

สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะ

อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่ช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น การพาณิชย์นาวี การประกันภัยทางทะเล ธุรกิจการสั่งเข้า เป็นต้น ให้เจริญก้าวหน้า อีกทั้งยังเป็นอุตสาหกรรมที่ช่วยเพิ่มพูนความรู้ ความชำนาญ ทางเทคนิคและงานฝีมือแขนงต่าง ๆ ในยามสงครามก็จะเป็นอุตสาหกรรมที่มีส่วนสนับสนุนการผลิตยุทธปัจจัยสำคัญให้กับประเทศ จากการศึกษาถึงการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย พบที่จะสรุปลักษณะ โครงสร้างของอุตสาหกรรมได้ดังนี้

ลักษณะและขนาดของกิจการ ในปัจจุบันกิจการต่อและซ่อมเรือสามารถแบ่งตามขนาดการลงทุนได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. กิจการต่อและซ่อมเรือขนาดใหญ่ ซึ่งหมายถึงกิจการที่มี อู่แห้ง (Dry Dock) หรืออู่ลอย (Floating Dock) ใช้ในการให้บริการต่อและซ่อมเรือ กิจการประเภทนี้ต้องใช้เงินลงทุนในสินทรัพย์ถาวร คือ อู่เรือเป็นจำนวนมาก ยึดความสามารถในการรับงานต่อ ได้ในขนาดระวางบรรทุกประมาณ 1,000 ตัน กิจการที่มีขนาดการลงทุนในประเภทนี้มี 2 บริษัท เป็นบริษัทแบบรัฐวิสาหกิจ 1 บริษัท และเป็นบริษัทเอกชน 1 บริษัท

2. กิจการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งหมายถึง กิจการที่ใช้คานเรือ (Slip Way) ในการให้บริการในการต่อและซ่อม กิจการประเภทนี้เป็นการลงทุนโดยเอกชนทั้งหมด มีความสามารถรับต่อเรือขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 500 ตัน

ลักษณะการใช้วัตถุดิบ ในปัจจุบันการต่อและซ่อมเรือภายในประเทศยังคงต้องใช้วัตถุดิบที่สั่งมาจากต่างประเทศ เช่น เหล็กแผ่น เครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ เครื่องมือสื่อสาร อยู่ในสัดส่วนที่สูงมาก คือประมาณไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของวัตถุดิบที่ใช้ทั้งหมด ส่วนวัตถุดิบที่พอจะหาได้ภายในประเทศ ได้แก่ สี ไม้ทำแบบ เฟอร์นิเจอร์ จึงทำให้ยังต้องประสบปัญหาในด้านการขาดแคลนวัตถุดิบ และการขึ้นราคาของวัตถุดิบที่ใช้ในการต่อเรืออยู่เสมอ

ลักษณะการใช้เทคนิค เนื่องจากอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ฝีมือแรงงานเป็นจำนวนมาก ((Labour Intersive) ในการผลิตแทบทุกขั้นตอน โดยจะมีการใช้เครื่องจักรช่วยในบางขั้นตอน เช่น การใช้เครื่องจักรในการตัดชิ้นล่วน (ตัดเหล็กแผ่น) ต่าง ๆ ที่จะนำมาประกอบเป็นตัวเรือ เป็นต้น กรรมวิธีที่ใช้ในการต่อเรือโดยทั่วไปมักจะทำการต่อแบบหางาย และต่อแบบคว่ำ จะแตกต่างกันในแต่ละกิจการ ขึ้นอยู่กับความชำนาญ และประสบการณ์ของกิจการนั้น ๆ ล่วนการต่อเรือแบบ Block System ซึ่งนิยมต่อโดยอู่ต่อเรือของต่างประเทศนั้น อู่ในประเทศไทยยังไม่สามารถให้บริการนี้ได้ เนื่องจากขาดแคลนเครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ทันสมัย และขาดช่างที่มีประสบการณ์

