

โครงการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือ และซ่อมเรือแบบครบวงจร

โครงการวิจัยโดยงบประมาณจาก สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.)
กระทรวงอุตสาหกรรม ปีงบประมาณ 2549

1. ความสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาความสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในเชิงเศรษฐกิจแล้ว จะเห็นว่าอุตสาหกรรม

ต่อเรือและซ่อมเรือมีมูลค่าน้อยมากเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมอาหารแปรรูป อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์พลาสติกไทย อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ตารางที่ 1 มูลค่าของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือเปรียบเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมภาคอุตสาหกรรม

หน่วย : ล้านบาท

ปี	GDP ของประเทศ (1)	มูลค่าผลิตภัณฑ์รวมภาคอุตสาหกรรม (2)	มูลค่าอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ		
			มูลค่ารวม (3)	ร้อยละของ GDP	ร้อยละของมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมภาคอุตสาหกรรม
2541	4,626,447	4,127,860	861	0.019	0.021
2542	4,637,079	4,201,572	2,524	0.054	0.060
2543	4,922,731	4,478,546	1,583.	0.032	0.035
2544	5,133,502	4,664,597	na	na	na
2545	5,450,643	4,936,386	2,935	0.054	0.059
2546	5,917,368	5,301,514	4,024	0.068	0.076
2547	6,489,847	5,820,349	4,533	0.070	0.078
2548	7,087,660	6,365,978	5,766	0.081	0.091
2549	7,813,050	6,979,699	na	na	na

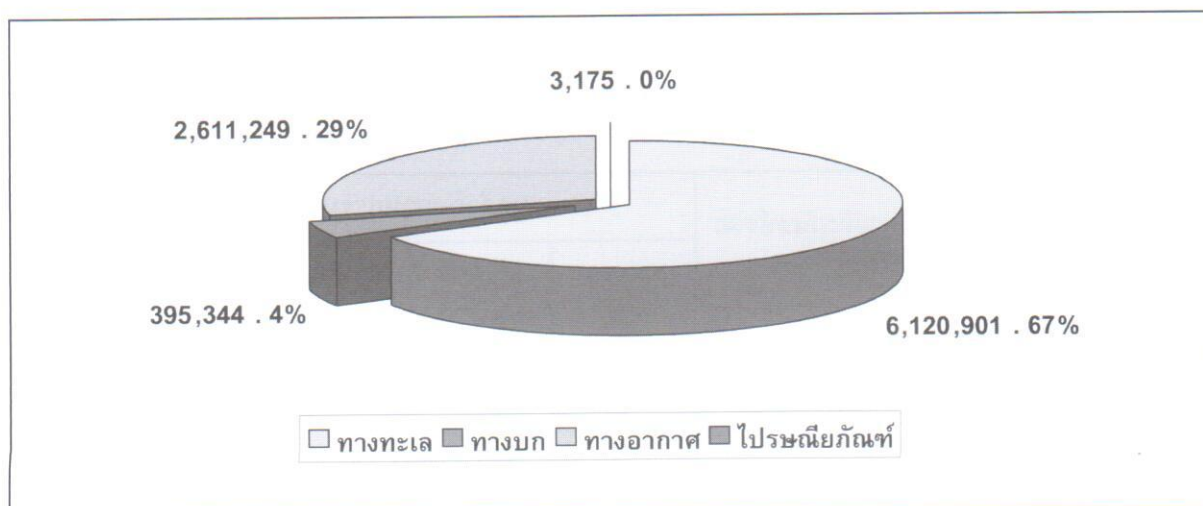
1) (2) ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. รายงานสถิติเศรษฐกิจและการเงินไตรมาส ปี 2547-2548 และ 2549 (สายตรง). แหล่งที่มา: http://www.nesdb.go.th/Portals/0/eco/datas4_06/account/gdp2006q4.xls. [31 มีนาคม 2550].

3) ปี 2541 - 2543 ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงานการสำรวจอุตสาหกรรมการผลิต พ.ศ.2546 ทั่วราชอาณาจักร. ปี 2545 - 2548 ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. ตรวจสอบข้อมูลงบการเงิน. แหล่งที่มา : <http://www.dbd.go.th> [19 - 26 สิงหาคม 2550].

เป็นต้น โดยในปี 2541 - 2545 ซึ่งเป็นข้อมูลล่าสุดพบว่า มูลค่าของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ไม่ถึงร้อยละ 0.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และไม่ถึงร้อยละ 0.1 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมในภาคอุตสาหกรรมทั้งหมด (ตารางที่ 1) ทั้งนี้อาจเป็นเหตุผลหนึ่งซึ่งทำให้ที่ผ่านมาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไม่ได้รับความสนใจและการส่งเสริมจากภาครัฐบาลเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมประเภทอื่นซึ่งมีมูลค่าผลผลิตนำมาซึ่งรายได้เข้าประเทศมากกว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จะมีมูลค่าน้อยมากในด้านมูลค่าทางเศรษฐกิจ แต่ก็เป็

อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงที่ยั่งยืนของประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ ก่อให้เกิดรายได้และการจ้างแรงงานจำนวนมากทั้งในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเอง และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย เช่น เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องจักรกล เครื่องยนต์ เครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์การเดินเรือ อุตสาหกรรมไม้และเครื่องเรือน สีและเคมีภัณฑ์ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีส่วนสนับสนุนกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งมีความสำคัญต่อการนำเข้าและส่งออกของประเทศ กล่าวคือ กว่าร้อยละ 90 ของสินค้านำเข้า - ส่งออก ขนส่งโดยทางทะเล ซึ่งมีมูลค่าถึง 6,120,901 ล้านบาท¹



แผนภูมิที่ 1 มูลค่าการขนส่งปี 2548 จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

ที่มา : กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร : สถิติการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.

(สายตรง) แหล่งที่มา : <http://portal.mot.go.th>. [17 ตุลาคม 2550].

¹ กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร : สถิติการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. (สายตรง).

แหล่งที่มา : <http://portal.mot.go.th>. [17 ตุลาคม 2550].

2. ภาพรวมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

ปัจจุบัน มีผู้ประกอบการกิจการต่อเรือ ซ่อมเรือ และกิจการที่เกี่ยวข้อง เช่น ผลิตชิ้นส่วนเรือ ในประเทศไทย มีอยู่ประมาณสามร้อยราย โดยผู้ประกอบการที่เป็นเรือส่วนใหญ่ยังคงเป็น อู่ขนาดเล็ก ซึ่งมีความถนัดในการสร้างและซ่อมเรือไม้ เรือไฟเบอร์กลาสและอื่น ๆ ซึ่งเรือเหล่านี้มีกระจายอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเลของประเทศ เช่น ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ภาคตะวันออก และตั้งอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำที่สำคัญของประเทศ ทั้งนี้โดยมีเจ้าของเป็นผู้ดำเนินการเองแทบทั้งสิ้น เรือที่ต่อเป็นเรือประมงเสียเป็นส่วนใหญ่ โดยมีขนาดความยาวของเรือประมาณ 12 - 24 เมตร (6 - 12 วา) หรือรับน้ำหนักบรรทุกได้ประมาณ 8 - 80 gt ในจำนวนนี้มีเรือเพียงประมาณ 15 อู่เท่านั้นที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือและซ่อมเรือตั้งแต่ขนาด 500 - 4,000 gt ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ

หากแบ่งตลาดต่อเรือและซ่อมเรือไทยตามขนาดทุนจดทะเบียน เพื่อที่จะสะท้อนให้เห็นถึงขนาดของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือไทย โดยพิจารณาจากข้อมูล ปี 2547 ซึ่งเป็นข้อมูลปีล่าสุดของกรมโรงงานอุตสาหกรรมและกระทรวงพาณิชย์ พบว่า ภาพรวมอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือประกอบด้วยผู้ประกอบการอู่เรือเฉพาะที่ยังคงดำเนินการในปี 2547 จำนวน 311 ราย มีมูลค่าทุนจดทะเบียนในตลาดการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยทั้งหมด 6,744,814,500 บาท ทั้งนี้ไม่รวมกิจการร้านค้าที่ส่วนมากไม่มีข้อมูลดังกล่าว เมื่อแบ่งขนาดของผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือของไทย ตามขนาดของทุนจดทะเบียน พบว่า ในตลาดการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศไทยจะประกอบไปด้วย

1. ผู้ประกอบการที่มีทุนจดทะเบียนมากกว่า 100 ล้านบาท มีจำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 3 ของผู้ประกอบการทั้งหมด แต่มีสัดส่วนทุนจดทะเบียนร้อยละ 83 ของตลาด

2. ผู้ประกอบการที่มีทุนจดทะเบียน 20 - 99 ล้านบาท ซึ่งดำเนินการในรูปแบบของบริษัทจำกัด และห้างหุ้นส่วนจำกัด มีจำนวน 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 7 ของผู้ประกอบการทั้งหมด และมีสัดส่วนทุนจดทะเบียนร้อยละ 12 ของตลาด

