

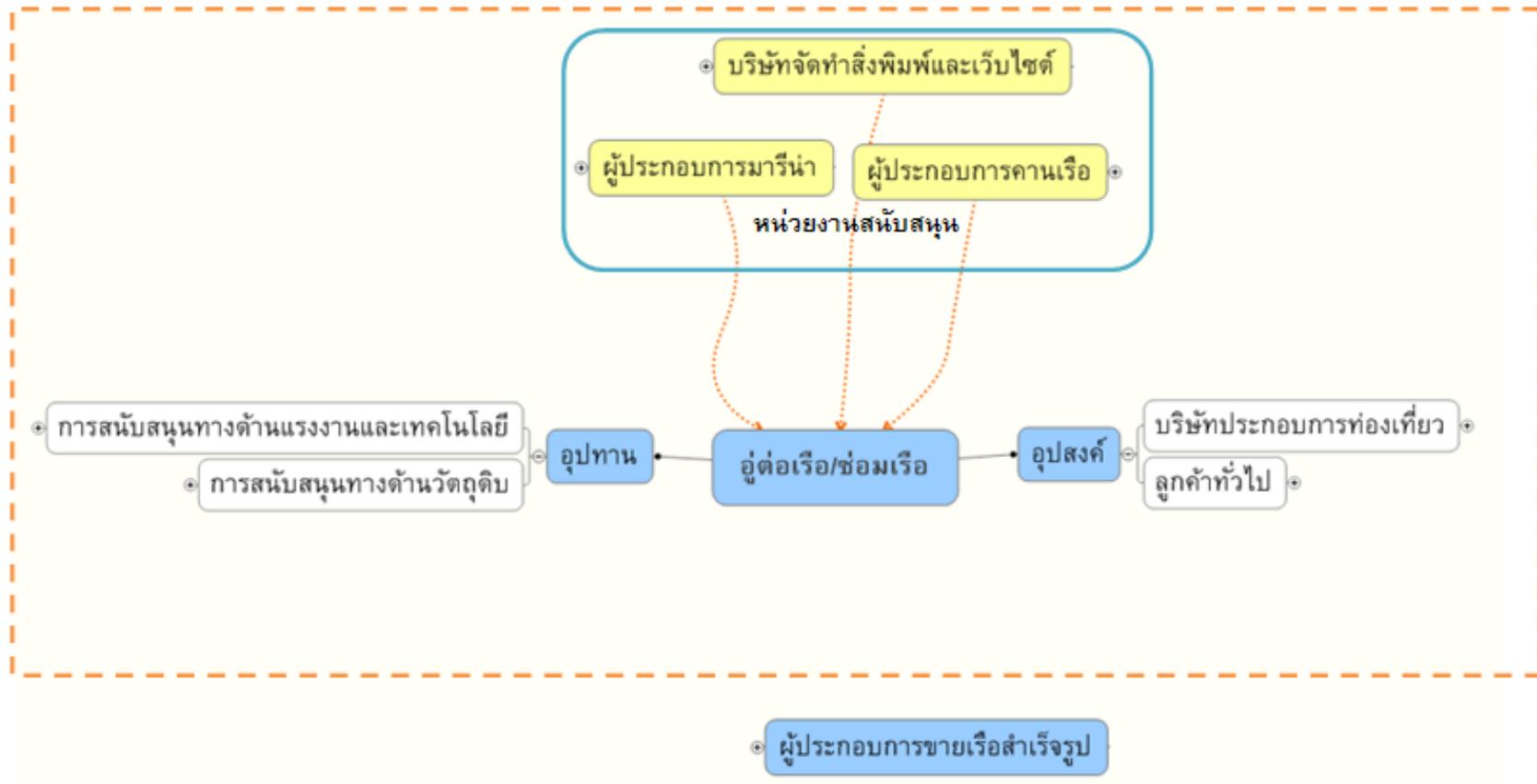
## บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

