



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กลุ่มมาตรฐานการศึกษา โทร ๕๑๙-๕๒๓

ที่ คค ๐๓๐๘/พ.น. ๘๓ วันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานความก้าวหน้าการจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมประกอบการขอจัดตั้งสถาบันพาณิชย์นาวีไทย

๑) เรียน อจท. ผ่าน รจท.(วท.)

ตามที่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร ได้มีหนังสือที่ คค ๐๒๐๐.๒/กพบ ๕ ลงวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๔ ติดตามการดำเนินงานจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีสำหรับประกอบการขอจัดตั้งสถาบันพาณิชย์นาวีไทย (องค์การมหาชน) ในสามประเด็น นั้น พน. รวบรวมรายละเอียดประเด็นความท้าทายในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีที่มีการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน และนโยบายของกรมเจ้าท่าแล้ว เห็นควรนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติมแจ้ง คค. ดังนี้

๑) ประมาณการความต้องการบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีของประเทศ และประมาณการจำนวนบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีของสถาบันพาณิชย์นาวีไทยที่จะผลิตในระยะเวลา ๕ ปี

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งต่างๆ สามารถสรุปนำเสนอความต้องการและการผลิต (Demand and Supply) ของภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีทั้งในระดับชาติและสากลได้ดังนี้

๑.๑) ภาคความต้องการบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี (Demand Side)

๑.๑.๑) ความต้องการบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีภายในประเทศ (Domestic Demand)

ประกอบด้วย

(๑) ความต้องการตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖)

ผลสำรวจความต้องการแรงงานทั้งในระดับอาชีพและปริญญาตรีในทุกกลุ่มอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) พบว่ามีความต้องการบุคลากรด้านพาณิชย์ จำนวน ๑๔,๖๓๐ คน เป็นส่วนของกองเรือพาณิชย์ไทย ซึ่งเป็นผู้สำเร็จการศึกษาในหลักสูตรปริญญาตรีในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๙,๕๓๐ คน จำแนกเป็นนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและช่างกลเรือ จำนวน ๗,๖๗๐ คน และบุคลากรปริญญาตรีผู้ปฏิบัติงานในเรือและท่าเรือ จำนวน ๑,๙๖๐ คน โดยความต้องการแปรผันตรงกับการขยายตัวของภาคธุรกิจในพื้นที่ EEC ที่จะเกิดเพิ่มขึ้นในอนาคต

(๒) ความต้องการตามนโยบายส่งเสริมของรัฐบาลและหน่วยงานของรัฐ

แผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐ ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กำหนดวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวโดยเรือสำราญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล มีการกระจายรายได้ ที่สร้างความมั่นคง ยั่งยืน ให้กับชุมชนและประเทศชาติ โดยมีเป้าประสงค์ในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจเรือสำราญได้รับการพัฒนาและมีความรู้ความเข้าใจ มีความพร้อมในการให้บริการ และสามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายของภาษาและวัฒนธรรม โดยคาดหวังให้มีการผลิตบุคลากรตามเป้าประสงค์เพื่อรองรับความต้องการแรงงานของภาคธุรกิจเรือสำราญอย่างน้อย ๕๐๐ คน ภายในระยะเวลา ๕ ปี

/(๓) ความต้องการ...

(๓) ความต้องการอันเนื่องจากการขยายตัวของภาคธุรกิจพาณิชย์นาวี

ผลการศึกษาจากโครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทย ๒๕๖๒ พบว่า ประเทศไทยมีความต้องการบุคลากรภาคพาณิชย์นาวี จำแนกเป็นบุคลากรพาณิชย์นาวีบนบกผู้สำเร็จการศึกษาในกลุ่มเศรษฐกิจ พาณิชย อุตสาหกรรมและการคมนาคมขนส่ง ในระยะเวลา ๕ ปี จำนวน ๑๙๗,๘๖๕ คน นอกจากนี้ จากข้อมูลการขอรับการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ของบริษัทสายการบินเรือที่ผ่านความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่าพบว่า สร้างอุปสงค์การจ้างงานคนเรือไทยเฉลี่ยปีละประมาณ ๔๙๒ คน ต่อปี รวมประมาณการความต้องการในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๒,๔๖๐ คน (ประมาณการเป็นนายประจำเรือ ๖๑๕ คน และลูกเรือ ๑,๘๔๕ คน)

(๔) ความต้องการบุคลากรที่มีความรู้และทักษะและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

งานด้านพาณิชย์นาวีมีลักษณะงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและเป็นธุรกรรมระหว่างประเทศ แม้ว่าบุคลากรดังกล่าวจะทำงานอยู่ในประเทศไทยหรือบนเรือไทย แต่ด้วยข้อบังคับระหว่างประเทศ ทำให้บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะในการทำงานตลอดเวลาของการปฏิบัติงานด้านพาณิชย์นาวีให้เป็นตามข้อกำหนดระหว่างประเทศกำหนด เป็นเหตุให้บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี จำเป็นต้องได้รับการอบรมพัฒนา จากข้อมูลของกองมาตรฐานคนประจำเรือชื่อว่า มีผู้ถือประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือจำนวน ๓๘,๐๖๖ คน จำเป็นต้องรับการอบรมหลักสูตรต่างๆ ตามบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อขอต่ออายุประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือจำนวนโดยเฉลี่ยในระยะ ๕ ปี คนละ ๔ หลักสูตร รวมแล้วต้องทำการอบรม ๑๕๒,๒๖๔ คน-หลักสูตร ทั้งนี้ ไม่รวมความต้องการพัฒนาผู้ปฏิบัติงานด้านอื่นของภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีอีกจำนวนกว่า ๑๖๐,๓๓๕ คน

๑.๑.๒) ความต้องการบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีในระดับสากล (International Demand)

ประกอบด้วย

(๑) ความต้องการของกองเรือพาณิชย์ในระดับสากล Global Supply and Demand for Seafarers (๒๐๑๕) ซึ่งมีความต้องการคนประจำเรือในระดับนายประจำเรือจำนวน ๗๙๐,๕๐๐ คน ระดับลูกเรือจำนวน ๗๕๔,๕๐๐ คน โดยมีอุปสงค์คนประจำเรือส่วนเกินอุปทานในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนประมาณ ๙๒,๐๐๐ คน

(๒) ความต้องการในภาคธุรกิจเรือสำราญ (Cruise Industry) ที่มีอัตราการเติบโตของสายการบินเรือทั่วโลกที่สูง โดยในปี ค.ศ. ๒๐๑๘ มีเรือสำราญทั่วโลกจำนวน ๓๘๖ ลำ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งในธุรกิจนี้ต้องการคนประจำเรือในตำแหน่งต่างๆ และที่เกี่ยวข้อง จำนวนกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คน แม้ว่าปัจจุบันอาจประสบปัญหาเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ แต่ก็เป็นที่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น เมื่อสถานการณ์คลี่คลาย ความต้องการผู้ปฏิบัติงานในภาคธุรกิจเรือสำราญจะยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในระยะยาว และเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดที่น่าสนใจในการพัฒนาแรงงานทางทะเลไทยสู่ธุรกิจดังกล่าว

(๓) ผลการศึกษาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งคาดการณ์แนวโน้มในช่วงปี ๒๐๒๐ - ๒๐๔๐ ตลาดแรงงานพาณิชย์นาวีสากลว่ามีแนวโน้มความต้องการแรงงานที่ทักษะสูงรองรับเทคโนโลยีทางเรือ (Technology and Automation) ที่มีการเปลี่ยนแปลงไป และการที่แรงงานภาคพาณิชย์นาวีประเภททำงานบนบก (ไม่มีการระบุรายละเอียดจำนวนความต้องการและ sharing) จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาทักษะการปฏิบัติงานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีทางเรือที่กำลังเปลี่ยนแปลงไป เหล่านี้จึงถือเป็นโอกาสดีในการที่ประเทศไทยโดยศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจะได้ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีของไทยสู่ตลาดแรงงานสากลได้ในอนาคตต่อไปภายใต้การสนับสนุนของภาครัฐที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานต้นสังกัดคือกรมเจ้าท่า

๑.๒) ภาคการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี (Supply Side)

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีได้กำหนดเป้าหมายการผลิตบุคลากรคนประจำเรือโดยมุ่งเป้าหมายการผลิตรองรับความต้องการภายในประเทศของกองเรือพาณิชย์ไทยโดยกำหนดเป้าหมายการผลิตและพัฒนาในหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรม ดังนี้

๑.๒.๑) การผลิตเพื่อรองรับความต้องการบุคลากรภายในประเทศ (Domestic Supply) ประกอบด้วยความต้องการของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) การจ้างงานคนเรือไทยของบริษัทเรือตามแผนขอรับการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กองเรือพาณิชย์ไทย รวมถึงความต้องการในการพัฒนาความรู้และทักษะทางวิชาชีพของคนที่ประจำเรือและบุคลากรในภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีต่างๆ ประกอบด้วย

(๑) หลักสูตรการผลิตระดับนายประจำเรือวุฒิปริญญาตรี โดยศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมุ่งผลิตบุคลากรระดับนายประจำเรือวุฒิปริญญาตรีเป็นหลักเนื่องจากหลักสูตรปริญญาตรีระดับนายประจำเรือยังมีสถาบันการศึกษาที่มีความพร้อมจัดการศึกษาในจำนวนไม่มากนัก แต่ยังคงมีความต้องการของกองเรือพาณิชย์ไทยในระดับที่มากเมื่อเทียบกับสัดส่วนที่แต่ละสถาบันจะสามารถผลิตได้ กอปรกับ พ.น. มีความพร้อมและประสบการณ์ในการจัดการศึกษาในหลักสูตรนายประจำเรือมานานกว่า ๒๐ ปี จึงได้กำหนดเป้าหมายจัดการศึกษาระยะเวลา ๕ ปี ในสาขาวิชาเดินเรือและช่างกลเรือจำนวน ๒ หลักสูตร รวมจำนวน ๑,๕๐๐ คน ทั้งนี้ในส่วนของการผลิตบุคลากรรองรับความต้องการจากภาคพาณิชย์นาวีบนบกในสาขาต่างๆ จากความต้องการในระยะเวลา ๕ ปี จำนวน ๑๙๗,๘๖๕ คน นอกเหนือจากจำนวนที่สถาบันการศึกษาต่างๆ ทั้งระดับปริญญาตรีและต่ำกว่าระดับปริญญาตรีได้ผลิตเพื่อรองรับในจำนวนมาก ปีละ ๑๖๕,๕๖๐ คน นอกจากนี้ พ.น. มีความเห็นว่ายังมีหลักสูตรหลายสาขาวิชาที่ยังต้องอาศัยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ทางวิชาชีพคนประจำเรือเข้ามาเกี่ยวข้องในการจัดการศึกษาจึงจะให้นักศึกษาได้รับองค์ความรู้ทางวิชาการผสมผสานองค์ความรู้ทางวิชาชีพ ซึ่งเป็นที่ต้องการของผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวีกว่าผู้สำเร็จการศึกษาจากสถาบันการศึกษาที่จัดการศึกษาในหลักสูตรสหวิทยาการทั่วไป ดังนั้นนอกจากหลักสูตรปริญญาตรีระดับนายประจำเรือแล้ว หลักสูตรรองรับภาคพาณิชย์นาวีบนบกจึงถือเป็นเป้าหมายในการจัดการศึกษาที่ พ.น. เห็นถึงความสำคัญและจะเร่งเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถจัดการศึกษาได้ในระยะเวลาไม่เกิน ๑๐ ปีข้างหน้าต่อไป

(๒) หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและช่างกลเรือของเรือใกล้ฝั่ง กับเรือเดินในประเทศ (Near coastal shipping / Local shipping) เพื่อรองรับการพัฒนาการขนส่งใกล้ฝั่งและการเดินเรือภายในประเทศ โดยกำหนดเป้าหมายการผลิตไว้จำนวน ๑๙๐ คน ในระยะเวลา ๕ ปี

(๓) หลักสูตรการผลิตระดับลูกเรือ ซึ่งเป็นการจัดการศึกษาในหลักสูตรเพื่อรองรับความต้องการของสายการเดินเรือและยกระดับคนประจำเรือในตำแหน่งต่างๆ ของฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือ โดยกำหนดเป้าหมายการผลิตในระยะเวลา ๕ ปี ไว้จำนวน ๖๐๐ คน

(๔) หลักสูตรพัฒนาความรู้และทักษะของผู้ปฏิบัติงานด้านพาณิชย์นาวี มุ่งเน้นผู้ปฏิบัติงานในเรือตามท้องศการทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดจำนวน ๔๙ หลักสูตร โดยกำหนดเป้าหมายการฝึกอบรมในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๗,๑๐๕ คน

/เรือสำเลียง ...

(๕) การพัฒนาหลักสูตรผลิตผู้ปฏิบัติงานที่มีองค์ความรู้และทักษะเฉพาะ เพื่อรองรับความต้องการของภาคธุรกิจพณิชยนาวิและการขนส่งทางน้ำ เช่น หลักสูตรสำหรับธุรกิจเรือ Cruise Yacht / การซ่อมบำรุงเครื่องจักรอุปกรณ์ทางเรือ/การพัฒนาคนประจำเรือจากประเทศในกลุ่มอาเซียน/หลักสูตรเพื่อพัฒนาคนประจำเรือลำเลียง เรือเร็ว / การเดินเรือและวิศวกรรมเครื่องกลเรือชั้นสูง เป็นต้น โดยกำหนดเป้าหมายการผลิตคนในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๑๓,๔๙๕ คน

(๖) การพัฒนาบุคคลทั่วไปเพื่อให้มีคุณสมบัติตามที่กำหนดในการปฏิบัติงานบนเรือโดยฝึกอบรมในหลักสูตรพื้นฐานตามท้องที่ทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด รองรับเป้าหมายการผลิตตามยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๗๐ ของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยกำหนดเป้าหมายการผลิตคนในระยะเวลา ๕ ปีจำนวนทั้งสิ้น ๕๐๐ คน

(๗) การพัฒนาบุคลากรของกรมเจ้าท่าหรือหน่วยงานภาครัฐอื่น เพื่อพัฒนาองค์ความรู้และทักษะในการทำงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี กฎหมายและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยให้สัตยาบัน โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๑๗๐ คน

(๘) การพัฒนาบุคลากรเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำของชาติ ได้แก่ การพัฒนาคนประจำเรือใกล้ฝั่งและชายฝั่ง การอบรมบุคลากรภาคธุรกิจเรือท่องเที่ยวในประเทศ และการเชื่อมโยงท่าเทียบเรืออาเซียน การพัฒนาบุคลากรท่าเรือขนส่ง เป็นต้น โดยกำหนดเป้าหมายการผลิตคนในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๕๐๐ คน

๑.๒.๒) การผลิตเพื่อรองรับความต้องการในระดับสากล (International Supply) ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการบุคลากรด้านพณิชยนาวิในระดับสากล เพื่อสร้างส่วนแบ่งตลาดแรงงานทางทะเลของคนประจำเรือไทย ซึ่งมีอุปสงค์ส่วนเกินในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนมากถึง ๙๒,๐๐๐ คน ด้วยการสร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการสายการเดินทางเรือในต่างประเทศ เพื่อรับนักศึกษาของ พน. เข้าเป็นนักเรียนฝึกภาคปฏิบัติทางทะเล ก่อนรับเข้าปฏิบัติงานเมื่อสำเร็จการศึกษา นอกจากนี้ในส่วนของคนประจำเรือในระดับลูกเรือ ศูนย์ฝึกพณิชยนาวิมีเป้าหมายในการสร้างส่วนแบ่งการตลาดแรงงานทางทะเลจากกองเรือพาณิชย์ในต่างประเทศด้วยเช่นกัน โดยมีมุ่งพัฒนาหลักสูตรการผลิตลูกเรือให้มีทักษะทางการสื่อสารภาษาอังกฤษในระดับยอมรับของกองเรือพาณิชย์ต่างประเทศ เพื่อสร้างโอกาสในการสร้างส่วนแบ่งตลาดแรงงานทางทะเลของคนประจำเรือไทย

๑.๓) ภารกิจสนับสนุนสถาบันการศึกษาอื่นในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพณิชยนาวิ

นอกจากการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพณิชยนาวิที่กล่าวมาข้างต้น พน. ยังมีภารกิจให้บริการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้กับสถาบันการศึกษาอื่นที่ทำการผลิตบุคลากรด้านพณิชยนาวิ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานหลักสูตรที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พน. เป็นสถาบันการศึกษาด้านพณิชยนาวิแห่งเดียวของประเทศไทยที่มีเรือฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลขนาดตันกรอสตามที่หลักสูตรที่ได้รับการรับรองกำหนดให้ผู้ขอรับประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือต้องมีประสบการณ์การฝึกปฏิบัติทางทะเล ถือเป็นภารกิจสำคัญที่ไม่มีสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานอื่นใดในประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ ซึ่งกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานให้บริการฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลในระยะเวลา ๕ ปี จำนวนทั้งสิ้น ๔,๘๔๗ คน

๑.๔) ตารางสรุปความต้องการและจำนวนการผลิตเพื่อรองรับ ในระยะเวลา ๕ ปี

ประเด็นความต้องการ	จำนวนความต้องการ (คน)	จำนวนการผลิตของ พน. (คน)
๑. รองรับความต้องการภายในประเทศ		
๑.๑ โครงการ EEC (ส่วนของกองเรือพาณิชย์ไทยระดับ นายประจำเรือ)	๗,๖๗๐	๑,๕๐๐
๑.๒ การจ้างงานคนประจำเรือไทยของภาคเอกชน (BOI) ระดับนายประจำเรือ	๖๑๕	
๑.๓ การจ้างงานคนประจำเรือไทยของภาคเอกชน (BOI) ระดับลูกเรือ	๑,๘๔๕	๖๐๐
๑.๔ โครงการส่งเสริมยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเรือสำราญ	๕๐๐	๕๐๐
๑.๕ บุคลากรพาณิชย์นาวีบนบกทุกสาขา	๑๙๗,๘๖๕	-
๑.๖ คนประจำเรือสินค้าซึ่งถือ ปก. และต้องเข้ารับการอบรม พัฒนา	๓๘,๐๖๖	๗,๑๐๕
๑.๗ ความต้องการเพื่อส่งเสริมพัฒนาบุคลากรของภาค ธุรกิจพาณิชย์นาวี ในกลุ่มธุรกิจต่างๆ (บริษัทเรือ/ตัวแทน เจ้าของเรือ/ขนส่งหลายรูปแบบ/ท่าเทียบเรือ)	๑๖๐,๓๓๕	๑๓,๔๙๕
๑.๘ การพัฒนาบุคลากรของรัฐและที่เกี่ยวข้องภายใต้ นโยบายของกรมเจ้าท่า	-	๑๗๐
๑.๙ การพัฒนาบุคลากรเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์การ ขนส่งทางน้ำของชาติ	-	๕๐๐
๑.๑๐ หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและช่างกลเรือ ของเรือใกล้ฝั่ง กับเรือเดินในประเทศ (Near coastal shipping / Local shipping)	-	๑๙๐
๒. รองรับความต้องการในระดับสากล		
๒.๑ ส่วนต่างจากจำนวนการผลิตที่ยังมีความต้องการของ ระดับนายประจำเรือ.	๙๒,๐๐๐	๑,๕๐๐
๒.๒ ความต้องการของระดับลูกเรือ	ไม่มีข้อมูล	๖๐๐
๒.๓ ภาคธุรกิจเรือสำราญในระดับสากลซึ่งมีจำนวนเรือ มากกว่า ๓๘๖ ลำ	๑๐๐,๐๐๐	๕๐๐

บทสรุป ความต้องการของบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีภายในประเทศ (Domestic Demand) และใน
ระดับสากล (International Demand) ทั้งในปัจจุบันและอนาคตตามตารางข้างต้น ยังคงมีความต้องการของ
ตลาดแรงงานที่สูงโดยเฉพาะความต้องการผู้สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีในหลักสูตรคนประจำเรือที่มีความ

/ต้องการสูงทั้ง...

