



รายงานผลการดำเนินงาน เพื่อยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘
(การขับเคลื่อนภารกิจอุทยานวิทยาศาสตร์เพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS))



กองบริการดิจิทัลอุทยานวิทยาศาสตร์

๒๕๖๘

สารบัญ

	หน้าที่
๑. บทนำ	๑
๒. การรับฟัง/สำรวจ/แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ของ CS และลำดับประเด็นที่สำคัญ	๕
๓. การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของ Pain point และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนภารกิจ อุตุนิยมวิทยา เพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)	๗
๔. ขั้นตอน/วิธีการดำเนินงาน	๙
๕. การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นในการแก้ไข Pain point	๑๔
๖. การดำเนินการตามวิธีการที่กำหนด	๑๖
๗. ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	๒๒
๘. ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงาน และแนวทางการแก้ไข	๒๖
๙. สรุป	๒๘
ภาคผนวก	๒๙

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ ๑	แผนการดำเนินงานการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เป็นกลยุทธ์ในการดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจอุดมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)
รูปที่ ๒	การประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุดมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘
รูปที่ ๓	ผังการดำเนินงานตามวิธีการที่กำหนด
รูปที่ ๔	การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ณ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี
รูปที่ ๕	การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ (NP Suratthani ๒) ร่วมกับผู้แทนจากกรมเจ้าท่า
รูปที่ ๖	ข้อมูลเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒
รูปที่ ๗	การอบรมให้ความรู้การตรวจอากาศ และการตรวจสภาพทะเลแก่เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบบนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒
รูปที่ ๘	การอบรมการใช้งาน การดูแลรักษา และตรวจสอบ/สอบเทียบเครื่องมือตรวจอากาศบนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒
รูปที่ ๙	การดำเนินการอบรมวิธีการส่งข่าวโดยผ่านการเรียกข่าวจาก Bangkok Radio เข้าสู่ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล MSI platform เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒
รูปที่ ๑๐	การรับ-ส่งข่าวอุดมศึกษา และแลกเปลี่ยนข้อมูลการรับข่าวอากาศอุดมศึกษาทางระบบ NAVTEX เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒
รูปที่ ๑๑	การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ (NP Suratthani ๒) ร่วมกับผู้แทนจากกรมเจ้าท่า บนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒
รูปที่ ๑๒	สำรวจความพึงพอใจ(กรมเจ้าท่า)
รูปที่ ๑๓	สำรวจความพึงพอใจ(บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - Bangkok Radio)
รูปที่ ๑๔	สำรวจความพึงพอใจ(กองสื่อสารอุดมศึกษา กรมอุดมศึกษา)
รูปที่ ๑๕	สำรวจความพึงพอใจ(กองพยากรณ์อากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา)
รูปที่ ๑๖	สำรวจความพึงพอใจ(ผู้ประกอบการเดินเรือ)

สารบัญตาราง

ตารางที่ ๑ แสดงความเชื่อมโยงของ Pain point และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง

หน้า

๗

๑. บทนำ

ความเป็นมา / ที่มาปัญหา

การยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เป็นกลยุทธ์สำคัญที่กำหนดเพื่อขับเคลื่อนทิศทางการพัฒนาระบบราชการกรมอุตุนิยมวิทยา ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการกรมอุตุนิยมวิทยา พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐ ซึ่งมีเป้าหมายให้กรมอุตุนิยมวิทยามีผลการประเมินสถานะเป็นระบบราชการ ๔.๐ ระดับก้าวหน้า ซึ่งการจะบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายนั้นจะต้องมีการขับเคลื่อนด้วยกลไกต่าง ๆ ทั้งนี้ กลไกที่กำหนดขึ้นเพื่อยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ ได้ยึดหลักการของ PMQA ๔.๐ โดยมีการวิเคราะห์ แล้วจึงกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน ภายใต้การยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง และมุ่งพัฒนาให้องค์กรมีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- ขั้นตอนที่ ๑ สำรวจความต้องการ ของ CS และ/หรือส่งเสริมการมีส่วนร่วมโดยเปิดโอกาสให้ CS ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น/ข้อมูล แบบเป็นทางการ เช่น เวทีประชาคมรับฟังความคิดเห็น คณะกรรมการ/คณะทำงาน (ต้องมีCSเป็นส่วนหนึ่งของคณะฯ ด้วย) แล้วนำผลสำรวจ และ/หรือ ผลการรับฟังความคิดเห็นมาจัดลำดับประเด็นที่สำคัญ

- ขั้นตอนที่ ๒ ค้นหา Pain point เชื่อมโยงกับกระบวนการงานที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงกับองค์ความรู้ที่ต้องใช้ในการจัดการ Pain point

- ขั้นตอนที่ ๓ ระบุหน่วยงานภายในกรม/ ภายนอกกรมที่เกี่ยวข้อง โดยอาจเกี่ยวข้องในกระบวนการงาน หรือเป็นผู้นำผลผลิตไปใช้งาน หรือเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากผลลัพธ์ของกระบวนการงาน

- ขั้นตอนที่ ๔ กำหนดขั้นตอน/วิธีการ กำหนดผลผลิต หรือผลลัพธ์ที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม ระบุผลกระทบที่เกิดขึ้น (ถ้ามี) เช่น ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสังคม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสาธารณสุข

- ขั้นตอนที่ ๕ ดำเนินการตามวิธีการที่กำหนด และมีการรายงานผลความก้าวหน้ารอบ ๖ เดือน ๙ เดือน พร้อมระบุปัญหาอุปสรรค

- ขั้นตอนที่ ๖ สำรวจความพึงพอใจของ CS หลังจากที่ได้มีการพัฒนา/ปรับปรุงตามความต้องการของ CS นำไปใช้ประโยชน์ในการปรับปรุง/พัฒนา/สร้าง บริการที่ตรงตามความต้องการ และเพื่อนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายต่อไป (To Involve)

- ขั้นตอนที่ ๗ รายงานผลการดำเนินงานรอบ ๑๒ เดือน โดยจัดทำเป็นเล่มรายงานไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ .pdf และเผยแพร่สู่สาธารณะอย่างน้อย ๑ ช่องทาง ทั้งนี้รายงานประกอบด้วย

- (๑) รายละเอียดของการดำเนินงานตลอดทั้งปี ผลสำรวจหรือรายงานการประชุมหรือผลการวิเคราะห์จากการรับฟังความคิดเห็น, รายละเอียดการวิเคราะห์ Pain point การเชื่อมโยงกับกระบวนการงานที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงกับองค์ความรู้ที่ต้องใช้ในการจัดการ Pain point, หน่วยงานภายในกรม/ ภายนอกกรมที่เกี่ยวข้อง, ขั้นตอน/วิธีดำเนินการ, ผลกระทบ (ถ้ามี)

- (๒) ผลผลิตหรือผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- (๓) ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข

กรมอุตุนิยมวิทยา เป็นหน่วยงานหนึ่งที่อยู่ใต้อนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และต้องได้รับการตรวจประเมินประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme: IMSAS)

ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าประเทศสมาชิกปฏิบัติตามตราสารและข้อกำหนดต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมาย โดยประเทศไทยได้รับการตรวจสอบจากโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMSAS) ครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ ๒๐-๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ โดยผลของการตรวจประเมิน IMSAS ในส่วนงานของกรมอุตุนิยมวิทยาที่รับผิดชอบในครั้งนี้อยู่ไม่มีการแจ้งถึงสิ่งที่ตรวจพบ (Finding) และข้อสังเกต (Observation) และรอบของการตรวจสอบจะดำเนินการทุกๆ ๗ ปี

การเข้าร่วมการดำเนินการ การตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นการยกระดับการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาทางทะเล ของกรมอุตุนิยมวิทยาให้มีมาตรฐานและยึดถือแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก ตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งจะผลต่อเนื่องไปถึงการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและสนับสนุนการท่องเที่ยว

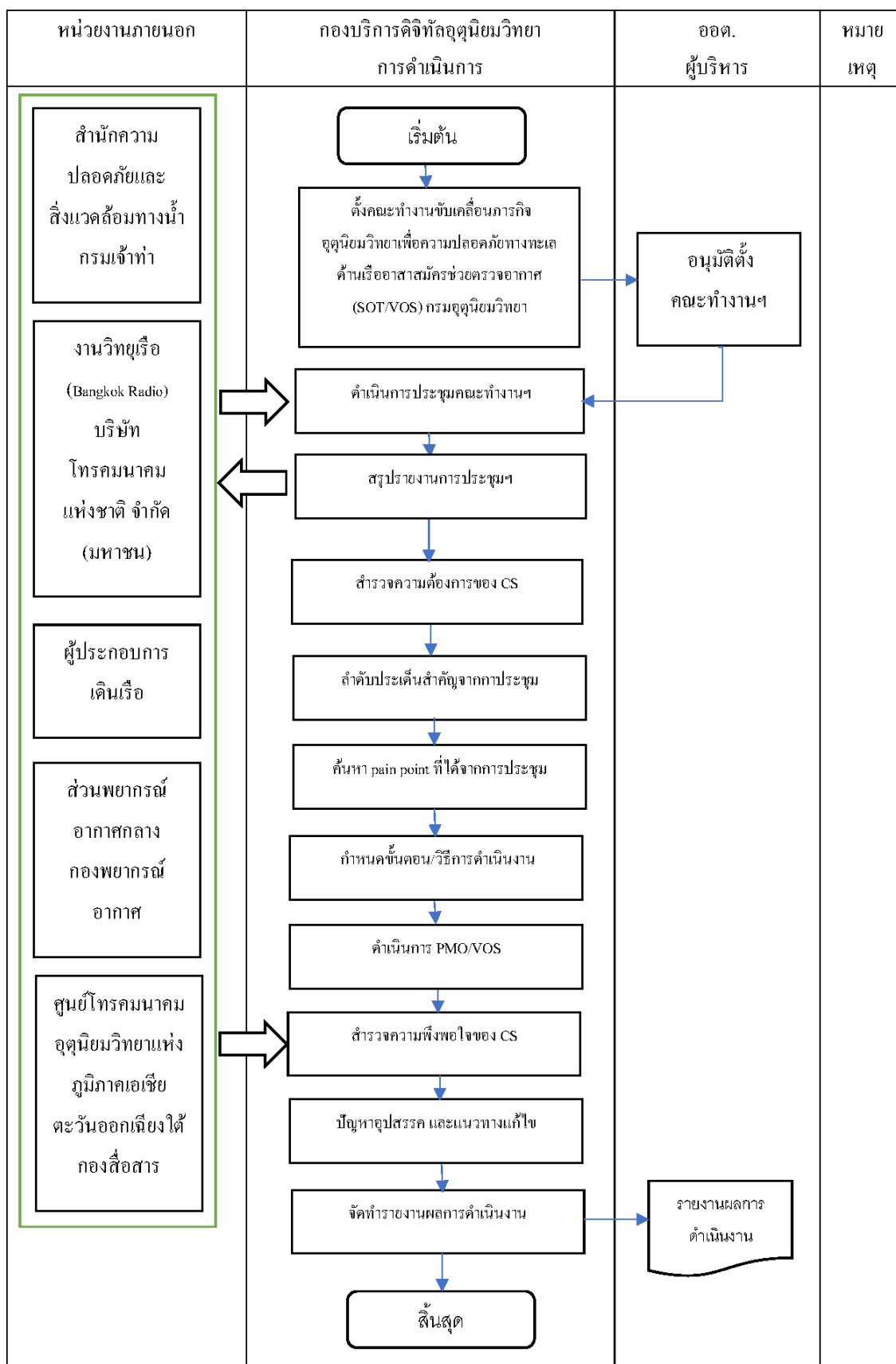
เพื่อให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องภายหลังการตรวจประเมินประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme: IMSAS) ในด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (SOT/VOS) ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่ V/๕ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยาจึงได้ใช้กลไกการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เป็นกลยุทธ์ในการดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

วัตถุประสงค์

- เพื่อยกระดับการดำเนินงานสู่ระบบราชการ ๔.๐ โดยใช้หลักการ PMQA ๔.๐ เป็นแนวทางดำเนินการมุ่งเน้นการให้บริการโดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง พัฒนางค์กรให้มีขีดสมรรถนะสูง ทันสมัย และตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง
- เพื่อรองรับการตรวจประเมินจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMSAS) สอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ส่งเสริมให้การดำเนินงานด้านอุตุนิยมวิทยาทางทะเลของไทยมีมาตรฐานสากล รักษาสถานะที่ดีของประเทศไทยในการเป็นประเทศสมาชิก IMO
- การดำเนินงานเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (SOT/VOS) ให้มีความต่อเนื่องหลังจากการตรวจประเมิน สนับสนุนภารกิจด้านความปลอดภัยทางทะเลและการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล
- มีความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน มีการบูรณาการแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัลร่วมกัน

แผนการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เป็นกลยุทธ์ในการดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) กองบริการได้วางแผนการดำเนินงานฯ ตามแผนภาพการทำงาน ดังนี้



รูปที่ ๑ แผนการดำเนินงานการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เป็นกลยุทธ์ในการดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจ
อุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

ขอบเขต

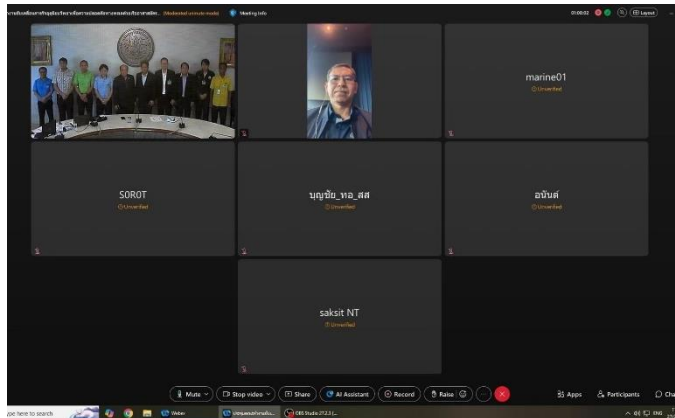
ใช้กลไกการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ เป็นกลยุทธ์ดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) ให้ประสบความสำเร็จการดำเนินงานได้อย่างน้อย ๑ ลำ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- การพัฒนาระบบราชการให้มีสถานะเป็น ระบบราชการ ๔.๐ ระดับก้าวหน้า ซึ่งมีขีดสมรรถนะสูง ทันสมัย และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบการบริหารจัดการที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง และเปิดรับความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ยังคงมาตรฐานและข้อกำหนดระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามพันธกรณีของ IMO ได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ ช่วยยกระดับ ความเชื่อมั่นของนานาชาติ ต่อระบบการบริการด้านอุตุนิยมวิทยาทางทะเลของประเทศไทย
- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน
- ด้านความปลอดภัยทางทะเลและสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการให้บริการพยากรณ์อากาศและเตือนภัยที่มีความถูกต้องและทันเวลา ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ช่วยในการปกป้อง ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมทางทะเล จากภัยธรรมชาติ
- ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ช่วยลดต้นทุนด้านพลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางทะเล ส่งเสริมภาพลักษณ์ประเทศในฐานะที่มี ระบบอุตุนิยมวิทยาทางทะเลที่ได้มาตรฐาน ซึ่งสนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

