บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่า การค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญอย่างยิ่งและมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากตัวเลขที่จะได้นำเสนอใน ตารางที่ 1.1 และ ตารางที่ 1.2 ระหว่างปี พ.ศ. 2541 - 2544 ว่า ปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งการนำเข้าและการส่งออก ประมาณ ร้อยละ 65-85 เป็นการขนส่งทางเรือสินค้า และรองลงมาเป็นการขนส่งทางอากาศ (ร้อยละ 12-32) ทางบก (ร้อยละ 2) และทางไปรษณีย์ (น้อยกว่าร้อยละ 1) ตามลำดับ ซึ่งตัวเลขสถิติปริมาณการค้าระหว่างประเทศเหล่านี้เป็นตัวบ่งชี้ถึงบทบาทและความสำคัญของการขนส่งทางเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ 1.1 แสดงสถิติการขนส่งสินค้าขาเข้าของประเทศไทย ระหว่างปี 2541-2545

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการส่งสินค้า	ปี 2541	ปี 2542	ปี 2543	ปี2544	ปี2545
ทางทะเล	12,000,242	1,222,520	1,542,787	1,697,065	1,875,177
ทางบก	26,260	50,667	60,821	66,903	66,672
ทางอากาศ	545,656	622,592	884,110	972,521	833,411
ทางไปรษณีย์	844	11,821	1,802	1,982	2,778
รวม	1,773,002	1,907,400	2,489,520	2,738,471	2,778,038

แหล่งข้อมูล ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เดือนมกราคม 2546

ตารางที่ 1.2 แสดงสถิติการขนส่งสินค้าส่งออกของประเทศไทย ระหว่างปี 2541-2545

หน่วย : ล้านบาท

ภาคการส่งสินค้า	ปี 2541	ปี 2542	ปี 2543	ปี2544	ปี25
ทางทะเล	1,596,919	132,352	1,829,397	1,903,903	1,950
ทางบก	63,616	273,228	107,326	109,618	112,
ทางอากาศ	570,501	444,776	820,418	865,410	886,
ทางไปรษณีย์	17,776	168,816	1,083	5,771	5,9
รวม	2,248,813	2,215,172	2,758,224	2,884,702	2,955

แหล่งข้อมูล ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เดือนมกราคม 2546

- ตารางสถิติการนำเข้าและการส่งออกสินค้าระหว่างปี 2537-2545ของประเทศไทยสามารถที่จะดูได้จากภาคผนวก

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า การขนส่งทางทะเลและธุรกิจพาณิชยนาวี เป็นองค์ประกอบหลักๆ ที่สำคัญ ซึ่งจะมีบทบาทในการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ ขณะที่ ในอดีตที่ผ่านมา บริษัทต่างชาติได้เข้ามามีบทบาทและครอบครองส่วนแบ่งตลาดในการขนส่งทางเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีประมาณร้อยละ 90 ขณะที่ธุรกิจพาณิชยนาวีของไทย มีส่วนแบ่งทางเพียงประมาณร้อยละ 8-10 ของมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกทั้งหมด ภายหลังจากปี พ.ศ. 2540 รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญของธุรกิจพาณิชย์นาวีมากขึ้น ในส่วนที่จะสร้างรายได้และนำเงินตราเข้าสู่ประเทศได้ ซึ่งรัฐบาลได้ดำเนินนโยบายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุน และออกมาตรการส่งเสริม ทั้งด้านการเงิน การคลัง ภาษีอากร หรือการส่งเสริมการลงทุนต่างๆ ในส่วนของการพัฒนาบุคลากร ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักดีถึงบทบาทของการสร้างและการพัฒนาบุคลากรเพื่อป้อนเข้าสู่ระบบ ในอันที่จะรองรับการขยายตัว ดังจะเห็นได้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 ฉบับที่ 7 ฉบับที่ 8 และฉบับที่ 9

ซึ่งจะเห็นได้ว่าธุรกิจพาณิชยนาวีจึงเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งซึ่งจะต้องมียุทธศาสตร์ เป้าหมาย และการวางแผน ที่ดีในอันที่จะนำไปสู่การพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ของระบบพาณิชยนาวีโดยรวม

ตารางที่ 1.3 สถิติการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยระหว่างปี 2534-2545 (มกราคม-มีนาคม)

ปี	มูลค่าการค้า	มูลค่าการค้า	ส่งออก		นำเข้า		ดุลการค้า	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
2534	1684856.8	16.8	725488	23.0	959408.0	12.5	-233959.2	-11.1
2535	1857888.0	10.3	824643.3	13.7	1033244.7	7.7	-208601.4	-10.8
2536	2111709.0	13.7	940862.6	14.1	1170846.4	13.3	-229983.8	10.3
2537	2506862.0	18.7	1137601.6	20.9	1369260.4	16.9	-231658.8	0.7
2538	3169901.4	26.4	1406310.1	23.6	1763591.3	28.8	-357281.2	54.2
2539	3243864.5	2.3	1411039.3	.3	1832825.2	3.9	-421785.9	18.1
2540	3730945.1	15.0	1806682.0	28.0	1924263.1	5.0	-117581.1	-72.1
2541	4022155.8	7.8	2248089.4	24.4	1774066.4	-7.8	474023.0	-
2542	4121639.3	2.5	2214248.7	-1.5	1907390.6	7.5	306858.1	-35.3
2543	5262223.1	27.7	2768064.8	25.0	2494158.3	30.8	273906.4	-10.7
2544	5649832.2	7.4	2893176.7	4.5	2756655.5	10.5	136521.2	-50.2
2545								
ม.ค.	911587.0	-6.5	461123.7	-4.4	450463.3	-8.4		-58.7
ก.พ.	406762.6	10.3	213855.0	-6.2	192907.6	-14.4		633.9

มี.ค.	479050.7	-4.7	248481.1	-3.2	230569.6	-6.2		
ม.ค.-มี.ค.	1318349.6	-7.0	674978.7	-4.6	643370.9	-9.5		

แหล่งข้อมูล : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ 2545

การศึกษาวิจัยฉบับนี้ "**การศึกษาแนวโน้มและทิศทางเกี่ยวกับสภาวะตลาดแรงงานและกา**
ประกอบอาชีพคนประจำเรือ - ระดับนายประจำเรือ" จะเป็นโครงการศึกษาวิจัยซึ่งเป็นความร่วม
มือกันระหว่าง วิทยาลัยการพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมการขนส่
ทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า) เพื่อที่จะทำการศึกษาวงชีวิต ข้อมูลประชากรศาสตร์ในแง่มุม
ต่างๆของคนประจำเรือ รวมไปถึงปัจจัยต่างที่มีอิทธิพลและมีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่บนเรื
และ เส้นทางชีวิตของนักเดินเรือไทย ในการศึกษาฉบับนี้ จะมีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัว
แปรต่างๆเช่น คุณสมบัติต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับคนประจำเรือ เช่น ความคงทนทะเล ทักษะด้าน
ภาษาอังกฤษ ความรู้ด้านเทคนิคต่างๆ กับการปฏิบัติหน้าที่บนเรือ และการประสบความสำเร็จ
ในเส้นทางชีวิตนักเดินเรือ

วิทยาลัยการพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัยบูรพา และศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทาง
น้ำและพาณิชยนาวี เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทและความสำคัญอีกแห่งหนึ่ง โดยหน่วยงานดังกล่าว
ทั้งสองแห่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการผลิตบุคลากรพาณิชยนาวี โดยวิทยาลัยการพาณิชยนาวี
มหาวิทยาลัยบูรพาจะเป็นหน่วยงานที่ผลิตบุคลากรพาณิชย์นาวีในด้านต่างๆทั้งระบบ กล่าวคือ
วิทยาลัยการพาณิชยนาวีจะทำการผลิตบุคลากรที่ทำการบนเรือสินค้าต่างๆ และบุคลากรทั้งในระดับ
ปฏิบัติการและระดับบริหาร ที่ทำงานในส่วนสำนักงาน เพื่อรองรับธุรกิจพาณิชยนาวีที่กำลังขยาย
ตัวในอนาคต ทั้งนี้ได้เปิดให้มีการเรียนการสอน ทั้งระดับปริญญาตรี และปริญญาโท

ขณะที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นหน่วยงานหลักอีกแห่งหนึ่งที่ทำการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับทั้งในระดับลูกเรือและระดับนายประจำเรือ ฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ เพื่อที่จะทำการปฏิบัติหน้าที่ในเรือพาณิชย์ เรือของหน่วยงานราชการต่างๆ รวมถึงการจัดหลักสูตรต่างๆ เพื่อพัฒนาและเพิ่มขีดความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ และเพื่อให้สอดคล้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และอนุสัญญาระหว่างประเทศ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization; IMO)

ในการศึกษาวิจัยฉบับนี้ สามารถที่จะใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาหรือปรับปรุงหลักสูตรคนประจำเรือ โดยเฉพาะหลักสูตรนายประจำเรือ เพื่อให้มีมาตรฐานและความต้องการที่สอดคล้องกับความต้องการที่กำหนดไว้ในข้อกำหนด ของอนุสัญญาสากลต่างๆ เช่น International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafearers, 1978/1995 (STCW 78/95); International Convention for the Prevention of Pollution from Ship, 1973/1978 (MARPOL73/78); Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) และ เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของตลาดแรงงานอย่างแท้จริง

- **วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย**

ในรายงานการศึกษาฉบับนี้มีวัตถุประสงค์หลักๆดังต่อไปนี้คือ

1. เพื่อศึกษาและประเมินปัจจัยต่างๆซึ่งมีอิทธิพลต่อการประกอบอาชีพคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ
2. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับปริมาณและคุณภาพของคนประจำเรือระดับนายประจำเรือใน

ปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนการผลิตและพัฒนาบุคคลากรในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศให้เจริญก้าวหน้า

3. เพื่อประเมินและวิเคราะห์หาแนวโน้มและทิศทางเกี่ยวกับความต้องการหรือ ดีมานด์ของคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือในอนาคต

4. เพื่อศึกษาและระบุคุณสมบัติและทักษะต่างๆของคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือซึ่งใช้ในการทำงานบนเรือสินค้าได้อย่างมีประสิทธิผลและเป็นไปตามความต้องการของตลาดแรงงานระหว่างประเทศ

- **ขอบเขตของการศึกษา**

กลุ่มประชากรที่ใช้คือ คนประจำเรือไทย ระดับนายประจำเรือ ซึ่งจาก สถิติที่ได้มีการรวบรวมของกรมเจ้าท่า ระหว่างปี 2541-2545 (กรมเจ้าท่า 2545) มีนายประจำเรือไทย ทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายห้องเครื่อง รวมประมาณ 13,966 คน

จากกลุ่มประชากรดังกล่าว กลุ่มตัวอย่างที่จะใช้ เพื่อให้ผลการวิจัยมีความน่าเชื่อถือและเป็นงานที่มีความเที่ยงตรง ซึ่งงานวิจัยฉบับนี้จะทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง คือใช้ คนประจำเรือไทย ในระดับนายประจำเรือ ทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งจะมีการสำรวจโดยสุ่ม จำนวน 350 คน โดยประมาณ (Sekaran, 2543 หน้า 154)

- ประเด็นต่างๆที่จะศึกษา

เนื่องจากประเด็นต่างๆเกี่ยวกับการจัดการทรัพยากรมนุษย์ ในภาคพาณิชยนาวี เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีและกิจการที่มีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจพาณิชยนาวีจะเป็นประเด็นหนึ่งที่มีความสำคัญยิ่ง ดังนั้นงานวิจัยฉบับนี้จะมุ่งเน้นในการศึกษาในเชิงปริมาณ

และคุณภาพของ บุคลากรพาณิชยนาวี ในส่วนคนประจำเรือ โดยเฉพาะนายประจำเรือไทย ทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ

คำถามดังต่อไปนี้ จะใช้เพื่อเป็นกรอบการทำงานหรือเป็นแนวทางในการดำเนินงานวิจัย ซึ่งจะประกอบไปด้วย

1. ปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานและความก้าวหน้าในเส้นทางอาชีพของคนประจำเรือไทย ระดับนายประจำเรือ

2. คุณสมบัติอะไรบ้างที่คนประจำเรือไทย ระดับนายประจำเรือ จำเป็นต้องมี เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงานภายในประเทศ และตลาดแรงงานระหว่างประเทศ

3. ข้อมูลประชากรศาสตร์ต่างๆ ของคนประจำเรือมีความสัมพันธ์ต่อการพัฒนาหรือมีการยกระดับความเป็นนักเดินเรือเพื่อก้าวไปสู่ความเป็นสากลหรือไม่

4. อะไรคือความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณและคุณภาพของคนประจำเรือไทย ระดับนายประจำเรือ กับการตอบสนองของตลาดแรงงานภายในประเทศในปัจจุบัน

5. อะไรคือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อสภาวะตลาดแรงงานสำหรับคนประจำเรือ ทั้งภายในประเทศ และสภาวะตลาดแรงงานระหว่างประเทศ

เพื่อที่จะตอบคำถามดังกล่าวข้างต้น งานวิจัยฉบับนี้ได้ทำการตั้งสมมุติฐานขึ้นเพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับการออกแบบและการพัฒนาแบบสอบถาม ทั้งนี้สมมุติฐานจะประกอบด้วย 5 ประเด็นหลักๆ ดังนี้คือ

H1 = มีความสัมพันธ์ทางใดทางหนึ่ง สำหรับคนประจำเรือไทยในระดับนายประจำเรือไทย ในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

H2 = มีความสัมพันธ์ระหว่างคุณสมบัติ/ทักษะ ของคนประจำเรือไทยระดับนายประจำเรือกับการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า

H3 = มีความสัมพันธ์ระหว่างคุณสมบัติ/ทักษะ ของคนประจำเรือไทยระดับนายประจำเรือต่อเส้นทางอาชีพและความก้าวหน้าในอาชีพชาวเรือ

H4 = มีความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลประชากรศาสตร์ของคนประจำเรือไทยระดับนายประจำเรือต่อการปฏิบัติงานบนเรือสินค้า

H5 = มีความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลประชากรศาสตร์ของคนประจำเรือไทยระดับนายประจำเรือต่อเส้นทางอาชีพและความก้าวหน้าในอาชีพชาวเรือ

H6 = มีความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณของคนประจำเรือ ระดับนายประจำเรือในปัจจุบันและความพึงพอใจของตลาดแรงงานภายในประเทศ

H7 = มีความสัมพันธ์ระหว่างคุณภาพของคนประจำเรือ ระดับนายประจำเรือในปัจจุบันและความพึงพอใจของตลาดแรงงานภายในประเทศ

- **ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ**

ภายหลังจากที่งานวิจัยฉบับนี้ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ผลการวิจัยจะช่วยให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถที่จะ

1. มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อการประกอบอาชีพ รวมถึงพฤติกรรม ทัศนคติ ของ คนประจำเรือระดับนายประจำเรือมากยิ่งขึ้น

2. มีการประเมิน และการคาดคะเนที่ถูกต้องมากยิ่งขึ้นเกี่ยวกับอุปสงค์ของคนประจำเรือระดับนายประจำเรือทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ

3. สามารถที่จะใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการกำหนดแผนและการพัฒนากำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวี

4. ใช้เป็นแนวทางในการวางแผน และปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาและยกระดับ คุณสมบัติของคนประจำเรือ ระดับนายประจำเรือ ให้เป็นไปตามความต้องการของตลาดแรงงานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

5. ใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับงานวิจัยต่อไปในอนาคต

- **ภาพรวมของรายงานวิจัยฉบับนี้**

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จะพบว่าหนึ่งในปัญหาที่สำคัญยิ่ง คือ ปัญหาในเรื่องปริมาณและคุณภาพของบุคลากรหรือกำลังคนทางด้านพาณิชยนาวี โดยเฉพาะในภาคกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น นักเดินเรือทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบุคลากรใน กิจการพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องใช้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญ และแรงงานกึ่งฝีมือ หรือแรงงานที่มีฝีมือเป็นจำนวนมาก ประกอบกับองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศได้ออกข้อบังคับต่างๆ เพื่อใช้กับคนประจำเรือในประเทศต่างๆที่เป็นรัฐภาคี ซึ่งจะมีผลให้คนประจำเรือไทยต้องปรับตัวและมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้มีความพร้อม จากเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้น จะเพิ่มความยุ่งยากมากยิ่งขึ้นในการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพของคนประจำเรือ ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการการพัฒนากำลังคนในกิจการพาณิชย์นาวี เนื่องจากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีระบุว่า กิจการพาณิชย์นาวีมีการขาดแคลนกำลังคนเป็นจำนวนมาก (สพว 2542) ไม่ว่าในด้านเชิงปริมาณหรือเชิงคุณภาพ ซึ่งล้วนเป็นอุปสรรคสำคัญยิ่งต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เพื่อชิงความได้เปรียบในแข่งขันในตลาดโลก ดังนั้น ประเด็นต่างๆ เช่น การจ้างงานของคนประจำเรือ สถานะภาพและศักยภาพ

ของแหล่งฝึกอบรม ปริมาณความต้องการในอนาคต คุณสมบัติของการเป็นนักเดินเรือที่ดีและเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานภายในและระหว่างประเทศ จึงเป็นประเด็นที่ล้วนอยู่ในความสนใจของหน่วยงานหรือฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง

รายงานวิจัยฉบับนี้จะทำการตรวจสอบประเด็นดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้มันจะเน้นการสำรวจและตรวจสอบคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งข้อมูลที่คาดว่าจะได้รับนั้น จะทำให้ทราบพฤติกรรม ทัศนคติ หรือ วงชีวิตในการทำงานของนายประจำเรือในปัจจุบัน รวมทั้งทำให้ทราบถึงดีมานต์หรือความต้องการทั้งในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้ สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นประกอบการตัดสินใจ ในการวางแผนผลิตและพัฒนากำลังคน ให้เป็นไปตามสภาวะ (ทั้งซัปพลายและดีมานต์) ของตลาดแรงงาน รวมถึงหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องซึ่งจะใช้ข้อมูลนี้ในการศึกษาและวิจัยต่อไปในอนาคต

บทที่ 2

ภาพรวมของการพัฒนาบุคคล กรพาณิชย์นาวี ส่วนคนประจำเรือ ระดับ นายประจำเรือในประเทศไทย

บทที่ 2 ภาพรวมของการพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวี ส่วนคนประจำเรือ ระดับ นายประจำเรือในประเทศไทย

ภาวะวิกฤติเศรษฐกิจของประเทศในช่วงตั้งแต่ปี 2540 ภายหลังจากที่รัฐบาลไทยได้ยกเลิกการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน (เดอะเนชั่น 12 ธ.ค. 2540) และค่าเงินบาทลดลงอย่างรวดเร็ว ภาระหนี้สินต่างประเทศในรูปของเงินบาทเพิ่มสูงขึ้น ภาวะเศรษฐกิจของประเทศได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง อัตราดอกเบี้ยและอัตราเงินเฟ้อพุ่งสูงขึ้น ธุรกิจจำนวนมากต้องประสบปัญหาหนี้สินและการขาดแคลนเงินทุน ทั้งนี้จากวิกฤตการณ์ดังกล่าว มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจาก ความอ่อนแอของระบบสถาบันการเงิน ระบบราชการและรัฐวิสาหกิจที่ไร้ประสิทธิภาพ การขาดวิสัยทัศน์ของภาคเอกชนในการบริหารจัดการ ฯลฯ และสาเหตุต่างๆเหล่านี้ ทำให้เกิดปัญหาโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่ทำให้ประเทศไม่สามารถดำรงความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศได้อย่างมั่นคงและในระยะยาว

กิจการพาณิชย์นาวีจึงเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญยิ่งที่สนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ และและยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศได้ เห็นได้ว่า เศรษฐกิจของประเทศไทยขึ้นอยู่กับการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งกว่าร้อยละ 90 ของการค้าระหว่างประเทศ ของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเล (รายงานภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2541 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) กิจการพาณิชย์นาวีจึงถือได้ว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและบทบาทของกิจการพาณิชย์นาวีเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้น รัฐบาลจึงได้กำหนดแผนการส่งเสริมและพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไว้ใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5

(ปี 2525-2529) ฉบับที่ 6 (ปี 2530-2534) ฉบับที่ 7 (ปี 2535-2539) ฉบับที่ 8 (2540-2544) ฉบับที่ 9 (ปี 2545-2549) ตามลำดับ

ขณะที่รายงานวิจัยฉบับนี้จะทำการจัดวรรณกรรมศึกษาหรือทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ฉบับที่ 1 จนถึงฉบับที่ 9 โดยเน้นหลักๆเกี่ยวกับพัฒนาการด้านอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี วัตถุประสงค์คือเพื่อแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลไทยเริ่มให้ความสนใจและจัดการ ส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้เพิ่มมากขึ้น โดยรัฐบาลได้เล็งเห็นว่าอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี จะเป็นองค์ประกอบหลัก ในอันที่จะช่วยสร้างความแข่งแกร่งทางเศรษฐกิจ รวมทั้งช่วยในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวมอีกด้วย