ต้องการสูงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับกำลังการผลิตของ พน. ถือว่ายังคงเป็นที่ต้องการของตลาดแรงงาน รวมถึงความต้องการกำลังคนประจำเรือในระดับ Rating ซึ่งก็ยังคงมีความต้องการมากเช่นเดียวกับระดับนายประจำเรือ ตลอดจนการผลิตเพื่อตอบสนองตามนโยบายของภาครัฐในโครงการ EEC โครงการส่งเสริมยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเรือสำราญ ความต้องการของภาคเอกชนตาม BOI และการพัฒนาคนประจำเรือและบุคลากรภาคพาณิชย์นาวี ซึ่งต้องได้รับการพัฒนาให้รองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของศาสตร์การปฏิบัติใหม่ๆ ในปัจจุบันจากการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรระยะสั้น ตลอดจนการผลิตเพื่อ sharing ส่วนแบ่งของตลาดแรงงานภาคพาณิชย์นาวีรวมถึงธุรกิจเรือสำราญในระดับสากลนั้น เหล่านี้ถือเป็นความท้าทายตามพันธกิจการผลิตและพัฒนาคนประจำเรือและบุคลากรภาคพาณิชย์นาวีของ พน. ที่จะต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายการผลิตที่กำหนดไว้ในอนาคต

๒) การแปรสภาพ พน. เป็นองค์การมหาชน จะช่วยแก้ปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างไร รายละเอียดแผนธุรกิจของสถาบันพาณิชย์นาวีไทย (องค์การมหาชน) ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างเป็นรูปธรรม ก่อให้เกิดความคุ้มค่าต่อประเทศอย่างไร

๒.๑) การแก้ปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน

เนื่องด้วยกรมเจ้าท่า อยู่ระหว่างการทบทวนบทบาทของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ดังนั้นจึงขอเสนอประเด็นปัญหาซึ่งถือเป็นอุปสรรคสำคัญในปัจจุบันของการดำเนินพันธกิจเพื่อขับเคลื่อนการผลิตและพัฒนาคนประจำเรือและภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องให้มุ่งไปในทิศทางที่สอดคล้องต่อการพัฒนาประเทศ ดังนั้นการปรับปรุงพัฒนาองค์กรเพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบันจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะผลักดันให้ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีสามารถดำเนินการกิจการในอนาคตได้อย่างคล่องตัว มีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ต่างๆ ในการพัฒนาประเทศที่กล่าวมา โดยขอเสนอประเด็นปัญหาต่างๆ ที่ต้องเร่งปรับปรุงพัฒนา ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

๒.๑.๑) โครงสร้างอัตรากำลังที่ไม่สอดคล้องกับการจัดการศึกษาระดับอุดมศึกษา

สภาพปัญหา : โครงสร้างของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีลักษณะเป็นส่วนราชการซึ่งจัดการศึกษาและฝึกอบรม ที่ยังไม่สอดคล้องกับการจัดการศึกษาระดับอุดมศึกษา ส่งผลให้การประสานการปฏิบัติในการดำเนินงานด้านบริหารหลักสูตรกับสถาบันอื่นๆ หรือกระทรวง อว. ไม่สอดคล้องกัน การขาดบุคลากรที่เพียงพอในการบริหารหลักสูตรและการสอน ส่งผลต่อการพัฒนาคุณภาพการศึกษาตามเกณฑ์มาตรฐานของสถาบันอุดมศึกษาที่กำหนดโดยกระทรวง อว. ประสบปัญหาทั้งในปัจจุบันและอนาคต ได้แก่ ปัญหาจำนวนและคุณสมบัติอาจารย์ประจำหลักสูตรไม่เกินไปตามเกณฑ์มาตรฐานหลักสูตรระดับปริญญาตรี โดยต้องมีจำนวนและคุณสมบัติอย่างต่ำในระดับปริญญาโทในสาขาวิชาที่ตรงหรือสัมพันธ์กับด้านการเดินเรือและช่างกลเรือ และต้องมีผลงานวิชาการเผยแพร่ในระดับชาติที่ไม่ใช่ผลงานวิจัยจากหลักสูตรการศึกษา ซึ่งศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีจำนวนอาจารย์ที่มีคุณวุฒิทั้งสองประการดังกล่าวไม่เพียงพอ ส่งผลต่อการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาตามวงรอบ และการไม่สามารถพัฒนาหลักสูตรใหม่ๆ รองรับภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีตามความถนัดและภารกิจของสถาบันได้อย่างมั่นคง ทั้งนี้การพัฒนาของวงการการศึกษา ระดับอุดมศึกษาซึ่งมีการพัฒนาเกณฑ์และตัวชี้วัดการดำเนินงานที่สูงขึ้นในทุกปี หากไม่ปรับเปลี่ยนโครงสร้างหรืออัตรากำลังทั้งสายการสอนและสายสนับสนุนให้เหมาะสมอาจส่งผลการดำเนินงานจัดการศึกษาที่ไม่สอดคล้องตามเกณฑ์ และความสามารถทางการแข่งขันในการจัดการศึกษาในหลักสูตรด้านพาณิชย์นาวีที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีรับผิดชอบอยู่ได้ ทั้งนี้หากสามารถจัดสรรอัตรากำลังสายการสอนและสายสนับสนุนเพิ่มเติมที่เพียงพอครบถ้วนตลอดจนมีความก้าวหน้าตามสายงาน (Career path) โดยเฉพาะอาจารย์ประจำหลักสูตรทั้งในด้านคุณวุฒิและคุณสมบัติตามที่ อว. กำหนดตลอดระยะเวลาของหลักสูตรแล้ว การบริหารหลักสูตร ได้แก่ การทำวิจัยหรือผลงานทางวิชาการเผยแพร่ การปรับปรุงพัฒนาหลักสูตรและการสอน ก็สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานระดับชาติที่กำหนด นอกจากนี้ในส่วนของวิสัยทัศน์ของผู้บริหารซึ่งต้องมีความรู้ ทักษะ ในการบริหาร การศึกษาก็เป็นสิ่งสำคัญในการจัดการศึกษาและฝึกอบรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้บริหารของกรมเจ้าท่าที่มาดำรง

/ตำแหน่ง...

ตำแหน่งผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีส่วนมากเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กร แต่ยังคงขาดซึ่งวิสัยทัศน์ในการนำองค์กรเพื่อการแข่งขันทางการศึกษาและพัฒนาหน่วยงานในลักษณะของสถาบันการศึกษา ส่งผลต่อศักยภาพในการแข่งขันทางการศึกษาของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

แนวทางการแก้ไข (๒.๑.๑)

สภาพปัญหา/ความต้องการ	การแก้ไขระยะสั้นโดยกรมเจ้าท่าที่ผ่านมา
๑. โครงสร้างของ พ.น. ยังไม่สอดคล้องกับการบริหารจัดการแบบสถาบันอุดมศึกษา ยังขาดหลายหน่วยงาน เพื่อดำเนินพันธกิจของสถาบันเช่นสถาบันอุดมศึกษา อื่นๆ เช่น หน่วยงานวิจัย หน่วยงานเทคโนโลยีดิจิทัล หน่วยงานนโยบายและแผน	๑. พ.น. สามารถขออนุมัติปรับเปลี่ยนโครงสร้างส่วนราชการภายในได้ตามความเหมาะสม แต่เป็นในลักษณะของการเกลี่ยอัตรากำลังจากหน่วยงานภายใน อื่นๆ มาปฏิบัติงาน ซึ่งยังไม่ได้รับอนุมัติอัตราใหม่ เนื่องจากขั้นตอนนโยบายของสำนักงาน ก.พ.
๒. โครงสร้างอัตรากำลังโดยเฉพาะจำนวนและคุณสมบัติของอาจารย์ประจำหลักสูตรยังไม่ครบตามเกณฑ์มาตรฐานหลักสูตรปริญญาตรีที่ อว. กำหนด ส่งผลต่อการบริหารจัดการหลักสูตรในภาพรวมขาดประสิทธิภาพ	๑. ให้บุคลากรของกรมเจ้าท่าที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโทในสาขาวิชาที่ตรงตามหลักสูตรที่จัดการศึกษามาช่วยราชการเป็นอาจารย์ประจำหลักสูตรของ พ.น. ๒. ส่งเสริมให้บุคลากรของ พ.น. ที่มีความพร้อมสามารถศึกษาต่อในระดับปริญญาโทและเอก โดยกรมเจ้าท่าให้การสนับสนุนทั้งการให้ลาศึกษาต่อเต็มเวลา และสร้างความร่วมมือกับสถาบันหรือหน่วยงานอื่น เพื่อจัดสรรทุนการศึกษาหรือที่นั่งสำหรับเข้าศึกษาต่อ
การพัฒนาเมื่อเป็นองค์การมหาชน	การพัฒนาแก้ปัญหาในระยะยาวในสังกัดกรมเจ้าท่า
๑. ทบทวนโครงสร้างองค์กรให้มีลักษณะเช่นเดียวกับมหาวิทยาลัยเฉพาะทาง กำหนดให้มีคณะวิชา ภาควิชา และหน่วยงานสนับสนุนทางวิชาการต่างๆ เช่น หน่วยงานวิจัย หน่วยงานเทคโนโลยีดิจิทัล (ICT) หน่วยงานนโยบายและแผน	๑. ทบทวนโครงสร้างองค์กรให้มีลักษณะเช่นเดียวกับมหาวิทยาลัยเฉพาะทาง กำหนดให้มีคณะวิชา ภาควิชา และหน่วยงานสนับสนุนทางวิชาการต่างๆ เช่น หน่วยงานวิจัย หน่วยงานเทคโนโลยีดิจิทัล หน่วยงานนโยบายและแผน แต่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการได้สำเร็จน้อยเนื่องจากอาจติดขัดจากกฎระเบียบในการปรับปรุงโครงสร้าง และเพิ่มเติมอัตรากำลังตามโครงสร้างที่กำหนดขึ้นใหม่
๒. เพิ่มเติมอัตรากำลังให้สอดคล้องกับโครงสร้างหน่วยงานใหม่	๒. อนุมัติอัตรากำลังขั้นต่ำเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับโครงสร้างหน่วยงานใหม่ ประกอบด้วย - อาจารย์ กลุ่ม วท. จำนวน ๑๓ คน - อาจารย์ กลุ่ม ดร. จำนวน ๓ คน - อาจารย์ กลุ่ม ชก. จำนวน ๓ คน - บุคลากรหน่วยงานเทคโนโลยีดิจิทัล จำนวน ๑๕ คน* - บุคลากรหน่วยงานนโยบายและแผน จำนวน ๙ คน* - บุคลากรหน่วยงานหน่วยงานวิจัย จำนวน ๓ คน *ประกอบด้วยอัตราที่ขอใหม่และอัตราเดิมจากหน่วยงานที่มีอยู่ (บศ./มศ.)

<p>๓. ทบทวนโครงสร้างอัตรากำลังให้มีความก้าวหน้าตามสายงาน (Career path) โดยเฉพาะสายการสอน มีการสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันขึ้นสู่ตำแหน่งบริหาร โดยความก้าวหน้าขึ้นอยู่กับผลงานทางวิชาการและภาระงานสอน</p>	<p>๓. ทบทวนชื่อสายงานตามอัตรากำลังและภาระงาน โดยปรับเปลี่ยนตำแหน่งต่างๆ ที่มีภาระงานสอนให้เป็นตำแหน่งวิทยากร เพื่อสามารถกำหนดความก้าวหน้าในการประเมินจากผลงานทางวิชาการและภาระงานสอนได้ แต่การสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันขึ้นสู่ตำแหน่งบริหารในลักษณะส่วนราชการคงไม่สามารถดำเนินการได้</p>
<p>๔. จัดให้มีอัตรากำลังสายการสอนให้ครบตามเกณฑ์มาตรฐานหลักสูตรที่ อว. กำหนด โดยมีอาจารย์ประจำหลักสูตรที่มีคุณสมบัติครบถ้วน (ปริญญาโทและมีงานวิจัยเผยแพร่) อย่างน้อย ๕ คน ต่อหลักสูตร และอาจารย์ประจำให้ครบตามเกณฑ์นักศึกษาต่ออาจารย์ในสัดส่วน ๒๐ : ๑</p>	<p>๔. ขออนุมัติอัตรากำลังสายการสอนของกลุ่มวิชาการเดินเรือและช่างกลเรือเพิ่มให้ครบหลักสูตรอย่างน้อย ๕ คน โดยต้องมีคุณวุฒิปริญญาโทและมีงานวิจัยเผยแพร่ ทั้งนี้การแก้ไขในระยะสั้นดำเนินการได้โดยนำบุคลากรของกรมเจ้าท่าซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกณฑ์ที่ อว. กำหนดเพื่อมาช่วยราชการเป็นอาจารย์ประจำหลักสูตร แต่การแก้ไขปัญหาในระยะยาวนั้น พน. ต้องได้รับอัตรากำลังเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามเสนอข้างต้น จึงจะสามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน</p>
<p>๕. สามารถจูงใจทั้งด้านค่าตอบแทนและความก้าวหน้าทางวิชาการ ความก้าวหน้าตามสายงานตามตำแหน่ง (Career path) ให้คนเก่งปฏิบัติงานในองค์กรได้อย่างยั่งยืน บุคลากรสายสนับสนุนสามารถดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามสายงานได้ โดยไม่ยึดติดเฉพาะผู้เป็นข้าราชการเท่านั้น</p>	<p>๕. ไม่สามารถดำเนินการได้</p>
<p>๖. สามารถคัดสรรผู้บริหารสูงสุดขององค์กรที่มีวิสัยทัศน์ ประสบการณ์ ความรู้ความเชี่ยวชาญด้านบริหารการศึกษามาเป็นผู้บริหารของสถาบันได้เอง ส่งผลต่อศักยภาพในการบริหารและการแข่งขันในลักษณะสถาบันการศึกษาที่เพิ่มขึ้น</p>	<p>๖. กำหนดคุณสมบัติผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยต้องมีประสบการณ์ทางวิชาชีพนายประจำเรือ ผ่านการอบรมหลักสูตรการศึกษาขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศหรือบริหารการศึกษาจากสถาบันการศึกษาในประเทศ และเป็นผู้มีวิสัยทัศน์ทางการศึกษา</p>

๒.๑.๒) กฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องกับการบริหารจัดการอุดมศึกษาส่งผลต่อความไม่คล่องตัวในการบริหารจัดการและงบประมาณ

สภาพปัญหา : การบริหารจัดการสถาบันตามกฎระเบียบราชการปกติยังขาดความคล่องตัวเนื่องด้วยติดขัดต่อกฎระเบียบของทางราชการ ซึ่งการบริหารจัดการที่มีความคล่องตัวของสถาบันอุดมศึกษาในทุกด้านเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งในส่วนของการคัดสรรบุคคลเพื่อดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับต่างๆ การมีอำนาจในการตัดสินใจ และสามารถดำเนินการได้อย่างคล่องตัวเนื่องจากการมีระเบียบและกฎเกณฑ์ที่มีความยืดหยุ่น ไม่ยึดติดตามระเบียบราชการปกติที่ไม่เอื้อต่อการแข่งขันตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ได้แก่ การต้องกำหนดค่าธรรมเนียมการอบรม หรือค่าตอบแทนต่างๆ ตามที่กรมบัญชีกลางกำหนดเท่านั้น รวมถึงการกำหนดเงินประจำตำแหน่งทางวิชาการ ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สถาบันอุดมศึกษาอื่นๆ มีความเป็นอิสระทางวิชาการ สามารถดำเนินพันธกิจอุดมศึกษาได้อย่างคล่องตัว แข่งขันได้ในระดับชาติและสากล ตลอดจนเกิดการพัฒนาน้ององค์กรทั้งในส่วนของสถาบันและบุคลากรภายใน

/องค์กร นอกจาก...

องค์กร นอกจากนี้การติดขัดที่กฎระเบียบราชการยังส่งผลให้สถาบันไม่สามารถสร้างการแข่งขันกับสถาบันการศึกษา ฝึกอบรมเอกชนได้ เช่น การกำหนดราคาค่าใช้จ่ายในการศึกษาฝึกอบรมที่ไม่จูงใจ ไม่สามารถลดราคาหรือจัดโปรโมชั่น การจ่ายค่าตอบแทนที่ไม่จูงใจให้ผู้มีประสบการณ์สูงมาเป็นวิทยากร นอกจากนี้การที่มีลำดับขั้นตอนการดำเนินงานของ ทางราชการที่ขาดความฉับไวหันต่อสถานการณ์ ตลอดจนการบริหารจัดการงบประมาณที่ขาดความเป็นเอกเทศ ไม่สามารถรับการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐได้โดยตรงและถูกแบ่งสรรกับหน่วยงานอื่นๆ เช่นในปัจจุบัน เป็นต้น เหล่านี้ล้วนส่งผลต่อการแข่งขัน การสร้างรายได้จากหลักสูตรการศึกษา และฝึกอบรมในปัจจุบัน เมื่อไม่สามารถสร้าง รายได้ที่มากพอจูงใจกับรายจ่ายที่มีจำนวนมากแล้ว แหล่งรายได้ที่ต้องขอรับการสนับสนุนจากเงินงบประมาณเพียงอย่าง เดียว ก็ส่งผลต่อการไม่สามารถบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ไม่สามารถริเริ่มเปิดการฝึกอบรมในหลักสูตรใหม่ๆ ที่ ต้องลงทุนเพิ่มเติมได้

แนวทางการแก้ไข (๒.๑.๒)

สภาพปัญหา/ความต้องการ	การแก้ไขระยะสั้นโดยกรมเจ้าท่าที่ผ่านมา
๑. การบริหารจัดการสถาบันตามกฎระเบียบราชการ ปกติยังขาดความคล่องตัว ส่งผลต่อการแข่งขัน และการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกเนื่อง ด้วยติดขัดต่อกฎระเบียบของทางราชการซึ่งใช้ในการ บริหารส่วนราชการที่ไม่ใช่สถาบันอุดมศึกษา	๑. อนุมัติในหลักการเพื่อการปรับปรุงระเบียบของกรม เจ้าท่าที่เกี่ยวข้อง อาทิ การปรับปรุงแก้ไขระเบียบการ ลดค่าธรรมเนียมหลักสูตรฝึกอบรม การยกเว้นระเบียบ การบริหารงานวิจัยให้เกิดความคล่องตัวในพันธกิจของ สถาบันอุดมศึกษา และระเบียบอื่นๆ ได้ตามอำนาจของ อธิบดีกรมเจ้าท่าจะสามารถอนุมัติให้ดำเนินการได้ ๒. จัดประชุมผู้ประกอบการเพื่อการสร้างความร่วมมือ ในการพัฒนาพันธกิจของ พ.น. ในด้านต่างๆ และให้การ สนับสนุนแก่ พ.น. โดยตรงได้แก่ การกำหนดที่นั่ง สำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์สำหรับลงฝึกภาคปฏิบัติ ทางทะเลเพื่อลดปัญหานักเรียนไม่มีเรือลงฝึกทำให้ สำเร็จการศึกษาช้า
การพัฒนาเมื่อเป็นองค์กรมหาชน	การพัฒนาแก้ปัญหาในระยะยาวในสังกัดกรมเจ้าท่า
๑. สามารถออกกฎระเบียบข้อบังคับที่คล่องตัวในการ บริหารจัดการการศึกษาและฝึกอบรมได้เอง มีความ เป็นอิสระทางวิชาการ	๑. การออกกฎระเบียบข้อบังคับต้องผ่านการพิจารณา จากผู้บริหารกรมเจ้าท่า มีความล่าช้าตามระบบและข้อ กฏหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งยังคงขาดความคล่องตัวและ ขาดอิสระทางวิชาการ
๒. มีความคล่องตัวในการแข่งขันสู่ระดับสากลสูง ภายใต้การบริหารงานของสภาสถาบัน โดยไม่ติดขัดต่อ ระเบียบของทางราชการ เช่น การกำหนดอัตรา ค่าตอบแทนของผู้ปฏิบัติงาน ค่าตอบแทนของ ผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอก ค่าสมนาคุณแก่หน่วยงาน หรือผู้ประสานงานต่างๆ การลดค่าธรรมเนียมการ อบรม งบประมาณสนับสนุนการวิจัย ที่หากเป็นตาม ระเบียบราชการปกติไม่สามารถดำเนินการได้ เป็นต้น	๒. ขาดความคล่องตัวในการแข่งขันในระดับสากล เนื่องจากติดขัดต่อระเบียบของทางราชการ และมีความ เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานตามระเบียบการพัสดุ ที่ ต้องพิจารณาวินิจฉัยก่อน ปรับ แต่สามารถใช้การ ประสานงานในระดับกรมเจ้าท่าสู่ระดับสากลได้

