

การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทย: กองเรือพาณิชย์และนายประจำเรือ

Development of Thai merchant marine: merchant fleet and ship officers

สรารุณ ลักษณะโต^{*}

บทคัดย่อ

ประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจจะมีพื้นฐานด้านการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีที่เข้มแข็ง กองเรือพาณิชย์และบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือเป็นองค์ประกอบสำคัญของการส่งเสริมและพัฒนาการดังกล่าว กองเรือพาณิชย์ไทยมีขนาดเล็กมากเมื่อเทียบกับขนาดกองเรือพาณิชย์โลก รัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อส่งเสริมสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ไทยทั้งระยะสั้นและระยะยาว ทั้งมาตรการด้านภาษี และที่ไม่ใช่ภาษี ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลไทยต้องตระหนักในด้านต่างๆ ที่สำคัญเพื่อการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน สำหรับสถาบันการศึกษาของรัฐที่ทำหน้าที่ผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือในประเทศไทยมีด้วยกันจำนวน 3 แห่งคือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา และวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยผลิตตามมาตรฐานข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (STCW) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยแนวทางการพัฒนาการผลิตนายประจำเรือไทยของสถาบันการศึกษาต้องมุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือระหว่างกันรวมทั้งการปรับปรุงการดำเนินการขององค์กรในด้านต่าง ๆ

คำสำคัญ : การพาณิชย์นาวี, กองเรือพาณิชย์, นายประจำเรือ

Abstract

The countries that have advanced their economic development were those based from a strong maritime business development. Merchant fleet and seafarers at ship officer level are the complement to this. The Thai merchant fleet is a small-sized fleet in comparison to global merchant fleets. The Thai government has launched measures in order to promote the Thai merchant fleet long term, short term and also by tax measures and non taxation measures. In part, maritime transport enterprises need to realize the importance of adjusting due to changing global demands. Presently, there are three public institutes in Thailand that develop the seafarers at ship officer level. These include The Maritime Training Center, The Faculty of Logistics-Burapha University and The International Maritime College-Kasetsart University. All of maritime students development acts in accordance to the standard of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

^{*} เรือเอกสรารุณ ลักษณะโต อาจารย์ประจำคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา E-mail: sarawut@buu.ac.th

(STCW) adopted by International Maritime Organization (IMO). The future road map for maritime institutes in Thailand is that they should work together and improve the operation of these institutes.

บทนำ

ความเจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีนับเป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของชาติประเทศต่างๆในโลกที่มีความเจริญก้าวหน้าและมีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ โดยส่วนใหญ่จะมีศักยภาพและรากฐานที่แข็งแกร่ง รวมทั้งการพัฒนาของการดำเนินกิจกรรมในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ตามความหมายของคำว่า “การพาณิชย์นาวี” ในความหมายที่ถูกกำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 นั้นหมายถึงการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าว ซึ่งจากความหมายจะเห็นได้ว่ามีหลายภาคส่วนและการดำเนินกิจกรรมในหลายๆด้านที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี แต่ในบทความนี้ผู้เขียนจะขอนำเสนอข้อมูล ทักษะข้อคิดเห็นจากประสบการณ์และจากการปฏิบัติงาน รวมทั้งการสังเคราะห์องค์ความรู้จากแหล่งต่างๆ มานำเสนอใน 2 ประเด็นสำคัญคือประเด็นว่าด้วยเรื่องกองเรือพาณิชย์ไทยและประเด็นว่าด้วยเรื่องการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือ

การค้าระหว่างประเทศและกองเรือพาณิชย์ไทย

ประเทศไทยมีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องพึ่งพิงการส่งออกเพิ่มมากขึ้นจากในอดีตที่ผ่านมา โดยในช่วงการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) นั้น ประเทศไทยพึ่งพิงการส่งออกร้อยละ 66.50 และเพิ่มมากขึ้นเป็นร้อยละ 70.50 ในช่วงการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลักของโลกและประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นด้านปริมาณหรือด้านมูลค่าก็ตามต้องพึ่งพิงการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศเป็นหลัก แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าการขนส่งดังกล่าวของประเทศไทยมากกว่าร้อยละ 90 ต้องพึ่งพิงกองเรือพาณิชย์ของต่างชาติ นั่นหมายความว่าประเทศไทยยังมีการเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในแต่ละปีสูงมากขึ้นเท่าไร ก็ยิ่งสูญเสียเงินตราไหลออกนอกประเทศมากเท่านั้นให้กับกองเรือพาณิชย์ต่างชาติ การเพิ่มสัดส่วนในการขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าส่งออกของกองเรือพาณิชย์ไทยและการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะละทิ้งเสียมิได้ หากต้องการให้การเติบโตทางเศรษฐกิจโดยการขับเคลื่อนด้วยการค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสมบูรณ์

