านการเงิน การคลัง การสงวนสินค้า ล้วนใช้มาตรการเดียวกันทั้งหมดกับเรือทุกประเภท การใช้มาตรการส่งเสริมการประกอบธุรกิจที่ไม่เหมาะสมกับประเภทของธุรกิจบางอย่าง โดยเฉพาะ อาจเป็นปัจจัยประการหนึ่งที่ทำให้มาตรการส่งเสริมกองเรือไทยยังไม่ประสบความสำเร็จ

ในเรื่องของ national security กองทัพเรือของประเทศไทยไม่ใช่กองทัพที่มีขนาดใหญ่ ประเทศไทยไม่ได้มีผลประโยชน์ทางทะเลทั่วโลกเหมือนประเทศมหาอำนาจอย่างเช่นประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ที่จะต้องมีกองเรือช่วยรบ และมีการทบทวนนโยบายเรื่องกองเรือช่วยรบอยู่ตลอดเวลา ในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สหรัฐอเมริกามีนโยบายในเรื่องกองเรือช่วยรบค่อนข้างจะเข้มงวด เพราะสหรัฐฯ ทราบดีว่าหากไม่เก็บกองเรือช่วยรบนี้ไว้จะเกิดเหตุการณ์เหมือนกับหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 จะต้องมาฟื้นฟูอุตสาหกรรมต่อเรืออย่างมาก หากสถานการณ์สงครามเย็นยังคงมีอยู่และหากจำเป็นต้องมีการช่วยรบขึ้นมาจะผลิตเรือไม่ทัน ดังนั้นจึงต้องพยายามเก็บเรือประเภทนี้ไว้ แต่หลังจากทศวรรษที่ 1980-1990 สหรัฐอเมริกา review แล้วยพบว่าการมีกองเรือช่วยรบในปัจจุบันที่มีสงครามแบบไฮเทค การยกพลขึ้นบกนั้นสูญเสียมาก ใช้ยุทธวิธีทาง

อากาศจะดีกว่า สหรัฐฯ จึงตั้งงบประมาณสนับสนุนกองเรือ เป็นผลทำให้ US line ประสบผลขาดทุน ผู้ประกอบการรายอื่นๆ ก็ขาดทุนเช่นกัน

ประเด็นที่น่าสนใจสำหรับเรื่อง national security แท้จริงแล้วควรจะต้องอยู่ที่การขนส่งสินค้าที่จำเป็นกับความมั่นคงของประเทศ เช่น หากไม่มีการขนส่งน้ำมันดิบเข้าโรงกลั่นน้ำมันประเทศไทยอาจจะยังพอมีไฟฟ้าใช้ แต่น้ำมันสำหรับภาคการขนส่งจะอย่างไร national security ในลักษณะนี้ยังไม่ค่อยมีการตั้งคำถามเท่าใดนัก

ในเรื่องของโอกาสเห็นว่าในอดีตว่าประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าเท่าใดก็จะมี การสนับสนุนกองเรือเท่านั้น ตลาดในประเทศไทยสำหรับหนึ่งปีทั้งสินค้าขาเข้าและขาออกมีสินค้าประมาณ 200 ล้านตัน แต่ตลาดที่มีการขนส่งสินค้าทางทะเลในโลกรวมมีประมาณหมื่นล้านตันเศษ หากเรือไทยสามารถเข้าสู่ตลาดการขนส่งระหว่างประเทศได้ การให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแม้จะเป็นตลาดที่ให้บริการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านก็นับเป็นโอกาสทางตลาดที่สำคัญอีกประการหนึ่งของกองเรือไทย ที่ผ่านมากลุ่ม RCL ให้บริการขนส่งสินค้าประมาณ 2 ล้านตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าออกจากประเทศไทยเพียงแค่วันละ 20 ที่เหลือ RCL ให้บริการในต่างประเทศ

ประเด็นเรื่องผู้ประกอบการ เหตุที่จำนวนผู้ประกอบการเรือไทยมีจำนวนไม่มากนัก ธรรมชาติของธุรกิจเรือมีหลายมุมมอง มุมมองที่หนึ่งคือระบบทุนนิยม ผู้ประกอบการที่ต้องการเข้าสู่ธุรกิจนี้จะต้องมีทุนมาก มุมมองที่สอง การแข่งขันในธุรกิจนี้เป็นการแข่งขันที่รุนแรง และมีความผันผวนสูง ตลาดที่เคยขึ้นไปถึง 10,000 จุดยังคงเคยลดลงเหลือเพียง 600 จุด หากผู้ประกอบการไม่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะในธุรกิจนี้ก็จะไม่สามารถอยู่รอดในธุรกิจนี้ได้ RCL อยู่ธุรกิจนี้มาเกือบ 90 ปียังประสบผลขาดทุนมาถึง 4 ปี และเพิ่งจะมากำไรเมื่อไม่นานมานี้ หากผู้ประกอบการไม่มีสายป่านจะไปไม่รอด ธุรกิจเรือต้องมี know - how มี technical เฉพาะ มี network เฉพาะ หากนักธุรกิจที่ไม่มีความเชี่ยวชาญไม่มีประสบการณ์ การเข้าสู่ธุรกิจนี้เป็นเรื่องยาก

ขณะนี้ ปตท. มีแผนจะนำเข้า LNG เรือบรรทุก LNG นั้นโดยปกติแล้วให้บริการแบบ shuttle คือวิ่งไปส่งแล้วก็วิ่งกลับ การให้บริการแบบนี้ไม่ต้องหาตลาด ปตท. เองก็มีบริษัทเรือเป็นของตนเองคือ Thai Oil Marine นอกจากนี้หากไม่ต้องการมีเรือเป็นของตนเอง หรือเริ่มต้นใหม่ทั้งหมดอาจจะซื้อ know-how หรือหาบริษัทเรือมาเป็นหุ้นส่วนก็ได้

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑิต เอกจริยกร : ขอบคุณอาจารย์ประพันธ์ศรีรับ เชิญท่านอื่นได้เลยครับ

คุณวิชัย จงธนนพัฒน์ (บริษัท เฟรทลิงค์ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด) : ได้รับข้อมูลจากการเข้าประชุมกับสมาชิกหอการค้าหลายครั้ง พอที่จะรวบรวมและนำมาประมวลอภิปรายในวันนี้ได้คือ เท่าที่ทราบจากบริษัทเรือและสมาชิกสมาคมเรือ ปัญหาส่วนใหญ่คือปัญหาที่เกิดจากภาครัฐไม่ว่าจะเป็นเรื่องการสนับสนุนทางด้านการลงทุนต่างๆ สิทธิทางด้านภาษี ภาครัฐให้ประโยชน์จากการลดหย่อนภาษีน้อยเกินไป และมีกฎระเบียบด้านศุลกากรที่ค่อนข้างซับซ้อน โดยเฉพาะสมาคมผู้ต่อเรือแจ้งว่ากฎระเบียบของกรมศุลกากรมีขั้นตอนมาก เป็นปัญหาเรื่องเกี่ยวกับวิธีการ หากเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์แล้วแทบไม่มีปัญหาอะไรเลย ประเด็นนี้สร้างปัญหาเรื่องขั้นตอนให้กับผู้ประกอบการต่อเรือให้ต้องไปวางเงินประกันบ้าง เสีย VAT บ้าง

ในเรื่องการต่อสร้างเรือ บริษัทผู้ต่อเรือเสนอว่าภาครัฐควรให้ความสำคัญกับ supply chain ในเรื่องวัสดุอุปกรณ์สำหรับการสร้างเรือ ภาครัฐควรส่งเสริมทางด้านภาษีและส่งเสริมทางด้านทรัพยากรบุคคลที่จะเป็น supply เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้ต้นทุนของเรือสูงขึ้น เรือลำหนึ่งใช้เวลาสร้าง 5 ปี ใช้ทุนในการสร้างเกือบ 30 ล้านบาท ในบางรายผู้ต่อเรือได้ขอความร่วมมือจาก ปตท. เพื่อให้การสนับสนุนเรื่องการต่อสร้างเรือ ขณะนี้มีเรือบรรทุกน้ำมันประมาณ 200 กว่าลำ เรือของผู้ประกอบการบางรายเป็นเรือเก่าซึ่งมีคุณสมบัติไม่เหมาะสมในการขนส่งน้ำมัน เช่น เป็นเรือที่มีผนังชั้นเดียวในขณะที่มาตรฐานของเรือบรรทุกน้ำมันจะต้องมีผนังสองชั้น หากการต่อเรือใหม่ได้รับมาตรการส่งเสริมจากภาครัฐก็จะส่งผลต่อการเพิ่มกองเรือไทยได้อีกทาง

การขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งซึ่งมีต้นทุนต่ำที่สุด แม้ภาครัฐไม่ได้ประโยชน์โดยตรง แต่ถ้ามองในภาพรวมของเศรษฐกิจแล้วการขนส่งทางน้ำมีประโยชน์กับประเทศมาก ถ้ามีการส่งเสริมธุรกิจทางเรือจะเป็นการช่วยดึงธุรกิจอื่นเข้ามาด้วย ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจต่อเรือ ธุรกิจเอเยนต์เรือ ถ้าประเทศไทยสามารถส่งเสริมให้ท่าเรือไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งได้จะเป็นประโยชน์กับประเทศไทยมากดังเช่นประเทศสิงคโปร์ที่มีรายได้หลักมาจากธุรกิจบริการ

ประเทศที่ด้อยพัฒนาจะมุ่งเน้นอุตสาหกรรมในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะมุ่งเน้นธุรกิจบริการ รายได้หลักของธุรกิจมากกว่าร้อยละ 70 ของสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วมาจากธุรกิจบริการทั้งสิ้น ประเทศไทยควรจะให้ความสำคัญกับธุรกิจเรือ เมื่อน้ำเป็นทรัพยากรสำคัญ แต่กลับให้ความขนส่งทางถนนมากเกินไป ส่วนเรือ ท่าเรือ คอคอดกระ การขนส่งชายฝั่งหรือในแม่น้ำไม่ค่อยได้รับความสนใจ

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกเจริญ : เป็นมุมมองที่ว่าจะพัฒนาส่งเสริมกันอย่างไร และรวมไปถึงในเรื่องของการเดินเรือด้วย เรื่องเรือบรรทุกน้ำมันนั้นดูเหมือนว่าจะมีความสำคัญที่เราจะต้องมีเรือของเราเอง

คุณกิติเดช อนันต์ศิริประภา (สมาคมประกันวินาศภัย) : ประเทศไทยควรจะทบทวนภาพรวมของระบบการขนส่ง และ road map ทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องมาจากความไม่ชัดเจนของภาพและแผนดังกล่าว หากประเทศไทยมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือ net benefit จะตกอยู่กับประเทศไทยเท่าใด การประกันภัยสินค้ามีมูลค่าประมาณ 4,500 ล้านบาท แต่ net benefit จริงๆ ของประเทศไทยเหลือไม่ถึงร้อยละ 20 ประเทศไทยควรที่จะกำหนด road map ให้ชัด เพื่อพัฒนาให้ผลประโยชน์เหล่านี้ตกอยู่ในประเทศไทยให้มากขึ้น

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกเจริญ : ขอเชิญท่านต่อไป

คุณสิทธิเดช สุปัญญาพาณิชย์ (ปตท.) : ในส่วนของเจ้าของเรือขอแสดงความเห็นถึงพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวีฯ ว่า เคยมีการถกเถียงกันหลายครั้งที่ สพว. กรมเจ้าท่า บางท่านเสนอให้ยกเลิก บางท่านก็เรียนในที่ประชุมว่าแม้จะมีกฎหมายดังกล่าวผู้ประกอบการก็ดำเนินธุรกิจอย่างยากลำบาก หากไม่มีกฎหมายนี้ผู้ประกอบการเรือไทยคงอยู่ไม่ได้