<p>๓. มีการบริหารจัดการการเงินและงบประมาณภายใต้การบริหารของสภาสถาบัน การจัดสรรงบประมาณขออนุมัติโดยตรงต่อรัฐบาล ไม่ต้องนำมาจัดลำดับความสำคัญของการของบประมาณตามพันธกิจของกรมเจ้าท่า</p>	<p>๓. พน. จะได้รับการจัดสรรงบประมาณในภาพรวมตามพันธกิจร่วมกับสำนัก กอง อื่นๆ ในกรมเจ้าท่า จึงไม่สามารถตอบสนองภารกิจการจัดการศึกษาและฝึกอบรมของ พน. ได้อย่างครบถ้วน เช่น งบประมาณสำหรับการวิจัย การจัดหาทรัพยากรทางการศึกษาที่ทันสมัย เป็นต้น</p>
<p>๔. การมีสถานะเป็นนิติบุคคลของสถาบันทำให้สามารถบริหารจัดการงบประมาณและเงินรายได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ คล่องตัว ตลอดจนสามารถรับบริจาคหรือหารายได้จากทรัพยากรทางการศึกษาได้</p>	<p>๔. ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล การรับบริจาคหรือหารายได้จากทรัพยากรทางการศึกษาดำเนินการได้ยาก ไม่เอื้อต่อการรับบริจาคและสร้างรายได้</p>

๒.๑.๓) ขาดแรงจูงใจจากการกำหนดอัตราค่าตอบแทนและขาดความก้าวหน้าในสายงานวิชาการในระดับประสบการณ์ความเชี่ยวชาญขั้นสูงหรือความสามารถพิเศษเพื่อมาเป็นครูอาจารย์

สภาพปัญหา : ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าตอบแทน และการกำหนดอัตราเงินเดือนตามที่สำนักงาน ก.พ. กำหนดไม่สามารถจูงใจให้ผู้มีประสบการณ์ความเชี่ยวชาญขั้นสูงหรือความสามารถพิเศษเพื่อเข้ารับราชการเป็นอาจารย์ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีได้ เมื่อเทียบกับเงินเดือนและค่าตอบแทนของสถาบันอุดมศึกษาที่เป็นสถาบันในกำกับของรัฐหรือสถาบันเอกชนที่สามารถกำหนดอัตราค่าตอบแทนและเงินเดือนที่สูงพอในการจูงใจให้ผู้มีประสบการณ์สูง เช่น กัปตันเรือสินค้า ดันกลเรือ ผู้ที่มาจากภาคธุรกิจพาณิชย์นาวี เพื่อเข้ามาปฏิบัติงานเป็นอาจารย์หรือวิทยากรประจำหลักสูตรปริญญาตรีได้ ส่งผลต่อการพัฒนาหลักสูตรและพันธกิจอุดมศึกษาตามความถนัดของสถาบันได้อย่างยั่งยืน รวมถึงสามารถกำหนดค่าตอบแทนและงบประมาณในการดำเนินงานสร้างความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาในต่างประเทศที่เหมาะสม ซึ่งจะเกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการและมีประสิทธิภาพมากขึ้น กอปรกับการที่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเป็นหน่วยงานที่ไม่ใช่นิติบุคคล จึงไม่สามารถกำหนดระเบียบการดำรงตำแหน่งทางวิชาการของอาจารย์ในสถาบันได้เอง ไม่สามารถกำหนดระเบียบการดำรงตำแหน่งทางวิชาการของอาจารย์ในสถาบันได้เอง ส่งผลให้บุคลากรสายการสอน (อาจารย์) ขาดความก้าวหน้าและน่าเชื่อถือในวงการศึกษาไม่สามารถจูงใจให้ผู้มีความรู้และประสบการณ์สูงเข้ามาปฏิบัติงานเป็นอาจารย์ประจำของสถาบัน ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านการบริหารหลักสูตรระดับปริญญาตรีตามที่กระทรวง อว. ให้การรับรอง และได้กำหนดในประเด็นตำแหน่งทางวิชาการของอาจารย์ประจำหลักสูตรที่ได้ไว้ในตัวชี้วัดการประกันคุณภาพของหลักสูตรด้วย ทั้งนี้สถาบันอุดมศึกษาออกสังกัดกระทรวง อว. ในปัจจุบันที่สามารถกำหนดตำแหน่งทางวิชาการได้เอง ได้แก่ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า โรงเรียนนายร้อยตำรวจ โรงเรียนนายเรือ โรงเรียนนายเรืออากาศนวมินทกษัตริยาธิราช สถาบันบัณฑิตพัฒนศิลป์ มหาวิทยาลัยกีฬาแห่งชาติ

แนวทางการแก้ไข (๒.๑.๓)

สภาพปัญหา/ความต้องการ	การแก้ไขระยะสั้นโดยกรมเจ้าท่าที่ผ่านมา
<p>๑. อัตราการคงอยู่ของอาจารย์ประจำโดยเฉพาะที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นอาจารย์ประจำหลักสูตรลดน้อยลงเนื่องจากย้ายไปสังกัดอื่นภายในกรมเจ้าท่าที่มีความก้าวหน้าในสายงาน (Career path) มากกว่า</p>	<p>๑. ให้บุคลากรของกรมเจ้าท่าที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโทในสาขาวิชาที่ตรงตามหลักสูตรที่จัดการศึกษามาช่วยราชการเป็นอาจารย์ประจำหลักสูตรของ พน.</p>

/๒. ไม่สามารถ...

<p>๒. ไม่สามารถจูงใจให้ผู้มีประสบการณ์ความเชี่ยวชาญชั้นสูงหรือความสามารถพิเศษเพื่อเข้ารับราชการเป็นอาจารย์ในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีได้</p>	<p>๑. สนับสนุนให้บุคลากรคนประจำเรือของกรมเจ้าท่าที่ประจำเรือชุดหรือเรือตรวจการณ์ใกล้เคียงที่ตั้ง พน. ให้การสนับสนุนบุคลากรเพื่อเป็นวิทยากรและฝึกประสบการณ์การใช้อุปกรณ์การเดินเรือให้แก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์เพื่อเป็นการแก้ปัญหาบุคลากรผู้สอนด้านวิชาชีพที่ไม่เพียงพอ</p> <p>๒. สร้างความร่วมมือทางวิชาการกับโรงเรียนนายเรือเพื่อขอรับการสนับสนุนอาจารย์/ครูฝึกเพื่อการจัดการเรียนการสอนในรายวิชาและการพัฒนาบุคลากรภาพภาวะผู้นำแก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์</p> <p>๓. จัดประชุมผู้ประกอบการเพื่อการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาพันธกิจของ พน. ในด้านต่างๆ และให้การสนับสนุนแก่ พน. โดยตรงได้แก่ การสนับสนุนบุคลากรของบริษัทเรือที่มีประสบการณ์ในการเป็นวิทยากรอบรมความรู้และทักษะทางวิชาชีพคนประจำเรือแก่นักเรียนเดินเรือพาณิชย์</p>
<p>การพัฒนาเมื่อเป็นองค์การมหาชน</p>	<p>การพัฒนาแก้ปัญหาระยะยาวในสังกัดกรมเจ้าท่า</p>
<p>๑. สามารถกำหนดค่าตอบแทนของอาจารย์ได้ตามวิทยฐานะในอัตราที่สูงกว่า ก.พ. กำหนด จูงใจให้ผู้มีประสบการณ์สูงในวิชาการพาณิชย์นาวีมาปฏิบัติหน้าที่เป็นอาจารย์ และจูงใจให้อาจารย์สายการสอนและวิชาชีพที่มีประสบการณ์ปฏิบัติงานกับสถาบันอย่างต่อเนื่องได้</p>	<p>๑. ไม่สามารถกำหนดค่าตอบแทนของอาจารย์ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง ในอัตราที่สูงกว่า ก.พ. กำหนดได้ แต่อาจสามารถจูงใจโดยการบรรจุในอัตราของข้าราชการที่มีความมั่นคงสูง</p>
<p>๒. มีความคล่องตัวในการกำหนดค่าตอบแทนและงบประมาณในการดำเนินงานสร้างความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาในต่างประเทศที่เหมาะสม โดยความเห็นชอบของสภาสถาบัน</p>	<p>๒. การกำหนดค่าตอบแทนและงบประมาณในการดำเนินงานสร้างความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาในต่างประเทศเป็นไปตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด เป็นการยากในการแก้ไขกฎระเบียบให้การประสานความร่วมมือคล่องตัวได้</p>
<p>๓. สามารถกำหนดตำแหน่งทางวิชาการสำหรับอาจารย์ผู้สอน กรณีการออกเป็นองค์การมหาชนโดยพระราชบัญญัติ ซึ่งเป็นการดำเนินงานในระยะต่อไปจากการเป็นองค์การมหาชนโดยพระราชกฤษฎีกาในครั้งนี้ ซึ่งจะส่งผลต่อความก้าวหน้าทางวิชาการของอาจารย์ผู้สอน และอัตราการคงอยู่ที่สูง</p>	<p>๓. ไม่สามารถกำหนดตำแหน่งทางวิชาการสำหรับอาจารย์ผู้สอน</p>
<p>๔. ความก้าวหน้าตามสายงานของแต่ละตำแหน่งงาน โดยเฉพาะสายการสอนมีความชัดเจน มีการกำหนดค่าตอบแทนตามสายงานอย่างเหมาะสม สามารถดำรงตำแหน่งผู้บริหารในสายวิชาการในสถาบันได้</p>	<p>๔. ความก้าวหน้าตามสายงานของอาจารย์ผู้สอนในตำแหน่งวิทยาศาสตร์ และนักเดินเรือ นายช่างกลเรือที่ปฏิบัติงานสอนยังไม่ชัดเจน ไม่สามารถเจริญก้าวหน้าในสายงานได้เนื่องจากติดขัดเรื่องอัตรากำลังในระดับ</p>

