

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาเรื่องการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย ได้มีการสรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก สำหรับกรรมการผู้จัดการ หรือผู้มีอำนาจตัดสินใจในบริษัทหรือเป็นเจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมัน ที่กำลังใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) จำนวน 3 บริษัท ซึ่งประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลระยะเวลาในการใช้ TMSA

ส่วนที่ 2 การเริ่มต้นของ TMSA

ส่วนที่ 3 แนวทางปฏิบัติของ TMSA

5.1.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลระยะเวลาในการใช้ TMSA

จากการสัมภาษณ์พบว่าทั้ง 3 บริษัทมีระยะเวลาการใช้ TMSA ที่จำนวนเท่ากันคือ 5 ปี โดยเหตุผลในการใช้ TMSA ต้องการยกระดับมาตรฐานกองเรือของตนให้เกิดความปลอดภัย และการปฏิบัติงานอย่างเป็นสากล รวมทั้งต้องการสร้างความเชื่อถือให้กับผู้ใช้บริการ เจ้าของสินค้า หรือกลุ่มบริษัทน้ำมันมาตรฐานชั้นนำ และต้องการประเมินกองเรือตนเอง

5.1.2 ส่วนที่ 2 การเริ่มต้นของ TMSA

เพื่อให้ทราบถึงการเริ่มต้นในการใช้ TMSA ที่ประกอบไปด้วยการวางแผน กำหนดกลยุทธ์ การกระทำให้บรรลุจุดประสงค์ให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ การตรวจสอบ ประเมินผล รวมถึงการปรับปรุงเพื่อกำหนดเป็นเป้าหมาย ตามตารางที่ 15

ตารางที่ 15 แสดงให้ทราบถึงการเริ่มต้นการใช้ TMSA

แผนงาน	ต้องมีความมั่นใจในกลยุทธ์ที่จะทำให้เกิดประโยชน์ และจัดให้มีการแสดงให้เห็นถึงนโยบาย จุดประสงค์ กรรมวิธี การทำงาน และความรับผิดชอบของบริษัทอย่างโปร่งใส
--------	---

การกระทำ	ต้องทำงานให้บรรลุตามจุดประสงค์ และตามที่มีอยู่ในแผน
มาตรวัด	มีการตรวจสอบ ประเมินค่า และการนำเอาผลที่ได้จากการกระทำกลับมาพิจารณา
การปรับปรุง	กำหนดเป้าหมาย และจุดสำคัญเพื่อให้ได้ผลประโยชน์ และปรับปรุง เพื่อความสามารถในการให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ที่สูงสุด โปรแกรม TMSA และมีการปรับปรุงให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความปลอดภัยจากภาวะสิ่งแวดล้อม

1.1.3 ส่วนที่ 3 แนวทางปฏิบัติของ TMSA

เพื่อให้ทราบถึงแนวทางปฏิบัติของ TMSA

5.1.3.1 การจัดการการเป็นผู้นำและความตระหนักต่อความรับผิดชอบ

การกำหนดภารกิจ นโยบาย และวิธีการทำงานเพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัยและรักษาภาวะสิ่งแวดล้อม โดยมีการให้ความสำคัญดังต่อไปนี้

- การจัดการการเป็นผู้นำและความตระหนักต่อความรับผิดชอบ
- ความปลอดภัยและการรักษาภาวะสิ่งแวดล้อม
- ระบบการบริหารจัดการ ที่มีคุณภาพ
- หน้าที่และความรับผิดชอบ
- การติดต่อสื่อสาร

5.1.3.2 การจัดหาบุคลากรและการจัดการของพนักงานที่ทำงานบนสำนักงาน

เพื่อแน่ใจว่ากองเรือที่บริหารจะได้รับการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถที่ทำงานบนบก พนักงานที่ทำงานบนบกมีหน้าที่ที่เป็นกุญแจสำคัญในการทำให้เกิดการจัดการกองเรือที่ได้ผล และสนับสนุนการปฏิบัติการที่ปลอดภัยในทะเล การกำหนดการจัดหาบุคลากรบนสำนักงาน โดยมีการให้ความสำคัญดังต่อไปนี้

- วางแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนเพื่อการคัดเลือก จัดหาบุคลากร
- ให้มีการเลื่อนตำแหน่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยมีการเน้นในเรื่องการให้ความรู้ และพัฒนาบุคคล
- มีการจ้างงานไว้อย่างเพียงพอ เพื่อให้มีการควบคุมเรือทุกลำในกองเรือได้อย่างเต็มที่

- ตรวจสอบหาความเป็นจริงว่า บุคคลที่จ้างทำงานมีคุณสมบัติและความสามารถในการทำงานตามหน้าที่ที่มอบหมายได้หรือไม่
- ตรวจสอบความสามารถของพนักงาน ที่มีส่วนสัมพันธ์ในการฝึกอบรมทางเทคนิค ด้านความชำนาญและประสบการณ์
- มีการใช้ระบบการประเมินค่า ในการพิจารณาเลื่อนตำแหน่ง
- เพิ่มเติมการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะ

5.1.3.3 การจัดหาบุคลากรและการจัดการของพนักงานเรือ

เพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าเรือทุกลำในกองเรือมีคนประจำเรือที่มีความสามารถ มีความเข้าใจในหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ คนประจำเรือเปรียบเสมือนหัวใจของการที่จะทำให้เกิดผลที่แท้จริง ในการปรับปรุงแก้ไขทางความปลอดภัย และการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่สำคัญในการฝึกอบรม สร้างคุณภาพและให้มีความสามารถ เพื่อนำเอาไปทำงานตามหน้าที่ การกำหนดการจัดหาบุคลากรบนเรือ โดยมีการให้ความสำคัญดังต่อไปนี้

- วางแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนเพื่อการคัดเลือกและจัดหาบุคลากร
- ประกาศนียบัตรที่แสดงความสามารถกับมาตรฐานที่ระบุไว้ในบทบัญญัติ STCW และเพื่อความเหมาะสม
- ให้มีการเลื่อนตำแหน่งบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ด้วยมีการเน้นในเรื่องการให้ความรู้และพัฒนาบุคคล
- มีการจ้างงานไว้อย่างเพียงพอ
- ตรวจสอบหาความเป็นจริงว่า บุคคลที่จ้างทำงานมีคุณสมบัติ ความสามารถในการทำงานตามหน้าที่ที่มอบหมายได้หรือไม่
- ตรวจสอบความสามารถของพนักงานที่มีส่วนสัมพันธ์ในการฝึกอบรมทางเทคนิคด้านความชำนาญและประสบการณ์
- มีการใช้ระบบการประเมินค่าในการพิจารณาเลื่อนตำแหน่ง เพื่อให้โอกาสความก้าวหน้ากับบุคลากรในองค์กร
- เพิ่มเติมการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มทักษะ

5.1.3.4 ความเชื่อมั่นและมาตรฐานในการซ่อมบำรุง

เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าเรือทุกลำในกองเรือมีขีดความสามารถในการปฏิบัติได้ด้วยความปลอดภัย ไม่มีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดเหตุการณ์เกี่ยวกับความไม่ปลอดภัย หรือถูกกักเรือ ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องจัดการวิธีปฏิบัติตามระบบเพื่อการควบคุมการบำรุงรักษา วิธีการปฏิบัติตามขั้นตอนนี้ ให้แน่ใจว่า เรือทุกลำในกองเรือจะต้องอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ และได้รับการบำรุงรักษาด้วยระบบที่มีการเฝ้าดูแลตลอดเวลา

5.1.3.5 ความปลอดภัยในการเดินเรือ

เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการเดินเรือด้วยมาตรฐานระดับสูงเป็นมาตรฐานสำคัญสำหรับความปลอดภัยของเรือ คนประจำเรือ และสินค้า รวมทั้งการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเรือ โดยมีการให้ความสำคัญดังต่อไปนี้

- การวางแผนการเดินเรือ
- การคัดเลือกและพัฒนาบุคลากรให้เกิดความชำนาญในการเดินเรือ
- การกำหนดอุปกรณ์การเดินเรือที่ทันสมัย และการสนับสนุนการซ่อมบำรุง
- การประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรฐานในการเดินเรือเพียงพอ

5.1.3.6 การปฏิบัติการเกี่ยวกับสินค้า การถ่วงเรือ และการจอดเรือ

การวางแผนที่ทำให้มีมาตรฐานสูงสุดในด้านการปฏิบัติการด้านสินค้า การเฝ้าดูแล และการสั่งการเป็นมาตรฐานที่ทำให้เรือและคนประจำเรือได้รับความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อม ทั้งเรือ และสำนักงานร่วมรับผิดชอบสูงสุดในการปฏิบัติการด้านสินค้า เพื่อให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน สินค้า น้ำถ่วงเรือ และการจอดเรือสูงสุด

5.1.3.7 การจัดการเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง

การจัดการเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงทุกอย่างที่มีผลกระทบต่อคน สิ่งแวดล้อมและทรัพย์สิน เพื่อกำหนดระบบการบริหารและวิธีการจัดการสำหรับการเปลี่ยนแปลง ต่างๆเกี่ยวกับบุคลากร วิธีการปฏิบัติงานเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ หากมีความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงนั้น จะต้องทำให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ มีการกำหนด ระยะเวลาดำเนินการและหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับเปลี่ยนแปลงเก็บเป็นบันทึกข้อมูล

- แบ่งตามสิ่งเปลี่ยนแปลง
 - การเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติงาน(Operations & Procedures Change)
 - การเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรกลและอุปกรณ์(Facilities Change)
 - การเปลี่ยนแปลงบุคลากร(Personnel Change)
- แบ่งตามระยะเวลาในการเปลี่ยนแปลง
 - เปลี่ยนแปลงชั่วคราว(Temporary Change)
 - เปลี่ยนแปลงถาวร(Permanent Change)

5.1.3.8 การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและการวิเคราะห์

การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและการวิเคราะห์เหตุการณ์ต่างๆ เป็นการบริหารการจัดการเพื่อความปลอดภัย คือ การเกิดเหตุการณ์ หรือว่าอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้น เป็นเรื่องที่มีการป้องกันได้ ดังนั้นจึงเป็นความสำคัญที่ต้องทำให้แน่ใจว่า ในเมื่อเกิดเหตุการณ์หรืออุบัติเหตุขึ้น จะต้องมีการตรวจสอบสาเหตุและหามาตรการในการที่จะทำให้ไม่มีการเกิดซ้ำรอยขึ้นมาอีกโดยมีจัดการดังนี้

- วางแผนสมมุติสถานการณ์
- ระบุหน้าที่ผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดเหตุ
- ให้อำนาจ และการตรวจสอบ
- การสื่อสาร และการกระจายข่าวให้กลุ่มในกองเรือรับทราบ
- การสอบสวน บันทึกผลเพื่อสรุปเหตุการณ์
- การฝึกตามแผนเพื่อพร้อมรับสถานการณ์

5.1.3.9 การจัดการด้านความปลอดภัย

เพื่อพัฒนาและการริเริ่มพัฒนาและริเริ่มให้เข้าถึง การจัดการ เพื่อความปลอดภัย ทั้งในเรือและบนสำนักงานรวมถึงการบอกให้ทราบถึง อันตราย การบริหารจัดการด้าน ความปลอดภัยที่บังเกิดผล ต้องการ การบอกให้ทราบในอันตรายเหล่านั้นอย่างมีระบบ และมาตรการที่ทำให้อันตราย ลดน้อยลง และการทำให้ความเสี่ยงในการเกิดอันตราย ลดต่ำลงในเกณฑ์ในทางปฏิบัติที่ต่ำที่สุด โดยแนวทางของการบริหารจัดการในการประเมินความเสี่ยง ในการเปิดเผยอันตราย แก่บุคลากรทั้งในเรือและบนบก นอกจากนั้นยังอธิบายถึงมาตรการที่ ต้องเพิ่มขึ้นในการ

ส่งเสริมให้อยู่ในจิตสำนึก ให้พนักงานทุกคนเข้าใจและ ยอมรับความต้องการตามระบบการบริหารจัดการทางด้านความปลอดภัย

5.1.3.10 การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

การบริหารจัดการในเรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการแสดงให้เห็นถึงแหล่งกำเนิดของมลภาวะทางเรือ และในบรรยากาศ และมาตรการของการลดมลภาวะที่อยู่ในสภาพซ่อนเร้น ทั้งที่อยู่บนเรือ และ บนฝั่ง ผู้ปฏิบัติการทางเรือ ต้องวางแผนทางและปฏิบัติตาม แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน เพื่อจำกัดการกระทบกระเทือนของการปฏิบัติการในเรื่องสิ่งแวดล้อม

5.1.3.11 การเตรียมการเพื่อผจญกับเหตุฉุกเฉินและการวางแผนในการป้องกันในเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

การเตรียมพร้อม เพื่อผจญกับเหตุฉุกเฉิน และมีการทดลองเป็นประจำ เพื่อสร้างความคุ้นเคยและแน่ใจว่าจะมีความสามารถรับต่อสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดแผนสมมุติเหตุการณ์ต่าง ๆ มีการกำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุ พร้อมระบุผู้รับผิดชอบ

5.1.3.12 มาตรการในการวัดผล และการวิเคราะห์และปรับปรุง

มาตรการในการวัดผลการดำเนินงานต่างๆ

- การจ้างงาน
- ตัวเลขอุบัติเหตุที่ลดลง
- การตรวจสอบภายใน
- ผลการประเมินภายนอก
- การประเมินผลจากลูกค้า

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

เมื่อนำผลการศึกษามาทำการเปรียบเทียบการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) ของทั้ง 3 บริษัทพบว่ามีส่วนเหมือนกันคือเพื่อ

มุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อม แต่ผู้ศึกษาพบความแตกต่างในการปฏิบัติ ซึ่งสามารถนำมาเปรียบเทียบผลการใช้ TMSA ของทั้ง 3 บริษัทตามตารางที่ 16 ดังนี้

ตารางที่ 16 แสดงการเปรียบเทียบผลการใช้ TMSA

หัวข้อ	บริษัทที่ 1	บริษัทที่ 2	บริษัทที่ 3
ส่วนที่ 1 ข้อมูลระยะเวลาในการใช้ TMSA <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาที่ใช้โปรแกรม(ปี) จำนวนการตรวจสอบจากภายใน (ครั้ง/5ปี) จำนวนการตรวจสอบจากภายนอก (ครั้ง/5ปี) เหตุผลในการใช้ TMSA 	เท่ากัน 10 5 ไม่แตกต่าง	เท่ากัน 10 4 ไม่แตกต่าง	เท่ากัน 20 2 ไม่แตกต่าง
ส่วนที่ 2 การเริ่มต้นของ TMSA <ul style="list-style-type: none"> กำหนดแผนงาน และนโยบายการบริหาร นำแผนหรือนโยบายที่กำหนดไว้ไปปฏิบัติ กำหนดมาตรวัดเพื่อตรวจสอบ และประเมินผล การวัดผลสำเร็จจากการใช้ TMSAขององค์กร ผล KPIs <ul style="list-style-type: none"> รวมสะสมชั่วโมงการทำงานติดต่อกัน โดยไม่เกิดอุบัติเหตุจนต้องมีการหยุดงาน (ชม.) เรือหยุดให้บริการจากเครื่องจักรขัดข้อง (ครั้ง) จำนวนครั้งอุบัติเหตุ และความเสียหายในปี การถูกยกเลิกสัญญา คำร้องเรียนจากท่าและลูกค้าในปี (ครั้ง) 	จัดทำ จัดทำ จัดทำ จัดทำ 980,586 1 N/A N/A 7	จัดทำ จัดทำ จัดทำ จัดทำ 2,205,396 N/A N/A N/A 6	จัดทำ จัดทำ จัดทำ จัดทำ 3,296,432 N/A N/A N/A 2
ส่วนที่ 3 แนวทางปฏิบัติของ TMSA <ul style="list-style-type: none"> การจัดการการเป็นผู้นำและความตระหนักต่อความรับผิดชอบ การจัดหาบุคลากรและการจัดการของพนักงานที่ทำงานบนบก 	จัดทำ จัดทำ	จัดทำ จัดทำ	จัดทำ จัดทำ

