รายงานการศึกษาส่วนบุคคล

(Individual Study)

เรื่อง แนวทางการยกระดับระบบบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

จัดทำโดย นายพิทักษ์ วัฒนพงศ์พิศาล

รหัส 9836

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98

วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.

ประจำปี 2566

ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง แนวทางการยกระดับระบบบริหารจัดการ
ความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

จัดทำโดย นายพิทักษ์ วัฒนพงศ์พิศาล
รหัส 9836

หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 98
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2566
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา

สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตร นักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม ของสำนักงาน ก.พ.

ลงชื่อ.....

(นางสาวบรรจงจิตต์ อังศุสิงห์)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(นายวีระชัย นาควิบูลย์วงศ์)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(นายอารักษ์ พรหมณี)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยามีความสำคัญกับประเทศไทยนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันทั้งในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาถูกใช้เป็นการขนส่งสินค้าในประเทศและภูมิภาค เนื่องจากเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำและมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม นอกจากนี้ การคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยายังใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ ซึ่งได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการสร้างรายได้และสร้างการเติบโตของชุมชนเมืองในบริเวณพื้นที่โดยรอบแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างมาก ในด้านสังคมและวัฒนธรรม ประชาชนใช้แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวและจัดกิจกรรมทางวัฒนธรรม เช่น การจัดงานลอยกระทง การจัดงานปีใหม่ หรือกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในด้านการเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมดังกล่าว ก่อให้เกิดการสัญจร นำไปสู่ความคับคั่งของการจราจรในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติการณ์และอุบัติเหตุทางน้ำที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและเศรษฐกิจโดยรวม ตลอดจนเกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของไทย ทำให้ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวขาดความเชื่อมั่นในระบบการกำกับ ดูแลความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำของไทยได้

การบริหารจัดการความปลอดภัยในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปีเป็นความท้าทายเนื่องจากเรือลากจูง เรือโดยสารยังขาดอุปกรณ์ติดตั้งเพื่อแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) การบริหารจัดการขาดระบบการแจ้งเข้าหรือออกเพื่อกำกับดูแลการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพและบูรณาการ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาขาดระบบการบริหารจัดการข้อมูลความปลอดภัย และการติดตั้งอุปกรณ์หรือระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed-Circuit Television: CCTV) ที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งประเด็นปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จึงต้องมีนำแนวคิดหรือระบบบริหารจัดการมาช่วยในการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย เพื่อป้องกันปัญหาและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น นำไปสู่ความสะดวกและปลอดภัยให้กับประชาชนและผู้ใช้บริการและสัญจรทางน้ำ ตลอดจนเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของเจ้าหน้าที่ให้บรรลุวิสัยทัศน์ของประเทศและหน่วยงานตามลำดับ

จากสภาพประเด็นปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนจึงใช้กรอบแนวคิดอุตสาหกรรม 5.0 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) และแนวคิดการบริหารจัดการมาวิเคราะห์เพื่อนำเสนอแนวคิดและระบบบริหารจัดการมาช่วยในการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำ

เจ้าพระยา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย โดยนำไปเปรียบเทียบ (Benchmarking) กับกรณีศึกษาของประเทศในทวีปยุโรป โดยผู้เขียนได้สรุปนำเสนอแนวทางทางการยกระดับระบบบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 5 แนวทาง ซึ่งมีการนำมาตรการที่สามารถดำเนินการได้ในระยะสั้นตามหลัก Quick Win ซึ่งสามารถสรุปแนวทางหลักได้ดังนี้

1. เสริมสร้างมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือ (Strengthening Safety Measures)
2. บูรณาการระบบเทคโนโลยี สารสนเทศข้อมูล และระบบฐานข้อมูล (Integrating IT Systems and Database)
3. เพิ่มการบูรณาการ ประสานงานความร่วมมือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ (Increasing Effective Coordination and Integration)
4. เสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน (Establishing Awareness and Crisis Management)
5. ปฏิรูปกฎหมายให้สอดคล้องกับการพัฒนาความปลอดภัยการเดินเรือ (Reforming Legislation to Align with the Development of Navigation Safety)

ซึ่งการนำแนวทางดังกล่าวไปปรับใช้ จะช่วยให้มีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือที่มีมาตรฐาน มีประสิทธิภาพ ช่วยสนับสนุนการลดความเสี่ยง ลดการเยียวยา นำไปสู่อุบัติเหตุเป็นศูนย์ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศข้อมูล ระบบฐานข้อมูลที่สามารถยกระดับศักยภาพการทำงานได้อย่างมีประสิทธิผลและประสิทธิภาพ สนับสนุนเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวในภาพรวม โดยสามารถนำไปปรับใช้กับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้เขียนตามกรอบอำนาจหน้าที่ได้จริง ซึ่งมีแผนที่จะนำไปใช้เป็นต้นแบบ (Model) ให้พื้นที่ที่รับผิดชอบนำไปดำเนินการ เป็นการขยายผลให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นำไปสู่วิสัยทัศน์ของหน่วยงานและพัฒนาประเทศในภาพรวมต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม ของสำนักงาน ก.พ. รุ่นที่ 98 ประจำปี 2566 ผู้เขียนจึงขอใช้โอกาสนี้ขอบคุณผู้รับผิดชอบโครงการทุกท่านที่ได้ใช้ความพยายามในการจัดหลักสูตรนี้ให้ประสบความสำเร็จและเป็นประโยชน์ต่อผู้เข้ารับการอบรมมากที่สุด และเปิดโอกาสให้ผู้เข้ารับการอบรมได้พัฒนาความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่องค์กรในภาพรวม ทั้งได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้จากผู้เข้ารับการอบรมจากหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการบูรณาการทำงานร่วมกันต่อไปในอนาคต

ผู้เขียนขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษา ประกอบด้วย นางสาวบรรจงจิตต์ อังศุสิงห์ นายวีระชัย นาควิบูลย์วงศ์ และนายอารักษ์ พรหมณี ที่กรุณาให้คำแนะนำและมุมมองที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำรายงานฉบับนี้จนทำให้ผู้เขียนสามารถจัดทำรายงานได้สำเร็จสมบูรณ์ รวมทั้ง ขอขอบพระคุณผู้บริหารกรมเจ้าท่า ประกอบด้วย นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายกริชเพชร ชัยช่วย ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม รักษาราชการอธิบดีกรมเจ้าท่า นายภูริพัฒน์ ธีระกุลพิศุทธิ์ รองอธิบดีกรมเจ้าท่า ที่อนุญาตให้ผู้เขียนเข้ารับการอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูงในครั้งนี้ รวมถึงนายธีร์รัชช์ อำพันทองปภากุล นักวิชาการขนส่งชำนาญการ และเพื่อนร่วมงาน ณ กรมเจ้าท่า ที่ช่วยสนับสนุนข้อมูลจนรายงานฉบับนี้สำเร็จลุล่วงเป็นตามวัตถุประสงค์

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณครอบครัววัฒนพงศ์พิศาล และผู้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูงทุกคนที่ได้ให้กำลังใจ มิตรภาพทำให้สามารถทำงานต่างๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และเป็นโอกาสในการได้มาพบปะและร่วมทำงานด้วยกันในรอบหลายปี

นายพิทักษ์ วัฒนพงศ์พิศาล

29 สิงหาคม 2566

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญภาพ	ช
สารบัญแผนภูมิ	ฌ
1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	1
1.1 การวิเคราะห์บริบทและทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของส่วนราชการ	1
1.2 ตำแหน่งรองอธิบดีที่เป็นเป้าหมาย	9
1.3 กำหนดวิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย	13
2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ	14
2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา	14
2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย	18
2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ	33
3. แผนพัฒนาตนเอง	35
3.1 การวิเคราะห์ตนเอง	37
3.2 การวางแผนพัฒนาตนเอง	41
3.3 ผลการพัฒนาตนเอง	51
บรรณานุกรม	54
ภาคผนวก	56
ตารางสรุปแนวทางการพัฒนานโยบาย	57
ประวัติผู้เขียนรายงานการศึกษาส่วนบุคคล	60

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1 ความเชื่อมโยงของยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า 2
ภาพที่ 2 โครงสร้างการแบ่งส่วนราชการภายในกรมเจ้าท่า 9
ภาพที่ 3 ภาพรวมยุทธศาสตร์แก้ไขปัญหาเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ 26
ภาพที่ 4 แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร 27
ภาพที่ 5 การเชื่อมต่อสัญญาณระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) 28
ภาพที่ 6 ระบบติดตามตัวตนอัตโนมัติ (AIS) 29
ภาพที่ 7 ตัวอย่างการจัดทำบันทึกความร่วมมือเพื่อบูรณาการระหว่างหน่วยงาน 30

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้า – ส่งออกในแม่น้ำทั้งหมดของประเทศ 14
แผนภูมิที่ 2 ข้อมูลการใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ พ.ศ. 2565 16
แผนภูมิที่ 3 ปริมาณเที่ยวเรือภัตราคารและผู้โดยสารในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ปีย้อนหลัง 17

