



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (การจัดการประมง)

ปริญญา

การจัดการประมง

การจัดการประมง

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมง
นอกน่านน้ำของไทย

Impacts of Indonesia Fishery Policy Changes on Thai Overseas Fishery Development

นามผู้วิจัย นางสาวนวรรตน์ แก้วชุกุล

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์กังวาลย์ จันทระโชติ, D.Agri.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(รองศาสตราจารย์ปรียานุช อภิบุญโยภาส, Ph.D.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์วรัณท์ คุลยพุกภัย, Ph.D.)

หัวหน้าภาควิชา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ภัสตรา รัตนพิสิฏฐ, พบ.ม.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญญา ชีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนา
ประมงนอกน่านน้ำของไทย

Impacts of Indonesia Fishery Policy Changes on Thai Overseas Fishery Development

โดย

นางสาวนวิรัตน์ แก้วชุกุล

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสำเร็จแห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการประมง)

พ.ศ. 2551

นวรรตน์ แก้วชุกุล 2551: ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกร่านน้ำของไทย ปรินญาวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (การจัดการประมง) สาขาการจัดการประมง ภาควิชาการจัดการประมง อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก:
รองศาสตราจารย์กั้ววาลย์ จันทร โชติ, D.Agri. 224 หน้า

วัตถุประสงค์ของการศึกษานี้เพื่อชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียในระหว่างพ.ศ. 2545-2550 ต่อการพัฒนาประมงนอกร่านน้ำของไทย และการปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในทะเลอ่าวสุมาตรา โดยการศึกษาใช้วิธีการสังเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการ

ผลจากการศึกษาพบว่าสภาพแวดล้อมด้านกฎหมาย และการเมืองของประเทศอินโดนีเซียเป็นปัญหาสำคัญที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกาศยกเลิกการทำประมงระบบสัมปทานเมื่อ พ.ศ.2549 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในพ.ศ.2550 โดยสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการประมงนอกร่านน้ำของไทยมากที่สุดคือเจ้าหน้าที่รัฐในประเทศอินโดนีเซีย ปัญหาลำดับที่สองคือเรื่องต้นทุนการทำประมง ส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเข้าไปทำการประมง ปัญหาในลำดับที่สามคือการดำเนินการของกองเรือไทย ที่มีความยากลำบากในการเข้าไปทำการประมง ลำดับสุดท้ายคือปัญหาด้านสาธารณสุขโลกพื้นฐาน ที่ยังต้องการพัฒนา วิธีการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย คือหาแหล่งเงินทุนเพิ่ม และการเข้าไปทำการประมงแบบลงทุนร่วม สร้างโรงงานอุตสาหกรรมประมง เช่น ห้องเย็น และโรงงานแปรรูป ตรวจสอบเอกสารให้ถูกต้อง ครบถ้วน มีการปรับตัวด้านพลังงานให้มีการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงมีการฝึกอบรมการทำงานของลูกเรือให้มีประสิทธิภาพในการทำงานสูงขึ้น

ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาการประมงนอกร่านน้ำของไทยในประเทศอินโดนีเซียดำเนินต่อไปได้ รัฐบาลไทยควรเปิดเจรจากับรัฐบาลอินโดนีเซีย ในการทำข้อตกลงระยะยาวในเรื่องการลงทุนร่วมในอุตสาหกรรมประมงตามนโยบายใหม่ของประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้ประกอบการว่าจะไม่ขาดทุนเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย รัฐบาลไทยและผู้ประกอบการไทยควรร่วมมือกันในการลงทุนในเรื่องสาธารณสุขโลกพื้นฐานในประเทศอินโดนีเซียเพื่อรองรับอุตสาหกรรมประมงไทยในประเทศอินโดนีเซีย นอกจากนั้นแล้วผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพควรใช้กลยุทธ์การเติบโตและขยายตัวไปในอนาคต และมุ่งเน้นการพัฒนาตนเองจากเดิมเป็นผู้จับเพียงอย่างเดียวให้กลายเป็นทั้งผู้จับและแปรรูปสินค้าต่อไป

Nawarat Kaewchookul 2008: Impacts of Indonesia Fishery Policy Changes on Thai Overseas Fishery Development. Master of Science (Fishery Management), Major Field: Fishery Management, Department of Fishery Management. Thesis Advisor: Associate Professor Kangwan Juntarashote, D.Agri. 224 pages.

Objective of the study is to find out the impacts of Indonesian fisheries policy changes from 2002 to 2007 to development of Thai overseas fishery and adaptation of Thai entrepreneurs who operate fishing in Arafura Sea. The study methods are secondary data synthesis and in-depth interview.

The study found that political and legal environment was the main issue particularly the termination of fishing license for foreign fleets that declared in 2006 and enacted in 2007. The main constraints of Thai overseas fishery development were Indonesian government officers followed by high fishing costs that fuel costs and other operation cost were the majority; difficulties of Thai fishing fleet to operate fishing in allowable fishing grounds; and poor fishing infrastructure in Indonesia. The adaptation of Thai entrepreneurs are seeking more capital for new investment, create more joint venture fishery with Indonesia entrepreneurs, construct more fish processing plants and cold storages, well prepare on documents for fishing operation, improve efficiency fuel consumption of fishing vessels and providing essential trainings for fishing efficiency improvement of crews.

In order to maintain continuous development of Thai fishing fleets in Indonesia the followings should be implemented. Thai government should negotiate with Indonesian government for long term joint venture investment agreement to ensure the investment of Thai entrepreneurs. Thai government and entrepreneurs should work closely in fishing infrastructure development in Indonesia for supporting joint venture fishery. Finally, the potential entrepreneurs in fishing should develop themselves from fishing to processing activity.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

____ / ____ / ____

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเล่มนี้จัดทำขึ้นเพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการ
ประมง) และที่สำคัญคือความสนใจเป็นพิเศษเกี่ยวกับการประมงนอกลำน้ำ เนื่องจากการได้พบเห็น
เรือประมง และเรือบรรทุกสินค้าที่จอดอยู่บริเวณอ่าวไทยในจังหวัดสมุทรสาคร และบริเวณคลอง
มหาชัยจำนวนมาก ทำให้เกิดแรงบันดาลใจที่อยากทำงานเกี่ยวกับด้านประมงมาโดยตลอด

ขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์กังวาลย์ จันทโรตติ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
หลัก รองศาสตราจารย์ปรียานุช อภิภูณโยภาส และอาจารย์วัฒน์ดี ดุสยพุกษ์ อาจารย์ที่ปรึกษา
วิทยานิพนธ์ร่วม รศ.ดร.สุชุม เร้าใจ ประธารการสอบวิทยานิพนธ์ และ ดร.สมิท ธรรมเชื้อ
ผู้บริหารกองประมงนอกลำน้ำ กรมประมง ที่กรุณาให้คำแนะนำ และตรวจสอบข้อบกพร่อง
จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ถูกต้อง และสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณผู้ประกอบการประมงนอกลำน้ำไทยที่ทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย
บริเวณทะเลอาราฟูราทุกท่าน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองประมงต่างประเทศ กรมประมง
ศูนย์พัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และสมาคมประมงนอกลำน้ำไทย ที่กรุณา
อนุเคราะห์ด้านข้อมูล และเปิดโอกาสให้เข้าไปสัมภาษณ์ จนสามารถนำข้อมูลต่าง ๆ มาวิเคราะห์
และสรุปผลการวิจัยได้ สุดท้ายที่ไม่สามารถลืมได้คือ พระคุณของคุณพ่อ คุณแม่ คุณยาย และครู
อาจารย์ทุกท่านที่ได้อบรมทั้งด้านคุณธรรม จริยธรรม และความรู้พื้นฐานที่สามารถนำมาต่อยอด
ในการดำเนินชีวิตและการทำงานในอนาคตได้เป็นอย่างดี ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคนที่ทำให้กำลังใจ
มาโดยตลอด

นวรรตน์ แก้วชุกุล
ตุลาคม 2551

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	(1)
สารบัญตาราง	(2)
สารบัญภาพ	(3)
คำนำ	1
วัตถุประสงค์	3
การตรวจเอกสาร	4
อุปกรณ์และวิธีการ	36
อุปกรณ์	36
วิธีการ	36
ผลและวิจารณ์	42
ผล	42
วิจารณ์	74
สรุปและข้อเสนอแนะ	76
สรุป	76
ข้อเสนอแนะ	77
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	80
ภาคผนวก	83
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	84
ภาคผนวก ข ทะเบียนสมาชิกสมาคมการประมงนอกน่านน้ำ	96
ภาคผนวก ค ระเบียบข้อบังคับรัฐมนตรีกระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมง เลขที่ :PER.17/MEN/2006 เรื่องอุตสาหกรรมประมงการจับปลา กฎระเบียบหมายเลข PER.05/MEN/2008 ของกระทรวงกิจการทางทะเล และประมง สาธารณะรัฐอินโดนีเซีย ว่าด้วยเรื่องธุรกิจการทำประมง	101
ภาคผนวก ง ภาพแสดงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ)	213
ภาคผนวก จ สถานการณ์ราคาน้ำมัน	215
ประวัติการศึกษา และการทำงาน	224

สารบัญญัตราง

ตารางที่		หน้า
1	สัดส่วนปริมาณสัตว์น้ำที่นำกลับไทย	2
2	ประเภท และมูลค่าสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำนำเข้าทั้งหมด ผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำ พ.ศ.2548 (ไม่รวมผลิตภัณฑ์บรรจุกระป๋องหรือแปรรูปปรุงสำเร็จ)	15
3	ประเทศและมูลค่านำเข้าสัตว์น้ำ ผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำสูงที่สุด 10 อันดับแรก พ.ศ. 2548	16
4	ชนิด ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าปลาทะเลและผลิตภัณฑ์ปลาทะเลเพื่อบริโภคผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำพ.ศ.2528 (ไม่รวมผลิตภัณฑ์บรรจุกระป๋องหรือแปรรูปสำเร็จ)	17
5	จุดตรวจสอบและหรือทำขึ้นปลาที่กำหนดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศอินโดนีเซีย	33
6	เปรียบเทียบรูปแบบการเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย พ.ศ.2548-เมษายน พ.ศ. 2551	57
7	เปรียบเทียบการใช้เครื่องมือทำการประมงตั้งแต่พ.ศ. 2545- กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551	62
8	ค่าเฉลี่ยเปอร์เซ็นต์ต้นทุนการประมงทั้ง 14 บริษัท	63
9	ช่องทางจัดจำหน่ายในประเทศ	63
10	ช่องทางจัดจำหน่ายในต่างประเทศ	64
11	จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาที่เกิดจากนโยบายด้านกิจการประมงของประเทศอินโดนีเซีย	64
12	จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาในด้านการดำเนินการของกองเรือประมงไทย	65
13	จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานในอินโดนีเซีย	66
14	จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาด้านต้นทุนการทำการประมง	67

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	กรอบแนวความคิดของรูปแบบจำลอง	5
2	จำนวนเรือประมงไทยบริเวณอ่าวไทย พ.ศ.2503-2525	14
3	แผนที่ประเทศอินโดนีเซีย	26
4	แผนที่แสดงจุดตรวจสอบและหรือทำขึ้นปลาที่กำหนดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา	33
5	จำนวนร้อยละของที่อยู่ของผู้ประกอบการไทยที่ทำธุรกิจประมงในทะเลอาราฟูรา	56
6	เรือประมงที่ทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา	58
7	กราฟแสดงการเปรียบเทียบจำนวนเรือระหว่างพ.ศ.2545- เมษายน พ.ศ. 2551	59
8	ร้อยละของสัญชาติแรงงานประมงในเรือขนาดต่าง	60
9	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์บนเรือประมง	61

คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

FAO	=	Food and Agriculture Organization of the United Nations
IUU	=	Illegal, Unreported and Unregulated Fishing
IOTC	=	Indian Ocean Tuna Commission
MSY	=	Maximum Sustainable Yield
MOU	=	Memorandum of Understanding
VMS	=	Vessel Monitoring System
SPI	=	Surat Izin Penangkapan Ikan
SIUP	=	Surat iain Usaha Perikanan

ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อ
การพัฒนาประมงนอกระยะน้ำของไทย

**Impacts of Indonesia Fishery Policy Changes on Thai Overseas
Fishery Development**

คำนำ

จากความเสื่อมโทรมของทรัพยากรประมงในน่านน้ำไทย ทำให้กองเรือประมงไทยต้องไปพึ่งพิงแหล่งประมงนอกระยะน้ำ ซึ่งกรมประมงได้กำหนดนโยบายประมงนอกระยะน้ำเพื่อส่งเสริมและพัฒนา ธุรกิจประมงไทยให้มีแหล่งวัตถุดิบที่แน่นอน ขยายแหล่งทำการประมงของกองเรือประมงไทย และนำวัตถุดิบมาสู่อุตสาหกรรมประมงภายในประเทศควบคุมจรรยาบรรณการทำ การประมงของกลุ่มชาวประมงให้เป็นไปตามข้อตกลงของรัฐชายฝั่งหรือประเทศผู้ร่วมลงทุน การพัฒนาประมงนอกระยะน้ำ

ทั้งนี้ ในแต่ละปีการทำประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียของกองเรือประมงไทยได้นำเงินเข้าประเทศมากกว่าปีละ 8 พันล้านบาท ซึ่งยังไม่รวมอุตสาหกรรมต่อเนื่องอันเกิดจากการใช้วัตถุดิบ ที่ได้ อาทิ อุตสาหกรรมปลากระป๋อง เป็นต้น ปัจจุบันเรือประมงกลุ่มนี้จะส่งสัตว์น้ำเข้าประเทศทางท่าเทียบเรือประมง มหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร สมุทรปราการ และสมุทรสงคราม ในต้น พ.ศ. 2548 รัฐบาลอินโดนีเซียได้ออกนโยบายให้เรือต่างชาติต้องไปร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ในอินโดนีเซีย จึงจะมีสิทธิ์ทำประมงในอินโดนีเซียต่อไปได้ นโยบายดังกล่าวได้สร้างความกังวลให้กับผู้ประกอบการเรือประมงของไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากในเบื้องต้น ประเทศอินโดนีเซีย กำหนดให้ต้องไปร่วมทุนแล้ว ยังกำหนดให้สัตว์น้ำที่เรือประมงไทยจับได้ต้องขึ้นท่าที่ประเทศอินโดนีเซียร้อยละ 70 และสามารถนำกลับเมืองไทยได้เพียงร้อยละ 30 (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สัดส่วนปริมาณสัตว์น้ำที่นำกลับไทย

นโยบายด้านประมงประเทศ อินโดนีเซีย (พ.ศ.)	ปริมาณสัตว์น้ำที่นำกลับไทยได้ (ร้อยละ)	หมายเหตุ
2545-2549	100	
2550	30	ร้อยละ 70 เข้าโรงงาน แปรรูปในประเทศ อินโดนีเซียตามสาระ สำคัญของนโยบาย พ.ศ.2550

การกำหนดเช่นนี้จะทำให้ปริมาณวัตถุดิบสัตว์น้ำที่ส่งกลับมายังประเทศไทยหายไปมากกว่าครึ่งหนึ่ง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องที่อาจขาดแคลนวัตถุดิบ จาก พ.ศ. 2549 เรือประมงไทยสามารถนำวัตถุดิบกลับจากอินโดนีเซียได้ทั้งหมด ผู้ประกอบการประมงไทยในประเทศอินโดนีเซียได้ให้ความสนใจกับปัญหาข้างต้นเป็นอย่างมาก ซึ่งกฎหมายของประเทศคู่ค้ามีอิทธิพลต่อการดำเนินการของธุรกิจระหว่างประเทศเป็นอย่างสูง

ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้สามารถนำไปใช้อ้างอิงหรือเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ เช่นอุตสาหกรรมแช่เยือกแข็ง อุตสาหกรรมแปรรูปสัตว์น้ำ เป็นต้น จึงควรศึกษาถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกร่าน้ำของไทย และแนวทางการปรับตัวเพื่อการอยู่รอดของธุรกิจประมงไทยในประเทศอินโดนีเซียอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์

1. วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจประมงในประเทศอินโดนีเซีย
2. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียในทะเลอาราฟูรา
3. ศึกษานโยบายด้านการประมงของอินโดนีเซียตั้งแต่ปีพ.ศ.2545 ถึง พ.ศ.2550
4. ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย ต่อการพัฒนากิจการประมงนอกน่านน้ำของไทย
5. ศึกษาแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา

การตรวจเอกสาร

แนวคิดทางทฤษฎี

สภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจ เป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ โดยเฉพาะธุรกิจระหว่างประเทศ และการทำการประมงของกองเรือไทย เป็นธุรกิจที่ผสมผสานระหว่างการทำการประมง การค้า และการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ดังนั้นสิ่งแวดล้อมภายนอกของธุรกิจจึงมีความสำคัญ จากการศึกษาพบว่าสภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจมีผลกระทบต่อการดำเนินการของธุรกิจอย่างยิ่ง โดยเฉพาะสภาพแวดล้อมทางด้านการเมืองและกฎหมาย เนื่องจากรัฐบาลของประเทศต่างๆ จะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องและปฏิบัติการเพื่อตอบสนองการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ และสังคมภายในประเทศของตน และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนของตน (ศศิวิมล, 2546) ดังนั้นนโยบายการจัดการประมงของประเทศรัฐชายฝั่ง จึงย่อมมีผลมาจากการกำหนดนโยบายของรัฐบาล เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบาย ย่อมมีผลกระทบต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำของไทย ก่อให้เกิดการปรับตัวของผู้ประกอบการประมงไทยในน่านน้ำอินโดนีเซีย ซึ่งผู้ประกอบการเข้าไปทำการประมงอยู่

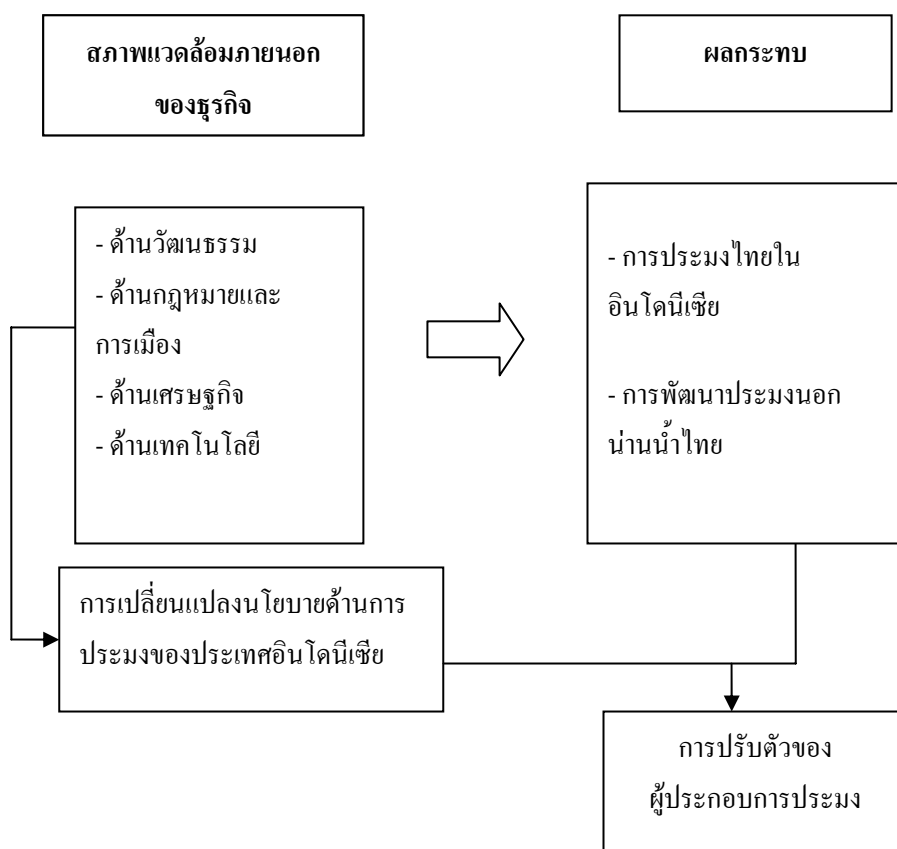
การศึกษาวิจัยโครงการนี้จะครอบคลุมทฤษฎีการบริหารเชิงกลยุทธ์ โดยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจ แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการประมง และแนวความคิดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประมง เพื่อช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลที่สำคัญในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ เนื่องจากธุรกิจที่ประสบความสำเร็จได้ติดตามแนวโน้มสภาพแวดล้อมและการประเมินการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น รัฐบาลสหรัฐอเมริกา กำหนดนโยบายการนำเข้าสิ่งทอ บริษัทสิ่งทอเกาหลีได้ศึกษาด้านนโยบายของสหรัฐอเมริกา และรู้ว่าเสียเปรียบจึงได้ลดกำลังการผลิต และไปลงทุนตั้งโรงงานสิ่งทอขึ้นที่ โดมินิกันอย่างเงียบๆ สองแห่งจากนั้นไม่นานสิ่งทอเกาหลีที่ผลิตในโดมินิกันก็ทะลักเข้ามายังตลาดอเมริกาจำนวนมหาศาล รัฐบาลอเมริกาจึงดำเนินนโยบายเอื้อประโยชน์พิเศษแก่ประเทศในแถบแคริบเบียน บริษัทเกาหลีจึงต้องถอยจากตลาดสหรัฐ แต่ก็ยังไม่ยอมแพ้ง่ายๆ เป็นต้น (อริคม, 2550) ผู้วิจัยรวบรวม ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องโดยนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษา ดังนั้นแนวคิดที่นำมาใช้ในการศึกษาวิจัยจึงเป็นลักษณะการศึกษาที่รวบรวมหลายสาขาวิชาที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำให้การศึกษามีความแม่นยำและครอบคลุมเนื้อหาด้านการจัดการประมงมากที่สุดดังหัวข้อต่อไปนี้

1. สภาพแวดล้อมภายนอกธุรกิจ
2. นโยบายด้านการจัดการทรัพยากรประมง
3. อุตสาหกรรมประมง
4. การประมงทะเลของไทย
5. การประมงไทยนอกน่านน้ำ
6. วิวัฒนาการการทำประมงในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียของผู้ประกอบการไทย
7. นโยบายการอนุญาตให้เรือต่างชาติทำการประมงในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซีย พ.ศ.

2550

กรอบแนวความคิดของรูปแบบจำลอง

จากกรอบทฤษฎีดังกล่าวสามารถกำหนดรูปจำลองในการศึกษาวิจัยของความสัมพันธ์ของตัวแปรที่สำคัญได้ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดของรูปแบบจำลอง

1. แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจ

เนื่องจากการทำการประมงของกองเรือไทย เป็นธุรกิจที่ผสมผสานระหว่างการทำ การประมง การค้า และการทำธุรกิจระหว่างประเทศ จึงจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ สภาพแวดล้อม นับว่าเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ เนื่องจากผลกระทบ ต่างๆ ที่เกิดขึ้น สามารถส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของธุรกิจได้ ดังนั้น ผู้ที่ดำเนินธุรกิจจึงจะต้องทำการปรับเปลี่ยนและคิดค้นวิธีการดำเนินธุรกิจ โดยมีสภาพแวดล้อมเป็น ตัวสำคัญในการบ่งชี้ถึงทิศทางและความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ สภาพการแข่งขันและ การพัฒนาระบบให้พร้อมเสมอ เพื่อการดำเนินธุรกิจให้เกิดผลสำเร็จในภายภาคหน้า สภาพแวดล้อม ระดับมหภาคเป็นปัจจัยแวดล้อมที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ส่วนหลักๆ (Daniels and lee, 1998)

สภาพแวดล้อมทางด้านวัฒนธรรม เมื่อธุรกิจเผชิญหน้ากับวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน ในแต่ละประเทศที่เข้าไปทำธุรกิจด้วย ธุรกิจอาจจะพบว่ามีความเสี่ยงที่เกิดความล้มเหลวในการ ดำเนินการ ดังนั้นธุรกิจจะต้องทำการผสมผสานทางวัฒนธรรมเพื่อปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมที่ แตกต่างจากวัฒนธรรมของตน สภาพแวดล้อมทางด้านวัฒนธรรมแบ่งย่อยออกได้หลายแง่มุม เช่น ภาษา ศาสนา ค่านิยม ทักษะคติ ประเพณี

สภาพแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมาย การดำเนินธุรกิจในแต่ละประเทศ ย่อมต้อง เผชิญกับสภาพแวดล้อมทางการเมือง ธุรกิจจำเป็นต้องศึกษาให้ชัดเจนเพราะถือเป็นปัจจัยที่กำหนด ความอยู่รอดของธุรกิจ เพราะรัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดนโยบายการค้า การลงทุน ควบคุมการดำเนิน ธุรกิจระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศของตนเอง เช่น กฎหมายการนำเข้า-ส่งออก การลงทุน การโอนเงินตราระหว่างประเทศ ฯลฯ ธุรกิจจึงต้องใส่ใจในสภาพแวดล้อมทางการเมือง และกฎหมาย เพื่อระมัดระวังมิให้เกิดความผิดพลาดขึ้น ระบบการปกครองที่แตกต่างกันทำให้ การประกอบธุรกิจในประเทศนั้นมีรูปแบบแตกต่างกันและย่อมต้องเข้าไปเกี่ยวข้องกับกฎหมาย ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะกฎหมายของประเทศคู่ค้า (ทั้งประเทศแม่และประเทศสาขา) กฎหมายธุรกิจระหว่าง ประเทศ และสนธิสัญญาข้อตกลงระหว่างประเทศอีกมากมาย การศึกษาถึงข้อบังคับทางกฎหมาย จะทำให้ธุรกิจสามารถวางแผนการปฏิบัติการ และดำเนินไปในแนวทางที่ถูกต้อง

สภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ สภาพเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ เป็นผลมาจากความต้องการในสินค้าและบริการของประชาชน หรืออุปสงค์และการใช้ทรัพยากรในการผลิตของธุรกิจหรืออุปทาน การควบคุมระบบเศรษฐกิจจะเป็นหน้าที่ของรัฐบาลผู้บริหารประเทศ ที่จะกำหนดแนวนโยบายเป็นระบบทุนนิยม (Capitalist) หรือระบบสังคมนิยม (Socialist) ซึ่งต้องสอดคล้องกับระบบการปกครองที่ใช้อยู่ สภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจระหว่างประเทศที่นักธุรกิจใช้ ในการศึกษาวิเคราะห์และประเมินการค้าเงินธุรกิจระหว่างประเทศ คือ

- โครงสร้างเศรษฐกิจโดยทั่วไป ได้แก่ เศรษฐกิจแบบทุนนิยมหรือสังคมนิยมหรือแบบผสม
- นโยบายทางเศรษฐกิจเป็นไปในทิศทางใด เช่น ไทย ปีพ.ศ.2549 รัฐบาล สนับสนุนนโยบายเศรษฐกิจแบบพอเพียง
- เสถียรภาพหรือความมั่นคงทางเศรษฐกิจ เช่น การเติบโตของเศรษฐกิจ มีภาวะเงินเฟ้อเงินฝืด หรือไม่
- ทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อใช้ในการผลิตของประเทศนั้นๆ เช่น แรงงาน ที่ดิน
- สภาพการตลาด ก็คือ ปริมาณการอุปโภคบริโภค ระดับการกระจายรายได้ มีมากน้อยเพียงใด
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น คมนาคม การติดต่อสื่อสาร
- ฐานะทางการเงิน เช่น อัตราแลกเปลี่ยน รูปแบบการค้าที่มีอยู่ส่วนมากในประเทศ สภาพแวดล้อมอื่นๆ ที่สำคัญ เป็นต้น
- สภาพแวดล้อมทางด้านเทคโนโลยี สิ่งแวดล้อมส่วนนี้ ย่อมมีอิทธิพลมากในการค้าเงินธุรกิจระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาเทคโนโลยีด้านต่างๆ เช่น

- 1) การนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาช่วยในการค้นหาฝูงปลา เช่น โซนาร์
- 2) การนำเทคโนโลยีด้าน VMS มาใช้
- 3) การกระตุ้นธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกัน เช่น เจ้าของห้องเย็น เปลี่ยนมาทำโรงงานผลิตซูริมิ หรือ โรงงานผลิตลูกชิ้นปลา เป็นต้น

2. แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายด้านการจัดการทรัพยากรประมง

นโยบายในการจัดการประมงสามารถที่จะแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ๆ ตามแต่ผลที่จะเกิดขึ้นจากการใช้นโยบายนั้น กล่าวคือ นโยบายประเภทที่จะมีผลกระทบต่อขนาดของสัตว์น้ำที่จับขึ้นมาได้ และนโยบายประเภทที่จะมีผลกระทบต่อปริมาณของการลงแรงประมง (ธันวา, 2526)

2.1 นโยบายหรือกฎข้อบังคับที่มีผลกระทบต่อขนาดของสัตว์น้ำที่จับขึ้นมาได้ (Regulation affecting the size of fish caught)

นโยบายหรือกฎข้อบังคับในลักษณะนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการประมงอย่างมาก กล่าวคือ ประการแรก การสร้างกฎข้อบังคับให้มีการจับสัตว์น้ำที่เหมาะสมย่อมเป็นการป้องกันการทำลายล้างพันธุ์สัตว์น้ำจากการทำประมงแบบตามใจชอบ เป็นการป้องกันพันธุ์สัตว์น้ำให้มีเวลาที่จะเจริญเติบโตไปสู่ขนาดที่เหมาะสมเสียก่อนจึงค่อยจับขึ้นมา ซึ่งจะช่วยให้เกิดผลดีทั้งในแง่ชีววิทยาของสัตว์น้ำและแง่เศรษฐกิจของชาวประมง ประการที่สอง กฎข้อบังคับเช่นนี้จะช่วยให้เกิดการแบ่งปริมาณสัตว์น้ำที่จะจับขึ้นมาในปัจจุบันและอนาคต หรืออีกนัยหนึ่งคือ ช่วยให้งานประมงได้รับจุดดุลยภาพในระยะยาว (Dynamic MEY) นั่นเอง

ในทางปฏิบัตินโยบายในลักษณะเช่นนี้ได้แก่ การจำกัดพื้นที่ทำการประมง (Area closures) การจำกัดเวลาทำการประมง (Seasonal closures) การจำกัดขนาดของสัตว์น้ำที่จับ (Size limits) และการจำกัดชนิดของเครื่องมือประมงที่ใช้ (Selectivity of gear) การห้ามทำประมงในฤดูสัตว์น้ำวางไข่เป็นบางพื้นที่เพื่อสงวนพันธุ์สัตว์น้ำให้เจริญเติบโตจนถึงขนาดหนึ่ง เป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายนี้

การใช้นโยบายในลักษณะนี้แต่เพียงอย่างเดียวยังไม่สามารถจะจัดว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่จะควบคุมการจัดการประมงให้ถูกต้อง เพราะถ้าการควบคุมขนาดของสัตว์น้ำจะก่อให้เกิดรายได้ที่เพิ่มขึ้นแล้ว ก็อาจจะมีกำไรส่วนเกินเกิดขึ้นด้วยซึ่งจะเป็นผลให้ชาวประมงหน้าใหม่พากันเข้าสู่กิจการประมงหรือมีกำลังลงแรงประมงส่วนเพิ่มขึ้นอีก ทำให้มีการเร่งจับสัตว์น้ำกันมากขึ้นอีกครั้ง นโยบายควบคุมขนาดของสัตว์น้ำจึงมีผลดีเฉพาะในกรณีที่ทรัพยากรสัตว์น้ำต้องการการคุ้มครองโดยเร่งด่วนก่อนที่จะถูกจับขึ้นมาจนเสียสมดุลมากเกินไป การออกกฎเกณฑ์ควบคุมขนาดของสัตว์น้ำที่จับจึงอาจจะช่วยรักษาอัตราการเจริญเติบโตของสัตว์น้ำเอาไว้ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะสั้น โดยต้องประกอบกับมาตรการอื่นๆ ในการที่จะจัดการให้สัตว์น้ำขนาดเล็กกว่ากำหนดที่ถูกจับมาสามารถถูกปล่อยกลับไปมีชีวิตเจริญเติบโตได้อีกด้วย และในระยะยาวแล้วจะต้องหามาตรการอื่น ๆ มาสนับสนุนเพื่อควบคุมปริมาณกำลังลงแรงประมงที่จะมีเพิ่มขึ้น จึงจะทำให้เกิดผลของนโยบายที่สมบูรณ์คือสามารถจัดสรรทรัพยากรสัตว์น้ำอย่างพอเพียงสำหรับในปัจจุบัน

2.2 นโยบายหรือกฎข้อบังคับที่มีผลกระทบต่อปริมาณของกำลังลงแรงประมง

(Regulation affecting the total amount of fishing effort)

การใช้นโยบายควบคุมกำลังลงแรงประมงโดยตรง ถือได้ว่าการพยายามแก้ปัญหาการประมงที่ต้นเหตุมากขึ้น เพราะเป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่า สาเหตุใหญ่ของการจัดการประมงที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการก็คือ การมีปริมาณกำลังลงแรงประมงมากเกินไป ชาวประมงทุกคนเข้ามาสู่วงการประมงด้วยความคิดว่าทรัพยากรสัตว์น้ำเป็นสมบัติส่วนรวมของสังคม ทุกคนมีสิทธิได้ แต่การทำประมงแบบเสรีก็ได้พิสูจน์ตัวเองแล้วว่านอกจากชาวประมงจะได้รับเพียงกำไรปกติจากการประกอบอาชีพแล้วยังจะทำให้สังคมต้องประสบกับปัญหาในอนาคต หรือบางครั้งแม้ในปัจจุบันเองในเรื่องทรัพยากรสัตว์น้ำถูกจับขึ้นมาจนขาดคุณภาพไป ผลผลิตสัตว์น้ำจึงลดลงอยู่ตลอดเวลา การใช้นโยบายในการจำกัดปริมาณกำลังลงแรงประมง แล้วจะดูเหมือนเป็นการแทรกแซงจากรัฐ แต่ก็จำเป็นเพื่อการจัดระบบการใช้ทรัพยากรเสียใหม่เพื่อให้เกิดความถูกต้องมากขึ้นกว่าจะปล่อยให้ทุกอย่างเป็นไปตามยถากรรม

เนื่องจากกำลังลงแรงประมงเป็นหน่วยร่วมของปัจจัยต่างๆ ร่วมกัน การควบคุมกำลังลงแรงประมงจึงจะพิจารณาจากการควบคุมปัจจัยต่างๆ ที่ใช้ในการผลิต กำลังลงแรงประมงนั่นเอง ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ได้แก่ เรือ เครื่องมือประมง แรงงานประมง สถานที่และเวลาในการทำการประมง เป็นต้น รูปแบบใหญ่ๆ ที่จัดว่าเป็นนโยบายในลักษณะควบคุมกำลังลงแรงประมงจึงได้แก่ การจำกัด

พื้นที่และเวลาทำการประมง (Area and time closure) ระบบโควตาจับสัตว์น้ำ (Imposition of quotas) การจำกัดประเภทเครื่องมือประมง (Gear restrictions) การจำกัดจำนวนเรือประมง (Limitations on the number of boats) ระบบภาษี (Tax programs) และการออกสิทธิบัตรในการทำการประมง (License programs)

อย่างไรก็ตามเพราะกำลังแรงประมงเป็นเรื่องที่ต้องเกี่ยวข้องกับต้นทุนค่าใช้จ่ายในการทำการประมง การใช้นโยบายในการควบคุมกำลังลงแรงประมงจึงมีโอกาที่จะส่งผลกระทบต่อไปยังต้นทุนการผลิตของชาวประมงด้วย กล่าวคือทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นกว่าเดิม ทำให้เกิดการผลิตที่ไม่มีประสิทธิภาพได้เป็นต้นว่า การใช้นโยบายควบคุมเวลาในการทำการประมง การควบคุมชนิดของเครื่องมือประมงการควบคุมจำนวนเรือประมง หรือแม้แต่วาระบบโควตาก็ตาม ในการพิจารณาคุณลักษณะของนโยบายใดๆ ก็ตาม ควรจะได้พิจารณาควบคู่กันไปด้วยว่า ผลของการใช้นโยบายชนิดนั้นจะมีผลกระทบต่อ ขนาดของสัตว์น้ำหรือกำลังลงแรงประมงมากกว่ากัน เพราะนโยบายบางอย่างอาจจะจัดเป็นการดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมทั้งสองอย่างพร้อมกันได้

3. แนวคิดเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประมง

ภาคการประมงมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของไทย ทั้งด้านการสร้างงานและการสร้างรายได้ให้กับประชาชนจำนวนมาก รวมทั้งก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมห้องเย็น อาหารทะเลแช่แข็ง/อาหารทะเลกระป๋อง อาหารทะเลตากแห้ง เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตสัตว์น้ำของไทย (ศักดิ์ชัย, 2543)

อุตสาหกรรมประมง แบ่งเป็น 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

3.1 การผลิต คือ การสร้างผลผลิตสัตว์น้ำ ทำได้ 2 วิธีคือ

3.1.1 การจับ (Capture) เป็นวิธีดั้งเดิมตั้งแต่ยุคแรกของการทำการประมง สามารถจับจากทะเล และน้ำจืด ในประเทศที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมโดยมากจะมาจากการประมงทะเล แม้ว่าประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ที่มีพื้นที่ติดทะเลทั้งด้านอ่าวไทยและอันดามัน เป็นระยะทางยาวถึง 2,615 กิโลเมตร ทำให้มีพื้นที่ทำประมงจำนวนมากและมีการพัฒนาของเรือประมงตลอดจนเครื่องมือการทำประมงที่ทันสมัย แต่จากการที่ประเทศไทยมีการทำการประมงที่เกินศักยภาพ

การผลิตทดแทนตามธรรมชาติ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผลผลิตสัตว์น้ำของไทยเพิ่มขึ้นในอัตราค่า และมีแนวโน้มลดลงในอนาคต นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่เกิดจากความไม่มีเสถียรภาพในการทำประมงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนปัญหาพื้นที่ทำประมงทับซ้อนกับประเทศเพื่อนบ้านอันเป็นข้อจำกัดสำคัญของการเพิ่มผลผลิตประมงจากการจับตามธรรมชาติ

3.1.2 การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เป็นส่วนที่พัฒนาขึ้นภายหลังเมื่อทรัพยากรธรรมชาติเริ่มเสื่อมโทรม การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำสามารถจำแนกได้เป็น 3 ประเภท

- 1) การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืด
- 2) การเพาะเลี้ยงชายฝั่ง
- 3) การเพาะเลี้ยงสัตว์ทะเล (Mariculture) ในประเทศไทยการพัฒนาด้านนี้ยังไม่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง

การพัฒนาประสิทธิภาพการเพาะเลี้ยงซึ่งในปัจจุบันแม้จะมีสัดส่วนผลผลิตเพียงร้อยละ 20 ของผลผลิตสัตว์น้ำที่จับได้ในแต่ละปีและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับเนื่องจากการพัฒนาการเพาะเลี้ยงโดยอาศัยเทคโนโลยีในการผลิตที่ทันสมัย นอกจากนี้การเพาะเลี้ยงยังสามารถควบคุมปริมาณและคุณภาพผลผลิตได้มากกว่าสัตว์น้ำที่ได้จากการจับจากธรรมชาติ แต่การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำก็ต้องคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อมด้วย เพื่อที่จะทำให้การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำมีความยั่งยืน และป้องกันปัญหาการกีดกันทางการค้าโดยการใช้มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมมาเป็นข้ออ้าง

3.2 การแปรรูปสินค้าประมงนั้นมีจุดมุ่งหมายและมีประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังนี้

3.2.1 เพื่อเก็บรักษาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ประมงให้คงคุณภาพดีในการเก็บรักษาและขนส่ง เพื่อการจัดจำหน่ายสู่ตลาดผู้บริโภค

3.2.2 เพื่อรักษาคุณระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยใช้ระบบการจัดการอำนวยความสะดวกในการแช่เย็น แช่เยือกแข็ง เพื่อรักษาสัตว์น้ำให้คงคุณภาพได้นานตามระยะเวลาที่ต้องการได้

3.2.3 เพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ประมง ให้เป็นที่ต้องการของตลาดผู้บริโภค โดยสามารถเพิ่ม ปรับปรุง แต่งรสชาติตามความต้องการของผู้บริโภคได้

3.2.4 เพื่อเก็บรักษาผลผลิตได้เป็นเวลานาน ทำให้มีอาหารสัตว์น้ำบริโภคตลอดปี

3.2.5 เพื่อเป็นวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อื่นๆ (สิทธิพันธ์, 2540)

ปริมาณสัตว์น้ำทะเลที่จับได้ประมาณร้อยละ 32 จะถูกใช้เป็นอาหารสัตว์อีกร้อยละ 26 และ 18 จะถูกแปรรูปให้อยู่ในรูปแช่แข็งและบรรจุกระป๋อง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการผลิตเพื่อส่งออกที่เหลืออีกร้อยละ 24 จะเป็นการบริโภคสดภายในประเทศหรือแปรรูปในรูปแบบต่างๆ เช่น ทำแกล้มและตากแห้ง เป็นต้น ทางด้านสัตว์น้ำจืดส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 86 จะถูกบริโภคสดภายในประเทศ (ศักดิ์ชัย, 2543)

3.3 การตลาดเพื่อการจำหน่าย ประกอบด้วย

3.3.1 ตลาดภายในประเทศ เป็นตัวกระตุ้นให้การพัฒนาอุตสาหกรรมประมงของประเทศเกิดขึ้นได้ หากประเทศใดมีอุปสงค์ของตลาดภายในต่ำ ถึงแม้จะมีทรัพยากรประมงสมบูรณ์ อุตสาหกรรมประมงของประเทศจะพัฒนาได้ค่อนข้างช้า เช่น ประเทศแถบตะวันออกกลาง การพัฒนาอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทยที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากอุปสงค์ในสินค้าสัตว์น้ำของประเทศมีค่อนข้างสูง

3.3.2 ตลาดต่างประเทศ เป็นตัวเร่งการพัฒนา อุตสาหกรรมประมงของไทยอาจไม่สามารถพัฒนามาถึงปัจจุบันได้ถ้าไม่มีการส่งออกสินค้าผลิตภัณฑ์ประมงไปจำหน่ายในตลาดโลก (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546)

4. การประมงทะเลของไทย

4.1 การพัฒนาการประมงทะเลของไทย

การประมงทะเลของไทยในก่อนพ.ศ. 2468 จำกัดอยู่ในแหล่งน้ำจืดและบริเวณชายฝั่งทะเลเขตน่านน้ำตื้นเท่านั้น ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ยังเป็นเครื่องมือประเภทประจำที่ เช่น โป๊ะ โพงพางและรั้วไซมาน เป็นต้น ต่อมาการประมงทะเลของไทยได้ขยายตัวใน พ.ศ. 2468 โดยประมาณ เมื่อมีชาวจีนจากเกาะไหหลำเข้ามาทำการจับปลาทุด้วยเครื่องมืออวนล้อมขนาดใหญ่ที่เรียกว่า “อวนตังเก”

โดยใช้เรือใบสามเสาขนาดใหญ่ ซึ่งมีประสิทธิภาพดีกว่าเครื่องมือประมงของไทย ราชการไทย จึงเกรงว่าจะทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำของไทยเสื่อมโทรม กระทรวงมหาสมบัติ จึงได้ออกประกาศลง วันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2476 ห้ามมิให้มีการใช้เครื่องมือที่มีลักษณะเป็นอวนผืนกางเป็นถุง และมีปีกอวน ในน่านน้ำแห่งพระราชอาณาจักรสยาม และต่อมาได้ประกาศยกเลิกโดยกระทรวงเกษตรการ เนื่องจากทางการต้องการส่งเสริมให้ชาวประมงใช้เครื่องมืออวนที่นิยมใช้กันมากในประเทศญี่ปุ่นที่เรียกว่า “มูโรอามิ” (Drive in net) ในการทำการประมงในน่านน้ำไทย

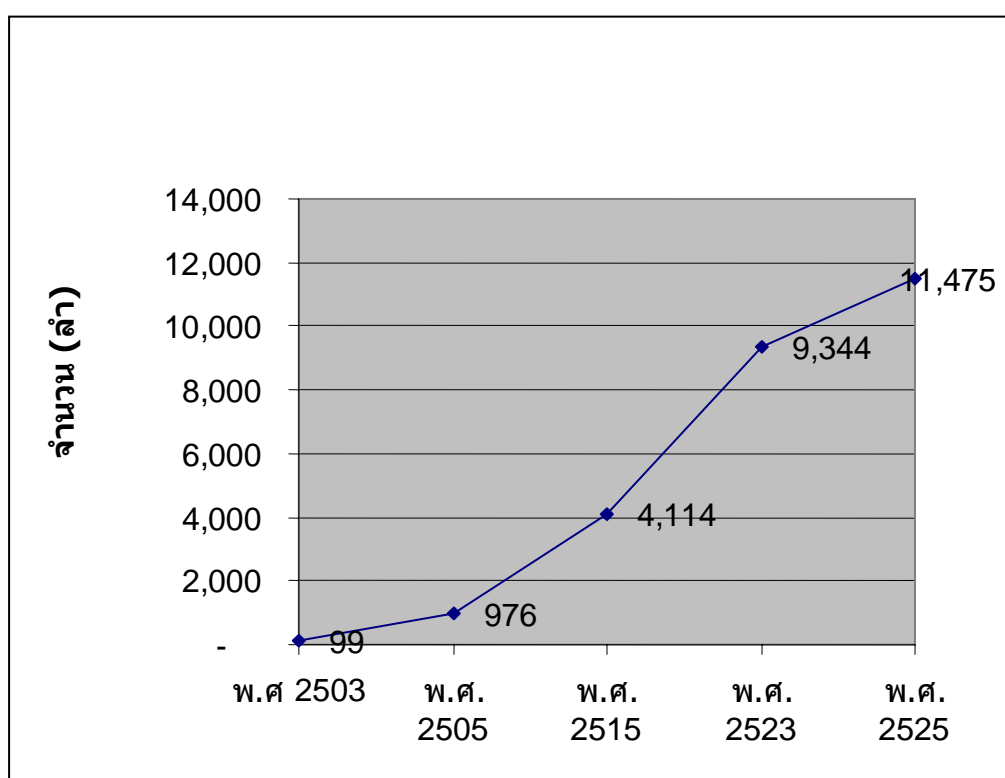
ในพ.ศ. 2473 ได้มีการคิดแปลงนำเครื่องยนต์จากญี่ปุ่นมาติดตั้งแทนใบเรือ และคิดแปลงอวนตั้งเกเป็น “อวนดำ” และใช้เรือสองลำล้อมจับปลา นับว่าเป็นการพัฒนาของการประมงในยุคแรกของไทย

ในพ.ศ. 2478 รัฐบาลไทยได้มีการออกพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการทำประมงในน่านน้ำไทย โดยห้ามคนต่างด้าวเข้ามาทำการประมงในเขตน่านน้ำไทย เนื่องจากมีการลักลอบเข้ามาทำการประมงโดยชาวจีน จากเกาะไหหลำ และชาวญี่ปุ่น จากเกาะโอกินาวา รัฐบาลไทยจึงเห็นว่าควรมีการควบคุมการประมง และเป็นการสงวนอาชีพการประมงทะเลให้แก่ชาวไทย (สิทธิพันธ์, 2540)

ในช่วง พ.ศ. 2494 บริษัทไทยค้า จำกัด ได้รับความช่วยเหลือจากช่างต่อเรือชาวญี่ปุ่น ซึ่งนำเรืออวนลากแบบแผ่นตะเฒ่าและอวนลากคู่ เข้ามาทดลองใช้ แต่ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากสัตว์น้ำที่จับได้เป็นสัตว์น้ำหน้าดิน มีราคาถูกและยังไม่เป็นที่นิยมในขณะนั้น ซึ่งอวนตั้งเกสำหรับจับปลาผิวน้ำเป็นที่แพร่หลายมากกว่า ถึงแม้ทางการจะอนุญาตให้ชาวต่างชาติเข้ามาช่วยฝึกชาวประมงไทย ให้มีความชำนาญในการใช้อวนลาก แต่ยังมีเฉพาะอวนลากคู่ (Pair Trawling) และอวนลากคานถ่าง (Beam Trawling) ขนาดเล็ก ซึ่งพ.ศ.2497 ชาวประมงในจังหวัดสมุทรปราการ ได้นำอวนคานถ่างมาใช้ในการลากจับกุ้งทะเล

ในพ.ศ. 2496 มีบริษัทที่ทำการประมงหลายบริษัทได้ทดลองนำเรืออวนลากมาใช้จับปลาหน้าดิน เช่น บริษัทอุตสาหกรรมอ่าวไทย ได้นำเครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฒ่า (Otter board trawl) เข้ามาทดลองใช้ แต่ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากสัตว์น้ำที่จับได้เป็นสัตว์น้ำหน้าดินที่มีราคาต่ำ ซึ่งในขณะนั้นชาวไทยคุ้นเคยกับการบริโภคปลาผิวน้ำ เช่น ปลาทุ กมากกว่า

ในพ.ศ. 2504 รัฐบาลไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสาธารณรัฐแห่งเยอรมันนี้ จัดตั้งโครงการพัฒนาการประมงทะเลแบบทวิภาคีจีน (ขจรศักดิ์, 2530) ซึ่งได้ทำการติดตั้งและอบรม ให้ชาวประมงไทยมีความรู้และความชำนาญในการใช้เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฒ่ ด้วยความสามารถ ของผู้ประกอบการประมงไทยจึงทำให้ธุรกิจด้านการประมงทะเลก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ซึ่งผลการทดลอง ในระยะเวลาเพียง 4 เดือนเท่านั้นทำให้ทราบว่าทรัพยากรสัตว์น้ำหน้าดินในอ่าวไทยมีความ อุดมสมบูรณ์เพียงพอที่จะสนับสนุนการทำประมงอวนลากจำนวนมากได้ ส่งผลให้เรืออวนลาก เพิ่มขึ้นจำนวนมาก (ภาพที่ 2)



ภาพที่ 2 จำนวนเรือประมงไทยบริเวณอ่าวไทย พ.ศ.2503-2525

จากภาพที่ 2 แสดงให้เห็นว่าเรือจำนวนที่เพิ่มขึ้นจาก 99 ลำในพ.ศ.2503 เป็น 976 ลำ ในพ.ศ. 2505 และเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็น 4,114 ลำ ในพ.ศ. 2515 และในพ.ศ. 2523 มีจำนวน 9,344 ลำในปีพ.ศ.2525 มีจำนวนสูงสุดถึง 11,475 ลำ (สิทธิพันธ์, 2540) ซึ่งจากข้อมูลจะพบว่า ในน่านน้ำของไทยช่วงพ.ศ. 2515-2525 มีเรือประมงอวนลากเพิ่มขึ้นจำนวนมากและส่งผลให้ ทรัพยากรประมงทะเลในน่านน้ำของไทยเสื่อมโทรมจนต้องหันไปพึ่งทรัพยากรประมงนอกน่านน้ำ

4.2 ปริมาณการนำเข้าสัตว์น้ำของประเทศไทย

จากสถิติ (เซดส์คักดี, 2548) พบว่าการนำเข้าสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำเพื่อบริโภคและเป็นวัตถุประสงค์ของโรงงานแปรรูป ใน ปี 2548 มีมูลค่าทั้งสิ้น 55,647.75 ล้านบาท โดยประเภทสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำที่มีการนำเข้าสูงสุด คือ ปลา มีมูลค่า 46,587.68 ล้านบาท รองลงมา ได้แก่ กุ้ง หมึก ปู หอย จระเข้ อาร์ทีเมีย (ไข) และอื่นๆ ประเภทสัตว์น้ำที่มีวัตถุประสงค์นำเข้าเพื่อบริโภค ในรูปแช่เย็น แช่แข็ง มีชีวิต ดองเกลือ ตากแห้ง และผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำอื่นๆ (ไม่รวมผลิตภัณฑ์บรรจุกระป๋องหรือเพื่อการเพาะเลี้ยง ได้แก่ พ่อแม่พันธุ์กุ้งขาว พ่อแม่พันธุ์กุ้งกุลาดำ ลูกปลาเก๋า ลูกปลานิล และลูกพันธุ์อื่นๆ) โดยประเทศคู่ค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรก คือ ประเทศอินโดนีเซีย เป็นมูลค่า 8,575.30 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น ไนโครนีเซีย เกาเมมาร์แชล ใต้หวัน สหภาพเมียนมาร์ อินเดีย ซิลิ มัลดีฟส์ และปาปัวนิวกินี (ตารางที่ 2, 3)

ตารางที่ 2 ประเภท และมูลค่าสัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำนำเข้าทั้งหมด ผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำ ปี 2548 (ไม่รวมผลิตภัณฑ์บรรจุกระป๋องหรือแปรรูปปรุงสำเร็จ)

ลำดับที่	ประเภท	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ปลา	46,587.68	83.72
2	กุ้ง	3,301.87	5.93
3	หมึก	2,624.73	4.72
4	ปู	1,489.45	2.68
5	หอย	954.92	1.72
6	จระเข้	185.38	0.33
7	อาร์ทีเมีย(ไข)	174.55	0.31
8	อื่น ๆ	329.17	0.59
	รวม	55,647.75	100.00

ที่มา: เซดส์คักดี (2548)

หมายเหตุ ประเภทสัตว์น้ำอื่นๆ และผลิตภัณฑ์อื่นๆ ได้แก่ กุ้ง แมงกะพรุน แมงดาทะเล กบ อิ้งอ่าง เป็นต้น

ตารางที่ 3 ประเทศและมูลค่านำเข้าสินค้าสัตว์น้ำ ผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำสูงสุด 10 อันดับแรก
ปี 2548

ลำดับที่	ประเทศที่มีการนำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	อินโดนีเซีย	8,575.30	15.60
2	ญี่ปุ่น	6,140.32	11.17
3	ไมโครเซีย	5,067.66	9.22
4	เกาะมาร์แชล	3,446.05	6.26
5	ไต้หวัน	3,324.90	6.04
6	พม่า	2,771.15	5.04
7	อินเดีย	1,752.19	3.18
8	ชิลี	1,704.50	3.10
9	มัลดีฟ	1,692.23	3.07
10	วามัวตู	1,634.60	2.97

ที่มา: เซดส์กดี (2548)

ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าปลาทะเล และผลิตภัณฑ์ปลาทะเลเพื่อบริโภคผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำ ปี 2548 ทั้งสิ้น 1,221,020.33 ตัน และ 45,041.91 ล้านบาทตามลำดับ โดยชนิดปลาทะเล และผลิตภัณฑ์ปลาทะเลที่นำเข้าสูงสุด คือ ปลาทูน่า มูลค่า 26,147.74 ล้านบาท ปริมาณ 644,397.44 ตัน เนื่องจากนำมาใช้ในอุตสาหกรรมปลาทูน่ากระป๋อง เป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้สูงจากมูลค่าการส่งออก รองลงมาได้แก่ ปลาโอ ปลาแซลมอน ปลาทู ปลาแมคเคอเรล ปลาเค็สด ปลาทราย ปลาอินทรี ปลาปากคม ปลาจวด และปลาทะเลอื่นๆ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 ชนิด ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าปลาทะเลและผลิตภัณฑ์ปลาทะเลเพื่อบริโภค
ผ่านด่านตรวจสัตว์น้ำ ปี 2548 (ไม่รวมผลิตภัณฑ์บรรจุกระป๋องหรือแปรรูปสำเร็จ)

ลำดับที่	ชนิดปลาทะเล	ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ปลาทูน่า	644,397.44	26,147.74	58.05
2	ปลาโอ	84,902.11	2,965.02	6.58
3	ปลาแซลมอน	34,147.45	2,707.95	6.01
4	ปลาทู	108,789.26	2,544.55	5.65
5	ปลาแมคเคอเรล	39,380.49	1,277.26	2.84
6	ปลาค็อด	8,791.42	538.89	1.2
7	ปลาทราย	15,216.83	512.47	1.14
8	ปลาอินทรี	3,196.33	399.98	0.89
9	ปลาปากคม	15,553.71	391.07	0.87
10	ปลาจวด	17,865.12	389.14	0.86
11	ปลาทะเลอื่น ๆ	248,780.17	7,167.84	15.91
	รวม	1,221,020.33	45,041.91	100.00

ที่มา: เซดคักคี่ (2548)

หมายเหตุ ปลาทะเลอื่น ๆ และผลิตภัณฑ์ปลาทะเลอื่น ๆ ได้แก่ ปลาแดง ปลาดาบ
ปลาน้ำดอกไม้ ปลากะพง กระเพาะปลาดากแห้ง ปลาทะเลตากแห้ง และปลาเค็ม
เป็นต้น (ข้อมูลรวมของทุกประเทศ)

5. การประมงไทยนอกน่านน้ำ

5.1 ปัจจัยที่ทำให้เรือประมงไทยออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำ

ปัจจัยที่ทำให้เรือประมงไทยออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำ มีหลายปัจจัยดังนี้

1) จากการพัฒนาเครื่องมือในการทำการประมงในพ.ศ.2504 และด้วยความสามารถ
ของชาวประมงไทย ทำให้การประมงขยายตัวอย่างรวดเร็ว และส่งผลให้อุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ
พัฒนาไปด้วย ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความสำคัญด้านการประมงอันดับต้นๆ ของโลก

2) การที่อุตสาหกรรมการประมงของไทย ได้มีการพัฒนาและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ทรัพยากรสัตว์ทะเลในน่านน้ำไทยถูกจับเพิ่มมากขึ้น จากเคยจับได้เพียงไม่กี่แสนตันต่อปี ในช่วงก่อนปี 2510 เพิ่มเป็นมากกว่า 2 ล้านตันในระยะเวลาประมาณ 10 ปีต่อมา ซึ่งเป็นการจับจนเกินศักยภาพการผลิต และทำให้ทรัพยากรสัตว์น้ำเกิดสภาวะเสื่อมโทรมเป็นลำดับ นอกจากนั้นแล้ว ส่งผลให้ต้นทุนการทำประมงของชาวประมงสูงขึ้นแต่ผลตอบแทนที่ได้ลดต่ำลง ชาวประมงประสบกับภาวะขาดทุน เพื่อความอยู่รอด ชาวประมงจำนวนหนึ่งจำเป็นต้องนำเรือออกไปทำการประมงนอกน่านน้ำ ซึ่งเป็นเรือขนาดความยาวเกินกว่า 18 เมตร ขึ้นไป (กรมประมง, 2548) สัตว์น้ำที่จับได้ในอ่าวไทยประกอบด้วยปลาเป็ดประมาณร้อยละ 60 และในเขตทะเลอันดามัน ประกอบด้วยปลาเป็ดประมาณร้อยละ 50 ซึ่งประมาณร้อยละ 50 ของปลาเป็ดเป็นปลาเศรษฐกิจขนาดเล็กผลผลิตสัตว์น้ำจากการประมงทะเลของไทยขึ้นลงอยู่ในช่วง 2.63-2.83 ล้านตันในช่วงปี 2535-2545 ชาวประมงจับสัตว์น้ำต่อเที่ยวการทำประมงได้น้อยลง ต้องใช้ระยะเวลาการทำประมงนานขึ้น สัตว์น้ำที่มีคุณค่าสูงทางเศรษฐกิจจับได้น้อยลง

3) การประมงไทยได้รับผลกระทบจากการประกาศขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นภูมิภาคที่ชาวประมงไทยเคยทำการประมงได้อย่างเสรีก่อนที่จะมีการประกาศขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งในภูมิภาคนี้ (จุมพล, 2551) ซึ่งประเทศไทยมีลักษณะภูมิประเทศที่ถูกปิดล้อมโดยเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน และมีเขตพื้นที่ทับซ้อน รวมทั้งถูกเอาเปรียบจากกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับของรัฐชายฝั่งเพื่อต้องการปกป้องทรัพยากรสัตว์น้ำของตน ปัญหาเหล่านี้นับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการประมงนอกน่านน้ำของไทยอย่างหนึ่ง โดยเฉพาะรัฐชายฝั่งที่กองเรือไทยเข้าไปทำการประมงมากที่สุด ในขณะนี้ คือรัฐชายฝั่งของประเทศอินโดนีเซีย

5.2 วิวัฒนาการของการประมงนอกน่านน้ำของไทย

ตั้งแต่พ.ศ.2507 เรือประมงอวนลากบางส่วนของไทยได้เริ่มออกไปทำการประมงบริเวณนอกฝั่งแหลมยวนและกัมพูชาบ้างแล้ว ซึ่งการขยายตัวออกสู่นอกน่านน้ำของกองเรือประมงไทยเป็นไปอย่างรวดเร็ว และในพ.ศ.2511 กองเรือประมงไทยได้ขยายฐานการทำประมงออกไปในน่านน้ำนอกอาณาเขตของประเทศไทยไกลออกไปประมาณ 1,000 ไมล์ทะเล (สิทธิพันธ์, 2540)

จากอดีตจนถึงปัจจุบันกองเรือประมงไทย ได้เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำของประเทศรัฐชายฝั่งหลายๆ ประเทศทั้งที่อยู่ใกล้เคียงกับประเทศไทย เช่น อินโดนีเซีย สหภาพเมียนมาร์ มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา เป็นต้น และรัฐชายฝั่งที่อยู่ไกลออกไป เช่น อินเดีย บังกลาเทศ ศรีลังกา และประเทศต่างๆ ในทวีปแอฟริกาตะวันออก (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2546) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

5.2.1 ประเทศอินโดนีเซีย

ประเทศอินโดนีเซียเป็นรัฐหมู่เกาะซึ่งประกอบด้วยหมู่เกาะต่างๆ มีมหาสมุทรล้อมทั้งสามด้าน และมีทรัพยากรสัตว์น้ำเป็นจำนวนมากซึ่งประเทศอินโดนีเซียยังมีนโยบายให้ต่างชาติเข้าไปทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ ซึ่งอินโดนีเซียประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ พ.ศ. 2523 ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศแรกที่ไทยมีการเจรจาทำการประมงร่วมโดยรูปแบบการเข้าไปทำประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียเปิดโอกาสให้เรือประมงไทยเข้าไปได้ถึง 3 วิธี (วิมล, 2527ข)

- การลงทุนร่วม (Joint Venture) รูปแบบการลงทุน และการซื้อขายเรือเป็นประโยชน์ต่อนักลงทุนชาวไทย ในกรณีที่ต้องการใช้สิทธิประโยชน์ที่ทางการอินโดนีเซียจัดสรรให้กับคนอินโดนีเซีย
- การเช่าซื้อเรือประมง (Purchase on Installment) รูปแบบการซื้อขายเรือก็เป็น การเปิดโอกาสให้มีการขายเรือไทยที่มีจำนวนมากให้กับผู้ประกอบการอินโดนีเซียเพื่อใช้ในการประมง
- การให้สัมปทานการทำประมง (Licensing) การดำเนินการภายใต้รูปแบบนี้ ค่าสัมปทานอยู่ระหว่าง 50,000-55,000 เหรียญสหรัฐ ต่อปี สำหรับเรืออวนลากขนาด 300 ตันกรอส เรือที่มีขนาดเล็กหรือใหญ่กว่านี้ จะคิดตามสัดส่วน

ผลจากการประชุมบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ระหว่างไทยกับอินโดนีเซียพ.ศ.2545 ทำให้ไทยได้รับสัมปทานประมงในบริเวณทะเลจีนใต้ โดยให้ ทดลองทำการประมงเป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งเรือที่เข้าไปทำการประมงจะต้องชกธงไทย และ ทำการประมงอวนลาก ซึ่งจะต้องเทียบท่า เพื่อตรวจสอบที่ท่าเรือ Taremap, Pamangkat, Tanjung, Pinang และ Batam เท่านั้น

ในพ.ศ. 2546 ได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการประมงไทย-อินโดนีเซีย ครั้งที่ 3 ที่กรุงเทพฯ และครั้งที่ 4 ที่ชอกยาคาร์ตา ประเด็นที่สำคัญคือการจัดทำสมุดคู่มือประมงเพื่อเป็นแนวทาง ร่วมในการปฏิบัติสำหรับเรือประมงไทย และมีการเพิ่มเติมประเภทเครื่องมือทำการประมงประเภท อวนลอย และอวนล้อมให้เข้าไปทำการประมงในทะเลจีนใต้อีกด้วย

ผู้ประกอบการประมงส่วนใหญ่นิยมที่จะเข้าไปทำการประมงในลักษณะ การขออนุญาตทำการประมงมากกว่าวิธีอื่นเนื่องจาก ไม่ต้องเสียภาษีส่งออก และรัฐบาลอินโดนีเซีย ให้การรับรองว่าเรือต่างชาติจะได้รับการดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของอินโดนีเซียเพื่อป้องกัน ค่าใช้จ่ายนอกระบบ

5.2.2 ประเทศสหภาพเมียนมาร์

สหภาพเมียนมาร์เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดกับประเทศไทย และ มีความสัมพันธ์ที่ดีของทั้งสองประเทศจึงก่อให้เกิดความร่วมมือทางด้านการค้า ด้านการเกษตร รวมถึงด้านการประมง และการลงทุนเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งสหภาพเมียนมาร์ได้ประกาศเขตเศรษฐกิจ เฉพาะใน พ.ศ. 2520 มีชายฝั่งยาว 2,832 กิโลเมตร แต่มีข้อจำกัดในการพัฒนาการประมงเนื่อง จาก การประมงทะเลของประเทศส่วนใหญ่ยังมีเรือประมงขนาดเล็ก มีเรือติดเครื่องยนต์เพียงเล็กน้อย สหภาพเมียนมาร์จึงเปิดโอกาสให้ต่างชาติทำการประมงในน่านน้ำของตนประมาณปลายพ.ศ. 2531 (วิมล, 2547ข)

ก่อนพ.ศ. 2531 เรือประมงไทยได้เข้าไปทำการประมงในสหภาพเมียนมาร์บ้าง แล้วโดยติดต่อผ่านภาคเอกชนซึ่งขณะนั้นสหภาพเมียนมาร์ยังไม่มีนโยบายที่จะส่งเสริมการทำ ประมงร่วมกับต่างประเทศ จนกระทั่งปลายพ.ศ. 2531 สหภาพเมียนมาร์เปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามา ทำการประมงได้โดยการให้สัมปทานซึ่งมีเรือประมงไทยทำการประมงในช่วงนี้รวมทั้งสิ้น 288 ลำ แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากค่าสัมปทานมีราคาสูงและไม่คุ้มกับผลผลิตสัตว์น้ำที่จับได้

พ.ศ. 2537-2538 สหภาพเมียนมาร์ได้ให้สัมปทานแก่บริษัทประมงไทย แต่ยังมี เรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงไม่มากนักเนื่องจากการปฏิบัติที่ไม่ยุติธรรมกับเรือประมงไทย และสหภาพเมียนมาร์ได้ประกาศปิดน่านน้ำในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2542 เนื่องจากปัญหานักศึกษา ชาวเมียนมาร์ยึดสถานทูตในกรุงเทพฯ

พ.ศ. 2545 สหภาพเมียนมาร์และไทย ได้เจรจาหรือเกี่ยวกับการทำการประมงในน่านน้ำในสหภาพเมียนมาร์ และเห็นพ้องให้มีการทำประมงร่วมกัน ในลักษณะประมงร่วมทุน (Joint Venture) ภายใต้เงื่อนไข ซึ่งผู้ประกอบการของทั้งสองฝ่ายรับได้ แต่การทำประมงแบบร่วมทุนนั้นยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากในทางปฏิบัติผู้ประกอบการไทยไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขซึ่งทั้งสองฝ่ายตกลงกันได้ จึงได้เรียกร้องให้มีการเปิดเจรจาเกี่ยวกับเงื่อนไขในการทำประมงร่วมทุนใหม่ (www.mfa.go.th)

พ.ศ. 2547 ได้มีการเจรจาความร่วมมือระหว่างไทยและสหภาพเมียนมาร์ เรียกว่า FISHING-RIGHT PROGRAMM การทำสนธิสัญญาร่วมกันในครั้งนี้ถือเป็นการร่วมมือที่ถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุดเนื่องจากเรือไทยที่ออกไปทำการประมงยังสหภาพเมียนมาร์โดยผ่านจังหวัดระนอง จะต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของทั้งสองประเทศอย่างถูกต้องตามกฎหมายก่อน โดยเรือประมงไทยสามารถเข้าไปจับสัตว์น้ำในสหภาพเมียนมาร์ได้ถึง 500 ลำ ซึ่งมีผลให้ประมงไทยเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำของสหภาพเมียนมาร์อย่างถูกกฎหมาย ได้ตั้งแต่ 19 กุมภาพันธ์ 2547 ซึ่งเรือชุดแรกออกไปทำการประมงตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2547 จำนวน 400 กว่าลำ แต่พ.ศ. 2549 มีเรือที่เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำสหภาพเมียนมาร์ประมาณ 130 ลำ (อริชา, 2549)

5.2.3 ประเทศมาเลเซีย

พ.ศ. 2523 ประเทศมาเลเซียได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะและบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวกับกฎหมายประมง ซึ่งมาเลเซียออกข้อกำหนดให้เรือประมงไทยแจ้งให้ทางมาเลเซียทราบก่อนเดินทางผ่านน่านน้ำของตนก่อน 48 ชั่วโมง โดยแจ้งผ่านศูนย์ประมงชายฝั่งน่านน้ำที่จังหวัดสงขลา หากเรือประมงลำใด เดินทางผ่านเขตเศรษฐกิจจำเพาะของมาเลเซีย โดยมิได้เก็บอุปกรณ์การประมงอย่างมิดชิด พร้อมทั้งพบปลาในเรือ จะสันนิษฐานว่า เรือลำนั้นลักลอบจับปลาในน่านน้ำมาเลเซียและจะถูกจับทันที ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาแก่เรือประมงไทยอย่างมากเนื่องจากไทยมีอาณาเขตทางทะเลติดต่อกับมาเลเซีย ทั้งด้านอ่าวไทย และด้านทะเลอันดามัน ทำให้ไทยถูกปิดล้อมโดยอาณาเขตทางทะเลของมาเลเซีย (www.tv5.service.com)

พ.ศ. 2541-2549 ประเทศไทยได้เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำมาเลเซีย ในลักษณะให้ชาวมาเลเซียเข้าไปทำการประมงในรัฐซาราวัก จำนวน 150 ลำ และฝั่งมาลายู จำนวน 170 ลำ (วิมล, 2547) ซึ่งตามกฎหมายของมาเลเซียจะกำหนดให้นำสัตว์น้ำที่ได้ขึ้นท่าที่โต๊ะบาห์ลี และขนส่งกลับทางรถยนต์ แต่ในทางปฏิบัติเรือประมงไทยส่วนใหญ่จะนำสินค้าสัตว์น้ำกลับประเทศไทยโดยเรือประมงเนื่องจากเป็นเส้นทางที่สะดวกสำหรับเรือประมงไทย

เส้นทางรถโดยสารสำคัญ ส่วนมากผ่านช่องแคบมะละกา และเข้าเทียบเรือทางท่าเทียบเรือตะวันตก ท่าเรือที่สำคัญได้แก่

ท่าเรือปีนัง มีท่าเรือน้ำลึก และท่าเทียบเรือน้ำตื้น ลักษณะของท่าเป็นแนวตรงทิศเหนือ-ใต้ เทียบเรือด้านเดียว มีโรงเก็บสินค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าอยู่ในระดับดี

ท่าเรือกันลั๊ก อยู่เหนือเมืองบัตเตอร์เวอร์ธ

ท่าเรือพอร์ตกลัง เป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นแทนท่าเรือพอร์ตเวตมัน อยู่ห่างจากกัวลาลัมเปอร์ ประมาณ 50 กิโลเมตร สร้างยื่นออกไปในทะเลยาวขนานกับฝั่ง สามารถเทียบเรือเดินทะเลขนาด 8,000-10,000 ตันได้พร้อมกัน 7-8 ลำ นับเป็นท่าเทียบเรือที่สำคัญที่สุดของมาเลเซีย

ขณะนี้บริษัทเรือประมงไทยประสบปัญหาต่างๆ ในการทำประมงร่วมกับมาเลเซีย เนื่องจากกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่ทางมาเลเซียกำหนดใช้ยังไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงในการทำประมง และมีการเปลี่ยนแปลงกฎอยู่ตลอดเวลา ส่วนการลงทุนทำอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ซาราวัก ปัจจุบันมีบริษัท เอส ที ดับเบิ้ลยู โอลเซนส์ จำกัด เข้าลงทุนตั้งโรงงานปลาป่นที่ทำเรือตันหยง มานิส จำนวน ๑ โรงงาน ซึ่งเป็นโรงงานชั่วคราวสามารถเคลื่อนย้ายได้ เนื่องจากสถานการณ์การลงทุนที่ตันหยง มานิส ยังมีความเสี่ยงหลายด้าน ส่วนอุตสาหกรรมด้านอื่นๆ เช่น โรงงานน้ำแข็ง หรือห้องเย็น ไม่สามารถดำเนินการแบบชั่วคราวได้ จึงไม่มีผู้ใดลงทุนด้านนี้
(www.soc.soc.go.th/slk/showlist3)

5.2.4 ประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามมีพื้นที่การประมงทั้งหมด 9,550 ตารางกิโลเมตร ประเทศเวียดนามได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะในพ.ศ. 2520 พื้นที่ซึ่งเรือประมงไทยเคยทำการประมงได้อย่างเสรีในอดีตอยู่ภายใต้อธิปไตยของเวียดนามและได้เข้มงวดในการตรวจตรา และจับกุมเรือประมงไทยที่เข้ามาทำการประมงในพื้นที่ดังกล่าว (วิมล, 2547ข)

พ.ศ. 2531 รัฐบาลเวียดนามมีนโยบายให้เรือประมงต่างชาติเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำได้โดยการให้สัมปทาน แต่บริษัทนายหน้าซึ่งได้รับอนุญาตส่วนใหญ่ไม่มีประสิทธิภาพในการทำการประมง และใบอนุญาตมีราคาแพง เรือประมงไทยที่ได้เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำประเทศเวียดนามจึงทำฝืดกระเปียบ เป็นเหตุให้รัฐบาลเวียดนามยกเลิกการให้ใบอนุญาต

พ.ศ. 2532 รัฐบาลเวียดนามและไทยได้มีการลงบันทึกความเข้าใจระหว่างกรมประมงไทยและกระทรวงการประมงเวียดนาม ซึ่งจัดตั้งบริษัทกลางและมีภาคเอกชนของแต่ละฝ่ายร่วมดำเนินการเพื่อให้มีการลงทุนร่วมกันในสาขาการทำการประมง อุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น ตู้ต่อเรือ โรงน้ำแข็ง อุตสาหกรรมหอยเชิ้นและการแปรรูปสัตว์น้ำ เป็นต้น ซึ่งบริษัท SOWESFOOD (South West Fishing Service Corporation) เป็นตัวแทนบริษัทฝ่ายเวียดนาม และบริษัทการประมงไทย-เวียดนาม จำกัด เป็นบริษัทตัวแทนฝ่ายไทย และได้ดำเนินการมาจนกระทั่งถึงพ.ศ. 2537 รัฐบาลเวียดนามจึงมีคำสั่งให้ยุติการดำเนินการด้านประมงเพื่อทบทวนผลประโยชน์ที่ได้รับ (วิมล, 2547ข)

พ.ศ.2541 มีบริษัทเอกชนเวียดนามเพียง 3 บริษัทที่สามารถเช่าเรือประมงพร้อมคนเรือที่มีความชำนาญไปทำการประมงในเวียดนาม ซึ่งใช้ลูกเรือไทยได้ในอัตรา 1 ใน 3 ของลูกเรือชาวเวียดนาม และการซื้อขายปลาต้องดำเนินการตามสัญญาและผ่านธนาคารพาณิชย์เวียดนาม

5.2.5 ประเทศกัมพูชา

ประเทศกัมพูชามีทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ เช่น ที่ดินว่างเปล่าเป็นจำนวนมาก เหมาะสำหรับนำมาใช้ทำการเกษตรและอุตสาหกรรม และมีแรงงานราคาถูก ประกอบกับประเทศไทยและกัมพูชามีอาณาเขตติดต่อกัน มีสภาพวัฒนธรรมและสังคมที่คล้ายคลึงกัน ประเทศกัมพูชามีทะเลสาบธรรมชาติขนาดใหญ่อุดมด้วยสัตว์น้ำ เช่น ปลาน้ำจืดชนิดต่างๆ โอกาสของนักลงทุนไทย ได้แก่ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ อาทิ ปลาน้ำจืด จระเข้ เพื่อการส่งออก และอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมประมง ได้แก่ อุตสาหกรรมหอยเชิ้น อุตสาหกรรมโรงน้ำแข็ง อุตสาหกรรมแปรรูปสัตว์น้ำ ได้แก่ ปลาเค็ม

พ.ศ. 2542 รัฐบาลกัมพูชาได้มีหนังสือเชิญชวนมายังภาครัฐและเอกชนไทย เพื่อชี้แจงขั้นตอนในการติดต่อเพื่อเข้าไปทำการประมงในกัมพูชา โดยภาคเอกชนไทยที่ต้องการเข้าไปทำการประมงในกัมพูชาต้องติดต่อกับกรมประมง หรือกระทรวงเกษตรของกัมพูชาเท่านั้น ยกเว้นกรณีจะจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมประมงจะต้องติดต่อกับสภาเพื่อการพัฒนาแห่งชาติ กัมพูชาขออนุมัติจัดตั้งโรงงาน

ในทางปฏิบัติเรือประมงไทยจากจังหวัดตราดเข้าไปทำการประมงในเขตน่านน้ำกัมพูชาในลักษณะเรือท่องเที่ยว โดยการดำเนินการผ่านเจ้าหน้าที่ของกัมพูชาในจังหวัดกัมปงโสม ประมาณ 100 ลำ อย่างไรก็ตามการดำเนินการลักษณะนี้ไม่ใช่ความร่วมมือระหว่างรัฐกับรัฐ จึงทำให้เกิดปัญหาเรือถูกจับ และปล้นเรียกค่าไถ่บ่อยครั้ง

5.3 ปัญหาและอุปสรรคในการทำการประมงน่านน้ำของไทย

ในพ.ศ.2516 จำนวนเรือประมงมีมากขึ้น มีการแข่งขันกันสูงในการทำการประมง ส่งผลให้ทรัพยากรประมงของไทยเสื่อมโทรม ปริมาณสัตว์น้ำที่ทำการประมงได้นั้นลดลง ราคาต่ำ และต้องใช้ระยะเวลาในการทำการประมงเพิ่มขึ้น กอปรกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ซึ่งในช่วงนั้นเกิดวิกฤตด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลนและมีราคาแพง ผลตอบแทนด้านการลงทุนสูงขึ้น กองเรือประมงไทยจึงต้องหาแหล่งทำการประมงใหม่ที่มีความอุดมสมบูรณ์กว่า โดยเริ่มขยายเขตทำการประมงจากบริเวณอ่าวไทยไปยังทะเลจีนใต้ และบริเวณทะเลอันดามัน (จอร์จด์, 2530)

อย่างไรก็ตามการขยายตัวของของประมงไทยไปสู่เขตน่านน้ำ ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก จากการละเมิดน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจเนื่องจากขาดความรู้เรื่องการเดินเรือ รวมทั้งขาดความรู้เรื่องกฎหมายระหว่างประเทศ ปัญหาของการประมงน่านน้ำของไทยสามารถสรุปได้ดังนี้

1) นับตั้งแต่รัฐชายฝั่งโดยเฉพาะรัฐเพื่อบ้านของไทยได้เริ่มประกาศเขตเศรษฐกิจ

จำเพาะจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ) และบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวในช่วงพ.ศ. 2513 นั้นชาวประมงไทยต้องประสบปัญหาการทำการประมงในน่านน้ำไกลออกไป (จุมพล, 2551)

ในพ.ศ.2524 ไทยได้มีการประกาศเขตเศรษฐกิจ ที่มีความกว้างไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต (www.navv.mi.th) ซึ่งประเทศไทยมีลักษณะภูมิประเทศที่ถูกปิดล้อมโดยเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้าน และมีเขตพื้นที่ทับซ้อน รวมทั้งการถูกเอาเปรียบจากกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับของรัฐชายฝั่ง เพื่อต้องการปกป้องทรัพยากรสัตว์น้ำของตน ปัญหาเหล่านี้นับเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการประมงน่านน้ำของไทยอย่างหนึ่ง โดยเฉพาะรัฐชายฝั่งที่กองเรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงมากที่สุด ในขณะนี้คือรัฐชายฝั่งของประเทศอินโดนีเซีย

2) การละเมิดน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้เคยเป็นแหล่งทำการประมงของชาวประมงไทยมาก่อน เมื่อรัฐเหล่านั้นประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ชาวประมงไทยยังปรับตัวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงสิทธิเหนือทรัพยากรธรรมชาติในทะเล ชาวประมงไทยบางส่วนจึงยังคงเข้าไปทำการประมงในเขตดังกล่าวอยู่เนื่องจากไม่ทราบถึงเขตแดนทางทะเลที่แน่นอน เป็นเหตุให้เกิดการรุกล้ำเขตแดนกันได้โดยง่าย ทั้งชาวประมงเพื่อนบ้านของไทยเองก็ยังมีกรรุกรล้ำเขตแดนไทยเช่นกัน (www.nitiram61.com)

3) การอนุญาตเข้าไปทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งอื่นเป็นเพียงมาตรการชั่วคราวเพื่อช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าแก่ชาวประมงไทยที่สูญเสียพื้นที่ทำการประมงไป เพราะการขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง แต่ในอนาคตเมื่อรัฐชายฝั่งเหล่านั้นสามารถพัฒนาขีดความสามารถในการทำการประมงให้ก้าวหน้าขึ้น รัฐชายฝั่งเหล่านั้นอาจไม่ต้องการให้ประเทศไทยหรือประเทศอื่นใดทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของตน ชาวประมงไทยและรัฐบาลควรมองหาทางออกเตรียมไว้ในอนาคต

6. วิวัฒนาการทำการประมงในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียของผู้ประกอบการไทย

ประเทศไทยมีการพัฒนาการประมงทะเลอย่างรวดเร็วดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงทำให้สามารถออกไปทำการประมงยังต่างประเทศได้ ถึงแม้ผู้ปฏิบัติการบนเรือประมงจะมีระดับการศึกษาค่อนข้างต่ำมาก แต่มีความเชี่ยวชาญในการทำการประมง โดยเฉพาะได้กั้ง ซึ่งเป็นผู้ควบคุมและสั่งการทุกอย่างในเรือทำการประมงที่ทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย

6.1 สมุทรศาสตร์ของประเทศอินโดนีเซีย

อินโดนีเซียประกอบด้วยหมู่เกาะต่าง ๆ มีมหาสมุทรล้อมทั้งสามด้าน ระดับความลึกของน้ำทะเลจึงแตกต่างกันไป บริเวณที่น้ำตื้นส่วนใหญ่เป็นหินโสโครก และแนวปะการัง เนื่องจากลาวาของภูเขาไฟ เกาะใหญ่น้อยของอินโดนีเซียมีลักษณะแยกกัน จึงก่อให้เกิดเส้นทางผ่านทะเลเป็นจำนวนมาก (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 แผนที่ประเทศอินโดนีเซีย

ที่มา: www.indonesia.com

6.2 ทฤษฎีน้ำนํ้าบริเวณหมู่เกาะที่เสนอโดยประเทศอินโดนีเซีย

อินโดนีเซีย ได้ออกคำประกาศเมื่อ ปี พ.ศ. 2500 ว่า อินโดนีเซียมีความจำเป็นต้องใช้ ทฤษฎีน้ำนํ้าบริเวณหมู่เกาะ เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของประชาชนในประเทศ พร้อมกับ ข้อเสนอเรียกร้องสามประการคือ

- ให้ลากเส้นเชื่อม โขง รอบนอกของเกาะทุกเกาะ และแนวปะการังเข้ารวมเป็นดินแดน ทั้งหมดของอินโดนีเซีย

- ให้อินโดนีเซียมีอธิปไตยเหนือนํ้าดังกล่าวข้างต้น รวมตลอดถึงพื้นดินที่ในอากาศ เหนือนํ้าพื้นที่ได้ทะเล พื้นที่ใต้ดิน และทรัพยากรต่างๆ

- เรียกร้องสิทธิที่จะกำหนดขอบเขตทางทะเล เศรษฐกิจทางทะเล และวางข้อกำหนด กฎหมายต่าง ๆ เกี่ยวกับทะเล นํ้านํ้าอาณาเขต

หากอินโดนีเซีย ประสบผลสำเร็จแล้ว จะทำให้อินโดนีเซีย มีดินแดนเพิ่มขึ้นประมาณ 8.75 ล้านตารางกิโลเมตร ในจำนวนนี้เป็นส่วนที่เป็นพื้นดินประมาณ 2 ล้านตารางกิโลเมตร และยังสามารถควบคุมเส้นทางเดินเรือ ระหว่างมหาสมุทรอินเดีย กับมหาสมุทรแปซิฟิก จะทำให้ อินโดนีเซียมีอิทธิพลทางด้านเศรษฐกิจและการทหารในบริเวณนี้มากขึ้น ซึ่งข้อเสนอของอินโดนีเซียนี้

เดิมถูกคัดค้านอย่างกว้างขวางแต่ต่อมา หลายประเทศรวมทั้งสหรัฐอเมริกา ได้แสดงท่าทีผ่อนคลายนลงมา (<http://www.tv5.co.th/service/mod/heritage/nation/neighbour/indonesia1.htm>)

6.3 ก่อนการประกาศนโยบายใหม่ด้านการประมงของอินโดนีเซีย

ก่อนพ.ศ. 2533 รัฐบาลอินโดนีเซียได้อนุญาตให้บริษัทอินโดนีเซียสามารถซื้อเรือประมงจากต่างประเทศเข้ามาทำการประมงในประเทศได้ บริษัทเอกชนไทยและบริษัทเอกชนอินโดนีเซียจึงได้มีการเจรจาด้านธุรกิจเพื่อนำเรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงในประเทศอินโดนีเซีย โดยร่วมกันทำนิติกรรมอำพราง มีผลให้รัฐบาลอินโดนีเซียประกาศห้ามการซื้อขายเรือทั้งเรือไม้และเรือเหล็ก จากต่างชาติเข้าไปทำการประมงในอินโดนีเซียเพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าว

หลังพ.ศ. 2533 อินโดนีเซียได้ออกกฎกระทรวงที่เอื้อประโยชน์แก่ชาวต่างชาติที่จะเข้าไปร่วมทำธุรกิจจับปลากับบริษัทอินโดนีเซีย ซึ่งอนุญาตให้บริษัทอินโดนีเซียที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประมง สามารถเช่าเรือต่างชาติเข้าไปจับปลาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของอินโดนีเซียได้ โดยใบอนุญาตจะมีระยะเวลาปีต่อปีเท่านั้น และได้ประกาศยกเลิกวิธีการเช่าเรือต่างชาติเข้ามาทำการประมงตั้งแต่ 1 มกราคม 2543

ในพ.ศ. 2543 อินโดนีเซียได้ยกเลิกกฎระเบียบที่อนุญาตให้ผู้ประกอบการอินโดนีเซียเช่าเรือต่างชาติเข้าไปทำการประมง แต่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการอินโดนีเซียสามารถซื้อเรือประมง และเรือบรรทุกจากต่างประเทศได้ และต้องเป็นเรือเหล็กใหม่ หรือเรือเก่าต้องมีอายุไม่เกิน 15 ปี เพื่อเข้าไปทำการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น ช่วงเวลานี้มีเรือประมงไทยประมาณ 1,200-1,500 ลำ และมีเรือบรรทุกจำนวน 36 ลำ ทำการประมงบริเวณทะเลอาราฟูรา (วิมล, 2547)

ในพ.ศ. 2540 เป็นต้นมากองเรือประมงไทยได้พัฒนาการต่อเรือเหล็กเพื่อเข้าไปทำการประมงในประเทศอินโดนีเซีย โดยซื้อขาย จดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติอินโดนีเซียในพ.ศ. 2543 การประมงของเรือไทยในอินโดนีเซียยังคงเป็นการทำการประมงในลักษณะการสวมทะเบียนสำหรับเรือไม้และการซื้อขายอำพรางเรือเหล็ก เพื่อให้สามารถเข้าไปทำการประมงในทะเลจีนใต้ บริเวณทะเลอาราฟูราได้ ก่อให้เกิดปัญหาเรือประมงถูกจับอยู่เป็นระยะ

ในพ.ศ.2545 ผลจากการประชุมบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ระหว่างไทยกับอินโดนีเซีย ทำให้ไทยได้รับสัมปทานประมงในบริเวณทะเลจีนใต้ โดยให้ทดลองทำการประมงเป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งเรือที่เข้าไปทำการประมงจะต้องชักธงไทย และทำการประมงอวนลาก ซึ่งจะต้องเทียบท่า เพื่อตรวจสอบที่ท่าเรือ Taremap, Pamangkat, Tanjung, Pinang และ Batam เท่านั้น

ในพ.ศ.2546 ได้มีการประชุมคณะกรรมการประมงไทย-อินโดนีเซีย ครั้งที่ 3 ที่กรุงเทพฯ และครั้งที่ 4 ที่ชอกยาคาร์ตา ประเด็นที่สำคัญคือการจัดทำสมุดคู่มือประมงเพื่อเป็นแนวทางร่วมในการปฏิบัติสำหรับเรือประมงไทย และมีการเพิ่มเติมประเภทเครื่องมือทำการประมงประเภทอวนลอย และอวนล้อมให้เข้าไปทำการประมงในทะเลจีนใต้อีกด้วย

ผู้ประกอบการประมงส่วนใหญ่นิยมที่จะเข้าไปทำการประมงในลักษณะการขออนุญาตทำการประมงมากกว่าวิธีอื่น เนื่องจากไม่ต้องเสียภาษีส่งออก และรัฐบาลอินโดนีเซียให้การรับรองว่าเรือต่างชาติจะได้รับการดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของอินโดนีเซียเพื่อป้องกันค่าใช้จ่ายนอกระบบ

ประสิทธิผลของเรือประมงอวนลากขนาดเล็กที่ทำการประมงในทะเลอาราฟูรา ซึ่งมีศักยภาพน้อยที่สุด สามารถได้อัตราการจับเฉลี่ย มากถึง 2.86 ตัน/วัน ถ้าประมาณมีการลงอวนวันละ 15 ชั่วโมง จะคำนวณเป็นอัตราการจับเฉลี่ยได้ 191.13 กิโลกรัม / ชั่วโมง อัตราการจับนี้เทียบได้กับยุคเฟื่องฟูของอ่าวไทยเมื่อประมาณ 30 ปีก่อนหน้านี้ (ภัทธิตรา และคณะ, 2548)

6.4 หลังการประกาศใช้นโยบายใหม่เรื่องอุตสาหกรรมประมง จับปลา พ.ศ. 2549

รัฐบาลอินโดนีเซียได้เปลี่ยนแปลงกฎหมายฉบับใหม่จากเดิมที่กำหนดให้การทำประมงในระบบใบอนุญาต (License) ทำการประมงแก่เรือต่างชาติยุติลง คงเหลือเพียงการออกใบอนุญาตให้แก่เรือประมงอินโดนีเซียเท่านั้น ส่วนเรือประมงต่างชาติที่ประสงค์จะทำประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียต่อไปต้องผ่านการร่วมลงทุน (Joint venture) กับบริษัทอินโดนีเซียในอุตสาหกรรมประมงเสียก่อนซึ่งจัดเป็นการทำประมงแบบบูรณาการ (Integrated fisheries) (www.fisheries.go.th/it-stat/dadta_2547)

รัฐบาลอินโดนีเซียต้องการสนับสนุนให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมประมงต่อเนื่องบนชายฝั่งเพื่อกระจายรายได้และสร้างงานในท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น จึงกำหนดว่าเรือประมงต่างชาติที่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียนั้นต้องใช้กฎระเบียบใหม่นี้ปลายพ.ศ. 2549 เป็นต้นไป ภายใต้กฎระเบียบใหม่มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1) เพื่อเป็นการจัดการ และการใช้ทรัพยากรจากทรัพยากรธรรมชาติปลา ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของประเทศจึงกำหนดให้มีการตกลงเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติสัตว์น้ำและสิ่งแวดล้อมตามเงื่อนไขของกฎหมายสากล

2) เพื่อให้การจัดการและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรปลาตามที่หมายถึงในข้อ 1) เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมตามข้อบังคับมาตราที่ 32 ของกฎหมายรัฐธรรมนูญ เลขที่ 31 ปี 24547 เรื่องการทำประมง จึงจำเป็นต้องมีการประกาศใช้ข้อบังคับเรื่องการทำประมง การจับปลา

3) จากการพิจารณาตามที่ระบุในข้อ 1) และ 2) จึงต้องออกกฎกระทรวงเรื่องการทำประมงจับปลา

สาระสำคัญโดยทั่วไปของข้อตกลง คือ

1) สำหรับสัตว์น้ำที่จับได้ในเบื้องต้นมีข้อตกลงว่าจะส่งขึ้นที่ท่าเรืออินโดนีเซียประมาณร้อยละ 70 ที่เหลือร้อยละ 30 สามารถนำกลับประเทศไทยได้ และนโยบายการบริหารการตลาดจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงของผู้ร่วมทุนทั้งสองฝ่ายจะปรับเปลี่ยนไปตามความเหมาะสมของตลาดในแต่ละช่วง

2) การใช้ลูกเรือในเรือร่วมทุน ในตอนต้นรัฐบาลอินโดนีเซียผ่อนผันให้สามารถใช้ลูกเรือคนไทยได้ ร้อยละ 90 ลูกเรืออินโดนีเซียร้อยละ 10 แต่ในอนาคตเรือประมงไทยจะต้องค่อยๆ เพิ่มลูกเรือชาวอินโดนีเซียขึ้นในสัดส่วนร้อยละ 10 ต่อปี

ดังนั้นในปีพ.ศ. 2550 จะไม่มีเรือต่างชาติจับปลาในรูปแบบขอใบอนุญาต (License) อีกต่อไป แต่ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลอินโดนีเซียกับต่างประเทศดังกล่าว ยังคงสามารถใช้เรือต่างชาติจับปลาได้ในลักษณะ ต่อไปนี้

1) ร่วมลงทุน (Joint investment) ระหว่างบริษัทเจ้าของเรือต่างชาติกับของบริษัทอุตสาหกรรมในประเทศอินโดนีเซียในรูปแบบหุ้นส่วนการลงทุนร่วม

2) การร่วมจับปลา (Joint operation) คือ ไม่มีการร่วมลงทุนแต่เป็นลักษณะร่วมกันจับปลาระหว่างเจ้าของเรือต่างชาติกับเจ้าของอุตสาหกรรมในประเทศอินโดนีเซีย

7. นโยบายการอนุญาตให้เรือต่างชาติทำการประมงในน่านน้ำของประเทศอินโดนีเซีย พ.ศ. 2250

7.1 ความเป็นมาของการประกาศใช้นโยบาย

การพิจารณาของรัฐมนตรีกระทรวงกิจการทางทะเล ประเทศอินโดนีเซีย (สำนักงานประชาสัมพันธ์ จาการ์ตา 2549) เกี่ยวกับการทำการประมงของเรือต่างชาตินั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมประมงในอนาคตเพื่อเป็นการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศอินโดนีเซีย มีอยู่ด้วยกัน 3 รูปแบบ คือ

- การเจริญเติบโต
- การแก้ความยากจน
- การสร้างงาน

โดยการสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมประมงในประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเป็นการสนับสนุนเรื่องดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการออกระเบียบเพื่อปรับปรุงแก้ไขระเบียบเก่า และการพิจารณาเกี่ยวกับการให้อนุญาตเรือประมงที่เคยเป็นเรือต่างชาติเข้ามาทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย

7.2 สาระสำคัญของนโยบาย

สาระสำคัญของนโยบายและระเบียบที่ปรับปรุงแก้ไขระเบียบเก่า และการพิจารณาเกี่ยวกับการให้อนุญาตเรือประมงที่เคยเป็นเรือต่างชาติมีดังต่อไปนี้

1) ความร่วมมือสองฝ่ายในลักษณะของการให้โควตาเรือประมงจับปลาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศอินโดนีเซีย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 ดังนั้นใน พ.ศ. 2550 จะไม่มีเรือต่างชาติจับปลาในรูปแบบของใบอนุญาต อีก

2) ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกับต่างประเทศ ยังคงสามารถใช้เรือต่างชาติจับปลาได้ แต่ต้องเป็นในลักษณะของ

ก. ร่วมลงทุน ระหว่างบริษัทเจ้าของเรือต่างชาติกับเจ้าของบริษัทอุตสาหกรรมอินโดนีเซียในรูปแบบหุ้นส่วนการลงทุน โดยมีเงื่อนไขดังนี้

- จำนวนเรือที่รับอนุญาตต้องเหมาะสมกับความสามารถในการผลิตของอุตสาหกรรมดังกล่าว

- จำนวนปลาที่จับได้ต้องขึ้นฝั่งที่อินโดนีเซีย เพื่อเข้าโรงงานร้อยละ 70 จากจำนวนทั้งหมดที่จับได้ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 สามารถส่งออกนอกประเทศได้ การแบ่งจำนวนปริมาณจำนวนปลา ร้อยละ 70 ดังกล่าวแบ่งจากจำนวนเรือทั้งหมดส่วนที่เกินสามารถส่งออกนอกประเทศได้

- ค่าธรรมเนียมการทำการประมงสำหรับเรือประมงที่ขึ้นสินค้าในประเทศเพื่อเข้าโรงงาน ชำระในอัตราเรือท้องถิ่นส่วนเรือที่ส่งออกนอกประเทศต้องเสียค่าธรรมเนียมในอัตราเรือต่างชาติ

- ในปีแรกสามารถใช้ลูกเรือต่างชาติทั้งหมดได้ แต่ปีที่สองต้องลดลูกเรือต่างชาติลงเหลือร้อยละ 90 และให้มีลูกเรืออินโดนีเซีย ร้อยละ 10 และตั้งแต่วันที่สาม ถึงปีที่ห้า สัดส่วนของลูกเรืออินโดนีเซีย จะเพิ่มขึ้นในสัดส่วนร้อยละ 10 ต่อปี

ข. การร่วมจับปลาเป็นการทำการประมงโดยไม่มีการลงทุนแต่เป็นลักษณะร่วมกันจับปลาระหว่างเจ้าของเรือต่างชาติกับเจ้าของอุตสาหกรรมในประเทศอินโดนีเซีย โดยมีเงื่อนไขดังนี้

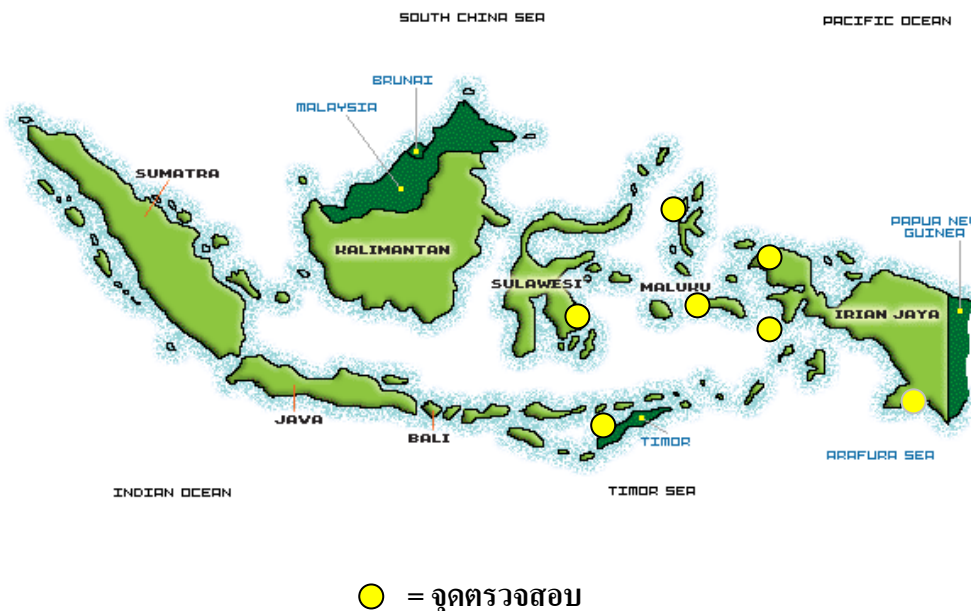
- จำนวนเรือที่ได้รับอนุญาตต้องเหมาะสมกับความสามารถในการผลิตของอุตสาหกรรมดังกล่าว
- จำนวนปลาที่จับได้ต้องส่งขึ้นฝั่งที่อิน โคนีเซีย เพื่อเข้าโรงงานร้อยละ 70 จากจำนวนทั้งหมดที่จับได้ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 สามารถส่งออกนอกประเทศได้
- ค่าธรรมเนียมทำการประมงที่ขึ้นสินค้าในประเทศเพื่อเข้าโรงงาน ชำระอัตราเรือท้องถิ่น ส่วนเรือที่ส่งออกนอกประเทศต้องเสียค่าธรรมเนียมในอัตราเรือต่างชาติ
- ในปีแรกสามารถใช้ลูกเรือต่างชาติทั้งหมดได้ แต่ปีที่สองต้องลดลูกเรือต่างชาติลงเหลือร้อยละ 90 และให้มีลูกเรืออิน โคนีเซีย ร้อยละ 10 และตั้งแต่ปีที่สาม ถึงปีที่ห้า สัดส่วนของลูกเรืออิน โคนีเซีย จะเพิ่มขึ้นในสัดส่วนร้อยละ 10 ต่อปี

3) เรือที่เคยเป็นเรือต่างชาติ ซึ่งปัจจุบันร่วมลงทุนระหว่างบริษัทต่างชาติกับบริษัทอิน โคนีเซียยังคงอนุญาตให้จับปลาได้แต่ต้องทำตามเงื่อนไขดังนี้

- ปลาทั้งหมดที่จับได้ไม่สามารถส่งออกนอกประเทศได้
- กลับมาใช้ธงสัญชาติเดิมเพื่อเข้าโครงการร่วมลงทุน หรือ ร่วมจับปลา
- ทุกบริษัทอุตสาหกรรมประมงในประเทศสามารถขออนุญาตเพื่อใช้เรือต่างชาติได้ แต่บังคับให้ใช้วัตถุดิบที่จับได้จากชาวประมงอิน โคนีเซียอย่างน้อยร้อยละ 30
- ลักษณะของทุกโครงการต้องร่วมอยู่ในชุดเอกสาร WORKING AGREEMENT ซึ่งต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่กรมประมงรับทราบ

ข้อพิจารณาดังกล่าวนี้จะทำการยกเลิกกฎหมายรัฐบาล ประกาศรัฐมนตรี ในส่วนที่มีการแก้ไข ของประกาศ PP54 ปี 2002 เรื่องบริษัทประมง ประกาศรัฐมนตรี เลขที่ 10 ปี 2003 เรื่องการขออนุญาตทำการประมง เรื่องการจับปลา และ ประกาศ PP62 ปี 2002 เรื่องอัตราการจัดเก็บ

ค่าธรรมเนียม ที่บังคับใช้กับกระทรวงกิจการทางทะเล และการทำประมง โดยระเบียบฉบับนี้เสร็จ
ในปี พ.ศ. 2549



ภาพที่ 4 แผนที่แสดงจุดตรวจสอบและหรือทำขึ้นปลาที่กำหนดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ
อินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา

ตารางที่ 5 จุดตรวจสอบและหรือทำขึ้นปลาที่กำหนดในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
ของอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา

พื้นที่ทำการประมง	จุดตรวจสอบ และหรือทำขึ้นปลา
ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของ อินโดนีเซีย บริเวณทะเล อาราฟูรา	1. ทำขึ้นปลาตวล (Tual) 2. ทำขึ้นปลาเคนดารี (Kendari) 3. ทำขึ้นปลาโซลอง (Sorong) 4. ทำขึ้นปลาอัมบอน(Ambon) 5. ทำขึ้นปลาเทอเนเต้ (Ternate) 6. ทำขึ้นปลาคุปัง (Kupang) 7. ทำขึ้นปลาเมอรูเก้ (Merauke)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการตรวจเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงน่านน้ำไทย พบว่ายังไม่มีผู้ใดศึกษาไว้ แต่จากการตรวจเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าได้มีการศึกษาการทำประมงของกองเรือประมงไทยในอินโดนีเซียตอนใต้ และในเรื่องเกี่ยวกับปัญหาการประมงที่ผิดกฎหมาย ซึ่งรวบรวมและนำมาสรุปแนวคิดได้ดังนี้

ภัศริรา และคณะ (2548) ศึกษาการทำประมงของกองเรือประมงไทยในน่านน้ำอินโดนีเซียตอนใต้ พบว่าในทะเลอาราฟูร่ายังมีทรัพยากรที่มีศักยภาพเพียงพอ สามารถดำเนินธุรกิจทางการประมงต่อไปได้ ผลการศึกษายังพบว่าการขยายตัวของธุรกิจ โดยจากเดิมในช่วงระหว่างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2545- มีนาคม พ.ศ. 2546 มีบริษัทผู้ประกอบการของไทยในทะเลอาราฟูร่าเพียง 16 บริษัท และมีเรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงรวมทั้งหมด 239 ลำ แต่ในพ.ศ. 2548 มีผู้ประกอบการจำนวน 22 ราย จำนวนเรือประมงที่ได้รับหนังสือรับรองจากกรมประมงเพิ่มเป็น 330 ลำ ซึ่งจำนวนบริษัทที่เพิ่มขึ้นไม่ใช่มีผู้ประกอบการรายใหม่ แต่เป็นการสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการเดิมที่ดั่งขึ้นมาใหม่เพื่อความเข้มแข็งทางธุรกิจและผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะมีธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าสดตัวน้ำเพื่อบรรทุกสินค้าสดตัวน้ำของตน และรับจ้างผู้ประกอบการรายอื่นนำสดตัวน้ำกลับประเทศไทยเพื่อจำหน่ายต่อไปยังลูกค้าที่ได้มีการติดต่อซื้อสินค้าตามช่องทางการจัดจำหน่ายของบริษัท

จากข้อมูลการศึกษาครั้งนี้ ยังพบว่าเครื่องมือที่ใช้ทำการประมงในทะเลอาราฟูร่า ได้แก่ เครื่องมืออวนลาก และเครื่องมืออวนลอย ปริมาณสัตว์น้ำต่อเที่ยวของเรือประมงอวนลาก (จำนวน 23 ลำ) พบว่าเรือขนาดเล็ก (>200 ตันกรอส) มีระยะเวลาทำงานเที่ยวละประมาณ 45 วัน ได้ปริมาณจับสัตว์น้ำเฉลี่ย 129 ตัน/เที่ยว หากคำนวณเป็นอัตราจับต่อวันจะได้เท่ากับ 2.86 ตัน/วัน กลุ่มเรือขนาดกลาง (200-300 ตันกรอส) และกลุ่มเรือขนาดใหญ่ (>300 ตันกรอส) อัตราการจับต่อวันเท่ากับ 3.96 ตัน/วัน และ 5.64 ตัน/วัน ตามลำดับ

วิมล (2547ก) ได้ศึกษาปัญหาการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงานและการควบคุมของโลกและผลกระทบต่อประมงไทย พบว่า ผลกระทบต่อมาตรการรัฐชายฝั่ง ซึ่งเพิ่มความเข้มงวดด้านการติดตาม ควบคุมและเฝ้าระวัง โดยบังคับให้ติดตั้ง Vessel Monitoring System

(VMS) ผลดังกล่าวทำให้เรือประมงไทยต้องมีค่าใช้จ่ายในการประกอบการมากขึ้น มาตรการที่ต้องให้เรือประมงต่างชาติขนถ่ายสินค้าสัตว์น้ำที่ท่าเรือตามกำหนดเท่านั้น มาตรการดังกล่าวถือเป็นมาตรการสากล ที่เรือประมงไทยในน่านน้ำต่างประเทศจะต้องปฏิบัติ ผลการศึกษาพบว่า ถ้าระบบการตรวจสอบ และการทำงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งไม่มีประสิทธิภาพ จะก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ไม่มีโรงน้ำแข็ง หรือห้องเย็นรองรับ ทำให้ปลาคุณภาพเสื่อมอย่างรวดเร็ว และขายได้ในราคาต่ำ

จากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ยังพบว่า ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2544 เป็นต้นมาเรือประมงไทยถูกจับลดลงเหลือเฉลี่ยปีละ 70-80 ลำ เนื่องจากมีความร่วมมือระหว่างรัฐกับรัฐมากขึ้นและให้เรือประมงไทยที่จะเข้าไปทำการประมงต้องผ่านการกั้นกรองของทางการไทยก่อน รวมทั้งมีการแก้ปัญหาพื้นที่ทับซ้อน เช่น ในกรณีของไทยและเวียดนาม การกระทำผิดของเรือไทยส่วนใหญ่จึงเกิดจากการทำประมงผิดเงื่อนไข และบางกรณีถูกคุกคามโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของทรัพยากร ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายการจัดการทรัพยากรประมง

ชูศักดิ์ (2546) ได้ทำการวิจัยการจัดการเรือแม่ของผู้ประกอบการในเขตจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม และสมุทรปราการ โดยใช้แนวคิดด้านสิ่งแวดล้อมขององค์การ (organization environment) ผลการวิจัยพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่าสิ่งที่มีอิทธิพลก่อให้เกิดผลกระทบต่อองค์การดำเนินธุรกิจเป็นอันดับหนึ่งคือ การเมืองและกฎหมาย เช่น นโยบายการจัดเก็บภาษี อันดับสองคือด้านการต่างประเทศ เช่น การผันผวนของราคาน้ำมันที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อันดับสามคือ เศรษฐกิจ เช่นภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำ อันดับสี่คือ เทคโนโลยี เช่นการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการบริหาร นอกจากนี้แล้วสิ่งที่เกี่ยวข้องกับงานที่มีอิทธิพลก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานในธุรกิจคือ ตลาดแรงงาน เจ้าหน้าที่รัฐ/หน่วยงานของรัฐ และลูกค้ารวมถึงแรงผลักดันภายในขององค์การคือ พนักงาน และเจ้าหน้าที่ของกิจการและผู้ถือหุ้น สอดคล้องกับแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อมขององค์การ

อุปกรณ์และวิธีการ

อุปกรณ์

อุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อการศึกษา คือการสัมภาษณ์จากแบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ประมวลผลด้วย โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป เครื่องถ่ายวิดีโอและถ่ายภาพนิ่ง เครื่องบันทึกเสียง

วิธีการ

การศึกษาผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกร่านน้ำของไทย ระเบียบวิธีที่ใช้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงคุณภาพและในเชิงปริมาณ ซึ่งกำหนดแนวทางการศึกษาตามหัวข้อดังต่อไปนี้

1. ประเภทของการวิจัย
2. ขอบเขตของการวิจัย และกลุ่มประชากร
3. นิยามศัพท์ และทฤษฎีที่นำมาใช้
4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงปริมาณ
6. การวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงคุณภาพ

1. ประเภทของการวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัยจะเป็นการศึกษาแบบ การวิจัยแบบค้นหา(Exploratory research) แบบวิธีการสำรวจ (Survey) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ทั้งนี้เหตุผลดังนี้ ก็เนื่องจากการศึกษาวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาค้นคว้าเพื่อหาตัวแปรที่สำคัญตามหลักทฤษฎีนโยบายการจัดการทรัพยากรประมง และสภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจ โดยเฉพาะสภาพแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมาย เพื่อให้การนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้ให้มีประสิทธิภาพ และเพื่อให้องค์กรที่เกี่ยวข้องในภาครัฐและภาคเอกชน ได้มีข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาการประมงนอกร่านน้ำของไทยอีกด้วย

2. ขอบเขตของการวิจัยและกลุ่มประชากร

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษานโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียตั้งแต่ พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2550 (การเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จสิ้นเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551) เฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย ต่อ การทำประมงทะเลของผู้ประกอบการในทะเลอาราฟูร่าน่าน้ำอินโดนีเซียตอนใต้ โดยจำกัดขอบเขตวิจัยไว้ดังนี้

2.1 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานธุรกิจธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูร่า

2.2 วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจ โดยเฉพาะสภาพแวดล้อมด้านการเมืองและกฎหมายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย

2.3 วิเคราะห์ผลกระทบและการปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจประมงไทยในทะเลอาราฟูร่า

กลุ่มประชากร คือผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจประมงนอกน่านน้ำในประเทศอินโดนีเซียตอนใต้ ทั้งหมดที่มีอยู่ในจังหวัด สมุทรสาคร 10 ราย จังหวัดสมุทรสงคราม 1 ราย จังหวัดสมุทรปราการ 4 ราย และกรุงเทพมหานคร 1 ราย (เฉพาะที่จดทะเบียนเป็นสมาชิกกับสมาคมประมงนอกน่านน้ำไทย ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2535 - 2550) การศึกษาครั้งนี้ได้เก็บข้อมูลของประชากรทั้งหมด จำนวน 14 บริษัท ที่ยินดีให้ข้อมูล

3. นิยามศัพท์ และทฤษฎีที่นำมาใช้

นิยามศัพท์ ได้มีการกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

อุตสาหกรรมประมง หมายถึง การทำกิจกรรมที่เป็นลักษณะของการธุรกิจเกี่ยวกับการทำประมงซึ่งครอบคลุมในเรื่องของ ก่อนการผลิต การผลิต การแปรรูป และการตลาด

บริษัทประมง หมายถึง บริษัทที่ดำเนินกิจการอุตสาหกรรมประมงซึ่งดำเนินการ โดยคนไทย หรือนิติบุคคลต่างชาติ

กลุ่มกองเรือ หมายถึง กลุ่มของเรือประมงที่ใช้เพื่อการจับปลาโดยใช้ระบบรวมกันเป็นกลุ่ม โดยประกอบด้วยเรือจับ และเรือขนส่ง

เขตเศรษฐกิจพิเศษอินโดนีเซีย หมายถึง แนวนอกเขตของทะเลที่เป็นทะเลในอาณาเขตของอินโดนีเซียที่กำหนดโดยกฎหมายรัฐธรรมนูญเรื่องการกำหนดเขตน่านน้ำของอินโดนีเซีย ซึ่งรวมถึงใต้ทะเล แผ่นดินด้านล่างและอากาศด้านบนโดยวัดจากชายฝั่งออกไป 200 ไมล์ทะเล โดยวัดจากเส้นที่เป็นจุดเริ่มต้นของทะเลในอาณาเขตของอินโดนีเซีย

ใบอนุญาตทำการประมง (SURAT IZIN USAHA PERIKANAN: SIUP) หมายถึง ใบอนุญาตที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งเจ้าของบริษัทประมงต้องมี เพื่อใช้ในการทำบริษัทประมงโดยการใช้เครื่องมือตามที่ระบุในใบอนุญาต

ทฤษฎีที่นำมาใช้

ได้ทำการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในเรื่องนโยบายการจัดการทรัพยากรประมง การประมงไทยในประเทศอินโดนีเซีย และทฤษฎีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นำมาพัฒนาเป็นคำถามในแบบสอบถาม โดยใช้ตารางในการวัดของลิคเคอร์ต (Likert scales) แบบ 5 ระดับ เพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างของตัวแปรแต่ละตัว เนื่องจากการได้มาของค่าตัวแปรหลักมาจากกลุ่มของตัวแปรที่ถูกสร้างขึ้นตามหลักทฤษฎี ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปหลักการในเชิงสถิติและตามมาตรฐานของการวิจัยในเชิงปริมาณ (Quantitative research) และคำนวณค่าเฉลี่ยทางคณิตศาสตร์ (Mean) ของตัวแปรเพื่อหาค่าตัวแปรหลักที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาการประมงน่านน้ำของไทยนั้น ได้ประยุกต์ใช้การศึกษาทั้งในเชิงคุณภาพ (Qualitative method) และเชิงปริมาณ (Quantitative method) ซึ่งผลการศึกษาที่ได้นั้นสอดคล้องกัน การนำแบบวัดเจตคติแบบลิคเคอร์ต (Likert Scale) ซึ่งมีข้อตกลงเบื้องต้นว่า ลักษณะการกระจายเจตคติมีการแจกแจงเป็นปกติ (Normal Curve) ซึ่งสามารถใช้วัดเจตคติได้อย่างกว้างขวางกว่าแบบอื่น และสามารถวัดเจตคติได้เกือบทุกเรื่อง ยิ่งกว่านั้นมักมีค่าความเที่ยงสูงกว่าแบบอื่น (เกียรติคุณบุญธรรม, 2549)

มาตรวัดของลิงเคอร์ท (Likert's Scale) มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ระดับปัญหา	ระดับคะแนน
มีปัญหาระดับมากที่สุด	5
มีปัญหาระดับมาก	4
มีปัญหาระดับปานกลาง	3
มีปัญหาระดับน้อย	2
ไม่มีปัญหา	1

ผลคะแนนที่ได้จะนำมาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย โดยคะแนนเฉลี่ยที่ได้นำมาแปลความหมายตามเกณฑ์ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	ระดับปัญหา
4.50- 5.00	มีปัญหาระดับมากที่สุด
3.50- 4.49	มีปัญหาระดับมาก
2.50 - 3.49	มีปัญหาระดับปานกลาง
1.50 -2.49	มีปัญหาระดับน้อย
1.00 -1.49	ไม่มีปัญหา

ข้อจำกัดของการวัดเจตคติแบบลิเคอร์ท สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ความอิสระในการตัดสินใจแต่ละข้อความทำได้ยาก เนื่องจาก ต้องอ่านข้อความทุกข้อความในเวลาใกล้เคียงกัน ฉะนั้น ผู้ตัดสินใจจึงหลีกเลี่ยงที่จะเปรียบเทียบข้อความวัดเจตคติที่ให้ตัดสินใจซึ่งกันและกันไม่ได้

2) เนื่องจากมีความแตกต่างกันระหว่างบุคคล การให้คะแนนแบบเท่ากันทุกคนที่ตอบเห็นด้วยจึงไม่ค่อยถูกต้องนัก เนื่องจากบางคนเห็นด้วยกับเรื่องนั้นน้อย แต่บางคนเห็นด้วยกับเรื่องนั้นมาก

แบบสอบถามได้ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถกรอกข้อมูลเองได้ (Self-administer) โดยมีหน่วยของการวัด (Unit of analysis) เป็นหน่วยในระดับองค์กร (Organizational level) นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ช่วยในการอธิบายคำถามที่ผู้กรอกอาจจะยังไม่เข้าใจและสงสัย ทั้งนี้แบบสอบถามดังกล่าวยังได้ถูกนำไปใช้เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเพื่อเก็บข้อมูลในเชิงคุณภาพอีกด้วย ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบผลและอธิบายผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลในเชิงคุณภาพ เพื่อเป็นการตรวจสอบความเที่ยงตรง และความถูกต้อง

4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ระเบียบวิธีที่จะนำมาประยุกต์ใช้เป็นการเก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลด้วยวิธีการที่แตกต่างกันในการศึกษาปรากฏการณ์เดียวกัน ซึ่งทำให้เกิดความแน่นหนาในการศึกษามากกว่าการเก็บข้อมูลโดยวิธีเดียว วิธีดังกล่าวเรียกว่าวิธีการศึกษาแบบ Triangulation Approach โดยใช้หลักการคือ ใช้การผสมผสานกันของระเบียบวิธีวิจัยในการศึกษาปรากฏการณ์ หรือเหตุการณ์เดียวกัน โดยในโครงการวิจัยนี้จะศึกษาโดยใช้ระเบียบวิธีการศึกษาทั้งในเชิงคุณภาพ (Qualitative method) และระเบียบวิธีการศึกษาในเชิงปริมาณ (Quantitative method) ภายใต้สมมุติฐานที่ว่า การศึกษาเชิงปริมาณจะทำให้การค้นหา (Exploration) ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่สำคัญเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่การศึกษาวิจัยในเชิงคุณภาพ จะทำให้เข้าใจถึง สาเหตุเบื้องหลังปรากฏการณ์นั้นๆ ซึ่งจะทำให้สามารถอธิบายถึงความสัมพันธ์นั้นๆ ได้ในระดับที่เจาะลึกลงไปมากกว่า และยิ่งไปกว่านี้หากผลการศึกษาออกมาสอดคล้องกันทั้ง 2 วิธี หมายความว่าการศึกษาวิจัยมีความถูกต้องแม่นยำสูง โดยจะขยายความในการอธิบาย เหตุการณ์ และสถานการณ์ มีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น การวิจัยจะแบ่งออกเป็น สองส่วน คือ การทำการสำรวจ (Survey) และการสัมภาษณ์ผู้บริหารแบบเจาะลึก (In-depth interview)

การสำรวจ

การสำรวจเป็นการส่งแบบสอบถาม (Mail-questionnaire) และขอให้ผู้ตอบส่งกลับโดยการส่งกลับทางไปรษณีย์ หรือ Fax กลับมา รวมทั้งการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ (Telephone interview) โดยกำหนดเป้าหมายของการจัดเก็บข้อมูลไว้ดังนี้ คือผู้ประบริหารระดับสูงของบริษัททำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา โดยเป็นการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview)

การศึกษาแบบเจาะลึกเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย การปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจประมงในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูราในด้านต่างๆ

1. การรวบรวมข้อมูลจะใช้วิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกกับผู้ประกอบการและผู้บริหารระดับสูงของบริษัทประมงในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา
2. การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับข้อมูลที่ได้รับจากการศึกษาแบบเจาะลึก ซึ่งเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ จะนำมาประมวลวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลเชิงปริมาณ

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นแรกเป็นการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ ขั้นตอนที่สองติดต่อขอเก็บแบบสอบถามโดยผู้วิจัย พร้อมทั้งขอโอกาสในการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามเป็นแนวคำถามและรวมทั้งสัมภาษณ์แบบเจาะลึกในกรณีที่เป็นผู้ประกอบการและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท

5. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ในการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงปริมาณ จะทำการประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถามลงรหัสตรวจสอบรหัส ป้อนข้อมูลเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS/Windows โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic)

6. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ บันทึกข้อมูล และสรุปผลจากการสัมภาษณ์ และนำเอาข้อมูลและสรุปข้อมูลนั้นๆ มาใช้ในการอธิบายผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ผลและวิจารณ์

ผล

ผลการศึกษาผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำของไทย จะนำเสนอผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็นหัวข้อตามวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจประมงในประเทศอินโดนีเซีย
2. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการประมงไทยในน่านน้ำอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา
3. นโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียตั้งแต่ พ.ศ. 2545 ถึง พ.ศ. 2550
4. ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย ต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำของไทย
5. การปรับตัวของผู้ประกอบการประมงไทยในทะเลอาราฟูรา

1. สภาพแวดล้อมภายนอกของธุรกิจประมงในประเทศอินโดนีเซีย

เนื่องจากธุรกิจประมงนอกน่านน้ำ เป็นธุรกิจที่ผสมผสานระหว่างการทำประมง และการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ธุรกิจที่ประสบความสำเร็จได้ จะต้องติดตามแนวโน้มสภาพแวดล้อม และต้องมีการประเมินการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม จะช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลที่สำคัญในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ของธุรกิจได้

สภาพแวดล้อมระดับมหภาคเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ (Daniels and lee, 1998) ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ส่วนหลักๆ ดังต่อไปนี้

1.1 สภาพแวดล้อมด้านวัฒนธรรม

สถาบันทางสังคม เช่น รัฐบาล ศาสนา ระบบการศึกษา ต่างก็มีอิทธิพลต่อผู้บริโภค และมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการด้วย เช่น ประเทศอินโดนีเซียมีการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย โดยเรือต่างชาติที่เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียตั้งแต่ พ.ศ. 2550 ใต้นั้น ต้องเข้าไปในลักษณะการร่วมลงทุน (Joint Venture) และกำหนดให้ต้องใช้ลูกเรือชาวอินโดนีเซีย ทำการประมงร่วมด้วย โดยจะต้องใช้ลูกเรืออินโดนีเซียร่วมทำการประมงเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี

การขยายตัวของธุรกิจระหว่างประเทศก่อให้เกิดปัญหาอันสืบเนื่องมาจากความแตกต่างทางวัฒนธรรม (Culture Shock) การส่งบุคลากรไปปฏิบัติหน้าที่ในประเทศอินโดนีเซีย จึงต้องมีการอบรม และให้ความรู้ด้านวัฒนธรรมของประเทศอินโดนีเซียแก่บุคลากรที่ได้รับเลือกก่อนเดินทางไปปฏิบัติงานในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่ง Beamish, Killing, Lecraw and Morrison (1996) ได้ชี้ว่าความล้มเหลวจากการดำเนินงานในต่างประเทศเนื่องมาจากความไม่เหมาะสมของแผนปฏิบัติการ (Operating Plan) นั้นเอง

การทำการประมงนอกน่านน้ำของผู้ประกอบไทย จึงควรศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการและผลกระทบจากวัฒนธรรมที่มีต่อการทำงานร่วมกันระหว่างคนจากเชื้อชาติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นขอบเขตส่วนบุคคล การปฏิสัมพันธ์กับเพศตรงข้าม เหล่านี้จะเป็นการสะท้อนให้เห็นค่านิยมของประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวางแนวทางที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งการเจรจาต่อรองและจิตวิทยาการทำงานร่วมกันของคนในเชื้อชาติต่างกัน ได้ เช่น ผู้บริหารควรทราบว่าท่าทางในการสั่งงานชาวอินโดนีเซียไม่ควรใช้นิ้วชี้เพียงนิ้วเดียวในการชี้ไปที่ตัวบุคคล แต่ควรใช้ทั้งสี่นิ้ว และไม่ควรส่งสิ่งของโดยใช้มือซ้าย ถึงแม้ผู้ส่งสิ่งของจะถนัดมือซ้ายก็ตาม และการรับประทานอาหารร่วมกับชาวอินโดนีเซีย มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้ช้อนกลางในการตักอาหาร เป็นต้น

ประชากรและวัฒนธรรมของชาวอินโดนีเซีย

เดิมนูเกะของอินโดนีเซียมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับอินเดีย ทั้งด้านการค้า และวัฒนธรรม ทำให้ได้รับอิทธิพลทางความเชื่อทั้งจากฮินดูและพุทธ แต่ภายหลังประชากรส่วนใหญ่เปลี่ยนมานับถือศาสนาอิสลาม (นิติภูมิ, 2548)

ประชากร ปีพ.ศ. 2550 ประชากรของอินโดนีเซียมีอยู่ประมาณ 240 ล้านคน หรือคิดเป็นครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมดในอาเซียน (550 ล้านคน) จึงเป็นตลาดใหญ่ในภูมิภาคนี้ และกลุ่มผู้บริโภคที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีคิดเป็นประมาณร้อยละ 10 ของประชากรทั้งหมด สำหรับสภาพทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากประเทศไทย ปัจจัยดังกล่าวจึงนับเป็นข้อได้เปรียบในการเข้ามาทำการค้ากับประเทศอินโดนีเซีย (สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเทพมหานคร, 2551)

ภาษา ภาษาประจำชาติของอินโดนีเซีย ได้แก่ ภาษาชวาอินโดนีเซียได้โครงสร้างและคำส่วนใหญ่มาจากภาษามลายู ประกอบกับภาษาท้องถิ่นอีกมากมาย ชาวอินโดนีเซียส่วนใหญ่จะรู้สองภาษา นอกจากนี้ยังมีภาษามลายู โปลิเนเซียน และภาษาท้องถิ่นอีกประมาณ 250 ภาษา ภาษาอังกฤษ เป็นภาษาที่สำคัญรองลงมาจากภาษาประจำชาติ และถือเป็นภาษาบังคับในโรงเรียนมัธยม นอกจากนี้ยังใช้กันอย่างแพร่หลายในวงราชการและธุรกิจ สำหรับภาษาดัตช์ ใช้พูดกันในหมู่ผู้สูงอายุ ดังนั้นนักธุรกิจที่จะเข้าไปทำการประมงกับประเทศอินโดนีเซียควรมีความรู้ในภาษาที่ใช้ในวงราชการและธุรกิจเป็นอย่างดี ซึ่งมีความสำคัญมากในการติดต่อสื่อสารและการเจรจาต่อรอง รวมทั้งผู้ปฏิบัติงานในท้องถิ่นควรศึกษาภาษาท้องถิ่นไว้บ้างเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเป็นต้น

ศาสนา ชาวอินโดนีเซียมีศาสนาอิสลามเป็นศาสนาประจำชาติ โดยนับถือ

- ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 87
- ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 9.5
- ศาสนาพราหมณ์ – ฮินดู ร้อยละ 1.8
- ศาสนาพุทธ ร้อยละ 1.3

ในประเทศอินโดนีเซีย มีการกำหนดกฎหมายประเพณีในสังคม ตามความเชื่อในศาสนา ซึ่งจะต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และสืบทอดกันมานานแล้ว มีสาระสำคัญ คือ ความผูกพันระหว่างสมาชิกกับภรรยา พ่อแม่กับลูก และพลเมืองต่อสังคมที่ตนอยู่ โดยยึดหลักการปฏิบัติที่เรียกเป็นภาษาอินโดนีเซียว่า โกตองโรยง คือการช่วยเหลือพึ่งพาอาศัยกันในงานต่างๆ เช่น การเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว การแต่งงาน การสร้างบ้านที่อยู่อาศัย การใช้ที่ดินร่วมกัน ภายใต้อัตนวิสัยและเงื่อนไขพิเศษ (www.tv5.co.th)

1.2 สภาพแวดล้อมด้านกฎหมายและการเมือง

ในด้านกฎหมายและการเมือง ผู้ประกอบการประมงนอกน่านน้ำของไทย จะต้องศึกษาให้ชัดเจน เนื่องจากเป็นปัจจัยที่กำหนดความอยู่รอดของธุรกิจระหว่างประเทศทุกประเภท รัฐบาลของประเทศต่างๆ จะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องและปฏิบัติการเพื่อตอบสนองการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ และสังคมภายในประเทศของตน เพื่อควบคุมการดำเนินงานของธุรกิจระหว่างประเทศ และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนของตนเป็นต้น(ศศิวิมล, 2546)

การศึกษาสิ่งแวดล้อมทางการเมืองและกฎหมายของประเทศที่จะสนใจเข้าไปลงทุน ต้องทราบถึงเรื่องต่อไปนี้

1.2.1 ลักษณะการปกครองประเทศและพรรคการเมือง

ผู้ประกอบการประมงนอกน่านน้ำไทย จำเป็นต้องศึกษาลักษณะการปกครองและระบบพรรคการเมืองของประเทศรัฐชายฝั่งที่ต้องการเข้าไปร่วมลงทุนทำการประมง เนื่องจากนโยบายและวิธีการบริหารประเทศมีอิทธิพลกระทบถึงการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงรัฐบาล หมายถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบริหารประเทศ เช่น ประเทศอินโดนีเซีย จะมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมง ธุรกิจจะต้องปรับตัวให้ทันต่อนโยบายที่เปลี่ยนแปลงไป ประเทศอินโดนีเซียมีการปกครองระบอบประชาธิปไตยแบบสาธารณรัฐ มีประธานาธิบดีเป็นประมุข และทำหน้าที่ปกครองประเทศ

1.2.2 นโยบายการเมืองความร่วมมือและการกีดกันทางการค้า

โดยทั่วไปแล้วรัฐจะเข้ามาสนับสนุนหรือกีดกันทางการค้าก็เนื่องมาจากเหตุผลสำคัญดังต่อไปนี้

- เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ ให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้
- เพื่อพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและแรงงานไม่ให้ต่างชาติเข้ามาใช้ประโยชน์ หรือเอาเปรียบมากเกินไป

- เพื่อสนับสนุนนักลงทุนภายในท้องถิ่น
- เพื่อปกป้องคุณค่าทางวัฒนธรรมและสังคมของตนเอง

จากการศึกษาเกี่ยวกับความร่วมมือด้านการประมงระหว่างไทยและอินโดนีเซีย พบว่า ประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซียได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการประมง เมื่อเดือนมกราคม 2545 และได้หมดอายุลงเมื่อเดือนมกราคม 2548 โดยทั้งสองฝ่ายจะลงนามใน MOU ฉบับใหม่ ซึ่งคณะรัฐมนตรีของไทย ได้ให้ความเห็นชอบในร่าง MOU แล้ว เมื่อเดือนกันยายน 2548 แต่ฝ่ายอินโดนีเซียขอแก้ไขรายละเอียดในร่าง MOU ในเรื่องที่ทำให้รัฐบาลไทยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลเรือประมงผิดกฎหมายในน่านน้ำอินโดนีเซีย

เมื่อเดือนกรกฎาคม 2549 กระทรวงกิจการทะเลและประมงของอินโดนีเซียได้ออกระเบียบใหม่เรื่องการทำอุตสาหกรรมประมงด้านการจับปลา โดยยกเลิกระบบการให้ใบอนุญาต (Licensing) และกำหนดให้เรือประมงต่างชาติทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียในระบบร่วมทุน และกำหนดให้มีการลงทุนทำอุตสาหกรรมประมงบนฝั่งอินโดนีเซียด้วย ในการนี้รัฐบาลอินโดนีเซียจึงไม่พิจารณาขยายอายุสัมปทานทำการประมงของเรือประมงไทยที่หมดอายุในวันที่ 15 กันยายน 2549 และจะไม่พิจารณาช่วงการปรับตัว (Transitional Period) ตามที่ฝ่ายไทยร้องขอ เนื่องจากได้แจ้งล่วงหน้าเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้ว และได้มีนักธุรกิจไทยร่วมลงทุนกับนักธุรกิจอินโดนีเซียแล้ว 3 บริษัท โดยมีโครงการสร้างโรงงานแปรรูปสินค้าประมงมูลค่าประมาณ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 5,700 ล้านบาท)

ในช่วงการประชุมรัฐมนตรีเอเปคและการประชุมผู้นำเอเปค ครั้งที่ 18 ระหว่างวันที่ 15-19 พฤศจิกายน 2549 ณ กรุงเทพมหานคร สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ไทยแจ้งว่า การออกระเบียบใหม่เรื่องการทำอุตสาหกรรมประมงของอินโดนีเซีย ได้สร้างปัญหาให้กับผู้ประกอบการไทย จึงขอให้อินโดนีเซียผ่อนปรนให้เวลาในการปรับตัว พร้อมกับ เร่งให้ทั้งสองฝ่ายสามารถสรุปบันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือด้านการประมงระหว่างกันโดยเร็ว

ความร่วมมือแบบทวิภาคีระหว่างอินโดนีเซียและไทย ภายในปีพ.ศ. 2550-2554 มีการจัดประชุม Asian Economic Community โดยความร่วมมือของ 3 ประเทศ คือ ไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ซึ่งเรื่องที่น่าสนใจเป็นพิเศษ คือเรื่องทรัพยากรมนุษย์ วัตถุประสงค์ อาหารฮาลาล การส่งเสริมธุรกิจ SMEs การส่งเสริมการท่องเที่ยวในมาเลเซีย การส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการรักษาพยาบาล การลงทุนด้านธุรกิจพลังงานและเหมืองแร่ในอินโดนีเซีย เป็นต้น (กนกพร, 2550)

1.2.3 ข้อจำกัดทางด้านกฎหมาย

กฎหมายของประเทศทั้งประเทศที่เป็นเจ้าของธุรกิจและประเทศเจ้าบ้าน ซึ่งธุรกิจเข้าไปลงทุนย่อมมีผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจ เนื่องจากในแต่ละประเทศมีข้อห้ามด้านกฎหมายที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปรูปแบบของกฎหมายแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

- กฎหมายทั่วไปที่ใช้ในธุรกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (Operational Restrictions) เช่นกฎหมายภาษีอากร
- กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมธุรกิจระหว่างประเทศ (International Law) เช่น ควบคุมการค้า การเงิน การเงิน การเงิน กำหนดจำนวนแรงงานที่ต้องใช้ เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญในการค้ากับอินโดนีเซีย สรุปได้ดังนี้

1) รัฐบาลอินโดนีเซียมีการกำหนดมาตรการทางการค้า ซึ่งมีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าในหลายมาตรการ ได้แก่ มาตรการที่เป็นการห้ามนำเข้า มาตรการใบอนุญาตนำเข้า มาตรการขึ้นทะเบียนอาหารและยา และมาตรการด้านสุขอนามัย รวมทั้งมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด

2) ระบบราชการของอินโดนีเซียมีความซับซ้อน ยุ่งยาก มีหลายขั้นตอน โดยเฉพาะในเรื่องการนำเข้าสินค้า การจำหน่ายสินค้านำเข้า และโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับด้านศุลกากร ซึ่งถือเป็นต้นทุนทางการค้าที่สูงมาก

3) กฎหมายและกฎระเบียบของอินโดนีเซียในหลายเรื่อง ไม่มีความชัดเจน และโปร่งใส เช่น กฎระเบียบและนโยบายด้านการประมง ไม่มีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานรัฐหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงเกษตร กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงการค้า เป็นต้น

1.2.4 ความเสี่ยงทางการเมืองและวิธีการป้องกันความเสี่ยง ความเสี่ยงทางการเมือง จัดว่าเป็นความเสี่ยงระยะยาวของธุรกิจ ซึ่งเข้าไปลงทุนโดยตรงจะต้องให้ความสนใจมาก เนื่องจากความเสี่ยงนี้ยังหมายถึงความเสี่ยงในทรัพย์สินของตัวองค์กรด้วย

ตัวแปรสำคัญในการพิจารณาสิ่งแวดล้อมด้านการเมืองระหว่างประเทศ ได้แก่

- ความปลอดภัยของประเทศ (National Security)
- ความมั่นคงทางการเมือง (Political Stability)
- องค์กรทางการเมือง (Political Organization)
- กลุ่มกดดันทางการเมือง (Pressure Groups)
- ระบบความคิดทางการเมือง (Political Ideology)
- ความเป็นชาตินิยม (Nationalism)

ดังนั้นการป้องกันความเสี่ยงของธุรกิจข้ามชาติ จึงสามารถทำได้โดย

- การร่วมทุน (Joint venture)
- การให้สิทธิในการผลิตแก่บริษัทภายในประเทศ (Licensing)
- การบริหารงานแบบให้ความสำคัญต่อประเทศที่เข้าไปลงทุน (Polycentric Management)
- การเข้าร่วมกลุ่มองค์กรในท้องถิ่น (Local Unionization)
- การใช้บริการทางการเงินของประเทศที่เข้าไปลงทุน (Local Financing)
- การประกันภัยความเสี่ยงทางการเมือง (Political Risk insurance)

สรุปได้ว่าเนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจของทุกประเทศ ส่วนหนึ่งได้จากการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม และบริการไม่ว่าเป็นด้านการลงทุนจากนักลงทุนภายในประเทศหรือจากต่างประเทศ รัฐบาลจะให้การสนับสนุนการลงทุน ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลทุกประเทศก็พยายามปกป้องช่วยเหลือธุรกิจ หรืออุตสาหกรรมภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลก และธุรกิจข้ามชาติได้ หน้าที่ของผู้ประกอบการระหว่างประเทศจึงมีความซับซ้อนมากกว่าผู้ประกอบการท้องถิ่น เนื่องจากต้องพิจารณาสิ่งแวดล้อมที่ควบคุมไม่ได้ (สิ่งแวดล้อมภายนอก) ในอย่างน้อย 2 ประเทศ คือภายในประเทศของตนเอง และประเทศที่ต้องการไปทำธุรกิจด้วยนั่นเอง และการทำการประมงแบบร่วมทุนก็เป็นการป้องกันความเสี่ยงในการเข้าไปทำธุรกิจประมงนอกน่านน้ำของไทยได้เช่นกัน

1.3 สภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ

การพัฒนาด้านเศรษฐกิจในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ผู้ผลิตในตลาดโลก ส่วนใหญ่ได้แก่ประเทศที่พัฒนาแล้ว ต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องความขาดแคลนปัจจัยการผลิต หรือปัจจัยการผลิตราคาสูงขึ้น จึงพยายามมองหาแหล่งผลิตใหม่ๆ เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมประมงของไทย

การเข้าไปลงทุนในประเทศที่มีทรัพยากรประมง ที่ยังมีศักยภาพในการผลิต (ทรัพยากรประมง) อย่างประเทศอินโดนีเซีย เพื่อเป็นการจัดสรรทรัพยากรโลก และผลิตในแหล่งที่มีปัจจัยการผลิตถูกส่งขายไปทั่วโลก การลงทุนในประเทศที่มีแรงงานถูก ทรัพยากรมาก แต่ขาดแคลนเงินลงทุน จึงมีความจำเป็นต้องพึ่งพากัน ทำให้เกิดการเพิ่มผลผลิตและพัฒนาสินค้าช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจพัฒนาเร็วขึ้น (ศศิวิมล, 2546)

อินโดนีเซียได้เน้นการฟื้นฟูและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ การสร้างเสถียรภาพให้กับระบบการเงินของประเทศ และเปิดตลาดการค้าการลงทุนภายในประเทศให้กว้างกว่าในอดีต ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (ภูวดล, 2547)

- การเปิดตลาดเสรี เป็นปัจจัยที่สำคัญในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศอินโดนีเซีย ในอนาคต

- รัฐวิสาหกิจต่าง ๆ จะถูกกำหนดนโยบายขึ้นมาใหม่เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อธุรกิจและการลงทุนทั่วไปของภาคเอกชนทั้งในประเทศและนอกประเทศ

- ภาคเอกชนจะได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลให้เข้ามามีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ

- การลงทุนของภาคเอกชนจากต่างประเทศจะได้รับการส่งเสริมอย่างจริงจัง โดยรัฐบาลอินโดนีเซียจะประกาศกฎหมายการลงทุนใหม่ที่จะให้แรงจูงใจและประกันความมั่นใจในรูปแบบต่างๆ แก่แก่นักลงทุนชาวต่างประเทศ (Robinson, 1986)

ตัวเลขการลงทุนในภาคเศรษฐกิจจริง (Real Sector) เป็นสิ่งสะท้อนภาพเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ หลังจากที่ประเทศอินโดนีเซียเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยอย่างรุนแรง ในพ.ศ. 2523 จนต้องปิดประเทศอยู่หลายปี ทางรัฐบาลได้พยายามผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และมีโครงการบริการครบวงจร (One stop services) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาด้านการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย (กนกพร, 2550)

1.4 สภาพแวดล้อมด้านเทคโนโลยี

อุตสาหกรรมประมง เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ต้องอาศัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะการทำการประมงนอกน่านน้ำ จำเป็นต้องสร้างข้อได้เปรียบทางการแข่งขันสำหรับการผลิต(การทำการประมง) ดังนั้นธุรกิจจำเป็นต้องคอยติดตามสิ่งใหม่ๆ ทางด้านเทคโนโลยีจากคู่แข่ง เพื่อพัฒนาศักยภาพของธุรกิจเอง ความไม่ต่อเนื่องของการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดปัญหาสำหรับธุรกิจได้ ซึ่งการประมงได้มีการพัฒนาเทคนิคและวิธีการใหม่ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจับสัตว์น้ำ โดยมีเครื่องมือและอุปกรณ์ช่วยเพิ่มมากขึ้น

ในขณะที่เทคโนโลยีมีความสำคัญในความสำเร็จของธุรกิจ แต่ผลลัพธ์จากเทคโนโลยีใหม่บางครั้งจะทำลายสิ่งแวดล้อมได้เช่นกัน ดังนั้นทุกองค์กร ไม่ใช่แต่เฉพาะธุรกิจเท่านั้นจะต้องประเมินผลกระทบของธุรกิจต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น การใช้เครื่องมือทำการประมงแบบทำลายล้าง การใช้วัตถุระเบิด เป็นต้น เพื่อจะได้มีทรัพยากรประมงให้ใช้อย่างยั่งยืนแล้ว สิ่งเหล่านี้ล้วนเกี่ยวข้องเป็นเทคโนโลยีทางการประมงทั้งสิ้น ดังนั้นการอนุรักษ์ทรัพยากรสัตว์น้ำ

รัฐบาลจึงมีมาตรการควบคุมการใช้เครื่องมือประมงนอกเหนือจากห้ามจับปลาในฤดูวางไข่ ห้ามทำประมงในแหล่งวางไข่ และเจริญพันธุ์ของสัตว์น้ำวัยอ่อน (สิทธิพันธ์, 2540)

ผลการศึกษาสิ่งแวดล้อมด้านเทคโนโลยี พบว่ารัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการนำระบบติดตามเรือด้วยดาวเทียม (Vessel Monitoring System: VMS) มาใช้เพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของเรือประมงที่ได้รับอนุญาตทำการประมง เพื่อให้ทราบตำแหน่ง และการปฏิบัติงานของเรือประมงต่างชาติ

นอกจากนี้แล้วรัฐบาลอินโดนีเซียยังได้รับความร่วมมือจากประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งมอบเรือลาดตระเวน(มกราคม 2551) แก่ประเทศอินโดนีเซีย จำนวน 15 ลำ มีความเร็วอยู่ที่ 43 นอต และมีความสามารถในเรื่องของอุปกรณ์ซ่อมรบด้วย เพื่อจะใช้ในการควบคุมดูแลความสงบเรียบร้อยจากปัญหาในหลายๆ ด้านที่อาจจะเกิดขึ้นในน่านน้ำอินโดนีเซีย ไม่ว่าจะเป็นปัญหาในเรื่องของผู้ก่อการร้าย ปัญหายาเสพติด หรือปัญหาเกี่ยวกับผู้กระทำผิดกฎหมายการประมง เป็นต้น (www.analisadaily.com)

ส่วนในด้านของผู้ประกอบการประมงนอกน่านน้ำเองเทคโนโลยีที่นำมาช่วยในการทำการประมงก็มีความสำคัญอย่างยิ่งไม่ว่าจะเป็น เครื่องมือช่วยหาฝูงปลา เครื่องหาพิกัดหรือช่วยในการนำร่อง เพื่อมิให้เรือหลงทาง หรือเข้าไปละเมิดน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านโดยไม่ตั้งใจ เป็นต้น

2. นโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียตั้งแต่ พ.ศ.2545-2550

ผลการศึกษา นโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียพบว่า พ.ศ. 2545-2548 รัฐบาลอินโดนีเซียมีนโยบายให้ประมงไทยเข้าไปทำการประมงได้ 3 วิธี ได้แก่

- 1) การลงทุนร่วม (Joint venture) รูปแบบการลงทุน และการซื้อขายเรือ
- 2) การเช่าซื้อเรือประมง (Purchase on installment)
- 3) การให้สัมปทานการทำประมง (Licensing)

ในพ.ศ.2545 ไทยได้รับสัมปทานประมงในบริเวณทะเลจีนใต้ โดยให้ทดลองทำการประมง เป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งเรือที่เข้าไปทำการประมงจะต้องชั่งธงไทย และทำการประมงอวนลาก และ จะต้องเทียบท่า เพื่อตรวจสอบที่ทำเรือ Taremap, Pamangkat, Tanjung, Pinang และ Batam เท่านั้น

ในพ.ศ.2546 เรือประมงไทย ได้เข้าไปทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียโดยสามารถใช้ เครื่องมือทำการประมงประเภทอวนลอย และอวนล้อมให้เข้าไปทำการประมงในทะเลจีนใต้อีกด้วย จากเดิมที่ได้รับอนุญาตให้ทำการประมงอวนลาก ในพ.ศ. 2545

ในพ.ศ. 2547-2548 ผู้ประกอบการประมงส่วนใหญ่นิยมที่จะเข้าไปทำการประมงในลักษณะ การขออนุญาตทำการประมงมากกว่าวิธีอื่น เนื่องจากไม่ต้องเสียภาษีส่งออก และรัฐบาลอินโดนีเซีย ให้การรับรองว่าเรือต่างชาติจะได้รับการดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของอินโดนีเซียเพื่อป้องกัน ค่าใช้จ่ายนอกระบบ ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2548รัฐบาลอินโดนีเซียได้ประกาศยกเลิกสัมปทาน การจับปลาในน่านน้ำเขตเศรษฐกิจจำเพาะของอินโดนีเซีย บริเวณทะเลอาราฟูรา แต่ผู้ประกอบการ และรัฐบาลไทยได้เข้าไปเจรจากับรัฐบาลอินโดนีเซียขอขยายสัญญาการให้สัมปทานการประมง ออกไป ซึ่งประมงไทยยังสามารถทำการประมงแบบใบอนุญาตได้ต่อไปถึง พ.ศ. 2549

พ.ศ. 2549 เป็นช่วงที่รัฐบาลอินโดนีเซียได้มีการกำหนดแนวทางการทำประมงกับไทยเป็น แบบร่วมทุน ภายใต้ระเบียบ Fisheries Regulation No. PER.17/MEN/2006 (ภาคผนวก ค) มีผล บังคับใช้ พ.ศ. 2550

พ.ศ.2550 ประมงไทยสามารถเข้าไปทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียได้ 2 แบบ คือ การร่วมลงทุน ระหว่างบริษัทเจ้าของเรือ เจ้าของบริษัทอุตสาหกรรมอินโดนีเซียในรูปแบบหุ้นส่วน การลงทุน และการร่วมจับปลา เป็นการทำการประมงโดยไม่มีการลงทุนแต่เป็นลักษณะร่วมกัน จับปลาระหว่างเจ้าของเรือ กับเจ้าของอุตสาหกรรมในประเทศอินโดนีเซีย

การจัดการด้านทรัพยากรประมงของประเทศอินโดนีเซีย

จากแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายด้านการจัดการทรัพยากรประมง สามารถแบ่งออกเป็นสอง ประเภทใหญ่ ๆ ตามแต่ผลที่จะเกิดขึ้นจากการใช้นโยบาย ดังนี้

1) นโยบายหรือกฎข้อบังคับที่มีผลกระทบต่อขนาดของสัตว์น้ำที่จับขึ้นมาได้ (Regulation affecting the size of fish caught)

นโยบายหรือกฎข้อบังคับในลักษณะนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการประมงอย่างมาก ดังนี้

- การสร้างกฎข้อบังคับให้มีการจับสัตว์น้ำที่เหมาะสมย่อมเป็นการป้องกันการทำลายล้างพันธุ์สัตว์น้ำให้มีเวลาที่เจริญเติบโตไปสู่ขนาดที่เหมาะสมก่อน ซึ่งจะช่วยให้เกิดผลดีในแง่ชีววิทยาของสัตว์น้ำและแง่เศรษฐกิจของชาวประมง

- กฎข้อบังคับนี้จะช่วยให้เกิดการแบ่งปริมาณสัตว์น้ำที่จะจับขึ้นมาในปัจจุบันและอนาคต ช่วยให้กิจการประมงได้รับจุดดุลยภาพในระยะยาว (Dynamic MEY)

2) นโยบายหรือกฎข้อบังคับที่มีผลกระทบต่อปริมาณของกำลังแรงงานประมง (Regulations affecting the total amount of fishing effort)

การใช้นโยบายในการจำกัดปริมาณกำลังแรงงานประมง ดูเหมือนเป็นการแทรกแซงจากรัฐ แต่ก็เป็นการจัดระบบการใช้ทรัพยากรเสียใหม่เพื่อให้เกิดความถูกต้องมากขึ้นซึ่งดีกว่าที่จะปล่อยให้ทุกอย่างดำเนินไปตามยถากรรม กำลังแรงงานประมงนั้นประกอบด้วยปัจจัยต่างๆ ได้แก่ เรือ เครื่องมือประมง แรงงานประมง และเรือประมง

การจัดการทรัพยากรประมงของประเทศอินโดนีเซีย พบว่าในทางปฏิบัตินโยบายในลักษณะนี้รัฐบาลอินโดนีเซียได้ใช้นโยบายหรือกฎข้อบังคับได้แก่

- การจำกัดชนิดของเครื่องมือประมงที่ใช้ (Selectivity of gear) ประเทศอินโดนีเซีย ห้ามทำการประมง โดยใช้เครื่องมือชนิดอวนลากคู่ เป็นต้น

- การออกสิทธิบัตรในการทำการประมง (License programs) ประเทศอินโดนีเซียได้มีการยกเลิกการออกสิทธิบัตรแก่เรือประมงต่างชาติ โดยมีนโยบายให้เรือประมงต่างชาติต้องเข้าไปทำการประมงในลักษณะร่วมทุน (Joint venture)

ปัญหาในการทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย

จากการการสัมมนาเรื่องแนวทางแก้ไขปัญหา การทำการประมงในประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2549 ณ โรงแรม เจบี หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สามารถสรุปปัญหาเรือประมงไทย ที่ถูกทางการอินโดนีเซียจับกุม สถิติเรือและลูกเรือถูกจับ กองประมงต่างประเทศ กรมประมงได้รับ รายงานจากสถานีวิจัยประมงชายฝั่ง กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตร ต่างประเทศ สถานเอกอัครราชทูตไทย พบว่าจำนวนเรือประมงและลูกเรือประมงไทยที่ถูกจับใน ระหว่างเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม 2548 มีเรือประมงถูกจับ 46 ลำ และลูกเรือ 219 คน ในระหว่าง เดือนมกราคม – มีนาคม 2549 มีเรือประมงถูกจับ 48 ลำ และลูกเรือ 126 คน

ปัญหาในการทำการประมงที่เกิดขึ้นจากฝ่ายไทย

ในแต่ละปีมีชาวประมงไทยประมาณ 1,000 คน ถูกทางการอินโดนีเซียจับกุม และข้อหาที่ ทำให้เรือประมงไทยถูกจับคือ

1) การลักลอบทำการประมงนอกเขตสัมปทาน ซึ่งพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะของอินโดนีเซีย มีแหล่งประมง 2 พื้นที่ ที่กองเรือประมงไทยเข้าไปทำการประมงอยู่เป็นจำนวนมากได้แก่ ทะเลนาทูน่า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทะเลจีนใต้ อีกแห่งหนึ่งคือ ทะเลอาราฟูรา เป็นน่านน้ำทางตอนใต้ของอินโดนีเซีย อยู่ระหว่างติมอร์ตะวันออก อีเรียนจายา และประเทศออสเตรเลีย โดยเรือประมงที่ก่อให้เกิดปัญหา ส่วนใหญ่ทำการประมงอยู่ในทะเลนาทูน่า (สุภาวงศ์ และคณะ, 2545)

2) ปัญหาด้านเอกสาร ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของการใช้ใบอนุญาตหรือเอกสารปลอม ซึ่งผู้ประกอบการได้รับจากนายหน้าอินโดนีเซียหรือใบอนุญาตหมดอายุ และลูกเรือไม่มีใบอนุญาต ทำงาน เป็นต้น

3) ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ในตำแหน่งกัปตันเรือและต้นกล ซึ่งมีความสำคัญในการ ควบคุมการทำการประมงให้อยู่ในกฎระเบียบ รวมทั้งปัญหาความขัดแย้งกับประมงท้องถิ่น เป็นต้น

ปัญหาในการทำการประมงที่เกิดขึ้นจากฝ่ายอิน โคนีเซีย

ที่ผ่านมาผู้ประกอบการประมงไทยมีความพยายามที่จะประสานความร่วมมือกับอิน โคนีเซีย ซึ่งเป็นการทำการประมงในลักษณะร่วมทุน แต่กลับได้รับความยากลำบากในทางปฏิบัติเนื่องจากปัญหาดังต่อไปนี้

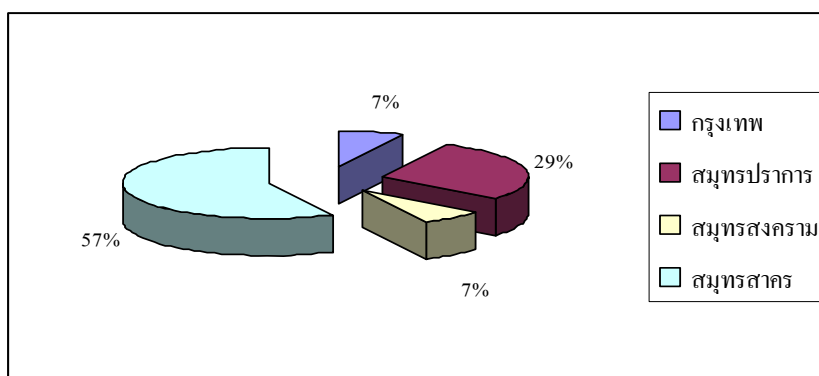
- นโยบายด้านการประมงของประเทศอิน โคนีเซียไม่มีความแน่นอน มีผลให้เกิดความไม่โปร่งใส
- กฎระเบียบในการทำการประมงส่งผลให้ต้นทุนในการทำการประมงสูงเกินกว่าที่จะรับได้
- ยังขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน และประเทศอิน โคนีเซียเป็นเกาะ จึงทำให้เกิดความยากลำบากในการสร้างอุตสาหกรรมประมงในประเทศอิน โคนีเซีย เป็นต้น

3. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการประมงไทยในน่านน้ำอิน โคนีเซีย

3.1 ข้อมูลทั่วไปและสถานที่ตั้งของผู้ประกอบการ

ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอิน โคนีเซีย บริเวณทะเลอาราฟูรา จากการเก็บข้อมูล 14 ชุด มีผู้ทำแบบสอบถามเป็นเพศชาย จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 92.9 เพศหญิง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 อายุของผู้ประกอบการ อยู่ระหว่าง 26 - 57 ปี

ในด้านที่ตั้งของบริษัท พบว่าส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในบริเวณจังหวัดสมุทรสาคร คิดเป็นร้อยละ 57.1 ซึ่งมากกว่าครึ่งของจำนวนบริษัททั้งหมดที่ดำเนินการประมงในน่านน้ำอาราฟูรา รองลงมาคือบริเวณจังหวัดสมุทรปราการ คิดเป็นร้อยละ 29.0 (ภาพที่ 5)



ภาพที่ 5 จำนวนร้อยละของที่อยู่ของผู้ประกอบการไทยที่ทำธุรกิจประมงในทะเลอ่าวฟุร่า

3.2 ข้อมูลด้านการประมง

การดำเนินงานธุรกิจประมง

จากการสำรวจรูปแบบการเข้าไปทำการประมงของผู้ประกอบการไทยในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอ่าวฟุร่า (ตารางที่ 6) ตั้งแต่พ.ศ.2545 ถึงพ.ศ. 2547 พบว่ามีบริษัทที่ทำการประมงด้วยวิธีขอใบอนุญาต 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.4 ใช้วิธีรวมจับปลา 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.9 แต่ไม่มีบริษัทรายใดใช้วิธีการรวมลงทุน โดยมีเพียงบริษัทเดียวที่ยังไม่ได้ทำการประมงในช่วงนี้

ในพ.ศ. 2548-2549 พบว่า มีบริษัทที่เข้าไปทำการประมงโดยขอใบอนุญาตทำการประมงเพิ่มขึ้น 1 ราย จากพ.ศ. 2545-2547 และใช้วิธีการรวมลงทุน เพิ่มขึ้นจากช่วงก่อน ร้อยละ 21.4

ในพ.ศ. 2550-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 พบว่า มีบริษัทที่เข้าไปทำการประมงโดยขอใบอนุญาตทำการประมงลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.3 และเริ่มที่จะมีผู้ใช้วิธีการร่วมลงทุน (Joint investment) เพิ่มขึ้นเป็น 7 ราย (จากพ.ศ. 2548-2549 มีจำนวน 3 ราย) คิดเป็นร้อยละ 50 แต่ไม่มีผู้ใช้วิธีการร่วมจับปลา (Joint operation) เลย และหันไปใช้วิธีอื่นๆ แทน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.7 เช่นหยุดทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียและหันไปทำการประมงในประเทศสหภาพเมียร์มา เป็นต้น

ตารางที่ 6 รูปแบบการเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย พ.ศ. 2545-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551

วิธีเข้าไปทำการประมง	ปีพ.ศ.		ปีพ.ศ.		ปีพ.ศ.	
	2545-2547		2548-2549		2550-2551	
	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)	จำนวน	(ร้อยละ)
ใบอนุญาต (License)	10	71.4	11	78.6	2	14.3
ร่วมลงทุน (Joint Investment)	0	0	3	21.4	7	50
การร่วมจับปลา (Joint Operation)	13	92.9	2	14.3	0	0
อื่น ๆ	1	7.1	0	0	5	35.7

หมายเหตุ ผู้ประกอบการ 1 รายเข้าไปทำการประมงมากกว่า 1 รูปแบบ

เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลที่สำรวจได้กับนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย พ.ศ. 2550 จะพบว่า นโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย พ.ศ. 2550 ได้ยกเลิกการทำการประมงแบบใบอนุญาตไปแล้ว แต่ผลจากการสำรวจยังมี 2 บริษัทซึ่งเข้าไปทำการประมงในรูปแบบใบอนุญาตอยู่ จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการให้เหตุผลว่า ทางบริษัทได้เข้าไปทำการประมงกับประเทศอินโดนีเซียเป็นระยะเวลานานและได้ทำสัญญากับบริษัทนายหน้าท้องถิ่นโดยโอนสัญชาติเรือเป็นสัญชาติอินโดนีเซีย ดังนั้นเรือประมงของบริษัทจึงถือเป็นเรือประมงท้องถิ่น

ด้านการผลิต

เรือประมง

การประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียของผู้ประกอบการไทย ส่วนใหญ่จะเป็นเรืออวนลาก ซึ่งมีการพัฒนาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการทำประมงในประเทศอินโดนีเซีย การออกแบบพื้นที่การทำงานบนเรือ ซึ่งเรืออวนลากจะใช้พื้นที่บริเวณท้ายเรือเป็นส่วนใหญ่ จึงออกแบบบริเวณท้ายของเรือ ให้มีลักษณะลาดเอียงเพื่อสะดวกในการขึ้นลงอวน วัสดุที่ใช้ในการต่อเรือของไทยมีทั้งไม้ และเหล็ก

เนื่องจากเรือประมงที่ทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย เป็นพื้นที่ห่างไกลจากประเทศไทย จำเป็นต้องใช้เวลานานในการเก็บรักษาสัตว์น้ำ การใช้น้ำแข็งในการเก็บรักษาสภาพสัตว์น้ำ จึงได้ถูกพัฒนาไปเป็นห้องเย็น และระบบแช่แข็ง และมีห้องเก็บขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อให้สามารถจัดเก็บสัตว์น้ำในปริมาณมาก คู่มากับการเดินทาง (ภาพที่ 6)

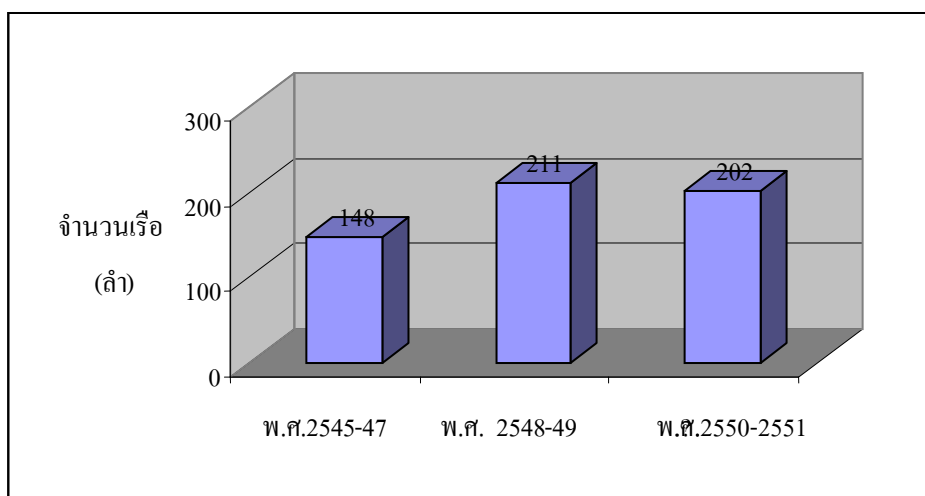


ภาพที่ 6 เรือประมงที่ทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา

เรือประมงที่ไปทำการประมงในทะเลอาราฟูราสามารถแบ่งตามขนาดได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

กลุ่มเรือขนาดเล็ก (< 200 ตันกรอส)	ขนาดเครื่องยนต์ 400-600 แรงม้า
กลุ่มเรือขนาดกลาง (200-300 ตันกรอส)	ขนาดเครื่องยนต์ 600-1,200 แรงม้า
กลุ่มเรือขนาดใหญ่ (> 300 ตันกรอส)	ขนาดเครื่องยนต์ 1,200-2,000 แรงม้า

จำนวนเรือประมงไทยในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูราผลจากการสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 14 ชุด เปรียบเทียบจำนวนเรือประมง พบว่าในปีพ.ศ. 2548 มีจำนวนเรือมากที่สุดคือจำนวน 211 ลำ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2547 จำนวน 63 ลำ (ปี พ.ศ. 2547 มีเรือจำนวน 148 ลำ) และปีพ.ศ. 2550-2551 มีจำนวนเรือลดลงเหลือเพียง 202 ลำ (ภาพที่ 7)



ภาพที่ 7 กราฟแสดงการเปรียบเทียบจำนวนเรือระหว่างปี 2545-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 (ลำ)

เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลที่สำรวจได้จากข้อมูลจากเอกสารรายงานของกรมจับปลาอินโดนีเซีย เกี่ยวกับจำนวนเรือประมงไทยที่ได้รับอนุญาตจับปลาในน่านน้ำประเทศอินโดนีเซีย พบว่า มีความแตกต่างกันในเรื่องของจำนวนเนื่องจากเอกสารรายงานของกรมประมงอินโดนีเซีย รายงานมายังกรมประมงไทยมีจำนวน 328 ลำ (รวมเรือบรรทุกสินค้าสัตว์น้ำ จำนวน 30 ลำ) ดังนี้

1) เรือประมงไทย จำนวน 131 ลำ ได้รับใบอนุญาตจับปลา โดยร่วมทุนกับบริษัทประมงอินโดนีเซีย จำนวน 5 บริษัท ลักษณะการร่วมทุนโดยเช่าเรือประมงไทยจับปลาในน่านน้ำอินโดนีเซีย (Chartered scheme)

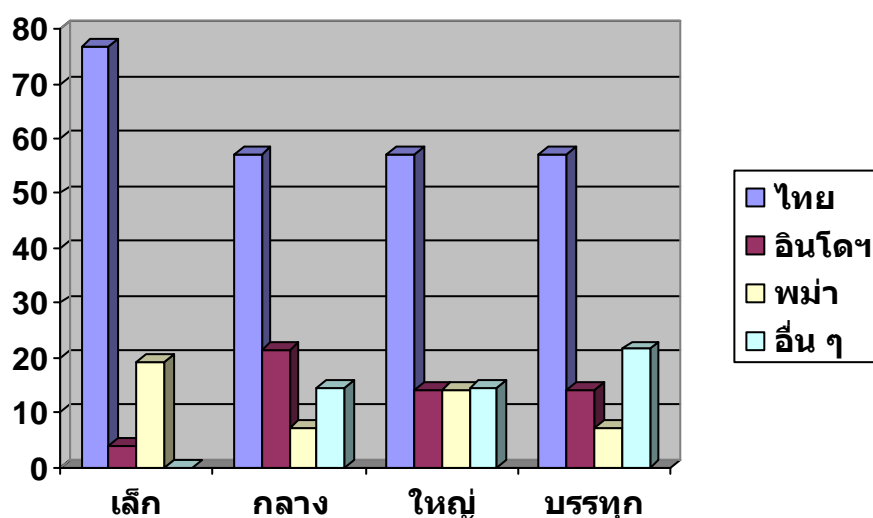
2) จำนวนเรือประมงไทย จำนวน 167 ลำ ซึ่งขายให้กับบริษัทประมงอินโดนีเซีย จำนวน 23 บริษัท โดยร่วมลงทุนจับปลาในน่านน้ำอินโดนีเซีย

แรงงานที่ใช้ในการทำการประมงของของผู้ประกอบการ ตามขนาดของเรือมีดังนี้ เรือขนาดเล็ก (81-100 ตันกรอส) ส่วนใหญ่ใช้แรงงานชาวไทย คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 76.92 รองลงมาคือแรงงานชาวพม่า ร้อยละ 19.23 แรงงานชาวอินโดนีเซีย ร้อยละ 3.85

เรือขนาดกลาง (101-200 ตันกรอส) ใช้แรงงานชาวไทย ร้อยละ 57.1 รองลงมาเป็นแรงงานชาวพม่าร้อยละ 21.3 แรงงานชาวอินโดนีเซีย ร้อยละ 7.1 และสัญชาติอื่นๆ ร้อยละ 7.1

เรือขนาดใหญ่ (> 200 ตันกรอส) ใช้แรงงานชาวไทย ร้อยละ 57.1 แรงงานชาวอินโดนีเซีย ร้อยละ 14.2 แรงงานชาวพม่า ร้อยละ 14.2 แรงงานสัญชาติอื่นๆ ร้อยละ 14.5

เรือบรรทุกสินค้า (เรือแม่) ใช้แรงงานชาวไทย ร้อยละ 57.1 แรงงานชาวอินโดนีเซีย ร้อยละ 14.2 และแรงงานชาวพม่า ร้อยละ 7.1 แรงงานสัญชาติอื่น ร้อยละ 21.6 (ภาพที่ 8)



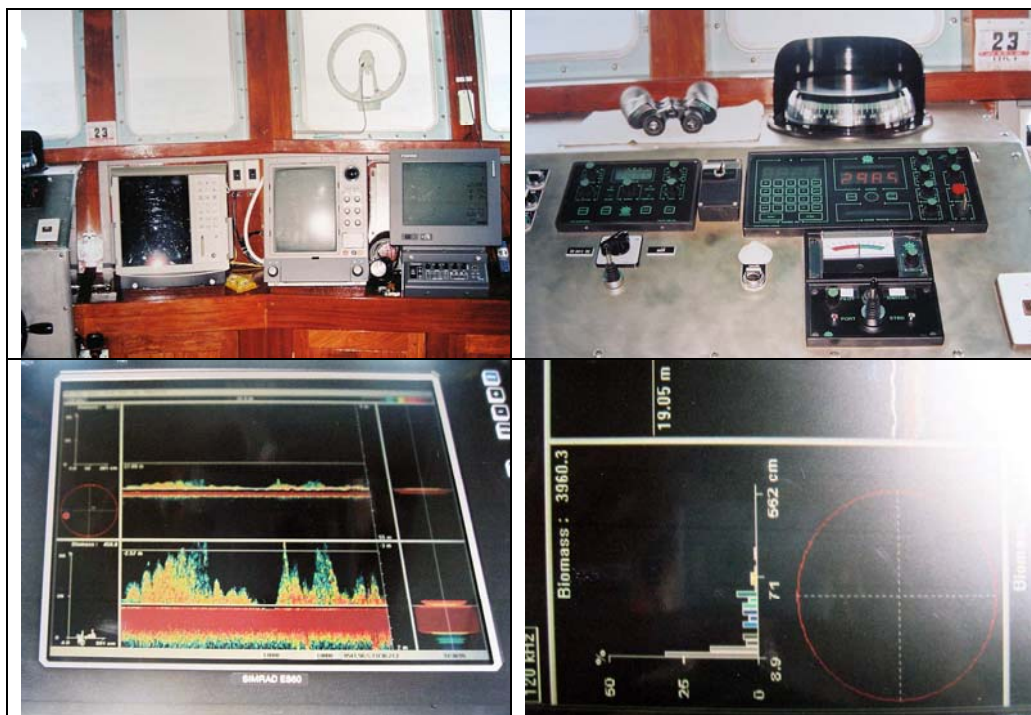
ภาพที่ 8 จำนวนร้อยละของสัญชาติแรงงานประมงในเรือขนาดต่างๆ

การใช้แรงงานในการทำการประมงของผู้ประกอบการไทยในน่านน้ำอินโดนีเซียจากการสำรวจพบว่าผู้ประกอบการนิยมใช้แรงงานไทยในการทำการประมงมากกว่า แรงงานชาติอื่นๆ จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการพบว่าแรงงานไทยมีความสามารถ และความชำนาญในการทำการประมงมากกว่าแรงงานชาวอินโดนีเซีย ซึ่งแรงงานประมงชาวไทยสามารถพัฒนาจากการใช้แรงงาน มาเป็นระดับหัวหน้าแรงงานได้ เนื่องจากชาวอินโดนีเซีย มีระดับของการเชื่อฟังคำสั่งของหัวหน้างานน้อยกว่าแรงงานชาวไทย รวมทั้งระดับของความขยันในการทำงานมีน้อยกว่าแรงงานชาวไทยและแรงงานชาวพม่า เป็นต้น

เครื่องมือทำการประมง

เรือประมงอวนลากของไทยที่เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย ได้มีการพัฒนาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการทำการประมงให้มีประสิทธิภาพ มีห้องเย็นในการเก็บรักษาสัตว์น้ำ มีระวางขนาด 300-500 ตันกรอส นอกจากนั้นยังมีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เช่น เรดาร์ โซนาร์

เอกโคซาวนด์เดอร์ และระบบหาตำแหน่งการเดินเรือด้วยดาวเทียม จากการสำรวจบนเรือประมง พบว่าเรือประมงไทยที่เข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียจะติดตั้งอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทุกลำดังแสดงในภาพที่ 9



ภาพที่ 9 อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์บนเรือ

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2545-2551 การทำการประมงส่วนใหญ่จะใช้เครื่องมือในการทำการประมงไม่แตกต่างกันนัก ซึ่งส่วนใหญ่นิยมใช้อวนลากแผ่นตะเฒ่ในการทำการประมงมากกว่าเครื่องมือชนิดอื่นๆ

จากการสำรวจเครื่องมือที่ใช้ทำการประมงในทะเลอราฟูราส่วนใหญ่ เป็นเครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฒ่ (ตารางที่ 7) มีความกว้างปากอวนตั้งแต่ 18-30 เมตร ความยาว 40-60 เมตร อวนลากทุกขนาดต้องมีตาอวนก้นถุง 5 เซนติเมตรขึ้นไป ตามข้อกำหนดของทางการอินโดนีเซีย ส่วนเครื่องมืออวนลอยมีขนาดยาว 10-13 กิโลเมตร ขนาดลึกลงประมาณ 15-20 เมตรและมีขนาดตาอวน 10 เซนติเมตรขึ้นไป

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบการใช้เครื่องมือทำการประมงตั้งแต่พ.ศ. 2545- กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2545 – 2549	บริษัท	ร้อยละ	ตั้งแต่ปีพ.ศ.2550-2551	บริษัท	ร้อยละ
เครื่องมืออวนลากคานถ่าง	1	7.17	เครื่องมืออวนลากคานถ่าง	0	0
เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฆ่	12	85.7	เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฆ่	13	92.9
เครื่องมืออวนลอย	1	7.1	เครื่องมืออวนลอย	1	7.1
รวม	14		รวม	14	

ผลการสำรวจระยะเวลาทำการประมงในพ.ศ. 2545-2549 พบว่าเรือที่มีขนาดมากกว่า 200 ตันกรอส จะใช้ระยะเวลาทำการประมงต่อเที่ยว ประมาณ 45-50 วัน แต่ในพ.ศ. 2551 ระยะเวลาทำการประมงต่อเที่ยวเพิ่มขึ้นมากกว่า 50 วัน จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่าเนื่องจากอุปสรรคด้านการเปลี่ยนแปลงนโยบายทำการประมงของประเทศอินโดนีเซียและถูกรบกวนจากเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงาน

ต้นทุนในการทำการประมงนั้นเมื่อเปรียบเทียบตั้งแต่พ.ศ. 2545 -2549 พบว่าค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่สูงที่สุดค่าเฉลี่ยร้อยละ 49.6 เมื่อเปรียบเทียบกับพ.ศ. 2550- กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 ค่าใช้จ่ายเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 60.94 (เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 11.34) รองลงมาคือค่าเรือบรรทุกสินค้า พ.ศ. 2545-2549 ค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.03 พ.ศ. 2550- กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 ค่าเฉลี่ยร้อยละ 15.27 และค่าใช้จ่ายในด้านการดำเนินการทั่วไปลดลงจากร้อยละ 13.33 เป็นร้อยละ 11.04 (ตารางที่ 8)

ตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ยเปอร์เซ็นต์ต้นทุนการประมงทั้ง 14 บริษัท

พ.ศ.	2545-2549	2550 – ก.พ.2551
ต้นทุนทำประมง		
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั่วไป	13.33%	11.01 %
น้ำมันเชื้อเพลิง	49.60 %	60.94 %
แรงงาน	11.04%	9.03 %
การเก็บรักษา	7.25 %	1.23 %
ค่าเรือบรรทุก	13.03 %	15.27 %
อื่นๆ	5.75 %	2.52 %

ด้านการตลาด

จากการสำรวจด้านการตลาดและช่องทางจัดจำหน่ายสินค้าภายในประเทศ (ตารางที่ 9) พบว่าส่วนใหญ่ผู้ประกอบการนิยมจำหน่ายสินค้าที่ทำการประมงได้ผ่านสะพานปลาเป็นหลัก โดยมีแพปลา เป็นผู้รับผิดชอบในการขายสินค้าประมง ซึ่งแพปลาจะได้ค่าตอบแทนจากการขายสินค้าเป็นราคาร้อยละของราคาสินค้าที่ขายได้ และติดต่อลูกค้าโดยตรง มีการจำหน่ายสินค้าโดยการเปิดประมูลเป็นบางครั้ง เมื่อสินค้าที่ได้เป็นที่ต้องการของตลาดและสินค้ามีจำนวนไม่มากนัก

ตารางที่ 9 ช่องทางจัดจำหน่ายในประเทศ

พ.ศ.	2545-2549		2550 – ก.พ.2551	
	จำนวนบริษัท	จำนวน %	จำนวนบริษัท	จำนวน %
อินเทอร์เน็ต	1	7.1	1	7.1
สะพานปลา	9	64.3	11	78.6
ติดต่อกับลูกค้าโดยตรง	6	42.9	9	64.3
เปิดให้มีการประมูล	3	21.4	7	50
อื่นๆ	3	21.4	3	21.4

หมายเหตุ บริษัท 1 บริษัทมีช่องทางในการจัดจำหน่ายมากกว่า 1 วิธี

จากการสำรวจด้านการตลาดและช่องทางจัดจำหน่ายสินค้าในต่างประเทศ (ตารางที่ 10) พบว่าส่วนใหญ่ผู้ประกอบการนิยมจำหน่ายสินค้าโดยการติดต่อลูกค้าโดยตรง มากกว่าวิธีอื่น ซึ่งพ.ศ. 2550-ก.พ. 2551 มีผู้ประกอบการได้ใช้วิธีติดต่อลูกค้าโดยตรงเพิ่มขึ้นจากจำนวนร้อยละ 28.6 เป็นร้อยละ 50 เนื่องจากผู้ประกอบการจำเป็นต้องจัดจำหน่ายสินค้าให้แก่ลูกค้าในต่างประเทศ เพิ่มขึ้นเพื่อต้องการส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าโดยไม่ต้องนำสินค้ากลับมายังประเทศไทย

ตารางที่ 10 ช่องทางจัดจำหน่ายในต่างประเทศ

ช่องทางจำหน่าย	พ.ศ.		2545-2549		2550 - ก.พ. 2551	
			จำนวนบริษัท	จำนวน %	จำนวนบริษัท	จำนวน %
อินเทอร์เน็ต			2	14.3	3	21.4
สะพานปลา			2	14.3	2	14.3
ติดต่อกับลูกค้าโดยตรง			4	28.6	7	50.0
เปิดให้มีการประมูล			1	7.1	3	21.4
อื่นๆ (เช่นขายสินค้าล่วงหน้า, ให้โควตา)			3	21.4	2	14.3

ปัญหาในการพัฒนาการประมงของไทยเมื่อประเทศอินโดนีเซียยกเลิกการให้สัมปทานประมง

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาที่เกิดจากนโยบายด้านกิจการประมงของประเทศอินโดนีเซีย

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับที่
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี		
- เจ้าหน้าที่รัฐ	10 (71.4%)	4 (28.6%)	-	-	-	4.71 (มากที่สุด)	
- บทลงโทษกรณีมีการละเมิดกฎหมาย	7 (50.0%)	5 (35.7%)	2 (14.3%)	-	-	4.36 (มาก)	

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี		
- การกำหนดพื้นที่ทำการ ประมง	-	4 (28.6%)	8 (57.1%)	2 (14.3%)	-	3.14 (ปานกลาง)	
- การบังคับใช้เครื่องมือ ทำการประมง	2 (14.3%)	6 (42.9%)	6 (42.9%)	-	-	3.72 (มาก)	
- ปริมาณสัตว์น้ำที่ นำกลับประเทศไทย	5 (35.7%)	6 (42.9%)	3 (21.4%)	-	-	4.14 (มาก)	
- สัดส่วนของแรงงาน	2 (14.3%)	4 (28.6%)	5 (35.7%)	3 (21.4%)	-	2.36 (น้อย)	
ค่าเฉลี่ยรวม						3.74 (มาก)	1

จากตารางที่ 11 ปัญหาในการพัฒนาการประมงไทยเมื่อประเทศอินโดนีเซียยกเลิกการให้สัมปทานประมงนั้นประเด็นปัญหาที่สำคัญที่สุดอันเป็นอันดับแรกคือประเด็นปัญหาที่เกิดจากนโยบายด้านกิจการประมงของประเทศอินโดนีเซียโดยรวมในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.74) ซึ่งสามารถแยกเป็นปัญหาจากเจ้าหน้าที่รัฐเป็นปัญหาอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.71) ส่วนบทลงโทษโดยรวมเป็นปัญหาในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.36) และปริมาณสัตว์น้ำที่นำกลับไทยเป็นปัญหาในระดับมากเช่นกัน (ค่าเฉลี่ย 4.14)

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาในด้านการดำเนินการของกองเรือประมงไทย

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี		
- การเข้าไปทำการประมง	3 (21.4%)	6 (42.9%)	5 (35.7%)	-	-	3.86 (มาก)	
- การเตรียมกอง เรือประมง	1 (7.1%)	1 (7.1%)	8 (57.1%)	3 (21.4%)	1 (7.1%)	2.85 (ปานกลาง)	

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	ไม่มี		
- การขนถ่ายสัตว์น้ำ	2 (14.3%)	6 (42.9%)	3 (21.4%)	2 (14.3%)	1 (7.1%)	3.72 (มาก)	
- แรงงาน	1 (7.1%)	5 (35.7%)	7 (50.0%)	-	1 (7.1%)	3.35 (ปานกลาง)	
ค่าเฉลี่ยรวม						3.44 (มาก)	3

ประเด็นปัญหาในระดับปานกลาง(ตารางที่ 11) คือการดำเนินการของกองเรือประมงไทย (ค่าเฉลี่ย 3.44) โดยปัญหาในการเข้าไปทำการประมงเป็นปัญหาในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.86) ปัญหา ระดับมากรองลงมาคือเรือการขนถ่ายสัตว์น้ำ (ค่าเฉลี่ย 3.72) ส่วนปัญหาเรื่องแรงงานเป็นปัญหา ระดับมากเช่นกัน (ค่าเฉลี่ย 3.35)

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาด้านสาธารณสุขปโภคพื้นฐานในอิน โคนีเซีย

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	ไม่มี		
- ทำเทียบเรือ	2 (14.3%)	2 (14.3%)	3 (21.4%)	5 (35.7%)	2 (14.3%)	2.79 (ปานกลาง)	
- ห้องเย็น	2 (14.3%)	3 (21.4%)	4 (28.6%)	3 (21.4%)	2 (14.3%)	3.00 (ปานกลาง)	
- สะพานปลา	2 (14.3%)	4 (28.6%)	-	4 (28.6%)	4 (28.6%)	2.71 (ปานกลาง)	
- อุ้ต้อเรือ ซ่อมแซมเรือ	2 (14.3%)	4 (28.6%)	1 (7.1%)	4 (28.6%)	3 (21.4%)	2.86 (ปานกลาง)	
- ไฟฟ้า	3 (21.4%)	6 (42.9%)	1 (7.1%)	3 (21.4%)	1 (7.1%)	3.50 (มาก)	

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี		
- น้ำประปา	2 (14.3%)	2 (14.3%)	5 (35.7%)	4 (28.6%)	1 (7.1%)	3.00 (ปานกลาง)	
ค่าเฉลี่ยรวม						2.97 (ปานกลาง)	4

ประเด็นปัญหาในระดับปานกลางอันดับที่สอง (ตารางที่ 12) คือเรื่องปัจจัยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานในประเทศอินโดนีเซีย (ค่าเฉลี่ย 2.97) ไฟฟ้าเป็นปัญหาระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.50) ปัญหารองลงมาคือเรื่องห้องเย็นและน้ำประปาอยู่ในระดับปานกลางเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย 3.00)

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของระดับปัญหาด้านต้นทุนการทำการประมง

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					ค่าเฉลี่ย (แปลผล)	ลำดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี		
- น้ำมันเชื้อเพลิง	13 (92.9%)	1 (7.1%)	-	-	-	4.93 (มากที่สุด)	
- ค่าแรงงาน	-	5 (35.7%)	8 (57.1%)	-	1 (7.1%)	3.21 (มาก)	
- การเก็บรักษาสัตว์น้ำ	-	1 (7.1%)	4 (28.6%)	7 (50.0%)	2 (14.3%)	2.28 (ปานกลาง)	
- ค่าเรือบรรทุกสัตว์น้ำ	-	4 (28.6%)	8 (57.1%)	1 (7.1%)	1 (7.1%)	3.07 (ปานกลาง)	
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ทั่วไป	7 (50.0%)	5 (35.7%)	2 (14.3%)	-	-	4.36 (มาก)	
- ค่าธรรมเนียมในการทำการ ประมง	1 (7.1%)	8 (57.1%)	5 (35.7%)	-	-	3.71 (มาก)	
ค่าเฉลี่ยรวม						3.59 (มาก)	2

ประเด็นปัญหาที่สำคัญมากอันดับที่สอง (ตารางที่ 14) คือต้นทุนการทำการประมง (ค่าเฉลี่ย 3.59) โดยปัญหาเรื่องค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.98) รองลงมาคือค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั่วไปก็ยังอยู่ในระดับมากที่สุดเช่นกัน (ค่าเฉลี่ย 4.36) ค่าธรรมเนียมในการทำการประมงอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.71)

จากผลการศึกษาระดับปัญหาข้างต้นพอสรุปได้ว่า นโยบายด้านกิจการประมงของประเทศอินโดนีเซีย เป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญอันดับแรก(ค่าเฉลี่ย 3.74) โดยประเด็นเจ้าหน้าที่รัฐเป็นปัญหาในระดับที่สำคัญมากที่สุดในเรื่องการดำเนินกระบวนการตามระบบราชการมีความซับซ้อนยุ่งยาก และยังมีปัญหาด้าน ความไม่โปร่งใส ซึ่งจะทำให้ต้นทุนในการลงทุนสูงขึ้น

ประเด็นปัญหาลำดับที่สองคือเรื่องของต้นทุนการทำการประมง (ค่าเฉลี่ย 3.59) ซึ่งเรื่องค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัญหาที่สำคัญมากที่สุด รองลงมาคือเรื่องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายนอกระบบ

ปัญหาลำดับที่สามคือในการเข้าไปทำการประมงของกองเรือไทย (ค่าเฉลี่ย 3.44) ซึ่งการเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียเป็นปัญหาที่จัดว่าอยู่ในระดับมากเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ประเด็นปัญหาลำดับสุดท้าย คือปัญหาด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานในประเทศอินโดนีเซีย ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานการลงทุน คือระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ และต้องการการพัฒนา

4. ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย ต่อการพัฒนาประมงนอคน่านน้ำของไทย

4.1 ด้านกฎหมาย

จากการที่ประเทศอินโดนีเซียได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงทำให้ธุรกิจประมงนอคน่านน้ำของไทยโดยเฉพาะที่ประกอบธุรกิจน่านน้ำอินโดนีเซียประสบปัญหาหลายประการ เช่น

1) ข้อกำหนดในเอกสารสำคัญต่างๆ ไม่ชัดเจน และมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย โดยเฉพาะปริมาณการนำสินค้าประมงกลับมายังประเทศไทย และการกำหนดจำนวนลูกเรือประมงชาวอินโดนีเซียในการทำการประมงร่วม เป็นต้น

2) ข้อกำหนดเรื่องการร่วมทุนนั้น ยังไม่สามารถหาบริษัทอินโดนีเซียที่มีศักยภาพมาร่วมทุนได้ ซึ่งบริษัทอินโดนีเซียส่วนใหญ่จะถนัดในด้านการหาใบอนุญาตหรือเป็นบริษัทนายหน้ามากกว่า

3) กฎระเบียบทางการประมงของแต่ละท้องถิ่นไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ก่อให้เกิดปัญหาความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐได้

4) การเปลี่ยนกฎระเบียบแต่ละครั้งผู้ประกอบการประมงไทยจำเป็นต้องเสียค่าติดตั้ง VMS ใหม่ทุกครั้งนอกเหนือจากค่าใช้จ่ายรายเดือนที่จะต้องเสียแล้ว ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระด้านค่าใช้จ่ายอีกประการหนึ่ง

มีผลให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรรมการบริหารสมาคมประมงนอกน่านไทย คณะกรรมการกฤษฎีกา และผู้ประกอบการประมงพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่างระเบียบกรมประมง พ.ศ.2551 โดยจะนำมาหารือร่วมกับผู้เกี่ยวข้องทั้งตัวแทนเกษตรกร หน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการประมงร่วมกันพิจารณาพระราชบัญญัติประมงฉบับใหม่ที่มีความสมบูรณ์ และเอื้อประโยชน์ต่อการทำประมงมากที่สุด นับว่าเป็นการพัฒนาด้านกฎหมายการประมงของไทยให้มีความทันสมัยขึ้น

4.2 แหล่งทำการประมง

ผลจากการศึกษาพบว่าจากการที่ประเทศอินโดนีเซียมีการออกระเบียบเพื่อปรับปรุงแก้ไขระเบียบเก่า และการพิจารณาเกี่ยวกับการให้อินใบอนุญาตเรือประมงต่างชาติเข้าไปจับปลาได้ในลักษณะของการร่วมทุน และการร่วมจับปลา นั้น สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องนโยบายการจัดการทรัพยากรประมง ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการลงแรงประมง ถือว่าเป็นการพยายามแก้ปัญหาการประมงที่ต้นทุนเหตุมากขึ้น ซึ่งแม้จะเป็นการแทรกแซงจากรัฐ แต่ก็เพื่อเป็นการจัดระบบการใช้ทรัพยากรเสียใหม่ให้มีความถูกต้องมากขึ้น เนื่องจากกำลังลงแรงประมงเป็นหน่วยรวมของปัจจัยต่างๆ ร่วมกัน การควบคุมกำลังลงแรงประมงจึงพิจารณาจากการควบคุมปัจจัยต่างๆ ที่ใช้ในการลง

แรงประมง นั่นคือ รัฐบาลอินโดนีเซียได้จำกัดประเภทเครื่องมือประมง ยกเลิกการออกใบอนุญาตในการทำการประมง และกำหนดให้มีการทำการประมงแบบร่วมทุน ทำให้กิจการประมงนอกน่านน้ำของไทยในประเทศอินโดนีเซียครบวงจรมากขึ้น เนื่องจากมีการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น โรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ ห้องเย็น เป็นต้น

4.3 ด้านความปลอดภัย

ผลจากการศึกษาแนวความคิดด้านผลกระทบจากมาตรการของรัฐชายฝั่ง พบว่ารัฐชายฝั่งเพิ่มความเข้มงวดด้านการติดตาม ควบคุม และเฝ้าระวัง การสร้างเงื่อนไขให้เรือประมงที่ได้รับอนุญาตต้องติดตั้งระบบติดตามเรือเป็นการนำเทคโนโลยีดาวเทียมมาใช้เพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของเรือประมงที่ได้รับอนุญาต เพื่อให้ทราบตำแหน่ง และการปฏิบัติงานของเรือประมงต่างชาติ ประเทศอินโดนีเซียเป็นหนึ่งในประเทศรัฐชายฝั่งที่บังคับให้ติดตั้ง VMS ถึงแม้จะทำให้เรือประมงไทยต้องมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น แต่ก็ทำให้ระบบการนำร่อง และการจัดการทำการประมงที่ดีขึ้น ส่วนด้านความปลอดภัยหากทางผู้ประกอบการประมงไทยไม่สามารถติดต่อเรือประมงได้ หรือ มีการโจรกรรมเรือเกิดขึ้น ก็สามารถขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

4.4 ด้านการดำเนินงาน

ผลจากการศึกษาพบว่า ปัญหาในด้านการดำเนินงานสามารถแบ่งเป็นประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

1) ปัญหาด้านเอกสารที่มีความยุ่งยากทำให้การดำเนินการต่างๆ ล่าช้า บางขั้นตอนใช้เวลาไม่น้อยกว่า 1 เดือน ทำให้บริษัทประสบปัญหาความล่าช้าไม่สามารถดำเนินงานต่างๆ ต่อไปได้ เช่น การถ่ายสินค้าสัตว์น้ำเมื่อเรือประมงทำการประมงจนสัตว์น้ำเต็มลำแล้ว

2) ปัญหาด้านร่วมทุนในประเทศอินโดนีเซีย ในหลักการรัฐบาลอินโดนีเซียต้องการให้ต่างชาติเข้าไปลงทุน และสนับสนุนด้านกิจการประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง แต่โดยข้อเท็จจริงแล้วชาวอินโดนีเซียยังไม่พร้อมที่จะลงทุน เนื่องจากเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ ไม่มีเงินทุนมาร่วมลงทุนกับคนไทยบางบริษัทของไทยต้องเลิกกิจการด้านการประมงกับประเทศอินโดนีเซียโดยการขายเรือทั้งหมดให้กับบริษัทอื่นเนื่องจากหาผู้ร่วมลงทุนที่มีศักยภาพไม่ได้

4.5 ด้านลูกเรือทำการประมง

ผลจากการศึกษาพบว่า ในด้านลูกเรือก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ เนื่องจากนโยบายใหม่บังคับให้บริษัทต่างชาติต้องมีลูกเรือที่เป็นชาวอินโดนีเซีย ร่วมทำประมงด้วย ทำให้ส่งผลกระทบต่อบริษัทพอสมควร ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้

1) ไม่สามารถหาลูกเรือชาวอินโดนีเซียที่มีประสบการณ์ในการทำประมงและ มากพอตามข้อกำหนดของรัฐบาลอินโดนีเซียได้ ความแตกต่างกันทางด้านวัฒนธรรม อาจก่อให้เกิด ปัญหาในการบริหารจัดการได้

2) ลูกเรือประมงไทย และบุคลากรที่ สำนักงานในประเทศไทยอาจตกงาน ซึ่งผลจาก การสำรวจพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะมีธุรกิจต่อเนื่องกับธุรกิจประมง คือ กิจการเรือบรรทุก สัตว์น้ำ กิจการห้องเย็น กิจการแปปลา และกิจการแปรรูปสัตว์น้ำ เป็นต้น เนื่องจากปริมาณวัตถุดิบ ซึ่งเป็นสินค้าสัตว์น้ำนำเข้าไทยน้อยลง

4.6 ด้านการตลาด

ผลจากการศึกษาพบว่า ด้านการตลาดเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบดังต่อไปนี้

1) ปัญหาราคาสัตว์น้ำ กิจการส่วนใหญ่ต้องขายปลาในอินโดนีเซียมากขึ้นซึ่งราคา ขายค่อนข้างต่ำและมีกระบวนการเพิ่มมากขึ้นส่งผลกระทบด้าน ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น เช่น นโยบายใหม่ของรัฐบาลอินโดนีเซียที่กำหนดให้ขึ้นสินค้าที่ประเทศอินโดนีเซียเป็นส่วนใหญ่ จะมี ผลทำให้คุณภาพของสินค้าสัตว์น้ำลดลง เพราะต้องถ่ายปลาจากเรือประมงเข้าไปเก็บไว้ในห้องเย็น ทำให้สัตว์น้ำเสื่อมคุณภาพ เสียเวลา งานช้าช้อน มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

2) อินโดนีเซียมีนโยบายเกี่ยวกับการนำเข้าสัตว์น้ำมายังประเทศไทยในอัตราส่วนที่ ลดลง จะมีผลกระทบต่อไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากจะทำให้สินค้าสัตว์น้ำที่เคยเข้ามายังประเทศไทย โดยตรงลดลง

4.7 ด้านวัตถุดิบ

ปริมาณสัตว์น้ำในทะเลอาราฟูร่าเริ่มลดน้อยลง เนื่องจากอินโดนีเซียให้เรือไทย, จีน, เกาหลี, ใต้หวัน เข้ามาทำการประมงในเขตนี้เป็นเวลานานและจำนวนมากทำให้ท้องทะเลเกิดความเสื่อมโทรมเร็ว สัตว์น้ำที่จับได้ลดลงอย่างเห็นได้ชัดเจน ทำให้เรือประมงขนาดเดิมต้องทำประมงนานกว่าเดิมจึงจะได้ปริมาณสัตว์น้ำเท่าเดิมทำให้ต้นทุนสูงขึ้นมาก ซึ่งมีผลทำให้การแปรรูปสัตว์น้ำในประเทศไทยจะหยุดชะงัก เนื่องจากราคาวัตถุดิบสูงขึ้น

5. การปรับตัวของผู้ประกอบการประมงไทยในทะเลอาราฟูร่า

ผลจากการศึกษาการปรับตัวของผู้ประกอบการประมงไทยในทะเลอาราฟูร่า ในประเด็นต่าง ๆ หลังจากประเทศอินโดนีเซียยกเลิกสัมปทานประมง แบ่งเป็นหัวข้อคือ

5.1 การปรับตัวด้านพลังงาน

ในระยะเวลาที่ทำการสำรวจ (พ.ศ. 2550 - กุมภาพันธ์ 2551) ปัญหาด้านพลังงานเป็นปัญหาที่สำคัญของการทำการประมง เนื่องจากเป็นปัจจัยด้านต้นทุน สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงผันผวนและปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ภาคผนวก จ) ทำให้ผู้ประกอบการประมงต้องหาทางออก ผลการสำรวจพบว่าผู้ประกอบการบางรายได้มีการปรับปรุงเครื่องยนต์ของกองเรือเพื่อให้เกิดการประหยัดน้ำมันเชื้อ เช่น การดูแลรักษาเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพดี มีการสำรวจและเปลี่ยนอะไหล่เครื่องยนต์ที่สึกหลอ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง และใส่กรองน้ำมันตามกำหนดระยะเวลา รวมถึงการปรับปรุงใบพัดใต้ท้องเรือให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เป็นต้น

5.2 การลงทุนร่วม

จากการที่รัฐบาลอินโดนีเซีย ต้องการสนับสนุนให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรมประมงต่อเนื่อง เพื่อกระจายรายได้และสร้างงานให้ท้องถิ่นเพิ่มขึ้นจึงได้กำหนดว่าเรือประมงต่างชาติจะได้รับอนุญาต ให้เข้าไปจับปลาในน่านน้ำอินโดนีเซีย ต้องเป็นเรือประมงที่มีการร่วมลงทุนกับนักธุรกิจท้องถิ่น และใช้ธงอินโดนีเซีย เท่านั้น ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงมีการปรับตัวดังต่อไปนี้

1) สร้างอุตสาหกรรมประมงในประเทศอินโดนีเซีย แต่จะยากลำบากเนื่องจากประเทศอินโดนีเซีย เป็นหมู่เกาะ อุปกรณ์ต่างๆ ต้องนำเข้าจากเมืองต่างๆ ทำให้ต้นทุนสูงมากและล่าช้า

2) หาแหล่งเงินทุนเพิ่ม เพื่อไปลงทุนในประเทศอินโดนีเซีย บางบริษัทลงทุนสร้างห้องเย็นในประเทศอินโดนีเซีย

5.3 การจัดการกองเรือ

จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการได้มีการวางแผนเกี่ยวกับกองเรือ คือ เวลาซ่อมแซมเรือ เวลาจับน้ำมัน น้ำและเสบียง โดยจัดตารางเวลาให้เหมาะสมและประหยัดเวลาที่สุด เป็นต้น ต้องใช้เวลาในการฝึกคนงานชาวอินโดนีเซียให้เกิดความชำนาญมากขึ้น ในการปฏิบัติหน้าที่บนเรือ เพื่อความสะดวกในการประสานงานและเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

5.4 การนำสินค้าสัตว์น้ำกลับประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่า การปรับตัวในเรื่องสินค้าที่นำกลับมายังประเทศไทย บางบริษัทได้มีการวางแผนในการปรับตัวโดยการหาตลาดที่สามารถส่งสินค้าสัตว์น้ำได้โดยตรงจากประเทศอินโดนีเซีย โดยไม่ต้องนำสินค้ากลับประเทศไทย ต้องปฏิบัติตามกฎหมายของอินโดนีเซีย เนื่องจากทางการอินโดนีเซียมีการเข้มงวดมากขึ้นในการขนถ่ายสินค้าสัตว์น้ำ จากเรือประมงไปยังเรือบรรทุกสินค้าสัตว์น้ำ ซึ่งมีความจำเป็นต้องนำสินค้าสัตว์น้ำที่ทำการประมงได้เข้าเก็บในห้องเย็นที่ประเทศอินโดนีเซีย หรือแปรรูปสินค้าสัตว์น้ำเสียก่อน ดังนั้นเพื่อมิให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการมากนัก จึงต้องมีการปรับตัวในการวางแผนรูปแบบในการขนถ่ายสินค้าสัตว์น้ำ ซึ่งควรคัดแยกสินค้าหรือปลาที่ไม่สามารถแปรรูปได้ออกจากกันอย่างชัดเจน ซึ่งกฎระเบียบหมายเลข PER.05/MEN/2008 (ภาคผนวก) มาตรา 70 ระบุว่าปลาจากเรือประมง และ/หรือ เรือขนส่งปลา จำเป็นต้องนำเข้าที่หน่วยแปรรูป (โรงงาน) นอกจากปลาเป็นๆ หรือปลาทูนๆ เพื่อทำซาซิมิ และ/หรือ ปลาอื่นที่ไม่สามารถแปรรูปได้

5.5 การบริหารจัดการบุคลากร

การปรับตัวของผู้ประกอบการบางรายคือให้ลูกเรือไทยทำงานร่วมกับทางลูกเรือชาวอินโดนีเซียให้ได้มากที่สุด มุ่งเน้นการจัดวางคนให้เหมาะสมตำแหน่งงาน เตรียมคนที่จะไปดูแลขึ้นปลาถ่ายปลาที่เมืองท่าที่ประเทศอินโดนีเซียโดยใช้การฝึกอบรมในเวลาปฏิบัติงาน (On the job training) และการอบรมคนงานให้มีประสิทธิภาพควบคุมความประพฤติกของลูกเรือ โดยส่งเจ้าหน้าที่ด้านทรัพยากรบุคคลเข้าไปดูแลลูกเรือมากขึ้นการติดต่อ สื่อสาร ก็เป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งในการจัดการบุคลากรที่อยู่ในต่างประเทศ บุคลากรจึงจำเป็นต้องมีความรู้ด้านภาษาทั้งภาษาอังกฤษ และภาษาอินโดนีเซีย

5.6 การปรับตัวด้านอื่นๆ

ที่ผู้ประกอบการระบุนมา คือซื้อวัตถุดิบจากต่างประเทศเข้ามาใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อไม่ให้เกิดการขาดแคลนวัตถุดิบ เช่น ในอุตสาหกรรมแปรรูปสัตว์น้ำ เป็นต้น หรือพยายามไปทำประมงในน่านน้ำอื่นให้ได้ถ้าต้องการทำประมงต่อไป และต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐที่เข้าไปทำการประมง รัฐบาลไทยควรเร่งผลักดันการแก้ไขกฎหมายไทยที่ยังล้าสมัย และเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความเข้าใจเรื่องการประมงในต่างประเทศ

วิจารณ์

การวิจัยเรื่องผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอคน่านน้ำของไทย

ผลการศึกษาพบว่า มีบริษัทผู้ประกอบการประมงของไทยในทะเลอาราฟูรา พ.ศ. 2551 จำนวน 16 บริษัท เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้สามารถเก็บข้อมูลได้เพียง 14 บริษัท ดังนั้นข้อมูลจำนวนเรือที่ได้จึงมีจำนวนทั้งหมด และจำนวนเรือ ในพ.ศ. 2545-2547 ของทั้ง 14 บริษัทมีจำนวน 148 ลำ จำนวนเรือในพ.ศ. 2548-2549 จำนวน 211 ลำ ส่วนจำนวนเรือในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 ของทั้ง 14 บริษัท มีจำนวน 202 ลำ จึงมีผลให้มีจำนวนที่แตกต่างจากผลการวิจัยของ กัสสิรา, แซ่มซ้อย และสุมา (2548) ศึกษาการทำประมงของกองเรือประมงไทยในน่านน้ำอินโดนีเซียตอนใต้ พบว่า มีจำนวนผู้ประกอบการ 16 บริษัท ในพ.ศ.2545 ถึง มีนาคม พ.ศ. 2546 มีเรือประมง

รวมทั้งสิ้น 239 ลำ และพ.ศ. 2548 มีบริษัทผู้ประกอบการจำนวน 22 บริษัท มีเรือประมง จำนวน 330 ลำ เนื่องจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียมีการเปลี่ยนแปลงและขาดความแน่นอน ผู้ประกอบการประมงจึงต้องปีการปรับตัวเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ จึงก่อให้เกิดการเพิ่ม หรือลด ของจำนวนเรือในการทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียส่วนผลการศึกษาด้านข้อมูลปริมาณจับสัตว์น้ำ มีความสอดคล้องกัน คือระยะเวลาการทำการประมงในพ.ศ. 2545-2548 เรือที่มีขนาด มากกว่า 200 ตันกรอส จะใช้ระยะเวลาทำการประมงต่อเที่ยว ประมาณ 45-50 วัน จะได้อัตราการจับต่อวัน ประมาณ 4-5 ตันต่อวัน และเครื่องมือที่ใช้ในการทำการประมง ได้แก่ เครื่องมืออวนลาก และ เครื่องมืออวนลอย เช่นกัน

ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมภายนอกทางธุรกิจประมง พบว่าผลกระทบต่อธุรกิจอันดับหนึ่ง คือ สิ่งแวดล้อมด้านกฎหมาย เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศ อินโดนีเซีย มีผลกระทบต่อทำการประมงของกองเรือประมงไทย เนื่องจากความไม่แน่นอน ของนโยบาย ก่อให้เกิดความไม่โปร่งใส และส่งผลให้การดำเนินงานของธุรกิจมีต้นทุนในการทำ การประมงสูงเกินกว่าจะรับได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของชูศักดิ์ (2546) ได้ทำการวิจัยการจัดการ เรือแม่ของผู้ประกอบการในเขตจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม และสมุทรปราการ โดยใช้แนวคิด สิ่งแวดล้อมขององค์การ ผลการวิจัยพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า สิ่งที่มีอิทธิพลก่อให้เกิด ผลกระทบต่อองค์การดำเนินธุรกิจเป็นอันดับหนึ่งคือ การเมืองและกฎหมาย เช่น นโยบายการจัดเก็บ ภาษี เป็นต้น ส่วนผลการวิจัยของวิมล (2547.ก) ได้ศึกษาปัญหาประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และการควบคุมของโลกและผลกระทบต่อทำการประมงไทย พบว่า ผลกระทบต่อมาตรการรัฐชายฝั่ง ซึ่งเพิ่มความเข้มงวดด้านการติดตาม ควบคุมและเฝ้าระวัง โดยบังคับให้ติดตั้ง VMS ส่งผลให้ เรือประมงไทยต้องมีค่าใช้จ่ายในการประกอบการมากขึ้น และมาตรการให้เรือประมงต่างชาติ ขนถ่ายสินค้าสัตว์น้ำที่ทำเรือตามกำหนดเท่านั้น ผลการศึกษพบว่าถ้าระบบการตรวจสอบและ การทำงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐชายฝั่งไม่มีประสิทธิภาพ จะก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ ไม่มีสิ่ง อำนาจความสะดวกพื้นฐาน เช่น ไม่มีโรงน้ำแข็ง หรือห้องเย็นรองรับ ทำให้ปลาคุณภาพเสื่อม อย่างรวดเร็ว และขายได้ราคาต่ำ

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

1. ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 92.9 เพศหญิง ร้อยละ 7.1 ในด้านที่ตั้งบริษัทจะตั้งอยู่บริเวณจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม สมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร
2. ผลการศึกษา พบว่านโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียตั้งแต่พ.ศ. 2545-2548 ประเทศอินโดนีเซียได้ให้สัมปทานประมงแก่ประเทศไทย ในบริเวณทะเลจีนใต้ และทำการประมงอวนลาก ซึ่งผู้ประกอบการประมงไทยส่วนใหญ่นิยมเข้าไปทำการประมงในลักษณะ การขออนุญาตทำการประมงมากกว่าวิธีอื่น เนื่องจากไม่ต้องเสียภาษีส่งออก และรัฐบาลอินโดนีเซียให้การรับรองว่าเรือต่างชาติจะได้รับการดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศอินโดนีเซียเพื่อป้องกันค่าใช้จ่ายนอกระบบ หลังการประกาศใช้นโยบายใหม่เรื่องอุตสาหกรรมประมง จับปลาพ.ศ. 2549 ซึ่งรัฐบาลอินโดนีเซียได้เปลี่ยนแปลงกฎหมายฉบับใหม่ โดยการยุติการอนุญาตทำการประมงหากเรือต่างชาติต้องการทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซีย ต้องผ่านการร่วมลงทุนกับบริษัทอินโดนีเซียในอุตสาหกรรมเสียก่อนซึ่งจัดเป็นการทำการประมงแบบบูรณาการ โดยมีสาระสำคัญสองประการ คือ 1) สัตว์น้ำที่จับได้ต้องส่งขึ้นท่าเรืออินโดนีเซียประมาณร้อยละ 70 ที่เหลือร้อยละ 30 สามารถนำกับประเทศไทยได้ 2) การใช้ลูกเรือในเรือร่วมทุน สามารถใช้คนไทยได้ ร้อยละ 90 ลูกเรืออินโดนีเซียร้อยละ 10 แต่ในอนาคต ต้องเพิ่มขึ้นในสัดส่วนร้อยละ 10 ต่อปี
3. การศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการประมงนอขน่านน้ำของไทย แบ่งเป็นแต่ละด้าน ดังนี้ 1) ด้านกฎหมาย มีผลกระทบทางบวก ได้แก่ การพัฒนากฎหมายการประมงของไทยให้มีความทันสมัยขึ้น โดยมีการพิจารณา ปรับปรุงแก้ไขร่างระเบียบกรมประมง พ.ศ.2551 และพิจารณาพระราชบัญญัติประมงฉบับใหม่ให้มีความสมบูรณ์ และเอื้อประโยชน์ต่อการทำการประมงมากที่สุด 2) แหล่งทำการประมง การปรับปรุงแก้ไขระเบียบเก่า โดยยกเลิกระบบสัมปทานการประมง สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการจัดการทรัพยากรประมง ทำให้กิจการประมงนอขน่านน้ำของไทยมีแหล่งทำการประมงที่ยั่งยืน และมั่นคงขึ้น ถ้าปราศจากการกีดกันทางการค้า 3) ด้านความปลอดภัย รัฐบาลฯ มีมาตรการบังคับให้ติดตั้งระบบติดตามเรือ VMS ทำให้สามารถควบคุมเรือมิให้ออกนอกเขตทำการประมง และเรือสามารถติดต่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ หากเกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดการโจรกรรม เป็นต้น 4)

ด้านการดำเนินงาน ปัญหาความไม่แน่นอนของนโยบายก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสของหน่วยงานต่างๆ ของอินโดนีเซีย ส่งผลให้สินค้าสัตว์น้ำที่ทำการประมงเกิดความเสียหาย และขายได้ในราคาต่ำ มาตรการต่างๆ ก่อให้เกิดต้นทุนสูงมาก

4. แนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการ จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการบางรายสร้างอุตสาหกรรมประมงในประเทศอินโดนีเซีย เช่น ห้างเย็น และมีการหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเพื่อเข้าไปลงทุนในประเทศอินโดนีเซีย เป็นต้น มีการหาตลาดที่สามารถส่งสินค้าสัตว์น้ำได้โดยตรงจากประเทศอินโดนีเซีย และส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปดูแลการขึ้นสินค้าสัตว์น้ำที่เมืองท่าในประเทศอินโดนีเซีย และมีการฝึกอบรมการทำงานของลูกเรือมากขึ้น และผู้บริหารยังเสนอให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐไทย ผลักดันให้กฎหมายด้านการประมงไทยให้มีความทันสมัย รวมถึงเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการประมงในต่างประเทศ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยโครงการเรื่องผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำของไทย ได้นำทฤษฎีการบริหารเชิงกลยุทธ์ โดยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกธุรกิจประมง และวิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการทรัพยากรประมงของประเทศอินโดนีเซีย เพื่อช่วยให้ผู้บริหารธุรกิจประมงนอกน่านน้ำ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีข้อมูลในการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ ในการวางแผนดำเนินธุรกิจประมงนอกน่านน้ำ และธุรกิจต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมประมง เป็นต้น ดังนั้นการศึกษาวิจัยโครงการนี้จึงได้นำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในสาขาวิชาการจัดการประมง คณะประมง และสาขาวิชาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มาประยุกต์ใช้ในการศึกษา เพื่อให้เกิดประโยชน์และสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ได้จริง

ข้อค้นพบในการดำเนินธุรกิจประมงของไทยในน่านน้ำอินโดนีเซีย ปัญหาในการพัฒนาการประมงของไทยเมื่อประเทศอินโดนีเซียยกเลิกการให้สัมปทานการประมง ปลายพ.ศ. 2549 พบว่า

1. ปัญหาที่เกิดจากนโยบายด้านกิจการประมงของประเทศอินโดนีเซียมีปัญหาอยู่ในระดับที่มากที่สุด เนื่องจากความไม่แน่นอนของนโยบาย ก่อให้เกิดความไม่โปร่งใส และความเข้มงวดในกฎระเบียบของเจ้าหน้าที่รัฐบาล ทำให้ผู้ประกอบการไม่มั่นใจในการลงทุนร่วมในอุตสาหกรรมของประเทศอินโดนีเซีย รัฐบาลไทยควรเปิดการเจรจากับรัฐบาลอินโดนีเซียเพื่อทำข้อตกลงระยะยาวในเรื่องการลงทุนร่วมในอุตสาหกรรมประมง ตามนโยบายใหม่ของประเทศอินโดนีเซีย เป็น

การเพิ่มความมั่นใจแก่ภาคธุรกิจประมงไทยว่าเมื่อมีการลงทุนไปแล้วจะไม่ขาดทุนจากการถูกยกเลิกเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซีย

2. ปัญหาเรื่องสาธารณูปโภคพื้นฐานในประเทศอินโดนีเซียที่ไม่สามารถรองรับอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ เช่น ขาดแคลนไฟฟ้า น้ำประปา และถนน ผู้ประกอบการและรัฐบาลไทยควรร่วมกันลงทุนในโครงการสาธารณูปโภค เช่น การสร้างโรงไฟฟ้าในประเทศอินโดนีเซีย บริเวณที่อนุญาตให้มีการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง แทนการแลกเปลี่ยนด้านการค้าอื่นๆ เมื่อสามารถแก้ปัญหาด้านสาธารณูปโภคในประเทศอินโดนีเซียได้แล้ว ในส่วนของผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพเพียงพอควรใช้กลยุทธ์ เพื่อเป็นการเติบโต และขยายตัวต่อไปในอนาคต (Intensive Growth Strategy) และมุ่งเน้นการพัฒนาตนเองในลักษณะ ซึ่งจากเดิมเป็นผู้จับเพียงอย่างเดียว ให้กลายมาเป็นทั้งผู้ที่จับและแปรรูปสินค้าต่อไป (Forward Integration Strategy) ถือเป็น โอกาสที่ดีที่จะเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น โรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ หรือห้องเย็นที่มีมาตรฐาน ในประเทศอินโดนีเซีย เพื่อรองรับการประมงของไทยในประเทศอินโดนีเซีย

3. ปัญหาด้านการนำสัตว์น้ำกลับประเทศไทย เมื่อมีการกำหนดให้นำสัตว์น้ำขึ้นที่ทำเรือในประเทศอินโดนีเซียก่อน เพื่อนำไปแปรรูป หรือนำไปพักที่ห้องเย็นก่อน แต่ในประเทศอินโดนีเซียยังไม่มีโรงงานแปรรูป หรือห้องเย็นที่มีมาตรฐานพอ จึงก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าสัตว์น้ำ และเป็นสาเหตุให้สัตว์น้ำเสื่อมคุณภาพ ราคาต่ำ ดังนั้นรัฐบาลไทยควรเจรจาต่อรองกับรัฐบาลอินโดนีเซียในเรื่องการผ่อนปรนชั่วคราว ในเรื่องการกำหนดให้นำสัตว์น้ำกลับไทยจนกว่าโรงงานแปรรูปสัตว์น้ำในประเทศอินโดนีเซียจะพัฒนาเพื่อลดการสูญเสียสัตว์น้ำ

4. ปัญหาในการเข้าไปทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียนั้นยากขึ้น จากอำนาจในการเจรจาต่อรองของไทยไม่มี เนื่องจากนักธุรกิจไทยมีการดำเนินกิจการประมงในประเทศอินโดนีเซียลักษณะตัวต่อตัว ควรมีการส่งเสริมให้ธุรกิจประมงไทยรวมกลุ่มกัน เช่น จัดตั้งหน่วยงาน หรือองค์กรที่มีประสิทธิภาพเฉพาะเรื่องการประมงในประเทศอินโดนีเซีย โดยรัฐบาลเป็นผู้สนับสนุน และส่งเสริมสมาคมประมงนอกน่านน้ำให้มีบทบาทมากขึ้นในการรวมกลุ่มประมงไทยที่ทำธุรกิจประมงในประเทศอินโดนีเซีย ในการเจรจาต่อรองกับรัฐบาลอินโดนีเซีย

จากการศึกษาวิจัยโครงการเรื่องผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมง
ในประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำไทย พบว่า การทำการประมงไทย
ในประเทศอินโดนีเซียนั้นเป็นผลประโยชน์ร่วมระหว่างภาคเอกชน และประเทศชาติ ดังนั้น
การปรับตัวของกองเรือประมงไทยในน่านน้ำอินโดนีเซีย ควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและ
เอกชนอย่างใกล้ชิด ทำให้เรือประมงไทยปรับตัวได้ทันต่อนโยบายของประเทศอินโดนีเซีย

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กนกพร ทวีพันธ์. 2550. มองเพื่อนบ้าน:ภาวะเศรษฐกิจของอินโดนีเซีย และโอกาสการลงทุน.

สมาคมสโมสรนักลงทุน, กรุงเทพฯ.

เกียรติคุณบุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2549. ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 9.

จามจุรีโปรดักท์, กรุงเทพฯ.

ขจรศักดิ์ เวชชการัญย์. 2530. การประมงนอกน่านน้ำไทย. ในรายงานการประชุมเรื่องอนาคต
ประมงไทย 4-6 มิถุนายน 2530. ศูนย์การพัฒนาการประมงแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้,
กรุงเทพฯ.

จุมพล สายสุนทร. 2551. ผลกระทบของการขยายเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่งต่อการ
ประมงของไทย. แหล่งที่มา: www.nitram61.com, 4 กรกฎาคม 2551.

_____. 2551. การใช้สิทธิपीไตยของรัฐชายฝั่งเพื่อจำกัดเสรีภาพในการเดินเรือประมง
ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ: ข้อสังเกตเกี่ยวกับกฎหมายมาเลเซีย และอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมาย
ทะเลปี ค.ศ. 1982. แหล่งที่มา: www.lawonline.co.th, 15 มกราคม 2551.

เชิดศักดิ์ วงษ์กมลชุนห์. 2548. การศึกษาชนิด ปริมาณ และมูลค่าการนำเข้าส่งออกสัตว์น้ำ และ
ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ. กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ชูศักดิ์ อู่สมบัติชัย. 2546. การจัดการเรือแม่ของผู้ประกอบการในเขตจังหวัดสมุทรสาคร.
วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

นิติภูมิ นวรัตน์. 2548. เปิดฟ้าส่องโลก เล่มที่ 23. พิมพ์ครั้งที่ 2. บริษัท ที.เค. พรินต์ติ้ง จำกัด,
กรุงเทพฯ.

ภูวดล ทรงประเสริฐ. 2547. อินโดนีเซีย อดีตและปัจจุบัน. พิมพ์ครั้งที่ 2. จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.

ภัทธีรา เลิศวิทยาประสิทธิ์, แซ่มซ้อย ฐานพงษ์ และ สุมา รักแผน. 2548. การทำประมงกึ่งเรือประมงไทยในน่านน้ำอินโดนีเซียตอนใต้. 40.

วิมล จันทรโรทัย. 2547ก. ปัญหาการประมงที่ผิดกฎหมาย ขาดการรายงาน และการควบคุมของโลก และผลกระทบต่อประมง เอกสารวิชาการฉบับที่ 8/2547. 66.

_____. 2547ข. คู่มือการทำประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง และในทะเลหลวง. กรมประมง, กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.

ศิริวรรณ เสรีรัตน์, สมชาย หิรัญกิตติ, อดิศักดิ์ ปทะวานิช, จิรศักดิ์ จิยะจันทน์, ลัทธินิการ ศรีวระมย์, ชวลิต ประภาวนนท์ และ พรพิมล วิริยะกุล. 2542. การบริหารเชิงกลยุทธ์. บริษัท ซีระพิมพ์ และ ไซเท็กซ์ จำกัด, กรุงเทพฯ.

ศศิวิมล สุขบท. 2546. การตลาดระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. บริษัท เท็กซ์ แอนร์นัล พับลิเคชั่น จำกัด, กรุงเทพฯ.

สมพร อัสวิลานนท์. 2540. เศรษฐศาสตร์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม: หลักและทฤษฎี. ครั้งที่ 2. เลิศชัยการพิมพ์, นนทบุรี.

สิทธิพันธ์ ศิริรัตนชัย. 2540. เทคโนโลยีการประมงเบื้องต้น. มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.

สุภางค์ จันทวานิช, พิเชษฐ ปานทรัพย์, Michael Hynd. 2545. ความร่วมมือด้านประมงระหว่างไทย – อินโดนีเซีย: ปัญหาและทางแก้ไข. สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงานเกษตรราชการ. 2550. เอกสารรายงานข้อมูลจากกรมจับปลาอินโดนีเซียเกี่ยวกับจำนวนเรือประมงไทยที่ได้รับอนุญาตจับปลาในน่านน้ำสาธารณรัฐอินโดนีเซีย. กรมประมง, อินโดนีเซีย. (สำเนาถ่ายเอกสาร)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม. 2546. **โครงการศึกษายุทธศาสตร์การ
พัฒนาความร่วมมือทำการประมงกับต่างประเทศ.** บริษัท จีเอ็มที คอร์ปอเรชั่น จำกัด.
ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

อธิคม สวัสดิญาณ. 2550. **พื้ชยสงครามชุนวู ฉบับ189ตัวอย่างกลยุทธทางธุรกิจ.** พิมพ์ครั้งที่ 4.
ขุนเขา, กรุงเทพฯ.

อภิรัฐ ตั้งกระจ่าง. 2545. **การตลาดระหว่างประเทศ.** บริษัท ธรรมสาร จำกัด, กรุงเทพฯ.

Beamish, P. Killing. P. , Lecraw, D. , & Morrison, A. (1996) . International management (2nd
ed.) Massachusetts : Irwin.

Daniel, J.D. and H.R. Lee. 1998. **International Business: environments and operations.**
8 th ed. Addison Wesley Longman, Inc.

www.fisheries.go.th/it/stat/data_2547

www.navv.mi.th

www.Soc.go.th/slk/showlist3

www.indonesia.com

[http:// www.tv5 co.th/service/mod/heritage/nation/neighbour/indonesial.htm](http://www.tv5.co.th/service/mod/heritage/nation/neighbour/indonesial.htm)

www.analisadily.com

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

โครงการวิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการประมง)

เรื่อง ผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำของไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอินโดนีเซีย บริเวณทะเลอาราฟูรา
2. ศึกษานโยบายด้านการประมงของอินโดนีเซียตั้งแต่ปีพ.ศ.2545 ถึงปีพ.ศ.2550
3. ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาการประมงนอกน่านน้ำไทยในทะเลอาราฟูรา
4. ศึกษาถึงแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการธุรกิจประมงที่ทำการประมงในประเทศอินโดนีเซียบริเวณทะเลอาราฟูรา

คำชี้แจง แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการศึกษาเท่านั้น ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับจะนำไปวิเคราะห์และสรุปเสนอในลักษณะภาพรวม โดยไม่ระบุหรือเจาะจงว่าเป็นของผู้ประกอบการรายใด ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ประกอบการทุกท่านที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามนี้

ผู้ดำเนินงานวิจัย

นางสาวนวรรรัตน์ แก้วชุกุล รหัส 48620017
นิสิตมหาวิทาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน

ผู้สัมภาษณ์ วันที่ จังหวัด

แบบสอบถาม

โครงการผลกระทบจากนโยบายด้านการประมงของประเทศอินโดนีเซียต่อการพัฒนาประมงนอกน่านน้ำของไทย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ..... อายุ..... ปี
2. ชื่อสถานประกอบการ
 บริษัท..... ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ.
 ที่ตั้งบริษัทเลขที่ หมู่.....ถนน.....ตำบล.....
 อำเภอ.....จังหวัด..... รหัสไปรษณีย์.....
 โทรศัพท์..... โทรสาร.....E-mail.....

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านการประมง

2.1 การดำเนินงานธุรกิจประมง

1. ในการเข้าไปทำการประมงของท่าน ท่านเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียด้วยวิธีใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วิธีการเข้าไปทำการประมง(ปีพ.ศ.2545-2547)	วิธีการเข้าไปทำการประมง(2548-2549)
<input type="checkbox"/> ใบอนุญาต (license)	<input type="checkbox"/> ใบอนุญาต (license)
<input type="checkbox"/> ร่วมลงทุน(join investment)	<input type="checkbox"/> ร่วมลงทุน(join investment)
<input type="checkbox"/> การร่วมจับปลา(join operation)	<input type="checkbox"/> การร่วมจับปลา(join operation)
<input type="checkbox"/> อื่น ๆ.....	<input type="checkbox"/> อื่น ๆ.....
.....

2. ปัจจุบันท่านเข้าไปทำการประมงในน่านน้ำอินโดนีเซียด้วยวิธีใด

.....

5. ปัจจุบันกิจการของท่านมีเรือประมงรวมทั้งสิ้น..... ลำ ประกอบด้วย

ขนาด (ตันกรอส)	จำนวน (ลำ)	วัสดุ		เครื่องมือ ทำการ ประมง	ลูกเรือรวม(คน)				
		ไม้ (จำนวน)	เหล็ก (จำนวน)		ไทย	ลาว	พม่า	อินโด	อื่น ๆ
เล็กกว่า80									
81-100									
101-200									
มากกว่า200									
เรือแม่									

6. ท่านมีธุรกิจอื่นที่ต่อเนื่องกับการทำการประมงอะไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2549	ปัจจุบัน
<input type="checkbox"/> กิจการเรือบรรทุก	<input type="checkbox"/> กิจการเรือบรรทุก
<input type="checkbox"/> กิจการแพปลา	<input type="checkbox"/> กิจการแพปลา
<input type="checkbox"/> กิจการห้องเย็น	<input type="checkbox"/> กิจการห้องเย็น
<input type="checkbox"/> กิจการแปรรูปสัตว์น้ำ	<input type="checkbox"/> กิจการแปรรูปสัตว์น้ำ
<input type="checkbox"/> อื่น ๆ.....	<input type="checkbox"/> อื่น ๆ

7. การที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าไปทำการประมงในปีพ.ศ.2545 นั้น ต้องมีขั้นตอนในการดำเนินการอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

8. ปัจจุบันการที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าไปทำการประมงได้นั้น ต้องมีขั้นตอนในการดำเนินการอย่างไร

.....

.....

.....

.....

9. ท่านมีผลกระทบอย่างไรเมื่อประเทศอินโดนีเซียมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการประมงโดยยกเลิกระบบใบอนุญาตทำการประมงในด้าน

9.1 ด้านการดำเนินงาน

.....

.....

.....

.....

9.2 ลูกเรือทำการประมง

.....

.....

.....

9.3 ด้านการตลาด

.....

.....

.....

.....

9.4 ด้านวัตถุดิบ

.....

.....

.....

.....

9.5 ด้านอื่น ๆ โปรดระบุ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.2 ด้านการผลิต

1. ท่านใช้เครื่องมือใดในการทำการประมง

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2545 – 2549	ปัจจุบัน
<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนลากคานต่าง	<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนลากคานต่าง
<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฒ่	<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนลากแผ่นตะเฒ่
<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนลากคู่	<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนลากคู่
<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนล้อม	<input type="checkbox"/> เครื่องมืออวนล้อม
<input type="checkbox"/> อื่น ๆ.....	<input type="checkbox"/> อื่น ๆ
.....

2. ระยะเวลาการทำการประมงที่ขวละ

ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2545 – 2549	ปัจจุบัน
<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 45 วัน ปริมาณสัตว์น้ำ..... ตัน	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 45 วัน ปริมาณสัตว์น้ำ..... ตัน
<input type="checkbox"/> 45 – 50 วัน ปริมาณสัตว์น้ำ..... ตัน	<input type="checkbox"/> 45 – 50 วัน ปริมาณสัตว์น้ำ..... ตัน
<input type="checkbox"/> เกินกว่า 50 วัน ปริมาณสัตว์น้ำ ตัน	<input type="checkbox"/> เกินกว่า 50 วัน ปริมาณสัตว์น้ำ ตัน

.....

.....

.....

3. ปริมาณผลผลิตสัตว์น้ำที่นำกลับประเทศไทยตั้งแต่ปีพ.ศ. 2545 – 2549

- () ขี้ผึ้งที่ประเทศอินโดนีเซีย%
- () นำกลับประเทศไทย%
- () อื่น ๆ%

4. ปริมาณผลผลิตสัตว์น้ำปัจจุบันที่นำกลับประเทศไทย

- () ขี้ผึ้งที่ประเทศอินโดนีเซีย%
- () นำกลับประเทศไทย%
- () อื่น ๆ%

5. ต้นทุนในการทำการประมงประกอบด้วย

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2549	ปัจจุบัน
() ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ.....%	() ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ.....%
() น้ำมันเชื้อเพลิง%	() น้ำมันเชื้อเพลิง%
() แรงงาน%	() แรงงาน%
() การเก็บรักษา%	() การเก็บรักษา%
() ค่าเรือบรรทุก%	() ค่าเรือบรรทุก%
() อื่น ๆ	() อื่น ๆ
.....

2.4 ด้านการตลาด

1. ช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าของท่านภายในประเทศ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 – 2549	ปัจจุบัน
() อินเทอร์เน็ต	() อินเทอร์เน็ต
() สะพานปลา	() สะพานปลา
() ติดต่อกับลูกค้าโดยตรง	() ติดต่อกับลูกค้าโดยตรง
() เปิดให้มีการประมูล	() เปิดให้มีการประมูล
() อื่น ๆ.....	() อื่น ๆ.....

ประเด็นปัญหา	ระดับของปัญหา					
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี
<p>2. ในการดำเนินการของกองเรือประมงไทย</p> <p>- การเข้าไปทำการประมง</p> <p>- การเตรียมเรือประมง.....</p> <p>- การขนถ่ายสัตว์น้ำ.....</p> <p>- แรงงาน.....</p>						
<p>3. ปัจจัยด้านสาธารณสุขประ โภคพื้นฐานในประเทศอินโดนีเซีย</p> <p>- ทำเทียบเรือ.....</p> <p>- ห้องเย็น.....</p> <p>- สะพานปลา.....</p> <p>- อู่ต่อเรือ ซ่อมแซมเรือประมง.....</p> <p>- ไฟฟ้า.....</p> <p>- น้ำประปา.....</p>						
<p>4. ต้นทุนการทำการประมง</p> <p>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ</p> <p>- น้ำมันเชื้อเพลิง</p> <p>- แรงงาน.....</p> <p>- การเก็บรักษาสัตว์น้ำ.....</p> <p>- ค่าเรือบรรทุก.....</p> <p>- ค่าธรรมเนียมในการทำการประมง</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ.....</p>						

ตอนที่ 4 การปรับตัวของผู้ประกอบการประมงไทยในทะเลอาราฟูรา

1. ท่านมีการปรับตัวในประเด็นต่าง ๆนี้อย่างไรเมื่อต้องเข้าไป Joint Venture หลังจากมีการยกเลิกสัมปทานประมงในประเทศอินโดนีเซียเรื่อง

1.1 การลงทุนร่วม

.....
.....
.....
.....
.....

1.2 การจัดกองเรือ

.....
.....
.....
.....

1.3 การนำสินค้าสัตว์น้ำกลับประเทศไทย

.....
.....
.....
.....

1.4 การบริหารจัดการบุคลากร

.....
.....
.....
.....

1.5 อื่นๆ โปรดระบุ

.....
.....
.....

บันทึกข้อความ

ภาคผนวก ข

ทะเบียนสมาชิกสมาคมการประมงน่านน้ำ

ทะเบียนสมาชิกสมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย

ลำดับ ที่	หมายเลข สมาชิก	ชื่อสมาชิก / วิชาหกิจ	ที่ตั้งสำนักงาน / ติดต่อสะดวก
1	10003	บจก. ซี เฮริเทจ ฟิชเชอร์รี่ โดย นายวันชัย แสงสุขเอี่ยม	1264 ถ.วิเชียรโชฎก ต.มหาชัย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 423 481-4, 034 820 653-7 Fax. 034 423 485
2	10004	บจก. ซี อินเตอร์เนชั่นแนล ฟิชเชอร์รี่ โดย นายวันชัย แสงสุขเอี่ยม	1264 ถ.วิเชียรโชฎก ต.มหาชัย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 423 481-4, 034 820 653-7 Fax. 034 423 485
3	10005	บจก. แมน เอ ฟิชเชอร์รี่ โดย นายมานะ ศรีพิทักษ์	56 ถ.ไทรงาม ต.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา 90000
4	10009	บจก. ที.เอฟ.เอ็นเตอร์ไพรส์ นางประไพศรี เลิศบรรณพงษ์ นายพงษ์เดช คงปัญญากุล	12 / 16 ซ.พร้อมมิตร สุขุมวิท 39 คลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 Tel.02 258 8418, 02 258 8422 Fax. 02 258 8423
5	10011	บจก. ปากน้ำ ฟิชเชอร์รี่ โดย นายจิตรกร เพิ่มธรรมสิน นายสุพัฒน์ เตรณานนท์	3 ซอย 16 ถ.อมรเดช ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10270 Tel. 02 325 0896-8 Fax.02 325 0898

ทะเบียนสมาชิกสมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย

ลำดับ ที่	หมายเลข สมาชิก	ชื่อสมาชิก / วิชากิจ	ที่ตั้งสำนักงาน / ติดต่อสะดวก
6	10013	บจก. อภิรัชการประมง โดย นายอภิสิทธิ์ เตชะนิธิสวัสดิ์	59/5 ม.8 ถ.พระราม2 ต.ท่าทราย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 413 617 Fax. 134 413 618
7	10015	บจก. ไทฮวงฮวดประมง โดย นางสาวจินดา แสงสุขเอี่ยม	1258 ถ.วิเชียร โชฎก ต.มหาชัย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 422 000, 034 423 000 Fax. 034 422472
8	10016	บจก. พี.ที.อินเตอร์มารีน โดย นายธงชัย ธารวนพงษ์ นายส่องแสง ปทะวานิช	1259 ถ.วิเชียร โชฎก ต.มหาชัย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 820 676, 034 820 895 Fax. 034 820 908
9	10026	บจก. ซิลเวอร์ ซี ฟิชเชอรี โดย นายณรงค์ชัย ประเสริฐศรี	1258 ถ.เศรษฐกิจ1 ต.มหาชัย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 422 933 Fax. 034 425 750
10	10027	บจก. เซเวนซีส์ ทรานสปอร์ต โดย นายสุวรรณ เตชะสำราญ (นายชุต เตชะสำราญ)	9/4 ซอย 17 ถ.ท้ายบ้าน ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10280 Tel. 02 701 6960, 02701 7058-9 Fax 02 701 6961
11	10031	บจก. เอส ที พี ฟิชเชอรี โดย นางเต๋า เช็งศรี	233/2-3 ถ. โกรกกราก ต.โกรกกราก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 413985-6 Fax. 034 841 188

ทะเบียนสมาชิกสมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย

ลำดับ ที่	หมายเลข สมาชิก	ชื่อสมาชิก / วิชากิจ	ที่ตั้งสำนักงาน / ติดต่อสะดวก
12	10032	บจก. เบอร์ชามา 2001 โดย นายจิตรกร เพิ่มธรรมสิน	3 ซอย 16 ถ.อมรเดช ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10270 Tel. 02 325 0896-8 Fax. 02325 0898
13	10033	บจก. ท็อป โอเชียน โดย นายสมหมาย ทองเขาอ่อน	49 ถ.พระราม9 ซอย 19 แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320 Tel. 02 369 2326 (อัตโนมัติ) Fax. 02 369 2328
14	10034	บจก. สเปน มารีน โดย นายสมปราชญ์ อุนราษฏร์	49 ถ.พระราม9 ซอย 19 แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320 Tel. 02 369 2326 (อัตโนมัติ) Fax. 02 369 2328
15	10035	บจก. ไอ เอ็ม จี เอ็นเตอร์ไพรส์ โดย นางสาวสุพัตรา สิกขมาน	48/6 หมู่4 ถ.เอกชัย ต.นาดี อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 837 720 Fax. 034 837 722
16	10044	บจก. สหไทย ฟิชเชอร์รี่ส์ โดย นายชูศักดิ์ อู่สมบัติชัย	48/6 หมู่4 ถ.เอกชัย ต.นาดี อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 837 704 Fax. 034 837 702
17	10049	บจก. ซี.เอส.แอนด์ เอ็น โดย นายธงชัย วงศ์จรกิตติ	104/46 หมู่8 หมู่บ้านพนาสนธิ์ซิติ์ ถ.ศรีกรินทร์ ต.บางเมือง อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10270 Tel. 02 388 1540 Fax. 02 389 2536

ทะเบียนสมาชิกสมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย

ลำดับ ที่	หมายเลข สมาชิก	ชื่อสมาชิก / วิชากิจ	ที่ตั้งสำนักงาน / ติดต่อสะดวก
18	10052	บจก. เซนจูรี ฟิชเชอรีส์ โดย นายสมเกียรติ กิจพ้อคำ	120/3 หมู่1 ต.ท่าจีน อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 820 950-1 Fax. 034 820 949
19	10070	บจก. ยูเนียน มารีน โดย นายธีรชัย กิตติศักดิ์นาวิน	140/5 ซอยเพชรบุรี แขวงถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 Tel. 02 682 8981 Fax. 02 682 8986
20	10071	บจก. ท็อป มารีนน่า โดย นายสนั่น ชุ่มสกุล	อาคารบ้านโชค ชั้น4 75/34-35 ถ.ราชญาติรักษา ต.แม่กลอง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม 75000 Tel. 034 723 040 Fax. 034 713 962
21	10072	บจก. ซี ซีลทิท โดย นายวินทร์ ภูวกาญจนะ	233/537 หมู่บ้านนันทวัน ถ.ศรีนครินทร์ อ.เมือง จ.สมุทรปราการ 10270 Tel. 02 701 0002, 02 703 3071-9 Fax. 02 701 0003
22	10073	บจก. ชัยนาวิการประมง โดย นางสุจินดา แสงสุขเยี่ยม	1258/1 ถ.วิเชียรโชฎก ต.มหาชัย อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000 Tel. 034 820 307-15 Fax. 034 422592, 034 422472

ภาคผนวก ค

- ระเบียบข้อบังคับรัฐมนตรีกระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมง
เลขที่ :PER.17/MEN/2006 เรื่องอุตสาหกรรมประมงการจับปลา
- กฎระเบียบหมายเลข PER.05/MEN/2008 ของกระทรวงกิจการทางทะเล
และประมง สาธารณะรัฐอินโดนีเซีย ว่าด้วยเรื่องธุรกิจการทำประมง

ระเบียบข้อบังคับ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมง
เลขที่:PER.17/MEN/2006

เรื่อง
อุตสาหกรรมประมง จับปลา

กระทรวงกิจการทางทะเล และ การทำประมง
อธิบดีกรมประมง จับปลา

กฎกระทรวง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมง
เลขที่:PER.17/MEN/2006
เรื่อง
อุตสาหกรรมประมง จับปลา
รัฐมนตรีกระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมง

วัตถุประสงค์:

a. เพื่อเป็นการจัดการ และ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติปลา ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของชาติและประเทศจึงได้มีการตกลงเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติปลาและสิ่งแวดล้อมตามเงื่อนไขของกฎหมายสากล

b. เพื่อให้การจัดการและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรปลาตามที่หมายถึงในข้อ a. เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมตามข้อบังคับมาตราที่ 32 ของกฎหมายรัฐธรรมนูญ เลขที่ 31 ปี 2004 เรื่องการทำประมง จึงจำเป็นต้องมีการประกาศใช้ข้อบังคับเรื่องการทำประมงการจับปลา

c. จากการพิจารณาตามที่ระบุในข้อ a และ b จึงต้องออกกฎกระทรวงเรื่องการทำประมงจับปลา

อ้างอิง

1. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 1 ปี 1967 เรื่องการลงทุนของชาวต่างชาติ (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ปี1967 เลขที่ 1 ประกาศเพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติเลขที่ 2818) อย่างไรก็ตามได้มีการเปลี่ยนแปลงของ กฎหมายรัฐธรรมนูญ เลขที่ 11 ปี 1970 (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย เลขที่ 2943)

2. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 6 ปี 1968 เรื่องการลงทุนในประเทศ (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ปี 1968 เลขที่ 33 เพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย เลขที่ 2853) อย่างไรก็ตามได้มีการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 12 ปี 1970 (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 2944)

3. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 5 ปี 1983 เรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษอินโดนีเซีย (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ปี 1983 เลขที่ 44 , ประกาศเพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 3260)
4. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 17 ปี 1985 เรื่องการปฏิบัติตามสนธิสัญญาของชาติเรื่องกฎหมายทะเลปี 1982 (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 3319)
5. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 1 ปี 1995 เรื่องห้างหุ้นส่วนจำกัด (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 1995 เลขที่ 13 ประกาศเพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 3587)
6. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 6 ปี 1996 เรื่องน่านน้ำประเทศอินโดนีเซีย ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 1996 เลขที่ 73 ประกาศเพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 3647)
7. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 20 ปี 1997 เรื่องรายรับของประเทศที่ไม่ใช่ภาษี (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 1997 เลขที่ 43 ประกาศเพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 3687)
8. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 10 ปี 2004 เรื่องการออกกฎระเบียบของกฎหมายรัฐธรรมนูญ (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 2004 เลขที่ 53 ประกาศเพิ่มเติมของประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 4386) (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย)
9. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 31 ปี 2004 เรื่องการทำประมง (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 2004 เลขที่ 118 เพิ่มเติมประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 4433)
10. กฎหมายรัฐธรรมนูญเลขที่ 32 ปี 2004 เรื่องการปกครองท้องถิ่น(ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 2004 เลขที่ 125 เพิ่มเติม ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 4437)

11. พระราชบัญญัติเลขที่ 62 ปี 2002 เรื่องอัตราการจัดเก็บรายได้ของประเทศที่ไม่ใช่ภาษี ที่บังคับใช้กับกระทรวงกิจการทางทะเล และ การทำประมง(ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ปี 2002 เลขที่ 118 เพิ่มเติมประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 4241 อย่างไรก็ตามได้มีการเปลี่ยนแปลงพระราชบัญญัติเลขที่ 19 ปี 2006 (ประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียปี 2006 เลขที่ 45 เพิ่มเติมประกาศแห่งชาติสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 4623)

12. มติประธานาธิบดีเลขที่ 187/M ปี 2004 อย่างไรก็ตามได้มีการเปลี่ยนแปลงครั้งสุดท้ายของคำสั่งประธานาธิบดีเลขที่ 20/P ปี 2005)

13. กฎระเบียบประธานาธิบดีเลขที่ 9 ปี 2005 เรื่องความเป็นอยู่,การทำงาน,การทำหน้าที่, อำนาจ,การจัดองค์กรและกฎเกณฑ์การทำงานของคณะรัฐมนตรี สาธารณรัฐอินโดนีเซียซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลายครั้ง ครั้งสุดท้ายของกฎระเบียบประธานาธิบดีเลขที่ 62 ปี 2005

14. กฎระเบียบประธานาธิบดีเลขที่ 10 ปี 2005 เรื่องการจัดองค์กรและการทำหน้าที่ Eselon 1 คณะรัฐมนตรีสาธารณรัฐอินโดนีเซียที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลายครั้ง, ครั้งสุดท้ายของกฎระเบียบประธานาธิบดีเลขที่ 80 ปี 2005

15. คำสั่งประธานาธิบดีสาธารณรัฐอินโดนีเซียเลขที่ 5 ปี 2005 เรื่องการเดินเรือในประเทศ

16. กฎกระทรวงกิจการทางทะเล และ การทำประมงเลขที่ KEP.07/MEN/2005 เรื่อง องค์กรและระเบียบการทำงาน กระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมงที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็นกฎกระทรวงกิจการทางทะเล และการทำประมงเลขที่ PER.13/MEN/2006

การให้ความสำคัญ

1. ข้อตกลงสำหรับการปฏิบัติการกฎของ UNCLOS วันที่ 10 ธันวาคม 1982 เรื่องการอนุรักษ์และการจัดการเรื่องจำนวนปลาและการอพยพย้ายถิ่นของปริมาณปลา (United Nations Implementing Agreement / UNIA) 1995

2. หลักมาตรฐานของการปฏิบัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบเรื่องการทำประมง อาหารและ
การเกษตร ขององค์การสหประชาชาติ 1995

มติ:

ข้อกำหนด: กฎกระทรวงกิจการทางทะเลและการทำประมงเรื่องอุตสาหกรรมประมง จับปลา

บทที่ 1 ข้อบังคับทั่วไป

มาตราที่ 1

คำจำกัดความ

1. อุตสาหกรรมประมง คือ การทำกิจกรรมที่เป็นลักษณะของการธุรกิจเกี่ยวกับการทำประมงซึ่งครอบคลุมในเรื่องของ ก่อนการผลิต, การผลิต, การแปรรูป และการตลาด
2. คนหรือนิติบุคคลคือคนหรือนิติบุคคลซึ่งดำเนินกิจการอุตสาหกรรมจับปลา
3. ชาวประมงคือคนซึ่งใช้สายตาในการมองหาเพื่อการจับปลา
4. ชาวประมงขนาดเล็ก คือคนที่ใช้สายตาในการมองหาเพื่อการจับปลาในการดำรงชีวิตประจำวัน
5. การจับปลา คือการได้รับอนุญาตให้จับปลาที่ไม่ได้เป็นการสงวนโดยการใช้วิธีหรือเครื่องมือ หรือวิธีการอย่างอื่นถึงการใช้เรือเพื่อการบรรทุก , การขนส่ง, จัดเก็บ, แช่แข็ง, จัดการ, แปรรูป, และหรือทำแห้ง
6. อุตสาหกรรมการขนส่งปลา คือ กิจการเฉพาะที่เกี่ยวกับการรวบรวม และ หรือการขนส่งปลาโดยการใช้เรือขนส่งปลาซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยที่เป็นบริษัทที่เป็นบริษัทประมง และไม่ใช่บริษัทประมง
7. บริษัทประมงคือบริษัทที่ดำเนินการกิจการอุตสาหกรรมประมงซึ่งทำโดยคนอิน โดนีเซียหรือนิติบุคคลต่างชาติ

8. เรือประมง คือสิ่งที่ยลายนํ้าหรืออุปกรณ์ที่ยลายนํ้าอื่นๆ ที่ใช้เพื่อการจับปลา สนับสนุนการจับปลา การเลี้ยงปลา การขนส่งปลา การแปรรูปปลา การฝึกการทำประมง การสำรวจการทำประมง
9. เรือจับปลา คือเรือที่ใช้เพื่อการจับปลา รวมถึงการสะสม เก็บ แข็งแรง และหรือทำแห้ง
10. เรือขนส่ง คือเรือที่ใช้เพื่อการขนส่งปลา รวมถึงการบรรทุก การสะสม การเก็บ การแช่แข็ง และหรือการทำแห้ง
11. ศูนย์กลางชาวประมงคือสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับชาวประมงรวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการขึ้น ลงสินค้า หรือสถานที่ที่ใช้ในการซื้อ ขาย ปลาของชาวประมง สถานที่ทั่วไปไม่สามารถเป็นท่าเรือประมงได้
12. กลุ่มกองเรือจับปลา คือ กลุ่มของเรือประมงที่ใช้เพื่อการจับปลาโดยใช้ระบบทำกันเป็นกลุ่มโดยประกอบด้วย เรือจับ เรือขนส่ง มีหรือไม่มีเรือไฟ
13. การจัดการเป็นกลุ่ม คือระบบการจัดการเรือประมงจับปลาโดยคนหรือนิติบุคคล อินโดนีเซียซึ่งอยู่ในรูปแบบของ หนึ่ง บริษัทประมงหรือความร่วมมือของคนหรือนิติบุคคล อินโดนีเซียกับคนหรือนิติบุคคลอื่นของอินโดนีเซียในการประมงจับปลา
14. อุปกรณ์จับปลา คือวิธีการ และการเตรียมการ หรือสิ่งของอื่น ๆ ที่ใช้เพื่อการจับปลา
15. เขตเศรษฐกิจพิเศษอินโดนีเซียซึ่งต่อไปจะเรียกว่า ZEEI คือแนวนอกเขตของทะเลที่เป็นทะเลในอาณาเขตของอินโดนีเซียที่กำหนดตามกฎหมายรัฐธรรมนูญเรื่องการกำหนดเขตน่านน้ำของอินโดนีเซียซึ่งรวมถึงได้ทะเล แผ่นดินด้านล่างและอากาศด้านบน โดยวัดจากชายฝั่งออกไป 200 ไมล์ทะเล
16. ใบอนุญาตทำประมงคือ ต่อไปนี้จะเรียกว่า SIUP คือใบอนุญาตที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งเจ้าของบริษัทประมงโดยการใช้เครื่องมือตามที่ระบุใน SIUP ดังกล่าว

17. ใบอนุญาตจับปลาคือ ต่อไปนี้จะเรียกว่า SIPI คือใบอนุญาตที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งเรือประมงทุกลำต้องมี เพื่อใช้ในการจับปลา เป็นสิ่งที่ไม่สามารถแยกจาก SIUP ได้

18. ใบอนุญาตขนส่งปลา ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า SIKPI คือใบอนุญาตที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่เรือประมงทุกลำต้องมีเพื่อใช้ในการรวบรวม และขนส่งปลา

19. การจัดสรร คือจำนวนเรือประมงที่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปปฏิบัติการในเขตน่านน้ำ, ทำเรือทิ้งสมอ และหรือท่าเรือรับสินค้า/ และ ที่กำหนดแน่นอน โดยพิจารณาตามความพร้อมและการอนุรักษ์ ทรัพยากรปลา

20. การจัดสรรการจับปลาของการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า APIPM คือ หนังสือข้อบังคับที่เป็นลายลักษณ์อักษรซึ่งออกให้โดยอธิบดีเพื่อให้กับบริษัทประมงที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งเป็นการระบุเกี่ยวกับการอนุมัติการจัดสรร

21. เขตจับปลา คือ พื้นที่ที่เป็นการจัดการเรื่องการทำประมงของสาธารณรัฐ อินโดนีเซียซึ่งกำหนดเป็นเขตจับปลาซึ่งจะระบุใน SIUP และ SIPI

22. การขยายอุตสาหกรรมจับปลาคือการเพิ่มจำนวนเรือประมง และ หรือ การเพิ่มประเภทของกิจการของบริษัทที่ยังไม่ได้ระบุไว้ใน SIUP หรือ APIPM

23. จำนวนที่ได้รับอนุญาตให้จับได้ ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า JTBA จำนวนสูงสุดของปริมาณปลาที่สามารถจับได้ในเขตการจัดการเรื่องการทำประมงของอินโดนีเซีย โดยการให้ความสำคัญในเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรปลา

24. ท่าเรือประมง คือสถานที่ ที่ตั้งอยู่บนบกและในน้ำโดยมีอาณาเขตที่แน่นอนเป็นสถานที่ที่ใช้เพื่อการบริหารและจัดการธุรกิจประมง ซึ่งใช้เป็นสถานที่เพื่อให้เรือประมงจอดเทียบ, ทิ้งสมอ, และ/หรือขึ้น ลง สินค้าปลาซึ่งมีความสมบูรณ์พร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินเรือและสิ่งสนับสนุนในการทำประมง

25. ทำเรือที่กำหนดให้เข้า คือทำเรือประมงหรือทำเรือทั่วไปในประเทศอินโดนีเซียซึ่งเป็นสถานที่ที่กำหนดให้เรือประมงเข้ามาเพื่อส่งผลผลิตที่จับได้ขึ้นฝั่ง เดิมน้ำมัน หรือตามความจำเป็นอื่น ๆ และ/หรือ รับบรรทุกทุกสินค้าปลาในส่วนของเรือขนส่งปลา ตามที่ระบุไว้ใน SIPI หรือ SIKPI

26. ทำเรือรับสินค้า / แวะ คือทำเรือประมงหรือทำเรือทั่วไปในประเทศอินโดนีเซียซึ่งเป็นสถานที่ที่กำหนดให้เรือขนส่งปลาเพื่อรับบรรทุกปลา และ / หรือ แวะเพื่อลงน้ำมัน หรือเพื่อความจำเป็นอื่น ๆ ตามที่ระบุไว้ใน SIKPI

27. ใบสั่งจ่าย ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า SPP คือหนังสือที่ออกโดยอธิบดีซึ่งกรอกรายละเอียดของจำนวนเงินที่ต้องชำระโดยบริษัทประมงซึ่งเป็นหนังสือการชำระที่ไม่ใช่ภาษี SSBP

28. ค่าธรรมเนียมการทำประมง ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า PPP คือการเก็บค่าธรรมเนียมของประเทศที่เกี่ยวกับบริษัทประมงอินโดนีเซีย ที่ได้รับ SIUP ,APIPM, และ SIKPI ซึ่งเป็นผู้ได้รับโอกาสจากรัฐบาลอินโดนีเซียในการทำประมงในเขตการจัดการด้านการทำประมงของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

29. ค่าธรรมเนียมจากผลผลิตจากการทำประมง ต่อไปนี้จะเรียกว่า HPH การเก็บธรรมเนียมของประเทศที่เก็บจากบริษัทประมงที่ดำเนินการกิจการการทำประมง ซึ่งเป็นไปตาม SIPI ที่ได้รับ

30. หลักฐานการชำระค่า PPP เอกสารหลักฐานที่อธิบดีออกให้โดยดูจากการชำระตาม SSBP

31. หลักฐานการชำระค่า HPH เอกสารหลักฐานที่อธิบดีออกให้โดยดูจากการชำระตาม SSBP

32. การจัดการปลา คือ การจัดการกับปลาที่ยังมีชีวิต สด หรือไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปร่างกับไม่มีการเปลี่ยนลักษณะของ Organoleptik และไม่มีการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบทางเคมี เพื่อให้ได้มาถึงการกระทำดังกล่าว

33. การแปรรูปปลาคือการดำเนินการกระทำกับปลาจนกระทั่งมีการเปลี่ยนรูปร่าง ทั้งลักษณะภายนอกและทางเคมีโดยการใช้เทคโนโลยีเพื่อเป็นการเพิ่มมูลค่าของผลผลิต

34. โรงงานแปรรูปปลาคือสถานที่ที่ใช้เพื่อการแปรรูปผลผลิตจากการทำประมงที่เป็นของบุคคลและนิติบุคคล

35. รัฐมนตรีคือ รัฐมนตรีที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการทำประมง

36. อธิบดี คือ อธิบดีกรมประมง

บทที่ 2

เกี่ยวกับอุตสาหกรรม และ ประเภทของการอนุญาตให้ทำอุตสาหกรรมประมง จับปลา

มาตราที่ 2

- (1) อุตสาหกรรมจับปลาครอบคลุมถึง
 - a. เกี่ยวกับการจับปลา
 - b. เกี่ยวกับการจับปลาและขนส่งปลาในกลุ่มกองเรือจับปลา
 - c. เกี่ยวกับการขนส่งปลา

- (2) ประเภทของการอนุญาตให้ทำอุตสาหกรรมประมงจับปลาครอบคลุมถึง
 - a. ใบอนุญาตทำประมง SIUP
 - b. ใบอนุญาตจับปลา SIPI
 - c. ใบอนุญาตขนส่งปลา SIKPI

บทที่ 3 เกี่ยวกับการจับปลา

มาตราที่ 3

- (1) การจับปลาสามารถดำเนินการในเขตจัดการการทำประมง (WPP) ของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย
- (2) เขตการจับปลาของอินโดนีเซียตามที่ระบุใน (1) ครอบคลุมถึง
- a. น่านน้ำอินโดนีเซีย
 - b. เขตเศรษฐกิจพิเศษอินโดนีเซีย ZEEI
 - c. แม่น้ำ, ทะเลสาบ, ลำคลอง, ที่น้ำท่วมถึงและน้ำอื่น ๆ ที่สามารถทำอุตสาหกรรมได้ในเขตประเทศอินโดนีเซีย
- (3) เขตการจับปลาของอินโดนีเซียตามที่ระบุใน (2) อักษร a และ b แบ่งออกเป็น
- a. wpp1: ช่องแคบมะละกา
 - b. wpp2: ทะเลจีนใต้, ช่องแคบการีมาตาและทะเลนาทูน่า
 - c. wpp3: ทะเลชวาและช่องแคบซุนดา
 - d. wpp4: ทะเลฟรอสและช่องแคบมากาสา
 - e. wpp5: ทะเลบันดา
 - f. wpp6: ทะเลอร่าฟูรา, ทะเลอรู และทะเลติมอร์ด้านตะวันออก
 - g. wpp7: ทะเลมาลุก, อ่าวโตมินิและทะเลเซรัม
 - h. wpp8: ทะเลสุราเวสี และมหาสมุทรแปซิฟิก
 - i. wpp9: มหาสมุทรอินเดีย, ทะเลติมอร์ด้านตะวันตก, ช่องแคบบาห์ลี และทะเลชวา

มาตราที่ 4

- (1) การจับปลาต้องจับในเขตที่ระบุไว้ใน SIUP
- (2) เขตจับปลาที่ระบุใน(1) เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเรื่องการทำประมงของอินโดนีเซียตามที่ระบุในมาตรา 3 (3)

มาตราที่ 5

- (1) สำหรับการให้ความสำคัญของการอนุรักษ์ทรัพยากรปลา เขตการจับปลาหรือเขตการจัดการเรื่องการทำประมงของสาธารณรัฐอินโดนีเซีย สามารถปิดการจับปลาได้
- (2) ระเบียบต่อกันไปที่เกี่ยวข้องกับเขตการจับปลาหรือเขตการจัดการเรื่องการทำประมงของสาธารณรัฐอินโดนีเซียที่สามารถปิดได้ตามที่ระบุใน (1)

มาตราที่ 6

- (1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมประมงในเขตการจัดการเรื่องการทำประมงสาธารณรัฐอินโดนีเซียบังคับต้องมี SIUP หรือ APIPM
- (2) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือเพื่อจับปลาที่เขตการจัดการเรื่องการทำประมงสาธารณรัฐอินโดนีเซียเรือทุกลำที่ใช้ต้องมี SIUP
- (3) ซ้อบังคับต้องมี SIUP ตามที่ระบุในมาตราที่ 2 อักษร a จะได้รับการยกเว้นสำหรับการทำประมงจับปลาของชาวประมงที่ใช้เรือประมงไม่มีเครื่องยนต์ หรือเครื่องอยู่ด้านนอก หรือมีเครื่องยนต์อยู่ด้านในไม่เกิน 5 GT
- (4) เรือประมงตามที่ระบุใน (3) จะต้องจดทะเบียนต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบสาขาการทำประมง ณ เขตนั้นๆ

มาตราที่ 7

- (1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซียที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประมงสาขา การจับปลา และ หรือสาขาการขนส่งปลาที่ทะเลเปิด บังคับให้ต้องมี SIUP หรือ APIPM
- (2) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซียที่ใช้เรือจับปลาเพื่อการจับปลาที่ทะเลเปิด บังคับ ให้เรือทุกลำที่ใช้ต้องมี SIPI
- (3) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซีย ที่ใช้เรือสำหรับขนส่งปลาเพื่อการขนส่งปลาที่ ทะเลเปิดบังคับให้เรือทุกลำที่ใช้ต้องมี SIKIP
- (4) การให้ SIUP หรือ APIPM , SIPI และ/ หรือ SIKPI สำหรับอุตสาหกรรมจับปลา และ / หรืออุตสาหกรรมขนส่งปลาที่ทะเลเปิดตามที่ระบุ (1) (2) และ (3) จะพิจารณาตามกฎหมายสากล ที่บังคับใช้
- (5) ระเบียบต่อไปที่เกี่ยวข้องกับปฏิบัติการของเรือจับปลา และ หรือขนส่งปลาของอิน โดนีเซีย ที่ใช้เพื่อการจับปลาและการขนส่งปลาที่ทะเลเปิดตามที่ระบุใน (2) (3) รัฐมนตรีและเป็นผู้กำหนดเอง

มาตราที่ 8

- (1) เรือจับปลา และ เรือขนส่งทุกลำต้องส่งปลาทั้งหมดที่จับ ได้ขึ้นฝั่งที่ทำเรือที่กำหนดใน SIPI และหรือ SIKPI
- (2) ข้อยกเว้นจากข้อกำหนดใน (1) เฉพาะเรือจับปลาที่เป็นธงอิน โดนีเซียสามารถฝากปลากับเรือประมงลำอื่นที่เป็นอิน โดนีเซีย หรือเรือขนส่งที่อยู่ในกองเรือเดียวกัน รวมถึงบริษัทที่ ดำเนินการผ่าน โครงการความร่วมมือของบริษัท และต้องขึ้นฝั่งที่ทำเรือประมงในอิน โดนีเซีย
- (3) ความร่วมมือตามที่ระบุใน (2) ต้องมีหลักฐานเป็นสัญญาความร่วมมือซึ่งต้องมีการ รับทราบหรือได้รับการอนุมัติโดยหัวหน้าท่าเรือประมงหรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจจากอธิบดี กรมประมง

(4) กัปตันเรือจับปลา และหรือ เรือขนส่งปลาต้องทำรายงานจำนวน ชนิด และที่มาของ ปลาที่จับได้ และหระอปลาที่รับขนส่งตามที่ระบุใน (1) (2) ต่อเรือเจ้าหน้าที่ท่าเรือที่ได้รับการ แต่งตั้ง ณ ท่าเรือที่มีการส่งปลาขึ้นฝั่ง

(5) อธิบดีกรมประมงจะออกรายชื่อที่เป็นารจัดการของกองเรือเดียวกันตามใบรับรอง ของหัวหน้าท่าเรือหรือเจ้าหน้าที่รับมอบอำนาจตามที่ระบุใน (3) และจะมีการขอจากผู้ที่เกี่ยวข้อง

มาตราที่ 9

(1) ปลาที่จับจากเรือประมงและจากเรือขนส่ง ทั้งหมดให้ขึ้นฝั่งที่ท่าเรือประมงตามที่ กำหนดใน SIPI และ/หรือ SIKPI

(2) ซ้อยกเว้นจากข้อที่(1)สำหรับปลาที่มีชีวิตและ/หรือปลาที่ได้ผ่านการจัดการแล้วบนเรือ และหรือเป็นปลาที่ไม่มีความจำเป็นในขบวนการของการแปรรูปสามารถถ่ายไปยังเรือลำอื่นได้ ภายในท่าเรือที่กำหนด

(3) ปลาที่จับได้ตามที่ระบุ(2)บังคับให้ต้องมีการรายงานต่อเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้ง จากท่าเรือตามที่ระบุในSIPIและSIKI

บทที่ 4
เกี่ยวกับการขนส่งปลา

มาตราที่ 10

- (1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ประกอบการอุตสาหกรรมด้านการขนส่งปลา บังคับให้ต้องมีSIUP หรือAPIPM
- (2) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือขนส่งเฉพาะเพื่อการขนส่งปลาบังคับให้เรือทุกลำที่ใช้ต้องมีSIKPIZ
- (3) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียตามที่ระบุใน(1)สามารถใช้เรือ หรือ ให้มีการปฏิบัติการของเรือขนส่งต่างชาติเพื่อการขนส่งประหลาดด้วยวิธีเช่าเรือ และต้องบังคับให้เรือทุกลำที่ใช้ต้องมีSIKPI
- (4) เรือขนส่งปลาต่างชาติตามที่ระบุใน(3)สามารถใช้ได้เฉพาะบริษัทประมงอินโดนีเซีย ที่มีSIUP หรือ APIPM เท่านั้น
- (5) เรือขนส่งปลาต่างชาติตามที่ระบุใน(3)และ(4)สามารถขนส่งปลาได้เฉพาะที่ทำเรือในประเทศอินโดนีเซียเท่านั้น

มาตราที่ 11

เรือขนส่งปลาอินโดนีเซียสามารถขนส่งปลาจากท่าเรือหนึ่งไปยังท่าเรืออื่นตามที่ระบุใน SIKPI และหรือจากศูนย์กลางชาวประมงไปยังท่าเรือ และ/หรือจากท่าเรือในประเทศไปยังท่าเรือต่างประเทศ

มาตราที่ 12

(1) เรือจับปลาและ/หรือเรือขนส่งปลาธงอินโดนีเซียสามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือประมงลอยน้ำสำหรับการแวะเข้ามาเพื่อรายงานและ/หรือการถ่ายผลผลิตที่จับได้ไปยังเรือบรรทุกเพื่อพาไปยังท่าเรือในประเทศตามที่ระบุไว้ในSIPIหรือSIKPI

(2) การต่อเรือ,การใช้เรือ,และการขอใช้ท่าเรือประมงลอยน้ำตามที่ระบุ(1)ทางรัฐมนตรีจะเป็นผู้ออกระเบียบเอง

มาตราที่ 13

เรือขนส่งหรือที่ปฏิบัติการแบบใช้เรือลำและไม่ได้อยู่ในกองเรือจับปลาและไม่ได้อยู่ในกลุ่มกาสรจัดการเดียวกัน ห้าม

- a. รับฝากปลาจากเรือจับปลาที่บริเวณเขตจับปลาหรือที่นอกเขตท่าเรือที่ระบุไว้ในSIKP
- b. รับฝากปลาจากเรือขนส่งที่บริเวณเขตจับปลาหรือที่นอกเขตท่าเรือที่กำหนด และท่าเรือที่รับสินค้า/และ ตามที่ได้กำหนดไว้SIKPI

มาตราที่ 14

บุคคลหรือนิติบุคคลที่ใช้เรือเพื่อการขนส่งปลาออกนอกประเทศตามที่ระบุในมาตรา10(5) และมาตรา11บังคับให้ต้องมี

- a. หนังสือรับรองที่มาของปลาที่ออกโดยหัวหน้าท่าเรือประมงที่ทำเรือที่กำหนดให้เรือเข้าหรือหัวหน้างานให้บริการที่รับผิดชอบสาขาการประมง ณ. สถานที่นั้นถ้าไม่มีท่าเรือประมง
- b. หนังสือรับคุณภาพสำหรับการบริโภคของมนุษย์ที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ
- c. แฉงสินค้าส่งออก(PEB)จากหน่วยงานที่มีอำนาจ

บทที่ 5**เกี่ยวกับอุตสาหกรรมจับปลา และการขนส่งปลาในกลุ่มกองเรือประมง****มาตราที่ 15**

- (1) ทุคนบุคคลหรือนิติบุคคลที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการจับปลาในกลุ่มกองเรือจับปลา บังคับให้ต้องมี SIUP หรือ APIPM, SIKP ในกลุ่มกองเรือประมงจับปลา
- (2) กลุ่มกองเรือประมงจับปลาตามที่ระบุใน(1)ประกอบด้วย เรือจับปลาเรือขนส่งปลา กับ มีเรือไม่มีเรือไฟ
- (3) เรือจับปลาทุกลำและ/หรือเรือไฟที่ระบุ (2) จะต้องมีSIPI
- (4) เรือทุกลำที่ใช้ขนส่งปลาตามที่ระบุใน(2)จะต้องมีSIKP

มาตราที่ 16

- (1) เรือขนส่งปลาในกลุ่มกองเรือจับปลาสามารถขนส่งปลาจากบริเวณที่จับปลาเพื่อพาไปยังท่าเรือที่กำหนดในSIKP
- (2) เรือขนส่งในกลุ่มกองเรือจับปลาห้ามขนส่งปลาที่จับได้จากเรือจับปลาและ/หรือ เรือขนส่งปลาที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่มเรือจับปลาเดียวกัน หรือไม่อยู่ในการจัดการเดียวกัน
- (3) เรือขนส่งปลาในกลุ่มกองเรือเดียวกันปลาที่จับได้จากเขตจับปลาไปยังท่าเรือที่ไม่ได้ระบุในSIKPI หรือเดินทางออกนอกประเทศโดยตรง

บทที่ 6
อำนาจในการออกใบอนุญาต

มาตราที่ 17

รัฐมนตรีจะมอบอำนาจให้แก่อธิบดีกรมประมงในการออกใบอนุญาต

- a. SIUP,SIPI,และ หรือSIKPI หรือนิติบุคคลอิน โดนีเซียที่มีการใช้เรือขนาดเกิน 30GT
- b. SIUP,SIPI, และหรือSIKPIให้กับบุคคลอิน โดนีเซียที่มีการใช้แรงงานต่างชาติ
- c. AIPIM,SIPI และหรือ SIKPIให้กับบุคคลที่ดำเนินกิจการจับประหลาดด้วยการส่งเสริมการลงทุน

มาตราที่ 18

- (1) รัฐมนตรีสามารถมอบอำนาจในการต่ออายุใบอนุญาตSIPIและ/หรือSIKPIให้กับผู้ว่าราชการจังหวัดหรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่รับผิดชอบสาขาการทำประมงให้กับเรือประมงอิน โดนีเซียที่มีขนาดมากกว่า30GT ถึงขนาดตามที่กำหนด
- (2) การต่ออายุใบอนุญาตSIPIและหรือSIKPIตามที่ระบุใน(1)จะต้องดำเนินงานในนามของอธิบดี
- (3) ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่รับผิดชอบสาขาการทำประมงตามที่ระบุใน(1)ต้องส่งสำเนาการต่ออายุSIPIและ/หรือ SIKPI ให้กับอธิบดี
- (4) การดำเนินการไม่ถูกต้องเหมาะสมตามระเบียบของกฎหมายที่บังคับใช้

มาตราที่ 19

(1) ผู้ว่าราชการจังหวัดมีอำนาจในการออกหนังสือ SIUP ให้กับบุคคลหรือนิติบุคคล อินโดนีเซียซึ่งประกอบกิจการประมง SIPI และ/หรือ SIKPI สำหรับเรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 10GT ถึง 30GT ให้กับบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียซึ่งดำเนินกิจการอยู่ในเขตปกครอง และปฏิบัติ อยู่ในเขตการจัดการเรื่องการทำประมงที่เป็นเขตรับผิดชอบที่ไม่ใช่การส่งเสริมการลงทุนและ/หรือ การใช้แรงงานต่างชาติ

(2) นายกเทศบาล/ตัวแทนเมืองมีอำนาจในการออกSIUPให้กับบุคคลหรือนิติบุคคล อินโดนีเซียที่ประกอบกิจการประมง SIPI และ/หรือ SIKPI สำหรับเรือประมงที่ขนาด 5GT ถึง 10GT ให้กับบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ดำเนินกิจการอยู่ในเขตการปกครอง และปฏิบัติการอยู่ใน เขตการจัดการเรื่องการทำประมงที่เป็นเขตรับผิดชอบที่ไม่ใช่การส่งเสริมการลงทุน และ หรือ การ ใช้แรงงานต่างชาติ

(3) นายกเทศบาล/ ตัวแทนเมืองหรือเจ้าหน้าที่ ที่ได้รับการแต่งตั้งต้องดำเนินการจดทะเบียนเรือประมงที่มีขนาดต่ำกว่า 5GT ซึ่งดำเนินการอยู่ในเขตการปกครอง

(4) การออกSIUP ตามที่ระบุใน (1) และ (2) จะต้องพิจารณาถึงการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติปลาและสิ่งแวดล้อม

(5) กฎเกณฑ์การออกSIUP , SIPI และ SIKPI โดยผู้ว่าราชการจังหวัดและนายกเทศมนตรี/ ตัวแทนเมืองตามที่ระบุใน(1) (2) ให้ดำเนินการตามระเบียบของรัฐมนตรีฉบับนี้

บทที่ 7
กฎเกณฑ์การออกไปอนุญาตบริษัทประมง

ส่วนที่ 1

มาตราที่ 20

(1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โดเนเซียที่จะขอรับ SIUP ต้องยื่นขอ SIUP ต้องอธิบดีโดยการแนบเอกสาร

a. แผนการประกอบการ

b. สำเนาหนังสือรับรองการตั้งบริษัทนิติบุคคลที่ระบุว่าประกอบกิจการทำประมง ซึ่งได้มีการอนุมัติโดยหน่วยงานซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการตั้งนิติบุคคล

c. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของเจ้าของเรือ หรือผู้รับผิดชอบของบริษัท

d. รูปภาพสี ของเจ้าของเรือ หรือ ผู้รับผิดชอบของบริษัทจำนวน 2 รูป ขนาด 4x6 เซนติเมตร

e. หนังสือรับรองที่ตั้งบริษัท

f. ตัวอย่างลายมือ ชื่อเจ้าของเรือ หรือผู้รับผิดชอบของบริษัท

(2) ทุกคนหรือทุกนิติบุคคลอิน โดเนเซียที่จะให้เรือประมงอิน โดเนเซียปฏิบัติการจับปลา ต้องยื่นขอ SIPI ต่ออธิบดีโดยการแนบ

a. สำเนา SIUP หรือ APIPM

- b. สำเนาทะเบียนเรือ พร้อมกับการแสดงตัวจริง หรือสำเนาได้มีการรับรองโดยหัวหน้าท่าเรือประมง ณ. สถานที่นั้น หรือเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในสาขาการทำประมง ณ. สถานที่นั้นในกรณีที่ไม่มีท่าเรือประมง
- c. หนังสือยืนยันว่าเป็นเรือประมงที่ออกโดยอธิบดี
- d. หนังสือรับรองการตรวจเรือและ เอกสารจากเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยอธิบดีซึ่งออกโดยการดูแลการตรวจสภาพเรือที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่ตรวจเรือ
- e. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน เจ้าของเรือ หรือผู้รับผิดชอบบริษัท พร้อมกับการแสดงตัวจริง หรือสำเนาที่ได้มีการรับรองหรือสำเนาที่ได้มีการรับรองโดยหัวหน้าท่าเรือประมง ณ. สถานที่นั้น หรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในสาขาการทำประมง ณ. สถานที่นั้นในกรณีที่ไม่มีท่าเรือประมง
- (3) ทุคนบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือขนส่งปลาอินโดนีเซียปฏิบัติการขนส่ง ต้องมีการยื่นขอ SIKPI ต่ออธิบดี โดยการแนบเอกสาร
- a. สำเนา SIUP หรือสำเนา APIPM ของบริษัท ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
- b. สำเนาทะเบียนเรือพร้อมการแสดงตัวจริง หรือสำเนาได้มีการรับรองโดยหัวหน้าท่าเรือประมง ณ. สถานที่นั้น หรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในสาขาการทำประมง ณ. สถานที่นั้นในกรณีที่ไม่มีท่าเรือประมง
- c. หนังสือที่ยืนยันว่าเป็นเรือประมงที่ออกโดยอธิบดี
- d. หนังสือรับรองการตรวจเรือและ เอกสารเรือจากเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยอธิบดีซึ่งออกโดยการดูแลการตรวจสภาพเรือที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่ออกเรือ

e. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนเจ้าของเรือ หรือผู้รับผิดชอบบริษัท พร้อมการแสดงตัวจริงหรือสำเนาที่ได้มีการรับรองโดยหัวหน้าท่าเรือประมง ณ. สถานที่นั้น หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับผิดชอบในสาขาการทำประมง ณ. สถานที่นั้นในกรณีที่ไม่มีท่าเรือประมง

(4) บริษัทประมงหรือบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทประมงที่เป็นนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ต้องการใช้การปฏิบัติการของเรือขนส่งต่างชาติ ต้องยื่นขอ SIKPI ต่ออธิบดีโดยการแนบเอกสาร

- a. สำเนา SIUP หรือ SIUPAL
- b. General Arrangement Plan
- c. รายชื่อลูกเรือ
- d. สำเนาหนังสือเดินทางหรือหนังสือคนประจำเรือ กับต้นเรือและลูกเรือต่างชาติ
- e. สำเนาหนังสือแต่งตั้งตัวแทน
- f. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าเรือ
- g. สำเนาหนังสือจดทะเบียนบริษัท
- h. ข้อมูลทางเทคนิคของเรือ
- i. สำเนาขนาดบรรทุกทุกสากลของเรือ
- j. สำเนาทะเบียนเรือ
- k. หนังสือรับรองการตรวจสภาพเรือจากเจ้าหน้าที่ ที่ได้รับการแต่งตั้งโดยอธิบดี ซึ่งออกตามผลการตรวจสภาพเรือ

1. หนังสือรับรองการใช้แรงงานต่างชาติ

m. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือ หนังสือเดินทางผู้ที่รับผิดชอบบริษัทหรือ
เจ้าของเรือ

n. รูปถ่ายสี ของกัปตันจำนวน 2 รูป ขนาด 4x6 ซม.

ส่วนที่ 2

การดำเนินการออกใบอนุญาตทำประมง

มาตราที่ 21

(1) อธิบดีใช้เวลาอย่างช้า 11 วันทำการตั้งแต่รับเอกสารคำขอ SIUP , SIPI ,หรือ SIKPI
อย่างสมบูรณ์ แล้วจะออก SPP-PPP สำหรับ SIUP และ SIKPI หรือ SPP-PPP สำหรับSIPI

(2) อย่างช้า 30 วันทำการตั้งแต่ที่ออก SPP-PPPหรือ SPP-PHP ผู้ขอต้องจ่ายค่า PPP หรือ
PHP และส่งหลักฐานการชำระเงินให้อธิบดี

(3) ถ้าในระยะเวลา 30 วันทำการหลังจากที่ได้ออกSPP-PPP หรือ SPP-PHPแล้ว ผู้ขอ
ยังไม่ชำระค่า PPP หรือ PHP อธิบดีสามารถยกเลิก SPP-PPP หรือ SPP-PHP และ การขอ SIUP,
SIKPI, หรือ SIPI จะถูกตีกลับ

(4) อย่างช้า 5 วันทำการหลังจากที่ได้รับหลักฐานการชำระเงินค่า PPP หรือ PHP อธิบดี
จะออก SIUP, SIKPI หรือ SIPI

มาตราที่ 22

(1) อธิบดีอย่างช้า 11 วันทำการตั้งแต่รับเอกสารคำขอ SIUP , SP หรือ SIKPI ตามที่ระบุ
ในมาตราที่21(1)ต้องออกหนังสือแจ้งให้ผู้ขอถูกตีกลับ

- (2) ถ้าเวลา 11 วัน ทำการผู้ขอยังไม่ได้รับหนังสือแจ้งการตีกลับ แสดงว่าผู้ขอได้รับการอนุมัติและอธิบดีต้องออกหนังสือ SPP-PPP หรือ SPP-PPP หรือ SPP-PPP ให้
- (3) ในเรื่องของการขอ SIUP, SIPI หรือ SIKPI ถูกตีกลับ ผู้ขอสามารถยื่นขอคัดค้านต่อรัฐมนตรีได้อย่างช้า 7 วันทำการ โดยนับจากวันที่ลงชื่อรับหนังสือแจ้งการตีกลับ
- (4) อย่างช้า 30 วันทำการ นับจากวันที่ได้รับคำขอคัดค้าน รัฐมนตรีจะตอบเป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับการให้อนุมัติ หรือ ตีกลับคำขอคัดค้าน โดยมีการให้เหตุผลอย่างชัดเจน
- (5) ถ้าในระยะเวลา 30 วันทำการ รัฐมนตรียังไม่มีการให้คำตอบ แสดงว่าสำกรขอคัดค้านได้รับอนุมัติ
- (6) ในเรื่องการขอคัดค้านที่ได้รับการอนุมัติตามที่ระบุใน(4) หรือการขอคัดค้านที่ได้รับอนุมัติ ตามที่ระบุใน(5) อย่างช้า 11 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่ได้รับการอนุมัติ อธิบดีจะออกหนังสือ SPP-PPP หรือ SPP-PPP ให้
- (7) ในเรื่องให้อธิบดีได้ออกหนังสือ SPP-PPP ตามที่ระบุใน (2) และ (6) การออก SIUP, SIPI หรือ SIKPI ต้องทำตามกฎเกณฑ์ตามที่ระบุในมาตราที่ 21(2) (3) และ (4)

มาตราที่ 23

- (1) การขอ SIPI ให้กับเรือไฟในกลุ่มกองเรือประมงจับปลา ต้องยื่นขอต่ออธิบดีเหมือนกับการขอ SIPI จับปลาในกลุ่มกองเรือจับปลา
- (2) การขอ SIKPI สำหรับเรือขนส่งที่ใช้ในกลุ่มกองเรือจับปลาต้องยื่นขอต่ออธิบดีเหมือนกับการขอ SIPI สำหรับเรือจับปลา

มาตราที่ 24

- (1) อธิบดีจะออกSIUPเมื่อ
 - a. ผู้ขอได้ทำตามเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในมาตราที่20(1)
 - b. ได้มีการพิจารณาถึงความพร้อมของจำนวนทรัพยากรธรรมชาติปลาตามJTb
 - c. ได้มีการพิจารณาของบริษัทที่ยื่นมา
 - d. ผู้ขอได้ชำระเงินค่าPPP ซึ่งมีหลักฐานเป็นหลักฐานการชำระเงิน

- (2) อธิบดีจะออกSIPIเมื่อ
 - a. ผู้ขอได้ทำตามเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ใน มาตราที่20 (2)
 - b. ผลการตรวจสภาพเรือแสดงให้เห็นถึงความเหมาะสมของเรือกับเอกสารเรือ

- (3) อธิบดีจะออกSIKPIเมื่อ
 - a. ผู้ขอได้ทำตามเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ใน มาตราที่20(3)
 - b. ผลการตรวจสภาพเรือแสดงให้เห็นถึงความเหมาะสมของเรือกับเอกสารเรือ
 - c. ผู้ขอได้ชำระเงินค่าPPP ซึ่งมีหลักฐานเป็นหลักฐานการชำระเงิน

ส่วนที่ 5 ข้อบังคับของผู้ถือใบอนุญาต

มาตราที่ 25

- (1) ข้อบังคับของผู้ถือ SIUP หรือ APIPM
 - a. ทำตามระเบียบที่ระบุใน SIUP หรือ SPIPM
 - b. ยื่นขอเปลี่ยนแปลงSIUP หรือ SPIPM ต่อผู้ให้อนุญาตในกรณีที่จะเปลี่ยนแปลงแผนการยื่นขอใบแทนSIUP หรือ SPIPM หายหรือชำรุด

c. ส่งรายงานเกี่ยวกับการดำเนินงานของให้กับอธิบดีทุก 6 เดือน

(2) ข้อบังคับของผู้ถือ SIPI

a. ทำตามระเบียบที่ระบุใน SIPI

b. ยื่นขอเปลี่ยนแปลงหรือขอใบแทน SIPI ต่อผู้ให้อนุญาตในกรณีที่ต้องการเปลี่ยนแปลงข้อมูลใน SIPI

c. ยื่นขอใบแทน SIPI ในกรณีที่ SIPI หาย หรือ ชำรุด

d. ส่งรายงานเกี่ยวกับการจับปลาทุก 3 เดือนให้กับอธิบดี

e. ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดที่เกี่ยวกับเรื่องขอการเฝ้าระวังและควบคุมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติปลาพร้อมทั้งให้มีการพัฒนาและควบคุมระบบการรับประกันคุณภาพ และความปลอดภัยของผลผลิตจากการทำประมง

(3) ข้อบังคับของผู้ถือ SIKPI

a. ทำตามระเบียบที่ระบุใน SIKPI

b. ยื่นขอเปลี่ยนแปลงหรือขอใบแทน SIKPI ต่อผู้ให้อนุญาตในกรณีที่ต้องการเปลี่ยนแปลงข้อมูลใน SIKPI

c. ยื่นขอใบแทน SIKPI หายหรือชำรุด

d. ส่งรายงานเกี่ยวกับการจับปลาทุก 3 เดือน ให้กับอธิบดี

e. ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดที่เกี่ยวกับการเฝ้าระวัง และ ควบคุมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติปลาพร้อมให้มีการพัฒนาและควบคุมการรับประกันคุณภาพ และ ความปลอดภัยของผลผลิตจากการทำประมง

ส่วนที่ 4 ความสมบูรณ์ของเอกสารใบอนุญาตที่อยู่บนเรือจับปลา และ หรือ เรือขนส่งปลา

มาตราที่ 26

(1) เอกสารใบอนุญาตเรื่องการทำประมงที่ต้องอยู่บนเรือจับปลาและ หรือ เรือขนส่งปลา ขณะที่เรือปฏิบัติการ ประกอบด้วย

- a. SIPI ตัวจริงสำหรับเรือจับปลา หรือเรือไฟ และ SIKPI ตัวจริงสำหรับเรือขนส่ง
- b. สติกเกอร์ บาร์โค้ด ของเรือประมงที่ได้รับอนุญาต
- c. หลักฐานการชำระเงินตัวจริง
- d. หนังสือความเหมาะสมสำหรับการปฏิบัติการ(SLO)ซึ่งออกโดยผู้ที่ควบคุมการทำประมง
- e. ใบปล่อยเรือ(SIB) ซึ่งออกโดยหัวหน้าเรือที่ได้รับการแต่งตั้ง

(2) ในเรื่องของหัวหน้าทำเรือตามที่ระบุใน(1) อักษร e ยังไม่มี การออก SIB ให้ออกโดยหัวหน้าทำเรือตามกฎหมายที่บังคับใช้เรื่องการเดินทางเรือ

(3) ในกรณีที่เรือประมงที่อยู่และทิ้งสมอนอกเขตทำเรือประมง SIB จะออกโดยหัวหน้าทำเรือ ณ. สถานที่นั้นหลังจากที่ได้รับเอกสาร SLO จากผู้ที่ควบคุมการทำประมง

บทที่ 8

เอกสาร การต่ออายุ การเปลี่ยนแปลง และการแก้ไข การอนุญาตอุตสาหกรรมประมง สำหรับบุคคล และ นิติบุคคล

ส่วนที่ 1 เอกสารใบอนุญาตบริษัทประมง

มาตราที่ 27

- (1) SIUP สาขาการจับปลาสำหรับบริษัทประมงมีอายุตลอดไปตราบเท่าที่บริษัทยังคงดำเนินการจับปลา และ หรือ ขนส่งปลาตามที่ระบุ
- (2) อย่างน้อยภายใน 2 ปีนับตั้งแต่ออกใบ SIUP ต้องมีการประเมินผลของทั้งหมดที่ได้รับอนุญาตตามที่ระบุในSIUP
- (3) ถ้าในระยะเวลา 2 ปี บุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียสามารถทำได้จริงตามที่ได้รับอนุญาตในSIUP ตามที่ระบุใน(2) จะได้รับอนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเรือ ในSIUP ตามความเหมาะสมของการใช้เรือจริง
- (4) ถ้าในระยะเวลาหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียไม่สามารถทำได้จริงตามที่รับผิดชอบอนุญาตใน SIUP ดังนั้นจะได้รับอนุญาตให้มีการถอนใบ SIUP

มาตราที่ 28

- (1) SIUP สำหรับจับปลาของอิน โคนีเซีย ที่ใช้วิธีปลาแบบเรือ 1 ลำ รวมถึงการจับปลาแบบกองเรือ มีอายุของเอกสาร
 - a. 3 ปีสำหรับเรือที่ใช้อุปกรณ์จับปลาชนิด อวนล้อม,เบ็ดราว , อวนลอย,HUTATE
 - b. 2 ปี สำหรับจับปลาที่ใช้อุปกรณ์นอกเหนือจากที่ระบุในข้อa

(2) อายุของSIPI ตามที่ระบุใน (1) สามารถต่ออายุโดยผู้ที่ให้อนุญาต โดยอยู่ในช่วงเวลาที่เหมือน โดยดูจากการขอต่ออายุ

มาตราที่ 29

(1) SIKPI สำหรับเรือขนส่งปลาอินโดนีเซียใช้แบบ 1 ถ้าโคบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย มีอายุ 3 ปีและสามารถต่ออายุได้โดยผู้ที่ให้ใบอนุญาต โดยอยู่ในช่วงเวลาที่เหมือนกัน โดยดูจากการขอต่ออายุ

(2) SIKPI สำหรับเรือขนส่งปลาอินโดนีเซียซึ่งอยู่ในกองเรือจับปลาอายุเอกสารเท่ากับอายุของ SIPI กองเรือจับปลาและสามารถต่ออายุได้อีกโดยผู้ที่ให้อนุญาต โดยอยู่ในช่วงเวลาที่เหมือนกัน ซึ่งดูจากการขอต่ออายุ

(3) SIKPI สำหรับเรือขนส่งต่างชาติที่ปฏิบัติการ โดยบริษัทประมง ที่เป็นบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียหรือที่เป็นตัวแทนที่ไม่ใช่บริษัทประมง จะมีอายุ 1 ปี และสามารถต่ออายุได้อีกโดยผู้ที่ให้ใบอนุญาตซึ่งจะอยู่ในช่วงเวลาที่เหมือนกันซึ่งดูจากการขอต่ออายุ

ส่วนที่ 2 การต่ออายุใบอนุญาตการทำประมง

มาตราที่ 30

(1) การขออายุ SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุในมาตราที่ 28 (2) และมาตราที่ 29 จะต้องยื่นขอต่ออธิบดีบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย พร้อมแนบเอกสาร

a. สำเนา SIPI หรือSIKPI ที่จะขอต่ออายุ

b. หนังสือรับรองการตรวจสภาพเรือและเอกสารเรือจากเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งจากอธิบดี ซึ่งทำตามผลที่ได้จากเรือ

(2) ผลการต่ออายุ SIKPI ตามที่ระบุในมาตราที่ 29(3) จะต้องยื่นต่ออธิบดีโดยบุคคลหรือนิติบุคคลอื่น โคนีเซียพร้อมกับแนบเอกสาร

a. สำเนา SIKPI ที่จะต่ออายุ

b. หนังสือรับรองการตรวจสภาพเรือจากเจ้าหน้าที่ ที่ได้รับการแต่งตั้งจากอธิบดีซึ่งทำตามผลที่ได้จากการตรวจเรือ

c. ทำรายงานการส่งออกปลาตลอด 1 ปี

d. สำเนาหนังสือการเช่าเรือ

(3) การยื่นขอต่ออายุ SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุใน (1) (2) ต้องยื่นอย่างช้า 30ทำการ ก่อนที่ SIPI หรือ SIKPI จะหมดอายุ

(4) อธิบดีอย่างช้า 11 วัน ทำการหลังจากที่ได้รับคำขอต่ออายุ SIPI หรือ SIKPI อย่างสมบูรณ์ที่ระบุใน (3) แล้วออกหนังสือ SPP-PPP หรือ SPP-PHP

(5) อธิบดีอย่างช้า 11 วันทำการนับตั้งแต่วันที่รับคำขอต่ออายุ SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุใน (3) จะออกหนังสือแจ้งให้ผู้ขอทราบในกรณีที่คำขอถูกตีกลับ

(6) ถ้าถึงเวลา 11 วันทำการผู้ขอยังไม่ได้รับหนังสือแจ้งการตีกลับ ดังนั้นแสดงว่าการขอต่ออายุได้รับการอนุมัติและอธิบดีต้องออกหนังสือ SPP-PPP หรือ SPP-PHP

(7) ในกรณีที่อธิบดีได้ออก SPP-PPP หรือ SPP-PHP ตามที่ระบุใน (4) และ (6) ให้แล้ว ในการออกไปต่ออายุ SIPI หรือ SIKPI ให้ทำตามกฎหมายที่ระบุ ในมาตราที่ 21 (2) (3) และ (4)

มาตราที่ 31

อธิบดีจะออกใบต่อ SIPI หรือ SIKPI ก็ต่อเมื่อ

- a. ผู้ได้ทำตามเงื่อนไขตามที่ระไว้ในมาตราที่ 30 (1) หรือ (2)
- b. ผู้ขอชำระค่า PHP หรือ PPP ซึ่งมีหลักฐานการชำระเงิน

ส่วนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงหรือการออกใบอนุญาตทำการประมง

มาตราที่ 32

(1) ทุกคนหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ได้รับ SIUP, SIPI, หรือ SIKPI สามารถยื่นขอเปลี่ยนแปลงหรือขอใบแทน SIUP, SIPI หรือ SIKPI สามารถยื่นขอเปลี่ยนแปลง หรือใบแทน SIUP, SIPI, หรือ SIKPI

(2) การขอเปลี่ยนแปลง SIKPI, SIUP หรือ SIKPI ที่ระบุ (1) จะต้องยื่นต่ออธิบดีโดยบุคคลหรือนิติบุคคล ก็ต่อเมื่อ

- a. เปลี่ยนแปลงแผนการดำเนินงานใน SIUP
- b. เปลี่ยน SIUP หรือ SIKPU

(3) การขอเปลี่ยน SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุใน (2) จะต้องยื่นขออธิบดีโดยบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียโดยการระบุเหตุผลที่จะขอเปลี่ยน SIUP, SIPI หรือ SIKPI พร้อมกับแนบสำเนา SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่จะเปลี่ยน

(4) การขอเปลี่ยน SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุใน (2) สามารถยื่นขอได้ภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ออก SIUP และ 1 เดือนสำหรับ SIPI และ SIKPI นับตั้งแต่วันที่ออก SIPI และ SIKPI

(5) ในการขอเปลี่ยน SIUP, SIPI และ SIKPI ที่ระบุใน (2) ต้องได้รับอนุมัติจากอธิบดี ดังนั้นผู้ขอต้องส่งคืน SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตัวจริงที่ถูกเปลี่ยนแล้ว จึงจะสามารถรับ SIUP, SIPI, หรือ SIKPI ตัวจริงที่ถูกเปลี่ยน แล้วจึงจะสามารถรับ SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่เปลี่ยน

มาตราที่ 33

(1) การขอใบแทน SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุในมาตราที่ 32(1) จะต้องยื่นต่ออธิบดีโดยบุคคลหรือนิติบุคคลอื่นใดนี้เขียนในกรณีที SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตัวจริงชำรุด หรือสูญหาย

(2) การขอเพื่อให้ได้ใบแทน SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุใน (1) บุคคลหรือนิติบุคคลต้องยื่นขอต่ออธิบดี โดยแนบเอกสาร

- a. SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตัวจริงที่ชำรุด
- b. หนังสือแจ้งความจากตำรวจ ในกรณีที่ SIUP, SIPI, หรือ SIKPI หาย

มาตราที่ 34

กฎเกณฑ์และระยะเวลาในการออกไปเปลี่ยนหรือใบแทน SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามที่ระบุในมาตราที่ 32 และมาตราที่ 33 ให้ใช้บังคับตามกฎเกณฑ์และระยะตามที่ระบุใน มาตราที่ 21 และมาตราที่ 22 และมาตราที่ 21 และมาตราที่ 23

บทที่ 9**การตรวจสภาพเรือ แลเอกสารเรือประมง****มาตราที่ 35**

(1) สำหรับการขอ SIPI และ/หรือ SIKPI เรือประมง ต้องมีการตรวจเรือและเอกสารเรือ ก่อน จะดำเนินการตรวจ โดยทีมที่ได้รับการแต่งตั้งจากอธิบดี

(2) การตรวจสภาพเรือ และเอกสารเรือตามที่ระบุใน(1) ให้รวมถึงการตรวจอุปกรณ์จับปลาที่ใช้ด้วย

มาตราที่ 36

(1) การขอตรวจสภาพเรือและเอกสารเรือประมงอิน โคนีเซียต้องยื่นขอต่ออธิบดีโดยระบุ ประเภทและขนาดอุปกรณ์จับปลาพร้อมแนบเอกสาร

a. สำเนา SIUP หรือ APIPM

b. สำเนาทะเบียนเรือพร้อมกับตัวจริง หรือมีการรับรองโดยหัวหน้าท่าเรือประมง หรือ โดยเจ้าหน้าที่สาขาการประมง ณ. สถานที่นั้นถ้าไม่มีท่าเรือ

c. สำเนาเอกสารรับรองความเหมาะสมในการออกทะเลและการใช้ลูกเรือ พร้อมกับ การแสดงตัวจริง

d. สำเนาแปลน General arrangement plan ของเรือและอุปกรณ์จับปลา

(2) การขอตรวจเรือและเอกสารเรือประมงต่างชาติที่จะเช่าเรือ ต้องยื่นขออธิบดีโดยการ แนบเอกสาร

- a. สำเนา SIUP หรือ APIPM
- b. สำเนาหนังสือเข้าเรือพร้อมแสดงตัวจริง
- c. สำเนาหนังสือขนาดเรือสากล พร้อมแสดงตัวจริง
- d. สำเนาทะเบียนเรือ พร้อมแสดงตัวจริง
- e. สำเนาแปลน General arrangement plan และอุปกรณ์จับปลา

มาตราที่ 37

(1) อธิบดีสามารถมอบอำนาจให้ดำเนินการตรวจเรือและตรวจเอกสารเรือให้กับเจ้าหน้าที่เจ้าของหน่วยงานที่รับผิดชอบสาขาการทำประมง ที่ท้องถิ่นเพื่อตรวจเรือประมงที่มีขนาดที่แน่นอน

(2) การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เทคนิคในการตรวจสภาพเรือและ เอกสารเรือประมงและมอบหมายอำนาจตามที่ระบุใน(1) อธิบดีจะเป็นคนกำหนด

บทที่ 10
การใช้เรือประมง

มาตราที่ 38

รัฐมนตรีจะอำนาจแก่อธิบดีกรมประมงเพื่อออกหนังสืออนุมัติเรื่องการใช้เรือ

มาตราที่ 39

- (1) ทุกกลหรือชนิดบุคคลของอินโดนีเซีย ที่มี SIUP แล้ว สามารถใช้เรือได้ทั้งจากในและต่างประเทศ
- (2) การใช้เรือตามข้อ 1 สามารถดำเนินการตามวิธีดังต่อไปนี้
 - a. ต่อหรือซื้อเรือใหม่จากในประเทศ
 - b. ต่อหรือซื้อเรือใหม่จากต่างประเทศ
 - c. ซื้อเรือที่ไม่ใช่เรือใหม่จากต่างประเทศและต่างประเทศ หรือได้จากการมอบให้
- (3) การใช้เรือประมงด้วยวิธีการต่อเรือหรือใหม่จากในประเทศตามที่ระบุในข้อ 2 a ครอบคลุมถึง
 - a. เรือประมงที่มีขนาดไม่เกิน 600 GT
 - b. เรือขนส่งขนาดไม่เกิน 200GT
- (4) การใช้เรือประมงด้วยวิธีการต่อเรือหรือ การซื้อใหม่ หรือไม่ใช่เรือใหม่จากต่างประเทศตามที่ระบุในข้อที่ 2 (b) และครอบคลุมถึง
 - a. เรือประมงที่มีขนาด 100GT ถึง 600 GT
 - b. เรือขนส่งที่มีขนาด 100 ถึง 2000 GT

(5) การใช้เรือที่ใช้อุปกรณ์จับปลานอกเหนือจากที่ระบุใน(3) และ (4) จะกำหนดต่อไปโดยอธิบดีกรมประมง

มาตราที่ 40

(1) ข้อยกเว้นเรื่องเรือจับปลาตามที่กำหนดในมาตราที่ 39 จะให้ใช้ก่อนบังคับนี้มีผลบังคับ และมี SIPI ที่จับปลาอยู่ในเขต ZEE I

(2) สำหรับเรือประมงอินโดนีเซีย ที่มีขนาดเรือเกินกว่าขนาดเรือที่กำหนดในมาตราที่ 39 ซึ่งมี SIPI แล้ว ก่อนที่ระเบียบฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ จะให้โอกาสสำหรับการเปลี่ยนหน้าที่เปลี่ยนหน้าที่เป็นเรือขนส่งหรือเปลี่ยนเขตจับปลา

มาตราที่ 41

(1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลที่จะต่อเรือจับปลา และ /หรือ เรือขนส่งปลาในประเทศหรือต้องขออนุญาตจากอธิบดีก่อน

(2) สำหรับการขออนุญาตประมงในประเทศตามที่ระบุใน(1)บุคคลหรือนิติบุคคลต้องยื่นขออนุญาตต่ออธิบดีก่อนพร้อมกับแนบเอกสาร

- a. สำเนา SIUP หรือ APIPM
- b. ข้อมูลเทคนิคของเรือ (ship ,s particular)
- c. แผนที่จะใช้ประเภทของอุปกรณ์จับปลา
- d. หนังสือรับรองจากอู่ต่อเรือ

(3) สำหรับการขออนุญาตการต่อเรือประมงนอกประเทศตามที่ระบุใน(1)บุคคลหรือนิติบุคคล ต้องยื่นขอต่ออธิบดีก่อน พร้อมกับแนบเอกสาร

- a. สำเนา SIUP หรือ APIPM
- b. สำเนาแปลน general arrangement plan

- c. ข้อมูลเทคนิคของเรือ (ship ,s particular)
- d. แผนที่จะใช้ประเภทของอุปกรณ์จับปลา
- e. หนังสือรับรองจากอู่ต่อเรือ
- f. สมาชิกนำเข้า (SPI)

มาตราที่ 42

(1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งได้รับอนุญาตให้ใช้เรือประมงด้วยวิธีการซื้อหรือรับมอบให้หรือรับมอบให้จากต่างประเทศต้องได้การอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมประมง

(2) สำหรับการขออนุมัติตามที่ระบุอยู่ในข้อ (1) บุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติดังกล่าวต้องยื่นขอต่ออธิบดีกรมประมงโดยการแนบเอกสาร

- a. สำเนา SIUP หรือ APIPM
- b. สำเนา GENERAL ARRANEMET PLAN
- c. สำเนาหนังสือทะเบียนเรือ
- d. สำเนาใบอนุญาตเรือสากล
- e. SHIP,S PARTICULAR
- f. สำเนาบัตรสมาชิก
- g. ข้อมูลเทคนิคของอุปกรณ์จับปลาที่ใช้

มาตราที่ 43

(1) สำหรับการเปลี่ยนธงเรือประมงจากธงต่างชาติดังกล่าวต้องมีใบรับรองต้องมีใบรับรองเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมประมง

(2) สำหรับการขออนุมัติรับรองตามที่ระบุ(1) บุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติดังกล่าวต้องยื่นขอต่ออธิบดีกรมประมงโดยแนบเอกสาร

- a. หนังสือรับรองการตรวจเรือ และ เอกสารเรือจากหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งจาก
อธิบดีกรมประมง
- b. สำเนาหนังสือถอนสัญชาติเรือจากการจดทะเบียนซึ่งออกโดยรัฐบาลเดิมของเรือ

มาตราที่ 44

(1) ยกเว้นการใช้เรือประมงตามที่ระบุในมาตราที่ 39 สามารถดำเนินการได้โดยวิธีการเช่าเรือ ในส่วนของบุคคล หรือนิติบุคคลที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ (PMDN) และเรือหรือบริษัทเอกชนอินโดนีเซียที่เป็นที่เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการแปรรูปปลาในประเทศอินโดนีเซียแล้วเพื่อเติมส่วนที่ขาดไปของความต้องการวัสดุดิบแช่แข็งของโรงงานแปรรูป

(2) จำนวนเรือประมงที่ได้รับอนุญาตด้วยวิธีการเช่า ตามที่ระบุ (1) จะต้องเหมาะสมกับความสามารถในการผลิตของโรงงานแปรรูป

(3) เรือประมงที่เช่า(2) สามารถเป็นเรือต่างชาติได้พร้อมกับมีหนังสือรับรองสถานภาพเรือและความถูกต้องของเอกสารเรือจากรัฐบาลเจ้าของธง

(4) สำหรับในเรื่องการเรือด้วยวิธีการเช่าเรือสำหรับเรือประมงต่างชาติในส่วนของนิติบุคคลอินโดนีเซียตามที่ระบุ (1) (3) จะออกให้ได้ไม่เกิน 2 ปีและเมื่อหมดอายุแล้วไม่สามารถต่ออายุได้อีก

(5) การใช้เรือด้วยวิธีการเช่าเรือตามที่ระบุใน(4)จะออกให้โดยอธิบดีกรมประมงหลังจากที่มีการพิสูจน์ความเหมาะสมของบริษัท โดยทีมตรวจสอบที่แต่งตั้ง โดยอธิบดีกรมประมง

(6) การใช้เรือประมงต่างชาติด้วยวิธีการเช่าเรือตามที่ระบุในข้อ (3) ต้องตามที่กำหนดดังข้อต่อไปนี้

- a. เรือจับปลาที่มีขนาด100 GTถึง300 GT

(7) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้เรือประมงต่างชาติด้วยวิธีการเช่าเรือจะกำหนดต่อไปโดยอธิบดีกรมประมง

บทที่ 11

เขตของการปฏิบัติการ และท่าเรือที่กำหนดให้เข้าในส่วนของ และเรือขนส่งปลา

มาตราที่ 45

- (1) เรือจับปลาที่มีขนาด 100GT และ/หรือมากกว่า จะมอบให้จับปลาได้เฉพาะที่เขตZEEI ยกเว้นปลาที่มีอนุญาตให้ปฏิบัติการได้ในทะเลอาณา ก่อนที่กฎกระทรวงฉบับนี้บังคับใช้
- (2) เรือจับปลาทุกลำหรือขนส่งปลาทุกลำที่ได้รับ SIPI หรือ SIKPIO จะมีท่าเรือจำนวน 7 ท่าเรือที่กำหนดให้เข้าได้ที่จะระบุลงในSIPI หรือ SIKPI
- (3) เรือบรรทุกปลาทุกลำที่อนุญาตให้บรรทุกปลา จะมีท่าเรือจำนวน 20 ท่าเรือที่กำหนดให้เป็นท่าเรือรับสินค้า/ และ ซึ่งระบุในSIKPI

บทที่ 12**บริษัทประมงจับปลาแบบร่วมมือกับการส่งเสริมการลงทุน****มาตราที่ 46**

- (1) บุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติที่จะดำเนินการจับปลาต้องมีการลงทุนอุตสาหกรรมแปรรูปในรูปแบบของการทำประมงร่วม
- (2) รูปแบบการลงทุนการทำประมงร่วม ตามที่ระบุ (1) จะต้องดำเนินการก่อสร้าง/หรือเป็นเจ้าของโรงงานแปรรูปปลา

มาตราที่ 47

- (1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติที่ต้องการลงทุนทำประมงร่วมต้องมีการดำเนินการ โดยการให้การส่งเสริมการลงทุนต่างชาติ(PMA) หรือการส่งเสริมการลงทุนต่างประเทศ (PMDN) โดยการก่อตั้งบริษัทประมงร่วมกับนิติบุคคลอินโดนีเซียตั้งอยู่ที่ประเทศอินโดนีเซีย
- (2) เงื่อนไขและกฎระเบียบการลงทุนในกรอบของPMA หรือ PMDN ที่ระบุใน (1) ให้เป็นไปตามกฎหมายที่บังคับ

มาตราที่ 48

- (1) การเปรียบเทียบระหว่างเงินทุนต่างชาติกับเงินทุนในประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมร่วมตามการส่งเสริมการลงทุนสำหรับต่างชาติPMA มีประมาณ ร้อยละ 20 ที่มีมาจากเงินทุนในประเทศตั้งแต่ปีแรก ของการก่อตั้งบริษัท
- (2) สำหรับข้อมูลค่าของการลงทุนร่วมของการทำประมงร่วมจะถูกตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่กำหนดโดยอธิบดีกรมประมง

มาตราที่ 49

- (1) อุตสาหกรรมร่วมแบบส่งเสริมการลงทุนต่างชาติสามารถดำเนินการได้ระหว่างคนหรือนิติบุคคลต่างชาติกับคนหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซีย โดยการยื่นขอลงทุนกับหน่วยงานที่มีอำนาจที่สาขาการลงทุน
- (2) การยื่นขอPMA ตามที่ระบุในลักษณะการลงทุนกรอบของ PMA/PMDN
- (3) เงื่อนไข กฎเกณฑ์ และขั้นตอนการลงทุนของการส่งเสริมการลงทุนตามที่ระบุใน (1)(2) ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้

มาตราที่ 50

- (1) คนหรือนิติบุคคลต่างชาติสามารถลงทุนร่วมกับบริษัทอิน โดนีเซียโยวิธีการส่งเสริมการลงทุนในประเทศ PMDN โดยมีข้อกำหนดว่าทุนที่เป็นของบริษัทดังกล่าวต้องไม่เกินร้อยละ 80 และสถานภาพของบริษัทต้องเปลี่ยนเป็นPMA
- (2) เงื่อนไข กฎเกณฑ์ และขั้นตอนการลงทุน ตามเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนที่ระบุใน (1) ให้ทำตามกฎหมายบังคับใช้

มาตราที่ 51

- (1) เจ้าของบริษัทประมงร่วมในกรอบของPMA หรือPMDN สามารถดำเนินการได้โดยวิธีการควบคุมกิจการ
- (2) นิติบุคคลที่รวบรวมกิจการสามารถใช้กำหนดทุนของบริษัทในรูปของโรงงานแปรรูปปลาและหรือใช้เรือประมง
- (3) การกำหนดทุนตามที่ระบุใน(2) จะต้องมีการประเมินมูลค่าโดยสำนักงานประเมินที่มีความเป็นอิสระและได้รับจากรัฐบาล
- (4) เงื่อนไขกฎเกณฑ์ และกิจการตามที่ระบุใน(1) ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับ

มาตราที่ 52

(1) เงินทุนในกรอบของรูปแบบการลงทุนใหม่ ขยายการลงทุนเข้าร่วมในการลงทุน ความรวมกิจการตามที่ระบุนามตราที่ 49 มาตราที่ 50 มาตราที่ 51 เป็นไปในลักษณะของการลงทุนแปรรูปปลาและเรือการสนับสนุนและหรือเรือจับปลา

(2) สิ่งอำนวยความสะดวกในการแปรรูป การสนับสนุนรวมถึงเรือจับปลาตามที่ระบุใน(1) จะต้องถูกคำนวณเป็นเงินทุน และต้องมีการคำนวณก่อนโดยสำนักงานการประเมินที่เป็นอิสระและได้รับการยอมรับจากรัฐบาล

บทที่ 13

การอนุญาตทำประมงร่วมผ่านการส่งเสริมการลงทุน

ส่วนที่ 1 ชนิดของการอนุญาตทำประมงร่วม

มาตราที่ 53

(1) ชนิดการทำอนุญาตทำประมงร่วมผ่านการส่งเสริมการลงทุนมีดังนี้

- a. การจัดสรรการจับปลาเพื่อการลงทุน(APIPM)
- b. ใบอนุญาตจับปลา(SIPI)
- c. ใบอนุญาตขนส่งปลาSIKPI
- d. หนังสืออนุมัติการลงทุน
- e. ใบอนุญาตตั้งบริษัท

(2) หนังสืออนุมัติให้ลงทุน และใบอนุญาตตั้งบริษัทในข้อ 1 จะออกโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องของการลงทุน

ส่วนที่ 2 การจัดสรรการจับปลาเพื่อการลงทุน

มาตราที่ 54

(1) การออกAPIPM ขึ้นอยู่กับการพิจารณาถึงความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติ ความสามารถในการแปรรูปหรือแผนการก่อสร้างโรงงานแปรรูปและสิ่งที่ต้องการส่งเสริมสนับสนุนในการก่อสร้างบนบก

(2) ถ้าในระยะเวลา 2ปี นับตั้งแต่วันที่ออก APIPM ผู้ถือ APIPM ไม่สามารถทำได้ตามแผนการก่อสร้างของโรงงานแปรรูป ดังนั้นAPIPM จะถูกถอน

(3) ถ้าผู้ถือ APIPM ได้ก่อสร้างโรงงานแปรรูปปลาแต่ไม่เสร็จตามแผนดั่งนั้นผู้ถือAPIPM ต้องทำหนังสือยื่นขอต่อระยะเวลาก่อสร้างต่ออธิบดีกรมประมงพร้อมกับเหตุผลที่ชัดเจน

(4) การขอต่อระยะเวลาการก่อสร้างโรงงานแปรรูปปลาตามที่ระบุ(3)สามารถให้ได้ไม่เกิน 1 ปี

(5) ถ้าภายในระยะเวลา 1 ปีตามที่ระบุใน 4 ถ้าผู้ถือAPIPM ไม่สามารถสร้างโรงงานแปรรูปได้เสร็จ ดั่งนั้นAPIPMจะถูกยกเลิก

(6) APIPMจะยกเลิกประเมินทุก 5 ปี

ส่วนที่ 3 กฎเกณฑ์ การจัดสรร เรื่องการจับปลาในเรื่องของการลงทุน(APIPOM)

มาตราที่ 55

(1) การออกAPIPM ตามที่ระบุในมาตราที่54 ต้องอนุมัติการจัดสรรโดยผู้ขอAPIPM ต้องยื่นขอต่ออธิบดีโดยผ่านหน่วยงานที่มีอำนาจในสาขาการลงทุนพร้อมกับแนบเอกสาร

- a. ใบโครงการที่ระบุโดยละเอียดเกี่ยวกับบริษัทและแผนการดำเนินกิจการ
- b. สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือหนังสือเดินทางของผู้รับผิดชอบบริษัท
- c. รูปถ่ายสีของเจ้าของเรือ หรือผู้รับผิดชอบจำนวน 2รูปขนาด 4x6ซม.
- d. ใบรับรองของที่ตั้งบริษัท
- e. ตัวอย่างรายชื่อของเจ้าของเรือหรือผู้รับผิดชอบบริษัท

(2) การจัดสรรในAPIPM จะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่มีอำนาจในสาขาการลงทุนในการออกหนังสืออนุมัติให้ลงทุน

มาตราที่ 56

(1) ผู้ถือAPIPMสามารถยื่นขอเปลี่ยนAPIPMต่อผู้ที่ให้APIPMโดยส่งผ่านหน่วยงานที่รับผิดชอบสาขาการลงทุนในกรณีของการขอเปลี่ยนข้อมูลในAPIPMสามารถทำได้อย่างน้อย 6 เดือนนับตั้งแต่วันที่ออก

(2) การขอเปลี่ยนAPIPM ตามที่ระบุ(1) จะได้รับการอนุมัติ หรือ จะถูกตีกลับขึ้นอยู่กับ การพิจารณาตามความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติ

ส่วนที่ 4 ใบอนุญาตจับปลา

มาตราที่ 57

(1) SIPI จะออกให้หลังจากที่ผู้ถือAPIPM เป็นเจ้าของ และหรือ การก่อสร้างโรงงานแปรรูปปลาที่บนบกเป็นไปตามแผนที่ได้รับการอนุมัติจากอธิบดีกรมประมงและหน่วยงานที่มีอำนาจในเรื่องของการลงทุนตามที่ระบุในAPIPM และหนังสืออนุมัติให้ลงทุน

(2) การออกSIPIตามที่ระบุใน(1) ต้องเป็นไปตามความสามารถของการผลิตที่ติดตั้งของโรงงานแปรรูป

(3) ถ้าผู้ถือAPIPM ไม่สามารถทำได้จริงตามแผนการใช้เรือตามที่ระบุในAPIPM ภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ออก APIPM ดังนั้นAPIPMจะถูกถอน

(4) ถ้าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ออก APIPM สามารถทำได้ตามจริงตามจำนวนเรือที่ได้รับการจัดสรรสามารถดำเนินขอเปลี่ยนแปลงจำนวนเรือได้ตามจำนวนเรือที่ใช้จริง

(5) ถ้าAPIPM ถูกลอนตามที่ระบุอยู่ใน(3) ดังนั้นผู้ถือAPIPMสามารถดำเนินโรงงานแปรรูปต่อไปได้โดยการรับฝากของแช่แข็งจากชาวประมงและหรือฝ่ายอื่นๆ

ส่วนที่ 5 ใบอนุญาตขนส่งปลา

มาตราที่ 58

(1) SIKPI จะออกให้หลังจากผู้ถือAPIPM และหรือผู้ก่อสร้างโรงงานแปรรูปปลาที่บ่นฝั่ง เป็นไปตามแผนที่ได้รับการอนุมัติจากอธิบดีกรมประมงและหน่วยงานที่รับผิดชอบสาขาการลงทุน ตามที่ระบุในAPIPMและหนังสือที่ได้รับการลงทุน

(2) จำนวนเรือขนส่งปลาที่ได้รับอนุญาตจะเป็นไปตามความต้องการ/ ความสามารถในการผลิตของโรงงานแปรรูปที่เป็นเจ้าของ หรือที่ก่อสร้างโดยผู้ถือ APIPM

(3) ถ้าผู้ถือAPIPM ไม่สามารถทำได้จริงตามแผนการใช้เรือตามที่ระบุใน APIPM ภายในระยะเวลา 2ปีนับตั้งแต่วันที่ออก APIPM ดังนั้น APIPM จะถูกถอน

(4) ถ้าภายในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ออกAPIPMและผู้ถือAPIPM สามารถทำได้จริง จำนวนเรือที่ได้รับการจัดสรร ดังนั้นสามารถขอเปลี่ยนแปลงการจัดสรรจำนวนเรือในAPIPM ได้ ตามความเป็นจริง

มาตราที่ 59

กฎเกณฑ์การออกAPIPM, SIPI และ SIKPI ตามที่ระบุในมาตรา55 มาตราที่57 และมาตราที่ 58 จะต้องดำเนินการตามข้อบังคับเรือกฎเกณฑ์การออก SIUP, SIPIและ SIKPI ตามที่ระบุใน มาตราที่ 21 มาตราที่22 มาตราที่ 32 และมาตราที่ 24

มาตราที่ 60

อธิบดีจะออกAPIPM ให้ต่อเมื่อได้ตามเงื่อนไขตามที่ระบุในมาตราที่ 55

- a. ได้มีการพิจารณาถึงความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติปลา
- b. ได้พิจารณาถึงความเหมาะสมแผนการดำเนินการของบริษัทที่ยื่น
- c. ผู้ขอได้ชำระค่าPPPซึ่งมีหลักฐานการชำระเงิน

ส่วนที่ 6 การนำปลาขึ้นฝั่งและทำเรือที่เข้า

มาตราที่ 61

ปลาที่จับได้จากเรือประมง และหรือจากเรือขนส่งปลา ในกรอบของ PMA/PMDN จะต้องส่งขึ้นฝั่งทำเรือตามที่กำหนดใน SIPI และหรือ SIKPI

มาตราที่ 62

- (1) ปลาที่จับได้และหรือเรือขนส่งในกรอบการทำประมงร่วมต้องเข้าขบวนการแปรรูป
- (2) ปลาจากการแปรรูปตามที่ระบุใน(1) ทั้งหมดหรือบางส่วนสามารถส่งออกได้ตามกฎหมายที่บังคับใช้
- (3) การยกเว้นจากข้อบังคับที่(1) ปลามีชีวิตปลาที่สามารถจัดการได้บนเรือและปลาที่ไม่มีส่วนและกระบวนการแปรรูป
- (4) ปลาที่จับได้ตามที่ระบุใน (3) ต้องมีการรายงานต่อเจ้าหน้าที่ทำเรือตามที่ระบุใน SIPI / SIKPI

บทที่ 4

การรายงานและการติดตามอุตสาหกรรมการลงทุน

มาตราที่ 63

- (1) บริษัทจดทะเบียนที่ทำประมรร่วมโดยที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ต้องมีการทำรายงานทุก 6 เดือน ตามความเป็นจริงเกี่ยวกับความสามารถในการผลิตและความพอเพียงของวัตถุดิบแช่แข็งที่ได้มาจากเรือจับปลาซึ่งเหมาะสมตามAPIPMและSIPI
- (2) รายงานที่ระบุ (1) ส่งให้กับอธิบดีทุกสิ้นเดือนที่ 6 และต้องมีการลงลายมือชื่อของผู้รับผิดชอบของบริษัท
- (3) ถ้าผู้รับผิดชอบไม่ส่งรายงานตามที่ระบุใน(2) อธิบดีจะส่งหนังสือเตือนไปยังบริษัทดังกล่าว
- (4) ถ้าบริษัทที่ระบุใน(3) ไม่ส่งรายงาน 3 ครั้งกันดั่งนั้น APIPM,SIPI ,และSIKPI จะถูกถอน

มาตราที่ 64

- (1) อธิบดีจะเฝ้าติดตามความคืบหน้าของการพัฒนาบริษัทประมรร่วมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยจะมีทีมเฝ้าติดตาม
- (2) ทีมเฝ้าติดตามที่ระบุใน (1) ต้องติดตามความคืบหน้าของบริษัทประมรร่วมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเป็นการรับประกันถึงความแน่นอนของวัตถุดิบแช่แข็งที่จับได้โดยการจับปลา ที่เหมาะสมตาม SIPI
- (3) การเฝ้าติดตามที่ระบุใน (2) จะดูตามรายงานที่ส่งมามาตามตราที่ 63 กับการตรวจเช็คที่พื้นที่จับปลา หรือ เขตจับปลาอย่างน้อย 6 เดือน /ครั้ง
- (4) ผลการรายงานและการติดตามที่ระบุในมาตราที่ 63(2) (3) จะใช้เพื่อการประเมินผล

บทที่ 5
การใช้แรงงานต่างชาติ

มาตราที่ 65

(1) ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียที่จะใช้แรงงานต่างชาติบนเรือประมงต้องได้รับหนังสือรับรองการใช้แรงงานต่างชาติจากอธิบดีกรมประมงก่อน

(2) สำหรับการขอหนังสือรับรองการใช้แรงงานต่างชาติตามที่ระบุใน(1) คนหรือนิติบุคคลที่ต้องการใช้แรงงานต่างชาติต้องขอยื่นต่ออธิบดีกรมประมงโดยกรมประมงโดยการแนบเอกสาร

- a. แผนการใช้แรงงานต่างชาติ
- b. สำเนา SIUP หรือ AIPM
- c. ประกาศรับรองความสามารถของลูกเรือที่ออกให้โดยอธิบดี
- d. สำเนาหนังสือเดินทาง/ หนังสือคนประจำเรือที่จะทำงานบนเรือซึ่งได้รับการรับรองโดยอธิบดี

(3) หนังสือรับรองการใช้แรงงานชาติตามที่ระบุใน(1) มีอายุ 1 ปี

มาตราที่ 66

แผนการใช้แรงงานต่างชาติ(RPTKA) บนเรือประมงจะต้องทำตามกฎหมายที่บังคับใช้เรื่องการใช้แรงงาน

บทที่ 16

การพัฒนาและการควบคุม

มาตราที่ 67

(1) การพัฒนาและควบคุมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประมงสาขาการจับปลา และการบรรทุกปลาต้องทำโดยรัฐมนตรี ผู้ว่าราชการจังหวัด นายกเทศบาล ตัวแทนเมือง หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งตามอำนาจรับผิดชอบ

(2) การพัฒนาที่หมายถึง(1) ครอบคลุมการพัฒนาในเรื่องของการจัดการอุตสาหกรรม สาธารณูปโภค เทคนิคการจับปลาและผลผลิต และคุณภาพของผลผลิต

(3) การควบคุมที่หมายถึง (1) จะต้องปฏิบัติพร้อมกับกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องตามที่ใน (2) ส่วนแรกทั่วไป

มาตราที่ 68

(1) ทุคนุคคลหรือนิคนุคคลที่ประกอบกิจการประมงต่อข้อบังคับของกฎกระทรวงฉบับนี้ จะต้องถูกลงโทษทางการปกครอง หรือถูกลงโทษทางอาญา

(2) โทษทางการปกครองที่ระบุใน(1) คือจะเป็นลักษณะของการเตือนอย่างเป็นทางการโดยอักษร การระงับ หรือการถอนใบ SIUP,SIPI,SIKPI หรือAPIPM

(3) การลงโทษทางการปกครองตามที่ระบุใน(2) จะใช้วิธีการ

a. อธิบดีจะออกหนังสือเตือนให้กับผู้ที่กระทำการละเมิด 3 ครั้งต่อเนื่องกัน แต่จะครั้ง อยู่ในเวลา 1 เดือน

b. ในเรื่องของหนังสือเตือนที่ระบุในอักษร a)ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ต่อไปจะออกหนังสือให้ระงับการใช้SIUP,SIPI,SIKPIและ หรือAPIPM นาน 1 เดือน

c. ถ้าการระงับตามที่ที่ระบุอักษร b ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ต่อไปจะยกเลิก SIUP, SIPI, SIKPI และหรือ APIPM

(4) การโทษทางอาญาตามกฎหมายที่บังคับใช้

ส่วนที่ 2 การถอนใบอนุญาตทำการประมง

มาตราที่ 69

(1) SIUP สามารถถูกถอนได้โดยผู้ออกใบอนุญาต SIUP ถ้าบุคคลหรือนิติบุคคลที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

- a. ไม่ทำตามกฎข้อบังคับที่ระบุใน SIUP
- b. ไม่ส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการ 3 ครั้งติดต่อกันหรือส่งรายงานที่ไม่ตรงตามความเป็นจริง
- c. ใช้เอกสารปลอม
- d. เป็นเวลา 2 ปี ไม่ได้ดำเนินกิจการของบริษัท
- e. พบหลักฐานการเปลี่ยนมือหรือซื้อ-ขาย SIUP

(2) SIPI สามารถถูกถอนได้โดยผู้ออกใบอนุญาต SIUP ถ้าบุคคลหรือนิติบุคคลที่มีลักษณะดังต่อไปนี้

- a. ไม่ตามข้อบังคับที่ระบุใน SIUP และ หรือ SIPI
- b. ใช้เรือประมงนอกเหนือจากการจับปลา

- c. ไม่ส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการ 3 ครั้ง ติดต่อกันหรือส่งรายงานที่ไม่เป็นความจริง
- d. ใช้เอกสารปลอม
- e. SIUP ที่เป็นของบริษัทถูกถอน โดยผู้ที่ออกให้
- f. พบหลักฐานการเปลี่ยนมือหรือ ซื่อ-ขายSIPI
- g. นำปลาจากเขตจับปลานอกออกประเทศโดยไม่ได้ผ่านท่าเรือที่กำหนดให้เข้าตามที่ระบุในSIPI
- h. เป็นเวลา 1 ปีตั้งแต่ได้รับSIPI ไม่ได้ดำเนินจับปลา
- i. นำปลาออกนอกประเทศโดยไม่มีเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด
- (3) SIKPI สามารถถูกถอนได้โดยผู้ออกSIKPI ถ้าบุคคลหรือนิติบุคคลที่มีลักษณะดังต่อไปนี้
- a. ไม่ทำตามข้อบังคับที่ระบุใน SIUP และหรือ SIKPI
- b. ใช้เรือขนส่งปลานอกเหนือจากการรวบรวมปลา และ/หรือการขนส่งปลา หรือการขนส่งปลานอกกลุ่มกองเรือจับปลา
- c. ไม่ส่งรายงานการประกอบการของบริษัท 3 ครั้งติดต่อกันหรือส่งรายงานที่เป็นความจริง
- d. ใช้เอกสารปลอม
- e. พบหลักฐานการเปลี่ยนมือ หรือซื่อ –ขาย SIKPI

- f. เป็นเวลา 1 ปี นับตั้งแต่ได้ SIKPI ไม่ได้มีการบรรทุกลา
 - g. SIUP ที่เป็นของบริษัทประมงถูกถอนผู้ให้อนุญาต
 - h. นำปลาจากเขตจับปลาออกนอกประเทศโดยไม่ผ่านท่าเรือที่กำหนดให้เข้าตามที่กำหนด
 - i. นำปลาออกนอกประเทศโดยไม่มีเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด
- (4) APIPM สามารถถูกถอนโดยผู้ออก APIPM ถ้าบุคคลหรือนิติบุคคลมีลักษณะดังต่อไปนี้
- a. ไม่ทำตามข้อบังคับที่ระบุใน APIPM
 - b. เปลี่ยนแปลงข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ออก APIPM
 - c. ไม่ส่งรายงานการประกอบการของบริษัท 3 ครั้ง ติดต่อกันหรือส่งรายงานที่ไม่เป็นความจริง
 - d. ใช้เอกสารปลอม
 - e. พบหลักฐานการเปลี่ยนมือ หรือการซื้อขาย APIPM
 - f. ทำไม่ได้จริงตามแผนของบริษัทในระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่ที่ได้รับ APIPM

มาตราที่ 70

(1) ในกรณี SIUP หรือ AIPM, SIPI, SIKPI ถูกถอนโดยผู้ให้อนุญาตตามที่ระบุในมาตราที่ 69 บุคคลหรือนิติบุคคลสามารถยื่นคัดค้านได้ภายใน 14 วันทำการนับตั้งแต่วันที่การได้รับหนังสือถอนใบอนุญาตโดยยื่นเรื่องถึงรัฐมนตรีผ่านอธิบดีพร้อมระบุเหตุผล

(2) รัฐมนตรีจะใช้เวลาอย่างช้า 30 วันทำการนับตั้งแต่วันที่การรับหนังสือคัดค้านตามที่ระบุใน (1) จะต้องให้คำตอบเป็นลายลักษณ์อักษร ว่ายอมรับหรือตีกลับขอคัดค้านดังกล่าว

(3) ในกรณีที่หนังสือขอคัดค้านได้รับการอนุมัติโดยรัฐมนตรี อธิบดีต้องออกใบอนุญาตดังกล่าวตามกฎหมาย และระยะเวลาที่กำหนด

(4) ถ้าระยะเวลา 30 วันทำการนับตั้งแต่วันที่การได้รับหนังสือขอคัดค้านตามที่ระบุใน(1) รัฐมนตรีไม่ให้คำตอบ เป็นลายลักษณ์อักษรดังนั้นการขอคัดค้านนั้นแสดงว่าการได้รับอนุมัติและอธิบดีต้องออกใบอนุญาตดังกล่าวตามกฎหมายและระยะเวลาที่กำหนด

บทที่ 18
ระเบียบอื่นๆ

มาตราที่ 71

- (1) เรือประมงที่มีขนาด 100GT และหรือมากกว่า สามารถใช้จับปลาได้เฉพาะที่เขต ZEEI ยกเว้นว่าได้รับอนุญาตที่ในน่านน้ำอาณาเขตก่อนที่กฎกระทรวงฉบับนี้จะบังคับใช้
- (2) เรือจับปลาที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้ามาจากประเทศก่อนที่กฎหมายกระทรวงฉบับนี้จะบังคับใช้และได้รับอนุญาตให้จับปลาในเขต ZEEI สามารถใช้จับปลาได้ต่อเฉพาะที่เขต

มาตราที่ 72

ลักษณะแบบฟอร์มของใบอนุญาตอุตสาหกรรมประมง จะแนบมากับกฎกระทรวงฉบับนี้

มาตราที่ 73

- (1) เรือจับปลาและหรือเรือขนส่งปลาต่างชาติที่ปฏิบัติการอยู่นอกเขตการจัดการเรื่องการทำประมงของอินโดนีเซีย ซึ่งใบอนุญาตที่ออกให้ไม่ได้ออกให้โดยรัฐบาลอินโดนีเซีย ก่อนจะเข้าหรือมาแวะ ที่ท่าเรืออินโดนีเซียต้องได้รับหนังสือรับรองจากอธิบดีก่อน
- (2) หนังสือรับรองที่ระบุใน(1) สามารถเข้าได้เพียง 1 ครั้งที่เรือเข้ามา

มาตราที่ 74

- (1) สำหรับการให้ความสำคัญของการจัดการเรื่องทรัพยากรปลาเรือจับปลาทุกลำหรือเรือขนส่งปลาของอินโดนีเซียหรือเรือขนส่งปลาต่างชาติต้องรับเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์ขึ้นเรือพร้อมกับรับประกันความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์การทำประมงบนเรือ (Observer on Board) ซึ่งรัฐมนตรีจะเป็นผู้ประกาศ

(2) ระเบียบและกฎเกณฑ์ ของการกำหนดเจ้าหน้าที่สังเกตการณ์ที่ระบุใน (1) จะกำหนดโดยอธิบดี

มาตราที่ 75

(1) ผู้ถือ SIUP, AIPIM, SIPI, และ หรือ SIKPI ห้ามทำการเปลี่ยนมือซื้อขาย SIUP,AIPIM,SIPI,และหรือAIPIM

(2) SIPI และ SIKPI จะออกให้เฉพาะผู้ที่มีชื่อเป็นเจ้าของSIPIหรือ AIPIM เท่านั้น

มาตราที่ 76

ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือประมงขนาด 100 GTขึ้นไปในการปฏิบัติต้องมีประกันชีวิตให้กับลูกเรือและคนที่ทำงานบนเรือ

มาตราที่ 77

เรือจับปลาทุกลำ หรือเรือขนส่งปลาต้องให้ความสำคัญตามเงื่อนไขในเรื่องของการจัดการปลาบนเรือ และเงื่อนไขของการขนส่ง

มาตราที่ 78

(1) เรือประมงต่างชาติทุกลำ ต้องติดตั้งและเปิดใช้เครื่องติดตามเรือ (Vessel Monitoring System / VMS)

(2) เรือจับปลาทุกลำและ/หรือ เรือขนส่งปลา ของอินโดนีเซียที่มีขนาดเกิน 100GT ขึ้นไป ต้องติดตั้งและเปิดใช้เครื่องติดตาม(Vessel Monitoring System)

- (3) ข้อบังคับการติดตั้ง และเปิดใช้ระบบติดตามเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 100GT ถึงขนาดตามที่กำหนด และ กฎเกณฑ์ ในการติดตั้งเครื่องรับ หรือ ระบบติดตามเรือ ตามที่ระบุใน(1) และ (3) รัฐมนตรีจะเป็นคนกำหนดเอง

มาตราที่ 79

(1) เรือประมงทุกลำที่เข้ามาจับปลาต้องมีเอกสารความเหมาะสมของการปฏิบัติการ (SLO) เป็นเงื่อนไขอย่างหนึ่งในการออกเรือ SIB จากหัวหน้าท่าเรือท่าตามที่กำหนดให้เรือเข้า

(2) กัปตันทุกคนหรือ FISHING MASTER ต้องบันทึกการจับปลาลงใน LOG LOOK และต้องส่งให้อธิบดีโดยผ่านหัวหน้าท่าเรือประมง ณ สถานที่นั้น หรือท่าเรือที่กำหนดให้เรือเข้าตามทีระบุในSIPI

(3) ระเบียบเรื่องการใช้ LOG LOOK การจับปลาตามที่ระบุใน (2) รัฐมนตรีจะเป็นผู้กำหนดเอง

บทที่ 19
การเปลี่ยนแปลงระเบียบ

มาตราที่ 80

(1) SIPI และ SIKPI ที่ออกก่อนกฎกระทรวงฉบับนี้บังคับใช้ให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะหมดอายุ

(2) SIUP และ SIKPI ของบุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติที่ได้มาตามเงื่อนไขของสัญญาความร่วมมือ 2 ประเทศ(Bilateral Arrangement) ก่อนที่กฎกระทรวงฉบับนี้จะบังคับใช้ การหมดอายุให้เป็นไปตามการหมดอายุของสัญญาระหว่างรัฐบาลอินโดนีเซียกับประเทศที่เกี่ยวข้องของแต่ละฝ่าย

มาตราที่ 81

บริษัทที่ส่งเสริมการลงทุนต่างชาติ PMA หรือส่งเสริมการลงทุนในประเทศ PMDN ที่มี APIPM ซึ่งได้รับการจัดสรรจำนวนเรือที่แน่นอนก่อนจะประกาศฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ บังคับใช้ ต้องดำเนินในลักษณะของการทำประมงร่วม ภายในระยะเวลา 3 ปีนับตั้งแต่ประกาศฉบับนี้บังคับใช้

มาตราที่ 82

เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับของกฎกระทรวงฉบับนี้

1. มติรัฐมนตรีกระทรวงกิจการทางทะเล และการทำประมง เลขที่ KEP .10/MEN/2003 เรื่องการขออนุญาตการทำประมง

2. มติรัฐมนตรีกระทรวงทางทะเล และ การทำประมง เลขที่ KEP.06/MEN/ 2005 เรื่องการเปลี่ยนลักษณะและแบบฟอร์มการอนุญาตการทำประมง ไม่มีผลบังคับใช้อีก

บทที่ 20

จบ

มาตราที่ 83 กฎกระทรวงฉบับนี้เริ่มบังคับใช้วันที่ประกาศ

ประกาศที่จากรัฐ

วันที่ 27 กรกฎาคม 2005

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และ การทำประมง

FRDEEY NUMBERY

รับรองสำเนาถูกต้อง

หัวหน้าสำนักกฎหมายและองค์กร

NARMOKO PRASMADJI

กฎระเบียบหมายเลข PER.05/MEN/2008
ของกระทรวงกิจการทางทะเล สาธารณรัฐอินโดนีเซีย
ว่าด้วยการทำธุรกิจทางประมง

บทที่ 1
บัญญัติทั่วไป

มาตราที่ 1

ภายในกฎระเบียบนี้ ที่หมายถึงคือ

1. ธุรกิจประมง คือ กิจกรรมที่ดำเนินการด้วย การผลิต การแปรรูป และการจำหน่าย
2. ธุรกิจการทำประมง คือ กิจกรรมที่กระทำด้วยการจับสัตว์น้ำ
3. ธุรกิจการทำประมงผสม คือ กิจกรรมที่กระทำด้วยการจับสัตว์น้ำ ที่มีการแปรรูปผลิตผล
4. บุคคลหรือนิติบุคคล คือ บุคคลหรือนิติบุคคล ที่ดำเนินธุรกิจประมง
5. ชาวประมงที่ดำเนินชีวิตด้วยการทำประมง
6. ชาวประมงขนาดเล็กคือ บุคคลที่ดำเนินชีวิตด้วยการทำประมงเลี้ยงชีพไปวันๆ
7. การทำประมงคือ กิจกรรมที่หาปลาเพื่อได้ปลาจากน้ำที่ไม่เกี่ยวกับการเพาะเลี้ยงด้วยเครื่องมือหรือวิธีการใดๆ การใช้เรือสำหรับบรรทุก ขนส่ง จัดเก็บ แปรรูป และ/หรือ การทำให้ผลผลิตอายุยืนยาว
8. การขนส่งปลาคือกิจกรรมเฉพาะ ที่รวบรวม และ/หรือ ขนส่งปลาด้วยเรือขนส่งปลาโดยบริษัทการประมงหรือ ไม่ใช่บริษัทการทำประมง

9. บริษัทการประมง คือ บริษัทที่ดำเนินธุรกิจการทำประมง และดำเนินการประมง และดำเนินการโดยบุคคลที่มีสัญชาติอินโดนีเซียหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย
10. เรือประมงคือ เรือหรือสิ่งที่ย้ายน้ำได้ สำหรับจับปลา หรือ เสริมในการจับปลา การเพาะเลี้ยง การขนส่ง การแปรรูป การฝึกหัดการประมง
11. เรือประมงคือ เรือที่มีลักษณะเฉพาะ สำหรับจับปลา รวมทั้งรวบรวมและจัดเก็บ แ่แข็ง และ/หรือ ทำให้คงสภาพปลาหนานขึ้น
12. เรือขนส่งปลา คือ เรือที่มีลักษณะเฉพาะสำหรับขนส่งปลา รวมทั้งการขนถ่าย การรวบรวม การจัดเก็บ การแ่แข็ง และ/หรือ ทำให้คงสภาพขนานขึ้น
13. ศูนย์กลางชาวประมง คือ ที่ขนถ่ายปลาที่สามารถรับรองเรือประมงขนาด10 ตัน (GT)ลงมา แต่เป็นสถานที่ขนส่งผลิตผล ไปยังเรือขนส่งที่มีใบอนุญาตขนส่ง SIKPL
14. กองเรือประมงคือ กลุ่มเรือประมงที่ทำงานร่วมกันในองกร ที่มีทั้งเรือประมงและเรือขนส่ง
15. หน่วยบริหารธุรกิจคือ ระบบจัดการธุรกิจประมง โดยบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่กระทำในธุรกิจการประมงหรือ ทำงานร่วมกับบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการประมง
16. คู่ค้า คือการร่วมธุรกิจการประมง ระหว่างบุคคลต่อบุคคลอื่น หรือต่อกลุ่มบุคคลหรือระหว่างกลุ่มบุคคลต่อกลุ่มบุคคลอื่น อย่างเท่าเทียม และสำคัญซึ่งกันและกันและช่วยเหลือสนับสนุน ในการทำประมง การขนส่ง การแปรรูป และ/หรือ การจำหน่ายปลาที่มีในสัญญาการทำงานร่วมกันนั้นๆโดยผ่านนิติกรและการรับรองจากอริบตี
17. เครื่องมือจับปลา คือ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆที่ใช้สำหรับหาปลา

18. ZEEI คือ เขต น่านน้ำเศรษฐกิจพิเศษอินโดนีเซียที่มีอาณาเขตในทะเลตามพื้นฐานกฎหมายที่ยังมีผลบังคับใช้ที่กำหนดไว้จากพื้นทะเล ดินในทะเลและน้ำด้านบน โดยมีระยะจากชายฝั่ง 200 ไมล์ทะเล

19. ทะเลเปิด คือ ส่วนที่นอกเหนือจากZEEI น่านน้ำอินโดนีเซีย น่านน้ำหมู่เกาะอินโดนีเซีย

20. ZEEI คือ ใบอนุญาตประกอบธุรกิจประมง ที่ออกให้แก่นิติบุคคล สำหรับทำธุรกิจประมง ที่ออกให้แก่นิติบุคคล สำหรับทำธุรกิจเกี่ยวกับการประมงด้วยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ ที่ระบุไว้ในใบอนุญาตดังกล่าว

21. SIPI คือ ใบอนุญาตเรือประมงทำการประมงต้องมีความเกี่ยวเนื่องจากSIUP

22. SIKPI คือ ใบอนุญาตเรือขนส่งปลา

23. Alokasi (ปริมาณเรือประมง) คือจำนวนเรือประมงที่ได้รับอนุญาตทำการประมง

24. PAPIPM คือการรับรองAlokasi เรือประมงเพิ่มเติมโดยอธิบดี

25. พื้นที่ทำการประมงในอินโดนีเซีย ซึ่งระบุไว้ในSIUP และ SIPI

26. เพิ่มขยายกองเรือประมงหรือชนิดธุรกิจประมงที่ยังไม่ได้ระบุในSIPI

27. JTB คือ จำนวนสูงสุดของทรัพยากรปลาที่สามารถจับได้ในน่านน้ำอินโดนีเซีย

28. ทำเรือประมง คือ สถานที่ตั้งอยู่บนพื้นดินและพื้นน้ำและมีอาณาเขตแน่นอน สำหรับกิจกรรมธุรกิจประมงเพื่อจะให้เรือประมงเข้าเทียบท่า ขนถ่ายปลาและอำนวยความสะดวกด้วยความปลอดภัยต่างๆ

29. ท่าเรือ Pelabuhan pangkalan คือ ท่าเรือประมงหรือท่าเรือทั่วไปในอินโดนีเซียที่บ่งชี้ให้เรือประมงใช้เป็นท่าเรือซึ่งระบุไว้ใน SIPI และ SIKPI
30. ท่าเรือ Pelabuhan muat/singgah บนถ่ายหรือแวะ คือ ท่าเรือประมง หรือท่าเรือทั่วไปในอินโดนีเซียที่บ่งชี้ให้เรือขนส่งใช้เป็นท่าเรือซึ่งระบุไว้ใน SIKPI
31. SPP คือ หนังสือสำคัญส่งจ่าย ที่ออกโดยอธิบดี อ้างอิงจาก (SSBP ใบชำระไม่ใช่ภาษี)
32. PPP คือ ภาษี ผู้ประกอบการธุรกิจประมงประมง ซึ่งเป็นค่าตอบแทนตอบแทนในโอกาสที่ทางราชการอินโดนีเซียให้ประกอบการธุรกิจประมง
33. PHP คือ ภาษีผลผลิตการประมง ซึ่งภาษีนี้นักผู้ประกอบการธุรกิจประมงเป็นผู้จ่าย
34. STB คือ หนังสือยืนยันการชำระ SSBP
35. การแปรรูปปลา คือ กิจกรรมที่นำวัตถุดิบปลามาแปรรูปให้เป็นสินค้าเพื่อบริโภค
36. การขึ้นปลา คือ การถ่ายปลาจากเรือประมงหรือประมงหรือเรือสินค้าที่ท่าเรือระบุไว้ใน SIPI และหรือ SIKPI เพื่อการแปรรูปหรือไม่การแปรรูปก็ได้
37. UPI คือ หน่วยแปรรูปปลาที่ได้จากการทำประมง
38. รัฐมนตรี คือ รัฐที่รับผิดชอบด้านการทะเลและการประมง
39. อธิบด คือ อธิบดีกรมประมง

บทที่ 2
ชนิดธุรกิจและชนิดใบอนุญาต

มาตราที่ 2

1. ชนิดธุรกิจการทำประมงประกอบด้วย
 - a. การทำประมง
 - b. การทำประมงและการขนส่งปลาในหนึ่งเรือประมงเดียวกัน
 - c. การขนส่งปลา

2. ชนิดใบอนุญาต ธุรกิจการทำประมงประกอบด้วย
 - a. ใบอนุญาตธุรกิจการประมง(SIUP)
 - b. ใบอนุญาตการทำประมง(SIPI)
 - c. ใบอนุญาตขนส่งปลา(SIKPI)

บทที่ 3

กิจกรรมการประมง

มาตราที่ 3

1. การทำการประมง สามารถที่จะทำได้ในน่านน้ำปกครองประเทศอินโดนีเซีย (WPP)และน่านน้ำสากล
2. WPPน่านน้ำปกครอง ประเทศอินโดนีเซีย ที่หมายถึงในข้อที่ 1 นั้น แยกได้คือ
 - a. น่านน้ำประเทศอินโดนีเซีย
 - b. ZEEI เขตน่านน้ำเศรษฐกิจอินโดนีเซีย
 - c. แม่น้ำ ทะเลสาบ บึงและแหล่งน้ำต่างๆที่มีความเป็นไปได้ในการทำประมง ในประเทศอินโดนีเซีย

มาตราที่ 4

1. การทำประมงสามารถทำได้ตามที่ระบุไว้ใน SIPI
2. พื้นที่การจับปลาที่หมายถึงในข้อ 1 นั้นเป็นส่วนหนึ่งใน WPP และน่านน้ำสากล

มาตราที่ 5

1. เพื่อความสำคัญในการไม่สูญเสียพันธุ์ทรัพยากรปลา การจับปลาจำเป็นต้องหยุดชั่วคราว
2. การหยุดชั่วคราวตามข้อที่ 1 นั้นจะมีคำสั่งจากรัฐมนตรี

มาตราที่ 6

1. ทุกบุคคลหรือ นิติบุคคลอินโดนีเซียที่จะทำการประมงWPPอินโดนีเซีย ต้องมีSIUP

2. ทุบบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่ใช้เรือสำหรับการประมงที่WPP อินโดนีเซีย จำเป็นต้องมีSIPI สำหรับทุกๆ ลำที่ใช้งาน

3. ความจำเป็นที่ต้องมีSIUP ตามข้อที่ 1 นั้น จะยกเว้นแก่ชาวประมงขนาดเล็ก และ/หรือ ชาวประมงที่เรือประมงไม่มีเครื่องยนต์ หรือใช้เครื่องยนต์ที่มีขนาดเล็กกว่า5 GT

4. เรือประมงที่มีความหมายในข้อที่3นั้นต้องมีการลงทะเบียนเรือ แก่หน่วยงานราชการ ท้องถิ่นรับผิดชอบเกี่ยวกับการประมง

มาตราที่ 7

1. บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่จะทำการประมงที่น่านน้ำสากลจำเป็นต้องมีSIUP

2. ทุบบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือสำหรับการประมงที่ น่านน้ำสากล จำเป็นต้องมีSIPI สำหรับทุกๆลำเรือที่ใช้งาน

3. การให้ SIUP และ SIPI สำหรับการทำการประมงในน่านน้ำ ตามข้อที่1 และข้อที่2 นั้น จะว่าด้วยกฎหมายน่านน้ำสากล

4. เรือสัญชาติอินโดนีเซีย ที่ได้รับ SIPI สำหรับการประมงที่น่านน้ำสากลนั้น ต้องทำตามกฎของกฎหมายสากล ข้อกำหนด และ ข้อกำหนดขององค์การจัดการระเบียบประมง

5. ข้อกำหนดอื่นๆเกี่ยวกับการปฏิบัติงานเรือประมงอินโดนีเซีย ที่น่านน้ำสากลในข้อ 4 นั้นอยู่นอกเหนือกฎกระทรวง

บทที่ 4

กิจกรรมการขนส่งปลา

มาตราที่ 8

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่จะทำการขนส่งปลาต้องมีSIUP
2. ความจำเป็นต้องมีSIUPตามข้อที่ 1 นั้น จะยกเว้นแก่ บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทที่ทำธุรกิจประมงที่ดำเนินการขนส่งปลา
3. บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทที่ทำธุรกิจประมงที่ดำเนินการขนส่งปลาตามข้อ 2 นั้นต้องมีใบอนุญาตขนส่งทางทะเลที่ออกให้โดยหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบ
4. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือขนส่งปลานั้นต้องมีSIKPIทุกๆลำเรือขนส่ง

มาตราที่ 9

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่มี UPI (โรงงานหรือหน่วยแปรรูป) ในประเทศสามารถที่จะใช้เรือขนส่งปลาต่างชาติด้วยวิธีการเช่า
2. เรือขนส่งปลาต่างชาติตามข้อที่ 1 นั้นแค่เพียงใช้สำหรับขนส่งปลาที่แปรรูปแล้วจากท่าเรืออินโดนีเซียไปยังท่าเรือประเทศปลายทาง
3. เรือขนส่งปลาต่างชาติตามข้อที่ 1 นั้นแค่เพียงปฏิบัติงานโดยบริษัทการประมงอินโดนีเซียที่มีSIUP
4. ทุกๆ เรือขนส่งปลาต่างชาติตามข้อที่ 1 2 และ 3 นั้น ต้องมีSIKPI
5. ระเบียบตามข้อที่ 2 ไม่ครอบคลุมถึง เรือ ผู้ขนส่ง ต่างชาติที่ไม่ใช่บริษัทที่มีธุรกิจประมง

6. ทุกๆ เรือขนส่งปลาต่างสัญชาติ ตามข้อที่ 5 นั้นแค่เพียงขนส่งปลาของบริษัทประมงที่ ระบุไว้ในSIKPI

มาตราที่ 10

1. เรือขนส่งปลาสัญชาติอินโดนีเซีย สามารถขนส่งปลาจากท่าเรือหนึ่งๆ ไปท่าเรืออื่นๆ และ/หรือ จากศูนย์การชาวประมงไปท่าเรือและ/หรือ จากท่าเรือในประเทศซึ่งระบุไว้ในSIKPI
2. ศูนย์กลางชาวประมง ในข้อที่ 1 จะระบุในSIKPI
3. การระบุศูนย์กลางชาวประมงในSIKPI ตามข้อที่ 2 นั้นตามการทำเรื่องร้องขอของ เจ้าของเรือเป็นเบื้องต้น
4. ตามการทำเรื่องร้องขอไปยังอธิบดีในขณะที่ทำเรื่องขอ SIKPI ด้วยการแนบการรับรอง จากหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการประมง

มาตราที่ 11

เรือขนส่งปลาที่ปฏิบัติงานโดดเดี่ยวหรือ ไม่มีกองเรือประมง หรือไม่ได้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน ต้องห้าม

- a. รับฝากปลาจากเรือประมงที่บริเวณทำการประมง หรือนอกท่าเรือที่กำหนดไว้ในSIKPI
- b. รับฝากปลาจากเรือขนส่งที่บริเวณทำการประมงหรือท่าเรือที่กำหนดไว้ในSIKPI

มาตราที่ 12

ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่มีการใช้เรือขนส่งปลาออกนอกประเทศที่ระบุไว้ใน มาตราที่ 10 ต้องมีเอกสารประกอบดังนี้

- a. หนังสือรับรองที่มาของปลาที่ออกให้โดยหัวหน้าท่าเรือประมงที่ท่าเรือ หรือ หน่วยงานราชการท้องถิ่นที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการประมง
- b. ใบรับรองคุณภาพปลา (SM) สำหรับมนุษย์สามารถบริโภคได้โดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจลงนาม
- c. ใบสำแดงส่งออกสินค้า (PEB) จากหน่วยงานราชการ และแนบรายงานการปฏิบัติงาน การ และแนบรายงานการปฏิบัติงานระยะเวลา 1 ปี

มาตราที่ 13

1. ทุกคนหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่จะกระทำการขนส่งปลาที่น่านน้ำสากล ต้อง SIUP
2. ทุกคนหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่จะทำการขนส่งปลาที่ทะเลสากลจะต้องมีSIKPI สำหรับเรืออื่นๆ
3. การให้ SIUP และ SIKPIสำหรับการขนส่งปลาในน่านน้ำสากลตามข้อที่ 1 และข้อที่ 2 นั้นจะว่าตามกฎหมายน่านน้ำสากล
4. เรือสัญชาติอินโดนีเซียที่ได้รับSIKPI สำหรับปฏิบัติงานที่น่านน้ำสากลนั้น ต้องทำตามกฎของกฎหมายสากลและข้อกำหนดขององค์การจัดการระเบียบประมงสากล
5. ข้อกำหนดอื่นๆเกี่ยวกับการปฏิบัติงานเรือขนส่งปลาที่น่านน้ำสากลในข้อ 4 นั้นอยู่นอกเหนือกฎกระทรวง

บทที่ 5

กิจกรรมการทำประมงและการขนส่งปลาอยู่ในกองเรือเดียวกัน

มาตราที่ 14

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซีย ที่มีกิจกรรมการทำประมงและการขนส่งปลาในกองเรือเดียวกันต้องมีSIUP,SIPI, และ SIKPI ภายในกองเรือเดียวกัน
2. กองเรือประมงตามข้อที่ 1 ประกอบกับเรือประมงและเรือขนส่งปลา ด้วยหรือไม่มีเรือสนับสนุน
3. ทุกๆเรือประมงและ/หรือเรือช่วยเหลือที่ระบุไว้ใน ข้อที่ 2 นั้นเรือทุกลำต้องมีSIPI
4. ทุกๆ เรือขนส่งปลา ที่ระบุไว้ในข้อ 2 นั้นเรือจะต้องมีSIKPI

มาตราที่ 15

1. เรือขนส่งปลาภายในกองเรือประมงนั้น ให้ขนส่งปลาจากพื้นที่ทำการประมงสำหรับที่นำพาไปท่าเรือที่ระบุไว้ใน SIKPI
2. เรือขนส่งปลาภายในกองเรือประมงมีข้อห้ามดังนี้คือ
 - a. ขนส่งปลาจากเรือประมง และ/หรือ เรือขนส่งที่อยู่ในกองเรือเดียวกัน หรือ ที่ไม่ได้ อยู่ในระบบบริหารธุรกิจเดียวกัน
 - b. นำปลาที่ได้จากพื้นที่ทำการประมงไปท่าเรือที่ระบุไว้ในSIKPI ออกจากประเทศ

บทที่ 6 การนำปลาขึ้นฝั่ง

มาตราที่ 16

1. เรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาต้องที่จับได้ขึ้นฝั่งที่ทำเรือ ที่ระบุไว้ใน SIPI และ/หรือ SIKPI
2. นอกเหนือจากระเบียบตามข้อที่ 1 นั้นเรือประมงอินโดนีเซียให้ฝากปลาที่ทำเรือขนส่งปลาสัญชาติอินโดนีเซียภายในกองเรือประมง และนำขึ้นฝั่งที่ทำเรือที่ระบุไว้ใน SIPI และ/หรือ SIKPI เรือที่ฝากปลาและเรือที่ได้รับฝากปลาต้องรายงานแก่ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบของประมง
3. ระเบียบตามข้อที่ 2 นั้น ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้คือ
 - a. หลังจากที่มีข้อตกลงทำงานร่วมกันที่รับทราบ หรืออนุมัติโดยหัวหน้าที่เรือประมงหรือเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจากอธิบดี
 - b. กับต้นเรือขนส่งปลา ที่รับฝากปลาตามข้อที่ 2 นั้นต้องรายงานชื่อเรือ จำนวน ชนิด และที่มาของปลาที่จับ และ/หรือ ที่ขนส่งแก่หัวหน้าทำเรือที่ระบุไว้ใน SIPI และ SIKPI
 - c. รายการรายชื่อเรือที่ฝากและรับฝากตามข้อที่ 2 นั้น จะระบุลงใน SIPI และ SIKPI
4. การฝากปลาตามความหมายข้อที่ 2 นั้นให้ให้กระทำโดยเรือประมง และ/หรือเรือขนส่งปลา ที่มีสัญชาติอินโดนีเซียทำงานที่น่านน้ำสากล รวมทั้งเงื่อนไขในข้อที่ 3 รวมกฎหมายนอกประเทศตามกฎหมายสากล
5. กับต้นเรือขนส่งปลา ต้องรายงานชื่อเรือ จำนวน ชนิด และที่มาของปลาที่จับได้และ/หรือปลาที่ขนส่งที่ระบุไว้ในข้อที่ 1 และข้อที่ 2 แก่เจ้าหน้าที่ที่ทำเรือที่นำปลาขึ้นฝั่ง

6. อธิบดีจะแจ้งรายชื่อเรือที่อยู่กองเรือเดียวกัน โดยจากรากฐานจากหนังสืออ้างอิงหัวหน้าทำเรือประมง หรือเจ้าหน้าที่ตามข้อ3a

มาตราที่ 17

1. ปลาที่ได้จากเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลา ต้องนำขึ้นฝั่งทั้งหมด ที่ทำเรือระบุไว้ในSIPIและ/หรือSIKPIนอกเหนือจาก ปลาที่ยังมีชีวิต ปลาทูน่าสำหรับซาเซมิและ/หรือ ปลาอื่นๆที่ไม่สามารถแปรรูปได้

2. ปลาที่ยังมีชีวิต ปลาทูน่า สำหรับ ซาเซมิ และ/หรือ ปลาอื่นๆที่ไม่สามารถแปรรูปได้ตามข้อที่ 1 นั้นต้องรายงานแก่เจ้าหน้าที่ทำเรือที่มีใน SIPIและSIKPI

3. การแปรรูปตามที่ข้อที่ 1 นั้น ครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมดอย่างเปลี่ยนแปลงลักษณะภายนอกปลา หรือบางส่วน สำหรับเพิ่มมูลค่าโดยผ่านการแล่ การตัด การรีด ซึ่งนำไปสู่การทำให้แข็ง ทำให้สุก ทำให้เค็ม การบด และ/หรือการรมควัน

4. อธิบดีที่รับผิดชอบการแปรรูปผลผลิตปลา จะออกการชดเชยปลาอื่นๆที่มีหมายถึงในข้อที่1 หลังจากที่ได้ประสานงานต่อหน่วยงานต่างๆที่รับผิดชอบในด้านการค้า

มาตราที่ 18

1. ปลาที่ได้จากการจับที่รายงานตามมาตราที่ 17 ข้อย่อย 2 นั้น จะต้องให้เจ้าหน้าที่ประมงตรวจสอบสภาพลักษณะปลา

2. จากผลการตรวจสอบลักษณะปลาจากข้อที่ 1 เจ้าหน้าที่จะออกเอกสารคือ

a. หนังสือยินยอมไม่ต้องนำปลาขึ้นฝั่ง หรือ ให้ย้ายสินค้าไปยังท่าเรือ เมื่อถูกต้องตามรายงานชนิดที่ตรงตามมาตราที่ 17 ข้อย่อย 4

b. หนังสือคำสั่งสำหรับถ่ายปลาขึ้นฝั่งทั้งหมดที่ทำเรือ เมื่อไม่ถูกต้องตามรายงานชนิดปลาที่ตรงตามมาตราที่ 17 ข้อย่อย4

บทที่ 7

อำนาจการออกไปอนุญาต

มาตราที่ 19

1. รัฐมนตรีให้อำนาจแก่อธิบดีสำหรับการออกไปอนุญาต และ/หรือ การต่ออายุ
 - a. SIUP, SIPI และ/หรือ SIPII แก่บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้เรือขนาด 30GT ขึ้นไป
 - b. SIUP, SIPI และ/หรือ แก่บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้แรงงานต่างชาติ
 - c. SIUP, SIPI และ/หรือ SIKPI ที่ลงทุน capital investment แก่นิติบุคคลอินโดนีเซีย
 ที่ประกอบการประมงและ/หรือการขนส่งปลา ด้วยการอำนวยความสะดวก
2. การออก SIUP ที่มีความหมายในข้อที่ 1 นั้นต้องคำนึงถึงทรัพยากรปลาและสิ่งแวดล้อม

มาตราที่ 20

1. รัฐมนตรีได้มอบหน้าที่ การออกการต่ออายุ SIPII และ/หรือ แก่ผู้ว่าราชการจังหวัด แก่เรือประมงอินโดนีเซียขนาด 30GT ขึ้นไปจนถึงขนาดที่กำหนด
2. การดำเนินการดำเนินงานมอบมอบหน้าที่อำนาจที่หมายถึงในข้อเป็นเอกเทศ จากกฎกระทรวง

มาตราที่ 22

1. ผู้ว่าราชการจังหวัดให้อำนาจการออก SIUP แก่บุคคลอินโดนีเซียที่ทำธุรกิจประมง และ SIPII และ/หรือ SIKPI แก่เรือประมงที่มีขนาดขนาด 10 GT ถึง 30GT แก่บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่มีภูมิลำเนาในเขตการประมงและพื้นที่การทำประมง โดยที่ไม่มีการใช้เงินลงทุนและ/หรือ แรงงานต่างชาติ

2. นายอำเภอ/นายกเทศมนตรี ให้อำเภอการออกSIUPแก่บุคคลอินโดนีเซีย ที่ทำธุรกิจ ประมงและSIPIและ/หรือแก่เรือประมงที่มีขนาด5GT ถึง10 GTแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่มีภูมิลำเนาในเขตการปกครองและพื้นที่การทำประมง โดยที่ไม่มีการใช้เงินลงทุนและ/หรือ แรงงานต่างชาติ
3. นายอำเภอหรือนายกเทศมนตรี ต้องทำรายงานต่อเรือที่มีขนาด5GT ที่มีภูมิลำเนาในเขต การปกครอง
4. การออกSIUP ตามข้อที่ 1 และ2 นั้น ต้องคำนึงถึงทรัพยากรปลาและสิ่งแวดล้อม
5. ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ/นายกเทศมนตรี รายงานการให้การออกใบอนุญาตให้ เหมาะสมกับอำนาจอธิปไตยทุกๆ 6 เดือน
6. หลักการออกSIUP,SIPI และSIKPI โดยผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอนายกเทศมนตรี ตามข้อที่ 1และข้อ2 นั้นตามเงื่อนไขในกฎกระทรวงฉบับนี้

บทที่ 8

การออกใบอนุญาตทำธุรกิจประมง

ส่วนที่ 1 เงื่อนไขการออกใบอนุญาต

มาตราที่ 22

1 สำหรับการออกSIUPทุกๆคนหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซียต้องยื่นคำขอ SIUPแก่อธิบดี โดยมีเอกสารแนบดังนี้

- a. โครงการหรือProposal ธุรกิจที่จะมีการประมงแบบผสม
- b. สำเนา akte การตั้งบริษัทที่ระบุว่าประกอบธุรกิจ
- c. สำเนาบัตรประชาชน อินโดนีเซียสำหรับผู้มีอำนาจลงนามในบริษัท
- d. รูปเจ้าของเรือหรือผู้มีอำนาจลงนามในบริษัท2ใบขนาด4*6 ซม.
- e. หนังสือรับรองภูมิลำเนาธุรกิจ
- f. ตัวอย่างลายมือชื่อของเรือหรือ ผู้ที่มีอำนาจลงนามในบริษัท

2. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซีย ที่จะทำการประมงอิน โดนีเซียนั้นต้องยื่นคำขอSIPI กืออธิบดี โดยมีเอกสารแนบดังนี้

- a. สำเนาSIUP
- b. สำเนาลงทะเบียนเรือหรือหนังสือเรือประมงที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
- c. หนังสือรับรองการตรวจสภาพเรือ และเอกสารเรือจากเจ้าหน้าที่ที่ระบุจากอธิบดี
- d. สำเนาบัตรประชาชนอินโดนีเซียสำหรับผู้ที่มีอำนาจลงนามในบริษัท
- e. สำเนาใบเลหลังสำเนาที่ได้มาจากการเลหลัง

3. บริษัทการทำประมงหรือบริษัทการประมงที่ดี ที่เป็นนิติบุคคลอิน โดนีเซียที่ปฏิบัติงาน เรือขนส่งปลาสดูชาติต่างชาติจำเป็นต้องยื่นคำขอSIKPI แก่อธิบดี โดยมีเอกสารแนบดังนี้

- a. สำเนาSIUP
 - b. พิมพ์เขียวเรือ
 - c. สำเนา พาสปอร์ตหรือหนังสือประจำคนเรือ ของกัปตัน
 - d. สำเนาหนังสือแต่งตั้งตัวแทนอินโดนีเซีย หรือ สัญญาการเช่าเรือ
 - e. สำเนาใบจดทะเบียนสำหรับสำหรับบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทการประมง
 - f. รายละเอียดSHIPS PARTICULAR
 - g. สำเนาใบวัดเรือสากล
 - h. สำเนาหนังสือรับรองสัญชาติเรือ
 - i. หนังสือรับรองการตรวจสภาพเรือจากเจ้าหน้าที่ที่ระบุจากอธิบดี
 - j. หนังสือรับรองการการใช้ลูกเรือต่างชาติ
 - k. สำเนาบัตรประชาชนหรือ พาสปอร์ต สำหรับผู้ที่มีอำนาจลงนามในบริษัท หรือ
เจ้าของเรือ
1. รูปเจ้าของเรือหรือผู้ที่มีอำนาจลงนามในบริษัท 2 ใบ ขนาด 4*6 ซม.

ส่วนที่ 2 ขั้นตอนการออกใบอนุญาตทำการประมง

มาตราที่ 23

1. อย่างช้า10 วันทำงานราชการ หลังจากที่ได้รับการยื่นขอ SIUP,SIPI และSIKPI ที่เอกสารประกอบครบถ้วนอธิบดีจะออกเอกสารSPP-PPPสำหรับที่ยื่นขอSIUP และ SIKPIและSPP-PPP สำหรับที่ยื่นขอSIPI
2. อย่างช้าที่สุด30 วันทำงานราชการหลังจากที่ออกเอกสารSPP-PPPหรือSPP-PHP, ผู้ที่ยื่นขอต้องชำระเงินPPPหรือPHPและเก็บหลักฐานการชำระเงินมอบให้แก่อธิบดีรับทราบ
3. หากเกิน 30 วันทำงานยังไม่มีการชำระเงินตามข้อที่ 2 นั้นให้อธิบดีทำการยกเลิกSPP-PPPหรือSPP-PHP และทำการปฏิเสธการยื่นขอSIUP,SIPI,SIKPI
4. อย่างช้าที่สุด 5 วัน ทำงานราชการหลังจากที่ได้รับหลักฐานการชำระเงินPPPหรือPHP อธิบดีจะออกเอกสารSIUP,SIPI,SIKPI

มาตราที่ 24

1. อย่างช้า10 วันทำงานราชการหลังจากที่รับการยื่นขอSIUP,SIPI,SIKPIตามมาตราที่ 23 ข้อย่อยที่1 จะออกหนังสือปฏิเสธคำร้องหากคำร้องนั้นๆจะปฏิเสธ
2. จากข้อที่ 1 ในการปฏิเสธคำร้อง การยื่นขอSIUP,SIPI,SIKPI ผู้ยื่นคำร้องสามารถทำหนังสือคำคัดแก้รัฐภายใน7 วันทำงานราชการหลังจากที่รับ หนังสือปฏิเสธคำร้อง
3. อย่างช้าที่สุด30วันทำงานราชการหลังจากที่ยื่น หนังสือคัดค้านการปฏิเสธรัฐมนตรี จะแจ้งกลับอย่างเป็นทางการที่จะรับเรื่องหรือจะปฏิเสธคำร้องด้วยเหตุผลประกอบ
4. หากคำร้องได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีตามข้อที่ 3 ภายใน10 วันทำงานราชการอธิบดี จะออกSPP-PPPหรือSPP-PHP
5. อธิบดีเมื่อออกเอกสารSPP-PPPหรือSPP-PHPตามข้อที่ 4 นั้นการออกSIUP,SIPIหรือ SIKPIเป็นไปตามข้อ 2 3 และ 4

มาตราที่ 25

คำร้องขอSIN สำหรับเรือสนับสนุนการทำประมงและSIKPI สำหรับเรือประมงขนส่งปลา ที่จะปฏิบัติงานในกองเรือเดียวกันให้มีการยื่นขอSIPI สำหรับเรือประมงพร้อมกันสำหรับการ ปฏิบัติงานระบบกองเรือประมง

มาตราที่ 26

1. อธิบดีจะออกหนังสือSIUPเมื่อ
 - a. หลังจากพิจารณาความพร้อมของทรัพยากรที่มีอยู่ตามJTb
 - b. หลังจากพิจารณา ความสมควรหรือความสามารถของโครงการที่นำเสนอ
 - c. หลังจากที่ยื่นหลักฐานการชำระPPP

2. อธิบดีจะออกหนังสือSINเมื่อ

- a. ผลตรวจสอบสภาพเรือที่ยื่นมีความเหมาะสมกับเอกสารที่ยื่นหรือไม่
- b. หลังจากติดตั้งVMS แก่เรือประมงสัญชาติอิน โดนีเซียซึ่งมีขนาด 100GT ขึ้นไป
- c. คำร้องครบถ้วนตามมาตราที่ 22ข้อย่อย2
- d. หลังจากที่ยื่นหลักฐานการชำระPHP

3. อธิบดีจะออกหนังสือSIKPI เมื่อ

- a. ผลตรวจสอบสภาพเรือที่ยื่นมีความเหมาะสมกับเอกสารที่ยื่นหรือไม่
- b. หลังจากติดตั้งVMS แก่เรือขนส่งสัญชาติอิน โดนีเซียหรือสัญชาติต่างชาติซึ่งมีขนาด 100GTขึ้นไป
- c. คำร้องครบถ้วนตามมาตราที่27 ข้อย่อย3และ4
- d. หลังจากที่ยื่นหลักฐานการชำระPPP

ส่วนที่ 3 หน้าที่ปกครองใบอนุญาต

มาตราที่ 27

1. ผู้ครอบครองSIUPมีหน้าที่

- a. ดำเนินงานตามระเบียบที่มีระบุไว้ในSIUP
- b. ยื่นคำร้องแก้ไขSIUPแก่ผู้ออกเอกสาร เมื่อจะมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับธุรกิจ
- c. ยื่นคำร้องขอSIUPใหม่เมื่อSIUPมีการชำรุดหรือสูญหาย
- d. แจ้งรายงานการทำธุรกิจทุกๆ 6 เดือนแก่อธิบดี

2. ผู้ครอบครอง SIUP มีหน้าที่

- a. ดำเนินงานตามระเบียบที่ระบุไว้ในSIPI
- b. ยื่นคำร้องแก้ไขSIPIแก่ผู้ออกเอกสารเมื่อจะมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับธุรกิจ

- c. ยื่นคำร้องขอSIPIใหม่เมื่อSIPIมีการชำรุดหรือเสียหาย
- d. แจ้งรายงานการทำงานประมงทุกๆ 3 เดือนแก่อธิบดี
- e. รับผิดชอบต่อระเบียบต่างๆในฝ่ายการควบคุมการประมง ด้วยการตั้งมั่นละควบคุมระบบใหม่คุณภาพ ปลอดภัยจากการผลิต

3. ผู้ครอบครองSIKPI มีหน้าที่

- a. ดำเนินงานตามระเบียบที่มีระบุไว้ใน
- b. ยื่นคำร้องแก้ไขSIKPI แก่ผู้ออกเอกสารเมื่อจะมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับธุรกิจ
- c. ยื่นคำร้องขอSIKPIใหม่เมื่อSIKPIมีการชำรุดหรือสูญหาย
- d. แจ้งรายงานการทำงานขนส่งปลาทุกๆ3เดือนแก่อธิบดี
- e. รับผิดชอบต่อระเบียบต่างๆ ในฝ่ายการควบคุมการประมง ด้วยความตั้งมั่นให้มีคุณภาพ ปลอดภัย จากผลผลิต

มาตราที่ 28

1. เอกสารใบอนุญาตต่างๆ ที่ประจำอยู่บนเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งประหลาดังนี้คือ
 - a. SIPI ตัวจริงสำหรับเรือประมงและSIKPI ตัวจริง สำหรับเรือขนส่งปลา
 - b. สติกเกอร์หรือบาร์โค้ดสำหรับเรือที่มีขนาด30GTขึ้นไป
 - c. หลักฐานการชำระPPPและ/หรือPHP ของจริง สำหรับเรือที่มีขนาด30 GTขึ้นไป
 - d. SLOที่ออกให้โดยประมง
 - e. SIB ที่ออกให้โดยสำนักงานเจ้าท่าที่ รัฐมนตรียอมรับ
2. ในกรณีสำนักงานเจ้าท่าตามความหมายในข้อที่1 ข้อย่อยe นั้นยังไม่มีSIB สามารถออกโดยสำนักงานเจ้าท่าที่มีความชอบโดยกฎหมายการเดินเรือ
3. ในกรณีที่ท่าเรือ อยู่ที่ท่าเรือประมงนั้นSIB สามารถออกโดยสำนักงานเจ้าท่าเรือท้องถิ่น และหลังจากที่ได้รับSLP เรียบร้อย

บทที่ 9

วันหมดอายุ การต่ออายุ และการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาต แก่บุคคลอินโดนีเซีย

มาตราที่ 29

1. SIUP สำหรับผู้ประกอบการประมงมีอายุ 30 ปี และต่ออายุในเวลาที่เหมาะสม
2. หลังจากที่ SIUP แล้วแต่ยังไม่ครบ 2 ปี บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียต้องดำเนินงานทั้งหมดตามที่ระบุใน SIUP
3. หากภายใน 2 ปี บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียไม่ดำเนินงานทั้งหมดตาม SIUP

มาตราที่ 30

1. ระยะเวลาที่มีผลบังคับใช้ SIUP ตามความหมายมาตรา 29 นั้น จะมีการพิจารณาทุกๆ 2 ปีหรือพบว่าทรัพยากรปลากำลังขาดแคลน
2. สภาวะขาดแคลนนั้นที่หมายถึงในข้อที่ 1 นั้น จออกโดยรัฐมนตรี

มาตราที่ 31

1. SIUP ที่ให้แก่เรือประมงอินโดนีเซีย ที่ปฏิบัติงานก็ดี
 - a. อย่างช้า 3 ปีสำหรับประมงด้วยเครื่องมือ เบ็ดราวทูน่า อวนลอย และเรือเบ็ด
 - b. อย่างช้า 3 ปี ทำประมงด้วยชนิดเครื่องมือ นอกเหนือจากข้อ a
2. ระยะเวลาใน SIUP ตามข้อที่ 1 นั้น สามารถต่ออายุได้ตามเวลาเท่าเดิม และพิจารณาด้วยทรัพยากรที่มีอยู่

มาตราที่ 32

1. SIKPI สำหรับเรือขนส่งปลา สัญชาติอินโดนีเซียที่ปฏิบัติงานโดยลำพังโดยบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียเป็นระยะเวลา 3 ปี และได้รับการต่ออายุในเวลาที่เหมาะสม
2. SIKPI สำหรับเรือขนส่ง สัญชาติอินโดนีเซียที่ปฏิบัติงานแบบกองเรือประมง ระยะเวลา SIPI ของเรือประมง และ ได้รับการต่ออายุในระยะเวลาที่เหมาะสม
3. SIKPI สำหรับเรือขนส่งปลา สัญชาติต่างชาติ ที่ปฏิบัติงาน โดยบริษัทการทำประมงที่ดี หรือ ไม่ใช่ที่ดี สามารถมีอายุครั้งละ 1 ปี และได้รับการต่ออายุในระยะเวลาที่เหมาะสม

ส่วนที่ 2 การต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ

มาตราที่ 33

1. การยื่นเรือต่อใบอนุญาต SIUP ตามมาตราที่ 29 ข้อ 1 ให้บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียยื่นเรื่องแก่อธิบดี โดยมีเอกสารประกอบคือ
 - a. สำเนา SIUP ฉบับที่ต้องการต่ออายุ
 - b. หมายกำหนดการทำธุรกิจ proposal
 - c. สำเนา akte การตั้งบริษัทที่ระบุว่าประกอบธุรกิจประมง
 - d. สำเนาบัตรประชาชนอินโดนีเซียสำหรับผู้มีอำนาจลงนามในบริษัท
 - e. รูปเจ้าของเรือหรือผู้ที่มีอำนาจลงนามในบริษัท 2 ขนาด 4*6 ซม.
 - f. หนังสือรับรองภูมิลำเนาธุรกิจ
 - g. ตัวอย่างรายชื่อชื่อของหรือเจ้าของเรือหรือผู้ที่มีอำนาจลงนามในบริษัท
2. การยื่นเรือต่อใบอนุญาต SIPI ตามมาตราที่ 31 ข้อที่ 2 นั้น ให้บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียยื่นเรื่องแก่อธิบดี โดยมีเอกสารประกอบคือ

- a. สำเนา SIPI ฉบับที่ต้องการจะต่ออายุ
 - b. หนังสือรับรองการต่อสภาพเรือ และเอกสารจากเจ้าหน้าที่ที่ระบุจากอธิบดี
 - c. หลักฐานรายงานการทำธุรกิจและการทำประมง
 - d. หนังสือรับรองจาก สมาคมหรือองค์กร ที่เกี่ยวข้องกับการทำประมงท้องถิ่นที่ลงทะเบียนไว้กับกระทรวงเรียบร้อยแล้ว
3. การยื่นเรื่องต่ออนุญาต SIKPI ตามมาตราที่ 32 ให้บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ยื่นเรือแก่อธิบดีโดยมีเอกสารประกอบคือ
- a. สำเนาSIKPIที่ต้องการต่ออายุ
 - b. หนังสือรับรองการตรวจสอบเรือ และเอกสารเรือจากเจ้าหน้าที่ที่ระบุจากอธิบดี
 - c. หลักฐานรายงานการทำธุรกิจและการเดินเรือ
 - d. หนังสือสัญญาเช่าเรือหรือหนังสือแต่งตั้งตัวแทนเดินเรือ
4. การยื่นขอต่ออายุ SIUPตามความหมายข้อที่ 1 นั้นต้องการทำก่อน 1 ปีก่อนที่ SIUP จะหมดอายุ
5. การยื่นขอต่ออายุSINหรือ SIPI ตามความหมายข้อที่ 2 และ3 ต้องกระทำก่อนล่วงหน้า 30 วันก่อนที่ SINหรือSIPI จะหมดอายุ
6. อธิบดีจะแจ้งกลับภายใน 10 วันทำงานราชการ หลังจากที่ได้ยื่นขอต่ออายุ SIUP,SIPI,SIKPI โดยที่เอกสารครบถ้วนตามข้อย่อย 1 2 และ3 นั้นจะออกเอกสารSPP-PPPหรือ SPP-PHP
7. อธิบดีจะแจ้งกลับภายใน 10 วันทำงานราชการ หลังจากที่ได้รับการยื่นขอต่ออายุ SIUP,SIPI,SIKPI โดยที่เอกสารประกอบครบถ้วนตามข้อย่อยที่ 1 2 และ3 นั้นจะออกเอกสาร พิเศษการต่ออายุ
8. ในกรณีอธิบดีได้ออก เอกสาร SPP-PPPหรือSPP-PHP ตามข้อย่อย 6 นั้นการต่ออายุ SIUP,SIPIและSIKPI จะกระทำตามรายละเอียดตามมาตราที่ 23

มาตราที่ 34

อธิบดีต่อไปอนุญาต SIUP, SIPI และ SIKPI เมื่อ

1. คำร้องถูกต้องตามมาตราที่ 33 ข้อย่อยที่ 1 และ 2
2. ผู้ยื่นคำร้องได้ชำระและมีหลักฐานการชำระ PHP หรือ PPP

ส่วนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขใบอนุญาต

มาตราที่ 35

ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่มี SIUP, SIPI หรือ SIKPI สามารถยื่นคำร้องแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลง SIUP, SIPI หรือ SIKPI แก่อธิบดี

มาตราที่ 36

1. คำร้องแก้ไข SIUP, SIPI หรือ SIKPI มีความหมายตามมาตราที่ 35 นั้นคือ
 - a. แก้ไขรายละเอียดในการประกอบธุรกิจใน SIUP
 - b. แก้ไขรายละเอียดใน SIPI หรือ SIKPI
2. คำร้องแก้ไข SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่หมายถึงในข้อ 1 นั้น ให้ยื่นแก่อธิบดีด้วยเหตุผลที่ต้องการแก้ไข SIUP, SIPI หรือ SIKPI พร้อมแนบ SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่ต้องการแก้ไข
3. คำร้องขอแก้ไข SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่หมายถึงในข้อที่ 1 นั้นให้ยื่น
 - a. ภายหลัง 6 เดือน สำหรับ SIUP นับจากวันที่มีผลบังคับใช้ SIUP
 - b. ภายหลัง 1 เดือนสำหรับ SIPI และ SIKPI หลังจากที่มีผลบังคับใช้ SIPI และ SIKPI
4. ระยะเวลาการแก้ไข SIUP ตามความหมายในข้อย่อย 3a. นั้น ไม่มีผลสำหรับการแก้ไข ข้อมูลการจัดการบริษัทและ/หรือ ธุรกิจที่นอกเหนือจากความเป็นจริงของ aqlokasi (ปริมาณเรือประมง) ใน SIUP ทั้งหมด

5. ในกรณีคำร้องแก้ไข SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามข้อที่ 1 ได้รับคำยินยอมจากอธิบดีแล้ว
 ดังนั้นผู้ยื่นคำร้องต้องยินยอมแก้ไข SIUP, SIPI หรือ SIKPI

6. อธิบดีจะออกรับรองการแก้ไขใน SIPI คือ

- a. แก้ไขเปลี่ยนแปลงทำเรือ
- b. แก้ไขเปลี่ยนแปลงกับตัน

7. อธิบดีจะออกหนังสือรับรองการแก้ไขใน SIKPI คือ

- a. แก้ไขเปลี่ยนแปลงทำเรือชนิดต่างที่มีระบุในเอกสาร
- b. แก้ไขเปลี่ยนแปลงกับตัน
- c. แก้ไขเปลี่ยนแปลง จำนวนและชื่อบริษัทที่ทำงานร่วมกันในการขนส่งปลา

มาตราที่ 37

1. คำร้องแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลง SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่หมายถึงมาตราที่ 35 นั้นเมื่อ
 SIUP, SIPI หรือ SIKPI ของจริงได้ชำรุดหรือเสียหาย

2. คำร้องหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลง SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่หมายถึงในข้อที่ 1 ให้ยื่นคำร้อง
 แก่อธิบดีโดยแนบเอกสารดังนี้คือ

- a. SIUP, SIPI หรือ SIKPI ที่ชำรุด
- b. ใบแจ้งความจากสถานีตำรวจในกรณี SIUP, SIPI หรือ SIKPI สูญหาย

มาตราที่ 38

การออกใบแก้ไขและเปลี่ยนแปลง SIUP, SIPI หรือ SIKPI ตามมาตราที่ 36 และ 37 นั้นต้อง
 ปฏิบัติตามระเบียบที่ระบุในมาตราที่ 23 และ 24

บทที่ 10
ที่มาเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลา

มาตราที่ 39

1. รัฐมนตรีให้อำนาจแก่อธิบดีสำหรับออกหนังสือยินยอมการจัดซื้อเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลา

มาตราที่ 40

1. บุคคลหรือนิติบุคคลอิน โดนีเซียหลังจากมีSIUPเรียบร้อยแล้วจึงสามารถมีเรือประมงและเรือขนส่งปลาทั้งจากในและนอกประเทศ

2. การจัดหาเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาจากความหมายในข้อที่ 1 แต่เพียงด้วยวิธี

- a. ต่อหรือซื้อเรือประมงใหม่ภายในประเทศ
- b. ต่อหรือซื้อใหม่จากต่างประเทศ
- c. ซื้อเรือเก่าจากในประเทศหรือต่างประเทศ

3. การหาหรือจับปลาและ/หรือ ขนส่งด้วยวิธีการต่อขึ้นใหม่หรือซื้อเรือใหม่หรือเรือเก่าภายในประเทศตามข้อที่ 2 ข้อย่อย a แล c นั้นจำเป็นต้อง

- a. เรือประมงขนาดสูงสุด600GT
- b. เรือขนส่งขนาดสูง3500GT

4. การจัดหาเรือจับปลาและ/หรือ ขนส่งด้วยวิธีการต่อขึ้นใหม่ หรือซื้อเรือใหม่หรือเรือเก่าจากต่างประเทศตามข้อที่ 2 ข้อย่อย b นั้นจำเป็นต้อง

- a. เรือประมงขนาด 100GT-600GT
- b. เรือขนส่งปลาขนาด 100GT-3500GT

มาตราที่ 41

1. การจัดหาเรือปลาแบบต่อใหม่ หรือซื้อเรือเก่าจากต่างประเทศตามมาตราที่ 40 ข้อที่ 4 นั้น มีข้อกำหนดดังนี้

a. ระยะที่ I ไม่เกิน 40% จาก alokasi (ปริมาณเรือประมง) ใน SIUP

b. ระยะที่ II, เมื่อประเมินต่อบริษัทประมงมีความต้องการเพิ่มเรือประมง ดังนั้นจะต้องให้ตามความเป็นจริงในการหาเรือจากต่างประเทศแต่ไม่เกิน 20% จาก alokasi (ปริมาณเรือประมง) ใน SIUP ต้องจัดหาเรือภายในประเทศ

2. ภายในกรณีที่บริษัทประมงยังมีความต้องการเรือประมง ดังนั้นที่เหลือจาก alokasi (ปริมาณเรือประมง) ใน SIUP ต้องจัดหาเรือภายในประเทศ

3. การจัดหาเรือหาปลาและ/หรือเรือขนส่งปลาในประเทศตามมาตราที่ 40 ข้อย่อย 3 นั้น อายุเรือไม่สามารถเกิน 25 ปี

4. การจัดหาเรือปลาจากต่างประเทศ ตามมาตราที่ 40 ข้อย่อย 4 นั้น จำเป็นต้อง

a. อายุเรือไม่เกิน 15 ปี

b. เรือที่อายุเกิน 15-20 ปี ต้องผ่านการ rekodisi และ/หรือ pian บำรุงรักษาตามกำหนด และ/หรือ mid-life modernization แก่เรือดังกล่าวที่รับรองโดยเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบจากประเทศที่ผลิตเรือ

c. จำนวนเรือขนส่งมีได้มากที่สุดเท่ากับจำนวนน้ำหนักบรรทุกเรือประมงรวมกัน

d. ยินยอมที่จะถ่ายสำเนาข้อมูลบริษัทที่ผ่านการตรวจสอบบัญชีแก่อธิบดี

5. บังคับอื่นๆ เกี่ยวกับการคำนวณเรือขนส่งกับเรือประมงนั้นตามข้อที่ 5 ข้อย่อย c นั้นจะออกโดยอธิบดีและจะแจ้งทางการแก่รัฐมนตรี

มาตราที่ 42

1. นอกเหนือจากการจัดหาเรือขนส่งปลาตามมาตราที่ 40 แล้วนั้นสามารถที่จะเช่าเรือขนส่งปลาต่างสัญชาติแก่บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียด้วยการสนับสนุนเงินทุนในประเทศ PMDNและ/หรือบริษัทเอกชนที่มีUPI ในประเทศ
2. การจัดหาเรือขนส่งปลาต่างชาติ ด้วยวิธีเช่าตามข้อที่ 1 นั้นโดยที่มีขนาดของเรือขนส่งคือ100GT-600GT
3. การจัดหาเรือขนส่งปลาต่างชาติ ด้วยวิธีการเช่าตามข้อที่ 1 และ 2 นั้นต้องหลังจากการพิสูจน์ความเหมาะสมที่แต่งตั้งโดยอธิบดี

มาตราที่ 43

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่จะต่อเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาในต่างประเทศหรือประเทศต้องแจ้งอย่างเป็นทางการให้ทางอธิบดีทราบก่อน
2. สำหรับการแจ้งอย่างเป็นทางการในข้อที่ 1 นั้นผู้สร้างเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาในประเทศบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียต้องมีเอกสารแนบคือ
 - a. สำเนาSIUP
 - b. รายละเอียดเรือSHIPS PARTICULAR
 - c. หมายกำหนดการใช้ประเภทเครื่องมือจับปลา
 - d. หนังสือรับรองจากอู่ต่อเรือ
3. สำหรับการแจ้งอย่างเป็นทางการในข้อที่ 1 นั้นผู้สร้างเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลาในต่างประเทศ บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียต้องมีเอกสารแนบคือ

- a. สำเนา SIUP
- b. สำเนาพิมพ์เขียว GENERAL ARRABGEMENT
- c. รายละเอียดเรือ SHIPSPARICULAR
- d. หมายกำหนดการใช้เครื่องมือจับปลา
- e. หนังสือรับรองจากอู่ต่อเรือ

มาตราที่ 44

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียที่เรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาต่างประเทศ ต้องแจ้งอย่างเป็นทางการให้ทางอธิบดีทราบก่อน
2. สำหรับการแจ้งอย่างเป็นทางการในข้อที่ 1 นั้น บุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียต้องทำ เรื่องการขออนุมัติจากเอกสารแนบคือ
 - a. สำเนา SIUP
 - b. สำเนาพิมพ์เขียว CENERALARABGEMENT
 - c. สำเนาเอกสารสัญชาติเรือ
 - d. สำเนาใบวัดเรือ
 - e. รายละเอียดเรือ SHIPS PARICULAR
 - f. สำเนาAPI
 - g. หมายกำหนดการใช้ประเภทเครื่องมือจับปลา

มาตราที่ 45

1. สำหรับการเปลี่ยนแปลงสัญชาติเรือประมง และ/หรือ เรือขนส่งปลาจากต่างชาติ จำเป็นต้องยื่นความจำนงเป็นลายลักษณ์อักษรต่ออธิบดี
2. สำหรับการยื่นเรื่องตามข้อที่ 1 บุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียต้องยื่นเรื่องต่ออธิบดีซึ่ง มีเอกสารดังต่อไปนี้

- a. หนังสือรับรองผ่านการตรวจสอบสภาพเรือและเอกสารตามที่อธิบดีระบุไว้
 - b. หลักฐานการจ่ายเงินในรูปแบบใบเสร็จการโอนเงินจากรัฐบาล
 - c. สำเนาหนังสือการลบสัญชาติเรือ(deletion certificate)ที่ประเทศเดิมออกให้และรับรองโดยสำนักงานตัวแทนของประเทศอินโดนีเซียที่ตั้งอยู่ประเทศนั้น
- บทที่ 11การตรวจสอบสภาพเรือ เครื่องมือประมง เอกสารเรือประมง และ/หรือ เรือขนส่งปลา

มาตราที่ 46

1. สำหรับการยื่นขอSIFIและ/หรือ เรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลานั้นต้องมีการตรวจสอบสภาพเรือ และอุปกรณ์การทำประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาโดยคณะผู้เชี่ยวชาญที่รัฐมนตรี
2. เรือประมงหรือเรือขนส่งปลา ที่หมายถึงในข้อ 1 นั้นหมายถึงเรือที่จัดหากายในประเทศและต่างประเทศที่ดีตามมาตราที่ 40
3. การตรวจสอบสภาพเรือ อุปกรณ์การทำประมง และเอกสารเรือประมง และ/หรือเรือขนส่งปลาตามความหมายข้อที่ 1 นั้นได้รวมถึงการตรวจสอบเครื่องมือทำการประมงและเครื่องมือช่วยต่างๆในการทำประมงที่รวมเป็นชุดที่เรือประมงใช้งาน
4. การชี้แนะการตรวจสอบสภาพเรืออุปกรณ์ทำการประมงและเอกสารเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาตามความหมายในข้อที่ 1 นั้นจะจัดโดยอธิบดีซึ่งจะรายงานอย่างเป็นทางการแก่รัฐมนตรีต่อไป

มาตราที่ 47

1. รัฐมนตรีได้มอบหมายอำนาจสำหรับการตรวจสอบสภาพเรือ อุปกรณ์การทำประมงและเอกสารเรือประมงและเอกสารเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลาแก่เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่ฝ่ายการประมงท้องถิ่น หรือเจ้าหน้าที่เทคนิคUPT

มาตราที่ 48

1. ขอตําเรื่องตรวจสอบสภาพเรือ อุปกรณ์การทําประมง และเอกสารเรือประมง และ/หรือ เรือขนส่งสํัญชาติอิน โคนีเซียนั้นขึ้นเรื่องแก่อธิบดีโดยแนบเอกสารประกอบคือ

- a. สำเนา SIUP
- b. สำเนาการลงทะเบียนเรือประมงหรือหนังสือเรือประมง
- c. สำเนา surat kelakuan dan pengawakan
- d. หมายกำหนดการใช้เครื่องมือจับปลา

2. ขอตําเรื่องตรวจสอบสภาพเรือ อุปกรณ์ทําประมงและเอกสารเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลาสัญชาติต่างประเทศนั้นขึ้นเรื่องแก่อธิบดีโดยแนบเอกสารประกอบคือ

- a. สำเนา SIUPหรือใบอนุญาตเดินเรือ
- b. สำเนาสัญญาเช่าเรือ
- c. สำเนาใบวัดเรือ
- d. สำเนาใบสัญญาเช่าเรือ
- e. สำเนาพิมพ์เขียวเรือ

บทที่ 12**พื้นที่ปฏิบัติงานและท่าเรือและ/หรือ เรือขนส่งปลา****มาตราที่ 49**

1. เรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลา ที่จัดหาจากต่างประเทศจะระบุน้ำท่าเรือไว้ 2 ท่าเท่านั้น ในSIPIและ/หรือSIKPI
2. เรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลา ที่จัดหาจากในประเทศจะระบุน้ำท่าเรือไว้ 4 ท่าเรือ ทำน้ำในSIPI และ/หรือ SIKPI
3. เรือขนส่งปลาทุกลำจะสามารถระบุน้ำท่าที่บรรทุกและไว้มากเกิน 20 ท่าเรือ

บทที่ 13

ธุรกิจการประมงแบบผสม

มาตราที่ 50

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติ ที่ประกอบกิจการประมงต้องลงทุนอุตสาหกรรมเป็นรูปแบบอุตสาหกรรมการประมงผสม

มาตราที่ 51

1. บริษัทเอกชนที่ได้ครอบครองเรือประมง ที่จัดหาจากต่างประเทศ จำเป็นต้องแปรรูปปลาในประเทศหรือร่วมทุนกับหน่วยแปรรูปในประเทศ
2. บริษัทเอกชนที่ได้รับครอบครองหรือที่จัดหาจากต่างประเทศที่มีปริมาตรรวมกันมากกว่า 2000GT จำเป็นต้องแปรรูปปลาในประเทศ หรือร่วมทุนกับหน่วยแปรรูป(โรงงาน) ในประเทศ
3. การร่วมทุนตามข้อที่ 1 และ 2 ต้องเป็นงานร่วมกันแปรรูปอย่างถูกต้องตามนิติกรรม

มาตราที่ 52

ระเบียบเกี่ยวกับการวิเคราะห์และปริมาณของการแปรรูปจะกำหนดโดยอธิบดีที่รับผิดชอบ

มาตราที่ 53

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติที่จะทำธุรกิจประมงผสมทุกบุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติที่จะทำธุรกิจประมงผสม ต้องมีการลงทุน และเปิดนิติบุคคลอิน โดนีเซียขึ้นมาเพื่อรับรองการขอalkasi (ปริมาตรเรือประมง)
2. ขึ้นตอนตามข้อที่ 1 นั้นต้องอยู่บนพื้นฐานกฎหมาย

มาตราที่ 54

1. การร่วมทุนระหว่างทุนในประเทศและทุนจากต่างประเทศPMAประมาณ 20 % ตั้งแต่ปีแรกที่บริษัทตั้งขึ้น
2. สำหรับการประเมินมูลค่าการจัดหาเงินทุนและ/หรือ สินทรัพย์ จะกระทำโดยคณะกรรมการที่ตั้งขึ้น

มาตราที่ 56

1. บุคคลหรือนิติบุคคลต่างชาติ ให้ลงทุนร่วมผ่านกระบวนการลงทุนกับบริษัทอินโดนีเซียที่ใช้ระบบขององค์กรPMDN ได้สูงสุด80% จากทุนที่ครอบครองจากบริษัทดังกล่าว และสถานะบริษัทเปลี่ยนเป็นPMA
2. กฎระเบียบและวิธีการลงทุนตามข้อที่ 1 ต้องเป็นไปตามกฎหมายกำหนด

มาตราที่ 57

1. กิจการอุตสาหกรรมประมงผสมในส่วนของPMA หรือ PMDN สามารถทำเป็นบริษัทร่วมทุนได้
2. นิติบุคคลที่เป็นบริษัทร่วมทุน สามารถใช้ทรัพย์สินที่เป็น โรงงานในประเทศและ/หรือเรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลา
3. กฎข้อระเบียบ ข้อตกลงและหลักการร่วมทุนที่กล่าวตามข้อที่ 1 ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายที่กำหนด

มาตราที่ 58

1. ทุนสำหรับการลงทุนใหม่ เพิ่มทุนร่วมทุน บริษัทตามความหมายในมาตราที่ 55 56 และ 57 สามารถสร้างหน่วยแปรรูป(โรงงาน) ปลาได้ในประเทศ เรือจับปลา และเรือขนส่งปลา
2. หน่วยแปรรูป เรือประมงและเรือขนส่งปลา ตามข้อที่ 1 ถือว่าเป็นทุนของบริษัท ส่วนที่ 2 การรับรอง Alokasi (ปริมาณเรือประมง) การทำประมงแบบRAPIM

มาตราที่ 59

1. บริษัทการประมงด้วยการลงทุน ในการทำประมง ต้องยื่นคำร้องRAPIM แก่อธิบดี
2. อธิบดีจะแต่งตั้งทีมพิจารณาความสามารถของธุรกิจ
3. ภายใน 10 วันหลังจากที่ทีมพิจารณาได้ส่งผลพิจารณาให้อธิบดี จะมีการออกเอกสาร RAPIM
4. RAPIM ที่ได้รับเพื่อจะให้หน่วยงาน ที่รับผิดชอบในแต่ละฝ่ายในการลงทุนออก เอกสารยินยอมเพิ่มการลงทุนออกเอกสารการเพิ่มต่อไป

มาตราที่ 60

การออกเอกสาร PAPIPM นั้นจากการพิจารณาทรัพยากรปลาที่มีอยู่ ความสามารถในการแปรรูป(โรงงาน) ภายในประเทศนั้นที่สร้างขึ้น และการสนับสนุนจากสิ่งอำนวยความสะดวกบนฝั่ง

ส่วนที่ 3 SIUPใบอนุญาตทำธุรกิจ

มาตราที่ 61

1. การออกSIUP ด้านการลงทุน ทุกๆบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซีย ต้องมีSIUP ที่หน่วยงานลงทุน จะต้องยื่นคำร้องต่ออธิบดีและต้องแนบเอกสารดังต่อไปนี้
 - a. สำเนา akte ที่ได้ก่อตั้งบริษัทประมงตามนิติบุคคลที่ได้กล่าวถึงในหน่วยงานกิจการประมง
 - b. สำเนา PPN
 - c. รูปถ่ายสีของเจ้าของเรือ หรือผู้รับผิดชอบบริษัทจำนวน 2 รูปขนาด 2*6ซ.ม.
 - d. สำเนาผู้มีอำนาจบริษัท
 - e. หนังสือชี้แจงการดำเนินงาน
 - f. เลขที่เสียภาษี NPMP
 - g. ตัวอย่างรายชื่อชื่อของผู้รับผิดชอบบริษัท
2. อย่างช้าที่สุด 10 วันทำงานหลังจากที่ได้รับเรื่องขอใบ SIUP จากหน่วยงานการลงทุน อธิบดีต้องออกใบ SIUP ให้
3. เมื่อภายใน 2 ปี ตั้งแต่วันที่ออกใบSIUP ยังไม่สามารถสร้างหน่วยแปรรูป (โรงงาน)ปลาในประเทศได้ให้เห็นแล้วเสร็จดังนั้นใบSIUP จะเพิกถอน
4. ผู้ถือSIUP ได้ก่อสร้างหน่วยแปรรูป(โรงงาน) ปลาแล้วแต่ยังไม่เสร็จตามเวลาที่กำหนดได้ สามารถยื่นเรื่องต่ออธิบดีได้เพื่อขอยืดเวลาออกไปอีกพร้อมต้องชี้แจงเหตุผล
5. ถ้ามีความประสงค์ต้องการยืดเวลาตามคำกล่าวข้อที่ 4 สามารถยืดเวลาได้สูงสุด 1 ปี
6. ถ้าได้เพิ่มระยะเวลาตามข้อที่ 5 แล้วแต่หน่วยแปรรูป (โรงงาน) ปลายังไม่เสร็จดังนั้นใบ SIUPจะถูกเพิกถอนทันที

มาตราที่ 62

1. การครอบครอง SIUP ในส่วนการลงทุนสามารถยื่นขอแก้ไข SIUP ได้โดยที่สามารถยื่นคำร้องหลังจากที่ SIUP มีผลบังคับใช้แล้ว ไม่ต่ำกว่า 6 เดือนการยื่นขอแก้ไข
2. การลงทุนที่มีความหมายในข้อที่ 1 นั้นจะยื่นหรือไม่ จะขอยุ่จะขึ้นกับการจำนวนทรัพยากรที่มีอยู่

มาตราที่ 63

อธิบดีจะออกใบ SIUP ในส่วนการลงทุนก็ต่อเมื่อ

1. หลังจากพิจารณาจำนวนทรัพยากรปลาที่มีอยู่
2. หลังพิจารณาความสามารถของโครงการ
3. ผู้ยื่นคำร้องได้ยื่นคำร้องครบถ้วนตามมาตราที่ 61 ข้อย่อยที่ 1
4. ผู้ยื่นคำร้องให้ชำระ PPP และแสดงหลักฐานการชำระเงิน

มาตราที่ 64

ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอิน โคนีเซียที่จะทำประมง อิน โคนีเซียในรูปแบบการลงทุน ต้องยื่นขอ SIN แก่ อธิบดีโดยประกอบเอกสารแนบดังนี้

1. สำเนา SIUP แบบลงทุน
2. สำเนาการจดทะเบียนเรือ หรือสมุดเรือประมง
3. หนังสือผลการตรวจสอบสภาพเรือและเอกสารเรือ
4. สำเนาบัตรประชาชนของผู้ที่มีอำนาจในการลงนามในบริษัท
5. สำเนาการเลหลังเรือ หากเรือที่ได้มาจากการเลหลัง
6. หนังสือรับรองจากสมาคมหรือองค์กรประมงที่ท้องถิ่นและที่ได้ลงทะเบียนไว้แล้วกับ

กระทรวง

มาตราที่ 65

1. SIPI ที่ออกมาภายหลังจากที่ครอบครอง SIUP ในส่วนการลงทุนมีและ/หรือ สร้าง หน่วยแปรรูป (โรงงาน) ในประเทศที่ปฏิบัติงาน เหมาะสมด้วยหมายกำหนดการ ภายหลังจากที่ได้รับ การยินยอมจากอธิบดีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ระบุในSIUP ในส่วนการลงทุนและSPPM (หนังสืออนุมัติให้ลงทุน)
2. การออกSIPI ตามความหมายในข้อที่ 1 นั้น จะกระทำให้เหมาะสมกับหน่วยแปรรูป (โรงงาน) ในประเทศ ที่พิจารณาโดยทีมแต่งตั้งโดยอธิบดี
3. เมื่อผู้ครอบครอง SIUP ในส่วนการลงทุนไม่ดำเนินงานตามแท้จริงแล้วในระยะเวลา 2 ปี ที่ออก SIUP นั้นจะทำการยกเลิกSIUP นั้น
4. เมื่อผู้ครอบครองSIUP ในส่วนการลงทุนถูกถอนSIUP ตามข้อที่ 3 สามารถดำเนินการ หน่วยแปรรูป (โรงงาน) ต่อไปโดยใช้วัตถุดิบจากชาวประมง และ/หรือ จากฝ่ายอื่นๆ

ส่วนที่ 5 SIKPI

มาตราที่ 66

ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่จะใช้เรือขนส่งปลาสัญชาติอินโด ในรูปแบบการ ลงทุนต้องยื่นคำร้องขอ SIKPI แก่อธิบดีดังนี้

1. สำเนา SIKPI ในส่วนการลงทุน
2. สำเนาการจดทะเบียนเรือหรือสมุดเรือประมง
3. หนังสือผลการตรวจสภาพเรือและเอกสารเรือ
4. สำเนาบัตรประชาชนของผู้มีอำนาจลงนามในบริษัท
5. สำเนาการเลหลังเรือ หากเรือที่ได้มาจากการเลหลัง

มาตราที่ 67

1. SIKPI จะออกภายหลังที่ครอบครอง SIUP ที่ในส่วนการลงทุนที่มี และหรือ หน่วยแปรรูป (โรงงาน) ในประเทศที่ปฏิบัติงาน เหมาะสมด้วยหมายกำหนดการ ภายหลังที่ได้รับการยินยอมจาก อธิบดีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ระบุในSIUP ในส่วนการลงทุนและ SPPM (หนังสืออนุมัติให้ลงทุน)
2. จำนวนเรือขนส่งที่อนุญาต สำหรับขนส่งปลานั้น ต้องเหมาะสมกับความต้องการและ/หรือสามารถขกกำลังในการผลิตของUPI ภายในประเทศ
3. เมื่อครอบครองSIUP ในส่วนการลงทุน ไม่ดำเนินงานตามแท้จริงแล้วในระยะเวลา 2 ปี ที่ออกSIUP นั้นจะทำการยกเลิก SIUP นั้น

มาตราที่ 68

การออกSIUPในส่วนการลงทุนนั้น SIPI และSIKPI ที่หมายถึงในมาตราที่ 61,64 และ66 นั้นจะปฏิบัติตามระเบียบในมาตราที่ 23และ 24

ส่วนที่ 6 การนำปลาขึ้นฝั่ง

มาตราที่ 69

ปลาที่ได้จากหาปลาที่เรือประมงและ/หรือเรือขนส่ง จะต้องนำขึ้นฝั่งทั้งหมด ตามสถานที่ที่ระบุใน SIPI และ SIKPI

มาตราที่ 70

1. ปลาจากเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลา จำเป็นต้องเข้าที่หน่วยแปรรูป (โรงงาน) ปลานอกจากปลาเป็นๆ หรือปลาทูน่า เพื่อทำสาซิมิและ/หรือปลาที่สามารถแปรรูปได้

2. ปลาเป็นปลาทUNAเพื่อทำซาซิมิ และ/หรือ ปลาที่ได้รับยกเว้นถ้าต้องการนำเข้าหน่วยแปรรูป(โรงงาน)ปลาที่ครอบครองจำเป็นต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ที่ประมงที่ทำเรือตามที่ระบุใน SIPI หรือ SIKPI
3. ปลาที่เข้าแปรรูปตามข้อที่1สามารถออกได้ทั้งหมดหรือบางส่วน
4. กรณีปลาเป็นๆ ปลาทUNA เพื่อจะทำซาซิมิ และหรือปลาที่ได้รับการยกเว้น ตามวรรคที่ 1 สามารถขายทอดได้โดยตรง
5. อธิบดีเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของคุณมที่นำปลาเข้าแปรรูปปลาตามวรรคที่ 1

ส่วนที่ 7 การควบคุมธุรกิจแบบลงทุน

มาตราที่ 71

1. บริษัทการประมงแบบผสม ด้วยการลงทุนต้องทำรายงานทุกๆ 6 เดือน ที่เกี่ยวกับจำนวนการผลิตความเพียงพอของวัตถุดิบที่มากเรือประมงที่เหมาะสมกับSIUP ที่ฝ่ายการลงทุนและSIPI ที่ครอบครอง
2. รายงานตามข้อที่ 1 นั้นให้ส่งให้แก่อธิบดีทุกๆสิ้นสุดของเดือนที่ 6 และลงรายมือชื่อของผู้รับผิดชอบของบริษัท
3. หากทางผู้รับผิดชอบบริษัทไม่ยินยอมที่จะรายงานตามข้อที่ 2 ดังนั้น อธิบดีจะส่งหนังสือทักท้วงอย่างเป็นทางการ
4. หากทางผู้ประกอบการที่หมายถึงในข้อที่ 3 ไม่ยอมทำรายงานถึง 2 ครั้งดังนั้น SIUP ลงทุน SIN และSIKPI จะถูกยกเลิก

มาตราที่ 72

บริษัทที่ร่วมลงทุนต้องแจ้งความเคลื่อนไหวสถานะทางการเงินทุกๆปี จากสำนักงานบัญชี
แก่อธิบดี

มาตราที่ 73

1. อธิบดีจะคอยเฝ้าการเติบโตของธุรกิจประมงแบบผสมด้วย ทีมงานที่จัดตั้งขึ้น
2. ทีมควบคุมที่หมายถึงในข้อที่ 1 มีหน้าที่ ควบคุมการดำเนินงานของธุรกิจการประมง
สำหรับที่จะมั่นใจความแน่นอน ความพอเพียง ของวัตถุดิบที่นำมาจากเรือประมง ตามความ
เหมาะสมของSIPI
3. ผู้ควบคุมตามความหมายข้อที่ 2 นั้นจะกระทำการบนพื้นรายงานตามมาตราที่ 71 และ
ทำการตรวจสอบที่สถานที่แปรรูป ในประเทศทุกๆ 6 เดือน
4. ผลจากรายงานและการคอยควบคุมสำหรับการเป็นวัตถุในการพิจารณา

บทที่ 14**PTKA การใช้แรงงานต่างชาติบนเรือ****มาตราที่ 75**

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ใช้แรงงานต่างชาติ บนเรือประมง และ/หรือ บนเรือบรรทุกปลาจำเป็นต้องได้รับการรับรองการใช้แรงงานต่างชาติ TKA จากอธิบดี
2. สำหรับการขอใบรับรองจากข้อที่ 1 ต้องยื่นต่ออธิบดี ซึ่งแนบเอกสารดังต่อไปนี้
 - a. ใบแสดงความจำนงการใช้แรงงานต่างด้าวRPTKA
 - b. สำเนาSIUP
 - c. สำเนา SIPI และ/หรือSIKPI เพื่อต่ออายุการใช้แรงงานต่างชาติ
 - d. หนังสือยินยอมการใช้ลูกเรือที่ยอมรับโดยอธิบดี
 - e. สำเนาพาสปอร์ตและ/หรือ SEAMAN BOOK
3. หนังสือรับรองการใช้แรงงานต่างชาติตามวรรคที่ 1 กำหนดอายุ 1 ปี

มาตราที่ 76

PTKA บนเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลาต้องเป็นไปตามกฎหมายกำหนด

บทที่ 15**การส่งเสริม****มาตราที่ 77**

1. การส่งเสริมกิจการประมงที่หน่วยงานจับปลาและขนส่งเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐมนตรี ผู้ว่าการจังหวัด ผู้ว่าการอำเภอ / สำนักเทศบาลหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
2. ส่งเสริมกิจการประมงที่หน่วยงานจับปลาและขนส่งตามข้อที่ 1 มีการชี้แนะ หรือ ข้าราชการส่งเสริมกิจการแปรรูป กิจการที่เกี่ยวข้อง เทคนิคการจับปลาและการผลิต วิธีการใหม่ๆ

มาตราที่ 78

1. การควบคุมและการดักเตือนต่อธุรกิจการทำประมง ตามระเบียบหรือข้อกำหนดสำหรับเรือประมงเรือขนส่งปลา และ/หรือ การแปรรูป ด้วยระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องด้วยธุรกิจประมง
2. การควบคุมและการดักเตือนตามข้อที่ 1 นั้นกระทำด้วยการเฝ้าดู การระมัดระวังและการตรวจสอบ รายงานการทำงานและเอกสารการเรือประมง หน่วยแปรรูป (โรงงาน) และปลาที่จับได้

มาตราที่ 79

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่กระทำธุรกิจประมงที่กระทำความผิดแก่กฎกระทรวงนี้ จะโดนบทลงโทษทั้งทางปกครองและหรือ อาญา
2. บทลงโทษทางปกครองตามความหมายข้อที่ 1 คือ ได้รับการเตือนอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษรหรือการถอนSIUP,SIPI และ/หรือSIKPI
3. ผู้ที่โดนลงโทษปกครองตามข้อที่ 2 นั้น จะกระทำด้วยลำดับดังนี้

- a. ตักเตือนอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษร 3 ครั้งภายใน 1 เดือน โดยอธิบดี
 - b. จากการตักเตือนในข้อ a นั้นไม่เห็นผล จะทำการยึด SIUP, SIPI และ/หรือ SIKPI เป็นเวลา 1 เดือน
 - c. จากการตักเตือนในข้อ b. นั้นไม่เห็นผล จะทำการถอน SIUP, SIPI, และ/หรือ SIKPI
4. บทลงโทษทางอาญา ที่หมายถึงในข้อที่ 1 นั้น จะปฏิบัติตามระเบียบกฎหมาย

มาตรา 80

1. SIUP โดยยกเลิกโดยผู้ออก SIUP เมื่อบุคคลหรือนิติบุคคลได้กระทำ
 - a. ไม่กระทำตามระเบียบที่ระบุไว้ใน SIUP
 - b. ทำการแก้ไขข้อมูล โดยที่ไม่ได้รับการยินยอมจาก ผู้ออก SIUP อย่างเป็นทางการ
 - c. ไม่ทำรายงานการดำเนินธุรกิจ 2 ครั้ง หรือด้วยเจตนาที่สำแดงรายงานที่เป็นเท็จ
 - d. ใช้เอกสารปลอม
 - e. การแจ้งข้อมูลที่ไม่ตรงกับรายงาน
 - f. ไม่ดำเนินงานตรงตามแผนในระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่ที่ได้ครอบครอง SIUP
 - g. พิสูจน์ได้ว่าการเปลี่ยนมือหรือมีการซื้อขาย SIUP
2. SIPI โคนยกเลิกโดยผู้ออก SIPI เมื่อบุคคลหรือนิติบุคคลได้ทำการ
 - a. ไม่ทำตามระเบียบที่ระบุไว้ใน SIPI
 - b. นำเรือประมงไปใช้ในภารกิจนอกเหนือจากการทำประมง
 - c. ไม่ทำรายงานการปฏิบัติงานเป็นเวลาต่อเนื่องถึง 2 ครั้ง หรือ เจนนารายงานการปฏิบัติงานอย่างไม่ตรงกับความจริง
 - d. มีการใช้เอกสารเรือปลอม
 - e. การให้ข้อมูลไม่ตรงกับความเป็นจริงที่ภาคสนาม
 - f. SIUP ที่บริษัทครอบครอง โดยถอดถอนจากผู้ออกเอกสาร SIUP
 - g. พิสูจน์ได้ว่าการเปลี่ยนแปลงมือหรือมีการซื้อขาย SIPI

- h. นำปลาจากที่ทำการประมงไปต่างประเทศโดยที่ไม่มีการผ่านท่าเรือที่ระบุใน SIPI
- i. หลังจาก 1 ปี ที่ได้ออก แต่ไม่ได้ทำการประมง
- j. การนำปลาออกนอกประเทศที่ไม่มีเอกสารที่ถูกต้องครบถ้วน
- k. ไม่ดำเนินการต่ออายุSIPI เป็นระยะเวลา 1 ปีหลังจากสิ้นสุดวันหมดอายุ

4. SIKPI โคนขกเลิกโดยผู้ออกSIKPI เมื่อบุคคลหรือนิติบุคคลได้กระทำ :

- a. ไม่กระทำตามระเบียบที่ระบุไว้ในSIKPI
- b. นำเรือขนส่งปลาไปใช้นอกเหนือจากการขนส่งปลาหรือ ไปขนส่งปลานอกกองเรือ
- c. ไม่ทำรายงานการปฏิบัติงานเป็นเวลาต่อเนื่องถึง 2 ครั้งหรือ เจตนารายงานอย่างไม่ตรงกับความจริง
- d. มีการใช้เอกสารปลอม
- e. การให้ข้อมูลไม่ตรงกับความเป็นจริงที่ภาคสนาม
- f. พิสูจน์ได้ว่าการเปลี่ยนแปลงหรือมีการซื้อขายSIKPI
- g. หลังจาก 1 ปีที่ได้ออก SIKPI ให้แต่ไม่ได้ทำการขนส่งปลา
- h. SIUP ที่บริษัทครอบครองโดยถอดถอนจากผู้ออกเอกสารSIUP
- i. นำปลาจากที่ทำการประมงไปต่างประเทศโดยที่ไม่ผ่านท่าเรือที่ระบุ
- j. การนำปลาออกนอกประเทศโดยที่ไม่มีเอกสารที่ถูกต้องครบถ้วน
- k. ไม่ดำเนินการต่ออายุSIKPI เป็นระยะเวลา 1 ปี จากสิ้นสุดวันหมดอายุ

4. การถอดถอน SIUP จากการไม่ดำเนินการ ตามหมายกำหนดการ ภายในระยะเวลา 2 ปี นั้นความหมายในข้อที่ 1f ที่ดำเนินการโดยบุคคลหรือนิติบุคคล จะแจ้งเตือนเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นเวลา 3 ครั้ง หากต่อเนื่องไปเป็นระยะเวลา 1 เดือน

5. หากระยะเวลา 1 ปี ที่ SIPI และSIKPI ไม่ดำเนินการต่ออายุ ตามความหมายในข้อที่ 2 k และ3k ดังนั้นSIPI หรือ SIKPI ต้องถอดถอน

มาตราที่ 81

1. ในกรณีที SIUP,SIPIหรือ SIKPI โดยถอดถอนโดยผู้ออกไปอนุญาต ตามมาตราที่ 80 บุคคลหรือนิติบุคคลมีเวลา 14 วันทำงานราชการ ทำหนังสือคัดค้านการถอดถอนแก่รัฐมนตรี และอธิบดีโดยให้ระบุเหตุผล
2. หลังจากรัฐมนตรีคัดค้านการถอดถอน ภายใน 30 วันทำงานราชการจะทำหนังสือตอบกลับว่าจะระงับการถอดถอนหรือไม่
3. ในกรณีหนังสือคัดค้านการถอดถอนที่ยอมรับฟังจากรัฐมนตรี อธิบดีจะดำเนินการออกไปอนุญาตใหม่

บทที่ 18
ระเบียบอื่นๆ

มาตราที่ 82

1. เรือประมงที่มีขนาด 100 GT และ/หรือมากกว่าสามารถทำประมงได้ที่ZEEI (น่านน้ำเศรษฐกิจอินโดนีเซีย)นอกเหนือจากการได้รับอนุญาตที่น่านน้ำหมู่เกาะ ก่อนที่กฎกระทรวงฉบับนี้จะใช้
2. เรือประมงที่มาจากต่างประเทศก่อนที่กฎกระทรวงฉบับนี้ประกาศใช้ ภายหลังจากได้รับอนุญาตหาที่ZEEI เท่านั้น

มาตราที่ 83

1. เรือประมงและหรือ เรือขนส่งปลา สัตว์ชาติต่างชาติที่ปฏิบัติงานที่ WPP ที่ใบอนุญาตที่ต้องออกโดย ไม่ใช่จากส่วนราชการ ก่อนที่จะเข้าแม่น้ำหรือท่าเรืออินโดนีเซียต้องได้รับการรับรองจากอธิบดี
2. หนังสือรับรองจากข้อที่ 1 นั้นมีผลบังคับใช้ต่อครั้งเท่านั้น

มาตราที่ 84

1. สำหรับความสำคัญในการใช้สอยทรัพยากรปลา ทุกเรือประมงและเรือขนส่งสัตว์ชาติอินโดนีเซียหรือสัตว์ชาติต่างชาติต้องยอมรับและสนับสนุนการอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ประมงบนเรือ observer board
2. ระเบียบต่างๆที่เจ้าหน้าที่ที่ประมงบนเรือ ตามความหมายข้อที่ 1 นั้น จะระบุเทคนิคจากอธิบดี

มาตราที่ 86

ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซียที่ทำการประมง โดยเรือประมงและ/หรือ เรือขนส่งปลา ที่มีขนาด 100 GT ขึ้นไป ต้องบทำประกันชีวิตให้กับบุคคลบนเรือ

มาตราที่ 87

1. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่ทำการประมงสำหรับส่งออกจำเป็นต้องรับประกันคุณภาพและความปลอดภัยจากเชื้อโรคของเรือประมงทุกลำ
2. ทุกบุคคลหรือนิติบุคคลที่ทำกิจการประมงและ/หรือ จับปลาเอส่งออก จำเป็นต้องทำตามระเบียบสาธารณสุขสำหรับเรือทุกลำ
3. ตามหัวข้อที่ 1 และ 2 ต้องเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด

มาตราที่ 88

1. ทุกๆลำเรือประมงหรือเรือขนส่งปลาต่างชาติจำเป็นต้องติดตั้งVMS
2. ทุกๆ เรือประมงและ/หรือเรือขนส่งปลาอินโดนีเซียที่มีขนาด 30 GT ขึ้นไป จำเป็นต้องติดตั้งVMS
3. VMS ที่ติดตั้งตามความหมายข้อที่ 1 และ 2 กระทำตามกฎกระทรวง

มาตราที่ 89

1. เรือประมงและ/หรือเรือบรรทุกปลาที่ได้รับปลา และ/หรือ บรรทุกปลาจำเป็นต้องถูกต้องตามใบSLO ซึ่งได้เป็นส่วนหนึ่งของระเบียบที่จะได้รับใบSIB จากเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

2. กัปตันเรือ จำเป็นต้องใช้ข้อมูลใน Log Book ที่ได้รับปลาหรือเรือขนส่งปลาพร้อมกับพร้อมกับแจ้งให้กับอธิบดีโดยผ่านหัวหน้าประมงท้องถิ่นหรือท่าเรือที่ระบุในSIPI

3. การใส่ข้อมูลใน Log Book ที่จับปลาหรือเรือขนส่งปลา ต้องแจ้งกับอธิบดีตามข้อที่ 2 ต้องใส่ข้อมูลในLog Book การจับปลาและขนส่งปลา ตามที่รัฐมนตรีได้ระบุไว้

มาตราที่ 90

สำหรับผู้ที่ครอบครองSIUP,SIPI,SIKPI ที่ทำรายงานการปฏิบัติงานสำหรับอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการทำธุรกิจประมงตราใบที่ทรัพยากรปลา ยังมีความเป็นไปได้

มาตราที่ 91

เรื่องเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน สองฝ่าย (bilateral arrangement) เกี่ยวกับการทำประมงจะกำหนดขึ้นเองด้วยกฎกระทรวง

มาตราที่ 92

โครงสร้างและรูปแบบธุรกิจการประมงจะระบุในเอกสารแนบกฎกระทรวง

มาตราที่ 93

ความจำเป็นสำหรับการแนบหนังสือรับรองจากสมาคมหรือองค์กรการประมงต้องกระทำอย่างช้าภายใน 1 ปีหลังจากกฎกระทรวงฉบับนี้บังคับใช้

มาตราที่ 94

ความจำเป็นที่บุคคลหรือนิติบุคคลอินโดนีเซีย ที่เป็นเจ้าของเรือประมงสำหรับปฏิบัติงานแปรรูปปลาภายในประเทศหรือทำธุรกิจร่วมกับหน่วยงานแปรรูป(โรงงาน) ตามมาตราที่ 52 ข้อย่อย 2 ต้องกระทำอย่างช้าภายใน 1 ปี หลังจากกฎกระทรวงฉบับนี้บังคับใช้

บทที่ 9 ระเบียบอื่นๆ

มาตราที่ 95

1. SIUP ที่ได้ออกให้ก่อนระเบียบของรัฐมนตรีฉบับนี้มีกำหนดหมดอายุ 30 ตั้งแต่ได้ใช้ระเบียบจากรัฐมนตรี ฉบับนี้
2. SIPI และ SIKPI ที่ได้ออกก่อนหน้านี้ มีกำหนดหมดอายุที่กำหนดไว้
3. SIPI สำหรับเรือประมงที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ที่ได้ออกไว้ให้ก่อนที่จะมีระเบียบรัฐมนตรีฉบับนี้ จะหมดอายุตามที่ระบุในใบอนุญาตก่อนหน้านี้และสามารถต่ออายุได้อีกก็ต่อเมื่อมีการนำปลาแปรรูป ในประเทศหรือได้ร่วมมือกับหน่วยแปรรูป (โรงงาน) ปลา จะตรวจสอบโดยทีมงานแปรรูปปลา
4. SIKPI สำหรับเรือขนส่งบริษัทขนส่งแต่ไม่ใช่กิจการของบริษัทประมง ที่ได้ออกใบอนุญาตก่อนหน้านี้มีผลตามระเบียบฉบับนี้ทันทีและสามารถต่ออายุได้ก็ต่อเมื่อ มีการนำปลาที่หน่วยแปรรูป (โรงงาน) ในประเทศหรือได้ร่วมมือกับหน่วยแปรรูป (โรงงาน) ตรวจสอบโดยทีมงานของอธิบดีที่รับผิดชอบหน่วยงานแปรรูปปลา

มาตราที่ 96

SIPI สำหรับเรือประมงต่างชาติ ก่อนระเบียบฉบับนี้มีผลบังคับใช้ จะสิ้นสุดตามวันที่หมดอายุใน SIPI

มาตราที่ 97

ผู้ประกอบการธุรกิจประมง ต้องลงทุนที่ได้ APIPM ก่อนระเบียบฉบับนี้ ต้องดำเนินการธุรกิจประมงแบบผสมอย่างซ้ำภายในระยะเวลา 2 ปี ปลังจากระเบียบฉบับนี้มีผลบังคับใช้

บทที่ 20

บทส่งท้าย

มาตราที่ 98

จากการลงนามในระเบียบของรัฐมนตรีในฉบับนี้ ดังนั้น ระเบียบของรัฐมนตรี ฉบับ PER.17/MEN/2006 จึงไม่มีผลบังคับใช้อีกต่อไป

มาตราที่ 99

ระเบียบของรัฐมนตรีฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ ณ วันที่ลงนาม

เพื่อว่าทุกคนที่จะได้รับทราบ ระเบียบของรัฐมนตรีฉบับนี้ ขอเชิญประกาศเพื่อให้ทราบในประเทศอินโดนีเซีย

ทำที่จากรัฐ

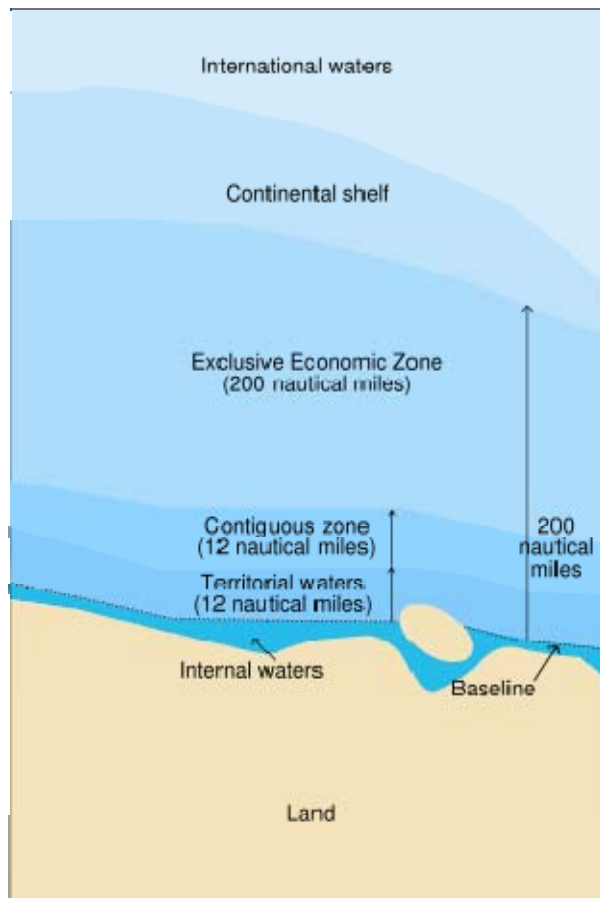
วันที่ 31 มกราคม 2008

รัฐมนตรีการทะเลและการประมง

FREDDY NUMBERI

ภาคผนวก ง

ภาพแสดงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ)



ที่มา: www.mya.nmarnavy.com

ภาคผนวก จ
สถานการณ์ราคาน้ำมัน

การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจมหภาคในสถานการณ์ราคาน้ำมันสูง : บทเรียนจากอดีต

ประเด็นทางเศรษฐกิจที่สำคัญ

การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจมหภาคในสถานการณ์ราคาน้ำมันสูง : บทเรียนจากอดีต

ในช่วงเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ โดยราคาน้ำมันดิบ Brent เพิ่มขึ้น ไปปิดที่ระดับ 39.4 ดอลลาร์ สหรัฐ./บาร์เรล ในวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เทียบกับ 29.5 ดอลลาร์ สหรัฐ./บาร์เรล ณ สิ้นปี 2546 ซึ่งการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของราคาน้ำมันดังกล่าวได้สร้างความวิตกกังวลแก่ประชาชนและนักลงทุนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา วิกฤตการณ์น้ำมันได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชะลอตัว เงินเฟ้อพุ่งขึ้นสูง และดุลการชำระเงินขาดดุลอย่างรุนแรง หากไม่สามารถหยุดผลกระทบดังกล่าวได้ จะส่งผลกระทบต่อระดับที่ทำให้เศรษฐกิจโลกหดตัวอย่างต่อเนื่อง ดังที่เคยเกิดขึ้นในวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 และ 2

น้ำมันจัดเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับทุกระดับของการผลิตและการบริโภค ดังนั้น การที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นจะทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ขณะเดียวกันก็ส่งผลให้ราคาสินค้านำเข้าสูง ซึ่งเพิ่มแรงกดดันให้เงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้นมาก (Cost-Pushed Inflation) ซึ่งราคาสินค้าที่สูงขึ้นมากทำให้อุปสงค์ชะลอตัว และส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศชะลอตัวลงตามลำดับ นอกจากนี้ วิกฤตการณ์น้ำมันยังส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพต่อเศรษฐกิจ โดยเฉพาะประเทศไทยที่เป็นเศรษฐกิจที่พึ่งพาการนำเข้าน้ำมันซึ่งคล้ายกับกลุ่มประเทศในเอเชียอื่นๆ วิกฤตการณ์น้ำมันต่อ GDP ไทยมีสัดส่วนการบริโภคน้ำมันประมาณร้อยละ 5.4 ของ GDP (ประเทศมาเลเซีย ร้อยละ 4.4, จีน ร้อยละ 3.4, และไต้หวัน ร้อยละ 3.1) โดยราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและผลของราคาน้ำมันที่ทำให้ราคาสินค้านำเข้าเพิ่มสูงขึ้น ทำให้มูลค่าการนำเข้าเพิ่มสูงขึ้น ขณะเดียวกันมูลค่าการส่งออกชะลอตัวลง ตามเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าที่ชะลอตัวลง ทำให้ดุลการค้าและดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลเพิ่มขึ้นหรือเกินดุลลดลง ดังเช่นที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยในช่วงปี 2524 จนต้องมีการลดค่าเงินบาทเพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดดังกล่าว

ในอดีตที่ผ่านมา เศรษฐกิจโลกได้เผชิญกับวิกฤตการณ์น้ำมันมาหลายครั้ง โดยสามารถแบ่งวิกฤตการณ์น้ำมันเป็น 2 ช่วงเวลา คือ ครั้งที่ 1 ในปี 2516 ครั้งที่ 2 ในปี 2523 ซึ่งการเกิดวิกฤตการณ์น้ำมันในแต่ละครั้งได้สร้างผลกระทบทางลบต่อทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก ลำดับเหตุการณ์ของวิกฤตน้ำมัน

1. วิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 เกิดขึ้นในปี 2516 จากสงครามระหว่างอาหรับกับอิสราเอล เกิดขึ้นในวันที่ 6 ตุลาคม 2516 ได้เปิดโอกาสให้ประเทศกลุ่มอาหรับทำการรวมตัวเป็นกลุ่มโอเปก (oil embargo) เพื่อกำหนดกำลังการผลิตและตั้งราคาเพื่อให้มีรายได้จากการผลิตน้ำมันสูงขึ้น โดยลดกำลังการผลิตและยุติการจำหน่ายน้ำมันแก่หลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่ให้การสนับสนุนอิสราเอล เช่น สหรัฐอเมริกา และเนเธอร์แลนด์ ทำให้เกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันอย่างรุนแรงทั่วโลก และทำให้เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะถดถอย

ผลกระทบและนโยบายเศรษฐกิจของไทย : ผลของการขาดแคลนน้ำมันส่งผลกระทบต่อโดยตรงถึงเศรษฐกิจไทยซึ่งพึ่งพาพลังงานจากน้ำมันสูงถึงเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์และนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศประมาณร้อยละ 85 ของปริมาณน้ำมันทั้งหมด ทำให้ราคาน้ำมันสูงขึ้นมากและส่งผลกระทบต่อเนื้อให้ราคาสินค้าทุกประเภทปรับตัวสูงขึ้น ทำให้เงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้นมากถึง 3 เท่าจากร้อยละ 4.9 ในปี 2515 เป็นร้อยละ 15.5 ในปี 2516 ทำให้รัฐบาลต้องดำเนินมาตรการทางการคลังหลายอย่าง เพื่อตรึงราคาน้ำมันและรักษาระดับราคาสินค้า เช่น จัดตั้งกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อรักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมัน ลดภาษีศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้า การลดอัตราภาษีน้ำมันลดภาษีการค้า และเพิ่มภาษีสินค้าส่งออก เป็นต้น นอกจากนี้ รัฐบาลยังบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนด้วยการลดภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับผู้มีรายได้น้อยและปานกลาง ตลอดจนการนำกฎหมายควบคุมราคาสินค้ามาใช้ สำหรับธนาคารแห่งประเทศไทยก็ได้ดำเนินนโยบายการเงินแบบเข้มงวดมาใช้ เพื่อรักษาเสถียรภาพทางการเงินและรักษาเงินเฟ้อให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ โดยเพิ่มอัตราส่วนเงินสดสำรอง เพิ่มอัตราดอกเบี้ยเงินกู้มาตรฐาน และเพิ่มเพดานดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืมของธนาคารพาณิชย์

ผลกระทบและนโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา : ในกรณีของประเทศสหรัฐอเมริกา รัฐบาลสหรัฐอเมริกาในช่วงดังกล่าวเลือกที่จะดำเนินนโยบายทางการคลังอย่างผ่อนคลายเป็นพิเศษ โดยใช้นโยบายลดภาษีและเพิ่มงบประมาณรายจ่าย เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจที่ซบเซาในช่วงนั้น สำหรับเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลสหรัฐฯเลือกที่จะใช้นโยบายควบคุมราคาสินค้า เพื่อชะลอการเพิ่มขึ้นของราคา ด้านนโยบายการเงินก็ดำเนินนโยบายแบบผ่อนคลายเป็นพิเศษสอดคล้องกับนโยบายการคลังเพื่อเร่งการขยายตัวของเศรษฐกิจ ซึ่งท้ายที่สุดแล้วก็ไม่สามารถหยุดการหดตัวของเศรษฐกิจได้ ทำให้สหรัฐฯเข้าสู่ภาวะถดถอย (Recession) ในปี 2517 และปีต่อมา

2. วิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในปี 2523 เกิดจากการปฏิวัติโค่นล้มราชวงศ์ปาลเอวียของอิหร่าน ทำให้การผลิตและส่งออกน้ำมันของประเทศอิหร่านชะงักงัน จนทำให้ต้องงดการส่งออกโดยสิ้นเชิง ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2521 เหตุการณ์นี้ทำให้อุปทานของน้ำมันในตลาดโลกหายไป

เป็นจำนวนมหาศาล เนื่องจากประเทศอิหร่านเป็นประเทศที่ส่งออกน้ำมันใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากประเทศซาอุดีอาระเบีย ทำให้เกิดความวิตกและความไม่มีเสถียรภาพในตลาดน้ำมันอย่างรุนแรง ประกอบกับในช่วงเวลาเดียวกันสงครามระหว่างอิรักและอิหร่านได้ปะทุขึ้น ซึ่งท้ายที่สุดก็นำไปสู่วิกฤตการณ์ในครั้งที่ 2

ผลกระทบและนโยบายเศรษฐกิจของไทย : วิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 2 ได้ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอก คือ ราคาน้ำมันรวมถึงราคาสินค้าอื่นๆ ได้ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งกดดันให้เงินเฟ้อเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 19.7 ในปี 2523 นอกจากนั้น การส่งออกยังชะงักตามเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ส่งผลให้ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลในระดับสูง ทำให้รัฐบาลต้องดำเนินนโยบายการเงินและการคลังอย่างเข้มงวด ด้านนโยบายการคลัง รัฐบาลได้ปรับปรุงโครงสร้างภาษีหลายประเภท การใช้นโยบายประหยัดรายจ่ายภาครัฐ การใช้เงินกองทุนน้ำมันเข้ารักษาเสถียรภาพของราคาน้ำมันในประเทศรวมทั้งการยกเว้นภาษีดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศชั่วคราว เพื่อลดปัญหาเงินดิ่งตัวอย่างรุนแรง ขณะเดียวกัน รัฐบาลได้ดำเนินนโยบายการเงินแบบเข้มงวด ประกอบกัน โดยปรับและขึ้นโครงสร้างอัตราดอกเบี้ยมาตรฐาน ขึ้นเพดานอัตราดอกเบี้ยเงินฝาก และเงินกู้ยืมของธนาคารพาณิชย์และสถาบันการเงิน นอกจากนี้ ธนาคารแห่งประเทศไทยยังได้ประกาศลดค่าเงินบาทถึง 2 ครั้งในปีเดียว โดยในเดือนพฤษภาคม 2524 ลดค่าเงินบาทลงร้อยละ 1.07 และเดือนกรกฎาคม 2524 ลดค่าเงินบาทลงอีกร้อยละ 8.7 ตามลำดับ เพื่อแก้ปัญหาการส่งออกที่ตกต่ำและการขาดดุลบัญชีเดินสะพัด

ผลกระทบและนโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา : ผลกระทบต่อเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาคล้ายกับวิกฤตการณ์น้ำมันในครั้งแรก คือ ราคาน้ำมันสูงขึ้นและทำให้เงินเฟ้อปรับตัวสูงขึ้นมาก แต่ในวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 การดำเนินนโยบายของรัฐบาลสหรัฐฯ ได้ละเลยปัญหาด้านเงินเฟ้อ ส่งผลให้เงินเฟ้อปรับเพิ่มอย่างรุนแรงจนจำเป็นต้องปรับปรุงนโยบายการเงินเป็นแบบเข้มงวดในภายหลัง ดังนั้น การดำเนินนโยบายเศรษฐกิจเพื่อตอบสนองปัญหาที่เกิดขึ้นในวิกฤตการณ์น้ำมันครั้งนี้ มุ่งเน้นปัญหาด้านราคามากขึ้น โดยประธานธนาคารกลางสหรัฐ (Federal Reserve Bank) นายพอล โวกเกอร์ ได้ใช้นโยบายการเงินแบบเข้มงวดมาก โดยลดปริมาณเงินและปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย จนอัตราดอกเบี้ยเพิ่มสูงเป็นประวัติการณ์ ขณะที่รัฐบาลโดยประธานาธิบดีโรนัลด์ เรแกน กลับใช้นโยบายการคลังแบบผ่อนคลาย ด้วยการลดภาษีอย่างกว้างขวาง เพิ่มงบประมาณการใช้จ่าย จนทำให้รัฐบาลขาดดุลการคลังเพิ่มขึ้นสูงอย่างรวดเร็ว การดำเนินนโยบายการเงินและการคลังดังกล่าว ได้นำเป็นไปสู่อันตราย Twin Deficit คือ การขาดดุลทั้งดุลการคลังและดุลบัญชีเดินสะพัด และมีการก่อหนี้สาธารณะเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้น ประเทศอุตสาหกรรมอื่นๆ เช่น สหราชอาณาจักร

อาณาจักร และเยอรมันตะวันตก ก็ดำเนินนโยบายการเงินอย่างเข้มงวดเช่นเดียวกัน ส่งผลให้อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกพุ่งสูงขึ้น จนทำให้เศรษฐกิจโลกที่ชะลอไปสู่เศรษฐกิจถดถอยอย่างรุนแรง (Recession)

จากเหตุการณ์วิกฤติการณ์น้ำมันใน 2 ครั้งที่ผ่านมาจะเห็นว่าปัญหาการขาดแคลนน้ำมัน จนทำให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกเป็นวงกว้าง การเลือกส่วนผสมของนโยบายการเงินและการคลังที่เหมาะสมและสอดคล้องกันจึงเป็นสิ่งที่จะต้องคำนึงในการพาประเทศให้รอดจากวิกฤติการณ์ได้ อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันที่สูงในปัจจุบันไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเช่นที่เคยเกิดขึ้นมาแล้วในอดีต เนื่องจาก

1. หากพิจารณาราคาน้ำมันเป็นราคาของปีปัจจุบันแล้ว จะพบว่าในช่วงวิกฤติการณ์น้ำมันครั้งที่ 1 ราคาน้ำมันดิบที่แท้จริงที่ปรับด้วยภาวะเงินเฟ้อสูงถึง 43 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลโดยเฉลี่ยในปี 2517 ในช่วงวิกฤติการณ์น้ำมันครั้งที่ 2 ราคาน้ำมันดิบที่แท้จริงเพิ่มสูงถึง 80 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรลโดยเฉลี่ยในปี 2523 ในขณะที่สถานการณ์ราคาน้ำมันครั้งนี้ ราคาน้ำมันดิบที่แท้จริงเพิ่มสูงขึ้นเป็น 33 ดอลลาร์ สรอ. ต่อบาร์เรล

2. ราคาของน้ำมันที่สูงเกิดจากด้านการเพิ่มขึ้นของด้านอุปสงค์สูง ไม่ใช่ด้านอุปทานเหมือนที่ผ่านมา ประกอบกับกลุ่มประเทศโอเปกก็ได้พยายามที่จะเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อรองรับให้ทันกับความต้องการที่สูงขึ้น

3. ประเทศไทยได้จัดหาแหล่งน้ำมันจากแหล่งอื่นมากขึ้น นอกเหนือจากกลุ่มประเทศโอเปก ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากการขาดแคลนน้ำมันได้

4. ประเทศไทยสามารถพึ่งพาแหล่งพลังงานอื่นๆ นอกจากน้ำมันได้มากขึ้น เช่น ก๊าซธรรมชาติ พลังงานน้ำ เป็นต้น

สำหรับนโยบายการแก้ปัญหาราคาน้ำมันที่สูงในปัจจุบัน ทางกรมได้เข้าไปพยุงราคาน้ำมันผ่านกองทุนน้ำมัน ประกอบกับให้กระทรวงพาณิชย์ติดตามราคาสินค้าอย่างใกล้ชิด ซึ่งช่วยให้ระดับราคาสินค้าไม่ได้ปรับขึ้นมากจนเกินไป

 เอกสารประกอบการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจมหภาคในสถานการณ์ราคาน้ำมันสูง : บทเรียนจากอดีต

ที่มา: กลุ่มการวิเคราะห์เศรษฐกิจมหภาค สำนักนโยบายเศรษฐกิจมหภาคและระหว่างประเทศ
ติดต่อ : กลุ่มการวิเคราะห์เศรษฐกิจมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง โทร. 0-2273-9020 ต่อ 3663

สงวนลิขสิทธิ์ © 2546 ห้องสมุดธนาคารไทยพาณิชย์
ปรับปรุงครั้งล่าสุด 9 ก.ค. 2547

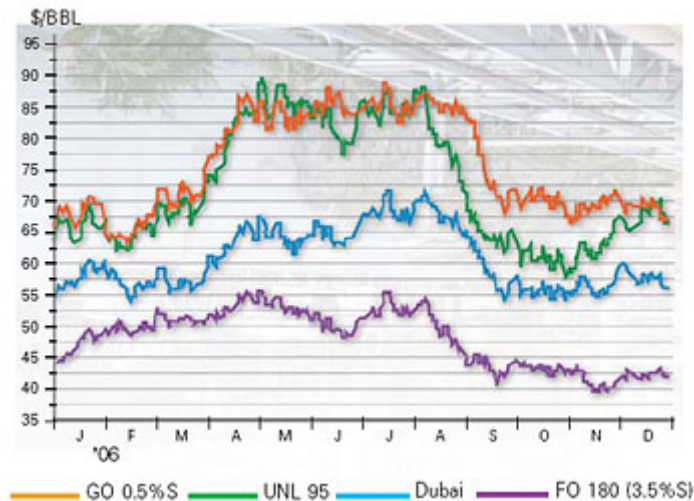
สถานการณ์ราคาน้ำมัน



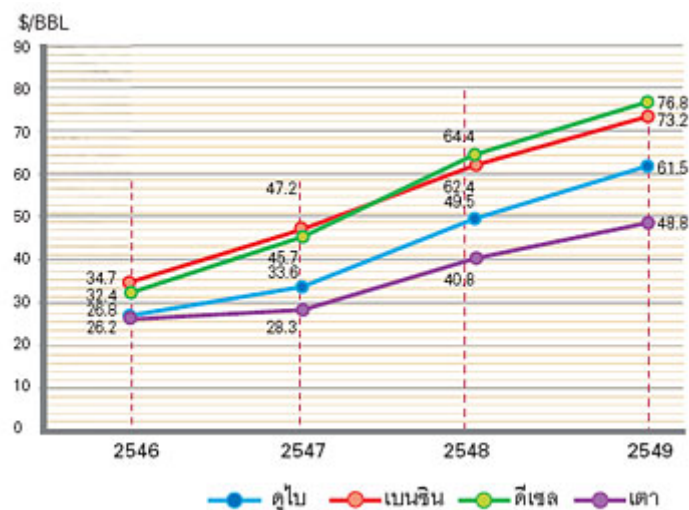
สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2549 ยังคงผันผวนและปรับตัวขึ้นต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปีจนถึงต้นเดือนสิงหาคม โดยราคาได้เพิ่มขึ้นทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ดังเช่นราคาน้ำมันดิบคูไบที่ปรับขึ้นไปถึงระดับกว่า 72 เหรียญสหรัฐต่อบาเรล เนื่องจากความต้องการใช้น้ำมันของโลกที่ยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 จาก 83.6 ล้านบาเรลต่อวันในปี 2548 เป็น 84.5 ล้านบาเรลต่อวัน โดยเฉพาะจากจีน อินเดีย สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ความสามารถในการผลิตน้ำมันดิบของแหล่งน้ำมันต่างๆ และโรงกลั่นเกือบเต็มกำลังการผลิตแล้ว จึงเกิดสภาพอุปทานน้ำมันโลกที่ตึงตัว ประกอบกับความกังวลต่อสถานการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองในภูมิภาคตะวันออกกลาง ที่เกรงว่าจะกระทบต่อแหล่งผลิตน้ำมันหลักของโลก ทั้งปัญหานิวเคลียร์ในอิหร่าน สงครามระหว่างอิสราเอลกับเลบานอน หรือความไม่สงบในอิรัก และไนจีเรีย รวมไปถึงความกังวลต่อภัยพิบัติทางธรรมชาติ ที่อาจเกิดขึ้นและกระทบต่อแหล่งผลิตน้ำมัน แต่ในช่วงหลังของปี ราคาน้ำมันได้ปรับตัวลดลงหลังจากเหตุการณ์ต่างๆ ที่ส่งผลต่อปัญหาอุปทานเริ่มคลี่คลายไปในทางที่ดี ความกังวลที่

หายไปส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวลงอย่างรวดเร็วกว่า 20 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาเรล แต่ราคาน้ำมันเฉลี่ยทั้งปีก็ยังคงเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีก่อน

ความเคลื่อนไหวราคาน้ำมันปี 2549



เปรียบเทียบราคาเฉลี่ยน้ำมันดิบ และน้ำมันสำเร็จรูป 2546 – 2549



สำหรับค่าเงินบาทซึ่งมีผลกระทบต่อค่าการกลั่นและมูลค่าของน้ำมันคงคลังในรูปเงินบาทนั้น ในปลายปีที่ผ่านมาแข็งค่าขึ้นถึงร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับต้นปี ซึ่งเป็นการแข็งค่าทำสถิติสูงสุดในรอบ 8 ปี จากภาวะเงินทุนต่างประเทศที่ไหลเข้ามาลงทุนในตลาดเงินระยะสั้นและตลาดทุน (ค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นจากระดับประมาณ 41 บาท/ดอลลาร์ สรอ. ในช่วงต้นปี เป็น 36 บาทต่อดอลลาร์

สรอ.ในช่วงปลายปี) ทำให้ธุรกิจโรงกลั่นน้ำมันต้องประสบกับการลดลงของค่าการกลั่น และมูลค่าสต็อกน้ำมัน

ความเคลื่อนไหวของค่าเงินบาทของปี 2549



ส่วนค่าการกลั่นของโรงกลั่นประเภท Complex Refinery ในเอเชียแปซิฟิก (อ้างอิงน้ำมันดิบดูไบที่โรงกลั่นในสิงคโปร์) ในปี 2549 มีความผันผวนสูง โดยค่าการกลั่นเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 5.71 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล โดยการใช้กำลังกลั่นของโรงกลั่นขนาดใหญ่ภายในประเทศจำนวน 6 โรงกลั่น ซึ่งประกอบด้วย โรงกลั่นไทยออยล์ เอสโซ่ ระยอง สตาร์ ไออาร์พีซี และโรงกลั่นบางจากรวมอยู่ที่ประมาณ 935 พันบาร์เรลต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 90 ของกำลังการกลั่นรวม เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.7

กราฟแสดงค่าการกลั่นน้ำมันดิบดูไบ ที่สิงคโปร์ในปี 2549



จากสถานการณ์ข้างต้น บริษัทฯ ได้บริหารปริมาณการกลั่นในระดับที่คุ้มค่าทาง เศรษฐศาสตร์ โดยเน้นจัดหาน้ำมันดิบจากแหล่งในประเทศที่มีต้นทุนต่ำกว่า เป็นวัตถุดิบแทนการ นำเข้า และร่วมมือกับบริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) ในการนำน้ำมันเตาจากโรงกลั่นของบริษัท ฯ ไปกลั่นต่อที่หน่วยแตกตัวโมเลกุลน้ำมัน (Cracking Unit) ของโรงกลั่นไทยออยล์ รวมทั้ง ควบคุมดูแลประสิทธิภาพต้นทุนการผลิตอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ทำการบริหารความ เสี่ยงค่าการกลั่น ด้วยการซื้อขายราคาน้ำมันในตลาดซื้อขายล่วงหน้าเพื่อประกันค่าการกลั่นให้ เป็นไปตามเป้าหมายด้วย(<http://www.bangchak.co.th/th/newsSituationDetail.asp?id=2>)

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ –นามสกุล	นางสาวนวรรตน์ แก้วชูกุล
วัน เดือน ปี ที่เกิด	1 มีนาคม 2514
สถานที่เกิด	จ.สมุทรสาคร
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการธุรกิจ ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยสยาม
ผลงานดีเด่นและรางวัลทางวิชาการ	รางวัลชนะเลิศ อันดับ 3 การประกวดแผนธุรกิจ NEW WAVE SMEs 2003 คลื่นใหม่ SMEs ไทย ระดับภาค กรุงเทพมหานครและภาคกลาง สถาบันอุดมศึกษาเอกชน