● การจัดหาบุคลากรและการจัดการของพนักงาน ที่ทำงานในเรือ	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● ความเชื่อมั่นและมาตรฐานในการซ่อมบำรุง	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● ความปลอดภัยในการเดินเรือ	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● การปฏิบัติการเกี่ยวกับ สินค้า การถ่วงเรือ และการจอดเรือ	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● การจัดการเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและการวิเคราะห์	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● การจัดการด้านความปลอดภัย	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● การเตรียมการเพื่อเผชิญกับเหตุฉุกเฉินและ การวางแผนในการป้องกัน	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
● มาตรการในการวัดผล การวิเคราะห์และปรับปรุง ผลการปรับปรุง และการทบทวนการดำเนินงาน	จัดทำ	จัดทำ	จัดทำ
- การให้ลูกค้าทำการประเมินการทำงาน (ครั้ง/ปี)			
- การตรวจภายในองค์กร (ครั้ง/ปี)	1	1	2
- การตรวจภายนอกองค์กร (ครั้ง/ปี)	2	2	4
- การตรวจเรือจากภายใน (ครั้ง/ปี)	1	1	1
- การตรวจเรือจากภายใน (ครั้ง/ปี)	10	15	20
- การตรวจเรือจากภายนอก (ครั้ง/ปี)	15	13	9

จากตารางที่ 16 พบว่า บริษัทที่ 3 มีความสามารถในการบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันดีที่สุดในเมื่อเปรียบเทียบกับทั้ง 3 บริษัท ซึ่งสามารถสรุปผลความสามารถในการบริหารของบริษัทที่ 3 ได้ดังนี้

1. จำนวนการตรวจสอบจากภายนอก ที่มีจำนวนน้อยสุด หมายถึงบริษัทน้ำมันให้ความเชื่อถือในระบบบริหาร
2. จำนวนการตรวจสอบจากภายในองค์กรมีจำนวนมากที่สุด หมายถึงบริษัทให้ความสำคัญในการประเมินตน เพื่อมาปรับปรุงในการบริหาร

3. ผล KPIs ซึ่งมีจำนวนชั่วโมงการทำงานสะสมโดยไม่เกิดอุบัติเหตุจนต้องมีการหยุดงานมากที่สุด ไม่พบการหยุดให้บริการจากเครื่องจักรขัดข้อง ไม่พบจำนวนครั้งอุบัติเหตุ และความเสียหาย ไม่พบการถูกยกเลิกสัญญา และมีคำร้องเรียนจากท่าและลูกค้าน้อยที่สุด

4. การให้ลูกค้าทำการประเมินการทำงานซึ่งแสดงความรับผิดชอบ และต้องการปรับปรุงเพื่อความพึงพอใจของลูกค้า และการจัดทำตรวจสอบภายใน การตรวจเรือภายในที่มีจำนวนครั้งมากที่สุดเพื่อต้องการประเมินหาข้อบกพร่องและนำไปปรับปรุง

จากการศึกษาการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย พบว่าแผนงานและนโยบายที่ได้กำหนดไว้ หากนำไปปฏิบัติตามจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อมอย่างแน่นอน แต่แผนงานและนโยบายจะดีเลิศเพียงใดถ้าไม่ได้นำไปปฏิบัติ หรือนำไปใช้ไม่ถูกวิธีคงไม่ก่อให้เกิดความปลอดภัย รวมถึงการให้ความสำคัญของแผนงาน และนโยบายจะถูกกำหนดโดยผู้บริหารระดับบน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทั้งบนสำนักงานและเรือจะต้องปฏิบัติตามแผนงาน โดยออกแบบให้มีการทบทวนแผนงานเพราะเชื่อว่าการปรับปรุงและการทบทวนแผนจะก่อให้เกิดความเหมาะสมกับการปฏิบัติงานมากที่สุดและลดข้อบกพร่อง นอกจากนี้มุ่งเน้นให้พนักงานมีส่วนเกี่ยวข้องในการปรับปรุงด้วยเพื่อก่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่เป็นทิศทางเดียวกันในการปฏิบัติงาน

ดังนั้นการศึกษการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทยสอดคล้องกับวรรณกรรมของ ฌ็องส์กรณด์ สาราญ (2548) ที่ทำการศึกษารื่องการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม ฌ็องส์กรณด์ สาราญ กล่าวว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) จะช่วยลดอุบัติเหตุและลดมลภาวะทางทะเลจากการปฏิบัติงานเรือได้มากแต่ขาดที่ทุกฝ่ายยังไม่ปฏิบัติอย่างจริงจัง เรือในประเทศยังขาดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบน้อยกว่าเรือที่วิ่งระหว่างประเทศ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากความประมาทของคนมากกว่าระบบ

นอกจากนี้ยังพบว่าการศึกษการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย สอดคล้องกับวรรณกรรมของ ชญานุดม ฐิติวร (2552) ที่ทำการศึกษารื่องมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14000 ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม: กรณีศึกษาคลิ่งก๊าซลำปาง การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย ชญานุดม ฐิติวร กล่าวว่า การจัดการระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14000 เริ่มจากผู้บริหารระดับสูงของ ปตท. มุ่งมั่นที่จะนำระบบเข้ามาใช้ในคลังก๊าซลำปาง โดยดำเนินงานภายใต้ นโยบายสิ่งแวดล้อมของคลังก๊าซลำปาง ก่อนนำไปปฏิบัติได้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานทุกระดับ พร้อมกับการจัดระบบสื่อสารและการจัดฝึกอบรม และควบคุม

เอกสารในทุกขั้นตอน จากนั้นทำการประเมินผลการดำเนินงาน ทั้งจากภายในและภายนอก มีการทบทวนระบบ โดยผู้บริหารระดับสูง ยังพบว่าทำให้การทำงานสะดวกและง่ายขึ้น

5.3 ข้อค้นพบ

จากการศึกษาการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย ผู้ศึกษามีข้อค้นพบดังนี้

1. จากการศึกษพบว่า ทั้ง 3 บริษัทมีแนวทางในการปฏิบัติที่เหมือนกัน อาจแตกต่างกันในเรื่องรายละเอียด ทั้งนี้ยังพบว่าทั้ง 3 บริษัทให้ความสำคัญมุ่งเน้นการบริหารจัดการและการปฏิบัติของเรือในการที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อมอย่างดีเลิศได้ถูกกำหนดในแบบฉบับของ บทบัญญัติของ ISM (International Safety Management) ตามบทบัญญัตินี้ นั้น ต้องการให้ผู้ปฏิบัติการเรือ ต้องปฏิบัติตามระบบการจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัย และช่วยทำให้เกิดความสำเร็จเรียบร้อย

2. จากการศึกษพบว่า การประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สามารถใช้ได้ทางทั้งกิจการขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ขึ้นอยู่กับการจัดการ การวางแผนและการนำมาประยุกต์ใช้ จากข้อมูลของทั้ง 3 บริษัทที่มีจำนวนเรือที่แตกต่างกัน

