



รายงานองค์ความรู้ที่มีการจัดการ
เพื่อให้เกิดวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ

ทำเรื่องอัจฉริยะ

จัดทำโดย

การทำเรือสัตหีบ ฐานทัพเรือสัตหีบ
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

ท่าเรืออัจฉริยะ

การทำเรือสตั๊ตหีบ ฐานทัพเรือสตั๊ตหีบ

๑. ความสำคัญและความเป็นมา

๑.๑ ความสำคัญของความรู้ที่มีการจัดการเพื่อให้เกิดวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ

การทำเรือสตั๊ตหีบ ฐานทัพเรือสตั๊ตหีบ มีหน้าที่อำนวยความสะดวกการดำเนินการเกี่ยวกับการเข้า - ออกท่าเรือ การบรรทุกขนถ่าย การเก็บรักษาอุปกรณ์และวัสดุทุกชนิด ดูแลรักษาท่าเรือ ให้บริการแก่เรือที่เข้าและออกจากท่าเรือ และมีหน้าที่ในการขนถ่ายยุทธโปกรณ์ทางทหารอีกด้วย

ตามพันธกิจของ ทพส. - ทร. ได้แก่ การให้การสนับสนุนเรือรบของกองทัพเรือและเรือรบต่างชาติ ที่กองทัพเรือจะสั่งการ การให้บริการแก่เรือสินค้าของเอกชน ตลอดจนให้บริการพื้นที่ หลังท่า และเครื่องมือ เครื่องทุ่นแรง ในเชิงพาณิชย์ โดยจะต้องดำรงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ทางทหาร เป็นสำคัญ และข้อผูกพันที่จะพึงมีกับผู้ประกอบการที่จะมีอายุสัญญาไม่เกินห้วงเวลาที่กองทัพเรืออนุญาตให้ดำเนินการเชิงพาณิชย์เท่านั้น และการสนับสนุนรัฐบาลในการพัฒนาประเทศตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

จากหน้าที่และพันธกิจข้างต้นจะเห็นได้ว่า การทำเรือสตั๊ตหีบ ให้ความสำคัญในการให้บริการเรือรบก่อนเป็นลำดับแรก ซึ่งเป็นภารกิจหนึ่งของการทำเรือสตั๊ตหีบ ที่ได้รับมอบหมายจาก กองทัพเรือ ถือว่าเป็นกิจที่มีความสำคัญยิ่งต่อกำลังรบหลัก คือ กำลังทางเรือ และภารกิจอีกอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญรองลงมาคือการให้บริการแก่เรือสินค้าของเอกชน ตลอดจนให้บริการพื้นที่หลังท่า ดังนั้นการทำเรือสตั๊ตหีบ จึงได้มีการทบทวนและปรับปรุงกระบวนการให้บริการของท่าเรือ เพื่อพัฒนาให้เกิดเป็นองค์ความรู้ที่ทันสมัย เหมาะสมกับสถานะภาพของกำลังพล ยุทธโปกรณ์ และสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ เพื่อให้สามารถดำรงความพร้อมของการปฏิบัติ อันจะเป็นการส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้รับบริการ ซึ่งได้แก่ กำลังทางเรือ ไปถึงยังกองทัพเรือ และอีกด้านหนึ่งคือความพึงพอใจของบริษัเอกชนในการเข้ามาใช้บริการท่าเรือพาณิชย์สตั๊ตหีบ รวมทั้งมีการกำหนดความต้องการและแนวทางการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อตอบสนองกับแนวทางยุทธศาสตร์ รฐท.สส. เกี่ยวกับการป้องกันภัยคุกคามทางอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีการมุ่งเน้นการพัฒนาขีดความสามารถของฐานทัพท่าเรือ โดยได้มีการกำหนดระบบการบริหารจัดการท่าเรือรบที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ที่เรียกว่า “ท่าเรืออัจฉริยะ” ซึ่งถือว่ามีสำคัญยิ่งต่อกำลังรบหลักของ ทร. เนื่องจากเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพกำลังทางเรือ มีการทบทวนและปรับปรุงกระบวนการและการบริหารจัดการท่าเรือรบ เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ให้ทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลงของภัยคุกคามทางทะเล การพัฒนาศักยภาพของของกำลังพล และยุทธโปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้พร้อมรับมือกับภัยคุกคามทางอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลทุกรูปแบบ และที่สำคัญ ยังได้มีการนำเอาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยได้มาตรฐานสากลของท่าเรือพาณิชย์สตั๊ตหีบ-กองทัพเรือ คือ ระบบบริหารจัดการท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ (E-Port) และระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ VTS (Vessel Traffic System) มาปรับประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการท่าเรือรบ ซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยในการปฏิบัติงานในการนำเรือรบเข้า - ออก ท่าเรือแหลมเทียนและท่าเรือทุ่งโปรงให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว หรือมีประสิทธิภาพเท่านั้น แต่ยังช่วยสนับสนุนการปฏิบัติการทางทหารในการเชื่อมโยงภาพสถานการณ์ในทะเล การป้องกันและควบคุมฐานทัพ (HDHC) การรักษาฝั่ง และการปฏิบัติการทุ่นระเบิดตามแผนการป้องกันประเทศ รวมถึงการรักษา

ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และสนับสนุนการปฏิบัติการอื่นที่ไม่ใช่สงคราม (MOOTW) ซึ่งถือว่าเป็นการตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ของ ทร. ในการป้องกันภัยคุกคามทางอริปไตย ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคตต่อไป

๑.๒ ความเป็นมาและแนวทางการพัฒนาองค์ความรู้ที่มีการจัดการเพื่อให้เกิดวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ

“ท่าเรืออัจฉริยะ” เป็นการบริหารจัดการท่าเรือเพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาการท่าเรือรอบ ในการตอบสนองยุทธศาสตร์ของ ทร. ในด้านการป้องกันภัยคุกคามทางอริปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และพัฒนาขีดความสามารถของฐานทัพท่าเรือ ให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย โดยมีแนวคิดจากการนำระบบอุปกรณ์ที่ทันสมัยและระบบการบริหารจัดการที่ได้มาตรฐานของท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือ มาประยุกต์และปรับใช้กับท่าเรือรอบเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุดต่อภารกิจของ ทร. โดยมีจุดเริ่มต้น ในวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๓๔ หลังจากที่ท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ส่งมอบงานท่าเรือจุลเสม็ดให้แก่การท่าเรือสตัดท์-ฐานทัพเรือสตัดท์เป็นผู้รับผิดชอบงานต่อและได้คงเหลือจำนวนเจ้าหน้าที่บางส่วนไว้เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับกำลังพลของการท่าเรือสตัดท์-ฐานทัพเรือสตัดท์ เพื่อให้คงความพร้อมในการปฏิบัติงานในการให้บริการเรือและผู้ประกอบการที่มาใช้บริการท่าเรือได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาการปฏิบัติงานในช่วงของการเปลี่ยนผ่านจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยมาเป็นท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือ ได้ดำเนินการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติและรูปแบบของท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-การท่าเรือแห่งประเทศไทย แต่เนื่องจากการปฏิบัติงานตามรูปแบบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมีระบบการบริหารจัดการที่ไม่สอดคล้องกับระเบียบหรือข้อปฏิบัติของระบบการบริหารจัดการของกองทัพเรือ เช่น การสั่งการ อัตราหน้าที่ของกำลังพล รวมทั้งการรับผิดชอบตามตำแหน่งของ การท่าเรือสตัดท์ จึงส่งผลทำให้การให้บริการแก่ผู้รับบริการเป็นไปด้วยความล่าช้า ไม่มีประสิทธิภาพ ผู้รับบริการไม่ได้รับการอำนวยความสะดวกจากท่าเรือเท่าที่ควรจะเป็น ต่อมาในปี พ.ศ.๒๕๓๙ ท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือ ได้มีการจัดทำคู่มือ “การปฏิบัติงานเชิงพาณิชย์ท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือ (คปพ.๓๙)” ขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือสตัดท์ ฯ และผู้ประกอบการที่มาใช้บริการของท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือ ได้ศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับรายละเอียด วิธีการและขั้นตอนการปฏิบัติงาน ตลอดจนเพื่อเป็นประโยชน์ในการอ้างอิงและการสั่งการที่ชัดเจนของผู้บังคับบัญชา คู่มือนี้ถือว่าเป็นคู่มือเล่มแรกที่มีประโยชน์อย่างมากของท่าเรือพาณิชย์สตัดท์ เนื่องจากทำให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานที่ได้มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวีที่เป็นรูปธรรมชัดเจน การปฏิบัติตามแนวทางของคู่มือนี้ส่งผลให้การบริหารจัดการของท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ เนื่องจากการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของงานแต่ละส่วนและแต่ละตำแหน่งงานที่ชัดเจน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าท่าเรือพาณิชย์สตัดท์-กองทัพเรือ จะมีเอกสารคู่มือการปฏิบัติงานแล้วก็ตาม แต่คู่มือนี้ก็ยังมีจุดอ่อนในหลายประเด็น เมื่อนำมาใช้กับการให้บริการเรือรบราชนาวีไทย เริ่มตั้งแต่ ปัญหาเรื่องของการบริหารจัดการที่จืดเจี๊ยบเรือ การติดต่อประสานงานระหว่างเรือก่อนเรือเข้าจอด การขอรับบริการของเรือรบไม่เป็นไปตามความต้องการ หรือการอำนวยความสะดวกต่างๆที่เรือรบต่าง ๆ ต้องการหรือร้องขอไม่เป็นไปตามที่คาดหวังไว้ เช่น เรือรบออกราชการได้ไม่ตรงเวลาที่กำหนดไว้เนื่องจากประสบปัญหาการติดต่อสื่อสาร หรือการประสานงาน ทำให้มีปัญหาการขอรับการสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกจากท่าเรือไม่ได้หรือได้แต่ไม่ครบตามที่ทางเรือต้องการ เป็นต้น จากปัญหาดังกล่าวทำให้เรือรบไม่สามารถได้รับการสนับสนุนจาก รฐ.สส.และหน่วยอื่น ๆ

ได้อย่างที่ต้องการไว้ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็น เรือรบไม่สามารถเข้าเทียบเรือได้ ท่าเรือไม่มีความพร้อมเนื่องจากปัญหาการติดต่อประสานงานกันระหว่างท่าเรือกับเรือรบ ปัญหาระบบไฟฟ้า ระบบประปามีไม่เพียงพอ หรือแม้แต่การให้บริการที่ไม่สะดวกและล่าช้า เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อภารกิจของเรือรบอย่างมาก เนื่องจากเป็นสาเหตุทำให้กองเรือไม่สามารถออกปฏิบัติราชการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความไม่พร้อมในการรบของกำลังทางเรือของกองทัพเรือส่งผลทำให้การปฏิบัติภารกิจของเรือรบเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เพื่อแก้ปัญหานี้ ผู้บังคับบัญชาทั้งในส่วนของ รฐท.สส.และ กร.จึงได้มีการตกลงประชุมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน โดยมีมติในที่ประชุมได้มอบหมายให้ รฐท.สส.มีหน้าที่ต้องให้การสนับสนุนกองเรือตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายเพื่อให้กองเรือสามารถออกปฏิบัติราชการได้ตามแผน และได้จัดทำเอกสารการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนกองเรือที่มาใช้ท่าเรือของ รฐท.สส.(กทส.๖) ซึ่งต่อมา พ.ศ.๒๕๔๕ รฐท.สส. (กทส.๖) ได้นำมาเรียบเรียงจัดทำเป็นคู่มือชื่อว่า “คำแนะนำการทำเรือ พ.ศ.๒๕๔๕ หรือ นทร.๔๕” ซึ่งนับว่าเป็นเอกสารฉบับแรกที่จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวปฏิบัติการใช้ท่าเรือของ รฐท.สส.รวมทั้งเป็นแนวทางในการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ของ กทส.รฐท.สส. และเจ้าหน้าที่หน่วยต่าง ๆ ใน รฐท.สส.ในการสนับสนุนกองเรือ เอกสารดังกล่าวนี้ส่งผลทำให้การปฏิบัติงานทั้งในส่วนของ รฐท.สส.และ กองเรือ มีประสิทธิภาพมากขึ้นและไม่ติดขัดเหมือนในอดีตที่ผ่านมา