ลักษณะการตลาด อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีลักษณะเดียวกันกับการรับเหมา โดยจะมีการต่อและซ่อมต่อเมื่อมีการจ้างเหมาเท่านั้น ซึ่งทำให้มีตลาดที่ไม่สู้จะแน่นอนนัก การหาลูกค้าเข้าสู่กิจการของแต่ละบริษัท นอกจากจะขึ้นอยู่กับความสามารถของแผนกขายแล้ว ยังขึ้นอยู่กับผลงานที่ผ่านมา ชีตความสามารถของอู่และการคิดราคาในการต่อและซ่อมแต่ละครั้งอีกด้วย จากการศึกษาถึงสถานะการณ์เดินเรือภายในประเทศ และสถานการณ์เดินเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน พบว่า ปริมาณความต้องการใช้เรือแทบทุกประเภทมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดมา ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่า ลู่ทางทางการตลาดของอุตสาหกรรมประเภทนี้อยู่ในขั้นดี แต่การที่จะเข้าถึงตลาดได้หรือไม่นั้นก็ขึ้นอยู่กับความสามารถของกิจการแต่ละกิจการ ในด้านการแข่งขัน คู่แข่งขันที่สำคัญของอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือภายในประเทศ คือ อู่ต่อและซ่อมเรือของต่างประเทศ เช่น อู่ต่อเรือของประเทศญี่ปุ่น สิงคโปร์ อองกง ไต้หวัน เป็นต้น เพราะอู่ต่อเรือเหล่านั้นเป็นอู่ที่มีขีดความสามารถในการรับงานสูง เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ทันสมัย มีช่างที่มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ อีกทั้งยังไม่ประสบปัญหาเรื่องการขาดแคลนวัตถุดิบซึ่งทำให้เจ้าของเรือในประเทศส่วนใหญ่นิยมที่จะนำเรือไปต่อและซ่อมในต่างประเทศ

ลักษณะการจ้างงาน การจ้างงานในอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือ แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ การจ้างแรงงานที่มีความชำนาญ ซึ่งได้แก่ วิศวกร สถาปนิกทางเรือ ช่างเทคนิคและช่างฝีมือแขนงต่าง ๆ แรงงานประเภทนี้ค่อนข้างจะหาได้ยาก ล่วนการจ้างแรงงานที่ไม่มีความชำนาญ

ได้แก่ คนงาน แรงงานประเภทที่มีอัตราการผลิตสูง เนื่องจากเป็นงานรับเหมา มีการจ้างคนงานประจำไว้น้อย คนงานชั่วคราวมาก และแรงงานประเภทนี้จะใช้วิธีการจ้างคนงานในสัปดาห์ที่อยู่ใกล้เคียงกับกิจการเป็นส่วนใหญ่

ลักษณะการส่งเสริมการลงทุน จุดล่าหกรรมต่อและซ่อมเรือเป็นจุดล่าหกรรมที่เริ่มได้รับการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 เป็นต้นมา ในปัจจุบันมีกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน 4 บริษัท โดยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการลงทุนเพื่อที่จะให้ได้มีการขยายขีดความสามารถของกิจการและให้ความช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ แก่จุดล่าหกรรมให้มากยิ่งขึ้น เพื่อที่จะทำให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในต่างประเทศได้ ซึ่งจะเป็นการประหยัดเงินตราต่างประเทศที่ต้องสูญเสียไปเป็นจำนวนมากในแต่ละปี

จากการศึกษาถึงโครงสร้างของจุดล่าหกรรมต่อและซ่อมเรือในด้านต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นนั้น พบที่สรุปปัญหา และข้อเสนอนั้นที่เกิเกิดขึ้นในจุดล่าหกรรมประเภทนี้ในปัจจุบันได้ดังต่อไปนี้

#### 1. ด้านการเงิน

เนื่องจากการต่อและซ่อมเรือเป็นจุดล่าหกรรมที่ต้องใช้เงินเป็นจำนวนมาก เพื่อลงทุนในสินทรัพย์ถาวร ซึ่งได้แก่ ที่ดิน โรงงาน คานเรือ อุ้เรือ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ตลอดจนถึงการที่ต้องลงทุนในเงินทุนหมุนเวียนที่ใช้ค่าดำเนินงานเป็นจำนวนมากด้วย ทั้งยังเป็นจุดล่าหกรรมที่ให้ผลตอบแทนจากการลงทุนในระยะยาว และอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ได้รับอยู่ในอัตราที่ต่ำมาก เมื่อเทียบกับการลงทุนในจุดล่าหกรรมอื่นที่มีขนาดเงินลงทุนใกล้เคียงกัน การที่ในการต่อและซ่อมเรือแต่ละลำนั้นจะต้องใช้เงินเป็นจำนวนมากในการจัดซื้อวัตถุดิบและเป็นค่าแรงงาน จึงทำให้ผู้ประกอบการจุดล่าหกรรมต้องเผชิญกับปัญหาการขาดสภาพคล่องในการดำเนินงาน คือต้องกู้ยืมเงินทุนหมุนเวียนนั้นมาจากสถาบันการเงิน ซึ่งทำให้ต้องรับภาระในการจ่ายดอกเบี้ยเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นการยากที่จะขยายขีดความสามารถหรือขยายการ