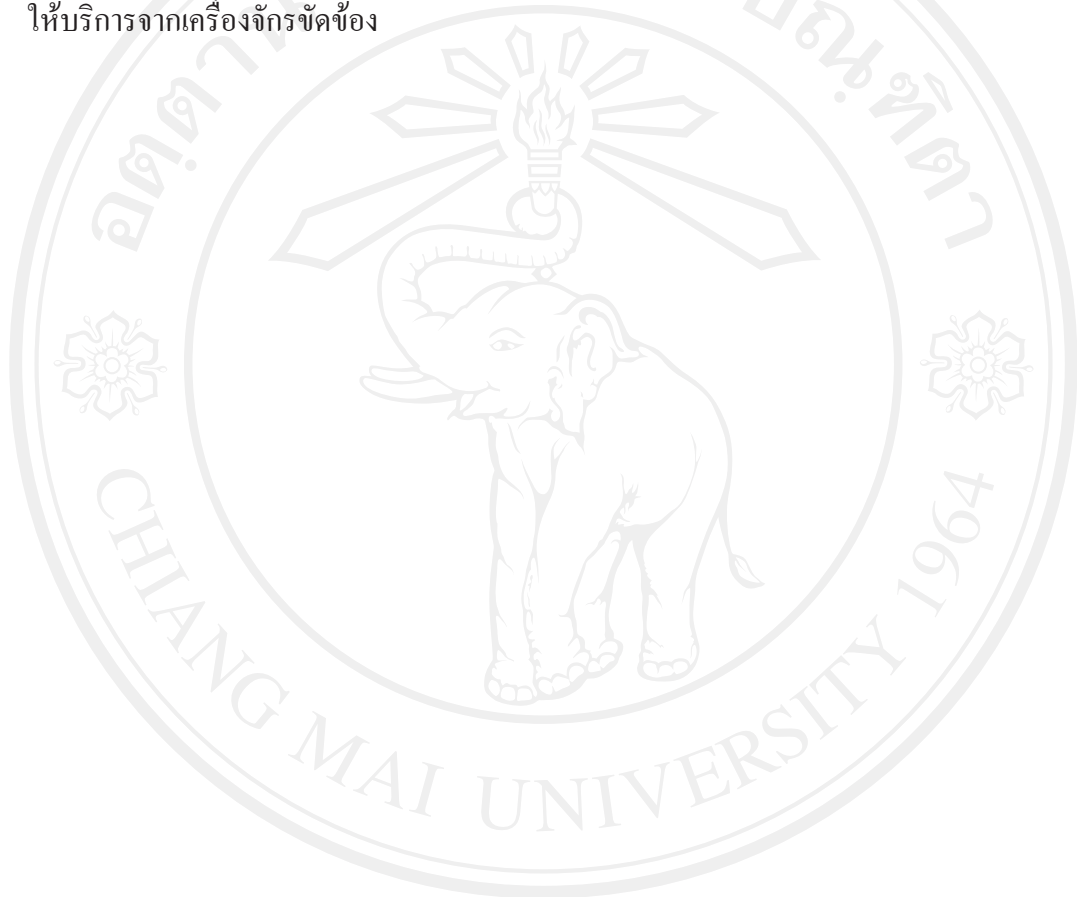
5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะจากการศึกษาดังนี้

1. การประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับผู้ประกอบการเรือหรือเจ้าของเรือที่ยังไม่เคยใช้ TMSA หรือกำลังตัดสินใจ ควรทำการศึกษาการเริ่มต้นของ TMSA และแนวทางปฏิบัติของ TMSA จะสามารถแนะนำให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าใจการจัดการอย่างเป็นระบบซึ่งก่อให้เกิดความปลอดภัยและความเชื่อถือลูกค้า เช่นผลอุบัติเหตุจากการทำงานที่ลดลง และการประเมินผลจากภายนอก TMSA

2. การประยุกต์ใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA) สำหรับผู้ที่กำลังใช้ TMSA โดยผู้ทำการศึกษาเชื่อว่า TMSA สามารถพัฒนาการบริหารจัดการท่านได้เป็นอย่างดี หากทำการทบทวนปรับปรุง และประเมินตนเองอย่างจริงจังสม่ำเสมอ

ผู้ศึกษาเชื่อว่า TMSA สามารถยกระดับมาตรฐานกองเรือ ในเรื่องการจัดการให้เกิดความปลอดภัย และการปฏิบัติงานอย่างเป็นสากล รวมถึงการสร้างความสำเร็จให้กับผู้ใช้บริการ เจ้าของสินค้า หรือกลุ่มบริษัทน้ำมันมาตรฐานชั้นนำ เช่นการตรวจตรวจสอบภายในและการประเมินตนเองทำให้ พบข้อบกพร่องต่าง ๆ บริษัทสามารถนำไปปรับปรุงปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จากผล KPIs ที่มีชั่วโมง การทำงานสะสมมากที่สุด จำนวนของคำร้องเรียนจากท่าและลูกค้า และจำนวนครั้งที่เรือหยุด ให้บริการจากเครื่องจักรขัดข้อง



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved