

การจัดการ การใช้ร่องน้ำ เขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ)

สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่า¹

Management, use of waterways, waterway control zones,

Chao Phraya River (Bangkok Port), Pilot Office, Marine Department

นางสาววิจิตรา หาญภักดี²

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กฤษฎา พรหมเวศ³

รองศาสตราจารย์ ดร.ดำรงศักดิ์ จันทิพย์⁴

บทคัดย่อ

การวิจัยศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นศึกษาเรื่อง การจัดการ การใช้ร่องน้ำ เขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่า มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการใช้ร่องน้ำเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่าในปัจจุบันและเพื่อศึกษาการจัดการการใช้ร่องน้ำเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่า ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นผู้ที่มีความสำคัญมีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเรื่องการจัดการ การใช้ร่องน้ำ เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสัมภาษณ์ ระเบียบ กฎหมาย เอกสารวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาพบว่า

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาการจัดการการใช้ร่องน้ำเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่าการจัดการในด้านทรัพยากรมนุษย์ มนุษย์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการร่องน้ำโดยมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดทรัพยากร ทุนมนุษย์ วัสดุ และเทคโนโลยี เพื่อดำเนินการตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพการจัดการคนเป็น สิ่งสำคัญมากในการจัดการสำนักงานนําร่องมีการวางแผนในการทำงานแบ่งสัดส่วนตามตำแหน่งที่ได้รับมอบหมายโดยมีการ บังคับบัญชาให้เกิด ซึ่งรวมถึงการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การให้คำแนะนำประมาท แต่สำหรับคนที่มีประสบการณ์มาก่อนจะ รู้ถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นและจะแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดีกว่าในการปฏิบัติของคนในการนำเรือเข้าร่องน้ำหรือสัญจรและการ ใช้ร่องน้ำร่วมกันของคนหลายๆประเภท ทุกคนมีภาระหน้าที่ในการเชื่อมโยงงานตลอดจนการปฏิบัติการทุกอย่างรวมไปถึง กำลังคนที่หน่วยงานให้ทำงานเข้ากันได้ได้ กำกับให้มุ่งไปสู่เป้าหมายให้เกิดประสิทธิภาพการจัดการในด้านการใช้งบประมาณ ในการตั้งงบประมาณ (งบลงทุน) เพื่อดำเนินงานตามแผนงาน โครงการตามลำดับความสำคัญ สอดคล้องกับภารกิจ เป้าหมาย และตัวชี้วัดในการจัดสรรในการจัดการต้องมีการวางแผนวางยุทธศาสตร์ในการจัดการร่องน้ำเจ้าพระยาให้เกิดประสิทธิภาพ

1.บทความเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่องการจัดการ การใช้ร่องน้ำ เขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ)

สำนักนําร่อง กรมเจ้าท่า

2.นักศึกษาหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสหวิทยาการเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น มหาวิทยาลัยรามคำแหง

3.อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

4.ประธานกรรมการการสอบค้นคว้าอิสระ

สูงสุดภาครัฐเข้ามาช่วยในการพัฒนาร่องน้ำไปถึงการพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการจัดการในผู้ประกอบการที่มาใช้ร่องน้ำในการสัญจรไม่ให้เกิดความเสียหายเกิดความราบรื่นซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน การระบุทรัพยากรที่จำเป็น และการจัดทำแผนในการใช้จ่ายงบประมาณผู้ประกอบการมีความเชื่อมั่นในการใช้ร่องน้ำเจ้าพระยาหรือพัฒนาร่องน้ำให้มีการสัญจรที่ง่ายขึ้นการขุดร่องน้ำเรือก็สามารถสัญจรลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้การจัดการในด้านการจัดสรรวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ซึ่งต้องเป็นเครื่องมือที่มีความทันสมัยและมีคุณภาพในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ซึ่งเครื่องมือแต่ละเครื่องมือต้องใช้ความชำนาญในการใช้จึงต้องมีการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถในการใช้วัสดุอุปกรณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพนำเอาอุปกรณ์ เครื่องมือ ซึ่งเป็นนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงานและจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือตรงตามความต้องการของผู้ใช้งานวัสดุอุปกรณ์มีการตรวจสอบการใช้งานก่อนจะนำเรือเข้าร่องน้ำจะมีการตรวจสอบสภาพของเรือเพื่อให้มีความพร้อมในการสัญจรเข้าร่องน้ำเจ้าพระยาจึงจำเป็นต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ที่มีคุณภาพเพราะผิดพลาดไม่ได้เป็นการเติมพื้นในการจัดการและนำไปสู่ปัญหาที่จะตามมาได้การจัดการในด้านการจัดของสำนักงานร่อง วางแผนกลยุทธ์ในการปฏิบัติงานไว้อย่างชัดเจนและมีการควบคุมการทำงานของแต่ละหน้าที่มีการประเมินโดยให้การกระจายงานไม่ให้เกิดการกระจุกของงานทำให้งานล่าช้าได้การทำงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาครัฐและภาคเอกชนต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการวางโครงสร้างหน่วยงานตลอดจนการทำงานจะทำให้เห็นหน้าที่และการทำงานของแต่ละคนในองค์กรได้ชัดเจน นั้นนำมาซึ่งการแบ่งงานให้ส่วนต่างๆ ทำได้อย่างครบถ้วน การแบ่งงานกันทำนั้นควรแบ่งตามทักษะและความชำนาญของแต่ละคน เพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

วัตถุประสงค์ที่ 2 ปัญหาการจัดการใช้ร่องน้ำของเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่องกรมเจ้าท่าในปัจจุบันปัญหาการจัดการใช้ร่องน้ำของเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่าในปัจจุบันปัจจุบันเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอโดยในการจะได้พนักงานนาร่องที่อยู่ในระดับที่สามารถนาร่องเรือได้ทุกประเภทใช้เวลาในการเลื่อนขึ้นเป็นเวลานานทำให้เกิดขาดช่วงจึงต้องนำคนที่เกษียณกลับมาจ้างต่อให้ทำงานต่อจำเป็นต้องใช้ประสบการณ์ในการทำงานและในการควบคุมการสัญจรและประสานงานในการนาร่องในกาจัดระเบียบร่องน้ำให้มีการสัญจรได้คล่องแคล่ว เนื่องจากไม่มีเจ้าหน้าที่ในการเข้มงวดในการจัดการการใช้ร่องน้ำอย่างเป็นระเบียบตรวจสอบเรือได้เพียงพอในการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐในบางปีไม่เพียงพอต่อการจัดการสิ่งต่างๆจึงต้องปรับเปลี่ยนแผนตามงบประมาณลำดับความสำคัญสิ่งไหนควรจัดการก่อนและต้องมีงบประมาณสำรองไว้ใช้ในเหตุการณ์ที่จำเป็นบางครั้งไม่ตรงต่อความต้องการของผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีการทุจริตในการใช้งบประมาณในเรื่องอุปกรณ์หรือการพัฒนาคนไม่เต็มประสิทธิภาพที่ต้องได้รับทำให้การทำงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปได้อย่างยากการจัดสรรวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือให้เจ้าหน้าที่ไม่ เพียงพอกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เกิดการล่าช้าในการทำงานการทำงานอย่างเป็นระบบและลดขั้นตอนที่ยุงยากซับซ้อนให้การทำงานยากขึ้นและล่าช้าไม่ทันต้องการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ปัญหาต่างๆ

คำสำคัญ : การจัดการ การใช้ร่องน้ำ

Abstract

Abstract

This research study is a study on the management of the use of the waterway, the restricted area of the Chao Phraya River (Bangkok Port), the Pilot Office, the Marine Department. The objectives are to study the current problems of the use of the waterway, the restricted area of the Chao Phraya River (Bangkok Port), the Pilot Office, the Marine Department, and to study the management of the use of the waterway, the restricted area of the Chao Phraya River (Bangkok Port), the Pilot Office, the Marine Department. The key informants are important people who have duties related to the management of the use of the waterway. The tools used for data collection are interviews, regulations, laws, academic documents, and related research. The results of the study found that

Objective 1 To study the management of the use of the Chao Phraya River Channel (Bangkok Port), Pilot Office, Marine Department

Human resource management Humans are considered important in managing the channel. They are responsible for organizing resources, human capital, materials, and technology to efficiently implement the plan. Human resource management is very important in managing the pilot office. There is a work plan divided into proportions according to the assigned positions with command, which includes effective communication, advice, and carelessness. However, those who have experience will know the problems that will occur and will be able to solve immediate problems better. In the practice of people in bringing ships into the channel or traveling and using the channel together by many types of people, everyone has a duty to link all work and operations, including the manpower of the agency to work together. Supervise to aim at the goal for efficiency

Budget management In setting the budget (investment budget) to operate according to the plan, project according to the priority, consistent with the mission, goals, and indicators in the allocation of management, there must be a strategic plan to manage the Chao Phraya River Channel for maximum efficiency. The government sector helps in developing the channel to develop personnel to create confidence in the management of entrepreneurs who use the channel for traveling, so that there is no damage and smoothness, which includes analyzing the current situation, identifying necessary resources

And the budget spending plan, the entrepreneurs are confident in using the Chao Phraya River or developing the river to make it easier to travel. Digging the river canal, the boat can travel, reducing the accidents that may occur.

Management in terms of allocating materials, tools, sufficient for the work of the officers, which must be modern tools and have quality in the work of the officers, which each tool requires expertise in use, so there must be training to increase knowledge and ability to use materials and equipment effectively. Bring equipment, tools, which are innovations and modern technology to use in the work and procure materials, tools, and tools that meet the needs of the users. The materials and equipment are checked for use before the boat is brought into the river. The condition of the boat will be checked to be ready to travel into the Chao Phraya River, so it

is necessary to use quality materials and equipment because mistakes are not a gamble in management and lead to problems that will follow.

Management in terms of organizing the pilot office, planning a clear strategy for operations and controlling the work of each duty that is evaluated by distributing work so that there is no concentration of work, causing the work to be delayed. Work to integrate work with the government and private sectors to achieve the goals of the organization's structure and work will make the duties and work of each person in the organization clear. That leads to the division of work for each section to be able to do it completely. The division of work should be divided according to the skills and expertise of each person in order to create the most efficient work. Objective 2 Problems in managing the use of the waterways of the Chao Phraya River Channel Control Zone (Bangkok Port), the Pilot Office, the Marine Department at present

Problems in managing the use of the waterways of the Chao Phraya River Channel Control Zone (Bangkok Port), the Pilot Office, the Marine Department at present, there are not enough staff. In order to get pilots who are able to pilot all types of ships, it takes a long time to be promoted, causing a gap. Therefore, retired staff must be brought back to continue working. It is necessary to have experience in working and in controlling traffic and coordinating the piloting to organize the waterways for smooth traffic. Because there are no staff to strictly manage the use of the waterways in an orderly manner, to inspect enough ships, the budget allocation from the government in some years is not enough to manage various things. Therefore, the plan must be adjusted according to the budget priority. What should be managed first? And there must be a reserve budget for use in necessary situations. Sometimes it does not meet the needs of the operators. There is corruption in using the budget for equipment or ineffective human development that must be received, making the work of the officers difficult. The allocation of materials, equipment, and tools to the officers is not enough for the work of the officers. There is a delay in working systematically and reducing complicated steps makes the work more difficult and delayed. Not in time for changes in the situation, various problems

Keywords: Management of canal use

บทนำ

แม่น้ำเจ้าพระยานับได้ว่าเป็นแม่น้ำสายสำคัญของประเทศไทยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในยุคโลกาภิวัตน์ทำให้การเดินทาง การขนส่งระหว่างประเทศมีความสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจ มีการค้าขายระหว่างประเทศมากขึ้น การคมนาคม การขนส่งสินค้าเข้ามายังเมืองหลวงคือกรุงเทพมหานคร จึงนับเป็นสิ่งสำคัญ กระทั่งปี พ.ศ. 2480 ท่าเรือกรุงเทพจึงถูกสร้างขึ้น เพื่อให้การค้าทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยมีความเป็นสากลและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าทางน้ำได้อย่างมีมาตรฐานร่องน้ำเจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) ถือเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ซึ่งมีการสัญจรของเรือหลายประเภท เช่น เรือขนส่งสินค้า เรือสำราญขนาดใหญ่ เรือบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น โดยลักษณะทางกายภาพของร่องน้ำเจ้าพระยามีรูปลักษณะเหมือนมังกร โค้งเว้าเป็นท้องมังกร มีความคับแคบ (ความกว้างเพียง 150 เมตร) และมีความตื้นเขินของสันดอน การนำเรือเข้ามาในร่องน้ำจึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ นี่จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ต้องมีการใช้เขตบังคับในการควบคุมการสัญจรโดยมีการนำร่องในการบังคับของเรือใหญ่เข้าเทียบท่า ในท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งต้องใช้ความชำนาญของเจ้าพนักงานนำร่องและการประสานงานของหน่วยงานราชการที่เป็นผู้รับผิดชอบ และการประสานของเรือทุกชนิดในการใช้ร่องน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาาร่วมกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่มีผลเสียหาย จึงต้องมีการจัดการให้เป็นระเบียบโดยใช้การสื่อสารของเรือชนิดต่างๆ เพื่อให้การสัญจรของเรือทุกประเภทมีความปลอดภัยสูงสุดซึ่งการจัดการการใช้ร่องน้ำให้เกิดผลดีจะต้องมีการวางแผนในการจัดตารางเดินเรือตามลำดับ โดยแบ่งเวลาการใช้ร่องน้ำประเภทต่างๆตามน้ำขึ้นน้ำลงเพื่อไม่ให้เกิดและอุบัติเหตุควบคุมการสัญจรของเรือลำใหญ่ลำเล็ก ปัจจุบันมีการสัญจรของเรือลากจูงที่ไม่ได้ใช้ร่องน้ำแต่สัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจำนวนมากจึงนำการวางแผนของการเดินเรือของแต่ละลำปรับให้เกิดการสมดุลระหว่างเรือเล็กและเรือใหญ่ไม่ให้เกิดขวางเส้นทางของกันและกันโดยมีการจัดการองค์กรของสำนักงานนำร่อง กรมเจ้าท่ามีความรวดเร็วในการแจ้งการใช้ร่องน้ำหรือเรือที่จะสัญจรใช้ร่องน้ำเจ้าพระยาโดยให้สำนักนำร่องกรมเจ้าท่าเป็นผู้จัดการในการจัดสรรการสัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยาโดยมีการบังคับบัญชาการและข้อบังคับของผู้ดูแลร่องน้ำในการจัดไม่ให้เกิดความสับสนหรือไม่เป็นไปตามแผนตารางการเดินเรือโดยใช้การประสานงานในการสื่อสารของเรือแต่ละเรือให้ชัดเจนมีการควบคุมการสื่อสารให้เป็นทางการโดยใช้การควบคุมตามข้อกำหนดในการใช้ร่องน้ำเมื่อมีการจัดการใช้ร่องน้ำเจ้าพระยาทำให้เกิดระบบการเดินเรือไม่ให้เกิดปัญหาลดการเสียหายมีความแน่นอนเกิดความมั่นใจของผู้ใช้ร่องน้ำในการเดินเรือสะดวกและสบายโดยมีกระบวนการจัดการที่ชัดเจนนำไปสู่แผนการเดินเรือที่แน่นอนจัดสรรตามคิวที่มีการแจ้งมาที่สำนักงานร่องน้ำ กรมเจ้าท่าได้ดี จัดการเรือลากจูงให้มีการควบคุมการรับฟังของเรือลากจูงให้อยู่ในข้อบังคับ เมื่อเกิดการจัดการร่องน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้ประเทศมีเศรษฐกิจที่ดี ระบบโลจิสติกส์รวดเร็วควบคู่ไปกับความปลอดภัยเพราะร่องน้ำแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นฟันเฟืองสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศได้โดยการจัดการต้องควบคู่ไปกับงบประมาณอุปกรณ์และบุคลากรที่ต้องมีเพียงพอในการบริหารจัดการในการขุดลอกเพื่อไม่ให้เกิดสันดอนเป็นอุปสรรคในการสัญจรนำไปสู่การจัดการให้เกิดประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนร่องน้ำด้วยเหตุผลนี้เองที่แสดงถึงความสำคัญและจำเป็นของเรื่องที่จะศึกษาดังกล่าว จึงทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาเรื่องการจัดการการใช้ร่องน้ำเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนำร่อง กรมเจ้าท่าโดยประโยชน์จากการศึกษาครั้งนี้ไม่เพียงจะเกิดแก่ตัวผู้วิจัยเองเท่านั้น แต่ยังเป็นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมระบบการขนส่งทางน้ำ และสามารถเสริมสร้างการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า
2. เพื่อศึกษาปัญหาการจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้า

ท่าในปัจจุบัน

ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษา การจัดการ การใช้ร่อนน้ำ เขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า ได้กำหนดขอบเขตไว้ดังนี้

1. ขอบเขตของพื้นที่เขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า
2. ขอบเขตของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่นาร่อง และผู้บริหารเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า
3. ขอบเขตเนื้อหา เน้นในเรื่องของการจัดการโดยการจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า
4. ขอบเขตของเวลาในการทำวิจัย ช่วงเวลาที่กำหนดของการทำวิจัย ตุลาคม พ.ศ. 2567 ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2567

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้รับทราบถึงปัญหาการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า
2. ได้รับทราบถึงการจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดทฤษฎีในการจัดการ

อนันต์ เกตุวงศ์ (2523, หน้า 27) ให้ความหมายว่าการบริหารเป็นการประสาน ความพยายามของมนุษย์อย่างน้อย 2 คน และทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อทำให้เกิดผลตามความต้องการ

ไพบุลย์ ช่างเรียน (2532, หน้า 17) ให้ความหมายว่าการบริหาร หมายถึง ระบบที่ ประกอบไปด้วยกระบวนการในการนำทรัพยากรการบริหาร ทั้งทางวัตถุและคน มาดำเนินการเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ติน ปรัชญพฤทธิ์ (2535, หน้า 12) มองการบริหารในลักษณะที่เป็นกระบวนการ โดยหมายถึงกระบวนการนำเอา การตัดสินใจและนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนการบริหารรัฐกิจ หมายถึงความเกี่ยวข้องกับการนำเอานโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

Henri Fayol (1949) ได้ให้หลักการจัดการในการบริหารงานสามารถมีความยืดหยุ่นได้ และหากต้องทำงานเป็นทีม โดยหัวใจหลักของการจัดการเพื่อให้งานสำเร็จตามเป้าหมาย มี 5 ปัจจัย คือ

- 1) Planning หรือการวางแผน คือ การกำหนดแผนการปฏิบัติงานหรือวิธีการตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ
- 2) Organizing หรือการจัดการองค์กร การกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบ ตลอดจน

จำนวนบุคลากรให้ครอบคลุมการทำงานให้ทุกกระบวนการ เพื่อจัดลำดับการบริหารสั่งการ แบ่งหน้าที่ชัดเจน ไม่ทับซ้อน

- 3) Commanding หรือการบังคับบัญชาสั่งการ คือ การทำงานในองค์กรที่มีบุคลากร

จำนวนมากจำเป็นต้องมีผู้บังคับบัญชาเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างราบรื่น สามารถควบคุม สั่งการ ควบคุม ตรวจสอบการรับรู้ถึงปัญหาเพื่อหาแนวทางแก้ไขให้เร็วที่สุด

4) Coordination หรือการประสานงาน คือ การเชื่อมโยงข้อมูลงานตลอดจนการปฏิบัติการทุกอย่าง กำกับหน่วยงานให้ทำงานร่วมกัน เป็นได้ด้วยความราบรื่น เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน

5) Controlling หรือการควบคุม คือ การกำกับดูแลการบริหารจัดการทุกด้านให้สำเร็จลุล่วงไปตามแผนที่กำหนดไว้ รวมถึงเรื่องของการกำหนดเวลา มาตรฐานในการปฏิบัติงาน ขั้นตอนตลอดจนถึงการประสานงาน การควบคุมนี้ยังรวมถึง การควบคุมวัตถุดิบ เครื่องจักร ผลผลิตที่ได้งบประมาณในการดำเนินงาน เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากที่สุด

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับวิสาหกิจ

อารี วิบูลย์พงศ์ และคณะ (2549, หน้า 5) ได้ให้ความหมายว่า กิจกรรมของชุมชน โดย ชุมชน เพื่อชุมชนและเพื่อประโยชน์ของคนในชุมชน ที่ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่นและทุนทาง สังคมของชุมชนในการดำเนินกิจการของชุมชน

วิชิต นันทสุวรรณ (2544, หน้า 28) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การประกอบการซึ่งรวมถึง กระบวนการผลิต และ ทรัพยากรทุกขั้นตอน โดยมีภูมิปัญญาขององค์กร ชุมชนหรือ เครือข่ายขององค์กร ชุมชน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและการเรียนรู้ชุมชนซึ่งมิได้มี เป้าหมายเพียงเพื่อการสร้างกำไรทางการเงินเพียงอย่างเดียว แต่รวมถึงกำไรทางสังคม ได้แก่ ความเข้มแข็งของชุมชนและความสงบสุขของสังคมด้วย

การจัดการร่อนน้ำ สำนักนำร่อง กรมเจ้าท่า

การปฏิบัติหน้าที่ของสำนักงานนำร่อง เรือสินค้าที่เดินทางมาถึงปากร่องน้ำหรือทอดสมออยู่แล้ว เมื่อได้เวลาที่จะเดินทางเข้าสู่ท่าเรือ ตามที่เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือแจ้งขอให้บริการนำร่อง ผู้นำร่องจะนั่งเรือยนต์รับ – ส่งจากฝั่งหรือจากสถานีนำร่องไปขึ้นเรือสินค้า แล้วนำร่องเรือเดินทางเข้ามาเทียบท่าผูกทุ่นหรือหลักหรือทอดสมอตามตำบลที่กำหนด เมื่อเรือขนถ่ายหรือรับส่งสินค้าเรียบร้อยและเสร็จขั้นตอนพิธีศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจปล่อยเรือ(Port Clearance) ฯลฯ ถึงกำหนดเวลาจะออกจากท่าเรือ ผู้นำร่องจะเดินทางไปขึ้นบนเรือ ทำการนำร่องเรือออกจากท่า เพื่อเดินทางออกไปยังปากร่องน้ำ เมื่อพ้นเขตบังคับการนำร่องแล้ว ผู้นำร่องจะลงจากเรือสินค้า แล้วลงเรือยนต์รับ-ส่งกลับเข้าฝั่งหรือขึ้นสถานีนำร่อง นายเรือก็จะนำเรือของตนแล่นออกทะเลต่อไป (กรมเจ้าท่า, 2566) ขั้นตอนการแจ้งขอใช้บริการนำร่อง 1.รับแจ้งจากตัวแทนเรือบันทึกกลางการ์ดใช้เวลา 1 นาที 2.จัดตำราลงเรือมอบหมายงานให้จนร. ภายในเวลา 13.00นาณู 3.รับแจ้งจากตัวแทนเรือบันทึกกลางการ์ดใช้เวลา1 นาที 4.บันทึกข้อมูลลงการ์ดหลังจากเสร็จงานแล้วใช้เวลา 2 นาทีเพื่อให้การเงินออกใบแจ้งหนี้ต่อไป

วิธีการนำร่อง

เพื่อให้การนำร่องเขตท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และถูกต้องตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477 (ฉบับที่2) จึงออกระเบียบกรมเจ้าท่าเพื่อวางข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุม และการขอใช้นำร่องรัฐบาลไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ระเบียบนี้ เรียกว่า “ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุม และการขอใช้บริการนำร่องรัฐบาลเขตท่าเรือกรุงเทพฯ พ.ศ. 2541

ข้อ 2. ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2541 เป็นต้นไป

ข้อ 3. ให้ยกเลิกระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนดหลักเกณฑ์ การควบคุม และการขอใช้ บริการนำร่องรัฐบาล เขตท่าเรือกรุงเทพฯ พ.ศ. 2530 ลงวันที่ 16 เมษายน 2530 บรรดาระเบียบ ประกาศ กรมเจ้าท่า และคำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้หรือซึ่งขัด หรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ 4. ให้ผู้อำนวยการกองนำร่อง รักษาการให้เป็นไปตามระเบียบนี้ และโดยความ เห็นชอบของอธิบดีกรมเจ้าท่า ให้มีอำนาจออกระเบียบข้อกำหนด หรือหลักเกณฑ์ของกองนำร่องเพิ่มเติม เพื่อให้กิจการนำร่องดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัยและเหมาะสมกับสภาพหรือสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงโดยพิจารณาถึงแนวทางปฏิบัติของสมาคมนำร่องสากล (IMPA) ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกอยู่ และไม่เป็นการขัดระเบียบ

วิธีการปฏิบัติงาน

1. เจ้าพนักงานนำร่องได้รับมอบหมายให้ทำการนำร่องเรือจากตารางเรือประจำวัน การออกอากาศกระจาย ข่าวประจำวัน หรือทางสื่ออื่นๆ ที่สามารถรับทราบได้

2. ผู้ประกอบการจัดหาพาหนะรับ-ส่งเจ้าพนักงานนำร่องจากที่พักอาศัยไปยังเรือที่ได้รับมอบหมายให้ทำการนำร่อง หรือจากเรือที่เจ้าพนักงานนำร่องได้ปฏิบัติการณ์นำร่องเสร็จแล้วกลับไปที่พักอาศัยโดยประสานกับเจ้าพนักงานนำร่องเวลาที่ต้องรับ-ส่ง เดินทางไปยังเรือขอใช้ผู้นำร่องของผู้ประกอบการนั้น

3. เจ้าพนักงานนำร่องทำการตรวจสอบข้อมูลให้เห็นจริงบนเรือที่ขอใช้ผู้นำร่องนั้น กรณีข้อมูลที่ได้คลาดเคลื่อนเป็นเหตุให้เรือลำนั้นไม่สามารถเข้าหรือออกได้ดำเนินการแจ้งให้สถานีนำร่องหรือเจ้าพนักงานนำร่องในท่า รับทราบ กรณีข้อมูลที่ได้รับจำเป็นจะต้องเปลี่ยนแปลงเวลา ตามแต่กรณีเรือเข้าหรือออกที่ขอใช้ผู้นำร่องยังอยู่ใน ช่วงเวลาของวันงานที่ได้รับมอบหมายให้แจ้งให้สถานีนำร่องและเจ้าพนักงานนำร่องในท่ารับทราบ

4. การตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นเรียบร้อยสามารถทำการนำร่องได้ รายงานการทำการนำร่องเรือตาม เวลา ทำการนำร่อง

5. การทำการนำร่อง ตามหลักวิชาการที่ได้รับการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับ ระหว่างทำการนำร่อง หากมีความจำเป็นจะต้องรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างทำการนำร่องเรือ ซึ่งเกิดความไม่ปลอดภัยแห่งเส้นทางสาธารณะในเขตบังคับใช้ผู้นำร่องหรือสิ่งแวดล้อม การทำการนำร่องเรือผ่านด่านตุลาการปากน้ำสมุทรปราการแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตุลาการทราบ สำหรับเรือเข้าจะต้องรอให้เจ้าหน้าที่ตุลาการขึ้นทำพิธีการหรือมีความจำเป็นจะต้องเดินทางไปก่อนและทำพิธีการในภายหลัง ส่วนเรือออกแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบถึงเวลาที่ผ่านออกจากด่าน ตุลาการและเดินทางไปยังเมืองท่าต่อไป

6. การทำการนำร่องเรือถึงที่หมาย เช่น เรือออกเดินทางออกจากทუნไฟปากร่องรายงานอัตรากินน้ำลึกที่แน่นอน ความยาวตลอดลำ เวลาที่ออกจากร่องน้ำให้สถานีทราบ เพื่อบันทึกลงในรายการเรือและให้เรือยนต์รับ - ส่ง