ปัจจุบันสถานภาพกองเรือพาณิชย์ไทยยังมีขนาดเล็กมากเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดกองเรือพาณิชย์โลก ในการเปรียบเทียบโดยใช้เกณฑ์ที่ว่าด้วยสถานะของความเป็นเจ้าของเรือของคนไทยนั้น กองเรือพาณิชย์มีขนาดน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าน้ำหนักรวมราว 4.49 ล้านตันตันหรือคิดเป็นร้อยละ 0.36 ของขนาดน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าของกองเรือพาณิชย์โลก (Review of Maritime Transport 2011) ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวหากจะเปรียบเทียบกับกันเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียนแล้ว ประเทศสิงคโปร์ถือเป็นประเทศที่มีส่วนแบ่งขนาดน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้า

รวมสูงสุดตามด้วย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และประเทศไทยตามลำดับ โดยมากกว่าครึ่งในทุกประเทศเป็นเรือที่จดทะเบียนภายในประเทศ

ตารางที่ 1 : เจ้าของเรือและขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้าในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

ประเทศ	ขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้า (ล้านตัน)	สัดส่วนขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้าเมื่อเปรียบเทียบกับขนาด กองเรือพาณิชย์โลก (ร้อยละ)	สัดส่วนเรือที่จดทะเบียน ชักธงต่างประเทศ (ร้อยละ)
สิงคโปร์	31.60	2.53	40.92
มาเลเซีย	14.10	1.12	33.72
อินโดนีเซีย	9.96	0.80	17.64
เวียดนาม	6.97	0.56	32.26
ไทย	4.49	0.36	22.59

ที่มา : Review of Maritime Transport 2011

สำหรับขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้าของกองเรือพาณิชย์โลกนั้น หากใช้เกณฑ์การจดทะเบียนเรือในการชักธงของเรือมาใช้ในการเปรียบเทียบ ปานามายังคงเป็นประเทศที่มีเรือเข้ามาจดทะเบียนมากที่สุดในโลกด้วยขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้ารวม 306.03 ล้านตันหรือคิดเป็นร้อยละ 21.93 ของกองเรือพาณิชย์โลก ซึ่งแม้ว่าการที่เรือสินค้าจะเข้ามาจดทะเบียนและเลือกชักธงชาติใดอาจจะไม่ใช่ตัวชี้วัดที่ดีที่สุดที่บ่งบอกถึงศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ของประเทศนั้นๆก็ตาม แต่อย่างน้อยก็เป็นการแสดงถึงบทบาทหรือความมีตัวตนของประเทศในวงการการขนส่งทางทะเล ซึ่งบทบาทหรือความมีตัวตนนี้หากเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศในอาเซียนแล้วพบว่า ประเทศไทยมีขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนและชักธงไทยอยู่ในลำดับที่ 6 รองจาก สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม โดยมีระวางบรรทุกสินค้า 4.56 ล้านตันหรือร้อยละ 0.33 ของระวางบรรทุกสินค้าของกองเรือพาณิชย์โลก

ตารางที่ 2 : การจดทะเบียนเรือและขนาดน้ำหนักบรรทุกสินค้าในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน

ประเทศ	ระวางบรรทุกสินค้า (ล้านตัน)	สัดส่วนระวางบรรทุกของกองเรือพาณิชย์โลก (ร้อยละ)
สิงคโปร์	67.29	4.83
อินโดนีเซีย	12.11	0.87
มาเลเซีย	10.73	0.77
ฟิลิปปินส์	6.95	0.50
เวียดนาม	5.90	0.42
ไทย	4.56	0.33