1. วิสัยทัศน์ของตำแหน่งเป้าหมาย

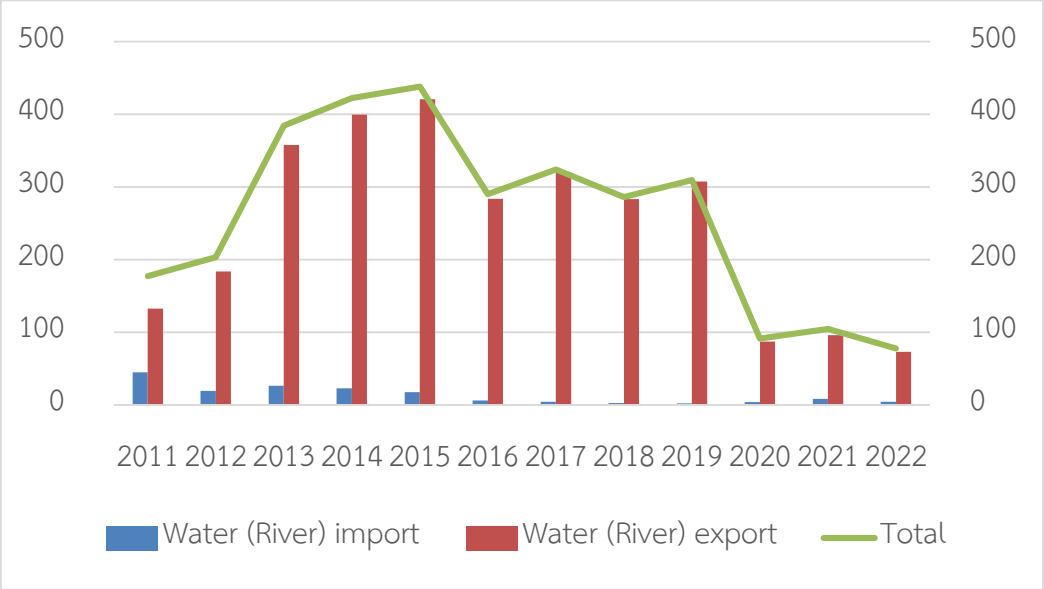
(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

2. ข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ

2.1 การกำหนดประเด็นการศึกษา

2.1.1 สภาพปัญหาและความท้าทาย

การคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยามีความสำคัญกับประเทศไทยนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันทั้งในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาถูกใช้เป็นการขนส่งสินค้าในประเทศและภูมิภาค เนื่องจากเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ ข้อมูลของสำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า (2566) พบว่า สินค้าที่มีการขนส่งในปี 2565 มีทั้งหมด 16 ประเภท ซึ่งสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทแร่เชื้อเพลิง ซีเมนต์ นันสำปะหลัง และปุ๋ย มีปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 38.994 ล้านตัน มีจำนวนเที่ยวเรือขนส่งสินค้า จำนวน 36,600 เที่ยวลำ ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าในแม่น้ำทั้งหมดของประเทศ การขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาในปี 2565 คิดเป็นร้อยละ 30.42 ถึงแม้ในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าจะมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 แต่การขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยามีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม



แผนภูมิที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้า – ส่งออกในแม่น้ำทั้งหมดของประเทศ

ที่มา: กระทรวงคมนาคม (2565)

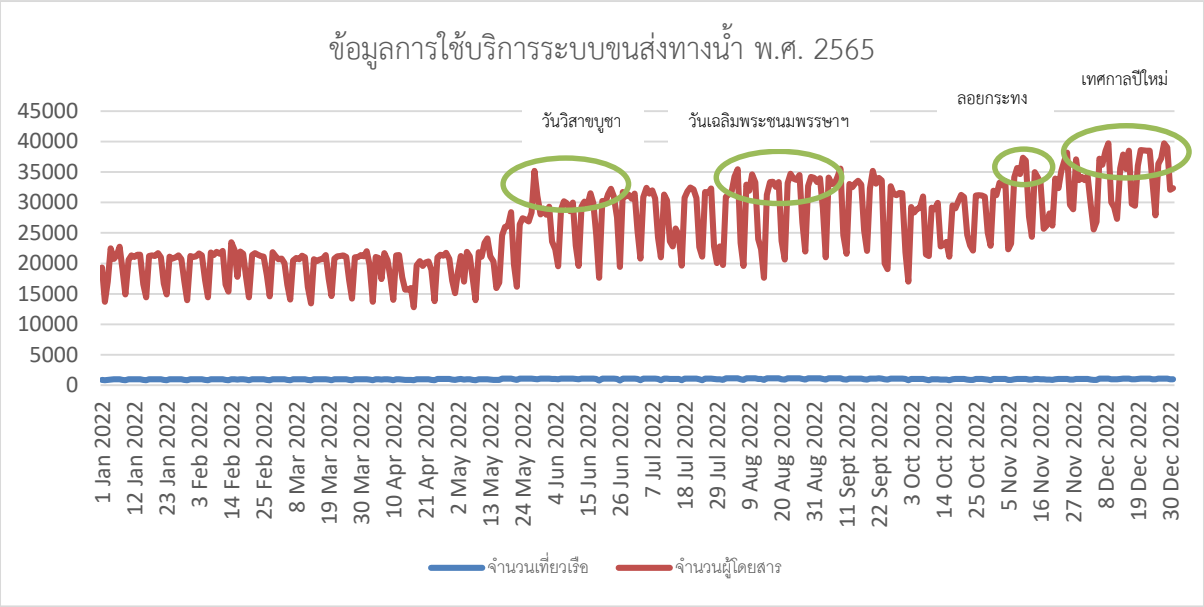
นอกจากนี้ การคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยายังใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำ ซึ่งได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการสร้างรายได้และสร้างการเติบโตของชุมชนเมืองในบริเวณพื้นที่โดยรอบแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างมาก ในด้านสังคมและวัฒนธรรม ประชาชนใช้แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวและจัดกิจกรรมทางวัฒนธรรม เช่น การจัดงานลอยกระทง การจัดงานปีใหม่ หรือกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และสามารถสร้างรายได้ให้เข้าประเทศและนำไปสู่การพัฒนาชุมชนเมืองได้เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การพัฒนาในด้านการเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมดังกล่าว ก่อให้เกิดการสัญจร นำไปสู่ความคับคั่งของการจราจรในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติการณ์และอุบัติเหตุทางน้ำที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน ทรัพยากร สิ่งแวดล้อม ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและเศรษฐกิจโดยรวม ตลอดจนเกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวของไทย ทำให้ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวขาดความเชื่อมั่นในระบบการกำกับ ดูแลความปลอดภัยในการท่องเที่ยวทางน้ำของไทยได้

กรมเจ้าท่าในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแลการส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความสะดวก ปลอดภัยให้สามารถสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม สร้างความเชื่อมั่นให้กับการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทย รองรับการคมนาคมขนส่งทางน้ำในช่วงเทศกาลต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.2 ความจำเป็นที่ต้องพัฒนาหรือแก้ไข

ปัจจุบันปริมาณการคมนาคมขนส่งทางน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่บริเวณกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นบริเวณที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งที่สุด เนื่องจากมีทั้งการขนส่งสินค้าและการคมนาคมโดยสารของชุมชนเมือง โดยจากข้อมูลจากสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า (2566) พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าเฉลี่ยจำนวน 5,000 เที่ยว/ปี เรือภัตราคารในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณเที่ยวเรือโดยเฉลี่ยประมาณ จำนวน 4,793 เที่ยว/ปี และมีผู้โดยสารโดยเฉลี่ยประมาณ 859,853 คน/ปี ซึ่งกรมเจ้าท่า โดยสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำได้มีมาตรการกำกับดูแลและตรวจสอบการเดินเรือของเรือลำเลียงในการขนสินค้าและเรือภัตราคาร รวมถึงเรือประเภทอื่นๆ ซึ่งปฏิบัติงานหรือกิจกรรมในพื้นที่ชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและราชพิธีสำคัญ ซึ่งมีปัจจัยความเสี่ยงของการเดินเรือ เช่น ความแออัดคับคั่งของการจราจร ข้อจำกัดของระเบียบข้อบังคับ ระดับความกว้างของแม่น้ำเจ้าพระยา ระดับ ความเร็ว และปริมาณน้ำในช่วงเวลาการเดินเรือ สภาพภูมิอากาศ ขยะและวัชพืชที่ลอยน้ำ

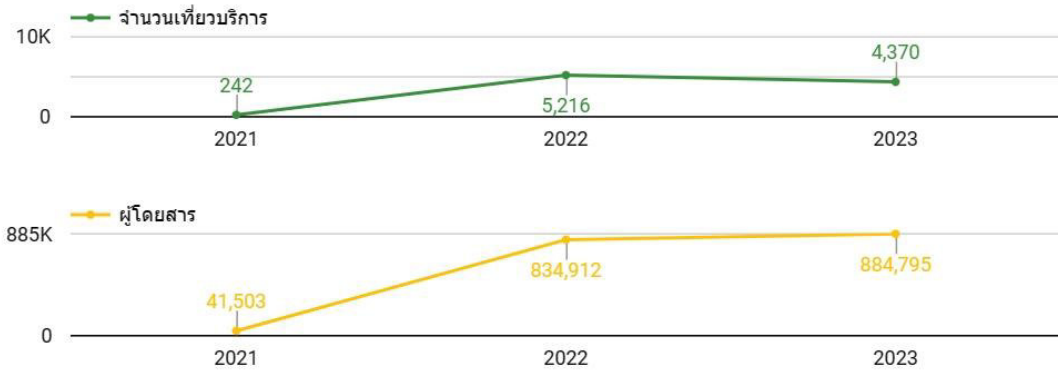
การตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉิน เป็นต้น จึงทำให้กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นจะต้องบริหารจัดการ เช่น การปิดการจราจรในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา หรือการจัดพื้นที่ (Zoning) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุด เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วจะส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินและผู้เกี่ยวข้องหลายภาคส่วน เช่น ตัวเรือ เจ้าของเรือ นายเรือ บุคลากรบนเรือ ท่าเรือ เจ้าของท่าเรือ ผู้ดูแลท่าเรือ นายท่า ประชาชน เจ้าหน้าที่รัฐ ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน รวมถึง กระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมด้วย



แผนภูมิที่ 2 ข้อมูลการใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำ พ.ศ. 2565
ที่มา: สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า (2566)

