

◆ ครั้น เราก็ขอกลับมาที่ประเด็นหลักต่างๆที่เกี่ยวกับเรื่องการบริหารทรัพยากรบุคคล (คนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ) บริษัทมีกลยุทธ์เกี่ยวกับบุคลากรทางเรืออย่างไรบ้างครับ

● สืบเนื่องมาจาก องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ อนุสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรต่างๆ ของพาณิชย์นาวี ซึ่งทำให้คนประจำเรือต้องมีความรู้ความเข้าใจ และปฏิบัติได้ ดังนั้นนโยบายของเราจะเริ่มตั้งแต่การสรรหา ยกตัวอย่างเช่น ลูกเรือของเราจะเข้ามาสมัครงานกับเราต้องมีวุฒิการศึกษาตั้งแต่ ม3 และทุกคนจะต้องได้รับการอบรมหลักสูตรต่างๆ ที่กำหนดไว้ใน STCW 78/95 เรามีการสอบข้อเขียน การสอบสัมภาษณ์ เมื่อผ่านทุกขั้นตอนก็จะมีกรบรฟฟิ่ง ให้ก่อนที่จะไปลงเรือของบริษัท ให้ความรู้ความเข้าใจ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องนโยบายของบริษัท เรื่องกฎข้อบังคับต่างๆของบริษัท รวมทั้งเรื่องเรือลำนั้นที่เค้าจะไป เราจะสอนกันในสำนักงานก่อน เพื่อว่าเมื่อเค้าไปลงเรือเค้าจะมีทุนในการลงไปทำงานได้เลย ซึ่งจะทำให้มีความคุ้นเคยกับเรือลำนั้นได้มากขึ้น ในระดับ นายประจำเรือ จริงๆแล้วเราปรับตั้งแต่เป็นนักเรียนฝึก วัฒนธรรมของบริษัท คือว่า เราจะ โปร โมต เราจะมองที่คนในก่อน เราจะสร้างเค้าขึ้นมาตั้งแต่ต้นให้มีรูปแบบของโทริเซนเต็มตัว เราจะปลูกเค้าและสร้างเค้าขึ้นมาตั้งแต่เป็นเมล็ด คือเป็นนักเรียนฝึก เมื่อจบแล้วก็ทำงานกับบริษัทในตำแหน่งจูเนียร์ออฟฟิเซอร์ และมีการประเมินอยู่ตลอดเวลา มีการไต่ขึ้นไป พูดได้ว่าระดับนายประจำเรือของโทริเซน ก็คือลูกหม้อที่ไต่ขึ้นมาจากระดับต้นๆของโทริเซนทั้งหมด ตรงนี้เราถือว่าเป็นข้อได้เปรียบในการบริหารจัดการคนประจำเรือหรือไม่ พูดได้ว่า ใช่ เพราะบางครั้งเราไปเอาใครก็ไม่รู้มาทำงานกับเรา เช่น บางคนถือประกาศระดับกัปตัน ถามว่านโยบายบริษัทเป็นยังไงก็ไม่รู้ วัฒนธรรมองค์กรเป็นอย่างไรไม่รู้ ดังนั้นเราสร้างคนตั้งแต่เริ่มต้นขึ้นมา

◆ บริษัทมีการรักษาคนที่คืออย่างไรบ้างครับ

- มันต้องดูตั้งแต่ตอนที่เรารับเค้าขึ้นมาอยู่บนเรือ เราปฏิบัติกับเค้าอย่างไร เรามีความยุติธรรม หรือว่าเสมอภาคหรือการพิจารณาความดีความชอบ ตรงนี้เราจะมีโบนัสให้ คือใครทำดี เค้าก็จะ ได้รางวัลพิเศษ เราจะประกาศเกียรติคุณให้ เช่นกับปัดัน ก มีความสามารถนำเรือเข้าและออกจาก สหรัฐอเมริกาได้โดยไม่มีกีดกันใดๆ เค้ามีการบำรุงรักษาเรืออย่างไร ลูกทีมเป็นอย่างไร ซึ่ง เราจะมีการประกาศให้ทุกคนทราบตรงนี้ ส่วนของการรักษาคนดี เราจะรักษาให้คนๆนั้นอยู่กับ เรออย่างไร หลังจากที่เราลงทุนไปกับคนๆนี้ ลักษณะของคนเรือคนไทยโดยทั่วไปจะอยู่บนเรือ ประมาณ 10 ปี เป็นตัวเลขที่มีการเก็บสถิติของบริษัทเอง คือจบมาแล้วไปลงเรือ พอเป็นกับปัดัน ได้ 2-3 ปี ก็มีเป้าหมายว่าผมจะต้องขึ้นบก
- ◆ พอจะบอกได้ไม่ครับว่าทำไมนักเดินเรือเหล่านี้จึงรีบขึ้นบก
- ครับ คนไทย เพราะว่าสถาบันครอบครัวเราก่อนข้างจะอบอุ่น วัฒนธรรม ค่านิยมของคนไทย มันอยู่เป็นครอบครัวใหญ่ ซึ่งในเมื่อเค้าโดนเป็นระดับกับปัดัน แต่งงานมีลูก ครอบครัวเค้าเริ่มมี ลูก เค้าต้องให้เวลากับครอบครัว ซึ่งเรือบางลำอาจจะไปนาน ถึง 9-12 เดือน ดังนั้นมันอาจจะ เป็นสภาวะทางครอบครัวหรือสิ่งแวดล้อมบีบบังคับเค้าก็จะเริ่มมองหาตำแหน่งอะไรก็ได้ เพื่อ จะมาอยู่ตรงนั้น บริษัทเองก็มองตรงนั้น ทันที ที่ตำแหน่งบนสำนักงานว่าง บริษัทจะเลือกเอา กับปัดันหรือต้นกลในกองเรือของตัวเองขึ้นมาเอง นั่นเป็นเส้นทางที่เราวางไว้ให้กับเค้า ถามว่า ทำไมเค้าถึงเลือกที่จะอยู่กับเรา เพราะเค้ามีเป้าหมายว่าเค้าสามารถที่จะขึ้นมาทำงานบกได้
- ◆ เรื่องของปริมาณ ของคนประจำเรือขณะนี้เป็นอย่างไ
- เรื่องของปริมาณนะครับ ขณะนี้อยู่ในระดับที่เพียงพอ เฉพาะในบริษัท
- ◆ แล้วถ้าทั้งอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ละครับเพียงพอไม่ครับ
- ทั้งอุตสาหกรรม ตอนนี้ขาดครับ
- ◆ ในส่วนของกับปัดันและต้นเรือของบริษัท ขาดไม่ครับ

- ไม่ขาดครับ
- ◆ ต้นกลดะครับ ขาดไม้ครับ
- ในส่วนของคนไทย ขาดอยู่
- ◆ ในส่วนของรองต้นกลดะครับ
- ไม่ขาดครับ
- ◆ ต้นหน ละครับ
- ไม่ขาดครับ
- ◆ ผู้ช่วยต้นเรือหรือสาม โอ ขาดไม้ครับ
- ยังขาดอยู่
- ◆ นายช่างกลที่สามละครับ
- ไม่ขาด
- ◆ นายช่างกลที่สี่ละครับ
- ไม่ขาด
- ◆ ประเด็นที่น่าสนใจคือ ทำไมตำแหน่งสาม โอจึงขาดครับ
- ขณะที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ผลิตบุคลากรที่มาทำงานเรือในแต่ละปี เกือบร้อยคน แต่เปอร์เซ็นต์คนที่จะมางานเรือค่อนข้างต่ำ น่าตกใจเมื่อคุณตัวเลขจริงๆจะอยู่ที่ไม่เกิน 20 เปอร์เซ็นต์ ของนักเรียนที่จบชั้นสูงสุดที่ทำงานเรือ ส่วนอื่นๆอาจจะไปทำงานด้านอื่นๆ เรียนต่อ หรือทำงานในด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี
- ◆ มองว่าเป็นการสูญเสียไม้ครับถ้าคนเหล่านี้ไปทำงานอื่นๆในธุรกิจพาณิชย์นาวี
- ผิดเป้าหมาย ศูนย์ฝึกฯ ไม่ได้ผลิตบุคลากรมานั่งบนบกครับ ให้ลงเรือครับ
- ◆ แล้วทิศทางของตลาดแรงงาน ในอนาคตมันควรจะแคบหรือขยายตัวขึ้นครับ

- ภายในประเทศ อัตรายขายค่อนข้างต่ำ

- ◆ ถ้าต่างประเทศละครับ

- ต่างประเทศโอกาสเยอะมาก ความต้องการสูง เพียงแต่ว่าเราจะทำอะไรให้ไปป้อนในตลาดต่างประเทศได้ ในปัจจุบันคนประจำเรือ ในแถบยุโรปมีแต่จะลดน้อยลงไป เพราะคนเค้าไม่ลงเรือ ในการที่จะเพิ่มคนประจำเรือในประเทศ มันมีปัจจัยต่างๆ หลายอย่างรวมทั้งเราต้องไปแย่งเด็กก่อนใหญ่มาจากต่างชาติ ซึ่งมันคงจะทำได้ยาก รวมทั้งผู้นำเข้าส่งออกของไทยเองมีความตั้งใจที่จะช่วยบริษัทเรือไทยด้วยหรือเปล่า เช่นการขายสินค้าก็ดี การตระหนักในเรื่อง FOB หรือ CIF ว่าเราตระหนักกันแค่ไหน ยกตัวอย่างเช่นการสั่งซื้อสินค้าทำไมเราไม่สั่งซื้อในเทอมของ FOB ใช่มั้ยครับ เราเป็นผู้ซื้อเรามีอำนาจในการตัดสินใจ อย่าไปซื้อในเทอมของ CIF ถ้าซื้อในเทอมของ CIF แสดงว่าผู้ขายต้องไปหาเรือ ทำประกันเอง เราไม่มีอำนาจต่อรอง การส่งออกอำนาจในการต่อรองอาจจะต่ำกว่าการนำเข้า เนื่องจากการส่งออกเราเป็นผู้ขายไม่ใช่ผู้ซื้อ ดังนั้นเทอมการซื้อขายจึงเป็นประเด็นที่สำคัญยิ่ง ซึ่งกระทรวงต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ จะต้องให้ความสำคัญด้วย ในการเจรจาระดับ รัฐบาลต่อรัฐบาล ด้วย สินค้าที่ขายในเทอมของรัฐบาลต่อรัฐบาล เทอมตรงนี้ต้องเอาเข้าไปคุยด้วย ว่าผมจะขายคุณในเทอมไหน เพื่อให้ไทยได้ส่วนแบ่งสินค้าในการขนส่งสินค้าตรงนี้ด้วย ขณะที่ค่าเฟดจะตกอยู่ประมาณ 6 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าสินค้า

- ◆ คิดอย่างไรครับ ถ้ารัฐบาลไทยจะกำหนดให้เรือไทยมีคนประจำเรือ เกิน 50 เปอร์เซ็นต์

- จริงๆเราก็มีข้อกำหนดว่าเรือที่ชักธงไทยต้องมีคนประจำเรือ ไทย 50 เปอร์เซ็นต์ แต่ในทางปฏิบัติเราทำไม่ได้ เรายังมีคนที่มีคุณภาพไม่เพียงพอ และ องค์กรการค้าโลกอาจจะไม่เห็นด้วย

- ◆ ความคิดเห็นอย่างไรบ้างครับเกี่ยวกับการใช้แรงงานหรือนักเดินเรือจากต่างประเทศเช่นจีนหรือฟิลิปปินส์

- จริงๆแล้ว การใช้แรงงานจีนหรือฟิลิปปินส์ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริหารต่างๆสูงกว่าคนไทย การที่ได้มา เราต้องคิดต่อที่แมนนิ่งเอเจนต์ ซึ่งมีค่าธรรมเนียม ต่อหัว เช่นกัปตันจีน 100 เหรียญสหรัฐ ต่อการหาตัว อีก 50 เหรียญต่อการเมนเทนแนนท์ต่อเดือน สามค่าพาหนะ เราต้องให้เค้าบินมา และอื่นๆ ค่าสูทกากร ถามว่าเงินเดือนเป็นอย่างไร เงินเดือนพอๆกับคนไทย แต่เค้ามีค่าใช้จ่ายเพิ่ม

- ◆ ทำไมบางบริษัทจึงยังคงใช้คนประจำเรือต่างชาติอยู่ครับ

- เพราะความไม่เชื่อถือในคุณภาพของนายประจำเรือไทย

- ◆ ข้อเสนอแนะหรือคำแนะนำที่ท่านคิดว่าจะช่วยปรับปรุงหลักสูตรเพื่อยกระดับคุณภาพของนักเดินเรือ

- หลักสูตรของคนประจำเรือต่างๆ นั้นควรจะทำการเน้นไปในด้านกฎระเบียบสากลต่างๆ อนุสัญญาต่างๆ ต้องมีการให้ความรู้ เน้นการให้บริหารจัดการบนเรือ เช่น ไอเอสเอ็ม ฯลฯ และที่สำคัญที่สุดคือเรื่อง ภาษา

- ◆ มีข้อเสนอแนะหรือไม่ครับว่าเราจะพัฒนาในทักษะเรื่องภาษาอย่างไร

- จริงๆแล้วในหลักสูตรควรจะมีการสอนสลับกันไป อาจารย์ผู้สอนควรจะพูดภาษาอังกฤษสลับกับภาษาไทย ไปบ้าง อย่าไปใช้ภาษาไทยอย่างเดียว ส่วนตำรา ควรจะใช้เป็นภาษาอังกฤษ หนึ่ง และภาษาไทย หนึ่ง

- ◆ ในกรณีเรื่องของคุณภาพคนประจำเรือที่ควรจะมี ที่บริษัทคาดหวังมีอะไรบ้างครับ

- เค้าควรจะมี Sense of Responsibility ค่อนข้างสูง เพราะถ้าความรับผิดชอบไม่ดี จะมีความเสียหายมาก อย่างเรื่องนี้ ถ้ามีความเสียหายแต่ละครั้ง ไม่ใช่หนึ่งล้าน เป็นสิบล้าน ล้านทุกครั้ง ดังนั้นมันจึงมีความสำคัญมาก สองความรอบรู้ในเชิงการค้า อย่างบนเรือนี้ นายประจำเรือควรจะมีความรู้ในเรื่องของ สัญญาการเช่าเรือ จะต้องแม่น ธุรกิจเรือปัจจุบันเปลี่ยนไปเป็นเรือแทมส์หรือเรือ

จรเยอะ คังนั้นทำอย่างไรในการติดต่อกับชาวเตอร์ที่จะไม่ให้เสียเปรียบ อันนี้ถือเป็นจุดสำคัญ
ตาม เรื่องภาษาอังกฤษ ทั้งพูดและเขียน

- ◆ ภาษาอื่นสำคัญหรือไม่ครับ
- ไม่จำเป็น เพราะทุกเมืองทำเราจะใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลัก
- ◆ แล้วถ้าจำเป็นต้องเรียนล่ะครับ ภาษาอะไรที่นักเรียนควรจะเรียนรู้
- ภาษาคอมพิวเตอร์ ครับ สำคัญมาก และการระเบียบวินัย สำคัญมากไม่ว่าระเบียบวินัยของตัวเองหรือระเบียบวินัยต่อผู้อื่น
- ◆ แล้วการรับรู้ของบริษัทขณะนี้ ได้ตามที่คาดหวังไว้หรือไม่ครับ
- โดยเฉลี่ยแล้ว มีความพึงพอใจ
- ◆ ครับก็ต้องขอบคุณสำหรับข้อมูลที่มีค่า และหวังว่าอาจจะได้มารบกวนในโอกาสต่อไปครับ
- ครับ
- ◆ สวัสดีครับ
- ครับ สวัสดีครับ

*****จบ*****

ภาคผนวกที่ 5 บทสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้จัดการที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณวันชัย นิพยาภรณ์

ตำแหน่ง/บริษัท ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายเทคนิคคอล บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2546

เวลา 10.00 – 12.00 น.

สถานที่สัมภาษณ์ ณ บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)

- ◆ อธิบายภาพรวมและลักษณะธุรกิจของบริษัทอย่างย่อๆ
- ลักษณะของบริษัท จุฑานาวี จะเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือ เรียกว่าสองแผนก คือ 4 ลำ จะเป็นแบบวิ่งประจำเส้นทาง คือกรุงเทพฯ เกาหลี บอเนียว และญี่ปุ่น และอีกแผนกหนึ่งจะวิ่งเวิร์ลวายส์ หรือวิ่งไปทั่วโลก ขึ้นอยู่กับผู้เช่าเรือจะเช่าเรือเราไปไหน ขณะนี้เรามีเรือวิ่งอยู่แถบยุโรปหนึ่งลำ วิ่งแถวแอฟริกาได้กับยุโรป หนึ่งลำ วิ่งแถวอเมริกาได้กับอเมริกาอีกสองลำ เรามีเซอร์วิคไปทั่ว
- ◆ จะมีลักษณะการขนส่งอย่างเดียวไม่มีเป็นลักษณะเอเยนต์หรือครีป
- เราจะมีลักษณะการขนส่งอย่างเดียวในต่างประเทศ แต่ในประเทศไทย เราจะมี เอเยนต์ ด้วย แต่เราไม่ได้เซอร์วิคไปนอกประเทศ เราไม่ได้ทำ
- ◆ พอจะบอกได้ไม่ครบว่ามี ปัจจัยหรือสิ่งแวดล้อมอะไรบ้างที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เช่นการเปลี่ยนแปลงของภาวะเศรษฐกิจ ฯลฯ
- ผลกระทบของบริษัทเช่นราคาน้ำมัน แน่นอเนครีป ค่าน้ำมันจะเป็น 30 เปอร์เซ็นต์ของค่าใช้จ่ายตัวอื่นคือการเปลี่ยนคนประจำเรือ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่าย ที่รองลงมา คือบางที่เราต้องไปไกล เช่น

อเมริกาได้นี้ ค่าใช้จ่ายสูงต่อหัวสูงมาก เพราะเรามีความจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนคน เพราะเราไม่ได้เข้ามาที่กรุงเทพฯ หรือแถบใกล้ๆ แถวนี้นี้ เมื่อครบกำหนดเราก็ต้องเปลี่ยนตามกำหนดระยะเวลา และผลกระทบอีกอย่างคือค่าซ่อมค่าเมนเทนแนนซ์ ซึ่งแถวๆนั้น แถบอเมริกาเอง เป็นค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ซึ่งเป็นสามหรือสี่เท่าเมื่อทำการซ่อมในประเทศไทย และอีกประการหนึ่ง คือกฎข้อบังคับต่างๆ ของต่างประเทศ ซึ่งเค้ามีการดำเนินการอย่างจริงจัง เช่น PSC (Port State Control) ซึ่งเมื่อเราเข้าประเทศนั้น ก็จะมีการตรวจสอบสภาพ หลังจากที่เราพบจุดบกพร่องเราก็ต้องดำเนินการซ่อมให้เค้า ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เราเองไม่เห็น ว่าเราจะโดนอะไรบ้าง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงมาก เป็นสิบล้าน ล้าน และมีระยะเวลาซ่อมนาน เช่น หนึ่งเดือน ซึ่งเราเจอบ่อยๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อต้นทุนของเราเหมือนกัน

- ◆ สิ่งที่เราดูมาแล้วจะเป็นสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กร และมีสิ่งแวดล้อมภายในองค์กรใดๆ หรือเปล่าครับ เช่นการเปลี่ยนแปลงองค์กร
- องค์กรของเราขณะนี้เราไม่ได้เน้นเรื่องการปรับปรุงบุคลากร แต่เราเน้นในเรื่องของ ไอเอส โอ ไอเอสเอ็ม ปรับปรุงองค์กรของเราเพื่อเข้าระบบนี้อย่างเคร่งครัด
- ◆ ตกกลางว่าบริษัทเน้นเรื่องไอเอสโอ หรือ ไอเอสเอ็ม ครับ
- ก็เราจะเน้นเรื่อง ไอเอสเอ็ม
- ◆ แล้วมีสิ่งแวดล้อมอื่นๆอีกไหมครับที่มีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัท
- อาจจะมีผลกระทบต่อเนื่อง ถ้าเกิดสงครามหรือเศรษฐกิจ ก็จะทำให้ราคาน้ำมันขึ้นเท่านั้นเอง ส่วนเส้นทางการขนส่ง ก็ไม่ค่อยกระทบเพราะเราสามารถที่จะขนส่งค่าไปเซอรัวทิ แถบอื่นได้ ซึ่งก็มีผลกระทบน้อย ซึ่งเราอาจหลบเลี่ยงไม่ไปทางอาหรับซะ ซึ่งอาจจะทำให้เราหาสินค้าลำบากขึ้นนิดหน่อย ก็มีเกี่ยวกับเรื่องราคาน้ำมันเท่านั้นเอง ในกรณีที่เรากำลังเข้าไปใน วอร์โชน

ก็จะมีผลกระทบในเรื่องของประกันภัย ค่าประกันจะสูงขึ้น ขณะที่การเมืองหรือเศรษฐกิจภายใน

ในประเทศไม่มีผลกระทบคือเรามาก

- ◆ ช่วยอธิบายถึงภาวะต่างๆไปของธุรกิจพาณิชย์นาวี ในประเทศเป็นอย่างไรบ้างครับ
- การขนส่งภายในประเทศคงที่ ขณะที่มันแค่จะดีขึ้น การขนส่งทางทะเลจะไม่ตกลง ยังมีสินค้าต่อเนื่อง เพียงมันต้องเปลี่ยนสถานที่ เปลี่ยนเมืองออกไป
- ◆ ช่วยอธิบายถึงภาวะต่างๆไปของธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยภาพรวม ละครับเป็นอย่างไรบ้างครับ
- ทางภาพรวมของเราก็ยังไม่มีผลกระทบ ยังมีสินค้าให้เซอร์วิทตลอด ขึ้นกับว่าเราจะเลือกที่จะไปประเทศไหน เพราะเราให้เช่าเรือ ก็ยังมีผู้มาเช่าเรือเราตลอด ยังไม่มีว่าจะลดลงไป 4 ลำที่เป็นเรือเช่าก็ยังไม่ีผลกระทบอะไร ขณะที่ อีก 4 ลำที่ประจำเส้นทางในเอเชียก็เป็นที่ไปตามค่าราคาสินค้าหรือค่าเฟรคอยู่
- ◆ ระบุและอธิบายเกี่ยวกับการวิเคราะห์ SWOT ของบริษัทฯ
- จุดอ่อนของบริษัทคือคนเรือ คือบริษัทฯ มีรายได้น้อยกว่าเมื่อเทียบกับบริษัทอื่น ในประเทศไทย ทำให้เราไม่สามารถหาคนเรือที่ดีที่สุดมาทำงานกับเราได้
- ◆ มีจุดอื่นๆอีกไม่ครับ ที่เป็นจุดอ่อน
- อย่างอื่นก็ไม่น่าจะมีอะไรแล้ว
- ◆ แล้วจุดแข็งของบริษัทที่เหนือกว่าคู่แข่ง ละครับ
- จุดแข็งของบริษัท ถ้าเทียบกับบริษัทอื่น คิดว่าไม่น่าจะมีเหนือกว่าบริษัทอื่นๆ
- ◆ แล้วโอกาสในการดำเนินธุรกิจละครับ มีหรือเปล่า
- เออ มีครับ ในอนาคต ถ้าเรามีโอกาส เราน่าจะเปลี่ยนเป็นเรือตู้ ซึ่งปัจจุบันเราเป็นเรือเจนเนอรัลคาร์โก้ เราต้องเปลี่ยนแนวทางเป็นเรือตู้ เพื่อสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลก ถ้าเราทำ

อย่างนั้นได้ ก็จะดีขึ้น และปัจจุบันเราใช้เรือเก่า ถ้าเปลี่ยนเป็นเรือใหม่ได้ก็จะเป็นจุดแข็งให้เรือ
เราได้ ขณะนี้กำลังดู อยู่ กำลังร่างโครงการอยู่

- ◆ มีอะไรเพิ่มกว่านี้ไม่ครับ
- ไม่น่าจะมี
- ◆ เรือใหม่นี้หมายความว่าเรือต่อใหม่หรือว่าเรือที่ซื้อมามือสองครับ
- เรือที่ซื้อมามือสอง ซึ่งมีอายุน้อย
- ◆ อุปสรรคที่เกิดขึ้นมีไม่ครับ
- ไม่มี เพียงแต่เราต้องหาทุนเพิ่มขึ้น หรือเพิ่มทุน
- ◆ อธิบายวิสัยทัศน์ของบริษัทคืออะไร
- เราจะเพิ่มขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้า เซอร์วิซหรือในการให้บริการขนส่งสินค้าทั่วโลก โดยการบรรทุกในตู้คอนเทนเนอร์ ให้เข้ากับความต้องการทั่วโลก และเนื่องจากบริษัทฯ อยู่ในขั้นที่ไม่ค่อยดีในเรื่องของเงินทุน เราก็กำลังดำเนินการอยู่ เราจะพยายามเพิ่มขีดความสามารถของเรือให้มีความทันสมัย มีความทันสมัยในการบริการลูกค้า ตรงเวลามากขึ้น
- ◆ และตำแหน่งของบริษัทฯเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมนี้ ละครับ
- ตำแหน่งนี้ค่อนข้างอยู่ในเชิงลบ เราพยายามให้มันดีขึ้น เราก็พยายามเปลี่ยนให้มันมีอายุน้อยลง ขณะนี้ เราขายเรือเก่า และหาเรือที่มีอายุน้อยลงมา ซึ่งขณะนี้เรามีเรือที่มีอายุเกิน 20 ปี อยู่หลายลำ เราพยายามปลดระวางเรือพวกนี้ออก และหาเรือที่มีอายุน้อยเข้ามาทดแทน เพื่อให้บริการตรงนี้ดีขึ้น
- ◆ มีการคิดว่าจะมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ไม่ครับ
- แน่แน่นอน เราต้องนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อให้การติดต่อสื่อสารดีขึ้น ถ้าเรามีเรือที่มีอายุน้อย และมีเครื่องมือที่ทันสมัยอยู่บนเรือ มันก็จะมีประโยชน์มาก แต่ตอนนี้เรามีเรือที่มีอายุมาก การ

ติดเครื่องมือเหล่านี้ อาจจะไม่ค่อยมีประโยชน์มากเท่าที่ควร ลงทุนมาก แต่ได้ประโยชน์มากเท่าไร

- ◆ ตอนนี้ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ตอนนี้มีเรือทั้งหมด 8 ลำ
- ◆ อธิบายแนวทาง หรือทิศทางของบริษัทในอีก 5 ปี คิดว่า แนวโน้มจะเป็นอย่างไรบ้างครับ
- แผน ห้าปี จะลด ภายในห้าปี เรือที่จะหมดอายุนี้ก็ประมาณ 4 ลำ
- ◆ จะขายหมดทั้ง 4 ลำใช่ไหมครับ
- ครับ ทั้ง 4 ลำ
- ◆ ในเรื่องแนวทาง หรือทิศทางของบริษัทในอีก 5 ปี คิดว่าบริษัทจะมีกลยุทธ์ที่จะปรับพาณิชย์นาวีโดยรวม ยังไงบ้างครับ
- ในอนาคต เราคิดว่าสินค้าต่างๆมันต้องทันสมัยรวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งมันก็จะขึ้นอยู่กับตัว ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางนั้นคือเราต้องเปลี่ยนเป็นเรือตู้ที่มีอายุน้อยลง ซึ่งเราต้องทำ
- ◆ ในส่วนของเจ้าของเรือมองเรือสิ่งแวดล้อมทางทะเลเป็นอย่างไรบ้างครับ
- ก็ให้ความสำคัญยิ่งครับ ตอนนี้กำลังปรับปรุง โดยยึดแนวทางของ ไอเอสเอ็มมาใช้อย่างเคร่งครัด ซึ่งเราให้ความสำคัญอย่างยิ่งขอโดยการสนับสนุนส่วนต่างๆ
- ◆ ประเด็นต่างๆที่เกี่ยวกับเรื่องการบริหารทรัพยากรบุคคล (คนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ) บริษัทมีนโยบายหรือให้ความสำคัญอย่างไรและมีวัตถุประสงค์ในการใช้คนอย่างไรบ้างครับ
- ◆ คือเราให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องบุคลากรมากที่สุดมาตลอด แต่ได้แจ้งแล้วว่าเราไม่ได้ของเราน้อย ดังนั้นเราจึงไม่ได้สิ่งที่ดีที่สุดเข้ามาในบริษัท ในอนาคตเราก็พยายามปรับปรุงเพื่อให้ได้สิ่งที่ดีที่สุดเข้ามา ก็พยายามจะเพิ่มรายได้ให้เท่าเทียมกับบริษัทอื่นๆ

- ◆ การได้มาซึ่งบุคลากรทางเรือในระดับนายประจำเรือ ได้มาด้วยวิธีการใด
- เรามีการลงหนังสือพิมพ์ ประกาศรับ เราเคยรับคนเข้ามาแล้วสัมภาษณ์ คัดเลือก เราทำมาแล้ว
ทั้งนั้น
- ◆ บริษัทมีความคาดหวังอย่างไรบ้างกับคนเหล่านี้บ้าง
- เราก็คาดหวังว่าเค้าจะทำงานให้เราได้อย่างดี ซึ่งเราก็คัดจากหลายๆฝ่ายผสมกัน
- ◆ และการรับรู้ของบริษัท เมื่อเปรียบเทียบกับที่คาดหวังไว้เป็นอย่างไบ้างครับ
- ได้น้อย ไม่ได้ตามที่หวังไว้ 100 เปอร์เซ็นต์
- ◆ ในเรื่องการคัดเลือกมีฝ่ายไหนที่เกี่ยวข้องในการคัดเลือกบ้าง
- ในแต่ละฝ่าย เราก็ม会有ส่วนที่เกี่ยวข้องเป็นผู้คัดเลือกเช่นฝ่ายช่างกล ฝ่ายช่างไฟฟ้า ก็จะมีฝ่าย
เทคนิคอล เป็นดำเนินการสัมภาษณ์ หรือฝึก ขณะที่ฝ่ายเดินเรือ ก็จะมีกัปตันหรือฝ่ายปฏิบัติการ
เป็นผู้สัมภาษณ์
- ◆ กระบวนการหรือกลยุทธ์ในการคัดเลือก อย่างไรบ้าง
- เราเคยทำแล้ว เช่นการเขียนใบสมัครเป็นภาษาอังกฤษ การสอบทั้งข้อเขียน สอบสัมภาษณ์ และ
การเทรนนิ่ง การคัดบุคลากรที่ดีที่สุดลงไป ผลกลับออกมา ได้ ประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์ คือหลัง
จากส่งลงไปในเรื่อง 10 คน จะอยู่กับเรา ประมาณ 4 คน ซึ่งเราเคยทำโครงการนี้ ซึ่งปัจจุบันยัง
ใช้วิธีนี้อยู่
- ◆ การเทรนนิ่งหรือออนเดอะจ๊อบเทรนนิ่ง นี้บริษัทให้ความสำคัญอย่างไรบ้างครับ
- เราให้ความสำคัญมากเลย ในการดูแลบุคคลเหล่านี้
- ◆ บริษัทมีการส่งสัญญาณใดๆบ้าง ไม่ครับในการที่จะแสดงให้เห็นว่าได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับ
การฝึกในเรื่อง

- อันนี้เราไม่ได้แจ้งอะไร ไปยังเรือหรือเน้นอะไรเป็นพิเศษ เราเกรงว่าทางเรือจะให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ซึ่งทำให้ทางเรือเกรงใจเป็นพิเศษ
- ◆ มีการเทรนนิ่งจากบริษัท ไม่ครับ
- มีการให้คู่มือเกี่ยวกับความรู้ทางเรือทั้งหมด มีการพาไปดูเมื่อเรือเข้าท่า
- ◆ มีนโยบายในการพัฒนาคนประจำเรือของบริษัทในระยะต่างๆ เป็นอย่างไรบ้างครับ
- ตรงนั้นเราไม่มีต่อเนื้องตรงนั้น เราไม่มีการเรียกขึ้นมาฝึก หรือการอบรมเพื่อที่จะเพิ่มตำแหน่งระยะยาว เราไม่มี เราจะดูจากรายงานของหัวหน้าแผนก เช่นกับปัดัน ต้นกล ส่งเข้ามา เรารับรู้ได้จากตรงนั้น
- ◆ มีวิธีการจูงใจคนประจำเรือ ให้คนเหล่านี้อยู่กับบริษัท
- สมัยก่อนเราก็มีการจูงใจ โดยการให้เงิน Retirement ถ้าใครอยู่กับเราถึง 5 ปีเราก็จะให้เงินพิเศษก้อนหนึ่ง ส่วนรีเฟิร์ เราให้เป็นปกติอยู่แล้ว
- ◆ ปัจจุบันนี้ เงิน Retirement ยังมีอยู่ไม่ครับ
- ณ ปัจจุบันนี้ เงิน Retirement เราไม่มีแล้ว แต่อาจจะมียูสำหรับคนที่อยู่เดิม
- ◆ มีการรักษาคคนเก่า และคนเก่งอย่างไรบ้างครับ
- เรานั้นรักษาทั้งสองอย่างคือทั้งคนเก่าและคนเก่ง รวมทั้งคนเก่าที่ไม่มีความผิดเราก็เก็บไว้
- ◆ มีการจูงใจที่ไม่เป็นตัวเงิน อื่นๆ หรือไม่ครับ
- ก็มีการโปร โมต ก็เป็นไปตามปกติ ซึ่งเป็นไปตามที่เรือ ส่งมา
- ◆ มีการประเมินผลอย่างไรบ้างครับสำหรับคนประจำเรือ
- ตำแหน่งทั้งหมด ยกเว้นกับปัดัน เราใช้ผลการประเมินจากทางเรือ ส่วนกับปัดันเรือเพิ่งจะมาประเมินผลกันในปีนี้ (พศ 2546) แต่ก่อนไม่มี เราไม่มีการประเมินผลกับปัดัน แต่ตั้งแต่เดือนมกราคม 2546 เราเริ่มมีการประเมินผลกับปัดัน ซึ่งจะเน้นที่ผลงาน เท่านั้น

- ◆ คำว่าผลงานนี้หมายความว่าอย่างไรครับ
- คือเรือไม่เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ไม่ทำผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ไม่เกิดอุบัติเหตุในการชน การปะการองภายในไม่มีปัญหา ไม่มีการทะเลาะกัน
- ◆ ในเรื่องของปริมาณคนครับ มีการวางแผนในปัจจุบันและในอนาคตอย่างไรบ้างครับ
- เรามีเพียงพอ และเราไม่เน้นการเปลี่ยนทั้งลำ คือเมื่อจบคอนเท็ค แล้วเราจะต้องเปลี่ยน เป็นข้อตกลงระหว่างบริษัทกับคนเรือ เราไม่เน้นว่าจะต้องจบคอนเท็ค แล้วจึงจะขอกลับได้ ก่อนหมดคอนเท็ค เจ้าสามารถขอกลับได้ หรือเจ้าสามารถขอต่อสัญญา ได้ ในกรณีที่ไม่มีควมผิด นะ แต่ถ้าระหว่างคอนเท็ค ถ้ามีความผิดเราก็ส่งกลับทันที ดังนั้นเรามีปริมาณคนเพียงพอ
- ◆ คิดว่าปริมาณคนจะเพิ่ม ไม้ครับ
- คิดว่าปริมาณเพิ่มขึ้น รวมทั้งมีคุณภาพมากขึ้นด้วย ขณะที่เรามีปริมาณเพียงพอ แต่เราไม่มีเหลือพอที่จะเลือกได้ ดังนั้นเราอยากได้ปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้เราสามารถที่จำทำการเลือกคนที่มีคุณภาพดีกว่านี้ เราอยากได้คุณภาพคนเรือที่ดีกว่านี้ เราอยากได้คุณภาพของคนเรือที่ดีที่สุด ในอนาคตเราต้องทำให้ได้
- ◆ คิดว่าตอนนี้ บางตำแหน่ง มีการขาดแคลนบ้างไม้ครับ
- ตอนนี้ในส่วนของห้องเครื่องตั้งแต่รองตันกลงไป เราไม่ขาด ปัญหาของเราคือตำแหน่งตันกลซึ่งเรามีแค่เพียงพอที่ใช้สำหรับเปลี่ยนเท่านั้น แต่เราไม่สามารถเลือกคนที่ดีที่สุดได้ ส่วนกับตันเรามีเพียงพอ มีให้เลือก แต่ตันเรือ เราขาด ส่วนตันหน เรามีเพียงพอ ส่วน สามโอ นี้ รู้สึกว่าจะขาด สามโอหายาก เนื่องจากคนที่เป็นได้แป็บเดียว ก็ขึ้นเป็นตันหนกันหมด
- ◆ เราเร่งให้เค้าเป็นหรือยัง ไม้ครับ

- ก็มีบางที เราต้องเร่งให้เค้าเป็น เอนักเรียนเป็น ซึ่งกำลังฝึกอยู่เป็น ในกรณี นักเรียนจบมาปีเดียว เดียวก็ขึ้นเป็นต้นหนแล้ว ดังนั้นค้นหาเราจะมีเยอะ แต่ประสบการณ์ ยังไม่ถึงต้นเรือ ดังนั้นต้นเรือก็จะไม่มี พอเป็นต้นเรือ เป็บเดียวก็เป็นกับตันอีกแล้ว นี่คือปัญหาหนึ่งของบริษัทฯ
- ◆ คิดว่าในภาพรวมของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี นี้กับต้นขาดไม้ครับ
- คิดว่ากับตัน ต้นกลไม่ขาดต่อไปไม่ขาด
- ◆ รองต้นกล ต้นเรือไม่ขาด
- คิดว่าไม่ขาด
- ◆ จูเนียร์ขาดไม้ครับ
- คิดว่าไม่ขาด สามโอเนี่ยจะขาด
- ◆ ในเรื่องของ คุณภาพ บริษัทตั้งเป้าหมายเกี่ยวกับเรื่องคุณภาพของคนประจำเรืออย่างไรบ้างครับ บริษัทมีความคาดหวังอย่างไรบ้าง
- คือ ภาษาดี ประสบการณ์มาก ระเบียบวินัยดี การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าดี การอดทนทางทะเล ดีคืออยู่ทะเลได้นาน อย่างน้อยอยู่ได้ครบคอนเท็ค คิดว่ามีแค่นี้ก็พอเพียงแล้ว
- ◆ ช่วยเรียงลำดับความสำคัญ ได้ไม้ครับ
- หนึ่ง มีประสบการณ์มาก สองภาษาดี อันดับสาม ความอดทนทางทะเล อันดับสี่ มีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าดี และอันดับห้า คือระเบียบวินัยดี
- ◆ มนุษย์สัมพันธ์นี้ เกี่ยวไม้ครับ
- อันนี้ก็น่าจะมี แต่เอาไว้ท้ายๆ
- ◆ การรับรู้ของบริษัทเรือ เป็นยังไงบ้างครับ

- ประสพการณ์นี้ ตัดไปเลย ไม่ได้ ภาษานี้ ได้ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าก็ยังไม่ได้ ระเบียบวินัยยังไม่ได้ มีความอดทนทางทะเล ไม่ได้ ส่วนใหญ่จะขึ้นเพราะอยู่ทะเลไม่ได้ มนุษย์สัมพันธ์นี้ได้
- ◆ มีคุณสมบัติอะไรเพิ่มเติมไม่ครับ ที่ทางเจ้าของเรือ อยากให้ทางสถาบันการศึกษาที่ผลิตบุคลากรดำเนินการ
- คืออยากให้ทำการผลิตคนประจำเรือ ที่ตั้งใจอยู่เรือ ไม่ใช่เอาเป็นทางผ่าน คือทุกคนที่มาอยู่เรือ เน้นต้องการอยู่ครบหมด ดังนั้นคนเรือเราก็จะไม่มีใครอยู่เรือ นาน เพิ่มเติมตรงนี้แหละ ทำอย่างไรก็ได้ โดยปลุกฝังให้คนที่จบออกมา เน้นต้อง ไปอยู่เรือนะ ส่วนมากคนที่ลงมาเพื่อเอาปริญญา และเป็นทางผ่าน และ ไปอยู่บก คือรู้ว่าไม่มีใครอยู่เรือ ไปตลอดชีวิตหรอก แต่พยายามให้คนอยู่เรือให้นานที่สุด
- ◆ คิดว่าคนเหล่านี้ควรจะอยู่ซักประมาณเท่าไรครับ
- ก็น่าจะประมาณซัก 10 ปี อย่างน้อย เหตุผลหนึ่งที่คนอยู่เรื่อน้อยเพราะประกาศนียบัตรรัย เพราะ ประกาศนียบัตรมันเร็วเหลือเกิน พอเป็นกัปตันบีบคนก็อยากขึ้นบกแล้ว
- ◆ ตรงนี้เป็นไปตามข้อบังคับของ องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเราเปลี่ยนไม่ได้
- ใช่ เราเปลี่ยนไม่ได้ ดังนั้นเราต้องปลุกฝัง ให้คนเรืออยู่เรื่อนานๆ
- ◆ มีความเห็นอย่างไรบ้างครับต่อหน่วยงานที่ผลิตบุคลากรทางเรือ
- มันก็ต้องประชาสัมพันธ์มากขึ้น ไม่ใช่รู้เฉพาะญาติพี่น้องของนักเรียนเดินเรือ หรือว่าวงแคบๆ อยากให้รู้ว่าพาณิชย์นาวีคืออะไร ให้รู้ว่ามีหน่วยงานนี้อยู่
- ◆ หลักสูตรมีอะไรต้องปรับปรุงไม่ครับ

- หลักสูตรต้องเน้นให้เป็นคนเรือ มีวิชาที่เน้นให้เค้ารู้ว่าเค้าเป็นคนเรือ ให้รู้ว่างบจากโรงเรียนนี้ ต้องทำงานเรือ ส่วนเรื่องของการฝึก รู้สึกว่ายังน้อยไป เพราะบางคนยังไม่เคยเห็นของจริง ให้มีการฝึกมากขึ้น
- ◆ 12 เดือนที่อยู่เรือสินค้านี้ พอไม้ครับ
- พอครับ ถ้าอยู่ครบทั้ง 12 เดือน แต่ควรจะได้ซัก 15 เดือน
- ◆ ขณะที่ บริษัทคิดว่าระบบการคัดเลือกนักเรียน ที่เข้ามาเรียนน่าจะมาจากไหน
- คิดว่าน่าจะมาจากระบบ เอ็นทรานซ์ ให้มากที่สุด คัดเด็กทุกๆ ไป
- ◆ ถ้ามาจากระบบเอ็นทรานซ์เราอาจจะให้มีคุณสมบัติตามที่บริษัทต้องการไม่ได้นะครับ
- นั่นอยู่ที่หลักสูตรฯ ต้องเน้นและประชาสัมพันธ์ให้เค้าเข้าใจว่าโรงเรียนนี้คืออะไร มีวัตถุประสงค์ในการเรียนเพื่ออะไร หลักสูตรนี้จะต้องแจ่งหรือประชาสัมพันธ์ให้เค้ารู้ก่อนเข้า
- ◆ ปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อการเพิ่มหรือลดของคนประจำเรือ
- อัตราเงินเดือนเป็นปัจจัยสำคัญประการแรก สองคือความเป็นอยู่ในเรือ คี คือถ้าการเป็นอยู่ภายในเรือและความปลอดภัยดี เส้นทางเดินเรือต่างๆ ภูมิอากาศต่างๆ ซึ่ง เค้าก็บอกญาติพี่น้องทุกๆ ไป คี ถ้าความเป็นอยู่ภายในเรือไม่ดี ก็จะไม่ส่งเสริมญาติ เพื่อนฝูงให้เข้ามาในวงการณ์ อันนี้เป็นสิ่งสำคัญในการอยู่ทำงานในเรือ แต่ถ้าเงินเดือนชะอย่าง การเป็นอยู่ยังงัยคนก็อยู่ ยกตัวอย่างเช่นยุโรป เค้าดูแลคนเรือดี คนก็อยากอยู่เรือ
- ◆ บริษัทมีความเห็นอย่างไรบ้างเกี่ยวกับการใช้นักเดินเรือจากต่างๆประเทศ เช่น จีน อินเดีย
- คิดว่าไม่จำเป็น คิดว่าคนไทยมีความสามารถเพียงพอเราจะต้องใช้ก็ต่อเมื่อเราขาด
- ◆ แสดงว่าตอนนี้ที่ใช้อยู่ คือบริษัทเหล่านั้นกำลังขาดใช้ไม้ครับ
- ใช่ แสดงว่าเค้าขาด
- ◆ ความสามารถเค้าดีกว่า หรือเปล่าครับ

- ความสามารถเค้าไม่ดีกว่า แต่อาจจะดีกว่าเรื่องระเบียบวินัย เค้ามีระบบควบคุมที่ดีกว่า
- ◆ คิดว่าสถาบันมีส่วนช่วยสนับสนุนคนประจำเรือ ไม้ครับ
- ชื่อเสียงของสถาบันเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งเป็นสิ่งยึดถือของคนไทย ดังนั้นการที่จะผลิตนักเรียน นักศึกษาอย่างนี้ต้องสร้างชื่อเสียง ต้องใช้เวลา
- ◆ มีข้อเสนออะไรบ้างครับ ในการผลิตบุคลากรทางนี้
- เราควรเน้นในเรื่องคุณภาพมากกว่า ต้องดูว่าสถาบันผลิตได้แค่ไหนที่มีคุณภาพดีที่สุด เอาตรงนั้นดีกว่า อย่าผลิตตามความต้องการตลาดดีกว่า เพราะถ้าผลิตออกมาแล้วไม่มีคุณภาพมันมีผลเสียมากกว่าผลดี ถ้ามันยังไม่เพียงพอ ก็อาจจะใช้ต่างชาติไปก่อน
- ◆ เราควรจะผลิตเพื่อใช้ในประเศหรือส่งออก ต่างประเทศครับ
- ถ้าเน้นในเรื่องคุณภาพ เนี่ย การผลิตเพื่อใช้ในประเศขณะนี้ ยังไม่เพียงพอ ปริมาณเราเพียงพอ และถ้าคิดว่าจะส่งออก เนี่ย เราไปไม่รอด ไม่รอด คุณภาพเรายังไม่ดีพอ เพราะเรายังไม่มีตาม 5 ข้อที่ต้องการเลย คนที่มีคุณภาพตามที่กำหนดไว้ 4-5 ข้อที่กำหนดไว้นะมีน้อย ไม่ใช่ไม่มี แต่ไม่เพียงพอ ถ้าเราเน้นเรือปริมาณ ว่าจบแล้วได้ ประกาศนียบัตร แล้วส่งออกไป นะ ไม่ประสบความสำเร็จหรอก ผลเสียมากกว่าผลดี เรามีการผลิตหลายสถาบัน แต่ละสถาบันผลิตออกมาเท่าไรที่มีประสิทธิภาพดีที่สุดทำเท่านี้พอ ให้แข่งกันที่คุณภาพดีที่สุด
- ◆ เรื่องปริญญาคิดว่าสำคัญไม้ครับ
- ในการทำงานเรื่อนั้น เรื่องปริญญาคิดว่าไม่สำคัญ ประสบการณ์ตาหาก ที่มีความสำคัญ
- ◆ เส้นทางหลังจากขึ้นจากเรือ คิดว่าเส้นทางอาชีพของคนเหล่านี้จะเป็นอย่างไร
- หลังจากขึ้นบกแล้ว ก็ควรขึ้นมาบริหารเกี่ยวกับบริษัทเรือ ขณะที่การบริหารธุรกิจ คนเรือไม่เหมาะที่จะทำตรงนี้ ซึ่งความจริงเรามี สถาบันเช่น จุฬา ธรรมศาสตร์ ที่ผลิตบุคลากรในการบริหารธุรกิจตรงนี้อยู่แล้ว คนเรือขึ้นมาในบริษัท คือมาเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารตรงนี้ เน้น

เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่อง คือทำให้เรือวิ่งได้ โดยไม่เกิดปัญหา ในเรื่องต่างๆ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมี
ปริญญาอะไร ขณะที่ธุรกิจพาณิชย์นาวี มีหลายแขนงเช่นการหาสินค้า กฎหมายต่างๆ ซึ่งแต่ละ
ฝ่ายก็จะเชี่ยวชาญในแต่ละด้านกันไป

- ◆ หน่วยงานราชการมีส่วนช่วยในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีอย่างไร
- หน่วยงานราชการต่างๆ เช่นกรมเจ้าท่า ก็ให้การสนับสนุนดี โดยเฉพาะเมื่อเกิดปัญหาต่างๆ
พร้อมช่วยเหลือทุกอย่างที่ขอความช่วยเหลือดี
- ◆ คิดว่ามาตรฐานการออกประกาศนียบัตรของกรมเจ้าท่าเป็นอย่างไร
- คิดว่ากรมเจ้าท่าก็ออกตามระเบียบข้อบังคับที่กำหนดไว้ ซึ่งก็มีที่ที่ดีที่สุดแล้วก็ดี
- ◆ ไม่ดีมีไม่ครับ
- ก็มีครับ แต่ส่วนน้อย ส่วนมากก็ใช้งานได้หมด
- ◆ หลักสูตรพิเศษต่างๆ ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เป็นอย่างไรบ้างครับ
- คิดว่าดี มีประโยชน์ สามารถนำไปใช้งานได้
- ◆ ถ้าถามสุดท้าย ว่าคิดอย่างไรกับหลักสูตรปกติห้าปี และหลักสูตรช่างกลพิเศษ สามปี
- คิดว่าไม่จำเป็น เป็นการเพิ่มความปริมาณทางความต้องการ ขณะที่ในระยะยาวแล้วหลักสูตร
ปกติจะดี กว่า ไม่ว่าในการการวิเคราะห์ การแก้ปัญหาเฉพาะหน้า รวมทั้งเรื่องระเบียบวินัย
ความก้าวร้าวต่างๆ ก็เป็นบางคน ไม่ใช่ทั้งหมดนะ สังเกตจากข้อมูลที่ทางเรือส่งมาก่อนข้าง
ไม่ค่อยดี ไปทางลบ ขณะที่ในระยะยาว คือตำแหน่งต้นกล รองต้นกล หลักสูตรปกติ จะดีกว่า
- ◆ ต้องขอบคุณ มากครับที่กรุณาให้ข้อมูลต่างๆที่เป็นประโยชน์ ขอขอบคุณครับ
- ด้วยความยินดีครับ

*****จบ*****

ภาคผนวก - ช

สรุปการค้าระหว่างประเทศของไทย

ในเดือนมกราคม 2546

1. การส่งออก

ในเดือนมกราคม 2546 ส่งออกมูลค่า 262,498.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2545 ร้อยละ 23.4 และเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคมที่ผ่านมาร้อยละ 7.8

เมื่อคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐ มีมูลค่า 6,121.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2545 ร้อยละ 25.7 และเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคมที่ผ่านมาร้อยละ 8.7

มูลค่าการส่งออกตามหมวดสินค้าในเดือนมกราคม 2546 เปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2545 มีการส่งออกเพิ่มขึ้นทุกหมวด โดยหมวดสินค้าเกษตรกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.9 หมวดสินค้าอุตสาหกรรม (+11.0%) หมวดสินค้าอุตสาหกรรม (+26.6%) และหมวดสินค้าแร่และเชื้อเพลิง (+26.0%)

ส่วนมูลค่าการส่งออกไปตลาดสำคัญในช่วงเดือนมกราคม 2546 เปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2545 การส่งออกไปตลาดสำคัญเพิ่มขึ้นทุกตลาด โดยตลาดสหรัฐอเมริกา เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.3 ญี่ปุ่น (+22.8%) อาเซียน (+17.4%) สหภาพยุโรป (+34.4%) และจีน (+70.8%)

สินค้าส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรกที่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นในเดือนมกราคม 2546 เมื่อเทียบกับมกราคม 2545 ได้แก่ยางพารา เพิ่มขึ้นร้อยละ 112.2 รถยนต์อุปกรณ์และส่วนประกอบ (+47.4%) อัญมณีและเครื่องประดับ (+69.2%) แผงวงจรไฟฟ้า (+43.0%) เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ (+63.1%) เสื้อผ้าสำเร็จรูป (+22.6%) อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป (+29.6%) เคมีภัณฑ์ (+48.0%) เม็ดพลาสติก (+28.4%) น้ำมันสำเร็จรูป (+36.8%)

2. การนำเข้า

ในเดือนมกราคม 2546 นำเข้ามูลค่า 255,260.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2545 ร้อยละ 16.1 และเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคมที่ผ่านมาร้อยละ 15.7

เมื่อคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐ มีมูลค่า 5,911.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคม 2545 ร้อยละ 18.2 และเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคมที่ผ่านมาร้อยละ 16.6

มูลค่าการนำเข้าในเดือนมกราคม 2546 ตามหมวดสินค้าสำคัญเปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2545 มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นเกือบทุกหมวด เช่น หมวดสินค้าเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้นร้อยละ 44.1 หมวดสินค้าทุน (+11.3%) หมวดวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป (+16.0%) หมวดอุปโภคบริโภค (+20.7%) และหมวดยานพาหนะฯ (+70.6%)

แหล่งนำเข้าสำคัญของไทยในเดือนมกราคม 2546 เปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2545 มีมูลค่านำเข้าเพิ่มขึ้นเกือบทุกตลาด โดยตลาดอาเซียน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 สหภาพยุโรป (+6.1) ญี่ปุ่น (+39.5%) จีน (+17.2%) ส่วนตลาดสหรัฐอเมริกา ลดลงร้อยละ 3.1

สินค้าที่มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นมากในเดือนมกราคม 2546 เปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2545 ได้แก่ น้ำมันดิบ เพิ่มขึ้นร้อยละ 66.9% เหล็กและเหล็กกล้า (+79.9%) เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม (+22.0%) เคมีภัณฑ์ (+30.7%) เครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าฯ (+11.2%) ส่วนประกอบและ-

อุปกรณ์ประกอบโครงรถฯ (+37.1%) แผงวงจรไฟฟ้า (+9.0%) สินแร่โลหะอื่น ๆ และเศษโลหะ (31.9%) ผลิตภัณฑ์โลหะ (+26.6%) เครื่องใช้ไฟฟ้า (40.9%)

3. คุณการค่า

ในเดือนมกราคม 2546 ไทยเกินดุลการค้าเป็นมูลค่า 7,237.8 ล้านบาท หรือเมื่อคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ ไทยเกินดุลการค้า 210.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งดีกว่าเดือนมกราคม 2545 ที่ไทยขาดดุล 7,251.0 ล้านบาท หรือ 131.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่หากเทียบกับเดือนธันวาคมที่ผ่านมาไทยเกินดุลลดลงร้อยละ 68.4 และ 62.7 ตามลำดับ

หมายเหตุ : ข้อมูลเดือนมกราคม 2546 เป็นข้อมูลเบื้องต้น

เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี

Education (Local Web Links)

International Cooperative Study on the Gulf of Thailand IOC -WESTPAC

<http://www.start.or.th/WESTPAC/>

Chulalongkorn University

<http://www.chula.ac.th/>

Thamasart University

<http://www.tu.ac.th/default.tu/default.thai.html>

Government Agencies (Local Web Link)

Department of Foreign Trade

<http://www.dft.moc.go.th/>

Department of Export Promotion

<http://www.thaitrade.com/>

Department of Business Economics

<http://www.dbe.moc.go.th/>

The Customs Department

<http://www.customs.go.th/>

Laem Chabang port

<http://www.lcp.pat.or.th/>

Ministry of Transport and Communication

<http://www.mot.go.th/>

Privatization Organisation (Local Web Links)

Cosnam Shipping Co., Ltd

<http://www.anew.co.th/>

Tilleke & Gibbins

<http://www.tginfo.com/>

Siam Seaport Terminal & Warehouses Co., Ltd

<http://www.siamseaport.co.th/>

Sriracha Harbour

<http://www.srirachaport.com/>

Thai Shipowners' Association

(not found URL)

Ship Operator (International Web Links)

Ahlers

<http://www.ahlers.be/>

Crowley Maritime Co.

<http://www.crowley.com/>

CSX Co.

<http://www.csx.com/>

DFDS A/S-Scandinavian Seaways

<http://www.scanseas.com/>

Shipbuilder (International Web Links)

BENDER Shipbuilding & Repair Co., Inc.

<http://www.bendership.com/>

Daewoo Heavy Industries LTD.

<http://www.dhi.co.kr/>

Hyundai Group

<http://www.hyundai.net/>

MITSUI ENGINEERING & SHIPBUILDING CO., LTD.

<http://www.mes.co.jp/>

Shipping (International Web Links)

ACL

<http://www.aclcargo.com/>

COSCO

<http://www.cosco.co.cn/>

Hamburg Sud

<http://www.hamburg-sued.com/>

Inchcape

<http://www.inchcape-shipping.com/intro.asp>

Terminology (International Web Links)

A Web of On-line Dictionaries by R Beard

<http://www.yourdictionary.com/>

EuroDicAutom WWW Interface -- expert

<http://www2.echo.lu/edic/>

Glossary of Internet Terms

<http://www.matisse.net/files/glossary/>

Nedlloyd Dictionary

<http://www.nedlloyd.com/>

Ocean Science related PMEL Acronym Server

<http://jelly.pmel.noaa.gov/admin/scripts/acronyms.asp>

Marine Sciences (International Web Links)

EURASLIC Directory of European Aquatic Libraries and Information Centres

<http://ioc.unesco.org:591/euraslic/>

The Global Directory of Aquatic Environment Professionals (GLODIR)

<http://ioc.unesco.org:591/glodir/>

Oceanography (International Web Links)

Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC)

<http://ioc.unesco.org/iocweb/>

Sea and Sky

<http://www.seasky.org/>

Yahoo Guide to Oceanography

http://dir.yahoo.com/Science/earth_sciences/oceanography

Maritime Pollution (International Web Links)

Cutter Information Corporation

<http://www.cutter.com/>

Exxon Valdez Oil Restoration Website

<http://www.oilspill.state.ak.us/> -

International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

<http://www.itopf.com/>

NOAA Damage Assessment and Reatoration Programme

<http://www.orca.nos.noaa.gov/darp/index.html>

Ocean Pollution Research Center (Rosenthal School of Marine and Atmospheric Sciences)

<http://www.rsmas.miami.edu/groups/oprc/>

Patricia Michael's Page (Mining Co.Guide to the Environment)

<http://environment.miningco.com/>

Maritime Publication (International Web Links)

Fairplay

<http://www.fairplay-publications.co.uk/>

Lloyd's List

<http://www.lloydslist.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=LLPortal/LloydsList>

Thai Commercial Websites

CONTENTS

Government Agencies

Office of the Prime Minister, OPM

Ministry of Commerce, MOC

Ministry of Industry, MOI

Ministry of Transport and Communications, MOTC

Ministry of University Affairs, MUA

Non-Government Organizations

Academic / Research

International Organizations

Trade / Commerce / Industries

Thai Commercial Websites

Energy - Oil & Gas, Consulting, Mining, Power, Petrochemical

Insurances

Law Firms / Accounting / Translating

Transport - Thai Airlines, Other Airlines, Couriers, Ocean Liners / Freight Forwarders, Security

Transport

GOVERNMENT AGENCIES

Office of the Prime Minister, OPM

The Secretariat of the Prime Minister

Government Spokesman Bureau, or at PMOFFICE

Office of the Consumer Protection Board, OCPB

The Secretariat of the Cabinet

Royal Gazette

Office of the Permanent Secretary, The Prime Minister's Office

Bureau of the National Safety Council of Thailand, NSCT

Office of the Official Information Commission, OIC

Thailand National Commission on Women's Affairs, TNCWA

Office of the Anti Money Laundering Commission

Office of the Board of Investment, BOI
BOI Paris Office - in French
BOI Tokyo Office, in Japanese
BOI Osaka Office, in Japanese
ASEAN Supporting Industry Database, ASID
The Bureau of the Budget
Economic Stimulus "Ecostimulus"
Office of the Civil Service CoTRISSION, CSC
Office of the CoTRISSION of Counter Corruption, OCCC
Office of the CoTRISSION for the Management of Land Traffic, OCMLT
Office of the Council of State
Office. of the Narcotics Control Board, ONCB
Office of the National Economic and Social Development Board, NESDB
Office of the National Education CoTRISSION, ONEC
National Education Information Network, NEINet
Teacher Education Reform
National Energy Policy Office, NEPO
National Intelligence Agency, NIA
Office of the National Security Council, NSC
National Statistical Office, NSO
National Youth Bureau, NYB
The Public Relations Department, PRD
Welcome to Thailand, The Gov Public Relations Dept
Radio Thailand, or at MCIC
Television of Thailand Channel 11, or at IIRT
Television of Thailand Ubonratchathani
Office of the Royal Development Projects Board, RDPB
The Chaipattana Foundation
Department of Technical and Economic Cooperation, DTEC
Royal Thai Police
Internet Police

Central Investigation Bureau, CIB
Provincial Police Region 5
Bangkok Metropolitan Police Bureau
Investigation Division 6
Narcotics Suppression Bureau, NSB
Police Cadet Academy, PCA
ITRigration Bureau
Office of the Surgeon-General
Police General Hospital
Police Institute of Forensic Medicine
Crime Suppression Division
Police Fire Brigade Division
Highway Police Division
Hin Kong Highway Police Station
Railway Police Division
Tourist Police Division
Forestry Police Division
Disciplinary Division, Office of Human Resource
Foreign Affairs Division, Interpol Bangkok
Welfare Division
Traffic Police Station, Chiang Mai
Bangkuey Police Station, Nonthaburi
Buriram Provincial Police, Buriram
Don Mod Daeng Police Station, Ubonratchathani
Laemchabang Police Station, Chonburi
Nakorn Nayok Provincial Police, Nakorn Nayok
Ratchaburi Police Station, Ratchaburi
Udomsuk Police Station, Bangkok
Samyod Broadcasting Station, Chiangmai, SSS FM 105.75 MHz

STATE ENTERPRISES

The Botanical Garden Organization of Thailand, BGOT, Chiang Mai

Queen Sirikit Botanic Garden, Chiang Mai

The Electricity Generating Authority of Thailand, EGAT, Nonthaburi

Public Relations Division

Hydro Power Construction Division

Demand Side Management in Thailand, DSM

System Planning Division

Transport Division

Mine Engineering Division

Transmission System Engineering Business

The State Enterprise Employee Association of EGAT, SEEA-EGAT

EnergyThai.net, at Bangpakong Training Center

The Mass Communication Organization of Thailand, MCOT

Thai News Agency, TNA

Metropolitan Rapid Transit Authority, MRTA

Bangkok Metro Company Limited, BMCL

Sports Authority of Thailand, SAT

13th Asian Games Bangkok 1998

The Tourism Authority of Thailand, TAT

Amazing Thailand 2000

Bangkok 2000, City of Culture

MICE-Meeting, Incentive, Convention, Exhibition

Tourism Thailand

TAT en France

The Zoological Park Organization Under the Royal Patronage of H.M. the King

OTHERS

Hot Line to PM Chuan Leekpai

SMEs & P Financial Advisory Center, SFAC

Ministry of Commerce, MOC

Office of the Permanent Secretary, OPS

Department of Business Economics, DBE

MOC Rural

Thai ECommerce

Department of Commercial Registration, DCR

Weights & Measures Division

BINGO SEARCH, Search of Companies in Thailand

Department of Export Promotion, DEP

Thai Exporters Companies and Products Search

ThaiTradeFair.com, Thailand Official Trade Fair Website

Department of Foreign Trade, DFT

Department of Insurance, DOI

Department of Intellectual Property, DIP

Industrial Property Information Center, IPIC

Department of Internal Trade, DIT

STATE ENTERPRISES

Public Warehouse Organization, PWO, or at Thai ECommerce

INDEPENDENT AGENCY

Board of Trade, BOT at MOC, or BOT at TCC

Ministry of Industry, MOI

Office of the Permanent Secretary, OPS

Department of Business Economics, DBE

MOC Rural

Thai ECommerce

Department of Commercial Registration, DCR

Weights & Measures Division

BINGO SEARCH, Search of Companies in Thailand

Department of Export Promotion, DEP

Thai Exporters Companies and Products Search

ThaiTradeFair.com, Thailand Official Trade Fair Website

Department of Foreign Trade, DFT

Department of Insurance, DOI

Department of Intellectual Property, DIP

Industrial Property Information Center, IPIC

Department of Internal Trade, DIT

STATE ENTERPRISES

Public Warehouse Organization, PWO, or at Thai ECommerce

INDEPENDENT AGENCY

Board of Trade, BOT at MOC, or BOT at TCC

Ministry of Transport and Communications, MOTC

Office of the Permanent Secretary

The Department of Aviation, DOA

The Harbour Department, HD

Merchant Marine Training Centre, MMTC

The Department of Highways, DOH

Don Muang Tollway Pcl

The Department of Land Transport, DLT

The Office of the Maritime Promotion CoTRISSION, OMPC

The Meteorological Department, MET

The Post and Telegraph Department, PTD

STATE ENTERPRISES

Aeronautical Radio of Thailand, AEROTHAI

Airports Authority of Thailand, AAT

Real Time Flight Schedules

International Airports : Bangkok, Chiang Mai, Chiang Rai, Hat Yai, Phuket

The Bangkok Mass Transit Authority, BMTA

Civil Aviation Training Center, CATC

The Communications Authority of Thailand, CAT

CATNET and PhoneNET

Counter Automation Project, Non Official Site

Public Relations Department Intranet

Stamps Online

The Express Transportation Organization of Thailand, ETO
Ports Authority of Thailand, PAT
Laem Chabang Port
Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co Ltd, ESCO
LCB Container Terminal 1 Ltd
Laem Chabang International Terminal Co Ltd (Terminal B5)
TIPS, Container Terminal
State Railway of Thailand, SRT
Telephone Organization of Thailand, TOT
Thai Airways International Public Company Limited, THAI
Bangkok Aviation Fuel Services Pcl, BAFS
Thai Maritime Navigation Co Ltd, TMN (Thai National Line)
The Transport Company Limited, TC
New Bangkok International Airport Co Ltd, NBIA
Ministry of University Affairs, MUA
Office of the Permanent Secretary
UNINET Inter-University Network
Information Center, MUA
MUA International Relations Division
National Computer Software Training Center, NCSTC
Thailand-Australia Science & Engineering Assistance Project, TASEAP

STATE UNIVERSITIES

Burapha University, BUU, Chon Buri, 1990
Executive MBA Program
Chiang Mai University, or at CMU Domain Site, CMU, Chiang Mai, 1964
Information Technology Project
CMU Web Directory
College of Engineering Education or at CEE
Institute of Science and Technology Research and Development, ISTRD
Chulalongkorn University, CU, Bangkok, 1916
Centers of Academic Resources, CAR

ChulaNet Office
Chula Unisearch
CU Cyber Bookshop
CU Table of Contents
Department of Computer Engineering
Energy Research Institute, ERI
Energy Forum, ERI
Environmental Research Institute Chulalongkorn University, ERIC
Petroleum and Petrochemical College, PPC
Sasin Graduate Institute of Business Administration of CU
Kasetsart University, KU, Bangkok & Nakhon Pathom, 1943
Department of Computer Engineering
Thailand Science Olympiad Club, IMSO
Khon Kaen University, KKU, Khon Kaen, 1964
Department of Computer Engineering
Mekong Institute
King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang, KMITL, Bangkok, 1971
Computer Club, C-Square, Faculty of Engineering, or at Computer Club
Department of Computer Engineering
Faculty of Information Technology
King Mongkut's Institute of Technology North Bangkok, KMITNB, Bangkok, 1959
Department of Computer Education, Faculty of Technical Education
KMITNB Prachinburi - Faculty of Industrial Technology and Management, FITM
The Waste Incineration Research Center, WIRC, KMITNB
King Mongkut's University of Technology Thonburi, KMUTT, Bangkok, 1960
The Joint Graduate School of Energy and Environment, JGSEE - KMUTT, KMITNB, CMU, PS
- supported by NEPO
Center of Operation for Field reBOtics Development, FIBO
School of Energy and Materials, SEM
Division of Energy Management Technology, EMT
Energy Conservation Information Center, ECIC, "ThaiEnergy.net"

Mae Fah Luang University, Chiang Rai, 1997
Maejo University, MJU, Chiang Mai, 1934
Mahasarakham University, MSU, Mahasarakham, 1994
Mahidol University, MU, Bangkok & Nakhon Pathom, 1943
Budsir
Faculty of Medicine, Siriraj Hospital
Faculty of Science
International College, MUIC
Ratchasuda College
Naresuan University, NU, Phitsanulok, 1990
Solar Energy Research and Training Center, SERT
Thailand Solar Energy Park, SERT
Council on Renewable Energy in the Mekong Region, CORE
National Institute of Development Administration, NIDA, Bangkok, 1966
NIDA Campus Wide Information Services
The School of Applied Statistics
Prince of Songkhla University, PSU, Songkhla & Pattani, 1967
Computer Assisted Instruction Unit, Faculty of Medicine
IMT-GT Studies Center
PSU Pattani Campus
PSU Thai Medical Informatic, Southern Chapter
Ramkhamhaeng University, RU, Bangkok, 1971
Faikham.com
RU Internet TV
Silpakorn University, SU, Bangkok & Nakhon Pathom, 1943
Ban Kruasa - Volunteer Teachers
Srinakharinwirot University, SWU, Bangkok, 1974
Sukhothai Thammarathirat Open University, STOU, Nonthaburi, 1978
Suranaree University of Technology, SUT, Nakhon Ratchasima, 1990
Technopolis Center
Thaksin University, TSU, Songkhla, 1996

Thammasat University, TU, Bangkok & Pathum Thani, 1933

Faculty of Engineering .

Faculty of Science and Technology

Sirindhorn International Institute of Technology, SIIT

Thammasat University Library

Ubon Ratchathani University, UBU, Ubon Ratchathani, 1990

Walailak University, or at Geocities, WU, Nakhon Si Thammarat, 1992

PRIVATE UNIVERSITIES

Asian University of Science and Technology, Asian UST, Jomtien, Chonburi, 1997

Assumption University (ABAC), AU, Bangkok, 1969

ABAC-KSC SchoolNet

Portal For Education in Thailand

Faculty of Science and Technology

SunSITE Thailand

SunSITE around the world

Bangkok University, BU, Bangkok & Pathum Thani, 1962

British University Thailand, Phitsanulok, 2000

Chaophaya University, Nakhon Sawan, 1999

Dhurakijpundit University, DPU, Bangkok, 1968

Eastern Asia University, EAU, Klong 5, Pathumthani, 1996

Huachiew Chalermprakiet University, HCU, Samut Prakarn, 1981

Kasem Bundit University, KBU, Bangkok, 1987

Krirk University, Bangkok, 1970

Mahanakorn University of Technology, MUT, Bangkok, 1991

Nivadhana University, Suphan Buri, 1999

North Eastern University, Khon Kaen, 2000

Payap University, PYU, Chiang Mai, 1974

Rangsit University, RSU, Pathum Thani, 1985

Faculty of Information Technology

ISC - Center of Information System Services for Management

ISC - Intranet Project

Saint John's University, College and School, Bangkok, 1989
Siam University, or at mirror site, SU, Bangkok, 1973
Sirinsiam International University, Chiang Mai, 2000
South-East Asia University, SAU, Bangkok, 1973, or at Geocities
Sripatum University, SPU, Bangkok, 1970
Sripatum University, SPU, Chonburi Campus
University of the Thai Chamber of Commerce, UTCC, Bangkok, 1971
Vongchavalitkul University, VU, Nakhon Ratchasima, 1984
Webster University Thailand, Cha-am, Petchaburi, 1997

PRIVATE COLLEGES [4-year degree program]

Bundit Asia College, Khon Kaen, 1999
Christian College, Nakhon Pathom, 1983
Dusit Thani College, DTC, Bangkok, 1996
Hatyai City College, HCC, Songkhla, 1997
Laem Chabang School of Engineering, LCSE, Sri Racha, Chon Buri, at Swinburne U. of Tech.,
1998
Lumnamping College, LPC, Tak, 1997
Mission College, Bangkok, 1986
North - Chiang Mai College, Chiang Mai, 2000
North Eastern College, NEC, Khon Kaen, 1988
North Eastern Politechnic, Ubon Ratchathani, 1999
Phakkiang College, PKC, Nakhon Sawan, 1986
Rajapark College, Bangkok, 1993
Rajathani Udon College of Technology, Udon Thani, 1999
Ratanakosin Institute of Technology, R-TECH, Pathum Thani, 1999
Rattana Bundit Business Administration College, RBAC, Bangkok, 1997
Saeng Tham College, Nakhon Pathom, 1975
Saint Louis Nursing College, Bangkok, 1986
Santapol College, Udonthani, 1977

