

ญี่ปุ่นส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว* ในภูมิภาค เอเชีย-แปซิฟิก

พล.ร.ท. ยงยุทธ ศุภะกะสิน

ประเทศญี่ปุ่นมีอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เจริญรุ่งเรืองจนจัดได้ว่าเป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยตั้งแต่ปี 1973 สามารถต้อนรับได้ถึง 15.7 กรอสตัน หรือประมาณครึ่งหนึ่งของเรือที่ต่อโดยเรือประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก นับว่ามีส่วนส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ และการค้าของโลกอีกด้วย

ส่วนประเทศที่กำลังพัฒนาหลายประเทศมีความสนใจที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศของตนเช่นกัน เพราะอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีการลงทุนที่เกี่ยวกับโรงงานน้อยกว่าอุตสาหกรรมหนัก และอุตสาหกรรมเคมี โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นพื้นฐานของอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอีกมากมาย ยิ่งกว่านั้นยังเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยกำลังพัฒนาเหล่านี้ ส่วนใหญ่ยังมีเรือขนาดเล็ก เครื่องมือ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ล้าสมัย และไม่เพียงพอ - และขาดช่างเทคนิค ประเทศเหล่านี้ต้องการเทคโนโลยีการท่องเที่ยวที่ทันสมัย

ระบบการบริหารอยู่เรือที่ดี และองค์บุคคลที่มีความรู้ความชำนาญเป็นการด่วน

ประเทศญี่ปุ่นเห็นความสำคัญดังกล่าว จึงได้จัดให้มีการช่วยเหลือทางวิชาการ โดยการให้ทุนในการศึกษาในสาขาการบริหารการท่องเที่ยว การฝึกในหลักสูตรต่าง ๆ ในวิชาชีพช่างท่องเที่ยว การสัมมนาการบริหารการท่องเที่ยว ตลอดจนส่งเสริมให้มีการสัมมนาผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค เอเชีย-แปซิฟิกขึ้นในประเทศญี่ปุ่น

การสัมมนาผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวดังกล่าวเปิดโอกาสให้ผู้แทนที่เกี่ยวข้องในการท่องเที่ยวของรัฐบาลในภูมิภาค เอเชีย-แปซิฟิก ได้มีโอกาสพบปะ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันโดยเสรี เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โดยสอดคล้องกัน รวมทั้งเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและวิชาการ การแก้ปัญหาที่เกี่ยวกับเทคนิคการท่องเที่ยว การสัมมนาดังกล่าวกระทำขึ้นเป็นครั้งแรกที่กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น เมื่อปี 1973 มีประเทศที่เข้าร่วมประชุม รวม 9

* อดีตเจ้ากรมส่งกำลังบำรุงทหาร

ประเทศ คือ ออสเตรเลีย เกาหลีใต้ ไทย นิวซีแลนด์ ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนามใต้ โดยมีอินโดนีเซียเป็นผู้สังเกตการณ์ หลังจากนั้นก็ประชุมเห็นว่า ควรจัดให้มีการประชุมดังกล่าวขึ้นทุกปีละหนึ่งครั้ง โดยญี่ปุ่นให้การสนับสนุนค่าใช้จ่ายบางประการ ซึ่งต่อมาในบางปีได้มีการเปลี่ยนสถานที่ประชุมไปที่เกาหลีใต้ ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย สำหรับในปี 1988 ที่ผ่านมาเป็นการประชุม ครั้งที่ 12 จัดขึ้นที่กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย ระหว่าง 9-14 ตุลาคม 1988 ผู้เขียนในฐานะนายกสมาคมผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือประเทศไทย ได้มีโอกาสไปร่วมประชุมกับผู้แทนรัฐบาลไทยด้วย เห็นว่าการสัมมนาดังกล่าวมีเรื่องราวที่น่าสนใจ ผู้เขียนจึงขอถือโอกาสสรุปผลการประชุมในประเด็นที่สำคัญมาเพื่อทราบดังต่อไปนี้

การประชุมดังกล่าวเริ่มในวันที่ 9 ต.ค. 1988 ซึ่งเจ้าภาพได้ออกหนังสือเชิญไปประมาณ 20 ประเทศ แต่มีประเทศที่ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมรวมทั้งประเทศเจ้าภาพด้วยเป็น 6 ประเทศ คือ ไทย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สิงคโปร์ และศรีลังกา โดยมีเวียดนาม และเอสแคป ส่งผู้แทนเข้าสังเกตการณ์ การที่มีผู้เข้าร่วมประชุมน้อยก็เข้าใจว่ามีสาเหตุ 2 ประการคือ การติดต่อเชิญของประเทศเจ้าภาพกระชั้นชิดเกินไป และการประสานงานไม่รัดกุมเท่าที่ควร หรืออาจจะ

เป็นเพราะปัจจุบันธุรกิจการต่อเรือของประเทศสมาชิกไม่สู้ดีนักก็เป็นได้

การเริ่มประชุมในวันแรก หลังจากลงทะเบียนแล้วต่างก็นั่งตามตำแหน่งธงชาติที่จัดไว้บนโต๊ะ โดยไม่มีโอกาสได้ถามชื่อ-แซ่กันก่อนแต่อย่างใด พออธิบดีกระทรวงอุตสาหกรรมอินโดนีเซียกล่าวเปิดประชุมแล้ว ประธานที่ประชุมชั่วคราวก็ขอให้ดำเนินการวาระแรกของการประชุม กล่าวคือ ขอให้ที่ประชุมเลือกประธานที่ประชุม ในช่วงนี้ค่อนข้างตื่นเต้นหน่อยเพราะบังเอิญเจ้าภาพไม่ได้เตรียมกันไว้ก่อนว่าจะให้ใครเป็นผู้เสนออย่างไร ที่ประชุมเงียบไปพักใหญ่ ทำท่าจะยุ่งเสียแล้ว ผู้แทนเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยคือ คุณไชยยศ ไชยมั่นคง แห่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี หันมากระซิบกับผู้เขียนว่า “อ้าวเขาไม่ได้ทาบทามให้ใครเป็นผู้เสนอหรือ” และเห็นว่าจะไม่ดี ท่านก็เลยยกมือเสนอ โดยเสนอให้ผู้แทนอินโดนีเซีย ซึ่งเป็นเจ้าภาพเป็นประธานที่ประชุม จึงโล่งอกกันไปได้ การประชุมจึงเริ่มตามวาระต่อไป

ประธานฯ ได้เสนอหัวข้อการประชุมว่า “สถานการณ์ปัจจุบัน และความคาดหวังในอนาคตของอุตสาหกรรมการต่อเรือและเครื่องจักรกลเรือ” ซึ่งไม่มีผู้ใดแสดงความเห็นเพิ่มเติม วาระการประชุมต่อมาเป็นการบรรยายของประเทศสมาชิก พอสรุปได้ดังนี้

ประเทศไทย

ผู้แทนประเทศไทย ได้บรรยายสรุปถึงการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศไทย โดยเฉพาะได้กล่าวถึงการต่อเรือขนาดใหญ่ที่สุดในปี 1987 ว่าบริษัท อิตัลไทยมารีน ได้ต่อเรือความยาว 103 เมตร ระบายขับน้ำ 4,000 กรอสตัน ซึ่งเป็นเรือยกพลขึ้นบกขนาดใหญ่ของกองทัพเรือ และได้กล่าวถึงความพยายามของรัฐบาลไทยในการส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรือ โดยการให้สิทธิพิเศษ และการกระตุ้นให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเรือ ผู้แทนไทยกล่าวว่า แม้ว่าการเติบโตทางอุตสาหกรรมของไทยจะมีอัตราสูงถึง 9% ก็ตาม แต่อุตสาหกรรมต่อเนื่องในการต่อเรือก็ยังไม่พัฒนาไปเท่าที่ควร เนื่องจากมีตลาดอย่างจำกัด