จากแผนภูมิที่ 2 การบริหารจัดการความปลอดภัยในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปีเป็นความท้าทายเนื่องมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิมโดยเฉลี่ยร้อยละ 30 และมีปริมาณเที่ยวเรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 15 นอกจากนี้ เรือลากจูง เรือโดยสารยังขาดอุปกรณ์ติดตั้งเพื่อแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) การบริหารจัดการขาดระบบการแจ้งเข้าหรือออกเพื่อกำกับดูแลการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพและบูรณาการ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาขาดระบบการบริหารจัดการข้อมูลความปลอดภัย และการติดตั้งอุปกรณ์หรือระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed-Circuit Television: CCTV) ที่มีประสิทธิภาพสูง ซึ่งประเด็นปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จึงต้องมีนำแนวคิดหรือระบบบริหารจัดการมาช่วยในการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย เพื่อป้องกันปัญหาและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น นำไปสู่ความสะดวกและปลอดภัยให้กับประชาชนและผู้ใช้บริการและสัญจรทางน้ำ

ตลอดจนเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของเจ้าหน้าที่ให้บรรลุวิสัยทัศน์ของประเทศและหน่วยงานตามลำดับ



แผนภูมิที่ 3 ปริมาณเที่ยวเรือภัตราคารและผู้โดยสารในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ปีย้อนหลัง
ที่มา: สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า (2566)

2.1.3 วิเคราะห์แนวโน้มของปัญหาในอนาคตและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

จากสถิติของสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า (2566) ชี้ให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางน้ำในพื้นแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 จนถึงปี พ.ศ. 2566 มีแนวโน้มลดลง และไม่พบอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสำคัญประจำปี ซึ่งอาจเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ของกรมเจ้าท่าที่มีการระดมสรรพกำลังและจัดทำแผนรองรับความปลอดภัยการเดินเรืออย่างเป็นระบบ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ แต่มีปัจจัยอีกจำนวนมากที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ ผู้เขียนจึงได้วิเคราะห์ผู้เขียนได้วิเคราะห์แนวโน้มและช่องว่าง (Gap) ที่อาจนำไปสู่ผลกระทบของความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเทศกาลได้ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 ข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี (Technology-related Issues) และกลุ่มที่ 2 ข้อจำกัดด้านที่ไม่ใช่เทคโนโลยี (Non-technology related Issues) ดังนี้

<u>กลุ่มที่ 1 ข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี (Technology-related Issues)</u>

(1) เรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว และเรือลำเลียง ไม่มีเครื่องมือหรือระบบการรายงานและตรวจสอบเรือที่สามารถรายงานการเคลื่อนไหวของเรือ ทำให้ไม่สามารถกำกับดูแล ตรวจสอบ จัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคล จำนวนผู้โดยสาร ก่อนที่เรือจะออกจากท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วกระทบต่อความสามารถในการบริหารจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉินของเจ้าหน้าที่

(2) เรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว เรือลำเลียง ไม่มีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบรายงานหรือแสดงตนอัตโนมัติ (AIS) อย่างครอบคลุม และปัจจุบันยังไม่มีสถานีรับสัญญาณ ซึ่งอุปกรณ์ดังกล่าวจะช่วยให้สามารถ

ติดตามและตรวจสอบตำแหน่งของเรือเมื่อเดินอยู่ในแม่น้ำได้ กรณีเมื่อมีอุบัติเหตุก็จะสามารถระบุตำบลที่ หรือตำแหน่งของเรือได้อย่างชัดเจน ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพการให้ความช่วยเหลือเรือที่ประสบเหตุและผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว

(3) ท่าเทียบเรือโดยสาร ขาดการบูรณาการข้อมูลระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และท่าเทียบเรือเอกชนไม่มีการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อใช้ในการติดตามและดูแลความปลอดภัยบริเวณท่าเทียบเรือ ส่งผลให้ไม่สามารถเฝ้าระวังความปลอดภัยในการนำเรือเข้า-ออก จากท่าเทียบเรือ รวมทั้งความปลอดภัยของผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว ที่ใช้บริการท่าเทียบเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

<u>กลุ่มที่ 2 ข้อจำกัดด้านที่ไม่ใช่เทคโนโลยี (Non-technology related Issues)</u>

(1) ขาดการสร้างความตระหนักรู้กฎหมายและระเบียบการเดินเรืออย่างต่อเนื่องของนายเรือ ผู้ปฏิบัติการบนเรือ หรือบุคลากรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจจะเกิดจากข้อจำกัดต่างๆ เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับการเดินเรือ ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเดินเรือ และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น การเสริมสร้างความตระหนักรู้กฎหมายและระเบียบการเดินเรืออย่างต่อเนื่องของบุคลากรจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือในช่วงเทศกาล

(2) ขาดการพัฒนากฎหมายและระเบียบการเดินเรือโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล เช่น การไม่มีคู่มือ (Standard Operating Procedure) หรือคำแนะ (Guidelines) การบังคับใช้เสียงที่เหมาะสมในเฉพาะเรื่องสอดรับตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป นำมาซึ่งการก่อความรำคาญ และอุบัติการณ์ต่างๆ

ดังนั้น ผู้เขียนจึงสรุปว่า ปัจจุบันกรมเจ้าท่ามีมาตรการในการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนได้วิเคราะห์และพบว่ามีปัจจัยที่อาจเป็นช่องว่าง ซึ่งกรมเจ้าท่าสามารถพัฒนาเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้เกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุดได้ โดยสภาพปัญหาในภาพรวมประกอบด้วย (1) ขาดการประยุกต์ใช้และบูรณาการเทคโนโลยีและดิจิทัลมาบริหารจัดการความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้จำเป็นต้องใช้บุคลากรในการปฏิบัติงานจำนวนมากในการกำกับดูแล (2) การสร้างความตระหนักรู้ทั้งในส่วนของผู้ประกอบการและผู้โดยสารด้านความปลอดภัยยังไม่เพียงพอ ไม่ต่อเนื่อง และขาดการประเมินผลที่มีประสิทธิภาพและ (3) ขาดการประเมินผลทบทวนกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องตามบริบทของความเปลี่ยนแปลงไป

2.2 การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบาย

2.2.1 หลักการแนวคิดที่ใช้เป็นกรอบหรือแนวทางในการจัดทำข้อเสนอ

(1) อุตสาหกรรมต่างๆ ได้นำเทคโนโลยีมาใช้ในภาคอุตสาหกรรมเพื่อความก้าวหน้าและเพิ่มประสิทธิภาพของการปฏิบัติงาน หน่วยงานภาครัฐจึงได้นำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อสนับสนุนให้การปฏิบัติงานต่างๆ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีการนำกระบวนทัศน์อุตสาหกรรม 5.0 มาเพิ่ม

ประสิทธิภาพ ความยั่งยืน และความปลอดภัย (Frederico, 2021) เช่น การนำระบบ Internet of Thing (IoT), Big Data หรือ Artificial Intelligent (AI) มาใช้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน (Akundi et al., 2022) ดังนั้น การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา จึงต้องทำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อสนับสนุนภารกิจในการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปีให้เป็นระบบ และสามารถควบคุม ตรวจสอบเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว เรือลำเลียง ตลอดจนผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย

(2) การวิเคราะห์สภาพการณ์ (SWOT Analysis) เพื่อวิเคราะห์สภาพการณ์เพื่อค้นหาจุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Treats) หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต โดย SWOT Analysis เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการวิเคราะห์สภาพการณ์ปัจจุบันและสามารถนำไปการวางแผนงานได้ในอนาคต (Terrados et al., 2007) ดังนั้น ผู้เขียนจึงเลือกใช้เครื่องมือดังกล่าวในการวิเคราะห์การยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย

(3) จีรวัฏฐ์ บุญวัฒนาภรณ์ (จีรวัฏฐ์ บุญวัฒนาภรณ์, 2557 หน้า 59-70) ได้สรุปแนวทางการบริหารงานให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์กร โดยเฉพาะในยุคโลกาภิวัฒน์ สรุปได้ว่ามีปัจจัยที่เหมาะสมต่อการดำเนินงานตามพันธกิจ (Mission) และเป้าหมาย (Goal) ขององค์กร รวม 6 ปัจจัย ได้แก่ ทรัพยากรบุคคล (Personnel) งบประมาณ (Budget) การจัดการ (Management) เทคโนโลยีและสารสนเทศ (Technology and Information) อำนาจหน้าที่ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง (Authority, Law and Policy) ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้สามารถนำมาเป็นกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงเทศกาลประจำปีของไทยได้

(4) ผู้เขียนทำการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำในยุโรปซึ่งประสบความสำเร็จในการยกระดับความปลอดภัย เพื่อนำใช้ประโยชน์ในการการวัดเปรียบเทียบกับต้นแบบที่มีมาตรฐานที่ดี (Benchmarking) สำหรับการจัดทำข้อเสนอ โดยมาเตอร์โนวาและคณะ (2565) (Maternová et al., 2022) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการยกระดับความปลอดภัยการเดินเรืออย่างยั่งยืนในพื้นที่ยุโรปกลาง พบว่า ปัจจัยที่ทำให้การเดินเรือในแม่น้ำยุโรปกลางได้เกิดความปลอดภัย จะต้องพิจารณาคน ความรู้ความสามารถ พฤติกรรม การตัดสินใจ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการ เครื่องมือ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของบัคคาลอฟและคณะ (2566) (Bačkalov et al., 2023) ที่สรุปว่า การบริหารจัดการเพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางน้ำในแม่น้ำของยุโรป คือ คน ความรู้ความสามารถ โดยสามารถนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยการเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ผู้เขียนจึงนำหลักการและกรอบแนวคิดโดยเน้นปัจจัยต่างๆ มาวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงเทศกาลประจำปีของไทยได้

2.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้เขียนได้ใช้หลักการแนวคิดในข้อ 2.2.1 มาใช้วิเคราะห์ปัจจัยในการยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย โดยนำปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์สรุปได้ดังนี้