3. ผู้ประกอบการที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 20 ล้านบาท มีจำนวน 71 ราย คิดเป็น ร้อยละ 23 ของผู้ประกอบการทั้งหมด แต่มีสัดส่วนทุนจดทะเบียนร้อยละ 5 ของตลาดผู้ประกอบการเหล่านี้ ประกอบการในรูปแบบบริษัทจำกัดมหาชน บริษัทจำกัด และห้างหุ้นส่วนจำกัด นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการอีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งไม่มีข้อมูลด้านทุนจดทะเบียน ส่วนใหญ่ดำเนินการในรูปแบบของกิจการร้านค้า และเป็นกิจการเล็กๆ กระจายอยู่ตามลำน้ำและบริเวณจังหวัดชายฝั่งทะเล ผู้ประกอบการเหล่านี้มีจำนวนถึง 210 ราย คิดเป็นร้อยละ 67 ของผู้ประกอบการทั้งหมด

3. ภาพรวมตลาดต่อเรือและซ่อมเรือไทย

ในปี 2546 - 2549 ตลาดต่อเรือของไทยมีแนวโน้มที่จะต่อเรือเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี 2546 มีการต่อเรือจำนวน 20 ลำ คิดเป็นรายได้ 604 ล้านบาท ในปี 2549 มีการต่อเรือ 46 ลำ เพิ่มขึ้นกว่า 200% และคิดเป็นรายได้ 3,811 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นกว่า 600%



ตารางที่ 2 ปริมาณการต่อเรือและรายได้จากการต่อเรือ ปี 2546 – 2549

ปี	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	20	22	31	46
รายได้ (บาท)	604,604,875	958,982,747	1,681,703,957	3,811,210,485

ที่มา : จากการสำรวจเรือซึ่งเป็นสมาชิกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือ จำนวน 15 ราย ระหว่างเดือน มกราคม – เมษายน 2550.

เรือที่ต่อส่วนใหญ่มีขนาดเล็กกว่า 500 gt รองลงมาได้แก่ ขนาด 500 - 4,000 gt และในปี 2549 มีการต่อเรือขนาดใหญ่กว่า 4,000 gt แต่ไม่ปรากฏว่ามีการต่อเรือขนาดใหญ่กว่า 5,000 gt เรือประเภทที่ต่อมากที่สุด 3 ประเภท ได้แก่ เรือสำราญและกีฬา เรือตรวจการณ์ และเรืออื่น ๆ เช่น เรือกำจัดขยะ เรือโป๊ะ เรือส่งเสบียง เรือสินค้ามีการต่อน้อยมาก ที่ผ่านมามีการต่อเพียง 1 ลำ เป็นเรือสินค้าตู้ ลูกค้าตลาดของอุตสาหกรรมไทยส่วนใหญ่เป็นเจ้าของเรือไทย

สำหรับเรือประมงแม้จะมีการต่อกันมาก เป็นเรือขนาดเล็กไม่เกิน 100 gt ส่วนใหญ่เป็นเรือไม้ เจ้าของ

เรือประมงนิยมต่อเรือโดยคำนึงถึงราคามากกว่าคุณภาพ จึงทำให้มีมูลค่าต่ำ และส่วนใหญ่ต่อกับเรือขนาดเล็กซึ่งเกือบทั้งหมดประกอบการในรูปแบบร้านค้า และมักเป็นเรือที่ไม่มีมาตรฐาน

ในระหว่างปี 2546 - 2549 ตลาดการซ่อมเรือไทยมีจำนวนค่อนข้างคงที่ ในปี 2549 มีการซ่อมเรือ 408 ลำ ลดลงจากปี 2546 ซึ่งมีการซ่อมเรือ 412 ลำ อย่างไรก็ตามการซ่อมเรือมีมูลค่าเพิ่มขึ้นกล่าวคือ ในปี 2549 มีรายได้จากการซ่อมเรือ 2,013 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2546 รายได้จากการซ่อมมีมูลค่าเพียง 1,157 ล้านบาท

ตารางที่ 3 ปริมาณการซ่อมเรือและรายได้ ปี 2546 – 2549

ปี	2546	2547	2548	2549
จำนวน (ลำ)	412	449	461	408
รายได้ (บาท)	1,157,479,837	1,760,775,000	2,209,814,153	2,013,633,577

ที่มา : จากการสำรวจเรือซึ่งเป็นสมาชิกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือจำนวน 15 ราย ระหว่างเดือน มกราคม – เมษายน 2550.

เรือที่ซ่อมส่วนใหญ่เป็นเรือสินค้า ได้แก่ เรือสินค้าทั่วไป เรือน้ำมัน เรือสินค้าห้องเย็น เรือสินค้าเทกอง เรือสินค้าตู้ เรือที่มีเข้าซ่อมที่เรือไทยมากที่สุด คือ เรือขนาด 500 – 4,000 gt รองลงมาได้แก่ เรือขนาดใหญ่

กว่า 20,000 gt ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ลูกค้าของตลาดซ่อมเรือส่วนใหญ่ยังเป็นเจ้าของเรือไทย สำหรับลูกค้าเรือต่างประเทศแม้จะมีจำนวนน้อยกว่าเรือไทย แต่ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่เจ้าของเรือไทยมีแนวโน้มลดลง

ตารางที่ 4 ภาพรวมตลาดต่อเรือและซ่อมเรือไทย ปี 2549

ข้อมูลปี 2549	รายละเอียด	ตลาดต่อเรือ	ตลาดซ่อมเรือ
รวมจำนวนเรือ	ลำ	46 (เรือไทย 38/ต่างชาติ 8)	408 (เรือไทย 247/ ต่างชาติ 161)
รวมรายได้	บาท	3,811,210,485	2,013,633,577
แนวโน้มจำนวนเรือ	ปี 2546-2549	เพิ่มขึ้น (เรือไทยเพิ่มขึ้น/ต่างชาติคงที่)	แนวโน้มลดลงเล็กน้อย (เรือไทยลดลงเล็กน้อย/ ต่างชาติเพิ่มขึ้นเล็กน้อย)
ประเภทเรือ	มากที่สุด 3 อันดับแรก	เรือสำราญและกีฬา	เรือสินค้าทั่วไป
		เรืออื่นๆ (เรือโป๊ะ เรือส่งเสบียง)	เรือน้ำมัน
		เรือตรวจการณ์	เรือสินค้าห้องเย็น
มูลค่าต่อลำ	มากที่สุด 3 อันดับแรก	เรือสินค้าตู้	เรือขนส่งรถยนต์
		เรืออื่นๆ (เรือโป๊ะ เรือส่งเสบียง)	เรือสินค้าตู้
		เรือตรวจการณ์	เรือสินค้าเทกอง
มูลค่าต่อลำ	น้อยที่สุด	เรือสำราญและกีฬา	เรือประมง
รายได้เฉลี่ยต่อลำ เรือไทย - เรือต่างชาติ	เรือไทย	55,878,697	2,457,180
	เรือต่างชาติ	210,977,500	8,737,331
ขนาดเรือที่มีการต่อและซ่อมมากที่สุด	เรือไทย	< 500 grt	500 - 4,000 grt
	ต่างชาติ	< 500 grt และ 501 - 4,000 grt	>20,000 grt
ประเภทเรือที่มีการต่อและซ่อมมากที่สุด	เรือไทย	เรือสำราญและกีฬา	เรือน้ำมัน
	ต่างชาติ	เรืออื่นๆ (เรือโป๊ะ เรือส่งเสบียง)	เรือสินค้าทั่วไป

ที่มา : จากการสำรวจเรือซึ่งเป็นสมาชิกสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือจำนวน 15 ราย ระหว่างเดือน มกราคม - เมษายน 2550.

4. ศักยภาพและทิศทางของตลาดอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทย

ตลาดต่อเรืออาจแบ่งเรือออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

- เรือสินค้า หรือเรือพาณิชย์ แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ
 - เรือน้ำมัน (Oil Tanker)
 - เรือสินค้าเทกองแห้ง (Bulk carrier)
 - เรือสินค้าทั่วไป (General cargo ship)
 - เรือตู้สินค้า (Container ship)
- เรือประมง
- เรือเฉพาะทาง เช่น
 - เรือสำรวจและกักเก็บ เช่น เรือยอร์ช
 - เรือที่ใช้ในกิจการสนับสนุนต่าง ๆ เช่น เรือส่งเสบียง (Supply Vessel) เรือขุด (Dredger)
 - เรือที่ใช้ในราชการพลเรือนและทหาร เช่น เรือตรวจการณ์ เรือรบ
 - เรือโดยสาร และเรือเฟอร์รี่

