



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการเปรียบเทียบของเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของกลุ่มอาเซียน ซึ่งประกอบด้วยประเทศไทย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ พบว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์เล็กที่สุดและระดับความเจริญของธุรกิจประมงก็ยิ่งด้อยกว่าประเทศอื่นมาก สิ่งต้องอาศัยเรือต่างชาติในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นจำนวนมากในทุก ๆ ปี นอกจากนี้ยังเป็นการสูญเสียโอกาสในการสร้างงานให้แก่ประชากรของประเทศอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันอัตราการว่างงานมีจำนวนสูงขึ้นทุกปี ดังแสดงไว้ในตารางที่ 1. อย่างไรก็ตามก็ได้รับทราบถึงความสำคัญเหล่านี้สิ่งได้มุ่งส่งเสริมให้มีการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทยขึ้น ดังกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529)¹ ดังนี้

1. ขยายการบรรทุกสินค้าเข้า-ออก โดยใช้เรือไทยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปี โดยกำหนดให้เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าของเรือไทยจากร้อยละ 5 ของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทางทะเลทั้งหมดในปัจจุบันเป็นร้อยละ 10 ในปี 2529 โดยขยายกองเรือพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 358,000 ตัน

2. ออกแบบรายละเอียดและการก่อสร้างศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีถาวรระยะแรกจนแล้วเสร็จ ออกแบบรายละเอียดและต่อเรือฝึกภาคสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์

¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี "แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5" (โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด กรุงเทพฯ), หน้า 110-111.

ตารางที่ 1 แสดงอัตราคนว่างงานที่มีอายุ 11 ขึ้นไป จำแนกตามระดับการศึกษา (รอบ 2)¹ 2514-2522

(หน่วย : คน)

ชั้นการศึกษา	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522
รวม	35,280	85,470	73,890	72,500	73,600	154,630	168,400	155,600	189,200
ไม่มีการศึกษา	490	1,550	1,190	480	530	3,300	7,100	3,900	5,700
ประถมศึกษาและอนุบาล	12,230	48,640	31,930	31,180	23,270	94,630	85,900	68,800	89,700
มัธยมศึกษา, วิทยาลัยเทคนิคหรือเทียบเท่า	12,500	23,590	15,170	20,790	22,330	29,430	37,700	41,300	44,600
อาชีวศึกษาตอนต้น ตอนปลายและชั้นสูง	6,840	8,340	11,980	10,780	10,560	8,830	14,900	15,700	23,500
มหาวิทยาลัย	1,200	1,880	3,410	2,210	1,910	2,650	6,200	6,900	5,800
วิชาชีพชั้นสูง	1,460	770	5,050	2,100	1,220	1,740	2,600	2,800	3,800
ฝึกหัดครู	490	650	5,160	4,830	13,540	12,590	13,300	16,100	15,800
อาชีวศึกษาระยะสั้น	70	-	-	-	90	-	200	-	-
อื่น ๆ	-	50	-	130	150	-	-	100	300

ที่มา : รายงานการสำรวจแรงงาน สำนักงานสถิติแห่งชาติ

¹ รอบ 2 คือการเก็บข้อมูลในช่วงฤดูการเก็บเกี่ยว ดังนั้นจำนวนผู้ใช้แรงงานจึงมีมากขึ้น อัตราการว่างงานมีน้อยกว่าข้อมูลที่เก็บในฤดูแล้ง

3. พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสถิติบในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตในภาคใต้ให้แล้วเสร็จ
4. ขยายและปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ของรัฐวิสาหกิจ
5. เปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ที่ยังไม่มีเรือไทยเดินอยู่ในขณะนี้ โดยเฉพาะเส้นทางอเมริกาและออสเตรเลีย
6. ส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนพัฒนาอู่ซ่อมสร้างเรือ ขนาด 20,000 เดทเวทตัน
7. ผลิตกุศลกร เพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีรับฝั่งในระดับอุดมศึกษา และต่ำกว่าอุดมศึกษา ในสาขาธุรกิจการเดินเรือ เศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล การบริหารท่าเรือ ข้างกลเรือและสถาปัตยกรรมเรือให้เพียงพอกับความต้องการในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

อนึ่ง สิ่งสำคัญอันดับแรกของการพัฒนาธุรกิจทุกประเภท คือการพัฒนากำลังคน (MANPOWER DEVELOPMENT) เพื่อให้สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ดังกล่าวข้างต้น รัฐบาลจึงได้สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาของรัฐ ทั้งระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา สดเตรียมและกำหนดแผนงานเพื่อพัฒนาและผลิตกำลังคนให้มีความรู้ ความชำนาญโดยเฉพาะและในปริมาณที่เพียงพอต่อความต้องการของธุรกิจ ดังนั้นเพื่อประโยชน์ต่อการผลิตกำลังคนในการเตรียมรับการขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยในอนาคต จึงได้ทำการศึกษารวบรวมเพื่อประมาณการความต้องการกำลังคน (MANPOWER REQUIREMENT) ในธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยขึ้น ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการวางแผนกำลังคนให้สอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 ของประเทศต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงความต้องการกำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย ปี 2525-2529
2. เพื่อศึกษาถึงกำลังคนที่มีอยู่ในปัจจุบัน

คำนิยาม

1. ความหมาย "พาณิชย์นาวี"¹

¹ พระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 95 ตอนที่ 143 (18 ธันวาคม 2521 ฉบับพิเศษ), หน้า 2-3.

"การพาณิชย์นาวี" หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการเรือซ่อม-สร้างเรือและกิจการท่าเรือ และหมายความถึงกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดโดยกฎกระทรวง

2. คำจำกัดความของคำในพาณิชย์นาวี

- 2.1 "การขนส่งทางทะเล" หมายความว่า การขนส่งซึ่งโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
- 2.2 "เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล
- 2.3 "เรือเดินทะเล" หมายความว่า เรือที่ใช้ในการขนส่งทางทะเลที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลมีขนาดตั้งแต่หนึ่งร้อยห้าสิบตันกรอสส์ขึ้นไป
- 2.4 "เรือไทย" หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล
- 2.5 "ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล" หมายความว่า ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งอยู่ในประเทศไทย และรับทำการขนส่งทางทะเลและหมายความรวมถึงลำชาและตัวแทนของผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศ และประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย รวมทั้งผู้กระทำการเป็นนายหน้า, ตรีบมาของในประเทศไทย เพื่อการขนส่งทางทะเล
- 2.6 "ผู้ส่งของ" หมายความว่า เจ้าของหรือตัวแทนซึ่งส่งของไปยังหรือส่งหรือนำของมาจากต่างประเทศโดยทางทะเล
- 2.7 "ของ" หมายความว่า สินค้าทุกประเภทและสัตว์มีชีวิตที่ขนไปอย่างสินค้า
- 2.8 "ท่าเรือ" หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของ
- 2.9 "กิจการท่าเรือ" หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือและหมายความรวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 2.10 "ผู้ประกอบการท่าเรือ" หมายความว่า เจ้าของหรือผู้ประกอบการท่าเรือ
- 2.11 "กิจการเรือเรือ" หมายความว่า ธุรกิจต่อ-ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือ หรือให้บริการติดตั้งหรือซ่อมเครื่องเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือของเรือ

จากความหมายในพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์ สามารถสรุปความหมาย "พาณิชย์" ในความหมายที่รู้จักกันโดยทั่วไปคือ การขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นการค้าชายฝั่ง และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งในความหมายที่แท้จริงยังรวมถึงกิจการอื่น ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับธุรกิจการเดินเรือทะเลโดยตรงอีก ได้แก่

1. กิจการซ่อม-สร้าง เรือขนาดใหญ่
2. กิจการทำเรือ ที่ใช้ในการจอดเทียบและขนถ่ายสินค้า
3. กิจการประกันภัยทางทะเล กิจการสำเลียงบรรทุกและขนถ่ายสินค้าบนเรือ

สัมมัตฐาน

1. ปัจจุบันกำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวียังขาดแคลนทั้งด้านจำนวนและคุณภาพ ทั้งด้านกำลังคนฝ่ายเดินเรือและกำลังคนบนบก
2. ในอนาคตธุรกิจพาณิชย์นาวี จะมีการขยายตัวมากขึ้น ซึ่งจะยังผลให้ความต้องการกำลังคนทั้งฝ่ายเดินเรือและบนฝั่งมีมากขึ้น