7. บริษัทตัวแทนเรือ จัดพาหนะรับ-ส่งในการเดินทางกลับที่ตั้งตาม

บริษัทสำนักนำร่อง ท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า

ประวัติ

การนำร่องของไทย มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา พ.ศ. 2218 โดยกัปตัน George White อดีตนายทหารเรืออังกฤษ และชาวต่างชาติได้ยึดอาชีพการนำร่องเรื่อยมา จนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 มีผู้นำร่องต่างชาติ 5 นาย ร่วมกันตั้งบริษัทชื่อ บริษัท แม่น้ำไฟล๊อต รับจ้างทำการนำร่องอยู่ รัฐบาลไทยเห็นว่าอาจเป็น

อันตรายต่อ ความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศในกรณีที่บ้านเมืองอยู่ในภาวะคับขัน จึงได้แต่งตั้งให้ นาวาเอก หลวงสินธุ์สงครามชัย เสนาธิการทหารเรือ ในขณะที่นั้น มารักษาการอธิบดีกรมเจ้าท่า มีการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินเรือในน่าน้ำไทย ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2477 (ฉบับที่ 2) และร่างกฎกระทรวงว่าด้วยการนำร่อง เพื่อให้รัฐบาลไทยเข้าทำการนำร่องได้ ตลอดจนเจรจากับ บริษัทแม่น้ำพล็อต ให้ เลิกกิจการ โดยรัฐบาลไทยรับซื้อกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ และจ้างผู้นำร่องต่างชาติจำนวน 4 นาย เข้ามาเป็นผู้นำร่องรัฐบาล กฎกระทรวงว่าด้วยการนำร่องได้ประกาศและบังคับใช้ เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2478 ถือเป็นวันสถาปนากิจการนำร่องของไทย ขณะเดียวกันได้โอนนายทหารเรือชั้นผู้ใหญ่จากกองทัพเรือ จำนวน 9 นาย มาปฏิบัติราชการที่กรมเจ้าท่า เพื่อฝึกการนำร่องโดยวิธีเรียนรู้จากผู้นำร่องชาวต่างชาติ จนสามารถปฏิบัติหน้าที่เจ้าพนักงานนำร่องได้เป็นการวางรากฐาน การนำร่องของไทยและได้สืบสานกันมาจนกระทั่งปัจจุบัน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรชนก จำวัน และคณะ (2563) การศึกษาเรื่อง การศึกษาการปรับปรุงร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยา ผลการศึกษาพบว่า แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญในภาคกลาง ซึ่งเป็น ศูนย์กลางของการคมนาคม การขนส่งสินค้า และเป็นแหล่งน้ำที่สำคัญ เพื่อการเกษตรกรรม ในปี พ.ศ. 2554 ได้เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมรุนแรงที่ส่งผล กระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก จากเหตุการณ์ครั้งนี้ จึงมีความจำเป็นต้องการศึกษาหาแนวทางในการขุดลอกเพื่อการระบายน้ำ และบรรเทา น้ำท่วม การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจำลองสภาพ การไหลในแม่น้ำด้วยแบบจำลองอุทกพลศาสตร์ MIKE 21 และเพื่อศึกษา การเปลี่ยนแปลงของแม่น้ำกรณก่อนและหลังการขุดลอกด้วยแบบจำลอง MIKE 21 แบบ Flexible Mesh ครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ สถานีวัดน้ำท่า C.2 ที่ อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์ ไปจนถึงเขื่อนเจ้าพระยา อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยนาท และได้ทำการเปรียบเทียบ แบบจำลองด้วยระดับน้ำด้านเหนือน้ำของประตูระบายน้ำ 4 แห่ง ในแม่น้ำ เจ้าพระยา ได้แก่ ปตร.ม โนรมย์ ปตร.บรมธาตุ ปตร.พลเทพ และ ปตร.มหาราช ผลการศึกษาพบว่าหลังจากขุดลอกแม่น้ำเจ้าพระยา ระดับน้ำมีค่าลดลง และพื้นที่ส่วนใหญ่มีความเร็วและอัตราการไหลเพิ่มขึ้น

สุวิจักขณ์ ณ บางช้าง (2563) การศึกษาเรื่อง แนวปฏิบัติที่ดีในการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า การขุดลอกร่องน้ำของประเทศไทยที่ มีความเป็นมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สำหรับประเทศไทยมีการขุดลอกร่องน้ำ ชายฝั่งทะเลโดยกรมเจ้าท่าเป็นประจำทุกปีโดยการขุดลอกร่องน้ำนั้นขึ้นขั้นตอนที่สำคัญ คือ การขุด ลอกร่องน้ำและการขนย้ายวัสดุขุดลอก ซึ่งทั้งสองขั้นตอนนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของ มนุษย์และสิ่งแวดล้อมทางทะเล ผลการศึกษาแสดงว่าแนวทางในการปฏิบัติตามพิธีสารลอนดอน 1996 และในประเทศกรณีศึกษาทั้ง 3 ประเทศ มีขั้นตอนการประเมินวัสดุก่อนที่จะมีการทิ้งเพื่อ ลดผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อมทางทะเลรวมทั้งสิ้นแปดขั้นตอน ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีพิธีสารลอนดอน 1996 แต่ประเทศไทยสามารถนำแนวทางการประเมินวัสดุตามพิธีสารลอนดอน 1996 มาเป็นแนวทางปฏิบัติการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่ง ทะเล เพื่อเป็นการลดและป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ในการดำเนินการอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่ม มากขึ้นแต่จะทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ภูวิศะ กิมตัน และคณะ (2566) การศึกษาเรื่อง การศึกษาความถี่ร่องน้ำด้วยเครื่องชาวเดอร์สำหรับใช้ค้นหาตำแหน่งของปลาที่ติดตั้งร่วมกับเครื่องรับสัญญาณ ดาวเทียมต้นทุ่นดำ พื้นที่ศึกษาทะเลสาบสงขลา จังหวัดสงขลา ผล

การศึกษาพบว่า จะเสนอแนวทางการสำรวจร่องน้ำผ่านการหยั่ง ความลึกของน้ำและกำหนดตำแหน่งของตะกอนโดยการบันทึกพิกัดในเวลา ที่โซนาร์สะท้อนกลับกับตำแหน่งของเรือผ่านเครื่องรับสัญญาณดาวเทียม ต้นทุนต่ำที่ติดตั้งมากับเรือขุดสำหรับใช้ในการเดินเรือและค้นหา ตำแหน่งของปลาที่เป็นที่ยอมรับกันในกลุ่มนักเดินเรือ ณ ทะเลสาบสงขลา เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีความหลากหลายทางชนิดของน้ำ ได้แก่ น้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็มผสมกัน โดยจะทำการเปรียบเทียบค่าทางดิ่งที่ได้จากไม้เมตรหยั่งน้ำ กับค่าทางดิ่งที่ได้จากวิธีการหยั่งความลึกด้วยเครื่องขุดเรือ ในพื้นที่ที่ชนิดของน้ำแตกต่างกัน จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ชนิดของน้ำ ไม่ส่งผลต่อความถูกต้องทางดิ่งที่ได้จากวิธีการหยั่งความลึกด้วยเครื่องขุดเรือ สำหรับใช้ในการเดินเรือและค้นหาตำแหน่งของปลา นอกจากนี้ สามารถนำค่าทางดิ่งที่ได้จากการหยั่งความลึกมาประยุกต์ใช้ในงานขุดลอก บำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลได้เช่นเดียวกับค่าทางดิ่งที่ได้จากการระดับ

รูปแบบของการวิจัย

รูปแบบที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูล 2 ทาง คือข้อมูลที่ได้มาจากเอกสารจากทางราชการ (Primary Document) ได้แก่ ระเบียบประกาศ คำสั่ง และเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของการพัฒนาวิสาหกิจชุมชน (Secondary Document) ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) ซึ่ง ประกอบด้วย ผู้ประกอบการเขตบึงควนน้ำ แม่เจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า, เจ้าหน้าที่นาร่องเขตบึงควนน้ำ แม่เจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า และผู้บริหารเขตบึงควนน้ำ แม่เจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า โดยการสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการควบคู่ไปเพื่อเป็นการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาสำนักงานนาร่อง กรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้ผู้วิจัยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล มีดังนี้ การสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interview) ผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวม ข้อมูลด้วยตนเองทุกขั้นตอน เพื่อศึกษาการจัดการการใช้ร่องน้ำเขตบึงควนน้ำ แม่เจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า ตามวัตถุประสงค์การศึกษา โดยมี ขั้นตอนดังนี้ติดต่อประสานงานกับผู้ให้ข้อมูลหลักที่จะใช้ในการศึกษาวิจัยทั้งหมด เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย และเพื่อการสร้างสัมพันธภาพอันดีระหว่างผู้วิจัยกับ ผู้ให้ข้อมูลหลักกำหนดวัน เวลา และสถานที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามติดต่อประสานงานกับผู้ให้ข้อมูลหลักที่ใช้ในการศึกษาวิจัยทั้งหมด (คัดเลือกแบบเจาะจง) เพื่อแจ้งกำหนดการลงสนามวิจัย เพื่อดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล การเข้าสู่สนามวิจัยตามกำหนดการที่กำหนดไว้ เพื่อดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth interview) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ด้วยวิธีการวิจัยเอกสาร ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากระเบียบข้อกฎหมาย แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการการใช้ร่องน้ำเขตบึงควนน้ำ แม่เจ้าพระยา (ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า

กลุ่มตัวอย่าง

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของการวิจัย ประกอบด้วย ผู้ประกอบการสำนักนาร่อง ท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า, เจ้าหน้าที่นาร่อง สำนักนาร่อง ท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า และผู้บริหารสำนักนาร่อง ท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า ผู้ให้ข้อมูล

สำคัญ ผู้ประกอบท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า, เจ้าหน้าที่นำร่องสำนักนำร่อง ท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า และ
ผู้บริหารสำนักนำร่อง ท่าเรือกรุงเทพมหานคร กรมเจ้าท่า รวมจำนวน 6 คน ประกอบด้วยผู้บริหาร2คนเจ้าหน้าที่นำร่อง2คน
ผู้ประกอบการ2คน

เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย มีดังนี้แบบสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 4 ประเด็น มีดังนี้
ประเด็นที่ 1 ข้อมูลคุณลักษณะของผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้แก่ ชื่อ สกุล ตำแหน่ง มีลักษณะเป็นข้อความปลายปิด ให้เลือกตอบ
จำนวน 1 ข้อประเด็นที่ 2 การจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนำร่อง กรมเจ้า
ท่า จำนวน 4 ข้อประเด็นที่ 3 ปัญหาการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนำร่อง กรมเจ้าท่า
จำนวน 1 ข้อ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้ผู้วิจัยมีการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้ศึกษาข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยการอธิบายข้อ
ค้นพบ ที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวโดยใช้แบบสัมภาษณ์ การบรรยายให้สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ในการวิจัย
บรรยายต่อเนื่องแบบพรรณนาโวหาร (Descriptive) ให้เชื่อมโยง มีเหตุผล สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ กรอบแนวคิดในการ
วิจัย และเพื่อตอบคำถามการวิจัยในเรื่องการจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนำ
ร่อง กรมเจ้าท่า

ผลการศึกษา

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาการจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนำร่อง กรมเจ้า
ท่าการจัดการในด้านทรัพยากรมนุษย์ มนุษย์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการร่อนน้ำโดยมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดทรัพยากร
ทุนมนุษย์ วัสดุ และเทคโนโลยี เพื่อดำเนินการตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพการจัดการคนเป็นสิ่งสำคัญมากในการจัดการ
สำนักงานนำร่องมีการวางแผนในการทำงานแบ่งสัดส่วนตามตำแหน่งที่ได้รับมอบหมายโดยมีการบังคับบัญชาให้เกิด ซึ่งรวมถึง
การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การให้คำแนะนำปรึกษา แต่สำหรับคนที่มีความประสงค์มาก่อนจะรู้ถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นและจะ
แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดีกว่าในการปฏิบัติของคนในการนำเรือเข้าร่อนน้ำหรือสัญจรและการใช้ร่อนน้ำร่วมกันของคนหลายๆ
ประเภท ทุกคนมีภาระหน้าที่ในการเชื่อมโยงงานตลอดจนการปฏิบัติการทุกอย่างรวมถึงกำลังคนที่หน่วยงานให้ทำงานเข้า
กันให้ได้ กำกับให้มุ่งไปสู่เป้าหมายให้เกิดประสิทธิภาพการจัดการในด้านการใช้งบประมาณ ในการตั้งงบประมาณ (งบลงทุน)
เพื่อดำเนินงานตามแผนงาน โครงการตามลำดับความสำคัญ สอดคล้องกับภารกิจ เป้าหมาย และตัวชี้วัดในการจัดสรรในการ
จัดการต้องมีการวางแผนวางยุทธศาสตร์ในการจัดการร่อนน้ำเจ้าพระยาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดภาครัฐเข้ามาช่วยในการ
พัฒนาร่อนน้ำไปถึงการพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการจัดการในผู้ประกอบการที่มาใช้ร่อนน้ำในการสัญจรไม่
เกิดความเสียหายเกิดความราบรื่นซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน การระบุทรัพยากรที่จำเป็น และการจัดทำแผน
ในการใช้จ่ายงบประมาณผู้ประกอบมีความเชื่อมั่นในการใช้ร่อนน้ำเจ้าพระยาหรือพัฒนาร่อนน้ำให้มีการสัญจรที่ง่ายขึ้นการขุด
ร่อนน้ำเรือก็สามารถสัญจรลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้การจัดการในด้านการจัดสรรวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เพียงพอต่อ
การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ซึ่งต้องเป็นเครื่องมือที่มีความทันสมัยและมีคุณภาพในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ซึ่งเครื่องมือแต่ละ