๒. การรับฟัง/สำรวจ/แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ของ CS และลำดับประเด็นที่สำคัญ

กองบริการอุตุนิยมวิทยาได้ดำเนินการเสนอ ออก. แต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) และได้จัดการประชุมเพื่อรับฟัง/สำรวจ/แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ของ CS ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี และผ่านระบบประชุมทางไกล รับฟัง/สำรวจ/แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ของ CS ตามเอกสารภาคผนวก ๑



รูปที่ ๒ การประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘

จากการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ นั้น สามารถแยกเป็นประเด็นสำคัญเรียงตามลำดับ ดังนี้

๑. วัตถุประสงค์การจัดตั้งคณะทำงาน เพื่อดำเนินการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยา เพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) ตามพันธกรณีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒. คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และคณะทำงานประเมินผลการปฏิบัติงานของไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) มีความต้องการให้ตัวชี้วัดประเมินผลการปฏิบัติงาน (KPIs) ด้านอุตุนิยมวิทยา ในส่วนของ KPI Coastal Stage Meteorological ในข้อ ๑๘๔ เกี่ยวกับกระบวนการจัดหาเรือเพื่อมาเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ สามารถสำเร็จทุกตัวชี้วัด

๓. ความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก การประสานงานกับสำนักความปลอดภัยสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า

- การปรับเปลี่ยนบุคลากรและการเกษียณส่งผลกระทบต่อช่องทางการติดต่อ
- หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ท่าเรือและประสานงานจัดหาเรือเพื่อเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

๔. ความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก การประสานงานกับบริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio)

- รับบทบาทเป็นช่องทางรับส่งข้อมูลสภาพอากาศจากเรืออาสาสมัคร จากปัญหาการติดตั้งโปรแกรม TurboWin+ และการติดต่อสื่อสาร/การส่งข้อมูล
- การพัฒนาระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มเพื่อสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูล เป็นศูนย์กลางรับข่าวอากาศทางวิทยุ และบันทึกข้อมูลในแพลตฟอร์ม Maritime Information Exchange

๕. ความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก การประสานงานกับผู้ประกอบการเดินเรือ (บริษัท เอส ซี ลอจิสติกส์ จำกัด)

- ความสำคัญในการสนับสนุนเรือเพื่อเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ เช่น บริษัท เอส ซี ลอจิสติกส์ จำกัด
- ข้อมูลที่ได้การตรวจอากาศในทะเล ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์อากาศและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

- การสนับสนุนเรือ ๒ ลำ เพื่อตรวจสอบและแต่งตั้งเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

๖. แผนงานและแนวทางในอนาคต

- การพัฒนาระบบตรวจอากาศอัตโนมัติบนเรือ
- การรายงานสภาพอากาศแบบเวลาจริง
- การปรับใช้แพลตฟอร์มเฉพาะในด้านการตรวจวัดสภาพอากาศทางทะเล

๓. การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของ Pain point และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนภารกิจอุทยานวิทยา เพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

จากการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุทยานวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี และผ่านระบบประชุมทางไกลนั้น สามารถดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลความเชื่อมโยงของ Pain point หลักกับกระบวนการที่เกี่ยวข้อง, องค์ความรู้ที่ใช้ในการจัดการ, หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง, และผลผลิต/ผลลัพธ์จากการแก้ไข Pain point เพื่อให้การขับเคลื่อนภารกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๑ แสดงความเชื่อมโยงของ Pain point และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง

Pain point	กระบวนการที่เกี่ยวข้อง	องค์ความรู้ที่ใช้ในการจัดการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลผลิต/ผลลัพธ์จากการแก้ไข Pain point
คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และคณะทำงานประเมินผลการปฏิบัติงานของไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) มีความต้องการให้ตัวชี้วัดประเมินผลการปฏิบัติงาน (KPIs) ด้านอุทยานวิทยา ในส่วนของ KPI Coastal Stage Meteorological ในข้อ ๑๘๔ เกี่ยวกับกระบวนการจัดหาเรือเพื่อมาเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศสามารถสำเร็จทุกตัวชี้วัด (การจัดหาและแต่งตั้งเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศยังไม่เป็นไปตามเป้าหมาย)	๑. การประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ (เช่น กรมเจ้าท่า บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio ผู้ประกอบการเดินเรือ ๒. การตรวจสอบเครื่องมือตรวจอากาศบนเรือ ๓. การสื่อสารและการส่งข้อมูลบนเรือ	- ความรู้ด้านกฎหมายและอนุสัญญาระหว่างประเทศ (IMO, SOLAS) - การบริหารโครงการเชิงกลยุทธ์ - ความรู้เกี่ยวกับการตรวจอากาศทางทะเล - ความรู้เกี่ยวกับการประสานงานระหว่างหน่วยงาน - ความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีการสื่อสารและการส่งข้อมูล - การดิจิทัลแพลตฟอร์ม Maritime Information Exchange	- ศูนย์อุทยานวิทยาทะเลกรมอุทยานวิทยา - สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า - บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) - ผู้ประกอบการเดินเรือ (เช่น บริษัท เอส ซี ลอจิสติกส์ จำกัด)	- เพิ่มจำนวนเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ - ปรับปรุงคุณภาพข้อมูลสภาพอากาศทางทะเล - การบูรณาการข้อมูลผ่านแพลตฟอร์มกลาง - สนับสนุนการปฏิบัติตามพันธกรณีของ IMO - เสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินเรือ

สรุปผลลัพธ์หลักจากการแก้ไข Pain Point

๑. ด้านนโยบาย: ดำเนินการตามกลยุทธ์และ KPI Coastal Stage ด้านอุตุนิยมวิทยา สอดคล้องกับพันธกรณี IMO
๒. ด้านปฏิบัติการ: เพิ่มจำนวนเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ๒ ลำ (จากบริษัท เอส ซี ลอจิสติกส์)
๓. ด้านเทคโนโลยี: ใช้การสื่อสารผ่านบริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) และดิจิทัลแพลตฟอร์มศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวสารเพื่อการเดินเรือ (Maritime Information Exchange) รับส่งข้อมูลอากาศทางทะเลแบบบูรณาการ
๔. ด้านความร่วมมือ: มีเครือข่ายประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

๔. ขั้นตอน/วิธีการดำเนินงาน

จากการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนฯ เพื่อให้การขับเคลื่อนภารกิจดังกล่าวเป็นไปอย่างมีระบบ เกิดประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ สามารถแสดงขั้นตอน/วิธีการดำเนินงานได้ ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงานจัดหาและแต่งตั้งเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

๑. ประสานงานกับกรมเจ้าท่า

- ประสานงานกับสำนักความปลอดภัยสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า เพื่ออำนวยความสะดวกในการรวบรวมรายชื่อเรือที่มีศักยภาพในการเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ และการเข้าถึงพื้นที่ท่าเรือ
 - ประสานงานผ่านนายจรินทร์ บุตรวงศ์ (หัวหน้างานควบคุมการจราจรทางน้ำ) ขอรายชื่อผู้ประสานงานที่ได้รับมอบหมาย
 - ประสานงานกับผู้ประสานงานที่ได้รับมอบหมายจากนายจรินทร์ บุตรวงศ์ เพื่อขออนุญาตเข้าพื้นที่ท่าเรือและติดต่อเรือที่เกี่ยวข้อง
- ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: กรมเจ้าท่า, ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

๒. ตรวจสอบข้อมูลเรือเบื้องต้น

- ตรวจสอบข้อมูลพื้นฐานของเรือที่ได้รับจากกรมเจ้าท่า เช่น ประเภทเรือ เส้นทางเดินเรือ และอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพอากาศที่มีอยู่
- ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

๓. คัดเลือกเรือ

- เลือกเรือที่ตรงตามเกณฑ์ที่กำหนด และมีศักยภาพในการเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ
- ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

๔. ออกหนังสือขอความร่วมมือ

- ส่งหนังสือถึงบริษัทเรือที่เป็นเจ้าของหรือผู้ประกอบการของเรือที่ผ่านการคัดเลือกเพื่อขออนุญาตเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ
 - กำหนดวันและเวลาเพื่อดำเนินการตรวจสอบ
- ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล, บริษัทเรือ/ผู้ประกอบการเรือ

๕. อนุมัติการเดินทางเจ้าหน้าที่

- ออกหนังสืออนุญาตเดินทางสำหรับเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ
- ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

๖. เตรียมเอกสารและเครื่องมือ

- จัดเตรียมคู่มือ แบบฟอร์มบันทึกข้อมูล คู่มือการใช้งาน และเครื่องมือสอบเทียบ
- ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: PMO ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

๗. ตรวจเรือและอบรมความรู้

- เจ้าหน้าที่กรมอุตุฯ/กรมเจ้าท่า ดำเนินการขึ้นเรือตามวันและเวลาที่กำหนด
- ตรวจสอบสภาพเครื่องมือตรวจอากาศเรือ สอบเทียบหาค่าปรับแก้เครื่องมือ อบรมการใช้เครื่องมือ และ

การรายงานสภาพอากาศ

ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: PMO, ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล, กรมเจ้าท่า

๘. ทดสอบรับ-ส่งข่าวอากาศจากเรือ

- ทดสอบการรับส่งข่าวสารระหว่าง บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) กับเรือ

ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: PMO, ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล, บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio), เรือ

๙. บันทึกข้อมูลสภาพอากาศ

- บันทึกข้อมูลสภาพอากาศลงในระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวสารเพื่อการเดินเรือ (Maritime Information Exchange)

ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio)

๑๐. ตรวจเช็คข้อมูลสภาพอากาศในระบบฯ

- ตรวจสอบข้อมูลสภาพอากาศในระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวสารเพื่อการเดินเรือ (Maritime Information Exchange)

ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

๑๑. ขออนุมัติแต่งตั้งเรือ

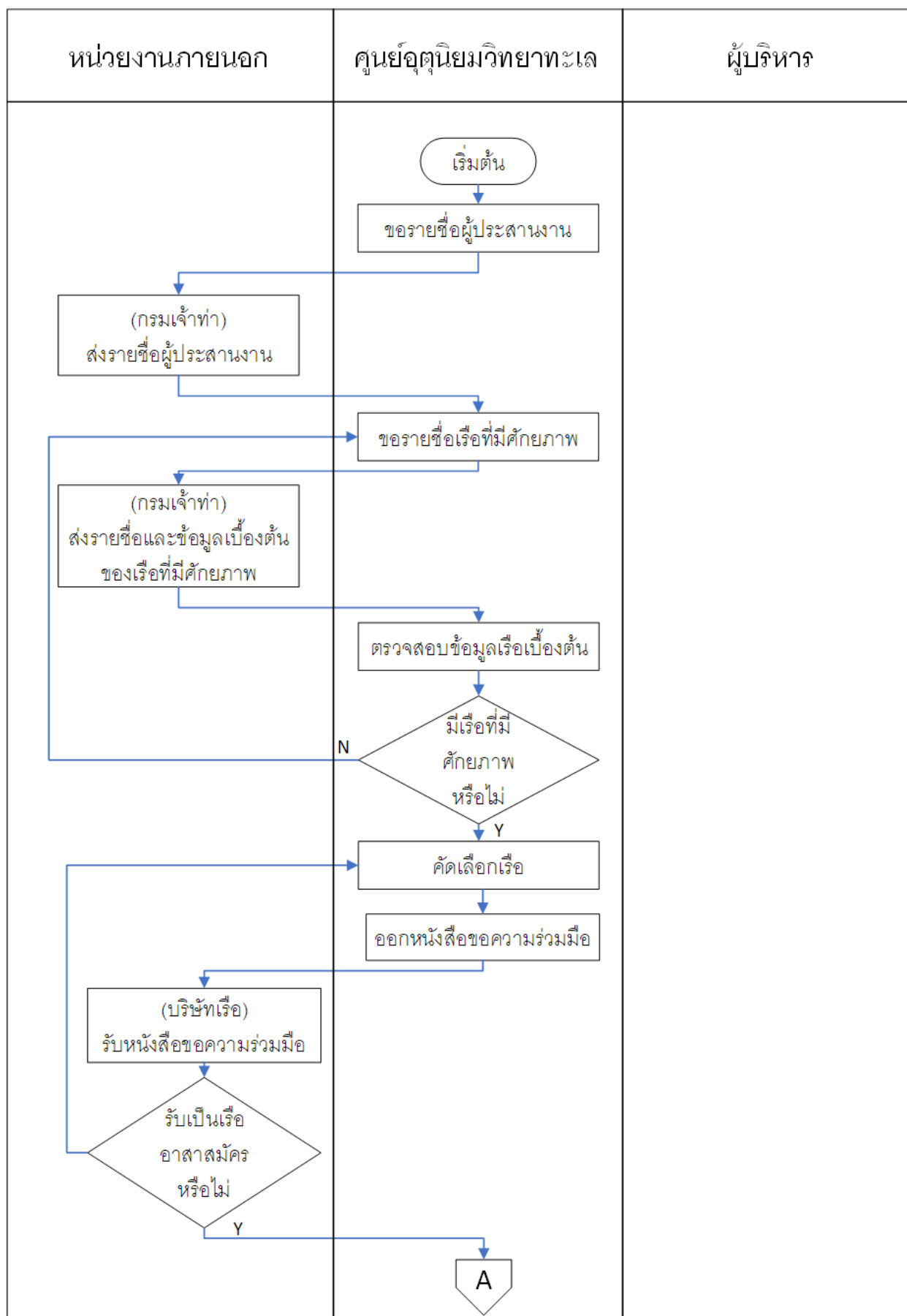
- เสนอขออนุมัติการแต่งตั้งเรือที่ผ่านการตรวจสอบและอบรมให้เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศจากกรมอุตุฯ

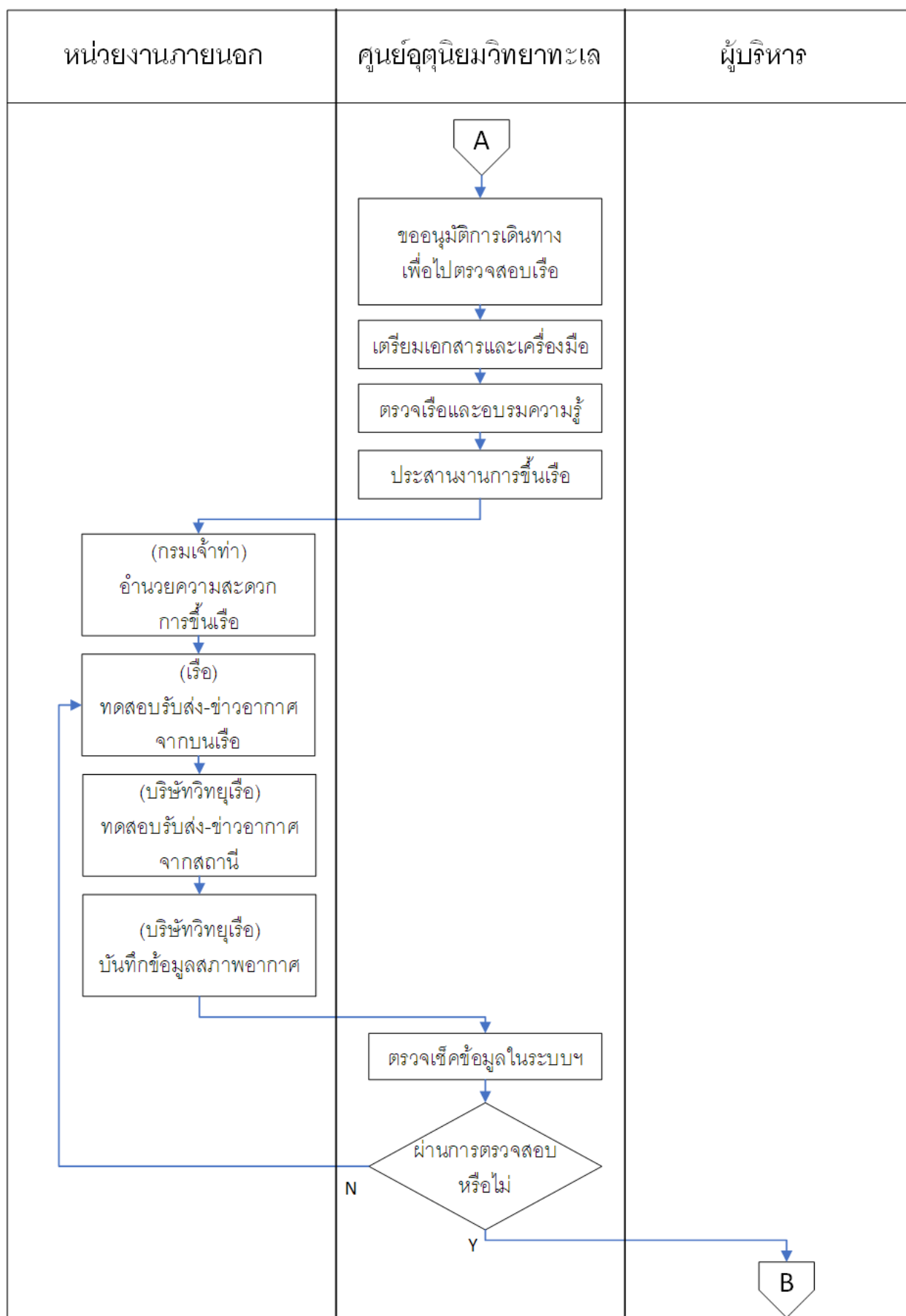
ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล, กรมอุตุฯ

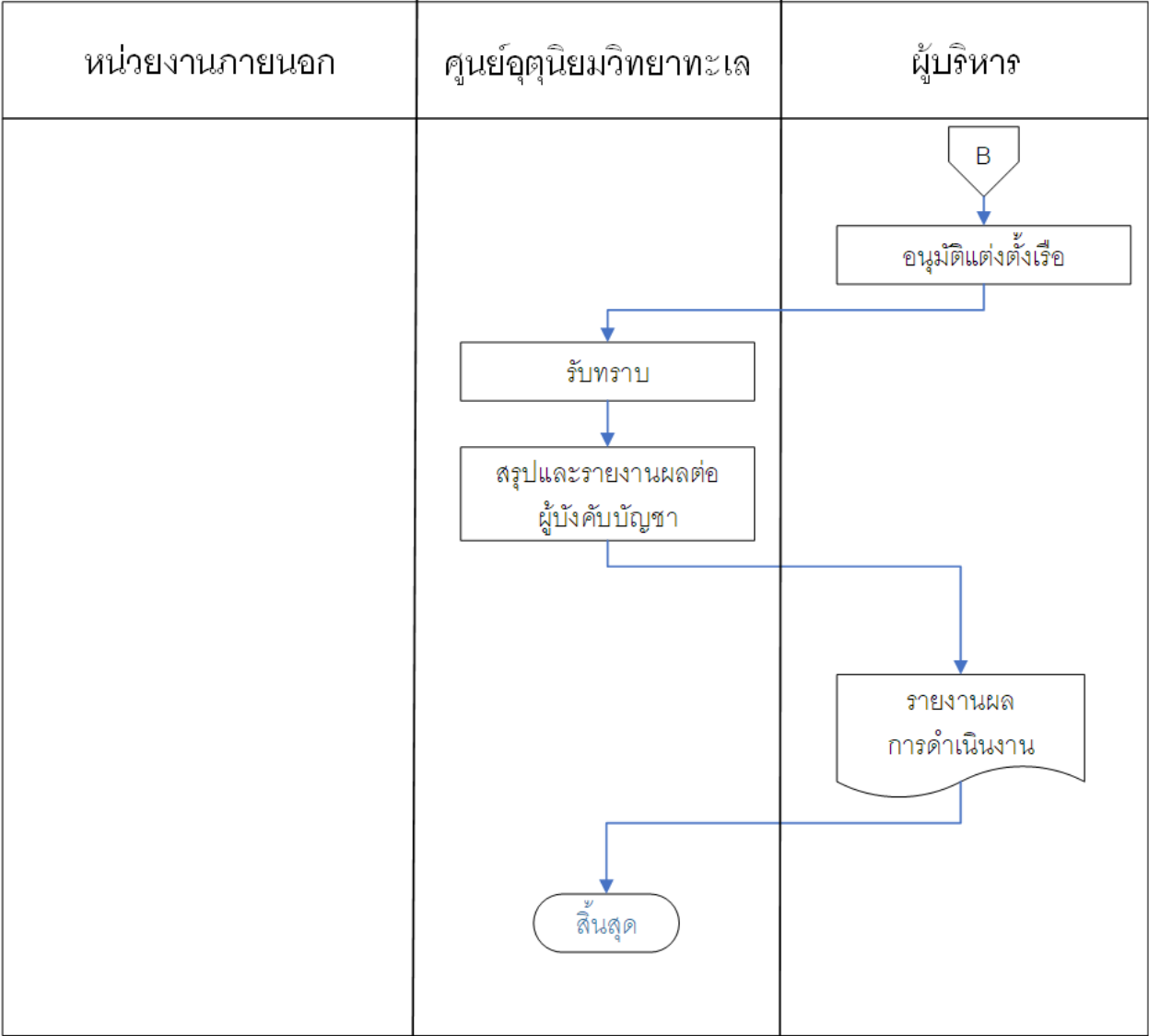
๑๒. สรุปผลการดำเนินงานรายงานสรุปผลการแต่งตั้งเรือต่อผู้บังคับบัญชา

ผู้ปฏิบัติ/รับผิดชอบ: ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล, เลขานุการคณะทำงานฯ

โดยเขียนเป็นผังการดำเนินงาน (Flow Diagram) ได้ ดังนี้







รูปที่ ๓ ผังการดำเนินงานตามวิธีการที่กำหนด

๕. การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นในการแก้ไข Pain point

จากการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนฯ สามารถวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น ดังนี้
การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น

๑. ผลกระทบต่อความปลอดภัยทางทะเล

ผลกระทบเชิงบวก:

- การเพิ่มจำนวนเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศจะช่วยให้กรมอุตุนิยมวิทยาสามารถรวบรวมข้อมูลสภาพอากาศทางทะเลได้มากขึ้นและครอบคลุมพื้นที่กว้างขวางยิ่งขึ้น ส่งผลให้การพยากรณ์อากาศมีความแม่นยำและทันสมัยมากขึ้น
- ข้อมูลสภาพอากาศที่แม่นยำจะช่วยให้ผู้ประกอบการเดินเรือสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างปลอดภัยลดความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น พายุ คลื่นลมแรง หรือหมอกหนา
- การอบรมลูกเรือในการตรวจวัดและรายงานสภาพอากาศจะช่วยเพิ่มทักษะและความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางทะเลให้กับลูกเรือ

ผลกระทบเชิงลบ:

- ในกรณีที่เรืออาสาสมัครไม่สามารถส่งข้อมูลได้อย่างต่อเนื่องหรือข้อมูลที่ส่งมามีคุณภาพไม่ดี อาจส่งผลให้การพยากรณ์อากาศมีความคลาดเคลื่อน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

๒. ผลกระทบต่อการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ

ผลกระทบเชิงบวก:

- การขับเคลื่อนภารกิจนี้จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้อย่างครบถ้วน โดยเฉพาะในส่วนของการจัดหาเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศตามที่ระบุใน Require of SOLAS ด้านอุตุนิยมวิทยา
- การมีเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศจะช่วยให้ประเทศไทยผ่านการตรวจประเมิน IMSAS ได้อย่างราบรื่น และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในเวทีระหว่างประเทศ

ผลกระทบเชิงลบ:

- หากไม่สามารถจัดหาเรืออาสาสมัครได้ตามเป้าหมายหรือการดำเนินงานไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด อาจส่งผลให้ประเทศไทยไม่ผ่านการตรวจประเมิน IMSAS และอาจถูกตั้งข้อสังเกต(finding) จาก IMO

๓. ผลกระทบต่อการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบเชิงบวก:

- การประสานงานอย่างใกล้ชิดกับสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า จะช่วยให้การจัดหาเรือและการเข้าพื้นที่ทำเรือเป็นไปอย่างราบรื่น
- การร่วมมือกับบริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) ในการรับส่งข้อมูลสภาพอากาศจะช่วยลดปัญหาการสื่อสารและเพิ่มประสิทธิภาพในการรวบรวมข้อมูล
- การได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการเดินเรือ เช่น บริษัท เอส ซี โลจิสติกส์ จำกัด จะช่วยให้มีเรืออาสาสมัครเพิ่มขึ้น และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

ผลกระทบเชิงลบ:

- การปรับเปลี่ยนบุคลากรหรือการเกษียณของบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการประสานงานหรือขาดช่องทางการติดต่อที่ชัดเจน

- ปัญหาด้านเทคโนโลยี เช่น การไม่สามารถติดตั้งซอฟต์แวร์ TurboWin+ บนเรือบางลำ อาจส่งผลให้การส่งข้อมูลสภาพอากาศไม่สามารถทำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๔. ผลกระทบต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม

ผลกระทบเชิงบวก:

- การพัฒนาระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มโดยบริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) จะช่วยให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลสภาพอากาศเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- การใช้เครื่องมือตรวจอากาศอัตโนมัติในการตรวจวัดและรายงานสภาพอากาศจะช่วยให้ข้อมูลมีความแม่นยำและทันสมัย สนับสนุนการพยากรณ์อากาศในระยะยาว

ผลกระทบเชิงลบ:

- การพึ่งพาเทคโนโลยีอาจทำให้เกิดความเสี่ยงในกรณีที่ระบบขัดข้องหรือไม่สามารถใช้งานได้ เช่น ปัญหาการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตบนเรือ

๕. ผลกระทบเชิงสังคมและเศรษฐกิจ

ผลกระทบเชิงบวก:

- การเพิ่มประสิทธิภาพการพยากรณ์อากาศทางทะเล ช่วยส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินเรือ ลดความเสียหายจากอุบัติเหตุ ทำให้ลดค่าใช้จ่ายจากการชะลอการขนส่งสินค้าเนื่องจากสภาพอากาศ

ผลกระทบเชิงลบ:

- ลูกเรือต้องมีการหน้าที่เพิ่มขึ้นในการตรวจอากาศ และส่งข่าวอากาศ

การขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยามวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) มีผลกระทบเชิงบวกอย่างมากต่อความปลอดภัยทางทะเล การปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ และการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ยังมีผลกระทบเชิงลบที่ต้องระมัดระวัง เช่น ปัญหาการสื่อสารข้อมูลและการปรับเปลี่ยนบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมอุตุนิยามวิทยาควรมีการวางแผนและเตรียมมาตรการรองรับผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้น เช่น การจัดหาช่องทางการสื่อสารสำรอง การฝึกอบรมบุคลากรใหม่ และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

๖. การดำเนินการตามวิธีการที่กำหนด

กองบริการดิจิทัลได้ดำเนินการตามแผนการทำงานโดยการตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ (NP Suratthani ๒) เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๘ เวลา ๐๒.๐๐ น. ณ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี



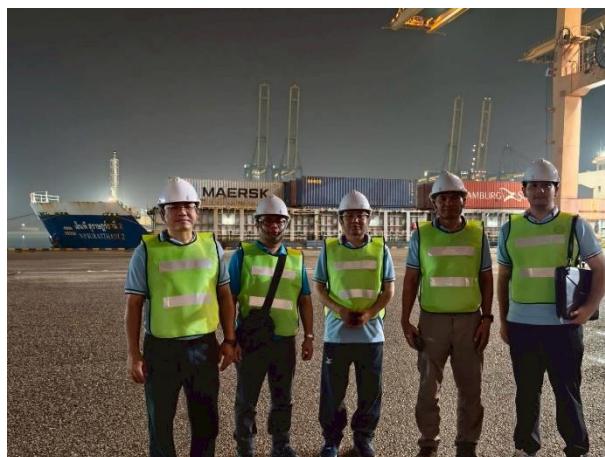
รูปที่ ๔ การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ณ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี

กรมอุตุนิยมวิทยาดำเนินการขอความร่วมมือให้เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ทำหน้าที่เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและดำเนินการตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ในด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (SOT/VOS) ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่ V/๕ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และองค์การอุตุนิยมวิทยาโลก



รูปที่ ๕ การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ (NP Suratthani ๒) ร่วมกับผู้แทนจากกรมเจ้าท่า

ข้าราชการในสังกัดศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเลและผู้แทนจากกรมเจ้าท่า ร่วมทำการตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ และได้ทำการอบรมทบทวนการตรวจอากาศ การตรวจสภาพทะเล การส่งข่าวอากาศ รวมถึงการใช้งาน การดูแลรักษา และตรวจสอบ/สอบเทียบเครื่องมือตรวจอากาศที่ติดตั้งบนเรือ ณ สถานที่ทำงานจริง



SHIP PARTICULARS.