ลงทุนได้ เพราะสถาบันการเงินโดยทั่ว ๆ ไปที่เป็นแหล่งเงินกู้ มักจะไม่ให้ความสนใจที่จะให้  
 กู้เงินเป็นจำนวนมากแก่โครงการระยะยาว ที่มีอัตราผลตอบแทนต่ำ เช่นนี้จึงเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้  
 ให้อุตสาหกรรมพัฒนาไปได้ช้า



## 2. ด้านการผลิต

ปัญหาด้านนี้เกี่ยวข้องกับเรื่องวัตถุดิบ เนื่องจากในการต่อและซ่อมเรือ วัตถุดิบ  
 ประมาณร้อยละ 80-85 ของจำนวนวัตถุดิบทั้งหมดต้องสั่งมาจากต่างประเทศ ซึ่งนอกจากผู้  
 ประกอบการจะเผชิญกับปัญหาเกี่ยวกับการขาดแคลนและ/หรือ ภาษีนำเข้าของการขนส่งวัตถุดิบแล้ว  
 ผู้ประกอบการยังต้องประสบกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงราคาของวัตถุดิบซึ่งเป็นการส่งผลกระทบต่อ  
 ต้นทุนการผลิตโดยตรง นอกจากนี้โดยลักษณะของอุตสาหกรรมเองก็เป็นอุตสาหกรรมประ  
 เภทเดียวกับการจ้างเหมา ต้องทำการตกลงราคากันล่วงหน้าก่อนที่จะดำเนินงานในแต่ละงาน  
 ดังนั้นผู้ประกอบการก็ต้องยอมรับความเสี่ยงที่จะขาดทุน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของราคา  
 วัตถุดิบอยู่แล้ว ดังนั้นในการคำนวณต้นทุนการผลิตแต่ละครั้งผู้ประกอบการจะต้องประมาณการ  
 เปลี่ยนแปลงราคาของวัตถุดิบไว้ล่วงหน้า เพื่อให้จะได้ต้นทุนการผลิตใกล้เคียงกับความเป็นจริง  
 และต่ำที่สุดเท่าที่จะกระทำได้เพื่อเป็นประโยชน์ในการประมูลราคากับบริษัทคู่แข่งอื่น แต่ถ้า  
 ราคาวัตถุดิบสูงมากอันหมายถึงต้นทุนการผลิตสูงขึ้นด้วย ในขณะที่ผู้ประกอบการไม่สามารถผลัก  
 ภาระโดยการขึ้นราคาจ้างเหมากับผู้จ้างได้ ซึ่งต่างกับอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมผลิต  
 เครื่องอุปโภคบริโภคประเภทต่าง ๆ เมื่อวัตถุดิบมีราคาเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงการเพิ่มขึ้นของ  
 ต้นทุนการผลิต ผู้ผลิตสามารถที่จะขึ้นราคาขายสินค้าเพื่อเป็นการผลักภาระแก่ผู้บริโภคอีกต่อหนึ่ง

## 3. ด้านการแข่งขัน

การแข่งขันระหว่างอู่เรือภายในประเทศไม่ค่อยจะมีปัญหานัก แต่สำหรับอู่ต่อ  
 เรือและซ่อมเรือในต่างประเทศ เป็นคู่แข่งที่สำคัญ และมีอิทธิพลต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรม  
 ต่อและซ่อมเรือในประเทศเป็นอันมาก ในปัจจุบัน เรือของหน่วยราชการและเอกชนที่เป็นเจ้า  
 ของเรือบรรทุกสินค้าและเรือบรรทุกน้ำมัน ยังนิยมที่จะต่อและซ่อมเรือในต่างประเทศเป็น  
 จำนวนมาก ทั้งนี้มีเหตุผลพอที่จะสรุปได้ดังนี้