ปัจจุบันนี้ แม้ว่าท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ-กองทัพเรือ จะดำเนินการด้านพาณิชย์แต่การดำเนินการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักคือการสนับสนุนงานด้านความมั่นคงเป็นหลักการสำคัญ การดำเนินการที่ผ่านมาของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ การทำความตกลงใดๆ จะต้องดำรงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ทางทหารเป็นสำคัญ ตามแผนยุทธศาสตร์ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ – กองทัพเรือ พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๕ ดังนั้น การดำเนินงานของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ-กองทัพเรือที่ผ่านมา จึงมุ่งเน้นการสนับสนุนเรือรบของกองทัพเรือ โดยได้มีการจัดหาระบบเทคโนโลยีที่สำคัญ ๆ คือ ระบบ E-Port และระบบ VTMS ที่ใช้ในการให้บริการเรือพาณิชย์ นำมาประยุกต์และปรับใช้กับเรือรบ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุดในการสนับสนุนเรือรบของกองทัพเรือ อันจะทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ระบบ E-Port และระบบ VTMS ถือว่าเป็นระบบที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง จนพัฒนามาเป็น “ท่าเรืออัจฉริยะ” ในปัจจุบัน เนื่องจากระบบ E-Port ช่วยสนับสนุนให้เรือรบสามารถแจ้งกำหนดการใช้บริการได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ประหยัดทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย (กระดาษส่งข่าว) ท่าเรือสามารถตอบรับการขอใช้บริการได้ทันที เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลารอการอนุมัติจากผู้บังคับบัญชา ในขณะที่ระบบ VTMS เป็นระบบมาตรฐานสากลสำหรับท่าเทียบเรือหรือศูนย์ควบคุมเรือเข้า-ออก เพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสาร ฝ้าฟัง (Monitor) อุบัติภัยทางทะเล และประสานงานควบคุมการเดินเรือในร่องน้ำ ตรวจจับเรือด้วยเครื่องเรดาร์ เครื่องวิทยุ AIS กล้องโทรทัศน์วงจรปิด และสื่อสารกับเรือผ่านระบบวิทยุ MF/HF หรือ VHF/DSC พร้อมด้วยระบบฐานข้อมูลเรือคอมพิวเตอร์ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้เกิดความสะดวก และความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลการขนส่งทางน้ำ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารงานด้านการขนส่งอย่างต่อเนื่อง และระบบ Logistics อีกทั้งยังสนับสนุนภารกิจในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลอีกด้วย

๒. การวางแผนเชิงกลยุทธ์ด้านการจัดการความรู้

๒.๑ วัตถุประสงค์ขององค์ความรู้ที่มีการจัดการเพื่อให้เกิดวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ

๒.๑.๑ เพื่อพัฒนาระบบด้านการบริหารจัดการเกี่ยวกับความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อประสานงาน รวมถึงการอำนวยความสะดวกและลดเวลาในการรอคอยท่าเรือของเรือรบที่มาใช้บริการท่าเรือของ รฐท.สส.

๒.๑.๒ เพื่อบูรณาการระบบเทคโนโลยี (ระบบ E-Port และระบบ VTMS) ร่วมกับกระบวนการทำงานของท่าเรือรบให้มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

๒.๑.๓ เพื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายที่เรือขอรับสนับสนุนจากท่าเรือ เช่น ค่าน้ำประปา ค่าไฟ ค่าใช้เครื่องทุ่นแรง เป็นต้น อันจะนำไปใช้ในการวางแผนสำหรับการลดต้นทุนหรือลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

๒.๒ เป้าหมายหรือตัวชี้วัดขององค์ความรู้ที่มีการจัดการเพื่อให้เกิดวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ

๒.๒.๑ ระบบการให้บริการท่าเทียบเรือ ให้การบริการครอบคลุมกับทุกกลุ่มเป้าหมาย

๒.๒.๒ ความพึงพอใจในระบบการบริหารจัดการของผู้รับบริการเรือรบกองทัพเรือ ที่เข้ามาขอรับบริการท่าเทียบเรือ

๒.๒.๓ ศูนย์ปฏิบัติงานในการให้บริการเรือได้มาตรฐานตามสมาคมประกาศาระหว่างประเทศ (IALA)

๒.๒.๔ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ในการใช้รับ-ส่งข่าว

๓. กระบวนการผลิตผลงาน

๓.๑ การออกแบบผลงาน/ นวัตกรรม ในการออกแบบระบบ “ท่าเรืออัจฉริยะ” มีขั้นตอนดำเนินงานตามลำดับ ดังต่อไปนี้

๑. ขั้นตอนการวางแผนออกแบบระบบ

๑.๑ เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๓๗ ผู้บังคับบัญชาทั้งในส่วนของ รฐท.สส.และ กร.ได้มีการทบทวนเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการให้บริการท่าเทียบเรือที่ผ่านมา และได้มีการประชุมและจัดทำเอกสารการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนกองเรือที่มาใช้ท่าเรือของ รฐท.สส.(กทส.๖) ซึ่งต่อมา พ.ศ.๒๕๓๗ รฐท.สส.(กทส.๖) ได้นำมาเรียบเรียงจัดทำเป็นคู่มือชื่อว่า “คำแนะนำการทำเรือ พ.ศ.๒๕๓๗ หรือ นทร.๓๗” ซึ่งเอกสารฉบับแรกที่จัดทำขึ้นมา เพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติการใช้ท่าเรือของ รฐท.สส.รวมถึงใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ของ กทส.รฐท.สส. และเจ้าหน้าที่หน่วยต่าง ๆ ใน รฐท.สส.ในการสนับสนุนกองเรือ (ต่อมาได้มีการปรับปรุงแก้ไข “คำแนะนำการใช้ท่า พ.ศ.๒๕๔๕ ใช้มาถึงจนถึงปัจจุบัน)

๑.๒ เนื่องจากแผนยุทธศาสตร์ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ – กองทัพเรือ มีวัตถุประสงค์หลักคือการสนับสนุนงานด้านความมั่นคงและดำรงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ทางทหารเป็นหลักการสำคัญ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและประโยชน์สูงสุดในการให้บริการแก่เรือรบกองทัพเรือ ผู้บังคับบัญชา กทส.รฐท.สส. จึงได้มีนโยบายในการนำระบบ E-Port และระบบ VTMS ที่ใช้ในท่าเรือพาณิชย์อยู่แล้ว มาปรับปรุงประยุกต์ใช้กับการให้บริการแก่เรือรบ โดยช่วงเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๒ ได้มีการจัดส่งกำลัง พลการทำเรือสัตหีบ ฐานทัพเรือสัตหีบ จำนวน ๑๕ นาย ไปศึกษาดูงานเกี่ยวกับระบบ VTMS ที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด เพื่อที่จะได้นำองค์ความรู้มาถ่ายทอดและปรับใช้การให้บริการท่าเรือที่จุกเสม็ด

๑.๓ เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘ การท่าเรือสัตหีบ ฐานทัพเรือสัตหีบ ได้มีการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับการนำระบบ E-Port และเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ มีการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับ

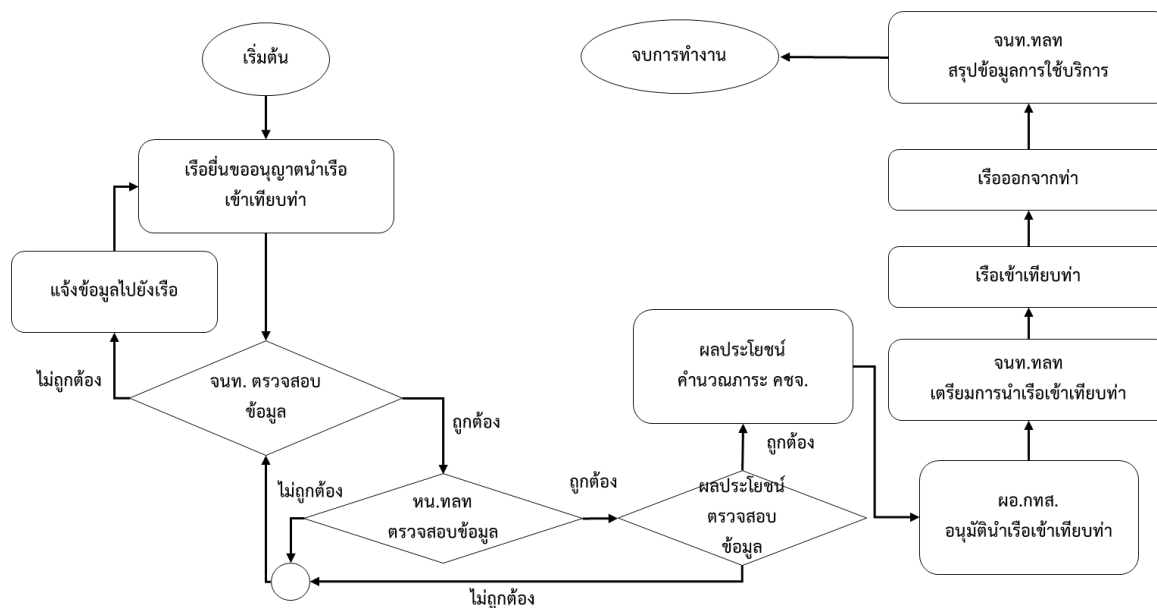
ระบบ VTMS และต่อมาได้นำระบบมาใช้ในการให้บริการเรือรบเกี่ยวกับในด้านความมั่นคง เชื่อมโยงเกี่ยวกับการนำระบบมาใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติการทางทหาร การเชื่อมโยงภาพสถานการณ์ในทะเล การรักษาฝั่ง และการปฏิบัติการทุ่นระเบิดตามแผนการป้องกันประเทศ โดยมีผู้เข้าร่วมอบรม ทั้งหมดจำนวน ๒๐ นาย ประกอบไปด้วย ๓ หน่วย ได้แก่ ท่าเรือจุกเสม็ด สอ.รฝ. ท้าเรือภาค ๑ และศรีชล ภาค ๑ สิ่งที่ได้จากการจัดอบรมเชิงปฏิบัติ นอกจากกำลังพลจากหน่วยเรือรบต่าง ๆ จะได้เข้าใจเกี่ยวกับระบบ E-Port และ ระบบ VTMS หรือเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติการให้บริการท่าเรือรบที่ได้มาตรฐานแล้ว สิ่งที่สำคัญที่ได้จากการอบรมเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ คือ การที่ร่วมกันพัฒนาระบบการบริหารจัดการบริการท่าเรือรบที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒. ขั้นตอนการลงมือปฏิบัติตามแผน

ในการนำระบบ“ท่าเรืออัจฉริยะ” มาใช้กับการบริการท่าเรือรบกองทัพเรือ มีระบบดังต่อไปนี้

๒.๑ ระบบ E-Port

เป็นขั้นตอนการขอใช้บริการของเรือรบ ในการให้บริการเรือเข้าเทียบท่า มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการ โดยเรือสามารถแจ้งขอใช้บริการทางระบบ ผ่าน web browser โดยระบุ username และ password ที่ได้จากระบบ (เรือต้องทำการลงทะเบียนกับท่าเรือก่อนเข้าใช้งาน) จากนั้นส่งข้อมูลมาให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือในการตรวจสอบวันเวลาเข้า - ออก และตรวจสอบการขอใช้สาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ไฟฟ้า ประปา เรือลากจูง เป็นต้น จากนั้นข้อมูลจะส่งให้หัวหน้าท่าเรือแหลมเทียนในการอนุมัติและรับทราบ (ในขั้นตอนนี้ระบบจะคำนวณค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามภาระค่าใช้จ่ายเดียวกับที่ใช้กับเรือพาณิชย์ เก็บเป็นข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นของเรือรบ) จากนั้นเมื่ออนุมัติให้เข้าเทียบท่า ระบบจะแจ้งไปยังเรือเพื่อให้เรือทราบวันเวลาที่เข้าออก รวมเวลาในการดำเนินการไม่ควรมากกว่า ๖ ชม. ขั้นตอนกระบวนการทำงานของ ดังแผนภาพด้านล่าง