ที่มา : Review of Maritime Transport 2011

การส่งเสริมสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ไทยจากภาครัฐ

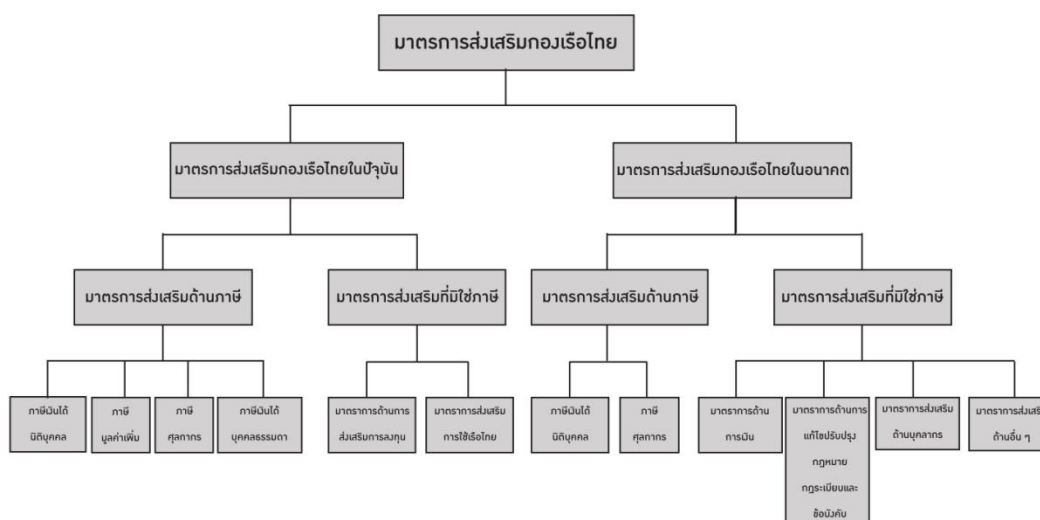
ประเทศไทยมีปริมาณสัดส่วนของการค้าระหว่างประเทศอยู่ที่ประมาณร้อยละ 1.15 ของการค้าโลก ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัดส่วนของขนาดกองเรือพาณิชย์ที่ชักธงไทยที่ร้อยละ 0.33 จึงควรเพิ่มขนาดของเรือไทยให้ใหญ่ขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการค้าระหว่างประเทศ การที่จะเพิ่มขนาดและศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ไทยควรเป็นไปในลักษณะความร่วมมือและความสอดคล้องกันในเชิงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน การจูงใจให้เรือสินค้ามาจดทะเบียนไทยนับเป็นวิธีเบื้องต้นวิธีหนึ่งในการเพิ่มขนาดของกองเรือพาณิชย์ การสร้างแรงจูงใจและการให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ จากรัฐต่อผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของเรือจึงเป็นสิ่งสำคัญ ในส่วนของภาครัฐได้กำหนดยุทธศาสตร์การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือพาณิชย์แห่งชาติเป็นยุทธศาสตร์แรกจากจำนวน 6 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกองเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม โดยปัจจุบันรัฐบาลได้ออกมาตรการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ทั้งมาตรการส่งเสริมในรูปแบบของภาษีและมีใช้ภาษี

ตารางที่ 3 : แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี

ยุทธศาสตร์	ประเด็น	จุดประสงค์
1	การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ	เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกองเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม
2	การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ	เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำทดแทนการขนส่งทางบกเพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
3	การพัฒนาเรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ	เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือไทย เสริมสร้างการจัดจ้างงานและฝีมือแรงงานประหยัดเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ
4	การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์	เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าของภูมิภาค
5	การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้พอเพียง	เพื่อมุ่งเน้นการผลิตบุคลากรที่ขาดแคลนและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้ได้ตามมาตรฐานระดับสากลและมีปริมาณเพียงพอตามความต้องการของตลาด
6	การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในกิจการเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี

ที่มา : กรมเจ้าท่า

ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2555 ที่ผ่านมามีการศึกษาวิจัยเพื่อค้นหาสิ่งที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาการเรือพาณิชย์ไทยในทัศนะของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศพบว่าปัญหาส่วนใหญ่ครอบคลุมใน 6 ประเด็นคือ ด้านการเงิน ด้านภาษี ด้านการตลาด ด้านบุคลากร ด้านกฎหมาย และด้านการบริหารจัดการจากภาครัฐ และสิ่งที่ผู้ประกอบการต้องการให้รัฐบาลช่วยเหลือหรือสนับสนุนมากที่สุดก็คือมาตรการการช่วยเหลือทางด้านภาษี และการส่งเสริมต่างๆ เพื่อการขยายการลงทุน ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลก็ได้ใช้มาตรการดังกล่าวอยู่ในมาตรการระยะสั้นในรูปแบบของภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีศุลกากร และภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา การใช้มาตรการทางด้านภาษีเป็นมาตรการจูงใจที่ได้เปรียบกว่ามาตรการเศรษฐกิจอื่นและเป็นมาตรการที่สามารถช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยได้อย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจนมาตรการหนึ่งเพียงแต่การเห็นผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม อาจต้องใช้เวลาอีกทั้งต้องมีมาตรการอื่นควบคู่กันไป



รูปที่ 1 : โครงสร้างมาตรการส่งเสริมกองเรือไทยเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือพาณิชย์แห่งชาติ

ที่มา : กรมเจ้าท่า

ในขณะที่เดียวกันการช่วยเหลือคงไม่ใช่แค่เอื้อประโยชน์ต่อผู้ให้บริการขนส่งเท่านั้น แต่ควรมีมาตรการด้านภาษีเพื่อดึงดูดภาคอุตสาหกรรมหรือผู้ดำเนินธุรกิจที่มีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าระหว่างประเทศโดยทางเรือให้หันมาใช้เรือพาณิชย์ไทยในการขนส่งสินค้า ซึ่งอาจจะเทียบเคียงกับกรณีของการสงวนสินค้าขาเข้าของรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจให้ชนโดยเรือพาณิชย์ไทยจำนวน 9 เส้นทาง ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 แต่อย่างไรก็ตามสิ่งที่ควรปรับปรุงควบคู่กันไปในเรื่องมาตรการส่งเสริมในรูปแบบภาษีก็คือระบบภาษีต้องมีความแน่นอน ชัดเจน และง่ายต่อการเข้าใจ รวมทั้งรัฐต้องไม่ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในระบบภาษี อันจะนำมาซึ่งผลเสียมากกว่าผลดี

ตารางที่ 4 : การส่งเสริมสนับสนุนกองเรือพาณิชย์ไทยจากภาครัฐ

มาตรการการดำเนินงาน	มาตรการส่งเสริมด้านภาษี	มาตรการส่งเสริมที่มีใช้ภาษี
ระยะสั้น	1. ภาษีเงินได้นิติบุคคล 2. ภาษีมูลค่าเพิ่ม 3. ภาษีศุลกากร 4. ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	1. การส่งเสริมการลงทุน 2. การส่งเสริมการใช้เรือไทย
ระยะยาว	1. ภาษีเงินได้นิติบุคคล 2. ภาษีศุลกากร	1. ด้านการเงิน 2. ด้านกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ 3. ด้านบุคลากร 4. ด้านการส่งเสริมอื่นๆ

การตระหนักรู้เพื่อการปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย

การปรับตัวของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศนับเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง การรอความช่วยเหลือจากมาตรการภาครัฐเพียงอย่างเดียวคงไม่เพียงพอ แม้ว่าแนวโน้มปัจจุบันสำหรับธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเลโลกจะเป็นไปในทางที่ดีขึ้นจากช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา แต่ยังมีปัจจัยเสี่ยงในหลายๆด้านที่เข้ามา เช่น ราคาน้ำมัน วิกฤตเศรษฐกิจในยุโรป ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในยุคโลกาภิวัตน์ อะไรคือสิ่งที่เกิดขึ้นกับการขนส่งทางทะเลในปัจจุบันและอะไรคือสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต คำถามเหล่านี้คือสิ่งที่ต้องตระหนักเพื่อความพร้อมในการปรับตัว ประเด็นหลักๆที่ควรตระหนักเพื่อนำมาเป็นข้อพิจารณาในการดำเนินการมี ดังนี้

1. แนวคิดเรื่องการประหยัดต่อขนาด (Economic of Scale) นับเป็นประเด็นการเรียนรู้ที่สำคัญประการหนึ่งที่น่าสนใจหลายท่านได้คาดการณ์ไว้คือในปี ค.ศ. 2020 นั้น อาจจะมีเรือจำนวนถึงร้อยละ 30 ที่มีขนาดใหญ่จนไม่สามารถผ่านคลองปานามาได้ เนื่องจากแนวโน้มของกองเรือพาณิชย์โลกนั้น เรือสินค้าจะมีขนาดใหญ่เพิ่มมากขึ้น การขนถ่ายสินค้าคราวละมากๆ จะก่อให้เกิดความประหยัดทางเศรษฐศาสตร์ ซึ่งอาจส่งผลทำให้แนวโน้มค่าระวางเรือถูกลง และต้องคำนึงถึงผลที่ตามมาว่าด้วยเรื่องของข้อจำกัดของการเข้าจอดที่ท่าเรือ และค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายลำ

2. การก่อการร้ายทางทะเล (Maritime Terrorism) โดยกว่าร้อยละ 75 ของการขนส่งทางทะเลจะต้องผ่านช่องแคบต่างๆที่มีอยู่ในโลก เช่น ช่องแคบมะละกา ช่องแคบฮอร์มุซ และพื้นที่เสี่ยงของการก่อการร้ายในรูปแบบของโจรสลัด ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลจะต้องมีต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย และการตรวจสอบสินค้าระหว่างการขนส่งทั้งทางตรงและทางอ้อม

3. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Maritime Environment) โดยจะมีการควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซชนิดต่าง ๆ จากเรือสู่บรรยากาศ รวมทั้งมีการควบคุมคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงและการควบคุมการขนถ่ายและการระบายน้ำอับเฉาเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของสิ่งมีชีวิตในน้ำจากแหล่งที่มาต่างถิ่นและส่งผลต่อการเสียสมดุลของระบบนิเวศน์

4. การสร้างโอกาสจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) โอกาสจากการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC นั้น ตามข้อตกลงร่วมกันของ AEC ประเด็นหนึ่งคือ

เรื่องการเพิ่มสัดส่วนการถือครองหุ้นของนักลงทุนอาเซียนจากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 70 ซึ่งจะก่อให้เกิดการไหลของทุนในภูมิภาคและอาจเป็นโอกาสในการดึงดูดหรือร่วมทุนระหว่างกัน การสร้างพันธมิตรทางธุรกิจในธุรกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนหรือการแสวงหากลยุทธ์ที่มีความเหมาะสมสำหรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นย่อมมีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาตัวเองในระยะยาวต่อไป

การผลิตบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าในระดับนายประจำเรือ

องค์ประกอบสำคัญหนึ่งที่จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งและยกระดับศักยภาพของกองเรือพาณิชย์ไทยคือการสร้างและพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนเรือสินค้าให้มีจำนวนที่เพียงพอและมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล บุคลากรที่ปฏิบัติงานอยู่บนเรือสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะตามสายการบังคับบัญชาคือระดับลูกเรือ เช่น กลาสีเรือ และระดับนายประจำเรือ เช่น นายเรือ (กัปตัน) ต้นเรือ ต้นกล ต้นหน และยังแบ่งได้อีก 2 ลักษณะเช่นเดียวกันตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบคือฝ่ายเดินเรือซึ่งดูแลด้านการเดินเรือสินค้า และฝ่ายช่างกลเรือซึ่งดูแลด้านเครื่องจักรกลและระบบไฟฟ้าในเรือ

ประเทศไทยไม่มีมหาวิทยาลัยด้านพาณิชยนาวิ (Maritime University) ซึ่งผลิตบุคลากรด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพาณิชยนาวิรวมทั้งนายประจำเรือเหมือนกับหลายประเทศ ปัจจุบันมีสถาบันการศึกษาที่ทำหน้าที่ผลิตนายประจำเรือของรัฐด้วยกัน 3 แห่งคือศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคมคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา และวิทยาลัยพาณิชยนาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งแต่ละสถาบันมีรูปแบบและลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิเป็นหน่วยงานในสังกัดกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ในขณะที่มหาวิทยาลัยบูรพาและมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นมหาวิทยาลัยของรัฐ (สถานภาพปัจจุบันมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ) ซึ่งจากความแตกต่างเรื่องโครงสร้างทำให้รูปแบบการบริหารจัดการและข้อจำกัดของแต่ละสถาบันมีความแตกต่างกันออกไป เช่น ความคล่องตัวในการบริหารจัดการ การได้รับการจัดสรรด้านงบประมาณจากรัฐ เป็นต้น

การจะผลิตนายประจำเรือได้แต่ละคนนั้นมิต้นทุนในการผลิตที่ค่อนข้างสูงกว่าในหลายๆสาขาอาชีพ เนื่องจากเป็นอาชีพที่ต้องอาศัยทักษะ การฝึกฝนจากเครื่องมือตลอดจนอุปกรณ์ในการทำงานจริงบนเรือ การอบรมหลักสูตรต่าง ๆ รวมทั้งต้องมีชั่วโมงปฏิบัติการจริงในทะเลน่านน้ำระหว่างประเทศได้ตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศหรือ IMO (International Maritime Organization) โดยเมื่อนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เหล่านี้สำเร็จการศึกษาแล้วยังไม่สามารถประกอบอาชีพได้ทันที ยังจะต้องอบรมหลักสูตรต่างๆเพื่อให้มีคุณสมบัติครบในการยื่นขอสอบประกาศนียบัตรนายประจำเรือซึ่งออกโดยกรมเจ้าท่าและจะสามารถปฏิบัติงานบนเรือสินค้าได้จริงเมื่อสอบได้ประกาศนียบัตรนายประจำเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

การพัฒนาสถาบันการศึกษาที่ผลิตนายประจำเรือ

ควรเปลี่ยนวิธีการพัฒนาในแนวคิดเชิงแข่งขันมาเป็นพันธมิตรเพื่อประโยชน์ร่วมกัน โดยการเสริมสร้างให้เกิดความร่วมมือกันในด้านต่างๆระหว่างสถาบันการศึกษาทั้ง 3 แห่งของประเทศไทยเพื่อพัฒนานักเรียนเดินเรือไทยเพื่อให้ได้นายประจำเรือไทยที่มีคุณภาพและมีจำนวนเพียงพอเพื่อสามารถรองรับกองเรือพาณิชย์ไทยและแข่งขันกับนายประจำเรือต่างชาติได้ โดยเริ่มต้นจากการวางแผนร่วมกันในเชิงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องและเกื้อหนุนกัน มีการกำหนดแนวทางในการใช้ทรัพยากรร่วมกันอย่างเหมาะสม

เพื่อลดงบประมาณค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการผลิตนายประจำเรือ เช่น เรือฝึกสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ในการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ห้องปฏิบัติการจำลองการเดินเรือ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงมาก หากต้องลงทุนเองทั้งหมด ทุกสถาบันอาจไม่มีงบประมาณที่เพียงพอหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าการที่งานและองค์กรจะก้าวไปข้างหน้าได้มากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถในการขับเคลื่อนและแก้ไขปัญหาในเรื่องของคนหรือที่เรียกว่ากระบวนการจัดการคน ดังนั้นระบบการพัฒนาบุคลากรโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้สอนให้มีศักยภาพที่สูงขึ้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง สถาบันการศึกษาทั้ง 3 แห่งควรมีกิจกรรมในการดึงดูดหรือสร้างแรงจูงใจผู้มีความรู้และประสบการณ์สูงให้เข้ามาเป็นอาจารย์โดยมีอัตราค่าตอบแทนที่มีความเหมาะสม เนื่องจากอาชีพนายประจำเรือเป็นวิชาชีพที่ต้องอาศัยทั้งองค์ความรู้และประสบการณ์ รายได้ค่าตอบแทนของภาคเอกชนมีความแตกต่างจากภาครัฐมาก แต่จากค่าเฉลี่ยของอายุการปฏิบัติงานในทะเลโดยส่วนใหญ่จะไม่ยาวนานนัก โดยเฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 7-10 ปีเนื่องจากเป็นอาชีพที่ห่างไกลครอบครัว ทำให้บางส่วนต้องหันกลับมาทำงานบนบกซึ่งสถาบันการศึกษาสามารถดึงดูดกลุ่มคนที่มีศักยภาพเหล่านี้เข้ามาเป็นอาจารย์ผู้สอนโดยมีระบบรองรับที่มีความเหมาะสมทั้งรายได้และการเติบโตในสายงาน โดยไม่จำเป็นต้องเริ่มนับหนึ่งใหม่หากเข้าสู่ระบบราชการในสถาบันการศึกษา เช่นการให้เทียบเคียงประสบการณ์การทำงานจริงในเรือสินค้า ประกาศนียบัตร (หรือที่ชาวเรือมักเรียกว่าตั๋ว) ในวิชาชีพนายประจำเรือตามมาตรฐาน IMO โดยไม่ได้คิดเฉพาะคุณวุฒิระดับปริญญา

การปรับโครงสร้างสถาบันการศึกษาให้มีความเหมาะสมกับพันธกิจ ยกตัวอย่างเช่น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีหรือที่ใช้ชื่อในภาษาอังกฤษว่า Merchant Marine Training Center ซึ่งทำหน้าที่ผลิตนายประจำเรือและบัณฑิตระดับปริญญาตรี (เนื่องด้วยเป็นสถาบันสมทบของมหาวิทยาลัยบูรพา) ยังคงเป็นเพียงหน่วยงานภายใต้สังกัดของกรมเจ้าท่า ซึ่งถ้าเทียบกับอีก 2 สถาบันซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยแล้ว สถานภาพ ความคล่องตัว และบทบาทของความเป็นสถาบันการศึกษาจะมีความชัดเจนกว่า และในแง่ของความเป็นมาตรฐานและการเป็นที่ยอมรับในระดับสากล สถาบันการศึกษาที่เป็นแหล่งผลิตไม่ควรเป็นหน่วยงานในสังกัดภายใต้การบังคับบัญชาของหน่วยงานที่เป็นผู้สอบและออกประกาศนียบัตรให้กับนายประจำเรือ(กรมเจ้าท่า) ดังนั้นศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีควรยกระดับหรือเทียบเคียงกับมหาวิทยาลัยเพื่อมีความเป็นอิสระในการบริหารจัดการตามบทบาทของสถาบันการศึกษาอย่างแท้จริง

การเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดด้านมาตรฐานของนายประจำเรือ

เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นภาคีขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศหรือ IMO (International Maritime Organization) ดังนั้นการผลิตนายประจำเรือไทยที่ผ่านมานั้นเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ หรือ STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) มาโดยตลอด ในช่วงสิบปีที่ผ่านมาการผลิตนายประจำเรือเป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญา STCW ปี 1978 และปรับปรุงปี 1995 แต่ในปีการศึกษา 2555 ถือเป็นปีแห่งการเปลี่ยนแปลง เนื่องด้วย IMO ได้แก้ไขปรับปรุง STCW และประกาศใช้เมื่อปี 2010 จากการประชุมที่กรุงมะนิลา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ โดยให้ประเทศสมาชิกมีเวลาปรับตัว 2 ปีและจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 ม.ค. พ.ศ. 2555 (ค.ศ. 2012) เป็นต้นไป คำถามที่เกิดขึ้นตามมาคือถ้าไม่มีการเปลี่ยนแปลงหลักสูตรให้สอดคล้องกับอนุสัญญา STCW ปี 2010 จะเกิดอะไรขึ้น ประเทศไทยจะถูกแบ่งแยกออกไป นายประจำเรือไทยและกองเรือพาณิชย์ไทย

จะไม่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลหรือไม่ มองในมุมหนึ่งการแก้ไขปรับปรุง STCW จากปี 1995 เป็น 2010 เป็นการยกระดับมาตรฐานการผลิตนายประจำเรือของ IMO แต่ในอีกมุมหนึ่งอาจเป็นการเลือกปฏิบัติโดยตั้งอยู่บนผลประโยชน์ของประเทศมหาอำนาจด้านพาณิชย์นาวีหรือประเทศที่เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริงเป็นหลัก โดยมิได้คำนึงถึงประเทศกำลังพัฒนาอีกหลายประเทศที่ต้องปรับตัวโดยมีพื้นฐานของความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและศักยภาพของประเทศที่แตกต่างกัน

ปัจจุบันกรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลงานด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีได้ร่วมกับส่วนงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับหลักสูตรการผลิตนายประจำเรือทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เข้าร่วมพิจารณาการยกร่างกฎหมายการรับรองมาตรฐานหลักสูตรการผลิตนายประจำเรือสำหรับสถาบันการศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐานหลักสูตรตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น การบังคับใช้ออนุสัญญา STCW ปี 2010 ทำให้เกิดผลกระทบต่อสถาบันการศึกษาที่ทำหน้าที่ผลิตนายประจำเรืออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ทำให้สถาบันการศึกษามีต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้น เช่น การปรับปรุงห้องปฏิบัติการจำลองการเดินเรือ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ถูกกำหนดไว้ การจัดส่งอาจารย์ผู้สอนเข้ารับการอบรมในหลักสูตรต่างๆเพิ่มเติมเพื่อให้มีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดใหม่ แม้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจะดูเหมือนเป็นผลกระทบในเชิงลบ แต่ถ้าพิจารณาในมุมกลับกัน หากสถาบันการศึกษาสามารถปรับตัวและแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นได้ จะส่งผลดีต่อการผลิตนายประจำเรือไทยในอนาคตเพราะนายประจำเรือไทยจะได้รับการยอมรับด้านคุณภาพในระดับสากล อีกทั้งจะเป็นการเปิดโอกาสให้นายประจำเรือไทยได้มีโอกาสไปปฏิบัติงานในกองเรือพาณิชย์ต่างชาติได้มากขึ้น