OWNER NP MARINE CO.,LTD.
CALL SIGN HSB3550
IMO NO 9343572
MMSI 567000830
REGISTRY BANGKOK
FLAG THAI
YEAR BUILT 2004

PRINCIPAL DIMENSIONS

LOA 83.53 M.
LBP 78.53 M.
DEPTH 6.50 M.
BREADTH 16.00 M.
DRAFT (SUMMER) 4.87 M.
LIGHT SHIP 1,464.24 TONS
DWT (SUMMER) 3,828.16 TONS
DWCC 3,600.00 TONS

TONNAGE

GROSS TONNAGE 2,839 TONS
NET TONNAGE 991 TONS

CARGO CAPACITY

NO. OF CARGO HOLDS 2 HOLDS
CARGO HOLDS DIMENSIONS 13 x 26 x 8.35
TANK TOP STRENGTH 4 TON / m²

OPERATOR SCG LOGISTICS CO.,LTD.
OFFICIAL NO 4900-02258
BUILDER ITALTHAI MARINE CO.,LTD.
KEEL LAYING DECEMBER 2004
COMPLEMENT 15 PERSONS
HULL NO 152

ENGINE

MAIN ENGINE YANMAR 6N21A-SV,
1,200 PS x 610 RPM 2 SET
GENERATOR ENGINE CATERPILLAR 3,408 C,
280 KW, 2 SET
HABOUR GENERATOR CATERPILLAR 3,056, T
84 KW, 1 SET

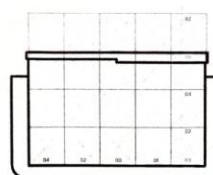
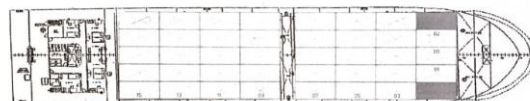
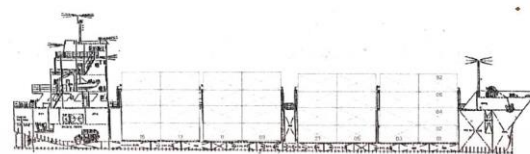
MAX. POWER/SPEED

ENGINE POWER 2,400 BHP
SPEED (SERVICE) 7.0 KNOTS

TANK CAPACITY

MDO 153,018 TONS
FRESH WATER 64,548 TONS

IN HOLDS 156 TEU
REEFER POINTS 15 x 380 V.
MAX. DRAFT 4.87



DRAFT (SUMMER) 4.87 M.
DEPTH 6.50 M.
WIDTH 16.00 M.

รูปที่ ๖ ข้อมูลเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒

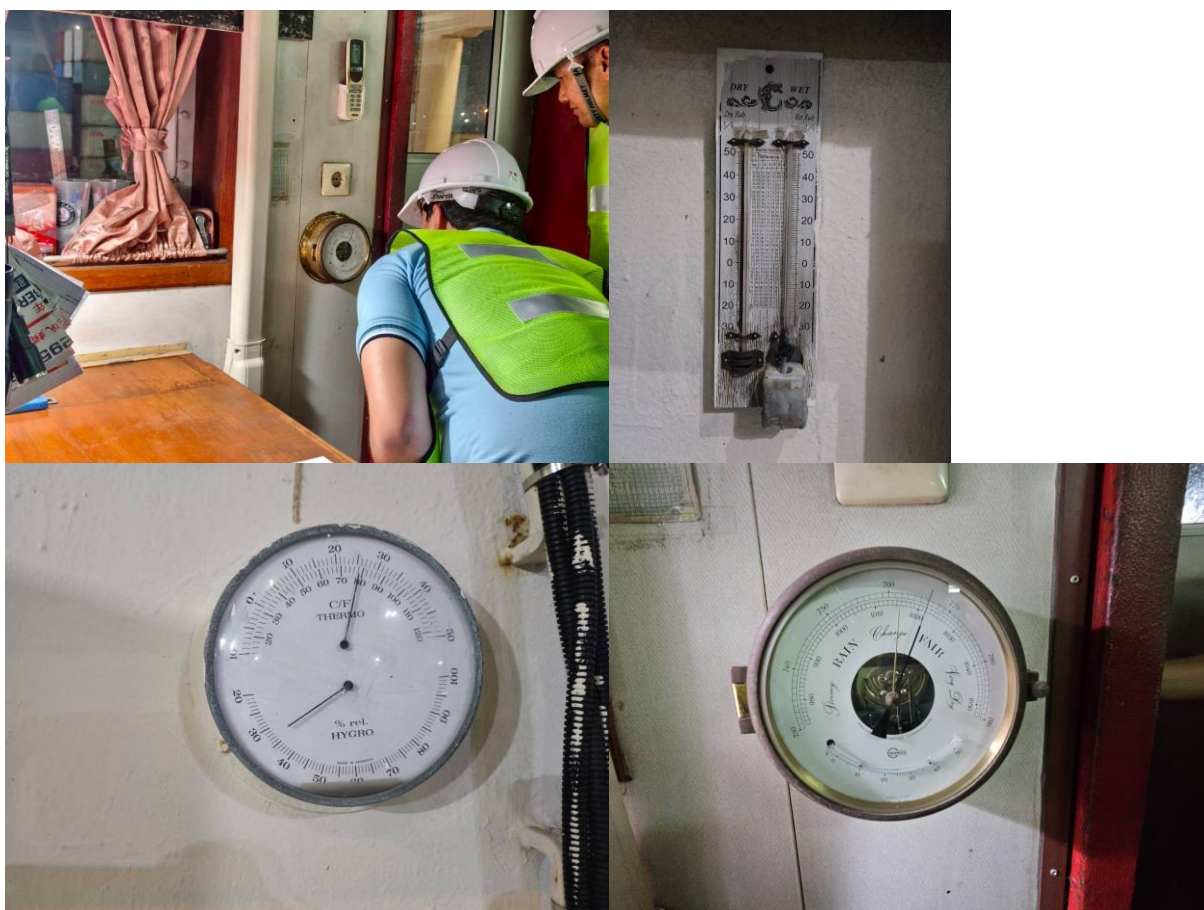
PMO/VOS

เจ้าหน้าที่จากกรมอุตุฯ ดำเนินการอบรมให้ความรู้การตรวจอากาศ และการตรวจสภาพทะเลแก่เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบบนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ให้ถูกต้องและเป็นไปตามมาตรฐาน



รูปที่ ๗ การอบรมให้ความรู้การตรวจอากาศ และการตรวจสอบทะเลแก่เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบบนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒

เจ้าหน้าที่จากกรมอุตุนิยมวิทยาดำเนินการอบรมการใช้งาน การดูแลรักษา และตรวจสอบ/สอบเทียบเครื่องมือตรวจอากาศ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน



รูปที่ ๘ การอบรมการใช้งาน การดูแลรักษา และตรวจสอบ/สอบเทียบเครื่องมือตรวจอากาศบนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒

เจ้าหน้าที่จากกรมอุตุนิยมวิทยาดำเนินการอบรมวิธีการส่งข่าวโดยผ่านการเรียกข่าวจาก Bangkok Radio เข้าสู่ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล MSI platform เข้าสู่ระบบส่งข่าวอากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา



รูปที่ ๙ การดำเนินการอบรมวิธีการส่งข่าวโดยผ่านการเรียกขานจาก Bangkok Radio เข้าสู่ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล MSI platform เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒

และได้หารือเกี่ยวกับปัญหา/อุปสรรคในการรับ-ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยา และแลกเปลี่ยนข้อมูลการรับข่าวอากาศอุตุนิยมวิทยาทางระบบ NAVTEX และการรับฟังการกระจายข่าวอากาศอุตุนิยมวิทยาจากสถานีกระจายข่าวอากาศอุตุนิยมวิทยา



รูปที่ ๑๐ การรับ-ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยา และแลกเปลี่ยนข้อมูลการรับข่าวอากาศอุตุนิยมวิทยาทางระบบ NAVTEX เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

จากการเข้าปฏิบัติงานตรวจเยี่ยมเรือ เอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ได้พบปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานหลายประการ ดังนี้

๑. เรือที่กำหนดจะดำเนินการตรวจสอบอาจประสบปัญหาในการเข้าท่าเรือล่าช้า เนื่องจากท่าเรือมีความหนาแน่นหรือเต็ม ส่งผลให้เวลาที่เจ้าหน้าที่สามารถขึ้นไปดำเนินการตรวจสอบล่วงหน้าไปจนถึงช่วงกลางดึก ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในการมองเห็นและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เช่น การปีนบันไดเรือ การเดินบนดาดฟ้าเรือ การติดตั้งหรือสอบเทียบอุปกรณ์ตรวจอากาศในสภาพแสงน้อย

๒. การประสานงานเพื่อขึ้นเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ และดำเนินการตรวจสอบยังคงมีความซับซ้อนและต้องติดต่อหลายหน่วยงาน แม้จะมีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเพิ่มความคล่องตัวแล้วก็ตาม เช่น การต้องขออนุญาตจากสำนักงานใหญ่ของบริษัทเดินเรือ การติดต่อกับผู้แทนเรือบริเวณท่าเรือ หรือการประสานงานกับหน่วยงานท่าเรือและหน่วยงานความปลอดภัยต่าง ๆ ซึ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการ

๓. ปัญหาด้านสภาพอากาศในช่วงที่ไปดำเนินการมีสภาพฝนตก อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ปฏิบัติงาน

๔. การสอบเทียบบาร์โรมิเตอร์บนเรือฯ มีค่าความคลาดเคลื่อนค่อนข้างสูง แต่ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ แต่ก็อาจส่งผลกระทบต่อความแม่นยำของข้อมูลที่ได้รับ

๕. ในการดำเนินโครงการยังคงปัญหาทรัพยากรบุคคลที่จำกัด ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องและประสิทธิภาพของการดำเนินงาน

แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวและเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่โครงการในระยะยาว แนวทางและข้อเสนอแนะที่สำคัญไว้ ดังนี้

๑. ปรับปรุงกระบวนการประสานงานและการขออนุญาต จัดทำแนวทางการประสานงานแบบบูรณาการ ควรปรับปรุงคู่มือหรือแนวทางการประสานงานที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น จัดทำคู่มือ "Single Point of Contact" กรมอุตุนิยมวิทยา กรมเจ้าท่า บริษัทเจ้าของเรือ และหน่วยงานท่าเรือ เพื่อให้การประสานงานเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๒. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการประสานงานต่างๆมากขึ้น เช่น ระบบเครือข่าย หรือระบบสื่อสารชนิดต่างๆ มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการนัดหมาย พัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับรายงานข้อมูล

๓. การส่งเสริมและสนับสนุนเรือที่มาเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ เช่น

- การให้สิทธิประโยชน์แก่เรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ควรมีการพิจารณาให้สิทธิประโยชน์แก่เรือที่เข้าร่วมเป็นเรืออาสาสมัคร เช่น การลดค่าธรรมเนียมท่าเรือ หรือการให้การรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เรืออื่น ๆ เข้าร่วมโครงการฯ

- มอบตราสัญลักษณ์หรือใบรับรองความร่วมมือด้านความปลอดภัยในทะเล ให้แก่เรือที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบ VOS และปฏิบัติตามมาตรการทางทะเล เพื่อสร้างภาพลักษณ์เชิงบวกให้ผู้ประกอบการ ส่งเสริมความปลอดภัยในทะเล

- การประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูล มีการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับความสำคัญและประโยชน์ของการเป็นเรืออาสาสมัคร เพื่อสร้างความตระหนักและส่งเสริมให้มีการเข้าร่วมโครงการมากขึ้น

๔. พัฒนาศักยภาพเครื่องมือ จัดสรรงบประมาณเพื่อปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ตรวจอากาศเป็นแบบอัตโนมัติ และมีความแม่นยำสูง ลดข้อผิดพลาดจากการตรวจสอบด้วยมือ และเพิ่มความถี่ในการรายงานข้อมูล

สรุป

ทล. ได้ดำเนินการตรวจเรือ เอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ พร้อมทั้งดำเนินการฝึกอบรมและทบทวนความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบบนเรือ ในเรื่องการตรวจวัดลักษณะอากาศ และการตรวจสภาพทะเล ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล วิธีการส่งข่าวอากาศ โดยผ่านการเรียกขานจากสถานีวิทยุชายฝั่งกรุงเทพ (Bangkok Radio) เข้าสู่ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล MSI platform และระบบการส่งข่าวอากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา การใช้งาน การดูแลรักษา และการตรวจสอบ/สอบเทียบเครื่องมือตรวจวัดทางอุตุนิยมวิทยาที่ติดตั้งประจำบนเรือ ณ สถานที่ปฏิบัติงานจริง นอกจากนี้ยังได้มีการหารือเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นในการรับ-ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยา และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้เกี่ยวกับการรับข้อมูลข่าวอากาศอุตุนิยมวิทยาผ่านระบบ NAVTEX และการรับฟังการกระจายข่าวอากาศจากสถานีกระจายข่าวอุตุนิยมวิทยา เพื่อให้เรือได้มาตรฐานเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ได้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีตามจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ เนื่องจากความพร้อมและความตั้งใจของเจ้าหน้าที่เรือ ถึงแม้ว่าจะมีปัญหาหรืออุปสรรคบางประการบ้างก็ตาม



รูปที่ ๑๑ การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ (NP Suratthani ๒) ร่วมกับผู้แทนจากกรมเจ้าท่า บนเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒

ขอขอบคุณกรมเจ้าท่า และ เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ที่ได้ให้การต้อนรับ ความร่วมมือและสละเวลา สำหรับการเข้าร่วมอบรมเพื่อเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ส่งผลให้ได้ข้อมูลตรวจอากาศเพิ่มในบริเวณน่านน้ำไทย ข้อมูลที่ได้จากการตรวจอากาศจากเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ จะเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์อย่างมาก เป็นการเพิ่มจำนวนข้อมูลการตรวจอากาศในทะเลบริเวณดังกล่าว ส่งผลโดยตรงให้การพยากรณ์อากาศและคลื่นลมในท้องทะเลมีประสิทธิภาพและถูกต้องแม่นยำเพิ่มมากขึ้น หวังเป็นอย่างยิ่งว่าการทำงานในลักษณะนี้จะสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องต่อไป

ขอขอบคุณกรมอุตุนิยมวิทยาที่ได้ให้การสนับสนุนการทำงานศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล เป็นอย่างดีมาโดยตลอด ในการเข้าร่วมตรวจเรือเพื่อเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและดำเนินการตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่ได้กำหนดให้กรมอุตุนิยมวิทยาต้องมีการตรวจเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

การตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย การดำเนินงานเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (VOS) ของไทยเป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการพยากรณ์อากาศและความปลอดภัยทางทะเลของประเทศไทย ตลอดจนเสริมสถานะความเป็นผู้นำด้านอุตุนิยมวิทยาทะเลของไทยในระดับภูมิภาค การดำเนินงานนี้ไม่เพียงเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเล แต่ยังสะท้อนความมุ่งมั่นของไทยในการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ การดำเนินการเหล่านี้จำเป็นต้องอาศัยการสนับสนุนจากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะช่วยลดอุปสรรคและส่งเสริมให้โครงการฯ บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

๗. ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง

ภายหลังการดำเนินงานคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุทยานวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรือ อาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) โดยศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเลและคณะทำงานฯ ได้ดำเนินการตรวจเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ (NP Suratthani ๒) แล้วนั้น ทล. และคณะทำงานฯ ได้สำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยการสอบถามข้อมูลโดยตรง โดยเลือกการสำรวจความพึงพอใจด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบ Face-to-Face และ/หรือการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ผ่านแอปพลิเคชันตามความเหมาะสม เนื่องจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ร่วมในการดำเนินงานนี้มีจำนวนไม่มาก โดยใช้ข้อคำถามแบบปลายเปิดในการสัมภาษณ์ความเห็น และสัมภาษณ์ข้อมูลเพิ่มเติมหรือข้อเสนอแนะในการพัฒนาการปรับปรุงการให้บริการ จุดเด่นของบริการที่ประทับใจ จุดอ่อนของบริการที่ควรปรับปรุง หรือเสนอแนวทางเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการใช้ประโยชน์ของผู้ใช้บริการ สามารถแยกเป็นประเด็นความพึงพอใจในแต่ละหน่วยงานที่ไปสำรวจ ดังนี้

กรมเจ้าท่า



รูปที่ ๑๒ สำรวจความพึงพอใจ(กรมเจ้าท่า)

มีความพึงพอใจในประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานร่วมกัน ความสำเร็จของโครงการสะท้อนให้เห็นถึงการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (กรมอุตุนิยมวิทยาและกรมเจ้าท่า) ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นและเป็นต้นแบบในการประสานงานสำหรับภารกิจอื่นๆ ในอนาคต และการสนับสนุนให้เรือน่านน้ำไทยเข้าร่วมโครงการ VOS เป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีและข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่าง

ประเทศ (IMO) การบรรลุตัวชีวิต KPI Coastal State ตามอนุสัญญา SOLASซึ่งช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางทะเลของประเทศไทยให้ทัดเทียมนานาชาติ

บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - Bangkok Radio



รูปที่ ๑๓ สำนวความพึงพอใจ(บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - Bangkok Radio)

มีความพึงพอใจในบทบาทและความสำคัญของ Bangkok Radio ในภารกิจการทำหน้าที่เป็นช่องทางสำหรับรับข้อมูลตรวจอากาศจากเรือในทะเลส่งข้อมูลเข้าไปยังระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล MSI platform และการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานพันธมิตร การกระชับความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีกับกรมอุตุฯและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

กองสื่อสารอุตุฯ กรมอุตุฯ กรมอุตุฯ กรมอุตุฯ



รูปที่ ๑๔ สำนวความพึงพอใจ(กองสื่อสารอุตุฯ กรมอุตุฯ กรมอุตุฯ กรมอุตุฯ)

ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการรับและส่งข้อมูลอุตุฯมีความพึงพอใจในปริมาณและคุณภาพของข้อมูลที่เพิ่มขึ้น การมีข้อมูลจากเรือ VOS เพิ่มขึ้น หมายถึงการได้รับข้อมูลนำเข้าสู่ระบบมากขึ้น โดยเฉพาะจากพื้นที่ในทะเลที่การตรวจวัดทำได้ยาก ซึ่งจะทำให้ฐานข้อมูลอุตุฯมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และความสำเร็จของกระบวนการรับ-ส่งข้อมูล จากการที่ข้อมูลจากเรือสามารถส่งผ่าน Bangkok Radio เข้าสู่ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล MSI Platform ส่งต่อจนถึงกองสื่อสารอุตุฯ กรมอุตุฯ กรมอุตุฯ กรมอุตุฯ ได้อย่างสมบูรณ์ถือเป็น

ความสำเร็จในการบริหารจัดการโครงการสื่อสารอุตุนิยมวิทยา และยืนยันว่ากระบวนการที่วางไว้มีประสิทธิภาพ

กองพยากรณ์อากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา



รูปที่ ๑๕ สัมภาษณ์ความพึงพอใจ(กองพยากรณ์อากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา)

ในฐานะผู้ใช้ข้อมูลโดยตรงเพื่อการพยากรณ์อากาศ เป็นหน่วยงานที่มีความพึงพอใจในระดับสูงสุดจากการที่จะทำให้ความแม่นยำในการพยากรณ์อากาศที่สูงขึ้น การได้รับข้อมูลตรวจอากาศจริงจากกลางทะเลจะช่วยลดช่องว่างของข้อมูล ทำให้แบบจำลองการพยากรณ์อากาศมีความถูกต้องแม่นยำสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะการพยากรณ์อากาศและคลื่นลมในทะเล เมื่อการพยากรณ์อากาศมีความแม่นยำขึ้น จะส่งผลให้การแจ้งเตือนภัยพิบัติทางทะเล เช่น พายุ หรือคลื่นลมแรง สามารถกระทำได้อย่างถูกต้อง รวดเร็วและน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น เป็นการลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมไปถึงความเชื่อมั่นในผลผลิตของหน่วยงาน นักอุตุนิยมวิทยาจะมีความเชื่อมั่นในการออกคำพยากรณ์มากขึ้น ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อความน่าเชื่อถือของกรมอุตุนิยมวิทยาในสายตาของประชาชนและผู้ใช้บริการ

ผู้ประกอบการเดินเรือ



รูปที่ ๑๖ สัมภาษณ์ความพึงพอใจ(ผู้ประกอบการเดินเรือ)

ในฐานะเจ้าของเรือและผู้ดำเนินธุรกิจ มีความยินดีและมีความพึงพอใจจากประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม การลดความเสี่ยงและต้นทุนในการเดินเรือ ข้อมูลพยากรณ์อากาศที่แม่นยำจะช่วยให้ผู้ประกอบการ

สามารถวางแผนเส้นทางการเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ หลีกเลี่ยงสภาพอากาศเลวร้าย ซึ่งไม่เพียงแต่จะเพิ่มความปลอดภัย แต่ยังช่วยลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเรือจากความเสียหายได้อีกด้วย และยิ่งในด้านการส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร การให้ความร่วมมือเข้าร่วมโครงการ VOS จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทในฐานะองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและใส่ใจในความปลอดภัยและความร่วมมือกับภาครัฐ

กัปตันเรือ(เรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒)

ได้สอบถามทางแอปพลิเคชัน line call มีความพึงพอใจในการใช้ประโยชน์ข้อมูลจากผลที่ได้จากการทำงาน เป็นเครื่องมือสนับสนุนการตัดสินใจที่มีประสิทธิภาพ กัปตันเรือจะได้รับประโยชน์สูงสุดจากคำพยากรณ์อากาศที่แม่นยำ ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่สุดในการตัดสินใจนำเรือ หลบหลีกพายุ และรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ได้อย่างปลอดภัย และยังมีความเชื่อมั่นและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ความมั่นใจในข้อมูลที่ได้รับจะช่วยลดความเครียดและความกดดันในการปฏิบัติงานของกัปตันและลูกเรือทั้งหมด ทำให้สามารถปฏิบัติภารกิจด้วยความปลอดภัยสูงสุด และที่สำคัญความภาคภูมิใจในการเป็นผู้ให้ข้อมูล สำหรับกัปตันและลูกเรือของเรือ VOS จะเกิดความภาคภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายความปลอดภัยทางทะเล และได้มีส่วนร่วมในการสร้างประโยชน์ให้แก่ชาวเรือโดยรวม

ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แสดงความพึงพอใจต่อโครงการนี้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ในหลากหลายมิติ ตั้งแต่การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของภาครัฐ การยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือ และการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ-เอกชน ไปจนถึงการสร้างเชื่อมั่นและความภาคภูมิใจให้แก่ผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับ โดยความสำเร็จนี้สามารถใช้เป็นต้นแบบการประสานงานสำหรับภารกิจของศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเลต่อไปในอนาคต

๘. ปัญหา/อุปสรรคการดำเนินงาน และแนวทางการแก้ไข

ภายหลังกองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา ได้ดำเนินกิจกรรมตัวชี้วัด การประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ (PMQA ๔.๐) หัวข้อ ๒.๑.๒ การยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ โดย กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยาได้ ดำเนินการในหัวข้อการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) และได้ตั้งคณะทำงานในการขับเคลื่อนฯ ดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ มาโดยตลอดแล้วนั้น กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยาและคณะทำงานฯ ได้แยกประเด็นปัญหา อุปสรรคการดำเนินงาน แนวทางการแก้ไขปัญหา ดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

จากการดำเนินการได้พบปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานหลายประการ ดังนี้

๑. การประสานงาน ติดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (CS) การประชุมหารือมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณ เวลา และการเดินทาง อาจทำให้การมีส่วนร่วมของ CS ยังไม่ครอบคลุมเท่าที่ควร
๒. บุคลากรที่รับผิดชอบมีไม่เพียงพอและมีภารกิจงานที่ต้องทำจำนวนมาก ไม่สามารถดำเนินการเพื่อสำรวจ/ประสานงาน/อบรมเรือ เป็นภาระงานที่เพิ่มขึ้นของบุคลากร
๓. บุคลากรขาดความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในบริบทของระบบราชการ ๔.๐ ซึ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าหรือข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน
๔. งานในลักษณะอาสาสมัครอาจประสบปัญหาในการรักษาความต่อเนื่องของอาสาสมัคร เนื่องจากอาสาสมัครอาจมีข้อจำกัดด้านเวลา ความมุ่งมั่น นโยบายที่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสม่ำเสมอและคุณภาพของข้อมูลที่ได้รับ
๕. ความซับซ้อนของขั้นตอนการรายงานข้อมูล การเข้ารหัสและส่งข้อมูลสภาพอากาศจากเรืออาสาสมัคร
๖. ระบบสื่อสารที่ไม่เสถียรในพื้นที่ห่างไกล เป็นอุปสรรคต่อการส่งข้อมูลที่ทันเวลา เป็นอุปสรรคโดยตรงต่อการนำข้อมูลมาประมวลผลพยากรณ์อากาศแบบเรียลไทม์
๗. ผลกระทบจากสภาพอากาศ ส่งผลกระทบต่อการทำงานกิจกรรมของเรืออาสาสมัครหรือการเข้าถึงพื้นที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

แนวทางการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะ

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการในระยะยาว แนวทางและข้อเสนอแนะที่สำคัญไว้ ดังนี้

๑. พัฒนาระบบออนไลน์ เช่น แบบสอบถามอิเล็กทรอนิกส์ และแพลตฟอร์มแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแบบดิจิทัล เพื่อให้ CS สามารถให้ข้อเสนอแนะได้สะดวก เปิดโอกาสให้ CS ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น/ข้อมูล แบบไม่จำเป็นต้องเป็นทางการ
๒. พัฒนาแอปพลิเคชันหรือซอฟต์แวร์ที่ใช้งานง่าย สำหรับรายงานข้อมูลอุตุนิยมวิทยาโดยเฉพาะ
๓. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ถึงความสำคัญของข้อมูลจากเรืออาสาสมัครที่ช่วยในการพยากรณ์อากาศ
๔. การพัฒนาทักษะบุคลากรอย่างต่อเนื่อง จัดอบรมและพัฒนาทักษะบุคลากรอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะในด้านการดำเนินงานในบริบทของระบบราชการ ๔.๐ เพื่อให้บุคลากรมีความพร้อมทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕. การสร้างกลไกการประสานงานที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ มีช่องทางการสื่อสารและกลไกการประสานงานที่ชัดเจนกับหน่วยงานภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งส่งเสริมการพบปะพูดคุยเพื่อสร้างความสัมพันธ์เชิงบุคคลและความไว้วางใจ

๖. ศึกษาการจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่อง การนำมาใช้พัฒนาแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan) เพื่อรองรับสถานการณ์ที่ไม่คาดฝัน เช่น ภัยธรรมชาติ

๗. มีหน่วยงานกลางพัฒนาระบบการรับฟังความคิดเห็นและสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ ไม่ใช่เพียงการสำรวจเป็นครั้งคราว แต่ควรรวมถึงการมีช่องทางที่หลากหลายและเข้าถึงง่าย หรือหน่วยงานเชิงรุกที่ลงพื้นที่เพื่อรับฟังปัญหาและความต้องการโดยตรง เพื่อสามารถปรับปรุงและสร้างบริการที่ตรงตามความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้ใช้บริการทางได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็น การนำหลักการ "บริการประชาชนเชิงรุก" ของระบบราชการ ๔.๐ ไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

๘. การส่งเสริมการทำงานร่วมกัน การขับเคลื่อนภารกิจ SOT/VOS ให้ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมืออย่างเต็มที่จากทุกภาคส่วน ศูนย์อู่ศูนย์นิคมวิทยาทะเลควรเป็นแกนกลางในการส่งเสริม กระบวนการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาคเอกชน การจัดกิจกรรมที่ส่งเสริม ความสัมพันธ์เชิงบุคคล จะช่วยลดอุปสรรคด้านการประสานงานและสร้างวัฒนธรรมการทำงานแบบ "เปิดกว้าง และเชื่อมโยงกัน"

๙. มีหน่วยงานกลางในการดำเนินการจัดการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมบริการและเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาแอปพลิเคชันหรืออุปกรณ์ที่ช่วยให้การตรวจวัดและ ส่งข้อมูลสภาพอากาศจากเรือเป็นไปได้ง่ายและแม่นยำยิ่งขึ้น

การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่พบ รวมถึงการนำแนวทางที่เสนอไปปฏิบัติ จะเสริมสร้างความคล่องตัว ยกระดับประสิทธิภาพและความต่อเนื่องของโครงการฯ โดยเฉพาะการบูรณาการระบบประสานงาน การใช้ เทคโนโลยี และการสร้างแรงจูงใจแก่ภาคเอกชน ซึ่งจะส่งผลดีต่อความปลอดภัยทางทะเลและการพยากรณ์อากาศ ที่แม่นยำยิ่งขึ้นในระยะยาว เป็นแบบอย่างของการขับเคลื่อนสู่ระบบราชการ ๔.๐ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างคุณค่าและประโยชน์สุขแก่ประชาชนผู้ใช้บริการทางทะเลอย่างยั่งยืน และเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในการขับเคลื่อน ประเทศไทยสู่เป้าหมาย Thailand ๔.๐

๙. สรุป

การดำเนินการขับเคลื่อนภารกิจอุดมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ ได้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ทุกประการ การดำเนินงานนี้ได้ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม คือ การแต่งตั้งเรือเอ็นพี สุราษฎร์ธานี ๒ เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (VOS) ได้สำเร็จอย่างน้อย ๑ ลำตามเป้าหมายที่วางไว้

ความสำเร็จที่สำคัญเกิดจากการบูรณาการความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพระหว่างกรมอุตุนิยมวิทยา และหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐและเอกชน อันได้แก่ กรมเจ้าท่า, บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - Bangkok Radio, และผู้ประกอบการเดินเรือ กระบวนการดำเนินงาน ตั้งแต่การจัดตั้งคณะทำงาน, การรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (CS) เพื่อวิเคราะห์ปัญหา (Pain Point), การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติที่ชัดเจน, จนถึงการลงพื้นที่ตรวจเรือและฝึกอบรม ได้สะท้อนถึงแนวทางการทำงานที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลางและมุ่งสู่การเป็นองค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูงตามหลักการของระบบราชการ ๔.๐

ผลจากการดำเนินงานไม่เพียงแต่ช่วยให้ประเทศไทยสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้อย่างต่อเนื่อง แต่ยังส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มปริมาณและความครอบคลุมของข้อมูลตรวจอากาศในทะเลข้อมูลที่ได้รับจากเรืออาสาสมัครนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการเพิ่มความถูกต้องแม่นยำของการพยากรณ์อากาศและคำเตือนภัยทางทะเล ซึ่งจะช่วยยกระดับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของชาวเรือ, สนับสนุนภาคเศรษฐกิจ, การขนส่งทางทะเล และการท่องเที่ยวของประเทศ

แม้จะพบปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานบางประการ เช่น ความซับซ้อนในการประสานงานและข้อจำกัดด้านทรัพยากร แต่คณะทำงานฯ ได้กำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อการพัฒนาในระยะยาวไว้แล้วการดำเนินงานครั้งนี้จึงถือเป็นความสำเร็จที่สำคัญในการขับเคลื่อนภารกิจของกรมอุตุนิยมวิทยา และเป็นกลไกที่จะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเลของประเทศให้มีความยั่งยืน ตลอดจนเป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันประเทศไทยสู่เป้าหมาย Thailand ๔.๐ ต่อไป

ภาคผนวก

ภาคผนวก ๑

เอกสารแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมหาวิทยาลัยเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรือ
อาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) และและเอกสารการจัดประชุมเพื่อรับฟัง/สำรวจ/
แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ของ CS



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล โทร. ๖๑๗๘

ที่ ดศ ๐๓๐๔.๐๐๔/๑๓ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๘

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัคร
ช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

(๑) เรียน ผอ.บต.

เรื่องเดิม

ตามที่กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา โดยศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล ได้ดำเนินกิจกรรมตัวชี้วัดการประเมินสถานะของหน่วยงานในการเป็นระบบราชการ ๔.๐ (PMQA ๔.๐) หัวข้อ ๒.๑.๒ การยกระดับสู่ระบบราชการ ๔.๐ นั้น ศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเลได้ ดำเนินการในหัวข้อการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

ข้อเท็จจริง

เพื่อให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย จึงเห็นควรแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) โดยมีการประสานบุคลากรจากสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า บุคลากรจากวิทยุเรือ (Bangkok Radio) บริษัทโทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และบุคลากรผู้ประกอบการเดินเรือ มาเป็นที่ปรึกษาในการดำเนินโครงการฯ รวมทั้ง บุคลากรในสังกัดกรมอุตุนิยมวิทยาที่เกี่ยวข้อง เป็นคณะกรรมการ

ข้อพิจารณา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอ ลก. (กก.) ตรวจสอบร่างคำสั่งคณะกรรมการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ก่อนนำเสนอ ออต. พิจารณา ลงนามในร่างคำสั่งฯ ตามเอกสารแนบ ๑ หากชอบด้วยดำริ

(๒) เรียน ผก.กจ.
เพื่อดำเนินการตามเสนอ
นัย (๑) ต่อไปด้วย

ผอ.บต./๒๑ ม.ค. ๖๘

(นายโสฬส สวัสดิ์รักษา)

ผศ.ทล.

***คณิชนกรมอุตุนิยมวิทยา SOSMART

S Self Development

พัฒนาตนเอง

A Active

กระตือรือร้น มุ่งมั่นในการทำงาน

O On Target

R Responsibility

มุ่งผลสัมฤทธิ์

มีความรับผิดชอบ

S Service Mind

T Teamwork

มีจิตบริการ

ทำงานเป็นทีม

M Moral

มีคุณธรรม จริยธรรม

(๓) เรียน ผก.กจ.
ได้ตรวจ ชื่อ-นามสกุล / ตำแหน่ง / หน่วยงาน
ในร่างคำสั่งตามเสนอนัย (๑) แล้ว
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอกรมฯ ต่อไป

ชนนท

นบค.ปค./๒๓ ม.ค. ๖๘

(๔) เรียน ลนค. (ผ่าน ขช.บค.)
กจ. ได้ตรวจร่างคำสั่งตามเสนอนัย (๑) แล้ว
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเป็นที่เห็นชอบ
โปรดเสนอกรมฯ พิจารณาลงนามในร่างคำสั่งฯ ดังแนบ ต่อไป

HN

ผก.กจ./๒๓ ม.ค. ๖๘

ชช.บค.

ขช.บค./๒๓ ม.ค. ๖๘

(๕) เรียน ออต. (ผ่าน รอบ.)
เพื่อโปรดพิจารณาตามเสนอนัย (๕)
หากเห็นชอบขอได้โปรดลงนามในร่างคำสั่งฯ
ดังแนบ ก่อน กจ. ดำเนินการต่อไป
หากชอบด้วยดำริ

✓

(นายสราวุธ สมทรัพย์)
ลนค. / ๒๖ ม.ค. ๖๘

รอบ.

รอบ. / ๒๗ ม.ค. ๖๘

(๖) - ลงนามแล้วตามเสนอนัย ๕
- กจ. ดำเนินการต่อไป

นางสาวสุกัญญาณี ยะวิญญาญ

อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา
๒๗ ม.ค. ๒๕๖๘

(๘) เรียน ผอ.บด.
เพื่อโปรดทราบตามที่ กจ. เสนอนัย (๗) ต่อไป

✓

(นายสราวุธ สมทรัพย์)
ลนค. / ๒๙ ม.ค. ๖๘

(๗) เรียน ลนค. (ผ่าน ผก.กจ.)
กรมฯ ลงนามคำสั่งฯ และ กจ. ปิดประกาศเรียบร้อยแล้ว
(คำสั่งที่ ๔๐/๒๕๖๘ ลว. ๒๗ ม.ค. ๖๘)
จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและโปรดเสนอ บด. ทราบ ต่อไป

ชนนท

นบค.ปค./๒๙ ม.ค. ๖๘

HN

ผก.กจ./๒๙ ม.ค. ๖๘

(๙) เรียน ผศ.ทล.
เพื่อทราบตามนัย (๖)

ผอ.บด.

ผอ.บด./๒๙ ม.ค. ๖๘

***พัฒนาศูนย์อุตุนิยมวิทยา SOWATT

S Self Development
A Active

พัฒนาศูนย์
กองสื่อสารในศูนย์อุตุนิยมวิทยา

O On Target
R Responsibility

มุ่งผลลัพธ์
มีความรับผิดชอบ

S Service Mind
T Teamwork

มีจิตบริการ
ทำงานเป็นทีม

M Moral

มีคุณธรรม จริยธรรม



คำสั่งกรมอุตุนิยมวิทยา
ที่ ๔๐/๒๕๖๘

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) กรมอุตุนิยมวิทยา

ตามที่กรมอุตุนิยมวิทยาได้เป็นหน่วยงานหนึ่งในคณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องภายหลังการตรวจประเมินประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMO Member State Audit Scheme: IMSAS) ในด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศทะเล (SOT/VOS) ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่ V/๕ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ บรรลุตามวัตถุประสงค์ จึงแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านการดำเนินงานเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) กรมอุตุนิยมวิทยา โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังนี้

องค์ประกอบ

- | | |
|--|---------------------------------|
| ๑. ผู้อำนวยการกองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | หัวหน้าคณะทำงาน |
| ๒. ผู้แทนสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
กรมเจ้าท่า | ที่ปรึกษา |
| ๓. ผู้แทนวิทยุเรือ (Bangkok Radio)
บริษัทโทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) | ที่ปรึกษา |
| ๔. ผู้แทนผู้ประกอบการเดินเรือ | ที่ปรึกษา |
| ๕. ผู้แทนส่วนพยากรณ์อากาศกลาง กองพยากรณ์อากาศ | คณะทำงาน |
| ๖. ผู้แทนศูนย์โทรคมนาคมอุตุนิยมวิทยาแห่งภูมิภาค
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กองสื่อสาร | คณะทำงาน |
| ๗. นายปรกรณ์ภพ บุญยืน
นักอุตุนิยมวิทยาชำนาญการ
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงาน |
| ๘. นายวิทยา รัชชัคคิต
เจ้าพนักงานอุตุนิยมวิทยานำร่อง
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงาน |
| ๙. ผู้อำนวยการศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล | คณะทำงานและ
เลขานุการ |
| ๑๐. นายอนันต์ ศิริธัญญะรัตน์
นักอุตุนิยมวิทยานำร่องพิเศษ
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงานและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |

/๑๑...

- ๒ -

- | | |
|---|---------------------------------|
| ๑๑. นางปณาลี บำรุงผล
นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงานและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๒. นางสาววนิดา ทุมมัย
นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงานและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๓. นางสาวบุษราภรณ์ ภูสิงกา
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงานและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๔. นายจักรกฤษดิ์ ทองใบ
นักอุตุนิยมวิทยาปฏิบัติการ
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา | คณะทำงานและ
ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

- ๑) ให้ความคิดเห็น ข้อมูล คำปรึกษา เพื่อเสนอแผน ขั้นตอนการดำเนินงานเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)
 - ๒) ให้คำแนะนำ การสนับสนุน และร่วมแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)
 - ๓) ร่วมสนับสนุนการดำเนินงานเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)
 - ๔) สรุป วิเคราะห์ ประเมินผลและจัดทำรายงานผลการดำเนินงานรวมถึงปัญหาและอุปสรรค
- ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘



(นางสาวสุกัญญาณี ยะวิญญาญ)
อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองบริการดิจิทัลลุ่มทุนนิยมวิทยา ศูนย์อุดมศึกษาทะเล โทร. ๖๑๗๘

ที่ ดศ.๐๓๐๔.๐๐๔/๓๒ วันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุดมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรือ
อาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

เรียน ผอ.บด. (หัวหน้าคณะทำงานฯ) ผู้แทน พก.(พอ.) ผู้แทน ผศ.ทอ.(สส.) นายปกรณภพ (บด.) นายวิทยา (บด.)
นายอนันต์ (บด.) นางปณาลี (บด.) น.ส.วนิดา (บด.) น.ส.บุษราภรณ์ (บด.) นายจักรกฤษดี (บด.)

ตามคำสั่งกรมอุดมศึกษา ที่ ๔๐/๒๕๖๘ ลง วันที่ ๒๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๘ ได้แต่งตั้ง
คณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุดมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ
(SOT/VOS) ไว้แล้วนั้น

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หัวหน้าคณะทำงานฯ จึงขอเชิญหรือส่งผู้แทน
เข้าร่วมประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ ในวันพฤหัสบดี ที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี กรมอุดมศึกษา โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังนี้

- | | |
|-------------------------|---|
| <u>ระเบียบวาระที่ ๑</u> | เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ |
| <u>ระเบียบวาระที่ ๒</u> | เรื่องเพื่อทราบ |
| <u>ระเบียบวาระที่ ๓</u> | เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา |
| | ๓.๑ แนวทางการประสานงานกับกรมเจ้าท่า |
| | ๓.๒ แนวทางการประสานงานกับวิทยุเรือ Bangkok Radio |
| | ๓.๓ แนวทางการประสานงานกับผู้แทนผู้ประกอบการเดินเรือ |
| <u>ระเบียบวาระที่ ๔</u> | เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี) |

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเข้าร่วมประชุมตามวัน เวลาดังกล่าว ต่อไปด้วยจะขอบคุณยิ่ง

ชวธ

(นายโสฬส สวัสดิรักษา)
คณะทำงานและเลขานุการ

*** คำนิยมกรมอุดมศึกษา SOSMART

S : Self development พัฒนาตนเอง O : On Target มุ่งสัมฤทธิ์ผล S : Service mind มีจิตบริการ M : Moral มีคุณธรรม จริยธรรม
A : Active กระตือรือร้น มุ่งมั่นในการทำงาน R : Responsibility มีความรับผิดชอบ T : Team work ทำงานเป็นทีม



ที่ ดศ ๐๓๐๔/๔๐

กรมอุตุนิยมวิทยา

๔๓๕๓ สุขุมวิท บางนา กทม. ๑๐๒๖๐
๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

เรียน อธิบดีกรมเจ้าท่า

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) จำนวน ๑ ฉบับ

ด้วยกรมอุตุนิยมวิทยาได้ดำเนินการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) ตามการขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศในฐานรัฐชายฝั่ง (Coastal State) และเพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ครบถ้วน ถูกต้อง มีประสิทธิภาพเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการตราสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (II Code) และเป็นไปตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศ จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) และหน่วยงานของท่านมีความเกี่ยวข้องและความเชี่ยวชาญในด้านการสื่อสาร การดำเนินการกิจด้านความปลอดภัยในทะเล และการประกอบธุรกิจเดินเรือ จึงขอความอนุเคราะห์ผู้แทนจากหน่วยงานของท่านเป็นคณะทำงานฯ ดังกล่าวตามสิ่งที่ส่งมาด้วย นั้น

ในการนี้ กรมอุตุนิยมวิทยาได้กำหนดจัดประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ ในวันพฤหัสบดี ที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี กรมอุตุนิยมวิทยา จึงขอเชิญนายธนธิป จันทระภักดิ์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการเดินเรือ กรมเจ้าท่า และผู้แทนจากสำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า อีกจำนวน ๑ ท่าน เข้าร่วมประชุมตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าว ทั้งนี้ กรมอุตุนิยมวิทยาได้มอบหมาย นายโสฬส สวัสดิ์รักษา ผู้อำนวยการศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา หมายเลขโทรศัพท์ ๐๘ ๔๔๔๖ ๕๙๐๕ เป็นผู้ประสานงาน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายโสฬส สวัสดิ์รักษา)

ผู้อำนวยการศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

เลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยา

เพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา

โทรศัพท์ ๐ ๒๓๖๖ ๔๔๒๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dmet_saraban@tmd.mail.go.th



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองบริการดิจิทัลอุตสาหกรรมศึกษา ศูนย์อุตสาหกรรมศึกษาทะเล โทร. ๖๑๗๘

ที่ ดศ ๐๓๐๔.๐๐๔/๔๘ วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขอส่งรายงานการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตสาหกรรมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘

เรียน ผอ.บด. (หัวหน้าคณะทำงานฯ) ผู้แทน พก.(พอ.) ผู้แทน ผศ.ทอ.(สส.) นายปรกรณ์ภพฯ (บด.)
นายวิทยาฯ (บด.) นายอนันต์ฯ (บด.) นางปณาลีฯ (บด.) น.ส.วนิดาฯ (บด.) น.ส.บุษราภรณ์ฯ (บด.)
นายจักรกฤษณ์ฯ (บด.)

ตามหนังสือที่ ดศ. ๐๓๐๔.๐๐๔/๓๒ ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วม
ประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตสาหกรรมศึกษาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจ
อากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมมรกต
ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี และผ่านระบบประชุมทางไกลความละเอียดสูงแล้ว นั้น

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตสาหกรรมศึกษาเพื่อความปลอดภัย
ทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว
จึงขอจัดส่งรายงานการประชุมคณะทำงานฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย(เอกสารแนบ) และ
ขอความอนุเคราะห์ผู้แทนหน่วยงานของท่านส่งแก้ไขการประชุมผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์
tmd.marine4353@gmail.com ภายใน วันศุกร์ที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๘ และหากพ้นกำหนดดังกล่าว
จะถือว่าท่านได้ให้การรับรองรายงานการประชุมตามเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุมดังกล่าวต่อไป จักขอบคุณยิ่ง

สวส

(นายโสฬส สวัสดิรักษา)

คณะทำงานและเลขานุการ

*** คำนิยมกรมอุตสาหกรรมศึกษา SOSMART

S : Self development พัฒนาตนเอง O : On Target มุ่งสัมฤทธิ์ผล S : Service mind มีจิตบริการ M : Moral มีคุณธรรม จริยธรรม
A : Active กระตือรือร้น มุ่งมั่นในการทำงาน R : Responsibility มีความรับผิดชอบ T : Team work ทำงานเป็นทีม



ที่ ดศ ๐๓๐๔/๖๖

กรมอุตุนิยมวิทยา

๔๓๕๓ สุขุมวิท บางนา กทม. ๑๐๒๖๐

๑๘ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง รายงานการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

เรียน อธิบดีกรมเจ้าท่า

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่ ดศ. ๐๓๐๔.๐๐๔/๓๒ ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี และผ่านระบบประชุมทางไกลความละเอียดสูงแล้ว นั้น

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอส่งรายงานการประชุมคณะทำงานฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย เพื่อพิจารณาหากมีข้อแก้ไขประการใด ขอความอนุเคราะห์ผู้แทนหน่วยงานของท่านแจ้งฝ่ายเลขานุการฯ ทราบ ผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tmd.marine4353@gmail.com ภายในวันศุกร์ที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๘ และหากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าว จะถือว่าคณะทำงานทุกท่านได้ให้การรับรองรายงานการประชุมครั้งนี้ และฝ่ายเลขานุการฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ชวธ

(นายโสฬส สวัสดิ์รักษา)

ผู้อำนวยการศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

เลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยา

เพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา

โทรศัพท์ ๐ ๒๓๖๖ ๔๔๒๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dmet_saraban@tmd.mail.go.th



ที่ ดศ. ๐๓๐๔/๖๗

กรมอุตุนิยมวิทยา

๔๓๕๓ สุขุมวิท บางนา กทม. ๑๐๒๖๐
๑๘ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง รายงานการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรือ
อาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

เรียน กรรมการผู้จัดการใหญ่ (งานวิทยุเรือ Bangkok Radio)

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่ ดศ. ๐๓๐๔.๐๐๔/๓๒ ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เรื่อง ขอเชิญ
เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัคร
ช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี และผ่านระบบประชุมทางไกลความละเอียดสูงแล้ว นั้น

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทาง
ทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว
จึงขอส่งรายงานการประชุมคณะทำงานฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย เพื่อพิจารณาหากมีข้อแก้ไข
ประการใด ขอความอนุเคราะห์ผู้แทนหน่วยงานของท่านแจ้งฝ่ายเลขานุการฯ ทราบ ผ่านทางไปรษณีย์
อิเล็กทรอนิกส์ tmd.marine4353@gmail.com ภายในวันศุกร์ที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๘ และหากพ้น
กำหนดเวลาดังกล่าว จะถือว่าคณะทำงานทุกท่านได้ให้การรับรองรายงานการประชุมครั้งนี้ และฝ่าย
เลขานุการฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสฬส สวัสดิรักษา)

ผู้อำนวยการศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

เลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยา

เพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา

โทรศัพท์ ๐ ๒๓๖๖ ๙๔๒๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dmet_saraban@tmd.mail.go.th



ที่ ดศ ๐๓๐๔/๔๐

กรมอุตุนิยมวิทยา

๔๓๕๓ สุขุมวิท บางนา กทม. ๑๐๒๖๐
๑๘ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง รายงานการประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS)

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท SCG LOGISTIC จำกัด

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่ ดศ. ๐๓๐๔.๐๐๔/๓๒ ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เรื่อง ขอเชิญ
เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัคร
ช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมมรกต ชั้น ๒ อาคาร ๕๐ ปี และผ่านระบบประชุมทางไกลความละเอียดสูงแล้ว นั้น

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทาง
ทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ(SOT/VOS) ได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว
จึงขอส่งรายงานการประชุมคณะทำงานฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย เพื่อพิจารณาหากมีข้อแก้ไข
ประการใด ขอความอนุเคราะห์ผู้แทนหน่วยงานของท่านแจ้งฝ่ายเลขานุการฯ ทราบ ผ่านทางไปรษณีย์
อิเล็กทรอนิกส์ tmd.marine4353@gmail.com ภายในวันศุกร์ที่ ๒๑ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๘ และหากพ้น
กำหนดเวลาดังกล่าว จะถือว่าคณะทำงานทุกท่านได้ให้การรับรองรายงานการประชุมครั้งนี้ และฝ่าย
เลขานุการฯ จะได้ดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายโสฬส สวัสดิรักษา)

ผู้อำนวยการศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล

เลขานุการคณะทำงานขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยา

เพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา

โทรศัพท์ ๐ ๒๓๖๖ ๙๔๒๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dmet_saraban@tmd.mail.go.th

รายงานการประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการกิจอุดุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล
ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) กรมอุตุนิยมวิทยา

ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘

เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมมรกต และผ่านระบบออนไลน์

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

ผู้มาประชุม

๑. นายประสาน สึงवालเดช ผู้อำนวยการกองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา
หัวหน้าคณะทำงาน
๒. นายธนาธิป จันทระภักดิ์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการเดินเรือ
ผู้แทนสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทาง
กรมเจ้าท่า
ที่ปรึกษา (ออนไลน์)
๓. นายจรินทร์ บุตรวงษ์ หัวหน้างานควบคุมการจราจร
ผู้แทนสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
กรมเจ้าท่า
ที่ปรึกษา
๔. นายศักดิ์สิทธิ์ นาคนิยม นายช่างโทรคมนาคม ๗
ผู้แทน บริษัทโทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด มหาชน
ที่ปรึกษา
๕. นายวสิน สารธร พ.อ.ว.ทรร.
ผู้แทนบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด มหาชน
ที่ปรึกษา
๖. นายกิตติศักดิ์ สุวรรณศรี ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการเรือ
บริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด
ผู้แทนผู้ประกอบการเดินเรือ
ที่ปรึกษา
๗. นายพิชญ์ ลิขิตวินันท์ ผู้อำนวยการส่วนพยากรณ์อากาศกลาง
ผู้แทนส่วนพยากรณ์อากาศกลาง
กองพยากรณ์อากาศ
คณะทำงาน
๘. นายบุญชัย เทพยศ นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ กองสื่อสาร
ผู้แทนศูนย์โทรคมนาคมอุตุนิยมวิทยาแห่งภูมิภาค

๙. นายราชนันท์ เวศฉาย
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กองสื่อสาร
คณะทำงาน
นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ กองสื่อสาร
ผู้แทนศูนย์โทรคมนาคมอุตสาหกรรมวิทยาแห่งภูมิภาค
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กองสื่อสาร
คณะทำงาน
๑๐. นายปกรณ์ภพ บุญยืน
นักอุตสาหกรรมวิทยาชำนาญการ กลุ่มวิจัยและพัฒนา
สารสนเทศอุตสาหกรรมวิทยา กองบริการดิจิทัล
อุตสาหกรรมวิทยา
คณะทำงาน
๑๑. นายวิทยา รัชชัคค
เจ้าพนักงานอุตสาหกรรมวิทยาชำนาญงาน
ศูนย์อุตสาหกรรมวิทยาทะเล กองบริการดิจิทัล
อุตสาหกรรมวิทยา
คณะทำงาน
๑๒. นายสหัส สวัสดิ์รัช
ผู้อำนวยการศูนย์อุตสาหกรรมวิทยาทะเล
กองบริการดิจิทัลอุตสาหกรรมวิทยา
คณะทำงานและเลขานุการ
๑๓. นายอนันต์ ศิริธัญญะรัตน์
นักอุตสาหกรรมวิทยาชำนาญการพิเศษ
ศูนย์อุตสาหกรรมวิทยาทะเลกองบริการดิจิทัล
อุตสาหกรรมวิทยา คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๑๔. นายจักรกฤษณ์ ทองใบ
นักอุตสาหกรรมวิทยาชำนาญการ
ศูนย์อุตสาหกรรมวิทยาทะเล
กองบริการดิจิทัลอุตสาหกรรมวิทยา
คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๑๕. นางณาสี บำรุงผล
นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการพิเศษ
สถาบันอุตสาหกรรมวิทยา
กองบริการดิจิทัลอุตสาหกรรมวิทยา
คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
๑๖. นางสาวนิดา ทุมมัย
นักทรัพยากรบุคคลชำนาญการ
สถาบันอุตสาหกรรมวิทยา
กองบริการดิจิทัลอุตสาหกรรมวิทยา
คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

๑๗. นางสาวบุษราภรณ์ ภูสิงกา เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
ฝ่ายบริหารงานทั่วไป
กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา
คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

เริ่มประชุม	เวลา ๑๐.๐๐ น.
ประธานฯ	กล่าวเปิดประชุมและดำเนินการตามระเบียบวาระการประชุม ดังนี้
ระเบียบวาระที่ ๑	เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
ประธานฯ	ด้วยกรมอุตุนิยมวิทยา โดยศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา ได้มีการตั้งคณะทำงานดำเนินการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS) (ตามเอกสารแนบ)
ที่ประชุม	รับทราบ
ระเบียบวาระที่ ๒	เรื่องเพื่อทราบ
ฝ่ายเลขานุการ	๒.๑ ที่มา ภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOT/VOS)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2502 เพื่อเป็นเวทีในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ปัจจุบัน IMO มีสมาชิกจำนวน 176 ประเทศและสมาชิกสมทบ (หมู่เกาะพารากัว และฮ่องกง) ซึ่ง IMO ได้ออกอนุสัญญาระหว่างประเทศให้ประเทศสมาชิกบังคับใช้จำนวน 59 ฉบับ โดยประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิก IMO เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2516 ซึ่งมีโครงสร้างหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก โดยคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นกลไกขับเคลื่อนภารกิจ

เพื่อประสานงานกับองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากการที่ IMO จัดทำโครงการตรวจสอบประเทศสมาชิกภาคบังคับ (IMSAS) และเริ่มดำเนินการตรวจสอบของประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมพ.ศ. 2559 เป็นต้นมา โดยจะทำการตรวจสอบประเทศสมาชิกจำนวน 176 ประเทศไปอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ยปีละ 25 ประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้เข้ารับการตรวจสอบดังกล่าวในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 การตรวจสอบจะใช้เกณฑ์การตรวจตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุรักษ์การจราจรขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO Instrument Implementation Code: III Code) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องมีการกำหนดกลยุทธ์ในภาพรวม (Overall

Strategy) โดยก่อนปี พ.ศ. 2563 ประเทศไทยยังขาดกลยุทธ์ในภาพรวม(Overall Strategy) รวมถึงขาดกลไกการบริหารจัดการในการอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศของ IMO เนื่องจากการบังคับใช้อนุสัญญาเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน จากเหตุผลดังกล่าว จึงได้มีการเสนอให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานในการจัดทำและขับเคลื่อนขึ้น โดยใช้กลไกคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ ที่มีหน้าที่สำคัญ สรุปได้ คือ เป็นหน่วยประสานงานแห่งชาติในการประสานงานติดต่อกับ IMO และมอบหมายให้หน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งทางน้ำ ให้ดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานและเป้าหมาย ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นประธาน และผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นเลขาธิการ โดยได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานดำเนินการด้านต่างๆ หลายคณะ เช่น

- คณะทำงานภายใต้คณะอนุกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- คณะทำงานจัดทำแนวทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัยในการเดินเรือตามพันธกรณีของรัฐชายฝั่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
- คณะทำงานพิจารณาข้อมูลเพื่อจัดทำแนวทางและกระบวนการเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ
- คณะทำงานประเมินผล และทบทวนการปฏิบัติงานของประเทศไทยในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State)
- คณะทำงานประเมินผล และทบทวนการปฏิบัติงานของประเทศไทยในฐานะรัฐเมืองท่า (Port State)
- คณะทำงานประเมินผล และทบทวนการปฏิบัติงานของประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) โดยมีกรมอุตุฯ เป็นหนึ่งในคณะทำงานชุดนี้

โดยคณะทำงานต่างๆ ใช้เครื่องมือที่ใช้วัดผลการปฏิบัติงานหรือประเมินผลการปฏิบัติงาน (KPIs) โดยกรมเจ้าท่าในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะทำงานประเมินผลและทบทวนการปฏิบัติงานของประเทศไทยในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) นำเสนอผลการดำเนินงานผ่านระบบฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลและทบทวนการปฏิบัติงานของไทยตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศของ IMO

จากการประชุมคณะกรรมการจัดทำและขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๘ ภายใต้คณะกรรมการแห่งชาติเพื่อประสานงานกับองค์กรทางทะเล