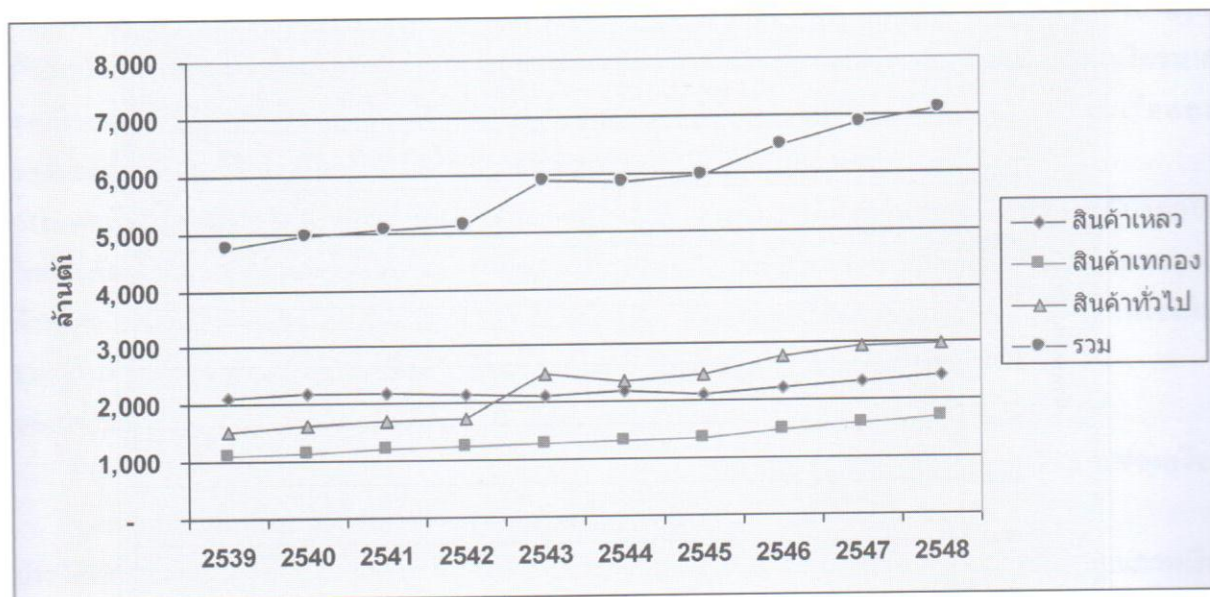
ศักยภาพของตลาดอุตสาหกรรมต่อเรือไทยในปัจจุบัน คือ ตลาดต่อเรือเฉพาะทาง ซึ่งเป็นเรือที่มีมูลค่าต่อลำต่ำ อย่างไรก็ตามเป็นเรือที่ต้องใช้ความชำนาญและความประณีตซึ่งนับเป็นจุดเด่นของชนชาติไทย ข้อจำกัดของตลาดต่อเรือเฉพาะทาง คือ เป็นตลาดมีขนาดเล็ก และเป็นตลาดที่คาดการณ์ยาก เนื่องจากเรือเฉพาะทางเป็นเรือที่หลากหลาย มีวัตถุประสงค์ในการใช้งานแตกต่างกันไป ส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อส่วนบุคคลหรือเพื่อหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งโดยเฉพาะ จึงควรที่เรือไทยจะแสวงหาตลาดใหม่เพิ่มขึ้น

ตลาดต่อเรือที่มีศักยภาพสูงอีกตลาดซึ่งเรือไทยควรให้ความสนใจ คือ ตลาดต่อเรือสินค้าหรือเรือพาณิชย์ ทั้งนี้เนื่องจากกองเรือพาณิชย์เป็นกองเรือที่มีระวางใหญ่ที่สุดในโลก เรือพาณิชย์เป็นเรือที่มีมูลค่า

สูง การต่อเรือเดินสมุทรขนาดตั้งแต่ 500 gt ขึ้นไปต้องได้รับการรับรองจากสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) และต้องได้รับการตรวจเรือ และเข้าอยู่เพื่อซ่อมบำรุงตามระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้กองเรือพาณิชย์ยังมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจในทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก กองเรือพาณิชย์มีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณการค้าทางทะเล ซึ่งในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา ทั้งปริมาณการค้าทางทะเลและกองเรือพาณิชย์ของโลกเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในทวีปเอเชีย นอกจากนี้ในช่วง 2545 – 2548 ราคาเรือที่ต่อเริ่มได้ราคาที่ดีขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการปรับตัวของเรือในตะวันออกไกล ได้แก่ เกาหลี ญี่ปุ่น และจีน ซึ่งครองตลาดต่อเรือโลกถึงร้อยละ 80 ได้รวมหามาตรการที่จะรวมขีดความสามารถของเรือและพยายารณอุปสงค์ของตลาดเรือโลกร่วมกันเพื่อรักษาราคาเรือ

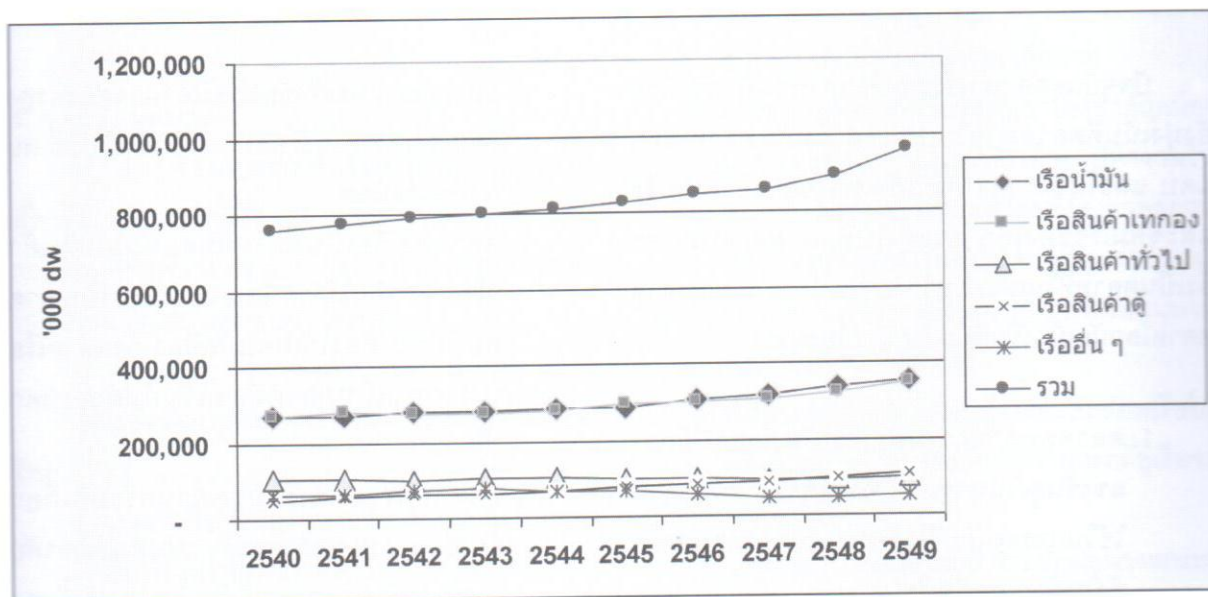
เรือสินค้าที่นับเป็นตลาดต่อเรือที่มีศักยภาพของเรือไทย คือ เรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 20,000 dwt ทั้งนี้เพราะ

1. เป็นเรือซึ่งมีขนาดใกล้เคียงกับขีดความสามารถของเรือไทย และไม่ต้องใช้เทคโนโลยีในการต่อสูง
2. เป็นเรือที่มีราคาค่อนข้างคงที่ เนื่องจากเป็นเรือขนาดใหญ่ ๆ ในเอเชียไม่ได้ต่อเป็นหลัก
3. เหมาะกับทำเลที่ตั้งของประเทศไทย ซึ่งชายฝั่งที่สามารถรองรับเรือใหญ่ขนาด 100,000 dwt มีจำกัด



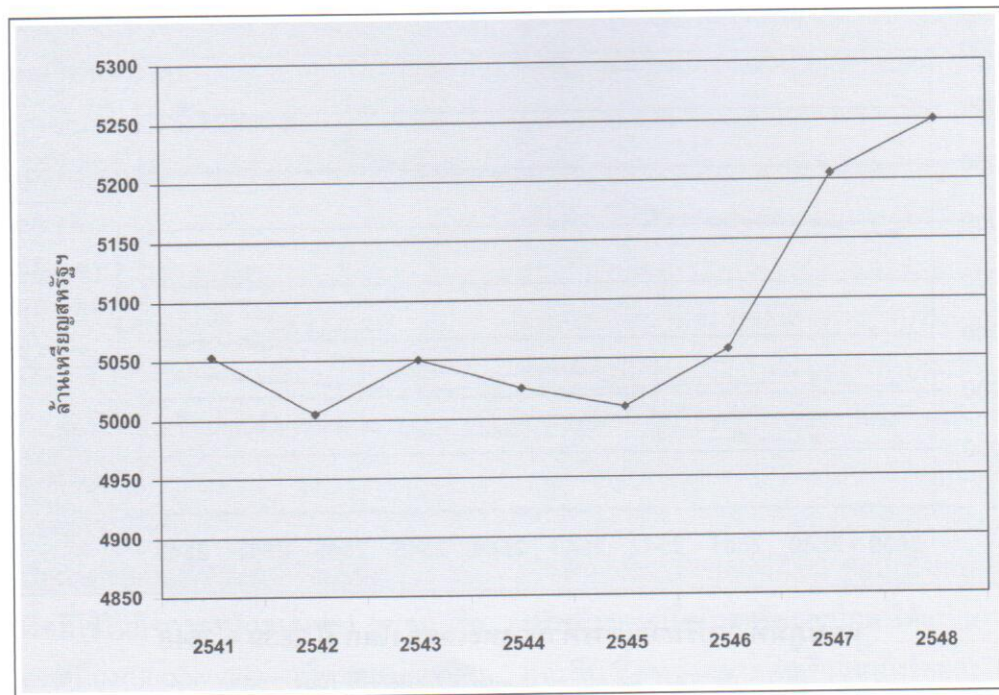
แผนภูมิที่ 2 ปริมาณการค้าทางทะเลของโลก ปี 2539 – 2548

ที่มา : UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1998 – 2006*.