สาระสำคัญของการแก้ไขข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรตามอนุสัญญา STCW ปี 2010 สามารถกล่าวสรุปประเด็นสำคัญโดยรวมได้ ดังนี้

1. ด้านการฝึกศึกษาและอบรมหลักสูตร

มีการออกข้อกำหนดใหม่ๆในการเข้ารับการฝึกศึกษาและอบรมเพิ่มเติมมากกว่าในอดีต เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ กล่าวคือ การพัฒนาการทางเทคโนโลยีที่ถูกนำมาใช้บนเรือ การฝึกอบรมเพื่อความตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมทางทะเล การปรับปรุงมาตรฐานความรู้ในเรือบรรทุกของเหลว การฝึกอบรมในการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยจำลองสถานการณ์ การฝึกอบรมสำหรับบุคลากรซึ่งปฏิบัติงานบนเรือในพื้นที่ทั่วโลก รวมทั้งการแนะนำวิธีการฝึกอบรมที่ทันสมัยในรูปแบบของการศึกษาทางไกลโดยผ่านระบบอินเทอร์เน็ต

2. ด้านการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ

ปรับปรุงมาตรการป้องกันการละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถ และได้ออกข้อกำหนดใหม่สำหรับการออกประกาศนียบัตรสำหรับลูกเรือเข้ายามชำนาญการ รวมทั้งการประเมินขบวนการปฏิบัติของวิชาชีพของ IMO ให้เป็นไปตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

3. ด้านการตรวจสุขภาพคนประจำเรือ

แก้ไขข้อกำหนดชั่วโมงการทำงาน การพักผ่อน และข้อกำหนดใหม่เกี่ยวกับการป้องกันการใช้สารเสพติดและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นโทษต่อสุขภาพของคนประจำเรือ

บทสรุป

ประเทศไทยเป็นประเทศที่พึ่งพิงการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญและมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้นความเข้มแข็งของกิจการพาณิชย์นาวีของชาติจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะกองเรือพาณิชย์ที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ต้องพึ่งพิงกองเรือพาณิชย์ต่างชาติ เราให้ความสำคัญแต่เฉพาะมูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้าส่งออกโดยไม่ใส่ใจในภาคของการขนส่งทางทะเลที่ทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้า ถ้าเราสามารถเพิ่มขนาดและสัดส่วนของกองเรือพาณิชย์รวมทั้งมีนายประจำเรือที่มีคุณภาพและมีจำนวนที่เพียงพอต่อความต้องการ เราจะสามารถลดการขาดดุลด้านการขนส่งทางทะเลของประเทศได้อย่างมหาศาล และในอนาคตข้างหน้าหากการผลิตนายประจำเรือไทยมีปริมาณที่มากพอและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ประเทศไทยยังสามารถส่งออกนายประจำเรือไทยไปปฏิบัติงานยังกองเรือพาณิชย์ต่างชาติได้ ซึ่งเป็นการสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาทนฤพติ. กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ. กรุงเทพฯ: สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

กรมเจ้าท่า. http://www.md.go.th/main_page/

สำราญ ทองเล็ก. การจัดการกิจการพาณิชย์นาวี. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แสงดาว, 2553.

ภาษาต่างประเทศ

“International Labor and Seafarers International Research Center”. The Global Seafarer, Geneva, Switzerland, 2004.

Luksanato, S. “Education and Training of Seafarer for Officer Level under Management of Universities in Thailand”. The Asia Maritime & Fisheries Universities Forum, Thailand, 2010.

Stopford, M. Maritime Economics 3rd edition. New York, 2009.

“United Nations Conference on Trade and Development”. Review of Maritime Transport 2010. Geneva, Switzerland, 2010.

“United Nations Conference on Trade and Development”. Review of Maritime Transport 2011, Geneva, Switzerland, 2011.