ขอบเขตการศึกษา

1. การวิจัยนี้เป็นการศึกษาเน้นเฉพาะกิจการเดินเรือทะเลและการทำเรือเท่านั้น
2. ในการวิจัยนี้จะใช้ข้อมูลปฐมภูมิเป็นหลักในการวิเคราะห์ เนื่องจากข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีมีผู้ศึกษาริ้วยน้อยมาก
3. ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาการประมาณการความต้องการกำลังคนของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยจะอาศัยข้อมูลในช่วงปี 2519-2524
4. ข้อมูลในปี 2524 เป็นข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงตุลาคม 2524 เท่านั้น
5. การศึกษาริ้วยความต้องการกำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 : กิจการเดินเรือทะเล

แบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ส่วน คือ

- ก. กิจการเจ้าของเรือไทย ศึกษาถึง
 - บุคลากรบนบก
 - บุคลากรบนเรือ

ข. บริษัทตัวแทน (AGENT) และสาขา (BRANCH) ศึกษาได้เฉพาะบุคลากรบนบก

ส่วนที่ 2 : กิจการท่าเรือ

ศึกษาเฉพาะกิจการท่าเรือที่ดำเนินงานในรัฐวิสาหกิจ โดยอาศัยกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยและกฎหมายว่าด้วยศุลกากรได้วางข้อจำกัดในการขนถ่ายสินค้าเข้าจากต่างประเทศ ณ ท่าเรือที่กำหนดให้ เฉพาะในส่วนของบุคลากรที่สังกัดในหน่วยงานนั้น

วิธีการศึกษา

1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นจากวารสารและรายงานต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี
2. นำความรู้ซึ่งได้ศึกษาในเบื้องต้นไปวางแผนการสำรวจ (SURVEY) เพื่อนำไปศึกษาในรายละเอียดต่าง ๆ ต่อไป

ดังนั้นแหล่งที่มาของข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้จึงประกอบด้วยข้อมูลทุติยภูมิ (SECONDARY DATA) และข้อมูลปฐมภูมิ (PRIMARY DATA)

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือและเอกสารต่าง ๆ ทั้งภาคเอกชนและภาครัฐบาล เพื่อเป็นพื้นฐานของความเข้าใจความหมายประวัติความเป็นมา สภาพความเป็นจริงในการพาณิชย์นาวีไทยและความสำคัญของการพาณิชย์นาวีที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงานตามลำดับดังต่อไปนี้

1. การเลือกใช้ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาในแบบการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) รวบรวมข้อมูลโดยอาศัยจำนวนประชากรตัวอย่าง ซึ่งเลือกจากประชากรที่เกี่ยวข้องและใช้หลักการทางสถิติกับคณิตศาสตร์ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้

2. การกำหนดและคัดเลือกจำนวนตัวอย่าง

การวิจัยนี้ได้กำหนดแผนการวิเคราะห์ตามประเภทของข้อมูลออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 : การประมาณการความต้องการกำลังคนในกิจการเดินเรือพาณิชย์ โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ

- ก. เจ้าของเรือไทย

ผู้เขียนมีความประสงค์จะรวบรวมข้อมูลจากประชากรทั้งหมดที่มีอยู่จำนวน 43 บริษัท¹ ขณะที่ออกสำรวจเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2524 แต่จากการสำรวจครั้งนี้สามารถทำการสำรวจได้เพียง 27 บริษัท เนื่องจากการล้มเลิกและย้ายกิจการซึ่งไม่สามารถติดตามได้ และจำนวน 27 บริษัท ที่สำรวจนี้เป็นบริษัทในเครือเดียวกัน จำนวน 5 แห่ง ซึ่งให้ข้อมูลเพียงบริษัทแม่บริษัทเดียว ดังนั้นข้อมูลที่ได้จึงมีเพียง 22 ชุด คิดเป็นร้อยละ 81.48 ของจำนวนที่ออกสำรวจ สามารถแบ่งประเภทตัวอย่างดังรายละเอียดต่อไปนี้

ประเภทเรือ	จำนวนแบบสอบถามที่ได้รับคืน (ชุด)	คิดเป็นร้อยละ
เรือสินค้า	18	81.82
เรือน้ำมัน	3	13.64
เรือเฉพาะกิจ	1	4.54
รวม	22	100

หมายเหตุ เรือเฉพาะกิจ (SPECIALIZED SHIP) หมายถึงเรือบรรทุกแก๊ส

ข. บริษัทตัวแทนและสาขาของบริษัทเดินเรือต่างชาติ

ผู้เขียนได้เลือกตัวอย่าง 36 บริษัท² โดยสามารถแจกแบบสอบถามได้เพียง 26 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 72.22 สาขาที่สำรวจได้เพียง 26 ตัวอย่างจาก 36 ตัวอย่าง เนื่องจาก

- 1) เลิกกิจการ
- 2) ย้ายที่ทำการไม่สามารถติดต่อ
- 3) เป็นบริษัทในเครือซึ่งดำเนินการโดยบุคลากรชุดเดียวกัน

จากจำนวน 26 บริษัทที่สำรวจนี้มีผู้ไม่ตอบจำนวน 4 ราย และเป็นข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ต่อการวิเคราะห์ 2 ราย สามารถรวบรวมคืนมาได้จำนวน 20 ชุด คิดเป็นร้อยละ 76.92 ของตัวอย่างที่สำรวจ

¹ รายชื่อจากสมาคมเจ้าของเรือไทย

² รายชื่อจากสมาคมเจ้าของและผู้ประกอบการฐานะตัวแทน

อนึ่งบริษัทที่ทำการสำรวจเหล่านี้ส่วนใหญ่ยังไม่มีแผนกบุคคลโดยเฉพาะการสอบถามและรวบรวมข้อมูลจึงได้ทำการสัมภาษณ์ผู้จัดการบริษัทประกอบกับข้อมูลของแผนกบัญชีที่ทำการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล

ส่วนที่ 2 : กิจการทำเรือ

กิจการทำเรือที่อยู่ในขอบเขตการศึกษาวิจัย ประกอบด้วย

1. กิจการทำเรือแห่งประเทศไทย
2. กิจการทำเรือพาณิชย์สตีบ

ในส่วนนี้การรวบรวมข้อมูลได้จากกองอัตราค่าจ้างคนของกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย

3. วิธีการจัดทำแบบสอบถาม

ผู้เขียนได้ประมวลความรู้จากข้อมูลทางทฤษฎี คำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาประกอบกัน เพื่อร่างแบบสอบถามขึ้น โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา เป็นผู้แก้ไขและปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความรัดกุมมากขึ้น

ลักษณะของแบบสอบถามมี 2 ลักษณะคือ ลักษณะแรกเป็นแบบให้เลือกรตอบ (MULTIPLE CHOICE) เพื่อสะดวกแก่ผู้ตอบ ลักษณะที่สองเป็นแบบคำถามแบบเปิด (OPEN QUESTION) เพื่อให้ผู้ตอบได้แสดงข้อคิดเห็นโดยอิสระและข้อเสนอแนะความต้องการต่าง ๆ ทางด้านผู้ตอบเพื่อประกอบการทำวิจัยให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

4. งานสำเนา

ผู้เขียนได้ออกสำรวจด้วยตนเอง โดยใช้ระยะเวลาในงานภาคสนามตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2524 จนถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2524

5. วิธีประมวลข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ผล

ผู้เขียนได้นำแบบสอบถามทั้งหมดมาประมวลผลด้วยวิธีประมวลผลด้วยมือ (Manual Data Processing) โดยนำข้อมูลเข้าตารางแจงนับและการใช้กระดาษทำการ (Work Sheet) หลังจากนั้นได้นำเข้าตารางรวมเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยอาศัยวิธีการคิดร้อยละ (Percentage) และการประมาณการโดยทางสถิติ (Forecasting)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องต่อการพัฒนา
พาณิชยนาวิ ทั้งในภาครัฐบาลและเอกชน สถาบันการศึกษาที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนา
บุคลากรในธุรกิจพาณิชยนาวิไทย ผู้ศึกษาและผู้สนใจ ซึ่งสามารถสรุปสาระประโยชน์ได้ตั้ง
ต่อไปนี้

1. - เพื่อเป็นแนวทางในการผลิตกำลังคนให้มีจำนวนและคุณภาพตามที่ธุรกิจพาณิชยนาวิ

ต้องการ

2. เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาการดำเนินงานด้านกำลังคนตลอดจนปัญหาที่มีต่อการขยาย

ตัวของธุรกิจพาณิชยนาวิ