### 1. ความสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน

ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวพักผ่อนจำนวนมากในแต่ละปี โดยนักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งนิยมการท่องเที่ยวด้วยเรือสำราญ ส่งผลให้การประกอบธุรกิจด้านการท่องเที่ยวทางทะเลเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางชายฝั่งทะเลอันดามัน จากสถิติตัวเลขนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2550 พบว่าจังหวัดภูเก็ตซึ่งถือว่าเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุดในแถบจังหวัดชายทะเลอันดามัน มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาถึง 5 ล้านคน และยังมีแนวโน้มที่จะมีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวและใช้บริการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญเพิ่มขึ้นทุกปี เนื่องจากการต่อเรือและซ่อมเรือของไทยมีฝีมือประณีต และค่าแรงในการซ่อมบำรุงเรือที่ต่ำกว่าที่อื่น จึงเป็นแรงดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามหากมีการสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญให้มีความพร้อมและมีศักยภาพ จะเป็นแรงดึงดูดให้นักเดินเรือนำเรือเข้ามาในน่านน้ำภูเก็ตเพิ่มมากขึ้นประมาณปีละไม่น้อยกว่า 5,000 ลำ และก่อให้เกิดการสร้างรายได้ต่อผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในจังหวัดภูเก็ตซึ่งมีมูลค่าปีละไม่ต่ำกว่า 5,000 ล้านบาท เนื่องจากอุตสาหกรรมนี้เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ อีกมากมาย เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์เดินเรือ อุตสาหกรรมสีและเคมีภัณฑ์อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล เครื่องยนต์เรือ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมไม้และเฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น

### 2. ภาพรวมอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามัน

อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ ประกอบด้วยอุตสาหกรรมหลายอย่างด้วยกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาในรูปห่วงโซ่อุปทานโดยให้อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญเป็นจุดศูนย์กลางของห่วงโซ่อุปทาน พบว่าห่วงโซ่นี้จะประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก คือ 1. ผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือ 2.หน่วยงานด้านอุปสงค์ 3.หน่วยงานด้านอุปทาน และ 4.หน่วยงานที่สนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการขายเรือสำเร็จรูปเป็นคู่แข่งของห่วงโซ่อุปทานนี้ ดังแสดงในรูปที่ 1 อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามันประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต ระนอง พังงา กระบี่ ตรัง และสตูล



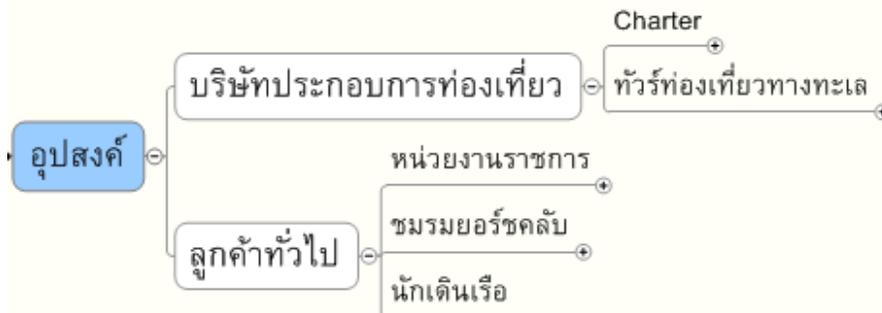
รูปที่ 1 ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

เมื่อพิจารณาภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามันสามารถสรุป ได้ดังนี้

- จำนวนเรือสำราญที่จดทะเบียนในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามันมีจำนวน 831 ลำ คิดเป็น 16.75% ของปริมาณเรือสำราญทั่วประเทศซึ่งมีจำนวน 4,962 ลำ นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2553 มีการแจ้งเรือเข้าน่านน้ำไทยผ่านจังหวัดในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามันจำนวนประมาณ 1,334 ลำ

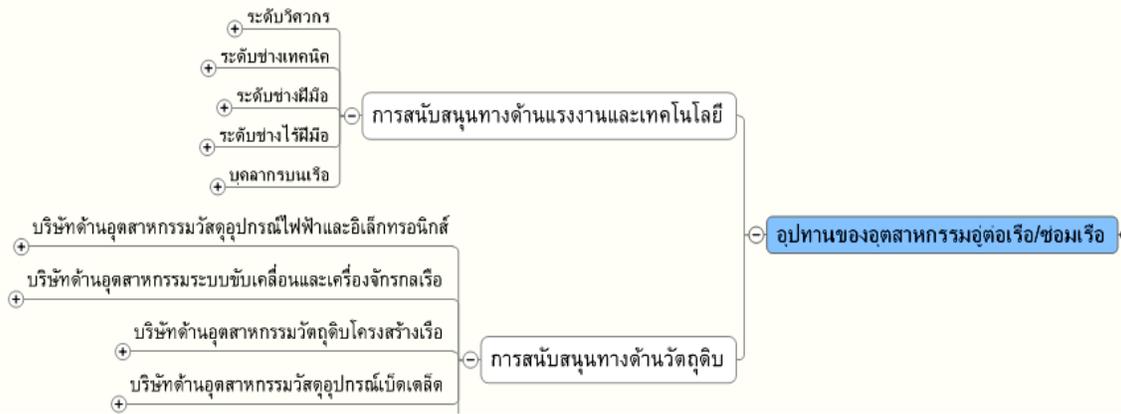
- ข้อมูลผู้ต่อเรือและซ่อมเรือสำราญที่สามารถให้บริการในภาคใต้ฝั่งทะเลอันดามันมีจำนวน 14 ู่ ซึ่งคิดเป็น 35.88% ของผู้ประกอบการฝั่งทะเลอันดามันทั้งหมดซึ่งมีจำนวน 39 ู่ โดยจังหวัดภูเก็ตมีผู้มากที่สุด รองลงมาคือ จังหวัดระนองและสตูล ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดเหล่านี้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สำคัญของภาคใต้ โดยศักยภาพของู่เรือเหล่านี้สามารถต่อและซ่อมเรือสำราญได้ทั้งเรือเหล็ก เรือไม้ และเรือไฟเบอร์กลาส ที่มีขนาด 3-350 ตันกรอส และสามารถผลิตได้ปีละประมาณ 1,357 ลำ

- อุปสงค์ของอุตสาหกรรมผู้ต่อเรือและซ่อมเรือ ประกอบด้วย 2 ส่วนหลักคือ บริษัทประกอบการท่องเที่ยวท่องเที่ยว และลูกค้าทั่วไป ซึ่งเป็นผู้ทำการสั่งต่อเรือใหม่หรือนำเรือเข้ามาซ่อม โดยมีโครงสร้างในส่วนนี้เป็นดังรูปที่ 2



รูปที่ 2 โครงสร้างอุปสงค์ของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

- อุปทานของอุตสาหกรรมผู้ต่อเรือและซ่อมเรือ ทำหน้าที่สนับสนุนอุตสาหกรรมผู้ต่อเรือและซ่อมเรือสำราญซึ่งเป็นการป้อนแรงงานและวัตถุดิบให้แก่ผู้ต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ การสนับสนุนทางด้านแรงงานและเทคโนโลยี และการสนับสนุนทางด้านวัตถุดิบ ซึ่งการสนับสนุนทางด้านแรงงานและเทคโนโลยีจะเป็นในส่วนของพัฒนาบุคลากรในระดับต่างๆ ส่วนการสนับสนุนด้านวัตถุดิบเป็นหน่วยงานที่ให้บริการด้าน วัสดุ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรม โดยมีโครงสร้างดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 โครงสร้างอุปทานของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

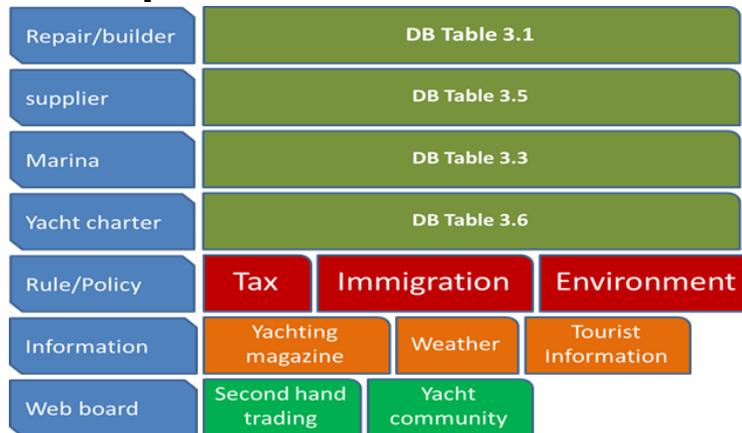
- หน่วยงานที่สนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ ในส่วนนี้ประกอบด้วย บริษัทจัดทำสิ่งพิมพ์และเว็บไซต์ บริษัทนี้จะทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ ผู้ประกอบการมารีน่าและผู้ประกอบการคานเรือ บริษัทเหล่านี้เป็นการช่วยเชื่อมต่อในส่วนของเจ้าของเรือและอู่เรือ

### 3. ระบบสารสนเทศของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

#### 3.1 การออกแบบโครงสร้างของระบบสารสนเทศ

โครงสร้างของระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญได้ถูกออกแบบดังแสดงไว้ในรูปที่ 4 โดยทำการสร้างในแบบของ web application และแสดงผลในรูปแบบของเว็บไซต์ ซึ่งแบ่งหน้าเว็บออกเป็น 7 หมวดดังนี้ 1) อู่ต่อและซ่อม 2) supplier 3) ท่าเทียบเรือ 4) บริษัท yacht charter 5) กฎและระเบียบนำเสนอขั้นตอนของศุลกากร และขั้นตอนการดำเนินงานของกรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับอู่หรือเรือได้แก่ การออกแบบใบเสร็จรับเงินการออกใบอนุญาตเรือออกจากท่าการออกประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือและผู้ควบคุมเครื่องจักรยนต์ การออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือการขออนุญาตใช้เรือครั้งแรกและการจดทะเบียนเรือไทยการต่อใบอนุญาตใช้เรือการออกหนังสือคนประจำเรือ การขออนุญาตสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ 6) นำเสนอข้อมูลที่จำเป็นเช่นสภาพอากาศหรือร่องน้ำ แหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลข่าวสารจาก

Yachting Magazine และ 7) เป็นการสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการผู้ต่อและซ่อมเรือสำราญกับผู้ประกอบการอื่นๆที่เกี่ยวข้องในรูปแบบของ Web board



รูปที่ 4 โครงสร้างของระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

#### 4. ข้อเสนอแนะระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

จากการที่ผู้พัฒนาระบบสารสนเทศได้มีโอกาสพูดคุยกับกลุ่มผู้ประกอบการผู้ต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ พร้อมทั้งได้ศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในต่างประเทศทำให้สามารถสรุปข้อเสนอแนะแนวทางการจัดตั้งศูนย์สารสนเทศเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญดังนี้

4.1 ศูนย์สารสนเทศจะสามารถเกิดประโยชน์ได้สูงสุดเมื่อมีการรวมตัวกันของผู้ต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ โดยที่เจ้าของเรือสามารถติดต่อมายังศูนย์สารสนเทศได้อย่างครบวงจรนอกเหนือจากการเข้ามาดูข้อมูลพื้นฐาน ได้แก่ ให้สามารถจองผู้ที่ซ่อม สามารถแจ้งสั่งจองอะไหล่เพื่อนำเข้ามาทำการซ่อม ผู้สามารถใช้ช่องทางสารสนเทศนี้ในการขายเรือยอร์ชหรือเรือสำราญ เหมือนกับระบบสารสนเทศของโรงแรม

4.2 ศูนย์สารสนเทศจะต้องสามารถรวบรวมแหล่งวัตถุดิบของการต่อหรือซ่อมเรือสำราญ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ช่องทางของระบบสารสนเทศติดต่อซื้อวัตถุดิบได้สะดวกและราคาไม่แพง

4.3 ศูนย์สารสนเทศที่จะติดตั้งควรจะต้องเชื่อมต่อเข้ากับระบบสารสนเทศของหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องเช่น ระบบการเข้า-ออกของเรือแบบอิเล็กทรอนิกส์ ระบบการตรวจคนเข้าเมืองแบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือการทำฐานข้อมูลร่วมกันเพื่อเก็บข้อมูลของเรือที่เข้า-ออก เป็นต้น

4.4 ศูนย์สารสนเทศจะต้องมีการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลาเพื่อให้ข้อมูลมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือ โดยคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์จะทำการหน้าที่เป็น web admin และดูแลเครื่องแม่ข่าย

4.5 จัดหลักสูตรเพื่อจัดอบรมผู้ประกอบการให้มีความรู้เบื้องต้นในการใช้งานระบบสารสนเทศหรือช่วยจัดทำ web site ของแต่ละผู้ประกอบการเพื่อให้สามารถออนไลน์ข้อมูลร่วมกันเข้ากับระบบสารสนเทศที่ได้จัดทำไว้

4.6 เพื่อให้ศูนย์สารสนเทศสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ศูนย์สารสนเทศควรอยู่ในความดูแลของกลุ่มผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ โดยอาจมีการจัดตั้งสมาคมสำหรับผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสำราญในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามันเพื่อทำหน้าที่ร่วมกันรับผิดชอบการปรับปรุงข้อมูลศูนย์สารสนเทศและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบต่อไป