เมื่อพิจารณาจากสิบปีที่ผ่านมาจำนวนเรือขนส่งสินค้าเทกองแบบแห้งของประเทศไทยไม่ได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวนตันเนตหารเฉลี่ยออกมาก็ลดลง แต่จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นคือเรือ tanker ซึ่งเพิ่มขึ้นทั้งจำนวนเรือและจำนวนตันเนต ขนาดของเรือต่อจำนวนลำก็เพิ่มขึ้น เรือ tanker เหล่านี้ส่วนใหญ่ให้บริการอยู่ในประเทศไทย จึงเป็นที่สังเกตได้ว่าผู้ประกอบการเหล่านี้จะอยู่ได้ด้วยกฎหมายที่คุ้มครองเรือไทยทำให้เรือ

ประเภทนี้มีปริมาณเพิ่มขึ้นและต้นเนื้อที่ใหญ่ขึ้น คาดว่าผู้ประกอบการไทยที่มีความรู้ความสามารถและมีความพร้อมที่จะลงทุนหากมีผู้ว่าจ้างหรือทำสัญญาในระยะยาว วันนี้ศักยภาพของผู้ประกอบการไทยที่จะเป็นเจ้าของเรือเริ่มมีมากขึ้น ต้นทุนการบริหารเรือใหญ่ลำหนึ่ง คือค่าจ้างคนประจำเรือ เรือไทยต้องใช้คนไทย เรือลำเล็กๆ ลำหนึ่งต้องจ่ายค่าจ้างคนเรืออย่างต่ำ 1 ล้านบาท ถ้าลำใหญ่ 40,000 – 50,000 ต้นขึ้นไปก็ประมาณ 2 ล้านบาท โดยเฉลี่ยแต่ละเดือน เงินจำนวนตรงนี้ก็ขยี้มนเวียนอยู่กับคนไทย ดังนั้นหากไม่บังคับให้ใช้เรือไทย แทนที่เงินจำนวนนี้จะหมุนเวียนเข้าสู่คนไทยเงินดังกล่าวก็จะไปตกอยู่กับคนต่างชาติ

ต่อไปขอกล่าวถึงศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของรัฐที่มีหน้าที่การพัฒนาด้านบุคลากร ปัจจุบันเรือลำใหญ่ๆ ที่เป็น tanker ต้องจ้างคนอินเดียมาเป็นกัปตันเรือ ประเทศไทยยังต้องพัฒนาศักยภาพของคนไทยให้ได้มาตรฐาน ความรู้เรื่องกฎเกณฑ์ต่างๆ มีความสำคัญ ภาษาอังกฤษก็มีความสำคัญซึ่งคนอินเดียได้เปรียบในจุดนี้ เงินเดือนของกัปตันเรือชาวอินเดียเขาแทบจะเท่ากับเงินเดือนลูกเรือคนไทยทั้งหมดเลยทีเดียว ดังนั้นเมื่อเรือมีส่วนสำคัญ โรงเรียนเดินเรือก็มีส่วนสำคัญในการที่จะผลักดันให้ธุรกิจนี้ด้วย ก่อนหน้าประเทศไทยยังขาดคนที่มีความรู้เมื่อปัจจุบันนี้ธุรกิจเหล่านี้ได้กลับมาอยู่ในมือคนไทยมากขึ้น คนเรือไทยที่ต้องลงเรือไปต่างประเทศอย่างเดียวปัจจุบันนี้ก็ไม่ต้องแล้ว สามารถมาลงเรือไทยได้ นับเป็นโอกาสอันดีที่กฎหมายไทยคุ้มครองเรือไทยอยู่

กรณีเจ้าของเรือไทยนำเรือไปจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ มีบางประเด็นที่ถูกมองข้าม เช่นอนุสัญญา Maritime Labor Convention (MLC) ผู้ประกอบการทราบถึงอนุสัญญานี้ดี และทราบด้วยว่าหากรัฐบาลไทยไม่ออกกฎหมายรองรับ ไม่ออกใบอนุญาตให้คนประจำเรือ เมื่อเรือไทยแล่นเข้าต่างประเทศ และถูกตรวจ หากไม่มีใบอนุญาตก็ต้องถูกกักเรือ และเมื่อเรือโดนกักผู้ประกอบการก็จะไม่มีรายได้ ดังนั้นผู้ประกอบการพยายามผลักดันเพื่อให้ออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตในการทำงานบนเรือ ปรากฏว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านการผลักดันกฎหมายในลักษณะนี้ไม่ใช่กรมเจ้าท่า แต่เป็นกระทรวงแรงงาน และซึ่งกระทรวงดังกล่าวยังขาดความเข้าใจเรื่องคนเรือจึงเป็นอุปสรรคที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการพัฒนากองเรือและลูกเรือไทย