3.1 อู่เรือในต่างประเทศมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อและซ่อมเรือที่ทันสมัย มีช่างที่มีประสบการณ์ในการทำงานสูง ทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่เห็นว่าผลงานในการต่อและซ่อมเรือของอู่ในต่างประเทศมีประสิทธิภาพสูง ตรงตามมาตรฐานสูงกว่าการต่อและซ่อมโดยอู่เรือในประเทศไทย

3.2 ระยะเวลาในการให้เครดิตแก่ลูกค้าของอู่ในต่างประเทศ ส่วนมากมีระยะนานกว่าอู่ในประเทศไทย ทั้งนี้เพราะเงินทุนหมุนเวียนในกิจการมีสภาพคล่องมากกว่า นอกจากนั้นในบางประเทศ เช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือโดยถือเป็นนโยบายหนึ่งในการพัฒนาประเทศ เช่น ทางด้านการเงิน ให้อู่เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานและขยายการลงทุนแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้ ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยโดยทั่วไป และมีระยะเวลาในการให้กู้ยืมเงิน ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการไม่ค่อยประสบปัญหาในด้านการเงินมากนัก และอู่เรือสามารถจะให้เครดิตแก่ลูกค้าในระยะยาวได้ด้วย

3.3 ระยะเวลาในการนำเรือเข้าต่อหรือซ่อมในอู่เรือต่างประเทศ เร็วกว่าอู่เรือในประเทศไทยมาก ซึ่งทำให้เป็นผลดีแก่ผู้เป็นเจ้าของเรือที่จะนำเรือขึ้นมาประกอบธุรกิจได้เร็วขึ้น ทั้งนี้เพราะนอกจากอู่ต่อเรือต่างประเทศจะมีช่างที่มีประสบการณ์และความชำนาญสูงตั้งกล่าวแล้ว วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการต่อและซ่อมสามารถหาได้ง่าย และมีจำนวนเพียงพอกับความต้องการ ในขณะที่อู่ต่อเรือในประเทศไทยต้องประสบกับปัญหาการขาดแคลนแรงงานการเงิน และวัสดุ

3.4 ท่าเลที่ตั้งของอู่ต่อและซ่อมเรือในประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนมากมีพื้นที่แคบและเป็นอุปสรรคในการที่จะนำเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกใหญ่ ๆ เข้าซ่อมเนื่องจากมีปัญหาเรื่องร่องน้ำตื้น ซึ่งทำให้ต้องเสียลูกค้าเนื่องจากอุปสรรคนี้เป็นอันมาก

#### 4. ด้านแรงงาน

การที่ในประเทศไทยไม่ค่อยมีสถาบันที่ให้การศึกษาโดยตรงเกี่ยวกับด้านกาต่อเรือ ซึ่งทำให้เกิดการขาดแคลนแรงงานประเภทช่างฝีมือในแขนงต่าง ๆ เมื่ออุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรมที่รวมเอาแรงงานเกือบทุกประเภทเข้าด้วยกัน (ดังได้กล่าว

รายละเอียดในบทที่ 2) ฮักทั้งในปัจจุบันการเข้าออกของแรงงานในอุตสาหกรรมอยู่ในอัตราที่สูงมาก จึงทำให้ผู้ผลิตต้องเผชิญปัญหาในด้านนี้และต้องทำการฝึกฝนคนงานใหม่อยู่ตลอดเวลา ซึ่งนอกจากจะต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้ขาดผู้ที่มีความชำนาญงานที่จะทำให้การดำเนินงานต่อและซ่อม เรือในประเทศก้าวหน้าขึ้นได้

#### 5. ด้านการขยายกำลังการผลิตของกิจการรัฐวิสาหกิจ

ในปัจจุบันการผลิตของกิจการต่อและซ่อม เรือประเภทนี้ทำเต็มขีดความสามารถแล้วแต่ยังไม่เพียงพอที่จะสนองความต้องการของลูกค้าได้ กิจการจึงต้องการที่จะขยายขีดความสามารถและขยายการลงทุนแต่เนื่องจากอุปสรรคทางด้านกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 44 กล่าวว่า "รัฐจะไม่ประกอบการขึ้นใหม่เพื่อแข่งกับผู้ได้รับส่งเสริม" อุปสรรคในด้านนี้จึงทำให้รัฐวิสาหกิจไม่มีโอกาสที่จะขยายการลงทุนเพิ่มขีดความสามารถเพื่อเป็นการพัฒนาให้อุตสาหกรรมต่อและซ่อม เรือในประเทศให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นหนึ่งได้

ปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น อาจลดลงน้อยหรือหมดลงไปได้ถ้าได้รับการแก้ไขจากทั้งสองฝ่าย คือ ทั้งผู้ประกอบการและรัฐบาล ซึ่งจะต้องร่วมมือกันเพื่อจะให้อุตสาหกรรมเจริญก้าวหน้าและมั่นคงยิ่งขึ้น ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขมีดังนี้

#### ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการ

1. ควรจะมีการเพิ่มพูนความรู้ความสามารถให้แก่คนงานในแขนงต่าง ๆ โดยให้ได้รับการฝึกฝน อบรมเพิ่มเติม จากผู้ที่มีประสบการณ์หรือส่งไปดูงานในต่างประเทศเพื่อที่จะทำให้สามารถนำประสบการณ์และความรู้ทางด้านเทคโนโลยีมาปรับปรุงการดำเนินงานของเรือในประเทศให้มีประสิทธิภาพ และทำงานให้รวดเร็วขึ้นกว่าเดิม จะเป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยเพิ่มลูกค้าให้กับกิจการได้

2. สมาคมผู้ประกอบการต่อและซ่อม เรือที่มีอยู่ในปัจจุบันควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานของสมาคมให้มีการกำหนดเป้าหมายและนโยบายให้แน่นอน เพราะนอกจากจะทำให้การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในด้านเทคนิคและความรู้ทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งกัน

และกันแล้ว การรวมตัวอย่างเหนียวแน่นของผู้ประกอบการในกิจการต่อและซ่อมเรือก็จะสามารถสร้างอำนาจการต่อรองกับรัฐบาลในเรื่องต่าง ๆ ได้มากขึ้น

3. การที่จะลงทุนใหม่หรือขยายขนาดการลงทุน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในกิจการต่อและซ่อมเรือ ควรจะทำการลงทุนแบบร่วมทุนกับต่างประเทศ (Joint Venture) เพราะจะทำให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ ทั้งทางด้านการเงินลงทุนและการให้ความช่วยเหลือทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งจะทำให้เป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือเจริญก้าวหน้าได้

4. ในการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือใหม่ ผู้ลงทุนควรจะคำนึงถึงความเหมาะสมในการเลือกทำเลที่ตั้ง เพราะที่ตั้งอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรคต่อลูกค้าในการนำเรือเข้าซ่อมมาก จากการศึกษาถึงทำเลที่ตั้งของผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า สถานที่ตั้งของอู่ที่เหมาะสมควรจะเป็นที่บริเวณแหลมฉบังหรือสัตหีบ เพราะนอกจากจะหมดปัญหาเรื่องร่องน้ำแล้ว การที่จะมีการดำเนินงานในโครงการทำเรือน้ำลึกบริเวณสัตหีบจะมีผลในการเพิ่มลูกค้าของอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือมากที่สุดทีเดียว

#### ข้อเสนอแนะภาครัฐบาล

1. ตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบันรัฐบาลยังขาดนโยบายที่แน่นอนเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือแก่อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือภายในประเทศ ที่จะทำการพัฒนาเป็นขั้นตอนอย่างไร รัฐบาลทุกสมัยได้วางนโยบายอย่างกว้าง ๆ ไม่ได้ตั้งมาตรการรัดกุมว่าให้หน่วยงานใดดำเนินการตามนโยบายนั้นในขั้นตอนใด หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องซึ่งขาดเครื่องชี้้นำว่าจะปฏิบัติอย่างไรให้ถูกต้องลงไป ผลจึงปรากฏว่ายังคงใช้วิธีการต่อและซ่อมเรือจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งไม่เกิดผลตามเจตนารมณ์ของผู้อ่างนโยบาย เงินตราต่างประเทศก็ยังคงสูญเสียไปเพื่อการต่อและซ่อมเรือเป็นจำนวนมากทุกปี คนไทยยังคงไม่มีงานทำเพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพและความรอบรู้ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัยก็ยังไม่เกิดขึ้นตามความต้องการ ดังนั้นรัฐบาลจึงควรกำหนดนโยบายและขั้นตอนต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมให้แน่นอนและควรจัดตั้งหน่วยงานที่จะเป็นผู้ติดตามผลการดำเนินงานและให้อำนาจแก่หน่วยงานนั้น เพื่อที่จะให้ได้ผลตามนโยบายที่วางไว้

