

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

เมื่อเปรียบเทียบระบบการขนส่งทั้งหมด โดยทั่วไปแล้วการขนส่งทางทะเลถือว่าเป็นการขนส่งที่ประหยัดและมีความคุ้มค่ามากที่สุด เพราะสามารถบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก อีกทั้งไม่ต้องติดปัญหาการจราจร หรือต้องลงทุนเรื่องก่อสร้างเส้นทาง เช่นการขนส่งทางถนน และการขนส่งทางรางที่ต้องอาศัยงบประมาณเป็นจำนวนมาก การขนส่งทางทะเลจึงเป็นที่นิยมมากในปัจจุบันส่วนมากจะเป็นสินค้าอุตสาหกรรม ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน สินค้าทางการเกษตร และอื่นๆ ทั้งนี้เรือที่นำมาใช้เพื่อการขนส่งจะเป็นเรือสินค้าเทกอง และเรือคอนเทนเนอร์ หากเป็นสินค้าประเภทสารเคมี น้ำมันเชื้อเพลิง และสินค้าประเภทของเหลวจะใช้เรือบรรทุกสินค้าเหลว โดยเรือบรรทุกสินค้าเหลวได้แบ่งออกเป็น 3 ประเภทได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมีและเรือบรรทุกก๊าซเหลว ซึ่งแต่ละประเภทถูกแบ่งจากสินค้าที่ทำการขนส่งและความสามารถในการบรรทุก โดยเจ้าของเรือหรือผู้จัดการเรือจะต้องนำเรือทุกลำที่อยู่ภายใต้การบริหารมาขึ้นทะเบียนขออนุญาตขนส่งสินค้า และกำหนดประเภทของเรือกับกรมเจ้าท่า ก่อนที่จะนำมาให้บริการ ในเบื้องต้นกรมเจ้าท่าจะทำการตรวจตัวเรือเพื่อออกใบอนุญาตตามที่ขอ ส่วนเรื่องการขนส่งสินค้าหรือความสามารถในการให้บริการจะถูกตรวจสอบและให้อนุญาตขนส่งสินค้าโดยผู้ให้บริการคือ ท่าเรือ ตัวแทน เจ้าของสินค้า หรือกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำ เช่น Exxon Mobil, Shell, PTT. เป็นต้น แต่เดิมนั้นผู้ให้บริการจะส่งเจ้าหน้าที่หรือผู้ที่มีความชำนาญในการตรวจเรือ เพื่อมาทำการตรวจเรือดูความสามารถของเรือและคนประจำเรือบนเรือลำดังกล่าวว่ามีความสามารถในการดูแลรักษาสินค้าที่ทำการขนส่งให้ปลอดภัยตั้งแต่ต้นทางจนกระทั่งปลายทาง ทั้งนี้ผู้ให้บริการจะยึดผลการตรวจเรือเฉพาะลำที่มีผลตรวจที่ดีจากผู้ตรวจเรือ เพื่อนำมาตัดสินใจในการเลือกใช้เรือในแต่ละลำ ซึ่งไม่ได้คำนึงถึงตัวเจ้าของเรือหรือทีมบริหารจัดการเรือแม้แต่น้อย แต่แท้จริงแล้วผลของการตรวจที่คืนนั้นเกิดจากเจ้าของเรือ ผู้นำองค์กรหรือทีมงานบนบกที่ทำหน้าที่บริหารจัดการมากกว่า โดยทางเรือเป็นเพียงแค่ผู้ปฏิบัติตามคำสั่งเท่านั้น (กรุงเทพธุรกิจ, 2552: ออนไลน์)

อย่างไรก็ตามเรื่องของมาตรฐานการตรวจเรือยังเป็นที่ยุ่งยากไม่สะดวกในการทำงานเป็นอย่างมาก ทั้งยังส่งผลให้เจ้าของเรือหรือผู้จัดการเรือไม่สามารถยึดหลักการปฏิบัติที่ถูกต้องอย่างแท้จริง เนื่องจากการไม่ร่วมมือกันของผู้ให้บริการในการกำหนดรูปแบบการตรวจเรือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละแห่งก็จะยึดมั่นในมาตรฐานการตรวจเรือของตน

ว่าถูกต้องและเหมาะสมที่สุด ทำให้เจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือต้องยอมเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือที่ซ้ำซ้อน เพื่อให้เรือของตนสามารถเข้ารับส่งสินค้าได้ทุกท่า และสามารถให้บริการกับตัวแทน หรือกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำได้อย่างครอบคลุม เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2552 ที่ผ่านมากลุ่มบริษัท ปตท. ร่วมกับสมาคมเจ้าของเรือไทยได้ร่วมกันจัดตั้งคณะทำงานปฏิบัติการทางทะเลเพื่อยกระดับของระบบการตรวจเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกก๊าซเหลวให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม ทั้งยังต้องการให้ผู้บริการขนส่งน้ำมันทางทะเลนำไปใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานปรับปรุงการให้บริการพัฒนาระบบการตรวจเรือและประเมินเรือไทย ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันโดยมีความปลอดภัยในระดับสากล ครอบคลุมไปถึงความปลอดภัยของคนประจำเรือ ตัวเรือ ท่าเทียบเรือ การปฏิบัติการสูบล้างผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและการเดินเรือ ช่วยป้องกันและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ยกระดับมาตรฐานเรือไทยให้ทัดเทียมเรือต่างชาติ ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการกำหนดบรรทัดฐานการตรวจและการประเมินเรือของ Oil Company International Marine Forum (OCIMF) ให้สามารถจัดหาเรือที่มีคุณภาพ มีความปลอดภัย มีมาตรฐานตามข้อกำหนด และช่วยลดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ (กรุงเทพธุรกิจ, 2552: ออนไลน์)

สถาบันน้ำมันที่ทำการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (The Oil Companies International Marine Forum: OCIMF) เข้าเกิดจากการรวมตัวของสมาชิกกลุ่มบริษัทน้ำมันที่มีมาตรฐาน โดยมีวัตถุประสงค์ให้การตรวจเรือทั้งหมดในกลุ่มบริษัทน้ำมันที่ร่วมเป็นสมาชิกใช้วิธีการที่เป็นระบบ การตรวจเรือและการรายงานที่มีมาตรฐานเดียวกัน จึงได้คิดจัดทำการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (Tanker Management and Self Assessment: TMSA) มาใช้เสนอแนะให้กับกองเรือบรรทุกน้ำมันหรือเจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือที่สนใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ OCIMF ได้ทดลองใช้ TMSA ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นเครื่องมือช่วยสำหรับการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง โดยผู้บริหารจัดการเรือสามารถนำมาปรับปรุงในด้านระบบการจัดการ การปฏิบัติที่มีรูปแบบ ทำให้รับรู้ศักยภาพการทำงานของตนเอง ทั้งนี้จะสนับสนุนให้ผู้บริหารจัดการเรือ สามารถประเมินระบบการจัดการด้านความปลอดภัย โดยการใช้ผลการตรวจตามรายการส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) ยังถือเป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกันกับที่องค์การทางทะเลสากล (International Maritime Organization: IMO) ที่ได้บัญญัติข้อกำหนดการจัดการความปลอดภัยและป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เรียกว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (International Safety Management: ISM) ขึ้น (มารีนเนอร์ไทย, 2552: ออนไลน์) ในปัจจุบันจากฐานข้อมูลเจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันที่อยู่ในประเทศไทยและได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับสมาคมเจ้าของเรือไทย รวมทั้งหมดจำนวน 17 บริษัท (สมาคมเจ้าของเรือไทย, 2552: ออนไลน์) มีเพียง

จำนวน 3 บริษัทที่ได้ดำเนินการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) มาใช้ในกองเรือ (สมาชิกรวมการสมาคมเจ้าของเรือไทย, 2552: สัมภาษณ์)

จากความสำคัญของการบริหารจัดการเรือและความต้องการยกระดับมาตรฐานเพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ใช้บริการเรือในการเลือกใช้เรือ ทำให้ผู้ศึกษาต้องการศึกษาการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทยว่าเกิดผลสำเร็จและสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดหรือไม่อย่างไร เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการเรือบรรทุกน้ำมัน ที่จะนำข้อมูลไปปรับปรุงพัฒนาการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อทราบวิธีการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย
2. เพื่อเป็นข้อมูลของผู้ประกอบการเรือบรรทุกน้ำมัน สำหรับการปรับปรุงพัฒนา การประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.4 นิยามศัพท์

การประยุกต์ใช้ หมายถึง แนวทางการนำระบบการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) มาใช้ในกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย

กองเรือหรือผู้ใช้บริการ หมายถึง บริษัทที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือหรือบุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่นที่บริหารจัดการเรือแทนเจ้าของเรือและมีหน้าที่ความรับผิดชอบเทียบเท่าเจ้าของเรือ

ผู้ใช้บริการ หมายถึง บริษัทหรือตัวแทนที่เป็นเจ้าของสินค้าหรือท่าเรือหรือกลุ่มบริษัทน้ำมันชั้นนำ และมีหน้าที่เลือกใช้บริการเรือเพื่อการขนส่งสินค้า

การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมัน และการประเมินตนเอง Tanker Management and Self Assessment (TMSA) หมายถึง การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งเป็น

เครื่องมือที่ช่วยให้การทำงานของผู้บริหารจัดการเรือสามารถวัดผล และปรับปรุงในด้านระบบการจัดการสำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมัน

OCIMF หมายถึง สภาบริษัทน้ำมันที่ทำการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ “The Oil Companies International Marine Forum” เกิดจากการรวมตัวของกลุ่มบริษัทน้ำมัน กำหนดมาตรฐานการตรวจเรือ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางเพื่อตรวจสอบข้อมูลเรือ ให้คำแนะนำและปรับปรุงแก่เจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือ ประเมินความสามารถในการบริหารจัดการเรือของเจ้าของเรือ หรือผู้บริหารจัดการเรือ โดยจะให้บริการ และข้อมูลเรือแก่สมาชิก

The logo of Chiang Mai University is a circular emblem. In the center is a detailed illustration of an elephant standing and facing left. Above the elephant's head is a traditional Thai oil lamp (Lampang) with a flame. The entire emblem is surrounded by a circular border containing the university's name in Thai script at the top and 'CHIANG MAI UNIVERSITY 1964' in English at the bottom. There are decorative floral motifs on either side of the elephant.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved