



บทที่ 4

### ผลการทดสอบสัมมูลฐาน

การพิจารณา ข้อมูลที่จะนำไปใช้ในการทดสอบสัมมูลฐานนี้จะพิจารณาข้อมูลโดยคำนึงถึงนิยามคำศัพท์และขอบเขตการศึกษาที่ได้ระบุไว้ในบทที่ 1 เป็นสำคัญ ซึ่งสามารถแสดงผลของการทดสอบสัมมูลฐานทั้งสองประการได้ตามรายละเอียด ดังต่อไปนี้

#### สัมมูลฐานเกี่ยวกับความขาดแคลนกำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวีปัจจุบัน

ตามสัมมูลฐานข้อที่ 1 นั้น เป็นสัมมูลฐานที่กำหนดขึ้นเพื่อพิจารณาถึงความขาดแคลนกำลังคนของธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยมีข้อสัมมูลฐานว่า "ปัจจุบันกำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวีขาดแคลนทั้งด้านจำนวนและคุณภาพ ทั้งด้านกำลังคนฝ่ายเดิน เรือและกำลังคนบนฝั่ง"

จากการวิจัยปรากฏว่าได้รับข้อมูลที่ยืนยันได้ว่า สัมมูลฐานข้อที่ 1 ดังกล่าวข้างต้นเป็นจริง ทั้งนี้เพราะในอดีตที่ผ่านมาไม่มีการผลิตบุคลากรในสถาบันการศึกษาทั้งภาครัฐบาลและเอกชนเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจ แม้ว่าปัจจุบันรัฐบาลจะได้เริ่มให้มีการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีบ้างแล้วในสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์<sup>1</sup> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย<sup>2</sup> มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ทั้งในคณะพาณิชย์ศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ และวิศวกรรมศาสตร์ (เฉพาะจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์) ก็ตาม แต่ก็ยังเป็นโครงการที่เริ่มมาได้เพียง 1-2 ปีเท่านั้น จึงยังไม่สามารถที่จะผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีออกมาได้ในขณะนี้ และสถาบันการศึกษาส่วนใหญ่ดังกล่าวข้างต้นได้เปิดสอนวิชาพาณิชย์นาวีเป็นวิชาเลือกเท่านั้น (คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเปิดเป็นสาขาวิชาในปีการศึกษา 2527) ประกอบกับจำนวนนักศึกษาที่เลือกเรียนในวิชาการเดินเรือนี้มีจำนวนน้อยมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย<sup>3</sup>

1, 2 ศึกษารายละเอียดหลักสูตรได้ในภาคผนวก ข, ค

3 จากการวิจัยและประกอบกับเวลาในการวิจัยมีจำกัดจึงทำการศึกษาเฉพาะจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเท่านั้น

ในปัจจุปันและในอดีต ธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยต้องใช้บุคลากรที่สำเร็จการศึกษามาจากสาขาต่าง ๆ เช่น บุคลากรบนบกก็ใช้บุคลากรที่สำเร็จการศึกษาในระดับอาชีวศึกษาเป็นส่วนใหญ่ ส่วนระดับบริหารมักจะเป็นชาวต่างประเทศ สำหรับบุคลากรบนเรือ แม้จะได้มีการผลิตโดยศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า ตั้งแต่ปี 2518 เป็นต้นมาก็ตาม แต่จำนวนบุคลากรที่ผลิตได้ก็มีจำนวนน้อยกว่าความต้องการของธุรกิจ (ตารางที่ 56) ทำให้ต้องว่าจ้างชาวต่างประเทศและผู้ที่สำเร็จมาจากกองทัพเรือ ตลอดจนบุคคลที่มีพื้นฐานด้านการทำประมงมาก่อน ซึ่งจะเห็นได้ว่าบุคลากรที่ทำงานอยู่ในธุรกิจนี้ส่วนใหญ่ไม่ได้สำเร็จมาทางด้านพาณิชย์นาวีโดยตรง ซึ่งผลจากการวิจัยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ต่อไปนี้

1. ธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยมีความขาดแคลนบุคลากรในระดับบริหาร ไม่ว่าธุรกิจใดก็ตาม บุคลากรระดับบริหาร (MANAGEMENT STAFF) เป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาความสำเร็จก้าวหน้าของธุรกิจ ฉะนั้นหากขาดแคลนผู้บริหารทั้งด้านปริมาณและคุณภาพแล้ว อาจทำให้ธุรกิจนั้น ๆ ประสบกับความล้มเหลวได้ ซึ่งผลจากการวิจัยเจ้าของเรือไทย บริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเรือต่างชาติในไทยพบว่า บริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเรือต่างชาติ มีนักบริหารเป็นชาวต่างชาติดังร้อยละ 55 และเป็นคนไทยเพียงร้อยละ 45 สำหรับกิจการเจ้าของเรือไทยบริหารงานโดยคนไทยเป็นส่วนใหญ่ และมีเพียงบางส่วนที่บริหารโดยชาวต่างชาติ โดยคิดเป็นร้อยละ 68.18 และ 31.82 ตามลำดับ (ตารางที่ 56) แต่จากการศึกษาพบว่า การดำเนินงานของบริษัทเจ้าของเรือไทยส่วนมากอยู่ในสภาพที่ล่าช้า ไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทเรือของต่างชาติได้<sup>1, 2</sup> ทั้งนี้เพราะบุคลากรระดับผู้จัดการของบริษัทเดินเรือพาณิชย์ไทย ขาดความรู้พื้นฐานทางทฤษฎีพาณิชย์นาวีโดยตรง อันได้แก่ การจัดการธุรกิจการเดินเรือ (SHIPPING MANAGEMENT) หรือเศรษฐศาสตร์การขนส่งทางทะเล (SHIPPING ECONOMICS) เป็นต้น นอกจากนี้แล้วผู้บริหารระดับสูงของสายการเดินเรือไทย สำเร็จการศึกษาทางด้านวิทยาศาสตร์หรือวิทยาศาสตร์ประยุกต์เป็นส่วนใหญ่ สิ่งทำให้ไม่มีความรู้พื้นฐานด้านการจัดการทั่วไปและทางด้านพาณิชย์นาวี<sup>3</sup> ซึ่งจะยังผลให้การบริหารงานและการดำเนินงานธุรกิจของบริษัทเจ้าของเรือไทยไม่สามารถที่จะแข่งขันกับบริษัทเรือต่างชาติได้

<sup>1</sup> โดยพิจารณาจากสัดส่วนของปริมาณสินค้าที่ขนโดยเรือไทยต่อเรือต่างชาติ ซึ่งเรือไทยมีส่วนในการให้บริการการขนส่งเฉลี่ยประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าเข้า-ออก

<sup>2</sup> ดูตารางที่ 3 ในบทที่ 2 ประกอบ

<sup>3</sup> สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี "แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี พ.ศ.

ตารางที่ 56 จำนวนและร้อยละของการใช้บุคลากร ไทยและต่างชาตินระดับบริหารของธุรกิจ  
พาณิชย์นาวีไทย จำแนกตามบริษัทเจ้าของ เรือไทย และบริษัทตัวแทนและบริษัทตัวแทน  
เรือต่างชาติ

บริษัท	จำนวนบุคลากรระดับบริหาร (คน)		ร้อยละของบุคลากรระดับบริหาร	
	คนไทย	คนต่างชาติ	คนไทย	คนต่างชาติ
เจ้าของเรือไทย	15	7	68.18	31.82
ตัวแทนและสาขาบริษัทเรือต่างชาติ	9	11	45.00	55

ตารางที่ 57 บุคลากรบนเรือที่ผลิตได้โดยกรมเจ้าท่าจำแนกตามจำนวนนักศึกษาที่ได้รับได้ และอัตราการ  
การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักศึกษา

ปี	จำนวนนักศึกษาที่ได้รับได้ (คน)		ร้อยละการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักศึกษา	
	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายช่างกล	ฝ่ายเดินเรือ	ฝ่ายช่างกล
2518	10	10	-	-
2519 <sup>1</sup>	-	-	-	-
2520	10	10	-	-
2521	10	10	0	0
2522	10	10	0	0
2523	10	10	0	0