## 5. แนวทางการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการต่อเรือ ผู้ประกอบการมารีน่า และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5.1 จัดทำระบบสารสนเทศเพื่อเป็นจุดเชื่อมโยงให้ผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือ ผู้ประกอบการมารีน่า และหน่วยงานของภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องได้พูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูล สินค้าและบริการ จัดเป็นสังคมออนไลน์ที่กำลังได้รับความนิยม ต้นทุนต่ำ และสามารถขยายผลไปยังกลุ่มลูกค้า ผู้ที่ต้องการเข้ารับบริการ

5.2 ส่งเสริมและผลักดันให้กลุ่มผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือ ผู้ประกอบการมารีน่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการจัดตั้งสมาคม โดยมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุน ตามแนวทางที่ใกล้เคียงกับสมาคมโรงแรม เป็นต้น

5.3 E-mail เว็บบอร์ดข้อมูลข่าวสารให้กับผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือสำราญ

5.4 เสนอให้หน่วยงานภาครัฐ หรือองค์กรท้องถิ่นมีกฎเกณฑ์การสนับสนุน กลุ่มผู้ประกอบการอย่างเป็นรูปธรรม เช่นการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบบางประเภท การจัดหาแรงงานฝีมือ การจัดงานแสดงศักยภาพของผู้ประกอบการต่อเรือไทย เป็นต้น

## 6. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญจะเพิ่งเริ่มเข้ามามีบทบาทในภาคอุตสาหกรรมไม่นานนัก แต่ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมอื่นอย่างมาก โดยทั่วไปแล้วกิจการต่อเรือจะพัฒนาจากการซ่อมเรือประมงขนาดเล็กก่อนแล้วจึงขยายขีดความสามารถในการซ่อมเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นตามความต้องการของตลาด และเมื่อมีประสบการณ์ในการซ่อมในระดับหนึ่งแล้วจึงจะสามารถพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมต่อเรือได้ จากการศึกษาคณะทำงานได้สรุปข้อเสนอแนะและแนวทางที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทยดังนี้

### 6.1 ข้อเสนอแนะในการพัฒนาบุคลากรต่อเรือ

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากรในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ สามารถแบ่งบุคลากรได้เป็นสองประเภทคือ ช่างฝีมือและช่างไร้ฝีมือ ดังข้อมูลที่ได้นำเสนอในตารางที่ 2-11 (ในรายงานฉบับสมบูรณ์) พบว่าอุตสาหกรรมมีปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้งระดับช่างเทคนิคและระดับวิศวกร เนื่องจากยังไม่มีสถาบันการศึกษาใดที่เปิดหลักสูตรการเรียนการสอนทางด้านอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญโดยตรง ดังนั้นคณะทำงานจึงมีข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาบุคลากรด้านต่างๆ ดังนี้

#### 1) บุคลากรระดับช่างเทคนิค

จากการศึกษาข้อมูลพบว่า ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนหลักสูตรทางด้านอุตสาหกรรมต่อเรืออยู่ 3 สถาบัน ดังข้อมูลในตารางที่ 4-8 (ในรายงานฉบับสมบูรณ์) ได้แก่ วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือพระนครศรีอยุธยา วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือหนองคาย แต่จากการวิเคราะห์ในรายละเอียดร่วมกับผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสำราญพบว่า บุคลากรระดับช่างเทคนิคที่ทำงานในอุตสาหกรรมนี้มักไม่ได้จบการศึกษาจากสถาบันดังกล่าว ส่วนใหญ่จะจบการศึกษาจากวิทยาลัยเทคนิค แล้วมาฝึกฝนเพิ่มเติม หรือบางคนก็ไม่ได้จบการศึกษาเฉพาะทางในระดับวิทยาลัย แต่อาศัยการฝึกฝนจากการทำงานจริงจนเกิดความชำนาญ

ดังนั้นเพื่อให้เกิดการพัฒนาบุคลากรระดับช่างเทคนิคสำหรับรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม จึงควรมีความร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสำราญกับสถาบันการศึกษาทั้ง 3 แห่ง รวมทั้งวิทยาลัยเทคนิคในจังหวัดแถบชายฝั่งทะเลอันดามัน ในการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ มีการส่งนักศึกษาเข้ามาฝึกงานในอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ และมีการขยายความร่วมมือในการพัฒนาโครงการวิจัยร่วมกันระหว่างสถาบันการศึกษาและผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้นกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ควรมีการจัดการฝึกอบรม เพื่อเป็นการยกระดับฝีมือแรงงานให้กับช่างเทคนิคประเภทต่างๆ เช่น ช่างเชื่อม ช่างทาสี เป็นต้น