(1) บุคลากร (Personnel)

(2) งบประมาณ (Budget)

(3) การจัดการ (Management)

(4) เทคโนโลยีและสารสนเทศ (Technology and Information)

(5) อำนาจหน้าที่ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง (Authority, Law and Policy)

(6) สถานการณ์ (Scenario)

การวิเคราะห์ SWOT: บุคลากร (Personnel)	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
▪ บุคลากรมีประสบการณ์ด้านการเดินเรือสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน ▪ บุคลากรมีประสบการณ์การบริหารจัดการการเดินเรือในช่วงเทศกาลประจำปีของไทยในแม่น้ำเจ้าพระยา ▪ บุคลากรมีทักษะในการปฏิบัติตามคำสั่ง วิธีการ มาตรฐานการปฏิบัติงานในการตรวจตรา ปราบปราม ดูแลความปลอดภัยทางน้ำ เช่น การตรวจความพร้อมคนประจำเรือ อุปกรณ์ จำนวนผู้โดยสาร ▪ เจ้าหน้าที่ตระหนักความสำคัญความปลอดภัยในการเดินเรือ ▪ บุคลากรมี Growth Mindset Service Mind ตรงเวลา ยึดมั่นกฎระเบียบ แต่งกายสุภาพเรียบร้อย	▪ จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอ ▪ บุคลากรขาดขวัญกำลังใจ ▪ บุคลากรขาดความรู้ความเข้าใจการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Treats)
▪ มีการบูรณาการเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่นในการระดมสรรพกำลังในการปฏิบัติงานในเขตพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเทศกาลประจำปีของไทยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยการขนส่งทางน้ำ ▪ องค์การระหว่างประเทศ และประเทศคู่เจรจาในกรอบความร่วมมือต่างๆ ให้ความสนใจการเดินเรือในแม่น้ำ และความปลอดภัยเรือโดยสารในแม่น้ำ ซึ่งเป็นหัวข้อหลัก (Theme) การผลักดันของไทยในกรอบเวทีระหว่างประเทศ ซึ่งไทยสามารถใช้ประโยชน์ได้	▪ จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อเทศกาลและกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร หน่วยงาน ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา ▪ ขาดการประเมินสมรรถนะของบุคลากรเพื่อหาช่องโหว่ในการพัฒนาความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัยการเดินเรือ ▪ ขาดการหมุนเวียนตำแหน่ง (Rotation) เช่น เจ้าพนักงานตรวจท่า นักวิชาการขนส่ง เจ้าพนักงานตรวจเรือ

การวิเคราะห์ SWOT: งบประมาณ (Budget)	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
▪ กรมเจ้าท่าให้ความสำคัญกับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและบรรจุการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยในด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์เครื่องมือ ▪ ภาคเอกชนให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวในแม่น้ำเจ้าพระยา จึงให้ความสำคัญความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและสนับสนุนด้านงบประมาณ	▪ งบประมาณที่กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ ภารกิจ การบริหารจัดการ ▪ ขาดความคล่องตัวในการเบิกจ่ายงบประมาณ เนื่องจากมีขั้นตอนการดำเนินงานจำนวนมาก ▪ ขาดการวางแผนการจัดทำคำของบประมาณสำหรับการนำเทคโนโลยีขั้นสูงมาใช้ในระยะยาว
โอกาส (Opportunities)	**อุปสรรค (Treats)**
▪ รัฐบาลให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวและการพิจารณาสนับสนุนงบประมาณ	▪ ความไม่มีเสถียรภาพของรัฐบาล ▪ การเติบโตของเศรษฐกิจส่งผลให้เกิดอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ราคาค่าน้ำมัน อุปกรณ์ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ

▪ ผู้บริหารให้ความสำคัญกับความปลอดภัยการเดินเรือ จึงให้ความสำคัญกับการจัดทำคำของบประมาณด้านความปลอดภัย	ภารกิจความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยามีอัตราที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

การวิเคราะห์ SWOT: การจัดการ (Management)	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
▪ ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญของไทยทุกภาคส่วน ▪ มีการกำกับ ติดตาม การตรวจ ปราบปรามความปลอดภัยการเดินเรือในช่วงเทศกาลประจำปีที่สำคัญของไทย ▪ มีกลไก การประสานงาน การบูรณาการสรรพกำลังกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	▪ ขาดคู่มือ มาตรฐานการปฏิบัติงาน (SOP) ▪ ขาดการจัดทำระบบบูรณาการการจัดการความปลอดภัยการเดินเรือ หรือการวางแผนที่เป็นรูปธรรม ▪ ขาดการจัดทำพื้นที่ควบคุมพิเศษอย่างมีประสิทธิภาพ (Zoning)
โอกาส (Opportunities)	**อุปสรรค (Treats)**
▪ มีตัวอย่างความสำเร็จของประเทศที่ใช้การขนส่งทางน้ำที่สามารถใช้เป็นตัวอย่างการดำเนินการของไทยได้ ▪ ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในปัจจุบันสามารถใช้ประโยชน์การบริหารความปลอดภัยการเดินเรือในช่วงเทศกาลได้	▪ บทบาทหน้าที่ตามโครงสร้างของหน่วยงานความปลอดภัยของกรมเจ้าท่าไม่ครอบคลุม ไม่ตรงองค์ประกอบของงาน ไม่ทันสมัย ไม่สอดรับกับบริบทการเปลี่ยนแปลง ▪ ไม่มีแผนยุทธศาสตร์ระดับกอง/แผนปฏิบัติราชการสำนักที่ชี้นำไปสู่การถ่ายทอดวิสัยทัศน์ พันธกิจและกิจกรรมร่วมกัน ส่งผลให้การรับรู้แผนงาน การประเมินผลสัมฤทธิ์ไม่ชัดเจน ▪ ภาระงานตามโครงสร้างมีความซ้ำซ้อน เช่น เนื้องาน ระเบียบวิธีปฏิบัติ

การวิเคราะห์ SWOT: เทคโนโลยีและสารสนเทศ (Technology and Information)	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
▪ มีระบบงาน IT ที่ช่วยลดกระบวยงานและช่วยในการเข้าถึงฐานข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ▪ มีการพัฒนากระบวนงานโดยใช้ระบบ IT ในการอำนวยความสะดวกให้กับข้าราชการ ผู้ใช้งานและประชาชนอย่างต่อเนื่อง ▪ เทคโนโลยีช่วยสนับสนุนและช่วยลดการเกิดข้อผิดพลาดจากมนุษย์ (Human Error) ได้ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลสำคัญลดภาระการดำเนินงานได้	▪ ขาดการติดตาม ประเมินผล และปรับปรุงข้อมูลของระบบงาน IT ให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง ▪ ระบบงาน IT ไม่ครอบคลุมกระบวนงานทั้งหมด ขาด User-friendly ▪ ขาดการบูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลที่นำไปสู่การตัดสินใจของผู้บริหารอย่างมีประสิทธิภาพ ▪ ขาดการบูรณาการข้อมูลสารสนเทศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาพรวมทั้งหมด เช่น เรือ ท่าเรือ ▪ ขาดการวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยโดยเฉพาะในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย ▪ เรือลำเลียง ไม่มีการติดอุปกรณ์ AIS
โอกาส (Opportunities)	**อุปสรรค (Treats)**
▪ รัฐบาล กรมเจ้าท่าให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือ	▪ เทคโนโลยีพัฒนาตลอดเวลา ซึ่งอาจส่งผลต่อเทคโนโลยีในปัจจุบันไม่สามารถใช้กับนวัตกรรมใหม่ๆ ได้ ซึ่งทำให้บุคลากรผู้ใช้งานจะต้องมีทักษะความสามารถในการใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวด้วย

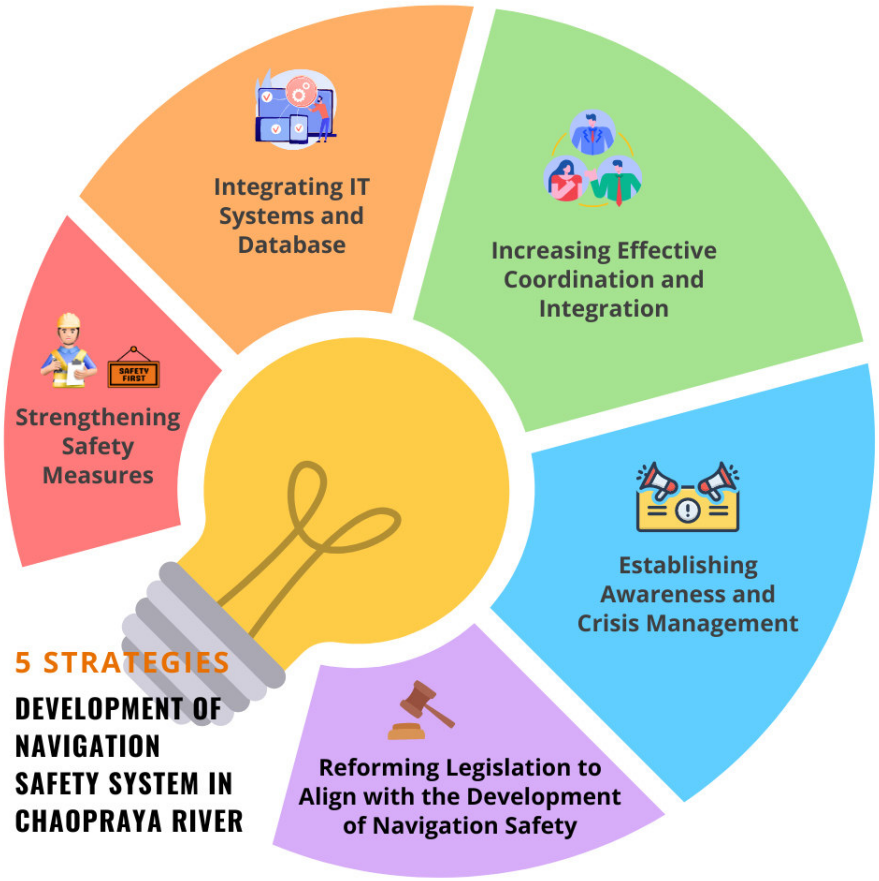
การวิเคราะห์ SWOT: อำนาจหน้าที่ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง (Authority, Law and Policy)	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
▪ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่มีในปัจจุบันสามารถใช้ควบคุม กำกับดูแล ตรวจปราบปรามความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีประสิทธิภาพได้	▪ ไม่มีกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบเป็นการเฉพาะสำหรับการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือในช่วงเทศกาลสำคัญของไทย

