

การวิเคราะห์นโยบายและมาตรการการจัดการเร่งด่วนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุ
ทางทะเลแหลมฉบัง*

**Public Policy on Disaster Management of Marine Transportation
in the Laem Chabang Sea Area**

ธเนศร์ เจริญไชย (Thanes Charoenchai)¹

อนูรัตน์ อนันตนาธร (Anurat Anantanatorn)²

¹นิสิตหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Doctor of Philosophy Program in Strategy and Security, Faculty of Political Science and Law,

Burapha University

²รองศาสตราจารย์ ดร., ประจำคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Assoc.Prof. Dr., Faculty of Faculty of Political Science and Law, Burapha University

E-mail: loveikoi@hotmail.com, anurat@go.buu.ac.th

Received: 29 April 2025

Revised: 2 June 2025

Accepted: 4 June 2025

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ ได้แก่ วิเคราะห์นโยบายและมาตรการการจัดการเร่งด่วนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลแหลมฉบัง ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บและข้อมูลจากเอกสารราชการที่เกี่ยวข้อง เอกสารวิชาการ งานวิจัย และรายงานข่าวจากสำนักข่าวที่น่าเชื่อถือ และการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องระดับนโยบาย ระดับปฏิบัติการ ผู้แทนชุมชน ผู้แทนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 11 คน วิเคราะห์ผลโดยความสอดคล้อง 3 เสา Triangle Analysis

ผลการศึกษาพบว่า การจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ในระดับชาติไม่มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน ปัจจุบันภาครัฐมีเพียงแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ โดยกำหนดโครงสร้างการจัดการเป็นศูนย์อำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แบ่งออกเป็น 3 ระดับ

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของดุษฎีนิพนธ์ หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชายุทธศาสตร์และความมั่นคง คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ได้แก่ ระดับชาติหรือระดับส่วนกลาง โดยอธิปไตยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นผู้อำนวยการศูนย์ ทำหน้าที่อำนวยความสะดวก กำกับและควบคุมระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่นขึ้นตรงกับ นายกองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น แผนปฏิบัติการนี้เป็นมาตรการการจัดการอุบัติภัยโดยทั่วไป สำหรับการจัดการอุบัติภัยทางทะเล การจัดการเป็นหน้าที่ของหน่วยงานในพื้นที่ ได้แก่ หากเหตุเกิดพื้นที่ทำเรือ แลมนลบบังทำเรือแลมนลบบังเป็นผู้ปฏิบัติการ หากเหตุเกิดในทะเลนอกเขตทำเรือเป็นหน้าที่ของกรมเจ้าท่า แต่ละหน่วยงานจะมีแผนปฏิบัติการของตนเอง หากความรุนแรงเกินความสามารถ รายงานต่อผู้ว่าราชการ จังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อขอรับการสนับสนุนกำลังและทรัพยากรจากหน่วยงานอื่น แผนปฏิบัติการในการจัดการมี 5 มาตรการหลัก ได้แก่ การป้องกัน การตอบสนอง การฟื้นฟู การให้ข้อมูลสื่อสาร และการเยียวยา ทุกหน่วยงานต้องมีแผนปฏิบัติและมีการฝึกซ้อมต่อเนื่อง ปัญหาข้อจำกัด ได้แก่ ขาดโครงสร้างองค์กรที่รับผิดชอบเฉพาะ ผู้ปฏิบัติขาดความเชี่ยวชาญเชิงเทคนิค การกำกับและการควบคุมเรือขาดความเข้มงวด การประสานงานหลายหน่วยไม่เป็นระบบ ข้อมูลข่าวสารที่ไม่มีประสิทธิภาพ ขาดแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน

คำสำคัญ: นโยบายสาธารณะ การจัดการอุบัติภัย การขนส่งทางทะเล

Abstract

This research aims to achieve three primary objectives: (1) to analyze the existing policies and emergency management measures in response to maritime disasters in the Laem Chabang area; (2) to investigate the operational structures involved; and (3) to identify limitations and areas for improvement. Employing a qualitative research methodology, data was collected through a review of relevant government documents, academic literature, previous research, credible news reports, and in-depth interviews with 11 key informants. These included policymakers, operational-level officers, community representatives, officials from related agencies, and subject matter experts. The data were analyzed using the Triangle Analysis framework to ensure a comprehensive understanding from policy, practice, and community perspectives.

The study found that at the national level, Thailand lacks a dedicated and comprehensive action plan specifically for maritime emergency management. Currently, the country operates under the ****National Disaster Prevention and Mitigation Plan****, which provides a general framework for disaster management through a command structure led by the ****Department of Disaster Prevention and Mitigation (DDPM)**** under the Ministry of Interior. This structure is organized into three tiers: central (national), provincial, and local levels. The Director-General of DDPM serves as the head at the central level, provincial

governors lead operations in their respective provinces, and local administrators are responsible at the municipal level.

In the case of maritime incidents, specific responsibilities fall to area-based agencies. For instance, if an incident occurs within Laem Chabang Port, the Port Authority assumes operational control. If the incident occurs in open sea areas outside the port, the Marine Department is responsible. Each agency maintains its own operational procedures and contingency plans. In cases where the incident exceeds local response capacity, the situation is escalated to the provincial governor or national authorities to request additional resources and manpower.

The emergency response framework comprises five core measures: prevention, response, recovery, communication, and compensation. All agencies are required to maintain operational readiness and conduct regular drills. However, the study identified key limitations, notably the absence of an integrated organizational structure, overlapping responsibilities, lack of inter-agency coordination, and insufficient resources for large-scale maritime emergencies.

This article is part of a doctoral dissertation submitted in partial fulfillment of the requirements for the Doctor of Philosophy Program in Strategy and Security, Faculty of Political Science and Law, Burapha University.

Ph.D. candidate in the Strategy and Security Program,
Faculty of Political Science and Law, Burapha University.

Associate Professor Dr., Faculty of Political Science and Law, Burapha University.

Responsibility is narrowly assigned only to frontline operators, many of whom lack technical expertise. Supervision and vessel control are insufficiently strict, while inter-agency coordination remains fragmented and lacks systematic structure. Information dissemination is inefficient, and there is an absence of a clear, actionable operational plan.