ประเทศไทยเริ่มมีการวางแผนพัฒนาประเทศโดยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 เริ่มใช้อย่างเป็นทางการครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2504 (พ.ศ. 2504-2509) ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานความคิดของการเจริญเติบโตและเน้นแนวคิดด้านโครงการการลงทุนของภาครัฐเป็นสำคัญ (*Project-oriented approach*) การวางแผนในช่วงเวลาดังกล่าวมีจุดเน้นหนักในด้านการเตรียมโครงการพัฒนาของกระทรวงทบวง กรมต่างๆ โดยมีหน่วยงานวางแผนกลางเป็นผู้ดูแลให้โครงการเหล่านี้อยู่ภายใต้ร่มเดียวกัน สำหรับการประเมินโครงการนั้น ใช้วิธีการประเมินโครงการนั้นใช้วิธีการวิเคราะห์ผลตอบแทนจากการลงทุน เป็นเครื่องมือหลักและในเวลาต่อมาได้มีการจัดระบบการติดตามผลเพื่อวัดความก้าวหน้าของโครงการอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแต่ละโครงการมีลักษณะการดำเนินงานเป็นรายกรณีไป ทำให้ไม่สามารถอธิบายอย่างชัดเจนได้ว่าโครงการนั้นๆ สอดคล้องกับสภาพปัญหาในสาขาพัฒนาแต่ละสาขาได้อย่างไร ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องเหล่านี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2 (เน้นการ

กำหนดยุทธศาสตร์การลดช่องว่างทางรายได้ โดยการกำหนดนโยบายที่จะให้มีการกระจายรายได้ที่เป็นธรรม รวมทั้งการบริการทางสังคมมากขึ้น พร้อมทั้งเร่งรัดการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจ การเพิ่มประสิทธิภาพและการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพ) และฉบับที่ 3 (ซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการพัฒนาประเทศไม่เพียงแต่ด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงประการเดียว ยังได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ให้ครอบคลุมถึงความเป็นธรรมทางสังคมและการกระจายรายได้ที่เท่าเทียมกัน) จึงได้นำแนวคิด **การวางแผนพัฒนารายสาขา** (*Sectoral Development Planning*) มาใช้ในการวางแผน ซึ่งหมายถึงการวิเคราะห์สถานการณ์และปัญหาเศรษฐกิจแต่ละสาขา เช่น เกษตรกรรม อุตสาหกรรม ฯลฯอย่างไรก็ตาม จากแผนพัฒนาฯฉบับที่ 1 ฉบับที่ 2 ฉบับที่3 จะพบว่ายังไม่มีการกล่าวถึงการวางแผนหรือการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี

ในการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520-2524) เกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ทางการเมืองที่มีความวุ่นวาย ขาดความแน่นอน แต่กิจกรรมหลักที่ปรากฏในแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้คือได้เริ่มมีการเน้นคุณภาพและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์หรือการพัฒนาที่เน้นประชาชน ซึ่งปรากฏการณ์นี้นับว่าเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของประวัติศาสตร์การวางแผนพัฒนาสังคมไทย

การจัดเตรียมแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) ได้เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่สถานการณ์บ้านเมืองค่อนข้างมั่นคง แม้ว่าในขณะนั้นสถานการณ์โลกมีการเปลี่ยนแปลงมากมาย อาทิ การเกิดวิกฤติการณ์น้ำมัน ปัญหาดุลการค้า ปัญหาหนี้สิน ปัญหาเชิงโครงสร้างต่างๆ ปรากฏขึ้นอย่างชัดเจน การวางแผนของไทยที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานั้นอาจเรียกได้ว่าเป็น **ช่วงเวลาของการปรับโครงสร้าง** (*A Period of Structural Adjustments*) ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 มีแนวทางการวางแผนเพื่อการพัฒนาพื้นที่ล้าหลัง รวมถึงแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ในแผนฉบับนี้ กรอบแนวคิดการพัฒนาสังคมได้เริ่มปรับเปลี่ยนจากการกระจายบริการทางสังคมไปสู่การพัฒนาที่เน้นด้าน

คุณภาพของทรัพยากรมนุษย์ ทั้งในเรื่องคุณภาพความเป็นอยู่และระดับการศึกษา โดยมีการกล่าวถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรในสาขาต่างๆ โดยเฉพาะสาขาวิชาชีพที่มีการขาดแคลน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) ได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการพัฒนาไว้ 2 ประการ คือความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาด้านสังคม และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาขึ้น 4 ยุทธศาสตร์ และแผนงานการพัฒนา 10 แผนงานซึ่งแผนงานเหล่านี้จะครอบคลุมการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวม ประชากร การปรับปรุงระบบการศึกษา ฝึกอบรมจะต้องตอบสนองต่อความต้องการกำลังแรงงานทั้งในระดับสูงและระดับอาชีวศึกษา การตลาดและการจ้างงาน การพัฒนาด้านการให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่าเรือ ฯลฯ

ภายหลังจากการใช้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1- ฉบับที่ 6 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าเศรษฐกิจของไทยมีการเจริญเติบโตในอัตราที่สูงอย่างต่อเนื่อง ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) เศรษฐกิจไทยขยายตัวสูงถึงร้อยละ 10.5 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่สูงสุดในช่วงกว่า 25 ปีที่ผ่านมา ในแผนพัฒนาฯฉบับนี้ เริ่มมีการนำแนวคิด การพัฒนาที่ยั่งยืน มาใช้ โดยมีวัตถุประสงค์ของการพัฒนาที่สำคัญ คือ รักษาระดับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สำหรับการวางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (2540-2544) ได้สร้างกระบวนการวางแผนในลักษณะร่วมคิดร่วมทำและร่วมติดตามประเมินผล เพื่อพัฒนาประเทศไปสู่จุดหมายเดียวกัน เพราะการพัฒนาที่ผ่านมาส่งผลทั้งในด้านบวกและด้านลบในเวลาเดียวกัน เพราะถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจขยายตัวถึงร้อยละ 7-8 ต่อปี แต่ก็เกิดความเหลื่อมล้ำในทุกๆด้าน เช่น ปัญหาด้านอาชญกรรม ปัญหาแรงงานไร้ฝีมือ ราคาถูก

ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 จึงได้บทสรุปที่สำคัญของแนวทางการวางแผนคือ การพัฒนาที่ยั่งยืน ขณะที่การพัฒนาที่ยั่งยืนนี้จะเกิดขึ้นได้ด้วยการยึดหลัก การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นศูนย์กลาง เป้าหมายหลักๆของแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชยนาวี คือ

- การพัฒนาพื้นที่ในส่วนต่างๆของประเทศให้มีศักยภาพ อันได้แก่พื้นที่อนุภาค และการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเล ทั้งทางด้านตะวันออก ตะวันตกและชายฝั่งภาคใต้ โดยทำการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ พัฒนาท่าเรือพาณิชย์หรือสนามบิน เพื่อให้มีศักยภาพต่อโครงข่ายขนส่งให้เชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ

- การพัฒนาการขนส่งทางน้ำทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เต็มศักยภาพ โดยจะทำการพัฒนาด้านต่างๆดังนี้

  - พัฒนาท่าเรือชายฝั่งให้มีศักยภาพเพื่อสร้างโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างทางน้ำ ทางบกและทางอากาศ โดยเฉพาะ โครงข่ายการขนส่งทางน้ำกับท่าเรือหลักของประเทศบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

  - พัฒนากิจการพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มสมรรถนะการขนส่งทางทะเล ให้มีขีดความในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการลงทุนเพิ่มมากขึ้น

- การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพ ให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย เพื่อเพิ่มบทบาทในการขนส่งสินค้าขาเข้า-ขาออก มากขึ้น โดยลดการพึ่งพาเรือต่างชาติและสนับสนุนการร่วมทุนระหว่างเอกชนไทยกับต่างประเทศ

- ส่งเสริมภาคเอกชนพัฒนาธุรกิจพาณิชยนาวีบนฝั่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการบนฝั่ง การประกันภัยทางทะเล อุตสาหกรรมต่อเรือ และซ่อมเรือ โดยการปรับปรุงกลไก ทางด้านกฎหมาย และการสนับสนุนทางการเงิน การคลัง เพื่อลดต้นทุนอันจะช่วยให้สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้

- พัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี ทั้งทางด้านปริมาณและด้านคุณภาพให้มีทักษะความรู้ ความสามารถได้มาตรฐานสากล

อย่างไรก็ตามภายหลังจากการใช้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ได้เกิดวิกฤตเศรษฐกิจในช่วงต้นๆ ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 มีสาเหตุมาจากการบริหารเศรษฐกิจส่วนรวมที่ขาดประสิทธิภาพ กล่าวคือการขยายตัวทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการเพิ่มปริมาณการใช้ปัจจัยการผลิตเป็นหลัก ขณะที่ผลิตภาพการผลิตโดยรวมลดลงอย่างต่อเนื่อง การเปิดเสรีทางการเงินภายใต้สถานการณ์ที่ระบบอัตราแลกเปลี่ยนไม่ยืดหยุ่นทำให้ขาดการคำนึงถึงความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน จึงเกิดการพึ่งพาเงินทุนจากต่างประเทศในระดับสูง การกำกับดูแลระบบสถาบันการเงินที่ขาดประสิทธิภาพทำให้มีการจัดสรรเงินลงทุนไปในภาคการผลิตที่ไม่ช่วยส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนั้นเมื่อเศรษฐกิจของประเทศเริ่มชะลอตัวลงจากปัญหาอุปสรรคทางด้านการส่งออก จึงก่อให้เกิดปัญหาคุณภาพสินเชื่อของสถาบันการเงินที่ให้กู้ในการลงทุนที่เกินตัวในภาคอสังหาริมทรัพย์ และนำไปสู่การขาดความเชื่อมั่นในสถาบันการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ของประเทศ ส่งผลให้เกิดการเก็งกำไรค่าเงินบาทและการไหลออกของเงินทุนระยะสั้นอย่างรวดเร็ว ระบบการเงินและเศรษฐกิจของประเทศจึงขาดเสถียรภาพและเข้าสู่วิกฤตในที่สุด

ตลอดระยะเวลา ๔๐ ปีที่ประเทศไทยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นเครื่องมือในการกำหนดกรอบนโยบายและทิศทางการจัดสรรทรัพยากรเพื่อการพัฒนาประเทศ แม้มี

ความพยายามผลักดันให้เกิดการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่อง แต่ก็สามารถดำเนินการได้ผลสำเร็จเพียงระดับหนึ่งเท่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของกระบวนการวางแผนพัฒนาประเทศ มีการปรับเปลี่ยนกระบวนการพัฒนาสู่ทิศทางที่สมดุลและยั่งยืน ยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาในลักษณะองค์รวม พร้อมทั้งวางแนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ แต่ทว่ากระบวนการแปลงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ไปสู่การปฏิบัติยังไม่ก้าวหน้าและเกิดผลเป็นรูปธรรมเท่าที่ควร

สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากแนวความคิดที่ยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 เป็นเรื่องใหม่ และไม่มีกระบวนการที่จะสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องได้อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง หน่วยงานปฏิบัติในระดับต่างๆ จึงไม่มีความเข้าใจอย่างถ่องแท้ ทำให้ไม่สามารถนำแผนไปดำเนินการตามทิศทางที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่โครงสร้างการบริหารและกลไกต่างๆ ก็ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการแปลงแผนเท่าที่ควร ยังขาดการบูรณาการและจัดการทรัพยากรตามหลักการที่ยึดพื้นที่ ภารกิจ และการมีส่วนร่วม ตลอดจนการประสานแผนงาน แผนคน และแผนเงินยังไม่ได้ถูกนำมาใช้อย่างเต็มที่

ขณะเดียวกันในการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ที่เน้นการวัดผลลัพธ์ของการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม โดยให้มีการจัดทำดัชนีชี้วัดและใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามประเมินผล แต่ทิศทางการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลที่ผ่านมายังขาดความชัดเจน การดำเนินงานจึงก้าวหน้าเฉพาะการติดตามประเมินผลในระดับภาพรวม การติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานยังไม่ต่อเนื่องเป็นระบบ จึงทำให้ขาดข้อมูลในการกระตุ้นให้มีการปฏิบัติตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 (2545-2549) เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ชี้กรอบทิศทางการพัฒนาประเทศ ในระยะปานกลาง ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ระยะยาว และมีการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ในด้านแนวคิดที่ยึด "คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา" ในทุกมิติอย่างเป็นองค์รวม และให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สมดุล ทั้งด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างระบบบริหารจัดการภายในที่ดีให้เกิดขึ้นในทุกระดับ อันจะทำให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนที่มี "คน" เป็นศูนย์กลางได้อย่างแท้จริง

ในแผนพัฒนาฯ ฉบับดังกล่าวได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาคุณภาพคนให้มีคุณภาพและรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง โดยปฏิรูประบบสุขภาพ ให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เน้นการป้องกัน ปฏิรูปการศึกษาและกระบวนการเรียนรู้ ยกระดับทักษะฝีมือของคนไทยให้ได้มาตรฐานและสอดคล้องกับโครงสร้างการผลิตและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป สามารถคิดเป็นทำเป็น รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง มีคุณธรรม มีระเบียบวินัย และความรับผิดชอบ

ในการพัฒนาคุณภาพคนและการคุ้มครองทางสังคมต้องมุ่งเน้นการเสริมสร้างคนไทยให้มีคุณภาพ เป็นคนเก่ง คนดี มีความรับผิดชอบต่อสังคม มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น และสามารถปรับตัวรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม โดยมีการพัฒนาคุณภาพในทุกมิติทั้งด้านสุขภาพ การศึกษา การเรียนรู้ และการพัฒนาทักษะฝีมือ ควบคู่ไปกับการเสริมสร้างหลักประกันความมั่นคงทางสังคมให้ครอบคลุมประชาชนทุกคนตลอดทุกช่วงวัย ในการเตรียมความพร้อมและยกระดับทักษะฝีมือคนไทยให้มีคุณภาพได้มาตรฐานและสอดคล้องกับโครงสร้างการผลิตและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป โดยผลิตและพัฒนากำลังคนระดับกลาง โดยผสมผสานภูมิปัญญา ท้องถิ่น ทักษะชีวิต กับความรู้พื้นฐาน รวมทั้งให้มีบริการการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานที่หลากหลายและทั่วถึง

องค์ประกอบหลักๆของอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี

กิจการพาณิชย์นาวีจะมีองค์ประกอบที่สำคัญ 2 ส่วนหลักๆ ซึ่งแต่ละส่วนจะต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน องค์ประกอบหลักๆ มีดังต่อไปนี้ คือ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, สพว. 2542)

1. การขนส่งทางทะเล เช่น

1.1 **เรือเดินทะเล** ซึ่งเป็นเรือพาณิชย์ทำหน้าที่เป็นพาหนะในการับส่งสินค้าระหว่างประเทศเรือเดินทะเลมีหลายประเภทและหลายขนาด โดยเฉพาะการแบ่งประเภทอาจจะแบ่งตามลักษณะสินค้าที่บรรทุกเป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือสินค้าอเนกประสงค์ หรือเรือบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง เป็นต้น

1.2 **สินค้า** สินค้าอาจจะอยู่ในรูปวัตถุดิบ เครื่องจักรกลหรืออุปกรณ์ ผลิตผลทางการเกษตร และอุตสาหกรรมอื่นๆ รับส่งโดยเรือเดินทะเลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยสินค้าอาจแบ่งเป็นประเภทได้เช่น สินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง สินค้าเหลว สินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าที่ต้องขนส่งโดยเรือปรับอุณหภูมิ สินค้าน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ต้องขนส่งโดยเรือแทงเกอร์ สินค้าจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่จะขนส่งให้ไปถึงพื้นที่เป้าหมายโดยคงไว้ซึ่งปริมาณ

1.3 **เส้นทางเดินเรือ** เป็นเส้นทางที่เรือเดินทะเลจะต้องผ่านเป็นประจำ และไม่ประจำเส้นทาง ไปสู่พื้นที่เป้าหมายเพื่อรับส่งสินค้า ซึ่งอาจจะแบ่งเส้นทางการขนส่งทางทะเลตามประเภทสินค้าออกเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าเทกอง และเส้นทางการขนส่งสินค้าทั่วไป ซึ่งในปัจจุบันเป็นการขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์เป็นส่วนใหญ่

1.4 **การควบคุมการเดินเรือ** เมื่อเรือออกจากอู่แล้ว จะต้องออกทะเลให้บริการ

รับ - ส่งสินค้า หรือผู้โดยสาร เผชิญคลื่นลม ความแตกต่างของร่องน้ำหรือทางสัญจรที่คับคั่งก่อนเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าเรือ ในสภาพเช่นนี้ อุบัติเหตุอาจจะเกิดขึ้นกับเรือสินค้า ชีวิตและสินค้าบนเรือได้เสมอจึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการเดินเรืออย่างเข้มงวด โดยกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ กฎหมายและอนุสัญญาระหว่างประเทศ การควบคุมการเดินเรือจึงเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งทางทะเล ที่จะทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นไปอย่างมีระเบียบและปลอดภัย

1.5 ธุรกิจเดินเรือ เป็นการบริหารและจัดการให้การขนส่งทางทะเลสามารถปฏิบัติภารกิจให้ลุล่วงไปตามวัตถุประสงค์ได้ ผู้ดำเนินธุรกิจการเดินเรือที่สำคัญ คือบริษัทเรือ โดยเฉพาะในส่วนที่ดำเนินการบนเรือให้มีการรับ จัดเก็บ ดูแลรักษาและส่งสินค้าให้ถึงท่าเรือเป้าหมาย ตลอดจนการควบคุมการปฏิบัติงานและสวัสดิการของคนประจำเรือ ในปัจจุบันบริษัทเรือมีจำนวนมาก มีความแตกต่างกันด้านขนาด ความชำนาญและการบริหารจัดการ บางบริษัทมีเรือลำเดียวจนถึงบริษัทใหญ่ซึ่งมีเรือหลายสิบลำ ขณะที่บริษัทเรือบางแห่งอาจจะดำเนินการขนส่งหลายประเภทพร้อมๆกัน เช่นดำเนินการเดินเรือประจำเส้นทางและเรือจรพร้อมกันไป

1.6 คนประจำเรือ มีความสำคัญอย่างมากเนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งทางทะเลในฐานะที่เป็นผู้ปฏิบัติงานในเรือเดินทะเลให้สามารถรับส่งสินค้า ไปท่าเรือเป้าหมาย คนประจำเรือเป็นกลุ่มคนที่มีความรู้และความชำนาญเฉพาะ โดยในเรือเดินทะเลแต่ละลำมักจะมีคนประจำเรือซึ่งประกอบไปด้วยกัปตันหรือนายเรือเป็นฝ่ายบริหาร ฝ่ายช่างกลเรือ ฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายเสบียงอาหาร โดยคนประจำเรือเหล่านี้จะได้รับการศึกษาและการฝึกอบรมเป็นพิเศษจากสถาบันการศึกษาทั่วไปและสถาบันการศึกษาที่จัดตั้งขึ้นมาให้การศึกษาคนประจำเรือโดยเฉพาะ

2. กิจการต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่อง กับการขนส่งทางทะเล หมายถึงธุรกิจที่อยู่บนฝั่งแต่ดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องหรือสนับสนุนการขนส่งทางทะเล เช่น

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยบูรพา
วิทยาเขตสระแก้ว อ.เมือง จ.ชลบุรี 20131

2.1 **บริษัทเรือ (Shipping Companies)** โดยเฉพาะส่วนการทำงานบนภาคพื้นดิน เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางทะเล ของเรือเดินทะเล ซึ่งบริษัทเรือส่วนนี้จะทำหน้าที่ในการขายและการตลาดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล จัดการเรื่องเอกสารและให้บริการลูกค้าเกี่ยวกับการรับส่งสินค้ากับเรือเดินทะเล จัดการเกี่ยวกับค่าเสียหายอันเกิดขึ้นกับสินค้า