Schiller-Stamford International College, Hua Hin, Phetchburi, 1995
Southeast Bangkok College, SBC, Bangkok, 2000
Srisophon College, Nakhon Si Thammarat, 1984
Tapee College, Surat Thani, 1999
Technology Ratchathani College, Ubon Ratchathanee, 1993
Thonburi College of Technology, TCT, Bangkok, 1999
Thongsook College, Bangkok, 1993
Yala Islamic College, Yala, 1998
Yonok College, Lampang, 1988
INTERNATIONAL ACADEMIC INSTITUTE (NOT UNDER MUA)

Asian Institute of Technology, AIT, Pathum Thani, 1959
Administration Systems Development Unit, ASDU
AIT Alumni Association, AITAA
AITAA-USA
Schools
School of Advanced Technologies, SAT
GS Program
SAT Electronic Journal
School of Civil Engineering, SCE
School of Environment, Resources and Development, SERD
Energy Program, EP
Human Settlements Development Programme, HSD
School of Management, SOM
Centers
Asian Disaster Preparedness Center, ADPC
Center for Language and Educational Technology, CLET
Center for Library & Information Resources, CLAIR
Regional Energy Resources Information Center, RERIC
Continuing Education Center, CEC
Distributed Education Center, DEC

Regional Computer Center, RCC

AIT Center in Vietnam, AITCV

Swiss-AIT-Vietnam Management Development Program, SAV

Others

Center for Energy-Environment Research & Development, CEERD

EC-ASEAN COGEN Programme

NON-GOVERNMENT ORGANIZATIONS

Academic / Research

British Council Thailand, or at British Council

Center of Operation for Field roBOTics Development, FIBO

Chulabhorn Research Institute, Bangkok

Institute of Future Studies for Development, IFD

Japan Foundation, Bangkok

Kenan Institute Asia

Petroleum Institute of Thailand, PTI

Samaggi Samagom, The Thai Students' Association in UK

Thailand Development Research Institute, TDRI

Thailand EDI Council, TEDIC

Thailand Environmental Institute, TEI

The Thailand Research Fund, TRF

Thai Students Association in Japan, TSAJ

Thailand-United States Educational Foundation, (Fulbright)

International Organizations

United Nations

Economic and Social CoTRIssion for Asia and the Pacific, ESCAP, Bangkok

Fertilizer Advisory, Development and Information Network for Asia and the Pacific, FADINAP,
ESCAP, Bangkok

International Labour Organization, Asia Pacific Region, ILO, Bangkok

International Labour Organization, International Programme on Elimination of Child Labour, IPEC,

Chiang Rai

UNCTAD X Bangkok 2000, or at UNCTAD

Tenth Session of United Nations Conference on Trade and Development, Bangkok, 12-19 Feb
2000

United Nations Development Programme, UNDP Thailand

World Health Organization, RTG/WHO Documentation Centre

Others

Asia-Pacific Crop Protection Association, Bangkok

HelpAge Asia, in Chiang Mai

Southeast Asian Ministers of Education Organization, SEAMEO, Secretariat in Bangkok

Trade / Commerce / Industries

Private Sector Representatives

The Federation of Thai Industries, FTI

EAN Thailand - European Article Numbering Association - Thailand (Bar Code)

The Thai Chamber of Commerce, TCC, or at "tcc.or.th"

Chiangmai Chamber of Commerce

Chiang Rai Chamber of Commerce

Lampang Chamber of Commerce

Phuket Chamber of Commerce, PCC

The Thai Bankers' Association, TBA

Professional Associations

The Association of Landscape Architects, TALA

Association of Securities Companies, ASCO.

The Association of Siamese Architects under Royal Patronage, ASA

The Association of Thai Concrete Product Industry, ATCI

Association of Thai Travel Agents, ATTA

Bangkok International Associates, BIA

BDO-Thailand, Certified Public Accountants and Consultants

The Engineering Institute of Thailand under H.M. the King's Patronage, EIT

Environmental Engineers Association of Thailand, EEAT

The Federation of Thai Printing Industries

The Foreign Banks' Association, FBA

The Law Society of Thailand, "Sapha Thanai Kuarm"

Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle, IMT-GT, Information Exchange Center
Institute of Certified Accountants and Auditors of Thailand, ICAAT
Institute of Internal Auditors of Thailand, IIAT
Safety and Health at Work Promotion Association (Thailand), SHAWPAT
Securities Analysts Association, SAA
Thai Auto-Parts Manufacturers Association, TAPMA
Thai Contractors Association, TCA
Thai Food Processors' Association, TFPA
The Thai Garment Manufacturers Association, TGMA
The Bobae Garment Association
Thai Gem & Jewelry Traders Association, TGITA
The Thai Hotels Association, THA
Thailand Incentive and Convention Association, TICA
Thai Toy Industry Association, TTIA
Thailand Management Association, TMA
Japanese Association in Thailand, JAT
Thailand-US Business Council, TUSBC
US-Thailand Business Council, USTBC
German-Thai Association
Thai-Swiss Association
Foreign Chamber of Commerce in Thailand
The American Chamber of Commerce in Thailand, ACCT
Australian-Thai Chamber of Commerce, ATCC
The British Chamber of Commerce Thailand, BCCT
The European Business Information Centre - Thailand, EBIC
Franco-Thai Chamber of Commerce, FTCC
German-Thai Chamber of Commerce, GTCC
Thai Canadian Chamber of Commerce
Thai-Chinese Chamber of Commerce
Thai-Hong Kong Trade Association, THTA
The Thai-Italian Chamber of Commerce, TICC

THAI Private WEBSITES (FOR REFERENCE ONLY)

EnergyOil & Gas

Bangchak Petroleum Pcl, BCP
BP Metro Petroleum
Caltex Oil (Thailand) Limited
Star Petroleum Refinery Company, SPRC at Caltex
Conoco (Thailand)
Esso (Thailand) Pcl
Shell Company of Thailand
Kuwait Petroleum (Thailand) Limited, Q8
Petroleum Authority of Thailand, PTT
Thai Shell Expioration and Production
ThaiOil Company Limited
Thai Petrochemical Industry Pcl, TPI
Thai Petroleum & Trading, TPT
TIPCO Group
TRTC Services, Songkhla
Unique Gas and Petrochemicals Pcl
Unocal in Thailand
Yadana Report, March 1997
World Gas (Thailand)
Consulting
Accredited Consultants, KMUTT, "AC Bangmod"
Asian Engineering Consultants, AEC
Andersen Consulting, Thailand
The Boston Consulting Group, or in Singapore
Cramer International
Direction Plan, Energy and Environment
ERM-Siam
E-PT : Energy Productive Technology Group, EEC Group
PricewaterhouseCoopers Consultants (Thailand)

UPD Broker

Viriyah Insurance

KibKarb DOI

Law Firms / Accounting / Translating

Law Firms

Advance Adjusting Associates

Anarcade Laws, building codes

Baker & McKenzie, & Bangkok Lawyers Directory

C.B. Law Office

Chandler & Thong-Ek Law Offices

Dej-Udom & Associates, Attorneys at Law

Dharmniti Law Office

Grant Thornton Thailand

H. Toosi, International Law Offices

International Legal Counsellors Thailand, ILCT

Inter Consultants Law & Accounting Associates

Johnson Stokes & Master

Kanung & Partners Law Offices

LawNet

Marut Bunnag International Law Office

Overseas Pacific Consultants

Private Investigators Asia OVG

Siam Capital Management, thailandlaw.com

Siam Premier

Sutlet Group (Thailand), visasthai.com

Tilleke & Gibbins

Yardley International Law Office

Law Varieties

Lexsys.com

Lexsys.net, Thailand Legal Resources

SiamLaw, S. Law Office, Angthong

ThaiJustice.com, Thailand Justice Information
ThaiLaw.com
Thai Law Book
Accounting
Arthur Andersen Thailand, or at Arthur Anderson.com
Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos
KPMG
Natgroup, QuickBooks Pro
Translating
thaitrans.com
Transport
Thai Airlines
Angel Air [8G]
Angel Air, Unofficial
Bangkok Airways [PG]
Orient Thai Airlines [OX]
Orient Thai at ThailandHotels
PB Air [9Q]
Siam Land Flying, SLF, Air Charter Service "Executive Wings"
Thai Airways International [TG]
Online Ticketless Booking, ThaiTouch
Thai Airways International, in Japanese
Thai Airways International UK Website
Star Alliance
Thai Cougar Helicopter and Petroleum Service, THAICHAPS
Thai Flying Service
Others Airlines
KLM Thailand, Royal Dutch Airlines [KL]
Lufthansa, InfoFlyway Thailand [LH]
United Thailand [UA]
Airline Varieties

Amadeus Global Travel Distribution
Airline of the Kingdom of Thailand
Thai International Virtual Airline, THA
Thailand's Aviation Page
Couriers
Airborne Express
DHL Thailand
Emery
FedEx Thailand
GDM Thailand
TNT Thailand
Tour Royale Air Cargo
Trans Air Cargo
T.V. Air Bookings
UPS Thailand
US Post Express Mail
Ocean Liners / Frieght Forwarders / Shipping
Atlantic Forwarding Co., Ltd
Bangkok Modern Terminal, BMT
Boonma Moving&Storage Co., Ltd
Commercial Transport International, CTI
Embassy Freight (Thailand)Co., Ltd.
F.H. Bertling (Thailand)
Ocean Liners / Frieght Forwarders / Shipping (cont')
Freight Links Express (Thailand)
Fritz Transportation International (Thailand) Ltd.
Future Transport International Co., Ltd
Leo Transport Co.,Ltd.
M & R Service Co Ltd
Maersk Bangkok Branch
Mitsui O.S.K. Lines (Thailand)

166496

N.Y.K. Shipping Service (Thailand), or at NYK Line
OOCL (Thailand) Ltd.
Pioneer Group of Companies
Pioneer Ocean Freight Co.Ltd.
Precious Shipping PLC.
Pro-Fracht
Royaltainer Co.Ltd.
S.A. Logistics Co Ltd
Schenker (Thai)
Siam Paetra Line, Siam Paetra International Co Ltd, SPIC, Thai Flag Carrier
Siam Seaport Terminal & Warehouses Co.Ltd.
Taiun (Thailand)
Thai Master Transport Int'l Service, TMT
Tokyu World Transport (Thailand), TWT
Unithai Group
Land Transport / Cargo
Boonma Group
Nakhonchai Air, NCA
Security Transport
Brink's (Thailand)
Securicor Thailand
Other Services
Asian Marine Services Pcl, ship repair
Driessen Aircraft Interior Systems (Thailand), Lamphun
Integrated Logistic Services, ILS
LSG Siam Flight Services, Bangkok International Airport
Transport Varieties
Come Ride the Bus!, at Tripod
Muang Thai Bus Tickets

ใช้เฉพาะห้องศูนย์ฯ

ภาคตะวันออก