## 2) บุคลากรระดับวิศวกร

ประเทศไทยมีสถาบันที่เปิดสอนหลักสูตรเพื่อผลิตบุคลากรระดับวิศวกรอยู่ 2 สถาบัน ดังข้อมูลใน ตารางที่ 4-7 (ในรายงานฉบับสมบูรณ์) ได้แก่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ แต่เป็นหลักสูตรที่ไม่ได้เน้นทางด้านเรือสำราญโดยตรง และมีนักศึกษาจำนวนน้อยในแต่ละปีซึ่งไม่เพียงพอ กับความต้องการ ทำให้ขาดแคลนบุคลากรระดับนี้เป็นอย่างมาก สำหรับภาคใต้ยังไม่มีสถาบันการศึกษาใดที่เปิดสอนหลักสูตรดังกล่าว คณะทำงานเห็นว่าควรมีการเปิดสอนหลักสูตรทางด้านการต่อเรือและซ่อมเรือใน ระดับปริญญาตรีขึ้นในสถาบันอุดมศึกษาของภาคใต้ และจากการศึกษาศักยภาพของมหาวิทยาลัยในภาคใต้ พบว่า มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์มีความเหมาะสมในการเปิดการสอนหลักสูตรดังกล่าว โดยเฉพาะที่ วิทยาเขตภูเก็ตหรือวิทยาเขตตรัง เนื่องจากมีที่ตั้งใกล้กับอู่ต่อเรือและซ่อมเรือสำราญ

## 6.2 ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า นอกจากปัญหาทางด้านบุคลากรแล้ว กฎหมายและกฎ ระเบียบต่างๆ ก็เป็นอุปสรรคในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือสำราญด้วย ดังนั้นควรปรับปรุง กฎหมายและกฎระเบียบปฏิบัติของราชการที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการอู่ต่อเรือให้มีความชัดเจนและ ผลักดันให้เกิดกฎระเบียบใหม่ที่จำเป็นเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือคณะทำงานจึงได้ รวบรวมข้อเสนอแนะดังนี้

1) ภาครัฐควรลดภาษีนำเข้าสำหรับเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ สำราญ เนื่องจากภาษีนำเข้าวัตถุดิบและอุปกรณ์แต่ละประเภท มีเปอร์เซ็นต์ที่ไม่เท่ากันส่งผลให้ราคา วัตถุดิบและอุปกรณ์บางชนิดในประเทศไทยสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน

2) หน่วยงานราชการ (ด้านศุลกากร) ควรมีการปรับปรุงประสิทธิภาพในการบริการนำเข้า- ส่งออก สำหรับเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือสำราญให้มีความสะดวกและ รวดเร็วมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเอกสารสำหรับนำเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือมีปริมาณมาก ทำให้เสียเวลาใน การตรวจสอบ

3) ภาครัฐควรสนับสนุนกฎหมายจัดตั้งอู่ต่อเรือและซ่อมเรือในแถบพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน ที่ชัดเจน เนื่องจากในปัจจุบันการก่อตั้งอู่ต่อเรือและซ่อมเรือมีอุปสรรคที่สำคัญในเรื่องการทำพื้นที่ที่เหมาะสม

เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอุทยาน ซึ่งตามประกาศของกระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมจะไม่อนุญาตให้มีการก่อตั้งโรงงานอุตสาหกรรม

จากข้อมูลปริมาณการแจ้งเข้าของเรือสำราญตั้งตารางที่ 2-14 (ในรายงานฉบับสมบูรณ์) มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเรือที่มีเรือขนาดใหญ่ ดังนั้นควรมีการทบทวนประกาศของกระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

4) ควรมีการปรับเปลี่ยนระเบียบเรื่องระยะเวลาในการเข้าออกประเทศให้คนและเรือมีความสอดคล้องกัน เนื่องจากปัจจุบัน กฎหมายของการตรวจคนเข้าเมืองจะอนุญาตให้เจ้าของเรือที่เป็นชาวต่างชาติที่พักอาศัยภายในประเทศได้เพียง 1 เดือน ในขณะที่กฎหมายของศุลกากรอนุญาตให้เรือสามารถจอดอยู่ภายในประเทศได้นานถึง 6 เดือน