2.2 **บริษัทตัวแทนเรือ (Shipping Agents)** มีหน้าที่เป็นตัวแทนเจ้าของเรือในการดำเนินกิจการใดๆในการขนส่งทางทะเล รวมทั้งการออกเอกสารการนำเข้าและส่งออก แทนเจ้าของเรือ โดยทั่วไป ตัวแทนเรือจะเป็นนิติบุคคลอยู่ในรูปของบริษัทจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด มีการทำสัญญา เรียกว่า "Agency Agreement" กับเจ้าของเรือและกำหนดบทบาทและหน้าที่การเป็นตัวแทนเรือไว้อย่างชัดเจนและมีความเห็นร่วมกัน การเป็นตัวแทนเรือมีความสำคัญอย่างยิ่งโดยเฉพาะในประเทศไทย เนื่องจากบริษัทเรือส่วนใหญ่อยู่ต่างประเทศจำเป็นต้องมีตัวแทนเรือในท้องถิ่นเพื่อทำหน้าที่แทนและสามารถจะติดต่อกับลูกค้าและหน่วยงานในต่างประเทศ เช่นการท่าเรือ กรมการขนส่งทางน้ำ หรือ กรมศุลกากรได้โดยสะดวก และรวดเร็ว โดยทั่วไป บริษัทตัวแทนเรือในประเทศไทยยังไม่ได้รับการยอมรับให้เป็นตัวแทนเรืออย่างแท้จริง เพียงแต่ทำหน้าที่แทนเจ้าของเรือโดยได้รับค่า คอมมิสชั่นเท่านั้น

2.3 **ธุรกิจจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight Forwarders)** รับเป็นธุระในการจัดการขนส่งสินค้าให้กับบริษัทเรือทั้งหมด รวมทั้งการจัดเตรียมและบรรจุหีบห่อ จัดการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตมาถึงท่าเรือ ในบางครั้งอาจจะจัดหาแรงงานในการยกขนสินค้าอีกด้วย ตลอดจนจัดทำการผ่านพิธีการศุลกากรให้ด้วย หากต้องการ ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าจึงเป็นเหมือนแขนขาของบริษัทเรือ และผู้ส่งออกนำเข้าที่จะช่วยให้สินค้าจากผู้ผลิตได้ส่งออกไปสู่ผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง

331.129138ง5
ง 962
2013

2.4 **ธุรกิจการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ (Import and Export Businesses)** ทำหน้าที่นำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งในที่นี้จะเน้นเฉพาะการขนส่งทางทะเล โดยธุรกิจเหล่านี้มีทั้งขนาดใหญ่จนถึงขนาดเล็ก และเป็นนิติบุคคลในรูปของบริษัทจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด นอกจากนั้นยังเป็นผู้ลงทุนในการซื้อสินค้าและ/หรือวัตถุดิบดังกล่าวด้วย ธุรกิจการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ จึงเป็นกลไกสำคัญในการที่จะกระจาย และแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ

2.5 **การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurances)** เป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงรับชดใช้ความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ตกลงในสัญญา โดยทั่วไปแล้วสามารถจำแนกการประกันภัยทางทะเลออกเป็น 3 แบบ คือ การประกันภัยตัวเรือ การประกันภัยสินค้า และประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของเรือ โดยมีกรมธรรม์ระบุเวลา กรมธรรม์ระบุเที่ยวเรือ และกรมธรรม์ผสม การประกันภัยทางทะเลจึงเป็นส่วนหนึ่งของระบบการขนส่งทางทะเล ที่จะทำให้เกิดความมั่นคงและประกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในระบบการขนส่งทางเรือเดินทะเล

2.6 **ท่าเรือ (Ports and Terminals)** ท่าเรือเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเลในฐานะที่เป็นศูนย์การขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือเดินทะเลและเป็นศูนย์ประสานการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน ซึ่งนอกจากจะทำให้มีการขนถ่ายสินค้าแล้วยังเกิดผลต่อเนื่องอีกหลายประการ รวมทั้งก่อให้เกิดการพาณิชย์ การส่งเสริมอุตสาหกรรมและการสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมอีกด้วย ท่าเรือสามารถจะแบ่งตามลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ได้เป็น 2 ประเภท คือ ท่าเรือ ซึ่งตั้งอยู่ชายฝั่งทะเล ประกอบด้วย ท่าเรือแบบธรรมชาติ แบบกึ่งธรรมชาติ และที่มนุษย์สร้างขึ้น อีกประเภทหนึ่งคือท่าเรือแม่น้ำ ซึ่งตั้งอยู่ในแม่น้ำหรือปากน้ำ

2.7 **บริการนอกท่า (Inland Clearance Depots)** การบริการนอกท่าในที่นี้หมายถึง ท่าเรือบก ซึ่งในประเทศไทยแยกออกเป็นโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตทำเนียบท่าเรือ (ร.พ.ท) หรือ Inland Container Deport (ICD) และสถานที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก (ส.ต.ส.) หรือ Container Freight Station (CFS) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เฉพาะการส่งออกแต่เพียงอย่างเดียว การบริการนอกท่านอกจากจะเป็นสถานที่อำนวยความสะดวกภายนอกท่าเรือ ยังอาจจะมีหน้าที่ในการให้บริการอื่นๆอีกด้วยเช่น ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือกับจุดอื่นๆภายในประเทศ เก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เป็นต้น

บริการนอกท่ามักจะตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ส่วนนอกท่าเรือ และอยู่ใกล้ท่าเรือตามสมควรเพื่อประหยัดค่าขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม สถานที่ตั้งท่าเรือบกที่เหมาะสมควจจะพิจารณาถึงประโยชน์ที่ได้รับกับค่าใช้จ่ายในการจัดตั้ง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและปริมาณการจราจรของสินค้า รวมทั้งควรมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี และมีระบบการขนส่งภายในประเทศที่ดีและสะดวก เพื่อเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับบริการนอกท่าด้วย

2.8 **อู่ต่อเรือและอู่ซ่อมเรือ (Docks & Shipyard)** อู่เรือหมายถึง กิจการต่อเรือและ/หรือ ซ่อมแซมเรือ ซึ่งพิจารณาจากลักษณะโครงสร้างอาจแบ่งอู่เรือได้เป็น 3 ประเภทคือ อู่ที่เป็นคานลาด (Slip Way) อู่ลอย (Floating Dock) และอู่แห้ง (Graving)

นอกเหนือจากปัญหาอันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจแล้ว กิจการพาณิชย์นาวีไทยยังประสบปัญหาอยู่หลายประการ ที่กีดขวางการพัฒนาและการยกระดับการพาณิชย์นาวีไปสู่มาตรฐานสากล คือ

- การค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งทางทะเล ยังพึ่งพาเรือต่างชาติในอัตราที่สูง

- กฎหมายพาณิชย์นาวียังไม่เอื้ออำนวยในการส่งเสริมพาณิชย์นาวี
- กองเรือพาณิชย์ไทยยังมีขนาดเล็ก มีเรือค่อนข้างเก่าและไม่หลากหลาย
- กฎระเบียบทางราชการยังไม่เอื้ออำนวยต่อธุรกิจเรือ
- กำลังคนด้านพาณิชย์นาวีในบางระดับยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งทางด้านปริมาณและคุณภาพ

(สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, สพว. 2542)

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น หนึ่งในปัญหาที่สำคัญยิ่ง คือ ปัญหาในเรื่องของกำลังคน เนื่องจากบุคคลากรในกิจการพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องใช้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญ และแรงงานกึ่งฝีมือหรือแรงงานที่มีฝีมือเป็นจำนวนมาก ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการการพัฒนากำลังคนในกิจการพาณิชย์นาวี เนื่องจากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีระบุว่า กิจการพาณิชย์นาวีมีการขาดแคลนกำลังคนเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าในด้านเชิงปริมาณหรือเชิงคุณภาพ ซึ่งล้วนเป็นอุปสรรคสำคัญยิ่งต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของ Fairplays รายงานว่าการขาดแคลนคนประจำเรือที่มีคุณภาพจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 12 ต่อปี (2544) ดังนั้น การสร้างและการพัฒนา คนประจำเรือ จึงถือเป็นงานที่สำคัญยิ่งที่ทุกฝ่ายจำเป็นจะต้องร่วมกันพัฒนาและยกระดับ ทักษะ ความรู้ ความสามารถ และ มาตรฐาน เพื่อให้คนประจำเรือของไทยเป็นที่ยอมรับทั้งตลาดแรงงานภายในประเทศและตลาดแรงงานระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม ในยุคที่โลกมีการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆอย่างรวดเร็ว เช่นความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี ความต้องการที่สลับซับซ้อนของลูกค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับวงการธุรกิจต่าง บุคลากรพาณิชย์นาวี จึงควรถูกพิจารณาเป็นสินทรัพย์หรือผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่า เพราะนอกจากการ

ผลิตและการพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานคนประจำเรือ สำหรับตลาดแรงงานภายในประเทศไทยแล้ว บุคลากรพาณิชย์นาวีเหล่านี้ ยังสามารถที่จะส่งออกไปยังต่างประเทศได้ เช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ เช่น ฟิลิปินส์ อินเดีย จีน ฯลฯ ซึ่งก่อให้เกิดรายได้และนำเงินตราไหลเข้าสู่ประเทศเป็นจำนวนมาก

เพื่อชิงความได้เปรียบในแข่งขันในตลาดโลก ดังนั้น ประเด็นต่างๆ เช่น การจ้างงานของคนประจำเรือ สถานะและศักยภาพของแหล่งฝึกอบรม ปริมาณความต้องการในอนาคต คุณสมบัติของการเป็นนักเดินเรือที่ดีและเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงานภายในและระหว่างประเทศ จึงเป็นประเด็นที่ล้วนอยู่ในความสนใจของหน่วยงานหรือฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง

รายงานวิจัยฉบับนี้จะทำการตรวจสอบประเด็นดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้มันจะเน้นการสำรวจและตรวจสอบคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ ซึ่งข้อมูลที่คาดว่าจะได้รับนั้น จะทำให้ทราบพฤติกรรม ทัศนคติ หรือ วงชีวิตในการทำงานของนายประจำเรือในปัจจุบัน รวมทั้งทำให้ทราบถึงดีมานต์หรือความต้องการทั้งในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้ สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นประกอบการตัดสินใจ ในการวางแผนผลิตและพัฒนากำลังคน ให้เป็นไปตามสภาวะ (ซับพลายและดีมานต์) ของตลาดแรงงาน รวมถึงหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องซึ่งจะใช้ข้อมูลนี้ในการศึกษาและวิจัยต่อไปในอนาคต

แม้ว่าจะได้ทำการวิจัยและศึกษาเกี่ยวกับพาณิชยนาวีในแง่มุมต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวี ในหลายโครงการศึกษาวิจัย ดังต่อไปนี้ แต่การศึกษาและการวิจัยในประเด็นที่เกี่ยวกับคนประจำเรือค่อนข้างจะมีจำกัด โดยเฉพาะในประเทศไทย องค์กรที่ได้มีการดำเนินการทำวิจัยหลักๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี และ สถาบันขนส่ง แห่งจุฬาลง

กรณ์มหาวิทยาลัย (ชื่อเดิม สถาบันพาณิชยนาวี) อย่างไรก็ตามจากการสืบค้นวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปงานการศึกษาได้ดังนี้ คือ

ตารางที่ 2.1 โครงการศึกษาและงานวิจัยเกี่ยวกับอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี

โครงการที่	เดือน/ปี	ชื่อโครงการศึกษา
1	กรกฎาคม 2541	◆ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสถานีขนส่งริมน้ำ
2	พฤษภาคม 2542	◆ โครงการศึกษาโครงสร้างต้นทุนของการประกอบกิจการท่าเรือเอกชน
3	สิงหาคม 2542	◆ โครงการศึกษาแผนหลักพาณิชยนาวี
4	ธันวาคม 2542	◆ โครงการศึกษาการจัดหาสถานที่ที่เหมาะสมในการสร้างอู่เรือ
5	มิถุนายน 2543	◆ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดหาเงินทุนพัฒนาพาณิชยนาวี
6	เมษายน 2544	◆ โครงการศึกษาแนวทางการผลิตบุคลากรพาณิชยนาวี
7	พฤษภาคม 2544	◆ โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง
8	สิงหาคม 2544	◆ โครงการจัดสร้างฐานข้อมูลพาณิชยนาวี
9	กันยายน 2545	◆ โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

แหล่งข้อมูล : คณะกรรมการ ส่งเสริมการพาณิชยนาวี ; สพว 2545

นอกจากนี้ยังมีงานศึกษาวิจัยอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่ของงานวิจัย จะอยู่ในรูปของวิทยานิพนธ์ของนิสิตนักศึกษาในระดับปริญญาโท ยกตัวอย่าง เช่น

ลำดับ	ชื่อเรื่อง	ปีพ.ศ.	ผู้ศึกษา
1	ความต้องการกำลังคนในอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีไทย	1984	พินประภา อัศวโชค (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)
2	การศึกษาระบบการจัดการและการดำเนินการของบริษัทเรือไทยเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชยนาวีไทย	1983	Pataraarchachai, V. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)
3	Profile of Thai Mariners	1984	Bunbongkarn, C. & Chitranukroh, S.

จะพบได้ว่า การศึกษาวิจัยที่เกี่ยวกับบุคลากรพาณิชยนาวีต่างๆ ค่อนข้างจะมีน้อย เช่น โครงการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวีของประเทศไทย เช่น โครงสร้างแผนหลักพาณิชยนาวี (สพว. สิงหาคม 2542) โครงการศึกษาแนวทางการผลิตบุคลากรพาณิชยนาวี (สพว. เมษายน 2544) โครงการจัดสร้างฐานข้อมูลพาณิชยนาวี (สพว. สิงหาคม 2544) ขณะที่การศึกษาต่างๆ จะเป็นการศึกษาบุคลากรพาณิชยนาวีทั้งระบบ ซึ่งจะให้ภาพกว้างๆ และการศึกษาโครงการดังกล่าวยังจัดข้อมูลจำกัด ขณะที่ข้อมูลที่มีอยู่นั้น จะเป็นการอธิบาย และการบรรยายถึงปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การผลิตบุคลากรพาณิชยนาวีทั้งระบบ ขณะที่มีการกล่าวถึงบุคลากรสำหรับคนประจำเรือบ้างเป็นบางส่วนซึ่งอาจจะยังไม่เพียงพอและมีข้อมูลจำกัด สำหรับที่จะใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากรทางเรือ

บทที่ 3

อุปสงค์และอุปทานของคนประจำเรือ

บทที่ 3 อุปสงค์และอุปทานของคนประจำเรือ

สำหรับการพยากรณ์เศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2541-2550 โดยธนาคารโลกได้มีการประมาณการแนวโน้มการเติบโตและการขยายตัวของกลุ่มประเทศต่างๆ (ดู ตารางที่ 3.1) จะพบว่าอัตราการขยายตัวของโลกโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.90 ขณะที่กลุ่มประเทศอุตสาหกรรมต่างๆจะอัตราการขยายตัวอยู่ประมาณร้อยละ 2.3 โดยกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ในเอเชีย (เกาหลีใต้ ไต้หวัน สิงค์โปร์) คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวค่อนข้างสูง โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกและแปซิฟิกจะอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ แม้ว่าจะกำลังเผชิญกับวิกฤติการณ์ภาวะเศรษฐกิจ โรคระบาดทางเดินหายใจหรือผลกระทบอันเนื่องมาจากภาวะสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิรัก

ตารางที่ 1 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกโดยเฉลี่ยในช่วงปี 2541-2550

กลุ่มประเทศ	ร้อยละ
โลก	2.9
ประเทศอุตสาหกรรม	2.3
เอเชียตะวันออกและแปซิฟิก	5.8
เอเชียใต้	5.4
ลาตินอเมริกาและแคริเบียน	3.7
ยุโรปและเอเชียกลาง	3.9

แหล่งข้อมูล : Global Economic Prospects, 1998/1999, ธนาคารโลก

ตารางที่ 3.2 สถานการณ์และแนวโน้มตลาดแรงงานคนประจำเรือของโลก

ปี	ดีมานด์		ซัปพลาย		ส่วนต่าง	
	นายประจำเรือ	ลูกเรือ	นายประจำเรือ	ลูกเรือ	นายประจำเรือ	ลูกเรือ
2543	421000	599000	404000	823000	-17000	224000
2544	423400		403000		-20400	
2545	425800		402000		-23800	
2546	428200		401000		-27200	
2547	430600		400000		-30600	
2548	433000		399000		-34000	
2549	435000		398800		-36200	
2550	437000		398600		-38400	
2551	436000		404400		-31600	
2552	441000		404200		-36800	
2553	443000		398000		-45000	

เนื่องจากจำนวนเรือเดินทะเลในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เพิ่มขึ้นจากจำนวน 23,861 ลำ ในปี 2528 เป็นจำนวน 27,860 ลำ ในปี 2537 หรือมีการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 444 ลำต่อปี โดยประมาณว่าเรือลำหนึ่งมีคนประจำเรือ 22 คน จึงสามารถประมาณการได้ว่า ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก มีความต้องการคนประจำเรือเพิ่มขึ้นประมาณ 131,967 คนในช่วง 9 ปี (2528-2537) โดย ไม่นับรวมการทดแทนจำนวนคนที่เกษียนอายุหรือเสียชีวิตอีกประมาณร้อยละ 7-10 ต่อปี ซึ่งเป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นอีกประเภทหนึ่ง จากจำนวนคนประจำเรือที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก จะต้องอบรมคนประจำเรือให้ได้ไม่น้อยกว่าปีละ 15,000 คน จึงจะตอบสนองความต้องการนี้ได้ จากข้อมูลดังกล่าว จะพบว่า ถ้าหากประเทศไทยสามารถที่จะสร้างหรือพัฒนาคนประจำเรือไทยในระดับนายประจำเรือให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับและต้องการของตลาดโลกแล้ว ประเทศไทยสามารถที่จะเข้าไปแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดแรงงานคนประจำเรือที่ขาดเหล่านี้ได้ ขณะที่จำนวนหรือปริมาณของคนประจำเรือของประเทศทางยุโรปหรือประเทศที่พัฒนาแล้วมีแนวโน้มที่ลดลงอย่าง

มากตลอดหลายปีที่ผ่านมา (BIMCO, 2545) ทั้งนี้ ประเทศหลักๆที่กำลังครอบครองส่วนแบ่งในตลาดแรงงานคนประจำเรือ คือ อินเดีย พม่า เป็นต้น

ตารางที่ 3.3 สถานการณ์และแนวโน้มตลาดแรงงานคนประจำเรือของประเทศไทย

หน่วย : คน

ปี	นายประจำเรือ			ลูกเรือ		
	อุปสงค์	อุปทาน	ส่วนต่าง	อุปสงค์	อุปทาน	ส่วนต่าง
2538	2294	643	-1651	8400	7800	-600
2539	6400	2900	-3500	9400	9000	-400
2543	5400	3230	-2170	8600	10240	+1640
2545	4800	3885*	-915	8900	12524*	+3624
2547	5760	4662	-1098	10280	15028	+4748

แหล่งข้อมูล : อ้างอิงข้อมูลของ APEC Seafarers Training Project Phase I, พฤศจิกายน 2539

*กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีนาคม 2546

จากร่างรายงานผลการศึกษาโครงการฝึกอบรมด้านประจำเรือของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจแห่งเอเชีย-แปซิฟิก (APEC Seafarers Training Project Phase I) ตามที่ได้แสดงไว้ใน ตารางที่ 3.3 ประกอบกับการใช้ข้อมูลของฝ่ายคนประจำเรือและจำนวนเรือที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พบว่า ในปี 2538 ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศไทยมีการขยายตัวค่อนข้างสูง มีปริมาณการนำเข้าและการส่งออกจำนวนมาก (ดูปริมาณการนำเข้าและการส่งออกจากภาคผนวก) ประเทศไทยจะมีการขาดแคลนคนประจำเรือ ในระดับนายประจำเรือ จำนวน 1,651 ตำแหน่ง และขาดในระดับลูกเรือ จำนวน 600 ตำแหน่ง ต่อมาในปี 2539 ก่อนที่ประเทศไทยจะประสบวิกฤตเศรษฐกิจ ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของไทยมีสูงมาก จำนวนการขาดแคลนคน

ประจำเรือได้เพิ่มสูงมาก โดยขาดแคลนนายประจำเรือ จำนวน 3,500 ตำแหน่งและในระดับลูกเรื
จำนวน 400 ตำแหน่ง

ในปี 2540 ประเทศไทยได้ประสบกับวิกฤตเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากรัฐบาลในขณะนั้นได้
ประกาศให้ค่าเงินบาทลอยตัวทำให้อัตราแลกเปลี่ยนได้เพิ่มจาก 1 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมีค่าเท่ากับ
25 บาท เพิ่มเป็น 45 บาท ทำให้หนี้เงินกู้ของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพิ่มมูลค่าเป็นสองเท่า
รวมทั้งเกิดการอ่อนแอและการล่มสลายของสถาบันการเงินภายในประเทศ และภาวะเศรษฐกิจ
ถดถอย ทั่วโลก ทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาเศรษฐกิจถดถอยอย่างรุนแรง ขณะที่ กิจการ
ต่างๆใน อุตสาหกรรมพาณิชยนาวี เช่น บริษัทเจ้าของเรือ อู่ต่อ/ซ่อมเรือ ได้รับผลกระทบอย่าง
รุนแรง หลายกิจการต้องล้มละลาย ขณะที่หลายบริษัท พยายามประคองตัว โดยบริษัทเจ้าของเรือ
หรือบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือ ได้มีการลดจำนวนเรือในกองเรือ หรือลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ลง ดังนั้น
ในปี 2540 การจ้างงานอยู่ในสภาวะชลอตัว การขาดแคลนคนประจำเรือ ระดับนายประจำเรือ
มีจำนวนไม่มาก อย่างไรก็ตามหลังจากปี 2543 ภาวะเศรษฐกิจค่อยๆ เติบโตขึ้น ภาวะการนำเข้า
และการส่งออกค่อยๆเพิ่มมากขึ้น มีความต้องการใช้เรือสินค้าในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น
ขณะนี้ เริ่มมีการขาดแคลนคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือ จำนวน 2,170 ตำแหน่ง และขณะที่
ในระดับลูกเรือมีจำนวนเกินความต้องการอยู่ประมาณ 1,640 ตำแหน่ง และในปี 2545 ประมาณการ
ว่าจะขาดแคลนบุคลากรระดับนายประจำเรือจะเพิ่มประมาณ 915 ตำแหน่ง และขณะที่ในระดับ
ลูกเรือ มีจำนวนเกินความต้องการอยู่ประมาณ 3,624 ตำแหน่ง จากการประมาณการ จะพบว่าใน
ปี 2547 ซึ่งคาดว่าจะมีอัตราการเจริญเติบโตอยู่ระหว่าง 3-5 เปอร์เซ็นต์ ทั้งนี้ คาดว่าจะมีการ
ขาดแคลนในระดับนายประจำเรืออยู่ประมาณ 1,098 ตำแหน่ง ทั้งในฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ

ขณะที่คาดการณ์ว่าจำนวนคนประจำเรือในระดับลูกเรือ เกินความต้องการอยู่ประมาณ 4,748 ตำแหน่ง

สถานการณ์ทั่วไปของกำลังคนด้านพาณิชยนาวีของไทย

จาก<u>ตารางที่ 3.4</u> เป็นจำนวนผู้ถือหนังสือคนประจำเรือซึ่งจำแนกตามสัญชาติ โดยข้อมูลของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เกี่ยวกับจำนวนผู้ถือหนังสือคนประจำเรือจะพบว่ามีคนไทยที่มีหนังสือคนประจำเรือเพียง **162,668** คน จากจำนวนประชากร ประมาณ 62.5 ล้านคน (อัตราส่วน คนประจำเรือ 1 คน ต่อประชากร 384 คน) ขณะที่ข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กำหนดไว้อย่างชัดเจนเกี่ยวกับระบบการปฏิบัติงานบนเรือซึ่งจะมีการแบ่งแยกหน้าที่กันอย่างชัดเจนตามหน้าที่และสายงานการบังคับบัญชา ขณะที่ใบอนุญาตใช้เรือทุกลำจะกำหนดจำนวนและตำแหน่งคนประจำเรือขั้นต่ำไว้ (Minimum Safe Manning) และถือเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะต้องจัดหาคนประจำเรือที่มีคุณสมบัติตรงตามข้อกำหนดมาปฏิบัติงานประจำบนเรือให้มีจำนวนและตำแหน่งครบถ้วนตามที่ระบุในประกาศนียบัตรรับรองคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัย (Minimum Safe Manning Certificate) ซึ่งเป็นข้อบังคับที่เป็นกฎหมายของรัฐฯ ซึ่งเรือลำนั้นๆถือสัญชาติอยู่และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ 1978/1995 (STCW78/95) ซึ่งประเทศไทยเข้าร่วมเป็นประเทศภาคี ได้ให้คำรับรองเอาไว้เกี่ยวกับจำนวนและคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ขึ้นกับภาระหน้าที่อันขึ้นกับประเภทการใช้งาน ขนาดเรือเป็นระวางจดทะเบียนหรือขนาดเครื่องยนต์ พื้นที่เดินเรือ และความจำเป็นเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงเป็นต้น ขณะที่ผู้ที่จะต้องปฏิบัติงานบนเรือพาณิชย์ที่ชักธงไทย จะต้องมีหนังสือคนประจำเรือของประเทศไทย จากข้อมูลใน <u>ตารางที่ 3.4</u> ประเทศไทยมีคนประจำเรือทั้งหมดเพียง 162,688 คนเท่า

ตารางที่ 3.4 จำนวนผู้ถือหนังสือคนประจำเรือจำแนกตามสัญชาติ

สัญชาติ	จำนวน (คน)
ประเทศไทย	162,668
ประเทศจีน	195
ประเทศพม่า	1,752
ประเทศฟิลิปินส์	213
ประเทศอินโดนีเซีย	117
ประเทศมาเลเซีย	8
อื่นๆ	1,168
รวม	**166,121**

แหล่งข้อมูล กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เดือนมีนาคม 2546

ตารางที่ 3.5 แสดงจำนวนและตำแหน่งของนายประจำเรือในระดับต่าง โดยจำแนกตาม ประกาศนียบัตรของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะพบว่า จากจำนวนเรือประเภทต่า ที่จดทะเบียนกับกรมฯ ประมาณ **15,723** ลำ โดยเฉพาะเรือกลเดินต่างประเทศ มีประมาณ 5,00(กว่าลำ ทั้งนี้ถ้า สมมุติว่าเรือ 1 ลำประกอบด้วยนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ 4 ตำแหน่งและฝ่ายช่าง เรือ 4 ตำแหน่ง รวม 8 ตำแหน่ง ดังนั้น เรือสินค้า 5,000 ลำจะต้องใช้นายประจำเรือทั้งสองฝ่าย ประมาณ 40,000 ตำแหน่ง อย่างไรก็ตามข้อมูลจากตารางที่ 3.5 จะพบว่าประเทศไทยมีนายประจ เรือทั้งสองฝ่าย ประมาณ 3,885 คนเท่านั้น สิ่งนี้อาจจะแสดงให้เห็นว่า ยังมีการขาดแคลนนาย ประจำเรือในระดับต่างๆอีกเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 3.5 จำนวนและตำแหน่งของนายประจำเรือในระดับต่างโดยแยกตามประกาศนียบัตร

ตำแหน่ง	จำนวน
<u>ฝ่ายเดินเรือ</u>	
นายเรือ	684
ต้นเรือ	608
ต้นหน	446
ผู้ช่วยต้นเรือ	226
ผู้ช่วยต้นหน	60
รวม	**2,024**
<u>ฝ่ายช่างกลเรือ</u>	
ต้นกล	604
รองต้นเรือ	514
นายช่างกลเรือที่ 3	491
นายช่างกลเรือที่ 4	252
รวม	**1,861**

แหล่งข้อมูล กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เดือนมีนาคม 2546

อ้างถึงข้อมูลที่มีการสำรวจโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ในปี 2542 งานวิจัยฉบับนี้จะทำการปรับปรุงข้อมูลต่างๆให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้นโดย จากการศึกษาข้อมูลของหน่วยงานราชการ รายงานการศึกษาต่างๆ ที่ทำมาก่อนหน้านี้ รวมถึงการสอบถามผู้ประกอบ

การจากภาคเอกชน สามารถสรุปจำนวนคนประจำเรือ โดยเฉพาะระดับนายประจำเรือ ในปัจจ
และแนวโน้มความต้องการในอนาคตได้ดังนี้

1. หน่วยงานภาครัฐบาล

1.1 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ชื่อเดิมของหน่วยงานนี้คือกรมเจ้าท่า (Harbour Department) ในภาย
ได้มีการเปลี่ยนชื่อใหม่เป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (Marine Department) โดยไ
การยุบรวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี (สพว) เข้ารวมเป็นส่วนหนึ่งของ
หน่วยงานนี้ ในปี 2540 กรมเจ้าท่ามีกำลังคนทั้งสิ้นประมาณ 2,700 คน ภายหลังการยุบรวม
หน่วยงาน สพว. แล้ว ในปี 2545 กรมเจ้าท่ามีกำลังคนทั้งสิ้น จำนวน 2,100 คน และมีแนวโน้
จะไม่เพิ่มจำนวนกำลังคน

1.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นรัฐวิสาหกิจสาธารณูปการใน
สังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นตาม พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช
2494 มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความ เจริญของ กิจการท่าเรือ เพื่อประโยช
แห่งรัฐและประชาชน ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหาร ท่าเรือที่สำคัญ 2 แ
คือ ท่าเรือ กรุงเทพ และ ท่าเรือแหลมฉบัง ในปี 2540 กทท. มีกำลังคนประมาณ 6,000 คน รัฐบ
มีนโยบายแปรรูป กทท. ให้เป็นบริษัทร่วมทุน จำกัด ดังนั้นมีแนวโน้มที่จะลดกำลังคนลง

2. กำลังคนภาคเอกชน

จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี มีบริษัทเรือสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 35 บริษัท ในปี 2540 มีเรือรวม 318 ละ คนประจำเรือรวม 6,159 คน เนื่องจากมาตรการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีของรัฐบาล จะทำให้เกิดการขยายตัวของกองเรือพาณิชย์ไทย จึงมีแนวโน้มว่าความต้องการคนประจำเรือจะเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอย ตลอดช่วงหลายๆปีที่ผ่านมา หลังปี 2540 จำนวนบริษัทเรือได้ลดจำนวนลงเหลือ ประมาณ 28 บริษัท ขณะที่แต่ละบริษัทก็มีการลดจำนวนเรือในกองเรือของตนลง ยกตัวอย่างเช่น บริษัทพรีเชียส ชิบปิ้ง จำกัด มีเรือสินค้า ทั้งสิ้น 42 ลำในปี 2540 และลดจำนวนลงเหลือ 27 ลำในปลายปี 2545 สาเหตุหลักๆที่ทำให้จำนวนเรือลดลง เพราะ เรือมีอายุเพิ่มมากขึ้น เกินกว่า 25ปี และบริษัทไม่ได้รับสิทธิส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น

สถาบันการศึกษาและฝึกอบรม

ในปัจจุบันสถาบันการศึกษาซึ่งรวมถึงมหาวิทยาลัย วิทยาลัย โรงเรียน และสมาคมในประเทศไทย มีวิสัยสามารถผลิตกำลังคนพาณิชยนาวีและกิจการเกี่ยวเนื่องได้ทั้งสิ้นประมาณ 2,220 คนต่อปี โดยแบ่งเป็นปริญญาตรีวิศวกรรม 215 คน ช่างกล 540 คน คนประจำเรือ 895 คน ธุรกิจพาณิชยนาวีปริญญาตรี 140 คน และต่ำกว่าปริญญาตรีอีก 430 คน ตามตารางที่ 10.3 โดยมีรายละเอียดแต่ละสถาบันดังนี้

1) ด้านอู่ต่อ / ซ่อมเรือ

ทางด้านอุปทานกำลังคนอู่ต่อ / ซ่อมเรือ มีสถาบันการศึกษาและฝึกอบรม ดังนี้

- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล (Mechanical Engineer) ผลิตนายช่างกลเรือ (Marine Engineer) ปริญญาตรีได้ปีละ 15 คน ซึ่งในปี 2541 ผลิตได้เพียง 6 คน
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกลเรือ (Naval Architecture and Marine Engineering) ผลิตวิศวกรเครื่องกลเรือ ในระดับปริญญาตรีได้ปีละ 30 คน
- วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมต่อเรือ หนองคาย อยุธยา และนครศรีธรรมราช ผลิตช่างเทคนิคสำหรับอู่เรือต่ำกว่าปริญญาตรี หลักสูตรช่างต่อเรือปีละ 150 คน และหลักสูตรช่างกลเรือปีละ 150 คน

ในระดับปริญญาตรี แหล่งผลิตบัณฑิตสายตรงที่ทำงานในอู่เรือมีเพียงจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพียงสองแห่ง ปัจจุบันการผลิตบัณฑิตได้ต่ำกว่า ขีดความสามารถและผู้จบการศึกษาบางส่วนยังไม่อยู่ในอุตสาหกรรมอู่เรือ ส่วนระดับต่ำกว่าปริญญาตรี ปัจจุบันยังไม่มีการผลิตช่างเทคนิคสำหรับกิจการอู่เรือที่ได้มาตรฐานแต่อย่างใด สถาบันการศึกษาและหน่วยงานที่ดูแลในเรื่องการพัฒนาฝีมือแรงงานก็ถูกจำกัดบทบาทและขอบเขตการศึกษาเพื่อการต่อและซ่อมเรือขนาดเล็กสำหรับเดินในลำน้ำเท่านั้น

2) ด้านคนประจำเรือ

ทางด้านคนประจำเรือ ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชนดังต่อไปนี้

- กองทัพเรือร่วมกับกรมเจ้าท่าและสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน ผลิตคนประจำเรือฝ่ายเดินเรือได้ปีละ 25 คน และฝ่ายช่างกลได้ปีละ 25 คน

- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกับกรมอาชีวศึกษาผลิตช่างกลเรือได้ปีละ 40 คน
- ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีผลิตนายประจำเรือตามหลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ 5 ปี ได้ปีละ 150 คน โดยแยกเป็นฝ่ายเดินเรือปีละ 90 คนและฝ่ายช่างกลเรือปีละ 30 คน หลักสูตรช่างกลพิเศษ 3 ปี อีก 30 คน และหลักสูตรระยะสั้น 5 – 15 วัน เพื่อยกระดับวิทยฐานะ คนประจำเรือได้ปีละประมาณ 1,500 คน
- วิทยาลัยการพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัยบูรพา ผลิตนายประจำเรือตามหลักสูตรเดินเรือ สาขาวิทยาการเดินเรือ (ฝ่ายเดินเรือ) ได้ปีละประมาณ 30 คน
- โรงเรียนนาวิกวาณิชย์ ผลิตกำลังคนตามหลักสูตรคนประจำเรือพาณิชย์ ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ประจำเรือพาณิชย์ ฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกล และฝ่ายลูกเรือและหลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวีได้ปีละประมาณ 360 คน
- โรงเรียนการเรือพาณิชย์ไทย ผลิตกำลังคนด้านคนประจำเรือได้ปีละประมาณ 240 คน

ที่ผ่านมากรมเจ้าท่าโดยศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีได้พยายามพัฒนาขีดความสามารถและแก้ไขข้อจำกัดอันเกิดจากงบประมาณที่จำกัด การขาดแคลนอาจารย์และผู้ฝึกอบรม กฎระเบียบและขั้นตอนของรัฐและอื่น ๆ ในหลายวิธี เช่น การขยายเพดานตำแหน่งอาจารย์ให้มีระดับที่สูงขึ้น การขยายความร่วมมือในระดับทวิภาคีกับสถาบันการศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพาและวิทยาลัยเทคนิคสมุทรปราการ อย่างไรก็ดีกรมเจ้าท่าก็ยังไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตบุคลากรได้อย่างเหมาะสมและทันต่อความต้องการ ขณะที่การลงทุนของภาคเอกชนในกิจการสถาบันการศึกษาก็ยังจำกัดอยู่ด้วยข้อจำกัดหลายประการ ขอบเขตและขีดความสามารถในการผลิตคนประจำเรือของแต่ละสถาบันการศึกษา ทั้งในระดับอุดมศึกษาและต่ำกว่าที่ได้แสดงไว้ในตาราง 10.3

3) กิจการท่าเรือ

ปัจจุบันมีหลายสถาบันการศึกษาและหน่วยงานที่ผลิตบุคลากรในระดับปริญญาตรี เช่นวิทยาลัยการพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัยบูรพา หรือมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต เป็นต้น โดยเฉพาะวิทยาลัยการพาณิชยนาวี ได้มีการผลิตบุคลากรเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมนี้ในหลายสาขาทั้งในระดับปริญญาตรีและปริญญาโท เช่นหลักสูตรปริญญาตรี (บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจพาณิชยนาวี และ วิทยาศาสตร์ สาขาการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี) หลักสูตรปริญญาโท (การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์) เป็นต้น

4) กิจการประกันภัยทางทะเล

ปัจจุบันยังไม่มีสถาบันการศึกษาเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลโดยตรง ผู้ประกอบกิจการประกันภัยทางทะเลต้องแก้ไขปัญหาโดยว่าจ้างบัณฑิตที่จบทางด้านบริหารธุรกิจหรือเศรษฐศาสตร์มาฝึกอบรมก่อนที่จะให้ปฏิบัติงานจริง สมาคมประกันวินาศภัยพยายามแก้ไขปัญหาการขาดแคลนโดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษา เช่น นิด้า ในการจัดทำโครงการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรทางด้านนี้ และมีแนวคิดที่จะจัดตั้งสถาบันฝึกอบรมด้านการประกันภัยเป็นการเฉพาะ แต่มีข้อจำกัดในเรื่องการขาดแคลนวิทยากร และผู้สนใจเข้ารับการฝึกอบรมยังคงอยู่ ในวงจำกัด

5) กิจการเกี่ยวเนื่อง

ด้านอุปทานกำลังคนกิจการเกี่ยวเนื่อง มีสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมดังนี้

- สถาบันการขนส่ง (สถาบันพาณิชยนาวี) แห่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มีหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้นเกี่ยวกับ Shipping Business, Ports and Its Users และ International Logistics ได้ปีละประมาณ 120 คน

- มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ผลิตบัณฑิตสาขาบริหารธุรกิจและการขนส่งต่างประเทศ ได้ปีละประมาณ 20 คน ในขณะที่มีวิสัยสามารถที่จะผลิตได้ถึงปีละ 60 คน
- มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ผลิตบัณฑิตสาขาการพาณิชยนาวีได้ปีละประมาณ 15 คน
- วิทยาลัยการพาณิชยนาวี มหาวิทยาลัยบูรพา ผลิตบัณฑิตสาขาธุรกิจพาณิชยนาวีได้ปีละ 120 คน
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผลิตวิศวกรรมขนส่งปริญญาตรีได้ปีละ 200 คน
- มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต ผลิตบัณฑิตการพาณิชยนาวีได้ปีละประมาณ 20 คน
- โรงเรียนธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ ผลิตกำลังคนธุรกิจพาณิชยนาวีต่ำกว่าปริญญาตรีได้ปีละประมาณ 50 คน
- สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ (TIFFA) จัดอบรมหลักสูตรระยะสั้น 4 เดือน ผลิตกำลังคนได้ประมาณปีละ 100 คน

สถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาให้ความสนใจในการเปิดสาขา / วิชา ด้านนี้น้อย โดยส่วนหนึ่งเกิดจากความต้องการที่จำกัด หลักสูตร / วิชาที่เปิดสอนส่วนใหญ่อยู่ในรูปของการฝึกอบรมระยะสั้น ซึ่งยังไม่ตรงกับความต้องการของกิจการโดยตรง

ตารางที่ 3.6 วิสัยสามารถในการผลิตกำลังคนพาณิชยนาวีและกิจการเกี่ยวเนื่องของสถาบันการศึกษาในประเทศไทย

สถาบันให้การศึกษา	วิศวกรรมช่างกล		คนประจำเรือ		ธุรกิจพาณิชยนาวี		
	ปริญญาตรี	ต่ำกว่า	ปริญญาตรี	ต่ำกว่า	ปริญญาตรี	ต่ำกว่า	
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย							
• วิศวกรรมเรือ	15 (6)						1
• สถาบันพาณิชยนาวี							
- Shipping Business						20	
- International						20	
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์							
• บริหารธุรกิจและการขนส่งต่างประเทศ					6 (20)		6
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี							
• วิศวกรรมการขนส่ง	200						2
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์							
• การพาณิชยนาวี					15		
มหาวิทยาลัยบูรพา							
• หลักสูตร เดินเรือ 5 ปี			30				1
• หลักสูตรพาณิชยนาวี					120		1

มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต • การพาณิชยนาวี					40		40
วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมต่อเรือหนองคาย อยุธยา และนครศรีธรรมราช • ช่างต่อเรือ • ช่างกลเรือ		60 30					60 30
กรมเจ้าท่าร่วมกับกรมอาชีวศึกษา • ช่างกลเรือ		40					40
ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี หลักสูตร 5 ปี • ฝ่ายช่างกลเรือ • ฝ่ายเดินเรือ			60 90				60 90
โรงเรียนนาวิกาณิชย์ • ฝ่ายการเดินเรือ • ฝ่ายช่างกลเรือ • หลักสูตรพาณิชยนาวี				120 60		60	120 60 60
รงเรียนราชาพาณิชย์ ฝ่ายการเดินเรือ ฝ่ายช่างกลเรือ หลักสูตรพาณิชยนาวี				360 160		240	360 160 240
งเรียนการเรือพาณิชย์ไทย คนประจำเรือ				120			120

โรงเรียนธุรกิจการขนส่ง และการค้าระหว่างประเทศ • ธุรกิจการขนส่ง และการค้าระหว่างประเทศ						50	
สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแห่งประเทศไทย • การนำเข้าและส่งออก						100	
รวม	215	130	180	820	181	490	2,(

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี 2542 (แก้ไขและปรับปรุง 2546)