▪ มีนโยบายในการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเทศกาลสำคัญประจำปีของไทย ▪ หน่วยงานภายนอกกรมเจ้าท่า และภายในกรมเจ้าท่าปฏิบัติงานอย่างเข้มแข็งในการกำกับดูแล ตรวจตรา ปราบปรามตามอำนาจหน้าที่	▪ ไม่มีการปรับปรุงกฎหมายให้สะท้อนภาพการณ์ปัจจุบัน
โอกาส (Opportunities)	**อุปสรรค (Treats)**
▪ สามารถบูรณาการอำนาจหน้าที่กับหน่วยงานต่างๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ใช้บังคับ ▪ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน มีความเข้าใจและมุ่งมั่นสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ลดการสูญเสียและผลกระทบ ▪ ผู้บริหารมีนโยบายสนับสนุนและผลักดันแนวคิดการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในการกำกับดูแล ตรวจตรา ปราบปรามความปลอดภัยการเดินเรือในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน	▪ การแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายใช้เวลานาน ▪ กฎหมายบางฉบับส่งผลให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลมีความยากลำบากมากขึ้น

การวิเคราะห์ SWOT: สถานการณ์ (Scenario)	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
▪ เทศกาลสำคัญประจำปีมีความสำคัญและส่งผลให้ภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชนตระหนักและรับรู้ถึงความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยามากขึ้น	▪ มีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจำนวนมาก ▪ มีความท้าทายความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวนมาก เนื่องจากมีหลายปัจจัย

▪ มีบทเรียนความปลอดภัยการเดินเรือของต่างประเทศ สามารถนำมาใช้ถอดบทเรียนและประยุกต์ใช้กับสถานการณ์ของประเทศไทย โดยเฉพาะความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเทศกาลสำคัญประจำปีของไทย	▪ ไม่สามารถทำนายแนวโน้มความหนาแน่นของการจราจร ▪ ขาดการวิเคราะห์ความเสี่ยงอย่างเป็นระบบและการจัดทำแผนความปลอดภัยฉุกเฉินอย่างครอบคลุม
โอกาส (Opportunities)	**อุปสรรค (Treats)**
▪ ชุมชนบริเวณพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยามีความยินดีและสนับสนุนการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ▪ อุตสาหกรรม 5.0 ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์กับการวิเคราะห์ข้อมูล ทำนายแนวโน้ม ความเสี่ยงเพื่อจัดทำมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive Measures) สำหรับความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะเทศกาลสำคัญประจำปีของไทย	▪ มาตรการความปลอดภัยมักนำมาซึ่งต้นทุนซึ่งอาจก่อให้เกิดแรงต่อต้านจากภาคเอกชนผู้ประกอบการ ▪ การนำเทคโนโลยีมาใช้อาจส่งผลให้มีต้นทุนเพิ่มมากขึ้น

2.2.3 แนวทางในการแก้ไขปัญหาหรือพัฒนานโยบาย



ภาพที่ 3: ภาพรวมยุทธศาสตร์แก้ไขปัญหาเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางน้ำ

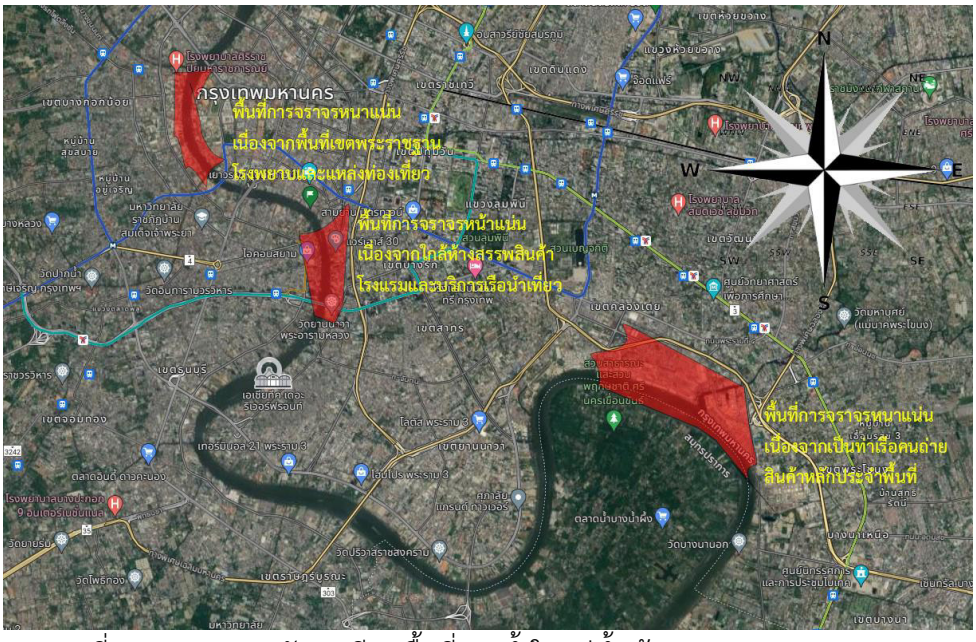
ที่มา: ผู้เขียน (2566)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่เกี่ยวข้อง หลักการแนวคิดต่างๆ ทำให้สามารถทราบประเด็นปัญหาการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ในช่วงเทศกาลสำคัญประจำปีของไทย โดยได้นำแนวคิดการยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือของต่างประเทศซึ่งเป็นตัวอย่างของยุโรปมาพิจารณาร่วมกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหา ผู้เขียนจึงยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาและพัฒนาเพื่อยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงเทศกาลสำคัญประจำปีมีปรากฏตามภาพที่ 3 ทั้งนี้ ข้อเสนอเพื่อแก้ไขปัญหาประกอบด้วย 5 แนวทาง พร้อมแผนการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติปรากฏตามตารางสรุปแนวทางในการพัฒนานโยบาย/มาตรการแนวทางการยกระดับระบบบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาในภาคผนวก ทั้งนี้ มีรายละเอียด ดังนี้

(1) <u>แนวทางที่ 1</u> เสริมสร้างมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือ (Strengthening Navigation Safety Measures)

ระยะสั้น (Quick Win) ภายใน 6 – 12 เดือน

ปริมาณการขนส่งทางน้ำและปริมาณนักท่องเที่ยวในแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณหนาแน่น รวมถึงมีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงสังคมและวัฒนธรรมจำนวนมาก ทำให้การจราจรทางน้ำหนาแน่นตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลประจำปี ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงในการบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือในพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น เพื่อจัดการจราจรในบริเวณดังกล่าว ผู้เขียนจึงเสนอให้จัดระเบียบพื้นที่ทางน้ำ (Zoning) ปรากฏตามภาพที่ 4 เพื่อบริหารจัดการพื้นระดับความเสี่ยงและความหนาแน่นของการจราจร เพิ่มสัญญาณไฟกำหนดการจำกัดความเร็วชั่วคราวในพื้นที่ควบคุม กำหนดการใช้เสียง การใช้สัญญาณไฟ เพิ่มการตรวจตราเรือ คนบนเรือโดยการจัดทำแผนการตรวจตราปราบปราม เพื่อลดความเสี่ยงและลดการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ โดยมาตรการต่างๆ เหล่านี้สามารถดำเนินการได้โดยทันทีและทำให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของวิสัยทัศน์ของกรมเจ้าท่า



ภาพที่ 4 แนวทางการจัดระเบียบพื้นที่ทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร

ที่มา: ผู้เขียน (2566)

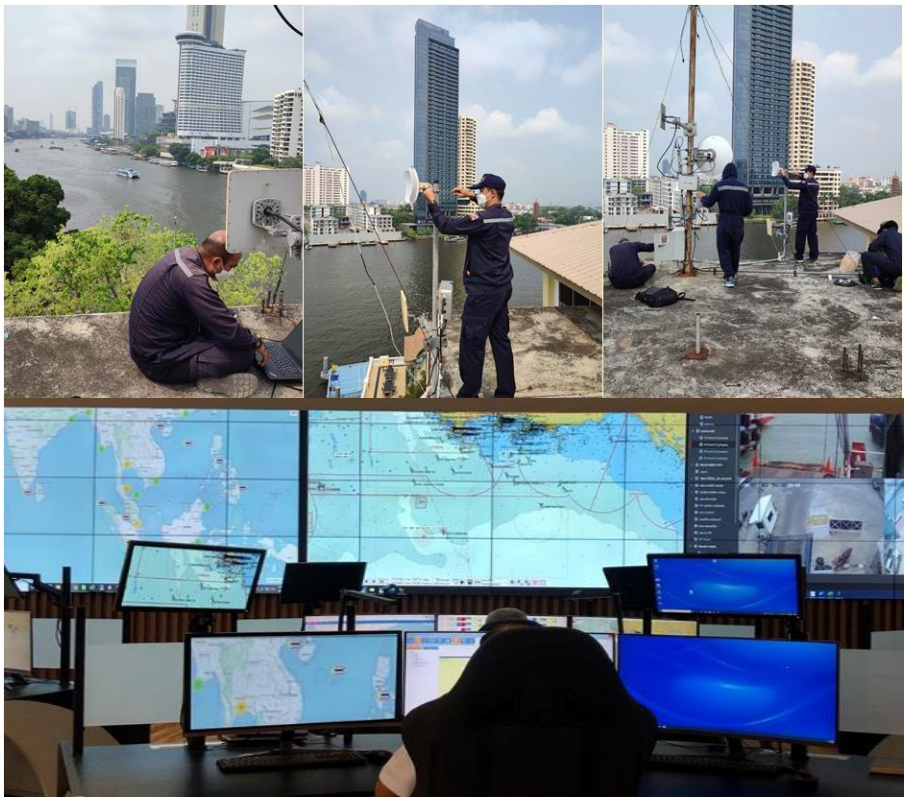
(2) <u>แนวทางที่ 2</u> บูรณาการระบบเทคโนโลยี สารสนเทศข้อมูล และระบบฐานข้อมูล (Integrating IT Systems and Database)

ปัจจุบันกรมเจ้าท่าติดตั้งระบบเทคโนโลยี เช่น ระบบตรวจการณ์ ระบบ CCTV เพื่ออำนวยความสะดวกในการกำกับดูแลความปลอดภัย โดยพัฒนาฐานข้อมูลให้สะท้อนกับความต้องการใช้งานของ

เจ้าหน้าที่ อย่างไรก็ตาม ปริมาณเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานกำกับดูแลความปลอดภัยของกรมเจ้าท่ามีจำกัด การนำเทคโนโลยี สารสนเทศข้อมูลมาใช้เพื่อบูรณาการจะช่วยสนับสนุนให้การบริหารกำกับดูแลความปลอดภัย และการใช้ประโยชน์จากระบบควบคุมการจราจรที่มีอยู่เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยทันที ดังนี้

ระยะสั้น (Quick Win) ภายใน 6 – 12 เดือน

กำหนดให้ท่าเทียบเรือในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาที่มีการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เชื่อมต่อสัญญาณ หรือส่งสัญญาณมายังกรมเจ้าท่าเพื่อใช้สำหรับการติดตาม ตรวจสอบ และดูแลความปลอดภัยหน้าท่าเทียบเรือและบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนเป็นการควบคุมเทียบท่าของเรือ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพที่สามารถดำเนินได้โดยทันทีโดยไม่ใช้งบประมาณ ซึ่งสามารถบูรณาการร่วมกับภาคเอกชนและทำให้ภาครัฐประหยัดงบประมาณในการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เองกว่าจำนวน 120 ท่าเรือ คิดเป็นวงเงินเฉลี่ย 6,000 ล้านบาท

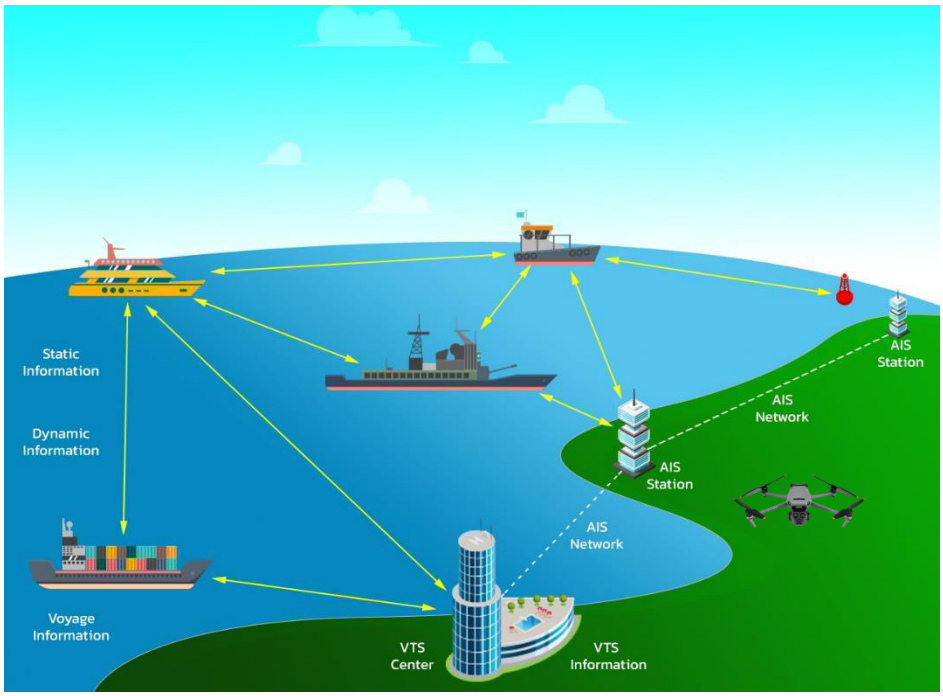


ภาพที่ 5: การเชื่อมต่อสัญญาณระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

ที่มา: กรมเจ้าท่า (2566)

ระยะยาว (Long Term) ภายใน 1 - 2 ปี

1. กำหนดให้เรือลำเลียง เรือโดยสาร เรือภัตรคารติดตั้งระบบ AIS ที่สามารถส่งข้อมูลความปลอดภัยพื้นฐานมายังกรมเจ้าท่า ซึ่งจะช่วยสนุนการการกำกับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และยังเพิ่มประสิทธิภาพกรณีมีอุบัติเหตุ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงและเพิ่มอัตราการรอดชีวิตของผู้ประสบภัย



ภาพที่ 6: ระบบ AIS

ที่มา: https://www.myhr.co.th/th/ais/ (2566)

2. พัฒนาระบบ หรือฐานข้อมูลในการบริหารจัดการเส้นทางการเดินเรือ ระบบการรายงานและตรวจสอบเรือที่สามารถรายงานการเคลื่อนไหวของเรือ ให้สามารถกำกับดูแล ตรวจสอบ จัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคล จำนวนผู้โดยสาร ก่อนที่เรือจะออกจากท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วกระทบต่อความสามารถในการบริหารจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉินของเจ้าหน้าที่ ซึ่งข้อมูลจากการพัฒนาระบบดังกล่าวสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลนำเข้า (Input) และฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) สำหรับใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์แนวโน้มความปลอดภัยการเดินเรือในอนาคตได้

3. ใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) หรือโดรน (Drone) ในการออกสำรวจ ตรวจตรา พื้นที่ต่างๆ ใช้สำหรับการติดตาม ตรวจสอบ และดูแลความปลอดภัยหน้าท่าเทียบเรือและบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนเป็นการควบคุมเทียบท่าของเรือ

(3) <u>แนวทางที่ 3</u> เพิ่มการบูรณาการ ประสานงานความร่วมมือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ (Increasing Effective Coordination and Integration)

ระยะสั้น (Quick Win) ภายใน 6 – 12 เดือน

สร้างการมีส่วนร่วม (Participatory) ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นนอกเหนือจากบุคลากรภาครัฐ เช่น ชุมชนข้างแม่น้ำ นายเรือ เจ้าของเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ ผู้ประกอบกิจการ ห้างสรรพสินค้า ผู้ประกอบการโรงแรม ซึ่งมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนและให้ความร่วมมือการปฏิบัติงาน สอดส่องดูแลการกระทำความผิด และเป็นเครือข่าย (Network) ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ของภาครัฐ นำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล ตรวจตรา ปราบปรามความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างมีประสิทธิผล

ระยะยาว (Long Term) ภายใน 1 - 2 ปี

1. กรมเจ้าท่าจะต้องดำเนินงานเชิงรุกมากขึ้น โดยพัฒนากลไกการบูรณาการเพื่อขยายความร่วมมือกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ เพื่อให้สามารถระดมสรรพกำลังและบูรณาการร่วมกันตรวจตรา ปราบปราม รวมถึงกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การยกระดับความปลอดภัยได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยมีหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจน้ำ ทหาร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานเขตกรุงเทพมหานครตามรูปที่ 7

2. จัดทำกลไกในรูปแบบต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดทำความร่วมมือ การจัดทำบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Understanding) การจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยในแม่น้ำ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล ซึ่งเป็นลักษณะการดำเนินงานเช่นเดียวกับต่างประเทศ โดยเฉพาะในยุโรปซึ่งมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการความปลอดภัยในแม่น้ำลักษระเช่นเดียวกัน เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการและเสริมสร้างประสิทธิภาพการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งยังช่วยสนับสนุนการใช้ทรัพยากรของหน่วยงานต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลดข้อจำกัดด้านบุคลากร

รูปที่ 7: ตัวอย่างการจัดทำบันทึกความร่วมมือเพื่อบูรณาการระหว่างหน่วยงาน

ที่มา: ผู้เขียน (2565)

(4) <u>แนวทางที่ 4</u> เสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน (Establishing Awareness and Crisis Management)

ระยะสั้น (Quick Win) ภายใน 6 – 12 เดือน

1. จัดทำโครงการเสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน (Public Awareness Campaign) อย่างเป็นระบบต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยการเดินเรือ และสร้างความตระหนักรู้ถึงผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สินและเศรษฐกิจ ซึ่งการสร้างความตระหนักรู้เป็นวิธีที่สามารถปฏิบัติได้โดยทันที และเป็นมาตรการเชิงป้อนกัน (Preventive Measures) ที่ได้ประสิทธิผลและประสิทธิภาพมากที่สุด แม้ว่ากรมเจ้าท่าจะมีโครงการเยาวชนรักษ์น้ำ และอาสาวารีที่ได้ดำเนินการอยู่แล้ว แต่การผลักดันให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีการประเมินผลโครงการเพื่อวิเคราะห์แนวทางการพัฒนารูปแบบให้ตรงกับความเปลี่ยนแปลงและกลุ่มเป้าหมายจะช่วยสนับสนุนให้การบริหารจัดการความปลอดภัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. จัดทำโครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) และให้รางวัลแก่ต้นแบบ (Award) เพื่อเสริมสร้างความตระหนักรู้ เป็นต้นแบบขององค์กรที่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยโดยไม่ใช้งบประมาณ เช่น การให้ประกาศนียบัตร การยกย่องชื่นชมหน่วยงานที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ เป็นต้น ซึ่งจะเป็นการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจทางอ้อม เป็นการดำเนินการจะเกิดผลประโยชน์จำนวนมาก โดยใช้ทรัพยากรน้อย ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยทันที

ระยะยาว (Long Term) ภายใน 1 - 2 ปี

1. จัดทำโครงการฝึกอบรมสำหรับบุคลากร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น เจ้าของเรือ นายเรือ บุคลากรบนเรือ ท่าเรือ เจ้าของท่าเรือ ผู้ดูแลท่าเรือ นายท่า ประชาชน เจ้าหน้าที่รัฐ ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน โดยใช้เครือข่ายภาคเอกเชน ภาครัฐ ทั้งในและต่างประเทศในการให้ความรู้และแนวทางการบริหารความเสี่ยงความปลอดภัยการเดินเรือ การจัดทำแผนสถานการณ์การฉุกเฉิน (Crisis Management Plan) ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนเป้าหมายการลดความเสี่ยงอุบัติเหตุและยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. นำไปใช้เป็นต้นแบบ (Model) ให้พื้นที่ที่รับผิดชอบ ซึ่งเป็นการขยายผลให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นำไปสู่วิสัยทัศน์ของหน่วยงานและพัฒนาประเทศในภาพรวม โดยเริ่มต้นจากการประชาสัมพันธ์ และกำหนดแนวทางการนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยที่ผู้เขียนได้นำเสนอไปใช้ให้มีความชัดเจน โดยเริ่มต้นจากกลุ่มจังหวัด เขตพื้นที่ที่มีปริมาณการจราจรและกิจกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงกิจกรรมในเทศกาลจำนวนมากก่อน เช่น ชลบุรี ภูเก็ต เชียงใหม่ สงขลา เป็นต้น

(5) <u>แนวทางที่ 5</u> ปฏิรูปกฎหมายให้สอดคล้องกับการพัฒนาความปลอดภัยการเดินเรือ (Reforming Legislation to Align with the Development of Navigation Safety)

ระยะสั้น (Quick Win) ภายใน 6 – 12 เดือน

1. ทบทวน และปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับด้านความปลอดภัยการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความเหมาะสมและเป็นปัจจุบันตามสภาพการณ์และสถานการณ์การพัฒนาของสังคม เศรษฐกิจและวัฒนธรรม และเท่าทันการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่บนพื้นฐานของหลักนิติรัฐ นิติธรรม โดยเน้นการพิจารณากฎหมายในด้านมาตรฐานตัวเรือ มาตรฐานคนประจำเรือที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสาธารณะ การประกันภัย ความปลอดภัยการเดินเรือ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการยกระดับความปลอดภัยมีประสิทธิภาพ เน้นวิธีและมาตรการทางการป้องกัน (Prevention Measures)

2. สร้างการมีส่วนร่วม (Participatory) ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นในกระบวนการทบทวนและปฏิรูปกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับด้านความปลอดภัยการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างต่อเนื่อง

3. จัดทำมาตรฐานการปฏิบัติงาน (SOP) แผนการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาล โดยให้มีการทบทวน ปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอในกรอบเวลาทุกๆ 6 เดือน โดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ ระบบฐานข้อมูลมาเชื่อมโยงให้สามารถประเมินการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิผลและประสิทธิภาพ

4. จัดทำกลกไกการทบทวน และปรับปรุง รวมถึงกระบวนการประเมินประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

ระยะยาว (Long Term) ภายใน 1 – 2 ปี

เสริมสร้างความร่วมมือกับคู่เจรจราระหว่างประเทศเพื่อพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) การเดินเรือในแม่น้ำ โดยเน้นกรณีศึกษา เทศกาลประจำปี ซึ่งมีลักษณะผู้โดยสาร กิจกรรมที่หลากหลายและจำนวนมาก

โดยสรุปจากการศึกษาวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทำให้สามารถนำไปปรับใช้เป็นต้นแบบ (Model) ในการปฏิบัติในเขตพื้นที่อื่นๆ ของกรมเจ้าท่าในความรับผิดชอบ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยง ลดการเยียวยา นำไปสู่อุบัติเหตุเป็นศูนย์ ยกระดับศักยภาพการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ประหยัดงบประมาณภาครัฐ นอกจากนี้ ยังสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวของประเทศในภาพรวมอีกด้วย

2.2.4 ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอ

(1) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ให้ความร่วมมือในการบูรณาการ แนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอเป็นการผลักดันการใช้อุปกรณ์ เทคโนโลยี ซึ่งจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรบุคคลและงบประมาณในการดำเนินการจำนวนหนึ่งอาจจะเกิดเป็นข้อจำกัดของหน่วยงาน หรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง นำไปสู่แรงต่อต้าน (Resistance) ซึ่งกรมเจ้าท่าสามารถขยายขอบเขตความร่วมมือ โดยการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ จะทำให้สามารถผลักดันแนวทางการดำเนินการได้ตามข้อเสนอ

(2) ขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน การนำเทคโนโลยีซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาและยกระดับความปลอดภัยในแม่น้ำเจ้าพระยามาใช้ จำเป็นต้องอาศัยโครงสร้างพื้นฐานที่ดี เช่น การรับส่งข้อมูลระบบโทรทัศน์กล้องวงจรปิด (CCTV) การเชื่อมต่อสัญญาณ AIS ซึ่งปัจจุบันเนื่องจากการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว ทำให้ระบบและอุปกรณ์ที่ใช้อยู่ไม่รองรับ (Compatible) ซึ่งเป็นประเด็นท้าทายต่อผู้ใช้งานระบบและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่าสามารถขีดความสามารถของบุคลากรในการบริหารการใช้งานระบบแบบแยกส่วน (Fragmentation) ในระยะยาวจำเป็นจะต้องมีการจัดทำคำของบประมาณให้สอดคล้องกับการพัฒนาและรองรับเทคโนโลยีและการเติบโตของการบริหารความปลอดภัยตามข้อเสนอ

(3) ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ยังไม่รองรับการปฏิบัติงานเพื่อการยกระดับความปลอดภัยในแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากยังไม่มีการออกระเบียบกรมเจ้าท่าเพื่อรองรับการใช้เทคโนโลยี การจัดทำฐานข้อมูล Platform ต่างๆ ในการบริหารจัดการข้อมูลที่ได้รับจากการบูรณาการ ซึ่งในประเด็นนี้ กรมเจ้าท่าสามารถดำเนินการโดยการจัดทำแผนงานระยะยาวให้สอดคล้องกับข้อเสนอเพื่อทบทวน ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ให้สอดคล้องและเอื้ออำนวยต่อการผลักดันและยกระดับแนวทาง หรือมาตรการการยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำในช่วงเทศกาลประจำปีของไทย

2.3 ภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอ

จากการศึกษาเรื่อง “***แนวทางการยกระดับระบบบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา***” ผู้เขียนได้พบปัญหาอุปสรรค และเสนอแนะยุทธศาสตร์เพื่อแก้ไขปัญหา อุดช่องโหว่ และพัฒนาให้ยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งการผลักดันยุทธศาสตร์ดังกล่าว เป็นขอบเขตความรับผิดชอบของตำแหน่งรองอธิบดีกรมเจ้าท่า (ด้านปลอดภัย) และสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ตามที่ผู้เขียนได้นำเสนอในข้อ 1.3 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้เขียนจะต้องมีภาวะผู้นำเพื่อการขับเคลื่อนข้อเสนอเพื่อนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์และเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ดังนี้

2.3.1 **การมีมุมมองแบบองค์รวม (Holistic View)** ช่วยให้มองเห็นภาพรวม ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในทุกมิติทั้งในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค พฤติกรรม ลักษณะสังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม ที่อาจส่งผลกระทบต่อปัจจัยความสำเร็จ และปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของการเดินเรือ และสามารถบริหารงานได้เชิงระบบ (Systematic Management) ทั้งเรื่องบุคลากร งบประมาณ แผนงาน โครงการ สามารถสื่อสารทำความเข้าใจ สร้างแรงบันดาลใจ ชักจูง หรือสั่งการให้ผู้อื่นปฏิบัติงานให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ มีศาสตร์และศิลป์ในการบริหารงาน บริหารเงินและบริหารคน เป็นต้น

2.3.2 **ทักษะด้านเทคโลยีและดิจิทัล (Technology and Digital Literacy)** การพัฒนาเพื่อยกระดับความปลอดภัยด้านการเดินเรือจำเป็นจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง และสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและดิจิทัลที่มีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด

2.3.3 **มีหลักธรรมาภิบาล (Good Governance)** เป็นหลักการในการทำงานเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่าจะนำมาซึ่งผลลัพธ์ที่ดีที่สุดคือความเป็นธรรม ความสุจริต ความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นไปตามวัตถุประสงค์ขององค์กร รวมถึงการผลักดันยุทธศาสตร์ตามข้อเสนอเพื่อยกระดับความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา โดยนำหลักการสำคัญของธรรมาภิบาลในการบริหารงานไปใช้ คือ หลักนิติธรรม หลักคุณธรรม หลักความโปร่งใส หลักการมีส่วนร่วม หลักความรับผิดชอบ และหลักความคุ้มค่า

2.3.4 **การคำนึงถึงความคุ้มค่าและประโยชน์สุขของประชาชน (Citizen Centrict)** การจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อส่งเสริมการบูรณาการของหน่วยงานต่างๆ และสนับสนุนความต้องการของประชาชนบนพื้นฐานของความเหมาะสม ปลอดภัย คุ้มค่า มีประสิทธิภาพ

3. แผนพัฒนาตนเอง

(ข้อมูลส่วนบุคคลไม่เผยแพร่)

บรรณานุกรม

กรมเจ้าท่า. 2566. **โครงสร้างการแบ่งส่วนราชการภายในกรมเจ้าท่า**. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2566, จาก https://md.go.th/2014-01-19-01-58-01/

กระทรวงคมนาคม. 2565. **ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้า – ส่งออกในแม่น้ำทั้งหมดของประเทศ.** สืบค้นเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2566, จาก https://datagov.mot.go.th/group/statistical

จีรวัฏฐ์ บุญวัฒนาภรณ์. 2557. "ผลสัมฤทธิ์การบริหารจัดการของกองบังคับการปราบปราม กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ." วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยบัณฑิตศึกษาด้านการจัดการ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาคารพญาไท.

มายเอชอาร์. 2556. **ระบบตรวจสอบและบันทึกเส้นทางการเดินเรือผ่านระบบ AIS**. สืบค้นเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566, จาก https://www.myhr.co.th/th/ais/

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า. **การรายงานข้อมูลของเรือภัตตาคาร ผ่านทางวิทยุสื่อสาร** สืบค้นเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2566, จาก https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/19926bd3-2bd6-4386-991c-25dff5295f02/page/p_89duswjmuc

Akundi, A., Euresti, D., Luna, S., Ankobiah, W., Lopes, A., & Edinbarough, I. (2022). State of Industry 5.0—Analysis and identification of current research trends. Applied System Innovation, 5(1), 27.

Bačkalov, I., Vidić, M., & Rudaković, S. (2023). Lessons learned from accidents on some major European inland waterways. Ocean Engineering, 273, 113918.

Frederico, G. F. (2021). From supply chain 4.0 to supply chain 5.0: Findings from a systematic literature review and research directions. Logistics, 5(3), 49.

Maternová, A., Materna, M., & Dávid, A. (2022). Revealing causal factors influencing sustainable and safe navigation in central Europe. Sustainability, 14(4), 2231.

Terrados, J., Almonacid, G., & Hontoria, L. (2007). Regional energy planning through SWOT analysis and strategic planning tools.: Impact on renewables development. Renewable and sustainable energy reviews, 11(6), 1275-1287.

ภาคผนวก

ตารางสรุปแนวทางในการพัฒนานโยบาย/มาตรการแนวทางการยกระดับระบบบริหารจัดการความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

ที่	แนวทาง	มาตรการระยะสั้น (Quick Win) ภายใน 6 – 12 เดือน	มาตรการระยะยาว (Long Term) ภายใน 1 – 2 ปี
1	เสริมสร้างมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือ (Strengthening Navigation Safety Measures)	• จัดระเบียบพื้นที่ทางน้ำ (Zoning) • เพิ่มสัญญาณไฟ • กำหนดการจำกัดความเร็วชั่วคราวในพื้นที่ควบคุม • กำหนดการใช้เสียง • เพิ่มการตรวจตราเรือ คนบนเรือ โดยการจัดทำแผนการตรวจตราปราบปราม	
2	บูรณาการระบบเทคโนโลยี สารสนเทศข้อมูล และระบบฐานข้อมูล (Integrating IT Systems and Database)	• กำหนดให้ท่าเทียบเรือในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาที่มีการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เชื่อมต่อสัญญาณ หรือส่งสัญญาณมายังกรมเจ้าท่าเพื่อใช้สำหรับการติดตาม ตรวจสอบ และดูแลความปลอดภัยหน้าท่าเทียบเรือและบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนเป็นการควบคุมเทียบท่าของเรือ	• กำหนดให้เรือลำเลียง เรือโดยสาร เรือภัตรคารติดตั้งระบบ AIS ที่สามารถส่งข้อมูลความปลอดภัยพื้นฐานมายังกรมเจ้าท่า • พัฒนาระบบ หรือฐานข้อมูลในการบริหารจัดการเส้นทางการเดินเรือ ระบบการรายงานและตรวจสอบเรือที่สามารถรายงานการเคลื่อนไหวของเรือ ให้สามารถกำกับดูแล ตรวจสอบ จัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคล จำนวนผู้โดยสารก่อนที่เรือจะออกจากท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ • . ใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) หรือ • โดรน (Drone) ในการออกสำรวจ ตรวจตรา พื้นที่ต่างๆ ใช้สำหรับการติดตาม

			ตรวจสอบ และดูแลความปลอดภัยหน้าท่าเทียบเรือและบริเวณใกล้เคียง ตลอดจนเป็นการควบคุมเทียบท่าของเรือ
3	เพิ่มการบูรณาการประสานงานความร่วมมือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ (Increasing Effective Coordination and Integration)	• สร้างการมีส่วนร่วม (Participatory) ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นนอกเหนือจากบุคลากรภาครัฐ เช่น ชุมชนข้างแม่น้ำ นายเรือ เจ้าของเรือ ผู้ประกอบการเดินเรือ ผู้ประกอบกิจการ ห้างสรรพสินค้า ผู้ประกอบการโรงแรม ซึ่งมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนและให้ความร่วมมือการปฏิบัติงานสอดส่องดูแลการกระทำความผิดและเป็นเครือข่าย (Network) ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) ของภาครัฐ	• พัฒนากลไกการบูรณาการเพื่อขยายความร่วมมือกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เพื่อให้สามารถระดมสรรพกำลังและบูรณาการร่วมกันตรวจตราปราบปราม รวมถึงกำกับดูแลความปลอดภัยการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาได้อย่างมีประสิทธิภาพ • จัดทำกลไกในรูปแบบต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดทำความร่วมมือ การจัดทำบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Understanding) การจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยในแม่น้ำโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล
4	เสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน (Establishing Awareness and Crisis Management)	• จัดทำโครงการเสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและการบริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน (Public Awareness Campaign) อย่างเป็นระบบต่อเนื่อง • จัดทำโครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) และให้รางวัลแก่ต้นแบบ (Award) เพื่อเสริมสร้างความตระหนักรู้ เป็นต้นแบบของ	• จัดทำโครงการฝึกอบรมสำหรับบุคลากร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง • นำไปใช้เป็นต้นแบบ (Model) ให้พื้นที่ที่รับผิดชอบ ซึ่งเป็นการขยายผลให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นำไปสู่วิสัยทัศน์ของหน่วยงานและพัฒนาประเทศในภาพรวม

		องค์กรที่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยโดยไม่ใช้งบประมาณ	
5	ปฏิรูปกฎหมายให้สอดคล้องกับการพัฒนาความปลอดภัยการเดินเรือ (Reforming Legislation to Align with the Development of Navigation Safety)	• ทบทวน และปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับด้านความปลอดภัยการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้มีความเหมาะสมและเป็นปัจจุบันตามสภาพการณ์และสถานการณ์การพัฒนาของสังคม เศรษฐกิจและวัฒนธรรมและเท่าทันการเปลี่ยนแปลง • สร้างการมีส่วนร่วม (Participatory) ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นในกระบวนการทบทวนและปฏิรูปกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับด้านความปลอดภัยการเดินเรือที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาอย่างต่อเนื่อง • จัดทำมาตรฐานการปฏิบัติงาน (SOP) แผนการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาล • จัดทำกลกไกการทบทวน และปรับปรุง รวมถึงกระบวนการประเมินประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย	• เสริมสร้างความร่วมมือกับคู่เจรจราระหว่างประเทศเพื่อพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ แนวปฏิบัติที่ดี (Best Practices) การเดินเรือในแม่น้ำ โดยเน้นกรณีศึกษา เทศกาลประจำปีซึ่งมีลักษณะผู้โดยสารกิจกรรมที่หลากหลายและจำนวนมาก

ประวัติผู้เขียนเอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคล

นายพิทักษ์ วัฒนพงศ์พิศาล

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี	วิทยาศาสตรบัณฑิต (เทียบเท่า) ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี พ.ศ. 2537
	ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2537
ปริญญาโท	Master of Science in Port Management World Maritime University พ.ศ. 2542
ประกาศนียบัตร	ประกาศนียบัตรนายเรือของเรือกลเดินทะเลขนาด 3000 ตันกรอส หรือมากกว่า

ประสบการณ์การรับราชการ

พ.ศ. 2537	เจ้าพนักงานตรวจท่า 3	กองตรวจการขนส่งทางน้ำ
พ.ศ. 2541	เจ้าพนักงานตรวจท่า 4	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 5
พ.ศ. 2542	เจ้าพนักงานตรวจท่า 6	สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6
พ.ศ. 2544	เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ	กองตรวจการขนส่งทางน้ำ
พ.ศ. 2545	เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการ	สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
พ.ศ. 2554	เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการพิเศษ	สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
พ.ศ. 2559	เจ้าพนักงานตรวจท่าชำนาญการพิเศษ	สำนักงานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล
พ.ศ. 2563	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการเดินเรือ	สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
พ.ศ. 2564	ผู้อำนวยการ (สูง)	สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

ผลงานทางวิชาการ

พ.ศ. 2556	Waste Management Guidelines: Prepared for Chiang Saen Commercial Port Area
พ.ศ. 2556	Dangerous Goods Management Manual: Prepared for Chiang Saen Commercial Port Area
พ.ศ. 2556	Mekong Vessel Inspection Scheme: Prepared for Chiang Saen Commercial Port Area

รางวัลหรือทุนการศึกษา

พ.ศ. 2562 เข็มเกียรติคุณจากการปฏิบัติงานแก้ไขปัญหาการทำการประมงผิดกฎหมาย กรมประมง

พ.ศ. 2566 ศิษย์เก่าดีเด่น สมาคมนักเรียนเก่าเดินเรือพาณิชย์

พ.ศ. 2566 คนต้นแบบกรมเจ้าท่า ประจำปี พ.ศ. 2565

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (ผู้อำนวยการสูง)

กรมเจ้าท่า ถ.โยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์

กรุงเทพมหานคร