เครื่องมือต้องใช้ความชำนาญในการใช้จึงต้องมีการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถในการใช้วัสดุอุปกรณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพนำเอาอุปกรณ์ เครื่องมือ ซึ่งเป็นนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงานและจัดท้าวสด อุปกรณ์ เครื่องมือตรงตามความต้องการของผู้ใช้งานวัสดุอุปกรณ์มีการตรวจสอบการใช้งานก่อนจะนำเรือเข้าร่องน้ำจะมีการตรวจสอบสภาพของเรือเพื่อให้มีความพร้อมในการสัญจรเข้าร่องน้ำเจ้าพระยาจึงจำเป็นต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ที่มีคุณภาพเพราะผิดพลาดไม่ได้เป็นการเติมพื้ในการจัดการและนำไปสู่ปัญหาที่จะตามมาได้การจัดการในด้านการจัดของสำนักงานร่อง วางแผนกลยุทธ์ในการปฏิบัติงานไว้อย่างชัดเจนและมีการควบคุมการทำงานของแต่ละหน้าที่มีการประเมินโดยให้การกระจายงานไม่ให้เกิดการกระจุกของงานทำให้งานล่าช้าได้การทำงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาครัฐและภาคเอกชนต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการวางโครงสร้างหน่วยงานตลอดจนการทำงานจะทำให้เห็นหน้าที่และการทำงานของแต่ละคนในองค์กรได้ชัดเจน นั้นนำมาซึ่งการแบ่งงานให้ส่วนต่างๆ ทำได้อย่างครบถ้วน การแบ่งงานกันทำนั้นควรแบ่งตามทักษะและความชำนาญของแต่ละคน เพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดวัตถุประสงค์ที่ 2 ปัญหาการจัดการใช้ร่องน้ำของเขต บังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่าในปัจจุบันปัญหาการจัดการใช้ร่องน้ำของเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่าในปัจจุบันปัจจุบันเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอโดยในการจะได้นักงานนาร่องที่อยู่ในระดับที่สามารถนาร่องเรือได้ทุกประเภทใช้เวลาในการเลื่อนขึ้นเป็นเวลานานทำให้เกิดขาดช่วงจึงต้องนำคนที่เกษียณกลับมาจ้างต่อให้ทำงานต่อจำเป็นต้องใช้ประสบการณ์ในการทำงานและในการควบคุมการสัญจรและประสานงานในการนาร่องในกาจัดระเบียบร่องน้ำให้มีการสัญจรได้คล่องแคล่ว เนื่องจากไม่มีเจ้าหน้าที่ในการเข้มงวดในการจัดการการใช้ร่องน้ำอย่างเป็นระเบียบตรวจสอบเรือได้เพียงพอในการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐในบางปีไม่เพียงพอต่อการจัดการสิ่งต่างๆจึงต้องปรับเปลี่ยนแผนตามงบประมาณลำดับความสำคัญสิ่งไหนควรจัดการก่อนและต้องมิงงบประมาณสำรองไว้ใช้ในเหตุการณ์ที่จำเป็นบางครั้งไม่ตรงต่อความต้องการของผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีการทุจริตในการใช้งบประมาณในเรื่องอุปกรณ์หรือการพัฒนาคนไม่เต็มประสิทธิภาพที่ต้องได้รับทำให้การทำงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปได้อย่างการจัดสรรวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือให้เจ้าหน้าที่ไม่ เพียงพอกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เกิดการล่าช้าในการทำงานการทำงานอย่างเป็นระบบและลดขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนให้การทำงานยากขึ้นและล่าช้าไม่ทันต้องการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ปัญหาต่างๆ

อภิปรายผล

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาการจัดการการใช้ร่องน้ำเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่าการจัดการในด้านทรัพยากรมนุษย์ มนุษย์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญในการจัดการร่องน้ำโดยมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดทรัพยากรทุนมนุษย์ วัสดุ และเทคโนโลยี เพื่อดำเนินการตามแผนอย่างมีประสิทธิภาพการจัดการคนเป็นสิ่งสำคัญมากในการจัดการสำนักงานนาร่องมีการวางแผนในการทำงานแบ่งสัดส่วนตามตำแหน่งที่ได้รับมอบหมายโดยมีการบังคับบัญชาให้เกิด ซึ่งรวมถึงการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ การให้คำแนะนำประมาท แต่สำหรับคนที่ม่ประสบการณ์มาก่อนจะรู้ถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นและจะแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดีกว่าในการปฏิบัติของคนในการนำเรือเข้าร่องน้ำหรือสัญจรและการใช้ร่องน้ำร่วมกันของคนหลายๆประเภท ทุกคนมีภาระหน้าที่ในการเชื่อมโยงงานตลอดจนการปฏิบัติการทุกอย่างรวมไปถึงกำลังคนที่หน่วยงานให้ทำงานเข้ากันได้ กำกับให้มุ่งไปสู่เป้าหมายให้เกิดประสิทธิภาพการจัดการในด้านการใช้งบประมาณ ในการตั้งงบประมาณ (งบลงทุน) เพื่อดำเนินงานตามแผนงาน โครงการตามลำดับความสำคัญ สอดคล้องกับภารกิจ เป้าหมาย และตัวชี้วัดในการจัดสรรในการ

จัดการต้องมีการวางแผนวางยุทธศาสตร์ในการจัดการร่องน้ำเจ้าพระยาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดภาครัฐเข้ามาช่วยในการพัฒนาร่องน้ำไปถึงการพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการจัดการในผู้ประกอบการที่มาใช้ร่องน้ำในการสัญจรไม่ให้เกิดความเสียหายเกิดความราบรื่นซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน การระบุทรัพยากรที่จำเป็น และการจัดทำแผนในการใช้จ่ายงบประมาณผู้ประกอบการมีความเชื่อมั่นในการใช้ร่องน้ำเจ้าพระยาหรือพัฒนาร่องน้ำให้มีการสัญจรที่ง่ายขึ้นการขุดร่องน้ำเรือก็สามารถสัญจรลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้การจัดการในด้านการจัดสรรวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ซึ่งต้องเป็นเครื่องมือที่มีความทันสมัยและมีคุณภาพในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ซึ่งเครื่องมือแต่ละเครื่องมือต้องใช้ความชำนาญในการใช้จึงต้องมีการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถในการใช้วัสดุอุปกรณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพนำเอาอุปกรณ์ เครื่องมือ ซึ่งเป็นนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงานและจัดสรรวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือตรงตามความต้องการของผู้ใช้งานวัสดุอุปกรณ์มีการตรวจสอบการใช้งานก่อนจะนำเรือเข้าร่องน้ำจะมีการตรวจสอบสภาพของเรือเพื่อให้ความพร้อมในการสัญจรเข้าร่องน้ำเจ้าพระยาจึงจำเป็นต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ที่มีคุณภาพเพราะผิดพลาดไม่ได้เป็นการเดิมพันในการจัดการและนำไปสู่ปัญหาที่จะตามมาได้การจัดการในด้านการจัดของสำนักงานร่อง วางแผนกลยุทธ์ในการปฏิบัติงานไว้อย่างชัดเจนและมีการควบคุมการทำงานของแต่ละหน้าที่มีการประเมินโดยให้การกระจายงานไม่ให้เกิดการกระจุกของงานทำให้งานล่าช้าได้การทำงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาครัฐและภาคเอกชนต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการวางโครงสร้างหน่วยงานตลอดจนการทำงานจะทำให้เห็นหน้าที่และการทำงานของแต่ละคนในองค์กรได้ชัดเจน นั้นนำมาซึ่งการแบ่งงานให้ส่วนต่างๆ ทำได้อย่างครบถ้วน การแบ่งงานกันทำนั้นควรแบ่งตามทักษะและความชำนาญของแต่ละคน เพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด

วัตถุประสงค์ที่ 2 ปัญหาการจัดการใช้ร่องน้ำของเขตบังคับร่องน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักน้ำร่อง กรมเจ้าท่า ในปัจจุบันปัจจุบันเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอโดยในการจะได้พนักงานน้ำร่องที่อยู่ในระดับที่สามารถนำร่องเรือได้ทุกประเภทใช้เวลาในการเลื่อนขึ้นเป็นเวลานานทำให้เกิดขาดช่วงจึงต้องนำคนที่เกษียณกลับมาจ้างต่อให้ทำงานต่อจำเป็นต้องใช้ประสบการณ์ในการทำงานและในการควบคุมการสัญจรและประสานงานในการนำร่องในกาจัดระเบียบร่องน้ำให้มีการสัญจรได้คล่องแคล่วเนื่องจากไม่มีเจ้าหน้าที่ในการเข้มงวดในการจัดการการใช้ร่องน้ำอย่างเป็นระเบียบตรวจสอบเรือได้เพียงพอในการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐในบางปีไม่เพียงพอต่อการจัดการสิ่งต่างๆจึงต้องปรับเปลี่ยนแผนตามงบประมาณลำดับความสำคัญ สิ่งไหนควรจัดการก่อนและต้องมียงบประมาณสำรองไว้ใช้ในเหตุการณ์ที่จำเป็นบางครั้งไม่ตรงต่อความต้องการของผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีการทุจริตในการใช้งบประมาณในเรื่องอุปกรณ์หรือการพัฒนาคนไม่เต็มประสิทธิภาพที่ต้องได้รับทำให้การทำงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปได้อย่างการจัดสรรวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือให้เจ้าหน้าที่ไม่ เพียงพอกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เกิดการล่าช้าในการทำงานการทำงานอย่างเป็นระบบและลดขั้นตอนที่ยุงยากซับซ้อนให้การทำงานง่ายขึ้นและล่าช้าไม่ทันต้องการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ปัญหาต่างๆไม่สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีระบบราชการ (Bureaucracy Theory) ถือเป็นทฤษฎีที่มีความสำคัญมากต่อวง การศึกษาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บุคคลที่เสนอแนวคิดการจัดการองค์การแบบระบบราชการ (Bureaucracy Theory)องค์การแบบระบบราชการตามแนวคิดของ (Max Weber) จะประกอบด้วยโครงสร้าง พื้นฐานที่สำคัญ 7 ประการดังนี้ 1.หลักลำดับชั้น (hierachy) 2. หลักความรับผิดชอบ (responsibility) 3. หลักแห่งความสมเหตุสมผล (rationality) 4. การมุ่งสู่ผลสำเร็จ (achievement orientation) 5. หลักการทำให้เกิดความแตกต่างหรือความชำนาญเฉพาะ

ด้าน (differentiation specialization) 6. ระเบียบวินัย (discipline) 7. ความเป็นวิชาชีพ (professionalization) ผู้วิจัยคิดว่าปัญหาการจัดการใช้ร่อนน้ำของเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่าในปัจจุบัน ไม่สอดคล้องทฤษฎีระบบราชการ (Bureaucracy Theory) โดยมีการวางลำดับขั้นในการสั่งการที่มีความล่าช้าและซับซ้อนในการทำงานนโยบายไม่ตรงต่อความต้องการของผู้ปฏิบัติงานผู้ประกอบในการจะใช้เจ้าพนักงานนาร่องจำเป็นต้องใช้เวลาในการทำเรื่องขอใช้เจ้าพนักงานนาร่องเป็นเวลานานและจากจัดการสัญญาไม่เป็น การวางแผนในการใช้ให้กับผู้ประกอบการโดยในความรับผิดชอบมีการละเว้นในการกระทำผิดของผู้ใช้ร่อนน้ำไม่มีการลงโทษหรือไม่มีการตรวจสอบและลาดตะเวนไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้ให้หลักสมเหตุสมผลได้ไม่ประสิทธิภาพเนื่องจากไม่ได้ดูถึงความปลอดภัยเรือบ้างลำที่เร่งรีบก็ใช้ร่อนน้ำแบบไม่หยุดให้เรือที่มีน้ำหนักหรือลำใหญ่กว่าได้ไปก่อนไม่มีความสนใจเป็นการเห็นแก่ตัวการวางแผนต้องการมุ่งไปสู่ความสำเร็จแต่ขาดเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพผู้ใช้งานใช้งานได้ชำนาญทำให้เกิดความแตกต่างหรือความชำนาญเฉพาะด้านผู้ใช้ร่อนน้ำที่เป็นเรือขนาดเล็กไม่มีการจัดเวลาหรือระเบียบการเข้าการออกก็ให้มีการช่วงเข้าและออกของร่อนน้ำไม่ให้เกิดการแย่งชิงในการเข้าร่อนน้ำ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง "การจัดการการใช้ร่อนน้ำเขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) สำนักนาร่อง กรมเจ้าท่า " ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ดังนี้ 1. ควรมีการส่งเสริมการเข้าใจในข้อบังคับระเบียบการใช้ร่อนน้ำให้เป็นที่รู้จักของผู้สัญจร 2. ควรมีการอบรมให้ความรู้ผู้ใช้ร่อนหรือเจ้าหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดปัญหาในการสัญจรทางเรือ 3. ควรสร้างเครือข่ายของเรือแต่ละประเภทและทำข้อตกลงร่วมกันในการใช้ร่อนน้ำ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

จากผลการศึกษามีข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้ 1. ควรศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการใช้เขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ) 2. ควรศึกษาการใช้ร่อนน้ำร่วมกันในการใช้เขตบังคับร่อนน้ำ แม่น้ำเจ้าพระยา(ท่าเรือกรุงเทพ)

อ้างอิง

กรชนก จำวัน และคณะ, (2563), การศึกษาการปรับปรุงร่องน้ำของแม่น้ำเจ้าพระยา,
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ดิน ปรัชญพฤทธิ, (2535), การบริหารกาพัฒนา. สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ไพบูลย์ ช่างเรียน, (2532), วัฒนธรรมการบริหาร. กรุงเทพมหานคร : อักษรเจริญทัศน์

สุวิจักขณ์ ณ บางช้าง, (2563), แนวปฏิบัติที่ดีในการขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย,
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักนาร่อง-กรมเจ้าท่า, (2567), ค้นเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2567 จาก <https://pilotbureau.md.go.th/>