	<p>ผู้บริหาร ส่งผลให้เกิดการย้ายไปดำรงตำแหน่งยังหน่วยงานอื่นภายในกรมเจ้าท่าสูงมาก (Turnover rate) จึงขาดความยั่งยืนในการบริหารจัดการ อัตรากำลังภายในสถาบัน (กรณีตำแหน่งนักเดินเรือย้ายไปเป็นเจ้าพนักงานนำร่อง เจ้าพนักงานตรวจเรือ เจ้าพนักงานตรวจท่า ในสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาต่างๆ)</p>
--	---

๒.๑.๔) ศักยภาพการแข่งขันในวงการศึกษา

สภาพปัญหา : จากที่กล่าวถึงปัญหาในหลายประเด็นข้างต้น โดยเฉพาะความรู้ความสามารถของบุคลากรสายคณาจารย์ ล้วนส่งผลต่อประสิทธิภาพในการแข่งขันในวงการศึกษาทั้งในระดับหลักสูตรปริญญาตรี และการจัดหลักสูตรฝึกอบรม ซึ่งมีผลสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายตามพันธกิจของสถาบัน และการมุ่งสู่ตลาดแรงงานพาณิชย์นาวีสากล ในขณะที่สถาบันการศึกษาอื่นๆ มีความคล่องตัวในหลายๆ ด้าน แต่ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวียังคงมีอุปสรรคและปัญหาหลายประการทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ส่งผลเสียต่อการผลิตและพัฒนาบุคลากรคนประจำเรือและพาณิชย์นาวีของไทยสู่กองเรือพาณิชย์ไทยและสากลในด้านปริมาณและคุณภาพ การผลิตและพัฒนาหลักสูตรในสาขาวิชาเพื่อตอบสนองความต้องการของธุรกิจพาณิชย์นาวีที่หลากหลายกว่าปัจจุบัน ตลอดจนการเติบโตของสถาบันให้เป็นที่ยอมรับในระดับชาติและสากล

แนวทางการแก้ไข (๒.๑.๔) : เป็นไปตามที่ระบุไว้ในข้อที่ ๒.๑.๑, ๒.๑.๒, ๒.๑.๓

๒.๑.๕) ปัญหาความมั่นคงในธุรกิจพาณิชย์นาวีของชาติ จำเป็นต้องมีสถาบันการศึกษาด้านพาณิชย์นาวีของรัฐที่มีความมั่นคง

สภาพปัญหา : ปัจจุบันการจัดการศึกษาในหลักสูตรนายประจำเรือระดับปริญญาตรีมีสถาบันที่จัดการศึกษาในจำนวนที่ไม่มาก ขาดความหลายหลายครบถ้วนในทุกสาขาของภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีซึ่งยังไม่สอดคล้องต่อความต้องการของตลาดแรงงานในระดับนายประจำเรือภายในประเทศและต่างประเทศที่ยังมีจำนวนมาก การที่ประเทศไทยมีจำนวนสถาบันอุดมศึกษาที่ผลิตผู้สำเร็จการศึกษาในระดับนายประจำเรือที่มีจำนวนน้อย การอนุมัติให้เปิดหลักสูตรอาจขาดความต่อเนื่องในระยะยาว หรือขึ้นอยู่กับ trend การศึกษาของช่วงเวลานั้นๆ ตลอดจนการพิจารณาถึงต้นทุนการผลิตและความคุ้มค่าในการเปิดหลักสูตรของแต่ละสถาบัน ที่กล่าวมาข้างต้นล้วนเป็นความเสี่ยงต่อความมั่นคงในการจัดการศึกษาของหลักสูตรในระดับนายประจำเรือและภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีสาขาต่างๆ ของไทย ดังนั้นการจัดการศึกษาในหลักสูตรด้านพาณิชย์นาวีที่มั่นคงและหลายหลายจึงเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องดำเนินการ ตามที่แผนยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี ได้กำหนดถึงความสำคัญของการจัดการศึกษาเพื่อเป็นการสร้างอำนาจในการแข่งขันและสอดคล้องต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพาณิชย์นาวีและสนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในส่วนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีถือเป็นสถาบันหลักของชาติที่จัดการศึกษาในหลักสูตรนายประจำเรือ ซึ่งจัดการเรียนการสอนจำนวน ๒ หลักสูตร เป็นไปในลักษณะของสถาบันสมทบซึ่งไม่สามารถประสาทปริญญาเองได้ตามระเบียบการอุดมศึกษา กระบวนการอนุมัติหลักสูตรต้องผ่านการพิจารณาจากคณะโลจิสติกส์ และสภามหาวิทยาลัยก่อน จึงจะสามารถจัดการศึกษาในหลักสูตรนั้นๆ กรณีหากคณะโลจิสติกส์หรือมหาวิทยาลัยบูรพาไม่จัดการศึกษาในหลักสูตรเดินเรือ ทางศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีก็ไม่สามารถจัดการศึกษาในหลักสูตรเดินเรือต่อได้ ทั้งนี้รวมถึงการเปิดหลักสูตรใหม่ซึ่งจะต้องผ่านความเห็นชอบจากทางมหาวิทยาลัยบูรพาด้วย ซึ่งมหาวิทยาลัยมีสิทธิไม่เห็นชอบการเปิดหลักสูตรตามที่เสนอได้ เหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาความมั่นคงทางหลักสูตรปัจจุบันและการสร้างหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อรองรับต่อความต้องการของภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีของชาติ ซึ่งหากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีซึ่งถือเป็นสถาบันหลักในการผลิตของชาติยังคงขาดซึ่งความมั่นคงของหลักสูตร

/ดังที่กล่าวมา...

ดังที่กล่าวมาข้างต้น ก็อาจส่งผลถึงการรับประกันความมั่นคงของการจัดการศึกษาในหลักสูตรนายประจำเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของชาติในภาพรวมได้เช่นกัน

แนวทางการแก้ไข (๒.๑.๕)

สภาพปัญหา/ความต้องการ	การแก้ไขระยะสั้นโดยกรมเจ้าท่าที่ผ่านมา
๑. หลักสูตรการศึกษาระดับปริญญาตรีระดับนายประจำเรือไม่มีความมั่นคง เนื่องจากไม่สามารถอนุมัติหลักสูตรและอนุมัติปริญญาเองได้	๑. ยังไม่มีการดำเนินงานในการแก้ปัญหา
การพัฒนาเมื่อเป็นองค์การมหาชน	การพัฒนาแก้ปัญหาในระยะยาวในสังกัดกรมเจ้าท่า
๑. การบริหารหลักสูตรมีความมั่นคง สามารถเปิดหลักสูตรการศึกษาในระดับปริญญาตรีด้านพาณิชย์นาวีในสาขาวิชาต่างๆ และสามารถอนุมัติปริญญาตรีหรือสูงกว่าได้เอง กรณีการออกเป็นองค์การมหาชนโดยพระราชบัญญัติ ซึ่งเป็นการดำเนินงานในระยะต่อไปจากการเป็นองค์การมหาชนโดยพระราชกฤษฎีกาในครั้งนี้	๑. ไม่สามารถเปิดหลักสูตรการศึกษาในระดับปริญญาตรีด้านพาณิชย์นาวีในสาขาวิชาต่างๆ ได้เอง การเปิดหลักสูตรต่างๆ ต้องได้รับการอนุมัติหลักสูตรโดยมหาวิทยาลัยบูรพา ในฐานะของสถาบันสมทบ

๒.๒) รายละเอียดแผนธุรกิจของสถาบันในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีพันธกิจในการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีของชาติเพื่อรองรับต่อการพัฒนาด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี โดยในปัจจุบันยังคงมีปัญหาที่ส่งผลต่อการผลิตและพัฒนาทั้งในด้านคุณภาพของการจัดการศึกษาและฝึกอบรม รวมถึงปริมาณการผลิตที่ยังไม่หลากหลายครบถ้วนในสาขาวิชาด้านพาณิชย์นาวีต่างๆ ซึ่งหากไม่เร่งแก้ไขและพัฒนา ก็อาจส่งผลต่อการพัฒนาประเทศด้านพาณิชย์นาวี รวมถึงการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ในระดับชาติ อาทิ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านการสร้างศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขัน / ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ ๒๐ ปี ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระยะ ๒๐ ปี / ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาบุคลากร แผนงานการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) แผนการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙ / ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การผลิตกำลังคน การวิจัย และนวัตกรรม เป็นต้น อาจไม่สามารถดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามแผนที่กำหนดเนื่องจากขาดบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่เพียงพอในการขับเคลื่อนแผนงานโครงการกิจกรรมตามที่กำหนดไว้ได้ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามแนวทางที่นำเสนอในข้อที่ผ่านมามีเพื่อให้ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีสามารถดำเนินพันธกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งสำคัญ รวมถึงการจัดทำแผนธุรกิจของสถาบันเพื่อเป็นการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งจะสามารถสร้างรายได้ของสถาบันและพัฒนาการบริหารจัดการหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมให้สามารถบรรลุเป้าหมายสอดคล้องต่อการพัฒนาของชาติในปัจจุบันและอนาคต โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องต่อการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทั้งนี้เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งพันธกิจของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีล้วนส่งผลสนับสนุนต่อยุทธศาสตร์ต่างๆ ทั้งในส่วนของประสิทธิผลที่มาจากการผลิตและพัฒนาโดยตรง และมูลค่าต่อเศรษฐกิจมวลรวมของประเทศซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มพูนทักษะความรู้ เพื่อเปลี่ยนจากแรงงานระดับพื้นฐาน (Unskilled) สู่งานระดับฝีมือ (skilled) ซึ่งการได้รับการศึกษาและพัฒนาดังกล่าวของผู้สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีและผู้ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรพัฒนาคณะประจำเรือที่

/จะได้รับคำตอบ...