แผนภูมิที่ 3 กองเรือโลก ปี 2540 – 2549

ที่มา : UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1998 – 2006*.



แผนภูมิที่ 4 ราคาต่อเรือพาณิชย์ของโลก ปี 2541 – 2548

ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2001 – 2006.

ปัจจุบันอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยยังมุ่งเน้นที่ตลาดภายในประเทศ ซึ่งเป็นตลาดที่เล็กแคบ และไม่ได้ราคา ดังนั้นทิศทางการตลาดต่อเรือและซ่อมเรือของไทย ควรมุ่งไปที่ตลาดต่างประเทศ ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่และกว้าง อย่างไรก็ตามการเข้าสู่ตลาดโลกนับเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนักเนื่องจาก

1. ตลาดอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูงในทุกขนาด ทั้งในด้านราคา เวลาที่ใช้ในการต่อเรือ จึงต้องอาศัยความสามารถทั้งในด้านการต่อเรือ การบริหารจัดการ และการตลาด และการสนับสนุนจากรัฐบาล
2. เป็นตลาดที่มีกำแพงการเข้าสู่ตลาดสูง (Barrier to Entry) โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่

3. Supplier และเจ้าของเรือมีอำนาจต่อรองสูง โดยเฉพาะกับอู่เรือขนาดเล็กซึ่งมีปริมาณการต่อเรือน้อย
4. ตลาดต่อเรือเป็นตลาดที่ทดแทนโดยสินค้าหรือบริการอื่นได้ง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดต่อเรือที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง ซึ่งตลาดเรือประเภทนี้เป็นตลาดที่แข่งขันกันด้วยราคาเป็นหลัก
5. อุตสาหกรรมต่อเรือมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอีกมากมายหลายระดับ รวมทั้งต้องอาศัยเทคโนโลยี องค์ความรู้ด้านวิศวกรรมขั้นสูงหลายสาขาและการประดิษฐ์คิดค้นด้านอุปกรณ์และเครื่องจักรหนัก ซึ่งต้องอาศัยเวลาเงินทุนที่สูงมากในการพัฒนา และจะคุ้มค่าการลงทุนเมื่อสามารถนำมาต่อยอด (Spill Out) และใช้ร่วมกันทั้งอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

ที่กล่าวมาจึงทำให้ประเทศที่อุตสาหกรรมต่อเรือก้าวหน้าและเข้มแข็ง ล้วนได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องและจริงจังจากรัฐบาลทั้งสิ้น ทั้งนี้เพราะรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ ได้เล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือที่มีต่อเศรษฐกิจ และเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาวิทยาการ เทคโนโลยี และองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมชั้นสูงของประเทศให้เจริญรุดหน้า ซึ่งเป็นรากฐานที่สำคัญของอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกมากมายของประเทศ

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยแม้จะมีประวัติที่ยาวนานมาเกือบศตวรรษ แต่ก็ถูกปล่อยปละละเลยให้เติบโตด้วยตนเอง ซึ่งไม่สามารถจะทำได้ จึงจำเป็นที่รัฐบาลไทยต้องให้การส่งเสริมอย่างจริงจังต่อเนื่อง และครบวงจร ดังเช่น นานาประเทศที่อุตสาหกรรมต่อเรือเจริญรุดหน้าอย่างรวดเร็วและมั่นคงได้ให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมของตนเอง

5. จุดแข็งจุดอ่อน

จากสภาพของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือเมื่อนำมาพิจารณาถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของอุตสาหกรรมพบว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยมีจุดแข็งและจุดอ่อนสรุปได้ดังนี้

จุดแข็งของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

1. ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง ดังนั้น จึงมีหลายพื้นที่ที่มีศักยภาพที่ดี ในการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมต่อเรือ
2. อุเรือของไทยมีศักยภาพในการต่อเรือประมงและเรือเฉพาะกิจ เช่น เรือตรวจการณ์ เรือโดยสาร เรือยอชท์ และเรือน้ำมันขนาดเล็ก

3. อุเรือไทยมีศักยภาพในการซ่อมเรือ และดัดแปลงเรือ ซึ่งแม้แต่ต่างชาติยังนำเรือขนาดกลางและขนาดเล็กเข้ามาซ่อมเรือและดัดแปลงในไทย
4. อุเรือไทยมีศักยภาพซ่อมเรือนั้นที่ยังไม่ได้นำมาใช้นั้นคืออุเรือของทหารเรือที่สตั๊ปปิ้ง ซึ่งสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ รวมทั้งมีความพร้อมในด้านอุปกรณ์ และบุคลากร

จุดอ่อนของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

1. การขาดการสร้างเชื่อมั่นในคุณภาพเรือที่ต่อในไทย ส่งผลต่อราคาเรือเมื่อขายเป็นเรือมือสองอย่างมาก
2. การขาดความเชื่อมั่นในการส่งมอบเรือจากการต่อหรือซ่อม เนื่องจากเวลาในการต่อหรือซ่อมเรือในไทยมักจะนาน หรือมีการล่าช้าเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้เกิดความเสียหาย
3. การขาดบุคลากรที่เชี่ยวชาญสาเหตุสำคัญเนื่องจากบุคลากรจำนวนหนึ่งย้ายไปทำงานในต่างประเทศ และประเทศไทยยังคงขาดสถานศึกษาที่สร้างแรงงานในระดับผู้เชี่ยวชาญและวิศวกร รวมทั้งขาดเงินทุนในการสนับสนุนให้บุคลากรศึกษาในด้านนี้
4. อุเรือไทยยังไม่สามารถต่อเรือและซ่อมเรือได้เต็มศักยภาพ หรือเต็มความสามารถที่อุเรือจะกระทำได้
5. อุตสาหกรรมต่อเรือไทยยังขาดนิคมอุตสาหกรรมที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

6. นโยบายและมาตรการของรัฐในการผลักดันอุตสาหกรรมต่อเรือ

การพิจารณานโยบายของรัฐบาลจากนโยบายที่แถลงต่อสภาผู้แทนราษฎรพบว่า ไม่มีการกล่าวถึงนโยบายด้านการต่อเรือและการซ่อมเรือโดยตรง แต่มักจะมีนโยบายด้านการพาณิชย์นาวี การส่งเสริมกองเรือไทยให้มีความเข้มแข็งขึ้น ซึ่งเป็นแนวทางกว้าง ๆ เท่านั้น แนวทางที่ชัดเจนในการสนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยในระยะแรกมีขึ้นในปี 2520 โดยกำหนดออกเป็นมติคณะรัฐมนตรีโดยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อ 19 ตุลาคม 2520 และมติคณะรัฐมนตรี 29 พฤศจิกายน 2520 มาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ มติคณะรัฐมนตรี 9 ตุลาคม 2522 เรื่องการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่กิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อ 1 กันยายน 2524 ขอให้ส่วนราชการจัดหาเรือโดยประกอบและต่อเรือภายในประเทศ มติคณะรัฐมนตรี 22 กุมภาพันธ์ 2526 เรื่องมาตรการช่วยเหลือกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ มติคณะรัฐมนตรี 31 พฤษภาคม 2526 เรื่องนโยบายให้ส่วนราชการจัดหาเรือโดยประกอบและต่อเรือภายในประเทศ มติคณะรัฐมนตรี 17 มีนาคม 2530 เรื่องสิทธิพิเศษในการประกวดราคาซ่อมสร้างเรือของทางราชการ มติคณะรัฐมนตรี 9 กุมภาพันธ์ 2531 และมติคณะรัฐมนตรี 8 มีนาคม 2531 เรื่องวิธีการจัดหาเรือของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมติคณะรัฐมนตรีทั้งสิบฉบับรัฐกำหนดแนวทางในการสนับสนุนต่อเรือในสามด้านคือ การใช้มาตรการด้านภาษีอากร โดยการยกเว้นอากรและภาษีการค้า มาตรการด้านสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุน โดยให้เป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และมาตรการด้านการจัดซื้อจัดจ้างโดยการกำหนดเงื่อนไขและให้สิทธิพิเศษในการประกวดราคา