ที่ประชุม ระหว่างประเทศ ณ ห้องประชุมวิสูตรสาครดิษฐ์ ชั้น ๔ อาคาร ๑๖๒ ปี กรมเจ้าท่า
ในส่วนของการติดตามการดำเนินการจากผลการจัดทำ Assessment of Areas
Related to the III Code การติดตามความคืบหน้าการแก้ไขที่พบจากการตรวจ
ประเมิน IMSAS รวมถึงผลการดำเนินงานของคณะทำงานชุดต่างๆ ในส่วนของการ
ติดตามผลการดำเนินงานของคณะทำงาน Coastal State ตัวชี้วัด KPI Coastal Stage
Meteorological ในข้อ 184ตาม Require of SOLAS ด้านอุตุนิยมวิทยา เกี่ยวกับการ
จัดหาเรือเพื่อมาเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ที่ยังมีปัญหา เป็น Pain point
หนึ่งที่ทางกรมเจ้าท่าในฐานะเลขานุการคณะทำงาน ต้องการให้ทางกรมอุตุนิยมวิทยา
ดำเนินการให้สำเร็จ จึงเป็นที่มาของโครงการขับเคลื่อนภารกิจอุตุนิยมวิทยาเพื่อความ
ปลอดภัยทางทะเลด้านเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ (SOA/VOS) กรมอุตุนิยมวิทยา
รับทราบ

ที่ประชุม

ฝ่ายเลขานุการ

๒.๒ มาตรฐานการปฏิบัติงานการจัดหาและแต่งตั้งเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

การจัดหาและแต่งตั้งเรืออาสาสมัครมีขั้นตอน ดังนี้

๒.๒.๑ ประสานกรมเจ้าท่าเพื่อจัดหาและติดต่อเรือ

การจัดหาและติดต่อเรือเพื่อมาเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศนั้น
กรมอุตุนิยมวิทยาจะประสานงานผ่านทางสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
กรมเจ้าท่า โดยพิจารณาหาเรือที่มีศักยภาพในการเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

๒.๒.๒ ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น

เมื่อกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการจัดหาเรือและเสนอรายชื่อของเรือแล้วนั้น ทาง
กรมอุตุนิยมวิทยา โดยศูนย์อุตุนิยมวิทยาทะเล กองบริการดิจิทัลอุตุนิยมวิทยา
จะดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดข้อมูลเบื้องต้นของเรือ

๒.๒.๓ ตรวจสอบและคัดเลือกเรือเพื่อเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

หลังจากการกรองข้อมูลเบื้องต้นของเรือแล้ว จะดำเนินการคัดเลือกเรือ
ที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ พร้อมทั้งส่ง
รายชื่อเรือที่ผ่านคัดเลือกให้กับสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า
เพื่อประสานงานและขอทำการขึ้นตรวจเรือต่อไป

๒.๒.๔ จัดทำหนังสือขอความร่วมมือจากบริษัทฯ เพื่อขอพิจารณาเป็นเรือ
อาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ

กรมอุตุนิยมวิทยาส่งหนังสือขอความร่วมมือไปยังบริษัทเรือ เพื่อขอให้เรือ
ที่ได้รับการคัดเลือก ทำหน้าที่เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ และกำหนดวันเวลา
ในการขึ้นเรือเพื่อไปตรวจเรือ

๒.๒.๕ จัดทำหนังสืออนุมัติการเดินทาง

กรมอุตุนิยมวิทยาดำเนินการขออนุมัติตัวบุคคลในการเดินทางตามกำหนดเวลา

	๒.๒.๖ เตรียมเอกสาร/คู่มือ/เครื่องมือ เตรียมเอกสารแบบฟอร์ม คู่มืออ้างอิงในการจัดทำเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ และเครื่องมือที่ใช้ในการสอบเทียบ ๒.๒.๗ ดำเนินการตรวจเรือที่ท่าเรือตามที่ได้ติดต่อประสานงานไว้ เจ้าหน้าที่จากกรมอุตุนิยมวิทยาดำเนินการอบรมให้ความรู้การตรวจอากาศ รวมถึงดำเนินการตรวจสอบ/สอบเทียบ เครื่องมือตรวจอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐาน ๒.๒.๘ ขออนุมัติลงนามแต่งตั้งเรือให้เ็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ หลังจากผ่านการอบรมการตรวจอากาศและการตรวจสอบ/สอบเทียบเครื่องมือตรวจอากาศแล้ว จะดำเนินการขออนุมัติลงนามหนังสือแต่งตั้งให้เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ จากกรมอุตุนิยมวิทยา ๒.๒.๙ ออกใบประกาศแต่งตั้งเรือให้เ็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ กรมอุตุนิยมวิทยาจะออกใบประกาศแต่งตั้งเรือให้เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ สำหรับเรือที่ได้รับการอนุมัติให้เป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ ๒.๒.๑๐ สรุปผลการดำเนินงาน เมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการแต่งตั้งเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศแล้ว คณะทำงานจะดำเนินการสรุปผลการดำเนินงานเสนอต่อผู้บังคับบัญชาต่อไป ที่ประชุม รับทราบ
ระเบียบวาระที่ ๓	เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา
ฝ่ายเลขานุการ	๓.๑ ความร่วมมือและการประสานงานกับสำนักความปลอดภัยสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า
คุณจรินทร์	- จากการดำเนินงานที่ผ่านมามีปัญหา/อุปสรรคย่อย จากการปรับเปลี่ยนบุคลากรและ/หรือบุคลากรเกษียณ ทำให้ขาดช่องทางการติดต่อ โดยปกติ กรมอุตุนิยมวิทยาไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ท่าเรือได้โดยตรง ต้องดำเนินการขออนุญาตตามระเบียบที่กำหนด อย่างไรก็ตาม ด้วยการประสานงานจากทาง VTS ทำให้ภารกิจดังกล่าวสามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ กรมอุตุนิยมวิทยาจึงขอรายชื่อผู้ติดต่อประสานงานสำนักความปลอดภัยสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า ในตอนนี้ได้มารับผิดชอบดูแลในส่วนงานด้านระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ (VTS) และอยู่ระหว่างการปรับปรุงทีมบุคลากรเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน ดังนั้น ในเบื้องต้นจะดำเนินการติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมอุตุนิยมวิทยาโดยตรงเพื่อแจ้งรายชื่อผู้รับผิดชอบในแต่ละภารกิจให้ทราบเป็นรายกรณีต่อไป ส่วนในหัวข้อการเข้าเ็นพื้นที่บริเวณท่าเรือนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแล และอำนวยความสะดวกแก่บริษัทเรือที่ประสงค์จะเข้าเทียบท่า โดยทั่วไปการดำเนินการขออนุญาตเข้าเทียบท่าเรือแต่ละแห่งจำเป็นต้องยื่นคำขอต่อ

คุณณัฏฐา	การทำเรือประจำทำเรือนั้น ๆ ซึ่งกระบวนการดังกล่าวอาจต้องอาศัยการประสานงานผ่านช่องทางการเชื่อมต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ที่ประชุม	ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติม ในกรณีที่ไม่ได้เข้าเทียบท่าเรือศรีราชา แต่เข้าเทียบท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา หรือท่าเรือภูเก็ต ซึ่งในความเป็นจริงนั้น สามารถประสานงานกับกรมเจ้าท่าได้ เนื่องจากกรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ในการประสานกับท่าเรือต่าง ๆ หรือบริษัทที่รับผิดชอบเรือดังกล่าวได้ โดยต้องมีการแจ้งการเข้า-ออกอย่างถูกต้องตามระเบียบ หากมีความจำเป็นต้องเข้าบริเวณท่าเรือใด ๆ ทางกรมเจ้าท่าสามารถดำเนินการประสานงานให้ได้
	มีมติให้ประสานงานโดยตรงไปยังคุณจรินทร์ บุตรวงศ์ หัวหน้างานควบคุมการจราจร
	ผู้แทนสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า และผู้ที่เกี่ยวข้อง
	ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ฝ่ายเลขานุการ	๓.๒ ความร่วมมือและการประสานงานกับวิทยุเรือ (Bangkok Radio)
	- จากการดำเนินงานที่ผ่านมามีปัญหา/อุปสรรคย่อย บนเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ จะต้องติดตั้งโปรแกรม TurboWin+ ในการเข้ารหัสและส่งผลตรวจอากาศมายังกรมอุตุนิยมวิทยา ด้วยปัญหาโดยเรือบางลำไม่อนุญาตให้ติดตั้งซอฟต์แวร์ และมีปัญหาเกี่ยวกับการส่งข้อมูลผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ตในการสื่อสาร ทางกรมฯ จึงขอเสนอให้ทางบริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) ช่วยเรียกดูรายงานผลตรวจอากาศทางวิทยุโดยตรงจากเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ เมื่อเรือเข้ามาในพื้นที่ ที่สามารถประสานงานได้
คุณวสิน	บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) ยินดีรับที่เป็นศูนย์กลางการประสานงานรับข้อมูลตรวจอากาศ โดยจะเรียกข้อมูลจากเรือทั้งในและต่างประเทศในระยะเวลาติดต่อ รวมถึงการประสานกับเรือที่ได้มีข้อตกลงกับกรมอุตุนิยมวิทยาเมื่อ 2 ปี ก่อน แล้วจะบันทึกข้อมูลรวบรวมได้ลงในดิจิทัลแพลตฟอร์มศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวสารเพื่อการเดินเรือ (Maritime Information Exchange) เพื่อให้กรมอุตุนิยมวิทยาตั้งไปใช้งาน
ที่ประชุม	ในส่วนการแก้ไขซอฟต์แวร์ให้รองรับการทำงานในส่วนต่างๆ เพิ่มขึ้นตามที่หน่วยงานต่างๆ ร้องขอมานั้น ทางบริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) รับทราบและกำลังดำเนินการอยู่ คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน
	มีมติให้ บริษัทวิทยุเรือ (Bangkok Radio) เป็นผู้ประสานงานรับข้อมูลตรวจอากาศทางวิทยุโดยตรงจากเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ เมื่อเรือเข้าในเขตที่รับผิดชอบ และผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ฝ่ายเลขานุการ	๓.๓ ความร่วมมือและการประสานงานกับผู้ประกอบการการเดินทางเรือ - จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ทางกรมอุตุนิยมวิทยาได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากบริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด เป็นอย่างดีในการสนับสนุนเรือ มาเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ และในครั้งนี้ทางกรมอุตุนิยมวิทยาขอสนับสนุนเรือ จาก บริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด เพื่อทำการตรวจและแต่งตั้งเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ จำนวน ๒ ลำ
คุณกิตติศักดิ์	บริษัท เอส ซี มีสายการเรือที่ดำเนินกิจการในบริเวณอ่าวไทยทั้งใกล้ชายฝั่ง และนอกชายฝั่ง ในแต่ละวันเรือของบริษัทฯ ที่สัญจรสวนกันจะมีการสื่อสารและสอบถามข้อมูลระหว่างกันอย่างสม่ำเสมอ เช่น สภาพเส้นทางข้างหน้าที่เรือของเรากำลังมุ่งหน้าไปเป็นอย่างไร ซึ่งข้อมูลที่ได้รับจากการแลกเปลี่ยนนี้เป็นข้อมูลที่มาจากการสังเกตการณ์จริงของผู้ปฏิบัติงาน จึงมีความน่าเชื่อถือ และเป็นที่ยอมรับในหมู่ลูกเรือเป็นหลัก ส่วนข้อมูลที่บริษัทฯ จัดเตรียมให้เราได้มาจากแหล่งข้อมูลอย่างเป็นทางการ เช่น กรมอุตุนิยมวิทยา และกรมเจ้าท่า โดยข้อมูลเหล่านี้ในปัจจุบันมีความแม่นยำสูงกว่าในอดีตอย่างมาก อีกทั้งยังมีการนำข้อมูลจากเว็บไซต์ที่ใช้งานประจำวันเข้ามาประกอบการอัปเดตสถานการณ์ ซึ่งมองว่าระบบนี้มีความน่าสนใจและเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้งานอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการนำเสนอภาพรวมที่ชัดเจน และได้สังเกตเห็นถึงประโยชน์ของการตรวจอากาศในทะเล ในการดำเนินงานของเรือเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ เนื่องจากข้อมูลเหล่านี้ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน แต่ยังช่วยส่งเสริมความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินเรืออีกด้วย จึงมีความยินดีที่จะสนับสนุนเรือจำนวน ๒ ลำ ในส่วนบริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด
ที่ประชุม	มีมติ รับการสนับสนุนเรือจำนวน ๒ ลำ จากบริษัท เอส ซี จี โลจิสติกส์ จำกัด เพื่อตรวจสอบและแต่งตั้งเป็นเรืออาสาสมัครช่วยตรวจอากาศ และผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
ระเบียบวาระที่ ๔ ประธานฯ	เรื่องอื่นๆ ด้วยหน้าที่และความรับผิดชอบของทุกคน แม้ว่าทรัพยากรจะมีอยู่อย่างจำกัด แต่ก็มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติงานให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนให้ได้มากที่สุด กรมอุตุนิยมวิทยาให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพยากรณ์สภาพอากาศในทะเล เนื่องจากเป็นภารกิจหลักที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของประชาชน ส่วนในด้านการสื่อสารและการดำเนินการต่างๆ นั้น ให้คณะทำงานฯ มีการหารือกันต่อไปตามความเหมาะสม โดยในปัจจุบัน การตรวจวัดสภาพอากาศบนพื้นดินได้มีการนำระบบอัตโนมัติมาใช้ทดแทนในสัดส่วนที่ค่อนข้างมาก และคาดว่าในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า การรายงานสภาพอากาศจะเปลี่ยนไปสู่ระบบอัตโนมัติเต็มรูปแบบ โดยให้ข้อมูลแบบเรียลไทม์ อย่างไรก็ตาม สำหรับการตรวจวัดสภาพอากาศในทะเลนั้น จำเป็นต้องใช้แพลตฟอร์มที่แตกต่างออกไป ซึ่งเรา

ฝ่ายเลข
ที่ประชุม

เลิกประชุมเวลา

จะพิจารณาและดำเนินการตามโอกาสและระยะเวลาที่เหมาะสมต่อไป ในโอกาสนี้
ข้าพเจ้าขอขอบคุณทุกท่านที่ได้ร่วมมือกันทำงานเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและ
บ้านเมืองของเรา โดยกรมอุตุนิยมวิทยามีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการรวบรวมข้อมูล
เพื่อให้บริการแก่ประชาชน ไม่ว่าจะเป็นเรือขนาดเล็กหรือเรือขนาดใหญ่ ทุกภาคส่วนให้
ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ขอขอบคุณทุกท่านอีกครั้งที่ได้มาร่วมทำงานด้วยกันในครั้งนี้
ขอแจ้งการประชุมคณะทำงานฯ ครั้งต่อไป จะจัดในรูปแบบออนไลน์
รับทราบ

๑๑.๓๐ น.



ผู้จัดรายงานการประชุม
(นายโสฬส สวัสดิรักษา)



ผู้ตรวจรายงานการประชุม
(นายประสาน ส้างวาลเดช)