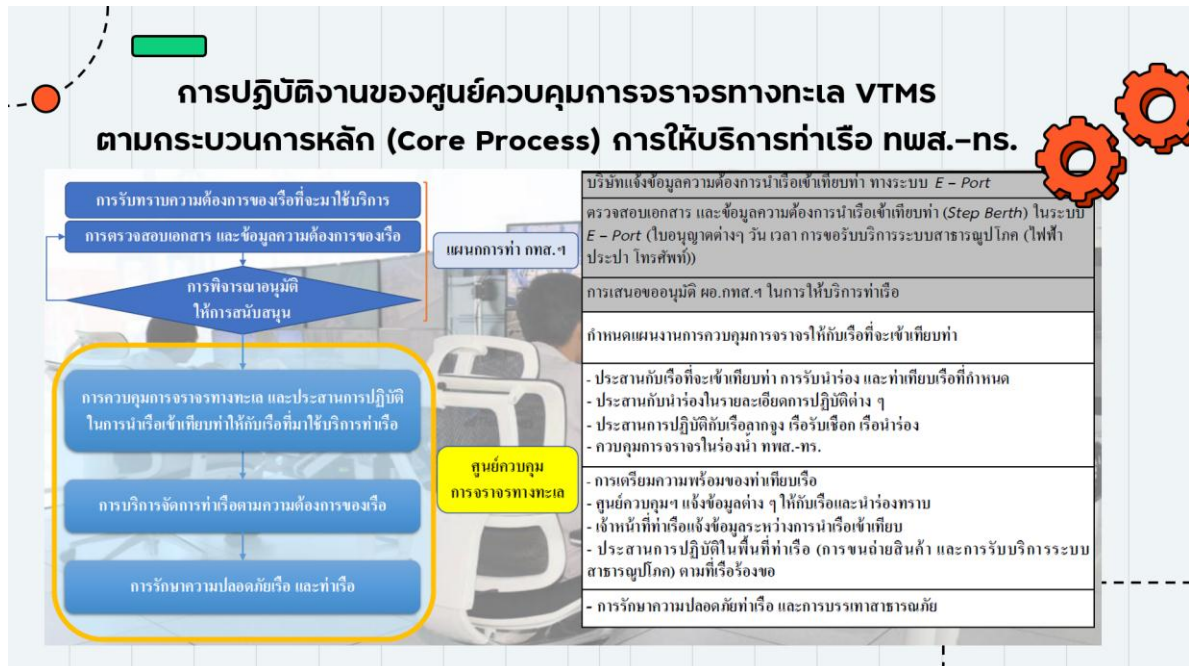
ภาพที่ ๑ แสดงการทำงานของระบบ E - PORT

๒.๒ ระบบ VTMS

เป็นขั้นตอนการให้บริการเรือและควบคุมเรือเข้า-ออกจากท่า เรือแจ้งการใช้บริการท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบ E-Port เมื่อทางเจ้าหน้าที่แผนกการท่าเรือรับข้อมูลจากทางเรือถูกต้องแล้วก็จะส่งข้อมูลไปยังศูนย์ควบคุมการสัญจรทางทะเล ทพส. - ทร. เมื่อศูนย์ได้รับทราบข้อมูลที่เรือขอใช้บริการแล้ว พอถึงกำหนดเข้า/ออกจากท่าทางศูนย์ก็จะประสานการปฏิบัติรวมทั้งข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น สภาพท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกให้ทางเรือทราบ จะติดต่อสื่อสารระหว่างเรือกับท่าเรือเป็นระยะๆ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน และเมื่อเรือจะเข้าหรือออกจากร่องน้ำท่าเรือต่างๆ ทางศูนย์จะประสานเกี่ยวกับสภาพจราจรของร่องน้ำในท่าเรือต่างๆ ให้ทางเรือทราบ ศูนย์ควบคุมฯ ประสานและแจ้งหน่วยที่เกี่ยวข้องในการให้บริการเรือ เช่น แจ้งนายท่า ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น ระบบนี้สามารถติดตามความเคลื่อนไหวของเรือได้ประมาณ ๕๐ ไมล์ สามารถติดตามหรือพิสูจน์สัญชาติรวมทั้งตำแหน่งที่เรืออยู่ในขณะนั้นได้ในระยะ ๕๐ ไมล์ และเมื่อเรือผ่านร่องน้ำมาถึงท่าเรือหรือออกจากท่าเรือ นั้น ๆ ทางศูนย์ฯ จะให้เรือประสานกับนายท่าของท่าเรือ นั้น ๆ โดยตรง ส่วนทางศูนย์ฯ ก็จะเฝ้าฟังพร้อมที่จะให้บริการตลอดเวลา



ภาพที่ ๒ แสดงการทำงานของระบบ VTMS



ภาพที่ ๓ แสดงขั้นตอนการบริหารจัดการของระบบ VTMS

๓. ขั้นตอนการตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน

๓.๑ ก่อนหน้าที่จะมีการนำระบบ VTMS มาใช้กับเรือรบกองทัพเรือ ปัญหาที่พบได้บ่อย คือ การเข้า-ออกของเรือยังไม่มีระบบที่ชัดเจน ทำให้เรือรบมีโอกาสเกิดการชนหรือเกิดอุบัติเหตุ แต่หลังจากที่นำระบบ VTMS มาปรับประยุกต์ใช้กับท่าเรือรบ ทำให้มีการตรวจสอบแนวทางการปฏิบัติการเข้า-ออกของเรือรบได้ชัดเจน สะดวก และคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานตามสมาคมประภาคารระหว่างประเทศ (IALA)

๓.๒ นอกจากความสำคัญของระบบ E-Port และ VTMS แล้ว สมรรถนะของกำลังพลที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับท่าเรือรบถือว่าเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนระบบท่าเรืออัจฉริยะ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานและป้องกันความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการปฏิบัติงาน ท่าเรือจุกเสม็ดจึงมีนโยบายในการพัฒนาสมรรถนะของกำลังพล โดยการจัดส่งกำลังพล จำนวน ๓๐ นาย เข้ารับการอบรมการควบคุมการจราจรทางน้ำ โดยเนื้อหาการอบรม ประกอบด้วย การใช้วิทยุสื่อสาร การใช้เรดาร์ การใช้ AIS การใช้ระบบกล้อง CCTV การหาพิกัดของเรือ การติดต่อสื่อสารระหว่างเรือกับท่าเรือ เป็นต้น เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานของกรมเจ้าท่าและตามมาตรฐานตามสมาคมประภาคารระหว่างประเทศ (IALA)

๓.๓ จากการนำระบบ E-Port และ VTMS มาปรับประยุกต์ใช้กับท่าเรือรบ บางครั้งมีโอกาสที่อุปกรณ์ในการปฏิบัติงานจะอยู่ในสภาพที่ยังไม่พร้อมต่อการใช้งานหรือเกิดการขัดข้องเกิดขึ้น เช่น ระบบวิทยุสื่อสาร หรือระบบเรดาร์ เป็นต้น มีการตรวจสอบแก้ไขปัญหานี้โดยการตรวจสอบอุปกรณ์ในระบบ VTMS ในแต่ละวัน โดยการทดลองติดต่อกับเรือ ก่อนที่จะใช้งานจริง

๓.๔ ในด้านงบประมาณ ปัจจุบันงบประมาณได้รับการสนับสนุนจาก ทพส.ทร. แต่ยังไม่เพียงพอัก โดยเฉพาะในส่วนของค่าตอบแทนนอกเวลาของเจ้าหน้าที่ระบบ VTMS แก้ปัญหาโดยการวางแผนให้ ฐท.สส. จัดสรรงบประมาณให้

๓.๕ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คือ ท้าเรือภาค ๑ ยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับระบบ VTMS ของระบบท่าเรือ อัจฉริยะได้ เนื่องจากยังขาดความพร้อมของอุปกรณ์ที่สามารถรองรับกับระบบได้ ทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์ สูงสุดจากระบบได้อย่างเต็มที่

๔. ขั้นตอนการปรับปรุงแก้ไข

หน่วยได้มีการสรุปผลดำเนินการจากการวิเคราะห์ข้อมูล รวบรวม ปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับการ บริการท่าเรืออัจฉริยะในหน่วยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ ท่าเรือจุกเสม็ด สอ.รฝ.ท้าเรือภาค ๑ และศรีชล ภาค ๑ เพื่อหาโอกาสในการพัฒนาระบบการบริการท่าเรือรอบให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป

๓.๒ เป้าหมายหรือตัวชี้วัดขององค์ความรู้ที่มีการจัดการเพื่อให้เกิดวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ

๑. ระบบการให้บริการท่าเทียบเรือ ให้ครอบคลุมกับทุกกลุ่มผู้ใช้บริการ
๒. ความพึงพอใจของผู้รับบริการ ที่เข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือ
๓. ศูนย์ปฏิบัติงานในการให้บริการเรือได้มาตรฐานตามสมาคมประภาคารระหว่างประเทศ (IALA)
๔. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ในการใช้รับ-ส่งข่าว
๕. ทำให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการให้บริการเรือแต่ละครั้ง
๖. เวลาในการขอใช้บริการในแต่ละครั้งไม่เกิน ๖ ชั่วโมง

๓.๓ ประสิทธิภาพของการดำเนินงาน

๑. ระบบ E-Port มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๕๙ โดยในเริ่มจากท่าเรือพาณิชย์ - สัตหีบ หลังจากนั้นจึงนำมาใช้กับท่าเรือแหลมเทียนเพื่อใช้กับเรือหลวง ในปี ๒๕๖๑ ซึ่งเดิมการให้บริการท่าเรือใช้การติด สือสารโดยใช้ส่งข่าวทางระบบโทรเลขต้องใช้เวลาล่วงหน้า ๒๔ ชม. ในการดำเนินการช่วงแรกยังคงมีการใช้งาน ร่วมกับเอกสาร ต่อมามีการพัฒนาระบบ และเสริมสร้างความเข้าใจกับผู้ใช้บริการ ทำให้ได้รับการตอบสนองจาก กองเรืออย่างเห็นได้ชัด และลดเวลาในการปฏิบัติงานต่อครั้งไม่เกิน ๖ ชั่วโมง และสามารถลดต้นทุนด้านเอกสารลง เป็นศูนย์ เรือได้รับความสะดวกมากขึ้น ได้รับการบริการจากท่าเรือได้อย่างครบถ้วน มีความปลอดภัย เรือสามารถ ปฏิบัติราชการได้ตามแผน วัตถุประสงค์โดยแบบสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่ ทพส.-ทร.

๒. ระบบการควบคุมการสัญจรทางทะเล (VTMS) ในอดีตท่าเรือใช้วิทยุในการติดต่อสื่อสาร ซึ่งประสบ ปัญหาในการระบุตำแหน่งที่ตั้ง และปัญหาของระบบสื่อสาร เมื่อนำระบบ VTMS มาใช้งานทำให้เกิดความ ปลอดภัยของระบบควบคุมการจราจรในร่องน้ำ และสามารถพิสูจน์ตัวตนของเรือที่เข้า-ออกร่องน้ำได้ สามารถ ควบคุมการจราจรทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบ CCTV คอยตรวจสอบเรือที่เข้า จอดหรือออกเรือสามารถ ส่งดูเรือได้ภายในระยะ ๓ ไมล์ ไม่มีอุบัติเหตุทั้งของเรือและของท่าเรือส่งผลให้ลดต้นทุนการซ่อมท่าเรือและท่า

๓.๔ การใช้ทรัพยากร

๑. ทพส. - ทร. ให้การสนับสนุนข้อมูลด้านงบประมาณจากการจัดหาอุปกรณ์ ได้แก่ จัดหาระบบ E-Pot ระบบ VTMS รวมทั้งเรือลากจูงและเครื่องทุ่นแรง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อให้การสนับสนุนกองเรืออย่างเต็มความสามารถ

๒. ใช้พื้นที่ของ ทพส. - ทร. ในการจัดตั้งศูนย์ควบคุมการสัญจรทางทะเลที่ท่าเรือจุกเสม็ด (อาคารท่าเรือเฟอร์รี่) ปฏิบัติหน้าที่ ๒๔ ชม. โดยใช้งบประมาณจาก ทพส.-ทร. ทั้งการก่อสร้างและการบำรุงรักษา รวมไปถึงเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน

๓. ทพส. - ทร. สนับสนุนข้อมูลจากระบบ ISO เพื่อนำมาในการปฏิบัติการของเรือรบ เพื่อให้ท่าเรือแหลมเทียนและท่าเรือทุ่งโปรง สามารถปฏิบัติงานภายใต้ระบบ ISO ๙๐๐๑ และ ๑๔๐๐๑ ได้

๔. ผลการดำเนินการ

๔.๑ ผลที่เกิดตามจุดประสงค์

๔.๑.๑ มีระบบในการบริหารจัดการและเว็บไซต์ในการให้บริการในการนำเรือเข้า - ออกจากท่าเรือ พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ไม่จำกัดสถานที่ปฏิบัติงาน และสามารถดำเนินการได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ลดค่าใช้จ่ายทรัพยากรสิ้นเปลือง และสามารถคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่ายของเรือแต่ละลำได้

๔.๑.๒ ศูนย์ควบคุมการสัญจรทางทะเล จำนวน ๑ แห่ง ที่ท่าเรือจุกเสม็ด (อาคารท่าเรือเฟอร์รี่) จุดเด่น คือมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชม. ในการนำเรือเข้า - ออกจากท่าเรือ มีระบบ CCTV และกล้องจำนวน ๖ จุด บริเวณหน้าท่าในการตรวจสอบเรือบริเวณท่าเรือ

๔.๒ การบ่งชี้ สร้าง แสวงหาข้อมูล/ความรู้ (ผลสัมฤทธิ์)

๔.๒.๑ ระบบการให้บริการท่าเทียบเรือ ให้ครอบคลุมกับทุกกลุ่มผู้ใช้บริการ ทั้งในส่วนผู้รับบริการและผู้ให้บริการ

๔.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้รับบริการ ที่เข้ามาใช้บริการท่าเทียบเรือ ในปี ๒๕๖๓ ผู้รับบริการมีความพึงพอใจในการใช้บริการท่าเรือในภาพรวม อยู่ในระดับพึงพอใจมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๑

๔.๒.๓ ศูนย์ปฏิบัติงานในการให้บริการเรือ มีมาตรฐานตามองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และสมาคมประภาคารระหว่างประเทศ (IALA) และเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานมีมาตรฐานได้รับใบอนุญาตจากสถานศึกษาที่กรมเจ้าท่าให้การรับรอง

๔.๒.๔ ลดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ในการใช้รับ-ส่งข่าว ซึ่งในปี ๒๕๖๓ ปริมาณการใช้กระดาษในการลดลงเป็นศูนย์

๔.๒.๕ ทำให้ได้ทราบภาระค่าใช้จ่ายในการให้บริการเรือแต่ละครั้ง ยกตัวอย่างเช่น เรือหลวงจักรี เข้าเทียบท่า ๒๔ ชั่วโมง มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๕๗,๐๐๐ บาท ต่อครั้งซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลของกองทัพอเรือในการคำนวณต้นทุนได้

๔.๒.๖ ค่าเฉลี่ยเวลาในการขอใช้บริการของเรือหลวงในแต่ละครั้งไม่เกิน ๖ ชั่วโมง

๔.๓ ประโยชน์ที่ได้รับ

๔.๓.๑ การปฏิบัติงานในการนำเรือเข้า - ออก ของท่าเรือ และทุกส่วนงาน ทำให้ทราบถึง ปัญหาและอุปสรรค รวมไปถึงทรัพยากรต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานจึงได้มีการคิดค้น และนำ

เทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาระบบการให้บริการที่ได้มาตรฐาน ทำให้การให้บริการเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ครอบคลุม และปลอดภัย

๔.๓.๒ การดำเนินงานร่วมกันระหว่าง ท่าเรือ (รัฐ.สส.) และ กองเรือต่างๆ รวมไปถึงหน่วยที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ และระบบได้พัฒนาแก้ไขข้อบกพร่องอยู่เสมอ

๔.๓.๓ ระบบสร้างและถ่ายทอดองค์ความรู้แก่กำลังพลให้สามารถปฏิบัติงานได้ด้วยความชำนาญ มุ่งสู่ความเป็นมืออาชีพ ผ่านระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ช่วยลดข้อผิดพลาดและความเสียหายแก่ทางราชการ

๔.๓.๔ เรือรบทุกลำที่ขอใช้บริการเข้าเทียบและออกจากท่าหรือขอรับการสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวก ได้รับบริการครบถ้วน และไม่มีกรร้องเรียนใด ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของกำลังพลท่าเรือในสังกัดของ กทส.รัฐ.สส. ได้รับความเชื่อมั่น ไว้วางใจจากผู้ที่มาขอใช้บริการท่าเรือ ทั้งในส่วนของหน่วยเรือ/เรือ ของ ทร.ไทย และในระดับชาติจากมิตรประเทศที่นำเรือเข้ามาเทียบท่า

๔.๓.๕ การนำกระบวนการการจัดการความรู้ (KM) มาใช้ในการถ่ายทอดองค์ความรู้ ให้กับ ท่าเรือแหลมเทียน และท่าเรือทุ่งโปรง จะทำให้ กทส.รัฐ.สส. สามารถขยายการพัฒนาระบบการปฏิบัติงานการ ให้บริการท่าเรือเข้าสู่มาตรฐานสากลได้ โดยประหยัดงบประมาณ ทร. ในการจ้างบริษัทภายนอก มาดำเนินการจัด ฝึกอบรม

๕. ปัจจัยความสำเร็จ

๕.๑ สิ่งที่ช่วยให้งานประสบความสำเร็จ

ปัจจัยภายนอก

๑.นโยบายของกระทรวงคมนาคม ในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาพัฒนาการบริหารจัดการ การขนส่งทางน้ำ มุ่งสู่การเป็น Smart Port ในอนาคต พัฒนาระบบ E-Payment ชำระค่าธรรมเนียมด้วยระบบออนไลน์ เพื่อบริหารจัดการทางการเงินให้ได้มาตรฐาน มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ซึ่งเป็นการผลักดันให้ ทพส.-ทร. นำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้กับเรือพาณิชย์ที่ใช้บริการ กับ ทพส.-ทร. จึงส่งผลให้เกิดการพัฒนา ร่วมกับ กทส.รัฐ.สส. เพื่อใช้กับเรือหลวงด้วย

๒.ยุทธศาสตร์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในการพัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การ เป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations) ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ท่าเรือพัฒนา และปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ พัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้อง กับภารกิจและก้าวทันความเปลี่ยนแปลง เพื่อยกระดับการดำเนินงาน การให้บริการให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล

๓.การมีส่วนร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ส่งเสริมให้การนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์มีการพัฒนา อย่างไม่สิ้นสุด ตอบสนองต่อผู้รับบริการ

ปัจจัยภายใน

๑.นโยบายของผู้บริหารท่าเรือให้ความสำคัญกับการทำงานมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาการบริหารท่าเรือ ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล และการพัฒนากำลังพลให้สามารถ ปฏิบัติงานได้ด้วยองค์ความรู้และมีความชำนาญ จึงมีส่วนอย่างยิ่งในการสนับสนุนการจัดหาทรัพยากร และการ ฝึกอบรมของกำลังพลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อการใช้งานอย่างครบถ้วน

๒.ทพส.-ทร. ให้การสนับสนุนข้อมูลแก่ กทส.ฐท.สส. ทั้งข้อมูลด้านงบประมาณงบประมาณและข้อมูลทรัพยากรที่จำเป็น ทำให้เกิดการพัฒนาดังต่อไปนี้

๓.กำลังพลมีทักษะ ความรู้ ความชำนาญ ในแต่ละตำแหน่งหน้าที่ สามารถปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานที่ก้าวทันต่อความเปลี่ยนแปลง จึงทำให้การทำงานมีความราบรื่น เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖. บทเรียนที่ได้รับ

๖.๑ การระบุข้อมูลที่ได้รับจากการผลิต และการนำผลงานไปใช้

ข้อสรุป การนำเทคโนโลยี E-Port และ VTMS มาใช้ในการบริหารจัดการท่าเรือ มีดำเนินการอย่างเป็นระบบ มีมาตรฐานสากล ครอบคลุมทุกกลุ่มผู้ใช้บริการ มีการกำหนดทิศทางและเป้าหมายการทำงานที่ชัดเจน (การนำ KM และ คู่มือการปฏิบัติงานเชิงพาณิชย์ มาใช้เป็นเครื่องมือ) ทำให้มีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมืออาชีพ การจัดการความรู้จะสำเร็จได้ต้องได้รับการชี้แนะและสนับสนุนงบประมาณจากผู้บริหาร มีระบบการติดตามประเมินผล การรับฟังความคิดเห็นและการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ รับฟังปัญหา อุปสรรค ข้อขัดข้องจากเจ้าหน้าที่ เป็นข้อมูลสำคัญที่สะท้อนการปฏิบัติงานและสามารถนำมาใช้ในการปรับปรุงพัฒนากระบวนการทำงานให้ดียิ่งขึ้น

ข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะ/แนวทางการพัฒนา

๑. ในช่วงเริ่มต้นของการนำเทคโนโลยีมาใช้ (การเปลี่ยนระบบจากกระดาษมาใช้เป็นระบบออนไลน์) ต้องมีการสื่อสารกับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งส่วนของผู้ปฏิบัติงาน และส่วนของผู้รับบริการ ซึ่งต้องมีการเตรียมทรัพยากร และเจ้าหน้าที่ของท่าเรือในการถ่ายทอดองค์ความรู้ในเรื่องของเทคโนโลยี ซึ่งในอนาคตจะมีการพัฒนาคู่มือการปฏิบัติงาน และขั้นตอนการทำงานลงในระบบ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงกำลังพลจะไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน

๒.ฐท.สส. ต้องมีส่วนร่วมในการสนับสนุนการซ่อมทำ และการบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินงาน และสนับสนุนกำลังพลเพื่อรักษาองค์ความรู้เพื่อให้ปฏิบัติงานในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๓.การปฏิบัติงานของกำลังกำลังพล กทส.ฐท.สส. เป็นงานที่เพิ่มเติม จากงานปกติ และเป็นภาระรับผิดชอบที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ฐท.สส. ควรมีการจัดเตรียมงบประมาณสำหรับเป็นค่าตอบแทนให้กับกำลังพล เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจที่จะดำเนินการต่อไป

๔.การคำนวณค่าใช้จ่ายของเรือหลวง อ้างอิงจากภาระการใช้ท่าเรือ (tariff) ของท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ - กองทัพเรือ ซึ่งอาจไม่ใช่ต้นทุนที่แท้จริง หากมีการพัฒนาต่อไป ทร.ควรกำหนดอัตราของค่าบริการต่างๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการคำนวณต้นทุนของ ทร. ที่แท้จริง

๕.หากมีการนำมาใช้กับท่าเรือแหลมเทียนและท่าเรือทุ่งโปรง ควรใช้เป็นระบบอินเทอร์เน็ตภายใน ทร. เพื่อป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลกลับไปสู่ภายนอก

๗. การเผยแพร่ผลงาน

๗.๑ การเผยแพร่

- มีการจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ ตัวแทนเรือ และผู้มาใช้บริการท่าเรือ
- มีการจัดทำเอกสารคู่มือ และเผยแพร่ไปยังผู้ปฏิบัติในท่าเรือทั้ง ๓ ท่าและเรือที่ใช้บริการท่าเรือของ กทส.
- มีการเผยแพร่ลงใน website ของ กทส.รฐท.สส.

๗.๒ การยอมรับ

๑. เรือรบกองทัพเรือให้การยอมรับในการขอใช้บริการเทียบท่าผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ และมีความพึงพอใจในขั้นตอนการใช้งาน เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็ว ใช้งานง่าย
๒. ศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำจากท่าเรือมาบตาพุด มาดูงานที่ศูนย์สัญญาณทะเล ทพส.-ทร. เมื่อ ๒๔ พ.ย.๖๓
๓. ได้รับรับรองการปฏิบัติที่ได้มาตรฐานสากลในด้านคุณภาพและสิ่งแวดล้อม (ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015) จากบริษัท United Registrar of Systems (Thailand) Limited.



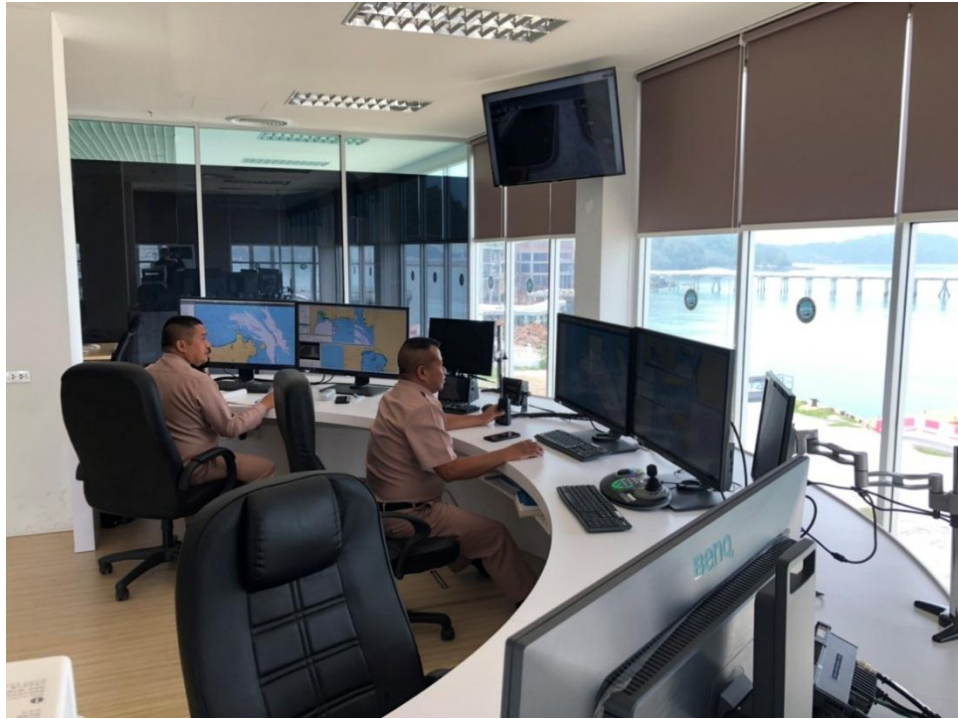
ภาพที่ ๔ แสดงการบรรยายเรื่อง ระบบ E-port และระบบ VTMS ให้กับผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและคณะและเจ้าหน้าที่จากบริษัท มารินไทยกรุ๊ป จำกัด เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน



ภาพที่ ๕ เอกสารการรับรองมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านคุณภาพและด้านสิ่งแวดล้อม
(ISO9001:2015 และISO14001:2015)



ภาพที่ ๖-๗ แสดงกิจกรรมการอบรมการบริหารจัดการระบบ VTMS เมื่อวันที่ ๕ - ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓



ภาพที่ ๘ ภาพการปฏิบัติงานในศูนย์ VTMS



ภาพที่ ๙ ตัวอย่างใบประกาศนียบัตรผู้สำเร็จหลักสูตรวิชาพนักงานควบคุมการจราจรทางน้ำ