จะได้รับค่าตอบแทนและโอกาสการทำงานในสายอาชีพคนประจำเรือตามคุณวุฒิทางวิชาชีพของคนที่สูงขึ้น เหล่านี้เป็นผลมาจากการดำเนินพันธกิจของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีทั้งสิ้น

ในการนี้ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ได้กำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เพื่อการดำเนินงานของสถาบันไว้ ดังต่อไปนี้

วิสัยทัศน์ : “มุ่งเป็นสถาบันวิชาชีพชั้นสูงหลักของชาติด้านขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย”

พันธกิจ :

๑) เป็นสถาบันหลักที่มีความมั่นคงในการจัดการศึกษา ฝึกอบรม และการบริการวิชาการ เพื่อส่งเสริมธุรกิจภาคพาณิชย์นาวี การขนส่งทางน้ำ และโลจิสติกส์ของชาติ

๒) บริหารองค์การสู่ความเป็นเลิศด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยได้มาตรฐานในระดับสากล

๓) สร้างความร่วมมือและเป็นที่ยอมรับในการจัดการศึกษาและฝึกอบรม กับองค์กรหน่วยงาน ในระดับนานาชาติ

๔) เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการผลิตงานวิจัยและนวัตกรรมซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการจัดการศึกษาและธุรกิจภาคพาณิชย์นาวี การขนส่งทางน้ำ และโลจิสติกส์

๕) พัฒนาสู่สถาบันอุดมศึกษาเฉพาะทางด้านพาณิชย์นาวีและการขนส่งทางน้ำในระดับนานาชาติ

ยุทธศาสตร์ :

๑) ผลิตผู้สำเร็จการศึกษาที่มีคุณภาพ เชี่ยวชาญทักษะทางวิชาชีพ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานสากล

๒) บริการวิชาการหลักสูตรฝึกอบรมสนับสนุนภาคธุรกิจพาณิชย์นาวี การขนส่งทางน้ำ และการฝึกภาคทะเลด้วยทรัพยากรการศึกษาที่ทันสมัยตามมาตรฐานสากล

๓) เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และนวัตกรรมด้านพาณิชย์นาวี การขนส่งทางน้ำ เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ

๔) สร้างความร่วมมือในระดับนานาชาติเพื่อพัฒนาหลักสูตรและแลกเปลี่ยนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ และผู้สำเร็จการศึกษาสู่ตลาดแรงงานสากล

๕) บุคลากรเป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านพาณิชย์นาวี และการขนส่งทางน้ำ เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๖) มุ่งพัฒนาสู่สถาบันอุดมศึกษาเฉพาะทางด้านพาณิชย์นาวีและการขนส่งทางน้ำในระดับนานาชาติ

แผนการพัฒนาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อให้สามารถแข่งขันได้และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๑) พัฒนาคุณภาพการจัดการศึกษาและฝึกอบรม : ปรับปรุงหลักสูตร/สื่อการสอนดิจิทัล/สอดคล้องกับความต้องการผู้ประกอบการ/พัฒนาวินัย คุณลักษณะทางวิชาชีพ/หลักสูตรสำหรับ นศ.ต่างชาติ

๒) พัฒนาบุคลากรสู่ความชำนาญเชี่ยวชาญในสายงานวิชาชีพ : ส่งเสริมศึกษาต่อปริญญาโท และปริญญาเอก/พัฒนาประสบการณ์วิชาชีพ/พัฒนาคุณธรรม/รับการอบรมสัมมนาทางวิชาการระดับชาติ นานาชาติ

๓) พัฒนาสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการเดินเรือและพาณิชย์นาวี : ส่งเสริมการผลิตงานวิจัย นวัตกรรม/ร่วมมือกับสถาบันอื่นเพื่อการวิจัย/จัดตั้งวารสารวิชาการระดับชาติ/แหล่งองค์ความรู้พาณิชย์นาวี/พัฒนาประสบการณ์เดินเรือแก่เยาวชน

๔) การบริหารสู่องค์การสู่ความเป็นเลิศทางการบริหาร (HPO) : พัฒนาระบบสารสนเทศ/นำดิจิทัลมาใช้ในระบบบริหาร/เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลภายนอก/ปรับโครงสร้างแบบอุดมศึกษา/ปรับปรุงสภาพแวดล้อม

/ในการทำงาน...

ในการทำงาน/ส่งเสริมสุขภาพจิตที่ดีของบุคลากรและนักศึกษา

๕) ความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงานภายนอกมุ่งสู่สากล : สร้างความร่วมมือกับสายการบินเรือและสถาบันการศึกษาในต่างประเทศ/ส่ง นศ. ลงฝึก CADET และทำงานในสายการบินเรือต่างประเทศ/ส่งเสริมการประจุมร่วมมือกับองค์กรวิชาชีพในต่างประเทศ

๖) พัฒนาการจัดการรายได้จากการศึกษาและบริการวิชาการ : พัฒนาแผนธุรกิจสอดคล้องความต้องการสถาบันผู้ประกอบการ/จัดหลักสูตรรองรับพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

๗) พัฒนาทรัพยากรการศึกษาและโครงสร้างพื้นฐาน : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/ก่อสร้างอาคารสถานที่รองรับจำนวนนักศึกษา ฝึกอบรมหลักสูตร/จัดหาทรัพยากรที่ทันสมัยรองรับหลักสูตรตามที่ IMO กำหนด

แผนการรับนักศึกษาระดับปริญญาตรี ระยะ ๕ ปี

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
วท.บ. (วิทยาการเดินเรือ)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๒๒๕	๒๒๕	๗๕๐
วศ.บ. (วิศวกรรมเครื่องกลเรือ)	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๒๒๕	๒๒๕	๗๕๐
รวม						๑,๕๐๐

แผนการจัดหลักสูตรฝึกอบรม ระยะ ๕ ปี

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน*)
หลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้น จำนวน ๔๙ หลักสูตร	๓,๗๓๐	๔,๔๗๖	๖,๒๖๖	๘,๗๗๓	๑๒,๒๘๒	๓๕,๕๒๗

* นับจากจำนวนผู้สมัครที่สมัครเข้ารับการอบรมในรายหลักสูตร ซึ่งหนึ่งคนอาจนับได้มากกว่า ๑ หลักสูตร ตามจำนวนการสมัคร

แผนเป้าหมายการบริการฝึกภาคทะเลของสถาบันพณิชยการเรือไทย ระยะ ๕ ปี

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของ สพท.	๔๕๙	๕๓๖	๖๐๐	๘๕๐	๑๑๐๐	๓,๕๔๕
นักศึกษาจากสถาบันเครือข่าย	๒๓๔	๒๓๔	๒๓๔	๓๐๐	๓๐๐	๑,๓๐๒
รวม						๔,๘๔๗

แผนเป้าหมายการผลิตหลักสูตรนายประจำเรือและ Rating ระยะ ๕ ปี

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือช่างกลเรือของเรือไกล่ฝั่ง กับเรือเดินในประเทศ	-	-	๔๐	๖๐	๙๐	๑๙๐
หลักสูตรการผลิตระดับลูกเรือ Rating ของฝ่ายเดินเรือและช่างกลเรือ	-	-	๑๕๐	๒๐๐	๒๕๐	๖๐๐
รวม						๗๙๐

/แผนเป้าหมายการ...

แผนเป้าหมายการพัฒนาบุคลากรของกรมเจ้าท่าและยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำของชาติ ระยะ ๕ ปี

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
หลักสูตรการพัฒนาบุคลากรของกรมเจ้าท่า	-	-	๕๐	๕๐	๗๐	๑๗๐
หลักสูตรเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำของชาติ	-	๕๐	๑๐๐	๑๕๐	๒๐๐	๕๐๐
รวม						๖๗๐

แผนการจัดหลักสูตรพัฒนาบุคคลทั่วไปเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในธุรกิจเรือสำราญ Cruise ระยะ ๕ ปี

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
หลักสูตรพื้นฐานสำหรับคนประจำเรือให้แก่ผู้ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรบริการสหโชนัน ช่างภาพ และอื่นๆ จากสถาบันการศึกษาต่างๆ	-	๑๐๐	๑๐๐	๑๕๐	๑๕๐	๕๐๐

แผนการจัดหลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากรเฉพาะทาง และธุรกิจพาณิชย์นาวี ระยะ ๕ ปี นอกเหนือจากหลักสูตรฝึกอบรมตามที่ IMO กำหนด

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
หลักสูตรนำเข้า/ส่งออกส่งสินค้าทางเรือ	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๕๐๐
หลักสูตร Cargo Survey	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๕๐๐
หลักสูตรสำหรับเรือ CRUISE	-	๑๐๐	๒๐๐	๓๐๐	๔๐๐	๑,๐๐๐
หลักสูตรสำหรับเรือ Yacht	-	-	๕๐	๗๕	๑๐๐	๒๒๕
หลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพของคนประจำเรือตามความต้องการของบริษัทเรือ	-	๑๐๐	๑๐๐	๒๐๐	๒๐๐	๖๐๐
หลักสูตรเตรียมความพร้อมสำหรับการสอบประกาศนียบัตรคนประจำเรือ	-	๒๐๐	๒๐๐	๔๐๐	๔๐๐	๑,๒๐๐
หลักสูตรการเดินเรือและวิศวกรรมเครื่องกลเรือชั้นสูง	-	-	๕๐	๕๐	๑๐๐	๒๐๐
หลักสูตรการซ่อมบำรุงเครื่องจักร อุปกรณ์การเดินเรือ	-	-	-	๒๐	๒๐	๔๐
โครงการผลิต/พัฒนานคนประจำเรือจากประเทศประชาคมอาเซียน	-	-	-	๓๐	๕๐	๘๐
หลักสูตรเรือเร็ว (สปีดโบ๊ต)	๗๒๐	๗๒๐	๗๒๐	๗๒๐	๗๒๐	๓,๖๐๐
เรือลำน้ำ (สร้างเรือลำเลียง นายท้าย)	๗๒๐	๗๒๐	๗๒๐	๗๒๐	๗๒๐	๓,๖๐๐
เรือในประเทศ (นายประจำเรือ ต้นกล)	๓๖๐	๓๖๐	๓๖๐	๓๖๐	๓๖๐	๑,๘๐๐
หลักสูตรบริหารกิจการอู่ต่อเรือ	-	-	-	-	๕๐	๕๐

/หลักสูตรบริหาร...