Keywords: Public Policy. Disaster Management. Marine Time Transportation

บทนำ

ประเทศไทยมีลักษณะภูมิประเทศเป็น RIMLAND คือเป็นประเทศที่ติดชายฝั่งทะเลทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก โดยมีชายฝั่งทะเลเป็นระยะทางประมาณ 2,400 กิโลเมตร ทำให้มีความได้เปรียบในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ในประเทศไทยมีท่าเรือหลักเพื่อการนำเข้าและส่งออกที่สำคัญอยู่ 5 ท่าเรือ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งท่าเรือ

ธนศรี เจริญไชย และอนุรัตน์ อนันทนาธร

4 แห่งนี้อยู่ในบริเวณอ่าวไทย ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในพาณิชย์ รองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ค้าระหว่างประเทศ อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีกิจกรรมทางการขนส่งและการเดินทางทางทะเลในแต่ละปี จำนวนมาก

สถิติปริมาณเรือและการขนส่งสินค้าทางเรือของท่าเรือแหลมฉบัง

ปีงบประมาณ	จำนวนเที่ยวเรือ (เที่ยว)	ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ (TEU)	น้ำหนักสินค้าจำแนกตามประเภทสินค้า (ตัน)		น้ำหนักสินค้าจำแนกขาเข้า/ขาออก (ตัน)		น้ำหนักสินค้าถ่ายลำจำแนกขาเข้า/ขาออก (ตัน)	
			สินค้าทั่วไป	สินค้าบรรจุตู้สินค้า	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2564	9,388	8,352,823.25	3,759,005	5,135,022	38,928,729	50,566,238	475,808	524,651
2565	9,359	8,729,927.75	8,572,602	9,358,775	39,577,292	55,926,086	495,048	501,032

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปริมาณเรือ, สินค้า และตู้ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2565

จากภาพรวมของกิจกรรมทั้งหมด แสดงปริมาณการเดินทางเรือและการขนส่งสินค้าบริเวณทะเลแหลมฉบัง มีการขนถ่ายสินค้าทางเรือหลายประเภท เช่น เรือตู้คอนเทนเนอร์ เรือสินค้าทั่วไป สินค้าเกษตร เรือบรรทุกก๊าซและบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (Very Large Crude Carrier: VLCC) เรือบรรทุกน้ำมัน (Oil Tanker) เรือบรรทุกสารเคมี (Chemical Tanker) และเรือสำราญ (Passenger) จากภาพรวมของความหนาแน่นของการสัญจรทางทะเล มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินได้ตลอดเวลาและหากเกิดเหตุ จะส่งผลกระทบต่อความรุนแรงต่อชีวิต เศรษฐกิจ มลพิษและสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น ความท้าทายของการจัดการ ได้แก่ ประสิทธิภาพของมาตรการและความเร่งด่วนที่ต้องรีบดำเนินการเพื่อความปลอดภัยในชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ ความยากลำบากของความไม่แน่นอนของภูมิอากาศ ผลกระทบต่อเนื้อที่ที่จะกระจายไปในวงกว้างตามท้องทะเล และความไม่ชัดเจนของมาตรการการบริหารจัดการสถานการณ์ ดังนั้น การจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินด้านการขนส่งทางทะเล จึงมีความสำคัญในการคลี่คลายสถานการณ์วิกฤติสู่ภาวะปกติโดยเร็วที่สุด รวมถึงการปฏิบัติการบรรเทาภัย หรือบรรเทาอุบัติเหตุทางทะเล การช่วยเหลือผู้ประสบภัย การฟื้นฟู และอื่น ๆ ได้อย่างทันทั่วถึง แต่สำหรับประเทศไทยยังไม่ปรากฏเด่นชัดถึงแบบแผนในการปฏิบัติ หน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบหลัก และมาตรการเฉพาะที่ใช้ในการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุ

ฉุกเฉิน ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาโดยมีคำถามวิจัยว่า การจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินจากอุบัติเหตุขนส่งทางทะเลของไทย เป็นอย่างไร ปัญหาและข้อจำกัดในการจัดการมีอะไรบ้างและควรจะมีการปรับปรุงมาตรการอย่างไร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยนี้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ 3 ประการ ได้แก่ วิเคราะห์มาตรการการจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินด้านการขนส่งทางทะเลของไทย ศึกษาปัญหา ข้อจำกัด ในการจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินด้านการขนส่งทางทะเลของไทย และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงมาตรการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดการนำนโยบายไปปฏิบัติ

การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่สำคัญ มีกระบวนการนโยบายเหตุเพราะนโยบายจะสำเร็จหรือไม่ ปัจจัยส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับกระบวนการบริหารการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งจะประกอบไปด้วย การวางแผน การจัดโครงสร้างองค์การที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ การเตรียมพร้อมเรื่องของทรัพยากรบุคคล ทั้งจำนวนและทักษะความสามารถ การอำนวยความสะดวกหรือการสั่งการ ที่มีความชัดเจนและเป็นเอกภาพ การรายงาน (Reporting) สถานการณ์เหตุการณ์ที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ การสื่อสารที่ชัดเจน การสนับสนุนทรัพยากร เช่นงบประมาณและเครื่องมือเครื่องใช้ที่เพียงพอ (สัมฤทธิ์ ชยสมศักดิ์ และอนันต์ อนันตนาทร, 2555)

2. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุ และการจัดการในภาวะฉุกเฉิน

การจัดการอุบัติเหตุในภาวะฉุกเฉิน เป็นการปฏิบัติการเพื่อควบคุมและ/หรือลดความรุนแรงของสถานการณ์สาธารณภัย รวมทั้งการอำนวยความสะดวก การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง อย่างเป็นระบบระเบียบได้มาตรฐานและครอบคลุมกระบวนการจัดการ โดยการจัดระบบการจัดการ ทรัพยากร เพื่อเผชิญเหตุการณ์ฉุกเฉินและการช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ได้อย่างรวดเร็วภายใต้กลยุทธ์ 3 ประการ คือ (ธวัชชัย ชวนสมบูรณ์, พลตรี, 2559) 1. สร้างมาตรฐานการจัดการในภาวะฉุกเฉิน ประกอบด้วย แนวทางปฏิบัติในการจัดการเมื่อเกิดสาธารณภัย ซึ่งต้องมีการกำหนดแนวทางปฏิบัติในการจัดตั้งองค์กรปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉินระดับต่าง ๆ 2. พัฒนาระบบ/เครื่องมือสนับสนุนการเผชิญเหตุ ประกอบด้วย แนวทางปฏิบัติในการสื่อสารและโทรคมนาคม แนวทางปฏิบัติในการเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร แนวทางปฏิบัติในการกำกับควบคุมพื้นที่ (Area Command) แนวทางปฏิบัติในการบัญชาการเหตุการณ์ (รูปแบบและระบบการบัญชาการเหตุการณ์) เป็นต้น 3. เสริมสร้างระบบและแนวปฏิบัติในการบรรเทาทุกข์ เช่น แนวทางปฏิบัติในการขอใช้เงินอุดหนุนราชการเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหารจัดการในภาวะวิกฤติหรือภาวะฉุกเฉิน สรุปได้ว่า (ธวัชชัย ชวนสมบูรณ์, พลตรี, 2559, หน้า 17-18) 1.การจัดองค์กรรับผิดชอบในทุกๆระดับ (Command