<sup>1</sup> ในปี 2519 งดรับนักศึกษา

ที่มา : ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

2. การผลิตบุคลากรบนเรือโดยตรงไม่เพียงพอ หน่วยงานสำคัญที่มีส่วนในการผลิตบุคลากรบนเรือไทย ได้แก่ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของกรมเจ้าท่า ซึ่งได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2518 เป็นต้นมา โดยผลิตบุคลากรบนเรือในธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์ เพื่อตอบสนองความต้องการของธุรกิจและผลิตบุคลากรประจำเรือทั้งฝ่ายเดินเรือ (DECK DEPARTMENT) และฝ่ายช่างกล (ENGINEER DEPARTMENT) ให้มีความรู้ความสามารถพอที่จะไปปฏิบัติงานในเรือของต่างชาติได้อีกด้วย สำหรับการศึกษาด้านความขาดแคลนบุคลากรบนเรือของธุรกิจ

พาณิชย์นาวีไทย จะแบ่งออกเป็นสองส่วนโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนแรกเกี่ยวกับความขาดแคลนกำลังคน โดยจำนวนบุคลากรบนเรือที่กรมเจ้าท่าผลิตได้นั้นไม่เพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการของธุรกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้เรือเดินทะเลไทยยังต้องจ้างบุคลากรบนเรือเป็นชาวต่างชาติในปริมาณที่เพิ่มขึ้น<sup>1</sup> ซึ่งจำนวนบุคลากรบนเรือที่ผลิตในแต่ละปีไม่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๆ (ตารางที่ 57) ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากข้อจำกัดหรืออุปสรรคต่าง ๆ อันได้แก่

2.1 ด้านการฝึกภาคทะเล การผลิตบุคลากรบนเรือที่มีคุณภาพ จะต้องมีส่วนผู้ดำเนินการศึกษาและฝึกอบรมที่สมบูรณ์โดยใช้ระยะเวลา 5 ปี ซึ่งนักศึกษาแต่ละชั้นเรียนต้องมีเวลาฝึกภาคทางทะเลระยะสั้นปีละ 2 ครั้ง แต่จากการศึกษาพบว่าไม่สามารถดำเนินการฝึกภาคทางทะเลตามหลักสูตรได้ เนื่องจากว่า ทางกรมเจ้าท่าขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่และเรือที่ใช้ในการฝึก (ซึ่งขอยืมมาจากกองฝึกและรักษาร่องน้ำ กรมเจ้าท่า) ประกอบกับงบประมาณการฝึกภาคทางทะเลไม่เพียงพอ จึงเป็นเหตุให้การฝึกภาคทางทะเลได้ผลไม่สมบูรณ์ตามหลักสูตร ทำให้ดำเนินการได้เพียงร้อยละ 30 ของหลักสูตรเท่านั้น

2.2 ด้านอาจารย์ผู้สอน - เนื่องจากว่าอาจารย์ที่ทำการสอนในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีนั้น มาจากผู้ทรงคุณวุฒิจากกองทัพเรือและสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ซึ่งทำให้ไม่มีอาจารย์ที่ทำหน้าที่ควบคุมและติดตามผลการเรียนโดยตรงและต่อเนื่อง ยังผลให้ประสิทธิภาพและมาตรฐาน ตลอดจนการประเมินผลตามหลักสูตรไม่สามารถกระทำได้อย่างสมบูรณ์ ฉะนั้น อาจกล่าวได้ว่าความไม่พร้อมในปัจจัยด้านอาจารย์ผู้สอน จะทำให้การผลิตบุคลากรบนเรือไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2.3 ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการสอนและการฝึกอบรม ปัจจุบันนี้ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีได้ใช้สถานที่กรมเจ้าท่าส่วนหนึ่ง ซึ่งมีเนื้อที่จำกัด ทำให้การขยายจำนวนนักศึกษาที่จะรับเพิ่มมีจำกัดด้วย นอกจากนี้แล้วทางศูนย์ฝึกฯ ยังขาดแคลนเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการสอนและฝึกอบรมต่าง ๆ อีกมาก จึงทำให้ประสิทธิภาพในการสอนและฝึกอบรมลดลง ไม่สามารถจะผลิตบุคลากรบนเรือให้เพิ่มมากขึ้นได้เต็มที่

จากข้อจำกัดหรืออุปสรรคต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นจะเป็นมูลเหตุสำคัญที่มีผลกระทบต่อ การใช้อำนวยในการผลิตและอบรมบุคลากรบนเรือ ซึ่งจะทำให้จำนวนบุคลากรที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีผลิตได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการของธุรกิจพาณิชย์นาวีทั้งในปัจจุบันและอนาคต

<sup>1</sup> ดูตารางที่ 8 ประกอบ

ส่วนที่สองเกี่ยวกับความขาดแคลนด้านคุณภาพของบุคลากรบนเรือ โดยที่คนประจำเรือเดินทะเลที่ชั่งกรงไทย เฉพาะที่เดินในน่านน้ำไทยจะต้องมีคนเรือเป็นคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 75<sup>1</sup> ของคนประจำเรือทั้งหมด ซึ่งในธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยนั้นมีความสำคัญทางด้านจำนวนบุคลากร กล่าวคือ สามารถสรรหาบุคลากรบนเรือได้จากแหล่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยการลอบเทียบประกาศนียบัตรจากกรมเจ้าท่า
2. กองทัพเรือ ซึ่งส่วนมากมาจากนายทหารเรือที่เกษียณราชการแล้ว
3. จากชาวประมง

จากการศึกษาพบว่า บุคลากรที่ผลิตจากศูนย์ฝึกฯ นั้น มีจำนวนน้อยมากไม่เพียงพอต่อความต้องการของธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งส่วนใหญ่แล้วบุคลากรที่ใช้ในการเดินเรือ ได้จากกองทัพเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระดับนายเรือ บุคลากรดังกล่าวนี้จะได้รับสิทธิในการเทียบวุฒิจากกรมเจ้าท่า เป็นประกาศนียบัตรตามตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในเรือของการเดินเรือสินค้า ซึ่งบุคลากรบนเรือที่มาจากกองทัพเรือนี้มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน การเดินเรือเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ขาดความรู้ความชำนาญที่เกี่ยวกับธุรกิจพาณิชย์นาวีด้านต่าง ๆ เฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของสินค้าและกฎระเบียบ ตลอดจนข้อที่ต้องปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ซึ่งอาจจะมีผลให้การดำเนินงานธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยไม่สามารถที่จะพัฒนาให้เจริญก้าวหน้าได้อย่างรวดเร็ว

สำหรับบุคลากรบนเรือในระดับลูกเรือ ส่วนใหญ่มาจากกองทัพเรือและชาวประมง ซึ่งบุคลากรเหล่านี้มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนทุกประการในธุรกิจพาณิชย์นาวี ทั้งนี้เนื่องจากว่าลักษณะงานบนเรือเดินทะเลที่ขนส่งสินค้ากันบนเรือประมงมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง ถึงกระนั้นก็ตาม บุคลากรบนเรือที่มาจากทั้งสองแหล่งดังกล่าวข้างต้น ยังมีโอกาสที่จะฝึกหัดและเรียนรู้จากการทำงานจริง ๆ บนเรือ แม้ว่าจะต้องใช้เวลาและอาจเกิดความผิดพลาดขึ้นได้ง่ายในช่วงของการเรียนรู้ก็ตาม แต่ก็สามารถทำให้เกิดทักษะ (SKILL) เพียงพอที่จะปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้นอกจากนี้บุคลากรดังกล่าวยังมีความคุ้นเคยกับชีวิตบนเรือที่ต้องรอนแรมไปในทะเลเป็นเวลานาน ๆ ทำให้สามารถที่จะทนต่อปัญหาต่าง ๆ ทางด้านจิตใจที่อาจเกิดขึ้น เนื่องมาจากความวุ่นวายที่ต้องเดินทางไปในทะเลเป็นเวลานาน ๆ

<sup>1</sup> "พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481" ราชกิจจานุเบกษา 56, ตอนที่ 4 (วันที่ 20 เมษายน 2482) : 230.

3. บุคลากรบนบกมีความขาดแคลนทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ ซึ่งผลจากการศึกษาปรากฏว่า บริษัทเจ้าของเรือไทยมีความขาดแคลนบุคลากรบนบกในธุรกิจเดินเรือพาณิชย์ ทั้งด้านปริมาณและคุณสมบัติของบุคลากรที่ต้องการสูงถึงร้อยละ 45.46 และมีเพียงร้อยละ 18.18 ที่มีความขาดแคลนบุคลากรบนบกในด้านคุณสมบัติเท่านั้น (ตารางที่ 58) นอกจากนี้อีกร้อยละ 36.36 ของบริษัทเจ้าของเรือไทยไม่มีความขาดแคลนบุคลากรบนบกทั้งด้านปริมาณและคุณสมบัติ ทั้งนี้เพราะสามารถจะสรรหาบุคลากรที่สำเร็จจากสาขาวิชาอื่นมาทดแทนโดยทำการฝึกอบรมเองได้ ซึ่งไม่จำเป็นต้องการบุคลากรที่ผลิตจากสถาบันทางด้านพาณิชย์นาวีโดยตรง สำหรับระดับคุณวุฒิของบุคลากรบนบกที่ธุรกิจเจ้าของเรือไทยต้องการส่วนมากอยู่ในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าถึงร้อยละ 81.82 และอีกเพียงร้อยละ 18.18 ที่ต้องการบุคลากรที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าชั้นปริญญาตรีเท่านั้น สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะบุคลากรระดับปริญญาตรีมีความรู้ความสามารถตลอดจนมีความยืดหยุ่นสูงกว่าบุคลากรระดับอื่น ซึ่งสามารถนำมาฝึกอบรม พัฒนาให้มีทักษะและความสามารถพอที่จะบริหารและดำเนินงานด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีได้รวดเร็ว ตลอดจนมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดีอีกด้วย

สำหรับธุรกิจพาณิชย์นาวีที่ดำเนินการโดยบริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเดินเรือต่างชาติพบว่า บุคลากรบนบกไม่มีความขาดแคลนด้านปริมาณแต่ขาดแคลนด้านคุณสมบัติเป็นจำนวนถึงร้อยละ 41.67 ของบริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเดินเรือต่างชาติทั้งหมด เนื่องจากสามารถสรรหาบุคลากรที่สำเร็จจากสาขาอื่นมาฝึกหัดเพิ่มทักษะต่างๆ จากการทํางานได้นอกจากนี้ธุรกิจดังกล่าวนิยมจ้างบุคลากรในระดับต่ำกว่าปริญญา ทำให้มีปัญหาด้านการเรียนรู้ ประกอบกับขาดความรู้พื้นฐานทางด้านพาณิชย์นาวี จึงเป็นอุปสรรคในการที่จะพัฒนาขึ้นเป็นระดับบริหาร อย่างไรก็ตามบริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเรือต่างชาติ สามารถนำเอาบุคลากรชาวต่างประเทศผู้เชี่ยวชาญด้านพาณิชย์นาวีเข้ามาทดแทนจำนวนบุคลากรที่มีจำกัดในประเทศไทย โดยเฉพาะในระดับบริหาร จึงไม่เกิดปัญหาด้านขาดแคลนบุคลากรทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ซึ่งจากการวิจัยพบว่ามีย้อยละ 19.44 (ตารางที่ 58) ส่วนระดับคุณวุฒิของบุคลากรที่บริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเดินเรือต่างชาติต้องการ ได้แก่ บุคลากรระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าเป็นจำนวนร้อยละ 60 รองลงมาเป็นระดับสูงกว่าปริญญาตรีและอาชีวศึกษา คิดเป็นร้อยละ 20 เท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากปลุ่ล่งนได้มีการจัดตั้งบริษัทตัวแทนโดยคนไทย ซึ่งได้เคยปฏิบัติงานในบริษัทตัวแทนและลำชาบริษัทเรือต่างชาติเป็นเวลานานจนมีความเชี่ยวชาญและชำนาญ สามารถดำเนินการเองได้ ซึ่งต้องการผู้ร่วมงานในระดับปริญญามากขึ้น โดยให้เหตุผลว่าบุคลากรระดับปริญญาตรีเหล่านี้สามารถเรียนรู้และพัฒนาได้เร็วกว่า

ตารางที่ 58 ร้อยละของความขาดแคลนบุคลากรบนบกในด้านต่าง ๆ จำแนกตามบริษัทเจ้าของเรือไทยและบริษัทตัวแทนและสาขาบริษัทเดินเรือต่างชาติ

ความขาดแคลนบุคลากรบนบก	เจ้าของเรือไทย	บริษัทตัวแทนและสาขาบริษัทเดินเรือต่างชาติ
<u>ด้านปริมาณและคุณภาพ</u>		
- ขาดแคลนด้านคุณสมบัติ	18.18	19.44
- ขาดแคลนด้านปริมาณ	-	5.56
- ขาดแคลนทั้งสองด้าน	45.46	11.11
- ขาดแคลนด้านปริมาณแต่ไม่ขาดแคลนด้านคุณสมบัติ	-	2.78
- ขาดแคลนด้านคุณสมบัติแต่ไม่ขาดแคลนด้านปริมาณ	-	41.67
- ไม่ขาดแคลนทั้งสองด้าน	36.36	19.44
<u>ด้านระดับคุณวุฒิ</u>		
- สูงกว่าปริญญาตรี	18.18	20.
- ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	81.82	60.
- อาชีวศึกษา	-	20.
- ประสบการณ์ ความชำนาญและภาษาต่างประเทศ	-	-

หมายเหตุ ข้อมูลจากการศึกษาในตารางที่ 58 เกี่ยวกับความขาดแคลนบุคลากรบนบกในด้านความขาดแคลนปริมาณและคุณภาพและด้านคุณวุฒินั้นไม่มีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกันทั้งในส่วนรองกิจการเจ้าของเรือไทยและกิจการตัวแทนและสาขาบริษัทเรือต่างชาติ

### สัมมุติฐานที่เกี่ยวกับความต้องการกำลังคนที่เพิ่มขึ้นของธุรกิจพาณิชย์นาวีในอนาคต

สำหรับสัมมุติฐานข้อนี้เป็นการศึกษาถึงความต้องการกำลังคนที่เพิ่มขึ้น เมื่อมีการขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย โดยกำหนดข้อสัมมุติฐานไว้ว่า "ในอนาคตธุรกิจพาณิชย์นาวีจะมีการขยายตัวมากขึ้น ซึ่งจะยังผลให้ความต้องการด้านกำลังคนทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายบนฝั่งมีมากขึ้น การศึกษาวิจัยข้อสัมมุติฐานนี้จะทำการศึกษา เน้นเฉพาะความต้องการกำลังคนทั้งฝ่ายเดินเรือและฝ่ายบนบกในอนาคตของกิจการเดินเรือพาณิชย์เท่านั้น สำหรับกิจการท่าเรือนั้น ความต้องการกำลังคนอยู่ในขั้นอิ่มตัว เฉพาะอย่างยิ่งที่การทำเรือ ส่วนการทำเรือสัตหีบนั้น เรือเดินทะเลส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้บริการการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือสัตหีบ ทั้งนี้เพราะศูนย์กลางการอุปโภคบริโภคส่วนใหญ่อยู่ที่กรุงเทพฯ ประกอบกับการคมนาคมติดต่อไม่สะดวกรวดเร็ว และทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง จึงยังผลให้การขยายตัวของท่าเรือสัตหีบอยู่ในอัตราค่อนข้างช้า ซึ่งไม่สามารถทำการประมาณการความต้องการกำลังคนในช่วงนี้ได้

ในการทดสอบข้อสัมมุติฐานนี้ใช้ข้อมูลที่เก็บจากกิจการเดินเรือไทยและกิจการตัวแทนบริษัทเรือต่างชาติ 79 บริษัท แล้วอาศัยวิธีการทางสถิติอันได้แก่ การวิเคราะห์แนวโน้ม (TREND ANALYSIS) ความถดถอยเชิงเส้นตรงและสหสัมพันธ์ (LINEAR REGRESSION AND CORRELATION) เข้ามาช่วยในการพิสูจน์ข้อสัมมุติฐาน ตลอดจนการประมาณความต้องการกำลังคนทั้งบนฝั่งและบนเรือของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยในอนาคตอีกด้วย ซึ่งจากการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ได้ยืนยันว่าสัมมุติฐานข้อที่สองที่ได้กำหนดไว้นั้นเป็นจริง

ผลจากการวิจัยพบว่า ความต้องการกำลังคนบนฝั่งมีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงกับการขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์นาวีหรือการเพิ่มขึ้นของจำนวนเรือเป็นอย่างมาก โดยมีค่าสหสัมพันธ์<sup>1</sup> เท่ากับ 0.92 ส่วนความต้องการกำลังคนบนเรือมีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนเรืออย่างสมบูรณ์ โดยมีค่าสหสัมพันธ์<sup>2</sup> เท่ากับ 0.99 ดังนั้นกล่าวได้ว่า การขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยในอนาคตจะยังผลให้ความต้องการด้านบุคลากรทั้งบนบกและบนเรือเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย จากการวิจัยสัมมุติฐานนี้ทำให้หน่วยธุรกิจพาณิชย์นาวีสามารถที่จะคาดคะเนถึงความต้องการกำลังคนที่ใช้ในช่วงปี 2525-2529 ได้ โดยสามารถนำไปใช้ในการวางแผนและกำหนดนโยบายด้านกำลังคนได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้แล้วหน่วยงานรัฐบาลที่

<sup>1</sup> ดูรายละเอียดในภาคผนวก ง.

<sup>2</sup> ดูรายละเอียดในภาคผนวก จ.



เกี่ยวข้องยังสามารถนำไปใช้วางแผนการผลิตบุคลากรให้เพียงพอต่อความต้องการของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยและสอดคล้องกับการขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยตามแผนพัฒนา เศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งสินค้าเข้า-ออกโดยเรือไทย โดยในปี 2521<sup>1</sup> เรือไทยได้ขนส่งสินค้าเข้า-ออกจากประเทศเพียง 1.47 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าทั้งหมดเท่านั้น ซึ่งในปี 2529 รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นถึง 3.63 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 10 ของจำนวนสินค้าเข้าออกทั้งหมด (ตารางที่ 59) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้น เพื่อที่จะสามารถให้บริการการขนส่งสินค้าเข้า-ออกที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นระหว่างปี 2525-2529 ทั้งหมดรวม 28 ลำ คิดเป็นระวางบรรทุกถึง 358,000 ตันตัน ซึ่งในจำนวนนี้ลำแรกออกเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห้ง และเรือบรรทุกน้ำมันดิบ 26 และ 2 ลำตามลำดับ (ตารางที่ 60)

2. การเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่และการขยายกองเรือพาณิชย์ในเส้นทางเก่า ปัจจุบันนี้ธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยมีสายการเดินเรืออยู่ในทะเลแถบเอเชียตะวันออกเป็นส่วนใหญ่ และมีเพียงบริษัทเดียวที่มีเรือไทยเดินอยู่นอกเขตดังกล่าวเป็นลักษณะสายการเดินเรือประจำ (LINER) คือ บริษัท ยูไนเต็ทไทยชิปปิง จำกัด ซึ่งมีเส้นทางเดินเรือในเส้นทางยุโรป แต่ยังไม่มียุโรปเรือของไทยบริษัทใดที่มีเส้นทาง เส้นทางเดินเรือแถบทวีปอเมริกาและออสเตรเลีย ทั้งในลักษณะประจำและชั่วคราวเลย ดังนั้นรัฐบาลจึงได้มีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ทางทวีปอเมริกา และออสเตรเลีย และขยายกองเรือพาณิชย์ในเส้นทางเก่าโดยเฉพาะทางยุโรปและตะวันออกกลาง ทั้งในลักษณะที่เป็นสายการเดินเรือประจำและเรือจร นอกจากนี้ยังให้มีเรือรับช่วง (FEEDER) คอนเทนเนอร์ระหว่างกรุงเทพฯ - สิงคโปร์ และกรุงเทพฯ - ฮองกง ซึ่งจะช่วยให้ธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลของไทยมีขีดความสามารถในการรับขนส่งสินค้าได้มากขึ้น

3. การพัฒนาท่าเรือเดินทะเล รัฐบาลมีนโยบายที่จะสร้างท่าเรือเดินทะเลทางแถบชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และท่าเรือน้ำลึกทางภาคใต้ในเขตจังหวัดภูเก็ตและสงขลา เพื่อเป็นการส่งเสริมสร้างการพัฒนาภูมิภาคและเศรษฐกิจของประเทศ โดยเน้นการส่งออกของสินค้าพืชผลทางการเกษตร รวมทั้งมีการพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดหนักอีกด้วย ซึ่งนอกจากจะมีการขยายท่าเรือเดินทะเลใหม่แล้ว ทางรัฐบาลยังมีนโยบายในการปรับปรุงพัฒนาและขยายการให้บริการที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถลดปัญหาความคับคั่ง ตลอดจนความล่าช้าที่เป็นอยู่และสามารถรับเรือ



ตารางที่ 59 เป้าหมายการขนส่งสินค้าโดยเรือไทย

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ปริมาณสินค้าเข้า-ออก	เรือไทยชน	
		ปริมาณ	ร้อยละ
2521	27,96	1,47	5
2522	36,27	3,63	10

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์ "แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี 2525-2529"

ตารางที่ 60 เป้าหมายการขยายกองเรือพาณิชย์

ปี	ความต้องการรวม		จำแนกเป็น			
			เรือบรรทุกสินค้าแห้ง		เรือน้ำมัน <sup>1</sup>	
	ลำ	เคทเวทตัน	ลำ	เคทเวทตัน	ลำ	เคทเวทตัน
2521 (มีอยู่)	59	448,038	57	307,623	2	140,415
2524-2529	28	358,000	26	284,000	2	74,000

<sup>1</sup> ไม่รวมเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่ง

ต่างขนาดใหญ่น่าได้เป็นการหารายได้เข้าประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

ดังนั้นการขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์ในอนาคต<sup>1</sup> ไม่ว่าจะเป็นการขยายกองเรือพาณิชย์ ในการที่จะสามารถขนสินค้าเข้า-ออกได้มากขึ้น หรือการขยายเส้นทางเดินเรือ หรือการพัฒนาท่าเรือเดินทะเลอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมด จะมีผลให้ความต้องการกำลังคนทั้งบนฝั่งและบนเรือเพิ่มขึ้น ซึ่งจำนวนบุคลากรบนบกและบนเรือในปี 2529 ที่ต้องการเป็นจำนวน 579 คน และ 2,718 คนตามลำดับ คิดเป็นร้อยละของจำนวนบุคลากรที่ต้องการเพิ่มขึ้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ถึง 12.2 และ 40.90 ของจำนวนบุคลากรบนบกและบนเรือในปี 2524 ตามลำดับ (ตารางที่ 61 และ 62) การเพิ่มขึ้นของจำนวนบุคลากรบนเรืออยู่ในอัตราที่สูง โดยมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากว่าบุคลากรบนเรือเดินทะเลแต่ละประเทศมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติอย่างแน่นอนในเรือประเภทนั้น ๆ จากการวิจัยปรากฏว่าจำนวนบุคลากรบนเรือแต่ละประเภทมีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงกับจำนวนของเรืออย่างสมบูรณ์ โดยมีค่าสหสัมพันธ์เป็น 0.996 0.994 และ 0.999 สำหรับเรือสินค้า เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือเฉพาะกิจ (เรือบรรทุกแก๊ส) ตามลำดับ<sup>2</sup>

สำหรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนบุคลากรบนบกอยู่ในอัตราที่ไม่สูงนัก กล่าวคือการเพิ่มขึ้นของจำนวนบุคลากรบนบกในแต่ละแผนกเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง<sup>3</sup> ที่เป็นเช่นนี้สืบเนื่องมาจาก

- การนำเครื่องจักรต่าง ๆ อาทิเช่น เครื่องคอมพิวเตอร์เข้ามาช่วยทางด้านงานบริหาร เก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล งานด้านการเงิน เป็นต้น
- ปัญหาด้านเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของธุรกิจพาณิชย์ในไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต ยังผลให้หน่วยธุรกิจจำเป็นต้องลดต้นทุนลง โดยเฉพาะในด้านค่าจ้างแรงงานซึ่งเป็นต้นทุนคงที่จำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการลดการใช้บุคลากรลง

<sup>1</sup> ช่วงระยะเวลาปี 2525-2529 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5

<sup>2</sup> ดูรายละเอียดในภาคผนวก ฉ.

<sup>3</sup> ดูรายละเอียดในตารางที่ 21, 24

ตารางที่ 61 ความต้องการบุคลากรบนฝั่งในกิจการเจ้าของเรือไทย ปี 2525-2529

หน่วย : คน

สมการถดถอย	ความต้องการกำลังคนบนฝั่ง				
	2525	2526	2527	2528	2529
$\hat{Y} = 222.16 + 3.46 X$	499	516	537	558	579

ตารางที่ 62 ความต้องการบุคลากรบนเรือในกิจการเจ้าของเรือไทย ปี 2525-2529

สมการถดถอย	ความต้องการกำลังคนบนเรือ				
	2525	2526	2527	2528	2529
$\hat{Y} = 83.657 + 25.573 X$	2129	2257	2411	2564	2718