2. รัฐบาลควรควบคุมมาตรฐานเรือที่เข้าเทียบท่าเรือในประเทศ ให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ตามมาตรฐานสากลให้มากขึ้น ทั้งนี้เพราะในปัจจุบันเรือเกือบทุกประเภทที่เข้ามายังท่าเทียบเรือในปัจจุบันส่วนมากแล้วจะอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ตามมาตรฐานสากล และเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางน้ำขึ้นเสมอ ที่เป็นเช่นนี้เพราะยังขาดเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่โดยตรงในการควบคุมมาตรฐานและมาตรการควบคุมไม่เข้มงวดเท่าที่ควร สิ่งทำให้เรือที่ชำรุดเสียหายสามารถเข้าส่งสินค้าและรับสินค้าออกไปได้ โดยไม่ต้องทำการตรวจซ่อมให้สมบูรณ์เสียก่อน ซึ่งถ้ารัฐบาลดำเนินการตรวจสอบสภาพเรืออย่างจริงจังจะทำให้เรือที่อยู่ในสภาพชำรุดเหล่านั้นต้องทำการตรวจและซ่อมโดยอยู่เรือต่างประเทศให้เรียบร้อยก่อน การเข้มงวดในด้านนี้จะทำให้กิจการต่อและซ่อมเรือในประเทศมีงานทำมากขึ้น ซึ่งหมายถึงจะเป็นการเพิ่มรายได้และผลประโยชน์แก่อุตสาหกรรมโดยตรงนั่นเอง

3. หน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจที่ต้องใช้เรือในการดำเนินงานควรจะมีการปรับปรุงเงื่อนไขในการประมูลจ้างเหมาการต่อและซ่อมเรือเพื่อให้เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการกิจการคู่อเรือในประเทศ เท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีเงื่อนไขหลายประการที่เป็นอุปสรรคให้ผู้ประกอบการในประเทศไม่สามารถเข้าเสนอราคาประมูลได้ เช่น ในเรื่องคุณสมบัติของผู้ที่จะประมูล จะต้องเป็นบริษัทที่เคยทำงานต่อเรือประเภทต่าง ๆ ที่กำหนดมาแล้วเป็นจำนวนเท่านี้เท่านี้ลำ ซึ่งเป็นที่ทราบดีแล้วว่าอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือในประเทศเพิ่งจะเริ่มต้นเมื่อไม่นานมานี้เอง การที่จะให้มีผู้ประกอบการในด้านต่าง ๆ มานานก็จะเป็นไปได้ยาก รัฐบาลจึงควรศึกษาถึงประเภทและขนาดของเรือที่คู่อเรือในประเทศสามารถทำได้ และกำหนดเงื่อนไขที่จะไม่เปิดโอกาสให้คู่อเรือต่างประเทศเข้าประมูลราคาได้ จะเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการในประเทศได้มีงานทำมากขึ้น และเป็นการลดภาระการแข่งขันลงได้บ้าง

จากการศึกษาถึงการลงทุนในอุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย ทางด้านโครงสร้างของอุตสาหกรรม สถานการณ์ทางการเงิน ปัญหาและอุปสรรคในด้านต่าง ๆ แล้ว ผู้เขียนเชื่อว่าอุตสาหกรรมจะเจริญก้าวหน้าได้จะต้องได้รับความช่วยเหลือและสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐบาลในด้านต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น โดยผู้ประกอบการก็ต้องแก้ไขการดำเนินงานที่เป็นอยู่ให้ดีขึ้น เพื่อที่จะเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยการเพิ่มการว่าจ้างแรงงานซึ่งกระทบถึงการเพิ่มขึ้นของรายได้ประชาชาติ เป็นส่วนรวม