หลักสูตร	ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	(รวม ๕ ปี) (คน)
หลักสูตรบริหารกิจการท่าเรือ	-	-	-	-	๕๐	๕๐
หลักสูตรเพื่อธุรกิจประกันภัยทางทะเล	-	-	-	-	๕๐	๕๐
รวม						๑๓,๔๙๕

ประมาณการเงินรายได้ของแผนธุรกิจจากหลักสูตรต่างๆ ในระยะเวลา ๕ ปี

รายได้	ปีที่ ๑ (ล้านบาท)	ปีที่ ๒ (ล้านบาท)	ปีที่ ๓ (ล้านบาท)	ปีที่ ๔ (ล้านบาท)	ปีที่ ๕ (ล้านบาท)	รวม ๕ ปี
๑. หลักสูตรระดับปริญญาตรี	๒๒.๗๖	๒๕.๑๘	๒๘.๐๒	๓๙.๔๕	๔๒.๑๐	๑๕๗.๕๑
๒. บริการฝึกภาคทะเลของเรือฝึก	๗.๐๙	๗.๐๙	๗.๐๙	๙.๐	๙.๐	๓๙.๔๗
๓. หลักสูตรฝึกอบรม	๑๔.๘๓	๑๗.๘๐	๒๔.๙๑	๓๔.๘๙	๔๘.๘๔	๑๔๑.๒๗
๔. หลักสูตรเพื่อพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวี	๒๕.๕๓	๓๑.๖๖	๓๙.๘๐	๔๔.๘๘	๕๑.๘๗	๑๙๓.๗๕
๕. อื่นๆ (ค่าหอพัก ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากบุคคลภายนอก)	๔.๓	๔.๓	๔.๓	๔.๓	๔.๓	๒๑.๕
รวม	๗๔.๕๓	๘๖.๑๔	๑๐๔.๖๔	๑๓๒.๖๒	๑๕๖.๒๒	๕๕๓.๑๕

๒.๓) ความคุ้มค่าของการดำเนินงานตามพันธกิจ

จากการทบทวนพันธกิจโดยมุ่งการผลิตและพัฒนาบุคลากรคนประจำเรือและภาคธุรกิจพาณิชย์นาวีเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ซึ่งจะทำให้ภาครัฐสามารถบรรลุเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ และสามารถส่งเสริมพัฒนาภาคคนประจำเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีต่างๆ ให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่ง และปลอดจากการดำเนินงานตามเป้าหมายของแผนธุรกิจที่จะสามารถผลิตและพัฒนาผู้สำเร็จการศึกษาและฝึกอบรมเพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานทั้งในประเทศและสากล รวมถึงการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากเดิมทำให้สามารถลดการสนับสนุนจากรัฐลงได้ ทั้งนี้ในส่วนของความคุ้มค่าด้านมูลค่านั้น การที่ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนเพื่อการพัฒนาสามารถส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชาติ จำนวนกว่า ๕,๘๕๐ ล้านบาท (เมื่อพิจารณาจากอัตราเงินเดือนที่ได้รับเดือนละ ๖๕,๐๐๐ บาท ต่อคน) และในส่วนของคนประจำเรือระดับลูกเรือซึ่งผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรฝึกอบรมแล้วเข้าทำงานในบริษัทเรือสามารถสร้างมูลค่ารวมต่อเศรษฐกิจของชาติ จำนวนกว่า ๓,๕๕๒ ล้านบาท (เมื่อพิจารณาจากอัตราเงินเดือนที่ได้รับเดือนละ ๒๐,๐๐๐ บาท ต่อคน)

๓) ตัวชี้วัดสำคัญตามวัตถุประสงค์การจัดตั้งสถาบันพาณิชย์นาวีไทย (องค์การมหาชน) ที่สะท้อนความคุ้มค่าของการจัดตั้งสถาบัน (ไม่เกิน ๕ ตัวชี้วัดสำคัญ)

ตามที่ได้มีการทบทวนการปรับเปลี่ยนองค์กรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จากเดิมที่เคยนำเสนอไว้ โดยจะยังคงสถานะเป็นส่วนราชการในสังกัดกรมเจ้าท่าเช่นเดิม ดังนั้นในการกำหนดตัวชี้วัดสำคัญจึงขอนำเสนอตัวชี้วัดซึ่งสะท้อนเป้าหมายพันธกิจในอนาคต ภายใต้การกำกับดูแลและสนับสนุนของกรมเจ้าท่า ดังนี้

/๑.จำนวนผู้เข้า...

ตัวชี้วัด	หน่วย	ค่าเป้าหมายของการดำเนินงาน					
		ปีที่ ๑	ปีที่ ๒	ปีที่ ๓	ปีที่ ๔	ปีที่ ๕	รวม
๑. จำนวนผู้เข้ารับการศึกษาฝึกอบรมหลักสูตรระยะสั้นในระยะเวลา ๕ ปี	คน	๓,๓๓๐	๔,๔๗๖	๖,๒๖๖	๘,๓๗๓	๑๒,๒๘๒	๓๕,๕๒๗
๒. จำนวนการรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์หลักสูตรปริญญาตรีในระยะเวลา ๕ ปี	คน	๒๐๐	๒๐๐	๒๐๐	๔๕๐	๔๕๐	๑,๕๐๐
๓. จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่เข้ารับการศึกษาฝึกประสบการณ์วิชาชีพกับบริษัทเรือต่างประเทศซึ่งเป็นผลจากการสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศในระยะเวลา ๕ ปี	คน	-	-	๑๐	๑๐	๑๐	๓๐
๔. ร้อยละการเพิ่มขึ้นของผลงานวิชาการและงานวิจัยที่ได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่ในวารสารวิชาการระดับชาติและนานาชาติต่อจำนวนอาจารย์ประจำในระยะเวลา ๕ ปี	ร้อยละ	๙.๕	๑๘	๒๗	๓๖	๔๕	๔๕
๕. ความสำเร็จของการจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมตามนโยบายเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางน้ำของกรมเจ้าท่าในระยะเวลา ๕ ปี	จำนวน	๑ หลักสูตร	๑ หลักสูตร	๑ หลักสูตร	๑ หลักสูตร	๑ หลักสูตร	๕ หลักสูตร

๔) ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาในการดำเนินงานโดยสรุป

๔.๑) การขาดอัตรากำลังในส่วนของอาจารย์ประจำที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์มาตรฐานการจัดการศึกษาในระดับปริญญาตรี ซึ่งต้องมีจำนวนเพียงพอต่อการรับนักศึกษาที่เพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนด ดังนั้นกรณีที่ พน. ยังอยู่ภายในสังกัด กรมเจ้าท่าจึงควรเร่งสนับสนุนเพิ่มเติมอัตรากำลังสายการสอนในส่วนที่ขาดให้ครบถ้วนทั้งจำนวนและคุณสมบัติเพื่อรองรับเป้าหมายการผลิตของสถาบันที่กำหนดไว้ รวมถึงอนุมัติอัตรากำลังสายสนับสนุนที่ยังไม่ครบตามโครงสร้างให้เป็นข้าราชการหรือพนักงานราชการเพื่อให้เกิดความมั่นคงแก่บุคลากร (จำนวนอัตรากำลังตามที่ระบุในตารางแนวทางการแก้ไข ๒.๑.๑) ตลอดจนการอนุมัติอัตรากำลังเพิ่มกรณีบุคลากรไปช่วยราชการที่อื่นเพื่อให้มีอัตรากำลังเพียงพอต่อการดำเนินงานตามพันธกิจ

๔.๒) การขาดความคล่องตัวในการบริหารจัดการ โครงสร้างหน่วยงานและอัตรากำลังที่ไม่สอดคล้องกับการบริหารจัดการอุดมศึกษา ซึ่งต้องการการสนับสนุนทั้งในส่วนของการอำนวยความสะดวกในการบริหาร การปรับปรุง ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการดำเนินงานของสถาบัน ดังนั้นกรณีที่ พน. ยังอยู่ภายในสังกัด กรมเจ้าท่าจึงควรพิจารณาดำเนินการทบทวนปรับปรุงโครงสร้างหน่วยงานให้สอดคล้องตามแบบสถาบันอุดมศึกษา เช่น คณะวิชา ภาควิชา หน่วยงานวิจัย หน่วยงานเทคโนโลยีดิจิทัล (ICT) หน่วยงานนโยบายและแผน ตลอดจนปรับปรุงกฎ ระเบียบ บางประการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การบริหารจัดการศึกษาและฝึกอบรมของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมีคล่องตัวในการดำเนินงาน เช่น ระเบียบการเงิน การเบิกจ่าย ค่าตอบแทน เงินเดือน การประสานงานกับต่างประเทศ ให้เกิดความคล่องตัวและสร้างความเป็นอิสระทางวิชาการให้เกิดขึ้นได้

/๔.๓) ในบาง...