ในการจัดหาเรือที่ประกอบและต่อภายในประเทศ

ต่อมาในปี 2532 คณะรัฐมนตรีมีมติแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมและ ต่อเรือ ให้ทำหน้าที่พิจารณา ศึกษา เสนอแนะนโยบายและแผนมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมเรือและต่อเรือของประเทศ และในปี 2540 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) กำหนดให้มีการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ในปี 2543 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนหลักการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2542-2549 และวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเรือร่วมกันพิจารณากำหนดนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือของประเทศแล้วเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งในการนี้ได้มอบให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับเป็นเจ้าของเรื่อง ซึ่งมาตรการที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอให้ช่วยเหลือกิจการต่อเรือและซ่อมเรือดังนี้

1. ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ
2. การให้สิทธิประโยชน์พิเศษด้านการส่งเสริมการลงทุนโดยไม่จำกัดเขต
3. การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือตามที่ได้ศึกษาไว้แล้ว และจัดหาสถานที่ที่เหมาะสมอื่นในการตั้งต่อเรือโดยร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
4. ดำเนินการจัดทำยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือร่วมกับภาครัฐและเอกชน โดยกำหนดกรอบยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือไว้ 3 ด้านคือ

- ด้านการส่งเสริมสนับสนุนกิจการอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
- ด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ
- ด้านการบริหารและการจัดการ

จากแนวนโยบายของรัฐในด้านการสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือทั้งหมดสามารถสรุปมาตรการที่มีการสนับสนุนช่วยเหลือได้ดังนี้คือ

- 1) การให้สิทธิประโยชน์ตามกฎหมายการส่งเสริมการลงทุน
- 2) การยกเว้นอากรนำเข้าชิ้นส่วน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักร
- 3) การให้สิทธิพิเศษในการต่อเรือให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจให้เสนอราคาสูงกว่าเรือของต่างประเทศ
- 4) การใช้วิธีการจัดหาเรือโดยวิธีประกวดราคาของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจให้ใช้ระบบ 2 ของ คือของด้านเทคนิค และของราคา
- 5) ให้ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย รับช่วงซื้อลดตั๋วสัญญาใช้เงินที่ผู้ประกอบการกิจการอุตสาหกรรม และอุตสาหกรรมขนาดย่อมออกให้แก่ธนาคารพาณิชย์ และ
- 6) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยให้การสนับสนุนโดยการให้กู้ยืมเงินใช้เป็นทุนหมุนเวียนในอัตราดอกเบี้ยปกติ และสนับสนุนแหล่งเงินกู้ต่างประเทศอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าเงินกู้ที่เป็นเงินบาท

7. ยุทธศาสตร์และแนวนโยบาย

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือสามารถแบ่งระยะเวลาในการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะต่อเนื่องกันโดยในแต่ละระยะจะมีระยะเวลา 5 ปี รายละเอียดของแต่ละระยะสามารถสรุปได้คือ

7.1 ระยะแรก (ภายใน 5 ปี นับจากนี้โดยเน้นที่ผลสำเร็จ) ดังนี้

วิสัยทัศน์

ในระยะนี้จะกำหนดวิสัยทัศน์ “เพื่อตอบสนองอุปสงค์ภายในประเทศ”

การกำหนดวิสัยทัศน์ดังกล่าวจะเป็นการวางรากฐานของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือโดยพยายามให้ผู้ประกอบการต่อเรือมีงานทำตลอดเวลาอันจะทำให้สามารถพัฒนาทักษะเพื่อรองรับการดำเนินการในระยะยาวต่อไป

นโยบาย

ในระยะที่ 1 นี้ จะเป็นการวางรากฐานของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรม จึงควรมีนโยบายดังนี้

1. เพื่อพัฒนาพื้นฐานอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องให้สามารถตอบสนองอุปสงค์ความต้องการใช้เรือภายในประเทศได้ทั้งเรือพาณิชย์ (เรื่อน้ำมัน เรือตู้สินค้า เป็นต้น) และเรือเฉพาะทาง (เรือตรวจการณ์ชายฝั่ง เรือสำราญ เป็นต้น)
2. เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศให้มากที่สุด

เป้าหมาย

1. ภายในระยะเวลา 5 ปี เรือของรัฐบาลทุกลำต้องต่อภายในประเทศ และมีการต่อเรือจากภาคเอกชนภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ในส่วนนี้จะทำให้อู่เรือของไทยมีการต่อเรืออย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ อันจะทำให้เกิดทักษะแก่อู่เรือ และสามารถสร้างรากฐานสำหรับการขยายกิจการต่อไป โดยการปฏิบัติให้บรรลุผลตามเป้าหมายจะประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ ซึ่งพิจารณาได้ในส่วนต่อไป
2. ภายในระยะเวลา 5 ปี สัดส่วนการใช้วัตถุดิบภายในประเทศในการต่อเรือเพิ่มเป็นร้อยละ 30

แนวทางและมาตรการในการดำเนินการ คือ

การกำหนดยุทธศาสตร์ในระยะแรกนี้ เพื่อเป็นการสร้างความเข้มแข็งให้แก่อุตสาหกรรมการต่อเรือและการซ่อมเรือ ตอบสนองสภาพของอุตสาหกรรมในปัจจุบัน เป็นการมุ่งที่การสร้างอุปสงค์ภายในประเทศ และกระตุ้นให้ผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือมีการดำเนินการที่ต่อเนื่องซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการภายในประเทศมีความเข้มแข็ง อันจะส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านนี้ ประกอบด้วยแนวทางและมาตรการดังนี้

1. การสร้างอุปสงค์การต่อเรือและซ่อมเรือ
โดยแนวทางในการสร้างอุปสงค์ ด้านการต่อเรือและซ่อมเรือจะประกอบด้วยมาตรการต่างๆ คือ

- การบังคับใช้มติคณะรัฐมนตรีอย่างจริงจัง ให้เรือของรัฐบาลหรือส่วนราชการต้องต่อจากภายในประเทศเพื่อเพิ่มอุปสงค์ต่อการต่อเรือ

- รัฐบาลช่วยหาลูกค้าจากต่างประเทศโดยเจรจากับประเทศต่าง ๆ ให้มาต่อเรือในไทย

- การสนับสนุนให้เอกชนผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสามารถหาลูกค้าจากต่างประเทศได้ โดยช่วยเหลือด้านต่าง ๆ เช่น ช่วยเจรจาหรือให้การค้ำประกันแก่เอกชน

- การสนับสนุนให้มีการใช้วัสดุจากภายในประเทศในการต่อเรือและซ่อมเรือเพื่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสร้างความเข้มแข็งแก่อุตสาหกรรม

- การจูงใจให้มีการใช้เรือที่ต่อในประเทศ โดยใช้มาตรการต่าง ๆ เช่น ให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ที่ต้องการเปลี่ยนเรือ การลดภาษีแก่ผู้ต่อเรือ เป็นต้น

2. แนวทางในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร

เพื่อเป็นการสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ มาตรการในด้านการสร้างโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมนี้จะประกอบด้วยมาตรการต่างๆ คือ

- การให้ความช่วยเหลือทางภาษี โดยการลดอัตราภาษีในการลงทุน

- มาตรการในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินซึ่งประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ เช่น การค้ำประกันเงินกู้แก่ผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือ สนับสนุนอัตราดอกเบี้ยเงินกู้

- การลดขั้นตอนในการดำเนินการต่าง ๆ ของทางราชการลง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็ว
 - การจัดทำฐานข้อมูลด้านการต่อเรือและการซ่อมเรือ
 - การพัฒนากำลังคนด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ
 - การจัดตั้งกองทุนสำหรับการต่อเรือและการซ่อมเรือ เพื่อทำหน้าที่ต่าง ๆ คือ การเป็นตัวกลางด้านข้อมูลข่าวสาร และประสานงานระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้อง แสวงหามาตรการสนับสนุนการดำเนินอุตสาหกรรม การต่อเรือและซ่อมเรือ พัฒนากำลังคนด้านการต่อเรือและการซ่อมเรือ แสวงหาแนวทางในการเสริมสร้างศักยภาพของเรือและอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ
 - การสร้างความรู้ความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการเรือในการดำเนินธุรกิจ โดยให้เรือร่วมกันต่อเรือ ซึ่งจะทำให้การต่อเรือมีศักยภาพเพิ่มขึ้น
 - การจัดตั้งสถาบันหรือหน่วยงานทำหน้าที่พัฒนาการต่อเรือและการซ่อมเรือ โดยระยะแรกอาจจัดตั้งเป็นสถาบันเฉพาะกิจฝากไว้ในหน่วยงานที่มีอยู่แล้วและมีความเข้มแข็ง เช่น สถาบันเหล็ก เป็นต้น
 - การพัฒนามาตรฐานการผลิตของประเทศ เพื่อสร้างการยอมรับและยกระดับมาตรฐานการดำเนินธุรกิจ เช่น การสร้างมาตรฐานเรือไทย (class) ขึ้น
 - การพัฒนาการต่อเรือเฉพาะทาง ซึ่งอุตสาหกรรมของไทยมีศักยภาพในด้านนี้
- แนวทางและมาตรการในระยะแรกนี้สามารถแสดงเป็นแผนภาพที่ 1 ได้ดังนี้

3. แนวทางการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการเรือ

มาตรการในการเพิ่มศักยภาพของเรือจะสามารถกระทำได้โดย

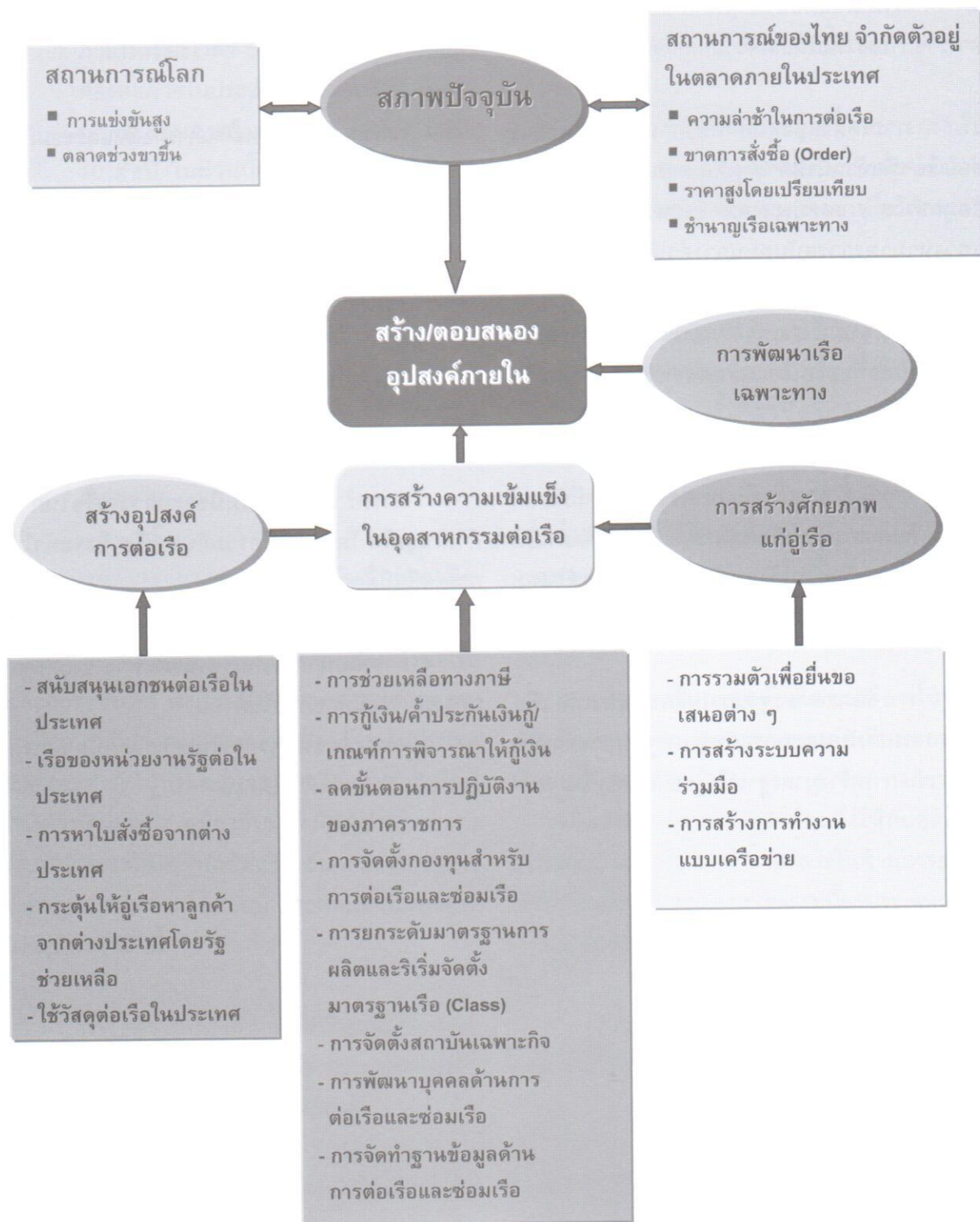
- การสนับสนุนให้เกิดการรวมตัวของผู้ประกอบการเรือ

- การสร้างความรู้ความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการเรือในการดำเนินธุรกิจ โดยให้เรือร่วมกันต่อเรือ ซึ่งจะทำให้การต่อเรือมีศักยภาพเพิ่มขึ้น

4. การพัฒนาการต่อเรือเฉพาะทาง

ซึ่งอุตสาหกรรมของไทยมีศักยภาพในด้านนี้

แนวทางและมาตรการในระยะแรกนี้สามารถแสดงเป็นแผนภาพที่ 1 ได้ดังนี้



แผนภูมิที่ 5 แนวทางและมาตรการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือระยะที่หนึ่ง (5 ปี)

จากแผนภาพจะเห็นว่า เมื่อมีการดำเนินการในระยะแรกแล้วอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยจะมีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้นและมีความพร้อมสำหรับการพัฒนาในระยะที่สองมากยิ่งขึ้น

7.2 ระยะที่สอง (ภายในระยะเวลา 10 ปี โดยเน้นที่ผลสำเร็จ) ดังนี้

วิสัยทัศน์

“ให้เป็นที่รู้จักในตลาดเรือเฉพาะทางและตลาดเรือพาณิชย์ขนาดไม่เกิน 20,000 gt”

ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีศักยภาพในเรื่องการต่อเรือเฉพาะทางมาก การพัฒนาในส่วนนี้จะทำให้การสร้างผลผลิตได้ดีกว่า

นโยบาย

นโยบายเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในระยะนี้ ได้แก่

1. เพื่อต่อยอดในอุตสาหกรรมต่อเรือเฉพาะทาง (เรือตรวจการณ์ชายฝั่ง เรือสำราญ เป็นต้น) ให้ไทยสามารถขยายส่วนแบ่งตลาดโลก จนกลายเป็นหนึ่งในผู้นำและเป็นที่รู้จักในตลาดเรือเฉพาะทางของโลก
2. เพื่อให้เกิดการสร้าง “เครื่องหมายการค้า” เรือเฉพาะทางที่ผลิตในไทย ให้เป็นที่รู้จักและยอมรับในตลาดโลก

เป้าหมาย

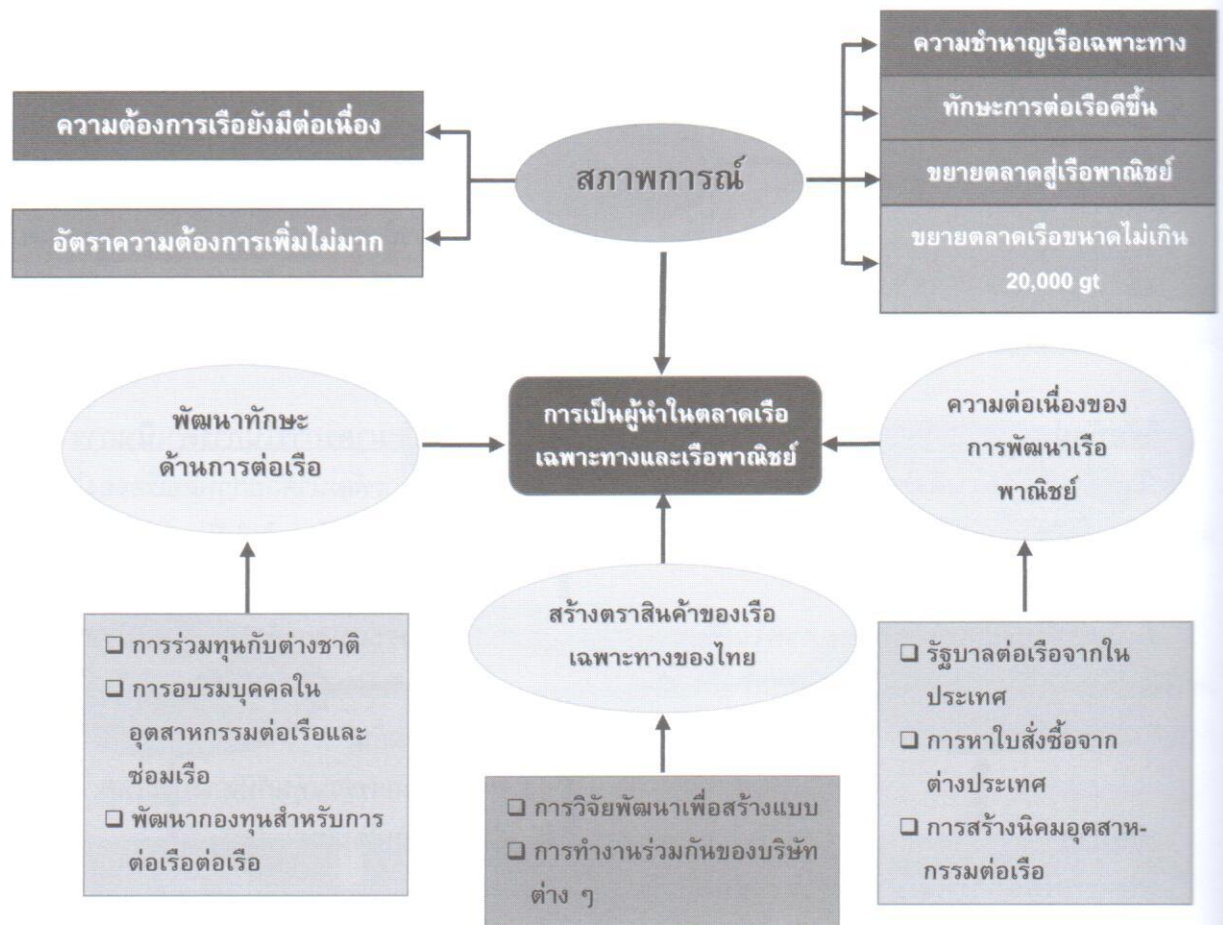
1. ภายในระยะเวลา 10 ปี เรือเฉพาะทางบางประเภทของไทยจะมีการเพิ่มการสั่งซื้อไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของที่ดำเนินการอยู่

2. ภายในระยะเวลา 10 ปี ไทยจะมี “เครื่องหมายการค้าเรือเฉพาะทาง” บางประเภทที่ได้รับการยอมรับในตลาดโลก
3. มุ่งขยายการต่อเรือและซ่อมเรือชนิดอื่นๆ ได้แก่ เรือพาณิชย์ อย่างต่อเนื่องจากในช่วงแรก โดยให้ผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสามารถเพิ่มยอดปริมาณการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

แนวทางและมาตรการในการดำเนินการ คือ

1. แนวทางการพัฒนาศักยภาพต่อเรือของไทยให้มีความต่อเนื่อง โดยเน้นให้มีการต่อเรือภายในประเทศ
2. การสร้างระบบการทำงานร่วมกันของอู่เรือและอู่เรือกับส่วนอื่น ๆ เพื่อให้เกิดเครือข่ายการทำงานร่วมกัน
3. การสร้างการร่วมทุนกับต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการถ่ายโอนเทคโนโลยี
4. การพัฒนาอุตสาหกรรมเรือเฉพาะทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านการวิจัย การสร้างองค์ความรู้ และการสร้างตราสินค้าสำหรับเรือเฉพาะทางของไทยให้เกิดขึ้น
5. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการต่อเรือในด้านของสถานที่ต่อเรือ เช่น การสร้างนิคมอุตสาหกรรมด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ
6. การพัฒนาระบบการดำเนินการในลักษณะของเครือข่าย

มาตรการที่มีการดำเนินการในระยะที่สองจะมีความต่อเนื่องกับมาตรการระยะที่หนึ่งมากลักษณะการดำเนินการของระยะนี้จะสามารถแสดงเป็นแผนภาพได้ดังนี้



แผนภูมิที่ 6 แนวทางและมาตรการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือระยะที่สอง (10 ปี)

มาตรการการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในระยะที่สอง จะมีมาตรการไม่มากนัก เพราะเป็นการดำเนินการต่อจากมาตรการในระยะแรกและจะเป็นการวางรากฐานสำหรับการพัฒนาในระยะที่สามต่อไป

7.3 ระยะที่สาม (ภายในระยะเวลา 15 ปี โดยเน้นที่ผลสำเร็จ) ดังนี้

วิสัยทัศน์

ในระยะที่สามได้กำหนดวิสัยทัศน์ "ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดเรือของ ภูมิภาค"

นโยบาย

1. เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้อู่เรือสามารถต่อเรือขนาดใหญ่ได้มากขึ้นจนสามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค
2. เพิ่มศักยภาพด้านการวิจัยและพัฒนาเรือ

เป้าหมาย

1. ภายในระยะเวลา 15 ปี ไทยสามารถส่งออกเรือที่มีขนาดไม่เกิน 20,000 gt ได้มากขึ้น ทั้งนี้ เพราะในระยะ 10 ปีแรก ได้มีการวางรากฐานของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือได้มั่นคง

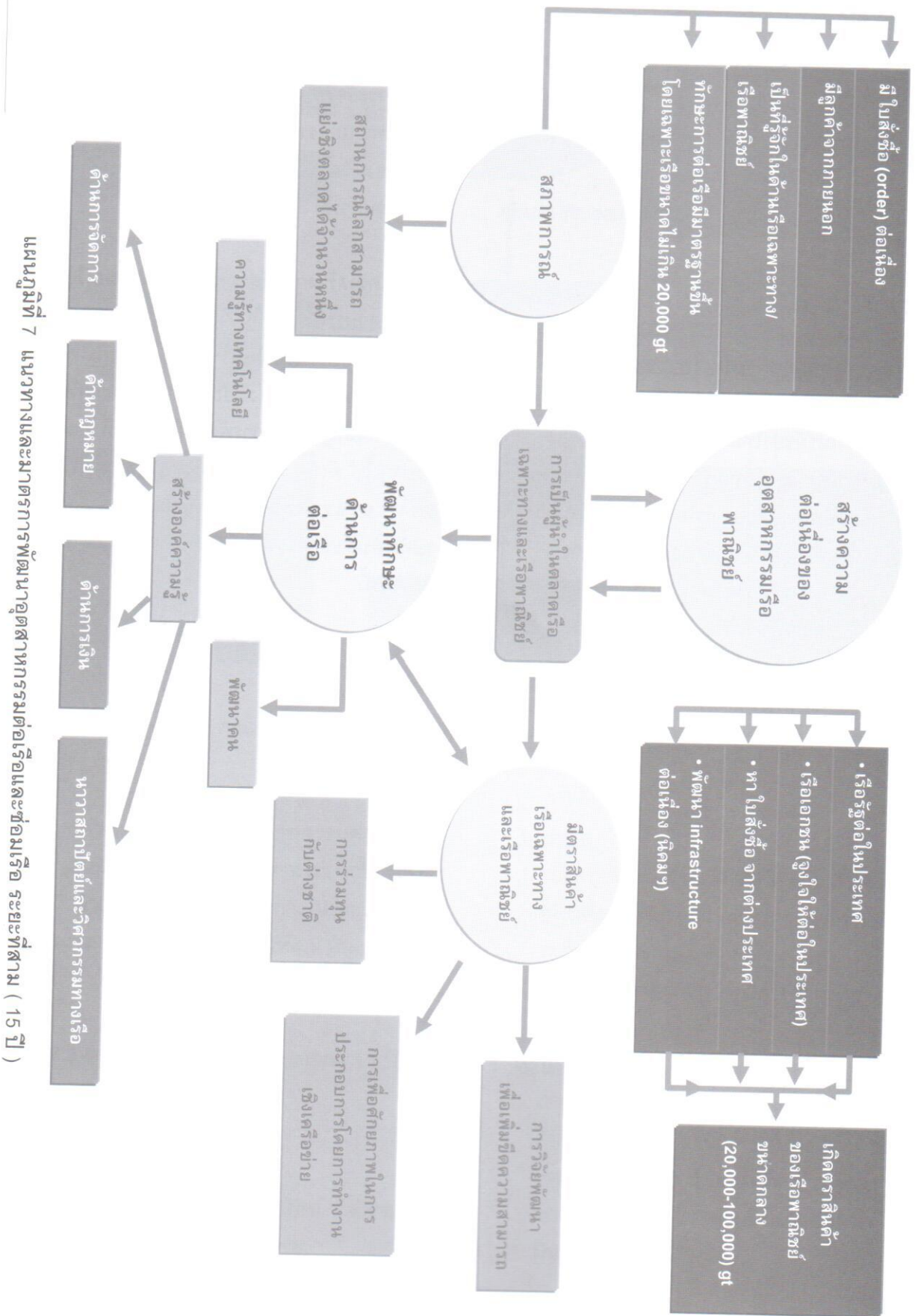
2. ภายในระยะเวลา 15 ปี ไทยจะสามารถรับการสั่งซื้อ (order) การต่อเรือในและนอกประเทศได้ไม่น้อยกว่า 1 ล้าน gt
3. เป็นศูนย์กลางด้านการวิจัยและพัฒนาเรือในระดับภูมิภาค
4. สามารถสร้างมาตรฐานเรือ (Class) ของตนเองได้สำเร็จ

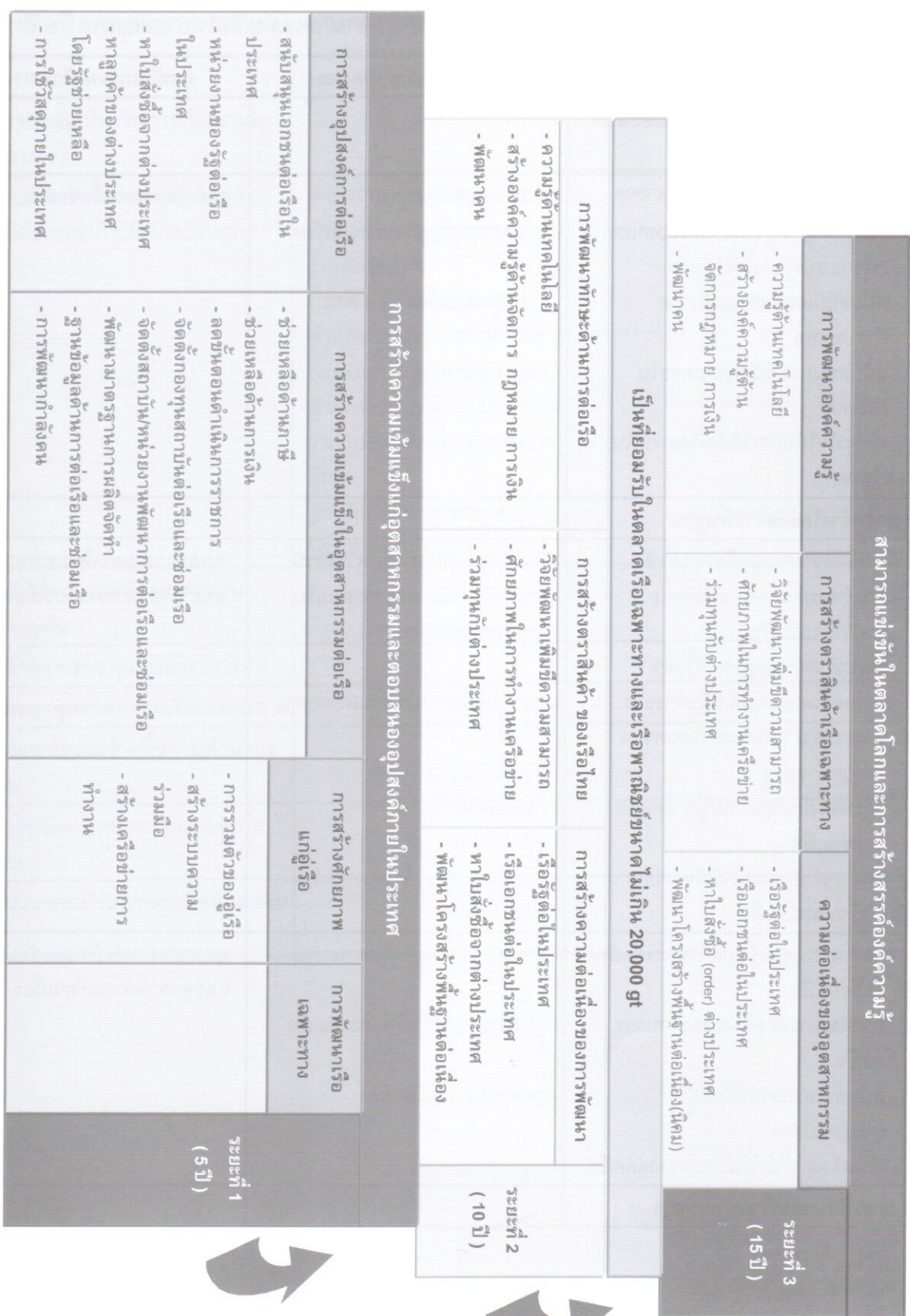
แนวทางและมาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือระยะที่สาม คือ

1. การสร้างตราสินค้าของเรือเฉพาะทางและเรือพาณิชย์ของไทย
2. การสร้างองค์ความรู้ด้านการต่อเรือและซ่อมเรือจะประกอบด้วยการพัฒนาความรู้ด้านต่างๆ คือ
 - 2.1 ความรู้ทางด้านการบริหารจัดการ
 - 2.2 ความรู้ทางด้านกฎหมาย
 - 2.3 ความรู้ทางการเงิน
 - 2.4 ความรู้ทางด้านนาวาสถาปัตยกรรม และวิศวกรรมทางเรือ

3. การดำเนินการในด้านการดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุน
4. การสร้างมาตรฐานเรือของไทย (Class) การดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือในระยะที่สามสามารถแสดงเป็นแผนภาพที่ 3 ได้ดังนี้

จากโครงสร้างการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือทั้งสามระยะ จะเห็นว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือจะมีลักษณะเป็นขั้นบันไดที่จะต่อยอดการพัฒนาในแต่ละระยะ กล่าวคือ การพัฒนา ระยะที่ 1 จะเป็นฐานของการพัฒนาในระยะที่ 2 และ 3 เป็นทอดๆ ไป ดังนั้น มาตรการทั้งหลายที่นำไปปฏิบัติในช่วงระยะแรกจะมีการดำเนินการต่อเนื่องไป ความสัมพันธ์ของการพัฒนาในแต่ละระยะสามารถแสดงได้ดังนี้





แผนภูมิที่ 8 แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือทั้ง 3 ระยะ

ตารางที่ 5 สรุปมาตรการและแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือไทย (ระยะแรก : 5 ปี)

มาตรการ/วิธีการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	อุตสาหกรรมเป้าหมาย
การสร้างอุปสงค์การต่อเรือและซ่อมเรือ		
- เรือราชการต่อภายในประเทศ - รัฐชื้อหาลูกค้าจากต่างประเทศและเจรจาแบบรัฐบาลต่อรัฐบาล - สนับสนุนเอกชนหาลูกค้าจากต่างประเทศ - สนับสนุนการใช้วัสดุจากภายในประเทศ - การจูงใจให้มีการใช้เรือที่ต่อภายในประเทศ	- กระทรวงอุตสาหกรรม - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - การคลังเสนอเรื่องไปยัง ครม. - กระทรวงพาณิชย์	- อุตสาหกรรมต่อเรือซ่อมเรือ
การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน		
- การให้ความช่วยเหลือทางภาษี - การช่วยเหลือทางการเงิน เช่น การค้ำประกันเงินกู้ การสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ - การลดขั้นตอนการดำเนินการของทางราชการ และการอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ - การจัดตั้งกองทุนสำหรับการต่อเรือและซ่อมเรือ - จัดตั้งสถาบันทำหน้าที่พัฒนาการต่อเรือและซ่อมเรือ	- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กรมสรรพากร - ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก - กรมศุลกากร - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม เสนอ ครม.	- อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และ อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง
- จัดทำระบบฐานข้อมูลด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ - การพัฒนาและสร้างมาตรฐานการต่อเรือ - สนับสนุนการรวมตัวของผู้ประกอบการ - การสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ	- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - ผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือ - อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง	- อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง
การพัฒนาต่อเรือเฉพาะทาง		

ตารางที่ 6 สรุปมาตรการและแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือไทย (ระยะที่สอง : 10 ปี)

มาตรการ/วิธีการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	อุตสาหกรรมเป้าหมาย
สร้างความต่อเนื่องในการพัฒนาและประกอบการ		
- รัฐช่วยหาใบสั่งซื้อและต่อเรือในไทย - กระตุ้นให้เอกชนใช้เรือที่ต่อในไทย	- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมร่วมกับอู่ต่อเรือ - กระทรวงการต่างประเทศ - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน - สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมร่วมกับอู่ต่อเรือและสถาบันการศึกษา - การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ
การสร้างระบบการทำงานร่วมกันระหว่างอู่เรือ		
การสร้างการร่วมทุนกับต่างประเทศ		
การพัฒนาอุตสาหกรรมเรือเฉพาะทาง		
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการต่อเรือ		
- การสร้างนิคมอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ		
การพัฒนาคนด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ		

ตารางที่ 7 สรุปมาตรการและแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือไทย (ระยะที่สาม : 15 ปี)

มาตรการ/วิธีการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	อุตสาหกรรมเป้าหมาย
สร้างความต่อเนื่องในการพัฒนาและประกอบการ	- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและอุเรื่อ - กองทุนสำหรับการต่อเรือ - สถาบันการพัฒนากการต่อเรือและซ่อมเรือ - กระทรวงการต่างประเทศ - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	อุตสาหกรรมต่อเรือ
การสร้างองค์ความรู้ด้านการต่อเรือและซ่อมเรือ		
การร่วมทุนกับต่างประเทศ		
- มีการดิงักลงทุนต่างชาติเข้ามา ร่วมทุน		
การสร้างมาตรฐานเรือ (Class) ให้เป็นที่ยอมรับ		

รายนามคณะผู้วิจัย

โครงการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร (2549)

รองศาสตราจารย์ วันชัย มีชาติ

ผู้จัดการโครงการ และผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์

นางสมาลี สุขตานนท์

รองผู้จัดการโครงการ และผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางทะเล

รองศาสตราจารย์ สุภัตรา โลวัชรกุล

ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

นาวาเอก ประมวญ บุญยะปาน

ผู้เชี่ยวชาญด้านการต่อเรือ และซ่อมเรือ

อาจารย์ ดร. เชิดพันธ์ วิฑูรธารณ์

ผู้เชี่ยวชาญด้านการต่อเรือ และซ่อมเรือ

รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ธนิตกุล

ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

รองศาสตราจารย์ ดร. เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา

ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์

นางสุนันทา เจริญปัญญาธิง

นักวิจัยด้านกฎหมาย และเลขานุการโครงการ