Post) จะต้องมีการจัดตั้งศูนย์ อำนวยการเฉพาะกิจ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยในพื้นที่ที่ประสบภัย เพื่อเป็นศูนย์กลางในการติดตามประเมินสถานการณ์ และประสานการให้ความช่วยเหลือ 2. การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย (Search and Rescue) ปัญหาในการค้นหาผู้สูญหาย ส่วนใหญ่เกิดจาก บุคลากรและเครื่องมือไม่พอเพียง เนื่องจากพื้นที่กว้างขวาง การเข้าถึงลำบาก และบางครั้งการใช้กำลังจากหลายหน่วยทำให้ข้อมูลไม่เป็นระบบ จึงต้องจัดให้ หน่วยกู้ภัยหลักในการปฏิบัติงานจากหน่วยงานต่าง 3. การรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ (Site Security) เนื่องจาก กำลังเจ้าหน้าที่ในพื้นที่มีจำนวนน้อยและเป็นผู้ประสบภัยด้วยการดูแลเรื่องความสงบเรียบร้อย ในพื้นที่ประสบภัยจึงทำได้ไม่เต็มที่ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเสริมกำลังจากพื้นที่ใกล้เคียงโดยจัดเป็นชุดตรวจ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ใน 4. การตอบสนองความจำเป็นพื้นฐานด้านปัจจัยสี่ (Basic Needs) เมื่อเกิดสาธารณภัยและจำเป็นต้องให้การช่วยเหลือ มีข้อพิจารณาถึงความต้องการของผู้ประสบภัยจะมีความต้องการเปลี่ยนแปลงไปตามระยะเวลา

ขอบเขตวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้ จะศึกษา มาตรการด้านการจัดการ และปัญหา ข้อจำกัด ในการจัดการภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินด้านการขนส่งทางทะเลของไทย มีเนื้อหาที่ศึกษา ประกอบด้วย 1) โครงสร้างและรูปแบบการบริหารจัดการ 2) มาตรการ และ กระบวนการ ขั้นตอนด้านการจัดการกรณีเกิดเหตุภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินฯ 3) แนวทางในการปรับปรุงมาตรการให้มีประสิทธิภาพ

ขอบเขตพื้นที่ การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเฉพาะพื้นที่ขนส่งทางทะเลบริเวณชายฝั่งอ่าวไทย บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และทะเลศรีราชา

วิธีการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะใช้วิธีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ซึ่งแบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น 2 แบบ ประกอบด้วย

การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study) เป็นการศึกษาและวิเคราะห์จากแผนปฏิบัติการ แผนยุทธศาสตร์ ประกาศ คำสั่ง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และรายงานทางราชการรวมถึงเอกสารงานวิจัยและบทความวิชาการที่เกี่ยวข้อง อาทิแผนป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ ประกาศมาตรการเร่งด่วนฉุกเฉิน เป็นต้น

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ใช้การคัดเลือกผู้ให้สัมภาษณ์แบบ Snow ball ได้แก่ การเริ่มผู้เป็นผู้เกี่ยวข้องทั้งในปัจจุบันและอดีต และจากการแนะนำของผู้ที่เกี่ยวข้องว่า เป็นผู้ที่มีความรู้และเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านการจัดการภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินทางทะเล ได้ผู้ให้สัมภาษณ์รวมจำนวน 11 ราย ดังนี้ อดีตผู้บริหารกรมเจ้าท่า จำนวน 1 คน ผู้บริหารท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 1 คน ผู้อำนวยการฝ่ายป้องกันอุบัติภัย ท่าเรือแหลมฉบัง อดีตนายอำเภอบางละมุงผู้เคยปฏิบัติหน้าที่ช่วงการเกิดอุบัติภัยเรือขนส่งสินค้าล่ม หัวหน้าสำนักงานเจ้าท่าจังหวัดชลบุรี อดีตปลัดเทศบาลนครแหลมฉบังผู้ปฏิบัติ

หน้าที่ช่วงเกิดเหตุเรือบรรทุกสารเคมีระเบิดบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี ผู้รับผิดชอบงานด้านความมั่นคงหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายสาธารณะ และการจัดการภาครัฐ ประธานกลุ่มประมงปากคลองบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี หัวหน้าศูนย์ควบคุมความมั่นคงท่าเรือจังหวัดชลบุรีกองทัพเรือและศรชล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ระเบียบวิธีวิทยาเชิงคุณภาพ แบบสามเส้า(Methodology triangle) โดยนำข้อมูลจาก 3 ส่วนมาวิเคราะห์ร่วมกันว่ามีความเชื่อมโยงกันหรือไม่ ได้แก่ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากการสัมภาษณ์เชิงลึกบุคคลที่สำคัญ ทุกกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนโยบายทกลุ่มระดับปฏิบัติการ ตัวแทนชุมชนผู้เชี่ยวชาญ และผู้ประสานชุมชน และ ข้อมูลจากเอกสารวิชาการ บทความ วารสารวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่งทางทะเล เกี่ยวกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ระบบการจัดการด้านการขนส่งทางทะเล แนวปฏิบัติเมื่อเหตุในสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินบริเวณชายฝั่งอ่าวไทย และการจัดการอุบัติภัยด้านการขนส่งทางทะเล

ผลการศึกษา

มาตรการการจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติภัยทางทะเลแหลมฉบัง

การจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินของการเกิดอุบัติภัยจากการขนส่งทางทะเลของไทย ปัจจุบันยังไม่มีแผนปฏิบัติที่ชัดเจนในระดับชาติ การดำเนินการอาศัยแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระดับชาติ ซึ่งเป็นแผนในวงกว้างที่ใช้ในเกิดอุบัติภัยขนาดใหญ่ เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว หรืออาคารถล่ม แต่กรณีการจัดการอุบัติภัยทางทะเล ยังไม่มีแผนที่เป็นมาตรฐานกลาง โครงสร้างการบริหารจัดการของแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ จัดศูนย์อำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 3 ระดับ ได้แก่ ระดับชาติมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเลขา ผู้อำนวยการ มีหน้าที่ในการกำหนดแผนและมาตรฐานกลางในการปฏิบัติ ควบคุม และกำกับให้ระดับจังหวัดและท้องถิ่นปฏิบัติตามแผน ระดับจังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการ และระดับท้องถิ่น นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นและอำนวยการ ควบคุมและอำนวยการกรณีเกิดเหตุในพื้นที่ และต้องดำเนินการตามมาตรการที่ส่วนกลางกำหนด เป็นรูปแบบของ Top-Down Policy (แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ)

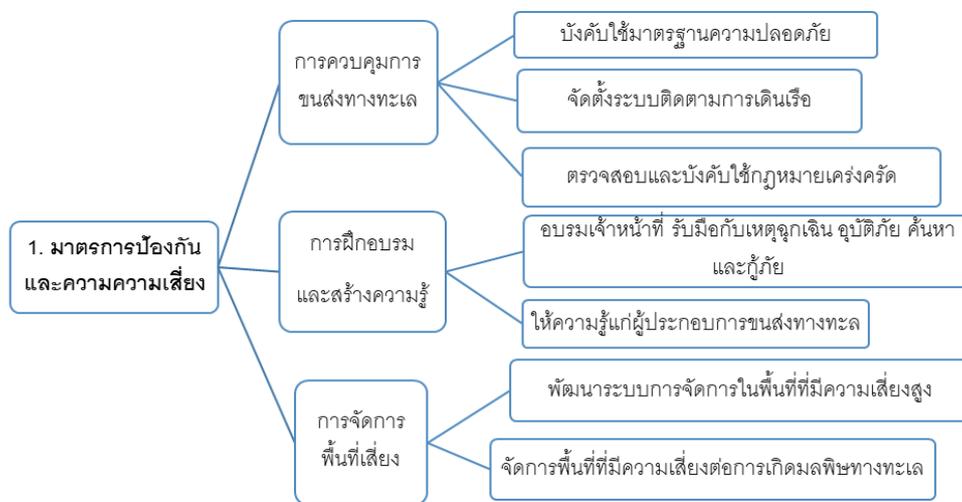
สำหรับการจัดการให้กรณีที่เกิดเหตุเร่งด่วนฉุกเฉิน กรณีการเกิดอุบัติภัยทางทะเล การบริหารจัดการในลักษณะนี้เป็นรูปแบบของการบูรณาการ Integrated Management โดยกรมเจ้าท่าจะเป็นหน่วยงานหลักในการอำนวยการจัดการ ซึ่งกรมเจ้าท่าจะบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นอีกหลายหน่วยงาน อาทิ ศูนย์รักษาความปลอดภัยทางทะเล (ศรชล) กองทัพเรือ กรมควบคุมมลพิษ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงภาคเอกชนที่มีประสบการณ์และความพร้อมเครื่องมือและอุปกรณ์ สำหรับอุบัติภัยที่เกิดขึ้นบริเวณ

ชนศรี เจริญไชย และอนุรัตน์ อนันทนาธร

ท่าเรือแหลมฉบังทั้งบนบกและในทะเล ท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้อำนวยการในการจัดการ ร่วมกับหน่วยงานอื่นเช่นกัน กรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นรุนแรงเกินกว่าความสามารถของกรมเจ้าท่าและการท่าเรือจะจัดการ เช่น การเกิดแพร่กระจายของสารพิษ หรือการระเบิดเรือน้ำมัน หน่วยงานจะต้องรายงานให้จังหวัด และส่วนกลางจะเข้ามารับผิดชอบ และสั่งการให้หน่วยงานอื่น ๆ เข้าดำเนินการช่วยเหลือ

สำหรับมาตรการหลักทั่วไปแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติได้กำหนดไว้เป็นมาตรฐานให้กรมเจ้าท่า และท่าเรือแหลมฉบังปฏิบัติ เพื่อป้องกันการในกรณีที่ยังไม่เกิดเหตุและบรรเทาในระหว่างการเกิดเหตุและเยียวยา พื้นฟูหลังเกิดเหตุมี 5 มาตรการหลัก ดังนี้

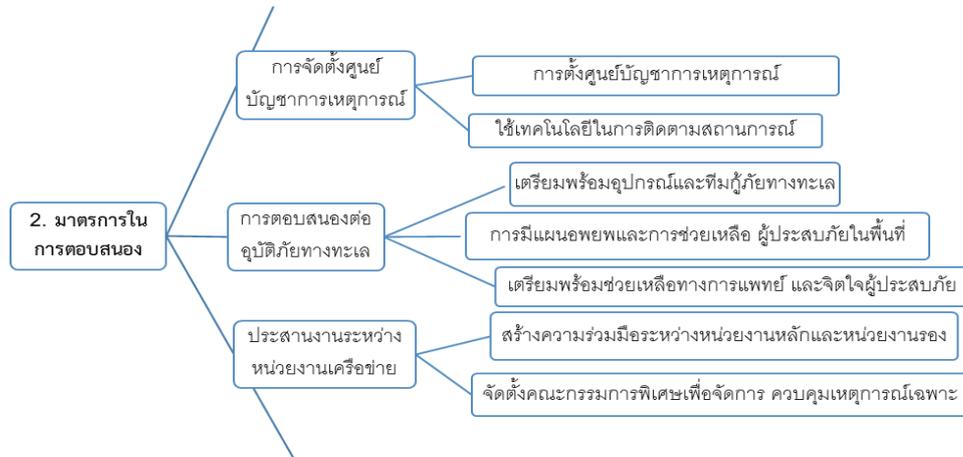
1. มาตรการป้องกันและลดความเสี่ยง เป็นมาตรการที่ใช้ในการปฏิบัติเพื่อป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้น



ที่มา: ประยุกต์จากแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

มาตรการนี้ เป็นมาตรการในการป้องกันก่อนที่เหตุที่จะเกิด หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่าและท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องดำเนินการในการเตรียมความพร้อมใน 3 แนวทาง ได้แก่ แนวทางแรก การควบคุมการขนส่งทางทะเล โดยกำกับและเข้มงวดกับเรือในปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยที่ราชการกำหนดไว้ เรือทุกลำจะต้องติดตั้งระบบติดตามการเดินเรือ และมีการตรวจสอบให้ใช้งานได้เสมอ และควบคุมกำกับการใช้กฎหมาย เช่น กฎหมายการเดินเรือ กฎหมายการป้องกันอุบัติเหตุเป็นต้น แนวทางที่ 2 การฝึกอบรมและการสร้างความรู้ อาทิ การอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีทักษะความรู้ในการปฏิบัติเพื่อรับมือเหตุฉุกเฉิน การค้นหาและการกู้ภัย และแนวทางที่ 3 การจัดการพื้นที่เสี่ยง พัฒนาระบบการจัดการในพื้นที่เสี่ยง เช่น การนำระบบเทคโนโลยีในการจัดเก็บและบันทึกข้อมูลการเดินเรือมาใช้ ในการวางแผน ป้องกันภัยที่อาจจะเกิดขึ้น

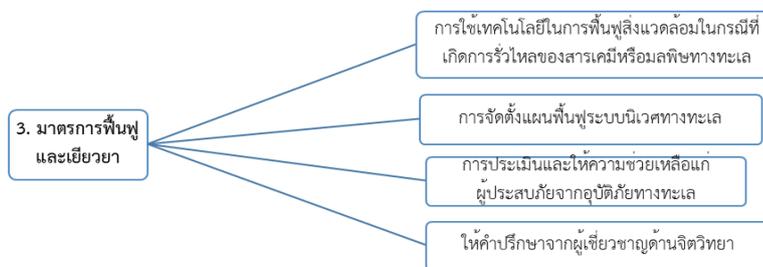
2. มาตรการในการตอบสนอง เป็นมาตรการที่ใช้ในสถานการณ์ที่เมื่อเกิดเหตุแล้วจะต้องรับดำเนินการเพื่อเตรียมการเผชิญเหตุและเข้าช่วยเหลือ โดยด่วน ประกอบไปด้วย



ที่มา: ประยุกต์จากแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

มาตรการนี้ เป็นมาตรการที่ใช้ในการดำเนินการในระหว่างที่เหตุเกิดขึ้น ดำเนินการใน 3 แนวทาง ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์บัญชาเหตุการณ์ เป็นสิ่งที่ผู้รับผิดชอบต้องดำเนินการเป็นอันดับแรกเพื่อบริหารจัดการและอำนวยความสะดวก และบูรณาการการปฏิบัติงานจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เข้ามาร่วมเป็นทีมช่วยเหลือ เพื่อให้เหตุการณ์ช่วยเหลือได้เสร็จสิ้น โดยเร็ว และลดเกิดความเสียหายให้น้อยที่สุด มาตรการนี้จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วย เช่น การติดตามสถานการณ์ผ่านวิดีโอคอนเฟอเรนซ์ การใช้ดาวเทียมในการค้นหาผู้ประสบภัย การจัดทำแผนอพยพและการช่วยเหลือทางการแพทย์และทางจิตใจ ของผู้ประสบภัยและครอบครัว

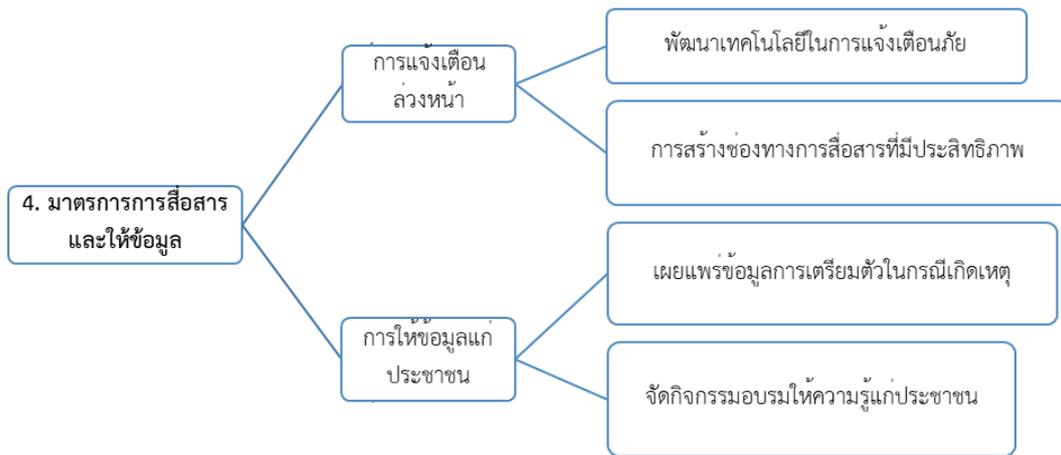
3. มาตรการฟื้นฟูและเยียวยา เป็นมาตรการที่ใช้ดำเนินการเมื่อเหตุการณ์สงบเรียบร้อยแล้วแต่มีผลกระทบอื่น ๆ เช่นสิ่งแวดล้อม ชุมชนผู้ประสบภัย หรือการฟื้นฟูระบบนิเวศน์



ที่มา: ประยุกต์จากแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

มาตรการนี้ ใช้ภายหลังจากที่สามารถจัดการภาวะเร่งด่วนฉุกเฉิน และเข้าสู่ภาวะของการฟื้นฟู การฟื้นฟูดำเนินการทั้งสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศน์ และคน ในการเกิดเหตุบางครั้ง เช่น การรั่วไหลของน้ำมัน หรือสารเคมีจากเรือหรือเรือล่ม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์ ทางทะเล และ จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ จำเป็นต้องมีแผนในการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมที่ต้องใช้ความชำนาญและความเชี่ยวชาญจากเจ้าหน้าที่ และต้องใช้เวลา จำเป็นต้องมีแผนปฏิบัติการฟื้นฟูระบบนิเวศน์เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติ

4. มาตรการการสื่อสารและการให้ข้อมูล เป็นมาตรการที่มีความสำคัญที่จะต้องความชัดเจนและความทั่วถึงของข่าวสารให้กับทุกฝ่ายได้ทราบ ทั้งในสภาวะปกติ สภาวะการเกิดเหตุ และหลังจากการเกิดเหตุ การสื่อสารหากไม่มีประสิทธิภาพจะทำให้เกิดความสับสนและข่าวลือที่จะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการจัดการ

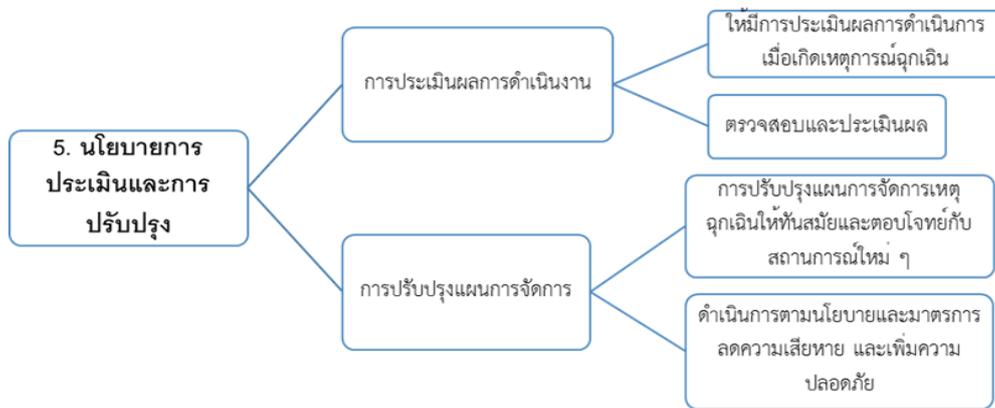


ที่มา: ประยุกต์จากแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

ในช่วงระหว่างการเกิดเหตุ จะเกิดความสับสนของข้อมูลข่าวสาร มีทั้งจริง มีทั้งเท็จ สร้างความสับสนวุ่นวาย และเป็นอุปสรรคต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่และผู้รับผิดชอบ มาตรการการสื่อสารจำเป็นต้องมีความชัดเจนและมีมาตรฐาน และต้องเชื่อถือได้ และต้องมีนักสื่อสารที่ดีที่สามารถพูดให้คนส่วนใหญ่เข้าใจได้ง่าย มาตรการนี้จะต้องมีการเตรียมความพร้อมในเรื่องเทคโนโลยีในการแจ้งเตือนเหตุ ระบบช่องทางการสื่อสารที่ครอบคลุมและเข้าถึงได้ง่าย บุคลากรที่มีความสามารถในการสื่อสาร และต้องสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนได้เข้าใจถึงวิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุและสามารถเป็นอาสาสมัครในการสื่อสารได้

5. มาตรการประเมินและการปรับปรุง เป็นมาตรการสุดท้ายเพื่อเป็นการประเมินผลการเกิดเหตุว่าเกิดจากสาเหตุใด และผลกระทบที่เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด ประเมินการจัดการเหตุมีข้อบกพร่องหรือ

อุปสรรคใด ๆ บ้าง และเมื่อได้ข้อมูลแล้วจะนำไปสู่การปรับปรุงแผนการดำเนินการและการจัดการในกรณีเกิดเหตุขึ้นอีกในอนาคต



ที่มา: ประยุกต์จากแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทางทะเล (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558)

มาตรการนี้ เป็นมาตรการสุดท้ายเพื่อให้ประเมินการและถอดบทเรียนการปฏิบัติงานเพื่อเตรียมปรับปรุงมาตรการหรือแผนในการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ปัญหาและอุปสรรค ต่อการจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉิน

ในทางปฏิบัติรัฐบาลมีแผนแม่บทในการดำเนินการเพื่อเป็นหลักการและมาตรฐานในการปฏิบัติในการที่ที่เกิดเหตุ และออกกฎระเบียบเพื่อให้เป็นเครื่องมือ เช่น อำนาจในการประกาศพื้นที่ภัยพิบัติเพื่อให้อำนาจผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถออกคำสั่งให้หน่วยงานปฏิบัติ รวมถึงการสั่งจ่ายงบประมาณ เป็นต้น แต่การจัดการสภาวะเร่งด่วนที่เกิดจากอุบัติเหตุทางทะเล เป็นสถานการณ์ที่มีความทำทลายทั้งระดับความรุนแรงของเหตุ ความเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ และความหลากหลายในการทำงานของหน่วยงานที่ต้องบูรณาการ ดังนั้นการดำเนินการยังมีปัญหาและข้อจำกัดอีกหลายประการ ได้แก่

1. การขาดองค์กรหรือหน่วยงานที่มีความชำนาญและความเชี่ยวชาญ โดยเฉพาะ เพื่อเจ้าหน้าที่หรือผู้รับผิดชอบส่วนใหญ่เป็นข้าราชการประจำไม่มีความเชี่ยวชาญชำนาญในการการจัดการภาวะวิกฤติ ทำให้การจัดทำแผนปฏิบัติการ หรือการอำนวยความสะดวกไม่เกิดประสิทธิภาพ รวมถึงขาดแผนปฏิบัติที่เฉพาะด้าน ดังนั้นควรจัดตั้งองค์กรระดับชาติ ที่มีความเชี่ยวชาญทั้งด้านเทคนิค และวิธีการ เป็นหน่วยปฏิบัติพิเศษเพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. ปัญหาความไม่เป็นเอกภาพในการทำงาน การจัดการปัจจุบันเน้นการบูรณาการการทำงานร่วมกันหลายหน่วยงานกองทัพเรือ, กรมเจ้าท่า, ศรชล, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, ตำรวจน้ำ และหน่วยงานท้องถิ่น แต่ละหน่วยงานมีระเบียบปฏิบัติที่แตกต่างกัน วัฒนธรรมการทำงานแตกต่างกัน และทุกหน่วยขึ้นตรงต่อผู้บังคับบัญชาของตนเอง

3. การขาดข้อมูลและระบบการติดตาม การขาดข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน หรือความสามารถในการติดตามเรือในพื้นที่ห่างไกล ทำให้ไม่สามารถระบุตำแหน่งของเรือหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว
4. ความไม่พร้อมของทรัพยากรและอุปกรณ์ การขาดแคลนทรัพยากร เช่น เรือกู้ภัย, เครื่องมือค้นหา, อุปกรณ์ป้องกันมลพิษ, รวมถึงอุปกรณ์ที่มีอายุเก่าหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม
5. อุปสรรคด้านภูมิศาสตร์และการเข้าถึงพื้นที่ พื้นที่เกิดเหตุส่วนใหญ่มักอยู่ในที่ห่างไกล ทुरกันดาร สภาพอากาศแปรปรวน ทำให้การเดินทางไปยังจุดเกิดเหตุใช้เวลานาน
6. การฝึกอบรมและความพร้อมของบุคลากร เจ้าหน้าที่ขาดการฝึกอบรมหรือประสบการณ์ในการจัดการเหตุการณ์ที่มีความซับซ้อน ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน
7. ความขัดแย้งในข้อกำหนดและข้อบังคับ กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องมีความไม่สอดคล้อง หรือมีข้อจำกัดในการบังคับใช้ ทำให้การดำเนินการตามขั้นตอนที่ถูกต้องเป็นไปได้ยาก
8. การขาดการเตรียมความพร้อมของประชาชนและชุมชน ประชาชนและชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้ชายฝั่งขาดความรู้และทักษะในการรับมือกับเหตุการณ์ฉุกเฉิน