ผู้เข้าร่วมสัมมนา: ขอเสนอความเห็น 3 ประเด็น คือ

ประเด็นแรก เรื่องการจดทะเบียน ยอยากให้ภาครัฐตั้งหน่วยงานที่ช่วยเจรจาต่อรองในกรณีเรือไทยประสบปัญหาที่ประเทศอื่น เพราะบางกรณีเป็นปัญหาในระดับชาติ ตัวอย่างเช่น ในประเทศปานามาหากเจ้าของเรือที่จดทะเบียนเรือเป็นเรือปานามาประสบปัญหา หน่วยงานของประเทศปานามาจะเข้าไปช่วยเหลือทันที หน่วยงานของรัฐอาจจะเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นแต่ยอมดีกว่าเรือถูกกักแล้วเกิดค่าใช้จ่ายมากขึ้น หากมีหน่วยงานที่เข้ามาช่วยเหลือก็จะแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

ประเด็นที่ 2 เรื่องอุบัติเหตุในทะเล ควรมีกฎหมายกำหนดให้เรือที่พบอุบัติเหตุต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยไม่มีเงื่อนไขหากเรือดังกล่าวอยู่ในระยะ 1 ไมล์ทะเล โดยภาครัฐควรจะช่วยออกค่าใช้จ่าย เพื่อป้องกันเหตุร้ายอย่างที่เกิดในประเทศเกาหลีใต้เมื่อเร็วๆ นี้

ประเด็นที่ 3 เสนอให้ภาครัฐออกกฎการนำเข้าสินค้าให้นำเข้าโดยราคา FOB และส่งออกสินค้าโดยราคา CIF เพื่อช่วยให้ freight ตกเป็นรายได้ของประเทศไทย เพราะทุกวันนี้ภาครัฐซื้อสินค้าเป็นราคา CIF

ค่า freight จึงตกเป็นของเจ้าของเรือต่างชาติ หรือแม้แต่ศุลกากรเองยังตีราคา CIF เพื่อประเมินภาษี หากภาครัฐสามารถกำหนดให้การส่งออกต้องใช้เรือไทย และถ้าใช้เรือไทยจะสามารถขอลดหย่อนภาษีได้ อาจเป็นแรงจูงใจให้ผู้ส่งออกหันมามาใช้เรือไทยได้

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร : ในปีหน้าสถาบันฯ จะพยายามเปิดเวทีระดมความคิดเห็นขึ้นอีก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับพาณิชย์หรือการขนส่งทางอื่น สถาบันฯ มีความพร้อมทั้งทางด้านงบประมาณและสถานที่ แต่สิ่งที่สถาบันฯ คาดหมายคือการเปิดเวทีให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้มีโอกาสในการอภิปรายและถกเถียง เพื่อให้เกิดองค์ความรู้ที่จะสามารถผลักดันให้เป็นจริงในทางปฏิบัติได้ เช่น การผลักดันกฎหมาย ประเทศไทยมีร่างกฎหมายที่ยังค้างพิจารณาอยู่จำนวนมาก ประเทศไทยมีปัญหามากในกระบวนการนิติบัญญัติทำให้เกิดความล่าช้า หากมีการผลักดันอย่างต่อเนื่องอาจจะช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวได้ สถาบันฯ หวังว่าจะได้พบกับผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกท่านอีกในปีหน้า หวังว่าจะมีทุกท่านเข้าร่วมให้ความคิดเห็นเพื่อที่จะนำเสนอสิ่งดีๆ ต่อที่ประชุม ต่อประเทศต่อไป