ด้านความร่วมมือทางวิชาการในระดับรัฐบาล ได้กระทำในรูปของผู้เชี่ยวชาญและการฝึกรัฐบาลไทยได้ขอความช่วยเหลือรัฐบาลต่างประเทศบางประเทศ เพื่อศึกษาถึงอุตสาหกรรมต่อเรือของไทยซึ่งได้ดำเนินการไปบ้างแล้ว

ผู้แทนไทยได้กล่าวถึงอู่เรือและคานเรือในประเทศไทย ในปี 1987 มีรวมทั้งสิ้น 409 แห่ง โดยเป็นคานเรือชั่วคราว ซึ่งต่อเรือประมงไม้จำนวน 180 แห่ง และการต่อเรือในปีที่ผ่านมา มีจำนวน 2,180 ลำ เป็นเรือประมง 1,570 ลำ เรือสินค้า 195 ลำ เรือบรรทุกผู้โดยสาร 220 ลำ และเรือท่องเที่ยว 140 ลำ เป็นเรือใช้สอย

อื่น ๆ 55 ลำ ในจำนวนดังกล่าวเป็นเรือขนาดใหญ่ตั้งแต่ 60 กรอสตันขึ้นไปจำนวน 293 ลำ และที่ต่ำลงมาจำนวน 1,187 ลำ สำหรับอู่เรือขนาดใหญ่เกินกว่า 1,000 ตันขึ้นไป มี 11 บริษัท

ปรากฏว่ามีผู้สนใจถามคำถามเกี่ยวกับท่าเรือแหลมฉบัง การต่อเรือไปขายต่างประเทศและการต่อเรือประมงด้วยไม้ โดยเฉพาะได้มีการอภิปรายถึงการขาดแคลนไม้ในการต่อเรือ ซึ่งทำให้เรือไม่มีราคาแพง อย่างไรก็ตามชาวประมงไทยยังมีความเชื่อถือโชคลางในการนิยมเรือประมงที่ต่อด้วยไม้มาก มีคำถามถึงเรื่องการต่อเรือยกพลขึ้นบกในประเทศไทย ตลอดจนปัญหาว่ามีเหตุผลอย่างไรที่กองทัพเรือไทยต่อเรือดังกล่าว ในช่วงเวลาต่อเนื่องกัน 2 แบบ จาก 2 บริษัท คือ บริษัท อิตัลไทยมารีน ต่อลำแรก และบริษัท อู่กรุงเทพ ต่อลำที่สอง ผู้บรรยายของฝ่ายไทยตอบคำถามนี้สั้น ๆ ว่า “การต่อเรือดังกล่าวใช้เทคโนโลยีที่ต่างกันจาก 2 ประเทศ”

สิงคโปร์

อุตสาหกรรมต่อเรือของสิงคโปร์ปี 1987 เติบโตกว่าปีก่อนถึง 53% ส่วนใหญ่จะเป็นการซ่อมเรือ ซึ่งมีปริมาณถึง 62% ของปริมาณงานทั้งหมด ทั้งนี้ด้วยสาเหตุจากค่าเงินเยนที่สูงขึ้น การขนส่งทางทะเลที่เพิ่มขึ้น และจากการที่มีจำนวนเรือเก่าเพิ่มขึ้น สาเหตุที่ธุรกิจอุตสาหกรรมต่อเรือดีขึ้น ผู้บรรยายของสิงคโปร์ชี้แจงว่า เป็นเพราะอู่เรือมีความอ่อนตัวในการเจรจา

ต่อรอง และสามารถเสนอราคาที่ถูกค่าพอใจได้ในด้านเทคโนโลยีอยู่ร่วมโครงการกับมหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยอุตสาหกรรมในประเทศ และรัฐบาลยังสนับสนุนในการจัดหาเทคโนโลยีจากต่างประเทศอีกด้วย

ผู้บรรยายได้ตอบคำถามต่าง ๆ เช่น เรื่องการก่อสร้างเรือฮูเวอร์เวิร์ดราฟท์ในสิงคโปร์เพื่อเอกชนในกิจการการท่องเที่ยว การโดยสารเป็นต้น ซึ่งไม่ต้องการการก่อสร้างท่าเรือ การต่อเรือประเภทนี้ในปี 1987 เพื่อใช้ในประเทศ ยังไม่มีการส่งออก

ในการร่วมมือกับต่างประเทศ สิงคโปร์ได้ลงทุนในภูมิภาค และในอเมริกา มีการลงทุนในประเทศฟิลิปปินส์ 10 ล้านเปโซ มีการร่วมมือกับสหรัฐ ฯ ในรูปของบริษัทซึ่งสิงคโปร์เป็นผู้จัดผู้เชี่ยวชาญทางบริหาร ส่วนสหรัฐ ฯ จัดด้านเทคโนโลยี ผู้บรรยายสิงคโปร์เห็นว่า การร่วมมือกับต่างประเทศเป็นกุญแจสำคัญของการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมต่อเรือในอนาคต แม้ว่าจะมีแผนการด้านการเงินสำหรับเรือก็ตาม แต่เงื่อนไขก็ไม่สู้ดีนัก เพราะรัฐบาลสิงคโปร์ไม่เชื่อวิธีการอุดหนุน ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใดให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ แต่รัฐบาลจะเกื้อกูลต่อสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่ความเจริญเติบโตของอุตสาหกรรม

ต่อคำถามถึงจำนวนคนงานที่ลดลงในอุตสาหกรรมต่อเรือของสิงคโปร์ ผู้บรรยายชี้แจง

ว่า แม้จำนวนคนงานจะลดลงจากปีก่อน ๆ แต่ผลผลิตต่อรายหัวของคนงานเพิ่มขึ้น เพราะมูลค่าของงานสูงขึ้นและสมรรถภาพในการทำงานของคนงานมากขึ้น

ญี่ปุ่น

อุตสาหกรรมญี่ปุ่นเมื่อ 1 เมษายน 1988 มีจำนวน 1,376 แห่ง โดยเป็นอู่ขนาด 500 กรอสตันขึ้นไป 244 แห่ง อู่ที่ต่อเรือขนาด 100,000 ตันขึ้นไป 9 แห่ง อู่ซ่อมเรือขนาด 500 กรอสตันขึ้นไปมี 204 แห่ง รวมทั้งอู่ซ่อมเรือขนาด 100,000 กรอสตันขึ้นไป 12 แห่ง (ดูตารางที่ 1) จำนวนคนงานมี 86,000 คน ในจำนวนนี้เป็นคนงานของผู้รับจ้างช่วง 27,000 คน ผู้บรรยายญี่ปุ่นได้บรรยายถึง ขีดความสามารถในการต่อเรือ และแจ้งว่าคำสั่งต่อเรือใหม่สำหรับความต้องการภายในประเทศลดลงประมาณ 80 % จากปีก่อน สำหรับการต่อเรือเพื่อการส่งออกลดลง 75 % ทั้งนี้เนื่องจากความอึมครึมของตลาด (ดูตารางที่ 2)

สำหรับแนวโน้มในอนาคต ผู้แทนญี่ปุ่นแถลงว่า เวลาที่ผ่านมาญี่ปุ่นได้ต่อเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่จำนวนมาก และยังคงจะใช้ได้อีกเป็นเวลานาน สำหรับเรือบรรทุกสินค้าก็มีการเปลี่ยนแปลงใช้เรือขนาดเล็กลง และความต้องการต่อเรือใหม่ลดลง และคงยังไม่ฟื้นตัวในอนาคตอันใกล้ ด้านอุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์เรือ เช่น เครื่องยนต์ บัม เครื่องไฟฟ้า,

ตารางที่ 1

Number of shipbuilding and repairing facilities

(AS of April 1, 1988)

Classification by capacity	Shipbuilding Berths & Docks	Shiprepairing Dry docks
500 -- 4,999 GT	197	108
5,000 -- 29,999 GT	18	59
30,000 -- 99,999 GT	20	25
100,000 GT --	9	12
Total (units)	244	204

ตารางที่ 1.1

Number of employees in shipbuilding industry

(Unit : 1,000 persons)

Classification	End of 1984	End of 1985	End of 1986	End of 1987
Full-time yard workers	104	93	69	59
Subcontracted workers	44	41	29	27
Total	148	134	98	86

Note : The above data refer to the steel-ship building yards appearing in the Shipbuilding and Ship Machinery Industry Statistics Survey.

ตารางที่ 2

Orders received for newbuildings

(Unit : 1,000 GT)

Fiscal year		1985		1986		1987	
Category		No. of ships	GT	No. of ships	GT	No. of ships	GT
For domestic owners	Cargo ships	70	2,126	43	1,506	24	430
	Tanker	13	854	12	1,043	4	72
	Others	6	30	5	80	2	26
	Sub-total	89	3,010	60	2,628	30	528
For export	Cargo ships	123	2,699	61	1,346	58	1,662
	Tanker	35	712	18	858	46	2,201
	Others	1	30	—	—	—	—
	Sub-total	159	3,441	79	2,204	104	3,863
Grand total	Cargo ships	193	4,825	104	2,851	82	2,092
	Tanker	48	1,566	30	1,901	50	2,273
	Others	7	60	5	80	2	26
	Total	248	6,451	139	4,832	134	4,391

- Notes :**
1. The above statistics refer to ships for which MOT'S construction permits were granted by the Ministry of Transport.
 2. The least significant digit of the footings may not coincide with that of the direct total of the figures in respective columns because the figures are rounded in respective calculations.
 3. Fiscal year starts April 1 and ends March 31 of the next year.

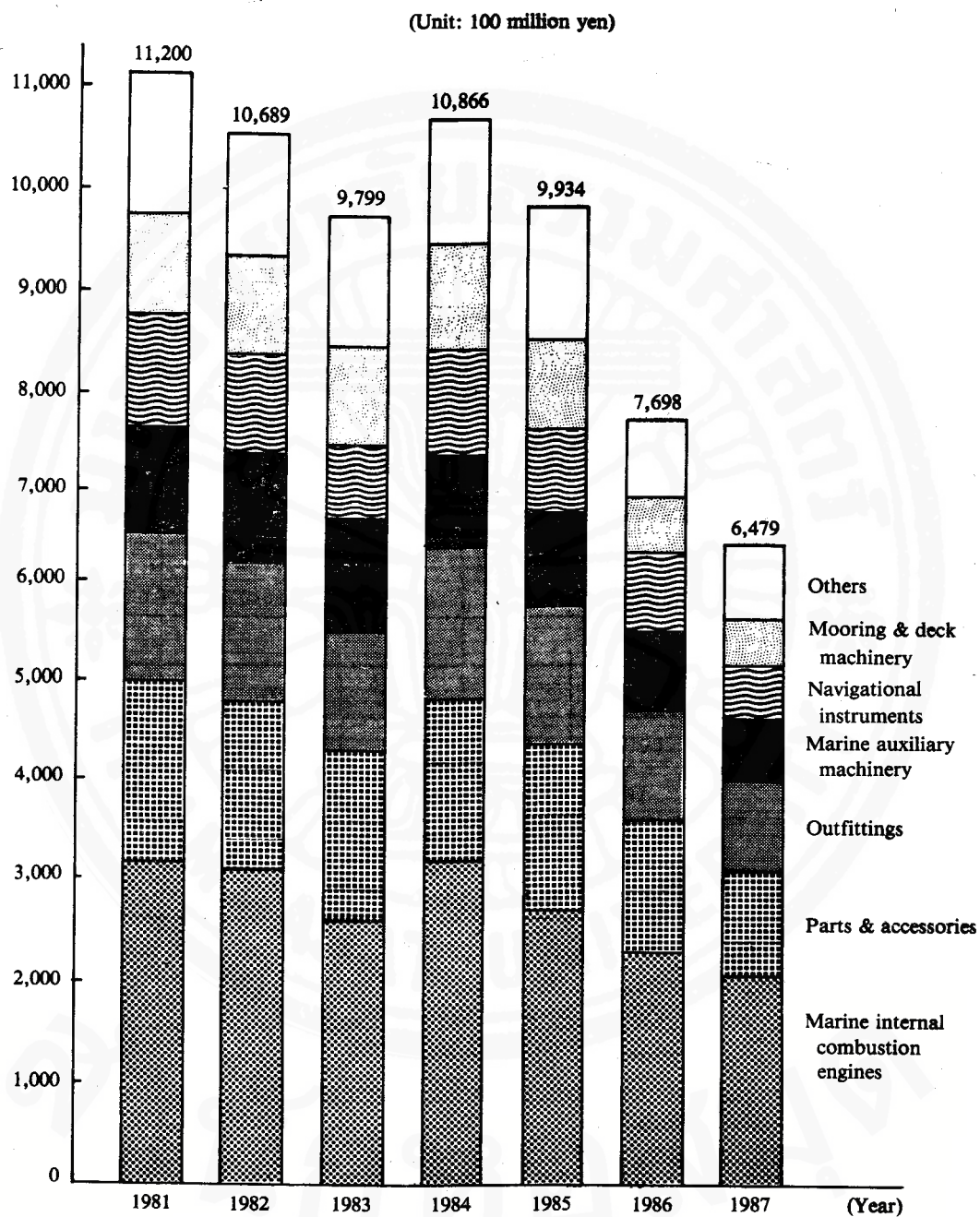


図1 1 Transition of the output of marine industrial products

เครื่องไฮโดรลิกส์ และเครื่องมือเดินเรือ เป็นต้น มีโรงงานทั้งสิ้น 1,000 แห่ง มีคนงาน 39,000 คน ธุรกิจของอุตสาหกรรมนี้ในปี 1987 ลดลง 16 % (ดูรูปที่ 1)

เพื่อแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าวญี่ปุ่นได้กำหนดมาตรการชั่วคราวเพื่อรักษาเสถียรภาพอยู่เรือโดยออกเป็นกฎหมายเมื่อเดือนเมษายน 1987 โดยกำหนดให้อยู่เรือบางแห่งซึ่งมีขนาดตั้งแต่ 5,000 กวอตตันขึ้นไป ลดขีดความสามารถและยุบหน่วยงานที่เกินความจำเป็นและลดกลุ่มบริษัทลงด้วย เมื่อเมษายน 1987 มีบริษัทต่อเรือที่กำหนด 44 แห่งลดลงเหลือ 26 แห่ง และกลุ่มบริษัท 21 กลุ่มลดลงเหลือเพียง 8 กลุ่ม สำหรับขีดความสามารถการต่อเรือต้องลดอยู่ต่อเรือจาก 73 อยู่ (6,000,000 กวอตตัน) ลงเหลือเพียง 47 อยู่ (4,600,000 กวอตตัน) คิดเป็นอัตราการลดลง 23.6%

รัฐบาลญี่ปุ่นมีมาตรการในการช่วยเหลือด้วยการพยายามสร้างความต้องการ และส่งเสริมให้มีการรื้อเก่า โดยรัฐบาลญี่ปุ่นมีแผนรื้อเก่าของทางราชการและสั่งต่อเรือใหม่เพื่อเพิ่มความต้องการในอนาคต ตลอดจนความพยายามเปิดตลาดทางด้านอื่นใหม่เป็นต้นว่า การสร้างอาคารลอยน้ำ และสิ่งก่อสร้างในทะเล ซึ่งต้องใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในการก่อสร้างของอยู่เรือที่มีอยู่แล้ว ทั้งยังเป็นการเพิ่มพื้นที่ใช้ประโยชน์ในทะเลอีก พร้อม ๆ กันรัฐบาลญี่ปุ่น

ก็ได้มีแผนให้การอุดหนุนภาคเอกชนในการรื้อเก่า และกำลังศึกษาพิจารณาส่งเสริมให้มีการรื้อเก่า ในระดับนานาชาติอีกด้วย

ด้านอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลเรือก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน อันเนื่องมาจากความต้องการต่อเรือใหม่ลดลง รวมทั้งปัญหาการแข่งขันด้านราคา เนื่องจากค่าของเงินเยนสูงมาก เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว กระทรวงการขนส่งญี่ปุ่นได้มีมาตรการหลายอย่างเพื่อสร้างความต้องการและความพยายามในเรื่อง

- การตัดทอนระบบการผลิตและขีดความสามารถด้วยวิธีการรวมการ
- ร่วมมือกันในการสั่งซื้อวัตถุดิบ
- ร่วมมือและแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีใหม่ ที่เปลี่ยนแปลง

ยิ่งกว่านั้นบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ดีเซลขนาดสูงกว่า 3,000 แรงม้า ได้ปรับแต่งและควบคุมปริมาณการผลิตจากเดิม 7,040,000 แรงม้า เหลือเพียง 3 ล้านแรงม้าในปี 1897 และในปี 1988 เพียง 2.75 ล้านแรงม้าเท่านั้น

ในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือประเทศต่าง ๆ ทางด้านเศรษฐกิจและวิชาการ การส่งผู้เชี่ยวชาญไปต่างประเทศและการรับนักศึกษาเข้าไปเรียนและฝึกในประเทศญี่ปุ่นโดยผ่านทางองค์การ JICA และการให้กู้ยืมเงินผ่านทางองค์การ OECF (Oversea Economic Cooperation Fund)

ที่สำคัญที่ควรนำมากล่าวไว้อีกประการหนึ่งก็คือ รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และเงินทุนอุดหนุนในการต่อเรือโดยทางรัฐบาล ญี่ปุ่นได้ช่วยเหลือให้เปล่าบางประเทศเกี่ยวกับ เรือชายฝั่ง เรือฝึกประมง เรือใช้สอย และ เครื่องยนต์เรือ เป็นต้น ยิ่งกว่านั้นยังให้ความช่วยเหลือเงินกู้ ต่อประเทศกำลังพัฒนาในการ สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการซ่อมทำและ เพื่อการต่อเรืออีกด้วย

ในด้านการฝึกดำเนินการผ่านทางองค์การ JICA ผู้ดำเนินการฝึกคือหน่วย OSCC (Overseas Shipbuilding Cooperation Center) ซึ่งตั้งขึ้นเพื่อฝึกสอนและให้เป็นที่ปรึกษาให้กับ วิศวกรต่อเรือของต่างประเทศ หลักสูตรที่เปิด สอนอยู่ขณะนี้คือ

1. วิศวกรรมเรือ สอนเทคโนโลยีการ ต่อเรือทั้งหมด เป็นเวลา 12 เดือน
2. การบริหารธุรกิจการต่อเรือสำหรับ นักบริหารระดับกลาง เกี่ยวกับการบริหารธุรกิจ การควบคุมคุณภาพ ฯลฯ ซึ่งเป็นหลักสูตร 2 เดือน
3. นอกจากหลักสูตรดังกล่าวแล้วยังมี การฝึกเป็นรายบุคคลสำหรับการทำงานเฉพาะ อย่างอีกด้วย

ผู้แทนประเทศญี่ปุ่นได้ตอบคำถามเกี่ยวกับ เรื่องต่อไปนี้

เกี่ยวกับคำถามว่าประเทศญี่ปุ่นให้ความ ค้ำครองอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลเรือเพียงใด

ผู้แทนญี่ปุ่นตอบว่า รัฐบาลญี่ปุ่นไม่ได้ออกบท บัญญัติกีดกันการนำเข้าอุตสาหกรรมประเภทนี้ อย่างใด

ในด้านแรงงานนั้นอัตราค่าแรงเฉลี่ยคน งานในปี 1986 เดือนละ 213,000 เยน (ประ มาณ 43,300 บาท) รวมทั้งมีโบนัส 3.4 เดือน การทำงานเฉลี่ยเดือนละ 170 ชั่วโมง อัตราค่า ไฟฟ้า 12 เยนต่อกิโลวัตต์ ขณะนี้ที่ค่าไฟฟ้า สำหรับที่อยู่อาศัย หน่วยละ 18 เยน ดังนั้น ค่าไฟฟ้าในการอุตสาหกรรมมีราคา 66% ของ ค่าไฟฟ้าตามบ้านเท่านั้น

ด้านการฝึกนั้นรัฐบาลญี่ปุ่นรับนักศึกษา จากภาคเอกชนของประเทศต่าง ๆ ด้วย ผู้แทน ญี่ปุ่นชี้แจงเกี่ยวกับคำถามเรื่องการลดแรงงาน เพื่อลดการผลิตของอุตสาหกรรมต่อเรือว่า บริษัทต่อเรือใหญ่ของญี่ปุ่นดำเนินการในแขนง งานหลายอย่างเช่น อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ การสร้างสะพาน เป็นต้น เมื่อลดงานในสาขา ใด ก็อาจนำคนงานไปทำงานในสาขาอื่นใน บริษัทเดียวกันได้

ในการเผชิญปัญหาการค้าเรือซึ่งตกต่ำมาก กว่าราคาที่พึงประสงค์นั้น ญี่ปุ่นกำลังหารือกับ ประเทศอุตสาหกรรมต่อเรือที่สำคัญ เพื่อให้ได้ มาซึ่งระดับราคาที่น่าพอใจ และคาดหวังว่าราคา เรือในปีหน้าจะเชียบตัวสูงขึ้น เกี่ยวกับการยุบ เลิกหน่วยงานที่เกินความจำเป็นนั้น รัฐบาล ญี่ปุ่นได้ดำเนินการยุบหน่วยงานเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการต่อเรือลงไปแล้ว 24%

ผู้แทนญี่ปุ่นชี้แจงเกี่ยวกับการต่อเรือเพื่อการส่งออกว่า นอกจากจะได้รับอนุญาตจากกระทรวงการขนส่งแล้วจะต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ (MITI) และกระทรวงการคลังอีกด้วย เกี่ยวกับเงินกู้สำหรับประเทศกำลังพัฒนานั้น มีอัตราดอกเบี้ย 3.5% ชำระคืนภายใน 25 ปี ช่วงเวลาปลอดหนี้ 7 ปี เงื่อนไขดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปตามประเทศผู้กู้และโครงการที่เสนอ

อินโดนีเซีย

งานต่อเรือใหม่ปี 1987 มีน้อยมาก งานที่ทำส่วนใหญ่เป็นงานจากสัญญาในปี 1985 และ 1986 เนื่องจากมีปัญหาบางประการซึ่งเป็นอุปสรรคของธุรกิจอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ จึงคาดว่าขีดความสามารถของอู่เรือที่มีอยู่ จะถูกใช้อย่างมีประสิทธิภาพเพียง 50% เท่านั้น อินโดนีเซียกำลังพิจารณาโครงการ “เรือเก่าต่อเรือใหม่” สำหรับเรือใช้สอยระหว่างเกาะ ถ้าโครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบและดำเนินการต่อเรือภายในประเทศแล้ว จะส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้เป็นอย่างดี

ปี 1984 คณะสถาปัตยกรรมเรือแห่งสถาบันเทคโนโลยีสุราบายา ได้สร้างถังทดลองเรือที่ทันสมัย (Ship Experimental Tank/Basin) ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันตะวันตก ขณะนี้หน่วยประเมินค่าและการใช้

ประโยชน์ของเทคโนโลยีได้จัดทำแผนจัดตั้งศูนย์ไฮโดรไดนามิก (Hydro Dynamic Center) เสร็จแล้วจากสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้จะช่วยให้อินโดนีเซียขยายกิจกรรมการวิจัยและพัฒนาการต่อเรือและเครื่องยนต์เรือมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ประโยชน์ในเขตร่อนอินโดนีเซียได้มีสัญญาร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ปัจจุบันอู่เรือหลายแห่งกำลังเจรจากับประเทศคู่สัญญา เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฮอลแลนด์ เพื่อร่วมมือผลิตเรือประมงเดินสมุทรที่ทันสมัย

เนื่องจากประเทศอินโดนีเซียประกอบด้วยเกาะจำนวนมาก ดังนั้นอินโดนีเซียจะมีงานที่พอเพียงและลู่ทางที่แจ่มใสในอนาคต เพราะอินโดนีเซียต้องให้การขนส่งทางทะเล และสิ่งอุปกรณ์จากนอกประเทศเพื่อพัฒนาและสร้างความเป็นปึกแผ่นให้กับชาติ

หลังจากนั้นผู้บรรยายได้ตอบคำถามต่าง ๆ ดังนี้ เกี่ยวกับสถาบันตรวจและรับรองเรือของอินโดนีเซีย (Indonesian Classification Institute-BKI) ผู้แทนอินโดนีเซียชี้แจงว่า BKI เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีกิจกรรมร่วมกับสถาบันตรวจเรือต่างประเทศบางแห่ง ปัจจุบันเรือซึ่งผ่านการตรวจรับรองจากสถาบันแห่งนี้ 4,000 ลำ สถาบันฯ มีพนักงาน 110 คน มีสาขางาน 15 แห่งอยู่ทั่วประเทศ และที่สิงคโปร์ 1 แห่ง สถาบันฯ มีตัวแทนอยู่ที่บังกลาเทศด้วย สถาบันฯ นี้จะตรวจตามกฎหมายและระเบียบของทางราชการ

ส่วนการรับรองความคงทนทะเลนั้นใบรับรองออกให้ โดยรัฐบาลอินโดนีเซีย

การสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือจากรัฐบาลมีดังนี้

1. วัสดุในการต่อเรือ เครื่องยนต์และอุปกรณ์เรือที่นำเข้ามาต่อเรือ ซ่อมเรือจะได้รับการยกเว้นภาษี

2. การต่อเรือใหม่และซ่อมเรือของอินโดนีเซียจะต้องกระทำโดยอยู่เรือภายในประเทศ ถ้าจะกระทำ ณ ต่างประเทศจะต้องขออนุญาตพิเศษ

3. เจ้าของเรือผู้ประสงค์จะรื้อเรือเก่าและต่อเรือใหม่จะได้รับการอุดหนุนให้กู้เงินอัตราดอกเบี้ยต่ำระยะยาว ทั้งนี้จะต้องต่อเรือภายในประเทศ และตามโครงการมาตรฐานเรือของรัฐบาล

4. การต่อเรือเพื่อการส่งออกจะได้รับการสนับสนุนเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาล

5. รัฐบาลส่งเสริมให้มีการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีอยู่ให้เต็มขีดความสามารถ เช่น ส่งเสริมให้มีการผลิตนอกเหนือไปจากเรือเพื่อการใช้ทางบกและในน้ำอื่น ๆ เช่น Pleasure Vessels, Heat Exchangers และงานที่มีโครงการสร้างทำด้วยเหล็ก เป็นต้น

เกี่ยวกับความร่วมมือกับต่างประเทศ เช่น เบลเยียม และเยอรมัน ผู้บรรยายชี้แจง ในการต่อเรือยนต์เร็วโจมตีของกองทัพเรือเป็นลำแรก

ณ ประเทศเจ้าของแบบเรือนั้น รัฐบาลได้ส่งช่างและเจ้าหน้าที่เทคนิคไปฝึก ส่วนการต่อเรือลำต่าง ๆ มา ได้ต่อภายในประเทศโดยประเทศคู่สัญญาส่งช่างและผู้ควบคุมงานมาให้ความช่วยเหลือ

ศรีลังกา

อู่ต่อเรือและซ่อมเรือในศรีลังกามี 150 แห่ง ในจำนวนนี้มี 17 แห่ง ซึ่งต่อเรือไม้ หรือไฟเบอร์มีอยู่เรือ 3 แห่ง ซึ่งต่อเรือได้ตามมาตรฐานสากล เพื่อการใช้ในประเทศและการส่งออก อู่เรือ 14 แห่ง ต่อเรือประมงใช้ภายในประเทศ อู่เรือใหญ่ที่สุด คือ อู่โคลอมโบ คอดยาร์ด จำกัด (CDL) ซึ่งสร้างเมื่อปี 1974 ปัจจุบันอู่นี้มีอู่แห่ง 4 อู่ อู่ขนาดใหญ่ที่สุดขนาด 100,000 ตัน พร้อมด้วยอุปกรณ์ที่ทันสมัย ปัจจุบันงานส่วนใหญ่คือการซ่อมทำเรือสินค้าขนาดใหญ่ และเรือน้ำมันขนาดใหญ่ การต่อเรือใหม่สามารถต่อเรือขนาด 5,000 กรอสตัน ผู้บรรยายชี้แจงว่า ขณะนี้ อู่ CDL มีผลงานอยู่ในมาตรฐานระดับโลกแล้ว แต่ก็ต้องใช้เวลานานเพื่อสร้างความเชื่อถือให้ลูกค้าที่สำคัญ ทั้งนี้เพราะขาดการประชาสัมพันธ์ และขาดการบันทึกผลงานไว้ตลาดสากล

เนื่องด้วยอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศยังไม่สมบูรณ์ โรงงานอุตสาหกรรมที่จะสนับสนุนในรูปของผู้รับเหมาช่วงที่เชื่อถือได้มีอยู่จำกัด ดังนั้นทางอู่เรือจึงต้องแก้ปัญหาด้วย

ตัวเองเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือในศรีลังกาในฐานะกิจกรรมทางวิศวกรรมหลักของศรีลังกาจะแก้ปัญหาต่าง ๆ ลงได้ในอนาคต

ผู้บรรยายได้ตอบปัญหาต่าง ๆ ดังนี้ เกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลนั้น อยู่เรือในประเทศได้รับสิทธิพิเศษ ในการประกวดราคาต่อเรือแข่งขันกับอยู่เรือต่างประเทศ อยู่เรือในประเทศเสนอราคาสูงกว่าได้ไม่เกิน 10% ได้มีการต่อเรือใหม่ในปี 1987 จำนวน 2 ลำ และปี 1988 ต่อเสร็จแล้ว 2 ลำ จะแล้วเสร็จอีก 2 ลำ

ด้านการร่วมมือกับต่างประเทศนั้น ศรีลังกามีสำนักงานอยู่ในสิงคโปร์ บริษัทการค้า 2 แห่งในประเทศญี่ปุ่น และตัวแทน 1 แห่ง ในเกาหลีใต้ เพื่อเป็นแหล่งการจัดหาอุปกรณ์เรือและผู้เชี่ยวชาญ

ผลงานการซ่อมทำในปี 1987 ซ่อมเรือประมาณ 200 ลำ น้ำหนักรวมประมาณ 400,000 ตัน

เกาหลีใต้

ในปี 1987 อยู่ต่อเรือซ่อมเรือของเกาหลีมีทั้งหมด 252 แห่ง 97 แห่งต่อเรือเหล็ก จำนวน 133 แห่ง ต่อเรือไม้ขนาดเล็ก มี 22 บริษัทที่ชำนาญในการต่อเรือไฟเบอร์และโลหะผสม โดยอาจแบ่งกลุ่มอยู่เรือได้ดังนี้ อยู่เรือขนาดใหญ่ 4 อยู่ขนาดกลาง 6 อยู่ขนาดเล็ก 240 อยู่ และมี 2 อยู่ ที่ชำนาญในการดัดแปลง และซ่อมเรือ อยู่เรือ

ขนาดใหญ่ 4 อยู่ ต่อเรือคิดเป็น 90% ของการต่อเรือทั้งประเทศ ในจำนวนนี้อยู่เรือ 2 แห่ง คือ Hyundai และ Daewoo สามารถต่อเรือขนาด 1,000,000 ตันได้

ขีดความสามารถในการต่อเรือของเกาหลีใต้ปีละ 3 ล้านกรอสตัน ซึ่งจัดว่าประมาณ 10% ของขีดความสามารถการต่อเรือของโลก ปัจจุบันเกาหลีใต้ยังไม่มีแผนการเพิ่มทุนเพื่อขยายการผลิตแต่อย่างใด ในปี 1987 อุตสาหกรรมต่อเรือของเกาหลี เพื่อการส่งออกเป็นมูลค่าถึง 1.14 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็น 2.4% ของมูลค่าส่งออกทั้งหมดของประเทศ อุตสาหกรรมต่อเรือของเกาหลีเติบโตอย่างรวดเร็วเพราะการทำงานหนัก การมีเจ้าหน้าที่และช่างผู้ชำนาญเพียงพอ มีเครื่องมืออำนวยความสะดวกที่ทันสมัย อย่างไรก็ตามเกาหลีใต้กำลังประสบปัญหาในเรื่องค่าเงินวอนของเกาหลีสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อัตราค่าแรงเพิ่มขึ้น และราคาวัสดุในการต่อเรือสูงขึ้น

ผู้บรรยายชี้แจงว่าจำนวนของกำลังพลที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่เทคนิคลดลง ส่วนจำนวนเจ้าหน้าที่เทคนิคมีอัตราเพิ่มขึ้น แสดงว่าแนวโน้มการต่อเรือของเกาหลีเปลี่ยนแปลงจากอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลัก (Labour Intensive) ไปสู่อุตสาหกรรมใช้ทุนและเทคโนโลยีเป็นหลัก (Capital/Technology Intensive)

ในด้านอุตสาหกรรมเครื่องจักรกลเรือทางเกาหลีมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว เพราะการร่วมลงทุนและร่วมมือทางวิชาการกับประเทศที่ก้าวหน้าทางเทคโนโลยี อย่างไรก็ตามเบื้องหลังความสำเร็จดังกล่าวขึ้นอยู่กับความสำเร็จของเทคโนโลยีพื้นฐานและการอุตสาหกรรมของเกาหลีได้เอง

ด้านการร่วมมือกับต่างประเทศ เกาหลีได้ร่วมกับประเทศญี่ปุ่นทั้งในภาครัฐบาล และเอกชน และได้มีการหารือกันเป็นประจำเพื่อรักษาสถานะ และเสริมสร้างเสถียรภาพให้กับธุรกิจการเดินเรือและการต่อเรือของโลก

ผู้บรรยายของเกาหลีใต้ได้ตอบคำถามดังนี้เกี่ยวกับคำจำกัดความ เครื่องยนต์เรือกำลัง สูง กลาง และต่ำนั้น ผู้บรรยายชี้แจงว่า กำลังสูง หมายถึง 6,000 แรงม้าขึ้นไป ขนาดกลางระหว่าง 320-6,000 แรงม้า และกำลังต่ำหมายถึงต่ำกว่า 320 แรงม้า

ต่อคำถามว่าเกาหลีมีการนำเข้าเครื่องยนต์ขนาดสูงกว่า 3,000 แรงม้าหรือไม่ ผู้บรรยายตอบว่า เนื่องจากการขาดดุลการค้ากับบางประเทศ เกาหลีจึงห้ามนำเข้าผลิตภัณฑ์บางอย่างจากบางประเทศ

มีผู้ถามว่ารัฐบาลเกาหลีมีมาตรการอย่างไรเกี่ยวกับปัญหาความต้องการเรือใหม่ของตลาดโลกลดลง ผู้บรรยายชี้แจงว่ารัฐบาลเกาหลีได้ไม่ได้มีมาตรการอย่างไร เช่น การลดขีดความสามารถ

สามารถอุตสาหกรรมต่อเรือ ดังเช่นรัฐบาลญี่ปุ่น แต่บริษัทต่อเรือขนาดใหญ่ เช่น Hyundai & Daewoo ได้มีนโยบายและดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพของตนเอง

เกี่ยวกับการร่วมมือทางวิชาการกับประเทศที่ด้อยพัฒนานั้น ผู้บรรยายชี้แจงว่ารัฐบาลเกาหลียังไม่ได้มีการร่วมมือโดยเฉพาะกับประเทศดังกล่าว แต่เรือใหญ่ของเกาหลีใต้ได้เชิญเจ้าหน้าที่ต่างประเทศไปดูงานอยู่เรือ และผู้เชี่ยวชาญของเกาหลีไปให้การช่วยเหลือพัฒนาเทคโนโลยี การต่อเรือให้บางประเทศอยู่เสมอ เช่น ประเทศตะวันออกกลาง ในด้านการสนับสนุนจากทางรัฐบาลนั้น ผู้บรรยายชี้แจงว่าแม้ว่าไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล อุตสาหกรรมต่อเรือของเกาหลีก็ใหญ่พอที่จัดการกับปัญหาต่าง ๆ ได้ด้วยตัวเอง รัฐบาลเกาหลีปล่อยให้วงการอุตสาหกรรมต่อเรือบริหารงานของตนเองโดยเสรี

มีคำถามเกี่ยวกับปริมาณชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ที่ผลิตในเกาหลี และราคาเครื่องต่อแรงม้านั้น ผู้บรรยายตอบว่า ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศประมาณ 80% ราคาเครื่องประมาณ 160 เหรียญสหรัฐต่อแรงม้า

เอสแคป

หัวหน้าแผนกการเดินเรือ กองการเดินเรือท่าเรือและทางน้ำในแผ่นดินขององค์การเอสแคป ซึ่งเป็นผู้สังเกตการณ์การประชุม ได้บรรยาย

พิเศษในหัวข้อ “การต่อเรือ/การรื้อทำลายเรือ และอุตสาหกรรมซ่อมเรือในภูมิภาคของเอสแคป ลู่ทางความช่วยเหลือในการพัฒนา” ซึ่งองค์การ เอสแคปได้ศึกษาพิจารณาไว้พอสมควรได้ดังนี้

ปัจจุบันได้มีการเคลื่อนไหวอันนำไปสู่ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์-อุปทาน ซึ่งไม่เกื้อกูลต่ออุตสาหกรรมต่อเรือ อุตสาหกรรมประเภทนี้ได้ทวนกลับไปยังยุโรป เนื่องจากมีขีดความสามารถที่สนองคำสั่งต่อเรือซึ่งมีความละเอียดอ่อนและสลับซับซ้อน ต้องการความชำนาญพิเศษและสิ่งอำนวยความสะดวกพิเศษต่าง ๆ หลายอย่าง

เพื่อให้โครงการช่วยเหลือพัฒนาการเป็นไปในแนวเดียวกันกับความต้องการของรัฐบาลและอุตสาหกรรมที่ร้องขอ และมีคุณค่าต่อประเทศหรือองค์การผู้รับ ได้ปรากฏข้อเสนอแนะในรายงานว่า การประชุมประจำปีของ APSEM อย่างที่ดำเนินการอยู่นี้ ควรเป็นสถานที่อภิปรายเรื่องที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อตกลงกันเกี่ยวกับโครงการทำงานร่วมกัน ทบทวนศึกษาพิจารณาผลประโยชน์ร่วมกัน จัดระเบียบความต้องการช่วยเหลือทางวิชาการและอื่น ๆ แล้วเสนอไปยัง ESCAP ซึ่งอาจให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนได้

ผู้บรรยายชี้แจงถึงการประมาณการอย่างคร่าว ๆ ว่า อุตสาหกรรมต่อเรือในอนาคตนั้นจะเป็นอย่างไรว่า องค์ประกอบบางประการในการเมืองโลกอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เช่น

สถานการณ์ของอ่าวเปอร์เซีย และการที่ราคาน้ำมันลดลง อันจะมีผลต่อการซ่อมเรือ และขนาดของเรือน้ำมัน อุตสาหกรรมต่อเรือเองก็สร้างปัญหาให้ตนเองด้วยการทำงานมากเกินไปในเวลาอันสั้น โดยปราศจากสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ ซึ่งเป็นการเกินขีดความสามารถด้วย การพัฒนาทางเทคโนโลยีมีส่วนทำให้ไม่จำเป็นต้องส่งเรือเข้าซ่อมทำ และบำรุงรักษาบ่อยนัก นอกจากนี้ยังขาดความเชื่อมโยงที่ดีระหว่างองค์ประกอบต่าง ๆ ระหว่างเรือ กองเรือและโรงงานบนบก อุตสาหกรรมต่อเรือจะต้องปรับตัวเองให้สอดคล้องกับการพัฒนาเหล่านี้

ปัจจุบัน ESCAP กำลังพิจารณาตัวแบบของคอมพิวเตอร์เกี่ยวกับการลงทุนภาคการซ่อมบำรุงในอนาคตของภูมิภาคด้วยความช่วยเหลือของประเทศออสเตรเลีย ญี่ปุ่น เนเธอร์แลนด์ และนอร์เวย์ คาดว่าโครงการนี้จะแล้วเสร็จภายใน 2 ปี ผลของโครงการจะให้เครื่องมือในการวางแผน เป็นต้นว่าการลงทุนของประเทศหนึ่งไม่บังเกิดผลดี เนื่องจากการลงทุนของประเทศเพื่อนบ้านอย่างไร

ต่อคำถามว่าเอสแคปจะช่วยศึกษาพิจารณาโครงการพัฒนาของประเทศหนึ่งได้หรือไม่ ซึ่งผู้บรรยายชี้แจงว่า เอสแคปจะทำการศึกษาพิจารณาเฉพาะโครงการของกลุ่มประเทศ เช่น เคยทำให้กับกลุ่มอาเซียนโดยศึกษาเรื่อง Intra-ASEAN Shipping & Trade การทำงานร่วม

กับคณะกรรมการอาเซียนเกี่ยวกับ การขนส่ง และการคมนาคม ข้อศึกษาพิจารณาออกมา ในรูปว่ากองเรือของอาเซียนจะเป็นอย่างไรในอนาคต และต้องการการลงทุนอะไรบ้าง ตามนโยบายของแต่ละประเทศ

เกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง “กองทุนทางเรือ” (Maritime Funds) สำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือขนาดเล็ก ผู้บรรยายชี้แจงว่าเรื่องนี้ได้มีการศึกษาพิจารณาหลายครั้งแล้ว เห็นว่า การตั้งกองทุนดังกล่าวจะเผชิญกับปัญหาหลายประการ ในหลักการเห็นว่าสามารถทำได้ แต่ทางปฏิบัติเป็นเรื่องยากในการดำเนินการ ในที่สุดเจ้าของเรือก็จะหันไปหาระบบธนาคารมากกว่าหวังความช่วยเหลือจากกองทุน

การประชุมใช้เวลา 2 วันเต็ม หลังจากการประชุมแล้วมีการดูงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง 3 วัน โดยเดินทางไปดูงานต่างจังหวัด และไปพักที่บันตุง ผู้เขียนขอสรุปว่าการต่อเรือของอินโดนีเซียก้าวหน้าไปมาก อยู่เรือ PT, Dok & Perkapalan ที่ไปดูมีงานต่อเรือสินค้า 5,000 ตัน และเรือต่าง ๆ เข้าซ่อมเต็มอยู่ อยู่ต่อเรือรบคราวนี้ไม่ได้ไปดู แต่ก็เคยไปดูมาเมื่อ 4 ปีก่อน ซึ่งอินโดนีเซียเริ่มการต่อเรือยนต์เร็วโจมตีขนาด 400-500 ตันเอง โดยส่งคนงานและเจ้าหน้าที่เทคนิคไปฝึกที่ประเทศเยอรมันนีจำนวนมากเป็นเวลา 1 ปี ตอนนีเรื่องการต่อเรือยนต์เร็วโจมตีเขาสบายแล้ว และกำลังหันไปสู่เรือรบขนาด

ใหญ่ต่อไป อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ อินโดนีเซียได้มีการจัดตั้งและพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้งเขามีโรงงานถลุงเหล็กผลิตได้ปีละ 1-1.5 ล้านตัน เพียงพอใช้ในประเทศ ยังไม่พอส่งออกถามเขาว่าราคาเป็นอย่างไรกับเหล็กที่นำเข้า เขาบอกว่าราคาแพงกว่าการนำเข้าเหล็กน้อย แต่เมื่ออัตราผลิตสูงขึ้นราคาก็จะลดลงได้ อย่างไรก็ดี เขาไม่ต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศจำนวนมากเพื่อวัสดุนี้ และโอกาสในการพัฒนาเขายังมีอยู่อีกมากจนถึงการส่งออกในอนาคตอันใกล้

โรงงานใหญ่ๆ ที่ควรกล่าวถึงอีกก็คือโรงงานผลิตเครื่องยนต์ดีเซลนิอิกาดา ซึ่งเป็นการลงทุนร่วมกับประเทศญี่ปุ่น และโรงงานสร้างเครื่องบินคาซ่า ของสเปน และสร้างเครื่องเฮลิคอปเตอร์แบบของสหรัฐฯ และของประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น อินโดนีเซียได้ลงทุนเรื่องนี้ไปอย่างมหาศาล แต่ก็จะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมและการป้องกันประเทศในอนาคตอย่างแน่นอน

ข้อเสนอแนะ อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมหลักซึ่งจะนำมาสู่อุตสาหกรรมต่อเนื่องจำนวนมาก และสามารถรองรับคนงานเป็นจำนวนมาก นับว่ามีคุณค่าทางเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างยิ่ง ขณะนี้ภาครัฐบาลได้ให้การช่วยเหลือพอสมควรแล้ว โดยคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี เสนอรัฐบาลอนุมัติยกเว้นภาษีขาเข้าของวัสดุในการต่อเรือและซ่อมเรือซึ่งมีขนาด 60 กรอสตันขึ้นไป ซึ่งเป็นผลดีสำหรับ

อุตสาหกรรมต่อเรือเป็นอย่างยิ่ง แต่ก็ยังมีเรื่องอื่นอีกหลายประการที่ควรดำเนินการต่อไปอีก อุตสาหกรรมนี้จะรุดหน้าไปด้วยดี ก็เมื่อได้รับการสนับสนุนของภาคราชการและภาคเอกชนด้วย เมื่อใดค่านิยมของคนไทยในการใช้ของไทยกว้างขวางขึ้น เมื่อนั้นอุตสาหกรรมต่อเรือของไทยก็จะเติบโตทันโลกกับเขาบ้าง เพื่อให้บทความนี้สมบูรณ์ผู้เขียนขอให้ข้อเสนอแนะการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือดังนี้

ภาครัฐบาล

1. กำหนดนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมต่อเรือ—ซ่อมเรือเป็นนโยบายสำคัญ เร่งด่วน โดยกำหนดส่วนราชการผู้รับผิดชอบในการส่งเสริมโดยตรงให้ชัดเจน และให้ส่วนราชการให้ความร่วมมืออย่างจริงจัง

2. วางมาตรการให้เรือทุกประเภทและขนาดที่เรือภายในประเทศมีขีดความสามารถต่อหรือซ่อมได้ จะต้องต่อหรือซ่อมภายในประเทศ เรือเอกชนตามเงื่อนไขดังกล่าวที่ต่อจากต่างประเทศจะต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราสูง

3. ในการทำข้อตกลงกู้เงินต่างประเทศ หลีกเลี่ยงไม่รับเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการบังคับให้ซื้อหรือจ้างต่อเรือกับบริษัทในประเทศเจ้าของเงินกู้

4. ให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องให้ความช่วยเหลือสนับสนุนเกี่ยวกับเทคโนโลยี การบริหารงาน การฝึก แก่เรือต่างๆ ได้ตามสมควร

5. ให้การอุดหนุนเรือที่สามารถหางานจากต่างประเทศ ด้วยการให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำระยะเวลายาวนานตามวงเงินของงานที่หามาได้ รวมทั้งวงเงินที่จำเป็นต้องใช้ในการพัฒนาขีดความสามารถเพื่อรับงานดังกล่าวด้วย

ภาคเอกชน (อู่เรือ)

1. พัฒนาระบบการต่อเรือ—ซ่อมเรือทั้งทางด้านเทคโนโลยีเครื่องมือ และสิ่งอำนวยความสะดวก การบริหาร และการปฏิบัติการ

2. ปรับปรุงองค์บุคคลให้มีความรู้ ความชำนาญ โดยส่งคนไปฝึก และดูงานภายในประเทศ และต่างประเทศตามสมควร

3. สร้างความเชื่อถือให้กับลูกค้า ด้วยการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เรียบร้อย ทันเวลา และราคายุติธรรม

4. ซื้อหรือขอความช่วยเหลือทางเทคโนโลยี และแสวงหาการร่วมลงทุนจากต่างประเทศตามความจำเป็น

5. ปรับปรุงระบบการตลาดโดยการดำเนินการทางรุกมากขึ้น ทั้งภายใน และต่างประเทศ

บทส่งท้าย

ประเทศไทยเคยมีสัมพันธไมตรีและติดต่อกับค้าขายกับประเทศญี่ปุ่นก่อนชาวยุโรป ในปี ค.ศ. 1612 ปรากฏว่าได้มีเรือสำเภาไทยไปค้าถึงเมืองญี่ปุ่นเป็นครั้งแรก การค้าขายทางทะเลของไทยในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชเจริญรุ่งเรืองมากกว่ารัชสมัยใดๆ ในสมัยกรุงศรี-

อยุธยา ในอดีตนั้นการค้าทางทะเลขึ้นกับการต่อเรือที่จะใช้ออกไปทำการค้าขายยังต่างประเทศ อุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้าไม่แพ้ประเทศอื่นๆ ทางภาคเอเชีย เพราะประเทศไทยอุดมด้วยพันธุ์ไม้หลายชนิดเหมาะแก่การต่อเรือ จึงปรากฏว่าเรือรบและเรือค้าขายของไทยแต่โบราณกาล ส่วนใหญ่เป็นเรือสำเภแบบจีน และเรือกำปั่นแบบฝรั่ง ซึ่งได้มีการต่อเรือดังกล่าวตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเพื่อใช้เป็นเรือหลวง ซึ่งได้ใช้ในการค้าทางทะเลด้วย บางลำต่อเสร็จก็เอาเรือนั้นไปขายยังต่างประเทศ เพราะเมืองไทยอุดมด้วยไม้ซึ่งมีราคาถูกกับทั้งค่าแรงก็ไม่แพง ค่าเรือจึงถูกกว่าต่างประเทศ นับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีกำไรดีอย่างหนึ่ง

เมื่อ 11 กันยายน ค.ศ. 1608 สมเด็จพระเอกาทศรถทรงสนพระทัยในการต่อเรือแบบฝรั่งเป็นอย่างมาก จึงมีรับสั่งขอให้ฮอลันดาส่งช่างต่อเรือ และเครื่องมือเครื่องใช้มายังประเทศไทย เพื่อจะได้จัดให้มีการต่อเรือกำปั่นอย่างฝรั่งในรัชสมัยของพระองค์ขึ้นบ้าง พอถึงสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชก็ได้มีการต่อเรือกำปั่นแบบฝรั่งขึ้นหลายลำที่กรุงศรีอยุธยาและที่เมืองมะริด

ประวัติศาสตร์ไทยบันทึกไว้เพื่อให้คนไทยทั้งชาติภาคภูมิใจว่าเมื่อ 376 ปีก่อนเรือของไทยได้เริ่มออกไปค้าขายทางภาคตะวันออกจนถึงจีน

ญี่ปุ่น และฟิลิปปินส์ ทางภาคใต้ออกไปค้าขายถึง มลายู ชวา สุมาตรา ทางตะวันตกไปค้าขายจนถึงประเทศอินเดีย ลังกา และเปอร์เซีย ซึ่งเป็นการยืนยันว่าคนไทยเราแต่โบราณกาลนั้นเป็นผู้ที่มีความกล้าหาญ มีมานะอดทน และมีความสามารถในการเดินเรือค้าขายไปยังดินแดนต่างถิ่นโพ้นทะเลไกล ๆ เพื่อมุ่งหวังความเจริญรุ่งเรืองของประเทศชาติเป็นส่วนรวม โดยไม่น้อยหน้าต่างชาติที่เดินเรือค้าขายมาแล้วแต่โบราณกาล

สุดท้ายผู้เขียนขอเรียนว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือเป็นเรื่องใหญ่ละเอียดอ่อนที่จะต้องช่วยกัน คิดช่วยกันทำในทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน และมีความจำเป็นที่จะต้องรีบทำ เพราะเราได้ปล่อยเวลาให้ผ่านมาโดยขาดการดูแลและเอาใจใส่เท่าที่ควรมาเป็นเวลานาน ทั้ง ๆ ที่ประเทศไทยเรามีความเจริญก้าวหน้าทางด้านนี้มาแล้วอย่างมหัศจรรย์ แต่ติดำบรรพ์

ประเทศไทยโชคดีเป็นอย่างมากที่มีอาณาเขตติดทะเล อันนำประโยชน์มหาศาลมาสู่ประเทศ ประวัติศาสตร์ยืนยันว่า ลักษณะประจำชาติไทยที่สำคัญประการหนึ่งคือ คนไทยมี “ทะเลอยู่ในหัวใจ” มาตั้งแต่ติดำบรรพ์ แต่ต่อมาปรากฏว่าลักษณะประจำชาติอันมีคุณค่ายิ่งนี้ได้ลดน้อยถอยลงไปอย่างน่าเสียดาย จึงเป็นเรื่องน่าคิดว่าเพราะเหตุใด ก็นั่นนะซีเพราะเหตุใดใครคิดออกช่วยบอกด้วยเถอะครับ เอาบุญ!