สรุปและอภิปรายผล

ผลการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่าการจัดการสภาวะฉุกเฉินในการขนส่งทางทะเลของไทย มีความเป็นระบบราชการสูง โครงสร้างการจัดการใช้ศูนย์อำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติที่แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ส่วนกลาง ส่วนจังหวัดและระดับท้องถิ่น และมาตรการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นมาตรการจัดการอุบัติเหตุในภาพรวม มาตรการแนวปฏิบัติถูกกำหนดมาจากส่วนกลางและเป็นแบบแผนให้ทุกระดับปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด มีกฎระเบียบที่กำหนดอย่างชัดเจน มีลักษณะเป็น Top-down ที่ระดับล่างต้องปฏิบัติตาม เช่น การขออนุมัติดำเนินการตามระบบ การขออนุมัติใช้จ่ายงบประมาณ การรายงานผล เป็นต้น

การจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินทางทะเล มีความซ้ำซ้อนในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน ขาดความชัดเจน และขาดการบูรณาการ หน่วยงานหลักจะมีอยู่ 2 ส่วน ได้แก่ กรมเจ้าท่า จะเป็นผู้กำกับการเดินเรือทุกชนิด รวมถึงจัดการกรณีการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ส่วนการทำเรือแหลมฉบัง จะมีหน้าที่การจัดการการเกิดอุบัติเหตุอุบัติเหตุในเขตรับผิดชอบของท่าเรือทั้งบนบกและบนเรือที่จอดอยู่ในท่าเรือ หากเหตุเกิดรุนแรงเกินความสามารถ จะต้องรายงานผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับจังหวัดเพื่อขอความช่วยเหลือและระดมความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่น เช่น กองทัพเรือ, กรมเจ้าท่า, ศูนย์อำนวยการรักษาความมั่นคงทางทะเล (ศรชล), รวมถึงภาคเอกชน ที่มีอุปกรณ์ และความชำนาญ ระดมกำลังและทรัพยากรเข้ามาช่วยเหลือเพื่อให้เหตุการณ์สงบโดยเร็วและไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรการที่ต้องดำเนินการมีด้วยการ 5 มาตรการ ได้แก่ มาตรการการป้องกัน มาตรการการตอบสนอง

มาตรการฟื้นฟู มาตรการการสื่อสาร และมาตรการติดตามประเมินผล การดำเนินงานพบว่าการจัดการ
สภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินการขนส่งทางทะเล ใช้วิธีการระดมและบูรณาการการทำงานร่วมกันหลายหน่วยงาน

การดำเนินงานของการจัดการ ยังมีข้อจำกัดและปัญหาหลายประการ ได้แก่ การขาดหน่วยงานที่
รับผิดชอบโดยเฉพาะที่มีความชำนาญและเชี่ยวชาญ การจัดการยังใช้ระบบราชการเป็นหลักผู้รับผิดชอบยัง
ไม่มีความชำนาญและเข้าใจวิธีปฏิบัติที่ถูกต้อง และขาดแผนการปฏิบัติที่ชัดเจน สอดคล้องกับงานวิจัยของ
โม, ลิน และ ภัทรนรากุล (Moe, Lin and Pathranarakul, 2006) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางในการบูรณาการ
จัดการภัยพิบัติทางธรรมชาติ และการจัดการโครงการสาธารณะสู่ปัจจัยความสำเร็จ พบว่า ขาดแผนแม่บท
การบริหารจัดการภัย รวมทั้งการคาดการณ์ค่าเตือนการบรรเทาผลกระทบและการเตรียมความพร้อมของ
ภาครัฐที่ไม่ได้ระบุผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในสายที่ ไม่ชัดเจนของผู้มีอำนาจการทำงานร่วมกันระหว่าง
สถาบันไม่ได้ผล ในระดับที่แตกต่างกันของการให้กำลังใจการขาดการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น และองค์กร
พัฒนาเอกชนระหว่างประเทศ ขาดการจัดการข้อมูลหรือระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการภัยพิบัติ

นอกจากนี้บุคลากรที่ปฏิบัติงานขาดความรู้ความเข้าใจและไม่ได้มีการเตรียมความพร้อม ขาดการ
สื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ขาดอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ และแนวทางการ
ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในการที่จะเผชิญเหตุทำให้การทำงานในสภาวะเร่งด่วน ไม่มี
ประสิทธิภาพและควบคุมไม่ได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของทวิดา กมลเวชช (2554) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง
การจัดการภัยพิบัติท้องถิ่น สรุปได้ว่า มาตรการจัดการในดำเนินการตามแนวทางเมื่อเกิดภัย ควรมีการเตรียม
ความพร้อมของกำลังคน อุปกรณ์ และหน่วยงาน แนวทางการประสานงาน การประชาสัมพันธ์ข้อมูล
ข่าวสารในการปฏิบัติงานร่วมกับภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาในระดับพื้นที่ รวมไปถึงการ
จัดทำการประเมินสถานการณ์ การประเมินความเสี่ยงและความล่อแหลมของสภาพพื้นที่ เพื่อเตรียมการเฝ้า
ระวังในการเผชิญเหตุการณ์ฉุกเฉิน และแนวทางการจัดการได้อย่างเหมาะสม

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทางปฏิบัติการ

การจัดการสภาวะเร่งด่วนทางทะเลมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนที่ดี การบริหาร
จัดการที่เป็นระบบและมีความเอกภาพ ต้องให้ความสำคัญกับสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้

1. ความจัดตั้งองค์กรขึ้นมาทำหน้าที่รับผิดชอบเฉพาะ ที่มีความเชี่ยวชาญ ทำหน้าที่ในการกำหนด
แผนมาตรการ และควบคุมกำกับ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย และมีผลกระทบ
ในวงกว้างและมีลักษณะเฉพาะ ผู้รับผิดชอบต้องมีความรู้กว้างขวางทั้งด้านวิศวกรรม เทคโนโลยี
สิ่งแวดล้อม มลพิษ และจิตวิทยา เป็นต้น และต้องมีแผนปฏิบัติการเฉพาะ

2. ออกแบบระบบการทำงาน ใหม่ที่สามารถเชื่อมโยงการทำงานในลักษณะร่วมกันของหลาย
หน่วยงานที่มีความเป็นเอกภาพและทิศทางเดียวกัน และจัดระบบการสื่อสารที่ดี

3. อบรมและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญและความพร้อมในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุ

4. จัดหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดการ เช่น ระบบดาวเทียมในการติดตามเรือ ระบบ GPS รวมถึงยานพาหนะที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้เร็ว เช่น เรือเร็วหรือเฮลิคอปเตอร์

5. ปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมายให้มีความทันสมัยและสามารถสนับสนุนการทำงานได้จริง

6. จัดการฝึกซ้อมร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความคุ้นชินในบทบาทหน้าที่เพื่อป้องกันการซ้ำซ้อน การฝึกอบรมควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนและภาคประชาชน และท้องถิ่นเข้าร่วมด้วย

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเฉพาะสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางทะเล ผลการศึกษาจึงออกมามีลักษณะเฉพาะแต่ในปัจจุบันอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่มีความเป็นสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินเกิดขึ้นในหลายลักษณะ เช่น แผ่นดินไหวที่พม่าที่ส่งผลให้ตึกสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินถล่ม น้ำท่วมใหญ่จังหวัดเชียงรายและที่เกิดสึนามิที่ภาคใต้ จึงเห็นควรให้มีการศึกษาเพิ่มเติมในมิติของงานวิจัยดังนี้

1. ควรศึกษาวิจัยถอดบทเรียนการเกิดอุบัติเหตุและการจัดการแต่ละครั้งว่าการจัดการแบบใดมีปัญหาข้อจำกัดอย่างไรและควรมีมาตรการป้องกันและแก้ไขอย่างไร

2. ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุทั้งเศรษฐกิจและสังคมโดยเฉพาะผลกระทบทางจิตใจของผู้ประสบภัยรวมถึงครอบครัวเพื่อมามาตรการเยียวยาและฟื้นฟู

องค์ความรู้ใหม่ที่ได้รับจากการวิจัย

การจัดการสภาวะเร่งด่วนฉุกเฉินที่เกิดจากอุบัติเหตุ จะให้มีประสิทธิภาพ ต้องมีแผนที่มีชัดเจนในเป้าหมายและการปฏิบัติ มีองค์การที่รับผิดชอบเฉพาะที่มีความพร้อมความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะ มีการจัดการแบบกลยุทธ์ที่มีแผนปฏิบัติตั้งแต่การเตรียมความพร้อม การป้องกัน การแก้ไขสถานการณ์ให้ทันท่วงที มีแผนฟื้นฟู และมีจัดเตรียมบุคลากรมีการฝึกฝนเชี่ยวชาญ ร่วมกับหน่วยงานเครือข่ายรวมถึงภาคชุมชนและประชาชน และมีแผนปฏิบัติการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อความเป็นเอกภาพของการสื่อสารที่ต้องใช้คนที่มีความชำนาญเฉพาะในการให้ข้อมูลข่าวสาร ทั้งตั้งแต่เหตุการณ์เกิด การตอบสนองเหตุการณ์

องค์ความรู้ใหม่เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาการจัดการสภาวะเร่งด่วนของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางทะเลที่เหมาะสม ต้องประกอบไปด้วย 5 ดังนี้

1. Structure จัดโครงสร้างการบริหาร โดยจัดตั้งหน่วยงานเชิงยุทธศาสตร์ที่ทำหน้าที่ในการวางแผนและควบคุมการดำเนินการ องค์การนี้ควรจะมีลักษณะเฉพาะที่ต้องระดมคนที่มีความรู้ความสามารถหลากหลาย เพราะลักษณะของอุบัติเหตุมีลักษณะเฉพาะ

2. System สร้างระบบการทำงานที่มีความคล่องตัวในการปฏิบัติ และมีสมรรถนะสูง
3. Strategy มีแผนปฏิบัติการที่ชัดเจนทั้งเป้าหมาย ภารกิจและความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย มีการฝึกฝนเพื่อให้เกิดความเชี่ยวชาญอย่างสม่ำเสมอเพื่อการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพ
4. Shear Vision บูรณาการการทำงานร่วมกันและต้องจัดระบบเชื่อมโยงการทำงานที่มีความเป็นเอกภาพและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วม รวมถึงเอกชนและประชาชน
5. Skill พัฒนาบุคลากร มุ่งเน้นการพัฒนาทักษะการทำงาน การสื่อสาร และการใช้เทคโนโลยี

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2558). วันที่ค้นข้อมูล 25 กันยายน 2566, เข้าถึงได้จาก

https://www.disaster.go.th/upload/download/file_attach/55acacb4f1f7c.pdf

กรมเจ้าท่า. (2561). *แผนตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินทางทะเลศรีราชา*. ชลบุรี: สำนักงานควบคุมความปลอดภัยทางทะเล

กรมเจ้าท่า. (2561). *รายงานสถิติปริมาณเรือ, สินค้า และตู้ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พ.ศ. 2565*. ชลบุรี: สำนักงานควบคุมความปลอดภัยทางทะเล

กรมเจ้าท่า. (2561). *แผนตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินทางทะเลศรีราชา*. ชลบุรี: สำนักงานควบคุมความปลอดภัยทางทะเล สำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางทะเล.

คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ. (2561). *แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2561*. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ.

ทวิดา กมลเวชช. (2554). *คู่มือการจัดการภัยพิบัติท้องถิ่นไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า.

ธงชัย พงษ์วิไลย์ และคณะ. (2559). *โครงการบริหารจัดการความปลอดภัยทางทะเลเมืองพัทยา*. รายงานการวิจัย. วช.

ธวัชชัย ชวนสมบูรณ์. (2559). *แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงการบรรเทาสาธารณภัยและช่วยเหลือผู้ประสบภัยของของหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา กองบัญชาการกองทัพไทย*. รายงานการวิจัย สัมฤทธิ์ ยศสมศักดิ์ และอนรรตน์ อนันตนาธร. (2555). *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: เวิลด์เทรค ประเทศไทย.

ภาษาอังกฤษ

Moe, Lin, T. & Pathanarakul, P. (2006). *An Integrated Approach to Natural Disaster Management Public Project Management and Its Critical Success factors*. *Disaster Prevention and Management An International Journal*, 15(3), 396-413.