



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคง ในภาคการขนส่ง ระยะที่ 1



โดย



มหาวิทยาลัยขอนแก่น



มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

พฤศจิกายน 2558



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคง ในภาคการขนส่ง ระยะที่ 1

โดย



มหาวิทยาลัยขอนแก่น

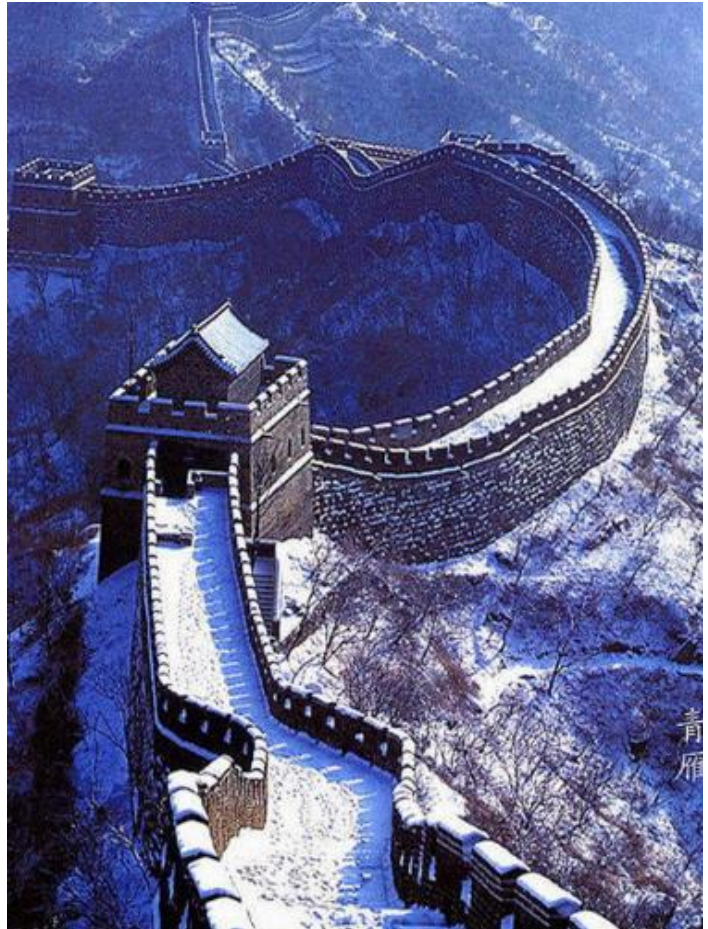


มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

พฤศจิกายน 2558



The only way to be secure is never to feel secure.

Anonymous (c. 500 BCE)

ทางเดียวที่จะเกิดความมั่นคง คือต้องไม่รู้สึกมั่นคง อย่างเด็ดขาด

นิรนาม

คำนำ

กระทรวงคมนาคมได้มอบสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ 1 เพื่อรองรับยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อม (พ.ศ.2557–2561) ตามนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ.2558-2564) และแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558 เมื่อเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ หรือภัยคุกคามจากการก่อการร้ายที่มีผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการ ระบบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของประเทศทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และการเดินอากาศ ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

แผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเตรียมความพร้อมในกรณีเกิดสถานะฉุกเฉินจากภัยด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งที่จะมีผลกระทบต่อการระบบการทำงานและสามารถแก้ไขปัญหาจากภัยคุกคามต่อการขนส่งมิให้หยุดชะงักอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งหน่วยงานจะต้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งตามภารกิจและหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลและการปฏิบัติงาน โดยมีแผนงาน/งาน/โครงการ/มาตรการ/งบประมาณ เพื่อการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร และทรัพยากรสำหรับรองรับสถานการณ์ของภัยพิบัติทางธรรมชาติและภัยคุกคามจากผู้ก่อการร้าย ในทุกรูปแบบ ดังนี้

1. การเตรียมการป้องกัน (Protection) เพื่อลดผลกระทบ (Mitigation) ก่อนเกิดสถานการณ์
2. การบริหารจัดการเผชิญเหตุในสถานะฉุกเฉิน (Response) เมื่อเกิดภัยพิบัติและภัยคุกคามเพื่อมิให้ระบบการคมนาคมขนส่งต้องหยุดชะงักอย่างถาวร
3. การฟื้นฟูสถานการณ์ (Recovery) ให้กลับสู่สภาวะปกติได้โดยเร็ว

ซึ่งมีรายละเอียดดังปรากฏตามกรอบการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในการขนส่ง

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องทบทวนหรือจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งของหน่วยงาน โดยพิจารณาถึงโอกาสของภัยพิบัติทางธรรมชาติและภัยคุกคามจากผู้ก่อการร้ายในรูปแบบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อการให้บริการระบบการขนส่งส่วนบุคคลและการให้บริการขนส่งสาธารณะ ตามภารกิจความรับผิดชอบของหน่วยงาน เช่น กรณีเกิดแผ่นดินไหว อุทกภัย สึนามิ โรคระบาด การวางระเบิดและภัยทางเทคโนโลยี เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อกำหนดแผนงาน มาตรการ งบประมาณและบุคลากรในการเตรียมความพร้อมของแผนงาน การป้องกันก่อนเกิดภัยพิบัติ แผนการเผชิญเหตุและมาตรการฟื้นฟูสถานการณ์ให้กลับสู่สภาวะปกติ โดยหน่วยงานอาจกำหนดขนาดและระดับความรุนแรงหรือระยะเวลาในการเตือนภัยเร่งด่วน การเตรียมการป้องกันและการเผชิญเหตุ รวมทั้งการประสานงานกับหน่วยงานทั้งภายในองค์กร และภายนอก ซึ่งควรจัดให้มีการ

ดำเนินการฝึกซ้อมแผนและประเมินผลอย่างเป็นระบบด้วย ทั้งนี้เพื่อมิให้ระบบการคมนาคมขนส่งของ
ประเทศต้องหยุดชะงัก เกิดผลกระทบและความเสียหาย ต่อทุกภาคส่วนของประเทศ

สำนักแผนความปลอดภัย
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กิตติกรรมประกาศ

คณะที่ปรึกษา ขอขอบพระคุณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรที่ได้ให้ความไว้วางใจ พวกเราคณะที่ปรึกษาจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในการศึกษาโครงการที่สำคัญยิ่งนี้ และขอใช้โอกาสนี้ขอบพระคุณคณะกรรมการกำกับการศึกษาทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาครั้งนี้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ คณะกรรมการประกอบด้วย นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ (ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปัจจุบันดำรงตำแหน่งรองปลัดกระทรวงคมนาคม) ในฐานะประธานกรรมการ และนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ (รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร), นายสุภวัฏษ์พงศ์ บริบูรณ์สุข (ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร), นายโชติรัตน์ โกมารทัต (ผู้แทนจากกลุ่มงานความมั่นคงระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงการต่างประเทศ) นางนงนุช ตันติธรรม (ผู้แทนจากสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข), นายธงชัย ไหลประสิทธิ์พร (ผู้แทนจากสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ), พันเอก ทนงค์ศักดิ์ ตันนารัตน์ (ผู้แทนจากศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล), พันเอก สุรพงษ์ อยู่พร้อม (ผู้แทนจากสำนักปฏิบัติการ กรมยุทธการทหารบก กองทัพบก), นาวาเอก จเร โฉมเฉลา (ผู้แทนจากศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล), นาวาอากาศเอก ปิณชญาภาค ปทุมาสูต (ผู้แทนจากกรมการสรรพกำลังกลาโหม), พันตำรวจเอกพิทยา การะเกษ (ผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจสันติบาล), นางไพรินทร์ ศุภกรโกศัย (ผู้แทนจากสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าลาดกระบ้ง กรมศุลกากร), นางสาวนงลักษณ์ วงศ์สุขศิริเดชา (ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก), นายพิทักษ์ วัฒนพงศ์พิศาล (ผู้แทนจากสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า), นายณรงค์ อรุณภาคมงคล (ผู้แทนจากกองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน กรมการขนส่งทางอากาศ), พ.ต.ท.อนุกูลป์ สิริเวชชะพันธ์ (ผู้แทนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย), นายพิศิษฐ์ เทศดา (ผู้แทนจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย), เรือโท ชำนาญ ไชยฤทธิ์ และนายจรัญ เฉลิมขลิต (ผู้แทนจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย), นางสาวสุชศรี เหลืองอร่าม (ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)), นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ (หัวหน้ากลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง สำนักแผนความปลอดภัย), นายชัชวาล สิมะสกุล (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กลุ่มบริหารความมั่นคงด้านการขนส่ง), นางดวงเดือน นพรัตน์ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ ประธานคณะกรรมการตรวจการจ้าง) นางสาวพรพิมล พึ่งพถุณินท์ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ กรมการและเลขานุการตรวจการจ้าง), รวมทั้งเจ้าหน้าที่สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ช่วยประสานงานและอำนวยความสะดวกอย่างมากในการศึกษานี้ ซึ่งไม่สามารถกล่าวนามได้หมด ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณผู้แทนทั้งส่วนราชการต่างๆ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน ตลอดจนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความมั่นคงและความปลอดภัยในภาคขนส่ง ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวง

คมนาคม, กรมการขนส่งทางบก, กรมทางหลวงชนบท, กรมทางหลวง, การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, บริษัทขนส่ง จำกัด, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, การรถไฟแห่งประเทศไทย, บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด, การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, สำนักงานศุลกากรลาดกระบัง ท่าเรือแหลมฉบัง, ด้านศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง สะเดา ปาดังเบซาร์ ตากใบ สุโขทัย-โลก หนองคาย, กรมการสรรพกำลังกลาโหม, ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล, สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, กรมยุทธการทหารบก, กองบัญชาการตำรวจสันติบาล, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กระทรวงสาธารณสุข, สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, สำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ, สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย, สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุดิบ, สมาคมอนุรักษ์พลังงานของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน, สำนักยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมและการป้องกันประเทศ, สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ, กรมเจ้าท่า, การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล, กรมการบินพลเรือน, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, มูลนิธิราชประชานุเคราะห์ในพระบรมราชูปถัมภ์, องค์การสาธารณสุข, มูลนิธิ, สำนักนายกรัฐมนตรีและกระทรวงอื่นๆ, ภาคประชาชน และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ที่ได้เข้าร่วมการสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2, การสนทนากลุ่ม ครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2 และการฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยีครั้งที่ 1 และ 2 ซึ่งได้กรุณาให้ความเห็น ตอบข้อซักถาม รวมทั้งมุมมองและบอกเล่าประสบการณ์ที่มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งไม่สามารถกล่าวหมดได้หมด ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณวิทยากรผู้บรรยาย ประกอบด้วย นายदनัย มุสา (ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมและการป้องกันประเทศ, สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ), พันเอกทงศักดิ์ ตันนารัตน์ (ผู้อำนวยการกองแผนและโครงการฯ, ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล), นายสุจิน มั่งนิมิตร (รองผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวก, กรมทางหลวง), พ.ต.ท.อนุศิลป์ สิริเวชชะพันธ์ (ผู้ช่วยผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย), นายณรงค์ อรุณภาคมงคล (นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ, กรมการบินพลเรือน), นางกรรณิกา เดชาตวงศ์ ณ อยุธยา (ผู้อำนวยการ ฝ่ายความมั่นคงการบิน, บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)), พล.ร.ท.จุมพล ลุมพิกานนท์ (รองเสนาธิการทหารเรือ, กองทัพเรือ), นายเจริญ เฉลิมขวลิต (ผู้อำนวยการกองรักษาความปลอดภัย, การท่าเรือแห่งประเทศไทย) และนายอนันต์ ปานสกุล (ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการฯ, การท่าเรือแห่งประเทศไทย) และผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานฯ ดังกล่าว ที่ได้ร่วมกันและให้เกียรติมาแนะนำเสนอ ถ่ายทอดทั้งความรู้และประสบการณ์ และนำเยี่ยมชมศึกษางานภาคสนามทางด้านความมั่นคงและปลอดภัยในภาคการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ แก่เจ้าหน้าที่ผู้เข้าร่วมการฝึกอบรมฯ ทุกท่าน

ขอขอบคุณผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่านซึ่งไม่สามารถกล่าวนามได้ทั้งหมด ณ ที่นี้ ที่ช่วยจัดเตรียมเอกสารโครงการฯ ในระยะเริ่มต้น โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่จากบริษัท PSK และขอขอบพระคุณผู้ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล, เข้าร่วมในที่ประชุมฯ สัมมนาฯ และฝึกอบรมฯ, แสดงความคิดเห็น, ช่วยประมวลผลในการศึกษาให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบคุณอธิการบดี รศ.ดร.ชูศักดิ์ ลิ่มสกุล, คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ รศ.ดร.อุดมผล พิชนิไพบุลย์ และหัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา รศ.ดร.ธนิยา เกาศล มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ที่ได้ให้การสนับสนุนการศึกษานี้มาโดยตลอด

ขอขอบคุณ คุณปรีชา ชูทรัพย์ ที่ได้ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างมากและช่วยเหลือคณะที่ปรึกษาในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ดร.โอภาส สมใจนึก ที่ได้สละเวลามาร่วมเล่าประสบการณ์ภัยระเบิดที่สนามบินหาดใหญ่ ซึ่งเกิดขึ้นกับตัวเอง

คณะที่ปรึกษา
พฤศจิกายน 2558

คณะที่ปรึกษา

1. ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์	ผู้จัดการโครงการ
2. ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง	รองผู้จัดการโครงการ
3. รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์	รองผู้จัดการโครงการ
4. พ.อ.ผศ.ดร.ไท ชาญกุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงและความปลอดภัย
5. ดร.พิพัฒน์ ทองนิม	ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงและความปลอดภัย
6. ดร.กิริติ กิจมานะวัฒน์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนการขนส่ง
7. ดร.ปรีดา พิทยาพันธ์	วิศวกรขนส่งอาวุโส
8. ดร.นพดล กรประเสริฐ	ผู้ช่วยวิศวกรขนส่ง
9. ดร.ปิติ จันทุไทย	ผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
10. รศ.ศิริรัตน์ ธานีรณานนท์	ผู้เชี่ยวชาญด้านประชาสัมพันธ์และเผยแพร่
11. ดร.มานพ พรหมชนะ	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

บุคลากรสนับสนุน

1. นายนรบดี สาละธรรม	วิศวกรผู้ช่วย
2. ดร.ชลัท ทิพากรเกียรติ	วิศวกรผู้ช่วย
3. อ.ชุลกีฟลี มามะ	วิศวกรผู้ช่วย
4. อ.จุฑามาศ ลักษณะกิจ	วิศวกรผู้ช่วย
5. นางสาวชนม์นิภา ปุพพะธีราวณิชย์	วิศวกรผู้ช่วย
6. นายปฐุม ศรีสวัสดิ์	นักวิจัย (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่)
7. นายวรัญญู อุทธา	นักวิจัย (มหาวิทยาลัยขอนแก่น)
8. นางสาวเจนมณี แซ่เตียว	เลขานุการ

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	i
กิตติกรรมประกาศ	ii
คณะที่ปรึกษา	vi
สารบัญ	vii
สารบัญตาราง	xii
สารบัญรูปภาพ	xiv
คำย่อ	xvi
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 กล่าวนำ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-3
1.3 ขอบเขตงานและวิธีการศึกษา	1-3
1.3.1 ด้านกฎหมาย	1-4
1.3.2 การวิเคราะห์สถานการณ์ขององค์กร	1-5
1.3.3 การประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง	1-7
1.3.4 การจัดทำแผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง	1-7
1.3.5 การจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคง	1-10
1.3.6 การจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรม	1-11
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-11
1.5 การจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง	1-12
บทที่ 2 ทบทวนนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	2-1
2.1 นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย	2-1
2.1.1 สรุปนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง	2-1
2.1.2 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	2-9
2.1.2.1 การขนส่งทางบก	2-9
2.1.2.2 การขนส่งทางน้ำ	2-10
2.1.2.3 การขนส่งทางอากาศ	2-12
2.2 นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ	2-15

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.1 ประเทศสหราชอาณาจักร	2-15
2.2.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา	2-18
2.2.3 ประเทศออสเตรเลีย	2-21
2.3 ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับความมั่นคง (Mobility and Security Theory)	2-24
2.3.1 ทฤษฎีการป้องปราม (Deterrence)	2-24
2.3.2 ทฤษฎีการจัดการภัยก่อการร้าย (Terror Management)	2-27
2.3.3 ทฤษฎีกระตุ้นการป้องกันตนเอง (Protection Motivation Theory)	2-28
2.4 แผนงานและกฎหมายความมั่นคงในภาคขนส่งที่เกี่ยวข้อง	2-29
2.4.1 กฎหมายวัตถุอันตราย (Hazardous Materials) สินค้าอันตราย (Dangerous Goods)	2-29
2.4.2 แผนยุทธศาสตร์เตรียมความพร้อม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาโรคติดต่อ อุบัติใหม่แห่งชาติ พ.ศ. 2556-2559	2-30
2.4.3 ทบทวนความมั่นคงภาคขนส่งบริเวณแนวชายแดน	2-31
2.5 สรุป	2-33
บทที่ 3 สถานการณ์ของภัยความมั่นคงภาคขนส่ง	3-1
3.1 นิยาม “ภัย”	3-1
3.2 สถานการณ์ภัยความมั่นคง	3-2
3.2.1 สถานการณ์ภัยด้านความมั่นคงในโลก	3-2
3.2.2 สถานการณ์ภัยความมั่นคงในประเทศไทย	3-5
3.2.3 สถานการณ์ภัยธรรมชาติในโลก	3-6
3.3 ความหมายและคำจำกัดความที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยง	3-9
3.4 ทฤษฎีและวิธีการประเมินความเสี่ยง	3-11
3.5 การวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง	3-14
3.6 สรุปภัยความมั่นคงที่มีต่อภาคการขนส่ง	3-18
3.6.1 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางบก	3-18
3.6.2 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางน้ำ	3-19
3.6.3 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางอากาศ	3-20
3.7 การวิเคราะห์ความเสี่ยงผลกระทบเนื่องจากความเพียงพอในการให้บริการ	3-20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.8 ภัยความมั่นคงด้านไซเบอร์ (Cyber Security Threat)	3-23
3.8.1 คำนิยาม	3-24
3.8.2 แนวโน้มของภัยคุกคามด้านไซเบอร์ของโลก	3-25
3.8.3 ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานแห่งชาติ	3-28
3.9 สรุป	3-28
บทที่ 4 สาเหตุและความเสี่ยงของภัยความมั่นคงภาคขนส่ง	4-1
4.1 กล่าวนำ	4-1
4.2 สาเหตุของภัยความมั่นคงที่เกิดกับภาคขนส่ง	4-1
4.3 ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐาน	4-2
4.3.1 ทางบก	4-4
4.3.2 ทางน้ำ	4-4
4.3.3 ทางอากาศ	4-5
4.4 ความมั่นคงของโครงสร้างพื้นฐานทางบกในอนาคต	4-6
4.4.1 ความมั่นคงในแนวชายแดน (Border security)	4-6
4.4.2 การขนส่งวัตถุอันตราย (Hazardous Materials) และสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)	4-18
4.4.3 การรักษาความปลอดภัยด้านไซเบอร์ (Cyber Security)	4-28
4.4.4 จุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ	4-34
4.4.5 ความมั่นคงของห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain security)	4-37
4.5 สรุป	4-40
บทที่ 5 การรับมือกับความมั่นคงภาคขนส่งในปัจจุบัน	5-1
5.1 ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม	5-1
5.2 วิเคราะห์ SWOT ในภาคขนส่ง	5-4
5.2.1 ภาคขนส่งทางบก (ถนนและราง)	5-5
5.2.2 ภาคขนส่งทางน้ำ	5-6
5.2.3 ภาคขนส่งทางอากาศ	5-6
5.3 บทบาทของกระทรวงคมนาคม	5-7

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.3.1 ภัยความมั่นคงจากภัยธรรมชาติ	5-7
5.4 บทบาทของหน่วยงานความมั่นคง	5-13
5.4.1 ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.)	5-13
5.4.2 ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)	5-13
5.5 สรุป	5-15
บทที่ 6 แผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง	6-1
6.1 กรอบแนวคิด	6-1
6.2 วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ เป้าประสงค์	6-5
6.3 ยุทธศาสตร์ความมั่นคงในภาคการขนส่ง ทั้ง 3 ภาคส่วน	6-6
6.3.1 ภาคขนส่งทางบก (ถนน และราง)	6-6
6.3.2 ภาคขนส่งทางน้ำ	6-12
6.3.3 ภาคขนส่งทางอากาศ	6-16
6.4 แผนปฏิบัติการและตัวอย่างกรณีศึกษา	6-23
6.4.1 กรณีที่ 1: ภัยจากระเบิด ณ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	6-26
6.4.2 กรณีที่ 2: ภัยจากระเบิด ณ สถานีขนส่งรถโดยสาร บขส.	6-31
6.4.3 กรณีที่ 3: ภัยจากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน	6-38
6.4.4 กรณีที่ 4: ภัยมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันรั่วไหล	6-48
6.4.5 กรณีที่ 5: ภัยจากการปล้นยึดอากาศยาน	6-56
6.4.6 กรณีที่ 6: ภัยจากแผ่นดินไหว/ดินโคลนถล่ม	6-64
6.4.7 กรณีที่ 7: ภัยจากการโจมตีด้านไซเบอร์ในภาคการขนส่ง (Cyber Security)	6-74
6.4.8 กรณีที่ 8: แผนเตรียมความพร้อมด้านการอพยพคนไทยจากต่างประเทศ	6-79
6.4.9 กรณีที่ 9: ภัยจากโรคติดต่ออุบัติใหม่	6-86
6.4.10 กรณีที่ 10: ภัยจากการปล้นยึดรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย	6-97
แล้วนำไปก่อการร้าย	
6.5 สรุป	6-104
บทที่ 7 การจัดประชุม สัมมนา และฝึกอบรม	7-1
7.1 กล่าวนำ	7-1

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7.2 เนื้อหาของงาน	7-1
7.3 สรุป	7-3
บทที่ 8 แนวทางการนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ	8-1
8.1 กล่าวนำ	8-1
8.1.1 แนวคิดในการจัดตั้งหน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง	8-2
8.1.2 ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา	8-6
8.1.3 ข้อดีและข้อเสีย	8-6
8.2 โครงสร้างหน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง	8-8
8.2.1 องค์ประกอบ	8-8
8.2.2 หน้าที่ความรับผิดชอบ	8-9
8.2.3 ความร่วมมือต่อหน่วยงานภาคความมั่นคงในประเทศ	8-13
8.3 สรุปแนวคิดในการจัดตั้งหน่วยงานความมั่นคง	8-13

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 การวิเคราะห์ SWOT	1-5
ตารางที่ 3.1 ตัวอย่างสถานการณ์ภัยด้านความมั่นคงในประเทศไทย	3-5
ตารางที่ 3.2 ผลกระทบที่เกิดจากภัยพิบัติในภูมิภาคต่างๆระหว่างปี พ.ศ. 2527-2556	3-7
ตารางที่ 3.3 ลำดับความเสี่ยงของสาธารณภัยจำแนกตามลักษณะของภัยพิบัติ	3-8
ตารางที่ 3.4 ความหมายแต่ละระดับความเสี่ยง	3-10
ตารางที่ 3.5 แผนผังแสดงระดับความเสี่ยง	3-10
ตารางที่ 3.6 ผลการประเมินจากแผนภาพแสดงขอบเขตการเฝ้าระวัง (Amber Zone)	3-14
ตารางที่ 3.7 โอกาสที่จะเกิด (Likelihood)	3-15
ตารางที่ 3.8 ผลกระทบ (Impact)	3-15
ตารางที่ 3.9 ภัยคุกคามที่เกิดจากมนุษย์	3-15
ตารางที่ 3.10 ภัยคุกคามที่เกิดจากธรรมชาติ	3-16
ตารางที่ 3.11 สรุปผลประเมินความเสี่ยงภัยคุกคามที่เกิดจากมนุษย์	3-16
ตารางที่ 3.12 การจัดอันดับภัยคุกคามเนื่องจากมนุษย์ตามระดับความเสี่ยง	3-17
ตารางที่ 3.13 สรุปผลประเมินความเสี่ยงภัยคุกคามที่เกิดจากธรรมชาติ	3-17
ตารางที่ 3.14 การจัดอันดับภัยคุกคามเนื่องจากธรรมชาติตามระดับความเสี่ยง	3-17
ตารางที่ 3.15 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางถนน	3-18
ตารางที่ 3.16 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางราง	3-19
ตารางที่ 3.17 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง	3-19
ตารางที่ 3.18 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง	3-20
ตารางที่ 3.19 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางอากาศ	3-20
ตารางที่ 4.1 รายละเอียดของระบบการขนส่งในปัจจุบัน (พ.ศ.2558)	4-2
ตารางที่ 4.2 ประเภทเอกสารผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย	4-9
ตารางที่ 5.1 กลุ่มอำนาจการและแผน	5-2
ตารางที่ 5.2 กลุ่มการขนส่งทางถนน	5-2
ตารางที่ 5.3 กลุ่มการขนส่งทางราง	5-3
ตารางที่ 5.4 กลุ่มการขนส่งทางน้ำ	5-3
ตารางที่ 5.5 กลุ่มการขนส่งทางอากาศ	5-3
ตารางที่ 5.6 ผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางบก (ผู้โดยสาร และสินค้า)	5-5

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.7 ผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางน้ำและทางทะเล (ผู้โดยสารและสินค้า)	5-6
ตารางที่ 5.8 ผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางอากาศ (ผู้โดยสารและสินค้า)	5-7
ตารางที่ 5.9 บทบาทของกระทรวงคมนาคม ในยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ 2557 - 2561	5-9
ตารางที่ 6.1 ตัวอย่างมาตรการการรักษาความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางรถไฟ	6-11
ตารางที่ 6.2 มาตรการเพิ่มเติมการรักษาความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางรถไฟ	6-12
ตารางที่ 7.1 สรุปผลของการดำเนินงานทั้งหมด	7-2
ตารางที่ 8.1 ข้อเปรียบเทียบจุดเด่นจุดด้อยของแนวทางการบริหารจัดการความมั่นคงทั้ง 3 แนวคิด	8-7

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปที่ 2.1	วงจการจัดการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย 2-7
รูปที่ 2.2	การเชื่อมโยงแผนความมั่นคงภาคการขนส่ง ระยะที่ 1 กับ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ ทั้งระดับชาติ และระดับกระทรวง 2-14
รูปที่ 2.3	ตัวอย่างรายการและรายละเอียดที่เฝ้าระวังบนหน้าเว็บPRISM 2-27
รูปที่ 3.1	ดัชนีการก่อการร้ายทั่วโลก พ.ศ. 2557 3-3
รูปที่ 3.2	กลุ่มเป้าหมายการโจมตีของผู้ก่อการร้าย ระหว่าง ปี 2543 ถึง 2556 3-4
รูปที่ 3.3	กลุ่มเป้าหมายการโจมตีของผู้ก่อการร้ายในประเทศไทย ระหว่างปี 2543 ถึง 2556 3-6
รูปที่ 3.4	จำนวนผู้เสียชีวิตจากภัยพิบัติ ระหว่างปี พ.ศ. 2527-2556 3-7
รูปที่ 3.5	แผนภาพแสดงขอบเขตการเฝ้าระวัง (Amber Zone) 3-13
รูปที่ 3.6	ความเชื่อมโยงระหว่างปริมาณการเดินทางและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบขนส่ง เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 3-22
รูปที่ 3.7	อันดับแนวโน้มภัยคุกคามไซเบอร์ทั่วโลกประจำปี 2014 3-26
รูปที่ 3.8	แนวโน้มภัยคุกคามด้านความมั่นคงปลอดภัยที่องค์กรทั่วโลกตระหนัก ปี 2014 3-26
รูปที่ 3.9	ภาพรวมการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีอย่างต่อเนื่องทั่วโลก 3-27
รูปที่ 3.10	ภาพรวมการโจมตีทางไซเบอร์ของประเทศไทย ที่มีการโจมตีหนักในช่วงเดือนธันวาคม 2556 3-27
รูปที่ 4.1	ภาพรวมสถานการณ์ระบบการขนส่งภายใน พ.ศ.2565 4-3
รูปที่ 4.2	จุดแผนพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศเพื่อนร่วม 4-8
รูปที่ 4.3	บริเวณจุดตรวจคนเข้าเมือง 4-14
รูปที่ 4.4	บริเวณจุดตรวจตู้สินค้า 4-14
รูปที่ 4.5	ผังเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนของสหรัฐอเมริกากับของไทย 4-17
รูปที่ 4.6	ข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย 4-21
รูปที่ 4.7	ตัวอย่างรถขนส่งสินค้าอันตราย 4-22
รูปที่ 4.8	รถบรรทุกเคมีเหลวที่มีน้ำหนักมากกว่าน้ำ 4-23
รูปที่ 4.9	รถบรรทุกก๊าซอัดความดันสูง 4-23
รูปที่ 4.10	รถบรรทุกของเหลวไวไฟ 4-24
รูปที่ 4.11	แนวคิดการไหลของข้อมูลและการตัดสินใจในองค์กรตามกรอบ Cyber security Framework 4-31
รูปที่ 4.12	ความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์และความมั่นคงปลอดภัย ที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศ 4-32

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคงปลอดภัยด้านต่าง ๆ กับการรับมือภัยไซเบอร์	4-33
รูปที่ 4.14 ตำแหน่งจุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ	4-36
รูปที่ 4.15 ตัวอย่างของห่วงโซ่อุปทาน	4-39
รูปที่ 5.1 กรอบการวิเคราะห์สถานการณ์ด้วย SWOT Analysis	5-4
รูปที่ 5.2 ผังโครงสร้างของ ศรชล.	5-15
รูปที่ 5.3 แสดงหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมที่ทำการวิเคราะห์ (เพิ่มเติม)	5-16
รูปที่ 6.1 บทบาทกระทรวงคมนาคมในแผนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ.๒๕๕๗ - ๒๕๖๑)	6-3
รูปที่ 6.2 กรอบการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง	6-4
รูปที่ 6.3 โครงสร้างกรมการbinพลเรือน (เดิม)	6-21
รูปที่ 6.4 โครงสร้างสำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย	6-22
รูปที่ 6.5 กรอบของผังการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงฯ และแผนปฏิบัติการ	6-26
รูปที่ 6.6 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยวางระเบิด ณ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	6-31
รูปที่ 6.7 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยวางระเบิด ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร	6-38
รูปที่ 6.8 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน	6-48
รูปที่ 6.9 โครงสร้างการปฏิบัติการฉุกเฉิน กรณีภัยมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันรั่วไหล	6-54
รูปที่ 6.10 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากการปล้นยึดอากาศยาน	6-64
รูปที่ 6.11 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากแผ่นดินไหว/ดินโคลนถล่ม	6-74
รูปที่ 6.12 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากการโจมตีด้านไซเบอร์ในภาคการขนส่ง	6-79
รูปที่ 6.13 ผังการอพยพของกระทรวงการต่างประเทศร้องขอผ่านกระทรวงคมนาคม	6-84
รูปที่ 6.14 ผังการปฏิบัติงาน กรณีเกิดโรคติดต่ออุบัติใหม่	6-96
รูปที่ 6.15 ผังการปฏิบัติงานของภัยจากการปล้นยึดรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย แล้วนำไปก่อการร้าย	6-103
รูปที่ 8.1 แผนผังการบริหารงานของกระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิสหรัฐฯ	8-3
รูปที่ 8.2 กรอบความร่วมมือในการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง	8-4

คำย่อ

กค.	: กระทรวงการคลัง
กทท.	: การท่าเรือแห่งประเทศไทย
กทพ.	: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
กปน.	: คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน
กปปส.	: คณะกรรมการประชาชนเพื่อการเปลี่ยนแปลง
กพ.	: สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
กพท.	: สำนักงานการbinพลเรือนแห่งประเทศไทย
กรอ.	: คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน
กท.	: กระทรวงกลาโหม
ขบ.	: กรมการขนส่งทางบก
ขรก.	: ข้าราชการ
ขส.ทบ.	: กรมการขนส่งทหารบก
ขส.ทร.	: กรมการขนส่งทหารเรือ
ขส.ทอ.	: กรมการขนส่งทหารอากาศ
ขสมก.	: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
คกก.	: คณะกรรมการ
คค.	: กระทรวงคมนาคม
คมช.	: คณะมนตรีความมั่นคงแห่งชาติ
क्रम.	: คณะรัฐมนตรี
จท.	: กรมเจ้าท่า
ตม.	: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
ทช.	: กรมทางหลวงชนบท
ทย.	: กรมท่าอากาศยาน
ทล.	: กรมทางหลวง
ทอท.	: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ (AOT)
นอก.	: คณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหการก่อการร้ายสากล
นอปท.	: คณะกรรมการนโยบายและแผนและอำนวยการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล
บ.ข.ส.	: บริษัท ขนส่ง จำกัด
บทด.	: บริษัทไทยเดินทะเลจำกัด

คำย่อ (ต่อ)

ปภ.	: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ผบ.ตร.	: ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
ผบ.ทบ.	: ผู้บัญชาการทหารบก
ผบ.ทร.	: ผู้บัญชาการทหารเรือ
ผบ.ทอ.	: ผู้บัญชาการทหารอากาศ
ผบ.สส.	: ผู้บัญชาการทหารสูงสุด
พ.ร.ก.	: พระราชกำหนด
พ.ร.ฎ.	: พระราชกฤษฎีกา
พ.ร.บ.	: พระราชบัญญัติ
พ.ศ.	: พุทธศักราช
มข.	: มหาวิทยาลัยขอนแก่น
มช.	: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ม.อ.	: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
มท.	: กระทรวงมหาดไทย
ยธ	: กระทรวงยุติธรรม
รมช.	: รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง
รมต.	: รัฐมนตรี
รมว.	: รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
รฟท.	: การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟพท.	: บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
รฟม.	: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
รมว.กต.	: รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ
รมว.มท.	: รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
ศก.	: กรมศุลกากร
ศตก.	: ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล
ศบปพ.	: ศูนย์บัญชาการแก้ไขปัญหาการบินพลเรือน
ศปภ.คค.	: ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม
ศรชล.	: ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
ศรม.	: ศูนย์รักษาความปลอดภัยแห่งชาติ
ศอ.รศ.	: ศูนย์อำนวยการรักษาความสงบ

คำย่อ (ต่อ)

ศอฉ.	: ศูนย์อำนวยการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน
สขช.	: สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
สงป.	: สำนักงานประมาณ
สธ.	: กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
สนช.	: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สนง.	: สำนักงาน
สนช.	: สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
สบพ.	: สถาบันการบินพลเรือน
สปฉ.	: แนวทางปฏิบัติในการสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉิน
สมช.	: สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ
สผป.	: สำนักแผนความปลอดภัย
สอท.	: สถานเอกอัครราชทูต
อกรส.	: คณะอนุกรรมการอำนวยการแก้ไขปัญหการก่อการร้ายสากล
อปท.	: องค์การปกครองท้องถิ่น
ออท.	: เอกอัครราชทูต
AEC	: Asean Economics Community (ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน)
AOT	: Airports of Thailand Public Company Limited
B.C.	: Before Christ
CSOC	: Cyber Security Operation Center (ศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์)
DRM	: Disaster Risk Management (หลักการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย)
DRR	: Disaster Risk Reduction (การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย)
EOD	: Explosive Ordnance Disposal (หน่วยเก็บกู้ทำลายวัตถุระเบิด (และอาวุธอื่นๆด้วย))
ICAO	: International Civil Aviation Organization (องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ)
ICS	: Incident Command System
IED	: Improvised Explosive Device (วัตถุระเบิดแสวงเครื่อง)
IGA	: Intergovernmental Agreement in Surface Transport Security (ข้อตกลงด้านความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้น)
IMO	: International Maritime Organization (องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ)
NSTSS	: National Surface Transport Security Strategy (ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้นแห่งชาติ)

คำย่อ (ต่อ)

NCSC	: National Cyber Security Committee (คณะกรรมการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ)
NSA	: National Security Agency (หน่วยความมั่นคงแห่งชาติ)
SWOT	: Strengths, Weaknesses, Opportunities และ Threats
Safety	: ความปลอดภัย
Security	: ความมั่นคง
TRANSEC	: Transport Security and Contingencies Directorate (หน่วยความมั่นคงด้านการขนส่งและเหตุการณ์ฉุกเฉิน)
TSA	: Transportation Security Administration
TSC	: Transport Security Committee, Australia (คณะกรรมการด้านความปลอดภัยและมั่นคงด้านการขนส่ง)
TSC	: Transport Security Center, Thailand (ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง)
USA	: The United States of America

บทที่ 1 บทนำ

- ❖ กล่าวนำ
- ❖ วัตถุประสงค์
- ❖ ขอบเขตงานและวิธีการศึกษา
- ❖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
- ❖ การจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง

บทที่ 1 บทนำ

1.1. กล่าวนำ

ปัจจุบันทุกประเทศทั่วโลก ต้องเผชิญกับความเสี่ยงภัยจากสถานการณ์ด้านความมั่นคง ซึ่งมีรูปแบบการก่อเหตุการณ์ที่ซับซ้อน และการเกิดเหตุสาธารณภัยที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โดยเฉพาะในภาคขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ และทางบกซึ่งรวมถนนและระบบรางที่ถูกจัดเป็นเป้าหมายอันดับแรกในการก่อการร้าย เพราะจะมีผลกระทบต่อการเดินทางโดยส่วนรวมของประชาชนและการขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งนับวันจะมีความท้าทายเพิ่มขึ้น ดังเช่นเหตุการณ์วางระเบิดทางรถไฟ โดยเฉพาะเส้นทางภาคใต้ที่มีให้เห็นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 มีเหตุวางระเบิดทางรถไฟบริเวณสถานีรถไฟป่าไผ่ อ.ระแงง จ.นราธิวาส ทำให้รถไฟ 14 ขบวน ต้องหยุดให้บริการ นอกจากการระเบิดทางรถไฟแล้ว การวางระเบิดสถานีรถไฟยังเป็นเป้าหมายสำคัญของผู้ก่อการร้ายในภาคใต้ด้วย ดังเช่นกรณีสถานีรถไฟหาดใหญ่ถูกวางระเบิดโดยผู้ก่อการร้ายกว่า 4 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 จำนวน 2 ครั้ง พ.ศ.2532 มีผู้เสียชีวิต 7 ราย พ.ศ. 2544 มีผู้เสียชีวิต 4 ราย และเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2557 มีการวางระเบิด 3 จุด ในเมืองหาดใหญ่ หนึ่งในจำนวนนี้คือบริเวณใกล้สถานีรถไฟหาดใหญ่ซึ่งเกิดการระเบิด 2 ครั้ง ถึงแม้ว่าการให้บริการของระบบรถไฟโดยสารสาธารณะและสถานีขนส่งรถโดยสารจะยังไม่อยู่ในเป้าหมายของผู้ก่อการร้ายในปัจจุบัน แต่เป็นระบบที่มีความมั่นคงต่ำ จากตัวอย่างที่เกิดขึ้นในต่างประเทศแสดงให้เห็นว่า จำเป็นต้องมีมาตรการพื้นฐานในระบบความมั่นคงในภาคการขนส่ง นอกจากนี้ระบบที่จะต้องให้ความสนใจเพิ่มขึ้นอย่างมากอีกระบบหนึ่ง คือ ระบบรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งในปัจจุบันระบบความมั่นคงของระบบขนส่งมวลชนนี้ยังไม่ได้ได้รับความสนใจมากพอ เนื่องจากการก่อการร้ายกับระบบนี้ให้เห็นในต่างประเทศ เช่น กรณีระเบิดรถไฟฟ้ามหานครลอนดอนเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2548 มีผู้เสียชีวิตถึง 52 ราย

นอกจากนั้น การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของบริการสายการบินต้นทุนต่ำ สามารถส่งผลกระทบต่อระบบความมั่นคงของสนามบินและเครื่องบิน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ระบบรักษาความปลอดภัยไม่สามารถเฝ้าระวังได้อย่างทั่วถึง เช่นกรณีการวางระเบิดที่สนามบินหาดใหญ่เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2548 มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 47 ราย เป็นสัญญาณเตือนภัยที่จะต้องให้ความสำคัญอย่างสูงสุด

สถานการณ์ความมั่นคงทางทะเลของอาเซียนที่ต้องเฝ้าระวัง ได้แก่ 1) การอ้างสิทธิ์และแย่งชิงผลประโยชน์ในพื้นที่ทางทะเล 2) ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งในทะเลจีนใต้ และการขาดความไว้วางใจกันของประเทศในภูมิภาค อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ผลักดันให้ประเทศในภูมิภาคมีความจำเป็นต้องเสริมสร้างกำลังทางเรือของแต่ละประเทศ 3) ความปลอดภัยทางทะเลของอาเซียน โดยเฉพาะจากการก่อเหตุของโจรสลัดและการปล้นเรือโดยใช้อาวุธ เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจอาเซียนอาจทำให้กลุ่มโจรสลัดเข้ามาก่อเหตุในพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณอื่นที่มีการเฝ้าระวังไม่เข้มงวด 4) การก่อการร้ายทางทะเล ขีดความสามารถของกลุ่มก่อการร้ายที่พัฒนาขึ้นและมีการเชื่อมโยงกัน อาจทำให้เสถียรภาพความมั่นคงทางทะเลในภูมิภาคเป็นอีกเป้าหมายหนึ่งที่จะถูกโจมตี อย่างไรก็ตามรัฐบาลอยู่ในระหว่างการอนุมัติแผนความ

มั่นคงทางทะเล พ.ศ.2558-2564 ซึ่งในแผนดังกล่าว ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) จะมีบทบาทสำคัญในการรักษาความมั่นคงทางทะเลของประเทศ เพราะได้ถูกยกระดับจากศูนย์ประสานงานเป็นศูนย์อำนวยการในแผนดังกล่าว

รัฐบาลจึงได้กำหนดให้มีนโยบายการเตรียมพร้อมแห่งชาติและการพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2548 โดยการจัดทำยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557 – 2561) เพื่อการบริหารวิกฤตการณ์สำหรับรับมือกับภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ ทั้งที่เกิดจากภัยธรรมชาติและภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยการมุ่งระดมสรรพกำลังจากทุกภาคส่วนให้สามารถดำเนินงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกัน แก้ไข บรรเทาและฟื้นฟูความเสียหายของประเทศ เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ใช้เป็นหลักในการดำเนินงานต่อไป โดยกระทรวงคมนาคมมีบทบาทหน้าที่ในการจัดทำแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านคมนาคม การบูรณะและปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคมเพื่อสนับสนุนภารกิจจัดการสาธารณภัย รวมทั้งประสานงานรับแจ้งเหตุสาธารณภัย ภัยด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและภาคประชาสังคม นอกจากนี้ยังมีนโยบายและแผนด้านความมั่นคงอื่นๆ ที่กระทรวงคมนาคมได้รับมอบหมายให้เป็นทั้งหน่วยงานหลัก และหรือหน่วยงานสนับสนุน เช่น นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2558-2564 แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ.2558-2564) แผนฉนวนก้างและทรัพยากรเพื่อป้องกันประเทศ แผนรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร ประจำปี 2558-2560 เป็นต้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในระบบการขนส่ง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคมนำไปใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานบูรณาการร่วมกัน โดยกำหนดภารกิจของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในการปกป้องพื้นที่รับผิดชอบ และการให้ความสนับสนุนร่วมกับหน่วยงานฝ่ายปกครองในการจัดการภัยพิบัติด้านความมั่นคงของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ได้รับมอบหมายภารกิจในการวิเคราะห์จัดทำแผน เสนอแนะด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดมาตรการและการบริหารแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านความมั่นคงและปลอดภัยของระบบการขนส่งและจราจรของประเทศ ให้สามารถรองรับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานด้านความมั่นคงต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ในบทบาทของภาคคมนาคมขนส่งในภาวะที่มีความฉุกเฉินและจำเป็นต่อความมั่นคงของประเทศ จึงได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง เพื่อเป็นการรองรับภารกิจในการบูรณาการกับความมั่นคงในภาพรวมต่อไป

เนื่องจากความมั่นคงของภาคการขนส่งทางอากาศและทางน้ำ ได้ถูกกำกับโดยข้อกำหนดขององค์กรระหว่างประเทศ คือ International Civil Aviation Organization; ICAO โดยเฉพาะข้อกำหนดภายใต้ Annex 17 (ภาคผนวก 17) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องดำเนินการด้านความมั่นคงทางอากาศอย่างเข้มงวด ขณะเดียวกัน International Maritime Organization; IMO ก็มีข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามเพื่อสร้างความมั่นคงทางทะเล ดังนั้นการจัดทำแผนฯ ในครั้งนี้ ที่ปรึกษา ได้ให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับแผนความมั่นคงของภาคขนส่งทางบก เนื่องจากเป็นแผนที่ประเทศไทยจะต้องดำเนินการเพื่อป้องกันภัยคุกคามด้านความมั่นคงต่อผู้โดยสารและสินค้าในประเทศและอาเซียน และต้องไม่ล้ม

ว่าถึงแม้ประเทศไทยอาจไม่ใช่ประเทศเป้าหมายของการก่อการร้าย แต่ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นจำนวนมาก ผู้ก่อการร้ายย่อมต้องการหาจุดอ่อน คือประเทศที่ระดับการป้องกันและเตรียมพร้อมต่ำกว่าประเทศที่ป้องกันเข้มแข็ง เช่น สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ หรือออสเตรเลีย เพราะจุดประสงค์พื้นฐานที่สำคัญที่สุดของการก่อการร้ายคือ เพื่อให้ได้การยอมรับ ซึ่งคือการโฆษณาเพื่อให้โลกรู้ถึงสาเหตุที่ผู้ก่อการร้ายลงมือกระทำ ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องยกระดับการป้องกันและเตรียมพร้อมให้อยู่ในระดับสากลเพื่อให้หลุดพ้นจากการเป็นจุดอ่อน โดยยึดถือแนวทางที่ว่า: ทางเดียวที่จะเกิดความมั่นคง คือต้องไม่รู้สึกรู้สีก่อน อย่างเด็ดขาด

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับนี้ประกอบด้วย บทที่ 1 บทนำ กล่าวนำ วัตถุประสงค์ ขอบเขตงานและวิธีการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ และการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง บทที่ 2 ทบทวนกฎหมายและแผนยุทธศาสตร์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับความมั่นคง บทที่ 3 ผลการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงของภัย คำจำกัดความของภัย ทฤษฎีและวิธีการประเมินความเสี่ยง และการวิเคราะห์ความเสี่ยง บทที่ 4 สาเหตุและความเสี่ยงของภัยความมั่นคงภาคการขนส่ง บทที่ 5 การรับมือกับความมั่นคงภาคการขนส่งในปัจจุบัน ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระทรวง และบทบาทของหน่วยงานความมั่นคง บทที่ 6 แผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง บทที่ 7 หลักสูตรและฝึกอบรมเรื่องความมั่นคงในภาคขนส่ง และบทที่ 8 แนวทางการนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

1.2. วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ครอบคลุมตั้งแต่การป้องกัน (Prevention) ก่อนเกิดเหตุ การเตรียมพร้อม (Preparedness) การบริหารจัดการขณะเกิดเหตุ (Response) และการฟื้นฟู (Recovery) หลังสถานการณ์สิ้นสุดโดยครอบคลุมการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศตามมาตรฐานสากล
- 1.2.2 เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงสำหรับระบบการขนส่งเพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งร่วมกันได้อย่างเป็นระบบแบบบูรณาการมีทิศทางเดียวกัน
- 1.2.3 เพื่อจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมให้ความรู้ด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งกับเจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตงานและวิธีการศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาโครงการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง ระยะที่ 1 โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางบก ซึ่งรวมระบบรางและถนน และภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ ซึ่งมีรายละเอียดขั้นตอนการศึกษาดังต่อไปนี้

1.3.1 ด้านกฎหมาย

ทำการทบทวนกฎหมาย ระเบียบและแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบด้วย:

- ❖ ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557–2561)
- ❖ แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558
- ❖ แผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวง ด้านคมนาคม
- ❖ แผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง (Transport Security Plan) ในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย
- ❖ กฎหมายความมั่นคงทางทะเล และที่เกี่ยวข้องกับสากล ได้แก่ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) เป็นต้น
- ❖ ยุทธศาสตร์ความมั่นคงทางทะเลทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
- ❖ กฎหมายวัตถุอันตราย (Hazardous Materials) สินค้าอันตราย (Dangerous Goods)
- ❖ กฎหมายการเดินอากาศ และที่เกี่ยวข้องกับสากล ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization)
- ❖ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดเครื่องบินโดยมิชอบ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft ("Hague Convention", 1970)
- ❖ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามความผิดต่อความปลอดภัยของอากาศยาน Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation ("Montreal Convention", 1971)
- ❖ ความตกลงในการปราบปรามความผิดต่อท่าอากาศยานพลเรือน Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Extends and supplements the Montreal Convention on Air Safety), (1988)
- ❖ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำผิดต่อการเดินเรือ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, (1988)
- ❖ อนุสัญญาต่อต้านระเบิดพลาสติก Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (1991)

กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย รวมถึง

- ❖ พ.ร.บ.วัตถุอันตราย (กรมโรงงานอุตสาหกรรม, กรมวิชาการเกษตร, กรมประมง, กรมควบคุมมลพิษ, สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา)
- ❖ พ.ร.บ.ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (กรมธุรกิจพลังงาน)
- ❖ พ.ร.บ.จราจรทางบก (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

- ❖ พ.ร.บ.อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน (กระทรวงมหาดไทย)
- ❖ พ.ร.บ.พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ)
- ❖ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก (กรมการขนส่งทางบก)

1.3.2 การวิเคราะห์สถานการณ์ขององค์กร

ที่ปรึกษาได้ใช้วิธี 5C Analysis ร่วมกับ SWOT Analysis เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ (Situation analysis) ทั้งภายในกระทรวงคมนาคม และภายนอก รวมถึงการจัดสัมภาษณ์ลักษณะกลุ่มย่อย Focus Group เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะและประสบการณ์

❖ วิธี 5C Analysis

วิธี 5C Analysis ประกอบด้วย 1) Company (กระทรวงคมนาคม) 2) Collaborators (หน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) 3) Customers (ความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่ง) 4) Competitors (การคุกคามจากผู้ก่อการร้ายและภัยธรรมชาติ) 5) Context (ข้อจำกัดในทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี) ซึ่งนิยมใช้กันในภาคธุรกิจ สำหรับวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนภายในองค์กร และวิเคราะห์โอกาสและภัยคุกคาม จากภายนอกองค์กร เพื่อประกอบการจัดทำแผนงาน/มาตรการสากลที่เกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

❖ วิธี SWOT Analysis

SWOT เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ ซึ่งช่วยให้ผู้บริหารกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อน ซึ่งเกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน ส่วนโอกาสและอุปสรรคเกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบต่อการดำเนินงานขององค์กร SWOT มาจากตัวย่อภาษาอังกฤษ 4 ตัว ดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 การวิเคราะห์ SWOT

SWOT Analysis		
สภาพแวดล้อมภายใน	Strength (S) จุดแข็ง จุดเด่น ข้อได้เปรียบ	Weakness (W) จุดอ่อน ข้อเสียเปรียบ
สภาพแวดล้อมภายนอก	Opportunity (O) โอกาส สิ่งเกื้อกูลที่จะดำเนินกิจกรรม	Threats (T) ภัยคุกคาม ที่จะทำให้ดำเนินกิจกรรมไม่สำเร็จ

➤ **วิธีการทำ SWOT Analysis**

- การทำ SWOT ต้องมีความรู้เกี่ยวกับโครงสร้างของตัวองค์กร ข้อมูลของผู้อื่น ข่าวสารต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศมาเป็นตัวช่วยในการวิเคราะห์ โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่เป็นจริง

- SWOT ต้องทำให้เป็นไปในทางเดียวกันกับ วิสัยทัศน์ พันธกิจ หรือ เป้าหมาย (Vision, Mission และ Objective) หรือเข้ากับทรัพยากรในองค์กรและความสามารถที่เข้ากับสิ่งที่องค์กรถนัด แล้วนำ SWOT มาเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวางแผนกลยุทธ์องค์กร โดยเขียน รายการออกมาให้น้อยที่สุด โดยดูข้อมูลจาก Strengths, Weaknesses, Opportunities และ Threats

(ที่มา: ดัดแปลงจาก อัมพร ไหลประเสริฐ “การวิเคราะห์องค์กรโดยใช้เทคนิค SWOT analysis”)

➤ **การจัดสัมมนาลักษณะกลุ่มย่อย(Focus Group)**

ที่ปรึกษาจะจัดสัมมนากลุ่มย่อยจำนวน 1 – 2 ครั้ง (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการจัดครั้งแรก ซึ่งอาจจะพอเพียงโดยไม่ต้องมีครั้งที่ 2) การเลือกผู้เข้าร่วม Focus Group จะเลือกผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย จากภาครัฐ เอกชน และประชาชน โดยให้ความหลากหลายจากหลายภาคส่วน และจากผู้ที่มีประสบการณ์ตรงกับเหตุการณ์ความมั่นคง เช่น เคยอยู่ในวิกฤติการณ์ก่อการร้าย การวางระเบิด การถูกจับเป็นตัวประกัน อยู่ในเหตุการณ์แผ่นดินไหว น้ำท่วม เป็นต้น โดยจะให้ความหลากหลายในด้าน เพศ วัย อาชีพ และลักษณะพิเศษส่วนบุคคล เช่น พิการ เป็นต้น โดยจะมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 30 คน ซึ่งหากจำเป็นก็จะแบ่งเป็น 2 ครั้ง ครั้งละ 15 คน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สำคัญและตรงประเด็นอย่างแท้จริงโดย ที่ปรึกษา จะเป็นประธานดำเนินการสนทนากลุ่มย่อย และสรุปผลการประชุม

ขั้นตอนในการจัดสัมมนากลุ่ม

- กำหนดวัตถุประสงค์
- กำหนดกลุ่มเป้าหมายที่จะเข้าร่วมสัมมนา
- ตัดสินใจว่าจะทำกี่กลุ่ม
- วางแผนเรื่องระยะเวลาและตารางเวลา
- ออกแบบแนวคำถาม
- ทดสอบแนวคำถามที่สร้างขึ้น
- ทำความเข้าใจระหว่างผู้ดำเนินการและผู้จัดบันทึก
- จัดกลุ่มสัมมนา
- การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล
- การดำเนินการเขียนรายงาน

1.3.3 การประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง

ที่ปรึกษาจะประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงของภาคการขนส่งจากภัยความมั่นคงโดยเฉพาะ การก่อการร้าย โดยเฉพาะ the Weakest link หรือจุดอ่อนสุดของแต่ละระบบขนส่งในการประเมินความเสี่ยงจากภัยต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น จำเป็นต้องประเมินทั้ง 2 องค์ประกอบของความเสี่ยง คือ : 1) ขนาดของความเสียหาย หากเกิดภัยดังกล่าว และ 2) โอกาสที่จะเกิดภัยดังกล่าว ผลการประเมินจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ใช้ประกอบการเสนอแนะแนวทางที่มีประสิทธิผลและประสิทธิภาพในการตอบสนองต่อภัยที่คุกคามระบบขนส่งของประเทศ ดังนั้นการประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงอย่างถูกต้อง จึงเป็นสิ่งสำคัญในการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง

1.3.4 การจัดทำแผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง

การจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง โดยแบ่งออกเป็น 4 ระยะ คือ การป้องกัน การลดผลกระทบ การเตรียมพร้อม การบริหารจัดการขณะเกิดเหตุและการฟื้นฟูภายหลังเกิดเหตุ (Prevention and Mitigation, Preparedness, Response, Recovery) ภายใต้ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557–2561) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยจะทำการทบทวน:

- ❖ ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557–2561)

- กรอบแนวคิดยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2557 – 2561

- การเตรียมพร้อมของประเทศให้พร้อมเผชิญกับภาวะไม่ปกติ
- การเตรียมทรัพยากรมนุษย์ให้มีภูมิคุ้มกันเป็นรากฐานสำคัญ
- การเตรียมความพร้อมของชุมชนท้องถิ่น
- การเตรียมพร้อมเชิงรุกของหน่วยงานเพื่อป้องกันและลดผลกระทบ
- การผนึกกำลังเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของชาติในการป้องกันประเทศ
- การเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ
- การพัฒนาและสนับสนุนการมีระบบฐานข้อมูลทรัพยากรของประเทศด้านความมั่นคงและสนับสนุนการมีคลังข้อมูลสาธารณภัยแห่งชาติ
- การส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภัยในเชิงรุก
- การมีระบบการบริหารจัดการที่ประสานสอดคล้องตั้งแต่ระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น(ที่มา: ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557–2561))

- ยุทธศาสตร์การเตรียมความพร้อม 5 ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเตรียมความพร้อมของทุกภาคส่วนให้พร้อมเผชิญกับภาวะไม่ปกติ

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมภูมิคุ้มกันและศักยภาพให้คนชุมชนและสังคม
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 การฝึกกำลังและบูรณาการแผนในทุกระดับ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการที่มีเอกภาพและประสิทธิภาพ
- ❖ แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2553-2557
- ยุทธศาสตร์การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การป้องกันและลดผลกระทบ
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเตรียมความพร้อม
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 การบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉิน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการหลังเกิดภัย
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาอุทกภัยและดินโคลนถล่ม
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยจากพายุหมุนเขตร้อน
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยจากอัคคีภัย
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยจากสารเคมีและวัตถุอันตราย
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยจากคมนาคมและขนส่ง
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยจากแผ่นดินไหวและอาคารถล่ม
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยจากคลื่นสึนามิ
 - กระบวนการป้องกันและบรรเทาภัยด้านความมั่นคง
 - การป้องกันและระงับการก่อวินาศกรรม
 - การป้องกันและบรรเทาภัยทุ่นระเบิดกับระเบิด
 - การป้องกันและบรรเทาภัยทางอากาศ(ที่มา: แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2553-2557)
- ❖ แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558
- กรอบแนวคิด
 - การพัฒนาระบบการป้องกัน การเตรียมความพร้อม และการสร้างภูมิคุ้มกันในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยของประเทศให้เข้มแข็งภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยการส่งเสริมศักยภาพให้ชุมชนและประชาชนสามารถรับรู้ปรับตัวเมื่อเผชิญกับสถานการณ์และผลกระทบจากสาธารณภัยที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างปลอดภัย
 - “**หลักการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย**” (Disaster Risk Management: DRM) ด้วยการนำแนวคิดเรื่อง การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction: DRR) มาเป็นปัจจัยในการจัดการสาธารณภัยจากเชิงรุกไปสู่ความ

ยั่งยืน ให้สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ โดยให้คำนึงถึงการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยในการดำเนินโครงการและแผนงานของหน่วยงานทุกภาคส่วนเพื่อนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

- นำหลักการภายใต้กรอบการดำเนินการเซนไดเพื่อลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติ หรือ “**กรอบเซนได**” (Sendai Framework) ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดการความเสี่ยงจากภัยพิบัติของโลก ระยะ 15 ปี เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2558 - 2573 และประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จำนวน 187 ประเทศ ได้ร่วมกันให้การรับรองในการประชุมสหประชาชาติระดับโลกว่าด้วยการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติ ครั้งที่ 3 ระหว่าง วันที่ 14 – 18 มีนาคม 2558 ณ เมืองเซนได ประเทศญี่ปุ่น มาบรรจุไว้ในแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558
- ยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย
 - ยุทธศาสตร์ที่ 1 การมุ่งเน้นการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบูรณาการจัดการในภาวะฉุกเฉิน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มประสิทธิภาพการฟื้นฟูอย่างยั่งยืน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย
- บทบาทของกระทรวงคมนาคมตามที่กำหนดในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558
 - แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558 ได้กำหนด “**แนวทางปฏิบัติในการสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉิน (สปฉ.)**” ไว้จำนวน 18 ด้าน และให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักจัดทำแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินเพื่อรับผิดชอบการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยร่วมกันในแต่ละด้านที่ได้รับมอบหมาย โดยกระทรวงคมนาคมได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ **สปฉ.๑ (ด้านคมนาคม)** มีบทบาทหน้าที่ดังนี้
 1. จัดทำแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านคมนาคมให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ
 2. ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายการคมนาคมสนับสนุนภารกิจการส่งเสริมกำลังบำรุง พร้อมทั้งแก้ไขเส้นทางเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากสาธารณภัย
 3. จัดให้มีเส้นทางสำรอง เส้นทางเลี่ยง หรือทางชั่วคราว รวมทั้งซ่อมหรือดัดแปลงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบคมนาคม เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของกองบัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่

4. สนับสนุนการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ประสบภัย หรือเสี่ยงต่อการเกิดเหตุสาธารณภัย เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัย
5. สนับสนุนเส้นทางสัญจร เส้นทางเลี่ยงที่เสี่ยงภัย และพื้นที่ประสบภัยสำหรับประชาชน
6. บูรณะ พื้นที่ เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว
7. จัดทำระบบฐานข้อมูลทรัพยากรเพื่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยด้านคมนาคม
8. ให้ความสนับสนุนด้านการจราจรในเส้นทางรับผิดชอบที่ประสบภัย
9. ประสานงานและรับแจ้งเหตุสาธารณภัย ภัยด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาสังคม

1.3.5 การจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคง

การจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงสำหรับระบบการขนส่งตามมาตรฐานสากลเพื่อใช้เป็นกรอบและแนวทางให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมสามารถปฏิบัติงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งร่วมกันได้อย่างเป็นระบบแบบบูรณาการมีทิศทางเดียวกัน ได้แก่

- ❖ ยุทธศาสตร์ความมั่นคงด้านการขนส่งทางบก
- ❖ ยุทธศาสตร์ความมั่นคงด้านการขนส่งทางน้ำ
- ❖ ยุทธศาสตร์ความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ

ในการจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคงของระบบขนส่ง ที่ปรึกษาจะใช้แนวทางของ Transportation Research Board ซึ่งกำหนดวัตถุประสงค์ของความมั่นคงด้านระบบการขนส่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ขบวนการ, สินค้า และผู้โดยสารไว้ 4 ประการ คือ

- 1) **ป้องปราม (Deter)** ซึ่งหมายถึงการทำอะไรบางอย่างที่ส่งผลให้ผู้ประสงค์ร้ายล้มเลิกความตั้งใจที่จะก่อการร้ายในช่วงของการวางแผนการก่อการ ผลการป้องปรามเกิดจาก 1) การลดค่าของเป้า หรือ 2) โอกาสสำเร็จลดลง หรือทั้ง 2 อย่าง
- 2) **ค้นหา (Detect)** หมายถึง การค้นหาหลักฐานของแผนก่อการร้าย หรือค้นพบอาวุธหรือระเบิด ก่อนที่จะระเบิด
- 3) **ปฏิเสธ (Deny)** หมายถึง การห้ามไม่ให้ผู้ก่อการเข้าถึงเป้า โดยอาจใช้รั้วหรือกำแพงกัน หรือโดยเคลื่อนย้ายเป้าหรือเปลี่ยนทางเข้า
- 4) **ลดผลกระทบ (Mitigate)** หมายถึง การลดความรุนแรงของการโจมตีที่เกิดขึ้น โดย 1) ลดขนาดของเหตุการณ์ (เช่น ลดขนาดของเป้าลง) 2) ลดประสิทธิภาพของระเบิด (เช่น ใช้ถังขยะแบบตาข่าย, พร้อมถุงพลาสติก จะลดความรุนแรงของระเบิดทำเอง (Improvised Explosive Device : IED)

1.3.6 การจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรม

ที่ปรึกษาได้จัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมให้ความรู้ รวมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะรวมถึง ความมั่นคงของตัวโครงสร้างพื้นฐาน ระบบปฏิบัติการ และการให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่และประชาชนทั่วไป เนื้อหาจะรวมถึง นิยามของคำว่า ความมั่นคง ซึ่งหมายถึง การป้องกันภัยจากอาชญากรรมที่รวมถึง การก่อการร้าย หรือหมายถึง สถานภาพที่ปลอดภัยจากอันตรายหรือภัยคุกคาม ซึ่งต่างจากความปลอดภัย ซึ่งหมายถึง การป้องกันภัยจากอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังรวมถึงการให้ความรู้ในยุทธศาสตร์หลักของการดำเนินการกับภัยความมั่นคง ทั้งที่เกิดจากการก่อการร้ายและไม่ใช่ ยุทธศาสตร์ดังกล่าว ประกอบด้วย การเตรียมพร้อมและการป้องกัน การปกป้อง การตอบสนอง และการฟื้นฟู การอบรมจะครอบคลุมหัวข้อเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น การเตือนภัยและข่าวกรอง การต่อต้านการก่อการร้ายในประเทศ การปกป้องโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ และการเตรียมพร้อม ควบคู่ไปกับการตอบสนอง โดยมีระยะเวลาการอบรม รวม 2 หลักสูตร (4 ภาคส่วน) เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทราบถึงภัยและหลักการด้านความมั่นคงของระบบขนส่งของประเทศ รวมทั้งมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งของประเทศที่เจริญแล้วให้กับเจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมและที่เกี่ยวข้อง

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 แผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งที่กำหนดกรอบแผนงานและแนวทางเบื้องต้นในการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งตามภารกิจหน้าที่ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่การป้องกัน การเตรียมพร้อม การบริหารจัดการขณะเกิดเหตุและการฟื้นฟู ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557–2561) ของสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.4.2 ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงสำหรับระบบการขนส่ง ตามมาตรฐานสากล ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ในการปฏิบัติงานด้านการบริการและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมถึงสนามบิน ท่าเรือ สถานีรถไฟ รถไฟ สถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟฟ้า สถานีรถไฟโดยสาร ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากภัยธรรมชาติหรือตกเป็นเป้าหมายการโจมตีของการก่อการร้าย เนื่องจากจะสร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งยังสร้างความหวาดกลัวและความกังวลให้กับประชาชนเป็นอย่างมาก ตามเป้าหมายหลักที่ต้องคำนึงถึง ดังนี้

- ❖ การป้องกันโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งจากการถูกโจมตีของผู้ก่อการร้าย
- ❖ การจัดการความเสี่ยงของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและบริการสาธารณะ
- ❖ การสร้างความแข็งแกร่งให้กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ในกรณีเกิดภัยพิบัติ

1.4.3 บุคลากรและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจและมีความสามารถในการปฏิบัติตามภารกิจหน้าที่การรักษาความมั่นคงในเขตพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามแนวทางที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งเพื่อให้เกิดการบูรณาการไปในทิศทางเดียวกัน

1.5 การจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ดำเนินการตาม 4 ขั้นตอนดังนี้

- 1.5.1 ศึกษานโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง ประเภท ขนาด ของภัยความมั่นคง ทั้งจากการกระทำของมนุษย์และภัยธรรมชาติ
- 1.5.2 วิเคราะห์สาเหตุและความเสี่ยงที่จะเกิดของภัยดังกล่าว
- 1.5.3 วิเคราะห์ขีดความสามารถในการจัดการกับภัยดังกล่าวทั้งในระดับประเทศ ระดับกระทรวง คมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และวิธีการจัดการกับภัยความมั่นคงในต่างประเทศ
- 1.5.4 พัฒนายุทธศาสตร์ เพื่อจัดการกับภัยความมั่นคง (Closing the Gap)

บทที่ 2 ทบทวนนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- ❖ นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย
- ❖ นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ
- ❖ ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับความมั่นคง
- ❖ แผนงานและกฎหมายความมั่นคงในภาคขนส่งที่เกี่ยวข้อง
- ❖ สรุป

บทที่ 2 ทบทวนนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในการจัดทำแผนความมั่นคง จำเป็นที่จะต้องทบทวนแผนงานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่ปรึกษาจึงได้ทบทวนประเด็นดังกล่าวทั้งในประเทศและต่างประเทศ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงภาคขนส่ง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.1 นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย

ที่ปรึกษา สรุปผลการทบทวนนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งรายละเอียดจะแยกเป็นข้อๆ ดังนี้

2.1.1 สรุปนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง

ที่ปรึกษาได้ทบทวนแผนงานที่เกี่ยวข้องที่สำคัญๆ โดยในระยะที่ 1 นี้ ได้มุ่งเน้นไปที่ภาคการขนส่งทางบกเป็นสำคัญ ซึ่งแผนงานเหล่านี้เป็นฐานข้อมูลที่มีอยู่ ดังแสดงต่อไปนี้

- 1) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๔
- 2) ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑
- 3) แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘
- 4) แผนความมั่นคงทางทะเล (พ.ศ. 2558 - 2564)
- 5) แผนรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร ประจำปี พ.ศ. 2558-2560
- 6) ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ปี 2554-2558 (ปรับปรุง)
- 7) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งไทย ปี 2558-2565
- 8) แผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวงด้านคมนาคม
- 9) แผนฉนวนกักกันและทรัพยากรเพื่อการป้องกันประเทศ

ในการศึกษาในที่ปรึกษา ได้สรุปสาระสำคัญของแผนงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินการศึกษาตามโครงการฯ จำนวน 4 แผนงานฯ ดังนี้

1) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๔

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๔ ซึ่งมีวิสัยทัศน์ คือ “ชาติมีเสถียรภาพและเป็นปึกแผ่น ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต ประเทศมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องปลอดภัยจากภัยคุกคามข้ามพรมแดน พร้อมเผชิญวิกฤติการณ์ มีบทบาทเชิงรุกในประชาคมอาเซียน และด้านความสัมพันธ์กับนานาประเทศอย่างมีดุลยภาพ” และได้กล่าวถึงผลประโยชน์แห่งชาติไว้ 8 ประการดังนี้

- ❖ การมีเอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ
- ❖ การดำรงอยู่อย่างมั่นคง ยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติ
- ❖ การดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ

(เกี่ยวข้องโดยตรงกับแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งระยะที่1)

- ❖ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรม และความอยู่ดีมีสุขของประชาชน
- ❖ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุข เป็นปึกแผ่น มั่นคงทางสังคม ท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์
- ❖ ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงาน อาหาร
- ❖ ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ
- ❖ การอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี

นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๔ ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 นโยบายเสริมสร้างความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติ 3 นโยบาย คือ

- (1) เสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ และการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
- (2) สร้างความเป็นธรรม ความปรองดอง และความสมานฉันท์ในชาติ
- (3) ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้

ส่วนที่ 2 นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทั่วไป 13 นโยบาย คือ

- (4) จัดระบบบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน
- (5) สร้างเสริมศักยภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยคุกคามข้ามชาติ
- (6) ปกป้อง รักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล
- (7) จัดระบบ ป้องกันและแก้ไขปัญหาผู้หลบหนีเข้าเมือง
- (8) เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันความมั่นคงภายใน
- (9) เสริมสร้างความมั่นคงของชาติจากภัยการทุจริตคอร์รัปชัน
- (10) เสริมสร้างความมั่นคงทางเทคโนโลยีสารสนเทศและไซเบอร์
- (11) รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม
- (12) เสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร
- (13) พัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ
- (14) เสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพการป้องกันประเทศ
- (15) พัฒนาระบบงานข่าวกรองให้มีประสิทธิภาพ
- (16) เสริมสร้างดุลยภาพในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

กำหนดให้นโยบายความมั่นคงแห่งชาติเป็นกรอบทิศทางหลักด้านความมั่นคงที่ทุกส่วนราชการต้องนำไปพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยต้องบูรณาการให้สอดคล้องกับนโยบาย/แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวง/กรม รวมถึงนโยบายยุทธศาสตร์และมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการจัดทำแผนงานโครงการรองรับอย่างเป็นระบบกลไกการบริหารจัดการ : สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เป็น

กลไกหลักในการอำนวยความสะดวกในระดับชาติ และมีคณะกรรมการภายใต้สำนักงานสภาพัฒนาการแห่งชาติเป็นกลไกสนับสนุนในการกำกับ ติดตาม บูรณาการและขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

การแบ่งมอบหน่วยรับผิดชอบ : กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลักเป็นเจ้าภาพประสานและบูรณาการนโยบายทั้ง 16 นโยบาย และมีหน่วยรับผิดชอบร่วมในแต่ละแนวนโยบายย่อย

2) ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑

การเตรียมความพร้อมแห่งชาติ คือ การเตรียมการด้านต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน องค์กรเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรชุมชน และภาคประชาชน เพื่อพร้อมเผชิญกับสาธารณภัย ภัยด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินโดยรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมของชาติในการเผชิญภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชาติตั้งแต่อดีตจนกระทั่งปัจจุบัน ซึ่งนโยบายการเตรียมความพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑ ได้ให้ความสำคัญกับ 2 แผนหลักที่รองรับนโยบาย ได้แก่

- 1) แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อรองรับการบริหารจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉินอันเกิดจากสาธารณภัย โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบ และมีแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวง 17 ด้านรองรับ (ต่อมาได้รับการปรับปรุงเป็นแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉิน 18 ด้าน)
- 2) แผนป้องกันประเทศ โดยมีแผนฝึกกำลังและทรัพยากรเพื่อการป้องกันประเทศ เป็นแผนรองรับเพื่อเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากรของภาคพลเรือน รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องรวม 9 ด้าน เพื่อระดมทรัพยากรสนับสนุนความต้องการทางทหารในภาวะไม่ปกติเพื่อให้การรับมือความต่อเนื่องและมีทรัพยากรเพียงพอ

โดยกรอบแนวคิดยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ จะมีการเฝ้าระวังและเตรียมตัวอยู่เสมอ ดังเช่น

- ❖ การเตรียมพร้อมของประเทศให้พร้อมเผชิญกับภาวะไม่ปกติให้สำคัญกับนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ ให้พร้อมเผชิญกับภัยความมั่นคง สาธารณภัย สถานการณ์ฉุกเฉิน โดยประสานและผนึกกำลังของทุกฝ่ายในชาติ
- ❖ การเตรียมทรัพยากรมนุษย์ให้มีภูมิคุ้มกันเป็นรากฐานสำคัญการมีข้อมูล การมีระบบเฝ้าระวัง การจัดการเมื่อคาดว่าจะเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- ❖ การเตรียมความพร้อมของชุมชนท้องถิ่นให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายแผน และแนวทาง
- ❖ การเสริมสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศในกรอบทวิภาคีและพหุภาคีเพื่อพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมของชาติ โดยเฉพาะความร่วมมือกับสหประชาชาติ

- ❖ การเตรียมพร้อมเชิงรุกของหน่วยงานเพื่อป้องกันและลดผลกระทบการมีแผน กฎ ระเบียบการฝึกซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอและจริงจัง เพื่อให้การบริหารจัดการสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นไปอย่างทันทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ
- ❖ การผนึกกำลังเพื่อเสริมสร้างศักยภาพของชาติในการป้องกันประเทศในการสนับสนุนการดำเนินงานของกองทัพไทย ศูนย์ระดมสรรพกำลังทางทหาร และศูนย์บัญชาการทางทหารตั้งแต่ในภาวะปกติ
- ❖ การพัฒนาและสนับสนุนมีระบบฐานข้อมูลทรัพยากรของประเทศด้านความมั่นคงและสนับสนุนการมีคลังข้อมูลสาธารณสุขแห่งชาติเพื่อการแจ้งเตือน การอพยพ การให้ความช่วยเหลือ การบริจาค การจัดการในภาวะฉุกเฉินทั้งภัยคุกคามทางทหาร และสาธารณสุขไว้ตั้งแต่ในยามปกติ
- ❖ การส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภัยในเชิงรุกโดยผนึกกำลังทุกภาคส่วนเป็นภาคีเครือข่ายในกระบวนการวางแผน การบริหารจัดการภัย ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ

การมีระบบการบริหารจัดการที่ประสานงานตั้งแต่ระดับชาติ จังหวัด ท้องถิ่นเชื่อมโยงความร่วมมือและบูรณาการการทำงาน ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานของกระทรวงมหาดไทยในฐานะเป็นหน่วยงานรับผิดชอบภารกิจการรักษาความมั่นคงภายในประเทศ

3) แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘

แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ได้ถูกจัดทำขึ้นโดยศึกษาจากบทเรียนของสาธารณภัยโดยเฉพาะจากธรรมชาติที่เกิดขึ้น และได้มีการดำเนินการและขั้นตอนปฏิบัติการตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2553-2557 เพื่อให้การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับนโยบายระดับโลก ภายใต้บริบทการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Management) ซึ่งประกอบด้วย แนวคิดการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction) การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) และการฟื้นฟูให้มีสภาพดีกว่าเดิม (Build Back Better)

❖ เป้าหมายการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยของแผน

- 1) ระบบการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยของประเทศมีความพร้อมรับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นโดยการบูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วนทั้งในประเทศและต่างประเทศซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วรวมทั้งพื้นที่ประสบภัยได้รับการฟื้นฟูอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมเพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยของประเทศ
- 2) สังคมไทยเป็นสังคมที่มีการเรียนรู้และมีภูมิคุ้มกันในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยโดยให้ท้องถิ่นชุมชนและภาคส่วนต่างๆเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

- 3) ประชาชนมีความตระหนักถึงความปลอดภัยโดยให้ความสำคัญกับการสร้างองค์ความรู้ความตระหนักและวัฒนธรรมความปลอดภัยรวมถึงการพัฒนาศักยภาพสังคมและท้องถิ่นเพื่อมุ่งเข้าสู่ “การรู้รับ-ปรับตัว-ฟื้นเร็วทั่ว-อย่างยั่งยืน” (Resilience)

❖ วัตถุประสงค์และนโยบายของแผน

- 1) เพื่อเป็นกรอบแนวคิดในการปฏิบัติ (Concept of Operations) ให้แก่หน่วยงานทุกภาคส่วนตั้งแต่ระดับท้องถิ่นถึงระดับประเทศในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอย่างบูรณาการเป็นระบบและมีทิศทางเดียวกัน
- 2) เพื่อเป็นการประมวลแนวทางปฏิบัติและทิศทางการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่นานาประเทศใช้อยู่ในปัจจุบันและเป็นที่ยอมรับมาประยุกต์ใช้ในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยที่สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทยและสามารถนำไปปรับใช้ในการจัดทำแผนระดับต่างๆ เช่น แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด/กรุงเทพมหานคร รวมถึงแผนปฏิบัติการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและแผนปฏิบัติการสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านต่างๆ เป็นต้นให้มีการจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น
- 3) เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยประกอบด้วย การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction) การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) และการฟื้นฟูให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer) ตั้งแต่ระดับชุมชนท้องถิ่นถึงระดับประเทศรวมถึงระดับนานาชาติ เพื่อให้มีความเสียหายน้อยที่สุดเมื่อเกิดสาธารณภัย

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติได้กำหนดกรอบนโยบายไว้ 4 ด้าน

- การพัฒนาและส่งเสริมการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย
- การบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วน
- การพัฒนาระบบการฟื้นฟูให้สามารถสนองต่อความต้องการของผู้ประสบภัย
- การพัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการ

❖ ยุทธศาสตร์การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

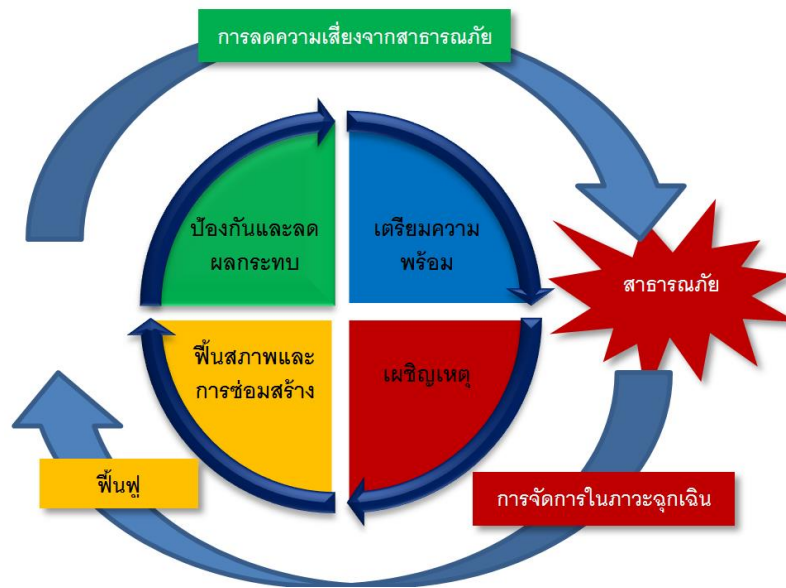
- 1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** การมุ่งเน้นการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ดังนี้
กลยุทธ์ที่ 1 สร้างระบบการประเมินความเสี่ยงจากสาธารณภัยให้มีมาตรฐาน
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนามาตรการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย
กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนและทุกระดับสร้างแนวปฏิบัติในการลดความเสี่ยง
- 2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** การบูรณาการการจัดการในภาวะฉุกเฉินประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้
กลยุทธ์ที่ 1 สร้างมาตรฐานการจัดการในภาวะฉุกเฉิน
กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ/เครื่องมือสนับสนุนการเผชิญเหตุ

- กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างระบบและแนวปฏิบัติในการบรรเทาทุกข์
- 3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การเพิ่มประสิทธิภาพการฟื้นฟูอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้
- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการประเมินความต้องการหลังเกิดสาธารณภัย (Post Disaster Need Assessment : PDNA)
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบปฏิบัติการและบริหารจัดการด้านการฟื้นฟู
- กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างแนวทางการฟื้นฟูที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer)
- 4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ดังนี้
- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการประสานความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมที่มีเอกภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านมนุษยธรรม
- กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้านสาธารณภัยของประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมบทบาทความเป็นประเทศแกนนำในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

❖ **หลักการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย**

เป็นการดำเนินการเชิงรุกในลักษณะวงจรในการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยดังแสดงในรูปที่ 2.1 โดยให้ความสำคัญกับ

- 1) การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction) ประกอบด้วยกลยุทธ์ในการดำเนินการดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 1 สร้างระบบการประเมินความเสี่ยงจากสาธารณภัยให้มีมาตรฐาน
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนามาตรการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย
 - กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนและทุกระดับสร้างแนวปฏิบัติในการลดความเสี่ยง
- 2) การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) ประกอบด้วยกลยุทธ์ในการดำเนินการดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 1 สร้างมาตรฐานการจัดการในภาวะฉุกเฉิน
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ/เครื่องมือสนับสนุนการเผชิญเหตุ
 - กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างระบบและแนวทางปฏิบัติในการบรรเทาทุกข์
- 3) การฟื้นฟู (Recovery) ประกอบด้วยกลยุทธ์ในการดำเนินการดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการประเมินความเสียหายและความต้องการหลังเกิดสาธารณภัย (Post Disaster Need Assessment: PDNA)
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบปฏิบัติการและบริหารจัดการด้านการฟื้นฟู
 - กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างแนวทางการฟื้นฟูที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer)



รูปที่ 2.1 วงจรการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

4) แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล (พ.ศ. 2558-2564)

(สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ) คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2557

- วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยสามารถปกป้อง รักษา และแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ได้อย่างสมดุลและยั่งยืนตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้วยการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย ในการบริหารจัดการและการบูรณาการการให้พลังอำนาจของชาติในทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ”
- ผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ประกอบด้วย อำนาจอธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน สิทธิอธิปไตย และเขตอำนาจของชาติทางทะเล ความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัย ความสมบูรณ์มั่งคั่งที่ยั่งยืนของชาติ และความอยู่ดีมีสุขของประชาชน และผลประโยชน์สูงสุดและยั่งยืนจากทางทะเล ตลอดจนการมีเกียรติ ศักดิ์ศรี และเป็นที่ยอมรับในประชาคมระหว่างประเทศด้านกิจกรรมทางทะเล
- วัตถุประสงค์ของชาติทางทะเล เพื่อปกป้องและรักษาอำนาจอธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดน สิทธิอธิปไตย และขอบเขตของชาติทางทะเลจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ ตลอดจนส่งเสริมศักยภาพในการแสวงหาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เพื่อปกป้อง รักษา ฟื้นฟูทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งส่งเสริมการเข้ามามีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
- แผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเลกำหนดไว้ 6 ยุทธศาสตร์
 - 1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพความมั่นคงของชาติทางทะเล
 - 2) ยุทธศาสตร์การคุ้มครองการใช้ประโยชน์จากทะเล
 - 3) ยุทธศาสตร์การสร้างความปลอดภัยและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทะเล
 - 4) ยุทธศาสตร์การสร้างสมดุลและยั่งยืนของทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล

- 5) ยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ องค์ความรู้และความตระหนักรู้ความสำคัญของทะเล
 - 6) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการผลประโยชน์ของชาติทางทะเลโดยองค์กรของรัฐ
- แนวทางการขับเคลื่อนแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล ได้มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุน เพื่อร่วมกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน ตัวชี้วัด และนำไปเป็นกรอบในการจัดทำแผนงาน โครงการ และแผนงบประมาณให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมีกลไกการขับเคลื่อนแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล ดังนี้
- 1) ระดับนโยบาย มีคณะกรรมการนโยบายและแผนและอำนวยการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (นอปท.) ตามคำสั่งสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติที่ 1/2556 ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2556 โดยมี รองนายกรัฐมนตรี ที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ มีหน้าที่จัดทำนโยบาย/ยุทธศาสตร์ และแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล อำนวยการและกำกับดูแล ตลอดจนการติดตามผลการดำเนินงานของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามแผนความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล
 - 2) ระดับปฏิบัติทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่เป้าหมาย มีศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ที่จัดตั้งขึ้นตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2540 ทำหน้าที่ในการประสานงานและสนับสนุนการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีกองทัพเรือเป็นเจ้าภาพในการบริหารจัดการ อย่างไรก็ตาม มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการพัฒนา ศรชล. จากเดิมที่มีบทบาทในการประสานงานไปสู่การอำนวยการปฏิบัติ ซึ่งสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) ได้เตรียมจัดการประชุมเพื่อพิจารณาร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล พ.ศ. ต่อไป
- **กระทรวงคมนาคม** เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 (การสร้างความสะดวกสบายและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากทะเล) จำนวน 2 เรื่อง ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้
- 1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เรื่อง ส่งเสริมให้มีการพัฒนา การอำนวยความสะดวก และการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางทะเล ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและความร่วมมือทั้งในและระหว่างประเทศ
 - 2) กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก เรื่อง ส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อเป็นการสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และสนับสนุนการกิจด้านความมั่นคงในภาวะไม่ปกติ โดยกำหนดให้มีกรอบมาตรฐานและการสร้างแรงจูงใจที่ชัดเจนและเหมาะสม อาทิ การส่งเสริมการลงทุน การลดภาษี เป็นต้น ตลอดจนมีการส่งเสริมการแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งในและนอกน่านน้ำที่มีทิศทางชัดเจนและมีประสิทธิภาพ

2.1.2 สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

2.1.2.1 การขนส่งทางบก

ที่ปรึกษาได้ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องความมั่นคงในภาคการขนส่งทางบก มีรายละเอียดดังนี้

- 1) พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพุทธศักราช 2464
- 2) พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงพุทธศักราช 2477
- 3) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494
- 4) พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพานพ.ศ.2497
- 5) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- 6) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522
- 7) พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 8) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535
- 9) พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540
- 10) พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ.2542
- 11) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
- 12) พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550
- 13) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 (การทางพิเศษ)

นอกจากกฎหมายระดับพระราชบัญญัติซึ่งถือว่าเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับฝ่ายปกครองแล้วยังมีอนุบัญญัติหรือกฎหมายลำดับรองซึ่งออกตามความของกฎหมายแม่บทข้างต้น ซึ่งได้แก่กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- 1) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558
- 2) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558
- 3) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558
- 4) กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักแผนความปลอดภัย (สผป.) ดังต่อไปนี้
 - จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร
 - ศึกษาและพัฒนาเพื่อเสนอแนะนโยบาย รวมทั้งมาตรการ และแผนงานด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร
 - จัดทำรายงาน และวิเคราะห์ข้อมูล และแนวโน้มสถานการณ์ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง
 - ศึกษาและพัฒนาเพื่อให้คำปรึกษา ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจร

- ประสานงาน กำกับดูแล ติดตาม วิเคราะห์ และประเมินผลการดำเนินการ ตลอดจนปรับเปลี่ยนแผนวิธีการดำเนินการให้เหมาะสมกับสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

❖ กฎหมายที่เกี่ยวข้องการขนส่งทางราง

- พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464
- พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2477
- พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาสิ่งหาประโยชน์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540
- พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

2.1.2.2 การขนส่งทางน้ำ

- พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521
- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
- พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537
- พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481
- พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540
- พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
- พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2543
- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456
- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540
- กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558
- ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางทะเล และที่เกี่ยวข้องกับสากลได้แก่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ มีดังนี้
 - 1) พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำผิดบางอย่างทางทะเล พ.ศ. 2490
 - 2) พระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางน้ำ พ.ศ. 2496 (ควบคุมการกระทำผิดในเรือหรืออากาศยานทางน้ำ)
 - 3) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ. 2534
 - 4) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณี พ.ศ. 2539 (การค้าประเวณีในเรือ)

- 5) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ พ.ศ.2551 (การค้ามนุษย์โดยขนส่งทางเรือ)
- 6) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 (เกี่ยวกับยาเสพติด)
- 7) พระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พ.ศ.2519
- 8) พระราชบัญญัติฟื้นฟูสมรรถภาพผู้ติดยาเสพติด พ.ศ.2545
- 9) พระราชบัญญัติมาตรการในการปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด พ.ศ.2534
- 10) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522
- 11) พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518
- 12) พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดียาเสพติด พ.ศ.2550
- 13) พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ.2490 (การลักลอบขนอาวุธเถื่อนทางเรือ)
- 14) พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกป็นอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทโธปกรณ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495
- 15) พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 (ยุทธภัณฑ์คืออาวุธสงคราม)
- 16) พระราชกำหนดป้องกันการใช้สารระเหย พ.ศ.2533
- 17) พระราชบัญญัติการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำความผิดกฎหมาย พ.ศ.2553
- อนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้วมีจำนวน 13 ฉบับดังนี้
 - 1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1948 (IMO 1948)
 - 2) ข้อแก้ไข ค.ศ. 1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendment 1991 to IMO Convention)
 - 3) ข้อแก้ไข ค.ศ.1993 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to IMO Convention)
 - 4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (COLREG 1972)
 - 5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (SOLAS 1974) ซึ่งเป็นอนุสัญญาแม่ที่ประเทศไทยนำมาออกกฎหมายให้สอดคล้องกับ Code หลักที่บังคับใช้ในการรักษาความปลอดภัยและความมั่นคง โดยประเทศไทยได้นำมาออกเป็นประกาศตามข้อกำหนดของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ในข้อ 11/2 ของ อนุสัญญา SOLAS ซึ่งกำหนดเรื่อง International Ship and Port facility Security Code (ISPS Code)
 - 6) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.1965 (FAL 1965)
 - 7) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 (LL 1966)

- 8) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT 1976)
- 9) ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT OA 1976)
- 10) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ.1969 (TONNAGE 1969)
- 11) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ. 1995 (STCW 78/95)
- 12) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และ ความร่วมมือในการป้องกัน และขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (OPRC 1990)
- 13) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (MARPOL 73/78) Annex I และ II
- อนุสัญญาที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคีจำนวน 2 ฉบับ
 - 1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1969 (CLC 1969)
 - 2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ.1971 (FUND 1971)
- ให้ยึดประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 (ฉบับที่ 2) ซึ่งลงนามโดยท่านจอมพลถนอม กิตติขจร เป็นกฎหมายหลักในการออกประกาศที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย

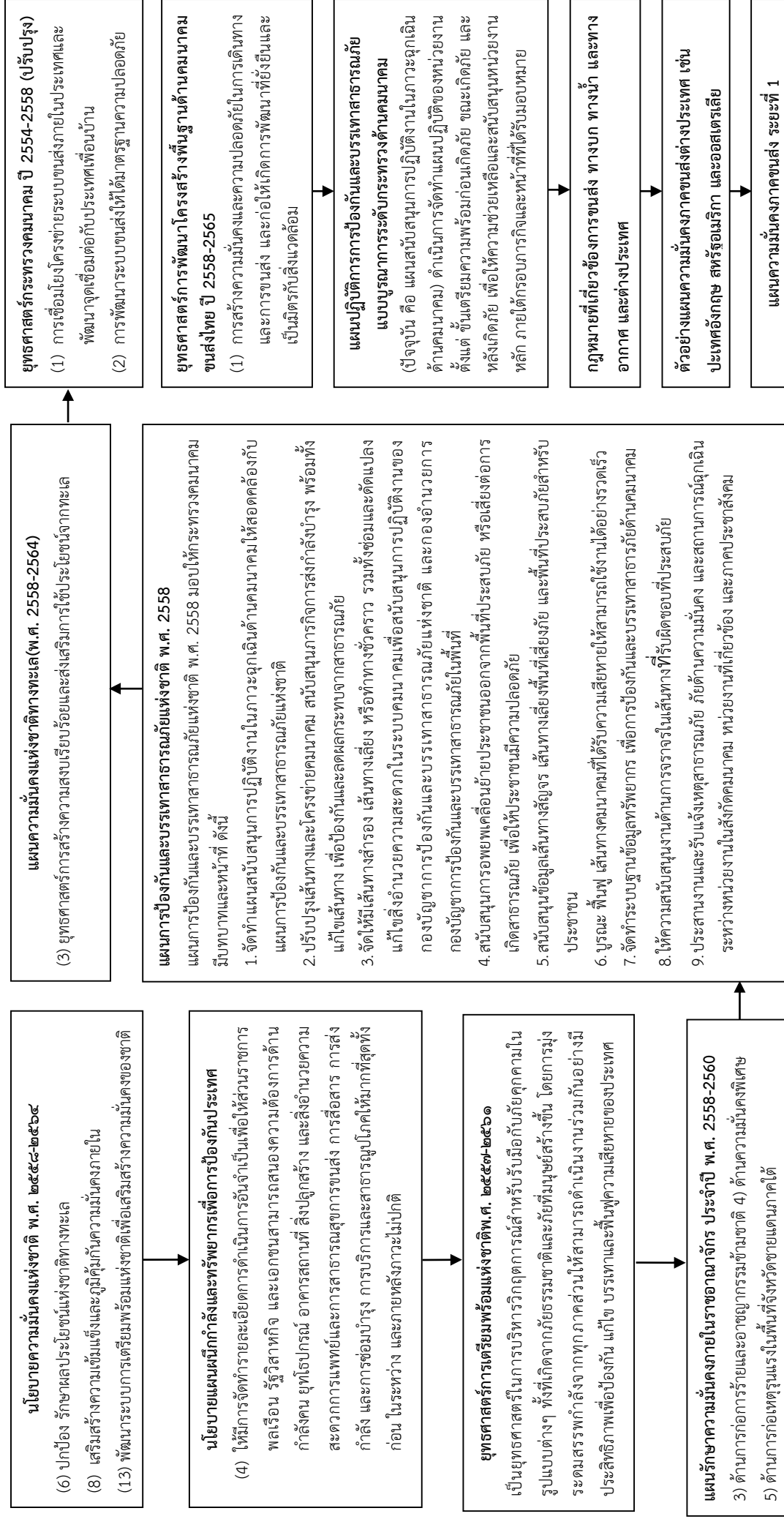
2.1.2.3 การขนส่งทางอากาศ

แผนงานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497
- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2542
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2519
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558
- พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558
- กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558
- อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการก่อการร้ายทั้ง 12 ฉบับประกอบด้วย

- 1) อนุสัญญาว่าด้วยความผิดบนอากาศยาน Convention on Offences and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft ("Tokyo Convention", 1963)
- 2) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดเครื่องบินโดยมิชอบ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft ("Hague Convention", 1970)
- 3) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามความผิดต่อความปลอดภัยของอากาศยาน Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation ("Montreal Convention", 1971)
- 4) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันและลงโทษความผิดต่อผู้ที่ได้รับความคุ้มครองจากการทูต Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons (1973)
- 5) อนุสัญญาว่าด้วยการต่อต้านการลักพาตัว International Convention Against the Taking of Hostages ("Hostages Convention", 1979)
- 6) อนุสัญญาว่าด้วยการต่อต้านการใช้อาวุธนิวเคลียร์ Convention on the Physical Protection of Nuclear Material ("Nuclear Materials Convention", 1980)
- 7) ความตกลงในการปราบปรามความผิดต่อท่าอากาศยานพลเรือน Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Extends and supplements the Montreal Convention on Air Safety), (1988)
- 8) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำผิดต่อการเดินเรือ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, (1988)
- 9) อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของไหล่ทวีป Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (1988)
- 10) อนุสัญญาต่อต้านระเบิดพลาสติก Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (1991)
- 11) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามการใช้ระเบิดก่อการร้าย International Convention for the Suppression of Terrorist Bombing (1997)
- 12) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปราบปรามเครือข่ายทางการเงินของการก่อการร้าย International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism (1999)

โดยได้แสดงการเชื่อมโยงแผนความมั่นคงภาคการขนส่งนี้กับ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ ทั้งระดับชาติ และระดับกระทรวง ดังแสดงในรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 การเชื่อมโยงแผนความมั่นคงภาคการขนส่ง ทุกระดับชาติ และยุทธศาสตร์ ทุกระดับชาติ และระดับกระทรวง

2.2 นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

ที่ปรึกษา ได้ทบทวนแผนความมั่นคงภาคขนส่งในต่างประเทศจำนวน 3 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศสหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย ตามลำดับ ซึ่งรายละเอียด ดังแสดงในหัวข้อถัดไป

2.2.1 ประเทศสหราชอาณาจักร

องค์กรกำกับความมั่นคงในภาคการขนส่งในประเทศสหราชอาณาจักร คือหน่วยความมั่นคงด้านการขนส่งและเหตุการณ์ฉุกเฉิน - Transport Security and Contingencies Directorate, หรือ TRANSEC ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กลุ่ม International Networks and Environment Group (INE) กระทรวงการขนส่ง (Department for Transport).

หน้าที่กำกับความมั่นคงด้านการขนส่งได้ขยายคลุมด้านการขนส่งทางอากาศ ทางทะเล รถไฟ (รวมถึงรถไฟใต้ดินลอนดอน รถไฟฟ้าขนาดเบียด็อคแลนด์ และรถไฟใต้ดินกลาสโกว์) อุโมงค์ข้ามช่องแคบอังกฤษ และการขนย้ายสินค้าอันตรายทางรถและทางรางองค์การขนส่งรูปแบบหนึ่งรูปแบบใดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบ หรือผู้ประกอบการขนส่ง หรืออุตสาหกรรมขนส่ง เช่น การรถไฟ การทำอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น เป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติเพื่อรักษาความมั่นคงของการขนส่งนั้นๆ

การทำงานของ TRANSEC อาศัยอำนาจตามกฎหมายหลายฉบับ เช่น

- ❖ กฎหมายความมั่นคงการบิน พ.ศ. 2525
- ❖ กฎหมายความมั่นคงการบินและทางทะเล พ.ศ. 2533
- ❖ Security Order อุโมงค์ข้ามช่องแคบอังกฤษ พ.ศ. 2537
- ❖ กฎหมายรถไฟ พ.ศ. 2536 (มาตรา 119-21), พ.ศ. 2538 (มาตรา 54)
- ❖ กฎระเบียบของสหภาพยุโรปสำหรับความมั่นคงการบินและทางทะเล
- ❖ กฎหมายว่าด้วยการต่อต้านการก่อการร้าย อาชญากรรมและความมั่นคง พ.ศ. 2544
- ❖ กฎหมายการบินพลเรือน พ.ศ. 2549
- ❖ กฎหมายรถไฟและความมั่นคงด้านการขนส่ง พ.ศ. 2546 มาตรา 121A
- ❖ กฎระเบียบการขนย้ายสินค้าอันตรายและอุปกรณ์ความดันสูงแก้ไขปี พ.ศ. 2510
- ❖ กฎหมายการตรวจตรารักษาความสงบและอาชญากรรม พ.ศ. 2552

การพัฒนาแผนงานโครงการของ TRANSEC ตั้งอยู่บนหลักการพื้นฐาน 2 ประการ คือ

- ❖ การจัดการกับความเสี่ยง ซึ่งการวิเคราะห์ภัยคุกคามกับความอ่อนไหวของเป้าหมายที่เป็นไปได้ และผลที่ตามมาหลังการถูกโจมตี ทำให้สามารถประเมินผลความเสี่ยงที่กำลังเผชิญอยู่ ความเสี่ยงจะถูกจัดการด้วยการนำมาตรการที่เหมาะสมมาใช้ ในสถานการณ์ที่ปฏิบัติได้ เพื่อให้ความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- ❖ พัฒนามาตรการอยู่ในระดับเหมาะสมและที่ปฏิบัติได้ นั่นคือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสมมูลกับความเสี่ยง และไม่เป็นภาระมากเกินไปสำหรับอุตสาหกรรมผู้ปฏิบัติ เป็นมาตรการที่ปฏิบัติได้และมีความยั่งยืน

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ความมั่นคงด้านการขนส่งครอบคลุมความมั่นคงด้านระบบราง (รถไฟ รถไฟฟ้าขนาดเบา และรถไฟใต้ดิน) ทางทะเล ด้านการบิน และการขนย้ายสินค้าอันตราย

ความมั่นคงทางรถไฟ รถไฟฟ้าขนาดเบา และรถไฟใต้ดิน

- แผนงานความมั่นคงเชิงปกป้องโครงข่ายรถไฟได้พัฒนาขึ้นพร้อมๆ กับงานของตำรวจขนส่งอังกฤษ (British Transport Police) ในช่วงทศวรรษ 1970 และ 1980 เพื่อตอบสนองต่อการโจมตีจาก IRA (หน่วยต่อสู้เพื่อให้องค์ทัพสหราชอาณาจักรถอนกำลังทหารออกจาก Northern Ireland) กระทรวงการขนส่งเข้ารับผิดชอบสำหรับความมั่นคงของรถไฟต่อจาก Rail track ในปี พ.ศ. 2543 และในปี พ.ศ. 2544 ได้นำแผนงานความมั่นคงทางรถไฟแห่งชาติมาใช้ แผนชาตินี้ได้รับการทบทวนและขยายเพิ่มเติมหลังผู้ก่อการร้ายโจมตีรถไฟในมาดริด ปี พ.ศ. 2547 และในลอนดอน ปี พ.ศ. 2548
- สำหรับโครงข่ายรถไฟใต้ดินลอนดอน จากเหตุการณ์เหล่านั้น นำมาซึ่งการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ในสถานีและบนขบวนรถ กระทรวงการขนส่งเข้ามารับผิดชอบความมั่นคงของรถไฟใต้ดินลอนดอนในปี พ.ศ. 2546 และกระทรวงเข้ามากำกับความปลอดภัยของอุโมงค์ช่องแคบอังกฤษตั้งแต่เริ่มต้นดำเนินการโดยร่วมมือกับประเทศฝรั่งเศส
- การทดลองการตรวจค้นผู้โดยสารในรถไฟใต้ดิน ปี พ.ศ. 2549 แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการใช้เครื่องตรวจและสุนัขเพื่อตรวจจับระเบิดและร่องรอยระเบิด ปัจจุบัน ตำรวจขนส่งอังกฤษได้ใช้สายตรวจสุนัขเป็นงานประจำตามสถานีรถไฟใต้ดินลอนดอน
- แผนงานความมั่นคงทางรถไฟแห่งชาติประกอบด้วยมาตรการเพิ่มอีกจำนวนหนึ่ง รวมถึงการตรวจค้นสถานี การเฝ้าระวังแคว้นโดยสาธารณะชนและพนักงาน มาตรการเหล่านี้ได้รับการเฝ้าสังเกตจากผู้ตรวจกระทรวงการขนส่ง เพื่อให้แน่ใจว่าทุกฝ่ายได้ปฏิบัติตามอย่างสูงสุด

ความมั่นคงทางทะเล

- ก่อนที่ผู้ก่อการร้ายจะโจมตีเครื่องบินไปเจมตีสหรัฐฯ ในวันที่ 11 กันยายน 2544 สหราชอาณาจักรเป็นประเทศหนึ่งใน 2-3 ประเทศที่มีแผนงานความมั่นคงทางทะเล หลังการโจมตีครั้งนั้น กระทรวงการขนส่งได้แสดงบทบาทนำในการกำหนดกฎเกณฑ์ด้านความมั่นคงทางเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code) กฎเกณฑ์จะให้รายละเอียดสิ่งความต้องการที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงสำหรับรัฐบาล การท่าเรือ บริษัทขีปนาวุธ กฎเกณฑ์หลายอย่างสร้างขึ้นจากวิธีปฏิบัติที่ดีของสหราชอาณาจักร
- ต่อจากนั้น กระทรวงการขนส่งได้แนะนำมาตรการเพิ่มเติม และดำเนินการ กับเรือและท่าเรือ กระทรวงฯ ได้กระตุ้นส่งเสริมให้หน่วยความมั่นคงของท่าเรือให้ทำการประเมินภัยคุกคามและความเสี่ยง เหมือนกับที่ได้ทำในกรณีของท่าอากาศยาน

ความมั่นคงด้านการบิน

- แผนงานด้านความมั่นคงด้านการบินแห่งชาติ (National Aviation Security Programme) ได้ประกาศใช้ตั้งแต่กลางทศวรรษ ที่ 1970
- สำคัญ คือ บุคคลและสิ่งของบนเครื่องบินที่ให้บริการแก่สาธารณะจะถูกตรวจสอบเพื่อ ความมั่นคง เครื่องบินจะถูกตรวจค้นในการเข้าโซนมั่นคง (Secure zone) ของท่าอากาศยาน
- จากเหตุการณ์ตรวจพบแผนการที่จะมีการระเบิดเครื่องบินบินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกด้วยระเบิดที่จะผลิตจากของเหลว เมื่อเดือนสิงหาคม 2549 ขณะนี้ มีข้อจำกัดนานาชาติ ที่จำกัด ปริมาณของเหลวที่จะติดตัวขึ้นไปในห้องโดยสาร
- หลังการพยายาม (ที่ถูกกล่าวหา) เหนือเมืองดีทรอยต์ ในวันคริสต์มาส ปี พ.ศ. 2552 ท่าอากาศยานในสหราชอาณาจักรได้ติดตั้งเครื่องตรวจร่างกาย (Body scanner) เพื่อค้นหาสิ่งคุกคามที่มี โลหะน้อยหรือไม่มีโลหะ ที่สวมติดหรือใกล้ร่างกาย
- ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 ผู้มีส่วนได้เสียด้านความมั่นคงที่ท่าอากาศยาน หน่วยงานกำกับ และอุตสาหกรรมได้มีการประเมินภัยคุกคามและความเสี่ยงพหุภาคี (Multi Agency Treat and Risk Assessments) การประเมินภัยคุกคามต่อท่าอากาศยานจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม บทบาทและความรับผิดชอบที่ภาคีทั้งหลายมีเพื่อทำการแก้ไข. กฎหมายการตรวจตรารักษาความสงบและอาชญากรรม ปี พ.ศ. 2552 ออกมาตามข้อตกลงนี้ โดยการก่อตั้งกลุ่มที่ปรึกษาความเสี่ยง ซึ่งรายงานความเสี่ยงจะได้รับการพิจารณาจากกลุ่มบริหารความมั่นคงในการสร้างแผนความมั่นคงของแต่ละท่าอากาศยาน

ยุทธศาสตร์การต่อต้านการก่อการร้ายของสหราชอาณาจักร (The United Kingdom's Strategy for Countering Terrorism)

ยุทธศาสตร์การต่อต้านการก่อการร้ายได้จัดเตรียมขึ้นในปี ค.ศ. 2011 เพื่อใช้ดำเนินการ ระหว่างปี ค.ศ. 2011-2015 มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ในการต่อต้านการก่อการร้ายของสหราชอาณาจักรจะดำเนินการต่อไป ภายใต้กลุ่มงาน 4 กลุ่มงาน
 - ติดตาม (Pursue) : เพื่อยับยั้งการโจมตี
 - ป้องกันมิให้เกิดขึ้น (Prevent) : เพื่อยับยั้งผู้ที่เปลี่ยนเป็นผู้ก่อการร้ายหรือสนับสนุนการก่อการร้าย
 - ปกป้อง (Protect) : เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งในการป้องกันตัวเองจากการโจมตีของผู้ก่อการร้าย
 - เตรียมพร้อม (Prepare) : เพื่อลดผลกระทบจากการโจมตีของผู้ก่อการร้าย
- จุดประสงค์ของการติดตามก็เพื่อยุติการโจมตีจากการก่อการร้าย โดยการตรวจจับและสอบสวนการคุกคามตั้งแต่ขั้นแรกสุดเท่าที่เป็นไปได้ ขัดขวางกิจกรรมก่อการร้ายก่อนที่จะเป็นอันตรายต่อสาธารณะ และเมื่อเป็นไปได้ก็ลงโทษผู้รับผิดชอบ
- การป้องกันมิให้เกิดขึ้น สหราชอาณาจักรเชื่อว่าเพียงการจับกุมและลงโทษจะแก้ไขปัญหาการคุกคามได้ และเชื่อกันว่าเป็นทักษะของพันธมิตรหลักๆทั่วโลก ดังนั้นการป้องกันมิให้การก่อการ

ร้ายเกิดขึ้นจำเป็นต้องเป็นความพยายามระดับนานาชาติ มากเท่าๆกับการดำเนินการส่วนอื่นในยุทธศาสตร์ต่อต้านการก่อการร้าย

- จุดประสงค์ของการปกป้องก็เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการป้องกันการโจมตีจากการก่อการร้ายในสหราชอาณาจักรและผลประโยชน์ของสหราชอาณาจักรนอกประเทศ. ที่นับว่าเป็นความก้าวหน้าอย่างเป็นนัยสำคัญใน 2-3 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ การทำให้โครงสร้างพื้นฐานของชาติที่วิกฤติปลอดภัย การประเมินและลดความเสี่ยงในสถานที่ที่มีผู้ชนมากมาย และการตรวจตราความปลอดภัยของวัสดุอันตรายซึ่งอาจถูกใช้โดยผู้ก่อการร้ายในการโจมตี สหราชอาณาจักรจะทุ่มเททรัพยากรมากขึ้นเพื่อความมั่นคงชายแดนโดยการปรับปรุงทั้งเทคโนโลยีในการบังคับบุคคล และการประสานการตอบสนองเพื่อบังคับใช้กฎหมายดังนั้น จาก ปี ค.ศ. 2011 – 2015 งานปกป้องจะมีวัตถุประสงค์ :
 - เสริมความมั่นคงชายแดน
 - ลดความเสี่ยงในโครงข่ายการขนส่ง
 - เพิ่มความสามารถในการฟื้นคืนสภาพเดิมของโครงสร้างพื้นฐาน
 - เพิ่มความปลอดภัยในการปกป้องแหล่งผู้ชน
 - การเตรียมพร้อม: ในอีก 4 ปีข้างหน้า (ค.ศ. 2011-2015) สหราชอาณาจักรจะ :
 - เสริมสร้างขีดความสามารถเพื่อตอบสนองและการฟื้นคืนต่อไป จากการก่อการร้ายและเหตุฉุกเฉินอื่นๆ
 - ปรับปรุงการเตรียมความพร้อมสำหรับความเสี่ยงที่มีผลกระทบสูงสุด ตามผลการประเมินความเสี่ยงระดับชาติ
 - ปรับปรุงความสามารถของการบริการฉุกเฉินต่างๆ ในการทำงานด้วยกันระหว่างการโจมตีจากการก่อการร้าย
 - ทำให้การสื่อสารและการแบ่งปันข่าวสารการโจมตีจากการก่อการร้าย ดีขึ้น
- ที่มา: www.homeoffice.gov.uk/counter-terrorism

2.2.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา

โดยแผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง จะเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบการทำงานในการขนส่งรูปแบบต่างๆ ภายใต้กระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิสหรัฐฯ ได้แก่ Transportation Security Administrator: TSA หน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านการคมนาคมและหน่วยงาน U.S. Coast Guard: USCG ทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกอย่างกระทรวงคมนาคม (Department of Transportation) และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินงานตามแผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง

หน้าที่การสร้างความปลอดภัยในระบบคมนาคมขนส่งไว้ 4 ประเด็น ได้แก่

- 1) ป้องกันและยับยั้งการก่อการร้ายต่อระบบคมนาคมขนส่ง

- 2) เพิ่มความเตรียมพร้อมและการรับมือภัยคุกคามทุกรูปแบบที่จะเกิดขึ้นกับระบบคมนาคมขนส่งทั่วโลกที่ส่งผลกระทบต่อประเทศ
- 3) ปรับปรุงประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง
- 4) ปรับปรุงด้านการรับรู้และความเข้าใจในการทำงานร่วมกัน

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขนส่งจะถูกรวบรวมอยู่ใน หมวดที่ 49 ซึ่งเป็นบทที่ว่าด้วยเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งหมด โดยภายในมีการแบ่งออกเป็นหมวดย่อยทั้งสิ้น 9 หมวด ได้แก่

- 1) DEPARTMENT OF TRANSPORTATION เป็นข้อกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดของหน่วยงานและองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบและระบุถึงขอบเขตอำนาจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมขนส่ง
- 2) OTHER GOVERNMENT AGENCIES เป็นข้อกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดของหน่วยงานและองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในหน้าที่รับผิดชอบกับการคมนาคมขนส่งที่นอกเหนือจากการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมขนส่ง
- 3) GENERAL AND INTERMODAL PROGRAMS กฎหมายทั่วไปและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงการขนส่งแบบต่างๆ
- 4) INTERSTATE TRANSPORTATION กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างรัฐในทุกรูปแบบ
- 5) RAIL PROGRAMS –ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางทั้งหมด
- 6) MOTOR VEHICLE AND DRIVER PROGRAMS ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะและตัวผู้ขับขี่
- 7) AVIATION PROGRAMS กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ทางการบิน กฎหมายข้อบังคับทางความปลอดภัยทางการบิน การควบคุมผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการบิน โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง
- 8) PIPELINES ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางท่อทั้งหมด ทั้งในด้านความปลอดภัย ค่าธรรมเนียมในการใช้งานและหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแล
- 9) Miscellaneous ข้อกฎหมายเบ็ดเตล็ด นอกเหนือจากข้อกฎหมายอื่นๆ

โดยแผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง มีดังนี้

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางถนน

- 1) ยุทธศาสตร์การป้องกันและยับยั้งการก่อการร้ายต่อระบบขนส่งทางถนน ซึ่งประกอบด้วย เป้าประสงค์ 3 ประการ ได้แก่

- ดำเนินการแผนงานด้านความปลอดภัยที่มีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพโดยอาศัยหลักการบริหารความเสี่ยง ลดความเสี่ยงและผลกระทบ และปรับปรุงประสิทธิภาพของเครือข่ายการขนส่ง
 - เพิ่มความระมัดระวังของนักเดินทางและพนักงานภาคการขนส่ง
 - เพิ่มการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลระหว่างหน่วยงานในภาคการขนส่งทางถนน
- 2) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการรับมือกับภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้นกับระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ซึ่งประกอบด้วยเป้าประสงค์ 2 ประการ ได้แก่
- บริหารจัดการและลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับโหนดที่สำคัญ การเชื่อมโยงและการไหลในระบบขนส่งเพื่อปรับปรุงโครงข่ายโดยรวม
 - เพิ่มความสามารถในการตอบสนองอย่างรวดเร็ว ยืดหยุ่นและฟื้นฟูสำหรับเหตุการณ์อันตรายทุกรูปแบบ
- 3) ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรเพื่อการรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งประกอบด้วยเป้าประสงค์ 2 ประการ ได้แก่
- สร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินการพัฒนาด้านการขนส่งทางถนน
 - ประสานงานและเพิ่มประสิทธิภาพการวิจัย พัฒนาการจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยง

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางราง

- 1) แผนการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งมวลชนทางราง มีเป้าประสงค์ดังนี้
- ขยายความร่วมมือเพื่อช่วยเพิ่มการรักษาความปลอดภัย
 - พัฒนาพื้นฐานการรักษาความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
 - เพิ่มหน่วยงานสำหรับรักษาความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
 - เพิ่มประสิทธิภาพในด้านข้อมูลความปลอดภัย กลยุทธ์ในด้านข้อมูลเป็นกลยุทธ์สำคัญที่นำมาใช้ในการรักษาความปลอดภัยของระบบขนส่งมวลชนและการรถไฟ
 - ใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยลง ใช้เทคโนโลยีร่วมกับการฝึกฝนการรับมือกับสถานการณ์
- 2) แผนการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางราง มีเป้าประสงค์ดังนี้
- ประเมินสถานการณ์คุกคามระดับสูงในระบบขนส่งทางรางในเขตเมืองใหญ่
 - ทบทวนและทำความเข้าใจกับสถานการณ์อย่างละเอียด
 - ประเมินความคิดเห็นต่อความปลอดภัยขององค์กร
 - เพิ่มความระมัดระวังกับพนักงานในระบบขนส่งสินค้าทางราง
 - เพิ่มความรู้และแบ่งปันข้อมูลในกลุ่มผู้รักษาความปลอดภัยระบบขนส่งทางราง
 - บริหารและลดความเสี่ยงที่จะเกิดกับสถานี ตัวราง และจุดที่สำคัญๆ

- เพิ่มความสามารถการตอบสนองอย่างรวดเร็ว และฟื้นฟูความเสียหายที่เกิดขึ้น
- จัดทรัพยากรให้เหมาะสมตามลำดับความสำคัญและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
- เพิ่มการมีส่วนร่วมของแต่ละภาคส่วนในการพัฒนาและดำเนินงาน ตรวจสอบการประสานงาน เพิ่มการวิจัยพัฒนาการจัดลำดับความเสี่ยง

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางน้ำ

นโยบายการรักษาความปลอดภัยทางทะเล เกิดขึ้นในปี 2004 โดยได้กำหนดแนวทางและแผนงานที่จำเป็น 8 แผนงาน ประกอบด้วย

- 1) แผนแห่งชาติเพื่อให้บรรลุความตระหนักถึงผลประโยชน์ของชาติทางทะเล
- 2) แผนบูรณาการข่าวทางทะเลของโลก
- 3) แผนรับมือภัยคุกคามของการดำเนินการเดินเรือ
- 4) แผนยุทธศาสตร์การประสานงานและเชื่อมต่อขยายงานทางทะเลระหว่างประเทศ
- 5) แผนการกู้คืนโครงสร้างพื้นฐานทางทะเล
- 6) แผนความปลอดภัยของระบบการขนส่งทางเรือ
- 7) แผนการรักษาความปลอดภัยพาณิชย์นาวี
- 8) แผนการเชื่อมต่อขยายงานทางทะเลภายในประเทศ

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางอากาศ

ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบิน ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามทางอากาศ รวมทั้งปิดช่องโหว่และลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

แผนความปลอดภัยทางอากาศ ประกอบด้วย 7 แผนงาน

- 1) แผนงานความมั่นคงในระบบขนส่งทางอากาศ
- 2) แผนปฏิบัติการเพื่อตอบสนองต่อภัยคุกคามทางอากาศ
- 3) แผนฟื้นฟูระบบขนส่งทางอากาศ
- 4) แผนเฝ้าระวังและบูรณาการหน่วยสืบสวนราชการทางอากาศ
- 5) แผนลดทอนภัยคุกคามทางอากาศระหว่างประเทศ
- 6) แผนการเชื่อมต่อด้านความมั่นคงภายในประเทศ
- 7) แผนการเชื่อมต่อด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ

2.2.3 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลีย แยกหน่วยงานในการดูแลความมั่นคงในภาคขนส่ง ออกเป็น 2 ส่วน คือ

- (1) กฎระเบียบและกฎหมายความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้น (Surface Transport Security) ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางระบบราง การขนส่งผู้โดยสารโดยใช้รถโดยสาร

ประจำทาง และการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (passenger ferries) จะเป็นความรับผิดชอบหลักของแต่ละรัฐและรัฐบาลของดินแดนพิเศษของออสเตรเลีย ภาระงานนี้อยู่ในความรับผิดชอบหลักของคณะกรรมการด้านความปลอดภัยและมั่นคงด้านการขนส่ง (Transport Security Committee, TSC) ซึ่งอยู่ภายใต้คณะกรรมการเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน และ

- (2) กฎระเบียบ ข้อปฏิบัติ และกฎหมายด้านความปลอดภัยในภาคการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำของประเทศออสเตรเลีย อยู่ในความรับผิดชอบหลักของกรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และภูมิภาค (Department of Infrastructure and Regional Development) ของรัฐบาลออสเตรเลีย ทำงานภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้
 - 1) ข้อตกลงด้านความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้น (Intergovernmental Agreement in Surface Transport Security, IGA)
 - 2) ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยและความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้นแห่งชาติ (National Surface Transport Security Strategy, NSTSS)
 - 3) ความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ
 - 4) ความมั่นคงทางทะเล (Maritime Security)

โดยแผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง มีดังนี้

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางภาคพื้น (Surface Transport Security)

ใช้กับการขนส่งทางระบบราง การขนส่งผู้โดยสารโดยใช้รถโดยสารประจำทาง และการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ (passenger ferries)

- 1) แผนลดความเสี่ยงจากการตกเป็นเป้าหมายของการก่อการร้ายในภาคการขนส่งทางภาคพื้น
- 2) แผนเพิ่มการวางแผนการรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องกันทั่วประเทศรวมถึงเพิ่มมาตรการป้องกันในระบบการขนส่งทางภาคพื้น
- 3) แผนให้ความช่วยเหลือภาคการขนส่งทางภาคพื้นทั่วออสเตรเลีย เพื่อให้เป็นไปอย่างมั่นคงและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางน้ำ (Maritime Security)

- 1) แผนความมั่นคงสำหรับผู้เข้าร่วมในอุตสาหกรรมเดินเรือ
- 2) แผนความมั่นคงทางทะเล
- 3) แผนความมั่นคงสำหรับเรือและ ISSCs
- 4) แผนความมั่นคงในพื้นที่นอกชายฝั่ง (Offshore Facilities Security)
- 5) แผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเทียบเรือ

แผนความมั่นคงในภาคการขนส่งทางอากาศ (Aviation Transport Security)

- 1) แผนการบรรเทาผลกระทบของความเสี่ยงที่สำคัญเพื่อรักษาความปลอดภัยและความมั่นคงของการขนส่งทางอากาศและประชาชนทั่วไป
- 2) แผนความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพระหว่างภาครัฐและอุตสาหกรรมการบิน
- 3) แผนการวางแนวทางของความต้องการของข้อกำหนดด้านกฎระเบียบกับแนวทางการปฏิบัติระหว่างประเทศ
- 4) แผนลดความยุ่งยากให้น้อยที่สุดสำหรับผู้โดยสารและการอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้า

ข้อตกลงด้านความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้น (Intergovernmental Agreement in Surface Transport Security, IGA)

ข้อตกลงด้านความมั่นคงในการขนส่งทางภาคพื้น (IGA) จัดทำขึ้นเมื่อ วันที่ 3 มิถุนายน 2548 ระหว่างเครือจักรภพของออสเตรเลีย รัฐนิวเซาท์เวลส์ รัฐวิกตอเรีย รัฐควีนส์แลนด์ รัฐเวสเทิร์นออสเตรเลีย รัฐเซาท์ออสเตรเลีย รัฐแทสมาเนีย ดินแดนเมืองหลวงของออสเตรเลีย มีสาระสำคัญดังนี้

- 1) ข้อตกลงนี้เป็นความตั้งใจที่จะสนับสนุนและควรพิจารณาควบคู่ไปกับการตกลงระหว่างรัฐบาลของการจัดการด้านการก่อการร้ายของออสเตรเลีย ซึ่งใช้กลยุทธ์ระดับสูงเพื่อที่จะป้องกันและจัดการกับการการก่อการร้ายในออสเตรเลีย
- 2) เหตุการณ์โลกในปัจจุบันได้เพิ่มความตระหนักในด้านความมั่นคง โดยมุ่งเน้นความตั้งใจในความจำเป็นที่จะรักษาความปลอดภัยให้แก่ระบบการขนส่งทางภาคพื้นที่สำคัญระดับชาติจากเศรษฐกิจและความเสียหายทางสังคมและเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการโจมตีการขนส่งทางบกของผู้ก่อการร้ายหรือในรูปแบบอื่นจากการแทรกแซงที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย
- 3) การระดมของรถไฟที่นอกเมืองแมดริตเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2547 ได้แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถและความตั้งใจของผู้ก่อการร้ายที่จะโจมตีระบบขนส่งผู้โดยสารทางบก
- 4) สภาของรัฐบาลออสเตรเลียได้รับรองการพัฒนาข้อตกลงนี้ตามที่ได้แนะนำจากสภาการขนส่งออสเตรเลีย (Australian Transport Council) และคณะกรรมการต่อต้านผู้ก่อการร้ายแห่งชาติ (The Council of Australian Governments)
- 5) ข้อตกลงมีความจำเป็นเนื่องจากผลในการประสบผลสำเร็จในการรักษาความปลอดภัยทางด้านขนส่งทางภาคพื้นต้องการการทำงานร่วมกันของรัฐบาลทุกฝ่ายในการควบคุมอำนาจ การประสานงานทั่วเขตอำนาจของประเทศ และการสนับสนุนและการทำงานร่วมกันของผู้ดำเนินการขนส่งทางภาคพื้นและชุมชน
- 6) รัฐบาลมีบทบาทสำคัญในด้านการรักษาความปลอดภัยทางการขนส่งทางภาคพื้น ซึ่งประกอบด้วยนักวางแผนและนักพัฒนาระบบการขนส่งทางบกนักลงทุนในภาคส่วนการ

ขนส่งทางอากาศพื้น และผู้ควบคุมภาคส่วนการขนส่งทางอากาศพื้น กระทรวงการขนส่งที่ร่วมกับผู้นำกระทรวงและกระทรวงอื่นๆ ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับผลของการรักษาความปลอดภัยทางการขนส่งทางอากาศพื้น

- 7) ระบบหรือสินทรัพย์ทางการขนส่งทางบกบางส่วนได้ระบุว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศหรือรัฐ ซึ่งส่งผลให้ข้อตกลงนี้มีความเกี่ยวข้องกับแนวทางสำหรับป้องกันโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญระดับชาติจากผู้ก่อการร้าย (the National Guidelines for Protecting Critical Infrastructure from Terrorism)
- (หมายเหตุ: การขนส่งทางอากาศพื้น รวมการขนส่งทางบก ทางราง และเรือ Ferry)

2.3 ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับความมั่นคง (Mobility and Security Theory)

กิจกรรมที่แสดงให้เห็นชัดเจนถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับความมั่นคง ได้แก่ เหตุการณ์ที่ผู้โดยสารเครื่องบินต้องประสบอยู่เป็นประจำ นั่นคือ กระบวนการตรวจกรองผู้โดยสารในสนามบิน ทุกวันนี้ ผู้ที่เดินทางผู้โดยสารเครื่องบินจะต้องผ่านขั้นตอนตรวจเช็คหลายต่อหลายครั้งมีการห้ามนำสิ่งของหลากหลายชนิดขึ้นเครื่อง มีการใช้เครื่องมือตรวจสอบที่มีความสามารถตรวจสอบทะลุทะลวงได้มากกว่าในอดีต เป็นต้น

จากภัยคุกคามของการก่อการร้าย ภาครัฐในสังคมประชาธิปไตยจึงต้องใช้ความพยายามอย่างยิ่งในการแจ้งเตือนพลเมืองให้ทราบถึงอันตรายที่อาจแอบแฝงอยู่ พร้อมๆ กับการจัดให้มีความมั่นคงปลอดภัยในการเดินทาง ด้วยการใช้นโยบายการรักษาความมั่นคงที่เหมาะสมความพยายามในการสร้างความมั่นคงดังกล่าวจะต้องดำเนินการโดยอาศัย 3 ทฤษฎี อันได้แก่

- ทฤษฎีการป้องปราม (Deterrence Theory)
- ทฤษฎีการจัดการภัยก่อการร้าย (Terror Management Theory)
- ทฤษฎีกระตุ้นการป้องกันตนเอง (Protection Motivation Theory)

ทฤษฎีทั้งสามข้างต้นนั้น ตั้งอยู่บนตรรกะที่ว่าหากปราศจากการกระตุ้นให้ประชาชนตื่นรู้ต่อภัยคุกคามแล้ว ประชาชนส่วนใหญ่ก็จะเกิดความประมาทชะล่าใจ อันเป็นสถานการณ์ที่เอื้อต่อการโจมตีก่อการร้ายโดยทั้ง 3 ทฤษฎี ดังกล่าวมีสาระสำคัญดังนี้:-

2.3.1 ทฤษฎีการป้องปราม (Deterrence)

หลักการนี้ตั้งอยู่บนตรรกะที่ว่า ผู้ก่อการร้ายจะถูก “ป้องปราม” มิให้ปฏิบัติการร้าย หากเขาเล็งเห็นว่าผลลัพธ์ที่เขาจะได้นั้น จะไม่คุ้มกับผลเสียที่จะเกิดขึ้น เช่น เมื่อเขาเห็นว่า ตนอาจจะได้รับโทษทัณฑ์หนัก หรือจะมีการกวาดล้างปราบปรามจากเจ้าหน้าที่ รวมถึงการใช้มาตรการสกัดกั้นทรัพยากรของฝ่ายที่วางแผนก่อการร้าย ซึ่งก็เป็นวิธีป้องปรามอย่างหนึ่งด้วย

ตัวอย่างของการป้องกันภัยคุกคามที่เห็นได้ชัดจนอย่างยิ่ง ได้แก่ แนวคิดที่ว่า “พินาศย่อยยับกันทั้งสองฝ่าย” ซึ่งเป็นหลักคิดที่ช่วยป้องกันการโจมตีด้วยอาวุธนิวเคลียร์ในช่วงสงครามเย็น เนื่องจากว่า ในยุคนั้นประเทศคู่กรณีทั้งฝ่ายซ้ายและฝ่ายขวา ต่างเกรงว่า หากฝ่ายใดเป็นฝ่ายโจมตีก่อน ประเทศของตนก็จะถูกทำลายล้างจากการตอบโต้ของอีกฝ่ายหนึ่งเช่นกัน แต่ทว่า ภายหลังจากเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมที่กรุงนิวยอร์ก ในเดือนกันยายน 2544 (9/11) แล้ว เจ้าหน้าที่ความมั่นคงของประเทศตะวันตก จึงได้ตระหนักถึงภัยจากรูปแบบใหม่ของการก่อการร้าย ซึ่งผู้ปฏิบัติการไม่มีประเทศที่อยู่ที่ทราบแน่ชัด อีกทั้งมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติการก่อวินาศกรรมที่รุนแรงยิ่งขึ้นด้วย

หลังจากนั้น กลยุทธ์ในการป้องกัน จึงต้องหันมาเน้นการหาข้อมูลข่าวสารที่กว้างขวางครอบคลุมมากขึ้น รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการสืบค้น และการสกัดกั้นทรัพยากร และการปฏิบัติการของผู้ก่อการร้าย ในสหรัฐอเมริกาเอง ได้มีการสร้างโปรแกรมหรือแบบจำลองเพื่อใช้ในการคาดการณ์พฤติกรรมของผู้ก่อการด้วย แต่ทว่า พฤติกรรมของมนุษย์นั้น เป็นสิ่งที่มีอาจพยากรณ์ได้โดยง่าย ดังนั้น เจ้าหน้าที่ความมั่นคงของประเทศตะวันตก จึงยังคงเน้นในด้านการหาข่าวเป็นสำคัญ เพื่อให้ได้ข้อมูลมาเพื่อสกัดกั้นทรัพยากร หรือแผนของผู้ก่อการร้าย ในปัจจุบัน เทคนิคการหาข่าวได้พัฒนาไปมาก มีการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลข่าวสารในปริมาณสูง เป็นฐานข้อมูลที่กว้างขวางมหาศาลกว่าที่เคยมีตลอดมาในอดีตรวมถึงการเก็บข้อมูลชาวต่างชาติและชาวอเมริกันในเชิงลับโดย หน่วยความมั่นคงแห่งชาติ (National Security Agency : NSA) ภายใต้ปฏิบัติการ PRISM (ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ 2.3 รายการและรายละเอียดที่ได้เฝ้าระวังผ่านทางหลายช่องทางจากผู้ใช้งานจริง บนหน้าเว็บPRISM) ตั้งแต่ปี 2007 และถูกเปิดเผยโดย Edward Snowden ปี 2013 ซึ่งได้ถูกสั่งให้ทบทวนโดย President Obama ดังตัวอย่างคำแถลง 17.1.2014 ดังนี้

.....

This brings me to the program that has generated the most controversy these past few months -- the bulk collection of telephone records under Section 215. Let me repeat what I said when this story first broke: This program does not involve the content of phone calls, or the names of people making calls. Instead, it provides a record of phone numbers and the times and lengths of calls -- metadata that can be queried if and when we have a reasonable suspicion that a particular number is linked to a terrorist organization.

Why is this necessary? The program grew out of a desire to address a gap identified after 9/11. One of the 9/11 hijackers -- Khalid al-Mihdhar -- made a phone call from San Diego to a known al Qaeda safe-house in Yemen. NSA saw that call, but it could not see that the call was coming from an individual already in the United States. The telephone metadata program under Section 215 was designed to map the communications of terrorists so we can see who they may be in contact with as quickly as possible. And this capability could also prove valuable in a crisis. For example, if a bomb goes off in one of our cities and law

enforcement is racing to determine whether a network is poised to conduct additional attacks, time is of the essence. Being able to quickly review phone connections to assess whether a network exists is critical to that effort.

.....

For all these reasons, I believe we need a new approach. I am therefore ordering a transition that will end the Section 215 bulk metadata program as it currently exists, and establish a mechanism that preserves the capabilities we need without the government holding this bulk metadata.

.....

During the review process, some suggested that we may also be able to preserve the capabilities we need through a combination of existing authorities, better information sharing, and recent technological advances. But more work needs to be done to determine exactly how this system might work.

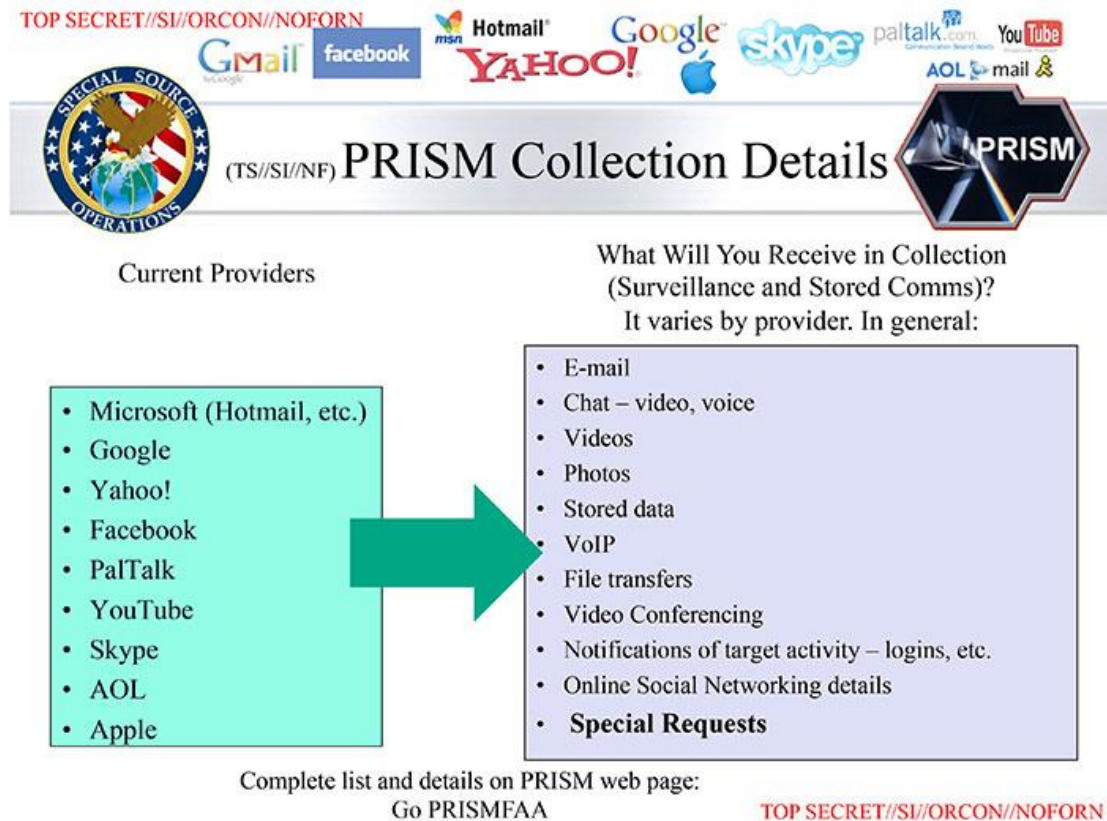
Because of the challenges involved, I've ordered that the transition away from the existing program will proceed in two steps. Effective immediately, we will only pursue phone calls that are two steps removed from a number associated with a terrorist organization instead of the current three. And I have directed the Attorney General to work with the Foreign Intelligence Surveillance Court so that during this transition period, the database can be queried only after a judicial finding or in the case of a true emergency.

.....

One thing I'm certain of: This debate will make us stronger. And I also know that in this time of change, the United States of America will have to lead. It may seem sometimes that America is being held to a different standard. And I'll admit the readiness of some to assume the worst motives by our government can be frustrating. No one expects China to have an open debate about their surveillance programs, or Russia to take privacy concerns of citizens in other places into account. But let's remember: We are held to a different standard precisely because we have been at the forefront of defending personal privacy and human dignity.

As the nation that developed the Internet, the world expects us to ensure that the digital revolution works as a tool for individual empowerment, not government control. Having faced down the dangers of totalitarianism and fascism and communism, the world expects

us to stand up for the principle that every person has the right to think and write and form relationships freely -- because individual freedom is the wellspring of human progress.



รูปที่ 2.3 ตัวอย่างรายการและรายละเอียดที่เฝ้าระวังบนหน้าเว็บPRISM

2.3.2 ทฤษฎีการจัดการภัยก่อการร้าย (Terror Management)

ก่อนที่ภาครัฐจะสามารถดำเนินการหาข่าวสาร ซึ่งบางครั้งอาจต้องล่วงละเมิดสิทธิส่วนบุคคลบ้างนั้น ภาครัฐจะต้องได้รับความเห็นชอบยินยอมจากประชาชนของตน ให้มีการดำเนินการเช่นนั้นเสียก่อน ดังนั้น จึงจำเป็นที่ทางภาครัฐจะต้องดำเนินการให้ประชาชนได้ตระหนักถึงภัยคุกคามจากการก่อวินาศกรรม ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนเห็นพ้อง และยินยอมให้ภาครัฐสามารถเข้าถึงข้อมูล หรือว่าเห็นพ้องกับการจำกัดเสรีภาพบางส่วน เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องปรามการก่อการร้ายนั่นเอง

การจัดการภัยก่อการร้าย ตั้งอยู่บนหลักการที่ว่า ในกรณีที่มีการป้องปรามยังไม่เพียงพอ นั้น ภาครัฐจะต้องโน้มน้าวความคิดเห็นของประชาชน ให้เห็นความน่ากลัวของภัยคุกคาม เช่นการก่อวินาศกรรม, การบาดเจ็บล้มตาย, ความเสียหายต่อทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งภาพลักษณ์ของความน่ากลัวดังกล่าว จะเป็นปัจจัยช่วยผลักดันให้ประชาชนเกิดความตื่นรู้ในเรื่องนี้ และเห็นพ้องว่ามาตรการของรัฐมีส่วนช่วยป้องกัน หรือ บรรเทา ความรุนแรงของภัยอันตรายดังกล่าวได้

ในยุคสงครามเย็น รัฐบาลของสหรัฐอเมริกา มีมาตรการสร้างความตื่นตัวให้กับประชาชน เช่นมีโครงการฝึกอบรมให้เด็กนักเรียนรู้จักวิธีหลบภัยหากเกิดการโจมตีด้วยอาวุธนิวเคลียร์ ซึ่งก็เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่น่ากลัวแบบหนึ่ง และแม้แต่ในยุคปัจจุบัน รัฐบาลของสหรัฐอเมริกาก็ยังต้องใช้วิธีสร้างภาพความน่ากลัวของภัยก่อการร้าย โดยมีการเผยแพร่ข่าวสารทางสื่อสารมวลชนอยู่เป็นระยะๆ ซึ่งมาตรการสร้างความตื่นตัวเช่นนี้ยังผลให้ประชาชนของเขายอมรับการตรวจกรอง เช่นการตรวจค้นร่างกายที่สนามบิน หรือการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตามถนนหนทาง ตลอดจนยอมรับให้มีการใช้งบประมาณเพื่อความมั่นคง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายภาครัฐที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี นอกจากนี้ ยังเกิดอุตสาหกรรมและบริการต่อเนื่องในเรื่องของความมั่นคง อย่างมากมายมหาศาล

หลักการจัดการในด้านนี้ ยังอธิบายอีกว่า เมื่อเวลาผ่านไป ผู้คนจะค่อยๆ ลืมเลือนภาพของความน่ากลัวดังกล่าว ดังนั้น ภาครัฐจึงต้องใช้มาตรการกระตุ้นเตือนเป็นระยะๆ เพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงภัยคุกคามอยู่เสมอ แต่ในขณะเดียวกัน ก็ต้องระวังมิให้ประชาชนเกิดความหวาดกลัวเกินไป แต่ควรให้เขามีความอุ่นใจในระดับที่เพียงพอสามารถดำเนินชีวิตได้เช่นปกติ มาตรการทางจิตวิทยาเช่นที่กล่าวนี้ เป็นปัจจัยหนึ่งในการตัดสินใจของผู้โดยสาร เช่น จะเดินทางหรือไม่ หากมีการประกาศสถานการณ์พึงระวังในระดับต่างๆ เป็นต้น

2.3.3 ทฤษฎีกระตุ้นการป้องกันตนเอง (Protection Motivation Theory)

ในสภาวะที่มีภัยคุกคาม แต่ละบุคคลจะมีพฤติกรรมตอบสนองต่อภัยคุกคามนั้นแตกต่างกัน โดยพฤติกรรมนั้นจะสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ตนจะยอมรับได้ ลักษณะเช่นนี้เรียกว่า Risk Homeostasis (การปรับสมดุลความเสี่ยง) ซึ่งเป็นผลจากการคาดคะเนความเสียหายที่แต่ละบุคคลคาดว่าจะเกิดขึ้น เช่นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบ้าน เป็นต้น พฤติกรรมในการยอมรับความเสี่ยงดังกล่าว ตั้งอยู่บนหลักการ ดังนี้

- 1) แต่ละบุคคลจะกำหนดค่า ของ “ชีวิต, ทรัพย์สิน, เสรีภาพ” ในระดับที่แตกต่างกัน
- 2) แต่ละบุคคลจะมีระดับความเสี่ยงที่ตนยอมรับได้ หรือยอมทนได้ หรือ ชอบที่จะเลือก
- 3) ระดับความเสี่ยงในข้อ 2 จะขึ้นอยู่กับระดับของผลประโยชน์ที่เขาคาดหวัง (จากพฤติกรรมที่ปลอดภัย) เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหาย (จากพฤติกรรมที่เสี่ยงภัย)
- 4) การคาดคะเนในข้อ 3 จะเป็นปัจจัยกำหนดระดับความเสี่ยงที่บุคคลนั้นจะยอมรับได้ ก่อนที่เขาจะใช้มาตรการป้องกัน หรือว่า หาทางหลีกเลี่ยงภัยคุกคามนั้นๆ

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า พฤติกรรมของแต่ละบุคคลในการตอบสนองต่อภัยคุกคาม จะขึ้นอยู่กับความคาดหวังของแต่ละบุคคล ว่าจะมีโอกาสมากน้อยเท่าใดที่จะเกิดขึ้นกับตัวเขาเอง, ว่ามาตรการป้องกันที่มีอยู่จะมีประสิทธิภาพเพียงใด และตนเองจะสามารถใช้มาตรการป้องกันนั้นได้ดีเพียงใด ซึ่งลักษณะดังกล่าวเป็นการประเมินผลกระทบที่อาจจะเกิดกับตัวเขาเอง และเขาจะมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับการประเมินเช่นนั้น ดังนั้น การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองของประชาชน จึงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการพยากรณ์พฤติกรรมของบุคคลในสถานการณ์ที่มีภัยคุกคามได้

จากแนวความคิดข้างต้น ทำให้มีการศึกษาวิจัยต่อเนื่องไปถึงการจำแนกกลุ่มบุคคลตามพฤติกรรมของกลุ่มในการตอบสนองต่อภัยคุกคาม เรียกว่า Situational Theory of Publics ซึ่งทฤษฎีดังกล่าวอธิบายว่า เราสามารถจัดแบ่งประชาชนออกเป็นกลุ่มๆได้ โดยการพิจารณาปัจจัยต่างๆในพฤติกรรมของเขา ปัจจัยหลักๆที่ทฤษฎีดังกล่าวระบุถึง ได้แก่ **การรับรู้ปัญหา** (คือการรับรู้ว่าจะมีผลกระทบต่อตนเองหรือไม่ อย่างไร) **ระดับของการมีส่วนร่วม** (ซึ่งจะมีมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับการรับรู้ปัญหาของแต่ละบุคคล เช่นการรับทราบถึง ความรุนแรงที่อาจจะเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม) และ**การรับทราบข้อจำกัด** (คือทราบว่า มีปัจจัยอะไรบ้างที่อยู่เหนือการควบคุมของตนเอง) บุคคลจะมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อภัยคุกคามเช่นไรนั้น จะขึ้นอยู่กับปัจจัยทั้งสามที่กล่าวข้างต้น

2.4 แผนงานและกฎหมายความมั่นคงในภาคขนส่งที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 กฎหมายวัตถุอันตราย (Hazardous Materials) สินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

นอกจากพระราชบัญญัติว่าด้วยวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 แล้ว ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนและศึกษารายละเอียดของกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องอีกด้วย ดังกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2555) ออกตามความในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 20 เม.ย. 2555 และนอกจากกฎกระทรวงแล้ว ที่ปรึกษายังได้ทบทวนประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามลำดับจากกระทรวงต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ❖ เรื่อง บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย พ.ศ. 2556
- ❖ เรื่อง บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 7) ลงวันที่ 3 พ.ย. 2553
- ❖ เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับวัตถุอันตราย พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 13 พ.ย. 2552
- ❖ เรื่อง บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 3 ก.พ. 2552
- ❖ เรื่อง การกำหนดให้สถานประกอบการวัตถุอันตรายมีบุคลากรเฉพาะฯ 2551 ลงวันที่ 18 เม.ย. 2551
- ❖ เรื่อง การเก็บรักษาวัตถุอันตรายที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมรับผิดชอบ ลงวันที่ 18 เม.ย. 2551
- ❖ เรื่อง หลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบเกี่ยวกับการอนุญาตนำเศษ เศษตัด และของที่ใช้ไม่ได้ ซึ่งเป็นพลาสติกไม่ว่าใช้แล้วหรือไม่ก็ตามเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 19 ก.พ. 2551
- ❖ เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550
- ❖ เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ. 2549 ลงวันที่ 23 ก.พ. 2549
- ❖ เรื่อง บัญชีรายชื่อวัตถุอันตราย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2548
- ❖ เรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 7 พ.ย. 2546

นอกจากพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และประกาศกระทรวงแล้ว จะเห็นว่าแนวปฏิบัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทยก็สอดคล้องกับกฎหมายข้างต้น ดังตัวอย่างที่ยกมาเกี่ยวกับการท่าเรือฯที่ยึดแนว

ปฏิบัติในการแบ่งกลุ่มประเภทสินค้าอันตรายตามที่ IMO กำหนดไว้ใน IMDG - Code ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 สินค้าอันตรายที่การทำเรือฯ ไม่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายบริเวณหน้าท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ
- กลุ่มที่ 2 สินค้าอันตรายร้ายแรง (สินค้าอันตรายประเภท ก) การทำเรือฯ อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพได้ แต่ต้องนำออกทันทีที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ
- กลุ่มที่ 3 สินค้าอันตรายนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกลุ่มที่ 1 และ 2 (สินค้าอันตรายประเภท ข) การทำเรือฯ จะรับฝากเก็บ ณ บริเวณที่ท่าเรือกรุงเทพกำหนด โดยมีระยะเวลาในการฝากเก็บไม่เกิน 5 วันทำการ นับจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่าย

2.4.2 แผนยุทธศาสตร์เตรียมความพร้อม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่แห่งชาติ

พ.ศ. 2556-2559 ซึ่งเกี่ยวข้องกับกระทรวงสาธารณสุข (กรมควบคุมโรค): คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2555

❖ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่การพัฒนา ระบบเฝ้าระวัง และป้องกันควบคุมโรคในคน สัตว์ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อสามารถควบคุมโรคได้อย่างรวดเร็ว ทันการณ์ สร้างความปลอดภัยให้กับประชาชนกลุ่มเสี่ยงและประชาชนทั่วไป ในขณะเดียวกันก็มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ ซึ่งจะช่วยสร้างศักยภาพให้ประเทศไทยสามารถพึ่งพาตนเองได้ ลดผลเสียที่จะเกิดขึ้นทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบเฝ้าระวัง ป้องกัน รักษา และควบคุมโรคภายใต้แนวคิดสุขภาพหนึ่งเดียว ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ 41 มาตรการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การจัดการระบบการเลี้ยง และสุขภาพสัตว์ และสัตว์ป่า ให้ปลอดโรค ประกอบด้วย 8 กลยุทธ์ 36 มาตรการ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบจัดการความรู้ และส่งเสริมการวิจัยพัฒนา ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ 19 มาตรการ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการและเตรียมความพร้อมตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ 26 มาตรการ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสื่อสาร และประชาสัมพันธ์ความเสี่ยงของโรคติดต่ออุบัติใหม่ ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ 18 มาตรการ

❖ คณะกรรมการอำนวยการเตรียมความพร้อม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่แห่งชาติ ที่มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีปลัดกระทรวงคมนาคมร่วมเป็นกรรมการด้วย ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการอำนวยการฯ จำนวน 8 คณะ โดยกระทรวงคมนาคมร่วมเป็นอนุกรรมการ 2 คณะ คือ คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เตรียมความพร้อม ป้องกัน และ

แก้ไขปัญหาระบาดติดต่ออุบัติใหม่ และคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการ และเตรียมความพร้อมตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน

❖ กรณีแนวทางการเตรียมความพร้อมป้องกันและควบคุมการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งอำนวยความสะดวกการเดินทางในเส้นทาง และยานพาหนะให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการในเส้นทางที่รับผิดชอบ

2.4.3 ทบทวนความมั่นคงภาคขนส่งบริเวณแนวชายแดน

ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ คือ สหภาพเมียนมาร์เป็นประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันยาวที่สุด คือ ระยะทาง 2,401 ก.ม. รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว ระยะทาง 1,810 ก.ม. กัมพูชา ระยะทาง 798 ก.ม. และมาเลเซีย ระยะทาง 647 ก.ม. ตามลำดับ

การค้าชายแดน ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบงานของศุลกากร สามารถแบ่งแยกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ

1. นำเข้า (Import) หมายถึง นำเข้ามาใช้หรือบริโภคในราชอาณาจักร

-- นำกลับเข้ามา (Re – Import) หมายถึง ส่งออกไปก่อนแล้วจึงนำกลับเข้ามาภายหลัง

2. ส่งออก (Export) หมายถึง ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

-- ส่งกลับออกไป (Re – Export) หมายถึง นำเข้ามาก่อนแล้วจึงส่งกลับออกไปภายหลัง

3. นำผ่าน หรือ ส่งผ่านประเทศ (Transit or Transshipment) หมายถึง ขนส่งสินค้าผ่านราชอาณาจักร โดยมีได้ใช้ประโยชน์หรือนำไปสร้างรายได้ให้เกิดขึ้นในประเทศ สินค้าประเภทนี้จะไม่มีการในอันที่จะต้องเสียภาษี

หมายเหตุ สินค้าผ่านแดน (Transit Cargo) ใช้สำหรับประเทศ Land locked Country ตามอนุสัญญาบาเซิลนา ค.ศ.1921 สินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) เป็นไปตาม มาตรา 58 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ.2469) สำหรับการถ่ายลำนั้น ปัจจุบัน กรมศุลกากรได้มีประกาศที่ 36/2558 กำหนดระเบียบปฏิบัติไว้เป็นการเฉพาะเรื่องแล้ว นอกจากนี้ยังมี พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ออกมาบังคับใช้เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศตามความผูกพันที่ประเทศไทยมีต่อนานาชาติประเทศอีกด้วย โดยมาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ บัญญัติว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนส่งของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

กฎหมายที่ควบคุมการส่งผ่าน นำผ่านราชอาณาจักร

1) พ.ร.บ. กักพืช พ.ศ. 2507

2) พ.ร.บ. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธ พ.ศ. 2490

3) พ.ร.บ. โรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2499

- 4) พ.ร.บ. เชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2525
- 5) พ.ร.บ. วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518
- 6) พ.ร.บ. ควบคุมการส่งออกปศุสัตว์จากราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495
- 7) พ.ร.บ. ปู่ พ.ศ. 2518
- 8) พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535
- 9) พ.ร.บ. ยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522
- 10) พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535
- 11) พ.ร.บ. พันธุ์พืช พ.ศ. 2518
- 12) พ.ร.บ. ควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530

การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าจากประเทศที่หนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สามหรือจากประเทศที่สามผ่านแดนประเทศที่สองมายังประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้

จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มี 3 ประเภท คือ

- **จุดผ่านแดนถาวร** วัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะสามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่นๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยปกติจุดผ่านแดนถาวรนี้จะถูกกำหนดให้เป็นด่านศุลกากรเสมอ ทั้งนี้ โดยอาศัยอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ออกกฎกระทรวง ตามนัยมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 ประกอบมาตรา 3 และมาตรา 14 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2480
- **จุดผ่านแดนชั่วคราว** เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์กรณีเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อเศรษฐกิจ การค้า และบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดน เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว จะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว ตามความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการ พิจารณาเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- **จุดผ่อนปรน** มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรม และส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น เพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน ทั้งนี้การประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจ ของผู้ว่าราชการจังหวัด และต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทย ก่อนด้วย

ในประเด็นการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดด้านศุลกากร นั้น โดยปกติเป็นเรื่องของนโยบายของรัฐบาล ประกอบกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ โดยต้องคำนึงถึงความพร้อมในหลายๆ ด้าน เช่น ปริมาณการค้าชายแดน ณ จุดนั้น ความมั่นคงของประเทศ ความปลอดภัยของประชาชนที่ไปมาค้าขายในบริเวณดังกล่าว ความพร้อมของหน่วยงานศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานปกครองในพื้นที่ ซึ่งประเด็นที่สำคัญยิ่งก็คือความคุ้มค่าสำหรับการเปิดด้านศุลกากร และความพร้อมด้านงบประมาณก่อสร้าง ด้านศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมตลอดถึงอัตรากำลังพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องไปประจำการ ณ จุดนั้น โดยในหลักการแล้ว จะมีแนวทางหรือขั้นตอนการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าว ดังนี้

- ตามปกจะมีขั้นตอนเริ่มต้นจากความเห็นพ้องต้องกันของฝ่ายปกครอง ฝ่ายทหาร ฝ่ายความมั่นคง ข้าราชการ พ่อค้า ประชาชน รวมถึงนักการเมืองที่เกี่ยวข้องในทุกระดับของท้องถิ่นที่จะกำหนดตั้งด้านศุลกากร ทั้งนี้ จะต้องต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับการประชุมหารือหรือประสานงานกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องจนมีความเห็นพ้องด้วย ในเรื่องของการตั้งด้านศุลกากร ณ จุดนั้น
- เมื่อได้ข้อสรุปที่ชัดเจนว่า จุดผ่านแดนถาวรดังกล่าว มีความพร้อมและเหมาะสม ที่จะกำหนดตั้งด้านศุลกากรแน่นอนแล้ว ฝ่ายปกครองในสังกัดกระทรวงมหาดไทย จะเป็นผู้จัดทำเรื่องเสนอให้คณะรัฐมนตรีมีมติหรืออนุมัติให้ความเห็นชอบเสียก่อน
- หลังจากที่ได้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ก็จะเป็นเรื่องการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการก่อสร้าง ที่ทำการด้านศุลกากร และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง โดยในขั้นตอนนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำงบประมาณฯ ซึ่งอาจจะเป็นหน่วยราชการส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่น ก็ได้ หรือจะเป็นงบประมาณที่ได้จากการบริจาคจากภาคเอกชนก็ได้
- กรมศุลกากรจะเป็นผู้รับหน้าที่ในการจัดร่างกฎกระทรวงเพื่อจัดตั้งด้านศุลกากรดังกล่าว โดยเสนอเรื่องให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาถ้อยคำก่อนเสนอเรื่องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังลงนามในกฎกระทรวง และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ต่อไป

2.5 สรุป

จากการศึกษาและทบทวนรายละเอียดของกฎหมายต่างๆ เริ่มจากกฎหมายระดับพระราชบัญญัติ และอนุบัญญัติในรูปของกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง และระเบียบข้อบังคับอื่นๆ รวมถึงความตกลงระหว่างประเทศ (International Engagements) ในรูปของสนธิสัญญา อนุสัญญา และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง ภาวการณ์ขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ จะพบว่าประเทศไทยเราได้ขาดแคลนกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศดังที่เข้าใจกัน แต่กลับพบว่ามีความหมายที่เกี่ยวข้องพอที่จะขับเคลื่อนการขนส่งพร้อมกับความมั่นคงทุกภาคส่วน เริ่มจากกฎหมายด้านการขนส่งทางบก ที่ที่ปรึกษา ได้ศึกษาและทบทวนพร้อมกับยกมาดั่งปรากฏข้างต้น มีรายชื่อกฎหมายกว่า 10 ฉบับ นอกจากกฎหมายระดับพระราชบัญญัติซึ่งถือว่าเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับฝ่ายปกครองแล้ว ที่ปรึกษายังได้ศึกษาและทบทวนพร้อมยกกฎหมายระดับอนุ

บัญญัติหรือกฎหมายลำดับรองซึ่งออกตามความของกฎหมายแม่บทข้างต้นในรูปของกฎกระทรวง พ.ศ. 2558 มาให้เห็นอีกหลายฉบับ

ด้านการขนส่งทางน้ำ จะเห็นได้ว่ามีกฎหมายทั้งระดับพระราชบัญญัติและอนุบัญญัติมากพอที่จะขับเคลื่อนการขนส่งด้านนี้ได้พอสมควร ซึ่งที่ปรึกษาได้ศึกษาและทบทวน ดังตัวอย่างกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผลประโยชน์และความมั่นคงทางทะเลและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ประเทศไทยมีคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและองค์กรในด้านการรักษาผลประโยชน์และความมั่นคงของชาติทางทะเล มีอำนาจหน้าที่ศึกษาข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติให้เป็นไปตามกรอบของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ.1982 และข้อตกลงในระดับภูมิภาค รวมทั้งพิจารณาผลดี ผลเสียของการเข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าว โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ อีกทั้งศึกษารูปแบบและขั้นตอนในการจัดตั้งองค์กรที่เหมาะสม เพื่อดูแลผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เสนอแนะและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดซื้อพิพาท และหลีกเลี่ยงข้อพิพาททางด้านทะเลของประเทศไทย เสนอแนะให้แก่องค์กรที่เกี่ยวข้องและรับผิดชอบทางทะเล ให้เกิดการบูรณาการและประสานสอดคล้องกับกฎหมายที่มีอยู่ เพื่อประโยชน์สูงสุดในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล

ในส่วนที่เกี่ยวกับความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยมีความสัมพันธ์กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมายาวนาน เนื่องจากประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (CICA) นอกจากนี้แล้วประเทศไทยยังได้รับเลือกจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2498 (ค.ศ. 1955) เป็นต้นมา และกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานด้านการบินยังได้ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินงานต่างๆ ของ ICAO เป็นประจำ เช่น การเข้าร่วมประชุมสำคัญต่างๆ การจัดให้ข้อมูลสถิติและความเห็นในประเด็นที่ ICAO ได้ร้องขอ จึงทำให้ประเทศไทยได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการ (Technical Co-operation) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในรูปของโครงการ การประชุม การสัมมนาและฝึกอบรมด้านต่างๆ ดังนั้น จากการศึกษาและทบทวน จะเห็นได้ว่าแผนความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยได้ยึดมาตรฐานของ ICAO และมาตรฐานสากลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เห็นได้จากการที่ไทยได้ออกพระราชบัญญัติที่เกี่ยวความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ 2 ฉบับ ในปี พ.ศ.2558 คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.2558 และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558

โดยสรุป เนื่องจากประเทศไทยได้เป็นภาคีในความตกลงระหว่างประเทศ (International Engagements) จึงทำให้ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ ซึ่งความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าว คือ ข้อปฏิบัติที่มีผลทางกฎหมาย หลังจากที่มีผลบังคับใช้แล้ว ไม่ว่าประเทศใดก็ตามที่เป็นสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามเนื้อหาของอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆ โดยเฉพาะความมั่นคงในภาคการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ทำให้ไทยต้องออกกฎหมายอนุมัติเพื่อที่จะได้นำความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวเข้ามาในกฎหมายภายใน

จากการศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลและวิเคราะห์เรื่อยมา จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทั้งด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศสอดคล้องกับอนุสัญญาและพิธีสารต่างๆ ที่ไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีเกือบครบถ้วน ยิ่งโดยเฉพาะในช่วง 1 ปีเศษที่ผ่านมาสถานการณ์ภัยคุกคามที่ได้นองตบนโยบายของรัฐบาลเป็นอย่างดี มีการแก้ไขและออกพระราชบัญญัติต่างๆ มากมาย เพื่อให้ทันต่อพลวัตของสังคม วัฒนธรรม การเมือง และเศรษฐกิจ อาจกล่าวได้ว่ายุคนี้เป็นยุคที่กฎหมายเฟื่องฟู

อนึ่ง แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายด้านความมั่นคงเกี่ยวกับภาคการขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศที่สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศเกือบครบถ้วนสมบูรณ์ก็ตาม แต่ประเทศไทยเรายังขาดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการก่อการร้าย (Anti-terrorism legislation) เฉกเช่นนานาอารยประเทศหรือแม้กระทั่งประเทศที่กำลังพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับกฎหมายการต่อต้านภัยจากการก่อการร้ายเป็นอย่างยิ่ง ตัวอย่างเช่น ประเทศในสหภาพยุโรปหลายประเทศมีกฎหมายต่อต้านการก่อการร้าย (Anti-terrorist legislation in the European Union) ไม่ว่าจะเป็นประเทศสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐไอร์แลนด์ ฝรั่งเศส เบลเยียม อิตาลี หรือประเทศในกลุ่มที่ใช้กฎหมายระบบคอมมอนลอว์ (Anti-terrorism legislation in common law countries) เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา แอฟริกาใต้ ออสเตรเลีย อินเดีย เป็นต้น ส่วนเหล่าประเทศกำลังพัฒนาในทวีปอเมริกาใต้ ไม่ว่าจะเป็นประเทศชิลี เปรู แอลซัลวาดอร์ ต่างก็มีกฎหมายการต่อต้านการก่อการร้าย ประเทศเพื่อนบ้านเราในกลุ่มอาเซียนก็มีประเทศฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย ที่มีกฎหมายการต่อต้านการก่อการร้าย ดังนั้น จึงเห็นว่ถึงเวลาแล้วที่ประเทศไทยเราจำเป็นต้องมีกฎหมายด้านภัยการก่อการร้ายเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์อันไม่พึงประสงค์ดังที่เกิดขึ้นอยู่ทั่วทุกมุมโลกในขณะนี้

ท้ายที่สุดแล้ว ปัญหาไม่ได้อยู่ที่ว่ามีกฎหมายครบถ้วนครอบคลุมทุกภาคส่วนหรือไม่ เพียงใด แต่อยู่ที่ว่ากฎหมายที่มีอยู่นั้นใช้บังคับได้ผลมากน้อยแค่ไหนหรือไม่เพียงใด น่าจะเป็นข้อพิจารณาและให้ความสำคัญให้มาก

บทที่ 3 ผลการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ ความเสี่ยงของภัย

- ❖ นิยาม “ภัย”
- ❖ สถานการณ์ภัยความมั่นคง
- ❖ ความหมายและคำจำกัดความที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ
ความเสี่ยง
- ❖ ทฤษฎีและวิธีการประเมินความเสี่ยง
- ❖ การวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง
- ❖ สรุปภัยความมั่นคงที่มีต่อภาคการขนส่ง
- ❖ ผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงผลกระทบ
- ❖ ภัยความมั่นคงด้านไซเบอร์
- ❖ สรุป

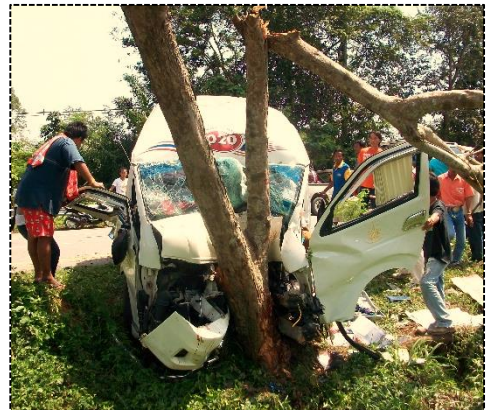
บทที่ 3 สถานการณ์ของภัยความมั่นคงภาคขนส่ง

ปัจจุบันภัยคุกคามด้านความมั่นคงได้กระจายไปทั่วโลก ในบทนี้จึงได้สรุปสถานการณ์ของภัยที่เกิดขึ้น และประเมินความเสี่ยงด้านความมั่นคงภาคขนส่ง ดังมีเนื้อหาต่อไปนี้

3.1 นิยาม “ภัย”

ที่ปรึกษา ได้สรุปคำจำกัดความหรือนิยามของกลุ่มคำเพื่อความชัดเจน เช่น ความปลอดภัย กับ ความมั่นคง และภัยสาธารณภัย กับ ภัยความมั่นคง ดังนี้

Safety (ความปลอดภัย) โดยทั่วไป หมายถึง ความไม่มีภัย คือ อยู่ในสถานะที่ปลอดภัย, ปราศจากการถูกทำร้าย ในบริบทของภาคการขนส่ง จะหมายถึง ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ แนวคิดเรื่อง Safety เกิดขึ้นจากความต้องการที่จะป้องกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เช่น รถชนกัน รถคว่ำ หรือ เครื่องบินตก เป็นต้น การคิดหมวกนิรภัย, เข็มขัดนิรภัย หรือ ถุงลมนิรภัย ก็เพื่อป้องกันการบาดเจ็บ/ตาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือเพื่อเพิ่มความปลอดภัยนั่นเอง



Security (ความมั่นคง) เป็นคำที่ใช้ในระดับกว้าง เช่น ความมั่นคงแห่งชาติ (National Security) ใน USA จะรวมถึง การป้องกันประเทศและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นการป้องกันประเทศจากการถูกโจมตี โดยการมีกองทัพที่เพียงพอและการรักษาความลับของประเทศ คำว่าความมั่นคงแห่งชาติใน USA จึงหมายถึง สถานการณ์ที่เกิดขึ้นเนื่องจาก ความได้เปรียบในทางทหารเหนือประเทศหนึ่งหรือกลุ่มประเทศ หรือ ภาวะความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เป็นมิตร หรือภาวะทางการทหารที่สามารถโต้ตอบกับการกระทำที่เป็นศัตรู ได้สำเร็จ **ความมั่นคง** จึงหมายถึง การออกแรงป้องกันทรัพย์สิน (ทั้งที่เป็นกายภาพ, ร่างกาย หรือ ทางปัญญา) จากการก่อวินทางอาชญากรรมทุกรูปแบบซึ่งรวมถึง การทำลายล้าง โดยกลุ่มผู้ก่อการร้าย หรือ อาชญากรทั่วไป หรือ จากความล้มเหลวของเทคโนโลยี หรือ ภัยธรรมชาติ กล่าวโดยสรุป ความมั่นคง หมายถึง การป้องกันสิ่งที่มีคุณค่าจากการก่อวินโดยตั้งใจทุกรูปแบบ เพื่อให้เกิดความมั่นคง จำเป็นจะต้องมีการโต้ตอบกับสิ่งที่คุกคามจากภายนอก ดังนั้นความมั่นคงจึงเป็นประเด็นระหว่างมนุษย์ตอบโต้มนุษย์



เพื่อความเข้าใจคำว่าความมั่นคงดีขึ้น ขอยกตัวอย่าง Transport security incident หรือ เหตุด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง ซึ่งหมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นแล้วสร้างความสูญเสียอย่างมากต่อชีวิต สภาพแวดล้อม ทำให้ระบบขนส่งหยุดชะงัก และเศรษฐกิจเสียหาย ในพื้นที่เกิดเหตุก่อการร้าย

กลุ่มผู้ก่อการร้ายยังคงมุ่งที่จะโจมตีระบบการขนส่งต่อไป เพราะการโจมตีจะทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก สร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างมีนัย และสร้างความหวาดกลัวและวิตกกังวลต่อสาธารณชน ส่วนการบินยังคงเป็นเป้าหมายหลักของผู้ก่อการร้าย เพราะมีลักษณะที่ดึงดูดหลายประการ รวมถึง สัญลักษณ์ของการเป็นสายการบินของประเทศ และมูลค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้น การที่ยังไม่มีเหตุการณ์ร้ายขนาดใหญ่เกิดขึ้น ไม่ได้หมายความว่าไม่เกิด เพราะเหตุการณ์ห่านดำ (Black swan event) ดังเช่นเหตุการณ์ 9/11 ในสหรัฐ เป็นเหตุการณ์ที่ไม่มีใครคิดมาก่อน แม้แต่กระทรวงกลาโหมสหรัฐ

ในนโยบายการเตรียมพร้อมแห่งชาติ ได้นิยามสาธารณภัยและภัยความมั่นคง ไว้ดังนี้

สาธารณภัย หมายถึง ภัยอันมีมาเป็นสาธารณะ ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ หรือมีผู้ทำให้เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชนหรือรัฐ ตามกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

ภัยด้านความมั่นคง หมายถึง ภัยที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ เช่น ภัยจากการก่อวินาศกรรม ภัยจากการก่อการร้าย ภัยจากหุ่นระเบิด/กับระเบิด ภัยทางอากาศ การก่อการจลาจล ภัยจากการสู้รบ และภัยจากการสงคราม เป็นต้น ตามกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันประเทศ และกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันฝ่ายพลเรือน

ดังนั้นความมั่นคงในภาคการขนส่ง จึงให้ความสำคัญต่อภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เป็นประเด็นของมนุษย์ตอบโต้มนุษย์ มากกว่ามนุษย์ตอบโต้ธรรมชาติ

สรุปได้ว่า ความมั่นคง คือ การป้องกันภัยจากอาชญากรรมทุกรูปแบบ โดยเฉพาะในบริบทของภัย ความมั่นคงต่อภาคการขนส่งจะให้ความสำคัญต่อภัยจากการก่อการร้ายภัยจากการก่อวินาศกรรม ซึ่งต่างจากความปลอดภัย ที่หมายถึง การป้องกันภัยจากอุบัติเหตุ

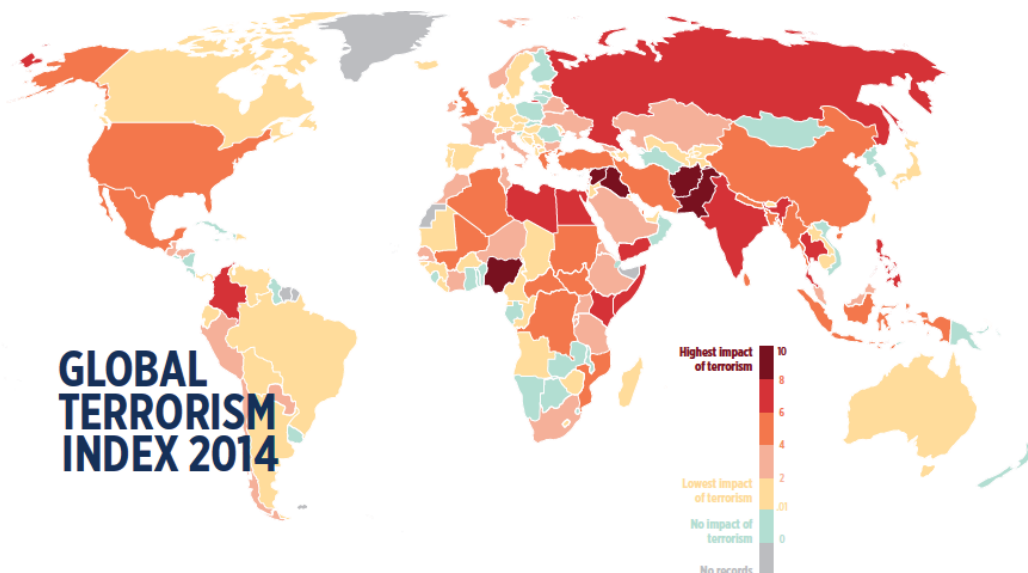
3.2 สถานการณ์ภัยด้านความมั่นคง

3.2.1 สถานการณ์ภัยความมั่นคงในโลก

สถานการณ์ภัยคุกคามต่อความมั่นคงในหลายประเทศมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทั้งภัยคุกคามจากการก่อการร้ายของกลุ่มต่างๆ เช่น กลุ่มรัฐอิสลาม (IS) กลุ่มอัลกออิดะห์ ภัยคุกคามจากการขยายอิทธิพลของประเทศมหาอำนาจ รวมทั้งภัยก่อการร้ายรูปแบบใหม่ เช่น ภัยคุกคามในโลกออนไลน์ ภัยจากการลักพาตัวและค้ามนุษย์ ปัจจุบันภัยความมั่นคงจากการสู้รบด้วยกำลังทหารยังปรากฏอยู่และกระจายไปทั่วโลก จากข้อมูล Global Terrorism Index (GTI) 2014 ซึ่งจัดทำโดย The Institute for Economics and Peace (IEP) ได้รวบรวมข้อมูลสถิติ การก่อการร้ายจาก 162 ประเทศ ในช่วง 14 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2556

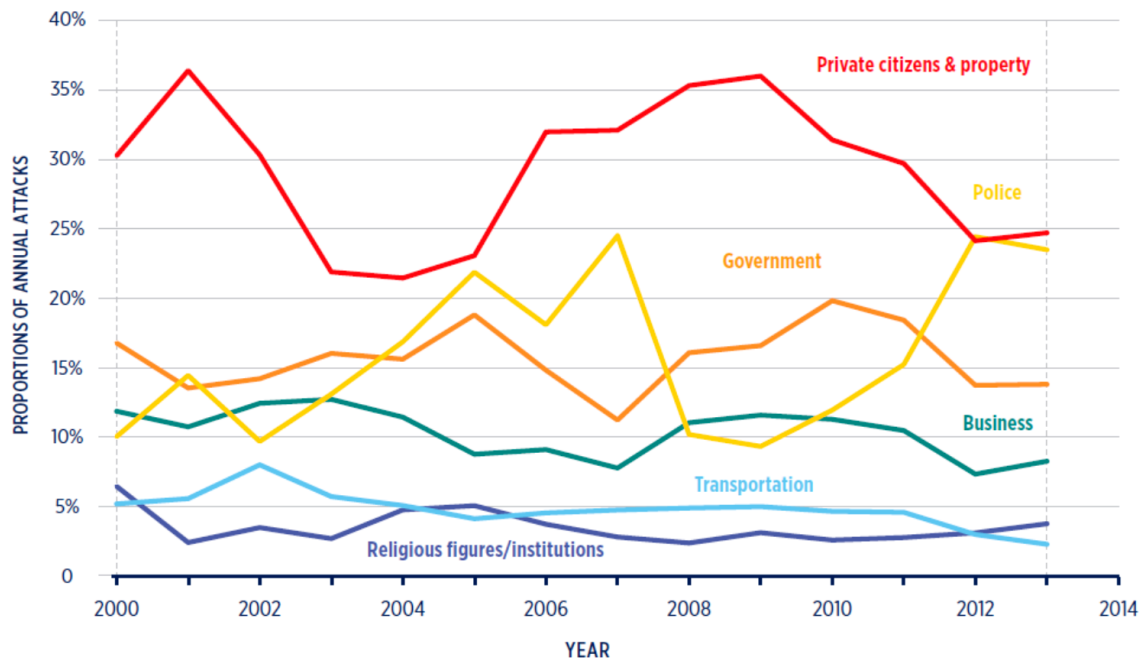
พบว่ามีจำนวนเหตุการณ์ก่อการร้ายเกิดขึ้นมากกว่า 84,000 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากภัยก่อการร้ายเพิ่มสูงขึ้นถึง 5 เท่า จากจำนวนผู้เสียชีวิต 3,361 คนในปี พ.ศ. 2543 เพิ่มขึ้นเป็น 17,958 คน ในปี พ.ศ. 2557 ประเทศที่มีดัชนีการก่อการร้ายทั่วโลกสูงสุด 5 อันดับแรก ในปี พ.ศ. 2556 ได้แก่ อิรัก (GTI=10) อัฟกานิสถาน (GTI=9.39) ปากีสถาน (GTI=9.37) ไนจีเรีย (GTI=8.58) และซีเรีย (GTI=8.12) สำหรับประเทศไทยค่าดัชนีการก่อการร้ายทั่วโลกอยู่ในลำดับที่ 10 มีค่า GTI = 7.19 ซึ่งจำแนกความรุนแรงตามลักษณะสีแดงแสดงในรูปที่ 3.1

เป้าหมายในการก่อการร้ายส่วนใหญ่มีแนวโน้มการโจมตีลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างปี พ.ศ. 2543 กับ ปี พ.ศ. 2556 ยกเว้นเป้าหมายที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ/ทหาร ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับการโจมตีเป้าหมายรวมทุกประเภท ในปี พ.ศ. 2543 และเพิ่มเป็นร้อยละ 24 ในปี พ.ศ. 2556 เป้าหมายที่ผู้ก่อการร้ายมุ่งเน้นมากที่สุดในปี พ.ศ. 2556 คือ ชีวิตและทรัพย์สินของเอกชน ร้อยละ 25 รองลงมา ได้แก่ เป้าหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจ/ทหาร ร้อยละ 24 เป้าหมายภาครัฐบาล ร้อยละ 14 เป้าหมายทางธุรกิจ ร้อยละ 8 เป้าหมายเกี่ยวข้องกับศาสนา/สถาบัน ร้อยละ 4 และเป้าหมายระบบการขนส่ง ร้อยละ 2.5 ดังแสดงในรูปที่ 3.2



รูปที่ 3.1 ดัชนีการก่อการร้ายทั่วโลก พ.ศ. 2557

ที่มา: The Institute for Economics and Peace (IEP): Global Terrorism Index (GTI) 2014



รูปที่ 3.2 กลุ่มเป้าหมายการโจมตีของผู้ก่อการร้าย ระหว่าง ปี 2543 ถึง 2556

ที่มา: Global Terrorism Database: GDB

ถึงแม้ว่าเป้าหมายในการโจมตีระบบขนส่งจะมีสัดส่วนร้อยละ 2.5 ในปี พ.ศ. 2556 แต่ผลลัพธ์แต่ละครั้งทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรง และมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ดังตัวอย่างเหตุการณ์ในปี 2556 ช่วงระหว่างเดือนกันยายน ถึงเดือนธันวาคม เฉพาะกรณีเหตุการณ์ที่มีผู้เสียชีวิตตั้งแต่ 10 คนขึ้นไป

- เหตุการณ์ระเบิดฆ่าตัวตายในประเทศรัสเซีย เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2556 ที่สถานีรถไฟในเมืองโวลโกกราด เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 19 คน บาดเจ็บ 35 คน กลุ่มมุสลิมหัวรุนแรงรัสเซียอ้างเป็นผู้ลงมือ
- ถัดมาเพียง 1 วัน คือวันที่ 30 ธันวาคม 2556 เกิดเหตุการณ์ระเบิดฆ่าตัวตายที่เมืองโวลโกกราดอีกครั้ง โดยเป็นการระเบิดฆ่าตัวตายบนรถบัส ทำให้มีผู้เสียชีวิต 17 คน บาดเจ็บ 28 คน โดยผู้ก่อการร้ายกลุ่มเดิม
- เหตุระเบิดฆ่าตัวตายบนรถยนต์ไกล์สสถานีรถไฟโดยสาร ในเมืองโซลมารียา ใกล้เมืองดามัสกัส ประเทศซีเรีย เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2556 มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 16 คน บาดเจ็บ 31 คน
- มีการโจมตีรถบัสโดยสารที่เมือง กัลลัมบา กานา รัฐบอร์โน ประเทศไนจีเรีย เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2556 เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 13 คน ทางกระสันนิษฐานว่าการโจมตีเกิดจากกลุ่ม โบโก ฮาราม
- เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2556 รถบัสโดยสารเอกชนถูกโจมตีโดยระเบิดข้างทาง ในประเทศอัฟกานิสถานทำให้รถบัสคันดังกล่าวชนเข้ากับรถคันอื่นทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 15 คน บาดเจ็บ 25 คน สันนิษฐานว่าเป็นการกระทำของกลุ่มตาลีบัน

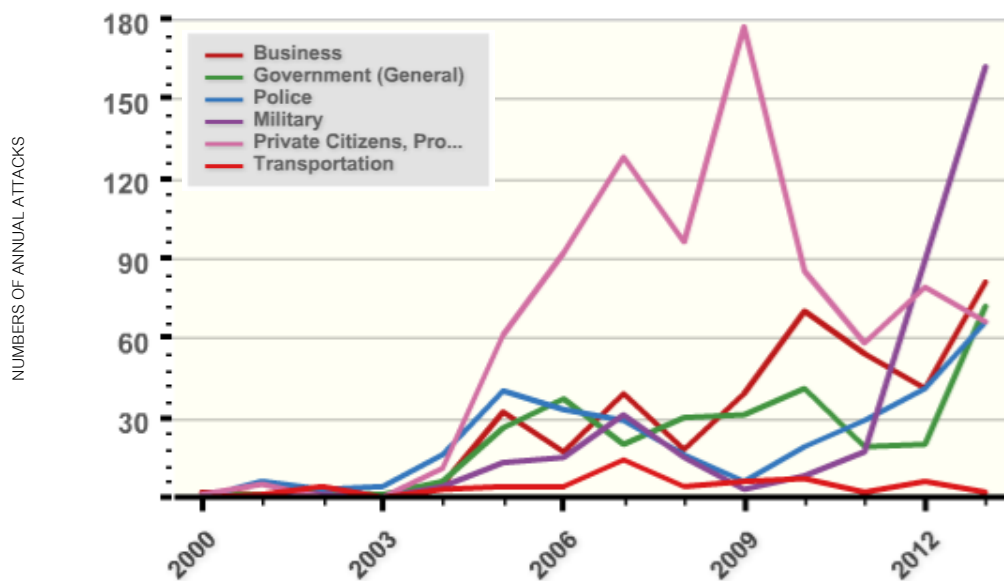
3.2.2 สถานการณ์ภัยความมั่นคงในประเทศไทย

สถานการณ์ภัยด้านความมั่นคงในประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2556 มีเหตุการณ์ภัยคุกคามทุกรูปแบบเกิดขึ้นรวมทั้งสิ้น 2,425 เหตุการณ์ ในช่วงระยะเวลา 14 ปี เป้าหมายการก่อการร้ายสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน 859 ครั้ง เป้าหมายต่อธุรกิจ 400 ครั้ง เจ้าหน้าที่ทหาร 359 ครั้ง เจ้าหน้าที่ตำรวจ 308 ครั้ง และภาครัฐบาล 307 ครั้ง ในขณะที่เป้าหมายการก่อการร้ายระบบขนส่งมีจำนวนทั้งสิ้น 57 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2547 เหตุการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดภาคใต้ที่จังหวัด ปัตตานี ยะลา นราธิวาส และพื้นที่บางส่วนของจังหวัดสงขลา เป้าหมายหลักการก่อการร้ายได้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเจ้าหน้าที่ทหาร และตำรวจ โดยในปี พ.ศ. 2556 มีเหตุภัยคุกคามความมั่นคงเกิดขึ้นทั้งสิ้น 477 ครั้ง เป้าหมายสูงสุดเป็นเจ้าหน้าที่ทหาร 162 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34 ของเป้าหมายทุกประเภท ตามด้วยเป้าหมายธุรกิจ 81 ครั้ง (17%) ภาครัฐบาล 72 ครั้ง (15%) และเป้าหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจ ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เป้าหมายละ 66 ครั้ง (14%) ในขณะที่เป้าหมายระบบขนส่งมีเพียง 2 ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ 0.4 ของเป้าหมายทุกประเภท (แสดงในรูปที่ 3.3) ภัยความมั่นคงที่มีเป้าหมายระบบขนส่งในช่วงระยะเวลา 14 ปี มีความรุนแรงทำให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 15 ครั้ง ตัวอย่างในตารางที่ 3.1 สรุปผลของเหตุการณ์ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตมีดังนี้

ตารางที่ 3.1 ตัวอย่างสถานการณ์ภัยด้านความมั่นคงในประเทศไทย

วันที่	สถานการณ์	สถานที่	ความรุนแรง
11 มี.ค. 2556	เกิดระเบิดที่สถานีรถไฟใต้ดิน	อ.สุโขทัย จ.นราธิวาส	ผู้เสียชีวิต 1 คน
18 พ.ย. 2555	ผู้ก่อการร้ายได้วางระเบิดรางรถไฟเพื่อให้เกิดไฟไหม้รถไฟ	ต.เรือเสาะ จ.นราธิวาส	ผู้เสียชีวิต 3 คน บาดเจ็บ 36 คน
21 มิ.ย. 2551	มุสลิมกลุ่ม RKK ได้แต่งกายเลียนแบบทหารใช้อาวุธปืนกราดยิงผู้โดยสารบนรถไฟ	จ.ยะลา	ผู้เสียชีวิต 4 คน บาดเจ็บ 5 คน
ปี 2550	ผู้ก่อความไม่สงบยิงผู้โดยสารรถตู้	อ.ยะหา จ.ยะลา	เสียชีวิต 8 ราย
29 ม.ค. 2549	กองกำลังไม่ทราบฝ่ายประมาณ 20 คน ได้บุกเข้าไปที่สถานีรถไฟ	ต.เรือเสาะ จ.นราธิวาส	ผู้เสียชีวิต 2 คน
15 เม.ย. 2545	เกิดเหตุระเบิดบนรถสามล้อที่ใช้รับจ้างให้บริการประชาชนเดินทางระหว่างชายแดนของสองประเทศ	บริเวณชายแดนไทย-เมียนมาร์ บนสะพานเชื่อมระหว่าง อ.แม่สอดและเมียวดี	ผู้เสียชีวิต 7 คน บาดเจ็บ 27 คน

และเหตุการณ์ภัยความมั่นคงล่าสุด เมื่อวันจันทร์ที่ 17 สิงหาคม 2558 (เวลา 18:55 น.) เกิดเหตุระเบิดขึ้นบริเวณสี่แยกราชประสงค์ (ฝั่งศาลพระพรหม เอร่าวัน) ซึ่งอยู่ติดกับเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส และอยู่ในย่านใจกลางเมืองกรุงเทพฯ โดยผู้ก่อความไม่สงบได้นำระเบิดแสวงเครื่องมาวางไว้ ผลจากความรุนแรงทำให้มีผู้เสียชีวิตสูงถึง 22 ราย และมีผู้บาดเจ็บอีกกว่า 123 คน



รูปที่ 3.3 กลุ่มเป้าหมายการโจมตีของผู้ก่อการร้ายในประเทศไทย ระหว่างปี 2543 ถึง 2556

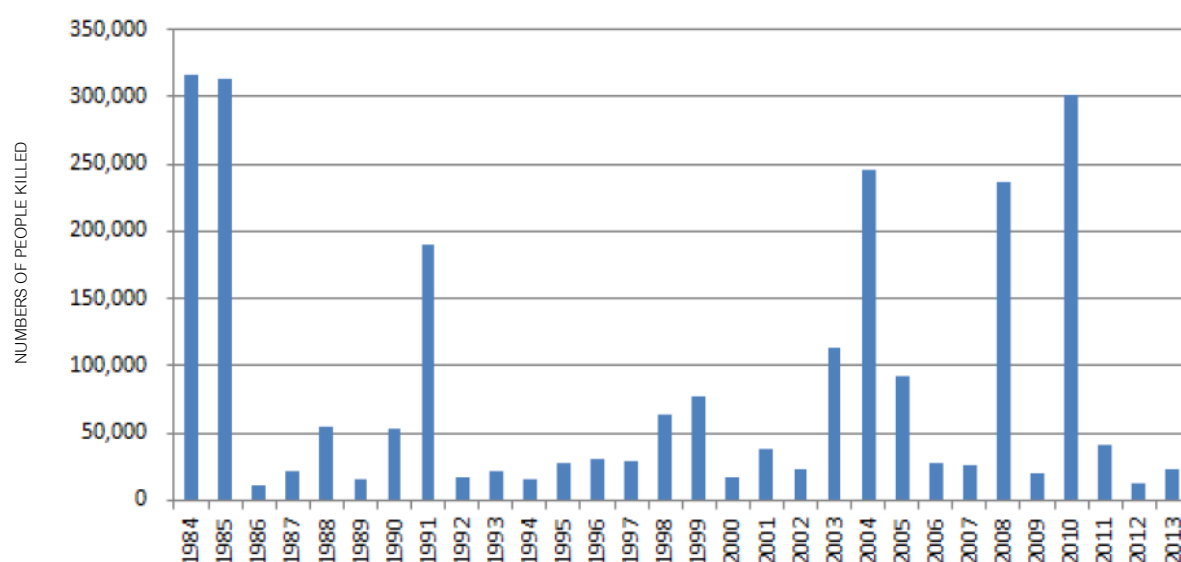
ที่มา: Global Terrorism Database: GDB

3.2.3 สถานการณ์ภัยธรรมชาติในโลก

ถึงแม้ว่าภัยด้านความมั่นคงจะมีผลกระทบต่อชีวิต และทรัพย์สินของเป้าหมาย แต่ภัยคุกคามดังกล่าวเกิดขึ้นโดยฝีมือมนุษย์ ซึ่งหน่วยงานความมั่นคงสามารถประเมินเพื่อหาวิธีหรือมาตรการในการป้องกันจากการคุกคามได้ล่วงหน้า ในขณะที่ภัยคุกคามที่เกิดจากสาธารณภัยขนาดใหญ่จะส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิต ทรัพย์สิน และเศรษฐกิจอย่างใหญ่หลวง ที่สำคัญภัยธรรมชาติบางประเภทไม่สามารถคาดการณ์ช่วงเวลาที่เกิดขึ้นได้ รวมถึงขนาดของความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังตัวอย่างการเกิดแผ่นดินไหวในประเทศเนปาล เมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2558 เวลา 11.56 น. ขนาด 7.8 แมกนิจูด เกิดแผ่นดินไหวอยู่ห่างจากเมืองลัมซุง ประเทศเนปาล ไปทางตะวันออก-ตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 34 กิโลเมตร และจุดศูนย์กลางเกิดแผ่นดินไหวอยู่ที่ระดับความลึกประมาณ 15 กิโลเมตร และมีอาฟเตอร์ช็อกขนาดใหญ่อีก 2 ครั้ง ขนาด 6.6 และ 6.7 แมกนิจูดส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 8,632 คน บาดเจ็บ 19,009 คน บ้านเรือน โบราณสถานเสียหายเป็นจำนวนมาก สาธารณูปโภค ถนน สะพาน เสียหาย ทำให้การเข้าช่วยเหลือเป็นไปด้วยความยากลำบาก การให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่ใช้ทางอากาศ และการเดินเท้าเข้าพื้นที่ของที่มกภัย

ประเทศไทยเกิดภัยพิบัติจากแผ่นดินไหวหลายครั้ง แต่ครั้งที่มีความรุนแรงล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2557 มีจุดศูนย์กลางเกิดแผ่นดินไหวอยู่ที่ตำบลจอมหมอกแก้ว จังหวัดเชียงราย ความรุนแรงขนาด 6.3 แมกนิจูด มีผู้เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 23 คน อาคารบ้านเรือนเสียหายรวม 8,935 หลัง เส้นทางคมนาคมได้รับความเสียหายบริเวณทางหลวงสาย 118 ที่ตัดผ่านอำเภอแม่ลาว ช่วง กม. 147-152 ผิวจราจรแตกหักเสียหายบิตตัวเสียรูปทรงเกือบทั้งหมด

สถิติการเกิดภัยพิบัติในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2527-2556 มีผลทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 10,000 คน ในแต่ละปี และในช่วงเวลา 30 ปี มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากเหตุภัยพิบัติที่มีจำนวนมากกว่า 100,000 คน ทั้งหมด 7 ปี โดยเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2527, 2528, 2534, 2546, 2547, 2551 และ 2553 ดังแสดงในรูปที่ 3.4



รูปที่ 3.4 จำนวนผู้เสียชีวิตจากภัยพิบัติ ระหว่างปี พ.ศ. 2527-2556

ที่มา: Asian Disaster Reduction Center, Natural Disaster Data Book 2013

ภัยธรรมชาติส่วนใหญ่เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียทำให้มีจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้ได้รับผลกระทบ และความเสียหายมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่น ตลอดระยะเวลา 30 ปี ตารางที่ 3.2 แสดงผลกระทบที่เกิดจากภัยพิบัติในภูมิภาคต่างๆระหว่างปี พ.ศ. 2527-2556

ตารางที่ 3.2 ผลกระทบที่เกิดจากภัยพิบัติในภูมิภาคต่างๆระหว่างปี พ.ศ. 2527-2556

ภูมิภาค	ผลกระทบ			
	เหตุการณ์ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้ได้รับผลกระทบ (คน)	มูลค่าความเสียหาย (พันล้านบาท)
แอฟริกา	2,099 (20.2)	726,996 (29.3)	42,3894,194 (7.0)	572 (0.8)
ทวีปอเมริกา	2,495 (24.0)	389,148 (15.7)	204,811,734 (3.4)	27,485 (36.8)
เอเชีย	3,952 (38.1)	1,186,437 (47.7)	5,396,306,705 (88.7)	35,080 (47.0)
ยุโรป	1,398 (13.5)	176,505 (7.1)	35,344,415 (0.6)	9,608 (12.9)
โอเชียเนีย	432 (4.2)	5,753 (0.2)	20,431,165 (0.3)	1,940 (2.6)
รวม	10,376 (100.0)	2,484,839 (100.0)	6,080,788,213 (100.0)	74,685 (100.0)

ที่มา: EM-DAT: The OFDA/CRED International Disaster Database, www.emdat.be, หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บแสดงค่าร้อยละ

ภัยพิบัติที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุดและมีผลกระทบมากที่สุด ในเอเชีย ได้แก่ ภัยจากน้ำท่วมและพายุ ดังเช่นในประเทศฟิลิปปินส์ ที่ประสบภัยพิบัติพายุไต้ฝุ่นไห่เยี่ยน เมื่อปี พ.ศ. 2556 ทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 6,300 คน ผู้ได้รับผลกระทบมากกว่า 14.5 ล้านคนสำหรับประเทศไทยภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากน้ำท่วม มีค่าดัชนีความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Index) สูงที่สุด รองลงมาเป็นภัยพิบัติที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ตารางที่ 3.3 แสดงลำดับความเสี่ยงของสาธารณภัยประเภทต่างๆ

ตารางที่ 3.3 ลำดับความเสี่ยงของสาธารณภัยจำแนกตามลักษณะของภัยพิบัติ

ภัยพิบัติ	ระดับความรุนแรง	ค่าดัชนี
น้ำท่วม	สูง	2.39
การคมนาคมและขนส่ง	สูง	2.37
ระเบิด	สูง	2.34
วาตภัย	ปานกลาง	2.31
ภัยแล้ง	ปานกลาง	2.24
อัคคีภัย	ปานกลาง	2.20
ดิน โคลนถล่ม	ปานกลาง	2.15
แผ่นดินไหว/สึนามิ	ปานกลาง	1.97
การลักลอบเข้าเมือง	ปานกลาง	1.87
การระบาดของศัตรูพืช	ปานกลาง	1.77
โรคระบาดในมนุษย์	ต่ำ	1.63

ที่มา: Department of Disaster Prevention and Mitigation: Thailand Country Profiles 2012.

ตัวอย่างสถานการณ์สาธารณภัยของประเทศไทยที่เกิดขึ้นและผลกระทบในรอบ 20 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2532-2552) มีดังนี้

- ❖ อุทกภัย เกิดขึ้นรวมทั้งสิ้น 213 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 2,938 คน บาดเจ็บ 7,896 คน มูลค่าความเสียหาย 115,786.67 ล้านบาท
- ❖ ภัยจากการคมนาคมและขนส่ง เกิดขึ้นรวมทั้งสิ้น 1,771,018 ครั้ง เสียชีวิต 248,357 คน บาดเจ็บ 1,135,923 คน มูลค่าความเสียหาย 39,762 ล้านบาท
- ❖ ภัยจากดินโคลนถล่ม (พ.ศ. 2531-2552) มีผู้เสียชีวิต 541 คน บาดเจ็บมากกว่า 500 คน มูลค่าความเสียหายมากกว่า 2,053 ล้านบาท
- ❖ วาตภัย เกิดขึ้นรวมทั้งสิ้น 36,024 ครั้ง เสียชีวิต 842 คน บาดเจ็บ 1,367 คน มูลค่าความเสียหาย 5,051.55 ล้านบาท
- ❖ อัคคีภัย เกิดขึ้นรวมทั้งสิ้น 46,986 ครั้ง เสียชีวิต 1,639 คน บาดเจ็บ 3,775 คน มูลค่าความเสียหาย 28,418.61 ล้านบาท

- ❖ ภัยแล้ง มีมูลค่าความเสียหายรวมทั้งสิ้น 13,314.74 ล้านบาท
- ❖ ภัยจากคลื่นสึนามิ เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2547 ครอบคลุมความเสียหาย 6 จังหวัด มีผู้เสียชีวิตรวม 5,401 คน บาดเจ็บ 11,775 คน มูลค่าความเสียหายรวมทั้งสิ้น 14,491 ล้านบาท มูลค่าความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประมาณ 30,000 ล้านบาท

3.3 ความหมายและคำจำกัดความที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยง

❖ **ความเสี่ยง (Risk)** หมายถึง โอกาสที่จะเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล ความสูญเสียเปล่า หรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคต และมีผลกระทบ หรือทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร ทั้งในด้านกลยุทธ์ การปฏิบัติงาน การเงินและการบริหาร ซึ่งอาจเป็นผลกระทบทางบวกด้วยก็ได้ โดยการวัดจากผลกระทบ (Impact) ที่ได้รับและโอกาสที่จะเกิด (Likelihood) ของเหตุการณ์ความเสี่ยงจำแนกได้เป็น 4 ลักษณะดังนี้

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในระดับยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ (Strategic Risk)
- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในระดับปฏิบัติการดำเนินงาน (Operational Risk)
- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับด้านการเงิน การรายงาน (Financial Risk)
- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance Risk)

❖ **ความเสี่ยงด้านความมั่นคง (Security Risk)** หมายถึง โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ที่เป็นอันตราย ในด้านความมั่นคง และส่งผลกระทบต่อความสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บต่อบุคคล หรือความเสียหายต่อการดำเนินงานและปฏิบัติงานขององค์กรหรือหน่วยงาน

❖ **ปัจจัยความเสี่ยง (Risk Factor)** หมายถึง ต้นเหตุหรือสาเหตุที่มาของความเสี่ยงที่จะทำให้ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้โดยต้องระบุได้ด้วยว่าเหตุการณ์นั้นจะเกิดที่ไหนเมื่อใดและจะเกิดขึ้นได้อย่างไร และทำไมทั้งนี้สาเหตุของความเสี่ยงที่ระบุควรเป็นสาเหตุที่แท้จริงเพื่อจะได้วิเคราะห์และกำหนดมาตรการ ความเสี่ยงในภายหลังได้อย่างถูกต้องปัจจัยเสี่ยงพิจารณาได้จาก :

- ปัจจัยภายนอกเช่น เศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย ฯลฯ
- ปัจจัยภายใน เช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับภายในองค์กร
- ประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ ระบบการทำงาน ฯลฯ

❖ **การค้นหาความเสี่ยง (Risk Identification)** หมายถึง กระบวนการกำหนดรูปแบบและ ลักษณะของความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น และขอบเขตพื้นที่ผลกระทบหรืออีกนัยหนึ่งจะเป็นการระบุว่าใครหรืออะไร อยู่ในสถานะเสี่ยงต่อภัยคุกคาม มีแหล่งและแนวโน้มความสูญเสียต่อทรัพย์สินอย่างไร โดยพิจารณาว่าความเสี่ยงอะไรจะเกิดขึ้น เมื่อไหร่และที่ไหน พิจารณาว่าทำไมจึงเกิดภัยคุกคามและเกิดขึ้นได้อย่างไร ตามหลักข้อคำถาม 5W 1H (Who, What, When, Where, Why and How)

❖ **การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)** หมายถึง กระบวนการระบุระดับความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยงและจัดลำดับความเสี่ยง โดยการประเมินจากโอกาสที่จะเกิด และผลกระทบ

- โอกาสที่จะเกิด (Likelihood) หมายถึง ความถี่หรือโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง
- ผลกระทบ (Impact) หมายถึง ขนาดความรุนแรงของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นหากเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง
- ระดับของความเสี่ยง (Degree of Risk) หมายถึง สถานะของความเสี่ยงที่ได้จากประเมินโอกาสและผลกระทบของ แต่ละปัจจัยเสี่ยงแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ สูงมาก สูง ปานกลาง น้อย และน้อยมาก การคำนวณหาระดับของความเสี่ยงได้ดังนี้

$$\text{ระดับความเสี่ยง (R)} = \text{โอกาสที่จะเกิด (L)} \times \text{ผลกระทบ (I)}$$

ระดับความเสี่ยงที่ได้จากการคำนวณตามสูตรข้างต้น หากมีค่าต่ำ หมายถึง ความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ และหากมีค่าสูงขึ้นความเสี่ยงจะมีระดับสูงขึ้น โดยความหมายแต่ละระดับความเสี่ยงดังแสดงในตารางที่ 3.4 และตารางที่ 3.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.4 ความหมายแต่ละระดับความเสี่ยง

ระดับความเสี่ยง	ระดับคะแนน		ความหมาย
สูงมาก	17-25	สีแดง	ควรจัดให้มีการควบคุมและบริหารความเสี่ยง เพื่อลดโอกาสที่จะเกิด และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม
สูง	13-16	สีส้ม	
ปานกลาง	5-12	สีเหลือง	
ต่ำ	3-4	สีเขียวอ่อน	ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แต่อาจมีการควบคุมเพิ่มเติม
ต่ำมาก	1-2	สีเขียวเข้ม	ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ไม่จำเป็นต้องมีการควบคุม

ตารางที่ 3.5 แผนผังแสดงระดับความเสี่ยง

ผลกระทบ \ โอกาสที่จะเกิด	น้อยมาก (1)	น้อย (2)	ปานกลาง (3)	สูง (4)	สูงมาก (5)
สูงมาก(5)	5	10	15	20	25
สูง(4)	4	8	12	16	20
ปานกลาง(3)	3	6	9	12	15
น้อย(2)	2	4	6	8	10
น้อยมาก(1)	1	2	3	4	5

ที่มา: คู่มือการบริหารความเสี่ยง ฉบับปี 2553 การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

❖ **การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)** หมายถึง กระบวนการที่ใช้ในการบริหารจัดการให้โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลงหรือผลกระทบของความเสียหายจากเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ซึ่งการจัดการความเสี่ยงมีหลายวิธีดังนี้

- การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance) เป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นเนื่องจากไม่คุ้มค่า ในการจัดการควบคุมหรือป้องกันความเสี่ยง
- การลด/การควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction) เป็นการปรับปรุงระบบการทำงานหรือการออกแบบวิธีการทำงานใหม่เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดหรือลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้
- การกระจายความเสี่ยงหรือการโอนความเสี่ยง (Risk Sharing) เป็นการกระจายหรือถ่ายโอนความเสี่ยงให้ผู้อื่นช่วยแบ่งความรับผิดชอบไป
- การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) เป็นการจัดการความเสี่ยงที่อยู่ในระดับสูงมาก และหน่วยงานไม่อาจยอมรับได้จึงต้องตัดสินใจยกเลิกโครงการ/กิจกรรมนั้น

❖ **การควบคุมความเสี่ยง (Risk Control)** หมายถึง นโยบายแนวทางหรือขั้นตอนปฏิบัติต่างๆ ซึ่งกระทำเพื่อลดความเสี่ยง และทำให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์แบ่งได้ 4 ประเภทคือ

- การควบคุมเพื่อการป้องกัน (Preventive Control) เป็นวิธีการควบคุมที่กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสี่ยงและข้อผิดพลาดตั้งแต่แรก
- การควบคุมเพื่อให้ตรวจพบ (Detective Control) เป็นวิธีการควบคุมที่กำหนดขึ้นเพื่อค้นพบข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นแล้ว
- การควบคุมโดยการชี้แนะ (Directive Control) เป็นวิธีการควบคุมที่ส่งเสริมหรือกระตุ้นให้เกิดความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ
- การควบคุมเพื่อการแก้ไข (Corrective Control) เป็นวิธีการควบคุมที่กำหนดขึ้นเพื่อแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นให้ถูกต้องหรือเพื่อหาวิธีการแก้ไขไม่ให้เกิดข้อผิดพลาดซ้ำอีกในอนาคต (ที่มา: คู่มือบริหารความเสี่ยง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

3.4 ทฤษฎีและวิธีการประเมินความเสี่ยง

❖ กล่าวนำ

ตามแนวคิด วิธีการ และแผนการทำงานสำหรับโครงการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) กำหนดให้ดำเนินการศึกษาและทำความเข้าใจองค์กร รวมถึงการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) เพื่อระบุและประเมินภัยคุกคามที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดและผลกระทบจากภัยคุกคาม และพิจารณาเลือกภัยคุกคามที่สำคัญอันเป็นผลจากการวิเคราะห์และจัดลำดับความเสี่ยงเพื่อจัดลำดับความเสี่ยงเพื่อจัดทำแผนตอบสนองอุบัติการณ์

- **วัตถุประสงค์**

- เพื่อระบุและประเมินภัยคุกคามที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของภาคขนส่ง
- เพื่อเป็นแนวทางในการลดโอกาสที่จะเกิดและผลกระทบจากภัยคุกคาม
- เพื่อพิจารณาเลือกภัยคุกคามที่สำคัญเพื่อจัดทำแผนตอบสนองอุบัติการณ์

- **ขอบเขต**

ขอบเขตของการประเมินความเสี่ยงคือการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยงของภัยธรรมชาติแลภัยจากมนุษย์ที่มีต่อภาคการขนส่ง

- **วิธีการประเมินความเสี่ยง**

การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เฉพาะสำหรับโครงการบริหารธุรกิจให้เกิดความต่อเนื่อง (BCM) โดยอ้างอิงตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ มอก. 22301-2553 มีวิธีการดังต่อไปนี้

ระบุภัยคุกคาม

การระบุภัยคุกคามที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอาจเกิดขึ้นในอนาคต หมายถึง ความเสียหายหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยภัยคุกคามที่ถูกระบุ จะขึ้นอยู่กับลักษณะของกระบวนการหลัก โดยอาจคำนึงถึงความเสี่ยงโดยทั่วไปด้านความต่อเนื่องทางธุรกิจที่รวบรวมโดยสถาบันอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากลเช่น Business Continuity Institute (BCI) เป็นต้น

ผู้รับผิดชอบจะต้องร่วมกันระบุภัยคุกคามโดยพิจารณาปัจจัยทั้งจากภายในองค์กร เช่น วัฒนธรรม โครงสร้างองค์กร บุคลากร เป็นต้น และจากภายนอกองค์กร เช่น การเมือง สภาวะเศรษฐกิจ และระบบเทคโนโลยีอุตสาหกรรม เป็นต้น

การประเมินและจัดลำดับความเสี่ยง

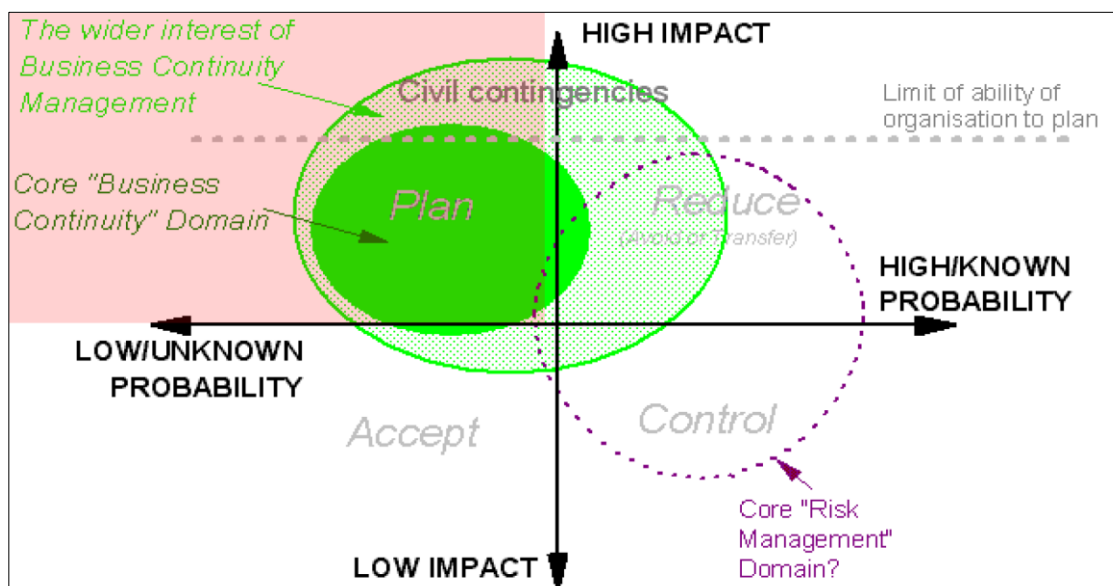
การประเมินและจัดลำดับความเสี่ยงเป็นขั้นตอนที่ช่วยในการจัดลำดับความเสี่ยง โดยเรียงลำดับความเสี่ยงสูงสุดไปจนถึงความเสี่ยงต่ำสุด การประเมินระดับความเสี่ยงจะอาศัยพื้นฐานในการพิจารณาความสัมพันธ์ของผลกระทบ (Impact) และโอกาสที่จะเกิด (Likelihood) ตามหลักเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงที่ได้ตกลงร่วมกัน และสามารถคำนวณได้จาก $\text{ระดับความเสี่ยง} = \text{โอกาสที่จะเกิด} \times \text{ผลกระทบ}$

การจัดลำดับความเสี่ยงควรกำหนดเงื่อนไขที่ใช้ในการจัดลำดับความเสี่ยงและจัดลำดับความเสี่ยงจากมากไปหาน้อย เพื่อใช้ประโยชน์ในการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดและผลกระทบจากภัยคุกคาม และพิจารณาเลือกภัยคุกคามที่สำคัญเพื่อจัดทำแผนตอบสนองอุบัติการณ์

การประเมินความเสี่ยงแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.1และควรทำอย่างน้อยปีละครั้ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทั้งปัจจัยที่มาจากภายใน และภายนอกที่อาจส่งผลกระทบต่อองค์กร เช่น ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเกิดความเสียหาย การสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมากมาย หรือการเกิดความเสียหายจากภัยธรรมชาติต่างๆ เป็นต้น

การจัดทำแผนตอบสนองอุบัติการณ์(Incident Management Plan : IMP)

ดำเนินการจัดทำแผนตอบสนองอุบัติการณ์ โดยพิจารณาเลือกจากภัยคุกคามที่มีผลการประเมินความเสี่ยงอยู่ในขอบเขตการเฝ้าระวัง (Amber Zone) ได้แก่ ภัยคุกคามที่มีผลกระทบอยู่ในระดับสูง แต่มีโอกาสที่จะเกิดภัยคุกคามอยู่ในระดับต่ำ เช่น อัคคีภัยวาทภัย วินาศกรรม แผ่นดินไหว พายุ โรคระบาด สารพิษรั่วไหล จลาจลหรือชุมนุม เป็นต้นซึ่งอ้างอิงตามแนวทางอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คือ Good Practice Guideline 2008 ของสถาบัน Business Continuity Institute (BCI) ดังแสดงในรูปที่ 3.5



รูปที่ 3.5 แผนภาพแสดงขอบเขตการเฝ้าระวัง (Amber Zone) จาก Good Practice Guideline 2008

ทั้งนี้แผนภาพแสดงขอบเขตการเฝ้าระวัง (Amber Zone) ข้างต้น สามารถจำแนกผลการประเมินความเสี่ยงออกเป็น 4 ส่วน ซึ่งการดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงจะแตกต่างกันออกไปตามผลการประเมินความเสี่ยงของแต่ละภัยคุกคาม ดังแสดงในตารางที่ 3.6

การสรุปผลและข้อเสนอแนะ

จัดทำรายงานผลการประเมินความเสี่ยงและข้อเสนอแนะเพื่อนำเสนอต่อคณะทำงานดำเนินงานโครงการโดยจำแนกความเสี่ยงตามผลการประเมินและจัดลำดับ ดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงระดับสูงมาก สูง และปานกลาง ควรจัดให้มีการควบคุมและบริหารความเสี่ยงเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม
- ความเสี่ยงระดับต่ำ ซึ่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้แต่อาจมีการควบคุมเพิ่มเติม
- ความเสี่ยงระดับต่ำมาก ซึ่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมเพิ่มเติม

ตารางที่ 3.6 ผลการประเมินจากแผนภาพแสดงขอบเขตการเฝ้าระวัง (Amber Zone)

ลำดับ	ผลการประเมินความเสี่ยง	การดำเนินการ
1	High impact, High/known probability	Reduce: องค์กรควรจัดให้มีการควบคุมเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดและ / หรือมีผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม ทั้งนี้ ควรมีการพิจารณาความคุ้มค่าระหว่างต้นทุนของการควบคุมและผลประโยชน์ที่จะได้รับการลงทุนสำหรับภัยคุกคามที่อาจสร้างความเสียหายอย่างรุนแรง องค์กรอาจพิจารณาหลักความเสี่ยงดังกล่าวโดยการระงับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง หรือโอนภาระความรับผิดชอบต่อความเสียหายให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น เช่น การทำประกันวินาศภัย เป็นต้น
2	High impact, Low/unknown probability	Plan: เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดภัยคุกคามอยู่ในระดับต่ำ จึงอาจไม่คุ้มค่าที่จะมีการลงทุนในการควบคุมเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดและ/หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม แต่ควรมีการวางแผน การเตรียมการ รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนการจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management Plan: IMP) และแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) เพื่อใช้บริหารจัดการในกรณีเกิดภัยคุกคามดังกล่าวขึ้น
3	Low impact, High/known probability	Control: ควรจัดให้มีการควบคุมเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดและ/ หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคามให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ควรมีการพิจารณาความคุ้มค่า ระหว่างต้นทุนของการควบคุมและผลประโยชน์ที่จะได้รับการลงทุน
4	Low impact, Low/unknown probability	Accept: ความเสี่ยงที่อยู่ในระดับต่ำมากที่สามารถยอมรับได้อาจไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมเพิ่มเติมแต่อาจพิจารณาการควบคุมเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงาน ซึ่งต้องพิจารณาความคุ้มค่าระหว่างต้นทุนของการควบคุมและผลประโยชน์ที่จะได้รับการลงทุน

3.5 การวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ความเสี่ยง

หลักเกณฑ์ประเมินความเสี่ยง

หลักเกณฑ์ที่ใช้ประเมินความเสี่ยง ซึ่งจะพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง โอกาสที่จะเกิด และผลกระทบ โดยจะมีข้อตกลงร่วมกันดังแสดงในตารางที่ 3.7 และ 3.8

ตารางที่ 3.7 โอกาสที่จะเกิด (Likelihood)

คะแนน	โอกาสที่จะเกิด	ความหมาย
1	ต่ำมาก	0 - 20% ทางสถิติ หรือ ความถี่ 0 ครั้งต่อปี
2	ต่ำ	21 - 40% ทางสถิติ หรือ ความถี่ 1 ครั้งต่อปี
3	ปานกลาง	41 - 60% ทางสถิติ หรือ ความถี่ 2-3 ครั้งต่อปี
4	สูง	61 - 80% ทางสถิติ หรือ ความถี่ 4-5 ครั้งต่อปี
5	สูงมาก	81 - 100% ทางสถิติ หรือ ความถี่มากกว่า 5 ครั้งต่อปี

ตารางที่ 3.8 ผลกระทบ (Impact)

คะแนน	ผลกระทบ	ความหมาย
1	ต่ำมาก	การดำเนินงานหยุดชะงักเป็นเวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมง
2	ต่ำ	การดำเนินงานหยุดชะงักเป็นเวลามากกว่า 1 แต่ไม่เกิน 2 ชั่วโมง
3	ปานกลาง	การดำเนินงานหยุดชะงักเป็นเวลามากกว่า 2 แต่ไม่เกิน 4 ชั่วโมง
4	สูง	การดำเนินงานหยุดชะงักเป็นเวลามากกว่า 4 แต่ไม่เกิน 8 ชั่วโมง
5	สูงมาก	การดำเนินงานหยุดชะงักเป็นเวลามากกว่า 8 ชั่วโมง

ผลการประเมินความเสี่ยง

ภัยคุกคามที่มีผลต่อภาคการขนส่ง สามารถแบ่งออก 2 กลุ่ม คือ ภัยที่เกิดจากมนุษย์สร้างขึ้น และภัยที่เกิดจากธรรมชาติ ดังแสดง ในตารางที่ 3.9 และตารางที่ 3.10 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.9 ภัยคุกคามที่เกิดจากมนุษย์

ลำดับ	ภัยคุกคาม	ระหว่าง	จำนวนครั้ง	เฉลี่ยต่อปี	ผลกระทบ
1	คมนาคมและขนส่ง	2532-2552	1,771,018	88,551	ทั่วประเทศ
2	หมอกควัน/ไฟป่า	2532-2552	60,307	3015	ภาคเหนือ ภาคใต้
3	วางระเบิดในพื้นที่ภาคใต้ (บนถนน)	2547-2557	3121	284	นราธิวาส ปัตตานี ยะลา สงขลา
4	การชุมนุมประท้วง	2548-2557			ทั่วประเทศ
5	สารเคมี/วัตถุอันตราย	2540-2552	347	26	
6	โคมลอย				เชียงใหม่
7	วิทยุชุมชน				ขอนแก่น

หมายเหตุ : จำนวนครั้ง :1,771,018 น่าจะเป็นที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง (การระเบิดวาง, สถานี, ถนน และสะพาน)

ตารางที่ 3.10 ภัยคุกคามที่เกิดจากธรรมชาติ

ลำดับ	ภัยคุกคาม	ระหว่าง	จำนวนครั้ง	เฉลี่ยต่อปี	ผลกระทบ
1	วาตภัย	2532-2552	36,024	1801	ทั่วประเทศ
2	อุทกภัย	2532-2552	213	1.1	ทั่วประเทศ
3	โรคระบาดจากมนุษย์	2547-2557	8	0.8	กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต สงขลา
4	แผ่นดินไหว	2518-2557	27	0.57	ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันตก ภาคกลาง ตะวันออกเฉียงเหนือ บางจังหวัด กรุงเทพฯ
5	ดินโคลนถล่ม	2531-2552	9	0.45	นครศรีฯ สุราษฎร์ นราธิวาส แพร่ อุตรดิตถ์ ตาก เพชรบูรณ์
6	คลื่นสึนามิ	2547	1		พังงา ระนอง ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล

จากข้อมูลภัยคุกคามเนื่องจากมนุษย์ที่แสดงในตารางที่ 3.8 สามารถประเมินระดับความเสี่ยง และมาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ ซึ่งสรุปผลการประเมินไว้ดังแสดงในตารางที่ 3.11

ตารางที่ 3.11 สรุปผลประเมินความเสี่ยงภัยคุกคามที่เกิดจากมนุษย์

ลำดับ	ภัยคุกคาม	ประเมินความเสี่ยง			Amber
		โอกาสที่เกิด	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง	การดำเนินการ
1	คมนาคมและขนส่ง	สูงมาก (5)	สูงมาก (5)	สูงมาก (25)	Reduce
2	หมอกควัน/ไฟป่า	สูงมาก (5)	ต่ำมาก (1)	ปานกลาง (5)	Control
3	การวางระเบิดในพื้นที่ภาคใต้	สูงมาก (5)	ปานกลาง (3)	สูง (15)	Reduce
4	การชุมนุมประท้วง	สูงมาก (5)	สูงมาก (5)	สูงมาก (25)	Reduce
5	สารเคมี/วัตถุอันตราย	ต่ำมาก (1)	สูงมาก (5)	ปานกลาง (5)	Control
6	คอมลอย	ต่ำมาก (1)	ต่ำ (2)	ต่ำมาก (2)	Accept
7	วิทย์ชุมชน	ปานกลาง (3)	ต่ำ (2)	ปานกลาง (5)	Control

จากผลประเมินความเสี่ยง สามารถจัดลำดับภัยคุกคามเนื่องจากมนุษย์ตามระดับความเสี่ยง ดังแสดงในตารางที่ 3.12

ตารางที่ 3.12 การจัดอันดับภัยคุกคามเนื่องจากมนุษย์ตามระดับความเสี่ยง

ระดับความเสี่ยง	ภัยคุกคาม
สูงมาก	คมนาคมและขนส่งการชุมนุมประท้วง
สูง	การวางระเบิดในพื้นที่ภาคใต้
ปานกลาง	หมอกควัน/ไฟป่า สารเคมี/วัตถุอันตราย วิทยุชุมชน
น้อย	-
น้อยมาก	โคมลอย

จากข้อมูลภัยคุกคามเนื่องจากธรรมชาติที่แสดงตารางที่ 3.9 สามารถประเมินระดับความเสี่ยง และมาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ ซึ่งสรุปผลการประเมินไว้ดังแสดงในตารางที่ 3.13

ตารางที่ 3.13 สรุปผลประเมินความเสี่ยงภัยคุกคามที่เกิดจากธรรมชาติ

ลำดับ	ภัยคุกคาม	ประเมินความเสี่ยง			Amber
		โอกาสที่เกิด	ผลกระทบ	ระดับความเสี่ยง	การดำเนินการ
1	วาตภัย	สูงมาก (5)	ปานกลาง (3)	สูง (15)	Reduce
2	อุทกภัย	ต่ำ (2)	สูงมาก (5)	ปานกลาง (10)	Plan
3	โรคระบาดจากมนุษย์	ต่ำมาก (1)	ปานกลาง (3)	ต่ำ (3)	Accept
4	แผ่นดินไหว	ต่ำมาก (1)	สูงมาก (5)	ปานกลาง (5)	Control
5	ดินโคลนถล่ม	ต่ำมาก (1)	สูงมาก (5)	ปานกลาง (5)	Control
6	คลื่นสึนามิ	ต่ำมาก (1)	สูงมาก (5)	ปานกลาง (5)	Control

จากผลประเมินความเสี่ยง สามารถจัดลำดับภัยคุกคามเนื่องจากธรรมชาติตามระดับความเสี่ยง ดังแสดงในตารางที่ 3.14

ตารางที่ 3.14 การจัดอันดับภัยคุกคามเนื่องจากธรรมชาติตามระดับความเสี่ยง

ระดับความเสี่ยง	ภัยคุกคาม
สูงมาก	-
สูง	วาตภัย
ปานกลาง	อุทกภัย แผ่นดินไหว ดินโคลนถล่ม คลื่นสึนามิ
น้อย	โรคระบาดจากมนุษย์
น้อยมาก	

3.6 สรุปภัยความมั่นคงที่มีต่อภาคการขนส่ง

ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ความเสี่ยงของภัยคุกคามที่มีผลต่อความมั่นคงในภาคขนส่ง ทั้งภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์และภัยทางธรรมชาติ ซึ่งที่ปรึกษานำผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับภัยคุกคาม ไปเขียนเป็นแผนความมั่นคงในภาคขนส่งต่อไป โดยแยกแผนยุทธศาสตร์ความมั่นคงตามภาคขนส่ง ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ความมั่นคงภาคขนส่งทางบก (ถนนและราง) ทางน้ำ และทางอากาศ

3.6.1 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางบก

ที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางบก โดยจะแยกเป็นการขนส่งทางถนน และการขนส่งทางราง ซึ่งรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.15 และตารางที่ 3.16 ตามลำดับ มีดังนี้

ตารางที่ 3.15 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางถนน

องค์ประกอบ	ภัยที่เคยเกิดขึ้น	ภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้น	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
สถานีรถโดยสาร	วาทภัย อุทกภัย แผ่นดินไหว วินาศภัย	การชู้วาระเบิด การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย การเกิดโรคระบาด	ขบ. อปท. บขส.
ถนน สะพาน อุโมงค์	วาทภัย การวางระเบิด อุทกภัย แผ่นดินไหว การชุมนุมประท้วงปิดถนน	การก่อวินาศกรรม การเกิดโรคระบาด	ทล. ทช. กทพ. ผู้ประกอบการเอกชน เจ้าของรถแต่ละราย
ศูนย์ควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจร	วาทภัย อุทกภัย	ภัยทางไซเบอร์	ทล. ทช.อปท.
รถโดยสาร	อุบัติเหตุ อัคคีภัย สึนามิ วาทภัย การชุมนุมประท้วงปิดถนนแผ่นดินไหว อุทกภัย	การชู้วาระเบิด	ขบ. บขส.
รถบรรทุกสินค้าอันตราย	อุบัติเหตุ อัคคีภัย สึนามิ วาทภัย การชุมนุมประท้วงปิดถนนแผ่นดินไหว อุทกภัย	การก่อวินาศกรรม	ขบ. ภาคเอกชน

ตารางที่ 3.16 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางราง

องค์ประกอบ	ภัยที่เคยเกิดขึ้น	ภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้น	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
สถานีรถไฟ+สถานีรถไฟ	อุทกภัย การขู่วางระเบิด	การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย แผ่นดินไหว	รฟท. รฟม. บ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ราง สะพาน อุโมงค์	การวางระเบิด อุทกภัย แผ่นดินไหว	การก่อวินาศกรรม แผ่นดินไหว	รฟท. รฟม. บ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
รถไฟ+รถไฟฟ้า	อุบัติเหตุ อัคคีภัย อุทกภัย	การขู่วางระเบิด	รฟท. รฟม. บ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟ	อุทกภัย แผ่นดินไหว	การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย ภัยไซเบอร์	รฟม. บ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ผู้ซ่อมรถไฟ	อุทกภัย แผ่นดินไหว	การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย ภัยไซเบอร์ การเกิดโรคระบาด	รฟม. บ.รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

3.6.2 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางน้ำ

ที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางน้ำ โดยจะแยกเป็นการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง และการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง ซึ่งรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.17 และตารางที่ 3.18 ตามลำดับ มีดังนี้

ตารางที่ 3.17 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

องค์ประกอบ	ภัยที่เคยเกิดขึ้น	ภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้น	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
ท่าเรือส่งสินค้า ท่าเรือโดยสาร	วาทภัย สึนามิ, สารเคมีรั่วไหล	การขู่วางระเบิด การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย	จท. กทท.
ทะเล	สารเคมีรั่วไหล, วาทภัย	การก่อวินาศกรรม	จท. กทท.
ศูนย์ควบคุมระบบจราจรน้ำ	วาทภัย อุทกภัย	ภัยทางไซเบอร์	จท. กทท.
เรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า	อัคคีภัย สึนามิ วาทภัย อุบัติภัย	การขู่วางระเบิด การก่อวินาศกรรม การเกิดโรคระบาด	จท. กทท. ผู้ประกอบการภาคเอกชน

ตารางที่ 3.18 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง

องค์ประกอบ	ภัยที่เคยเกิดขึ้น	ภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้น	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
ท่าเรือสินค้า ท่าเรือโดยสาร	อุทกภัย	การขู่วางระเบิด การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย	จท. เอกชน
แม่น้ำ	อุทกภัยภัยแล้ง	วินาศภัย, ภัยจากสารพิษ	จท.
เรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า	อุบัติเหตุ อัคคีภัย	การขู่วางระเบิด การก่อวินาศกรรม การเกิดโรคระบาด	จท. เอกชน

3.6.3 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่งทางอากาศ

ที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางอากาศ ซึ่งรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3.19 มีดังนี้

ตารางที่ 3.19 ภัยที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคการขนส่งทางอากาศ

องค์ประกอบ	ภัยที่เคยเกิดขึ้น	ภัยที่มีโอกาสเกิดขึ้น	หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ
สนามบิน	อุทกภัย การชุมนุมประท้วง	การขู่วางระเบิด การก่อวินาศกรรม อัคคีภัย การจับตัวประกัน, การเกิดโรคระบาด, การยึดเครื่องบิน ณ สนามบินและเครื่องบิน	ทอท. ทย., กพท., สายการบิน บินเจ้าของเครื่องบิน
อาคาร คลังสินค้า	วาทภัย อุทกภัย	การก่อวินาศกรรมอัคคีภัย	ทอท., ทย., กพท., บริษัท เอกชนที่เช่าพื้นที่คลังสินค้า
เครื่องบิน	อุทกภัยวางระเบิด วาทภัย	การขู่วางระเบิด, การก่อวินาศกรรม การยึดเครื่องบิน ณ สนามบินและ เครื่องบิน, การเกิดโรคระบาด	บกท., สายการบินอื่นๆ, ทอท., บางกอกแอร์เวย์ (สนามบินในความรับผิดชอบ)
หอบังคับการ บิน	การชุมนุมประท้วง	การขู่วางระเบิดภัยทางไซเบอร์ การเกิดโรคระบาด	บวท.

3.7 การวิเคราะห์ความเสี่ยงผลกระทบเนื่องจากความเพียงพอในการให้บริการ

จากผลศึกษาของโครงการศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในหัวข้อ ประสิทธิภาพของระบบการขนส่งรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า ประสิทธิภาพการให้บริการเกิน 100% ได้แก่ ท่าอากาศยาน (ภูเก็ต สุวรรณภูมิ และหาดใหญ่) ท่าเรือ (ท่าเรือแหลมฉบัง A1และ B1 ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลา) ด้านศุลกากร (หนองคาย) และในหลายๆส่วนอยู่ในสภาพแออัด ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพในการให้บริการ ดังนั้น รัฐจึงจำเป็นในการจัดสรรงบประมาณในการลงทุน เพื่อขยายในส่วนโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ เพื่อ

เสริมสร้างความมั่นคงให้กับระบบขนส่งทุกระบบ (ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ) ซึ่งรายละเอียดดูในรูปที่ 3.6 และในระหว่างการพัฒนา อาจจะบริหารจัดการโดยเพิ่มบุคลากร เข้าไปดูแลในส่วนที่มีปัญหาในเรื่องคุณภาพในการให้บริการเป็นการชั่วคราว



ที่ท่า: โครงการศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) (สนท.,2558)

3.8 ภัยความมั่นคงด้านไซเบอร์ (Cyber Security Threat)

วิวัฒนาการและความเจริญก้าวหน้า ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ของโลกยุคปัจจุบัน นับวันจะเจริญเติบโต ขยายตัว และมีการพัฒนาขีดความสามารถ ประสิทธิภาพ และนวัตกรรมต่างๆ ขึ้นมา เพื่อรองรับความต้องการในการใช้งานของมนุษย์ และองค์กรสมัยใหม่ ที่ต้องการเสริมสร้าง ศักยภาพของตนเองและองค์กร เพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน รวมถึงการสร้างภาพลักษณ์และ จุดยืนของตนให้ทัดเทียม หรือนำหน้ากว่าผู้อื่นๆ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ และเป็นการแสดงถึงความ ทันสมัย ดังนั้น ทุกองค์กรจึงต่างหันมาให้ความสนใจในการพัฒนาองค์กร โดยใช้เทคโนโลยี สารสนเทศ และการสื่อสาร มาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาองค์กร รวมถึงการนำเทคโนโลยี สารสนเทศและการ สื่อสารมาใช้เป็นกลไกขับเคลื่อนในการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา และการทหาร เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริหารจัดการให้เกิดศักยภาพ และความ ทันสมัย อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้งานที่ไม่ถูกต้องตาม ครรลองคลองธรรม หรือนำมาใช้เพื่อผลทางมิชอบ รวมถึงการนำมาใช้เป็นเครื่องมือทางการทหาร นับเป็นมหันตภัยอันใหญ่หลวงที่กำลังคุกคามความมั่นคงในด้านต่างๆ บนไซเบอร์ ในวงการสารสนเทศ เป็นที่ทราบกันดีว่า ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ (Cyber Threats) ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือด้านความมั่นคง ไม่ว่าจะเป็นการเจาะระบบ (Hack/ Crack), การฝังโปรแกรมลักลอบโจรกรรมข้อมูล เช่น สพายแวร์ (Spyware) หรือ ประตูหลัง (Back Door), การโจมตีด้วยโปรแกรมมัลแวร์ (Malware) อาทิเช่น ไวรัส คอมพิวเตอร์ (Computer Virus), หนอนคอมพิวเตอร์ (Computer Worm) หรือม้าโทรจัน (Trojan Horse), การใช้โปรแกรมตั้งเวลาทำงานเพื่อการทำลาย (Logic Bomb), การโจมตีแบบ DoS (Denial of Service)/ DDoS (Distributed Denial of Service) การใช้โปรแกรมหุ่นยนต์โจมตีเพื่อเป็นฐานโจมตี อุปกรณ์คอมพิวเตอร์บนเครือข่ายสารสนเทศ (BOTNET/ Robot Network), การสร้างข้อมูลขยะ (Spam) เป็นต้น

บางประเทศ ที่เป็นประเทศมหาอำนาจทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศมหาอำนาจ ทางด้านการทหาร ได้กำหนด มิติด้านไซเบอร์ (Cyber Domain) เป็นโดเมนที่ 5 นอกเหนือจาก มิติ ภาควินดิน (Land Domain), มิติภาคพื้นน้ำ (Sea Domain), มิติภาคอากาศ (Air Domain) และมิติด้าน อวกาศ (Space Domain) เพื่อรับมือกับภัยคุกคามด้านไซเบอร์ และเสริมแสนยานุภาพในการปฏิบัติการ ทางทหาร รวมถึงการปฏิบัติการทางทหารที่ไม่ใช่สงคราม (Military Operations Other Than War; MOOT War) ดังนั้นจึงถือได้ว่า วิวัฒนาการและความเจริญก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการ สื่อสารในยุคปัจจุบันและในอนาคต ถูกนำมาสร้างเป็น ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ มีผลกระทบโดยตรงต่อ ความมั่นคงของประเทศในด้านต่างๆ รวมถึงผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยด้านการใช้งานบนไซเบอร์ (<http://km.rta.mi.th/newkm/index.php/menu-km6/4-army-and-national-cyber-security>)

ทั้งนี้ตามสถิติภัยคุกคามทางไซเบอร์ล่าสุดปี 2557 ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีลำดับความ ปลอดภัยอยู่อันดับเกือบ 50 ของโลก ในขณะที่ภัยคุกคามรูปแบบ Web Defacement หรือการโจมตี

เว็บไซต์เพื่อเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่เผยแพร่หน้าเว็บ ประเทศไทยถูกโจมตีมากเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคอาเซียน ในขณะที่สถานการณ์ความพร้อมของบุคลากรด้านความปลอดภัยของประเทศไทยนั้นจัดว่าค่อนข้างต่ำมาก ดังนั้นจึงทำให้เกิดร่างพ.ร.บ.ว่าด้วยการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ พ.ศ. ... หรือร่าง พ.ร.บ.ความมั่นคงไซเบอร์ฯ เป็นหนึ่งใน "ชุดกฎหมายความมั่นคงดิจิทัล 10+3 ฉบับ" ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการไปแล้ว โดย ร่างพ.ร.บ.ความมั่นคงไซเบอร์ฯ มีจุดประสงค์เพื่อจัดตั้งองค์กรที่จะทำหน้าที่ป้องกันอาชญากรรมทางไซเบอร์ที่อาจส่งผลกระทบในวงกว้างอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะ โดยให้จัดตั้ง "สำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ" มีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐที่เป็นนิติบุคคล แต่ไม่ใช่ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ และให้มี "คณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ" หรือ กปช. อยู่ภายใต้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ทำหน้าที่เป็นองค์กรกลาง ประสานงาน และกำหนดแนวทางรับมือกับภัยคุกคามไซเบอร์ โดยหวังว่าหน่วยงานเหล่านี้จะช่วยให้ความมั่นใจแก่นักลงทุนในการทำธุรกิจออนไลน์และจะช่วยให้การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลเป็นไปได้อย่างราบรื่น

3.8.1 คำนิยาม

❖ ไซเบอร์ (Cyber)

- ดิกชันนารี American Heritage & Science Dictionary ให้ความหมายของ Cyber ไว้ว่าเป็นคำเสริมหน้า (prefix) ใช้หน้าคำเพื่อให้หมายถึง คอมพิวเตอร์ หรือ ข่ายงานคอมพิวเตอร์ เช่น อินเทอร์เน็ต (cyberspace) สื่ออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีการติดต่อสื่อสารออนไลน์เกิดขึ้น
- Collin English Dictionary ได้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึง ศาสตร์ที่เกี่ยวข้องอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์
- เอลิสเซเลดา อาร์เดวอล (Elisenda Ardevol, 2005) ได้ให้คำจำกัดความของ cyber ในงานวิจัยเรื่อง Cyberculture : Anthropological perspective of the internet ว่า ไซเบอร์เป็นคำเสริมหน้า (prefix) ที่อ้างอิงถึงกิจกรรมและความเคลื่อนไหวทางสังคมที่เกิดขึ้นโดยผ่านอินเทอร์เน็ต เช่น กิจกรรมทางสังคมต่างๆ ศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางอินเทอร์เน็ต (cybercafé) หรือศิลปะไซเบอร์ เป็นต้น

❖ วัฒนธรรมไซเบอร์

สามารถแยกได้เป็นคำว่า วัฒนธรรม (Culture) โดยทั่วไปแล้ว หมายถึง แบบแผนบรรทัดฐานต่างๆ ในการดำเนินชีวิตของผู้คนในแต่ละยุคสมัย วัฒนธรรมถูกสร้างโดยคนเพื่อรับใช้วิถีการดำเนินชีวิตของผู้คน ประเภทของวัฒนธรรมหลัก มีสองประเภท คือ วัฒนธรรมที่จับต้องได้ (Tangible culture) หรือบางครั้งเรียกว่า วัฒนธรรมรูปธรรม (Concrete culture) โดยทั่วไปเป็นการสร้างสรรค์ทางศิลปะต่างๆ เช่น วิจิตรกรรม สถาปัตยกรรม สิ่งก่อสร้าง งานฝีมือ อาหาร เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ เป็นต้น ประเภทต่อมาคือ วัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้ (Intangible culture) หรือ วัฒนธรรมนามธรรม (Abstract culture) ประกอบด้วย

ภูมิปัญญา ศาสนา ความคิด ความเชื่อต่างๆ นิทาน ตำนานเรื่องเล่า ภาษา เป็นต้น ดังนั้น เมื่อรวมทั้งสองคำเข้าด้วยกัน เป็นคำว่า วัฒนธรรมไซเบอร์ ย่อมหมายถึง แบบแผน บรรทัดฐานและวิธีการต่างๆที่เกิดขึ้นในโลกไซเบอร์หรือโลกอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นโลกเสมือนจริง (Virtual world) ที่ปรากฏในปัจจุบัน

❖ สงครามไซเบอร์

เป็นคำที่นิยมขึ้นมาโดย ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบความปลอดภัยของรัฐบาลที่ชื่อ ริชาร์ด เอ. คลาร์ก ในหนังสือที่ชื่อ Cyber War (พฤษภาคม 2010) โดยนิยามว่า "เป็นการกระทำของรัฐบาลชาติ เพื่อแทรกซึมไปยังระบบคอมพิวเตอร์หรือเครือข่าย มีจุดประสงค์เพื่อทำลายหรือสร้างความแตกแยก (Clarke, Richard A. Cyber War, Harper Collins (2010)) ทั้งนี้ "สงครามไซเบอร์" (Cyber Warfare) มีลักษณะการใช้คอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ตในการทำสงคราม สงครามไซเบอร์มีการโจมตีกันหลายรูปแบบ ตั้งแต่ชนิดเบาที่สุดจนถึงรุนแรงที่สุด อาทิเช่น การโจมตีเว็บหรือบล็อกเว็บ, การโฆษณาชวนเชื่อด้วยการเผยแพร่ข้อมูลด้านการเมืองผ่านอินเทอร์เน็ต, การเจาะข้อมูลลับโดยแฮกเกอร์ที่นอกจากได้ข้อมูลลับมาแล้วยังสามารถเปลี่ยนแปลงข้อมูลแล้วส่งกลับไปได้, การทำลายอุปกรณ์ด้านการทหารที่ใช้คอมพิวเตอร์ควบคุมการทำงาน หากระบบคอมพิวเตอร์ถูกทำลาย อาจุณันก็ทำงานไม่ได้หรือทำงานไม่แม่นยำ, การโจมตีโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า ประปา สื่อสาร การขนส่งและคมนาคม ซึ่งระบบเหล่านี้มักควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งเป็นจุดอ่อนต่อการโจมตีมาก โดยมีสงครามไซเบอร์ซึ่งเกิดขึ้นแล้วจริงเป็นตัวอย่างดังนี้

สหรัฐฯ กับอิหร่าน : "กองบัญชาการไซเบอร์ (Cyber Command)" ของสหรัฐฯ ได้ลักลอบนำเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มี ชื่อว่า "สตักซ์เน็ต (Stuxnet)" ซึ่งเป็นคอมพิวเตอร์ที่เต็มไปด้วยไวรัส (Advanced Persistent Threat : APT) นำเข้าไปเชื่อมต่อใน โรงงานสร้างอาวุธนิวเคลียร์ของอิหร่าน จนทำให้โครงการผลิต อาวุธนิวเคลียร์ของอิหร่านต้องหยุดชะงักไปโดยไม่มีกำหนด

ปากีสถานกับอินเดีย : การโจมตีทาง Cyber ระหว่างสองประเทศเกิดขึ้นเมื่อกลุ่มแฮกเกอร์ที่ฝักใฝ่ปากีสถาน ได้โจมตีเว็บไซต์ต่างๆ ของรัฐบาลอินเดีย โดยทำการเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และ ทำให้ใช้การไม่ได้ (Website Defacement) นอกจากนี้ การจารกรรม ข้อมูลลับที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศทั้งสองยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สหรัฐฯ กับจีน : สหรัฐฯ กล่าวหาว่าจีนทำการเจาะระบบ และขโมยข้อมูลจากเว็บไซต์ของรัฐบาลและธุรกิจต่างๆ ซึ่งอาจสร้างความเสียหายอย่างรุนแรงแก่โครงข่ายกระแสไฟฟ้า หรือระบบประปา และ การทำธุรกรรมด้านการเงิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐฯ แต่โฆษกกระทรวงการต่างประเทศของจีนได้ออกมาปฏิเสธ

3.8.2 แนวโน้มของภัยคุกคามด้านไซเบอร์ของโลก

จากรายงานของ World Economic Forum แสดงให้เห็นว่าทั่วโลกกำลังวิตกกังวลกับภัยคุกคามด้านไซเบอร์เป็นอย่างมาก โดยภัยคุกคามด้านไซเบอร์ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 4 ใน 10 Trends ของโลก (รูปที่ 3.7 อันดับแนวโน้มภัยคุกคามไซเบอร์ทั่วโลกประจำปี 2014 – Global Agenda 2014, World

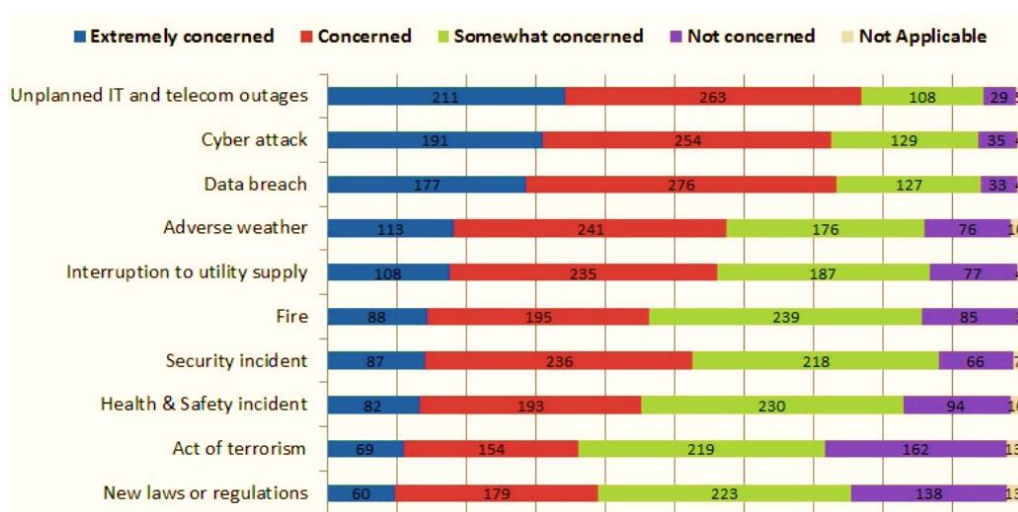
Economic Forum) ประกอบกับรายงานผลการศึกษาของสถาบัน BCI (The Business Continuity Institute) ซึ่งเป็นสถาบันอันดับหนึ่งของโลกด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ยังแสดงให้เห็นว่า Cyber Attack เป็นประเด็นอันดับต้นๆ ที่องค์กรให้ความสนใจมากที่สุด (รูปที่ 3.8 แนวโน้มภัยคุกคามด้านความมั่นคงปลอดภัยที่องค์กรทั่วโลกตระหนัก ปี 2014 งานวิจัยโดยสถาบัน BCI – Threats and horizon scanning 2014, BCI)

Top trends for 2014, ranked by global significance

1.	Rising societal tensions in the Middle East and North Africa	4.07
2.	Widening income disparities	4.02
3.	Persistent structural unemployment	3.97
4.	Intensifying cyber threats	3.93
5.	Inaction on climate change	3.81
6.	The diminishing confidence in economic policies	3.79
7.	A lack of values in leadership	3.76
8.	The expanding middle class in Asia	3.75
9.	The growing importance of megacities	3.48
10.	The rapid spread of misinformation online	3.35

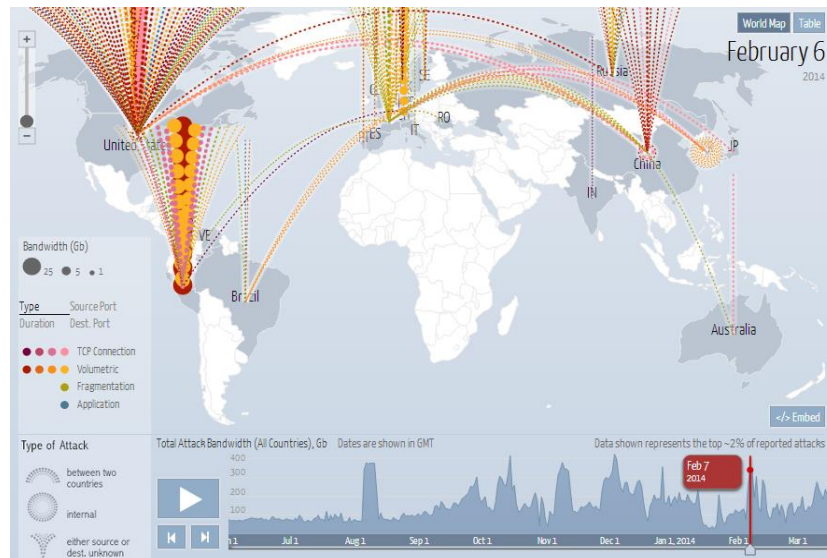
Source: Global Agenda 2014, World Economic Forum

รูปที่ 3.7 อันดับแนวโน้มภัยคุกคามไซเบอร์ทั่วโลกประจำปี 2014
จากงานวิจัยสถิติของการประชุมเศรษฐกิจโลก



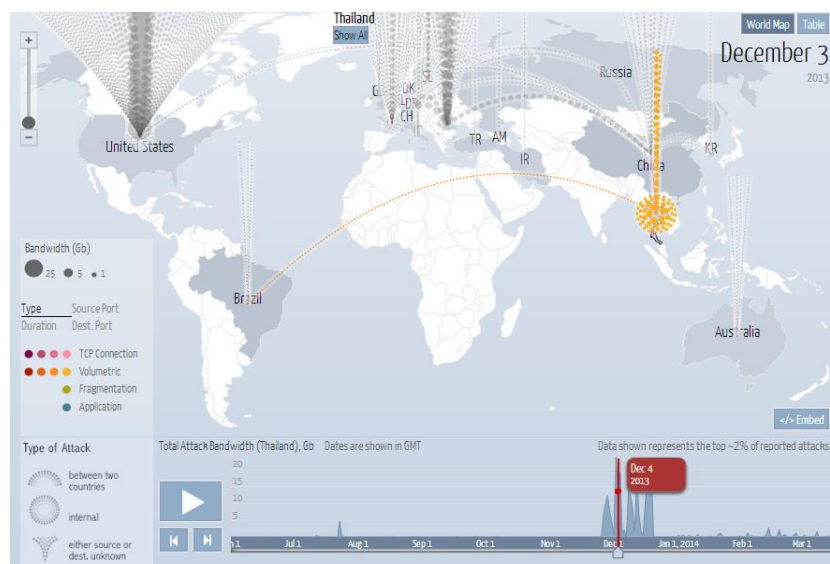
รูปที่ 3.8 แนวโน้มภัยคุกคามด้านความมั่นคงปลอดภัยที่องค์กรทั่วโลกตระหนัก ปี 2014
งานวิจัยโดยสถาบัน BCI

เนื่องจากในปัจจุบันและอนาคต องค์กรหลายแห่งกำลังถูกคุกคามอย่างต่อเนื่องจากการโจมตีทางไซเบอร์ (Cyber Attack) ทั้งนี้มีรายงานการโจมตีแบบ Real time จากเว็บไซต์ “Digital Attack Map” ซึ่งเป็นเว็บไซต์ที่มีการรวบรวมข้อมูลการโจมตีและแสดงผล Top Daily DDoS Attacks แบบ Real-time (รูปที่ 3.9 ภาพรวมการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีอย่างต่อเนื่องทั่วโลก และรูปที่ 3.10 ภาพรวมการโจมตีทางไซเบอร์ของประเทศไทย) ทำให้เข้าใจได้ว่าการโจมตีด้านไซเบอร์นั้นได้เกิดขึ้นจริงอยู่ตลอดเวลาทั่วโลก



Source: Digital Attack Map Real-time Data – Top Daily DDoS Attacks Worldwide (All Countries)
<http://www.digitalattackmap.com/#anim=1&color=0&country=TH&time=16051&view=map>

รูปที่ 3.9 ภาพรวมการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีอย่างต่อเนื่องทั่วโลก



Source: Digital Attack Map Real-time Data – Top Daily DDoS Attacks Worldwide (Thailand)
<http://www.digitalattackmap.com/#anim=1&color=0&country=TH&time=16051&view=map>

รูปที่ 3.10 ภาพรวมการโจมตีทางไซเบอร์ของประเทศไทย ที่มีการโจมตีหนักในช่วงเดือนธันวาคม 2556

3.8.3 ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานแห่งชาติ

จากข้างต้นที่กล่าวมา ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ไม่ได้มีผลกระทบต่อบรรยากาศที่เชื่อมโยงผ่านระบบเครือข่าย หรือออนไลน์อีกต่อไป แต่ยังส่งผลกระทบต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่สำคัญในทุกภาคส่วน รวมถึงในระดับชาติ รัฐบาล หน่วยงานราชการ ผู้ประกอบการภาครัฐ และเอกชนจึงจำเป็นต้องมีความตื่นรู้ และตระหนักถึงภัยดังกล่าว แม้ระบบต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินงานจะเป็นระบบปิด ออฟไลน์ แต่ก็ไม่สามารถไว้วางใจในเรื่องดังกล่าวได้ ดังกรณีศึกษาต่างๆ ที่ได้เกิดขึ้นมาเป็นระยะ อาทิ เหตุภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เป็นข่าวครึกโครม ได้แก่ เหตุการณ์ในปี พ.ศ.2553 (ค.ศ. 2010) เวิร์ม Stuxnet ซึ่งมุ่งการโจมตีไปยังระบบคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งภายในโรงงานอุตสาหกรรม หรือโรงไฟฟ้า/โรงไฟฟ้านิวเคลียร์และเป็นส่วนหนึ่งของระบบ SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) อันมีหน้าที่ในการควบคุมกระบวนการต่างๆ ภายในโรงงานอุตสาหกรรม หรือ เหตุการณ์ Night Dragon ในปี พ.ศ.2552 – 2554 ซึ่งเป็นการเจาะระบบและโจรกรรมข้อมูลจากบริษัทพลังงานและปิโตรเคมีของชาติตะวันตก 5 แห่ง หรือ เหตุการณ์ในปี พ.ศ.2552 ซึ่งสถาบันการเงินของประเทศเกาหลีใต้ถูกโจมตีด้วย DDOS จนไม่สามารถทำธุรกรรมทางการเงินได้ และอีกครั้งในปี พ.ศ.2556 ถูกไวรัสโจมตีสถานีโทรทัศน์และธนาคารและลบข้อมูลจนเป็นเหตุให้ต้องหยุดการให้บริการ เป็นต้น ทั้งนี้สำหรับระบบคมนาคมขนส่งจึงจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงภัยคุกคามในด้านไซเบอร์ในการวางแผนด้านความมั่นคง กล่าวโดยสรุปได้ว่า ถึงเวลาแล้วที่หน่วยงานของรัฐและองค์กรทุกองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ ซึ่งความมั่นคงปลอดภัยของระบบโครงสร้างพื้นฐาน มีผลกระทบทางกายภาพโดยตรงต่อประชาชน สังคมและโลก รวมทั้งมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่อสุขภาพและความปลอดภัย รวมไปถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องตระหนักถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์เป็นสำคัญ เตรียมพร้อมรับมือ โดยการดำเนินการป้องกัน โดยมีแผนงานที่ชัดเจนในการกำหนดกรอบการดำเนินงานที่นำมาปฏิบัติใช้งานได้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทำให้พร้อมที่จะรับมือและแก้ไขได้อย่างเหมาะสมทันท่วงที

3.9 สรุป

สาธารณภัยที่เกิดจากการก่อการร้ายและภัยธรรมชาติที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงด้านการขนส่ง ได้คุกคามกระจายไปทั่วโลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งภัยที่เกิดจากการก่อการร้าย โดยที่ผู้ก่อการร้ายมีการพัฒนารูปแบบและวิธีการที่ซับซ้อนมากขึ้น เพื่อมุ่งเป้าในการโจมตีต่อระบบขนส่งให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต และสร้างความหวาดกลัวและวิตกกังวลต่อสาธารณชน สร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจอย่างมีนัย ในปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยได้ถูกจัดอันดับ โดยพิจารณาจากค่าดัชนีการก่อการร้ายทั่วโลกในลำดับที่ 10 จาก 162 ประเทศทั่วโลก ถึงแม้ว่าเป้าหมายการโจมตีระบบการขนส่งจะมีสัดส่วนไม่สูงมากเมื่อเทียบกับการโจมตีเจ้าหน้าที่ทหารและตำรวจ และทรัพย์สินของประชาชน แต่ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งจะทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงสร้างความตื่นตระหนกและความหวาดกลัวแก่ประชาชนที่ใช้ระบบขนส่ง ส่งผลกระทบในภาพกว้างทำให้เกิด

การชะงักของเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สาธารณภัยที่เกิดจากภัยการก่อการร้าย เช่นที่เกิดขึ้นในปี 2554 เป็นภัยคุกคามที่ไม่สามารถคาดการณ์ช่วงเวลาที่เกิดขึ้นและขนาดความรุนแรงได้ ในขณะที่สาธารณภัยจากธรรมชาติ ถึงแม้ว่ามีขนาดใหญ่และส่งผลกระทบทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงและครอบคลุมพื้นที่เป็นบริเวณกว้าง ประเทศไทยเกิดภัยธรรมชาติจากน้ำท่วมหนักที่ส่งผลกระทบในระดับรุนแรงมาก และส่งผลกระทบต่อระบบการคมนาคมและขนส่งในระดับรุนแรง แต่เป็นภัยที่ประเทศไทยยอมรับและพยายามหาทางป้องกันและมีประสบการณ์ในการเผชิญกับภัย ลักษณะนี้ที่สำคัญคือไม่สร้างความตระหนักให้กับประชาคมโลก

การดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยโดยมีการประเมินระดับความเสี่ยงโดยการพิจารณาโอกาสที่จะเกิดภัยและผลกระทบที่ได้รับจากภัย เพื่อจัดทำแผนตอบสนองอุบัติการณ์การเฝ้าระวังจำแนกตามผลการประเมินความเสี่ยง ได้แก่ ความเสี่ยงระดับสูงมาก สูง และปานกลาง ควรจัดให้มีการควบคุมและบริหารความเสี่ยง ความเสี่ยงระดับต่ำ ซึ่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้แต่อาจมีการควบคุมเพิ่มเติม และความเสี่ยงระดับต่ำมาก ไม่จำเป็นต้องมีการควบคุมเพิ่มเติม ผลจากการประเมินความเสี่ยงโดยพิจารณาจากสถิติที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่าภัยคุกคามต่อการคมนาคมและขนส่งมีค่าระดับความเสี่ยงสูงมาก ซึ่งต้องมีการจัดการให้มีการควบคุมและบริหารความเสี่ยง ในขณะที่ภัยคุกคามที่เกิดจากธรรมชาติที่มีความเสี่ยงในระดับสูง ได้แก่ วาตภัย ผลจากการประเมินความเสี่ยง ถูกนำไปวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง โดยแยกตามแผนยุทธศาสตร์ตามภาคการขนส่ง

นอกจากภัยคุกคามที่เกิดจากการก่อการร้ายและภัยจากธรรมชาติที่สร้างความเสียหายให้สาธารณชนแล้ว ภัยจากความมั่นคงด้านไซเบอร์ที่มาพร้อมกับวิวัฒนาการและความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร นับเป็นภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วที่กำลังคุกคามความมั่นคงในด้านต่างๆ บนไซเบอร์ ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือด้านความมั่นคง ไม่ว่าจะเป็นการเจาะระบบการฝังโปรแกรมลอบโจรกรรมข้อมูล การโจมตีด้วยโปรแกรมมัลแวร์ (Malware) การใช้โปรแกรมตั้งเวลาทำงานเพื่อการทำลาย การโจมตีแบบ DoS/DDoS การใช้โปรแกรมหุ่นยนต์โจมตีเพื่อเป็นฐานโจมตีอุปกรณ์คอมพิวเตอร์บนเครือข่ายสารสนเทศ (BOTNET/ Robot Network), การสร้างข้อมูลขยะ (Spam) เป็นต้น

ทั่วโลกกำลังวิตกกังวลกับภัยคุกคามด้านไซเบอร์เป็นอย่างมาก โดยภัยคุกคามด้านไซเบอร์ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 4 ใน 10 Trends ของโลก ปี พ.ศ.2557 ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีลำดับความปลอดภัยอยู่ที่อันดับเกือบ 50 ของโลก ในขณะที่ภัยคุกคามรูปแบบ Web Defacement หรือการโจมตีเว็บไซต์เพื่อเปลี่ยนแปลงข้อมูลที่เผยแพร่หน้าเว็บ ประเทศไทยถูกโจมตีมากเป็นอันดับหนึ่ง ในภูมิภาคอาเซียน ภัยคุกคามด้านไซเบอร์ไม่ได้มีผลเฉพาะต่อระบบสารสนเทศที่เชื่อมโยงผ่านระบบเครือข่าย หรือออนไลน์อีกต่อไป แต่ยังสามารถโจมตีระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่มีการควบคุมผ่านระบบคอมพิวเตอร์เครือข่ายในระบบขนส่งให้เกิดความเสียหายได้ ดังนั้นการจัดทำแผนความมั่นคงในภาคการขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เตรียมพร้อมรับมือ โดยการดำเนินการป้องกัน มีแผนงานที่ชัดเจนในการกำหนดกรอบการดำเนินงานที่นำมาปฏิบัติใช้งานได้อย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อให้พร้อมที่จะรับมือและแก้ไขได้อย่างเหมาะสมทันทุกที่

บทที่ 4 สาเหตุและความเสี่ยงของภัย ความมั่นคงภาคขนส่ง

- ❖ กล่าวนำ
- ❖ สาเหตุของภัยความมั่นคงที่เกิดกับภาคขนส่ง
- ❖ ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐาน
- ❖ ความมั่นคงของโครงสร้างพื้นฐานทางบกในอนาคต
- ❖ สรุป

บทที่ 4 สาเหตุและความเสี่ยงของภัยความมั่นคงภาคขนส่ง

4.1 กล่าวนำ

ในบทที่ 3 ได้กล่าวถึง สถานการณ์ของภัยความมั่นคงในภาคขนส่ง และความเสี่ยงของการที่จะเกิดภัยดังกล่าว ต้องยอมรับว่าการเกิดขึ้นของภัยธรรมชาติที่มีผลต่อความมั่นคงภาคขนส่งนั้น เป็นเรื่องที่ไม่จำเป็นต้องค้นหาสาเหตุ เพราะเป็นเหตุการณ์ธรรมชาติ ซึ่งอาจคาดการณ์ได้ เช่น กรณีของน้ำท่วม แต่หลายๆ สถานการณ์ก็ยากที่จะรู้ล่วงหน้า เช่น การเกิดแผ่นดินไหว อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ข้างต้นซึ่งส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของภาคขนส่ง เป็นเรื่องที่ภาครัฐมีประสบการณ์ในการจัดการ เพราะเคยเกิดขึ้นหลายครั้ง โดยเฉพาะในแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แต่ภัยความมั่นคงที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เป็นเรื่องที่ภาครัฐ โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคมยังมีประสบการณ์น้อย ในบทนี้จะกล่าวถึงสาเหตุของภัยความมั่นคงดังกล่าว เพื่อให้เกิดความเข้าใจมากขึ้น และความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับภาคขนส่ง โดยเฉพาะภาคขนส่งทางบกที่ประเทศไทยจะต้องดูแล เพราะไม่มีข้อกำหนดจากองค์กรระดับสากลเป็นแนวทาง

4.2 สาเหตุของภัยความมั่นคงที่เกิดขึ้นกับภาคขนส่ง

ถึงแม้ประเทศไทยอาจไม่ใช่เป็นประเทศเป้าหมายของการก่อการร้าย แต่ประเทศไทยถือเป็นประเทศท่องเที่ยว ทุกปีจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเป็นจำนวนมาก ผู้ก่อการร้ายย่อมต้องการหาจุดอ่อน คือประเทศที่ระดับการป้องกันและเตรียมพร้อมต่ำกว่าประเทศที่ป้องกันเข้มแข็ง เช่น สหรัฐอเมริกา, อังกฤษ หรือออสเตรเลีย เป็นต้น ในการลงมือก่อการร้าย ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องยกระดับการป้องกันและเตรียมพร้อมให้อยู่ในระดับสากลเพื่อให้หลุดพ้นจากการเป็นจุดอ่อนหรือเป็นพื้นที่ในการก่อการร้ายทางอ้อม โดยยึดถือแนวทางที่ว่า: ทางเดียวที่จะเกิดความมั่นคง คือต้องไม่รู้สึกมั่นคง อย่างเด็ดขาด

สาเหตุของภัยความมั่นคงส่วนใหญ่มาจากการกระทำของมนุษย์เป็นหลัก ส่วนสถานการณ์ความรุนแรงของภัยธรรมชาติก็เพิ่มทวีความรุนแรงขึ้นทุกปีซึ่งยากที่จะคาดเดาได้ เมื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุจุดอ่อนในภาคการขนส่งของประเทศ พบว่ามีหลายภาคส่วนที่ยังคงมีปัญหาและเสี่ยงต่อการก่อการร้ายที่อาจเกิดขึ้น เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นระบบเปิด การเข้า-ออกของคนและสินค้ากระทำได้ง่าย สุ่มเสี่ยงต่อการก่ออาชญากรรม/ก่อการร้าย, จุดเชื่อมต่อของระบบการขนส่งที่มีกำลังพลหรือเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการตรวจเช็คเฝ้าระวังและ/หรือขาดการฝึกอบรมที่เหมาะสมและตระหนักรู้เท่าที่ควร, อุปกรณ์ในการตรวจสอบมีราคาสูงและยังมีข้อสงสัยถึงประสิทธิภาพของตัวอุปกรณ์นั้น, กระทรวงคมนาคมยังไม่มีแผนความมั่นคง ขาดแผนป้องกันและเตรียมความพร้อมที่เป็นมาตรฐาน เป็นต้น

4.3 ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐาน

คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้อนุมัติแผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระยะ 8 ปี ตั้งแต่ปี 2558 - 2565 เน้นยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ได้แก่ 1) การสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม, 2) การสร้างมาตรฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ, 3) การสร้างโอกาสใช้ประโยชน์สูงสุดจาก AEC และ 4) **เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง**

ภาพรวมสถานการณ์ระบบการขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 และระบบการขนส่งที่จะเกิดขึ้นภายใน พ.ศ. 2565 ดังแสดงในรูปที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 รายละเอียดของระบบการขนส่งในปัจจุบัน (พ.ศ.2558)

ระบบการขนส่ง	รายละเอียด	ปริมาณ
ทางหลวงสายหลัก	ทางหลวง (คิดต่อสองเลน)	66,794 กม.
	มอเตอร์เวย์	146 กม.
	ทางพิเศษ	207.9 กม.
ทางหลวงสายรอง	ทางหลวงชนบท	47,916 กม.
	ทางหลวงท้องถิ่น	352,157 กม.
ทางราง	ทางเดี่ยว	3,569 กม.
	ทางคู่	357 กม.
	ทางสาม	107 กม.
รถไฟฟ้า	รถไฟฟ้า 6 โครงการ	95กม.
ทางน้ำ	ชายฝั่ง	2,614 กม.
	แม่น้ำ	1,750 กม.
	ลำคลอง	883 กม.
	ท่าเรือชายฝั่ง	18 แห่ง
	ท่าเรือลำน้ำ	7 แห่ง
ทางอากาศ	ท่าอากาศยาน	
	- กรมการบินพลเรือน	28 แห่ง
	- การท่าอากาศยาน	6 แห่ง
	- บางกอกแอร์เวย์	3 แห่ง
	- ท่าอากาศยานทหารเรือ	1 แห่ง
	เส้นทางการบิน	
	-ระหว่างประเทศ	23,171 กม.
	-ภายในประเทศ	30,100 กม.

ที่มา : การประชุมหารือคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำกระทรวง สนช.

ถนน	ราง	น้ำ	อากาศ
ขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร ปัจจุบัน 12,112 กม. อนาคต 14,591 กม. (เพิ่ม 73 โครงการ 2,479 กม.) เชื่อมเมืองสำคัญกับประตูการค้าชายแดนทั้งหมื่นและเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	ทางขนาด 1.00 เมตร ปัจจุบัน ทางเดี่ยว 3,569 กม. ทางคู่ 357 กม. ทางสาม 107 กม. อนาคต ปี 2565 มีทางคู่เพิ่ม 3,994 กม.	ก่อสร้างท่าเรือ ปัจจุบัน ท่าเรือชายฝั่งทะเล 18 แห่ง ท่าเรือลำน้ำ 7 แห่ง อนาคต มีท่าเรือชายฝั่งทะเล 23 แห่ง (เพิ่ม 5 แห่ง รวมทั้งเรือ cruise เพื่อการท่องเที่ยว) ท่าเรือลำน้ำ 8 แห่ง (เพิ่ม 1 แห่ง)	ก่อสร้างท่าอากาศยาน อนาคต ก่อสร้างท่าอากาศยานเพิ่มอีก 1 แห่ง (ท่าอากาศยานบึงพระ)
ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปัจจุบัน 146 กม. อนาคต 1,420 กม. (เพิ่ม 4 โครงการ 1,274 กม.)	ทางขนาด 1.435 เมตร อนาคต อีก 5 ปี พัฒนา 3 สายทาง 1,567 กม.	ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อนาคต สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 18.8 ล้าน TEUs/ปี รองรับการขนส่งรถยนต์เพื่อการส่งออก 1.95 ล้านคัน/ปี รองรับปริมาณการขนถ่ายสินค้า 2.568 ล้านเมตริกตัน	พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ปัจจุบัน จำนวนเที่ยวบิน 76 เที่ยวบิน/ชม. จำนวนผู้โดยสาร 45 ล้านคน/ปี ปริมาณการขนส่งสินค้า 1.3 ล้านตัน/ปี อนาคต จำนวนเที่ยวบิน 80 เที่ยวบิน/ชม. จำนวนผู้โดยสาร 65 ล้านคน/ปี ปริมาณการขนส่งสินค้า 1.7 ล้านตัน/ปี
บูรณะทางหลวงสายหลักกระทรวงมหาด ปัจจุบัน ทางหลวงชำรุดทรุดโทรม อนาคต บูรณะ 10 สายทาง 257 โครงการ 2,454 กม.	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า อนาคต 2 แห่ง (อ.เชียงของ อ.เชียงรายได้ และ จ.นครพนม)	ทำเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อนาคต สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 18.8 ล้าน TEUs/ปี รองรับการขนส่งรถยนต์เพื่อการส่งออก 1.95 ล้านคัน/ปี รองรับปริมาณการขนถ่ายสินค้า 2.568 ล้านเมตริกตัน	พัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี ปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสาร 8 แสนคน/ปี จำนวนผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี
ถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตร/ท่องเที่ยว ปัจจุบัน 42,877.80 กม. อนาคต 49,327.94 กม. (เพิ่ม 60 โครงการ 6,450.14 กม.)	รถไฟฟ้า เดินเต็มรูปแบบรัฐวิสาหกิจ 10 สายทาง 464 กม. จำนวนผู้โดยสาร 5.36 ล้านคน-เที่ยว/วัน	ท่าอากาศยานภูเก็ต ปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสาร 7.5 ล้านคน จำนวนผู้โดยสาร 12.5 ล้านคน/ปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 5 ล้านคน/ปี) ผู้โดยสารภายในประเทศ 7.5 ล้านคน/ปี	พัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี ปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสาร 8 แสนคน/ปี จำนวนผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี
แก้ไขปัญหาดูแลจราจรในเขตเมือง พัฒนาทางหลวงชนบท ปัจจุบัน 271.91 กม. อนาคต 616.19 กม. (เพิ่ม 344.28 กม.)	สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางรถไฟ ปัจจุบัน 104 แห่ง อนาคต 211 แห่ง (เพิ่ม 107 แห่ง)		47

รูปที่ 4.1 ภาพรวมสถานการณ์ระบบการขนส่งภายใน พ.ศ.2565

ที่มา : การประชุมหารือคณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผลประจำปีกระทรวง สทช.

4.3.1 ทางบก

- ❖ ปัญหาการขนส่งทางถนนที่พบมีดังต่อไปนี้
 - โครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์และเป็นคอขวด บริเวณประตูการค้าหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและลดผลผลิตของประเทศ
 - มาตรฐานคุณภาพและการบริการการขนส่งสาธารณะทางถนนยังขาดการกำกับดูแลที่ชัดเจน
 - อุบัติเหตุทางถนนซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียด้านสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมโดยมีมูลค่าความสูญเสียไม่ต่ำกว่า 230,000 ล้านบาทต่อปี
 - ภาคการขนส่งผลิตก๊าซ CO₂ ซึ่งเป็นก๊าซเรือนกระจก ร้อยละ 29.5 ของปริมาณทั้งหมดที่เกิดขึ้นในประเทศ ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อน
- ❖ ปัญหาการขนส่งทางรางมีดังนี้
 - โครงสร้างเชิงสถาบันของการขนส่งทางราง รฟท. รับหน้าที่ทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบำรุงรักษาและประกอบการเดินทางเองทั้งหมด ทำให้มีข้อจำกัดในการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง
 - ปัญหาด้านการบริหารงานภายในของ รฟท. และการปรับโครงสร้างหน่วยงานของ รฟท.
 - โครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รางมีอายุการใช้งานมานานจึงมีสภาพทรุดโทรม และเส้นทางรถไฟระหว่างภูมิภาคกว่าร้อยละ 90 เป็นเส้นทางเดี่ยวและมีจุดที่เป็นคอขวดของทั้งขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้า ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก
 - หัวรถจักรและแคร่ขั้วรถทรุดโทรม และไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ทำให้การส่งสินค้ามีความล่าช้า
 - จุดตัดทางรถไฟโดยเฉลี่ยทุก 2 กม. ต่อจุด เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและความล่าช้าในการเดินทาง
 - ระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินทางที่ล้าสมัย ไม่สามารถรองรับการเดินทางด้วยความเร็วสูง การหลีกเลี่ยงขบวนรถไฟไม่สะดวกเป็นสาเหตุทำให้ขบวนรถเสียเวลาและทำให้ศักยภาพด้านความปลอดภัยลดลง
 - คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยยังไม่เป็นที่น่าพอใจ รวมทั้งการเดินทางมักจะไม่ตรงเวลา
 - ขาดแคลนบุคลากรเฉพาะทางเนื่องจากมีสถาบันการสอนแห่งเดียวและใช้เวลาในการฝึกถึง 7 ปีรวมทั้งจำกัดการรับบุคลากรเข้าทำงาน

4.3.2 ทางน้ำ

- ❖ ปัญหาการขนส่งทางน้ำ
 - ความสูงของสะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ สะพานพุทธ สะพานกรุงธน และสะพานนวชัยและความตื้นเขินของแม่น้ำเจ้าพระยาในบางช่วง (ทำให้การลำเลียงขนส่งสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยาไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ปัญหาระเบียบพิธีการศุลกากรของการขนส่งชายฝั่งมีระเบียบปฏิบัติมากต้องประสานกับหลายหน่วยงาน ใช้ระยะเวลานาน
- ขาดการเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่ากับท่าเรือ ส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่ง
- ขาดการบำรุงรักษาร่องน้ำและเครื่องหมายการเดินเรืออย่างต่อเนื่อง
- ผู้ประกอบการเรือไทยมีต้นทุนในการดำเนินการที่สูง โดยเฉพาะด้านสินเชื่อและภาษี
- ขาดแคลนคนประจำเรือทั้งระดับนายเรือและลูกเรือทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ
- ขาดระบบสาธารณสุขโรคตามความต้องการของอู่ต่อเรือ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และบุคลากร/ผู้เชี่ยวชาญด้านการต่อเรือมีจำกัด รวมทั้งขาดอุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมเหล็ก ทำให้ต้นทุนในการต่อเรือสูงและใช้ระยะเวลานาน
- กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำขาดความทันสมัยไม่สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจ
- ขาดฐานข้อมูลด้านพาณิชย์นาวี

4.3.3 ทางอากาศ

❖ ปัญหาการขนส่งทางอากาศ

- ความไม่แน่นอนและเหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศส่งผลกระทบทางตรงและทางอ้อมต่อศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค
- การแข่งขันจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งมีนโยบายแข่งขันความเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาค
- ขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นทำให้การใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพของท่าอากาศยาน
- ความผันผวนของราคาน้ำมันส่งผลต่อค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงและราคาบัตรโดยสาร การดำเนินการของสายการบิน
- การวางแผนการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศไม่เป็นไปตามแผนซึ่งเกิดการเปลี่ยนแปลงระดับนโยบาย หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ได้เข้าร่วมดำเนินการตั้งแต่แรก

จากการประเมินโครงสร้างพื้นฐานฯ และการให้บริการ จะเห็นได้ว่า ยังไม่ได้มีการกล่าวถึงภัยคุกคามด้านความมั่นคงที่มีต่อระบบโครงสร้างพื้นฐานฯ และการให้บริการแก่ประชาชน ถึงแม้ว่าได้เคยเกิดภัยความมั่นคงต่อภาคขนส่งมาแล้วหลายครั้ง

4.4 ความมั่นคงของโครงสร้างพื้นฐานทางบกในอนาคต

ที่ปรึกษาได้ทบทวนองค์ประกอบของความมั่นคงทางถนน (Road Security) ประกอบด้วย

1. ความมั่นคงในแนวชาย Border security
 2. ความมั่นคงการขนส่งวัตถุอันตราย (Hazardous Materials) และสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)
 3. ความมั่นคงของไซเบอร์ Cyber-Security
 4. จุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ
 5. ความมั่นคงของห่วงโซ่อุปทาน Supply chain security
- ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.4.1 ความมั่นคงในแนวชายแดน (Border security)

ในปลายปี พ.ศ. 2558 ทุกประเทศในกลุ่มอาเซียน จะเป็นประชาคมอาเซียน ซึ่งจะมีความร่วมมือกันหลายด้าน สิ่งสำคัญการเดินทางระหว่างประเทศจะมีมากขึ้นทั้งคนและสินค้า โดยเฉพาะการเดินทางทางถนน ซึ่งจะต้องผ่านจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับ 4 ประเทศได้แก่ มาเลเซีย พม่า ลาว และกัมพูชา ซึ่งจุดผ่านแดนมีอยู่ 3 ประเภท

❖ ประเภทของจุดผ่านแดน

ประเภทของจุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

1. จุดผ่านแดนถาวรมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะสามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่น ๆ โดยได้รับความเห็นชอบจาก รัฐบาลของทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทยตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนถาวรทั่วประเทศอยู่ทั้งสิ้น 28 แห่ง
2. จุดผ่านแดนชั่วคราวเป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลา หรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนชั่วคราวเพียง 1 แห่ง ที่ชายแดน ด้านพม่า (ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี)
3. จุดผ่อนปรนเพื่อการค้ามีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น เพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค - บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน ทั้งนี้ การเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด และต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยก่อน ปัจจุบันมีจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าทั่วประเทศทั้งสิ้น 39 แห่ง (รูปที่ 4.2)

❖ การเดินทางเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดน

การเดินทางเข้าออก ณ จุดผ่านแดน ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านประเภทของเอกสารที่ใช้ในการเดินทางผ่านแดนของประชาชน ได้แก่

1. หนังสือเดินทาง (PASSPORT) ใช้เดินทางเข้า – ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรทุกจุด
2. บัตรผ่านแดน (BORDER PASS) เป็นเอกสารที่ออกให้กับบุคคลที่มีภูมิลำเนาใน พื้นที่ชายแดน เพื่อใช้ในการเดินทางข้ามแดนระหว่างสองประเทศ โดยห้วงเวลาการพำนักและขอบเขตพื้นที่ ที่สามารถเข้าได้ ขึ้นอยู่กับความตกลงที่ทั้งสองฝ่ายที่ได้มีส่วนร่วมกัน
3. บัตรผ่านแดนชั่วคราว (TEMPORARY BORDER PASS) เป็นเอกสารที่ออกให้กับบุคคลที่อาศัยนอก พื้นที่ชายแดน เพื่อใช้ในการเดินทางข้ามแดนระหว่างสองประเทศ โดยห้วงเวลาการพำนักและขอบเขตพื้นที่ที่สามารถเข้าได้ ขึ้นอยู่กับความตกลงที่ทั้งสองฝ่ายที่ได้มีส่วนร่วมกัน
4. อื่นๆ ได้แก่ จดหมายอำนวยความสะดวก (FACILITY LETTER) ซึ่งออกโดย ตม. เป็นการตกลงกัน ภายในระหว่าง ตม. สองฝ่ายในพื้นที่

ในการเดินทางข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน “คนสัญชาติของประเทศที่อาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยเดินทางข้ามพรมแดนไปมาชั่วคราวโดยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลแห่งประเทศนั้น” ซึ่งเป็นไปตาม พ.ร.บ.คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 มาตรา 2

- รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสหภาพพม่า สปป.ลาว และกัมพูชา โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ (รมว.กต.) ได้ร่วมลงนาม ในความตกลงว่าด้วยการสัญจรข้ามแดนกับสหภาพพม่า สปป.ลาว และกัมพูชา เมื่อวันที่ 16 พ.ค. 2540 วันที่ 20 และ 21 มิ.ย. 2540 ตามลำดับ และมีผลบังคับใช้ 90 วัน หลังวันลงนาม คือในวันที่ 15 ส.ค. 2540 วันที่ 19 และ 20 ก.ย. 2540 ตามลำดับ
- ส่วนการเดินทางข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการจราจรข้ามแดนระหว่างมลายูอังกฤษกับประเทศไทย ค.ศ.1940 (พ.ศ. 2483) ซึ่งปัจจุบันไทยและมาเลเซียอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงความตกลงฯ ดังกล่าว โดยคณะทำงานพิจารณาปรับปรุงความตกลงฯ ทั้งสองฝ่าย ได้เห็นชอบในร่างความตกลงฯ แล้ว และเมื่อได้ลงนามร่วมกันโดย รมว.กต. ของทั้งสองประเทศ ก็จะมีผลใช้ร่วมกันต่อไป



ระเบียบปฏิบัติตามความตกลงฯ สำหรับการเดินทางข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านต่าง ๆ มีความแตกต่างกันเรื่องต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ประเภทเอกสารผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย

ชนิดเอกสารผ่านแดน	คนไทย	คนมาเลเซีย
หนังสือเดินทาง (PASSPORT)	- ออกโดยกระทรวงการต่างประเทศ - ไม่ต้องใช้ VISA - อยู่ได้ 30 วัน - สำหรับคนทั่วไป - เดินทางได้ทั่วประเทศ	- ออกโดยกระทรวงการต่างประเทศ - ไม่ต้องใช้ VISA - อยู่ได้ 30 วัน - สำหรับคนทั่วไป - เดินทางได้ทั่วประเทศ
บัตรผ่านแดน (BORDER PASS)	- ออกโดยอำเภอ - ไม่ต้องใช้ VISA - อยู่ได้ 7 วัน - สำหรับคนในพื้นที่ชายแดน - เดินทางได้ 25 ก.ม. (ในทางปฏิบัติได้ถึง จ. จิตรารัฐเคดาห์ แต่ไม่ถึงปีนัง)	- ออกโดย ตม. - ไม่ต้องใช้ VISA - อยู่ได้ 7 วัน - สำหรับคนในพื้นที่ชายแดน - เดินทางได้ 25 ก.ม. (ในทางปฏิบัติได้ถึง อ.หาดใหญ่)
จดหมายอำนวยความสะดวก สะดวก (FACILITY LETTER)	- ออกโดย ตม. - ไม่ต้องใช้ VISA - อยู่ได้ 3 วัน - สำหรับข้าราชการและ VIP - เดินทางได้ถึงรัฐปีนัง เคดาห์และเปอร์ลิส	- ออกโดย ตม. - ไม่ต้องใช้ VISA - อยู่ได้ 3 วัน - สำหรับข้าราชการและ VIP - เดินทางได้ถึงหาดใหญ่ (เกินกว่าพื้นที่ดังกล่าวจะพิจารณาเป็นกรณีไป) - เพื่ออำนวยความสะดวก

❖ ประเด็นพิจารณาการขยายเวลา การเปิด-ปิดจุดผ่านแดน

ประเด็นพิจารณาในการเปิด การขยายเวลาเปิด-ปิดจุดผ่านแดน และการยกระดับจุดผ่านแดนในการเสนอกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาให้ความเห็นในการเปิดจุดผ่อนปรน การขยายเวลาเปิด - ปิดจุดผ่านแดน หรือการเปิด/ยกฐานะจุดผ่อนปรนเป็นจุดผ่านแดนถาวร มท. ได้ให้จังหวัดมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวบรวมข้อมูลและประเด็นที่เกี่ยวข้อง และรายงาน มท. เพื่อพิจารณาในประเด็นต่อไปนี้

1. ระดับนโยบาย

- บรรยายภาพความสัมพันธ์ระหว่างท้องถิ่น ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่

2. ปัจจัยด้านความมั่นคง

- สภาพเศรษฐกิจ สังคม และชุมชน ว่ามีความเหมาะสมเพียงใด
- ปัญหาบ่อนการพนันบริเวณจุดผ่านแดน ว่ามีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด
- ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้สัญจรผ่านแดน ว่ามีมากน้อยเพียงใด

3. ความพร้อมในการปฏิบัติงานและกลไกในการแก้ไขปัญหา

- การดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ว่าเป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการสัญจรข้ามแดน และธรรมเนียมปฏิบัติสากลหรือไม่
- การดำเนินพิธีการศุลกากรและภาษีที่เกี่ยวข้อง ว่าเป็นความเป็นธรรมและเป็นสากลหรือไม่
- กลไกในการแก้ไขปัญหาท้องถิ่น ระดับจังหวัด/อำเภอ มีหรือไม่

4. ปริมาณการค้า และจำนวนผู้เดินทางผ่านเข้า – ออก

- ปริมาณการค้า/เดือน ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา มีจำนวนเฉลี่ยกี่บาท/เดือน
- จำนวนผู้เดินทางผ่านเข้า-ออก ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา มีจำนวนเฉลี่ยกี่คน/เดือน

5. ผลดีและผลเสียหรือผลกระทบของการเปิด การขยายเวลาเปิด – ปิดจุดผ่านแดนหรือการยกระดับจุดผ่านแดน

- ด้านความสัมพันธ์ระหว่างท้องถิ่นของสองประเทศ จะมีผลกระทบหรือไม่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์
- ด้านเศรษฐกิจและสังคม จะมีส่วนในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างไร
- ด้านความมั่นคงและการรักษาความสงบเรียบร้อยตามชายแดน จะมีผลกระทบในเรื่องใดบ้าง
- ด้านการค้าและการท่องเที่ยว มูลค่าที่ควรจะได้รับเพิ่มขึ้น โดยอาจประมาณการเป็นจำนวนเงิน

ข้อบัญญัติตามกฎหมายในการจัดระเบียบจุดผ่านแดนและการเดินทางข้ามแดน ตาม พ.ร.บ.คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ ดังนี้

1. มาตรา 5 กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย (รมว.มท.) รักษาการตาม พ.ร.บ. นี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่และออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมกับค่าทำการและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ไม่เกินอัตราตามบัญชีท้าย พ.ร.บ. นี้ และกำหนดกิจกรรมอื่นเพื่อปฏิบัติการตาม พ.ร.บ. นี้
2. มาตรา 6 กำหนดให้มีคณะกรรมการพิจารณาคนเข้าเมือง มีปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน ผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองเป็นกรรมการ และเลขานุการโดยให้มีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 7 – 10
3. มาตรา 11 รมว.มท. มีอำนาจประกาศ (ในราชกิจจานุเบกษา) ช่องทางด่าน ตม. เขตท่า สถานี หรือท้องที่ และกำหนดเวลาที่บุคคลต้องเดินทางเข้า – ออกประเทศ ประกาศ (ในราชกิจจานุเบกษา)
4. มาตรา 14 รมว.มท. มีอำนาจประกาศ (ในราชกิจจานุเบกษา) กำหนดให้คนต่างด้าว ที่เข้าประเทศ มีเงินติดตัว หรือมีประกันหรือจะยกเว้นภายใต้เงื่อนไข
5. มาตรา 16 รมว.มท. มีอำนาจสั่งไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาในประเทศในกรณีที่มีพฤติการณ์ซึ่งเห็นว่า เพื่อประโยชน์ของประเทศ หรือเพื่อความสงบเรียบร้อย วัฒนธรรม หรือศีลธรรมอันดี หรือความผาสุกของประชาชน

6. มาตรา 17 รว.มท. โดยอนุมัติของ ครม. จะอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรภายใต้เงื่อนไขหรือจะยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ.นี้ ในกรณีใด ๆ ก็ได้ (เป็นกรณีพิเศษเฉพาะเรื่อง)
7. มาตรา 23 รว.มท. มีอำนาจประกาศช่องทางด้าน ตม. เขตท่า สถานี หรือท้องที่ กำหนดเวลาเข้า – ออกประเทศของยานพาหนะ
8. มาตรา 40 รว.มท. โดยอนุมัติของ ครม. มีอำนาจประกาศกำหนดจำนวนคนต่างด้าว ซึ่งจะมีถิ่นที่อยู่ในประเทศเป็นรายปี แต่ไม่เกินประเทศละ 100 คนต่อปี และสำหรับคนไร้สัญชาติไม่เกิน 50 คนต่อปี
9. มาตรา 53 รว.มท. มีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตให้บุคคลต่างด้าวมิถินที่อยู่ในประเทศ

ที่มา : http://fad.moi.go.th/group3/g3_aca1.htm (กองต่างประเทศ สำนักปลัดมหาดไทย)

❖ พิธีการศุลกากรนำเข้าทางด่านชายแดนทางรถยนต์

ในการดำเนินการปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าทางด่านชายแดนทางรถยนต์ ก็ต้องดำเนินการพิธีการศุลกากรเช่นเดียวกับการนำเข้าทั่วไปแต่ก่อนที่ผู้นำเข้าจะทำการผ่านพิธีการนำเข้า ผู้รับขนส่งจะต้องดำเนินการยื่นเอกสาร แบบ ศ.บ.1 บัญชีสินค้าสำหรับของที่ส่งเข้าในราชอาณาจักรทางบกตามพระราชบัญญัติศุลกากร(ฉบับที่ 7) พ.ศ.2480 มาตรา 7 (1) และแบบ ศ.บ.2 ใบขออนุญาตนำรถยนต์ หรือยานพาหนะผ่านด่านเข้า ราชอาณาจักรต่อศุลกากรประจำด่านพรมแดนเพื่ออนุมัตินำสินค้าและรถบรรทุก ในขณะที่จะนำรถยนต์ หรือ ยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าผ่านเข้าพรมแดน ของประเทศไทย โดยเอกสารดังกล่าว มีสาระสำคัญเช่นเดียวกับ ศ.บ.3 ที่ใช้สำหรับการส่งออก โดยมีรายละเอียดดังนี้

- (1) สถานที่นำเข้าของเข้า (Place of Importation)
- (2) ชนิดของรถยนต์ หรือยานพาหนะ (Type of vehicle)
- (3) หมายเลขทะเบียนรถยนต์หรือยานพาหนะ (Number registration vehicle)
- (4) ชื่อเจ้าของรถยนต์หรือยานพาหนะ (Owner of vehicle)
- (5) ชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (Name person in charge of vehicle)
- (6) ลายมือชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (Signature of person in charge of vehicle)
- (7) ที่ซึ่งได้ทำการรับบรรทุกสินค้าตามลำดับเวลา (Place Where goods were laden in order of time)
- (8) เครื่องหมาย หีบห่อ (Marks and number)
- (9) จำนวนหีบห่อ (Number of packages)
- (10) น้ำหนักรวมหีบห่อ (กิโลกรัม) (Gross weight of packages)
- (11) ชนิดของสินค้า (Description of goods)
- (12) ผู้ตราส่งสินค้า (Consignor)

(13) ผู้รับสินค้า (Consignee)

(14) ลายมือชื่อผู้ขนส่ง (Signature carrier)

ที่มา: การค้าชายและการค้าข้ามแดน (www.v-servegroup.com)

ในประเด็นการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดด้านศุลกากร นั้น โดยปกติเป็นเรื่องของนโยบายของรัฐบาล ประกอบกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ โดยต้องคำนึงถึงความพร้อมในหลายๆ ด้าน เช่น ปริมาณการค้าชายแดน ณ จุดนั้น ความมั่นคงของประเทศ ความปลอดภัยของประชาชนที่ไปมาค้าขายในบริเวณดังกล่าว ความพร้อมของหน่วยงานศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานปกครองในพื้นที่ ซึ่งประเด็นที่สำคัญยิ่งก็คือความคุ้มค่าสำหรับการเปิดด้านศุลกากร และความพร้อมด้านงบประมาณก่อสร้างด้านศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมตลอดถึงอัตรากำลังพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องไปประจำการ ณ จุดนั้น โดยในหลักการแล้ว จะมีแนวทางหรือขั้นตอนการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าว ดังนี้

1. ตามปกติจะมีขั้นตอนเริ่มต้นจากความเห็นพ้องต้องกันของฝ่ายปกครอง ฝ่ายทหาร ฝ่ายความมั่นคง ข้าราชการ พ่อค้า ประชาชน รวมถึงนักการเมืองที่เกี่ยวข้องในทุกระดับของท้องถิ่นที่จะกำหนดตั้งด้านศุลกากร ทั้งนี้ จะต้องต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับการประชุมหารือหรือประสานงานกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องจนมีความเห็นพ้องด้วย ในเรื่องของการตั้งด้านศุลกากร ณ จุดนั้น

2. เมื่อได้ข้อสรุปที่ชัดเจนว่า จุดผ่านแดนถาวรดังกล่าว มีความพร้อมและเหมาะสม ที่จะกำหนดตั้งด้านศุลกากรแน่นอนแล้ว ฝ่ายปกครองในสังกัดกระทรวงมหาดไทย จะเป็นผู้จัดทำเรื่องเสนอให้คณะรัฐมนตรีมีมติหรืออนุมัติให้ความเป็นชอบเสียก่อน

3. หลังจากที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ก็จะเป็นเรื่องการจัดเตรียมงบประมาณเพื่อการก่อสร้างที่ทำการด้านศุลกากร และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องโดยในขั้นตอนนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดหางบประมาณฯ ซึ่งอาจจะเป็นหน่วยราชการส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่น ก็ได้ หรือจะเป็นงบประมาณที่ได้จากการบริจาคจากภาคเอกชนก็ได้

4. กรมศุลกากรจะเป็นผู้รับหน้าที่ในการจัดร่างกฎกระทรวงเพื่อจัดตั้งด้านศุลกากรดังกล่าว โดยเสนอเรื่องให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาถ้อยคำก่อนเสนอเรื่องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังลงนามในกฎกระทรวง และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ต่อไป

จากการลงพื้นที่ด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ สำหรับคนไม่มีเครื่องตรวจระบบความปลอดภัย แต่สำหรับรถบรรทุกสินค้า จะมีเครื่องตรวจตู้สินค้าโดยใช้เครื่อง X-Ray ตู้สินค้า ดังแสดงในรูปที่ 4.3 และรูปที่ 4.4 ตามลำดับ



รูปที่ 4.3 บริเวณจุดตรวจคนเข้าเมือง



รูปที่ 4.4 บริเวณจุดตรวจตู้สินค้า

จากข้อมูลที่กำลังมาข้างหน้า พบว่ากระทรวงที่เกี่ยวข้องกับบริเวณจุดผ่านแดนประกอบด้วย กระทรวงมหาดไทย (กองต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง) กระทรวงการต่างประเทศ (กรมการกงสุล) และกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ซึ่งในส่วนของการตรวจคมนาคมยังไม่มีบทบาทในส่วนนี้ แต่ในอนาคตข้างหน้าที่จะถึงนี้ จะมีการเดินทางของ

ประชาชนระหว่างประเทศทางถนนมากขึ้น ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก น่าจะมีบทบาทสำคัญในการที่จะทำให้เกิดความมั่นคงทางถนน เพราะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลกฎระเบียบต่างๆ ว่าด้วยการขนส่งทางบก ประกอบด้วย คนขับ ยานพาหนะ และสถานีรถโดยสาร ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก จะต้องเตรียมการสำหรับเรื่องนี้โดยเฉพาะ ซึ่งประกอบด้วย บุคลากร เครื่องมือตรวจระบบความมั่นคงระบบการเชื่อมโยงของข้อมูล (คนขับ ยานพาหนะ) โดยเฉพาะพื้นที่เสี่ยงภาคใต้ ควรมีเครื่องมือตรวจระบบความปลอดภัยในสถานีรถโดยสาร และสถานีรถไฟบริเวณทางเข้า-ออกสถานี เพื่อเพิ่มระบบความปลอดภัยให้สูงขึ้น ส่วนกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ต้องเตรียมทางหลวงที่ได้มาตรฐาน มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน และกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน รถบรรทุกสินค้าอันตรายพลิกคว่ำบนทางหลวงหรือมีการประท้วงปิดถนนบนทางหลวง กีดขวางการจราจรจะต้องมีเครื่องจักร อุปกรณ์ พร้อมทั้งเคลียร์เส้นทางให้กลับคืนมาใช้อย่างปกติให้เร็วที่สุด และต้องมีการจัดการจราจรขณะเกิดเหตุ หรือเส้นทางเลี่ยงเพื่อไม่ทำให้เกิดจราจรติดขัด เตือนร้อนแก่ผู้ใช้บริการ หรือร่วมมือกับกระทรวงกลาโหมจัดการลาดตระเวนให้มีความถี่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ 3 จังหวัดภาคใต้ (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส)

❖ กฎหมายที่ควบคุมการส่งผ่าน นำผ่านราชอาณาจักร

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการส่งผ่าน นำผ่านราชอาณาจักร มีดังนี้

1. พ.ร.บ. กักพืช พ.ศ. 2507
2. พ.ร.บ. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธ พ.ศ. 2490
3. พ.ร.บ. โรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2499
4. พ.ร.บ. เชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2525
5. พ.ร.บ. วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518
6. พ.ร.บ. ควบคุมการส่งออกป็นอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ. 2495
7. พ.ร.บ. ปู่ย พ.ศ. 2518
8. พ.ร.บ. วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535
9. พ.ร.บ. ยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522
10. พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535
11. พ.ร.บ. พันธุ์พืช พ.ศ. 2518
12. พ.ร.บ. ควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ. 2530

❖ การนำแนวทางการจัดการของประเทศสหรัฐอเมริกาไปปรับใช้ในการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนของประเทศไทย

จากการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการความมั่นคงทางชายแดนของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศไทย พบว่า ในเบื้องต้นเมื่อพิจารณาบริบทพื้นที่และแนวทางในการจัดการความมั่นคงบริเวณชายแดนของทั้งสองประเทศ มีความแตกต่างกันพอสมควร ซึ่งส่งผลให้แนวทางในการบริหารจัดการและความยากง่าย

ในการปฏิบัติมีความแตกต่างกัน โดยในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการกำหนดแนวเขตแดนไว้อย่างชัดเจนและสร้างแนวป้องกันในดินแดนของตนเอง ทำให้การกระทำใดๆ ในเขตพื้นที่นั้นๆ มีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการ เพราะต้องถือว่าผู้ที่ล่องล้าเข้ามาในละเมิดอำนาจอธิปไตยของประเทศสหรัฐอเมริกา อีกทั้งรูปแบบของแนวเขตแดนที่สร้างขึ้นทำให้ง่ายต่อการดูแล ทำให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่แนวเขตแดนของประเทศไทยมีลักษณะเป็นแนวเขตแดนตามธรรมชาติ เช่น แนวเทือกเขาที่แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่า หรือแนวเขตแม่น้ำโขงที่แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว เป็นต้น ซึ่งยากในการระบุแนวเขตในภูมิประเทศจริง รวมทั้งยากแก่การควบคุมดูแล ทำให้แนวทางการบริหารจัดการมีความแตกต่างกันพอสมควร

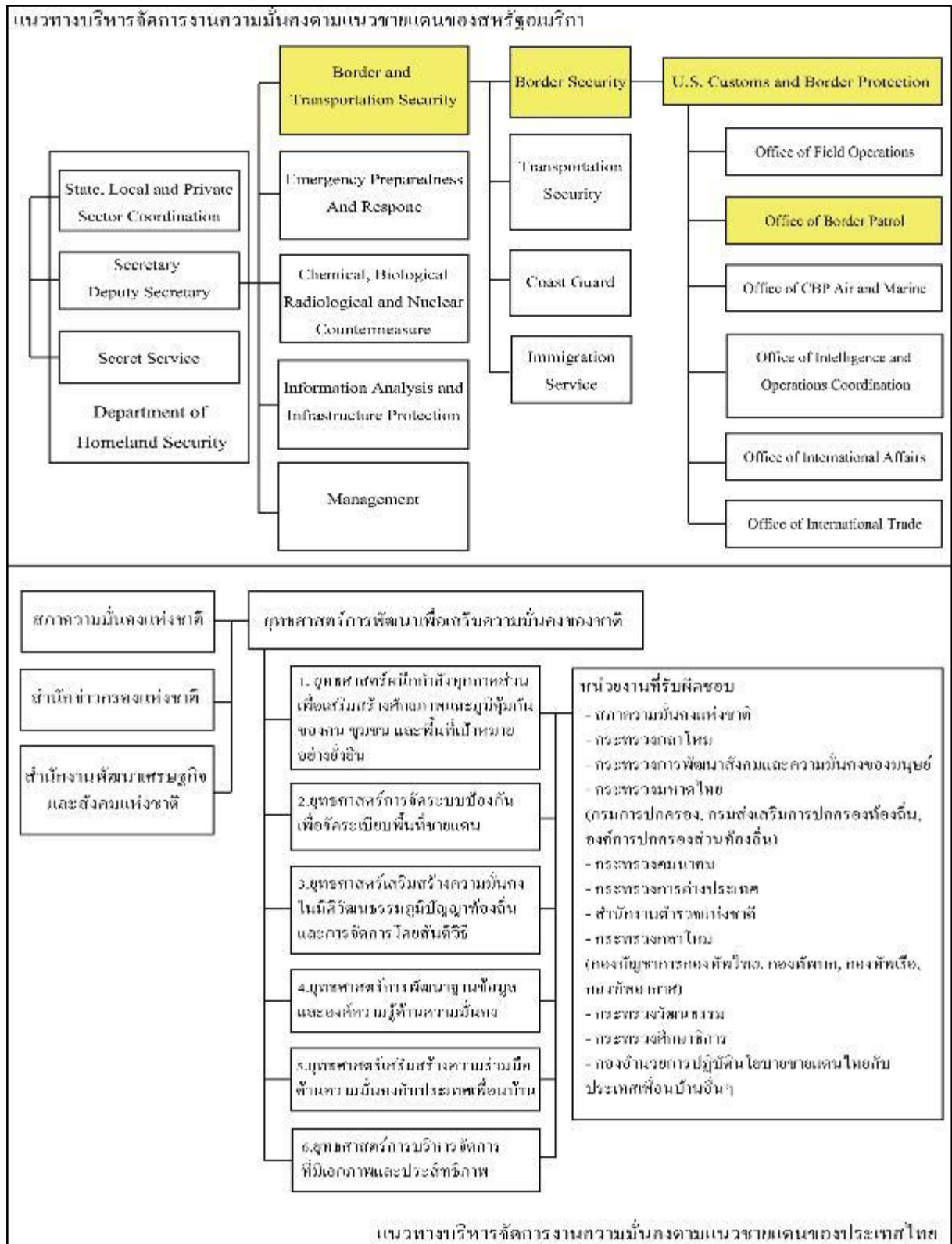
แต่ทั้งนี้เมื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการของสหรัฐอเมริกา พบว่า มีแนวทางการบริหารจัดการบางประการที่สามารถนำมาปรับใช้ในการทำงานของประเทศไทยได้เป็นอย่างดี นั่นคือแนวทางการบริหารจัดการหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาในขั้นตอนการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่นั้น ถือได้ว่าเป็นผู้มีอำนาจเต็มในการดำเนินการกับผู้ที่ลักลอบหลบหนีเข้าเมือง หรือกระทำผิดตามพื้นที่ชายแดน และถึงแม้จะมีการดำเนินงานร่วมกับหลายหน่วยงาน แต่ยังสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการที่ขึ้นตรงต่อหน่วยงานด้านความมั่นคงกลางของประเทศ ซึ่งได้แก่ กระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิของสหรัฐฯ (U.S. Department of Homeland Security) ซึ่งมีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการงานด้านความมั่นคงทุกรูปแบบภายในประเทศ ซึ่งเป็นการรวมศูนย์อำนาจอย่างชัดเจน อำนาจความสะดวก และแบ่งแยกลำดับความสำคัญ หน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานซึ่งช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้เป็นอย่างดี

ในขณะที่ประเทศไทยมีลักษณะโครงสร้างด้านองค์ประกอบของภาระงานแตกต่างกันไป กล่าวคือ ลักษณะภาระงานของแต่ละภาคส่วนเป็นงานที่อยู่ในภาคตัดตามขวางจึงมีความจำเป็นต้องบูรณาการงานด้านความมั่นคงชายแดน ไปยังหน่วยงานหลายภาคส่วน ตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวยุทธศาสตร์ที่วางไว้ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการแบ่งขอบเขตภาระงานของแต่ละภาคส่วนให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดความสอดคล้องประสานไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถปฏิบัติหน้าที่เพื่อตอบสนองนโยบายในระดับสูงได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมต่อสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น โดยกำหนดให้นโยบายแต่ละเรื่องมีหน่วยงานรับผิดชอบหลักที่เป็นเจ้าภาพบูรณาการนโยบายหนึ่งหน่วยงาน ยกเว้นกรณีที่สำคัญของนโยบายมีลักษณะภารกิจที่แตกต่างกันอย่างชัดเจนให้พิจารณาตามความเหมาะสม และกำหนดให้มีหน่วยรับผิดชอบหลักตามแนวนโยบายย่อยทุกข้อ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการของเจ้าภาพบูรณาการนโยบาย เพื่อให้การขับเคลื่อนนโยบายมีหน่วยรับผิดชอบอย่างครบถ้วนในทุกแนวนโยบาย

แต่เมื่อพิจารณาในการบริหารจัดการพบว่าแนวทางในการปฏิบัติงานจริงการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบอาจยังไม่ดีพอ กล่าวคือในกรอบยุทธศาสตร์ที่วางไว้ทำการแบ่งภาระหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบตามกรอบการทำงานหรือแนวทางปฏิบัติของหน่วยงาน ซึ่งเป็นการบริหารจัดการงานตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ เช่น กระทรวงกลาโหมเป็นหน่วยงานหลักในการกระชับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการแก้ปัญหาข้ามพรมแดน สำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยสำนักงานตรวจ

คนเข้าเมืองรับหน้าที่ในการปรับปรุงกลไกและพัฒนาศักยภาพการตรวจคนเข้าเมือง หรือกระทรวงมหาดไทยที่รับหน้าที่ในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาความเข้มแข็งของคน ชุมชน และพื้นที่ชายแดนร่วมกัน ทำให้ในการปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ มีการแบ่งแยกอำนาจกันอย่างชัดเจน ไม่มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการบริหารจัดการ ก่อให้เกิดความล่าช้าในทางปฏิบัติเนื่องจากแต่ละหน่วยงานต่างมีอำนาจเป็นของตนเอง และขั้นตอนการปฏิบัติตามแนวทางของหน่วยงานตนตามที่ส่วนกลางให้อำนาจไว้ นอกจากนี้ในหลายครั้ง การดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์ที่ต้องบูรณาการการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงาน ยังทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการวางแผนทางการปฏิบัติงานในแต่ละส่วนงาน เกิดความสูญเสียทั้งในด้านอัตราค่าจ้างและทรัพยากรในการดำเนินงานเกินความจำเป็น

ดังนั้นการนำแนวทางการบริหารจัดการหน่วยงานด้านความมั่นคงทางชายแดนแบบรวมศูนย์ของประเทศสหรัฐอเมริกาไปปรับใช้กับการบริหารจัดการหน่วยงานของประเทศไทยจะช่วยให้การลดความซ้ำซ้อนในการทำงานของหน่วยงาน สร้างความชัดเจนในแนวปฏิบัติและมีประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น โดยอาจมีการสร้างองค์กรที่เป็นหลักในการบริหารจัดการความมั่นคงตามแนวชายแดนเพื่อรับผิดชอบหน้าที่ในการจัดการหลักในพื้นที่ อาจทำการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นในรูปของการหยิбыืมอัตราค่าจ้างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมในการปฏิบัติหน้าที่ โดยให้ปฏิบัติตามแนวทางของหน่วยงานที่สร้างขึ้นใหม่ เพื่อให้การทำงานเป็นเอกภาพและยังคงสาระสำคัญของการบูรณาการหน่วยงานเอาไว้นั่นเอง (รูปที่ 4.5 เปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนของสหรัฐอเมริกากับของไทย)



รูปที่ 4.5 ผังเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนของสหรัฐอเมริกากับของไทย

4.4.2 การขนส่งวัตถุอันตราย (Hazardous Materials) และสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทางถนน เช่น การขนส่งระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม, ไทย-เมียนมาร์, ไทย-มาเลเซีย อาศัยกรอบการตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ 2-3 กรอบสำคัญ คือ (1) กรอบความตกลงอาเซียนเป็นกรอบความตกลงที่กำหนดหลักการให้แต่ละประเทศยอมรับให้มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกัน ยอมรับใบอนุญาตขับขี่ ยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเชิงพาณิชย์ของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียน (2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross – Border Transport Agreement, GMS CBTA) กรณีขนส่งสินค้าข้ามแดนและ/หรือผ่านแดนระหว่าง 6 ประเทศสมาชิก ที่เริ่มดำเนินการในจุดผ่านแดนน้ำร่องด่านศุลกากรมุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม) และกรอบความตกลงเฉพาะของรัฐบาลไทยกับ สปป.ลาว ในการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดน

การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียสามารถทำได้ผ่านด่านถาวรระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียรวม 9 แห่ง ด้านที่มีมูลค่าการค้าสูง 2 อันดับแรก คือ ด้านสะเตา และด้านปาตังเบซาร์ แต่นโยบายและมาตรการของประเทศมาเลเซียยังเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการค้าชายแดนของประเทศทั้งสอง ปัจจุบันการขนส่งทางถนนเป็นไปตามบันทึกความเข้าใจฉบับเดียวที่มีอยู่ คือบันทึกที่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

กรอบความตกลงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีอยู่หลายข้อตกลง แต่เนื่องจากการลงนามในข้อตกลงพิธีสารและการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิกยังไม่ครบถ้วน ทำให้การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนยังไม่พร้อมเท่าที่ควร ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน สำคัญ คือ ภาควิชาสัญญาจะได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยไม่ถูกทำให้ล่าช้าหรือถูกกีดกัน และจะได้รับยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นๆ เว้นแต่ที่เก็บเพื่อบริการเฉพาะอย่างที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งดังกล่าว ทั้งนี้จำกัดจำนวนรถที่จะทำการขนส่งไว้ 500 คัน/ประเทศ สถานะล่าสุด ประเทศสมาชิกร่วมกันจัดทำพิธีสาร (Protocol) แนวนโยบายกรอบความตกลงฯ จำนวน 9 ฉบับ ซึ่งดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว 7 ฉบับ ได้แก่

- พิธีสาร 1 : กำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและจุดอำนวยความสะดวก
- พิธีสาร 3: ประเภทและปริมาณรถ
- พิธีสาร 4: ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ
- พิธีสาร 5: แผนประกันอุบัติเหตุทางรถภาคบังคับในส่วนของการรับผิดชอบบุคคลที่สาม
- พิธีสาร 6: จุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและชุมทาง
- พิธีสาร 8: การจัดตั้งมาตรการเกี่ยวกับการตรวจโรคในคนและพืช
- พิธีสาร 9 : สินค้าอันตราย

ส่วนพิธีสารที่อยู่ระหว่างการดำเนินการอีก 2 ฉบับ คาดว่าจะแล้วเสร็จทันการรองรับ AEC ในปี 2558 คือ

- พิธีสาร 2: การกำหนดสำหรับด่านพรมแดนสำหรับเข้า-ออก
- พิธีสาร 7: ระบบศุลกากรผ่านแดน

ASEAN Framework Agreement of the Facilitation of Goods in Transit ได้บัญญัติพิธีสารที่ 9 (PROTOCOL 9) โดยตั้งบนฐานของข้อเสนอแนะขององค์การสหประชาชาติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย หรือ กฎเกณฑ์ต้นแบบ (United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods / Model Regulation) และข้อตกลงยุโรปว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ (เอ ดี อาร์) (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการตามพิธีสาร ภาควิชาสัญญาตกลงที่จะปรับใช้บทบัญญัติของกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ เอดีอาร์ และ เอดีอาร์ฉบับปรับปรุง โดยเฉพาะในเรื่องต่อไปนี้

- (1) การแบ่งประเภทและหมวดของสินค้าอันตราย
- (2) การบรรจุหีบห่อและฉลากสำหรับสินค้าอันตราย(packaging and labeling)
- (3) เครื่องหมายรถและวิธีบรรจุหีบห่อ(vehicle marking and method of packaging)
- (4) เอกสารในการขนส่งและใบแจ้ง(transport document and declaration)
- (5) การฝึกอบรม และ
- (6) การป้องกันเพลิงไหม้และ/หรือ ระเบิด (precautions against fire and/or explosions)

ข้อที่สำคัญ คือ ห้ามผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit transport) ทำการขนส่งสินค้าประเภทหรือหมวดที่ระบุ (ในข้อ 3 หรือบทบัญญัติของข้อ 4 ของพิธีสารฉบับนี้) เว้นแต่ได้มีการออกใบอนุญาต (Permit) เพื่อทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาควิชาสัญญาฝ่ายที่ถูกผ่านแดน (Transit transport passes) ในพิธีสารนี้ ไม่ได้กำหนดเรื่องการตรวจของศุลกากร

❖ การกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน

ในการขนส่งสินค้าอันตราย ตามความต้องการใน ADR การจัดการเพื่อความมั่นคงอย่างน้อยครอบคลุมในวิธีการเหล่านี้:

- (1) การแบ่งประเภทและหมวดของสินค้าอันตราย
- (2) การบรรจุหีบห่อและฉลากสำหรับสินค้าอันตราย(packaging and labeling)
- (3) เครื่องหมายรถและวิธีบรรจุหีบห่อ(vehicle marking and method of packaging)
- (4) เอกสารในการขนส่งและใบแจ้ง(transport document and declaration)
- (5) การฝึกอบรม และ
- (6) การป้องกันเพลิงไหม้และ/หรือ ระเบิด (precautions against fire and/or explosions)

กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทยมีหลายฉบับ ได้แก่

- พ.ร.บ.วัตถุอันตราย (กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา)
- พ.ร.บ.ควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (กรมธุรกิจพลังงาน)

- พ.ร.บ. อาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง สิ่งเทียมอาวุธปืน (กระทรวงมหาดไทย)
- พ.ร.บ. พลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ)

ผู้ขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่ง หรือเจ้าของรถ จะต้องตรวจสอบว่ามีกฎหมายใดบ้างที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตรายของตนเอง นั่นคือ ต้องตรวจสอบประเภท หรือหมวดหมู่ ของสินค้าอันตรายที่จะขนส่ง

- กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง คือ
 - พ.ร.บ. จราจรทางบก (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)
 - พ.ร.บ. การขนส่งทางบก (กรมการขนส่งทางบก)
- พ.ร.บ. ศุลกากร

ปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่รับจ้างขนส่งวัตถุอันตราย และผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทั่วประเทศ จำนวนทั้งสิ้น 4,101 ราย และมีจำนวนรถบรรทุกวัตถุอันตรายมากถึง 15,169 คัน (ในขณะที่ยานขนส่งสินค้าผ่านแดน จำนวนรถและพนักงานขับรถถูกจำกัดจำนวนไว้ที่ 500 คัน) กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กำกับดูแลในส่วนของการขนส่ง คนขับรถ และผู้ประกอบการขนส่ง โดยการ :

- กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย
- ผู้ขับรถบรรทุกสินค้าอันตรายต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4
- การติดป้ายอักษร ภาพและเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย
- ต้องติดตั้งเครื่องดับเพลิง ที่มีขนาดและจำนวนตามที่กำหนด
- ห้ามใช้รถพ่วงบรรทุกวัตถุอันตราย
- กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันความร้อนหรือการติดไฟของระบบไอเสีย
- กำหนดให้รถบรรทุกวัตถุอันตรายและรถลากจูงรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัตถุอันตรายต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS)

นอกเหนือจากภาครัฐที่กำกับดูแลโดยใช้อำนาจตามกฎหมายแล้ว ผู้ประกอบการขนส่ง (Transport Operators หรือ Logistic Service Provider) ซึ่งในประเทศไทยมีเป็นจำนวนมาก ถึง 4,101 ราย ก็มีบทบาทสำคัญต่อความมั่นคง (Security) ตลอดห่วงโซ่อุปทานของวัตถุอันตราย นั่นคือ ทั้งขณะทำการขนส่ง และสถานที่จัดเก็บวัตถุอันตราย (การเก็บรักษา การขนขึ้น / ขนลงรถบรรทุก ทั้งที่เป็นวัตถุดิบหรือเป็นผลิตภัณฑ์)

การกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายปฏิบัติตาม UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods ที่ผ่านมาภาครัฐ (กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) อาจทำได้เฉพาะช่วงของการขนย้ายสินค้า ส่วนสินค้าอันตราย ณ สถานที่จัดเก็บ (เช่น ในโกดัง ในโรงงาน) ที่มีกิจกรรมด้านการจัดเก็บ-Storage, และการ Loading/Unloading ยังอยู่ในการดูแลของเอกชนและผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งจะต้องมีระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย (Security) ที่ดี รวมถึงการฝึกอบรมบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของภาครัฐ ในปี พ.ศ. 2547 ประเทศไทย โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยนำ ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย และ GTZ ได้ร่วมกันแปล UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods จัดทำเป็นข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย เล่มที่ 2 (TP-II) ดังแสดงในรูปที่ 4.6 และมติคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบ เมื่อ 28 ธ.ค. 2547

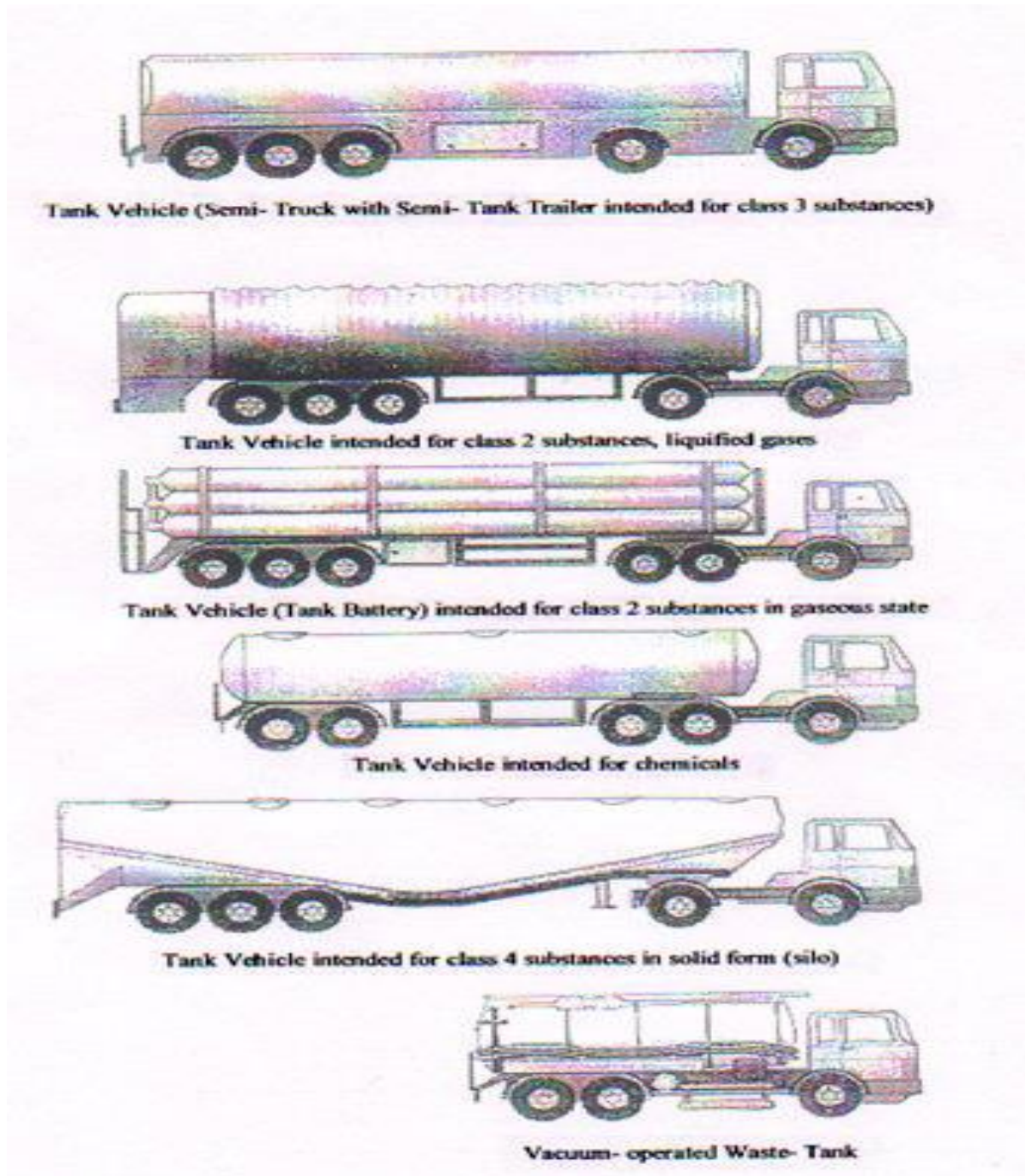
Thai Provisions Volume II (TP 2)



รูปที่ 4.6 ข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย

- ในแง่ของกฎหมาย

กรมการขนส่งทางบกปฏิบัติตาม (ก) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ดูแลทั้งรถและคน แต่ไม่มีกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย และ (ข) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่ครอบคลุมทั้งรถ คนขับ และ ผู้ประกอบการขนส่ง ตัวอย่างรถบรรทุกวัตถุอันตราย ดังแสดงในรูปที่ 4.7 - 4.10



รูปที่ 4.7 ตัวอย่างรถขนส่งสินค้าอันตราย



รูปที่ 4.8 รถบรรทุกเคมีเหลวที่มีน้ำหนักมากกว่าน้ำ



รูปที่ 4.9 รถบรรทุกก๊าซอัดความดันสูง



รูปที่ 4.10 รถบรรทุกของเหลวไวไฟ

1. กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 บังคับในเรื่องต่อไปนี้ :

- กำหนดประเภทหรือชนิดของวัตถุอันตราย
- ผู้ขับรถบรรทุกสินค้าอันตรายต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4
- การติดป้ายอักษร ภาพ และเครื่องหมายของรถบรรทุกวัตถุอันตราย
- ต้องติดตั้งเครื่องดับเพลิง ที่มีขนาดและจำนวนตามที่กำหนด
- ห้ามใช้รถพ่วงบรรทุกวัตถุอันตราย
- กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันความร้อนหรือการติดไฟของระบบไอเสีย
- กำหนดให้รถบรรทุกวัตถุอันตรายและรถลากจูงรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัตถุอันตรายต้องติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS)

เพื่อแปลงข้อกำหนด TP-II ดังกล่าวให้มีผลในทางปฏิบัติ ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศกรมฯ เพิ่มเติม ดังนี้

- ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดและลักษณะการบรรทุกวัตถุอันตราย ที่ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ชนิดที่ 4 พ.ศ. 2553 ลงวันที่ 12 เมษายน 2553 มีสาระสำคัญคือ กำหนดความหมายของ “วัตถุอันตราย” หมายถึง สาร สิ่งของ วัตถุ หรือวัตถุใดๆ ที่อาจเกิดอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของคน สัตว์ ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม ระหว่างทำการขนส่ง และแบ่งออกเป็น 9 ประเภทเช่นเดียวกับสหประชาชาติ

- การบรรทุกสินค้าอันตราย ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถชนิดที่ 4
 - ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การติดป้ายอักษร ภาพและเครื่องหมายของ รถบรรทุกวัตถุอันตราย พ.ศ.2555 ลงวันที่ 24 ต.ค.2555 มีสาระสำคัญ คือ ต้องติดป้ายแสดงความเสี่ยง หมายเลขแสดงความเป็นอันตรายและหมายเลขสหประชาชาติ (UN number) ที่ด้านข้าง ด้านหน้าของหน่วยการขนส่งสินค้าอันตราย
 - ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดขนาด จำนวน และคุณภาพของเครื่องดับเพลิงสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลักษณะ 4 (รถบรรทุกวัตถุอันตราย) พ.ศ.2556 ลงวันที่ 18 กันยายน 2556 รถใหม่บังคับใช้ 12 ธ.ค.56 , รถที่จดทะเบียนแล้วบังคับใช้ 12 มิ.ย.57
 - ประกาศคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เรื่อง การกำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน ลงวันที่ 14 มกราคม 2545 มีสาระสำคัญ คือ มิให้รับจดทะเบียนรถบรรทุกลักษณะ 6 (รถพ่วง) ที่ลักษณะมีตัวถังเฉพาะเพื่อใช้ขนส่งวัตถุอันตราย ส่วนรถที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วให้ใช้ต่อได้อีก 5 ปี (ครบกำหนดไปแล้วเมื่อ ปี 2550)
 - ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันความร้อนหรือการติดไฟของระบบไอเสียของรถที่ใช้ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ลงวันที่ 11 กันยายน 2552 มีสาระสำคัญ คือ ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ.2552) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) ได้กำหนดให้ ระบบไอเสียของรถบรรทุกสินค้าอันตรายสามารถลดผ่านได้ถึงบรรทุกได้ แต่ต้องห่างจากถังเชื้อเพลิงหรือตัวถังส่วนบรรทุกอย่างน้อย 10 ซม. เว้นแต่มีอุปกรณ์ป้องกันความร้อนหรือการติดไฟ
 - ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณลักษณะและระบบการทำงานของเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย พ.ศ.2555 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2555 มีสาระสำคัญ คือ กำหนดให้รถบรรทุกสินค้าอันตรายรวมถึงรถที่ใช้ลากจูงรถกึ่งพ่วงบรรทุกสินค้าอันตรายต้องติดตั้งอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับบันทึกและส่งข้อมูลการใช้งานของรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System : GPS) และสามารถบันทึกข้อมูลของผู้ขับรถแต่ละคนได้ด้วย
2. ในแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553 – 2562 เพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้เป็นไปในแนวทางของความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรป สหประชาชาติ (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road : ADR) กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการทั้งในด้านใบอนุญาตขับรถ ด้านรถ และ ด้านประกอบการขนส่ง ดังนี้

2.1 ด้านใบอนุญาตขับรถ

- จัดทำหลักสูตรการอบรมผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ คู่มือประกอบการอบรม และข้อสอบสำหรับทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถและต่ออายุใบอนุญาต
- แก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (เกี่ยวกับชนิดใบอนุญาตขับรถ อายุใบอนุญาต หนังสือรับรองการขับรถชนิดพิเศษ บทกำหนดโทษ)

2.2 ด้านรถ

- ปรับปรุงข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย ปรับปรุงโดยการแปลให้ทันสมัยสอดคล้องกับ ADR ปี ค.ศ. 2011
- ปรับปรุงประกาศฯ กำหนดการติดป้ายอักษร ภาพและเครื่องหมายของรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอันตราย

2.3 ด้านประกอบการขนส่ง

- กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งในด้านการใช้รถ ด้านพนักงานขับรถและด้านการจัดการขนส่งขนถ่ายสินค้า ได้แก่ -
 - การเลือกใช้รถ และบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายแต่ละประเภทและการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถบรรทุก
 - เอกสารที่ต้องมีไว้ประจำรถ
 - อุปกรณ์ประจำรถ
 - การทำเครื่องหมายและการติดป้ายบนหน่วยขนส่ง
 - การฝึกอบรมพนักงานขับรถ
 - การตรวจสอบสภาพสินค้า วิธีการขนถ่าย จัดสินค้า และยึดตรึงสินค้า
 - และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามมาตรฐานของความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนนของคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งยุโรปภายใต้สหประชาชาติ (ADR)

❖ ความมั่นคงด้านการขนส่งสินค้าอันตรายในประเทศ (Transport Security)

การขนส่งวัตถุและสินค้าอันตรายของประเทศไทยยังมีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ได้แก่ (โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตราย โดย สนข, 2550) :

- การขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตราย และ การขาดหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบในด้านการขนส่งวัตถุ/สินค้าอันตรายภายในประเทศทั้งระบบ
- ความแตกต่างของมาตรฐานความปลอดภัยของวิธีปฏิบัติที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
- การประกันภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายไม่ครอบคลุมเพียงพอ

- การขาดกฎระเบียบ หลักเกณฑ์ และมาตรการควบคุมความปลอดภัยที่เหมาะสมและครอบคลุมไม่ทั่วถึง และการไม่เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับต่างๆ
- การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และความสามารถด้านการขนส่งวัตถุอันตราย
- ปัญหาการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ไม่ได้ผนวกมาตรการป้องกันสารเคมี สถานที่จัดเก็บ/ขนถ่ายอยู่ในบริเวณชุมชนหนาแน่น และไม่มีการควบคุมเส้นทางขนส่ง เป็นต้น
- ปัญหาเกี่ยวกับการจัดการในภาวะฉุกเฉิน

ในเชิงอุดมคติ เพื่อความปลอดภัยตลอดห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอันตราย นั่นคือ ทั้งขณะทำการขนส่ง (ขณะเคลื่อนที่และจอดระหว่างทาง) และสถานที่จัดเก็บวัตถุอันตราย (การเก็บรักษา การขนขึ้น / ขนลง รถบรรทุก ทั้งที่เป็นวัตถุอันตรายหรือเป็นผลิตภัณฑ์) การขนส่งสินค้าอันตรายควรเป็นระบบปิด (โครงการศึกษาเพื่อพัฒนากฎหมายการขนส่งสินค้าอันตรายสำหรับทุกภาคการขนส่งของประเทศ บทสรุปสำหรับผู้บริหาร, 2554) อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน สินค้าอันตรายยังสามารถเข้าถึงได้ทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้อง

ดังนั้นกลยุทธ์ในการปรับปรุงความมั่นคงของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนในประเทศ จากการก่อการร้ายและจากอุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง ควรจะได้เน้นในหัวข้อต่อไปนี้

- ให้การเข้าถึงวัตถุอันตราย โดยบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้อง ทำได้ยาก (ตั้งแต่ขั้นตอนการเก็บรักษา การขนขึ้น/ลง การเดินทางและการจอดพักระหว่างทาง)
- ติดตามการขนส่งสินค้าอันตราย เพื่อจะได้ตอบสนองได้ทันเวลาเมื่อการวิ่งของรถไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ (เช่น รถใช้ความเร็วเกิน จอดรถนาน รถออกนอกเส้นทาง เป็นต้น)
- ลดความเสี่ยงของโครงข่ายการขนส่งทางถนนจากการก่อการร้ายและจากอุบัติเหตุ (ประเมินระดับความเสี่ยงของ LINK ต่างๆ ในโครงข่าย, หาเส้นทางที่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าอันตราย)
- เพิ่มความสามารถในการฟื้นคืนสภาพเดิมของโครงข่ายหลังเกิดเหตุ
- การตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response)

โดยพิจารณาจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการเพื่อความมั่นคงด้านการขนส่งสินค้าอันตราย ภายใต้กระทรวงคมนาคม (โครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตราย โดย สนข, 2550) ศูนย์นี้ออกจากจะกำกับดูแลความมั่นคงด้านการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนแล้ว ยังสามารถขยายบทบาทให้ครอบคลุมการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้แก่การขนส่งสินค้าอันตรายทางราง ทางน้ำ ทางทะเล และทางอากาศ อย่างไรก็ตาม ผู้ปฏิบัติงานหลักในการรักษาความปลอดภัยในส่วนต่างๆ ของระบบการขนส่ง เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน สถานีขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า สถานีรถไฟ และขบวนรถ เป็นต้น ยังเป็นผู้ประกอบการขนส่ง (Transport Operators) ส่วนนั้นๆ

เพื่อเสริมสร้างความสามารถของหน่วยงาน/เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถองค์กรเอกชน และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ รวมถึงประชาชน การจัดทำหลักสูตร จัดทำคู่มือปฏิบัติ และการฝึกอบรมในหัวข้อต่างๆ (ที่ยังขาดอยู่) จึงเป็นสิ่งจำเป็น

4.4.3 การรักษาความปลอดภัยด้านไซเบอร์ (Cyber Security)

ปัจจุบันระบบอินเทอร์เน็ตและระบบเครือข่าย (Network) ได้กลายมาเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมและวิถีการดำเนินชีวิตของคนในยุคปัจจุบันอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้ความเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาการดังกล่าว เกิดจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่ส่งผลให้ผู้คนจากทั่วทุกมุมโลกสามารถติดต่อหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกันได้อย่างรวดเร็วมากราวกับว่าอยู่ใกล้กันตลอดเวลา ผ่านมัลติมีเดียสื่อสารที่มีอยู่อย่างหลากหลาย โดยเฉพาะระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย การเชื่อมต่อกันดังกล่าวทำให้เกิดสถานะหนึ่งที่เราเรียกว่าไซเบอร์ (Cyber) หรือโลกไซเบอร์ (Cyber world) ดังนั้น โลกไซเบอร์นั้น ก็เปรียบเสมือนอีกสถานะโลกหนึ่งที่เกิดขึ้นควบคู่ไปกับสถานะโลกจริงในปัจจุบัน แต่โลกไซเบอร์นั้นเป็นการผนวกข้อมูลเชิงพื้นที่ หรือเชิงกายภาพ เช่น ภาพสถานที่ สิ่งของเครื่องใช้ เข้ากับข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ ที่เราใช้งานกัน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลบุคคล บัญชีการเงิน สุขภาพ เป็นต้น มารวมอยู่ด้วยกัน ทำให้ผู้ใช้หรือพลเมืองแห่งโลกไซเบอร์ สามารถติดต่อและธุรกรรมต่างๆ ระหว่างกันได้อย่างรวดเร็ว โดยไม่ต้องเดินทางไปมาหาสู่กัน อย่างเช่นการดำเนินชีวิตในสถานะโลกจริง

จากการที่โลกไซเบอร์ ได้สร้างความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้ใช้บริการ จึงทำให้เวลา (Time) และระยะทาง (Distance) หายไปโดยสิ้นเชิง ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงข้อมูลและแลกเปลี่ยนข่าวสารกันได้อย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดยุค "E" หรืออิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ที่เราใช้งานกัน เช่น ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-Business E-Commerce และ E-Learning เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ความสะดวกรวดเร็วดังกล่าว ได้กลายมาเป็นจุดอ่อนให้กับกลุ่มผู้ไม่หวังดีหรือกลุ่มอาชญากรรม แสวงหาประโยชน์จากสถานะโลกเสมือนดังกล่าวได้โดยง่าย และถือเป็นภัยคุกคามรูปแบบหนึ่งที่กำลังเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการหรือพลเมืองแห่งโลกไซเบอร์ รวมทั้งส่งผลกระทบต่อพลเมืองแห่งโลกจริงในปัจจุบัน และจากการที่โลกไซเบอร์ เป็นระบบที่ปราศจากการดำรงอยู่ของพื้นที่เชิงกายภาพ จึงทำให้การดำเนินการต่างๆ ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงเรื่องเขตแดนหรือความเป็นรัฐแต่อย่างใด สามารถเกิดขึ้นที่ไหนและเมื่อใดก็ได้ ไม่สามารถควบคุมได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้นภัยคุกคามด้านไซเบอร์ จึงเป็นภัยคุกคามที่สามารถเกิดขึ้นได้กับตั้งแต่ระดับบุคคล องค์กรและประเทศชาติ ในหลายมิติ เช่น มิติข้อมูลส่วนตัว มิติการทำธุรกรรมทางการเงิน มิติธุรกิจ มิติการศึกษา มิติทางสังคม และมิติด้านการทหาร เป็นต้น

จากรายงานของ World Economic Forum แสดงให้เห็นว่าทั่วโลกกำลังวิตกกังวลกับภัยคุกคามด้านไซเบอร์เป็นอย่างมาก โดยภัยคุกคามด้านไซเบอร์ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 4 ใน 10 Trends ของโลก ประกอบกับรายงานผลการศึกษาของสถาบัน BCI (The Business Continuity Institute) ซึ่งเป็นสถาบันอันดับหนึ่งของโลกด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ได้แสดงให้เห็นว่า Cyber Attack เป็นประเด็นอันดับต้นๆ ที่องค์กรให้ความสนใจมากที่สุด เนื่องจากในปัจจุบันและอนาคต องค์กรหลายแห่งกำลังถูกคุกคามอย่างต่อเนื่องจากการโจมตีทางไซเบอร์ (Cyber Attack) ซึ่งหลายคนอาจมองว่าเป็นภัยที่ไกลตัวหรือดูเหมือนเป็นเรื่องราวในนวนวนิยายไซไฟ (SCI-FI) แต่ถ้าหากเราได้มีโอกาสเห็นรายงานการโจมตีแบบ Real Time จากเว็บไซต์ “Digital Attack Map” ซึ่งเป็นเว็บไซต์ที่มีการรวบรวมข้อมูลการโจมตีและแสดงผล Top Daily DDoS

Attacks แบบ Real-time และ “Akamai” ซึ่งเป็นเว็บไซต์ที่รวบรวมข้อมูลความหนาแน่นของระดับการโจมตีทางไซเบอร์ ก็จะทำให้เข้าใจได้ว่าการโจมตีด้านไซเบอร์นั้นได้เกิดขึ้นจริงอยู่ตลอดเวลาทั่วโลก

เนื่องจากการแก้ปัญหาด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์นั้น ต้องการดำเนินการอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การบริหารจัดการความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล หลายประเทศจึงได้เริ่มให้ความสำคัญในการดำเนินการอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม เช่น กรณีของสหรัฐอเมริกา ได้มีการมอบหมายให้สถาบันมาตรฐานและเทคโนโลยีแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (National Institute of Standards and Technology หรือ NIST) ทำการพัฒนารอบดำเนินงาน เพื่อปรับปรุงความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของหน่วยงานระบบโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ (Critical Infrastructure Security) เพื่อให้เป็นแนวทางและมาตรฐานครอบคลุมทั้งในระดับนโยบาย การจัดการองค์กร และ เทคโนโลยี เพื่อบริหารความเสี่ยงไซเบอร์ ที่มีผลกระทบกับหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญได้อย่างเหมาะสม เอกสารกรอบการดำเนินงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์นี้ มีที่มาจากการเอกสารฉบับหนึ่งที่เรียกว่า “Cyber security Executive Order 13686 — Improving Critical Infrastructure Cyber security” โดยประธานาธิบดี บารัค โอบามา เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556 เป็นการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ (Critical Infrastructure) มีการกำหนดนโยบายในการแชร์ข้อมูล (Information Sharing) ระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน ซึ่งต่อมาได้มอบหมายให้ NIST จัดสัมมนา “Voluntary Cyber security Framework” เพื่อระดมความคิดจากทั้งหน่วยงานรัฐและเอกชนต่าง ๆ ซึ่งก่อให้เกิดความสำเร็จอย่างสัมฤทธิ์ผลจากการให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่จากความเห็นของทุกภาคส่วน รวมทั้งกรอบการดำเนินงานตามมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่ดี เพื่อปรับปรุงให้เป็น National Cyber security Framework ฉบับสมบูรณ์ โดยได้นำมาจัดทำเป็นกรอบการดำเนินงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์สำหรับโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เรียกว่า Framework for Improving Critical Infrastructure Cyber security

NIST ได้พัฒนารอบการดำเนินงานฉบับล่าสุด เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557 เป็นกรอบการดำเนินงานที่ประกอบด้วยสามองค์ประกอบหลักที่เรียกว่า “Framework Core”, “Framework implementation Tiers” และ “Framework Profiles” เพื่อกำหนดแนวปฏิบัติที่ดี ให้นำไปใช้ในการจัดการระบบของหน่วยงานในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานสำคัญใน 16 กลุ่มสำคัญ ทั้งนี้ องค์ประกอบของ Framework Core เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินการร่วมกัน ประกอบด้วย

1. หน้าที่งาน (Functions) เป็นกิจกรรมพื้นฐานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ในระดับภาพรวม ในเอกสารนี้ จำแนกเป็น 5 functions (IPDRR: Identify, Protect, Detect, Respond, Recover)
2. กลุ่มงาน (Categories) เป็นกลุ่มงานที่จำแนกตามผลลัพธ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ อาทิ การจัดการทรัพย์สิน การควบคุมการเข้าถึง
3. กลุ่มงานย่อย (Subcategories) เป็นกลุ่มงานที่จำแนกย่อยตามผลลัพธ์เฉพาะด้านในเชิงเทคนิค และ/หรือกิจกรรมในการบริหารจัดการ

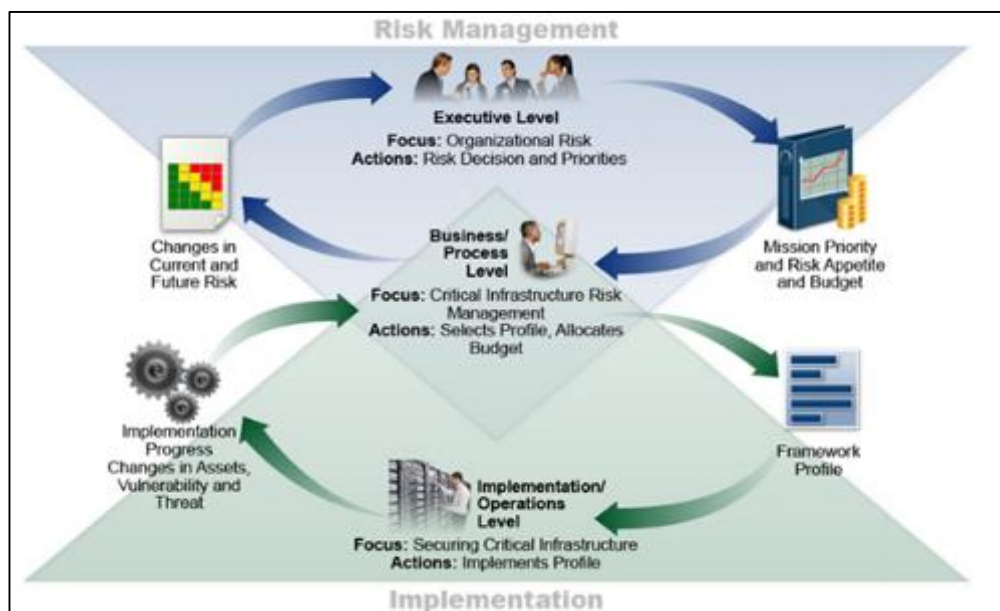
4. ข้อมูลอ้างอิง (Informative References) เป็นส่วนที่เป็นมาตรฐาน แนวทาง และแนวปฏิบัติ ที่ใช้ในกลุ่มหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในแต่ละกลุ่ม

ในด้านองค์ประกอบ Framework Core Functions แบ่งย่อยออกเป็นกรอบงานหลัก 5 functions ซึ่งเป็นกิจกรรมงานหลักด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cyber security) ได้แก่

1. การระบุ (Identify) เป็นขั้นตอนแรกในการศึกษาทำความเข้าใจบริบท ทรัพยากร และกิจกรรมงานสำคัญ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่มีต่อระบบ ทรัพย์สิน ข้อมูล และขีดความสามารถ
2. การป้องกัน (Protect) เป็นการจัดทำและดำเนินการตามมาตรการป้องกันที่เหมาะสมสำหรับการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัดระดับผลกระทบของเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ครอบคลุมการฝึกอบรมและการสร้างความตระหนัก มาตรการควบคุมการเข้าถึง และมาตรการด้านความมั่นคงปลอดภัยต่าง ๆ ทั้งกระบวนการและวิธีปฏิบัติตลอดจนเทคโนโลยี
3. การตรวจจับ (Detect) เป็นการจัดทำและดำเนินกิจกรรมเพื่อตรวจหาเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น ครอบคลุมถึงกระบวนการเฝ้าระวังหรือตรวจติดตามต่อเนื่อง
4. การตอบสนอง (Respond) เป็นการจัดทำและดำเนินกิจกรรมเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่ตรวจพบ ครอบคลุมถึงการวางแผนรับมือ การสื่อสาร การวิเคราะห์การลดความเสี่ยง และการปรับปรุง
5. การคืนสภาพ (Recover) เป็นการจัดทำและดำเนินกิจกรรมตามแผนงาน เพื่อรองรับการดำเนินงานต่อเนื่อง รวมถึงแผนการกู้คืนทั้งด้านขีดความสามารถและบริการให้ได้ตามที่กำหนด

เมื่อองค์กรสามารถใช้ทั้ง 5 functions ได้อย่างเหมาะสม โดยการกำหนดผลลัพธ์ที่ต้องการ และกรอบปฏิบัติที่อ้างอิงสำหรับการดำเนินงานเพื่อบรรลุตามวัตถุประสงค์ของแต่ละอุตสาหกรรม/โครงสร้างพื้นฐาน จะช่วยให้องค์กรเข้าใจ และ จัดทำโครงงานและระบบด้าน Cyber security ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น วิธีการนำ Cyber security Framework ดังกล่าวนี มาใช้ในองค์กร ให้พิจารณาถึงการไหลเวียนของข้อมูลและการตัดสินใจระดับต่าง ๆ ในองค์กร ได้แก่ ระดับบริหาร ระดับกระบวนการ/ธุรกิจ และระดับปฏิบัติการ โดยจำเป็นต้องมีการประสานงานกับส่วนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม ดังตัวอย่างภาพอธิบายตามแนวคิดกล่าวคือ ระดับบริหาร (Executive level) ต้องแสดงถึงการส่งต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจในส่วนต่างๆ ในองค์กร โดยที่ระดับบริหาร (Executive level) จะต้องทำการสื่อสารเกี่ยวกับเป้าหมายที่สำคัญต่างๆ ขององค์กร ทรัพยากรที่มี และที่นำมาใช้ได้ ตลอดจนความเสี่ยงที่กระทบองค์กรในระดับกระบวนการ ระดับกระบวนการ (business/process level) ก็จะนำข้อมูลจากระดับผู้บริหาร เพื่อใช้ในกระบวนการจัดการความเสี่ยง และประสานงานกับระดับปฏิบัติการ เพื่อจะสื่อสารความต้องการขององค์กร และทำการปฏิบัติการได้

อย่างเหมาะสม ระดับปฏิบัติการ (Implementation/Operation level) จะต้องสื่อสารข้อมูลด้านความคืบหน้าของการปฏิบัติการ กลับไปยังฝ่ายกระบวนการเพื่อจะประเมินผลกระทบ ซึ่งจะถูกรายงานกลับไปยังระดับบริหารเพื่อให้เห็นภาพรวมของการบริหารความเสี่ยง และฝ่ายปฏิบัติการก็นำข้อมูลดังกล่าวไปใช้เพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับผลกระทบของความเสี่ยงที่มีต่อองค์กร (รูปที่ 4.11)



รูปที่ 4.11 แนวคิดการไหลของข้อมูลและการตัดสินใจในองค์กรตามกรอบ Cyber security Framework

กรอบการดำเนินงาน Cyber security Framework นี้ สามารถนำมาใช้ในองค์กรทั่วไปที่ไม่ได้จัดอยู่ในหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ และโดยสามารถนำมาประยุกต์ใช้โดยไม่จำเป็นต้องมาใช้แทนกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่มีอยู่ แต่ให้เป็นส่วนหนึ่งหรือใช้ร่วมกับกระบวนการที่องค์กรมีอยู่ เพื่อใช้ในการระบุ ประเมิน และจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ทั้งนี้ กรอบการดำเนินงาน Cyber security Framework มีรูปแบบวิธีการและแนวคิดเพื่อการนำมาใช้ในลักษณะที่ไม่แตกต่างจากแนวทางการดำเนินงานตามแนวคิด Governance Risk and Compliance หรือ GRC (การกำกับดูแลที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ) ดังนี้

1. ทบทวนแนวปฏิบัติด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
2. จัดทำหรือปรับปรุงแผนงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ โดยมีลำดับขั้นตอน

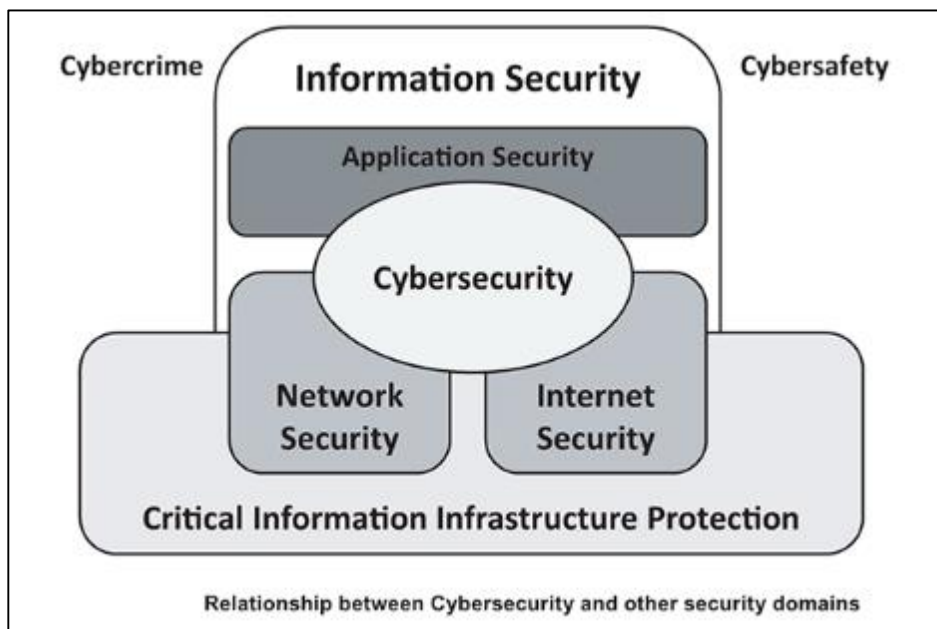
สอดคล้องตามกระบวนการบริหารความเสี่ยง ได้ การจัดลำดับวัตถุประสงค์และขอบเขตที่จะดำเนินการ การระบุปัจจัยเสี่ยง การจัดทำสถานภาพปัจจุบัน (ตามกลุ่มงานและกลุ่มงานย่อยของผลลัพธ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์) การประเมินความเสี่ยง การจัดทำสถานภาพเป้าหมาย การประเมินวิเคราะห์ และการดำเนินแผนงาน

3. สื่อสารข้อกำหนดความต้องการด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

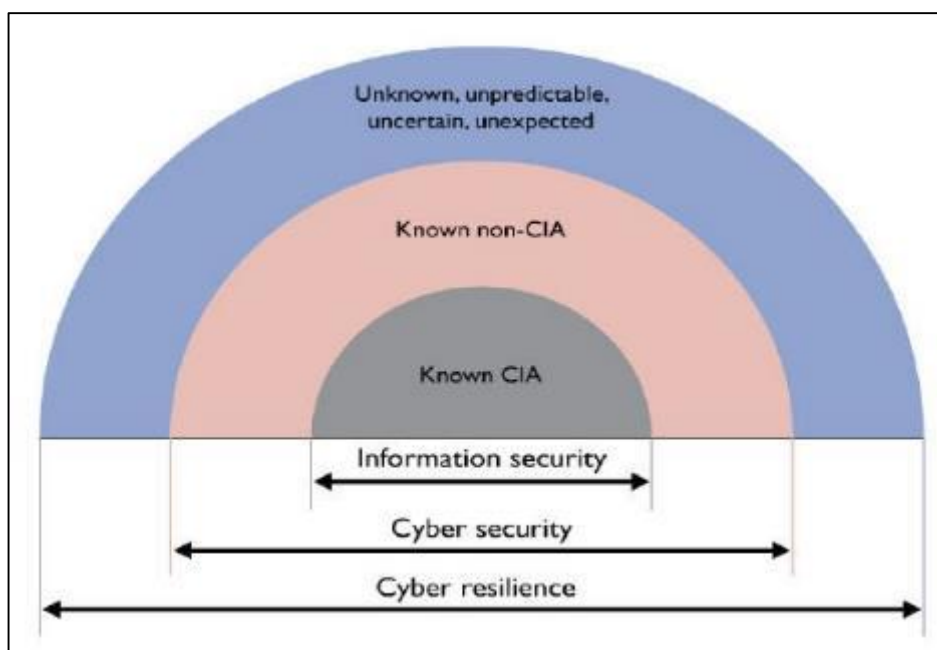
4. ระบุโอกาสในการจัดทำหรือทบทวนมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่อ้างอิง

5. พิจารณาวิธีการเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพและความเป็นส่วนตัว

ทั้งนี้ ในปัจจุบันและอนาคต หน่วยงานของรัฐและองค์กรต่างๆ จำเป็นต้องตระหนักถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์อย่างจริงจัง ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Risk) หรือด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security) นั้นไม่เพียงพอ ไม่ว่าจะเป็น Application Security, Network Security, Internet Security, Information Security หากแต่ต้องเป็น “Cyber security” ในภาพรวม พร้อมทั้งการป้องกันโครงสร้างพื้นฐานสำคัญตามแนวทาง CIIP (Critical Information Infrastructure Protection) โดยรวมถึงการจัดการเพื่อรองรับสถานการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cyber Resilience) ในการรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงปลอดภัยที่ไม่อาจคาดคิดที่ไม่แน่นอน ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ และที่ไม่รู้ (รูปที่ 4.12 – 4.13)



รูปที่ 4.12 ความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์และความมั่นคงปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศ



รูปที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างความมั่นคงปลอดภัยด้านต่าง ๆ กับการรับมือภัยไซเบอร์

สำหรับในส่วนของประเทศไทยนั้น ปัจจุบันรัฐบาลและหน่วยงานต่างๆ ได้เริ่มตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยด้านไซเบอร์มากขึ้น เนื่องจากความแพร่หลายของการให้และใช้บริการข้อมูลคอมพิวเตอร์ ระบบคอมพิวเตอร์ เครือข่ายคอมพิวเตอร์ อินเทอร์เน็ต และโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคม ฯลฯ ที่ครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ทั้งภายในประเทศและทั่วโลก ซึ่งการเชื่อมโยงถึงกันดังกล่าว หากพิจารณาจากมุมมองของผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่รักษาความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ ก็อาจถือเป็นปัจจัยเชิงลบที่คุกคามและส่งผลกระทบอย่างรวดเร็วและรุนแรงต่อประชาชน เศรษฐกิจ และความมั่นคงของประเทศ หากภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังขาดความพร้อมและไม่มีมาตรการป้องกัน แก้ไขที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพเพียงพอแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทุกภาคส่วนของสังคมนั้นก็จะมีความหลากหลายและยากที่จะประเมินได้ ทั้งนี้ปัจจุบันกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ได้มอบหมายให้ศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ประเทศไทย (Thailand Computer Emergency Response Team : Thai CERT) สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) ทำหน้าที่ในการติดตามภัยคุกคามด้านไซเบอร์ให้กับประเทศ รวมทั้งในระดับรัฐบาล ได้มีการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายไซเบอร์ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของกองทัพได้มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงไซเบอร์ทั้งในระดับกระทรวงกลาโหม และเหล่าทัพต่างๆ ด้วยเช่นกัน และเพื่อให้ประเทศไทยมีภูมิคุ้มกันจากภัยคุกคามไซเบอร์ ประเทศไทยจำเป็นต้องดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น

1.1 สร้างและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (IT Security) ให้เป็นผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล และสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้งานเพื่อให้ไม่ตกเป็นเครื่องมือหรือช่องทางในการโจมตีระบบ

1.2 พัฒนากฎหมายเพื่อเอื้อให้เกิดสภาพแวดล้อมสำหรับเจ้าหน้าที่พนักงานในสายตำรวจ สายยุติธรรม และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดทางคอมพิวเตอร์สามารถดำเนินการป้องปรามและอื่น ๆ ที่จำเป็นต่ออาชญากรรมคอมพิวเตอร์ที่เกิดขึ้นในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. การเตรียมความพร้อม

2.1 ส่งเสริมให้มีการดำเนินการวิจัยและพัฒนาด้านความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (IT Security) เพื่อให้สามารถรับมือกับภัยคุกคามด้านสารสนเทศ ในรูปแบบใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นและลดการพึ่งพาเทคโนโลยีด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์จากต่างประเทศ

2.2 สร้างความเข้มแข็งของหน่วยงานหรือองค์กรที่มีภารกิจในการรับมือและจัดการสถานการณ์ภัยคุกคามด้านสารสนเทศ

2.3 การจัดเตรียมหน่วยงานหรือองค์กรเพื่อสนับสนุนหน่วยงานสำคัญภายในประเทศ ในด้านปฏิบัติการรับมือกับภัยคุกคามด้านสารสนเทศ และภัยคุกคามด้านสารสนเทศ อุบัติเหตุด้านการสื่อสารและโทรคมนาคม เพื่อรองรับ แผนแม่บทความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของชาติ ในการกำหนดทิศทางการบูรณาการในการดำเนินการของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในการรับมือและตอบสนองต่อภัยคุกคามด้านสารสนเทศที่เกิดขึ้น

2.4 สร้างความเข้มแข็งในด้านความร่วมมือกับหน่วยงานในต่างประเทศเพื่อตอบสนองและแก้ไขเหตุภัยคุกคามด้านสารสนเทศ ที่พบว่าโจมตีระบบสารสนเทศของหน่วยงานในประเทศ

2.5 เตรียมความพร้อมสู่การเริ่มต้นประชาคมอาเซียน เพื่อสร้างศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ

3. การบูรณาการ

3.1 การบูรณาการในการดำเนินการเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ (IT Security) ให้กับผู้ใช้งานหรือในกลุ่มผู้บริโภคของบริการโทรคมนาคม ของหน่วยงานด้านนโยบาย หน่วยงานผู้ควบคุมกิจการโทรคมนาคม และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.2 กระบวนการในการรับมือภัยคุกคามด้านสารสนเทศ ที่เกิดจากการบูรณาการทำงานในทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพในการรับมือและจัดการสถานการณ์ภัยคุกคามด้านสารสนเทศ

ที่มา: <https://www.acisonline.net/?p=4036> และ <https://www.etda.or.th/download-doc-publishing/7/>

4.4.4 จุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ

จากแผนแม่บทจุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ ซึ่งจะมี 2 รูปแบบ คือ

- ศูนย์บริการพักรถบรรทุก คือ พื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยและการบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วน เช่น ที่จอดรถ ไฟฟ้าส่องสว่าง ห้องพัก ศาลาพัก ห้องน้ำและอาบน้ำ ศูนย์อาหาร เอทีเอ็ม ศูนย์ควบคุม จุดลงเวลา ไปรษณีย์ ศูนย์ซ่อมบำรุง และ ลานจอดเฮลิคอปเตอร์ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ขับขี่ได้อย่างเหมาะสม

- จุดจอดพักรถบรรทุก คือ พื้นที่หยุดพักรถบรรทุกเพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่ง แก่พนักงานขับรถบรรทุก โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน เช่น ที่จอดรถ ไฟฟ้าส่องสว่าง ศาลาพัก ห้องน้ำและอาบน้ำ ร้านอาหาร เอทีเอ็ม ไปรษณีย์ ที่จำเป็นต่อการหยุดพักรถบรรทุก

ซึ่งได้แบ่งการดำเนินการออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

- ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2563 (5 ปีแรก) ประกอบด้วย
 - (๑) ศูนย์บริการพักรถบรรทุก 4 แห่ง (L สีแดง) ดังแสดงในแผนที่
 - (๒) จุดจอดพักรถบรรทุก 9 แห่ง (s สีแดง) ดังแสดงในแผนที่
- ระยะกลาง พ.ศ. 2564-2568 (5-10 ปี) ประกอบด้วย
 - (๑) ศูนย์บริการพักรถบรรทุก 4 แห่ง (L สีเหลือง) ดังแสดงในแผนที่
 - (๒) จุดจอดพักรถบรรทุก 10 แห่ง (s สีเหลือง) ดังแสดงในแผนที่
- ระยะยาว พ.ศ. 2564-2568 (10-15 ปี) ประกอบด้วย
 - (๑) ศูนย์บริการพักรถบรรทุก 5 แห่ง (L สีเขียว) ดังแสดงในแผนที่
 - (๒) จุดจอดพักรถบรรทุก 9 แห่ง (s สีเขียว) ดังแสดงในแผนที่

รูปที่ 4.14 แสดงตำแหน่งจุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ



รูปที่ 4.14 ตำแหน่งจุดพักรถบรรทุกทั่วประเทศ

ที่ปรึกษา มองประเด็นด้านความมั่นคงภาคขนส่ง ดังนี้

- ด้านพนักงานขับรถ เป็นการอำนวยความสะดวก และยกมาตรฐานการดำเนินชีวิตที่ดีขึ้น เนื่องจากทั้งศูนย์และจุดจอด มีสาธารณูปโภคและเครื่องอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน ส่งผลต่อการขับรถที่ดีขึ้น
- ผู้ประกอบการ ลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ ความปลอดภัยของยานพาหนะและสินค้า เนื่องจากพนักงานขับรถจอดที่จุดพักรถชัดเจน ง่ายต่อการตรวจสอบ
- ภาครัฐ ทำให้ประชาชน มีความมั่นคงในการดำรงชีวิต เนื่องจากมีความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น ซึ่งเป็นหน้าที่ขั้นพื้นฐานที่จะต้องดำเนินการในสิ่งเหล่านี้

ข้อเสนอแนะ ความมั่นคงที่เกี่ยวข้องกับศูนย์บริการพักรถบรรทุกและจุดจอดพักรถบรรทุก ต้องมีมาตรการความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน เช่น

- จุดตรวจ ทางเข้า-ออก บริเวณศูนย์บริการพักรถบรรทุกและจุดจอดพักรถบรรทุก
- มีรั้วรอบบริเวณศูนย์บริการพักรถบรรทุกและจุดจอดพักรถบรรทุก
- ไฟฟ้าแสงสว่างในยามค่ำคืนอย่างเพียงพอ
- บริเวณลานจอด ต้องแยกประเภทของรถบรรทุกอย่างชัดเจน
- มีการติดกล้อง CCTV ตามมาตรฐาน เพื่อดูความเคลื่อนไหวภายในศูนย์บริการพักรถบรรทุกและจุดจอดพักรถบรรทุก
- สำหรับศูนย์บริการพักรถบรรทุก อาจจะจัดเจ้าหน้าที่ลาดตระเวนในยามค่ำคืน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้มากขึ้น

4.4.5 ความมั่นคงของห่วงโซ่อุปทาน Supply chain security

การพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานให้มีความเชื่อมโยงการจัดการซัพพลายเชนจึงเป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งที่องค์กรธุรกิจควรเร่งศึกษาทำความเข้าใจ ทั้งนี้เพื่อช่วยสร้างโอกาสทางธุรกิจและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน การจัดการซัพพลายเชนต้องใช้ระบบ Information Technology ที่มีประสิทธิภาพสูงเชื่อมโยงในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการส่งออก ที่ผ่านมามีปัจจัยผลกระทบเดิม ๆ แต่ปัจจุบันรูปการได้เปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะตลาดสหรัฐอเมริกาหลังวิกฤติการณ์ 11 กันยายน นำมาซึ่งการปรับระบบของสหรัฐฯ ทางด้านศุลกากรขนาดใหญ่ การจัดตั้ง Department of Homeland Security เพื่อทำหน้าที่ควบคุมด้านขาเข้าทั่วสหรัฐฯ ขจัดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากการก่อการร้ายในดินแดนสหรัฐอเมริกา ทางศุลกากรสหรัฐฯ เพิ่มระดับความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้านำเข้าและเพิ่มจำนวนสินค้าที่จะถูกเปิดออกตรวจ กรณีที่เกิดขึ้นหมายความว่าสินค้านำเข้าสหรัฐฯมีโอกาสที่จะเกิดอะไรขึ้นหลังจากมาตรการเหล่านี้ สินค้าถูกกักกันหรือปฏิเสธการนำเข้ามีเพิ่มขึ้น เกิดความล่าช้าในการจัดส่งสินค้าเพิ่มขึ้น มีโอกาสที่สินค้าจะได้รับความเสียหายมีเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้าไปยังสหรัฐฯเพิ่ม ความเข้มงวดของ Department of Homeland Security ยังครอบคลุมไปถึงระบบการขนส่งสินค้า ความเสี่ยงในเรื่องของการส่งสินค้าเข้าไปยังสหรัฐฯ จะกระเทือนมาถึงท่าเรือสำคัญ

ทั่วโลกที่เป็นด่านนำเข้าทางทะเลที่สำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ท่าเรือในเอเชียที่ตั้งอยู่ในเมืองที่สหรัฐระบุเป็นเป้าหมายหลักของการก่อการร้าย ดังนั้น สหรัฐจะตรวจสอบสินค้าที่ผ่านท่าเรือเหล่านี้อย่างเข้มงวด ทำให้การดำเนินงานของท่าเรืออาจหยุดชะงักได้ ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเข้าสหรัฐสูงขึ้นจากสงครามค่าระวางขนส่งสินค้ากับค่าประกันภัยสินค้าเข้าสหรัฐ ก็จะเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว พร้อมกันนี้สหรัฐได้เสนอระบบ Container Security Initiative หรือ CIS ซึ่งประกอบไปด้วยการแจ้งบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้าเข้าสหรัฐ ก่อน 24 ชั่วโมง กับการนำสินค้าบรรจุขึ้นเรือ (24 Hour Rule) ระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้กับผู้ส่งออกทั่วโลก ฉบับนี้ มีชื่อว่า 24 hour advance cargo manifest กำหนดให้ผู้ส่งออกต้องแจ้งรายการสินค้าผ่านพิธีศุลกากร โดยละเอียดในทุกกระบวนการ ทั้งการแจ้งจำนวนสินค้าด้วยหน่วยที่ต่ำที่สุด การระบุชนิด-ประเภทของสินค้า และน้ำหนักของสินค้าอย่างละเอียดชัดเจน ก่อนที่จะทำการขนส่งขึ้นเรือภายใน 24 ชั่วโมงการออกกฎเหล็กให้ผู้ส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐฯ ต้องตรวจสอบสินค้าอย่างรัดกุมก่อนส่งออก กฎระเบียบฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ก.พ.46 โดยผู้ส่งออกต้องส่งบัญชีรายชื่อสินค้าให้กับศุลกากรสหรัฐฯ รับทราบก่อนการส่งออก 24 ชั่วโมง หากมีสินค้าใดที่ตรวจสอบแล้วมีปัญหาผู้ส่งออกต้องนำสินค้านั้นเข้าเอกซเรย์มาตรวจถ่วงแล้ว จะส่งผลให้ต้องเสียเวลาในการดำเนินการจากปกติแน่นอน แต่ผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตาม เพราะเป็นมาตรการที่สหรัฐฯ ขอให้ช่วยกันป้องกัน และรักษาความปลอดภัยจากการก่อการร้าย 1 กุมภาพันธ์ 2546 เป็นต้นไป กรมศุลกากรของสหรัฐฯ ได้ออกมาตรการทางด้านขนส่งสินค้าจากผู้ส่งออกไปยังสหรัฐฯ ต้องมีการส่งใบ Manifest เพื่อเป็นการเปิดเผยรายละเอียดของสินค้า ที่จะขึ้นฝั่งก่อนที่จะมีการขนส่งสินค้าไปยังสหรัฐฯ กฎระเบียบนี้เกิดขึ้นเนื่องจากการก่อการร้ายเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2545 ดังนั้นสหรัฐจึงเคร่งครัดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเข้าประเทศ "มีหลาย ๆ ประเทศได้เตรียมการ และความพร้อมเพื่อประโยชน์ในการติดต่อกิจการกับประเทศสหรัฐ" ในขณะนี้ มีเพียง 20% จาก 200 ลำดับที่ส่งออกเท่านั้นที่สามารถรองรับกับกฎหมายใหม่นี้ และผู้ส่งออกอีกจำนวนมากที่ต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับกฎหมายใหม่นี้ Container Security Initiative (CSI) ผู้ประกอบการที่จะส่งสินค้าไปยังสหรัฐฯ จะต้องกรอกเพื่อระบุรายละเอียดโดยส่งต่อไปยังกรมศุลกากรของสหรัฐฯ และเป็นแบบ Electronic ก่อน 24 ชม. โดยผู้ส่งออกหรือ Shipping, Forwarder จะต้องระบุข้อมูลอย่างถูกต้อง และต้องเป็นไปตามรูปแบบของกรมศุลกากรสหรัฐฯ กำหนด ถ้าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข อาจจะถูปรับ หรือไม่สามารที่จะขนถ่ายสินค้าได้ CSI ประกอบด้วยการส่งผ่านข้อมูลทาง Electronic ที่จะสามารถส่งผ่านข้อมูลรายละเอียดของสินค้า และสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงของแต่ละตู้ (container) อาจจะมีการเปิดตู้ตรวจสอบสินค้าที่มีความเสี่ยงสูงก่อนที่จะขึ้นท่าเรือของประเทศสหรัฐฯ ต้องมีการปฏิบัติตามกฎ CSI โดยส่งใบ manifest ก่อนหน้า 24 ชม. ตามกฎนี้ก่อนที่จะมีการขนส่งออกจากท่าเรือ ของประเทศนั้น ๆ การขนส่งจะต้องปฏิบัติตามกฎนี้ตั้งแต่ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2546 และการขนส่งโดยวิธีอื่นจะมีการปฏิบัติตามประมาณ สิงหาคม ถึง ตุลาคมนี้

วัตถุประสงค์ของกฎ CSI นี้ จะเป็นมาตรการป้องกันการก่อการร้าย โดยมีข้อกำหนด 4 ข้อที่ต้องปฏิบัติ

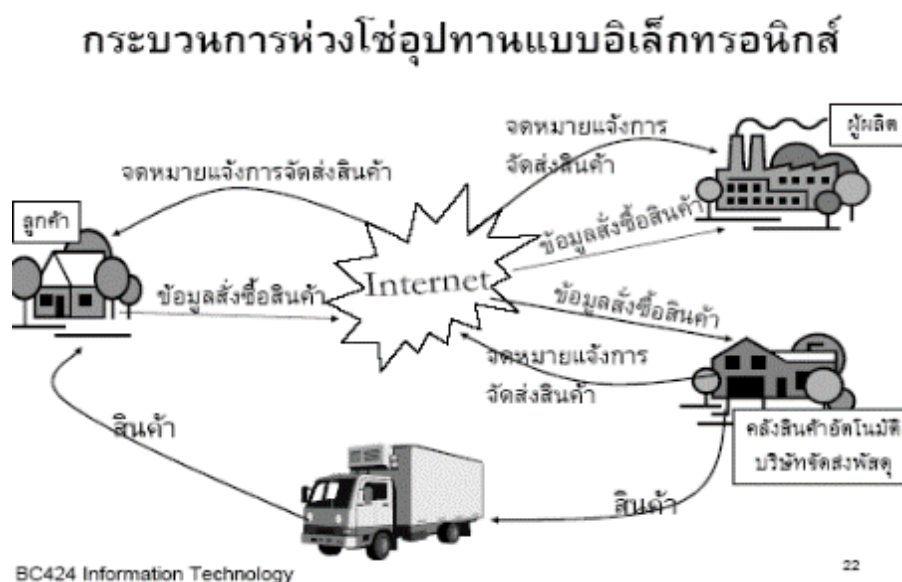
- มีการใช้ข้อมูลอัตโนมัติในการแจ้งรายละเอียดสินค้าที่มีความเสี่ยง
- มีการตรวจสอบ/เปิดตู้ก่อนที่จะขนส่งที่เมืองท่าสหรัฐฯ

- ใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบตู้ที่สงสัย หรือมีความเสี่ยง
- มีการใช้เทคโนโลยี และข่าวสารในการตรวจตู้ container
- ใบสำคัญในการส่งสินค้า (manifest) จะต้องกรอกและส่งทาง computer electronically ผ่านไปยังศุลกากรสหรัฐฯ (AMS) Automated Manifest System ก่อนหน้าที่จะส่งสินค้า 24 ชม. ผู้เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้า shipping, สายการบินเรือหรือผู้ส่งออกจะต้องรับผิดชอบ และกรอกข้อมูลอย่างถูกต้อง และตามระบบของกรมศุลกากรสหรัฐฯ ผู้เกี่ยวข้องดังกล่าว จะต้องปฏิบัติโดยเริ่มวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2546 ถ้าไม่ปฏิบัติตามดังกล่าวข้างต้น จะมีโทษปรับ หรือปฏิเสธการขนส่งสินค้าเข้าประเทศสหรัฐฯ

Arberdeen Group เตือนว่ากฎนี้ ถ้าผู้ส่งรายใดขาดเอกสารที่กรมศุลฯ ต้องการจะต้องถูกกักไว้ที่ท่าเรือของสหรัฐฯ จนกระทั่งเอกสารจะถูกส่ง และสุดท้ายจะมีการ delayed shipment และค่าใช้จ่ายอื่นๆ จะตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะฉะนั้นจะเป็นการดีถ้ามีการส่งเอกสารตามที่กำหนดในเวลาที่ต้องการ และข้อมูลครบถ้วน

ข้อมูลที่ทางสหรัฐฯ ต้องการจะต้องระบุถึงชนิดอย่างละเอียด การกรอกข้อมูลจะต้องลงลึกถึงผลิตภัณฑ์ อย่างเช่น "FAX", "Freight of all kinds", "General cargo", "Apparel", "Chemicals", "Food-stuffs" ตัวอย่างดังกล่าวสามารถใช้ได้ ณ ปัจจุบัน

ปัจจุบันจะต้องระบุอย่างละเอียด เช่น เครื่องแต่งกายต้องระบุเสื้อผ้าสุภาพสตรี, ผ้าฝ้าย, ผ้าขนสัตว์, คอมพิวเตอร์ ฮาร์ดดิส ไม่ใช่ electronics นอกจากนี้ยังต้องระบุจำนวน, น้ำหนัก, container No., Shipping's name, สถานที่ติดต่อ, สถานที่ของสินค้า, house bill of landing No.-comylat by NVOCC, ชื่อของผู้ขนส่งสินค้า และต้องปฏิบัติตาม NVOCC, SCAC Code (Standard Carrier Alpha Code) (รูปที่ 4.15 แสดงตัวอย่างห่วงโซ่อุปทาน) ที่มา <http://www1.port.co.th/knowledge/logistics/logistics1.html>



รูปที่ 4.15 ตัวอย่างของห่วงโซ่อุปทาน

ที่มา www.teacher.ssru.ac.th

4.5 สรุป

สาเหตุและความเสี่ยงของภัยความมั่นคงต่อภาคขนส่ง มี 2 สาเหตุ คือ ภัยที่เกิดจากมนุษย์ เช่น การก่อการร้าย ก่อวินาศกรรม ซึ่งภาคขนส่งจะเป็นเป้าหมายหลักของการกระทำเนื่องจากมีผลกระทบในวงกว้าง แต่ถ้ามีมาตรการการป้องกันและการเตรียมความพร้อมที่ดี สามารถช่วยลดผลกระทบในสิ่งที่เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี ในส่วนภัยที่เกิดจากธรรมชาติ เป็นภัยที่ยากต่อการป้องกัน เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินโคลนถล่ม น้ำท่วมฉับพลัน เป็นต้น แต่ถ้ามีมาตรการด้านการลดผลกระทบ ก่อนเกิดเหตุจะช่วยผ่อนหนักเป็นเบา เช่น การออกแบบสิ่งปลูกสร้างรองรับการเกิดแผ่นดินไหวได้ การใช้วัสดุที่ติดไฟได้ยาก เป็นต้น หรือแผนการฟื้นฟูที่ดีหลังเกิดเหตุ จะช่วยให้ฟื้นกลับคืนมาเข้าสู่สภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดผลกระทบให้น้อยที่สุด ดังนั้น แผนความมั่นคงในภาคขนส่ง มีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด เพื่อรับมือกับภัยคุกคามทุกรูปแบบ ที่มีผลกระทบต่อภาคขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคขนส่งทางบก (ทางถนนและทางราง) ให้ความสำคัญด้านความมั่นคงของการขนส่งค่อนข้างน้อย เนื่องจากไม่มีองค์กรระหว่างประเทศเข้ามากำหนดและควบคุมให้ได้มาตรฐานระดับสากล ซึ่งจะแตกต่างจากภาคขนส่งทางอากาศ จะมีสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นองค์กรที่ควบคุมด้านความมั่นคงและปลอดภัยทั้งสนามบินและสายการบิน ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เป็นมาตรฐานสากล ถ้าไม่ปฏิบัติตามจะมีมาตรการลงโทษอย่างชัดเจน ในส่วนภาคขนส่งทางน้ำเช่นเดียวกันจะมีหน่วยงานองค์กรระหว่างประเทศเป็นผู้ควบคุมและดูแลด้านความมั่นคงและปลอดภัยทั้งท่าเรือและสายการเดินเรือ เรียกว่าองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ดังนั้น ที่ปรึกษา จะเน้นการจัดทำแผนไปที่ภาคการขนส่งทางบก ส่วนภาคขนส่งทางอากาศและทางน้ำ ให้ปฏิบัติตามองค์กรระหว่างประเทศเป็นหลัก ถ้าปฏิบัติไม่ได้มาตรฐานสากลก็จะประสบปัญหาดังเช่นประเทศไทยเผชิญอยู่ทุกวันนี้ ทั้งในแง่ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการและผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือต่อประเทศ ทำให้เกิดผลกระทบในวงกว้างที่มีผลต่อเศรษฐกิจโดยรวม

สำหรับแผนความมั่นคงของภาคขนส่งทางบก เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับประชาคมอาเซียนในปลายปี พ.ศ. 2558 ที่จะมีการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างประชาชนและการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันมีมากขึ้น ดังนั้นหน่วยงานหลักของกระทรวงคมนาคม เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท จะต้องทำงานประสานกับหน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงที่เกี่ยวข้องบริเวณจุดผ่านแดนประกอบด้วย กระทรวงมหาดไทย (กองต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง) กระทรวงการต่างประเทศ (กรมการกงสุล) และกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ในส่วน การขนส่งวัตถุอันตราย จะเกี่ยวข้องกับกรมควบคุมมลพิษ และความมั่นคงทางด้านไซเบอร์ ควบคุมระบบอาณัติสัญญาณต่างๆในระบบการขนส่ง จะเกี่ยวข้องกับกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น ดังนั้นในการเตรียมความพร้อม ทั้งในด้านบุคลากร และเครื่องมือเทคโนโลยี ที่จะเข้ามาช่วยทำให้เกิดความมั่นคงในภาคขนส่งทางบกให้มากที่สุด ทั้งทางถนนและทางราง โดยเฉพาะบริเวณสถานี ต้องมีมาตรฐานความมั่นคงและความปลอดภัยขั้นต่ำทุกสถานี เพื่อให้ได้มาตรฐานระดับสากล โดยการนำแผนในต่างประเทศมาปรับปรุงให้สอดคล้องกับบริบทของสังคมไทย ซึ่งจะมีรายละเอียดในบทที่ 6 แผนหลักด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง

บทที่ 5 การรับมือกับความมั่นคงภาคขนส่ง ในปัจจุบัน

- ❖ ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม
- ❖ วิเคราะห์ SWOT ในภาคขนส่ง
- ❖ บทบาทของกระทรวงคมนาคม
- ❖ บทบาทของหน่วยงานความมั่นคง
- ❖ สรุป

บทที่ 5 การรับมือกับความมั่นคงภาคขนส่งในปัจจุบัน

เพื่อให้เห็นภาพรวมของหน่วยงานหลักของกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษา จึงได้สรุปภารกิจของหน่วยงานหลักของกระทรวงคมนาคม วิเคราะห์ในภาคการขนส่งทั้งทางบก (ถนนและราง) ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงสรุปเกี่ยวกับบทบาทของหน่วยงานความมั่นคง และจะยกตัวอย่างการจัดการของต่างประเทศ

5.1 ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม

ที่ปรึกษาจัดแบ่งกลุ่มในลักษณะการทำงานตามภารกิจที่รับผิดชอบ โดยจะแบ่งออกเป็น 5 กลุ่มงาน คือ

- 1) กลุ่มอำนวยการและแผน
- 2) กลุ่มการขนส่งทางถนน
- 3) กลุ่มการขนส่งทางราง
- 4) กลุ่มการขนส่งทางน้ำ และ
- 5) กลุ่มการขนส่งทางอากาศ (ดังแสดงในตารางที่ 5.1 - 5.5 ตามลำดับ)

ซึ่งจะแตกต่างกับการจัดตามโครงสร้างกระทรวงฯ ที่แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

- 1) ส่วนราชการในสังกัด ประกอบด้วย
 - สำนักงานรัฐมนตรี
 - สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
 - กรมการขนส่งทางบก
 - กรมทางหลวง
 - กรมทางหลวงชนบท
 - กรมเจ้าท่า
 - กรมการบินพลเรือน และ
 - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 2) รัฐวิสาหกิจในสังกัด ประกอบด้วย
 - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
 - บริษัท ขนส่ง จำกัด
 - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย
 - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
 - การท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - สถาบันการบินพลเรือน
 - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และ
 - บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางที่ 5.1 กลุ่มอำนาจการและแผน

หน่วยงาน	ภารกิจที่รับผิดชอบ
สำนักงานรัฐมนตรี	มีภารกิจเกี่ยวกับราชการทางการเมือง เพื่อสนับสนุนภารกิจของรัฐมนตรี ประสานนโยบายระหว่างกระทรวง
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	พัฒนายุทธศาสตร์และแปลงนโยบายเป็นแผนปฏิบัติ จัดสรรทรัพยากรและบริหารราชการทั่วไป รวมทั้งกำกับและเร่งรัดตรวจสอบติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และบูรณาการการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ

ตารางที่ 5.2 กลุ่มการขนส่งทางถนน

หน่วยงาน	ภารกิจที่รับผิดชอบ
กรมทางหลวง	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง
กรมการขนส่งทางบก	การจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย
กรมทางหลวงชนบท	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวงชนบท การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	ให้บริการทางพิเศษมีโครงข่ายครอบคลุมกรุงเทพฯและปริมณฑล สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงสายหลักที่สำคัญ ตลอดจนเชื่อมกับโครงข่ายขนส่งมวลชนทางราง
บริษัทขนส่งจำกัด	ให้บริการเดินรถโดยสารแก่ผู้ใช้บริการ ให้มีลักษณะโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศและเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงในลักษณะที่ครบวงจร
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ให้บริการขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้ง พัฒนาระบบการเดินรถ ให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ

ตารางที่ 5.3 กลุ่มการขนส่งทางราง

หน่วยงาน	ภารกิจที่รับผิดชอบ
การรถไฟแห่งประเทศไทย	ให้บริการการขนส่งทางรางทั้งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายกับการขนส่งระบบอื่น
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารทางรางในเขตเมือง ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายกับการขนส่งระบบอื่น
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	ให้บริการการขนส่งผู้โดยสารทางรางในเขตเมืองเชื่อมกับสนามบิน ขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายกับการขนส่งระบบอื่น

ตารางที่ 5.4 กลุ่มการขนส่งทางน้ำ

หน่วยงาน	ภารกิจที่รับผิดชอบ
กรมเจ้าท่า	กำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง
การทำเรือแห่งประเทศไทย	ให้บริการท่าเรือและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับโลจิสติกส์ทางน้ำในประเทศและอาเซียน

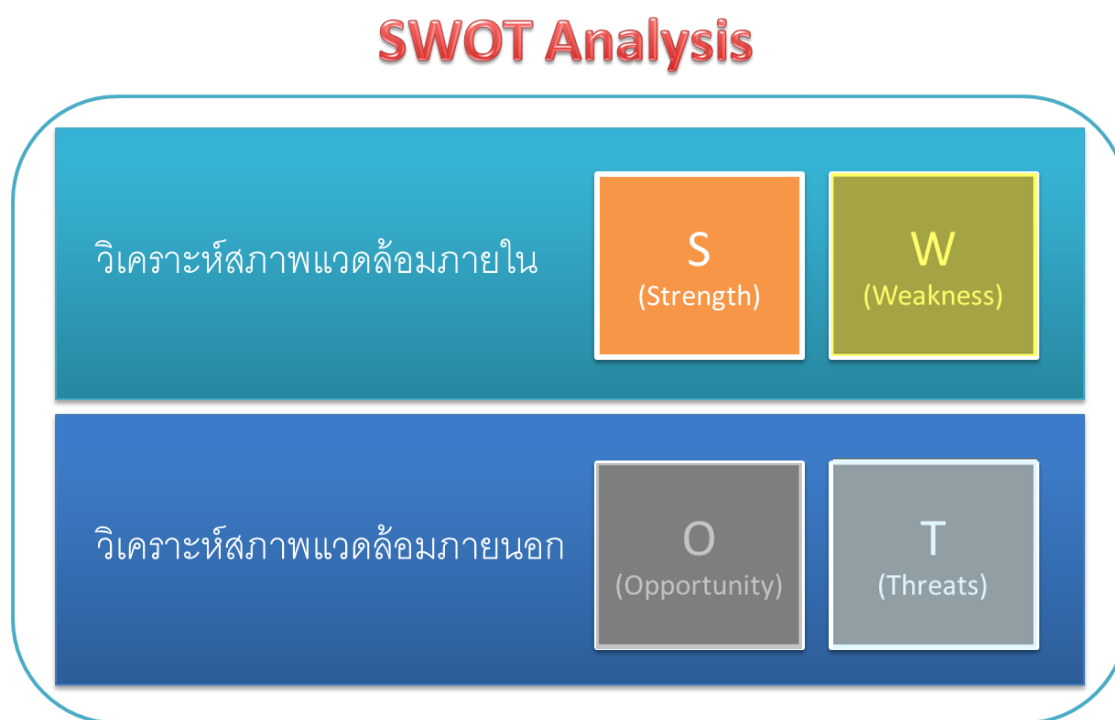
ตารางที่ 5.5 กลุ่มการขนส่งทางอากาศ

หน่วยงาน	ภารกิจที่รับผิดชอบ
กรมการบินพลเรือน	การส่งเสริมพัฒนา และกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศให้มีความปลอดภัยและมีระเบียบ และพัฒนาโครงข่ายและบริการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่าเสมอ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ
สถาบันการบินพลเรือน	ดำเนินการผลิตและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบิน และดำเนินการกิจการเกี่ยวกับบริการช่างอากาศยานบริการอากาศยานและกิจการอื่นเกี่ยวกับการบิน
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ให้บริการท่าอากาศยานอย่างครบวงจรทั้งสายการบินภายในประเทศและสายการบินของต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยและความสะดวกสบาย
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)	ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยความสะดวกสบาย
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรภายในประเทศ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	บริหารจัดการจราจรทางอากาศ

5.2 วิเคราะห์ SWOT ในภาคขนส่ง

ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์องค์ประกอบและโครงสร้างยุทธศาสตร์ความมั่นคงในด้านคมนาคมขนส่งโดยวิธีการวิเคราะห์สถานการณ์ (Situation analysis) ทั้ง 3 ภาคการขนส่ง ภายในกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ด้วยวิธีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT Analysis) (รูปที่ 5.1) เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับภัยคุกคามในสังกัดกระทรวงคมนาคม นำไปสู่การจัดทำแผนด้านความมั่นคงในภาคการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานต่างๆ ภายในกระทรวงคมนาคม

ในการวิเคราะห์สถานการณ์ขององค์กร หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมนั้น เพื่อพัฒนา ปรับปรุงแก้ไข นำไปสู่การกำหนดนโยบายหรือแนวทางที่ดีขึ้น สามารถแบ่งออกเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment Analysis) และสภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment Analysis) เพื่อตรวจสอบหาจุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และข้อจำกัด (Threats) ตามสภาพความเป็นจริง ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน



รูปที่ 5.1 กรอบการวิเคราะห์สถานการณ์ด้วย SWOT Analysis

ผลการวิเคราะห์สถานการณ์ด้วย SWOT Analysis ทั้ง 3 ภาคส่วน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) ของกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ สามารถสรุปการวิเคราะห์โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 ภาคขนส่งทางบก (ถนนและราง)

สรุปผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในภาคขนส่งทางบก (ถนนและราง) ซึ่งวิเคราะห์ทั้งผู้โดยสาร และสินค้า ดังแสดงผลในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 ผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางบก (ผู้โดยสาร และสินค้า)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
• หน่วยงานปฏิบัติ เช่น รฟม. รฟท. มีแผนรักษาความมั่นคง (ความปลอดภัย) • มีการฝึกอบรมและซ้อมแผนเผชิญเหตุอยู่แล้วในบางหน่วยงาน • มีหน่วยงานในสังกัดอยู่ทั่วประเทศ มีความคล่องตัวในการปฏิบัติการเมื่อเกิดภัย • หน่วยงานมีความเชี่ยวชาญด้านก่อสร้างทางและโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงด้านรถยนต์ • บางหน่วยงาน (เช่นรถไฟฟ้า) มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการควบคุมทั้งระบบ • หลายหน่วยงานทำด้านความปลอดภัยอยู่แล้ว การเพิ่มงานความมั่นคงจึงไม่ยาก	• หลายหน่วยงานไม่ได้เขียนเรื่องความมั่นคงไว้ในวัตถุประสงค์และพันธกิจของหน่วย • กระทรวงคมนาคมยังไม่มีแผนความมั่นคง • ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ไม่มีระบบสำรองยามเกิดภัยพิบัติ เช่นน้ำท่วม • Resource (บุคลากร รายได้) สำหรับงานปกติก็ไม่พอ ไม่มีการเพิ่มสำหรับงานความมั่นคง • โครงสร้างพื้นฐานรถไฟมีอายุใช้งานนาน ขาดการพัฒนา (มีความอ่อนแอต่อภัย) • ระบบสถานีขนส่งผู้โดยสาร ปัจจุบันเป็นระบบเปิด ง่ายต่อการก่ออาชญากรรม/ก่อการร้าย • หลายหน่วยงานขาดแผนป้องกันและเตรียมความพร้อม
โอกาส (Opportunities)	สิ่งคุกคาม/ข้อจำกัด (Threats)
• กระทรวงคมนาคม เห็นความสำคัญในการสร้างความมั่นคงทางภาคขนส่ง • หน่วยงานสามารถตรวจสอบคน, ติดตามเฝ้าดูพฤติกรรมของพนักงานอย่างต่อเนื่อง (Operation Security) โดยเฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และผู้โดยสารอื่นๆ โดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยงภัย • หน่วยงานเพิ่มความร่วมมือกับฝ่ายความมั่นคง ในเรื่องข่าวกรอง • ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน • ปัจจุบันมีนโยบายระดับชาติให้ความสำคัญกับระบบรางอยู่แล้ว ผู้โดยสารทางรางเพิ่ม สามารถให้ความสำคัญกับความมั่นคงได้ • ความร่วมมือจากต่างประเทศ เช่น การเปิด AEC • สามารถใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เช่น GPS RFID SCANNER, โซเชียลมีเดีย เพื่อเพิ่มการกำกับดูแลและปฏิบัติงานรักษาความมั่นคง • เพิ่มความแข็งแกร่งและยืดหยุ่นให้กับโครงสร้างพื้นฐาน (Resiliency)	• การขนส่งทางบกเป็นระบบเปิด ผู้ประสงค์ร้ายสามารถเข้าถึงได้ง่าย ทั้งระบบผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าอันตราย • จุดเริ่มต้นของภัยอาจมาจากต่างประเทศได้ง่ายขึ้น จากการข้ามหรือผ่านแดน • ภัยพิบัติมากขึ้น • เสี่ยงต่อภัยการก่อการร้ายและการหยุดงานประท้วง • ผู้โดยสารหนาแน่นมากขึ้น เพิ่มความเสียหายเมื่อเกิดภัย

5.2.2 ภาคขนส่งทางน้ำ

สรุปผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางน้ำและทางทะเล ซึ่งวิเคราะห์ทั้งผู้โดยสารและสินค้า ดังแสดงผลในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 ผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางน้ำและทางทะเล (ผู้โดยสารและสินค้า)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
• หน่วยงาน (เช่น กรมเจ้าท่า การท่าเรือ รวมถึง กปน.) มีความพร้อม • หน่วยงานปฏิบัติ เช่น การท่าเรือ, มีแผนรักษาความปลอดภัย/ความมั่นคง • มีการฝึกอบรมและซ้อมแผนเผชิญเหตุอยู่แล้ว	• เส้นทางขนส่งทางน้ำ ในแม่น้ำ ลำคลองและชายฝั่งเป็นระบบเปิด ยังสามารถเข้าถึงได้ยาก • กระทรวงคมนาคมไม่มีแผนความมั่นคง • ในการเผชิญเหตุ ต้องอาศัยหลายหน่วยงาน และไม่มีกองทุนสำรอง ทำให้การตัดสินใจใช้มาตรการแก้ไขล่าช้า ไม่ทันการณ์ได้ (กรณีน้ำมันรั่วไหล) • ชายฝั่งมีความยาวมาก • ภัยธรรมชาติ เช่น พายุและคลื่น และความลึกไม่พอ เป็นอุปสรรคประจำตัวของการขนส่งทางน้ำ
โอกาส (Opportunities)	สิ่งคุกคาม/ข้อจำกัด (Threats)
• ปัจจุบันมีนโยบายระดับชาติให้ความสำคัญกับภัยทางทะเล และมีหน่วยงานนอกกระทรวง เช่น ศรชล และผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล สนับสนุนการปฏิบัติการ • มีความร่วมมือจากต่างประเทศ เช่น IMO และมีมาตรฐานสากลกำกับการทำงานความมั่นคง	• การขนส่งทางน้ำเป็นระบบเปิด (ยกเว้นที่ท่าเรือ) ผู้ประสงค์ร้ายสามารถเข้าถึงได้ง่ายทั้งระบบผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าอันตราย • จุดเริ่มต้นของภัยอาจมาจากต่างประเทศได้ง่ายขึ้น จากการข้ามหรือผ่านแดน • ภัยการก่อการร้ายและการปล้นเรือบรรทุกสินค้ามากขึ้น

5.2.3 ภาคขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็วที่สุดในด้านการขนส่งเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ซึ่งก็จะมีต้นทุนในการขนส่งสูงเช่นกัน ปัจจุบันการขนส่งทางอากาศถูกนำมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าเป็นส่วนใหญ่ มีการกำกับดูแลโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ส่วนงานด้านการปฏิบัติงาน ทางสนามบินมีผู้รับผิดชอบ คือ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ, ส่วนผู้ปฏิบัติงานทางด้านสายการบิน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ และสายการบินอื่นๆ ที่จดทะเบียนในประเทศไทย

สรุปผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งวิเคราะห์ทั้งผู้โดยสารและสินค้า ดังแสดงผลในตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 ผลวิเคราะห์ SWOT ด้านความมั่นคงในการขนส่งทางอากาศ (ผู้โดยสารและสินค้า)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
- หน่วยงาน (เช่น บริษัททำอากาศยานไทย (จำกัด) สายการบิน) มีความพร้อมในระดับหนึ่ง - มีแผนรักษาความปลอดภัย/ความมั่นคง สามารถปรับให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลได้ง่าย - มีการฝึกอบรมและซ้อมแผนเผชิญเหตุอยู่แล้ว - เป็นระบบที่ค่อนข้างปิด การดูแลความมั่นคงทำได้ง่าย - มีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ที่อยู่ระหว่างการประกาศใช้	- กระทรวงไม่มีแผนความมั่นคง - ขาดแคลนบุคลากร เช่น พนักงานที่จุดตรวจ ที่ผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสม - อุปกรณ์ในการตรวจสอบที่ทำอากาศยานมีราคาสูง และยังมีข้อสงสัยถึงประสิทธิภาพของอุปกรณ์เหล่านั้น - แม้ปฏิบัติตามมาตรฐานความมั่นคงก็ยังมีช่องว่างให้ต่อเหตุร้ายได้เนื่องจากจุดอ่อนข้างต้น
โอกาส (Opportunities)	สิ่งคุกคาม/ข้อจำกัด (Threats)
- ปัจจุบันมีนโยบายระดับชาติให้ความสำคัญกับภัยทางอากาศ - มีความร่วมมือจากต่างประเทศ เช่น ICAO, TSA ของสหรัฐอเมริกา และ OTS ของออสเตรเลีย และมีมาตรฐานสากลกำกับการทำงานด้านความมั่นคง (ICAO Annex 17)	- เป็นเป้าหมายของการก่อการร้ายเพราะที่มีผลกระทบสูง - ปริมาณผู้โดยสาร กระเป๋า และสินค้า มีเป็นจำนวนมาก และเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต

5.3 บทบาทของกระทรวงคมนาคม

5.3.1 ภัยความมั่นคงจากภัยธรรมชาติ

รวมถึงแผ่นดินไหว น้ำท่วม สึนามิ และโรคระบาดต่างๆ ซึ่งเป็นภัยสาธารณะที่ส่งผลกระทบต่อความไม่มั่นคงของระบบขนส่ง ซึ่งแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.2558 ได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมไว้ 9 ข้อ ในการสนับสนุนหน่วยงานอื่นๆ ในการเผชิญเหตุ อพยพประชาชน และฟื้นฟูเส้นทางคมนาคมให้ใช้งานได้โดยเร็ว ดังนี้

- 1) จัดทำแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านคมนาคม ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ
- 2) ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม สนับสนุนภารกิจการส่งกำลังบำรุง พร้อมทั้งแก้ไขเส้นทางเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากสาธารณภัย
- 3) จัดให้มีเส้นทางสำรอง เส้นทางเลี้ยว หรือทำทางชั่วคราว รวมทั้งซ่อมหรือดัดแปลงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบคมนาคม เพื่อสนับสนุน การปฏิบัติงานของกองบัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่
- 4) สนับสนุนการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ประสบภัย หรือเสี่ยงต่อการเกิดสาธารณภัย เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัย

- 5) สนับสนุนข้อมูลเส้นทางสัญจร เส้นทางเสี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัย และพื้นที่ประสบภัยสำหรับประชาชน
- 6) บูรณะ พื้นฟู เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งาน ได้โดยเร็ว
- 7) จัดทำระบบฐานข้อมูลทรัพยากรเพื่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยด้านคมนาคม
- 8) ให้การสนับสนุนงานด้านการจราจรในเส้นทางรับผิดชอบที่ประสบภัย
- 9) ประสานงานและรับแจ้งเหตุสาธารณภัย ภัยด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาสังคม

นอกจากบทบาทของกระทรวง ที่ถูกกำหนดไว้ในแผนการป้องกันฯ 2558 แล้ว แผนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ 2557 – 2561 ก็ได้กำหนดบทบาทของกระทรวงคมนาคมไว้ ในการดำเนินกลยุทธ์ เพื่อตอบสนองประเด็นยุทธศาสตร์ 5 ข้อ ดังแสดงในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 บทบาทของกระทรวงคมนาคม ในยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ 2557 - 2561

ลำดับ	วัตถุประสงค์	ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	หน่วยงาน	
				หลัก	สนับสนุน
1	เพื่อพัฒนาศักยภาพการเตรียมพร้อมของชาติในการเผชิญกับภาวะไม่ปกติ	การเตรียมพร้อมของทุกภาคส่วนให้พร้อมเผชิญกับภาวะไม่ปกติ	1 พัฒนา ทบทวน และปรับปรุงนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน แผนฉุกเฉิน แผนเผชิญเหตุ แนวทางปฏิบัติ และคู่มือให้พร้อมเผชิญภาวะไม่ปกติให้ครอบคลุมการป้องกัน การคุ้มครอง การตอบสนอง จัดการ และ การฟื้นฟูเยียวยาทางกายภาพและจิตใจ โดยสามารถประสานแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ ภายหลังเกิดเหตุ รวมทั้งให้หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ แผนปฏิบัติการ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน สมาคม มูลนิธิได้จัดเตรียมทรัพยากร เครื่องมือ กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ บุคลากร ให้พร้อมเผชิญกับภัยที่เกิดขึ้น	สมช. มท. กท. ตร.	หน่วยงานของรัฐ ทุกหน่วย คค.
			2 ส่งเสริมและสนับสนุนการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมในการทดสอบแผนแนวทางปฏิบัติของระบบบัญชาการเหตุการณ์ให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐที่ปฏิบัติงานภาคสนาม เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์บัญชาการหรือศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจและผู้ปฏิบัติหน้าที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์ในแต่ละสถานการณ์จำลอง และให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับการฝึกซ้อมแผนด้านความมั่นคงและสาธารณภัยอย่างสม่ำเสมอทั้งภายในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงาน ตั้งแต่ระดับท้องถิ่น ระดับอำเภอ ระดับจังหวัด/กลุ่มจังหวัด ระดับกระทรวง/กรม และ ระดับชาติโดยจัดทำหลักสูตร คู่มือการฝึก (คู่มือกลาง คู่มือระดับจังหวัด คู่มือระดับชุมชนท้องถิ่น)และแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน	มท.	ทุก หน่วยงาน คค.

ตารางที่ 5.9 บทบาทของกระทรวงคมนาคม ในยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ 2557 – 2561 (ต่อ)

ลำดับ	วัตถุประสงค์	ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	หน่วยงาน	
				หลัก	สนับสนุน
2	เพื่อเสริมสร้างภูมิคุ้มกันและศักยภาพของคนชุมชนและสังคมในการเตรียมพร้อมของชาติ	การเสริมสร้างภูมิคุ้มกัน และศักยภาพให้คนชุมชน และสังคม	1 ส่งเสริมและพัฒนาระบบฐานข้อมูลสาธารณภัยระดับท้องถิ่น โดยสามารถเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลภัยพิบัติระดับอำเภอ และ จังหวัด เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกันในการแจ้งเตือนก่อนเกิดเหตุ การตอบโต้สถานการณ์ขณะเกิดเหตุ การฟื้นฟูหลังเกิดเหตุ โดยเฉพาะการมีศูนย์กลางการเตือนภัยระดับพื้นที่ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารที่น่าเชื่อถือแก่ชุมชนได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงจัดทำแผนที่พื้นที่เสี่ยงภัย พื้นที่หลบภัย พื้นที่อพยพ แผนอพยพทางบก แผนอพยพทางทะเล เส้นทางอพยพ และจัดทำและเผยแพร่คู่มือสำหรับประชาชนในการรับมือ และจัดการตนเองในการป้องกันและจัดการกับเหตุการณ์โดยประสานการทำงานกับหน่วยงานระดับอำเภอและจังหวัด	มท.	คค. ปค. พม. สก. กท. จังหวัด องค์กร ชุมชน ท้องถิ่น
3	เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือการเตรียมพร้อมด้านความมั่นคงและสาธารณภัยกับต่างประเทศ	การเสริมสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศ		ไม่ เกี่ยว กับ คค.	ไม่ เกี่ยวกับ คค.
4	เพื่อให้มีการฝึกกำลังและบูรณาการแผนการเตรียมพร้อมในทุกกระดับที่ประสานสอดคล้องอย่างเป็นระบบ	การฝึกกำลังและบูรณาการแผนในทุกระดับ	1 ให้องค์กรของรัฐได้จัดทำแผนเตรียมพร้อมตามภารกิจของหน่วยงานบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน โดยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ	สมช. มท. กท.	หน่วยงาน ของรัฐ คค.

ตารางที่ 5.9 บทบาทของกระทรวงคมนาคม ในยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ 2557 – 2561 (ต่อ)

ลำดับ	วัตถุประสงค์	ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	หน่วยงาน	
				หลัก	สนับสนุน
			2 ส่งเสริมและพัฒนาฝีมือการประสานการปฏิบัติที่ชัดเจนในการป้องกัน และเผชิญกับภัยแต่ละประเภท โดยให้หน่วยงานของรัฐได้จัดทำคู่มือการประสานงานและการปฏิบัติการจัดทำคู่มือ แนวทางปฏิบัติสำหรับประชาชนทั่วไป และประชาชนในพื้นที่เสี่ยงภัยแต่ละประเภทบนพื้นฐานของกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาควิชาการ ภาคเอกชน และภาคชุมชนท้องถิ่น	มท.	ทุกหน่วยงาน คค.
			3 สนับสนุนและส่งเสริมการฝึกกำลังร่วมกันเป็นภาคีเครือข่าย โดยให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น องค์กรชุมชน สมาคม มูลนิธิ อาสาสมัครภาคพลเมืองได้มีการจัดทำแผน แนวทาง และมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure : SOP) ร่วมกันในการเตรียมพร้อมเพื่อเผชิญกับภัยในแต่ละประเภท	มท.	ทุกหน่วยงาน คค.
5	เพื่อให้การบริหารจัดการมีเอกภาพ ประสิทธิภาพ และทันทั่วทั้งที่	การบริหารจัดการที่มีเอกภาพและประสิทธิภาพ	1 การบัญชาการเหตุการณ์เมื่อเกิดภาวะไม่ปกติ มอบให้ นายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรี หรือ รัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	สมช. มท. กท.	ทุกหน่วยงาน คค.
			2 การประสานและอำนวยความสะดวกพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติ มอบให้สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม เป็นหน่วยงานหลักดำเนินการ	สมช. มท. กท.	หน่วยหลัก รับผิดชอบ แผนปฏิบัติ การฯ 17 ด้าน
			3 การเตรียมพร้อมเพื่อเผชิญกับ สาธารณภัยให้ยึดถือแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ เป็นแผนหลัก โดยมีแผนการปฏิบัติการการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการระดับกระทรวง แผนบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงกลาโหม และแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการดำเนินงานโดยมี กระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยหลักรับผิดชอบ	มท.	กท. สมช. ตร. ยธ. และหน่วยที่เกี่ยวข้อง คค.

ตารางที่ 5.9 บทบาทของกระทรวงคมนาคม ในยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ 2557 – 2561 (ต่อ)

ลำดับ	วัตถุประสงค์	ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	หน่วยงาน	
				หลัก	สนับสนุน
			4 การเตรียมพร้อมเพื่อเผชิญกับภัย การสู้รบ และการสงคราม ให้ยึดถือแผนป้องกันประเทศเป็นแผนหลักโดยมี แผนฉนวนกำลังและทรัพยากร เพื่อการป้องกันประเทศ และแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (ภาคความมั่นคง) และแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการดำเนินงาน โดยมีกระทรวงกลาโหม เป็นหน่วยหลักรับผิดชอบ	กท.	มท. สมช. ตร. สชช. และ หน่วยที่เกี่ยวข้อง คค.
			5 การสนับสนุนงบประมาณ การดำเนินงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดทำแผนงาน/โครงการ และงบประมาณตามภารกิจของหน่วยงาน และให้มีการทบทวนระเบียบต่างๆ และการเบิกจ่ายเงินให้รวดเร็วและโปร่งใส ในการแก้ปัญหาในภาวะไม่ปกติ	สงป.	กค. มท. สธ. สชช. และหน่วย ที่เกี่ยวข้อง คค.
			6 การสนับสนุนการบริหารสถานการณ์ให้ทุกหน่วยงานได้สนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยการร่วมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กองบัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตพื้นที่ (อำเภอ/เขต/จังหวัด/กทม.) ตั้งแต่ในยามปกติ เพื่อให้พร้อมแปรสภาพเป็นศูนย์อำนวยการเฉพาะกิจ เมื่อเกิดสถานการณ์ โดยสามารถปรับใช้ในการกิจเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของศูนย์ระดมสรรพกำลัง กระทรวงกลาโหม และศูนย์บัญชาการทางทหาร กรณีภัยการสู้รบ/สงครามตามที่ฝ่ายทหารร้องขอ	มท.	ทุก หน่วยงาน คค.

ดังนั้น กระทรวงคมนาคม จึงจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคขนส่งขึ้น เพื่อดำเนินการป้องกันคุ้มครอง และเตรียมพร้อมที่จะเผชิญกับภัยความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา มากกว่าการตอบสนองเพียงอย่างเดียว

5.4 บทบาทของหน่วยงานความมั่นคง

5.4.1 ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.)

ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.): เป็นหนึ่งในส่วนปฏิบัติการของกองบัญชาการกองทัพอากาศ-ที่มีหน้าที่ควบคุมบังคับบัญชาและประสานการปฏิบัติของกองทัพบก กองทัพเรือ และกองทัพอากาศ เป็นหลัก

จากปัญหาภัยคุกคามการก่อการร้ายสากล ซึ่งนับเป็นภัยคุกคามต่อมนุษยชาติและภัยต่อความสงบเรียบร้อย ในประเทศ พ.ศ.2540 กองบัญชาการทหารสูงสุดได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการร่วม 106 (ศอร.106) เพื่อรับผิดชอบโดยตรง ต่อมา พ.ศ.2546 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.) ขึ้น เพื่อเป็นการป้องกันและรักษาผลประโยชน์ของชาติร่วมกับองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.บก.กองทัพอากาศ) ได้เป็นกลไกในการดำเนินงานแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล มีคณะกรรมการที่รับผิดชอบ ๒ ระดับ คือ คณะกรรมการนโยบายและอำนวยการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (นอก.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และคณะกรรมการอำนวยการแก้ไขปัญหาการก่อการร้ายสากล (อกรส.) มี ผบ.ทหารสูงสุดเป็นประธาน ระดับปฏิบัติมีศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.) ทำหน้าที่วางแผน อำนวยการ ประสานการปฏิบัติ และกำกับดูแล หน่วยปฏิบัติการพิเศษตลอดจนส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อต่อต้านการก่อการร้ายสากลในทุกรูปแบบ

5.4.2 ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.)

ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เรียกโดยย่อว่า “ศรชล.” เป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อสภาความมั่นคงแห่งชาติ จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.๒๕๔๐ โดยมีความมุ่งหมาย เพื่อเป็นศูนย์กลางในการประสานงานด้านการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และเป็นศูนย์กลางในการดำเนินกิจการทางทะเลในทุกๆ ด้าน ระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับงานทางทะเล เพื่อให้การปฏิบัติเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ไม่เกิดความซ้ำซ้อน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกันอย่างต่อเนื่อง โดยมีกองทัพอากาศเป็นศูนย์กลางในการประสานงานช่วยเหลือ และสนับสนุนการปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ ที่ปฏิบัติงานในทะเล ทั้งนี้ ทุกหน่วยงานยังคงปฏิบัติตามภารกิจของหน่วยงานเดิมไม่เปลี่ยนแปลง

ส่วนราชการที่เข้าร่วมปฏิบัติงานใน ศรชล. ได้แก่ ส่วนราชการที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานทางทะเลประกอบด้วย กองทัพอากาศ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ หน่วยปฏิบัติการหลักและหน่วยปฏิบัติการร่วม ดังนี้

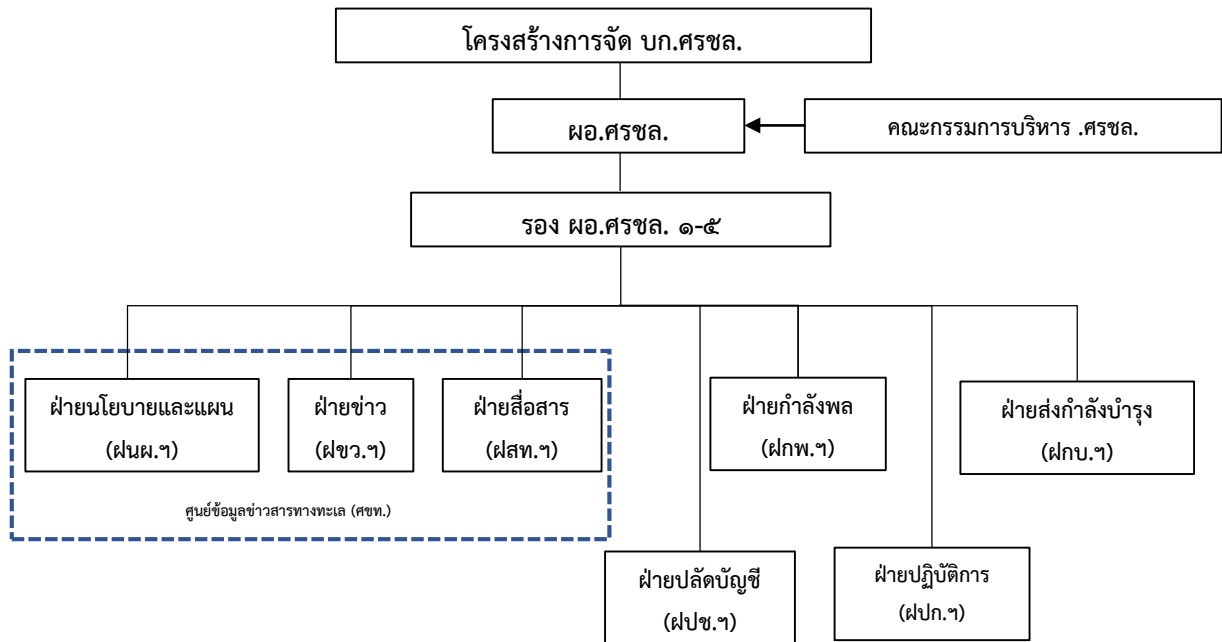
- 1) **หน่วยปฏิบัติการหลัก** คือ หน่วยที่มีกำลังทางเรือที่สามารถออกปฏิบัติงานในทะเล สามารถรักษาผลประโยชน์ของชาติและบังคับใช้กฎหมายในทะเลได้ประกอบด้วย 6 หน่วยงาน/ส่วนราชการ ได้แก่กองทัพอากาศ กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กรมประมง และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

2) **หน่วยปฏิบัติการร่วม** คือ หน่วยงาน/ส่วนราชการ ที่มีบทบาทหน้าที่หรือความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับงานหรือกิจการต่างๆ ทางทะเล ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองกรมป่าไม้ กรมสรรพสามิต กรมควบคุมมลพิษ กรมศิลปากร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และส่วนราชการอื่นๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการทางทะเล

หน้าที่ของ ศรชล. ซึ่งปัจจุบันมีบทบาทในดำเนินงานต่างๆ ทางทะเลอย่างมาก มีดังนี้

- 1) ประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานต่างๆ ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายในทะเลตลอดจนดูแลความสงบเรียบร้อยกิจกรรมทางทะเลอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล
- 2) ประสานการปฏิบัติในระดับนโยบายกับคณะกรรมการนโยบายและอำนวยการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล (นอปท.) และส่วนราชการต่างๆ เพื่อแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ
- 3) รวบรวมข่าวสาร ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการทางทะเล และกระจายให้กับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 4) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ใน ศรชล. ประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน และผลการปฏิบัติของหน่วยงานใน ศรชล.
- 5) อำนวยการ ควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเขต (ศรชล.เขต)
- 6) ปฏิบัติงานตามแผนและงานพิเศษอื่นๆ ตามที่ สมช. หรือรัฐบาลจะมอบหมาย

ขอบเขตการปฏิบัติงานของ ศรชล. คือ การเป็นศูนย์กลางในการประสานการปฏิบัติการกิจระหว่างหน่วยงานหลัก โดยมุ่งเน้นการสร้างเครือข่าย (Network) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารทางทะเลระหว่างหน่วยงานหลัก และการบูรณาการแผนงาน การใช้ทรัพยากรและบุคลากรของแต่ละหน่วยงานในการปฏิบัติงาน ภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย ทั้งในส่วนของกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายภายในประเทศ ซึ่งมอบอำนาจให้หน่วยงานใน ศรชล. ดูแลรับผิดชอบ โดยมีพื้นที่ปฏิบัติการทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน มีขอบเขตความรับผิดชอบอยู่ภายในทะเลอาณาเขต (๑๒ ไมล์ทะเลจากชายฝั่งหรือเส้นฐานตรง) และขยายการปฏิบัติไปถึงเขตต่อเนื่องเขตไหล่ทวีป/เขตเศรษฐกิจจำเพาะและในทะเลหลวง ตามขอบเขตอำนาจที่ระบุไว้ในกฎหมายทะเล มีหน่วยงานรับผิดชอบตามพื้นที่ทางทะเล ที่ได้ประกาศให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่เพื่อรักษากฎหมายทางทะเล โดยการปฏิบัติการก็จะใช้การประสานงาน ช่วยเหลือ และสนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดการบูรณาการการปฏิบัติอย่างเต็มขีดความสามารถ ตามแผน/คำสั่ง และภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่จะกระทำได้ โดยผังโครงสร้างของ ศรชล. ดังแสดงในรูปที่ 5.2



รูปที่ 5.2 ผังโครงสร้างของ ศรชล.

5.5 สรุป

ในบทนี้ ที่ปรึกษาได้ทบทวนภาระหน้าที่ของหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมและวิเคราะห์ SWOT ต่อการจัดการภัยความมั่นคงด้านการขนส่ง แยกเป็นภาค (Sector) การขนส่งทางบก (ทางถนนและทางราง) การขนส่งทางน้ำ (การขนส่งในแม่น้ำลำคลอง ท่าเรือ ชายฝั่งและทะเล) และการขนส่งทางอากาศ. ได้สรุปบทบาทของหน่วยงานภายนอกกระทรวงฯ ที่มีอย่างสูงต่อการจัดการภัยด้านการขนส่ง คือ ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล และศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล) ทบทวนการทำงานจัดการภัย โดยเฉพาะภัยก่อการร้าย ของหน่วยงานในประเทศสหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย

การวิเคราะห์ SWOT Analysis ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในการจัดการกับภัยความมั่นคงทำให้ทราบจุดอ่อนและจุดแข็งของหน่วยงาน สิ่งคุกคามและโอกาส นอกจากนั้น กรณีศึกษาการจัดการภัยของประเทศที่พัฒนาแล้ว ทำให้สามารถบ่งชี้ยุทธศาสตร์ในการที่กระทรวงคมนาคมจะกำหนดขึ้นใช้รวมถึงการฝึกอบรมบุคลากร ทั้งในการป้องกัน การเตรียมพร้อม การเผชิญเหตุ และการฟื้นฟู หรือทั้งก่อนการเกิดเหตุ ระหว่างการเกิดเหตุ และหลังการเกิดเหตุ

ที่ปรึกษายังได้วิเคราะห์หน่วยงานส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม (เพิ่มเติม) มีหน่วยงานที่ได้ทำการวิเคราะห์ดังแสดงในรูปที่ 5.3



รูปที่ 5.3 แสดงหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมที่ทำการวิเคราะห์ (เพิ่มเติม)

ประเทศสหราชอาณาจักรตั้งหน่วย Transport Security and Contingencies Directorate, TRANSEC ขึ้นเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการกำกับดูแลความมั่นคงด้านการขนส่งขึ้นในกระทรวงการขนส่ง. หลังเหตุการณ์ 9/11 ประเทศสหรัฐอเมริกาตั้งกระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิ (Department of Homeland Security) และ Transportation Security Administration (TSA) ออسترเลียกำหนดให้ความมั่นคงของการขนส่งทางอากาศและทางทะเลอยู่ในความรับผิดชอบหลักของรัฐบาลกลาง - Department of Infrastructure and Regional development และการขนส่งทางภาคพื้น (การขนส่งทางบก ทางราง และเรือ Ferry) อยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและเขตดินแดนพิเศษ ภายใต้ Transport Security Committee, TSC.

บทที่ 6 แผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง

- ❖ กรอบแนวคิด
- ❖ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ เป้าประสงค์
- ❖ ยุทธศาสตร์ความมั่นคงฯ ทั้ง 3 ภาคส่วน
- ❖ แผนปฏิบัติและตัวอย่างกรณีศึกษา
- ❖ สรุป

บทที่ 6 แผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง

6.1 กรอบแนวคิด

ความมั่นคงในภาคการขนส่งเป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญยิ่งของการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการป้องกันการลดผลกระทบและการเตรียมพร้อมในการเผชิญกับภัยความมั่นคงที่เกิดจากมนุษย์ ผลการศึกษาในสหรัฐฯ แสดงให้เห็นว่า หนึ่งในสามของเหตุก่อการร้ายทั่วโลก มีเป้าหมายที่ระบบขนส่ง และระบบขนส่งมวลชนจะเป็นเป้าหมายอันดับหนึ่ง จากการวิเคราะห์สถิติของเหตุก่อการร้าย 22,000 ครั้งในรอบสี่สิบกว่าปีที่ผ่านมา พบว่าการวางระเบิดระบบขนส่ง (รวมทั้งขนส่งมวลชน) ก่อให้เกิดความสูญเสียมากที่สุดในการก่อการร้ายบนเป้าหมายต่างๆ โดยเกิดความสูญเสียมากเป็น 2.5 เท่า ในแต่ละครั้ง เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีเครื่องบินโดยสาร ในส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิตนั้น การโจมตีระบบขนส่งบนพื้นดินก็ทำให้มีการล้มตายสูงมาก แม้จะไม่สูงเท่ากับจำนวนผู้ตายในเหตุร้ายที่มีเป้าหมายเช่น เครื่องบินโดยสาร หรือฝูงชนจำนวนมากที่มารวมกลุ่ม เช่น ในเทศกาลสำคัญ หรือย่านชุมนุมของนักท่องเที่ยว จากความสำคัญดังกล่าว กระทรวงคมนาคม โดย สนข. จึงได้จัดให้มีการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ 1 นี้ โดยมีวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ คือการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ให้แก่หน่วยงานภาคขนส่งทั้ง 3 คือ ภาคขนส่งทางบก (ถนนและราง) ภาคการขนส่งทางน้ำ และภาคการขนส่งทางอากาศ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดนำร่องให้แก่หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมหรือที่เกี่ยวข้องกับงานความมั่นคงภาคขนส่ง สามารถนำไปเป็นแนวทางดำเนินงานและปฏิบัติต่อไป และเพื่อนำร่องถึงการจัดทำแผนปฏิบัติ (ตั้งแต่ การป้องกัน/เตรียมความพร้อม การจัดการในขณะภัยเกิดขึ้น และการฟื้นฟูสภาพภายหลังเกิดภัย) เพื่อวางแผนเตรียมพร้อมรับมือกับภัยที่เกิดจากทั้งมนุษย์เป็นผู้กระทำ และภัยที่เกิดจากธรรมชาติ โดยมีเนื้อหา ดังนี้

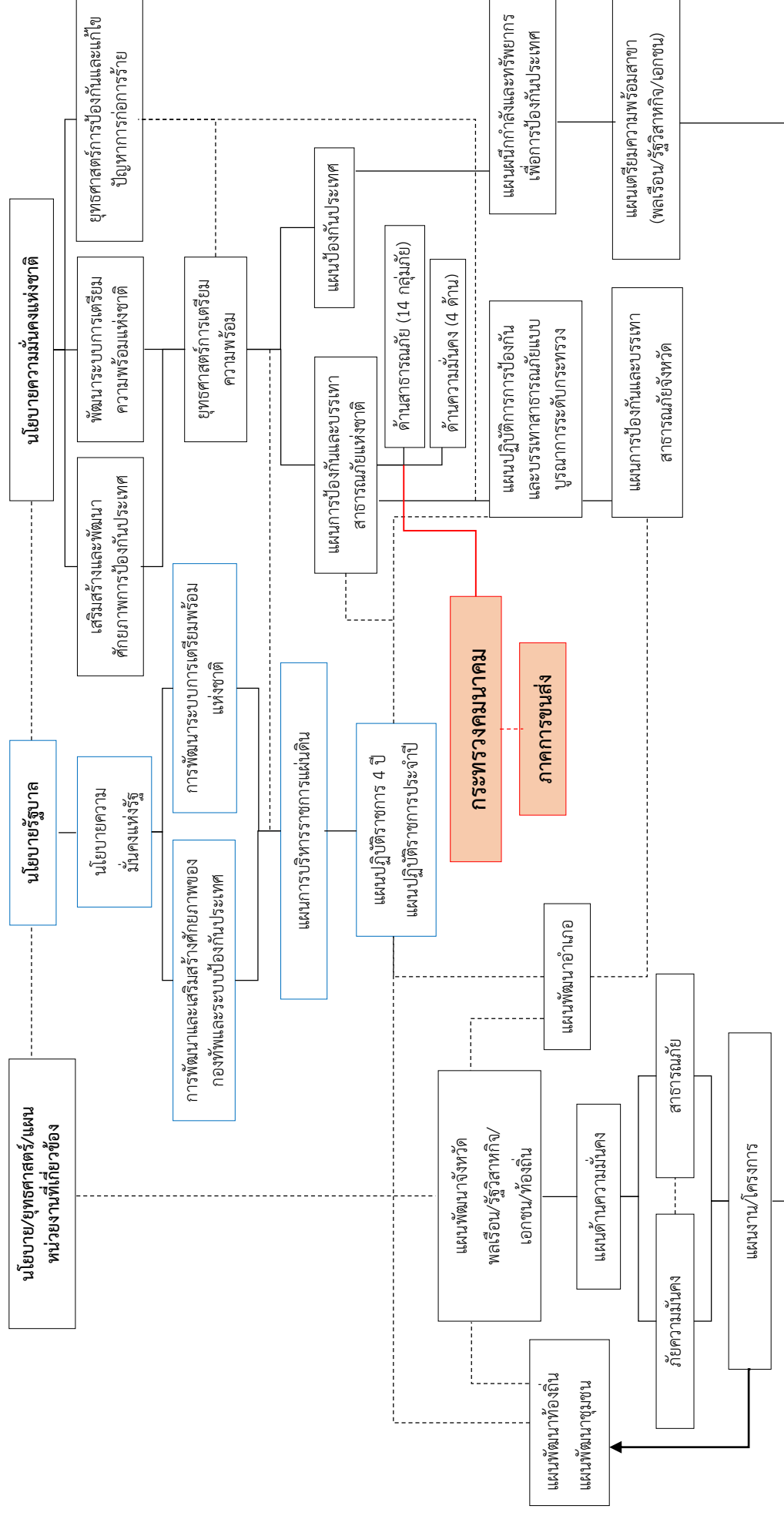
การจัดทำแผนความมั่นคงภาคการขนส่ง ในระยะที่ 1 ที่ปรึกษา ได้ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องความมั่นคงของประเทศทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อนำมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการจัดทำแผนดังกล่าว ซึ่งต้องสอดคล้องกับแผนความมั่นคงหลัก และแนวทางการปฏิบัติจะได้ไปในทิศทางเดียวกัน นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๔, ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑, แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘ และแผนฝึกกำลังและทรัพยากรเพื่อการป้องกันประเทศเป็นแผนหลักที่นำมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับแนวคิดนี้

จากการศึกษาโครงการฯ พบว่าบทบาทของกระทรวงคมนาคมจะเข้าไปสนับสนุนและเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) มีหน้าที่ที่จะต้องพัฒนายุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมทางบก (ถนนและราง) ทางน้ำ และทางอากาศ โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของแผนหลักความมั่นคงของกระทรวงคมนาคม ซึ่งในการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง จะดำเนินการตามขั้นตอน 4 ขั้นตอน ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นในบทที่ 1 แต่ขอสรุปอีกครั้ง ดังนี้

- 1) ศึกษานโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง ประเภท ขนาด ของภัยความมั่นคง ทั้งจากการกระทำของมนุษย์และภัยธรรมชาติ

- 2) วิเคราะห์สาเหตุและความเสี่ยงที่จะเกิดของภัยดังกล่าว
- 3) วิเคราะห์ขีดความสามารถในการจัดการกับภัยดังกล่าวทั้งในระดับประเทศ ระดับกระทรวง คมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และวิธีการจัดการกับภัยความมั่นคงในต่างประเทศ
- 4) พัฒนายุทธศาสตร์ เพื่อจัดการกับภัยความมั่นคง

บทบาทกระทรวงคมนาคมในแผนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ.๒๕๕๗ - ๒๕๖๑) ดังแสดงในผังรูปภาพที่ 6.1 โดยมีกรอบและแนวคิดการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง ดังแสดงผังตารางในรูปภาพที่ 6.2



สถานการณ์	กรอบการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง				แนวทางการศึกษา			
ภัย	ภัยคุกคามภาคการขนส่ง ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก				สาธารณสุข ภัยจากธรรมชาติ ภัยจากมนุษย์ ภัยจากเทคโนโลยี			
	ภัยคุกคามภาคการขนส่ง ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก ภัยทางอากาศ ภัยทางทะเล ภัยทางบก				สาธารณสุข ภัยจากธรรมชาติ ภัยจากมนุษย์ ภัยจากเทคโนโลยี			
ยุทธศาสตร์ การจัดการ ภัย ความ มั่นคง	การป้องกันและลดผลกระทบ (PREVENTION) และ การเตรียมความพร้อม (PREPAREDNESS) การป้องกัน การลดผลกระทบ การป้องกัน การลดผลกระทบ การป้องกัน การลดผลกระทบ				ระดับการจัดการสาธารณสุข 1. สาธารณภัยขนาดเล็ก/ผู้บัญชาการเหตุการณ์: ผู้อำนวยการท้องถิ่น ผู้อำนวยการอำเภอ และ/หรือผู้ช่วยผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร 2. สาธารณภัยขนาดกลาง/ผู้บัญชาการเหตุการณ์: ผู้อำนวยการจังหวัด และ/หรือผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร 3. สาธารณภัยขนาดใหญ่/ผู้บัญชาการเหตุการณ์: ผู้อำนวยการกลาง และ/หรือผู้บัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ 4. สาธารณภัยร้ายแรงอย่างยิ่ง/ผู้บัญชาการเหตุการณ์: นายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย			
	การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (RESPONSE) การเผชิญเหตุ การบรรเทาทุกข์ การเผชิญเหตุ การบรรเทาทุกข์ การเผชิญเหตุ การบรรเทาทุกข์				การรับมือให้เป็นหมวดหมู่และ ความสัมพันธ์ระหว่างหมวดหมู่ภายใต้ ขอบเขตภาคการขนส่ง 2. การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน 3. การจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงใน ภาคการขนส่ง 4. หน่วยงานจัดทำแผนปฏิบัติการและ มาตรการเพื่อรองรับภัยคุกคามด้านต่างๆ			
หน่วยงาน ในสังกัด/ นอกสังกัด ที่เกี่ยวข้อง	ยานพาหนะทางบก ขสมก. บขส. ทส. ทช. กทพ. รฟม. รฟท. รถไฟฟ. กรมการขนส่งทางบก ขสมก. บขส. ทส. ทช. กทพ. รฟม. รฟท. รถไฟฟ. กรมการขนส่งทางบก ขสมก. บขส. ทส. ทช. กทพ. รฟม. รฟท. รถไฟฟ. กรมการขนส่งทางบก				อากาศ จท. กทพ. ทช. กทพ. ทอช. บกท. บวท. สภพ. จท. กทพ. ทช. กทพ. ทอช. บกท. บวท. สภพ. จท. กทพ. ทช. กทพ. ทอช. บกท. บวท. สภพ.			
	กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ กองทัพอากาศ				ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล			

6.2 วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ เป้าประสงค์

วิสัยทัศน์ : “การขนส่งของประเทศไทยมีความมั่นคงและปลอดภัยระดับมาตรฐานสากล”

พันธกิจ;

1. กระทรวงคมนาคมต้องสร้างความมั่นคงภาคขนส่งในระดับมาตรฐานสากล
2. กระทรวงคมนาคมต้องสนับสนุนให้มีการพัฒนากฎหมาย ระเบียบ ต่างๆ ให้สอดคล้องคล้อยกับแผนความมั่นคงภาคขนส่งในระดับมาตรฐานสากล และจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาดูแลความมั่นคงภาคขนส่ง ภายใต้กระทรวง
3. บุคลากรในหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมต้องมีความตระหนักเรื่องความมั่นคงและนำแผนความมั่นคงไปเตรียมความพร้อมอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งจะรับภัยคุกคามที่เกิดขึ้นทั้งภัยทางธรรมชาติและภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น

วัตถุประสงค์;

1. เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ระบบโครงข่ายภาคการขนส่งทุกรูปแบบจากภัยก่อการร้ายและภัยคุกคามรูปแบบอื่นๆ และลดจำนวนจุดเปราะบางของการโจมตีของภัยคุกคาม
2. เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการอุบัติการณ์ ทำให้เจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครทราบขั้นตอนปฏิบัติ เมื่อเกิดภัยคุกคาม ต่อภาคขนส่ง หรือความมั่นคงของประเทศเมื่อได้รับการร้องขอ
3. เพื่อจัดทำแผนการฟื้นฟูอย่างรวดเร็วยุทธศาสตร์ของภาคขนส่ง หลังการโจมตีจากภัยคุกคาม ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการของรัฐ
4. เพื่อจัดทำแผนความยืดหยุ่นของภาคขนส่งที่สามารถทดแทนกันได้ เมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นกับระบบใดระบบหนึ่ง
5. เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคงภาคขนส่งให้ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทาง (ทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ)

เป้าหมาย;

1. ป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามทุกรูปแบบต่อระบบคมนาคมขนส่ง
2. เพิ่มความพร้อมและการรับมือภัยคุกคามทุกรูปแบบที่อาจเกิดขึ้นกับระบบคมนาคมขนส่ง
3. ปรับปรุงประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง
4. ปรับปรุงด้านการรับรู้และความเข้าใจในการทำงานร่วมกันทุกรูปแบบ

6.3 ยุทธศาสตร์ความมั่นคงในภาคการขนส่ง ทั้ง 3 ภาคส่วน

การจัดทำแผนความมั่นคงภาคขนส่ง ประกอบด้วย แผนความมั่นคงด้านการขนส่งทางบก (ถนน และราง) แผนความมั่นคงด้านการขนส่งทางน้ำ และแผนความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ โดยได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ กิจกรรมหลัก หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนไว้ แต่ที่ปรึกษาจะให้ความสำคัญกับแผนความมั่นคงในภาคขนส่งทางบก เนื่องจากที่ผ่านมาไม่มีแผนดำเนินงานในด้านนี้อย่างต่อเนื่อง แต่จะมาดำเนินการในช่วงเทศกาลต่างๆ ที่มีผู้ใช้บริการมากกว่าปกติ แต่เรื่องความมั่นคงนั้นจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดปลอดภัยกับผู้ใช้บริการให้มากที่สุด และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องหรือกลับมาให้บริการอย่างรวดเร็ว เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นกับระบบการคมนาคมขนส่ง ในส่วนภาคขนส่งทางน้ำและอากาศ เพิ่มความเข้มข้นให้ได้ตามมาตรฐานขององค์กรระหว่างประเทศที่ดูแลในเรื่องนี้

6.3.1 ภาคขนส่งทางบก (ถนน และราง)

6.3.1.1 แผนความมั่นคงด้านการขนส่งทางถนน

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การป้องกันและลดผลกระทบ

- **เป้าประสงค์ :** เพื่อให้เกิดความมั่นคงด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งองค์ประกอบของการขนส่งทางถนนประกอบด้วย ถนน ยานพาหนะ (รถโดยสาร รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์) สะพาน อุโมงค์ และ สถานีรถโดยสาร
- **กลยุทธ์**
 1. จัดทำมาตรฐานในการประเมินความเสี่ยงและแนวทางลดความเสี่ยง โดยการผสมความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ในการปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยง ระบุถึงภัยคุกคามและผลที่ตามมา ซึ่งเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางถนน เช่น โครงสร้างถนน สะพาน, อุโมงค์ ยานพาหนะ ระบบงาน บุคลากรและกลยุทธ์เฉพาะของแต่ละหน่วยงาน นำมารวบรวมปรับปรุง ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น
 2. ทบทวนแผนความมั่นคงที่มีอยู่ร่วมกัน โดยจะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่มีส่วนร่วมในงานการขนส่ง ในการเก็บรวบรวมข้อมูลทางกายภาพ การดำเนินงาน ทรัพย์สิน แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รายละเอียดการฝึกอบรมในแต่ละหน่วยงาน และเผยแพร่แก่หน่วยงานอื่นๆ ต่อไป
 3. จัดทำรายการดำเนินการด้านความมั่นคง โดยทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งทางถนน ทั้งภาครัฐและเอกชน ในการระบุและจัดทำรายการตรวจวัดการดำเนินงานรักษาความมั่นคง พัฒนาคู่มือตรวจวัดมาตรการป้องกันในการขนส่ง
 4. จัดทำคู่มือการประเมินตนเองด้านการรักษาความปลอดภัย

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การเตรียมความพร้อมรับมือภัย

- เป้าประสงค์ : เพิ่มความระวังของผู้ใช้บริการและพนักงานภาคการขนส่ง โดยการระบุและรายงานเหตุการณ์กลุ่มเสี่ยงที่เป็นอันตราย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกกฎระเบียบและบังคับใช้ต่อไป
- กลยุทธ์
 1. ฝึกอบรมและสร้างความตระหนักในการบังคับกฎหมายให้มากขึ้น โดยทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานวิชาการ หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในการจัดอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักในด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย เปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมและดำเนินงานตามแผนความมั่นคง ในกลุ่มของรถบรรทุกและรถประจำทางเป็นสำคัญ
 2. สร้างความมั่นใจในการประเมินภัยคุกคามและความชำนาญของคนขับ โดยการเพิ่มการเข้มงวดในการตรวจสอบประวัติและภูมิหลังของคนขับในการขอใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนขับรถขนส่งวัตถุอันตราย และรถโดยสาร
 3. จัดทำโครงการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความมั่นคง และจัดการเหตุฉุกเฉิน โดยการจัดทำแผนงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชน ในด้านที่เกี่ยวข้องกับหลักการประเมินความเสี่ยง การดำเนินการขนส่งในกรณีฉุกเฉิน การวางแผนอพยพ เป็นต้น
 4. ฝึกอบรมและชักจูงความเข้าใจแผนรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานีขนส่งรถโดยสาร
 5. จัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง โดยติดข้อความ เช่น “เห็นอะไรไม่ปกติ โปรดแจ้งเจ้าหน้าที่ หรือ 911” และแจกแผ่นพับให้ความรู้แก่ประชาชน
 6. เปลี่ยนระดับการเตือนภัยก่อนการร้ายเพื่อการสื่อสารที่ชัดเจนขึ้นกับประชาชน จากเดิม ต่ำมาก ต่ำ ปานกลาง สูง และสูงมาก หรือ เขียวเข้ม เขียวอ่อน เหลือง ส้ม แดง เป็น 5 ระดับที่มีความหมายต่อการเข้าใจ คือ: “ไม่คาดว่าจะเกิด”, “เป็นไปได้”, “เป็นไปได้มาก”, “คาดว่าจะเกิด”, “เกิดแน่นอน”

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

- เป้าประสงค์ : เพิ่มการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลการจัดการในภาวะฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชนในภาคการขนส่งทางถนน พัฒนาความสัมพันธ์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความความมั่นคงระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อปรับปรุงระบบรักษาความมั่นคงให้ดียิ่งขึ้น
- กลยุทธ์
 1. ตั้งศูนย์อำนวยการที่สามารถเป็นแกนในการสั่งการ ประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพในทุก ระดับ โดยใช้ระบบ (Incident command System : ICS) และมีกฎการปฏิบัติ (Rules of Engagement) ชัดเจน
 2. ตรวจสอบข้อมูลและประสานงานหน่วยงานเครือข่ายซึ่งมีศักยภาพสูง เช่น หน่วยทหารและมูลนิธิต่างๆ เข้าช่วยปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน
 3. สนธิกำลังเข้าปฏิบัติการช่วยเหลือโดยเร็ว โดยเจ้าหน้าที่กู้ภัยที่ได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดี ทั้งของภาคราชการและของชุมชน

4. มีระบบสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้งานได้ดีและต่อเนื่องในภาวะฉุกเฉิน

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การจัดการหลังเกิดภัย

- เป้าประสงค์ : สามารถบูรณะซ่อมแซมองค์ประกอบของการขนส่งทางถนน ให้กลับสู่สภาพเดิม โดยเร็วและมีผลการศึกษาไว้อ้างอิงและเป็นบทเรียน
- กลยุทธ์
 1. การให้ความช่วยเหลือต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ทัวถึง และไม่ซ้ำซ้อน
 2. ประสานการช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้มีทิศทางสอดคล้องกัน และมีข้อมูลการช่วยเหลือต่างๆ รวบรวมไว้
 3. ประเมินความเสียหายรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อให้การของบประมาณและขอความช่วยเหลือต่างๆ ทำได้เร็วและตรงความต้องการ

❖ ตัวอย่างกิจกรรมหรือมาตรการป้องกันและลดผลกระทบของระบบขนส่งสาธารณะตัวสถานี

- ระบุกิจกรรมผิดปกติหรือออกจากสถานที่
- การคัดกรองและวิธีการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัย
- เพิ่มการควบคุมทางเข้า-ออกสำหรับสถานีหรือยานพาหนะ
- การรักษาความปลอดภัยสำหรับพื้นที่รอบๆภายนอกสถานี
- พื้นที่หวงห้าม ผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้นที่มีสิทธิเข้า
- การรักษาความปลอดภัยในพื้นที่เสี่ยง (พื้นที่เป้าหมาย)
- จัดสิ่งของที่อยู่ในแนวคดบังสายตา
- การปกป้องลานจอดรถ
- เพิ่มการควบคุมทางเข้า-ออกสำหรับศูนย์ควบคุมระบบ
- การรักษาความมั่นคงระบบสำรอง เพื่อไม่ให้เกิดภาวะวิกฤต
- เครื่องแบบพนักงานง่ายต่อการมองเห็น
- ลดพื้นที่ว่างที่อยู่ในที่ลับตา
- เสริมการเฝ้าระวังให้เป็นไปอย่างธรรมชาติ
- วิธีการการอพยพในยานพาหนะและสถานีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
- พยายามประสานกับชุมชนในการดำเนินแผนต่างๆ เพื่อจะได้ช่วยสนับสนุนแผน
- การสำรองข้อมูลที่สำคัญในระบบคอมพิวเตอร์หลายระบบ
- ปรับนโยบายที่ไม่มีให้สอดคล้องกับภัยที่พบ
- ตรวจสอบการทำงานของระบบสำรองไฟฟ้าฉุกเฉินเป็นประจำ

❖ ป้ายหยุดรถ

- ภูมิทัศน์รอบๆ ต้องไม่เน้นที่หลบซ่อนของอาชญากร
- แสงสว่างต้องให้พนักงานขับรถมองเห็น ก่อนที่รถจะเข้ามาจอด
- กล้องเรียกขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน เมื่อมีเหตุเกิดขณะที่รถจอด
- อาคารต้องออกแบบด้านแรงลม หรือ แรงแผ่นดินไหวและสามารถเป็นที่หลบภัยในสภาวะฉุกเฉิน

❖ พนักงานขับรถโดยสาร

- พนักงานควรได้รับการฝึกกับมาตรการความมั่นคง

- ผู้ประกอบการควรส่งเสริมให้พนักงานเข้าไปรับการฝึก
- พนักงานควรถือครองเมื่อมีการจราจรระหว่างทาง
- พนักงานขับรถต้องคำนึงถึงเรื่องความมั่นคงขณะที่รับส่งผู้โดยสาร
- พนักงานขับรถสามารถแจ้งมายังผู้ประกอบการที่ต้องการความช่วยเหลือได้ตลอดเวลา หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อเกิดเหตุการณ์ระหว่างการเดินทาง

❖ **ตัวยานพาหนะ**

- ตรวจสอบระบบปฏิบัติการ ทั้งภายนอก และภายในรถ (ประตู ที่นั่ง ใต้เบาะ ชั้น เพดาน ช่องวางกระเป๋า ล้อยาง ดอกยาง ระบบแตร องค์กรประกอบต่างๆ เครื่องยนต์ ที่ปิดน้ำฝน)
- ผู้ขับรถโดยสารต้องเข้าใจกิจกรรมของผู้ต้องการก่อการร้าย
- ผู้ประกอบการ ต้องมีขั้นตอนให้พนักงานขับรถปฏิบัติ เมื่อเผชิญเหตุ พฤติกรรมไม่พึงประสงค์ของผู้โดยสาร โดยความปลอดภัยของพนักงานมาเป็นอันดับหนึ่ง และตามด้วยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร

6.3.1.2 แผนความมั่นคงด้านการขนส่งทางราง

❖ **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การป้องกันและลดผลกระทบ**

- **เป้าประสงค์ :** เพื่อให้เกิดความมั่นคงด้านการขนส่งทางราง ซึ่งองค์ประกอบของการขนส่งทางราง ประกอบด้วย รถไฟ (ระบบราง สะพาน อุโมงค์ ระบบสื่อสาร สถานี) รถไฟฟ้า (ระบบราง อุโมงค์ ศูนย์ควบคุมการเดินรถ ระบบจ่ายไฟฟ้า ตู้ซ่อมรถ สถานี บุคลากรและกลยุทธ์เฉพาะของแต่ละหน่วยงาน นำมารวบรวมปรับปรุง ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น
- **กลยุทธ์**
 1. จัดทำมาตรฐานในการประเมินความเสี่ยงและแนวทางลดความเสี่ยง โดยการผานความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ในการปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยง ระบุถึงภัยคุกคามและผลที่ตามมา ซึ่งเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางราง เช่น ระบบราง อุโมงค์ ศูนย์ควบคุมการเดินรถ ระบบจ่ายไฟฟ้า ตู้ซ่อมรถ สถานี บุคลากรและกลยุทธ์เฉพาะของแต่ละหน่วยงาน นำมารวบรวมปรับปรุง ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น
 2. จัดลำดับความสำคัญสำหรับการขนส่งมวลชนเพื่อปรับปรุงการดำเนินการรักษาความมั่นคงให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังเตรียมการรักษาความมั่นคงให้พร้อมรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ

❖ **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การเตรียมความพร้อมรับมือ**

- **เป้าประสงค์ :** ขยายความร่วมมือเพื่อช่วยเพิ่มการรักษาความความมั่นคง และพัฒนาการรักษาความมั่นคงขั้นพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง
- **กลยุทธ์**
 1. ร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับบุคคลที่เกี่ยวข้อง เช่นระหว่างภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับภูมิภาคเพื่อพัฒนากระบวนการเพื่อยกระดับการรักษาความปลอดภัยให้ยั่งยืน

2. การร่วมมือระหว่างภาครัฐกับหน่วยงานด้านการรักษาความมั่นคงของรถไฟ รถไฟฟ้า และหน่วยงานให้บริการเดินรถไฟและรถไฟฟ้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโดยใช้ทรัพยากรให้เกิดความมั่นคงมากยิ่งขึ้น
3. สร้างแนวทางและการดำเนินการในการรักษาความมั่นคง เพื่อยกระดับการรักษาความมั่นคงขั้นพื้นฐาน
4. ใช้เทคโนโลยี ร่วมกับการฝึกฝนการรับมือกับสถานการณ์ เทคโนโลยีเป็นสิ่งที่สามารถตอบสนองกับข้อมูล เพื่อป้องกัน ตรวจจับ และหยุดยั้งการก่อการร้ายต่อระบบขนส่งได้
5. จัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง โดยติดข้อความ เช่น “เห็นอะไรไม่ปกติ โปรดแจ้งเจ้าหน้าที่ หรือ 911” และแจกแผ่นพับให้ความรู้แก่ประชาชน
6. เปลี่ยนระดับการเตือนภัยก่อการร้ายเพื่อการสื่อสารที่ชัดเจนขึ้นกับประชาชน จากเดิม ต่ำมาก ต่ำ ปานกลาง สูง และสูงมาก หรือ เชียวเข้ม เชียวอ่อน เหลือง ส้ม แดง เป็น 5 ระดับที่มีความหมายต่อการเข้าใจ คือ: “ไม่คาดว่าจะเกิด”, “เป็นไปได้”, “เป็นไปได้มาก”, “คาดว่าจะเกิด”, “เกิดแน่นอน”

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

- เป้าประสงค์ : การจัดการในภาวะฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชนในภาคการขนส่งทางราง พัฒนาความสัมพันธ์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความมั่นคงระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อปรับปรุงระบบรักษาความมั่นคงให้ดียิ่งขึ้น
- กลยุทธ์
 1. ตั้งศูนย์อำนวยการที่สามารถเป็นแกนในการสั่งการ ประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพในทุก ระดับ โดยใช้ระบบ (Incident Command System :ICS) และมีกฎการปฏิบัติ (Rules of Engagement) ชัดเจน
 2. ตรวจสอบข้อมูลและประสานงานหน่วยงานเครือข่ายซึ่งมีศักยภาพสูง เช่น หน่วยทหารและมูลนิธิต่างๆ เข้าช่วยปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน
 3. สนธิกำลังเข้าปฏิบัติการช่วยเหลือโดยเร็ว โดยเจ้าหน้าที่กู้ภัยที่ได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดี ทั้งของภาครัฐและของชุมชน
 4. มีระบบสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้งานได้ดีในภาวะฉุกเฉิน

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การจัดการหลังเกิดภัย

- เป้าประสงค์ : สามารถบูรณะซ่อมแซมองค์ประกอบของการขนส่งทางราง ให้กลับสู่สภาพเดิม โดยเร็วและมีผลการศึกษาไว้อ้างอิงและเป็นบทเรียน
- กลยุทธ์
 1. การให้ความช่วยเหลือต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ทัวถึง และไม่ซ้ำซ้อน
 2. ประสานการช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้มีทิศทางสอดคล้องกัน และมีข้อมูลการช่วยเหลือต่างๆ รวบรวมไว้
 3. ประเมินความเสียหายรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อให้การของบประมาณและขอความช่วยเหลือต่างๆ ทำได้เร็วและตรงความต้องการ

ตัวอย่างมาตรการการรักษาความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางรถไฟและมาตรการเพิ่มเติมการรักษาความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางรถไฟ ดังแสดงในตารางที่ 6.1 และ 6.2

ตารางที่ 6.1 ตัวอย่างมาตรการการรักษาความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางรถไฟ

มาตรการ	ประสิทธิผล ของมาตรการ	งบประมาณ ลงทุน	ด้านกายภาพ หรือปฏิบัติการ	แผน	ผลที่ได้รับ / การใช้ ร่วมกัน
มาตรการขั้นต่ำที่สุด					
ระบบแสงสว่าง	สูง	กลาง	กายภาพ	ป้องกัน	ต่อต้านการขโมย/ เพื่อ ความปลอดภัย
เพิ่มการระบายอากาศ	สูง	สูง	กายภาพ และ ปฏิบัติการ	ลดผลกระทบ	เพื่อความปลอดภัย
ระบบตรวจสอบอัคคีภัย	กลาง	ต่ำ	กายภาพ	ป้องกัน	เพื่อความปลอดภัย
ระบบป้องกันอัคคีภัย	สูง	สูง	กายภาพ และ ปฏิบัติการ	ลดผลกระทบ	เพื่อความปลอดภัย
กล้อง	สูง	กลาง	กายภาพ และ ปฏิบัติการ	ป้องกัน /ห้าม	รู้สภาพการจราจร / ประสิทธิภาพสิ่งอำนวยความสะดวก
ตระหนักรู้การฝึก: ลูกจ้าง และผู้โดยสาร	สูง	ต่ำ	ปฏิบัติการ	ป้องกัน /ลด ผลกระทบ	เพื่อความปลอดภัย / การ วางระบบการรักษาความ ปลอดภัย
การเดินลาดตระเวน	กลาง	ต่ำ	ปฏิบัติการ	ป้องกัน/ ตรวจจับ/ห้าม	เพื่อความปลอดภัย / การ วางระบบการรักษาความ ปลอดภัย
การตรวจสอบประวัติ ลูกจ้าง	ต่ำ	ต่ำ	ปฏิบัติการ	ป้องกัน/ ตรวจจับ	ระบุลูกจ้างที่ไม่ได้มี คุณสมบัติโดยตรง
การฝึกอบรมเกี่ยวกับเหตุ ฉุกเฉินเต็มรูปแบบ	สูง	ต่ำ	ปฏิบัติการ	เตรียมความ พร้อม	การพบปะพูดคุยกันกับ ผู้เห็นเหตุการณ์คนแรก และการติดต่อกับ บุคคลากรของหน่วยงาน
การสนับสนุนให้ใช้ โครงสร้างที่รับมือกับแรง แผ่นดินไหว และแรงลม	สูง	กลาง	กายภาพ	ลดผลกระทบ	ความเสียหายจากการ ระเบิด แผ่นดินไหว พายุ และไต้ฝุ่น
การรักษาความปลอดภัย ด้านไซเบอร์ เช่น ระบบ ป้องกันผู้บุกรุก (firewalls) ซอฟต์แวร์ ป้องกันไวรัส การสำรอง ข้อมูล (data backup)	สูง	ต่ำ	กายภาพ และ ปฏิบัติการ	ป้องกัน/ตรวจจับ/ ห้าม/ ลด ผลกระทบ	ความเสียหายจากไฟ กระชาก/ ความเสี่ยงตาม ธรรมชาติ/ ระบบล้มเหลว

ตารางที่ 6.2 มาตรการเพิ่มเติมการรักษาความปลอดภัยสำหรับการขนส่งทางรถไฟ

มาตรการ	ประสิทธิผลของ มาตรการ	งบประมาณ ลงทุน	ด้านกายภาพ หรือปฏิบัติการ	แผน	ผลที่ได้รับ / การใช้ ร่วมกัน
มาตรการเพิ่มเติมสำหรับการคุกคามที่ยกระดับขึ้น					
ยามรักษาความปลอดภัยที่ทางเข้า สถานี	สูง	ต่ำ	ปฏิบัติการ	ป้องกัน/ ตรวจจับ/ห้าม	สร้างความมั่นใจต่อ สาธารณะ
การตรวจตรากระเป๋าสัมภาระ	สูง	ต่ำ	ปฏิบัติการ	ป้องกัน/ ตรวจจับ/ห้าม	สร้างความมั่นใจต่อ สาธารณะ
สุนัขดมกลิ่นระเบิด	กลาง	ต่ำ	ปฏิบัติการ	ป้องกัน/ ตรวจจับ	สร้างความมั่นใจต่อ สาธารณะ
เครื่องตรวจจับระเบิดที่ติดอยู่กับที่	สูง	กลาง	กายภาพ	ตรวจจับ	
เครื่องตรวจจับระเบิดที่ติดอยู่กับที่เคลื่อนย้ายได้	สูง	ต่ำ	กายภาพ	ตรวจจับ	
ระบบที่ใช้อุปกรณ์ทำงานร่วมกันสองชุด	สูง	สูง	กายภาพ	บรรเทาให้ลดลง	เพิ่มอายุการใช้งานของระบบ
หุ่นยนต์ : ช่วยเหลือ	สูง	กลาง	กายภาพ และ ปฏิบัติการ	ตรวจจับ/ ห้าม	ระเบิด/ การค้นหาและ ช่วยเหลือ/ ตัวเซนเซอร์ ต่างๆ

ที่มา: Introduction to Transportation Security

6.3.2 ภาคขนส่งทางน้ำ

ที่ปรึกษาจัดทำแผนความมั่นคงทางน้ำ โดยแยกพิจารณาออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย 1) ความมั่นคงทางน้ำขนส่งในแม่น้ำลำคลองและบริเวณชายฝั่ง 2) ความมั่นคงภาคการขนส่งทางทะเล ซึ่งจะมียุทธศาสตร์ทางทะเลระหว่างประเทศเป็นผู้ดูแลและต้องปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความมั่นคงของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ สำหรับหน่วยงานที่รับผิดชอบได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ใช้แผนรักษาความมั่นคงจากท่าเรือ (Port Facility Security Plan) ตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความมั่นคงของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) เป็นผู้กำกับดูแลให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตาม โดยประเด็นแผนยุทธศาสตร์มีเนื้อหาดังนี้

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การป้องกันและลดผลกระทบ

- เป้าประสงค์ : เพื่อป้องกันภัยความมั่นคงด้านการขนส่งทางน้ำ ที่สามารถเกิดขึ้นได้กับ เรือ (เรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า) และ ท่าเรือ (ท่าเรือโดยสาร และท่าเรือขนส่งสินค้า)

- กลยุทธ์

เฝ้าระวังและดำเนินการมาตรการตามระดับการรักษาความมั่นคง (Security level) เพื่อป้องกันเหตุ Security level หมายถึง คุณสมบัติของระดับของความเสี่ยงที่จะมีความพยายามก่อให้เกิดหรือจะเกิดเหตุการณ์คุกคามความปลอดภัย ที่กำหนดโดยกรมเจ้าท่าบนพื้นฐานของข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านรักษาความปลอดภัย

- (1) ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 หมายถึง เป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยขั้นพื้นฐานและระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันที่เหมาะสมขั้นต้นตลอดเวลา ประกอบด้วย

- พื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม
- การอนุญาตบุคคลและยานพาหนะผ่านเข้า-ออก
- ระบบตรวจจับการลักลอบเข้า (Intruder Detection System)
- การตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่หวงห้าม
- การรักษาความปลอดภัยของเรือบริการ (เช่น เรือนำร่อง, เรือส่งน้ำจืด, เรือส่งเสบียง และเรือเก็บขยะ)
- การเฝ้าระวังพื้นที่หวงห้าม (กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟฟ้าส่องสว่าง)
- การเดินตรวจตรารักษาความปลอดภัย
- การติดต่อสื่อสาร (การทดสอบระบบสื่อสารและรักษาการติดต่อสื่อสารภายในท่าเรือ การติดต่อสื่อสารกับเรือ และการติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก)
- ที่จอดรถ
- การป้องกันทางน้ำ

- (2) เพิ่มระดับการเฝ้าระวังและดำเนินการมาตรการตามระดับการรักษาความปลอดภัยระดับ ที่ 2 ซึ่ง หมายถึง มาตรการรักษาความปลอดภัยที่เรือและท่าเรือจะต้องป้องกันตนเองเพิ่มขึ้นเนื่องจากความน่าจะเป็นของภัยคุกคามเพิ่มมากขึ้นตามความเหมาะสมในช่วงระยะเวลาหนึ่ง อันเป็นผลมาจากมีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสูงขึ้น โดยเพิ่มความเข้มงวดในการ:

- การอนุญาตผ่านเข้า-ออก (มาตรการตรวจสอบเพิ่มเติมความถูกต้องของบัตรผ่านของพนักงานและผู้ติดต่อ ขั้นตอนการตรวจสอบบัตรผ่านที่สุญหาย)
- การรักษาความปลอดภัยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม (การปิดช่องทางเข้า-ออกและวิธีการปิด)

- การควบคุมการเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม (การตรวจค้นบุคคลและพาหนะเพิ่มเติมก่อนเข้าในพื้นที่หวงห้าม)
- เฝ้าระวังระบบตรวจการลักลอบผ่านของบุคคล(Intruder Detection System) (ถ้ามี) (การบันทึกและปฏิบัติเพิ่มเติมเมื่อเกิดสัญญาณเตือน)
- ตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่หวงห้าม รวมถึงการตั้งจุดตรวจเพิ่มเติม หากจำเป็น
- เฝ้าระวังพื้นที่หวงห้าม โทรศัพท์วงจรปิด การเฝ้าระวังเพิ่มเติม
- เดินตรวจตรารักษาความปลอดภัย (การเพิ่มการเดินตรวจตราอย่างต่อเนื่อง)
- แยกผู้โดยสารโดยเฉพาะ (มาตรการสำหรับผู้โดยสารออกโดยเฉพาะ)
- เพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
- ติดต่อบุคลากร (การเพิ่มความถี่ในการรักษาการติดต่อบุคลากรภายในและติดต่อเรือ)
- ควบคุมพื้นที่จอดรถ (การจำกัดการจอดรถ)

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การเตรียมความพร้อมรับภัย

- เป้าประสงค์ : การเตรียมเจ้าหน้าที่และทรัพยากรในขั้นสูงสุดเมื่อการเฝ้าระวังชี้ว่า ระดับการรักษาความปลอดภัยอยู่ที่ระดับที่ 3 ซึ่งหมายถึง การเตรียมพร้อมรักษาความปลอดภัยขั้นสูงสุด เนื่องจากภัยคุกคามค่อนข้างแน่นอนและเจาะจง และเป็นระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันเป็นการเฉพาะเพิ่มเติมในช่วงระยะเวลาที่จำกัด
- กลยุทธ์
เพิ่มความเข้มงวดในการ:
 - (1) การควบคุมการเข้า-ออกและบัตรผ่าน มาตรการตรวจสอบเพิ่มเติมความถูกต้องของบัตรผ่านของพนักงานและผู้ติดต่อ รายละเอียดขั้นตอนการเก็บคืนบัตรผ่านชั่วคราว
 - (2) การรักษาความปลอดภัยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม รายละเอียดเพิ่มเติมการปิดช่องทางเข้า-ออกและวิธีการปิด
 - (3) การตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่หวงห้าม จัดทำรายละเอียดการตั้งจุดตรวจค้นเพิ่มเติม (ถ้าจำเป็น) รายละเอียดขั้นตอนการตรวจค้นที่เข้มงวดผู้โดยสาร ผู้ติดต่อ, ผู้มีบัตรผ่านพนักงาน และคนประจำเรือ สินค้า สิ่งของประจำเรือ
 - (4) เดินตรวจตราพื้นที่ จัดทำรายละเอียดการเพิ่มการเดินตรวจตราอย่างต่อเนื่องรายละเอียดการเพิ่มการตรวจตราทางน้ำ ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ
 - (5) การเพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จัดทำรายละเอียดในการเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ขั้นตอนในการเพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
 - (6) การปิดพื้นที่และหยุดการปฏิบัติงาน เมื่อได้รับคำสั่งจากศูนย์ควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ จัดเตรียมขั้นตอนการหยุดปฏิบัติการของท่าเรือขั้นตอนการปิดพื้นที่และมาตรการเตรียมพร้อม

- (7) การติดต่อสื่อสาร จัดเตรียมรายละเอียดในการติดต่อสื่อสารคณะกรรมการประสานงานฯ และกรมเจ้าท่า
- (8) จัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง โดยติดต่อความ เช่น “เห็นอะไรไม่ปกติ โปรดแจ้งเจ้าหน้าที่ หรือ 911” และแจกแผ่นพับให้ความรู้แก่ประชาชน
- (9) เปลี่ยนระดับการเตือนภัยก่อนการร้ายเพื่อการสื่อสารที่ชัดเจนขึ้นกับประชาชน จากเดิม ต่ำมาก ต่ำ ปานกลาง สูง และสูงมาก หรือ เขียวเข้ม เขียวอ่อน เหลือง ส้ม แดง เป็น 5 ระดับที่มีความหมายง่ายต่อการเข้าใจ คือ: “ไม่คาดว่าจะเกิด”, “เป็นไปได้”, “เป็นไปได้มาก”, “คาดว่าจะเกิด”, “เกิดแน่นอน”

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

- เป้าประสงค์: มีการจัดการในภาวะฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชน ในภาคการขนส่งทางน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้การปฏิบัติกรณีเหตุฉุกเฉิน และแผนเผชิญเหตุ Section 7 Emergency Response and Contingency Plan
- กลยุทธ์
 - (1) ควบคุมสั่งการและการสื่อสารกรณีเหตุฉุกเฉิน ผู้ควบคุมสั่งการในพื้นที่เกิดเหตุ อำนาจหน้าที่และการปฏิบัติการตามแผน การสื่อสารและการประสานงานภายในและภายนอก
 - (2) จัดเตรียมและซักซ้อมแผนปฏิบัติเมื่อมีการขู่วางระเบิด รายละเอียดวิธีการรับแจ้งการขู่ และการวิเคราะห์สถานการณ์ขั้นตอนการปฏิบัติการเพื่อรักษาความมั่นคง
 - (3) ค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือ จัดทำรายละเอียดแผนการค้นหาสิ่งผิดปกติในท่าเรือและขั้นตอนการค้นหา
 - (4) จัดทำและซักซ้อมการอพยพคน ขั้นตอนการอพยพคนและเส้นทางอพยพ จุบรวมพลและพื้นที่หลบภัย
 - (5) จัดทำและฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในเรือ แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในท่าเรือ
 - (6) จัดทำและฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุน้ำมัน/ก๊าซ/สารเคมีรั่วไหลในทะเล/แม่น้ำ แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุน้ำมัน/ก๊าซ/สารเคมีรั่วไหลในท่าเรือ
 - (7) จัดทำและฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์อื่นเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงของท่าเรือ

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การจัดการหลังเกิดภัย

- เป้าประสงค์ : สามารถบูรณะซ่อมแซมองค์ประกอบของการขนส่งทางน้ำ ให้กลับสู่สภาพเดิม โดยเร็วและมีผลการศึกษาไว้อ้างอิงและเป็นบทเรียน
- กลยุทธ์
 - (1) ดำเนินการให้ความช่วยเหลือต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ท้วถึง และไม่ซ้ำซ้อน

- (2) ประสานการช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้มีทิศทางสอดคล้องกัน และมีข้อมูลการช่วยเหลือต่างๆ รวบรวมไว้
- (3) ประเมินความเสียหายรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อให้การชดเชยงบประมาณและขอความช่วยเหลือต่างๆ ทำได้เร็วและตรงความต้องการ

6.3.3 ภาคขนส่งทางอากาศ

ยุทธศาสตร์ความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ จะอาศัยมาตรฐานในการรักษาความมั่นคงตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดไว้ในภาคผนวกที่ 17 เป็นมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศขั้นต่ำ (Minimum Requirement) เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพาณิชย์ เพื่อป้องกันภัยที่เกิดจากการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Unlawful Interference) จึงได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัย

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การป้องกันและลดผลกระทบ

- เป้าประสงค์ : เพื่อให้เกิดความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งองค์ประกอบของการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย ท่าอากาศยาน เครื่องบิน อาคารคลังสินค้า และ หอบังคับการบิน
- กลยุทธ์
 - (1) จัดทำแผนรักษาความมั่นคงท่าอากาศยาน (Airport Security Programme) ให้สอดคล้องกับโปรแกรมรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme)
 - (2) จัดให้มีมาตรการรักษาความมั่นคงเชิงป้องกัน (Preventive Security Measures) ที่เป็นมาตรฐานมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับข้อกำหนดของรัฐและภาคผนวกที่ 17 ดังนี้

2.1 มาตรการควบคุมการผ่านเข้า-ออกพื้นที่เพื่อการรักษาความปลอดภัย

- กำหนดพื้นที่หวงห้ามในเขตท่าอากาศยาน
- จัดให้มีระบบการออกบัตรรักษาความปลอดภัยบุคคลและยานพาหนะ เพื่อใช้ผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม โดยมีการตรวจสอบประวัติบุคคลก่อนออกบัตรรักษาความปลอดภัยสำหรับบุคคล
- กำหนดช่องทางเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม และจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมประจำทุกช่องทาง เพื่อตรวจสอบบุคคล สัมภาระและยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่หวงห้าม

2.2 มาตรการรักษาความมั่นคงอากาศยาน

- ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณแนวรั้วพื้นที่การบินและจุดจอดอากาศยาน

- ฝ้าตรวจตระเวนรักษาความปลอดภัยอากาศยานที่จอดอยู่ในพื้นที่ของท่าอากาศยาน โดยสายตรวจเดินเท้า สายตรวจยานพาหนะ และโดยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด

2.3 มาตรการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว เพื่อป้องกันมิให้มีการส่งหรือพาอาวุธวัตถุระเบิด และวัตถุอันตรายที่อาจใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายไปกับอากาศยาน

- ตรวจค้นร่างกายผู้โดยสารด้วยเครื่องตรวจจับโลหะชนิดเดินผ่าน (Walk-Through Metal Detector: WTMD) เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand-Held Metal Detector: HHMD) และยกระดับการตรวจค้นผู้โดยสาร โดยใช้เครื่องตรวจค้นร่างกายแบบ Full Body Scanner
- ตรวจค้นสัมภาระติดตัวด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์และเครื่องตรวจร่องรอยวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector: ETD)

2.4 มาตรการตรวจค้นสัมภาระบรรทุกตรวจค้นสัมภาระบรรทุกด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์และเครื่องตรวจร่องรอยระเบิด (ETD) และยกระดับการตรวจค้นสัมภาระบรรทุก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้เครื่องเอ็กซ์เรย์แบบ Computed Tomography X-ray (CTX)

2.5 มาตรการรักษาความปลอดภัยสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าอื่นๆ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ดังนี้

- จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยโภชนาการ (Catering) ที่จะนำไปกับอากาศยาน ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงลำเลียงขึ้นอากาศยาน
- จัดให้มีมาตรการตรวจค้นสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) และไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail) ที่จะนำไปกับอากาศยานด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์
- จัดให้มีมาตรการควบคุมรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศ ไปรษณีย์ภัณฑ์ รวมถึงสินค้าอื่นๆ ที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว ให้พ้นจากการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงลำเลียงขึ้นอากาศยาน
- จัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานบริเวณพื้นที่ที่ดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าทางอากาศ ไปรษณีย์ภัณฑ์ และโภชนาการ เช่น การควบคุมการผ่านเข้า-ออก การตรวจตระเวนพื้นที่ เป็นต้น

2.6 มาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นที่สาธารณะจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สาธารณะ

- ตรวจตระเวนรักษาความปลอดภัยพื้นที่สาธารณะภายในเขตท่าอากาศยาน โดยสายตรวจเดินเท้า สายตรวจยานพาหนะ และโดยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ในวงรอบตามระยะเวลาและพื้นที่ที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง
- จัดเจ้าหน้าที่ชุดตรวจผสม ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของ ทอท. เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ทหาร เข้าตรวจพื้นที่สาธารณะของท่าอากาศยานจัดเจ้าหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Ordnance Disposal: EOD) พร้อมสุนัขตรวจพัสดุกัมภ์ระเบิด (Canine) ตรวจสอบวัตถุต้องสงสัยที่ คาดว่าจะเป็นระเบิด

(3) มาตรการการรักษาความมั่นคงเฉพาะด้านประกอบด้วย

- 3.1 การตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัว (Screening of Passenger and Cabin Baggage) มีการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระติดตัวอย่างละเอียด รวมทั้งจำกัด บุคคลที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องผ่านจุดตรวจอย่างเด็ดขาด
- 3.2 การตรวจค้นและควบคุมสัมภาระเดินทาง (Checked-Baggage) สัมภาระเดินทางจะ ได้รับการติดสัญลักษณ์เมื่อผ่านการตรวจค้นแล้ว และจะถูกควบคุมทั้งจากท่าอากาศยานและบริษัทการบินขณะลำเลียงไปบรรจุทุกในอากาศยาน
- 3.3 การควบคุมผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นแล้ว (Screened-Passenger Controls) เพื่อป้องกันการหยิบยื่นอาวุธหรือวัตถุอันตรายไปกับผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้น แล้ว กำหนดไว้ว่าจะไม่มีการปะปนกับผู้โดยสารที่ยังไม่ผ่านการตรวจค้นอย่าง เด็ดขาด
- 3.4 การควบคุมสินค้าไปรษณียภัณฑ์ อาหารและสิ่งของที่ให้บริการในอากาศยาน (Cargo/Mail/Courier/Operator's Stores) บุคคลและยานพาหนะที่นำพาสินค้า ไปรษณียภัณฑ์อาหาร และสิ่งของที่ให้บริการในอากาศยานจะต้องหยุดให้พนักงาน รักษาความปลอดภัยประจำช่องทางรักษาความปลอดภัย ตรวจร่างกายและบัตร อนุญาตก่อนผ่านเข้า-ออกพื้นที่ หวงห้ามทุกครั้ง กรณีต้องสงสัย พนักงานรักษาความ ปลอดภัยจะขอเปิดตรวจสิ่งนำพาตามความเหมาะสม
- 3.5 การป้องกันอากาศยาน (Protection of Aircraft) อากาศยานใดที่มีข้อมูลเบื้องต้น ว่าเป็นเป้าหมายของการถูกแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย จะจัดให้มีการแจ้ง เตือนและตรวจค้นภายในอากาศยาน (Notification and Inspection of Aircraft Threat) ยิ่งกว่านั้นยังจัดให้มีการเฝ้าระวังอากาศยานเมื่อได้มีการร้องขออีก ด้วย
- 3.6 การควบคุมและอนุญาตให้นำอาวุธขึ้นอากาศยาน (Authorized Carriage of Weapons) อาวุธทุกประเภทโดยเฉพาะอาวุธปืน ก่อนนำบรรจุบนอากาศยาน

จะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานตรวจค้นท่าอากาศยานและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

3.7 มาตรการควบคุมการผ่านเข้า-ออก (Access Control) การกำหนดพื้นที่หวงห้ามและแนวรั้ว กำหนดเขตพื้นที่หวงห้ามบุคคลและยานพาหนะจะผ่านเข้า-ออกได้เฉพาะช่องทางที่ กำหนด และจะต้องให้พนักงานรักษาความปลอดภัยตรวจค้นร่างกายและความถูกต้องของบัตรรักษาความมั่นคงทุกครั้ง

3.8 การสำรวจและตรวจสอบมาตรการการรักษาความมั่นคง (Surveys and Inspection) มาตรการการรักษาความมั่นคงอาจมีข้อบกพร่องหรือไม่เพียงพอ อันอาจเกิดจากปัจจัยของภัยการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่เปลี่ยนไป จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจเพื่อจัดให้มีมาตรการใหม่หรือการตรวจสอบเพื่อทบทวนความเพียงพอของมาตรการที่มีอยู่เดิม

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การเตรียมความพร้อมรับภัย

- เป้าประสงค์ : จัดให้มีการควบคุมมาตรฐานและคุณภาพการรักษาความมั่นคงตามมาตรฐาน ICAO โดยจัดทำแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความมั่นคงกิจการการบิน (Aviation Security Quality Control Programme) และมีการดำเนินการตามแผน โดยการจัดให้มีการสำรวจ (Survey) การตรวจสอบทั้งระบบ (Audit) การตรวจสอบเฉพาะเรื่อง (Inspection) และการทดสอบ (Test) พร้อมทั้งมีการรวบรวมข้อมูลข้อบกพร่องที่ตรวจพบเพื่อนำไปวิเคราะห์เพื่อการแก้ไขปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์
 - (1) จัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับหน่วยงานด้านความมั่นคง และข่าวกรองของรัฐอย่างต่อเนื่อง เช่น ศูนย์ประสานข่าวกรองแห่งชาติ เพื่อรับทราบข้อมูลภัยคุกคาม และประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. พร้อมทั้งแจ้งเตือนให้ท่าอากาศยานทราบ เพื่อปฏิบัติหรือปรับเปลี่ยนมาตรการรักษาความปลอดภัย ให้สอดคล้องกับภัยคุกคามและยกระดับการรักษาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
 - (2) จัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และประสานหน่วยงานต่างประเทศด้านการรักษาความมั่นคงกิจการการบิน เช่น หน่วยงานบริหารการรักษาความมั่นคงการขนส่งแห่งสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration: TSA) และหน่วยงาน Office of Transport Security: OTS ของประเทศออสเตรเลีย เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและศึกษาวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) ด้านการรักษาความมั่นคงกิจการการบินของแต่ละประเทศ

- (3) จัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง โดยติดต่อความ เช่น “เห็นอะไรไม่ปกติ โปรดแจ้งเจ้าหน้าที่ หรือ 911” และแจกแผ่นพับให้ความรู้แก่ประชาชน
- (4) เปลี่ยนระดับการเตือนภัยก่อนการร้ายเพื่อการสื่อสารที่ชัดเจนขึ้นกับประชาชน จากเดิม ต่ำมาก ต่ำ ปานกลาง สูง และสูงมาก หรือ เขียวเข้ม เขียวอ่อน เหลือง ส้ม แดง เป็น 5 ระดับที่มีความหมายต่อการเข้าใจ คือ: “ไม่คาดว่าจะเกิด”, “เป็นไปได้”, “เป็นไปได้มาก”, “คาดว่าจะเกิด”, “เกิดแน่นอน”

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

- เป้าประสงค์: การจัดการในภาวะฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชนในภาคการขนส่งทางอากาศ ภายใต้การปฏิบัติกรณีเหตุฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุ
- กลยุทธ์
 - (1) จัดทำแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) และแผนฉุกเฉิน (Emergency Plan) ของแต่ละท่าอากาศยานตามมาตรฐาน ICAO
 - (2) จัดให้มีการฝึกซ้อมตามแผนในระยะเวลาที่ ICAO กำหนดอย่างต่อเนื่อง คือ การฝึกซ้อมตามแผนแบบเต็มรูปแบบ (Full-scale Exercise) การฝึกซ้อมแผนแบบบางส่วน (Partial Exercise) และการฝึกซ้อมตามแบบสถานการณ์จำลอง (Table-top Exercise)
 - (3) จัดทำระดับการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัยของแต่ละท่าอากาศยาน โดยให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับการเตรียมความพร้อมฯ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสวัสดิภาพแห่งชาติ (สมช.) ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดระดับ สถานการณ์และหลักการดำเนินงาน โดยให้การประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญในการพิจารณา

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การจัดการหลังเกิดภัย

- เป้าประสงค์ : สามารถบูรณะซ่อมแซมองค์ประกอบของการขนส่งทางอากาศ ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็วและมีผลการศึกษาไว้อ้างอิงและเป็นบทเรียน
- กลยุทธ์
 - (1) ดำเนินการให้ความช่วยเหลือต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ทัวถึง และไม่ซ้ำซ้อน
 - (2) ประสานการช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้มีทิศทางสอดคล้องกัน และมีข้อมูลการช่วยเหลือต่างๆ รวบรวมไว้
 - (3) ประเมินความเสียหายรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อให้การชดเชยงบประมาณและขอความช่วยเหลือต่างๆ ทำได้เร็วและตรงความต้องการ

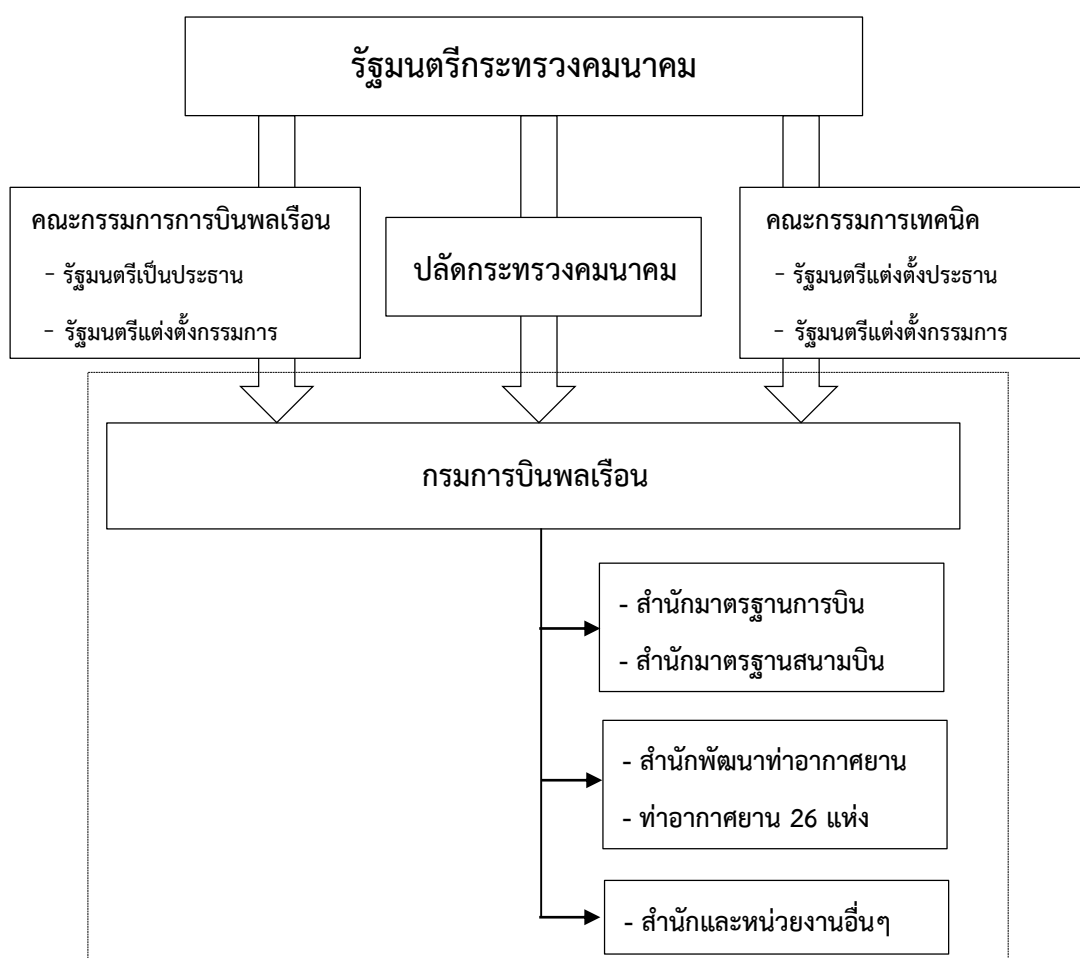
โครงสร้างหน่วยงานใหม่ของกรมการบินพลเรือน ซึ่งอยู่ระหว่างปรับปรุงหน่วยงานตามนโยบายของรัฐบาล

จากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2558 ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างกรมการบินพลเรือนตามที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเสนอ โดยเสนอกฎหมายต่างๆ และหนึ่งในนั้น คือ “พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558” ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558

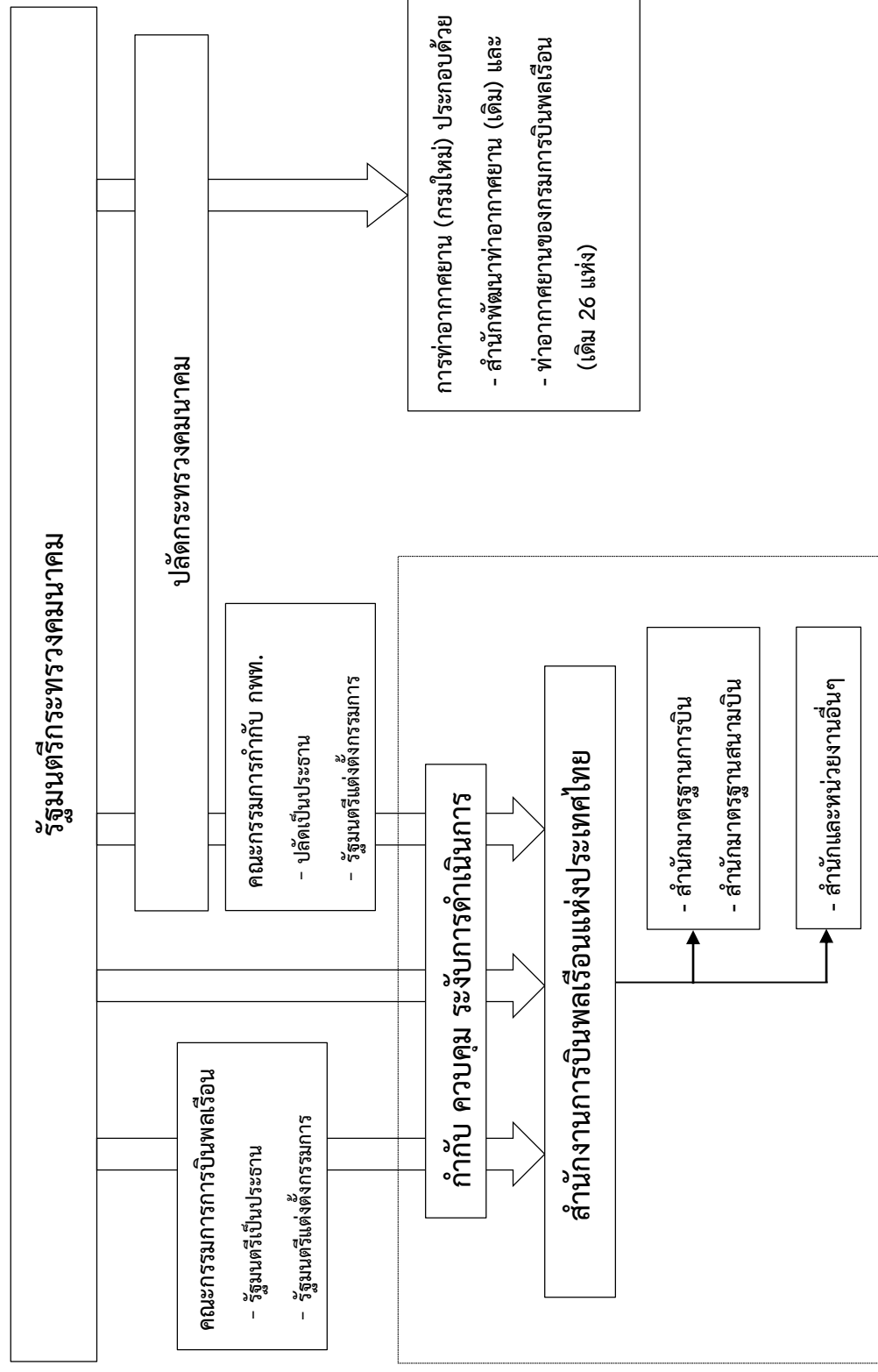
พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อแยกส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือนออกไปเป็น

- (1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งมีลักษณะเป็นหน่วยงานอิสระ ไม่ใช้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และ
- (2) กรมท่าอากาศยาน ซึ่งยังคงเป็นหน่วยงานราชการ โดยจะรับผิดชอบการดำเนินงานสนามบินของกรมการบินพลเรือนเดิม

โดยในรูปที่ 6.3 แสดงโครงสร้างกรมการบินพลเรือน (เดิม) และรูปที่ 6.4 แสดงโครงสร้างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นโครงสร้างใหม่



รูปที่ 6.3 โครงสร้างกรมการบินพลเรือน (เดิม)



รูปที่ 6.4 โครงสร้างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของกรมการบินพลเรือนตามกฎหมาย กระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2558 ประกอบด้วย

ข้อ ๗ กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) เสนอแนะให้มีการกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (2) ดำเนินการออกใบอนุญาตและใบรับรองต่าง ๆ เกี่ยวกับด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (3) กำกับดูแลและตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (4) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๘ กองมาตรฐานสนามบิน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) เสนอแนะให้มีการกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคพื้น การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ การใช้ห้วงอากาศและการควบคุมการจราจรทางอากาศ
- (2) ดำเนินการออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ เกี่ยวกับด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคพื้น การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ การใช้ห้วงอากาศและการควบคุมการจราจรทางอากาศ
- (3) กำกับดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคพื้น การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ การใช้ห้วงอากาศและการควบคุมการจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามกฎหมาย
- (4) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๙ ท่าอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ควบคุมกิจการขนส่งทางอากาศในเขตความรับผิดชอบให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับและคำสั่ง ตลอดจนความตกลงและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง
- (2) ให้บริการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่อากาศยาน ผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่ใช้บริการท่าอากาศยาน รวมทั้งการขนส่งสินค้า สัมภาระและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ
- (3) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๓ สำนักพัฒนาท่าอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานในท่าอากาศยานของกรมให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- (2) ดำเนินการเกี่ยวกับการก่อสร้าง ปรับปรุงและบำรุงรักษาท่าอากาศยาน และควบคุมดูแลด้านสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยานของกรม รวมทั้งสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในส่วนกลาง
- (3) ส่งเสริมและสนับสนุนเกี่ยวกับการดำเนินกิจการท่าอากาศยานของกรม
- (4) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๑๔ สำนักมาตรฐานการบิน ในภาคอากาศ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) เสนอแนะให้มีการกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (2) ดำเนินการออกใบอนุญาตหรือใบรับรองต่างๆ เกี่ยวกับด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน
- (3) กำกับดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนภาคอากาศให้เป็นไปตามกฎหมาย
- (4) ปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์ประสานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งดำเนินการด้านนิรภัยการบิน และสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุของอากาศยาน
- (5) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

อย่างไรก็ดี ในคราวประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ 63/2558 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558 ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติอนุมัติพระราชกำหนดจำนวน 3 ฉบับ ประกอบด้วย

- 1) พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ.2558
- 2) พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 พ.ศ.2558
- 3) พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ.2545 พ.ศ.2558

ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้จัดทำประกาศสำนักรัฐมนตรี ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่ม 132 ตอนพิเศษ 258 ง วันที่ 16 ตุลาคม 2558 แล้ว จึงส่งผลให้กรมการบินพลเรือนถูกยกเลิก แล้วจัดตั้งกรมท่าอากาศยานขึ้นมาแทน โดยโอนสำนักพัฒนาท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานของกรมการบินพลเรือน 26 แห่ง ไปเป็นของกรมท่าอากาศยาน ส่วนงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย รวมทั้งส่วนงานนิรภัยและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ไปเป็นของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยานและสำนักงานคณะกรรมการค้นหาช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ)

ทั้งนี้ กรมท่าอากาศยาน แบ่งส่วนราชการออกเป็น สำนักงานเลขานุการกรม กองก่อสร้างและบำรุงรักษา กองกฎหมาย กองคลัง กองส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน โดยกรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ความจำเป็น และความเป็นไปได้ในการมีสนามบินแห่งใหม่ การก่อสร้างสนามบิน และการดำเนินกิจการสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ถูกหลักเศรษฐกิจ และเพียงพอ ต่อความต้องการของผู้บริการ และให้ได้มาตรฐานสากล

ในขณะเดียวกัน ยังได้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หรือ The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการและไม่เป็นรัฐวิสาหกิจ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ด้วยการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนาการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล และเสนอแนะนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศต่อคณะกรรมการการบินพลเรือน

6.4 แผนปฏิบัติการและตัวอย่างกรณีศึกษา

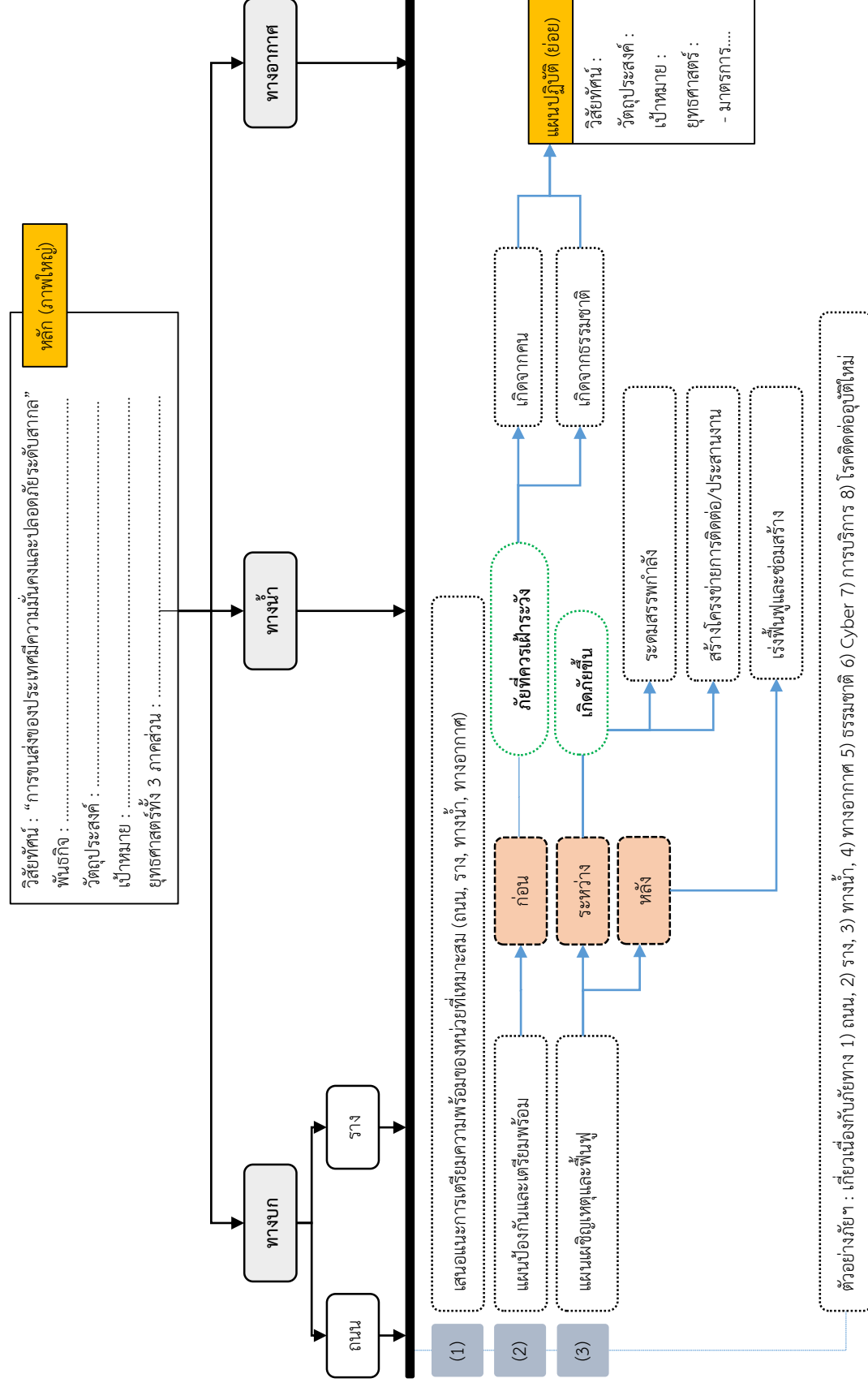
กรอบการจัดทำแผนหลักความมั่นคงภาคการขนส่ง ในระยะที่ 1 จะมีแผนฯ หลักใหญ่ 1 แผนฯ ซึ่งครอบคลุมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในประเทศ และอีก 1 แผนฯ ที่จะกล่าวถึงจะเป็นแผนปฏิบัติการ (ย่อย) โดยจะเจาะลึกลงไปสู่ภาคองค์กร/หน่วยงาน ซึ่งเนื้อหาจะแยกออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) แผนป้องกันและเตรียมความพร้อม และ 2) แผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู แผนปฏิบัติการดังกล่าวนี้จะเป็นแนวทางและตัวอย่างให้แก่และภาคส่วนของภาคการขนส่งนำไปเป็นแบบอย่าง/ต่อยอดการดำเนินงาน/ปฏิบัติต่อในหน่วยงานความรับผิดชอบของตนเอง ดังแสดงผังภาพรวมของกรอบการจัดทำแผนฯ ในรูปภาพที่ 6.5

- 1) **จัดทำแผนฯ (หลัก/ภาพใหญ่):** ครอบคลุมทั้ง 3 ภาคส่วน คือ บก (ถนนและราง) น้ำ และอากาศ
- 2) **จัดทำแผนปฏิบัติการ (ย่อย):** เสนอแนะกรณีที่เป็นแนวทาง เพื่อให้หน่วยงานในภาคการขนส่งนำไปปฏิบัติต่อ ซึ่งมีประเด็นที่สำคัญ คือ
 - เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม
 - จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม
 - จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู

ที่ปรึกษา ยกกรณีตัวอย่างของแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟูที่สำคัญมา 10 กรณี เพื่อใช้เป็นแนวทางให้กับหน่วยงานภาคการขนส่งต่างๆ ดังนี้

- 1) กรณีที่ 1: ภัยจากระเบิด ณ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน
- 2) กรณีที่ 2: ภัยจากระเบิด ณ สถานีขนส่งรถโดยสาร บขส.
- 3) กรณีที่ 3: ภัยจากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน
- 4) กรณีที่ 4: ภัยมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันรั่วไหล
- 5) กรณีที่ 5: ภัยจากการปล้นยึดอากาศยาน
- 6) กรณีที่ 6: ภัยจากแผ่นดินไหว/ดินโคลนถล่ม
- 7) กรณีที่ 7: ภัยจากการโจมตีด้านไซเบอร์ในภาคการขนส่ง (Cyber Security)
- 8) กรณีที่ 8: แผนเตรียมความพร้อมด้านการอพยพคนไทยจากต่างประเทศ
- 9) กรณีที่ 9: ภัยจากโรคติดต่ออุบัติใหม่
- 10) กรณีที่ 10: ภัยจากการปล้นยึดรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย แล้วนำไปก่อการร้าย

พร้อมสร้างผังการปฏิบัติงานเพื่ออำนวยความสะดวกการประสานงานและออกเหตุ โดยมีศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง: Transport Security Center: (TSC) ที่จะจัดตั้งขึ้น เป็นศูนย์กลางและหน่วยบริการกระทรวงคมนาคม



รูปที่ 6.5 กรอบของผังการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงฯ และแผนปฏิบัติการ

6.4.1 กรณีที่ 1: ภัยจากระเบิด ณ สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

❖ การป้องกัน/ลดผลกระทบ

ในทุกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ควรจะมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำการอยู่ 6 คนต่อกะต่อสถานี หรือมากกว่า ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม และมีประตูตรวจโลหะทุกช่องทางเข้าออก พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ตรวจกระเป๋าสัมภาระประจำอยู่ทุกช่องทางเข้า-ออก ของสถานี เพื่อตรวจสอบผู้เดินทางผ่านทางรถไฟฟ้าใต้ดินนี้ พร้อมกล้องวงจรปิดที่ครอบคลุมมากกว่า 90 เปอร์เซ็นต์ และมีแผนฉุกเฉินเตรียมไว้แล้วเพื่อป้องกันและลดผลกระทบ โดยเฉพาะการให้ความตระหนักรู้ไปถึงผู้โดยสารต่อการปฏิบัติในสภาวะฉุกเฉิน

❖ การตรวจสอบ/เตรียมความพร้อม

มีการซ้อมแผนใหญ่อยู่อย่างต่อเนื่องโดยเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยต่อต้านการก่อการร้ายสากล, กลุ่มโรงพยาบาลในสัญญา, ตำรวจ, เจ้าหน้าที่ใน รฟม. และ เจ้าหน้าที่ในเครือข่าย บริษัท BMCL (บริษัทผู้ลงทุนบริหารจัดการ) และเจ้าหน้าที่อื่นๆ ที่สำคัญ เป็นต้น และที่ตัวสถานีควรจัดทำแผนอพยพให้แก่ผู้โดยสาร เช่น จุดศูนย์รวมเมื่อเกิดเหตุ ไฟฟ้าฉุกเฉิน ระบบระบายอากาศ/ควัน อุปกรณ์ดับเพลิง/เครื่องมือช่วย โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ภายใน) และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เป็นต้น

❖ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

มีแผนเผชิญเหตุ เพื่อใช้ในภาวะฉุกเฉิน รวมถึงการบริหารความเสี่ยง ภายหลังเมื่อเกิดเหตุขึ้นจะมีช่องทางการติดต่อประสานงาน เพื่อแจ้งบอกระดับความรุนแรงของภัย มีเจ้าหน้าที่ในข้อตกลงสัญญาด้านความปลอดภัย เช่น ศูนย์แพทย์ กทม., ตำรวจ เข้ามาช่วยระดมคนเจ็บและระงับเหตุให้ได้เร็วที่สุด และมีหน่วยงานในภาคความมั่นคงของกระทรวงเข้ามาสนับสนุนงานหลายส่วน เพื่อช่วยอพยพคน เคลียร์เส้นทาง/พื้นที่ ดับเพลิง และปฐมพยาบาล เช่น สาธารณะสุข มหาดไทย กลาโหม และกระทรวงคมนาคม

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

❖ วิสัยทัศน์; “ภาคขนส่งของรถไฟฟ้าใต้ดินของประเทศ มีความมั่นคงระดับมาตรฐานสากล”

❖ วัตถุประสงค์;

- เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ในระบบโครงข่ายภาคการขนส่งของรถไฟฟ้าใต้ดิน จากภัยการก่อวินาศกรรมวางระเบิดสถานี และลดจำนวนจุดเปราะบางสำหรับการโจมตีของภัยคุกคาม
- เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการอุบัติการณ์ ทำให้เจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครทราบขั้นตอนปฏิบัติ เมื่อเกิดภัยขึ้น
- เพื่อจัดทำแผนการฟื้นฟูกลับคืนมาอย่างรวดเร็วของภาคขนส่ง ภายหลังจากการถูกโจมตีของภัยคุกคาม ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการของรัฐ

❖ เป้าหมาย;

- ป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามต่อระบบขนส่งรถไฟฟ้าใต้ดินและหน่วยงานที่มีรูปแบบการจัดการที่ใกล้เคียงกัน
- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะด้านความมั่นคง ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู ซ่อมสร้าง) รวมไปถึงถึงผังการติดต่อที่เป็นระบบและขั้นตอน

❖ ยุทธศาสตร์;

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ขยายความร่วมมือเพื่อช่วยเพิ่มการรักษาความมั่นคง

มาตรการที่ 1 ร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง เช่น ระหว่างภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ เพื่อพัฒนากระบวนการ เพื่อยกระดับการรักษาความปลอดภัยแก่ระบบขนส่งรถไฟฟ้าใต้ดินและหน่วยงานที่มีรูปแบบการจัดการที่ใกล้เคียงกัน

มาตรการที่ 2 ร่วมมือระหว่างภาครัฐกับหน่วยงานด้านการรักษาความมั่นคงของรถไฟฟ้า รฟม, BTS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโดยใช้ทรัพยากรในท้องถิ่นให้เกิดความมั่นคงมากยิ่งขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาการรักษาความมั่นคงขั้นพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง

มาตรการที่ 1 สร้างแนวทางและการดำเนินการในการรักษาความมั่นคง เพื่อยกระดับการรักษาความมั่นคงขั้นพื้นฐาน

มาตรการที่ 2 จัดลำดับความสำคัญสำหรับการขนส่งเพื่อปรับปรุงการดำเนินการรักษาความมั่นคง ให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังเตรียมการรักษาความมั่นคงให้พร้อมรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มหน่วยงานสำหรับรักษาความมั่นคงมากยิ่งขึ้น

มาตรการที่ 1 เพิ่มหน่วยงานรักษาความมั่นคงที่ได้รับการฝึกฝน สำหรับสถานการณ์คุกคามจริง

มาตรการที่ 2 เพิ่มหน่วยงานสนับสนุนการรักษาความมั่นคง และเพิ่มความระมัดระวังต่อการรักษาความมั่นคง โดยเพิ่มความระมัดระวังให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะในการเฝ้าระวังกระเป๋าสัมภาระก่อนเข้าสู่สถานีต้องมีการตรวจสอบจากอุปกรณ์ที่น่าเชื่อถือได้และมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเพิ่มเติม

มาตรการที่ 3 นำสุนัขมาช่วยในการเฝ้าระวัง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ใช้เครื่องมือรักษาความปลอดภัยและความร่วมมือจากประชาชนเพื่อลดความเสี่ยงลง

มาตรการที่ 1 ใช้เทคโนโลยีร่วมกับการฝึกฝนการรับมือกับสถานการณ์ และการเพิ่มความระมัดระวังจากประชาชนเป็นส่วนสำคัญ เทคโนโลยีเป็นสิ่งแรกที่

สามารถตอบสนองกับข้อมูล เพื่อป้องกัน ตรวจสอบ และหยุดยั้งการก่อการร้ายต่อระบบขนส่งได้

3) จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู

❖ หน้าที่ของหน่วยฯ และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (ในแต่ละหน่วยฯ)

กรณี “ภัย” จากการวางระเบิดที่สถานีรถไฟใต้ดิน เป็นภัยทางความมั่นคงของชาติ ที่เกิดจากมนุษย์ เมื่อมีการก่อการร้ายขึ้น โดยมีผู้นำวัตถุระเบิดไปวางไว้ที่สถานีรถไฟใต้ดิน แล้วเกิดระเบิดขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด จะมีแผนปฏิบัติร่วมกันอย่างบูรณาการร่วมกัน เพื่อตอบสนองและต่อต้านการก่อการร้ายไม่ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม (ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.6)

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบและเตรียมความพร้อม

1) การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

- 1.1 มีการร่วมมือปฏิบัติการกับเจ้าหน้าที่หน่วยป้องกันการก่อการร้าย/ตำรวจ ในด้านข่าวกรอง และในส่วนของ รฟม. และ BMCL จะมีแผนของการป้องกันและลดผลกระทบ และเตรียมความพร้อม
- 1.2 ให้ข้อมูลการปฏิบัติเพื่อเตรียมพร้อมเมื่อเกิดภัยแก่ผู้โดยสาร/ประชาชน ซึ่งจะบรรจุข้อควรปฏิบัติในขณะเกิดภัยขึ้น
- 1.3 เตรียมพร้อมของหน่วยงานรถไฟใต้ดินเอง (ในแต่ละสถานี) โดยต้องทำการตรวจเช็คอุปกรณ์ทางด้านความปลอดภัย ว่าสามารถทำงานได้อย่างสม่ำเสมอ เช่น กล้อง CCTV ไฟฟ้าส่องสว่างในกรณีฉุกเฉิน แนวเส้นสีบนพื้นเพื่อเป็น guideline ให้แก่ผู้โดยสารภัย แสดงตำแหน่งจุดรวมพล ณ ตำแหน่งที่ปลอดภัย มีการระบายอากาศได้ดี มีปุ่มขอความช่วยเหลืออยู่ในบริเวณใกล้เคียง มีโทรศัพท์ที่ทำงานได้ตลอด
- 1.4 มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่มีความชำนาญและผ่านการฝึกปฏิบัติมาอย่างดี คอยช่วยเหลืออยู่ใกล้ๆ ทัวถึง และทันที
- 1.5 มีการซ้อมแผนเป็นไปตามภัยที่อาจเกิดขึ้นอยู่อย่างเหมาะสมกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 1.6 ทำสนธิสัญญากับหน่วยงานด้านการพยาบาล/สาธารณสุข ตำรวจ หน่วยสนับสนุนอื่นๆ ที่สำคัญ เพื่อสนับสนุนในช่วงที่ภัยเกิดขึ้น

2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): มีแผนเตรียมการกับภัยต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น มีโครงข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ อย่างใกล้ชิด

3) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.): มีแผนป้องกันและบรรเทาภัย เพื่อเตรียมความพร้อมที่จะจัดการกับภัยที่เกิดขึ้น

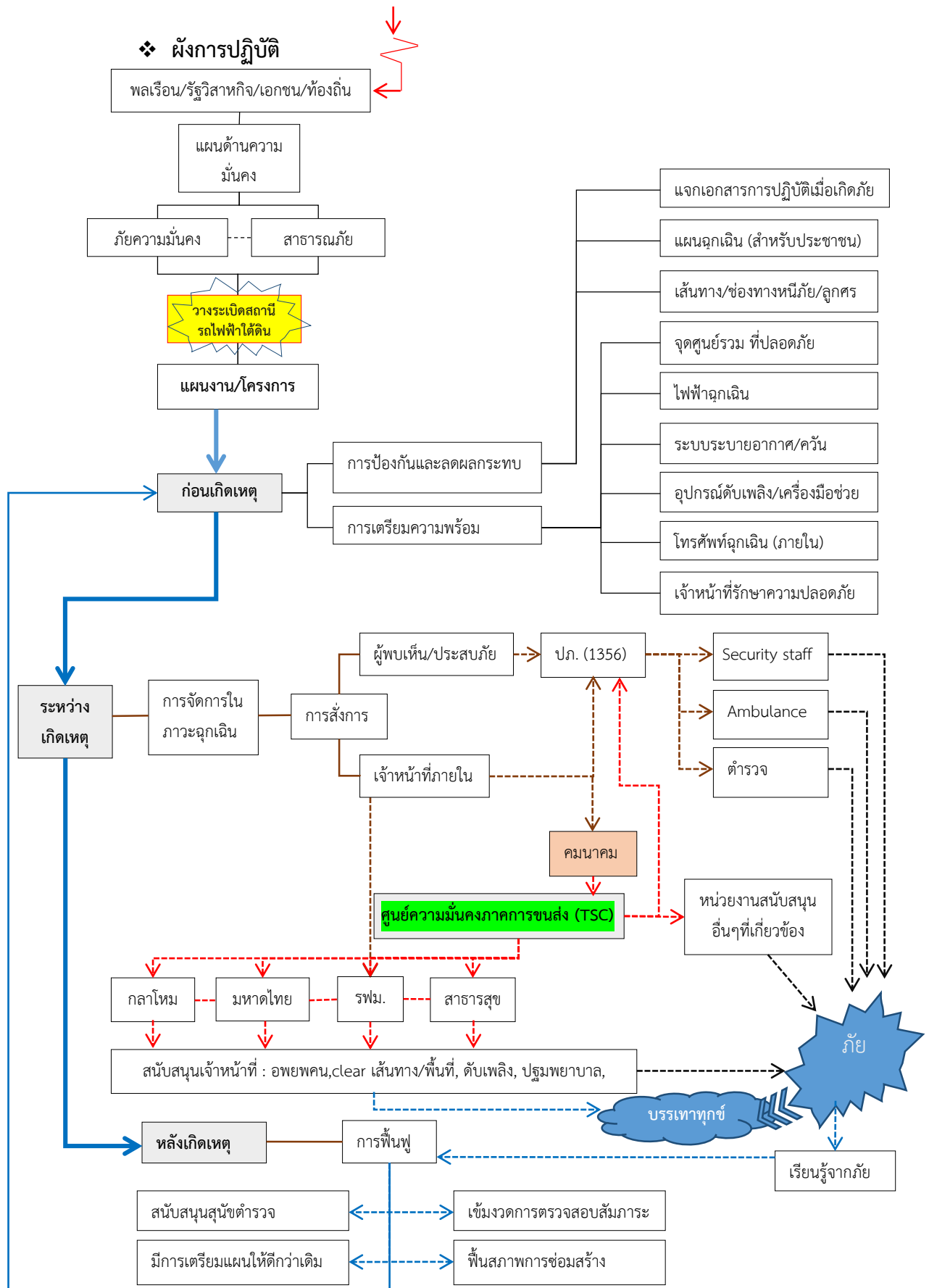
4) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.): มีเครือข่ายการติดต่อสื่อสารกับทุกหน่วยงาน/องค์กร ของประเทศ เพื่าระวังและกระจายเสียงต่อไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ระหว่างเกิดเหตุ : เมื่อเกิดเหตุขึ้นจะมีการสั่งการจากเจ้าหน้าที่ฝ่ายสถานี และผู้ที่ประสบภัยก็อาจจะมีการติดต่อสื่อสารเพื่อขอความช่วยเหลือด้วย อีกส่วนหนึ่งจะส่งข่าวไปที่ส่วนกลาง (รฟม.) และประสานงานร่วมกันโดยตรงไปที่หน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง กระทรวงคมนาคม เพื่อจะกระจายข่าวและร้องขอกำลังสนับสนุนกำลังพลและสิ่งจำเป็นในด้านต่างๆ เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข ให้สนับสนุนเจ้าหน้าที่เพื่อทำการอพยพคน เคลียร์เส้นทางการจราจรและผู้คนออกจากพื้นที่ ร้องขออุปกรณ์/รถดับเพลิง เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลที่เพียงพอ ไปผนวกกับเจ้าหน้าที่ภาคสนาม เช่น Security Staff และตำรวจ เป็นต้น

- 1) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** ใช้แผนที่เตรียมการไว้ต่างๆ เป็นผังในการปฏิบัติงานติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และคอยกำกับดูแล
- 2) **ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปก.คค.):** รับข่าวและกระจายข่าวไปสู่หน่วยงานเหล่านี้อย่างใกล้ชิด รฟม., กระทรวงกลาโหม, กระทรวงสาธารณสุข, โรงพยาบาลในสนธิสัญญา, เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่อยู่ในเขตรับผิดชอบใกล้ชิดที่สุด
- 3) **กระทรวงกลาโหม:** สนับสนุนสรรพกำลัง (ขึ้นอยู่กับภัยว่ารุนแรงแค่ไหน) เข้าพื้นที่
- 4) **กระทรวงมหาดไทย:** สนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยับยั้งสาเหตุต้นตอที่ทำให้เกิดความรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสานไปสู่สถานีรถดับเพลิง
- 5) **การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.):** Security Staff ช่วยคนเจ็บ/ผู้ประสบภัยนำไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัย ควบคุม/สั่งการในระบบฉุกเฉินในตัวสถานี ตามแผนที่ซ้อม
- 6) **กระทรวงสาธารณสุขและโรงพยาบาลในสนธิสัญญา:** เข้าปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ป่วย
- 7) **เจ้าหน้าที่ตำรวจ:** เคลียร์เส้นทางการจราจรและผู้คนออกจากพื้นที่ โดยเฉพาะกลุ่มประชาชน (ไทยมุง), นักข่าว, ควบคุมการจราจรที่เป็นเส้นทางเข้าถึงของผู้ร่วมปฏิบัติงาน และส่งออก/เคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล

หลังเกิดเหตุ: เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก เร่งฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหากำลังหรือวิธีการเสริมงานทางด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มขึ้นเพื่อเฝ้าระวังต่อไป

- 1) **การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)**
 - 1.1 เร่งฟื้นฟูตัวสถานีที่เกิดภัยขึ้น ซ่อมแซมและซ่อมสร้างขึ้นมาใหม่
 - 1.2 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการ โดยระดมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ช่วยกันจัดทำแผนขึ้นมาใหม่ให้ดีกว่าเดิม เช่น เข้มงวดการตรวจสอบสัมภาระ สนับสนุนสุนัขตำรวจ ประชาสัมพันธ์ประสพภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีลักษณะเสี่ยงที่จะเกิดภัยลักษณะนี้ขึ้น ให้เกิดความตระหนักร่วม
 - 1.3 บรรเทาทุกข์แก่ผู้ประสบภัย เยียวยา ให้คำรักษาพยาบาล
- 2) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ 6.6 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยวางระเบิด ณ สถานีรถไฟใต้ดิน

6.4.2 กรณีที่ 2: ภัยจากระเบิด ณ สถานีขนส่งรถโดยสาร บขส.

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

❖ การป้องกัน/ลดผลกระทบ

- เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณช่องเปิดอย่างน้อยจุดละ 2 คน ในช่วงวันปกติ และเพิ่มมากขึ้นในช่วงเทศกาล
- ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ภายในสถานี และพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะบริเวณลานจอดรถยนต์
- ตรวจสอบยานพาหนะทุกชนิดที่เข้ามาจอดบริเวณลานจอดรถภายในสถานีขนส่ง
- ติดตั้งประตูตรวจโลหะ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบกระเป๋าผู้เข้ามาในบริเวณสถานีขนส่งที่เข้ามาทางเข้าหลัก
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่พร้อมอุปกรณ์ตรวจโลหะแบบพกพา สุ่มตรวจสอบกระเป๋าหรือสัมภาระของผู้โดยสารหรือผู้ที่เข้ามาภายในบริเวณสถานีขนส่ง (เนื่องจากสถานีขนส่งมีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดสามารถเข้า-ออกภายในสถานีได้หลายทาง)
- จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ เจ้าหน้าที่ให้บริการบนรถโดยสารสาธารณะ และเจ้าหน้าที่จัดเก็บกระเป๋าผู้โดยสารใต้ท้องรถ ให้มีทักษะและการสังเกตสิ่งผิดปกติ หรือผู้โดยสารที่มีลักษณะมีพิรุธ โดยเฉพาะผู้โดยสารที่ขึ้นระหว่างทาง โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายความมั่นคงที่มีความเชี่ยวชาญเป็นผู้ฝึกอบรมให้
- มีแผนฉุกเฉินการป้องกันและลดผลกระทบ ที่สามารถให้ผู้โดยสารและประชาชนที่ใช้บริการในสถานีขนส่งเข้าใจและปฏิบัติตัวได้ตามคำแนะนำ

❖ การตรวจสอบ/เตรียมความพร้อม

- จัดซ้อมแผนเตรียมความพร้อมเมื่อประสบภัยตามตารางเวลา แยกเป็นแผนการซ้อมย่อยที่เน้นให้เจ้าหน้าที่ในสถานีขนส่ง บขส. และเจ้าหน้าที่ของบริษัทเดินรถเอกชน ร่วมกับเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ หน่วยการแพทย์ฉุกเฉิน เจ้าหน้าที่กู้ภัย มีความพร้อมในการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ทันทั่วถึง และฝึกซ้อมเต็มรูปแบบเพื่อเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานและบุคลากรให้เกิดความเข้าใจในการประสานงานกับทุกภาคส่วน และไม่เกิดการสับสนจากการสั่งการจากผู้รับผิดชอบ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตรงตามหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่ลงปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- มีแผนอพยพสำหรับผู้โดยสารในสถานีขนส่ง ประกอบด้วย จุดศูนย์รวมที่ปลอดภัย ระบบไฟฟ้าฉุกเฉิน ระบบระบายอากาศ/ควัน อุปกรณ์ดับเพลิง โทรศัพท์ฉุกเฉิน ผังอาคาร ป้ายประกาศข้อควรปฏิบัติสำหรับผู้โดยสารเมื่อเกิดภัย เป็นต้น

❖ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

- มีแผนเผชิญเหตุฉุกเฉิน โดยให้นายสถานีขนส่งผู้โดยสาร รับผิดชอบในการสั่งการภายในสถานีในเบื้องต้น และรายงานผลการดำเนินการให้ขนส่งจังหวัดในพื้นที่ทราบ และรายงานต่อมายังส่วนกลาง (กรมการขนส่งทางบก) รวมทั้งศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC) เข้ามาดำเนินการ
- ประสานงานกับหน่วยงานด้านความปลอดภัย ได้แก่ ศูนย์แพทย์ ตำรวจ ทหาร มูลนิธิกู้ภัย เจ้าหน้าที่จาก TSC เพื่อระดมกำลังช่วยเหลือปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บ อพยพผู้โดยสาร ดับเพลิง เคลียร์เส้นทางอพยพ และเข้าระงับเหตุให้เร็วที่สุด

❖ ข้อมูลในสถานะปัจจุบัน และข้อมูลอื่นๆ

- กรมการขนส่งทางบกยังไม่มีแผนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่ชัดเจน การเฝ้าระวังมีเพียงกล้องโทรทัศน์วงจรปิดที่ติดตั้งในแต่ละสถานี
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในแต่ละสถานีขนส่ง เป็นเจ้าหน้าที่ของบริษัทเอกชน ซึ่งจำนวนเจ้าหน้าที่จะถูกจำกัดด้วยงบประมาณแผ่นดิน
- การเฝ้าระวังภัยก่อการร้ายในบริเวณสถานีขนส่งทำได้ค่อนข้างยากเนื่องจากเป็นพื้นที่เปิด ผู้โดยสารหรือบุคคลทั่วไปสามารถ เข้า-ออก สถานีได้หลายทาง

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

- ❖ วิสัยทัศน์: “ภาคการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง มีความมั่นคงระดับมาตรฐานสากล”

❖ วัตถุประสงค์;

- เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ในระบบโครงข่ายภาคการขนส่งของรถโดยสารระหว่างเมือง จากภัยการก่อวินาศกรรมวางระเบิดสถานี และลดจำนวนจุดเปราะบางสำหรับการโจมตีของภัยคุกคาม
- เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการอุบัติเหตุ ให้เจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครทราบขั้นตอนปฏิบัติเมื่อเกิดภัย
- เพื่อจัดทำแผนการฟื้นฟูกลับคืนมาอย่างรวดเร็วของภาคการขนส่ง หลังจากการถูกโจมตีของภัยคุกคามซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการของรัฐ

❖ เป้าหมาย

- ป้องกันและยับยั้งคุกคามต่อระบบขนส่งรถโดยสารระหว่างเมืองและหน่วยงานที่มีรูปแบบการจัดการที่ใกล้เคียงกัน

- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะด้านความมั่นคง ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู ซ่อมสร้าง) รวมไปถึงผังการติดต่อที่เป็นระบบและขั้นตอน

❖ ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ดำเนินการแผนงานด้านความมั่นคงที่มีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพโดยอาศัยหลักการบริหารความเสี่ยง และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากภัยคุกคาม รวมไปถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครือข่ายการขนส่งทุกรูปแบบ

มาตรการที่ 1 จัดทำมาตรฐานในการประเมินความเสี่ยงและแนวทางลดความเสี่ยง โดยการผสานความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ในการปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยง ระบุถึงภัยคุกคามและผลที่ตามมา ซึ่งเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางถนน เช่น โครงสร้างสะพาน, อุโมงค์ ยานพาหนะ ระบบงาน บุคลากรและกลยุทธ์เฉพาะของแต่ละหน่วยงาน นำมารวบรวมปรับปรุง ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น

มาตรการที่ 2 ทบทวนแผนความมั่นคงร่วมกัน โดยจะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่มีส่วนร่วมในงานการขนส่ง ในการเก็บรวบรวมข้อมูลทางกายภาพ การดำเนินงาน ทรัพย์สิน แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รายละเอียดการฝึกอบรมในแต่ละหน่วยงาน และเผยแพร่แก่หน่วยงานอื่น ๆ ต่อไป

มาตรการที่ 3 จัดทำรายการดำเนินการด้านความมั่นคง โดยทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งทางถนน ทั้งภาครัฐและเอกชน ในการระบุและจัดทำรายการตรวจวัดการดำเนินงานรักษาความมั่นคง พัฒนาคู่มือตรวจวัดมาตรการป้องกันในการขนส่ง

มาตรการที่ 4 จัดทำคู่มือการประเมินตนเองด้านการรักษาความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มความระมัดระวังของนักเดินทางและคนงานภาคการขนส่ง โดยการระบุและรายงานพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยงในการเป็นอันตราย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกกฎระเบียบและบังคับใช้ต่อไป

มาตรการที่ 1 ฝึกอบรมและสร้างความตระหนักในการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น โดยทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานวิชาการ หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในการจัดอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักในด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย เปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมและดำเนินงานตามแผนความมั่นคง ในกลุ่มของรถบรรทุกและรถประจำทางเป็นสำคัญ

มาตรการที่ 2 สร้างความมั่นใจในการประเมินภัยคุกคามและความชำนาญของคนขับ โดยการเพิ่มการเข้มงวดในการตรวจสอบประวัติและภูมิหลังของคนขับ ในการขอใบอนุญาตขับขี่

มาตรการที่ 3 ฝึกอบรมแผนรักษาความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลระหว่างหน่วยงานพันธมิตรในภาค การขนส่งทางถนน พัฒนความสัมพันธ์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความความ มั่นคงระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อปรับปรุงระบบรักษาความมั่นคงให้ดีขึ้น

มาตรการที่ 1 จัดทำโครงการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความมั่นคง และจัดการ เหตุฉุกเฉิน โดยการจัดทำแผนงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งทั้ง ภาครัฐและเอกชน ในด้านที่เกี่ยวข้องกับหลักการประเมินความเสี่ยง การดำเนินการขนส่งในกรณีฉุกเฉิน การวางแผนอพยพ เป็นต้น

3) จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู

❖ หน้าที่ของหน่วยงานและการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (แต่ละหน่วยงาน)

กรณี “ภัย” จากการวางระเบิดที่สถานีขนส่ง เป็นภัยทางด้านความมั่นคงของชาติ ที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เมื่อมีการก่อการร้ายขึ้นโดยมีผู้นำวัตถุระเบิดไปวางไว้ที่สถานีขนส่ง แล้วเกิดระเบิดขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด จะมีแผนปฏิบัติการบูรณาการร่วมกัน เพื่อตอบสนองและต่อต้านการก่อการร้ายไม่ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบและเตรียมความพร้อม

1) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

- 1.1 มีตารางเวลาการซ่อมแผนตามลักษณะภัยที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 1.2 ให้ข้อมูลการปฏิบัติเพื่อเตรียมพร้อมเมื่อเกิดภัยแก่ผู้โดยสาร/ประชาชน ซึ่งจะบรรจุข้อควรปฏิบัติในขณะเกิดภัย
- 1.3 ทำสนธิสัญญากับหน่วยงานด้านการพยาบาล/สาธารณสุข ตำรวจ หน่วยสนับสนุนอื่นๆ เพื่อสนับสนุนในช่วงที่เกิดภัย
- 1.4 ฝึกอบรมและซักซ้อมความเข้าใจแผนรักษาความปลอดภัย และวิธีสังเกตเหตุผิดปกติ ณ บริเวณสถานีขนส่งแต่ละแห่งให้แก่ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ประจำสถานีขนส่ง พนักงานขับรถ พนักงานประจำรถ

2) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)

- 1.1 ซ้อมแผนตามลักษณะภัยที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามตารางเวลาที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก
 - 1.2 ติดตั้งป้ายประกาศหรือแผ่นพับ แสดงวิธีปฏิบัติตนเมื่อเกิดภัยประเภทต่างๆ เพื่อให้ความรู้แก่ผู้โดยสารหรือประชาชนที่อยู่บริเวณสถานีขนส่ง โดยติดตั้งหรือจัดวางกระจายในบริเวณที่ให้ง่ายแก่การสังเกตหรือหยิบได้ง่าย
 - 1.3 มีการตรวจสอบอุปกรณ์ทางด้านความปลอดภัยสม่ำเสมอ ได้แก่ กล้อง CCTV อุปกรณ์ถึงดับเพลิง ไฟฟ้าส่องสว่าง ไฟฉุกเฉิน ป้ายบอกทางในกรณีไฟฟ้าดับ ปุ่มขอความช่วยเหลือเบอร์โทรฉุกเฉิน
 - 1.4 จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมฝึกอบรมและซักซ้อมความเข้าใจแผนรักษาความปลอดภัย ตามระยะเวลาที่กำหนดโดยกรมการขนส่งทางบก
- 3) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** มีแผนเตรียมการกับภัยประเภทต่างๆที่จะเกิดขึ้น มีโครงข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆอย่างใกล้ชิด
 - 4) **สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.):** มีแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อเตรียมความพร้อมที่จะจัดการกับภัยที่เกิดขึ้น
 - 5) **ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.):** มีเครือข่ายการติดต่อสื่อสารกับทุกหน่วยงาน/องค์กร ของประเทศ เผื่อระวังและกระจายเสียงต่อไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ระหว่างเกิดเหตุ: ผู้อำนวยการสถานีที่เกิดเหตุ ทำหน้าที่สั่งการในเบื้องต้น ทำการประเมินสถานการณ์เบื้องต้น ประสานขอความช่วยเหลือ แจ้งเหตุไปยังกรมการขนส่งทางบก และหน่วยความมั่นคงภาคการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เพื่อกระจายข่าวและร้องขอกำลังพลสนับสนุนและสิ่งจำเป็นในด้านต่างๆ จาก กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงสาธารณสุข ให้สนับสนุนเจ้าหน้าที่เพื่อทำการอพยพคน เคลียร์เส้นทางจราจรและผู้คนออกจากพื้นที่เสี่ยงภัย ร้องขออุปกรณ์/รถดับเพลิง เจ้าหน้าที่การแพทย์ฉุกเฉินเพื่อปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บ ไปผนวกกับเจ้าหน้าที่ภาคสนาม เช่น Security Staff และตำรวจ เป็นต้น

- 1) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** ใช้แผนฯ ที่เตรียมการไว้ต่างๆ เป็นผังในการปฏิบัติงานติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และคอยกำกับดูแล
- 2) **ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.):** รับข่าวและกระจายข่าวไปสู่หน่วยงานเหล่านี้อย่างใกล้ชิด (ขบ. , ขบส., กระทรวงกลาโหม, กระทรวงสาธารณสุข, โรงพยาบาลในสนธิสัญญา, เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่อยู่ในเขตรับผิดชอบใกล้เคียงที่สุด)

- 3) **กระทรวงมหาดไทย:** สนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยับยั้งสาเหตุต้นตอที่ทำให้เกิดความรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสานไปสู่สถานีระดับเพลิง สนับสนุนเจ้าหน้าที่ EOD เพื่อตรวจหาวัตถุระเบิดที่อาจหลงเหลือและยังไม่ระเบิด
- 4) **กระทรวงกลาโหม:** สนับสนุนสรรพกำลัง (ขึ้นอยู่กับภัยว่ารุนแรงแค่ไหน) เข้าพื้นที่
- 5) **บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.):** Security Staff ช่วยคนเจ็บ/ผู้ประสบภัยนำไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัย ควบคุม/สั่งการในระบบฉุกเฉินในตัวสถานี ตามแผนที่ซ้อม
- 6) **กระทรวงสาธารณสุขและโรงพยาบาลในสนธิสัญญา:** เข้าปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ป่วย

หลังเกิดเหตุ: เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก เร่งฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหากำลังหรือวิธีการเสริมงานทางด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มขึ้นเพื่อเฝ้าระวังต่อไป

1) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

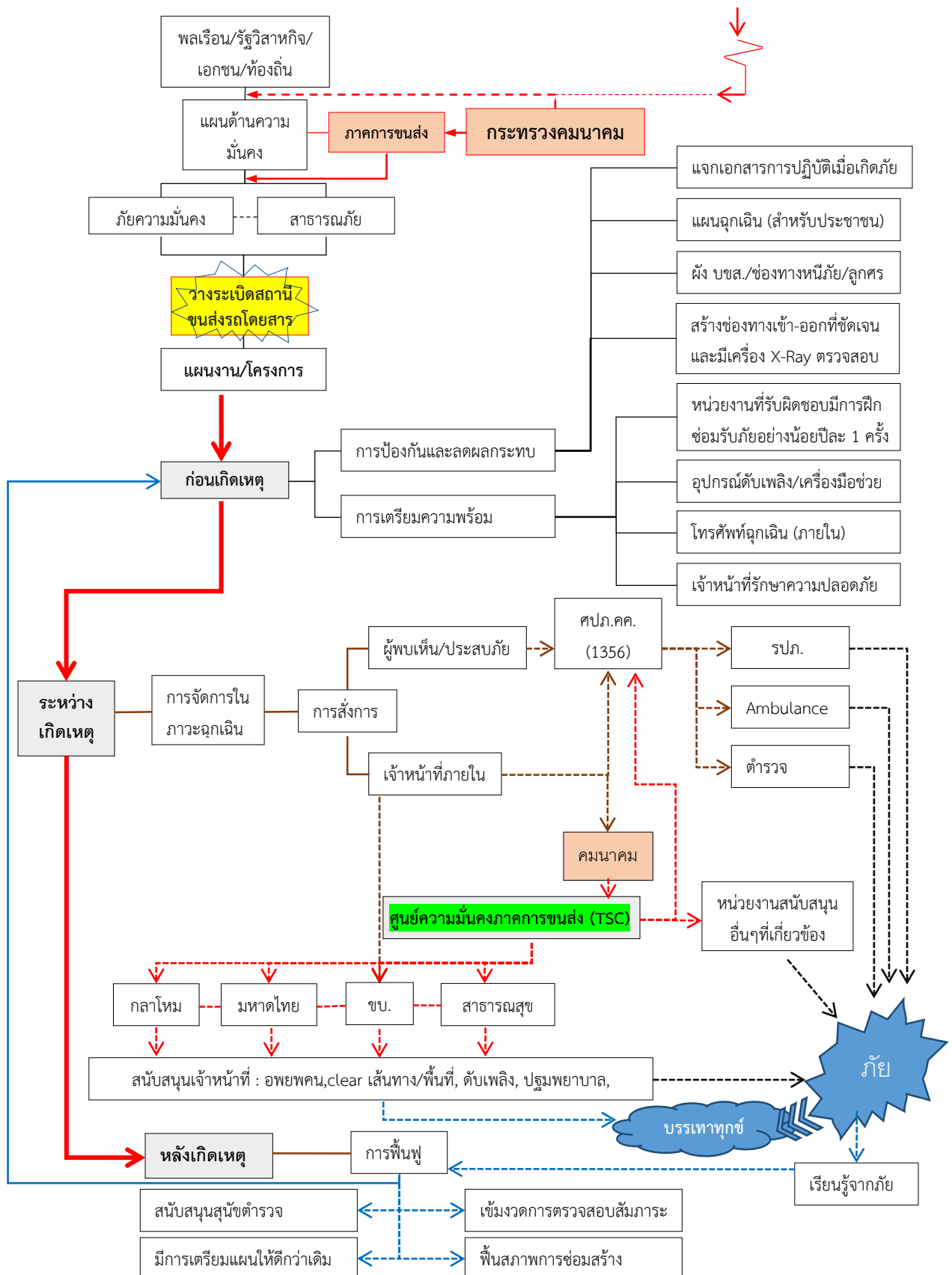
- 1.1 เร่งฟื้นฟูตัวสถานีที่เกิดขึ้น ช่อมแซมและซ่อมสร้างขึ้นมาใหม่
- 1.2 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการ โดยระดมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ช่วยกันจัดทำแผนขึ้นมาใหม่ให้ดีกว่าเดิม เช่น เข้มงวดการตรวจสอบสัมภาระ สนับสนุนสุนัขตำรวจ ประชาสัมพันธ์ประสุมภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีลักษณะสุ่มเสี่ยงที่จะเกิดภัยลักษณะนี้ขึ้น ให้เกิดความตระหนักร่วม
- 1.3 บรรเทาทุกข์แก่ผู้ประสบภัย เยียวยา ให้คำรักษาพยาบาล

2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) กระทรวงมหาดไทย: พิสูจน์เอกลักษณ์บุคคลเพื่อยืนยันบุคคลในกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวตนได้จากเอกสารหลักฐาน

ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.7

❖ ฝั่งการปฏิบัติ



รูปที่ 6.7 ฝั่งการปฏิบัติงาน กรณีภัยวางระเบียบ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร

6.4.3 กรณีที่ 3: ภัยจากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

❖ การป้องกัน/ลดผลกระทบ

- เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในช่วงวันหยุด และให้เพิ่มมากขึ้นในช่วงเทศกาล
- จัดหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและเคยผ่านการฝึกอบรมมาแล้วในการตรวจสอบผู้โดยสารและสินค้าที่จะข้ามพรมแดนและเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยบริเวณด่านพรมแดน
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศที่สามารถคัดกรองและติดตามคนและสินค้าข้ามแดน
- จัดเตรียมกำลังพลให้เหมาะสมสำหรับการป้องกันและการลดผลกระทบสถานการณ์ความมั่นคงและให้การช่วยเหลือในการอพยพประชาชนบริเวณด่านพรมแดน
- จัดทำกฎระเบียบและแนวทางในการปฏิบัติรวมถึงแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเพื่อป้องกันและลดผลกระทบบริเวณชายแดนสำหรับการขนส่งสินค้าเพื่อให้เกิดและสามารถปฏิบัติตัวได้ในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน
- พัฒนาระบบวิเคราะห์ ประเมิน และจัดการความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน และใช้ในการคัดกรองสินค้าที่จะต้องได้รับการตรวจสอบ
- ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่บริเวณด่านพรมแดน
- จัดหาระบบเทคโนโลยีเครื่องตรวจสอบอัตลักษณ์ของผู้เดินทาง เช่น เครื่องตรวจลายนิ้วมือ เครื่องตรวจสอบม่านตา เป็นต้น ที่สามารถตอบสนองกับการทำงาน เพื่อป้องกัน หรือตรวจจับ และหยุดยั้งสถานการณ์ความมั่นคงบริเวณชายแดน
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่พร้อมอุปกรณ์ตรวจโลหะแบบพกพา ติดตั้งประตูตรวจโลหะ เพื่อตรวจสอบกระเป๋าหรือสัมภาระของผู้โดยสารหรือผู้ที่เข้ามาภายในบริเวณด่านพรมแดน

❖ การตรวจสอบ/เตรียมความพร้อม

- สร้างความเข้าใจในแนวการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในสถานการณ์ฉุกเฉินบริเวณด่านพรมแดนให้กับประชาชน หรือผู้ที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านพรมแดน
- กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานและ สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กรณีเกิดสถานการณ์ความไม่มั่นคง

- ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณด้านพรมแดนและซักซ้อมความเข้าใจในแผนการรักษาความมั่นคงบริเวณด้านพรมแดน
- ซ้อมแผนเพื่อเตรียมความพร้อมเมื่อประสบสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยแยกเป็นแผนการซ้อมย่อยให้แก่เจ้าหน้าที่และจัดให้มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบในสถานการณ์เสมือนจริงเพื่อเพิ่มศักยภาพของหน่วยงาน ให้บุคลากรเข้าใจกระบวนการปฏิบัติงาน และสามารถประสานงานกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- จัดทำแผนอพยพประชาชนบริเวณชายแดนในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน
- มีเครื่องตรวจสอบเอกสารผ่านแดน เช่น หนังสือเดินทาง เป็นต้น
- มีการตรวจสอบร่างกายโดยตรงหรือตรวจค้นโดยใช้เครื่อง Full Body Scanner สำหรับผู้ต้องสงสัยหรือกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงและมีการตรวจสอบด้วยเครื่องเอ็กซเรย์สัมภาระของผู้เดินทาง
- มีการตรวจสอบด้านกายภาพและตรวจสอบด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ ประเภทต่างๆ เพื่อค้นหายาเสพติด วัตถุระเบิด อาวุธชีวภาพ อาวุธเคมี และอาวุธนิวเคลียร์ อาวุธสงคราม ที่อาจซุกซ่อนและขนส่งรวมมากับรถบรรทุกสินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งข้ามพรมแดน

❖ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

- มีแผนปฏิบัติการและคู่มือจัดการปัญหาด้านความมั่นคงและแผนอพยพประชาชนในพื้นที่ชายแดนกรณีเกิดสถานการณ์ความไม่มั่นคง
- มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน การบูรณาการด้านให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงานกรณีเกิดสถานการณ์ความไม่มั่นคง
- ประสานงานและบูรณาการกับหน่วยงานด้านความปลอดภัย อาทิเช่น แพทย์ ตำรวจ ทหาร และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าระงับสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว และอำนวยความสะดวกกับประชาชนในพื้นที่

❖ ข้อมูลในสถานการณ์ปัจจุบัน และข้อมูลอื่นๆ

- ยังไม่มีแผนที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงที่ชัดเจน การเฝ้าระวังโดยใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้ง ณ ด้านพรมแดน ซึ่งมีจำนวนการติดตั้งกล้อง CCTV ที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่และไม่เพียงพอ ณ ด้านพรมแดน
- ไม่มีการจัดฝึกอบรมด้านความมั่นคงให้กับเจ้าหน้าที่จากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านโดยตรงเนื่อง สมำเสมอ เพื่อให้มีความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงาน อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพได้ภายหลัง

- เครื่องตรวจสอบสินค้าด้วยระบบเอ็กซ์เรย์อาจมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้งานและในด้านพรมแดนบางแห่งเครื่องตรวจสอบสินค้าไม่ได้ติดตั้งในพื้นที่บริเวณเดียวกันกับด้านพรมแดน
- การควบคุมการข้ามแดนบริเวณที่ไม่ใช่จุดผ่านแดนถาวรเป็นไปได้ยากไม่มีการควบคุมพื้นที่ห้ามผ่านบริเวณด้านอย่างเคร่งครัด
- ระบบหนังสือผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านไม่ได้มาตรฐานทำให้การตรวจสอบทำได้ยากลำบาก
- ไม่สามารถติดตามคนต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยได้ มีกฎหมายควบคุมแต่ไม่สามารถบังคับใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ฐานข้อมูลของตรวจคนเข้าเมืองสามารถเชื่อมโยงกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการปกครอง และหน่วยงานความมั่นคงอื่นๆ ได้แต่ไม่สามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลกับกระทรวงการต่างประเทศได้
- มีระบบสารสนเทศระบบ Personal Identification and Blacklist Immigration Control System (PIBICS) ที่ใช้บันทึกข้อมูลการเดินทางเข้าออก ข้อมูลการแจ้งที่พัก เป็นต้น

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

- ❖ วิสัยทัศน์: “ภาคการขนส่งสินค้าและการเดินทางของคนข้ามพรมแดน มีความมั่นคงระดับมาตรฐานสากล”
- ❖ วัตถุประสงค์
 - เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ในระบบโครงข่ายภาคการขนส่งทางถนน ครอบคลุมทั้งการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน
 - เพื่อจัดทำแผนตอบโต้กับสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้เจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครที่ปฏิบัติงานบริเวณด้านพรมแดนให้ทราบถึงแนวทางขั้นตอนในการปฏิบัติ เมื่อมีสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้น
 - เพื่อจัดทำแผนการฟื้นฟูกลับคืนมาอย่างรวดเร็วของภาคขนส่งภาคการขนส่งทางถนน ครอบคลุมทั้งการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน หลังจากภัยคุกคามซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม
- ❖ เป้าหมาย
 - สามารถป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามต่อระบบขนส่งทางถนน ที่ครอบคลุมทั้งการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า บริเวณด้านพรมแดน

- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะด้านความมั่นคง ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู) รวมไปถึงฝึการติดต่อกับเป็นระบบและเป็นขั้นตอน

❖ ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ดำเนินการแผนปฏิบัติการการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าที่มีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพโดยอาศัยหลักการจัดการความเสี่ยง รวมไปถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครือข่ายการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน

มาตรการที่ 1 จัดทำมาตรฐานในการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงเพื่อลดความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดน เพื่อตรวจสอบและควบคุมการขนส่งสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง โดยการบูรณาการความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชนในพื้นที่

มาตรการที่ 2 พัฒนาระบบวิเคราะห์ ประเมิน และจัดการความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน และใช้ในการคัดกรองการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนที่จะต้องได้รับการตรวจสอบ

มาตรการที่ 3 ทบทวนแผนความมั่นคงร่วมกัน โดยดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่มีส่วนร่วมในงานการขนส่ง เพื่อเสนอแนะ แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รายละเอียดการฝึกอบรมของแต่ละหน่วยงาน และเผยแพร่และประชาสัมพันธ์แก่หน่วยงานอื่นๆ ต่อไป

มาตรการที่ 4 จัดทำรายการดำเนินการด้านความมั่นคง โดยทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งทางถนน ทั้งภาครัฐและเอกชน และพัฒนาคู่มือการประเมินผลสัมฤทธิ์ของมาตรการการป้องกันในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการเฝ้าระวังผู้เดินทางและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน

มาตรการที่ 1 ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการและซักซ้อมความเข้าใจในแผนรักษาความปลอดภัยบริเวณด่านพรมแดน แบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในการรักษาความมั่นคงบริเวณด่านพรมแดน โดยเปิดโอกาส

ประชาชนทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานตามแผนด้านความมั่นคง ในกลุ่มของรถบรรทุกและรถประจำทางเป็นสำคัญ

มาตรการที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความมั่นคง และเพื่อจัดการกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นกับการขนส่งทางถนน โดยครอบคลุมทั้งการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า ข้ามด่านพรมแดน โดยการจัดทำแผนงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านพรมแดน อาทิ เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ด่านศุลกากรจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อการเตรียมความพร้อมต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดน

มาตรการที่ 3 กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานและ สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงานกรณีเกิดสถานการณ์ความไม่มั่นคง

มาตรการที่ 4 จัดหาระบบเทคโนโลยี เครื่องมือหรืออุปกรณ์ ที่สามารถตรวจสอบอัตลักษณ์ของบุคคลและสัมภาระของผู้โดยสาร เพื่อป้องกัน ตรวจจับ และหยุดยั้งการก่อการร้าย อาทิเช่น ระบบตรวจสอบใบหน้า (Facial Recognition System) ระบบตรวจสอบม่านตา (Iris Recognition System) ระบบตรวจสอบลายนิ้วมือ (Fingerprint recognition System) เครื่องตรวจสอบร่างกาย (Full Body Scanner) และเครื่องตรวจสอบโลหะ เพื่อตรวจสอบกระเป๋าหรือสัมภาระของผู้เดินทางหรือผู้ที่เข้ามาภายในบริเวณด่านพรมแดน เป็นต้น เพื่อรับมือกับสถานการณ์ต่อระบบขนส่งที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดน

มาตรการที่ 5 จัดหาระบบเทคโนโลยีที่สามารถตรวจสอบสินค้า เพื่อรับมือกับสถานการณ์ภัยคุกคามจากการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เพื่อป้องกัน ตรวจจับ และหยุดยั้งการก่อการร้าย ที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดน เช่น เครื่องตรวจสอบสินค้าด้วยระบบเอ็กซ์เรย์ (X-ray Cargo Screening) เครื่องตรวจจับสารเคมี สารชีวภาพ และสารกัมมันตภาพรังสี (Chemical, Biological, Radiological and Nuclear Detection, CBRN Detection) และตรวจสอบด้านกายภาพ และตรวจสอบด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์ เพื่อ ค้นหาเสพยาเสพติด วัตถุระเบิด อาวุธชีวภาพ อาวุธเคมี และอาวุธนิวเคลียร์ อาวุธสงคราม ที่อาจขนส่งหรือซุกซ่อนมากับรถบรรทุกหรือตู้คอนเทนเนอร์ ในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน

มาตรการที่ 6 จัดทำแผนการอพยพประชาชนบริเวณด้านพรมแดนในกรณีที่เกิด สถานการณ์ฉุกเฉิน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับ
การจัดการในภาวะฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ
ภาคเอกชน และหน่วยงานภายในประเทศและระหว่างประเทศในภาคการ
เดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เพื่อปรับปรุงระบบรักษา
ความมั่นคงให้ดียิ่งขึ้น

มาตรการที่ 1 ตั้งศูนย์อำนวยการที่สามารถเป็นศูนย์กลางในการสั่งการ ประสานงาน
และบูรณาการหน่วยงานต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพและมี
ประสิทธิภาพในทุกระดับ

มาตรการที่ 2 จัดทำโครงการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความมั่นคง และ
จัดการเหตุฉุกเฉิน โดยการจัดทำแผนงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด้านการ
ขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชน ในด้านที่เกี่ยวข้องกับหลักการประเมิน
ความเสี่ยง การดำเนินการขนส่งในกรณีฉุกเฉิน การวางแผนอพยพ
ประชาชน เป็นต้น

มาตรการที่ 3 ตรวจสอบข้อมูลและประสานงานหน่วยงานเครือข่ายซึ่งมีศักยภาพสูง
เช่น ศูนย์แพทย์ ตำรวจ ทหาร มุลนิธิกู้ภัย องค์กรที่เชี่ยวชาญที่
เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย เป็นต้น เข้าช่วยปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน

มาตรการที่ 4 สนธิกำลังจากภาคส่วนต่างๆ เข้าปฏิบัติการช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน โดย
เจ้าหน้าที่กู้ภัยที่ได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดี ทั้งของภาครัฐ ภาคเอกชน
และหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อเข้าควบคุมและระงับสถานการณ์ความ
มั่นคงอย่างเร่งด่วนและดำเนินการอพยพประชาชนไปยังพื้นที่
ปลอดภัย

มาตรการที่ 5 มีระบบติดต่อสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้ในการประสานงาน
และบูรณาการหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสามารถทำงานได้อย่าง
มีประสิทธิภาพในสถานการณ์ความมั่นคง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ดำเนินการฟื้นฟู และบูรณะโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน การ
ฟื้นฟูสภาพแวดล้อม และผลกระทบต่อนพื้นที่โดยรอบด้านพรมแดนจาก
สถานการณ์ความมั่นคงที่เกิดขึ้น และนำผลจากประสบการณ์ในสถานการณ์
จริงมาใช้ในการปรับปรุงแผน

มาตรการที่ 1 การให้ความช่วยเหลือต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

มาตรการที่ 2 ประสานการช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้มีทิศทางสอดคล้องกัน

มาตรการที่ 3 ประเมินความเสียหายได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม เพื่อจัดสรรงบประมาณและให้ความช่วยเหลือต่างๆ โดยเร่งด่วน

มาตรการที่ 4 นำประสบการณ์จากการปฏิบัติงานในสถานการณ์ความมั่นคงภาคสนามมาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาในการเตรียมแผนด้านความมั่นคง

3) จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู

❖ หน้าที่ของหน่วยฯ และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (แต่ละหน่วยฯ)

กรณี “ภัย” จากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน เป็นภัยทางความมั่นคงของชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด จะมีแผนปฏิบัติร่วมกันอย่างบูรณาการ เพื่อตอบสนองต่อภัยที่เกิดขึ้นจากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบและเตรียมความพร้อม

1) กรมศุลกากร (ศก.)

- 1.1 ฝึกอบรมและซักซ้อมความเข้าใจแผนความมั่นคง
- 1.2 ซ้อมแผนที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือภัยที่อาจเกิดขึ้น
- 1.3 จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมฝึกอบรมและซักซ้อมความเข้าใจแผนความมั่นคง
- 1.4 มีการตรวจสอบอุปกรณ์ทางด้านความมั่นคงสม่ำเสมอ ได้แก่ กล้อง CCTV อุปกรณ์ดับเพลิง ไฟฟ้าส่องสว่าง ไฟฉุกเฉิน ป้ายบอกทางในกรณีไฟฟ้าดับ ปุ่มขอความช่วยเหลือ เบอร์โทรฉุกเฉิน
- 1.5 จัดทำกฎระเบียบเพื่อกำหนดแนวทางในการขนส่งข้ามแดนและออกแนวทางการปฏิบัติต่างๆ ให้แก่ด่านพรมแดนรวมถึงแผนปฏิบัติการในสถานการณ์ฉุกเฉิน ณ ด่านพรมแดน โดยกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติการด้านความมั่นคงในพื้นที่ด่านพรมแดน
- 1.6 จัดหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ อุปกรณ์ในการตรวจสอบสินค้าข้ามด่านพรมแดน

2) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.)

- 2.1 ให้ข้อมูลการปฏิบัติเพื่อเตรียมพร้อมเมื่อเกิดภัยด้านความมั่นคงการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าบริเวณด่านพรมแดน

- 2.2 ตรวจสอบแก้ไขระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงให้ทันสมัยอยู่เสมอ
- 2.3 ทำฐานข้อมูล และกำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงานกรณีเกิด สถานการณ์ฉุกเฉินด้านความมั่นคง
- 2.4 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อตอบสนองกรณีกรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินด้าน ความมั่นคง และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตาม ระยะเวลาอันควร
- 2.5 จัดทำบุคลากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยใน การตรวจสอบคนและสินค้าข้ามด่านพรมแดน
- 2.6 สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนและ หน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ด่านพรมแดนที่รับผิดชอบ

3) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): มีแผนเตรียมการกับภัยประเภทต่างๆที่จะเกิดขึ้น มี โครงข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆอย่างใกล้ชิด

ระหว่างเกิดเหตุ: นายด่านศุลกากรและหัวหน้าสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ณ ที่เกิดเหตุ ทำหน้าที่สั่งการใน เบื้องต้น ทำการประเมินสถานการณ์เบื้องต้น ประสานขอความช่วยเหลือ แจ้งเหตุไปยังกรม ศุลกากร และหน่วยความมั่นคงภาคการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เพื่อกระจายข่าวและร้องขอ กำลังพลสนับสนุนและสิ่งจำเป็นในด้านต่างๆ จาก กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงสาธารณสุข ให้สนับสนุนเจ้าหน้าที่เพื่อทำการอพยพคน อำนวยความสะดวกเส้นทาง การจราจรและผู้คนออกจากพื้นที่เสี่ยงภัย ร้องขออุปกรณ์/รถดับเพลิง เจ้าหน้าที่การแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บ ไปผนวกกับเจ้าหน้าที่ภาคสนาม เช่น เจ้าหน้าที่ด้านความมั่นคง และตำรวจ เป็นต้น

- 1) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** ใช้แผนฯ ที่เตรียมการไว้ต่างๆ เป็นผังในการปฏิบัติงาน ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และคอยกำกับดูแล
- 2) **กรมศุลกากร (ศก.):** Security Staff ช่วยคนเจ็บ/ผู้ประสบภัยนำไปอยู่ในพื้นที่ปลอดภัย ควบคุม/ สั่งการในระบบฉุกเฉิน ตามแผนที่ได้ซักซ้อม
- 3) **สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.):** รับข่าวและกระจายข่าวไปสู่หน่วยงานเหล่านี้อย่างใกล้ชิด (กระทรวงกลาโหม, กระทรวงสาธารณสุข, โรงพยาบาลในสนธิสัญญา, เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่อยู่ใน เขตรับผิดชอบใกล้เคียงที่สุด)
- 4) **กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และป้องกันจังหวัด กระทรวงมหาดไทย:** สนับสนุน เจ้าหน้าที่เข้าพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยับยั้งสาเหตุต้นตอที่ทำให้เกิดความรุนแรง

โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสานไปสู่สถานีระดับเพลิง สนับสนุนเจ้าหน้าที่ EOD เพื่อตรวจหาวัตถุระเบิด

- 5) **ตำรวจ ทหาร กระทรวงกลาโหม:** จัดเตรียมกำลังตามความเหมาะสมสำหรับการป้องกันการก่อวินาศกรรมและการช่วยเหลือผู้โดยสารออกจากด้านพรมแดนตำรวจจะร่วมกับฝ่ายปฏิบัติการสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและกรมศุลกากรในการกำหนดจุดรวมกำลังพลสำหรับรักษาความปลอดภัยเพื่อเตรียมพร้อมเผชิญสถานการณ์ที่อาจเกิดความรุนแรงหรืออาจมีผู้ได้รับบาดเจ็บ
- 6) **กระทรวงสาธารณสุขและโรงพยาบาลในสนธิสัญญา:** เข้าปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ป่วย

หลังเกิดเหตุ: เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก เร่งฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหากำลังหรือวิธีการเสริมงานทางด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มขึ้นเพื่อเผื่อระวังต่อไป

1) กรมศุลกากร (ศก.)

- 1.1 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเผื่อระวังและเตรียมการ โดยระดมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยกันจัดทำแผนขึ้นมาใหม่ให้ดีกว่าเดิม เช่น เข้มงวดการตรวจสอบสัมภาระ สนับสนุนสุนัขตำรวจประชาสัมพันธ์ประชาสัมพันธ์ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีลักษณะเสี่ยงที่จะเกิดภัยลักษณะนี้ขึ้น ให้เกิดความตระหนักร่วม

2) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.)

- 2.1 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเผื่อระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 พิสูจน์เอกลักษณ์บุคคลเพื่อยืนยันบุคคลในกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวตนได้จากเอกสารหลักฐาน
- 2.3 บรรเทาทุกข์แก่ผู้ประสบภัย เยียวยา ให้คำรักษาพยาบาล

- 3) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเผื่อระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.8

[illegible]

รูปที่ 6.8 ฟังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าข้ามด่านพรมแดน

6.4.4 กรณีที่ 4: ภัยมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันรั่วไหล

(กรณีนี้ไม่จัดว่าเป็นประเภทของภัยคุกคาม (threat scenario) โดยตรง ตามคำจำกัดความของ ISPS Code แต่ยกกรณีดังกล่าวขึ้นมาเพื่อเตรียมพร้อมในกรณีที่เกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลขึ้น)

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

กรมควบคุมมลพิษ รายงานว่าในระหว่างปี พ.ศ. 2519 – 2553 เกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลที่ได้ดำเนินการตรวจสอบและจัดการแก้ไขร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง 124 เหตุการณ์ ส่วนใหญ่เป็นการรั่วไหลในปริมาณเล็กน้อย สาเหตุของการรั่วไหลที่พบมากที่สุดคือ

1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการเดินเรือ เกือบหัก หรือสูญหายน้ำมันชำรุด
2. รั่วไหลระหว่างการสูบน้ำมันกลางทะเลจากเรือขนาดใหญ่ลงสู่เรือขนาดเล็ก หรือระหว่างเรือกับท่าเทียบเรือ
3. การลักลอบทิ้ง เช่น ปล่อยทิ้งน้ำมันชนิดเดิมก่อนบรรทุกน้ำมันชนิดใหม่ หรือลักลอบถ่ายน้ำมันเข้า
4. เรืออับปาง เนื่องจากเรือโดนกัน ชนหินโสโครก/หินฉลาม หรือไฟไหม้
5. สาเหตุอื่นๆ เช่น รั่วไหลจากแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมในทะเล น้ำทิ้งจากฝั่ง หรือรั่วไหลตามธรรมชาติ

อย่างไรก็ตาม จากสถิติกรมเจ้าท่า ระหว่างปี พ.ศ. 2540 – 2553 พบการรั่วไหลของน้ำมันในปริมาณมาก (20,000 ลิตรขึ้นไป) ทั้งหมด 9 ครั้ง พบเกิดในทะเลและชายฝั่งท่าเทียบเรือ สาเหตุของการรั่วไหลส่วนมากพบว่า การรั่วไหลบริเวณท่าเทียบเรือจากอุบัติเหตุระหว่างการขนถ่ายน้ำมัน และจากอุบัติเหตุต่างๆ

อุบัติเหตุจากเรือบรรทุกน้ำมันย่อมอาจเกิดขึ้นได้ซึ่งจะให้น้ำมันรั่วไหลลงสู่ทะเล แต่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล และส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยว แหล่งเพาะพันธุ์และอนุรักษพันธุ์สัตว์น้ำ การจะฟื้นฟูบูรณะพื้นที่เหล่านี้ ให้คงสภาพดีเหมือนเดิมเป็นไปได้ยากและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายสูง

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีแผนป้องกันและเตรียมความพร้อม แผนการตอบสนองเมื่อเกิดการรั่วไหล และแผนในการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันหรือทำการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพปกติ ที่จะเอื้อให้การดำเนินการปฏิบัติการดังกล่าวดำเนินไปได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพื่อลดความเสียหายให้น้อยที่สุด

หน่วยงานที่มีภารกิจในการป้องกันและขจัดมลพิษเนื่องจากน้ำมัน คือ กรมเจ้าท่าและการท่าเรือแห่งประเทศไทยในสังกัดกระทรวงคมนาคม และกองทัพเรือ โดยทำงานประสานกับองค์กรต่างๆ นอกกระทรวงคมนาคมและผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ และเพื่อให้การปฏิบัติงานป้องกันและขจัดมลพิษเนื่องจากน้ำมันมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ.2547 ขึ้นมาแทนระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ.2538

ในการป้องกันและขจัดมลพิษเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ในระเบียบนี้:

- ตั้งองค์กรรับผิดชอบระดับชาติ เรียกชื่อว่า “คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน” (กปน.) และกำหนดอำนาจและหน้าที่ของ กปน.
- จัดโครงสร้างการบริหารจัดการ โดยตั้งศูนย์ประสานงานและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ พร้อมกำหนดหน่วยปฏิบัติการและหน่วยสนับสนุน (ดูหมายเหตุ)
- กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติในการรับแจ้งเหตุ การรับแจ้งเหตุ การปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งเหตุ การปฏิบัติของศูนย์ประสานงาน

หมายเหตุ: เมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมันเกิดขึ้นในแม่น้ำ ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ และเขตท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ผู้แทนจากกรมเจ้าท่า จะทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการ. และหากจุดเกิดเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในทะเลนอกเขตท่าเรือ ผู้แทนจากกองทัพเรือจะทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการ

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

❖ วิสัยทัศน์: “ภาคขนส่งทางน้ำของประเทศ มีความปลอดภัยและมั่นคงระดับมาตรฐานสากล”

❖ วัตถุประสงค์:

- เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ในระบบโครงข่ายภาคการขนส่งทางน้ำและทะเลจากภัยการรั่วไหลของน้ำมัน
- เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการอุบัติการณ์ ทำให้เจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครทราบขั้นตอนปฏิบัติ เมื่อเกิดภัยขึ้น
- เพื่อจัดทำแผนการฟื้นกลับคืนมาอย่างรวดเร็วของภาคขนส่งทางน้ำ หลังจากภัยคุกคาม ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

❖ เป้าหมายของแผนป้องกัน:

- ป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามต่อระบบขนส่งทางน้ำและหน่วยงานที่มีรูปแบบการจัดการที่ใกล้เคียงกัน
- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะด้านความมั่นคง ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู) รวมไปถึงผังการติดต่อที่เป็นระบบและขั้นตอน

❖ ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: การป้องกัน (Prevention)

กลยุทธ์ในการป้องกัน;

- 1) จัดทำมาตรฐานในการประเมินความเสี่ยงของการขนส่งน้ำมันและแนวทางลดความเสี่ยง โดยการผสานความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ในการปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยง ระบุถึงภัยคุกคามและผลที่ตามมา ซึ่งเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งน้ำมันทางน้ำและทะเล เช่น ทางเดินเรือ เรือ ท่าเรือและท่าเทียบขนส่งน้ำมัน ระบบงาน บุคลากรและกลยุทธ์เฉพาะของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำมารวบรวมปรับปรุง ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น
- 2) ทบทวนแผนความมั่นคงร่วมกัน โดยดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่มีส่วนร่วมในงานการขนส่ง ในการเก็บรวบรวมข้อมูลทางกายภาพ การดำเนินงาน ทรัพย์สิน แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รายละเอียดการฝึกอบรมในแต่ละหน่วยงาน และเผยแพร่แก่หน่วยงานอื่นๆ ต่อไป
- 3) จัดทำรายการดำเนินการด้านความมั่นคง โดยทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการขนส่งน้ำมันทางแม่น้ำและทะเล ทั้งภาครัฐและเอกชน ในการระบุและจัดทำรายการตรวจวัดการดำเนินงานรักษาความมั่นคง พัฒนาคู่มือตรวจวัดมาตรการป้องกันในการขนส่ง
- 4) จัดทำคู่มือการประเมินตนเองด้านการรักษาความมั่นคง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การเตรียมความพร้อมรับภัย (Preparedness)

เป้าประสงค์ : เพิ่มความระวังของผู้ใช้บริการขนส่งน้ำมัน และพนักงานในหน่วยงานของผู้ประกอบการขนส่ง โดยการระบุและรายงานพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยงที่เป็นอันตราย เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกกฎระเบียบและบังคับใช้ต่อไป

กลยุทธ์:

- 1) ฝึกอบรมและสร้างความตระหนักถึงภัยคุกคาม โดยทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานวิชาการ หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในการจัดอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักในด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย เปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมและดำเนินงานตามแผนความมั่นคง ในกลุ่มของพนักงานประจำเรือและพนักงานขนถ่ายน้ำมัน เป็นสำคัญ
- 2) สร้างความมั่นใจในการประเมินภัยคุกคามและความชำนาญของพนักงานประจำเรือ โดยการเพิ่มการเข้มงวดในการตรวจสอบประวัติและภูมิหลังของพนักงานประจำเรือขนส่งน้ำมันและวัตถุอันตรายต่างๆ

- 3) จัดทำโครงการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความมั่นคง และจัดการเหตุฉุกเฉิน โดยการจัดทำแผนงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชน การเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากร (รวมถึงกองทุนหรืองบประมาณ) เพื่อการตอบสนองและฟื้นฟู
- 4) ฝึกอบรมและซักซ้อมความเข้าใจแผนรักษาความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ

- ข้อมูลประกอบการป้องกันการป้องกันและเตรียมพร้อมรับภัย หรือสถานการณ์ก่อนเกิดเหตุ

การป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหล ต้องอาศัยการร่วมมือจากหลายหน่วยงานเพื่อสามารถดำเนินการบรรเทาผลกระทบและความเสียหาย ที่จะเกิดขึ้นกับทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบได้เตรียมมาตรการจัดการต่างๆ ดังนี้

1. ควบคุมและแก้ไขปัญหาการลักลอบปล่อยทิ้งของเสียจากเรือ โดยเตรียมอุปกรณ์รองรับของเสียในท่าเรือ กรมเจ้าท่าได้ออกกฎระเบียบเพื่อควบคุมการจัดการของเสียจากเรือ โดยกำหนดให้เขตท่าเรือ 5 เขต ได้แก่ เขตท่าเรือกรุงเทพฯ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือมาบตาพุด เขตท่าเรือสงขลา และเขตท่าเรือภูเก็ต เป็นเขตที่ต้องจัดการบริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือ
2. ป้องกันน้ำมันหรือสารเคมีรั่วไหลขณะมีการขนถ่ายระหว่างเรือกับเรือ ตามประกาศของกรมเจ้าท่า เรื่องมาตรการความปลอดภัยในการขนถ่ายน้ำมันและผลิตภัณฑ์ ที่กำหนดให้นายเรือทั้งสองลำร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยของเรือก่อนการขนถ่ายอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการรั่วไหลขณะขนถ่ายในทะเล
3. จัดทำระบบเตือนภัยเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำมันรั่วไหล ในพื้นที่ความเสี่ยงสูงต่อผลกระทบจากน้ำมันรั่วไหล
4. กำหนดและจัดทำแผนที่เขตความเสี่ยงต่อน้ำมันรั่วไหล ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้แผนที่นี้ กำหนดกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำทะเลในประเทศและน่านน้ำทะเลสากล ระดับภูมิภาค เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจเกิดจากน้ำมันรั่วไหลต่อสิ่งแวดล้อม
5. จัดทำฐานข้อมูลระดับพื้นที่เกี่ยวกับเส้นทางการขนส่งน้ำมัน ชนิด ปริมาณ คุณสมบัติที่สำคัญของน้ำมันแต่ละชนิดที่มีการขนส่ง และผลิตได้ในทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และผู้เกี่ยวข้องกรณีเกิดเหตุรั่วไหล เปิดเผยและเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และให้ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลได้ง่าย
6. จัดทำแนวปฏิบัติที่ดีในการจัดการน้ำมันรั่วไหล ประกอบด้วย การตรวจสอบ กำกับ และควบคุมของหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และจัดทำระบบการขนส่งทางทะเล โดยกำหนดรูปแบบ เส้นทาง และช่วงเวลาในการขนส่งน้ำมันทางทะเล ตลอดจน

จัดทำระบบติดตามและรายงานการเดินทางเรือเพื่อให้สามารถสืบหาผู้ลักลอบปล่อยทิ้งน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7. สร้างความตระหนักให้ผู้ประกอบการมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และจัดตั้งกองทุนป้องกันและฟื้นฟูทรัพยากรที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากน้ำมันรั่วไหล
8. สร้างเครือข่ายชุมชนในพื้นที่เพื่อเฝ้าระวังและตรวจสอบเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลในทะเล และอบรมให้ความรู้เบื้องต้นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำมันในทะเล เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า

ที่มา: <http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-05-34/2011-08-24-04-53-01>

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Response)

เป้าประสงค์ : เพิ่มการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลการจัดการในภาวะฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชนในภาคการขนส่งทางถนน พัฒนาศักยภาพสัมพันธภาพแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความมั่นคงระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อปรับปรุงระบบรักษาความมั่นคงให้ดียิ่งขึ้น

กลยุทธ์:

- 1) ตั้งศูนย์อำนวยการที่สามารถเป็นแกนในการสั่งการ ประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพในทุกระดับ โดยใช้ระบบ ICS และมีกฎการปฏิบัติ (Rules of Engagement) ชัดเจน
- 2) ตรวจสอบข้อมูลและประสานงานหน่วยงานเครือข่ายซึ่งมีศักยภาพสูง เช่น หน่วยทหาร บริษัทน้ำมัน องค์กรที่เชี่ยวชาญด้านการขจัดมลพิษ เป็นต้น เข้าช่วยปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน
- 3) สนธิกำลังเข้าปฏิบัติการช่วยเหลือโดยเร็ว โดยเจ้าหน้าที่กู้ภัยที่ได้รับการฝึกฝนเป็นอย่างดี ทั้งของภาคราชการและของชุมชน
- 4) มีระบบสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้งานได้ดีในภาวะฉุกเฉิน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การจัดการหลังเกิดภัย (Recovery)

เป้าประสงค์ : สามารถบูรณะซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งน้ำมัน และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและผลกระทบในทะเลและ ชายฝั่ง ให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็วและมีผลการศึกษาไว้อ้างอิงและเป็นบทเรียน

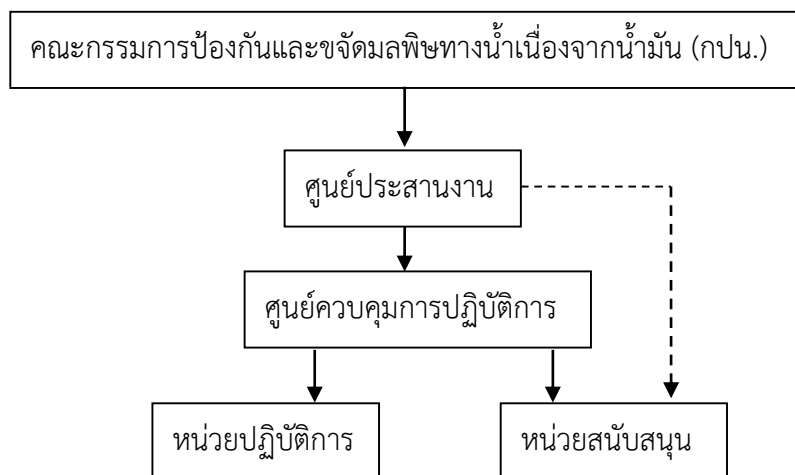
กลยุทธ์:

- 1) การให้ความช่วยเหลือต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ท้วถึง และไม่ซ้ำซ้อน

- 2) ประสานการช่วยเหลือจากหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ให้มีทิศทางสอดคล้องกัน และมีข้อมูลการช่วยเหลือต่างๆ รวบรวมไว้
- 3) ประเมินความเสียหายรวดเร็วและถูกต้อง เพื่อให้การชดเชยประมาณและขอความช่วยเหลือต่างๆ ทำได้เร็วและตรงความต้องการ

ตัวอย่างระหว่างเกิดเหตุ:

หน่วยงานที่รับผิดชอบ: ประเทศไทยได้ดำเนินการจัดการน้ำมันในแหล่งน้ำโดยปฏิบัติตาม “แผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ” โดยมีหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดและแก้ไขปัญหาจากคราบน้ำมันรั่วไหล คือ คณะกรรมการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน (กปน.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2538 โดยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ.2538 โดยมีโครงสร้างการทำงานร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ ศูนย์ประสานงาน หน่วยปฏิบัติการ และหน่วยสนับสนุน ตามแผนภาพ (รูปที่ 6.9)



รูปที่ 6.9 โครงสร้างการปฏิบัติการฉุกเฉิน กรณีภัยมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันรั่วไหล

กปน.: มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบในการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ รวมทั้ง การเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และแถลงข่าวด้านการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน และรายงานผลการดำเนินงานในคณะรัฐมนตรีรับทราบ

ศูนย์ประสานงาน ดำเนินการโดย ศูนย์ความมั่นคงภาคขนส่ง (TSC): มีหน้าที่แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบ จัดตั้งศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการและแจ้งยุติการปฏิบัติการ และประสานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมอบหมายให้กรมเจ้าท่ารวบรวมหลักฐานเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อผู้ก่อให้เกิด

มลพิษให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการจัดการคราบน้ำมัน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับการดำเนินการจัดการคราบน้ำมัน

ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ: ดำเนินการโดยกรมเจ้าท่าร่วมกับกองทัพเรือ มีหน้าที่กำหนดแผนและยุทธวิธีในการจัดการคราบน้ำมัน ประสานศูนย์ประสานงานในการขอรับการสนับสนุนด้านทรัพยากรที่เกี่ยวข้องในการจัดการคราบน้ำมัน ตลอดจนพิจารณาผลการปฏิบัติการจัดการคราบน้ำมันว่าสำเร็จลุล่วงหรือไม่ กรณีแล้วเสร็จจะแจ้งให้ศูนย์ประสานงานทราบ เพื่อขออนุมัติ กปน. ยุติการปฏิบัติการจัดการคราบน้ำมัน

หน่วยปฏิบัติการ ประกอบด้วย กรมเจ้าท่า กองทัพเรือ หน่วยงานของจังหวัดในพื้นที่เกิดเหตุ กรุงเทพมหานคร และสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน มีหน้าที่ดำเนินการป้องกันและจัดการคราบน้ำมันโดยปฏิบัติการกิจจากที่ได้รับมอบหมายจากศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ และรายงานความก้าวหน้า ตลอดจนอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ

หน่วยสนับสนุน ประกอบด้วย กองทัพอากาศ กองทัพบก กรมการบินพลเรือน กองบังคับการตำรวจน้ำ กรมอุตุ นิยมวิทยา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (สำนักเลขาธิการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน) สำนักงานนโยบายแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ กรมประมง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง สำนักฝนหลวงและการบินเขตร กรมศุลกากร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กรมบัญชีกลาง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง การท่าเรือแห่งประเทศไทย การสื่อสารแห่งประเทศไทย กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช โดยทำหน้าที่ให้การสนับสนุนทางวิชาการ อุปกรณ์ ยานพาหนะ กำลังคน และอื่นๆ ตามแต่จะได้รับการร้องขอ

วิธีการจัดการคราบน้ำมัน: การจัดการคราบน้ำมันที่รั่วไหลสามารถกระทำได้หลายวิธี โดยพิจารณาจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ชนิดของน้ำมัน ปริมาณการรั่วไหล ทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำ กระแสลม สภาพอากาศ ลักษณะทางภูมิศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ซึ่งวิธีการจัดการคราบน้ำมันสามารถแบ่งได้วิธีการ 5 วิธีดังนี้

- (1) การปล่อยให้สลายตัวตามธรรมชาติ: เหมาะสมในกรณีที่มีการรั่วไหลจำนวนเล็กน้อย และชนิดของน้ำมันที่รั่วไหลสามารถสลายตัวเองได้ดีในธรรมชาติ เช่น น้ำมันดีเซล แต่ยังคงต้องมีการติดตามและเฝ้าระวังผลกระทบของคราบน้ำมัน ที่จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงในลักษณะใดบ้าง เพื่อหาวิธีแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป
- (2) การกักและเก็บ: ทำได้โดยใช้พุน้ำมัน (Boom) จำกัดขอบเขตการแพร่กระจายของน้ำมันให้มีความหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น จึงใช้เครื่องเก็บน้ำมัน (Skimmer) เก็บคราบน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ หรือใช้วัสดุดูดซับคราบน้ำมันอื่นๆ เช่น ลำไม้ไผ่ มัดฟางข้าว เป็นต้น

- (3) ใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน: เป็นวิธีการที่ใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันบนผิวน้ำได้ในระยะเวลาอันสั้น เช่น การใช้สารเคมีที่ทำให้น้ำมันแตกตัวเป็นโมเลกุลเล็กๆ (Oil spill dispersant) หรือสารลดแรงตึงผิวชีวภาพ (Bio surfactant) ที่ผลิตจากจุลินทรีย์บางชนิด สารเคมีที่นำมาใช้ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ และต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ควรใช้วิธีนี้เมื่อขจัดคราบน้ำมันไม่ได้ผลหรือไม่ทันการ
- (4) การเผา: สามารถใช้วิธีนี้ได้ก่อนที่คราบน้ำมันจะเกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและเคมี และคราบน้ำมันต้องมีความหนาตั้งแต่ 3 มิลลิเมตรขึ้นไป โดยเริ่มจากล้อมคราบน้ำมันด้วยทุ่นกักเก็บชนิดพิเศษที่ทนไฟได้ดี เช่น Ceramic type boom และเริ่มทำการเผา การขจัดคราบน้ำมันด้วยวิธีนี้ต้องทำด้วยความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษและมีการวางแผนเป็นอย่างดี
- (5) การทำความสะอาดชายฝั่ง: เป็นวิธีขจัดคราบน้ำมันในกรณีที่คราบน้ำมันถูกพัดเข้าหาฝั่ง โดยใช้คนและอุปกรณ์เข้าเก็บรวบรวมคราบน้ำมัน และใช้อุปกรณ์ช่วยเก็บคราบน้ำมันในกรณีที่คราบน้ำมันจับตัวเป็นก้อนหรือปนเปื้อนกับขยะ เช่น พลาสติก และถุงพลาสติก รวมทั้งใช้เครื่องมือตักน้ำมันในกรณีที่คราบน้ำมันยังไม่จับกันเป็นก้อน

ที่มา: <http://www.mkh.in.th/index.php/2010-03-22-18-05-34/2011-08-24-04-53-01>

ตัวอย่างหลังเกิดเหตุ:

เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก เร่งฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหากำลังหรือวิธีการเสริมงานทางด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มขึ้นเพื่อเฝ้าระวังต่อไป

- 1) คณะกรรมการศูนย์ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน: เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้นนำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2) กรมเจ้าท่า (จท.) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย กองทัพเรือ ร่วมกับ
 - กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย กรมควบคุมมลพิษ
 - กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดย กรมประมง
 - กระทรวงอุตสาหกรรม โดย กรมโรงงานอุตสาหกรรม
 - กระทรวงพลังงาน โดย กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ
 - กระทรวงมหาดไทย โดยกองบังคับการตำรวจน้ำ
 - กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดย สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน)
 - กระทรวงการท่องเที่ยวและการกีฬา โดย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว
 - สำนักนายกรัฐมนตรี โดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
 - องค์การอิสระ โดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

- องค์การภาคเอกชน โดย สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย มูลนิธิคุ้มครองสัตว์ป่าและพรรณพืชแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชินูปถัมภ์ สมาคมธรณีวิทยาแห่งประเทศไทย บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว สมาคมวิทยาศาสตร์ทางทะเลแห่งประเทศไทย สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย

ในการจัดทำสิ่งต่อไปนี้ ตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานนั้นๆ

- เร่งฟื้นฟูบริเวณที่น้ำมันรั่วไหล
- เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการ โดยระดมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ช่วยกันจัดทำแผนขึ้นมาใหม่ให้ดีกว่าเดิม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดความตระหนักร่วมกับภัยที่เกิดขึ้น
- ช่วยบรรเทาทุกข์แก่ผู้ประสบภัย เช่น เยียวยารายได้ที่หายไป ให้คำรักษาพยาบาล

6.4.5 กรณีที่ 5: ภัยจากการปล้นยึดอากาศยาน

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

❖ การป้องกัน/ลดผลกระทบ

จัดเตรียมแผนปฏิบัติการในสถานะฉุกเฉินของหน่วยงานโดยกำหนดแนวทางการปฏิบัติ ขั้นตอนสายการบังคับบัญชา สั่งการในขณะเกิดภัยไว้อย่างชัดเจน พัฒนาปรับปรุงอุปกรณ์ในการตรวจสอบผู้โดยสารและเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ท่าอากาศยาน ทั้งในส่วนของความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่และเทคโนโลยีการรักษาความปลอดภัยของพื้นที่ เช่น ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV ระบบตรวจสอบสัมภาระ วัตถุระเบิด เป็นต้น นอกจากนี้ยังต้องสร้างความตระหนักรู้ให้แก่ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการหรือส่วนงานภาคส่วนอื่นที่อยู่ในพื้นที่ท่าอากาศยาน เตรียมแผนการปฏิบัติในสถานะฉุกเฉินและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากเกิดภัยปล้นยึดอากาศยาน

❖ การตรวจสอบ/เตรียมความพร้อม

มีการฝึกทบทวนซักซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องภายในหน่วยงาน ทั้งในส่วนของ การซักซ้อมแผนภายในหน่วยงานปฏิบัติของตนเองและซักซ้อมแผนร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ภายใต้กระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งฝึกซ้อมแผนทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงสาธารณสุข หน่วยแพทย์พยาบาล ทหารตำรวจ หน่วยกู้ภัยและดับเพลิงในพื้นที่ เป็นต้น จัดทำฐานข้อมูลอัตราค่าจ้างและทรัพยากรในแต่ละหน่วยงานเพื่อใช้ประเมินความพร้อมและเตรียมการในการวางแผนตอบสนองต่อภัยที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อประสานงานเตรียมความพร้อมในการเผชิญเหตุที่เกิดขึ้น

❖ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

มีแผนเผชิญเหตุเพื่อใช้ในภาวะฉุกเฉิน มีหน่วยงานความมั่นคงภาคการขนส่งภายในกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่ประสานร้องขอความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง เช่น เจ้าหน้าที่ทหาร ตำรวจ ภูธร/ดับเพลิง และหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อเข้าควบคุมเหตุและประสานร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่นๆ เพื่อระดมสรรพกำลังในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน อาทิเช่น องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โรงพยาบาลในพื้นที่ เป็นต้น เพื่อให้การควบคุมเหตุทำได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

- ❖ วิสัยทัศน์ ; “ภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศ มีความมั่นคงปลอดภัยในระดับมาตรฐานสากล”

❖ วัตถุประสงค์ ;

- เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ต่อระบบโครงข่ายภาคการขนส่งทางอากาศ จากภัยคุกคามในการปล้นยึดอากาศยาน ลดความเสี่ยงจากการโจมตีของภัยคุกคาม
- เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการภัยจากการปล้นยึดอากาศยาน สร้างความชัดเจนในขั้นตอนปฏิบัติของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในขณะเกิดภัย
- เพื่อจัดทำแผนฟื้นฟูโครงข่ายภาคขนส่งให้กลับมาเป็นปกติได้อย่างรวดเร็ว หลังจากเกิดภัยคุกคาม ลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคมและภาคประชาชน

❖ เป้าหมาย

- ป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามต่อระบบขนส่งทางอากาศของประเทศ
- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะการณ์ ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู ซ่อมสร้าง) รวมไปถึงรูปแบบการบังคับบัญชา และขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจน

❖ ยุทธศาสตร์;

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับขีดความสามารถในการป้องกันภัยคุกคามที่จะเกิดขึ้น

มาตรการที่ 1 ปรับปรุงกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในพื้นที่ท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ในการป้องกันการเกิดภัยคุกคาม

มาตรการที่ 2 สร้างแนวทางการปฏิบัติเพื่อรับมือภัยที่จะเกิดขึ้นให้ชัดเจน มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการทำงานด้านความมั่นคงในภาพรวมของหน่วยงาน

มาตรการที่ 3 สํารวจอัตรากำลังและทรัพยากรในหน่วยงาน เพื่อประเมินความพร้อมและศักยภาพของหน่วยงานในการสนับสนุนการจัดการภัย

มาตรการที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของหน่วยงานในรูปของการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรในหน่วยงาน จัดหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ อุปกรณ์ในการตรวจสอบผู้โดยสาร อาทิเช่น กล้อง CCTV ระบบสแกนสัมภาระและวัตถุระเบิด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการป้องกันภัยเนื่องจากการปล้นยึดอากาศยานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

มาตรการที่ 1 จัดตั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงเพื่อเป็นตัวกลางในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก

มาตรการที่ 2 สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ในการจัดการภัยและสร้างความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างเผชิญเหตุ

มาตรการที่ 3 สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคประชาชนเพื่อให้ช่วยเป็นส่วนหนึ่งในกลไกการป้องกันภัยคุกคาม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความตระหนักแก่ประชาชนเพื่อลดความรุนแรงหากเกิดภัยคุกคามเนื่องจากการปล้นยึดอากาศยาน

มาตรการที่ 1 จัดทำแผนการปฏิบัติของภาคประชาชน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติขณะเกิดภัยคุกคาม

มาตรการที่ 2 ประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในภัยที่อาจเกิดขึ้นให้แก่ภาคประชาชน เพื่อสร้างความเข้าใจและยกระดับความพร้อมในการรับมือขณะเกิดภัยของภาคประชาชน

3) หน้าที่ของหน่วยฯ และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (ในแต่ละหน่วยฯ)

“การปล้นยึดอากาศยาน” เป็นภัยทางความมั่นคงของชาติ ที่เกิดจากมนุษย์ โดยการที่มีผู้ไม่ประสงค์ดีทำการยึดการควบคุมอากาศยานเพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่อาจสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้นแก่อากาศยานหรือชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล ซึ่งในการจัดทำแผนป้องกันและบรรเทาภัยจากการปล้นยึดอากาศยานนั้น สิ่งสำคัญที่ควรให้ความสำคัญได้แก่ มาตรการการเตรียมความพร้อมป้องกันและรับมือกับความเสี่งที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากรูปแบบภัยความมั่นคงที่เกิดจากมนุษย์สามารถวางแผนแนวทาง มาตรการป้องกันได้ง่ายกว่าภัยธรรมชาติ ดังนั้นแนวทางดำเนินงานจึงเน้นในการป้องกันและจัดการภัยก่อนเกิดเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมของผู้ดำเนินการท่าอากาศยานและหน่วยงานต่าง ๆ ที่อยู่ในท่าอากาศยานในการเผชิญเหตุฉุกเฉินทุกกรณีที่จะเกิดขึ้นได้ทั้งในท่าอากาศยานและบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้เพื่อลดการ

สูญเสียชีวิตและทรัพย์สินอันเกิดจากเหตุฉุกเฉินให้มากที่สุด รวมทั้งเพื่อสู่สถานการณ์ให้สามารถปฏิบัติการบินได้ตามปกติโดยเร็วที่สุด โดยมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

ก่อนเกิดเหตุ: เป็นแผนปฏิบัติการเตรียมความพร้อมโดยมุ่งเน้นในการวางแผนป้องกันและจัดการภัยก่อนเกิดขึ้น รวมถึงบรรเทาและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากเกิดภัย โดยมีรายละเอียดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) กรมการบินพลเรือน

- 1.1 จัดทำกฎระเบียบในการขนส่งทางอากาศ และออกแนวทางการปฏิบัติต่างๆ ให้แก่ท่าอากาศยาน รวมถึงแผนปฏิบัติการฉุกเฉินท่าอากาศยาน โดยกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 1.2 ตรวจสอบแก้ไขระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยให้ทันสมัยอยู่เสมอ
- 1.3 จัดทำฐานข้อมูล ท่าอากาศยาน เครื่องบินในความรับผิดชอบ นักบินและประสบการณ์บินอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารที่ใช้งานปกติและมีอยู่ประจำสามารถใช้งานได้
- 1.4 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงานกรณีเกิดภัย
- 1.5 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อตอบสนองกรณีเกิดภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตาม ระยะเวลาอันควร
- 1.6 จัดหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ อุปกรณ์ในการตรวจสอบผู้โดยสารและเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ท่าอากาศยานที่รับผิดชอบ
- 1.7 ตรวจสอบแก้ไขข้อมูลในแผนปฏิบัติการฉุกเฉินท่าอากาศยานให้ทันสมัยตลอดเวลา
- 1.8 แจกจ่ายเอกสาร สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนและหน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง

2) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- 2.1 จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 2.2 จัดทำฐานข้อมูล ท่าอากาศยาน เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารที่ใช้งานปกติและมีอยู่ประจำสามารถใช้งานได้
- 2.3 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน
- 2.4 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

2.5 จัดหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ อุปกรณ์ในการตรวจสอบผู้โดยสารและเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ท่าอากาศยานที่รับผิดชอบ

2.6 สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนและหน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ท่าอากาศยานที่รับผิดชอบ

3) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

3.1 จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย

3.2 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน

3.3 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

3.4 พัฒนาบุคลากรเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือภัยที่อาจเกิดขึ้น

4) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):

4.1 จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน ครอบคลุมตั้งแต่การเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย

4.2 ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเพื่อสร้างเครือข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ เพื่อตอบสนองภัยที่เกิดขึ้น

ระหว่างเกิดเหตุ : เมื่อเกิดเหตุขึ้น หอบังคับการบินจะดำเนินการแจ้งสถานการณ์ไปยังหน่วยงานภายใน เช่น หน่วยงานด้านความปลอดภัย ฝ่ายปฏิบัติการด้านต่างๆ ของท่าอากาศยาน เพื่อเตรียมพร้อมรับมือเหตุการณ์และจะประสานไปยังหน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง กระทรวงคมนาคม เพื่อกระจายข่าวและร้องขอกำลังสนับสนุนและสิ่งจำเป็นในด้านต่างๆ เช่น เจ้าหน้าที่ดับเพลิง เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่พยาบาล เข้าช่วยควบคุมสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดการปฏิบัติในแต่ละหน่วยงานดังนี้

1) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

1.1 หอบังคับการบินจะดำเนินการแจ้งฝ่ายรักษาความปลอดภัยและฝ่ายปฏิบัติการท่าอากาศยานทันที รวมทั้งออก NOTAM (Notification To Airmen) เพื่อแจ้งผู้ปฏิบัติการบินและนักบิน

1.2 พยายามควบคุมให้อากาศยานไปจอด ณ หลุมจอด K1 ซึ่งเป็นหลุมจอดที่จัดไว้สำหรับอากาศยานที่ถูกปล้นยึดโดยเฉพาะ

1.3 ประกาศแจ้งเครื่องบินลำอื่น เพื่อเคลียร์การจราจรและพื้นที่ให้สะดวกต่อการให้เจ้าหน้าที่ภาคพื้นเข้าปฏิบัติการ

- 1.4 ประสานกับศูนย์ความมั่นคงภาคขนส่ง กระทรวงคมนาคม เพื่อประสานความร่วมมือไปยังหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC)
 - 2.1 เป็นศูนย์กลางในการประสานงานระหว่างระหว่างหน่วยงานปฏิบัติภายในท่าอากาศยานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอก
 - 2.2 กำกับดูแลการทำงานของหน่วยงานภายนอกในการดำเนินปฏิบัติการตอบสนองภัย
- 3) กรมการบินพลเรือน
 - 3.1 ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินท่าอากาศยานที่วางไว้
 - 3.2 เตรียมพร้อมเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อเข้าสนับสนุนการทำงานหากมีการร้องขอจากหน่วยงานในพื้นที่
- 4) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะแบ่งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภายในท่าอากาศยานที่ดูแลออกเป็นฝ่ายต่างๆ และมีปฏิบัติการดังนี้
 - 4.1 ฝ่ายรักษาความปลอดภัย
 - 1) ตั้งแต่ได้รับแจ้งการปล้นยึดอากาศยาน เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายรักษาความปลอดภัยจะประจำอยู่ที่ศูนย์สั่งการในที่ตั้ง (Fixed Command Post) และทำหน้าที่เป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ โดยจะประสานกับตำรวจในการเจรจากับผู้ก่อการปล้นยึดอากาศยาน
 - 2) จัดกำลังพลเตรียมพร้อม ณ พื้นที่รวมพล เพื่อให้การช่วยเหลือผู้โดยสารที่อยู่ในอากาศยาน และรอคำสั่งจากผู้บัญชาการเหตุการณ์
 - 4.2 ฝ่ายปฏิบัติการท่าอากาศยาน
 - 1) เปิดทำการศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินทันที โดยมีผู้อำนวยการสนามบิน รองผู้อำนวยการสนามบิน หรือผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการบินกำกับดูแล และจะทำหน้าที่ประสานหน่วยงานต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยาน
 - 2) เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการสนามบินจะดำเนินการแจ้งข่าวการปล้นยึดอากาศยานให้ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัยและศูนย์การแพทย์สนามบินทราบเพื่อเตรียมพร้อม
 - 3) ติดต่อผู้ประกอบการสายการบินของอากาศยานที่ถูกปล้นยึดเพื่อสอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน
 - 4) อำนวยความสะดวกในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่กู้ภัยในการอพยพเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย
 - 4.3 ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย เตรียมพร้อม ณ พื้นที่รวมพล จนกว่าจะมีแผนปฏิบัติการออกมาหรือได้รับแจ้งให้ออกปฏิบัติการ

4.4 ฝ่ายแพทย์ประจำท่าอากาศยาน เตรียมพร้อมทีมแพทย์และสิ่งอำนวยความสะดวกและไปในพื้นที่รวมพล

- 5) **ตำรวจ** จัดเตรียมกำลังตามความเหมาะสมสำหรับการป้องกันการก่อวินาศกรรมและการช่วยเหลือผู้โดยสารออกจากอากาศยาน ตำรวจจะร่วมกับฝ่ายปฏิบัติการสนามบินในการกำหนดจุดรวมกำลังพลสำหรับรักษาความปลอดภัยเพื่อเตรียมพร้อมเผชิญสถานการณ์ที่อาจเกิดความรุนแรงหรืออาจมีผู้ได้รับบาดเจ็บ
- 6) **เจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัย** เตรียมความพร้อมเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะ และอุปกรณ์เพื่อช่วยเหลือฝ่ายปฏิบัติการสนามบิน ในการตอบสนองเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เมื่อได้รับการร้องขอ

หลังเกิดเหตุ: เร่งฟื้นฟูความเสียหายที่เกิดขึ้น และนำผลการปฏิบัติงานในสถานการณ์จริง มาใช้ในการพัฒนาปรับปรุงแผนความมั่นคง มาตรการความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพมากและรัดกุมมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันการเกิดภัยในอนาคต

1) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC)

1.1 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) กรมการบินพลเรือน

2.1 นำผลการปฏิบัติงานไปใช้ในการปรับปรุงกฎระเบียบและแนวทางการปฏิบัติด้านความปลอดภัยให้ทันสมัย รัดกุมและตอบสนองต่อภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

2.2 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

3.1 บุคลากร ฟื้นฟู ความเสียหายที่เกิดขึ้น ให้สามารถใช้ท่าอากาศยานงานได้โดยเร็วและนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

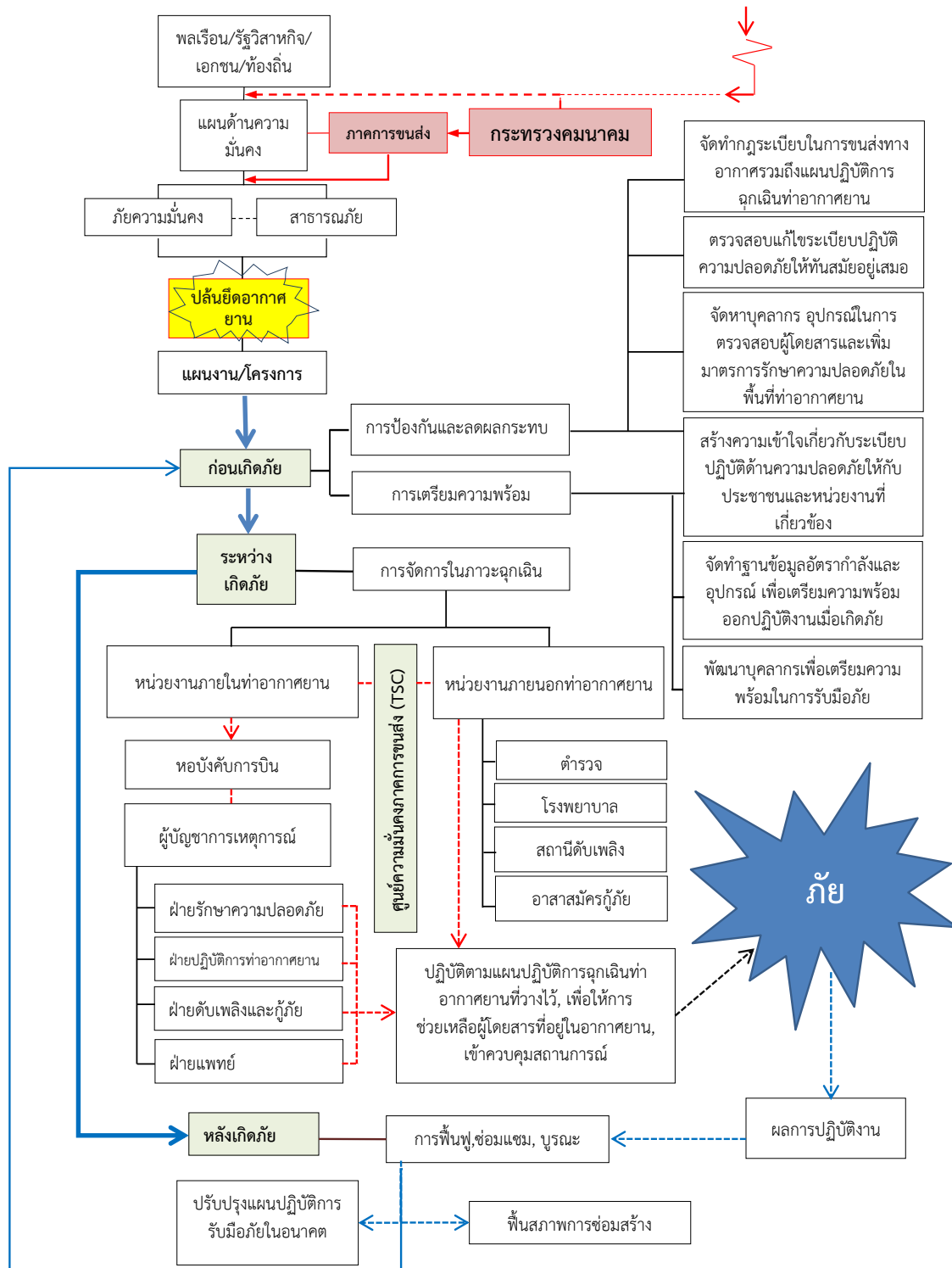
3.2 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

4.1 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.10

2) ผังการปฏิบัติ



รูปที่ 6.10 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากการปล้นยึดอากาศยาน

6.4.6 กรณีที่ 6: ภัยจากแผ่นดินไหว/ดินโคลนถล่ม

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

❖ การป้องกัน/ลดผลกระทบ

จัดให้มีส่วนงานหรือเจ้าหน้าที่ประจำที่ทำหน้าที่ในการประสานข้อมูลกับหน่วยงานฝ่ายระวางภัยพิบัติประจำการตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อภัยแผ่นดินไหวหรือดินโคลนถล่มที่เกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดภัยขึ้น รวมทั้งสามารถประสานร้องขอความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคมได้ทันทีเมื่อเกิดภัย และเตรียมแผนปฏิบัติการในสภาวะฉุกเฉินเตรียมไว้ในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อภัยได้อย่างรวดเร็วเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น พร้อมทั้งสร้างความตระหนักรู้ให้เกิดแก่เจ้าหน้าที่ในทุกภาคส่วนต่อการปฏิบัติในสภาวะฉุกเฉิน

❖ การตรวจสอบ/เตรียมความพร้อม

มีการฝึกทบทวนซักซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องภายในหน่วยงาน ทั้งในส่วนของการซักซ้อมแผนภายในหน่วยงานปฏิบัติของตนเองและซักซ้อมแผนร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ภายใต้กระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งฝึกซ้อมแผนทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงกลาโหม กระทรวงสาธารณสุข หน่วยแพทย์พยาบาล ทหารตำรวจ หน่วยกู้ภัย เป็นต้น พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลอัตราค่าจ้างและทรัพยากรในแต่ละหน่วยงานเพื่อใช้ประเมินประเมินความพร้อมและเตรียมการในการวางแผนตอบสนองต่อภัยที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

❖ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

มีแผนเผชิญเหตุ เพื่อใช้ในภาวะฉุกเฉิน รวมทั้งกำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ ด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนหน่วยงานภายนอกและหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแล เพื่อสร้างความชัดเจนในการปฏิบัติเมื่อเกิดภัย รวมถึงให้หน่วยงานในภาคความมั่นคงของกระทรวงประสานความร่วมมือและสนับสนุนการทำงาน ไปยังหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แพทย์ ตำรวจ กู้ภัย/ดับเพลิง และหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ประสบภัย เพื่อช่วยอพยพผู้ประสบภัย จัดเตรียมเส้นทางคมนาคม และอำนวยความสะดวกในการทำงานของหน่วยงานในพื้นที่ประสบภัย

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

❖ วิสัยทัศน์ ; “รับมือและบูรณาการบริหารจัดการภัยพิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ”

❖ วัตถุประสงค์ ;

- เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม เพื่อสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานเผชิญเหตุในการจัดการภัยพิบัติแผ่นดินไหว (หรือดินโคลนถล่ม)
- เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการภัยแผ่นดินไหว เพื่อสร้างความชัดเจนในขั้นตอนปฏิบัติของหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในขณะเกิดภัยขึ้น

- เพื่อจัดทำแผนฟื้นฟูโครงข่ายภาคขนส่งภายหลังเกิดภัยแผ่นดินไหว (หรือดินโคลนถล่ม) ลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และตอบสนองต่อการเข้าฟื้นฟูพื้นที่ประสบภัยของภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ

❖ เป้าหมาย

- สนับสนุนการทำงานของหน่วยงานความมั่นคงในพื้นที่ประสบภัยแผ่นดินไหว เพื่อให้การบริหารจัดการในพื้นที่ประสบภัยเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะการณ์ ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู ซ่อมสร้าง) รวมไปถึงรูปแบบการบังคับบัญชา ขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจน

❖ ยุทธศาสตร์;

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับศักยภาพในการสนับสนุนการจัดการความมั่นคงในพื้นที่ประสบภัยแผ่นดินไหว

- มาตรการที่ 1 สร้างแนวทางการปฏิบัติเพื่อรับมือภัยที่จะเกิดขึ้นให้ชัดเจน เพื่อยกระดับการทำงานให้มีประสิทธิภาพด้านความมั่นคงในภาพรวมของหน่วยงาน
- มาตรการที่ 2 ดำรวจอัตรากำลังและทรัพยากรในหน่วยงาน เพื่อประเมินความพร้อมและศักยภาพของหน่วยงานในการสนับสนุนการจัดการภัยแผ่นดินไหว
- มาตรการที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของหน่วยงานในรูปของการเพิ่มศักยภาพและทักษะของบุคลากรในหน่วยงานและการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการทำงานจัดการภัยแผ่นดินไหว

ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการบริหารจัดการภัยแผ่นดินไหวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- มาตรการที่ 1 จัดตั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงเพื่อเป็นตัวกลางในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก
- มาตรการที่ 2 สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ในการจัดการภัยแผ่นดินไหว และสร้างความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างเผชิญเหตุภัยแผ่นดินไหว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สร้างความตระหนักแก่ประชาชนเพื่อลดความรุนแรงหากเกิดภัยแผ่นดินไหว

- มาตรการที่ 1 จัดทำแนวการปฏิบัติของภาคประชาชนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติของภาคประชาชนขณะเกิดภัยแผ่นดินไหว (หรือดินโคลนถล่ม)
- มาตรการที่ 2 ประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในภัยแผ่นดินไหวที่อาจเกิดขึ้นให้แก่ภาคประชาชน เพื่อสร้างความเข้าใจและยกระดับความพร้อมในการรับมือขณะเกิดภัยของภาคประชาชน

3) หน้าที่ของหน่วยฯ และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (ในแต่ละหน่วยฯ)

“แผ่นดินไหว / ดินโคลนถล่ม” เป็นภัยพิบัติที่เกิดขึ้นจากปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ซึ่งมีลักษณะสำคัญอยู่ที่มีความรุนแรงสูง สร้างความเสียหายเป็นบริเวณกว้าง นอกจากนี้การพยากรณ์ช่วงเวลาการเกิดภัยพิบัติและตำแหน่งที่เกิดทำได้ยาก ทำให้การวางแผนดำเนินการจัดการและป้องกันไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและส่งผลให้ระดับความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นในการดำเนินการป้องกันและบรรเทาภัยจึงจำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อการวางแผนป้องกันเหตุและการตอบสนองเพื่อบรรเทาเหตุได้อย่างทันท่วงที โดยมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

ก่อนเกิดเหตุ: เป็นแผนปฏิบัติการที่มุ่งเน้นการเตรียมความพร้อมในการวางแผนป้องกัน บรรเทาและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากเกิดภัย โดยมีรายละเอียดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

- 1.1 กำหนดนโยบายและแนวทางในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ในภาพรวม
- 1.2 บูรณาการงบประมาณและโครงการตามแผนปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานตามกรอบภารกิจ เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

- 2.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 2.2 จัดทำฐานข้อมูล สถานีขนส่งสินค้าและสถานีขนส่งผู้โดยสาร อัตราค่าสิ่ง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ในแต่ละพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมออกปฏิบัติงานเมื่อเกิดภัย
- 2.3 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนภายในหน่วยงานและหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแล รวมทั้งมอบหมายผู้ประสานงานทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ประสบภัย
- 2.4 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

3) กรมทางหลวง (ทล.)

- 3.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย

- 3.2 จัดทำฐานข้อมูล อัตราค่าจ้าง ยานพาหนะ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ในการก่อสร้าง และบำรุงทางและอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ที่ใช้งานปกติ รวมทั้งที่ใช้ในการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีอยู่ประจำและสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่
- 3.3 ร่วมกับกรมทางหลวงชนบท (ทช.) วางแผนจัดเตรียมเส้นทางสำรอง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับเส้นทางคมนาคมสายหลัก ในขณะเกิดภัย
- 3.4 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนภายในหน่วยงานและหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแล รวมทั้งมอบหมายผู้ประสานงานทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ประสบภัย
- 3.5 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

4) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

- 4.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 4.2 จัดทำฐานข้อมูล อัตราค่าจ้าง ยานพาหนะ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ในการก่อสร้าง และบำรุงทางและอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ที่ใช้งานปกติ รวมทั้งที่ใช้ในการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีอยู่ประจำและสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่
- 4.3 ร่วมกับกรมทางหลวง (ทล.) วางแผนจัดเตรียมเส้นทางสำรอง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับเส้นทางคมนาคมสายหลัก ในขณะเกิดภัย
- 4.3 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน รวมทั้งมอบหมายผู้ประสานงานทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ประสบภัย
- 4.4 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

5) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

- 5.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย

- 5.2 จัดทำฐานข้อมูล พาหนะ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ในการก่อสร้างและบำรุงทางและอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ที่ใช้งานปกติ รวมทั้งที่ใช้ในการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีอยู่ประจำและสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่
- 5.3 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร
- 5.4 เตรียมความพร้อมและจัดการเพื่อให้การขนส่งทางรถไฟ เป็นอีกช่องทางให้สามารถใช้บริการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเกิดภัยพิบัติ

6) การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

- 6.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน ในขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 6.2 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนทั้งภายในและระหว่างหน่วยงานเมื่อเกิดภัย
- 6.3 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการเตรียมความพร้อมรับมือหากเกิดภัยและจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

7) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

- 7.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน โดยกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 7.2 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

8) กรมเจ้าท่า

- 8.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน ในขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 8.2 จัดทำฐานข้อมูล อัตราค่าสิ่ง พาหนะ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ที่ใช้ในการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีอยู่ประจำและสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่
- 8.3 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน รวมทั้งมอบหมายผู้ประสานงานทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ประสบภัย

8.4 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

9) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

- 9.1 จัดทำแผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน โดยให้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 9.2 จัดทำฐานข้อมูล พาหนะ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ในการก่อสร้างและบำรุงทางและอุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ที่ใช้งานปกติ รวมทั้งที่ใช้ในการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีอยู่ประจำและสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่
- 9.3 กำหนดขั้นตอน สายการบังคับบัญชา สั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน รวมทั้งมอบหมายผู้ประสานงานทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ประสบภัย
- 9.4 จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตาม ระยะเวลาอันควร
- 9.5 จัดทำแนวทางการปฏิบัติตนเมื่อเกิดภัยพิบัติและประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้เข้าใช้บริการในท่าอากาศยาน

10) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):

- 10.1 จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงาน ให้ครอบคลุม ทั่วทุกพื้นที่และสาธารณภัย ครอบคลุมตั้งแต่การเตรียมความพร้อมก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
- 10.2 ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเพื่อสร้างเครือข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ

11) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.): จัดทำแผนป้องกันและบรรเทาภัย เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือภัยที่เกิดขึ้น

12) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.): มีเครือข่ายการติดต่อสื่อสารกับทุกหน่วยงาน/องค์กรของประเทศ เพื่าระวังและกระจายข้อมูลต่อไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ระหว่างเกิดเหตุ : เมื่อเกิดภัยพิบัติขึ้น กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กระทรวงมหาดไทย จะเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการภัยที่เกิดขึ้น โดยจะประสานไปยังหน่วยงานในพื้นที่ ทั้งในส่วน ของหน่วยงานของ ปภ. และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการเข้าไปดูแลจัดการและช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยในพื้นที่ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะเป็นทั้งในส่วน of หน่วยงานภาคสนาม ที่เข้า ช่วยเหลือและจัดการในพื้นที่ประสบภัย เช่น ปภ.จังหวัด หน่วยงานทางทหาร ตำรวจ อาสาสมัคร เจ้าหน้าที่ทางการแพทย์ เป็นต้น และในส่วน of หน่วยงานสนับสนุน ที่มีหน้าที่หลักในการ สนับสนุนการทำงานของหน่วยงานภาคสนามเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยในพื้นที่

กระทรวงคมนาคมรับหน้าที่ในการเป็นหน่วยงานสนับสนุนการปฏิบัติงานในการเข้าช่วยเหลือ ผู้ประสบภัย ทำหน้าที่ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม สนับสนุนภารกิจการส่งกำลัง สนับสนุนการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ประสบภัย สนับสนุนข้อมูลเส้นทางสัญจร เส้นทางเลี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัย และพื้นที่ประสบภัยให้แก่ประชาชนประชาชน โดยมีรายละเอียดการ ปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ดังนี้

- 1) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการจัดการภัยพิบัติของ กระทรวงคมนาคม เรียกใช้แผนการปฏิบัติงาน ที่เตรียมการไว้ ติดต่อประสานงานและรับแจ้ง เหตุสาธารณภัย ภัยด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวง คมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาสังคม รวมไปถึงการกำกับดูแลการดำเนินงาน ของหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม
- 2) **ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปก.คค.)** เป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสาร รับและกระจายข้อมูลข่าวสาร ไปยังหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม ตำรวจ สาธารณสุข เป็นต้น) เพื่อประสานความร่วมมือ แลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสารระหว่างกระทรวงคมนาคมกับหน่วยงานภาคสนามเพื่อตอบสนองต่อภัยในพื้นที่
- 3) **กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)** สนับสนุนบุคลากร ยานพาหนะ และอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการ อพยพเคลื่อนย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ประสบภัย หรือเสี่ยงต่อการเกิดสาธารณภัย รวมทั้ง สนับสนุนการปฏิบัติงานของงานภาคสนามในพื้นที่ภัยพิบัติ
- 4) **กรมทางหลวง (ทล.)** ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม สนับสนุนภารกิจการส่งกำลังบำรุง พร้อมทั้งแก้ไขเส้นทางเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากสาธารณภัย พร้อมทั้งจัดให้มีเส้นทาง สำรอง เส้นทางเลี่ยง หรือเส้นทางชั่วคราว รวมทั้งซ่อมหรือดัดแปลงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวก ในระบบคมนาคม เพื่อสนับสนุน การปฏิบัติงานของกองบัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณ ภัยแห่งชาติ และกองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ สนับสนุนข้อมูลเส้นทาง สัญจร เส้นทางเลี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัยและพื้นที่ประสบภัยสำหรับประชาชน
- 5) **กรมทางหลวงชนบท (ทช.)** ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม สนับสนุนภารกิจการส่ง กำลังบำรุง พร้อมทั้งแก้ไขเส้นทางเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากสาธารณภัย พร้อมทั้งจัดให้มี

เส้นทางสำรอง เส้นทางเลี่ยง หรือเส้นทางชั่วคราว รวมทั้งซ่อมหรือดัดแปลงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบคมนาคม เพื่อสนับสนุน การปฏิบัติงานของกองบัญชาการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และกองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในพื้นที่ สนับสนุนข้อมูลเส้นทางสัญจร เส้นทางเลี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัยและพื้นที่ประสบภัยสำหรับประชาชน

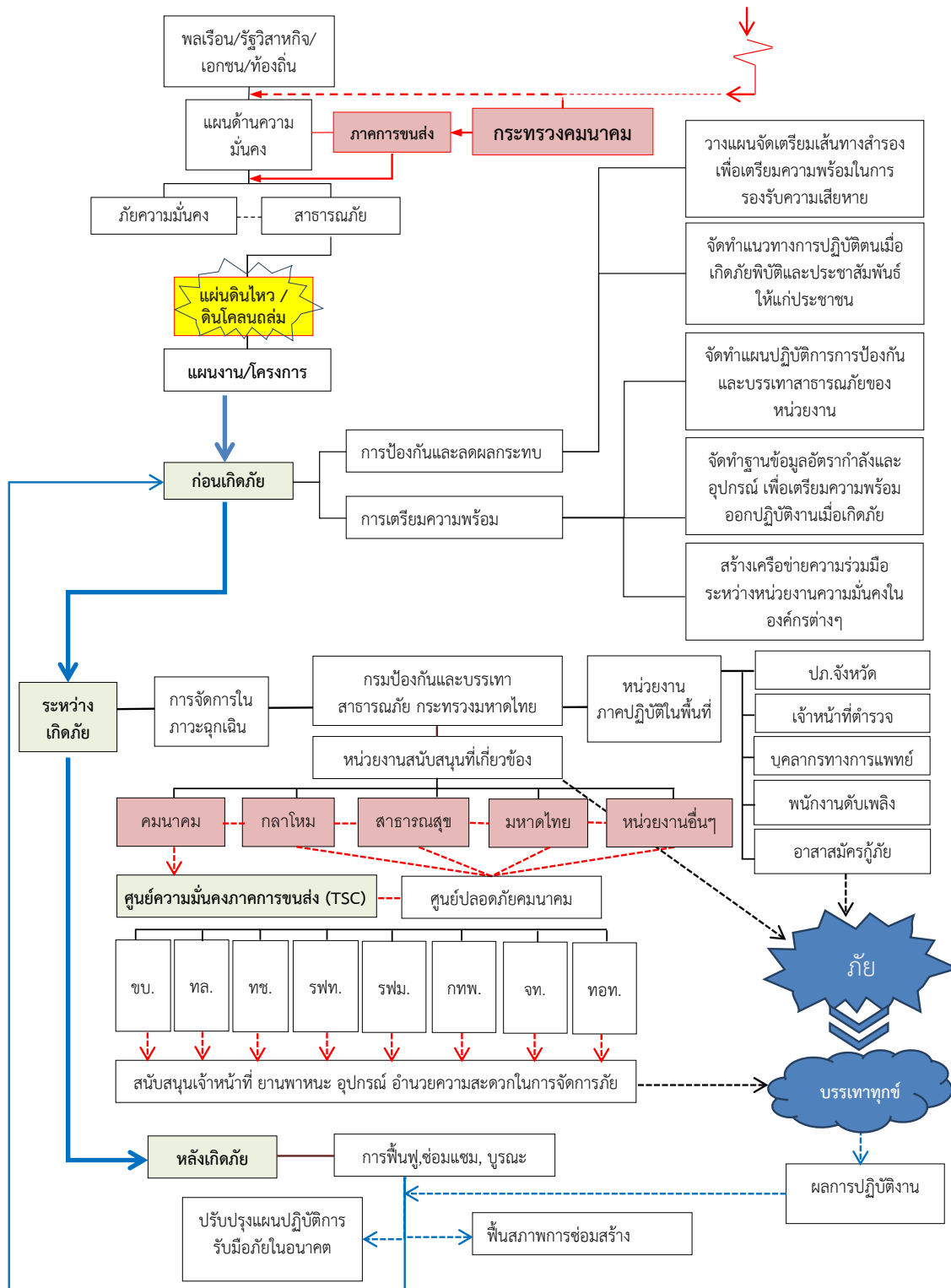
- 6) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เตรียมพร้อมเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อเข้าสนับสนุนการทำงานหากมีการร้องขอจากหน่วยงานในพื้นที่ พร้อมทั้งจัดเตรียมยานพาหนะและเส้นทางในกรณีใช้เป็นเส้นทางเลือกในการอพยพผู้ประสบภัยและการทำงานจัดการภัยพิบัติของหน่วยงานในพื้นที่
- 7) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) เตรียมพร้อมเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะในการอพยพผู้ประสบภัยออกจากพื้นที่
- 8) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) สนับสนุนเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม เพื่อเข้าถึงพื้นที่ประสบภัย และอำนวยความสะดวกในการทำงานเพื่อตอบสนองการเข้าปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
- 9) กรมเจ้าท่า เตรียมพร้อมเจ้าหน้าที่ ยานพาหนะและอุปกรณ์เพื่อเข้าสนับสนุนการทำงานหากมีการร้องขอจากหน่วยงานในพื้นที่ พร้อมทั้งจัดเตรียมยานพาหนะและเส้นทางในกรณีใช้เป็นเส้นทางเลือกในการอพยพผู้ประสบภัยและการทำงานจัดการภัยพิบัติของหน่วยงานในพื้นที่
- 10) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ดำเนินการตามแผนที่เตรียมไว้ในกรณีพื้นที่ท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ประสบภัยพิบัติ ดำเนินการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ประสบภัย
- 11) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลการจัดการภัยในพื้นที่ภัยพิบัติ โดยมีศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เป็นหน่วยงานหลักในการระดมกำลังทรัพยากรเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่เกิดภัยพิบัติ
- 12) กระทรวงมหาดไทย: สนับสนุนเจ้าหน้าที่ภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าสนับสนุนการจัดการภัยพิบัติในพื้นที่
- 13) กระทรวงกลาโหม: สนับสนุนสรรพกำลังเข้าให้ความช่วยเหลือในพื้นที่
- 14) กระทรวงสาธารณสุข สนับสนุนบุคลากรและอุปกรณ์เข้าปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและผู้ประสบภัย
- 15) เจ้าหน้าที่ตำรวจ: อำนวยความสะดวกในด้านเส้นทางการจราจรและกันผู้ไม่เกี่ยวข้องออกจากพื้นที่ ควบคุมการจราจรที่เป็นเส้นทางเข้าถึงพื้นที่ประสบภัยของผู้ร่วมปฏิบัติงาน และส่งออก/เคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล

หลังเกิดเหตุ: เร่งฟื้นฟูความเสียหายที่เกิดขึ้น และนำผลการปฏิบัติงานในสถานการณ์จริง มาใช้ในการพัฒนาปรับปรุงแผนความมั่นคงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงการเตรียมความพร้อมในแต่ละหน่วยงานเพื่อรับมือภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

- 1) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2) **กรมทางหลวง (ทล.)** บุคลากร ฟื้นฟู เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว และนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 3) **กรมทางหลวงชนบท (ทช.)** บุคลากร ฟื้นฟู เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว และนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4) **การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)** บุคลากร ฟื้นฟู เส้นทางรถไฟ อาคารสถานีที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว และนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5) **การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)** บุคลากร ฟื้นฟู เส้นทางรถไฟฟ้า อาคารสถานีที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว และนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 6) **การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)** บุคลากร ฟื้นฟู เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็วและนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 7) **บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)** บุคลากร ฟื้นฟู อาคาร ท่าอากาศยานที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้โดยเร็ว และนำผลการปฏิบัติงานไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.11

2) ฝั่งการปฏิบัติ



รูปที่ 6.11 ฝั่งการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากแผ่นดินไหว/ดินโคลนถล่ม

6.4.7 กรณีที่ 7: ภัยจากการโจมตีด้านไซเบอร์ในภาคการขนส่ง (Cyber Security)

ประเด็นด้านความมั่นคง (Security) ได้ย้ายจากความมั่นคง ในรูปแบบเดิม (Traditional Security) สู่ความมั่นคงในรูปแบบใหม่ (Non-Traditional Security) มากขึ้น โดยเฉพาะความมั่นคงทาง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ หรือความมั่นคงทางไซเบอร์ (Cyber Security) ซึ่งหมายถึง ความมั่นคงปลอดภัยทุกอย่างที่เกี่ยวข้อง กับคอมพิวเตอร์ และระบบเครือข่ายทางคอมพิวเตอร์

การโจมตีทางไซเบอร์ เป็นการกระทำใดๆ ที่ใช้คอมพิวเตอร์, เครือข่าย หรือระบบ รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตั้งใจเป็นภัยคุกคาม ขัดขวาง หรือทำลายระบบ, ทรัพยากร และการทำงานของไซเบอร์ที่สำคัญ ผลกระทบที่ต้องการของการโจมตีทางไซเบอร์ไม่จำเป็นต้องจำกัดเพียงระบบคอมพิวเตอร์ และข้อมูลที่เป็นเป้าหมาย ตัวอย่างเช่น การโจมตีต่อระบบคอมพิวเตอร์ที่ต้องการลิดรอน หรือทำลายระบบของกลุ่มงาน หรือขีดความสามารถของระบบการควบคุม ซึ่งการโจมตีทางไซเบอร์อาจจะต้องใช้พาหะตัวกลางในการดำเนินการ รวมทั้ง อุปกรณ์ต่อเชื่อมต่าง ๆ (Peripheral Devices), เครื่องส่งสัญญาณอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Transmitters), การเข้ารหัส (Embedded Code), หรือ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน (Operators) กิจกรรมหรือผลกระทบของการโจมตีอาจเกิดขึ้นอย่างกระจัดกระจาย เป็นวงกว้าง หรือเป็นเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเป้าหมาย

1) การเตรียมแผนเพื่อจัดการกับภัยที่เกิดขึ้น

หน้าที่ของหน่วยฯ และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน กรณี “ภัย” จากการโจมตีด้านไซเบอร์ ที่เกิดจากมนุษย์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด จะมีแผนปฏิบัติร่วมกันอย่างบูรณาการร่วมกัน เพื่อตอบสนองและต่อต้านการก่อการร้ายไม่ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบและเตรียมความพร้อม

1) องค์กรหรือหน่วยงานให้บริการภาคการขนส่ง

- 1.1 พัฒนารอบการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของหน่วยงานระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สำคัญ เพื่อให้เป็นแนวทางและมาตรฐาน ซึ่งครอบคลุมทั้งในระดับนโยบาย การจัดการองค์กร และเทคโนโลยี เพื่อบริหารความเสี่ยงไซเบอร์ ที่มีผลกระทบกับองค์กรหรือหน่วยงานได้อย่างเหมาะสม ภายใต้นโยบายความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ ที่มีคณะกรรมการความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (National Cyber Security Committee : NCSC) เป็นผู้กำหนด
- 1.2 บูรณาการแผนการในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงทางไซเบอร์ ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Operation Center : CSOC) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, ศูนย์ปฏิบัติการไซเบอร์กลาโหม (Cyber Operations Center) กระทรวงกลาโหม, หน่วยงานด้านไซเบอร์ของเหล่าทัพ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Cyber Command), ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC) รวมทั้งหน่วยงานด้านความปลอดภัยของกระทรวงคมนาคม

- 1.3 พัฒนาศักยภาพด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ของหน่วยงาน เพื่อรองรับการปฏิบัติงานความมั่นคงปลอดภัยด้านไซเบอร์ ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของระบบการขนส่งของหน่วยงาน พร้อมทั้งจัดให้มีบุคลากรที่เพียงพอในการรองรับสถานการณ์ภัยคุกคามที่เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ สร้างความตระหนักรู้ในเรื่องภัยคุกคามด้านไซเบอร์ (Culture of Awareness on Cyber Security) ให้กับองค์กรหรือหน่วยงานทั้งหมด
 - 1.4 จัดทำมาตรฐาน และแนวทางการปฏิบัติ (Standard and Procedure) เพื่อป้องกันภัยคุกคามด้านไซเบอร์ขององค์กร/หน่วยงาน การตอบสนองต่อภัยที่เกิดขึ้น และการฟื้นฟูสภาพของระบบอย่างเป็นระบบ อันได้แก่ การระบุ (Identify) ทรัพยากรและกิจกรรมงานสำคัญ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่มีต่อระบบ ทรัพย์สิน ข้อมูล และขีดความสามารถ รวมถึงจัดทำและดำเนินกิจกรรมเพื่อตรวจหาเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น ครอบคลุมถึงกระบวนการเฝ้าระวังหรือตรวจติดตามต่อเนื่อง
 - 1.5 มีการซ้อมแผนเป็นไปตามภัยที่อาจเกิดขึ้นอยู่อย่างเหมาะสมกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การฝึกปฏิบัติต่างๆ โดยเฉพาะการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุด้านไซเบอร์ (Cyber Incident Action Plan Exercise) การฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินด้านไซเบอร์ (Cyber Emergency Response Exercise)
 - 1.6 ภัยคุกคามไซเบอร์อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการให้บริการ เช่น การควบคุมระบบขนส่ง การหยุดระบบต่างๆ ทำให้เกิดอันตรายกับผู้โดยสารจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ ดังนั้น จำเป็นต้องเชื่อมโยงเข้ากับแผนการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร แผนการอพยพ หรือแผนที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถปฏิบัติตามแผนป้องกันและบรรเทาภัยต่างๆ และมาตรการรักษาความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสานงานกับหน่วยงานด้านการพยาบาล/สาธารณสุข ตำรวจ หน่วยสนับสนุนอื่นๆ ที่สำคัญ เพื่อสนับสนุนหากมีอุบัติเหตุจากผลการโจมตีด้านไซเบอร์
- 2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): มีแผนเตรียมการกับภัยที่จะเกิดขึ้น มีโครงข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงทางไซเบอร์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะนโยบายและแนวทางการปฏิบัติด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ขององค์กรหรือหน่วยงานให้บริการด้านการขนส่ง
 - 3) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.): มีแผนป้องกันและบรรเทาภัย เพื่อเตรียมความพร้อมที่จะจัดการกับภัยที่เกิดขึ้น
 - 4) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.): มีโครงข่ายการติดต่อสื่อสารกับทุกหน่วยงาน/องค์กร ของประเทศ เฝ้าระวังและกระจายเสียงต่อไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

- 5) ศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Operation Center : CSOC) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร : ส่งเสริมให้เกิดการประสานงานกับหน่วยงานในต่างประเทศในการเข้าถึงข้อมูลของ Cyber Attack สร้างกลไกให้เกิดความร่วมมือประสานงานระหว่างภาครัฐและหน่วยงานที่ให้บริการเชื่อมต่อเข้ากับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (ISP) ในการเข้าถึงข้อมูลการโจมตีทาง Cyber ที่จำเป็น

ระหว่างเกิดเหตุ : เมื่อเกิดเหตุขึ้น ซึ่งสามารถเกิดได้ตั้งแต่การเข้าถึงข้อมูลบุคลากร หรือธุรกิจ (Business System) การให้ทำหรือหยุดของระบบควบคุม ระบบสัญญาณต่างๆ (Operational systems) ให้เกิดความเสียหายขึ้น

- 1) องค์กรหรือหน่วยงานให้บริการภาคการขนส่ง : ดำเนินการตามขั้นตอนการตอบสนองต่อเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ที่ตรวจพบ ให้เป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติที่ได้วางแผนไว้ ประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงไซเบอร์ในองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการให้เป็นไปตามแผนป้องกันและบรรเทาภัยในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหากเกิดขึ้น
- 2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): ดำเนินการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่ได้บูรณาการไว้กับองค์กรหรือหน่วยงานให้บริการภาคการขนส่ง รวมทั้งติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และคอยกำกับดูแล
- 3) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม : รับข่าวและกระจายข่าวไปสู่หน่วยงานด้านความมั่นคง และหน่วยงานสนับสนุนในกรณีเกิดเหตุการณ์ที่เป็นผลจากการโจมตีทางไซเบอร์อย่างใกล้ชิด
- 4) ศูนย์ปฏิบัติการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Operation Center : CSOC) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และหน่วยงานด้านไซเบอร์ของกระทรวงกลาโหม : ดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อติดตามการโจมตีที่เกิดขึ้น และตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อลดผลกระทบต่อการโจมตี รวมทั้งจัดชุดเตรียมพร้อมเผชิญเหตุฉุกเฉินด้านไซเบอร์ (Cyber Emergency Response Teams : CERT) เป็นหน่วยปฏิบัติการในการให้ความช่วยเหลือร่วมกับเจ้าหน้าที่ขององค์กรหรือหน่วยงานในการให้บริการด้านการขนส่ง
- 5) หน่วยงานสนับสนุนอื่นๆ : ให้การสนับสนุนตามแผนป้องกันและบรรเทาภัยในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

หลังเกิดเหตุ: เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก ร่งฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหากำลังหรือวิธีการเสริมงานทางด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มขึ้นเพื่อเฝ้าระวังต่อไป

- 1) องค์กรหรือหน่วยงานให้บริการภาคการขนส่ง

- 1.1 ดำเนินกิจกรรมตามแผนงานเพื่อรองรับการดำเนินงานต่อเนื่อง รวมถึงแผนการกู้คืนทั้งด้านขีดความสามารถและบริการให้ได้ตามที่กำหนด

1.2 ทบทวนและประเมินแนวทางการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ จัดทำหรือปรับปรุงแผนงานด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ โดยใช้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นกรณีศึกษา โดยจัดให้มีลำดับขั้นตอนสอดคล้องตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

1.3 ดำเนินการตามขั้นตอนการปฏิบัติหลังเกิดเหตุในกรณีเกิดเหตุการณ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น บูรณาการปรับปรุงแผนเฝ้าระวัง และเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.12

พลเรือน/รัฐวิสาหกิจ/เอกชน/ท้องถิ่น

แผนด้านความมั่นคง

ภาคการขนส่ง

กระทรวงคมนาคม

กฎหมายด้านไซเบอร์ที่เกี่ยวข้อง

นโยบายความมั่นคงทางไซเบอร์แห่งชาติ

แผนงานความมั่นคงทางไซเบอร์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ภัยความมั่นคง

สาธารณภัย

การโจมตีด้านไซเบอร์

แผนงาน/โครงการ

ก่อนเกิดเหตุ

การบูรณาการแผนงานความมั่นคงทางไซเบอร์

การเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ

การพัฒนาบุคลากร

การสร้างความตระหนักรู้ในหน่วยงาน

มาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติ

การระบุความเสี่ยงของภัยคุกคาม

การเผื่อรั่วอย่างอย่างต่อเนื่อง

ระหว่างเกิดเหตุ

การจัดการในภาวะฉุกเฉิน

การสั่งการ

ผู้พบเห็น/ประสบภัยที่เป็นผลเกิดจากการโจมตีด้านไซเบอร์

ศป. (1356)

Security staff

Ambulance

ตำรวจ

คมนาคม

ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC)

หน่วยงานสนับสนุนอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

กลาโหม

สตช.

ICT

สาธารณสุข

หน่วยที่เกี่ยวข้อง

สนับสนุนเจ้าหน้าที่ตามภัยคุกคามที่เกิดขึ้น

ภัยตามเหตุการณ์

หลังเกิดเหตุ

การฟื้นฟู

ฟื้นฟูสภาพการซ่อมสร้างในกรณีเกิดเหตุการณ์อื่นร่วม

ทบทวนและประเมินแนวทางการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

เรียนรู้จากภัย

แผนการกู้คืนทั้งด้านขีดความสามารถและบริการให้ได้ตามที่กำหนด

รูปที่ 6.12 ผังการปฏิบัติงาน กรณีภัยจากการโจมตีด้านไซเบอร์ในภาคการขนส่ง

6.4.8 กรณีที่ 8: แผนเตรียมความพร้อมด้านการอพยพคนไทยจากต่างประเทศ (กระทรวงการต่างประเทศ)

การอพยพคนไทยจากต่างประเทศ ในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ของคนไทยที่อยู่อาศัยในต่างประเทศ ซึ่งกระทรวงการต่างประเทศจะเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ และร้องขอมายังกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการอพยพคนไทย โดยการอพยพอาจจะเป็นได้สามทาง คือ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในประเทศนั้นๆ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระทรวงคมนาคม ต้องเตรียมความพร้อม ซึ่งสามารถปฏิบัติงานได้ทันทีเมื่อมีการร้องขอมายังกระทรวงคมนาคม

1) แผนเตรียมความพร้อมด้านการอพยพคนไทยจากต่างประเทศ (กระทรวงการต่างประเทศ)

- 1.1 ปรับปรุงทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ อีเมล ของคนไทยพร้อมครอบครัว และบริษัทห้างร้านของคนไทยในเขตความดูแลของสถานเอกอัครราชทูต (สอท.)
- 1.2 จัดทำทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ อีเมล ของเจ้าหน้าที่ สอท. และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น แล้วเวียนแจ้งให้คนไทยในความดูแลทราบ
- 1.3 จัดทำทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ อีเมล ของหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมระบุหัวหน้าหน่วยงานและ เจ้าหน้าที่ประสานงาน อาทิ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงกลาโหม กระทรวงความมั่นคงสาธารณะ ท่าอากาศยาน สายการบิน องค์การขนส่ง องค์การบรรเทาทุกข์ต่างๆ ฯลฯ
- 1.4 จัดทำทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ อีเมล ของคณะทูตานุทูตมิตรประเทศและองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
- 1.5 จัดทำทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ อีเมล ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ประสานงานของกระทรวงการต่างประเทศ (กต.)
- 1.6 จัดทำทะเบียนทรัพย์สิน ครุภัณฑ์ เอกสารราชการ และอุปกรณ์สื่อสาร โดยจัดลำดับความสำคัญ แยกประเภทว่าสิ่งใดจะเก็บรักษาไว้ที่ สอท. และจำเป็นต้องขนย้ายไปด้วยกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อสะดวกต่อการจัดเก็บและการขนย้ายเร่งด่วน
- 1.7 ตรวจสอบสภาพอาคารที่ทำการ สอท. และทำเนียบเอกอัครราชทูต และปรับปรุงเพื่อเสริมมาตรการรักษาความปลอดภัย เช่น ปรับปรุงรั้วหรือกำแพง ประตูเข้า-ออก ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด และเพิ่มไฟฟ้าสว่างบริเวณโดยรอบอาคาร เป็นต้น

2) หน้าที่ของสถานเอกอัครราชทูต และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (ในแต่ละตำแหน่ง)

- ออท. ทำหน้าที่ กำหนดนโยบายและแผนปฏิบัติการ ประสานงานและหาข่าวระดับสูงควบคุมกำกับดูแลรับผิดชอบแผนปฏิบัติการในฐานะหัวหน้าสำนักงาน
- อท. ทำหน้าที่ ช่วยควบคุมกำกับดูแลและรับผิดชอบในฐานะรองหัวหน้าสำนักงาน

- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, สถานเอกอัครราชทูต, ข้าราชการ สอท. โดย ออท. จะมอบหมายหน้าที่ให้ข้าราชการไทย โดยแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบและให้ประสานข้อมูลซึ่งกันและกันตามหน้าที่ ดังต่อไปนี้
 1. ติดตามข่าวสถานการณ์ ประสานงาน ประมวลข่าว ประสานกระทรวงฯ หน่วยงานท้องถิ่น และคณะทูต
 2. ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามมาตรการรักษาความปลอดภัย สถานที่ทรัพย์สินและเอกสารของราชการ รวมทั้งการรักษาความปลอดภัยบุคคล
 3. เตรียมเอกสารเกี่ยวกับเอกสารการเดินทาง และหนังสือติดต่อประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง
 4. เตรียมการสำรองงบประมาณ สิ่งของเครื่องใช้ อุปกรณ์สื่อสาร ยานพาหนะให้พร้อมใช้งานได้ทันที รวมทั้ง เครื่องอุปโภค บริโภค ยารักษาโรค ให้เพียงพอในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยประมาณปริมาณการสำรองเป็นช่วงระยะเวลา เช่น 10 วัน 20 วัน หรือ 30 วัน
 5. ประสานงาน ตำรวจ และกระทรวงมั่นคงสาธารณะตลอดเวลา เพื่อการติดต่อขอกำลังคุ้มครองสถานที่กรณีจำเป็น
 6. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ ออท. มอบหมาย
- เจ้าหน้าที่ท้องถิ่น
 1. ช่วยประสานตำรวจ หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
 2. ระมัดระวัง ดูแล และรักษาความปลอดภัย ทั้งที่ทำการ สอท. และทำเนียบ ออท.
 3. เพิ่มความเข้มงวดบุคคลภายนอกที่มาติดต่อราชการหรืออื่นๆ กับ สอท.
 4. ตรวจสอบสภาพของอุปกรณ์สื่อสารและยานพาหนะ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
 5. ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ สอท. มอบหมาย

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบและเตรียมความพร้อม

1. การรักษาความปลอดภัยสถานที่

อท. มอบหมาย ขรก. ทำหน้าที่ควบคุมดูแลสถานที่ ทั้งอาคารที่ทำการและทำเนียบ โดยสำรวจสภาพอาคารที่ทำการ ทำเนียบ บริเวณโดยรอบและสภาพแวดล้อมภายนอก ว่ามีความมั่นคงปลอดภัยเพียงพอหรือไม่ หากจำเป็นต้องปรับปรุง ก็ให้ดำเนินการตามความเหมาะสม จัดหาอุปกรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัย เช่น ปรับปรุงรั้วหรือกำแพงและประตูทางเข้า-ออก ของที่ทำการ เพิ่มไฟฟ้าสว่างโดยรอบบริเวณอาคาร ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด ปิดล็อกประตูทางเข้า-ออก ตลอดเวลา จัดเวรยามดูแลและทำรายงานสถานการณ์ตลอด 24

ชั่วโมง หากเห็นว่าอาจเกิดสถานการณ์ที่เป็นภัยคุกคาม ต้องติดต่อตำรวจท้องถิ่น และกระทรวงความมั่นคง

2. การรักษาความปลอดภัย ทรัพย์สิน ครุภัณฑ์ และเอกสารของทางราชการ

สำรวจบัญชี ทรัพย์สิน ครุภัณฑ์ ของ สอท. และเอกสารราชการ ให้เป็นหมวดหมู่ กำหนดลำดับชั้นความสำคัญของทรัพย์สิน ชั้นความลับของเอกสาร กำหนดครุภัณฑ์และเอกสารที่จำเป็นต้องเก็บรักษาไว้ในที่ซึ่งมั่นคงปลอดภัยเพียงพอ ทั้งจากการจารกรรมและภัยธรรมชาติ เพื่อไม่ให้สูญหายหรือถูกทำลาย กำหนดครุภัณฑ์และเอกสารสำคัญที่ต้องนำไปด้วย กรณีที่ต้องอพยพแล้วรายงานกระทรวงฯ พร้อมแจ้งหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อทราบและช่วยอารักขาสารวจปรับปรุงสภาพครุภัณฑ์สื่อสารและยานพาหนะ ให้อยู่ในสภาพพร้อมและจัดหาเพื่อให้มีจำนวนเพียงพอแก่การใช้งาน

3. การรักษาความปลอดภัยบุคคล

- สั่งการให้เจ้าหน้าที่ สอท.ทุกคนติดบัตรแสดงตนเมื่ออยู่ในพื้นที่ สอท.
- กำหนดช่องทางติดต่อเข้า-ออก ที่ทำการ สอท. และทำเนียบ ออท. สำหรับบุคคลภายนอกเพียงช่องทางเดียว เพื่อสะดวกต่อการรักษาความปลอดภัย
- ปิดล็อกกุญแจประตูทางเข้า-ออก ตลอดเวลา
- จัดเวรยามดูแลและสอบถามวัตถุประสงค์ผู้มาติดต่อ และแลกบัตรเข้า-ออก โดยลงบันทึกไว้ในสมุดรายงานประจำวัน เพื่อสะดวกแก่การตรวจสอบ ในกรณีต้องสงสัย ต้องขอตรวจค้นบุคคลที่มาติดต่อได้ด้วย

ระหว่างเกิดเหตุ: หน่วยงานที่รับผิดชอบ

แผนปฏิบัติการ (สถานเอกอัครราชทูตในต่างประเทศ)

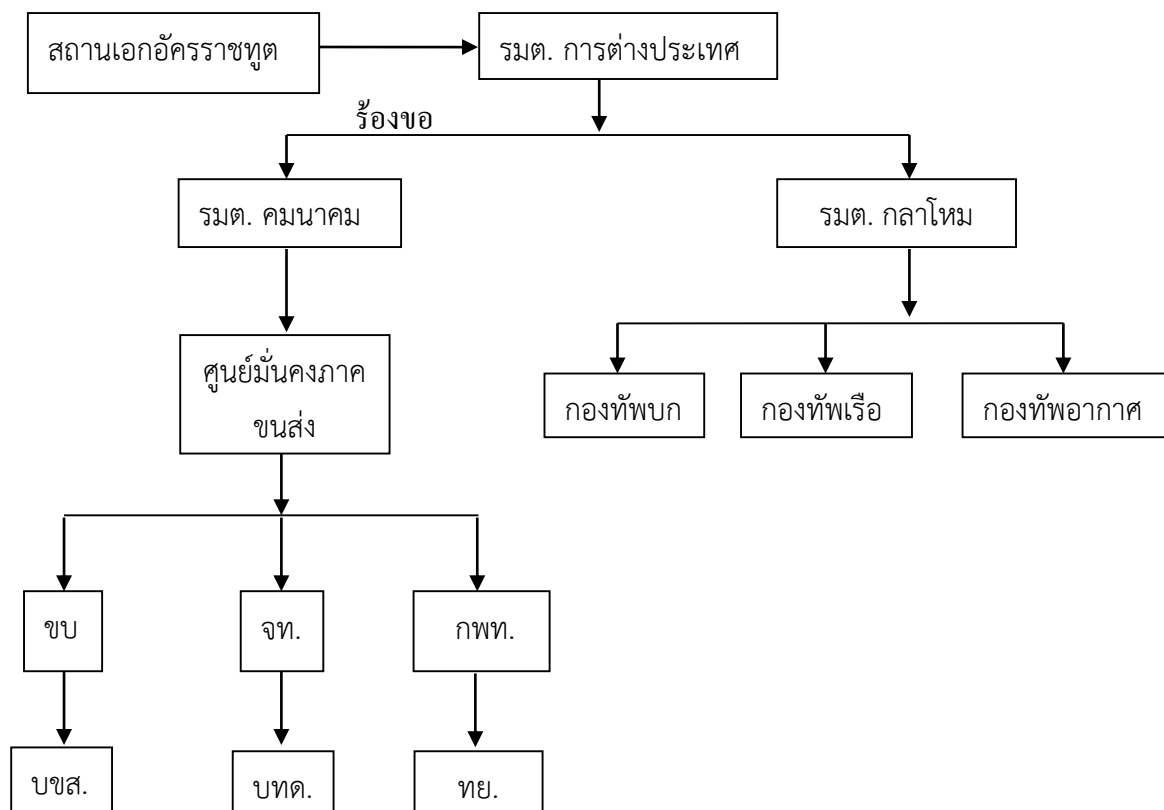
1. กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน/การชุมนุมประท้วง/สงคราม/การจลาจล ซึ่งสามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้ากำหนดขั้นตอนการปฏิบัติได้ดังนี้
 - 1.1 ติดตามสถานการณ์ข่าวสารอย่างใกล้ชิดและประเมินสถานการณ์ล่วงหน้า โดยใช้ความแนบเนียนประสานเครือข่ายของ สอท. ทุกด้าน ทั้งหน่วยงานท้องถิ่น คณะทูตานุทูต องค์กรระหว่างประเทศทั้งระดับสูงและเจ้าหน้าที่ แล้วรายงานกระทรวงฯ ทราบเป็นระยะๆ
 - 1.2 แจ้งคนไทยและบริษัทห้างร้านไทยในความดูแลให้ทราบล่วงหน้า เพื่อเตรียมความพร้อมเตรียมเอกสารเดินทาง เครื่องยังชีพ และอุปกรณ์สื่อสาร โดยกำหนดให้มีผู้นำกลุ่มคนไทยจำนวนหนึ่งเพื่อมอบหมายหน้าที่กระจายข่าวสาร และรับผิดชอบเป็นศูนย์รวมกลุ่ม
 - 1.3 กำหนดสถานที่เป็นศูนย์พักพิงของคนไทย โดยอาจใช้ที่ทำการ สอท. เพื่อใช้เป็นที่พักฉุกเฉิน

- 1.4 จัดเตรียมความพร้อมด้านงบประมาณ สิ่งของเครื่องใช้จำเป็นเครื่องอุปโภคบริโภค อุปกรณ์สื่อสาร ยานพาหนะ ให้เพียงพอสำหรับคนไทยและเจ้าหน้าที่ ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง จนกว่าเหตุการณ์จะคลี่คลายและสงบลง หรือเตรียมพร้อมสำหรับการอพยพ
- 1.5 ประสานงานหน่วยงานท้องถิ่นที่รับผิดชอบเป็นระยะๆ
- 2 กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน การก่อการร้ายและภัยพิบัติ ซึ่งไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้ากำหนดขั้นตอนการปฏิบัติได้ดังนี้
 - 2.1 รายงานกระทรวงฯ และประสานหน่วยงานท้องถิ่นเท่าที่จะหาช่องทางติดต่อได้
 - 2.2 ติดต่อผู้นำกลุ่มคนไทย เพื่อประสานงานให้ความช่วยเหลือ หากจำเป็นต้องเคลื่อนย้าย ให้หาทางรวมตัวอยู่ในที่ปลอดภัยตามที่ได้เตรียมความพร้อมไว้ในข้อ 1 และข้อ 4.1
- 3 แผนอพยพคนไทย
 - 3.1 ขั้นตอนการดำเนินการ
 - ประเมินสถานการณ์ล่วงหน้า และรายงานกระทรวงฯ เพื่อร้องขอไปยังกระทรวงคมนาคมหรือกระทรวงกลาโหม เมื่อเห็นว่าจำเป็นต้องอพยพคนไทยกลับประเทศหรือไปประเทศที่สามที่ปลอดภัย
 - แจ้งหน่วยงานท้องถิ่นเรื่องการปิดทำการ สอท. ชั่วคราว โดยรวบรวมทรัพย์สินและเอกสารสำคัญที่ไม่สามารถนำติดตัวไปได้ไว้ในที่ปลอดภัย และจัดทำทะเบียน แจ้งหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อให้การรักษาสถานที่และทรัพย์สิน
 - ประสานงานหน่วยงานท้องถิ่น คณะทูตานุทูต องค์กรระหว่างประเทศ กรณีที่ต้องร่วมอพยพไปด้วยกัน
 - กำหนดเส้นทางอพยพ โดยประสานกับผู้นำกลุ่มคนไทย ชักซ้อมความเข้าใจเตรียมความพร้อมและกำหนดให้เหมาะสมกับจำนวนคนไทยในความดูแล และความน่าจะเป็นให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ว่าจะต้องอพยพทางเครื่องบิน ทางบก หรือทางเรือ
 - 3.2 กรณีอพยพทางเครื่องบิน เป็นแนวทางที่เหมาะสมและใช้เวลาน้อยที่สุด มีขั้นตอน ดังนี้
 - กำหนดช่วงเวลาการอพยพ ชักซ้อมความเข้าใจ และประสานหน่วยงานท้องถิ่นทำอากาศยาน บริษัทการบิน ตลอดเวลาอย่างใกล้ชิด เพื่อสำรองที่นั่งเที่ยวบินปกติ หรือจัดเที่ยวบินพิเศษและเตรียมยานพาหนะรับ-ส่ง และจัดชุดคุ้มครองคนไทยไปสนามบิน เพื่อบินกลับประเทศไทย
 - 3.3 กรณีจำเป็นต้องอพยพทางบก เนื่องจากสนามบินไม่อยู่ในสภาพใช้งานได้หรือเส้นทางไปสนามบินไม่ปลอดภัย กำหนดขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้
 - กำหนดเส้นทางอพยพที่ใกล้และปลอดภัยที่สุด และประสานกับประเทศที่สามที่ต้องผ่านแดนหรือต้องไปอาศัยอยู่ชั่วคราว แล้วรายงานกระทรวงฯทราบ เพื่อประสานให้ความช่วยเหลือระหว่างเส้นทางที่อพยพ
 - เตรียมการด้านงบประมาณเพื่อใช้ระหว่างเดินทาง

- ### 3.4 กรณีที่ต้องอพยพทางเรือ

- กำหนดเส้นทางอพยพทางเรือ เพื่อไปประเทศที่สามแล้วต่อไปประเทศไทยหรือพนักอาศัยชั่วคราวในประเทศที่สามจนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลาย รายงานกระทรวงฯ เพื่อประสานจัดเรือคอยรับผู้อพยพและประสานงานหน่วยงานท้องถิ่นประเทศที่สาม
 - จัดเตรียมการด้านพาหนะรับ-ส่ง ไปท่าเรือ โดยจัดชุดอารักขาคนไทยถึงท่าเรือ
- ที่มา: เว็บไซต์สถานเอกอัครราชทูตประจำกรุงฮานอย

เมื่อสถานเอกอัครราชทูตร้องขอไปยังกระทรวงการต่างประเทศ เพื่ออพยพคนไทยในต่างประเทศ กลับมายังประเทศไทยอาจจะร้องขอไปยังกระทรวงกลาโหมหรือกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่สนับสนุน ยานพาหนะ ในการอพยพคนไทยจากต่างประเทศ ซึ่งแสดงขั้นตอนดำเนินการดังนี้ (รูปที่ 6.13)



รูปที่ 6.13 ผังการอพยพของกระทรวงการต่างประเทศร้องขอผ่านกระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ประสานงานเมื่อได้รับการร้องขอจากกระทรวงการต่างประเทศ ได้สั่งการไปหน่วยงานความมั่นคงภาคขนส่ง เพื่อสนับสนุนยานพาหนะ ในการอพยพ

อพยพคนไทยจากประเทศเพื่อนบ้าน มี 3 กรณี

- 1) อพยพทางรถ ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง ติดต่อไปกรมขนส่งทางบกให้จัดหารถไปรับคนไทยที่จะอพยพกลับจากประเทศเพื่อนบ้าน ในกรณีอพยพทางน้ำหรือทางอากาศไม่ได้ โดยติดต่อไปบขส. ขอให้นารถไปรับคนไทย
- 2) อพยพทางน้ำ ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง ติดต่อไปกรมเจ้าท่าให้จัดหาเรือไปรับคนไทยที่จะอพยพกลับจากประเทศเพื่อนบ้าน ในกรณีอพยพทางถนนหรือทางอากาศไม่ได้ โดยติดต่อไปยังกองทัพอากาศหรือภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อขอรับการสนับสนุนขอให้นำเรือไปรับคนไทย
- 3) อพยพทางอากาศ ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง ติดต่อไปกรมการบินพลเรือนให้หาเครื่องบินไปรับคนไทยที่จะอพยพกลับจากประเทศเพื่อนบ้าน ในกรณีอพยพทางน้ำหรือทางบกไม่ได้ โดยติดต่อไปที่บริษัทการทำอากาศยานขอให้นำเครื่องบินไปรับคนไทย

หลังเกิดเหตุ:

- 1) กระทรวงการต่างประเทศ: ให้สถานเอกอัครราชทูตจัดทำแผนอพยพทุกประเทศ
- 2) สถานเอกอัครราชทูต: เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก เฝ้าระวังทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า
- 3) กระทรวงคมนาคม: ให้หน่วยงานในสังกัดเตรียมความพร้อม สนับสนุนยานพาหนะ ในการอพยพเมื่อได้รับการร้องขอ
- 4) ศูนย์ความมั่นคงภาคขนส่ง: ปรับปรุงแก้ไขจุดบกพร่องทุกขั้นตอนของการอพยพ ของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ดำเนินการได้ทันทีเมื่อมีการร้องขอ

6.4.9 กรณีที่ 9: ภัยจากโรคติดต่ออุบัติใหม่

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

ภายใต้แผนยุทธศาสตร์เตรียมความพร้อม ป้องกันและแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่แห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ กระทรวงคมนาคม จัดทำแผนปฏิบัติการและการดำเนินการ เพื่อเตรียมความพร้อมในการ ป้องกันและแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่ให้ครอบคลุมทุกโรคอย่างต่อเนื่อง

จากสถานการณ์ของโรคติดต่ออุบัติใหม่เป็นเรื่องใหม่ที่บางหน่วยงานอาจยังไม่ได้เตรียมการหรือมีความพร้อมในการเผชิญเหตุเมื่อเกิดโรคติดต่อขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงสมควรจัดให้มีการฝึกอบรมบุคลากร เพื่อให้มีความรู้ในการเตรียมการป้องกัน และเผชิญเหตุฉุกเฉิน ตามภารกิจของหน่วยงานให้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย นอกจากนี้สถานการณ์ของโรคดังกล่าวยังอาจมีการเปลี่ยนแปลง ลักษณะคุณสมบัติในการติดต่อของโรคแตกต่างไปจากเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้น เช่น โรคระบาดไข้หวัดใหญ่ การติดเชื้อไวรัสอีโบลาและโคโรนา โรคซาร์ส และไวรัสเมอร์ส-โคอี เป็นต้น ดังนั้น หน่วยงาน จะต้องมีการติดตามสถานการณ์โรคติดต่อของโลก เพื่อดำเนินการทบทวนปรับปรุงแผนปฏิบัติการ ป้องกันและมาตรการแก้ไขปัญหาโรคติดต่อให้เหมาะสมและทันสมัยในการเตรียมความพร้อมเผชิญ เหตุการณ์ทุกสถานการณ์ต่อไปได้

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการรวบรวมกิจกรรม/แผนงาน/โครงการตามภารกิจของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวม 14 หน่วยงาน ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก, กรมท่าอากาศยาน, กรมทางหลวง, การรถไฟแห่งประเทศไทย, บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด, องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, บริษัท ขนส่ง จำกัด, การท่าเรือแห่งประเทศไทย, และสถาบันการบินพลเรือน ซึ่งมีการกิจที่เกี่ยวข้อง เป็นไปตามยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการและเตรียมความพร้อมตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน ซึ่งมีความสอดคล้องในงานโครงการฯ นี้ด้วย

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

❖ **วิสัยทัศน์:** “ประเทศไทยสามารถป้องกัน ควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับของนานาชาติ โดยมีศักยภาพและความพร้อมของระบบ บริหารจัดการ บุคลากรและการจัดการองค์ความรู้”

❖ **วัตถุประสงค์;**

- ประเทศไทยสามารถลดการป่วย การตาย และลดผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

- เพื่อเตรียมความพร้อม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ อย่างต่อเนื่อง
- เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการและเตรียมความพร้อมตอบโต้ภาวะฉุกเฉินเพื่อใช้เป็นแนวทางให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติการในสภาวะการเตรียมความพร้อม เพื่อป้องกันหรือมีมาตรการในการเผชิญเหตุและการแก้ไขฟื้นฟูสถานการณ์ให้กลับสู่สภาพปกติ โดยมีให้เกิดการหยุดชะงักของระบบบริการการขนส่งคมนาคมของประเทศ

❖ เป้าหมาย;

- ประเทศไทยมีความร่วมมือทั้งภาคสุขภาพ คน สัตว์ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม และมีศักยภาพในการเฝ้าระวัง ป้องกัน รักษา และควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่แบบบูรณาการ
- ประเทศไทยมีการจัดการความรู้ด้านโรคติดต่ออุบัติใหม่ อย่างบูรณาการ และส่งเสริมการวิจัยพัฒนา
- ประเทศไทยมีระบบบริหารจัดการ และมีความพร้อมในการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินด้านโรคติดต่ออุบัติใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ
- ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง ในการป้องกันโรค และมีความเชื่อมั่นต่อการแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่ของประเทศ
- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะด้านความมั่นคงและด้านสาธารณสุข ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟูสถานการณ์ให้กลับสู่สภาพปกติ) รวมไปถึงผังการติดต่อที่เป็นระบบและขั้นตอน

❖ ยุทธศาสตร์;

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบเฝ้าระวัง ป้องกัน รักษา และควบคุมโรคภายใต้แนวคิดสุขภาพหนึ่งเดียว

สร้างความร่วมมือในด้านการเฝ้าระวัง ป้องกัน รักษา และควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่แบบบูรณาการ ภายใต้แนวคิดสุขภาพหนึ่งเดียว (One Health) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีศักยภาพการเฝ้าระวัง ป้องกัน รักษา และควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่ อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์

- กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของการป้องกันโรคติดต่ออุบัติใหม่แบบบูรณาการ
- กลยุทธ์ที่ 2 บูรณาการระบบเฝ้าระวังโรคติดต่ออุบัติใหม่ระหว่างภาคคน สัตว์ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพระบบเครือข่ายทางห้องปฏิบัติการ
- กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบการวินิจฉัย ดูแลรักษาพยาบาล และควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่
- กลยุทธ์ที่ 5 เสริมสร้างความเข้มแข็งของการสอบสวน และควบคุมโรคเชิงบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาระบบจัดการความรู้ และส่งเสริมการวิจัยพัฒนา

เพื่อให้ประเทศมีการจัดการความรู้เรื่องโรคติดต่ออุบัติใหม่แบบบูรณาการ และนำความรู้ไปใช้ประโยชน์อย่างเป็นระบบและยั่งยืนโดยส่งเสริมการวิจัยพัฒนาเกี่ยวกับโรคติดต่ออุบัติใหม่อย่างเหมาะสม ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 จัดการความรู้อย่างเป็นระบบ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพผู้เชี่ยวชาญและส่งเสริมการนำความรู้สู่นโยบายและการปฏิบัติ

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการสนับสนุนงานวิจัยพัฒนา วิศวกรรม และการออกแบบ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการและเตรียมความพร้อมตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน

เพื่อให้มีระบบบริหารจัดการและประสานงานการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ที่เชื่อมโยงกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2553 - 2557 โดยให้หน่วยงานทุกภาคส่วน และประชาชนมีความพร้อมในการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินด้านโรคติดต่ออุบัติใหม่ มีทรัพยากรและการส่งกำลังบำรุงเพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาสถานการณ์โรคระบาดที่เกิดขึ้น มีระบบการสนับสนุนปฏิบัติการ ตอบโต้ในภาวะฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการป่วย การตาย และลดผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม อันเนื่องมาจากการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 จัดระบบการบริหารจัดการ การป้องกันและแก้ไขปัญหาการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่แบบบูรณาการ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนากลไกการประสานความร่วมมือกับภาคีเครือข่าย ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 3 เตรียมความพร้อมในการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินด้านโรคติดต่ออุบัติใหม่

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาระบบสนับสนุนทรัพยากรและการส่งกำลังบำรุง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสื่อสาร และประชาสัมพันธ์ความเสี่ยงของโรคติดต่ออุบัติใหม่

เพื่อมีกลไกการประสานงาน เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารความเสี่ยง เพื่อการป้องกันควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่ที่รวดเร็ว ถูกต้อง ทันต่อสถานการณ์ และต่อเนื่องในระดับชาติและนานาชาติ เพื่อให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องและประชาชน มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง สามารถรักษาพยาบาล ป้องกันและควบคุมโรคอย่างรวดเร็วและเหมาะสม สังคมมีความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพการรับมือกับสถานการณ์โรคติดต่ออุบัติใหม่ และเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ และความเชื่อมั่นของนานาชาติต่อประเทศไทย ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างและเครือข่ายด้านการสื่อสารความเสี่ยง ประชาสัมพันธ์
ในทุกภาคส่วนและทุกระดับ
- กลยุทธ์ที่ 2 จัดทำยุทธศาสตร์ด้านการสื่อสารความเสี่ยงและการประชาสัมพันธ์ของ
โรคติดต่ออุบัติใหม่
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านการสื่อสารความเสี่ยงและประชาสัมพันธ์
- กลยุทธ์ที่ 4 เร่งรัดการดำเนินงานเชิงรุกด้านการเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ เพื่อการ
ป้องกันควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่แก่ประชาชน เพื่อการพัฒนาพฤติกรรม
สุขภาพ
- กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาประสิทธิภาพด้านการสื่อสารความเสี่ยงและประชาสัมพันธ์

3) จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู

❖ หน้าที่ของหน่วยฯ และการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (ในแต่ละหน่วยฯ)

การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์เตรียมความพร้อม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่
แห่งชาติ (พ.ศ. 2556 - 2559) ใช้กระบวนการขับเคลื่อนกฎหมายระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548
ยุทธศาสตร์โรคติดต่ออุบัติใหม่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และกรอบความร่วมมือในปฏิญญาสมาคมประชาชาติ
แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นกลไกเสริม และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในภาครัฐ
รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น รวมทั้งจัดทำแผน
ประคองกิจการ (Business Continuity Plan) เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือโรคติดต่ออุบัติใหม่และภัยพิบัติ
ต่างๆ

และกรณีภัยจากโรคติดต่ออุบัติใหม่ ที่เป็นภัยทางความมั่นคงของชาติเช่นกัน หน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องทำแผนปฏิบัติอย่างบูรณาการร่วมกัน เพื่อการเฝ้าระวัง ป้องกัน รักษา และควบคุม
โรคติดต่ออุบัติใหม่ไม่ให้เกิดขึ้นและสามารถควบคุมสถานการณ์ต่างๆได้ (ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่
6.13)

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบ และเตรียมความพร้อม

1) สำนักงานรัฐมนตรี

1. จัดทำแผนปฏิบัติการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจแก่
หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ทั้งในภาวะปกติและภาวะวิกฤติ
2. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความ
ร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
3. จัดทำแผนประคองกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของ
โรคติดต่ออุบัติใหม่

2) กระทรวงสาธารณสุข

1. สนับสนุนการเตรียมความพร้อมและฝึกซ้อมแผนรับมือโรคระบาดในระดับชาติ และระดับภูมิภาค
2. นำเสนอข้อมูลเพื่อพิจารณาการประกาศภาวะโรคระบาด และประกาศเขตติดโรค รวมทั้งระดับความรุนแรงของการระบาด
3. สำรวจ จัดหาทรัพยากร รวมทั้งประสานความร่วมมือด้านการแพทย์และการสาธารณสุข
4. ปรับปรุงข้อมูลด้านสถานพยาบาล บุคลากร อุปกรณ์ทางการแพทย์ ให้ทันสมัยอยู่เสมอ รวมทั้งข้อมูลพื้นที่ปลอดภัยเพื่อรองรับการอพยพที่มีความจำเป็น
5. จัดเตรียมกำลังคน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ เวชภัณฑ์ ห้องปฏิบัติการ สถานพยาบาลให้มีความพร้อม
6. จัดระบบและเครือข่ายบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินทั่วประเทศ ที่มีความพร้อมช่วยเหลือผู้ประสบภัย
7. จัดบริการรักษาพยาบาล การอนามัย การสุขาภิบาล การป้องกันโรค แก่ผู้ประสบภัย
8. จัดให้มีระบบการเฝ้าระวังโรคที่เข้มแข็ง มีชุดเคลื่อนที่เร็วเพื่อสอบสวนและควบคุมโรคได้ทันที
9. ให้ความรู้แก่ประชาชนในการป้องกันและควบคุมโรค และด้านการรักษาพยาบาลเบื้องต้น
10. จัดระบบเตือนภัยการระบาด โดยใช้เทคโนโลยีการสื่อสารที่ทันสมัย และเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานและเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง
11. ร่วมสำรวจความเสียหาย และความต้องการของผู้ประสบภัย
12. ร่วมฟื้นฟูความเสียหายเบื้องต้น รวมถึงการฟื้นฟูสภาพจิตใจของผู้ป่วย และครอบครัวของผู้ป่วยและผู้เสียชีวิต
13. ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อการเตรียมความพร้อม และการรับมือแก้ไขปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่ ส่งเสริม สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรแก่หน่วยงานและภาคส่วนต่างๆ เพื่อสร้างความเข้าใจการเตรียมความพร้อมตามแผนยุทธศาสตร์
14. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
15. สนับสนุนการจัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ทั่วประเทศ

3) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

1. จัดระบบปศุสัตว์ที่ปลอดโรคแก่ผู้เลี้ยงสัตว์และผู้ประกอบการ ทั้งในภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม

2. ป้องกันควบคุมโรคระบาดสัตว์
3. ควบคุม ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสัตว์ และซากสัตว์
4. จัดให้มีระบบเตือนภัยการระบาดของโรคในสัตว์
5. จัดให้มีระบบการทำลายสัตว์ การจัดการซากสัตว์ ตลอดจนการค้าสัตว์ที่มีมาตรฐาน
6. พัฒนาบุคลากร ถ่ายทอดความรู้ให้แก่เกษตรกร ผู้ประกอบการ ลูกจ้างในกิจการเลี้ยงสัตว์
7. เตรียมกำลังคน วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ เวชภัณฑ์ ห้องปฏิบัติการเพื่อป้องกัน ควบคุมและรักษาโรคติดต่ออุบัติใหม่
8. จัดให้มีระบบเฝ้าระวังโรคในสัตว์
9. จัดให้มีชุดเฉพาะกิจเพื่อควบคุมโรค ประจําการทั่วทุกพื้นที่
10. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
11. จัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

4) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

1. เฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในสัตว์ป่า และสัตว์ในธรรมชาติ
2. พัฒนาแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อมให้มีความมั่นคง ยั่งยืน ไม่เสี่ยงต่อการเกิดภัย
3. ติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการตกค้างจากปัญหาโรคติดต่ออุบัติใหม่
4. ดำเนินการฟื้นฟูและรักษาสิ่งแวดล้อมให้มีความสมดุล เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของประชาชนและสิ่งมีชีวิต
5. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
6. จัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

5) กระทรวงมหาดไทย

1. สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการเตรียมความพร้อม และการฝึกซ้อมแผนรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ของประเทศ
2. ประสานงาน สั่งการ ให้การสนับสนุนแก่จังหวัด หน่วยงานท้องถิ่น ในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ เพื่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
3. อำนวยความสะดวก กำกับ ดูแล ช่วยเหลือผู้ประสบภัยในด้านเครื่องอุปโภค บริโภค สวัสดิการอื่นๆ ให้ทั่วถึง รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์

4. ดำเนินการอพยพ จัดหาแหล่งพักพิงชั่วคราวสำหรับประชาชนที่ประสบสาธารณภัย
5. ประกาศภัยพิบัติ ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยตามระเบียบกระทรวงการคลังฯ
6. รักษาความสงบเรียบร้อย คุ่มครองความปลอดภัย ป้องกันและระงับการแตกตื่น เสียขวัญของประชาชน
7. สงเคราะห์ผู้ประสบภัย ประสานการสนับสนุนจากองค์กรการกุศล และภาคเอกชน
8. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
9. สนับสนุนการจัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ทั่วประเทศ

6) สภากาชาดไทย

1. จัดหาและเตรียมโลหิต ยา เวชภัณฑ์ วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตลอดจนเครื่องอุปโภคบริโภค เพื่อใช้บรรเทาทุกข์ และสงเคราะห์ผู้ประสบภัย
2. ผูกอบรมเจ้าหน้าที่ สมาชิกสภากาชาดไทย อาสาชาด เหล่ากาชาดจังหวัด รวมทั้งประชาชน เพื่อเตรียมพร้อมรับภัยพิบัติ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับการปฐมพยาบาลและการสาธารณสุข เพื่อให้สามารถช่วยเหลือตนเอง และผู้อื่นได้เมื่อประสบภัย
3. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ฯ
4. จัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

7) กระทรวงกลาโหม

1. อำนาจการ ประสานงาน สั่งการ กำกับดูแลการปฏิบัติของส่วนราชการกระทรวงกลาโหม ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ รวมทั้งการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า การฟื้นฟูบูรณะความเสียหาย ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว มีเอกภาพและประสิทธิภาพ (รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า)
2. ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ ตามระเบียบกระทรวงการคลังฯ
3. อำนาจการ ดำเนินการให้มีการประชาสัมพันธ์ โดยใช้เครื่องมือของส่วนราชการในกระทรวงกลาโหม หรือผ่านสื่อมวลชนอื่นๆ เพื่อเตือนภัย รายงานสถานการณ์ของเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งให้คำแนะนำ ในการปฏิบัติแก่ผู้ประสบภัยพิบัติ
4. สนับสนุน อำนาจความสะดวกในการเตรียมความพร้อมและการฝึกซ้อมแผนรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ทั่วประเทศ
5. สนับสนุนทางด้านการแพทย์และอื่นๆ ตามที่ได้รับการร้องขอ

6. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
7. จัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

8) กระทรวงการต่างประเทศ

1. ประสานหน่วยงาน องค์การระหว่างประเทศ เพื่อสนับสนุนในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
2. ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการคัดกรองผู้เดินทางระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยาน หรือจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ
3. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในการป้องกัน ควบคุม และรักษาสิทธิประโยชน์ของประเทศไทย
4. สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องต่อนานาประเทศเกี่ยวกับสถานการณ์โรคในประเทศไทย
5. ร่วมจัดทำ ประสาน และขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง โดยความร่วมมือของหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์
6. จัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่

9) กระทรวงคมนาคม

1. ให้ความรู้เกี่ยวกับโรคติดต่ออุบัติใหม่ รวมทั้งวิธีการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งสาธารณะ
2. ดำเนินการป้องกันและควบคุมพื้นที่และยานพาหนะ มิให้เป็นแหล่งแพร่เชื้อโรค รวมถึงการจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับการคัดกรองและแยกผู้ป่วย เพื่อรองรับระบบการดูแลรักษาทางการแพทย์และสาธารณสุขต่อไป
3. กำหนดมาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ ในการให้บริการ ในระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย
4. ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้บริการในระบบขนส่งสาธารณะเกี่ยวกับโรคติดต่ออุบัติใหม่ รวมถึงคำแนะนำการใช้บริการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย
5. จัดทำแผนประกอบกิจการภายในองค์กร เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่
6. สนับสนุนยานพาหนะและพนักงานประจำยานพาหนะ เพื่อใช้ในการเคลื่อนย้ายผู้ต้องสงสัยหรือผู้ป่วย
7. จัดอำนวยความสะดวกการเดินทางในเส้นทางและยานพาหนะให้แก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการในเส้นทางความรับผิดชอบ

8. ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการฝึกซ้อมการปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์

10) ภาคเอกชน องค์กรเอกชน สมาคมและมูลนิธิอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชน

1. ให้การสนับสนุนช่วยเหลือ และให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ
2. ให้ความร่วมมือในเครือข่ายการปฏิบัติงาน และการสื่อสารประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ความรู้ สร้างความร่วมมือในหมู่ประชาชนและประชาสังคม เพื่อการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุม โรคติดต่ออุบัติใหม่

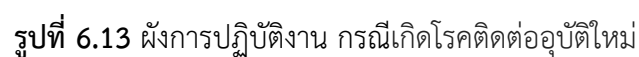
ระหว่างเกิดเหตุ : เพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดการระบาดหรือแพร่กระจาย ประชาชนทุกคนต้องให้ความร่วมมือ ในการตรวจเช็ค หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องร่วมประสานงานเพื่อป้องกันการติดเชื้อ โดยแผนปฏิบัติการทั่วไป

- 1) ประชาชน เฝ้าติดตามข่าวสารอย่างใกล้ชิด พร้อมปฏิบัติตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญที่ออกมาให้ ข้อมูลอย่างจริงจัง รวมไปถึงหน่วยงานภาคเอกชน/บริษัท/หรือกลุ่มของอุตสาหกรรมโรงงาน ทำ การตรวจเช็คและเฝ้าระวังพร้อมประกาศวิธีการปฏิบัติตนให้แก่พนักงานในความดูแล
- 2) จัดระบบเตือนภัย/ให้ข้อมูลข่าวสาร/วิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับโรคที่เกิดขึ้น โดยใช้เทคโนโลยีการ สื่อสารที่ทันสมัย และเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานและเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง
- 3) ในด้านการอพยพผู้ต้องสงสัยหรือผู้ป่วย
 - ประเมินสถานการณ์ล่วงหน้า และรายงานกระทรวงฯ เพื่อร้องขอไปยังกระทรวงคมนาคม หรือกระทรวงกลาโหม เมื่อเห็นว่าจำเป็นต้องอพยพ
 - ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สัมผัสเสี่ยงต่อการนำพาของโรค เช่น ท่าอากาศยานต่างๆ การ ขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางบกโดยเฉพาะด่านชายแดนต่างๆ เป็นต้น จัดหาอุปกรณ์ ตรวจเช็ค และ/หรือมีเจ้าหน้าที่เฉพาะด้านเข้ามาตรวจสอบดูแลอย่างใกล้ชิด
 - จัดทำทะเบียนประวัติผู้ต้องสงสัยหรือผู้ป่วยในช่วงเฝ้าระวังให้ครอบคลุม
 - กำหนดเส้นทางอพยพ โดยประสานกับผู้นำกลุ่มคนไทย ชักซ้อมความเข้าใจเตรียมความ พร้อมและกำหนดให้เหมาะสมกับจำนวนคนไทยในความดูแล และความน่าจะเป็นให้ สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ว่าจะต้องอพยพทางเครื่องบิน ทางบก หรือทางเรือ
 - กำหนดเส้นทางอพยพที่ใกล้และปลอดภัยที่สุด และประสานกับประเทศที่สามที่ต้อง ผ่านแดนหรือต้องไปอาศัยอยู่ชั่วคราว แล้วรายงานกระทรวงฯทราบ เพื่อประสานให้ ความช่วยเหลือระหว่างเส้นทางที่อพยพ
 - เตรียมการด้านงบประมาณเพื่อใช้ระหว่างเดินทาง
 - ติดต่อยานพาหนะและเช่ายานพาหนะ ให้เพียงพอต่อจำนวน และจัดลำดับ ความสำคัญก่อน-หลัง
 - เตรียมเสบียง น้ำ และของใช้จำเป็นให้เพียงพอ และจัดหาพื้นที่ให้เฉพาะ

- จำกัดพื้นที่ของกลุ่มผู้ต้องสงสัยหรือผู้ป่วยเหล่านี้ จนกว่าจะแน่ใจว่าปลอดภัย
- 4) สนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าควบคุมโรค พร้อมกับจัดหาและเตรียมโลหิต ยา เวชภัณฑ์ วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ตลอดจนเครื่องอุปโภคบริโภค เพื่อใช้บรรเทาทุกข์ และสงเคราะห์ผู้ประสบภัย
- 5) ติดตามสถานการณ์ข่าวสารอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องและประเมินสถานการณ์ล่วงหน้าทุกด้าน ประสานงานไปสู่หน่วยงานทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน คณะทูตานุทูต องค์การระหว่างประเทศ ทั้งระดับสูงและเจ้าหน้าที่ แล้วรายงานไปถึงกระทรวงฯ ทราบเป็นระยะๆ

หลังเกิดเหตุ: เรียนรู้โรคอุบัติใหม่ที่เกิดขึ้นในเชิงลึก เร่งฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหาวิธีการการแก้ไขในรูปแบบอื่นๆ เพื่อเฝ้าระวังต่อไป

- 1) เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการ โดยระดมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ช่วยกันจัดทำแผนขึ้นมาใหม่ให้ดีกว่าเดิม เช่น เข้มงวดการตรวจสอบเช็คผู้โดยสาร มีเครื่องมืออุปกรณ์ตรวจสอบที่ทันสมัย ประชาสัมพันธ์ไปสู่ภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีลักษณะเสี่ยงที่จะเกิดโรคอุบัติใหม่ลักษณะต่างๆขึ้น ให้เกิดความตระหนักร่วม
- 2) บรรเทาทุกข์แก่ผู้ป่วย เยียวยา ให้คำรักษาพยาบาล ตามความเหมาะสม
- 3) ติดตามอาการผู้ป่วย ภายหลังจากที่ได้รับการยืนยันความปลอดภัยแล้ว เพื่อเฝ้าระวังการแพร่ระบาดขึ้นอีก อย่างต่อเนื่อง



6.4.10 กรณีที่ 10: ภัยจากการปล้นยึดรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย แล้วนำไปก่อการร้าย

1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมของหน่วยความมั่นคงฯ ที่เหมาะสม

❖ การป้องกัน/ลดผลกระทบ

- บริษัทผู้ประกอบการที่ทำงานเกี่ยวข้องกับรถบรรทุกสินค้าหรือวัตถุอันตรายทุกแห่ง ควรมีการติดตั้งระบบควบคุมรถ เช่น ติดตั้งระบบ GPS และ IVU (In-Vehicle Unit) ซึ่งจะสามารถตรวจสอบได้ทั้งตำแหน่งและความเร็วของรถ (ตัวควบคุมสามารถจำกัดความเร็วนี้ได้)
- มีศูนย์ตรวจสอบ/ควบคุมและสั่งการ ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อตรวจสอบการทำงานของตัวผู้ขับขี่ สามารถตรวจสอบพฤติกรรม การขับขี่ ซึ่งจะมีกล้องติดรอบตัวรถ 4 จุด และส่งมาที่คนขับอีก 1 จุด สัญญาณจะดังขึ้นและจะแสดงผลไปยังศูนย์สั่งการเมื่อเกิดสิ่งผิดปกติขึ้น เช่น วิ่งออกนอกเส้นทาง เบรคกระชังขึ้นผิดปกติอย่างกะทันหัน และใช้ความเร็วมากเกิดไป เป็นต้น
- วางแผนเส้นทางการขนส่งวัตถุอันตราย โดยไม่ควรวิ่งผ่านเขตแหล่งน้ำดิบในประเทศ เขตชุมชน และจุดที่เสี่ยงต่อการก่อความไม่สงบ
- ประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อขึ้นทะเบียนรถบรรทุกประกอบการประเภทดังกล่าวทุกคัน และจัดให้มีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและความมั่นคงในการควบคุมที่ตัวรถได้ และการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐานของแต่ละบริษัท
- ให้กรมการขนส่งทางบกสามารถตรวจสอบข้อมูลการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและความมั่นคงของแต่ละบริษัทได้ ซึ่งอาจจะใช้โครงข่ายของเทคโนโลยีหรืออุปกรณ์ที่สามารถเข้าใช้ระบบได้ ร่วมกันกับบริษัทผู้ประกอบการเหล่านี้
- ในเขตชายแดนควรต้องมีการควบคุมที่มากขึ้นกว่าจุดอื่นๆ ด้านศุลกากรทุกด้านควรต้องมีเครื่องเอ็กซเรย์ที่เป็นมาตรฐานสากล
- ให้ความรู้ ประสานงาน และอบรมเพิ่มเติมแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างใกล้ชิด และประสานงานกับภาคเอกชน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการป้องกัน โดยสรุปต้องทำแผนไปสู่ทุกภาคส่วน และจำเป็นต้องบังคับให้รวมกลุ่มกันให้ได้
- กำหนดขั้นตอนการประสานงานที่ชัดเจนกับหน่วยงานด้านความมั่นคง รวมถึงสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมพร้อม

- ❖ วิสัยทัศน์: “ภาคการขนส่งรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย มีความปลอดภัยและมั่นคงในระดับมาตรฐานสากล”

❖ **วัตถุประสงค์;**

- เพื่อจัดทำแผนตอบสนองและจัดการภัยความมั่นคง ให้เจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงาน หรืออาสาสมัครทราบขั้นตอน การประสานงานกัน และการปฏิบัติเมื่อเกิดภัย
- เพื่อจัดทำแผนป้องกัน เตรียมความพร้อม ลดผลกระทบ ในระบบโครงข่ายภาคการขนส่งของรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย สามารถตรวจสอบได้ และสามารถควบคุมได้ในระยะไกล
- เพื่อจัดทำแผนการฟื้นกลับคืนมาอย่างรวดเร็วของภาคการขนส่ง ไม่ให้เกิดผลกระทบในระบบที่นานเกินไป หลังจากการถูกโจมตีจากภัยคุกคามซึ่งจะช่วยลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และการบริหารจัดการของรัฐ

❖ **เป้าหมาย**

- ป้องกันและยับยั้งภัยคุกคามที่เกิดจากการใช้รถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย เป็นอาวุธ
- มีแผนเตรียมพร้อมในทุกสภาวะด้านความมั่นคง ทั้งก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน เตรียมพร้อม ลดผลกระทบ) ระหว่างเกิดเหตุ (เผชิญเหตุ) และหลังเกิดเหตุ (ฟื้นฟู ซ่อมสร้าง) รวมไปถึงผังการติดต่อที่เป็นระบบและขั้นตอน

❖ **ยุทธศาสตร์**

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ดำเนินการแผนงานด้านความมั่นคงที่มีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพโดยอาศัยหลักการบริหารความเสี่ยง และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากภัยคุกคาม รวมไปถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครือข่ายการขนส่งทุกรูปแบบ

มาตรการที่ 1 ทบทวนนโยบายและแผนความมั่นคงที่มีอยู่ของกรมการขนส่งทางบก

มาตรการที่ 2 จัดทำมาตรฐานในการประเมินความเสี่ยงและแนวทางลดความเสี่ยง โดยการประสานความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน ในการปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยง ระบุถึงภัยคุกคามและผลที่ตามมา ซึ่งเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางถนน นำมารวบรวมปรับปรุง ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้ดียิ่งขึ้น

มาตรการที่ 3 จัดทำรายการดำเนินการด้านความมั่นคง โดยทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านการขนส่ง ทั้งภาครัฐและเอกชน ในการระบุและจัดทำรายการตรวจวัดการดำเนินงานรักษาความมั่นคง พัฒนาคู่มือตรวจวัด มาตรการป้องกันในการขนส่ง

มาตรการที่ 4 จัดทำคู่มือการประเมินตนเองด้านการรักษาความปลอดภัยและความมั่นคง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มความระมัดระวัง การบริหารจัดการ การควบคุม นำไปสู่การออกกฎระเบียบและบังคับใช้ต่อไป

มาตรการที่ 1 ฝึกอบรมและสร้างความตระหนัก และบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น
เพิ่มความระมัดระวัง การบริหารจัดการ การควบคุม โดยทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานวิชาการ หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในการจัดอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักในด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย เปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมและดำเนินงานตามแผนความมั่นคง ในกลุ่มของรถบรรทุกและรถประจำทางเป็นสำคัญ

มาตรการที่ 2 สร้างความมั่นใจในการประเมินภัยคุกคามและความชำนาญของคนขับ
โดยการเพิ่มการเข้มงวดในการตรวจสอบประวัติและภูมิหลังของคนขับในการขอใบอนุญาตขับขี่

มาตรการที่ 3 ฝึกอบรมแผนรักษาความมั่นคงและความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เพิ่มการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และข้อมูลระหว่างหน่วยงานพันธมิตรในภาคการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/วัตถุอันตราย พัฒนาความสัมพันธ์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความมั่นคงระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อปรับปรุงระบบรักษาความมั่นคงให้ดียิ่งขึ้น

มาตรการที่ 1 จัดทำโครงการเพิ่มขีดความสามารถในการรักษาความมั่นคง และจัดการเหตุฉุกเฉิน โดยการจัดทำแผนงานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ด้านการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกัน ในด้านที่เกี่ยวข้องกับหลักการประเมินความเสี่ยง การดำเนินการขนส่งในกรณีฉุกเฉิน การวางแผนอพยพ การปฏิบัติงาน เป็นต้น

3) จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู

❖ หน้าที่ของหน่วยงานและการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน (แต่ละหน่วย)

กรณีภัยจากการปล้นยึดรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย แล้วนำไปก่อการร้าย เป็นภัยทางด้านความมั่นคงของชาติภัยหนึ่ง ที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เมื่อมีการก่อการร้ายขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะมีแผนปฏิบัติการบูรณาการร่วมกัน เพื่อตอบสนองและต่อต้านการก่อเหตุรุนแรงไม่ให้เกิดขึ้น

ก่อนเกิดเหตุ: อยู่ในแผนของการป้องกันและลดผลกระทบและเตรียมความพร้อม

1) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

1.1 มีข้อมูลของบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย ทั้งหมดของประเทศ สามารถตรวจสอบการทำงานด้านความมั่นคงและความปลอดภัยได้

- 1.2 มีข้อมูลของพนักงานขับรถทุกคน ที่ละเอียดและทันสมัย
- 1.3 ให้ข้อมูลการปฏิบัติเพื่อเตรียมพร้อมเมื่อเกิดภัยแก่ผู้ขับขี่/ประชาชน ซึ่งจะบรรจุข้อควรปฏิบัติในขณะเกิดภัย
- 1.4 สร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกันเป็นกลุ่มระหว่างกรมการขนส่งทางบกและบริษัทผู้ประกอบการ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการตรวจสอบและควบคุมได้
- 1.5 ฝึกอบรมและซักซ้อมความเข้าใจแผนการทำงาน เส้นทาง การเดินทาง การควบคุมและตรวจสอบ ข่วงรอง และวิธีสังเกตเหตุผิดปกติ
- 1.6 นอกเหนือจากการให้ความรู้ (Education) ทางวัตถุอันตรายแล้ว ควรจะมีเนื้อหาของศาสตร์ทางวิศวกรรมเข้ามาควบคุมด้วย เช่น อุปกรณ์ที่บรรจุวัตถุอันตราย ในด้าน Engineering Design สามารถช่วยในด้านกลไกของการควบคุมได้ และควรมีการบังคับใช้ (Enforcement) อย่างเข้มงวดเพิ่มเติม

2) บริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย

- 2.1 ประสานงานร่วมกันกับหน่วยงานอื่นๆ ที่ดำเนินกิจการคล้ายๆกัน ทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนทั้งสร้างเครือข่ายในด้านความมั่นคงและปลอดภัยกับกรมการขนส่งทางบก เพื่อเตรียมความพร้อมและสร้างความร่วมมือต่อกัน
- 2.2 จัดซ้อมแผนปฏิบัติให้เป็นไปในมาตรฐานเดียวกันและเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการซ้อมแผนอยู่เป็นประจำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานร่วมกันทั้งก่อน ระหว่าง และหลังเกิดเหตุ ในทุกระดับ
- 2.3 เสนอแนะให้ทุกหน่วยงานร่วมป้องกันและสร้างขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถควบคุมได้ เช่น การติดตั้ง GPS หรือการจำกัด Speed Limit ในรถขนส่งวัตถุอันตราย หรือรถโดยสารสาธารณะต่างๆ เป็นต้น พร้อมทั้งมีศูนย์ควบคุมและสั่งการ ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชม.

- 3) ด้านบุคลากร: มีเครื่องมือและบุคลากรที่เพียงพอในการตรวจสอบจุดผ่านด้านต่างๆ พร้อมทั้งมีแบบฟอร์มการตรวจสอบและคู่มือที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน
- 4) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): มีแผนป้องกันและเผชิญกับภัยที่จะเกิดขึ้น มีโครงข่ายการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ อย่างใกล้ชิด
- 5) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.): มีเครือข่ายการติดต่อสื่อสารกับทุกหน่วยงาน/องค์กร ของประเทศ เผื่อระวังและกระจายเสียงต่อไปสู่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ระหว่างเกิดเหตุ: เมื่อมีระบบการควบคุมยานพาหนะระยะไกล ศูนย์ควบคุมและสั่งการของบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย ที่ปฏิบัติงานตลอด 24 ชม. แจ้งเหตุไปยังกรมการขนส่งทางบก ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธรในพื้นที่ ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม และหน่วยความมั่นคงภาคการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เพื่อกระจายข่าวและร้องขอกำลังพลสนับสนุนและสิ่งจำเป็นใน

ด้านต่างๆ เพิ่มเติมจาก กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงสาธารณสุข ให้สนับสนุนเจ้าหน้าที่เพื่อเข้าแก้ไขปัญหา เคลียร์/ปิดเส้นทางการจราจรและแจ้งประชาชนในพื้นที่ที่ออกจากพื้นที่เสี่ยงภัย ร้องขออุปกรณ์/รถดับเพลิง เจ้าหน้าที่การแพทย์ฉุกเฉินเพื่อปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น

1) บริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย

- 1.1 เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมและสั่งการของบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย หรือผู้ขับขี่หรือพนักงานผู้พบเห็นเหตุการณ์ แจ้งประสานงานขอความร่วมมือกับหน่วยงานความมั่นคง กรมการขนส่งทางบก ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธรในพื้นที่ ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม เพื่อกระจายข่าวและร้องขอกำลังพลสนับสนุนและสิ่งจำเป็นในด้านต่างๆ
- 1.2 เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมและสั่งการของบริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย ทำการควบคุม/ตัดระบบการทำงานของยานพาหนะจากโปรแกรมที่ติดตั้งไว้ที่ตัวรถ เช่น ดับเครื่องยนต์ หรือจำกัดระบบด้านความเร็ว เป็นต้น

2) ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC): ใช้แผนฯ ที่เตรียมการไว้ต่างๆ เป็นผังในการปฏิบัติงานติดต่อประสานงานกับหน่วยงานความมั่นคงในองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และคอยกำกับดูแล

3) ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.): รับข่าวและกระจายข่าวไปสู่หน่วยงานเหล่านี้อย่างใกล้ชิด (ขบ., กระทรวงกลาโหม, กระทรวงสาธารณสุข, โรงพยาบาล, เจ้าหน้าที่ตำรวจ และอาสาสมัครพื้นที่ที่อยู่ในเขตรับผิดชอบใกล้ชิดที่สุด)

4) กระทรวงมหาดไทย: สนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าพื้นที่ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยับยั้งสาเหตุต้นตอที่ทำให้เกิดความรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสานไปสู่สถานีรถดับเพลิง สนับสนุนเจ้าหน้าที่ EOD เพื่อตรวจหาวัตถุระเบิดที่อาจหลงเหลือและยังไม่ระเบิด

5) กระทรวงกลาโหม: สนับสนุนสรรพกำลังเข้าพื้นที่

6) กระทรวงสาธารณสุขและโรงพยาบาลในสนธิสัญญา: เข้าปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ป่วย

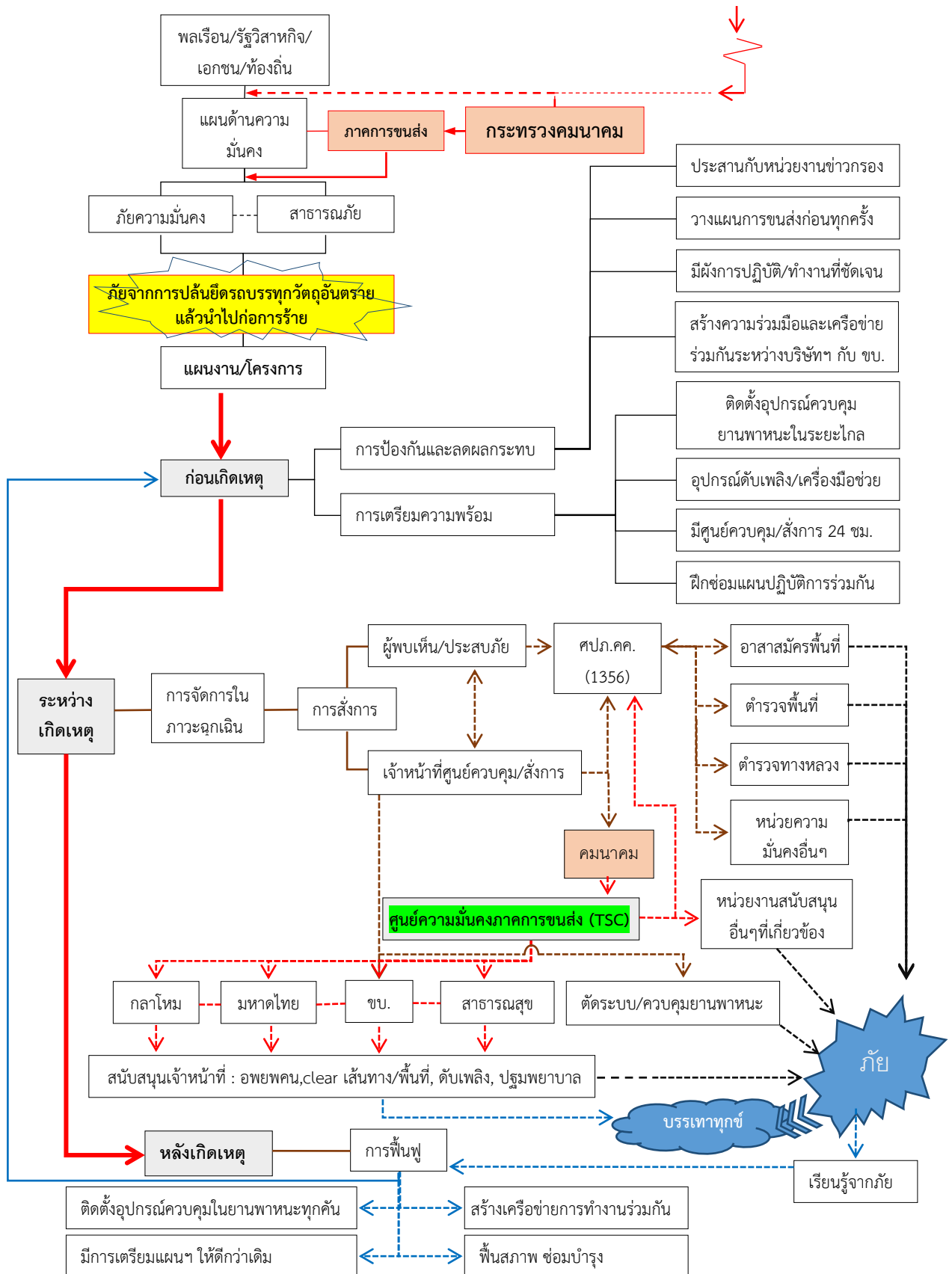
หลังเกิดเหตุ: เรียนรู้ภัยที่เกิดขึ้นเชิงลึก แรงฟื้นฟูทุกด้าน และเตรียมแผนฉบับปรับปรุงที่ดีกว่า และหากำลังหรือวิธีการเสริมงานทางด้านความมั่นคง (Security) เพิ่มขึ้นเพื่อเฝ้าระวังต่อไป

1) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

- 1.1 ดำเนินการสืบสวนเชิงลึกร่วมกับหน่วยงานด้านความมั่นคง
- 1.2 เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการ เช่น เข้มงวดการควบคุมยานพาหนะ สนับสนุนให้มีเจ้าหน้าที่เฉพาะด้านเพื่อรับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านนี้ ประชาสัมพันธ์ไปสู่ภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีลักษณะสุ่มเสี่ยงที่จะเกิดภัยลักษณะนี้ขึ้น ให้เกิดความตระหนักร่วม

- 2) **บริษัทผู้ประกอบการรถบรรทุกสินค้า/วัตถุดิบอันตราย:** ร่วมมือกับบริษัทอื่นๆ ที่ดำเนินงานในลักษณะเดียวกัน เพื่อสร้างมาตรฐานให้เท่าเทียมกัน แลกเปลี่ยนความรู้การจัดการ/ดำเนินการด้านความมั่นคงและปลอดภัย ตลอดจนร่วมฝึกซ้อมแผนที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและฝึกซ้อมอย่างต่อเนื่อง
- 3) **ศูนย์ความมั่นคงภาคการขนส่ง (TSC):** เรียนรู้จากภัยที่เกิดขึ้น นำไปปรับปรุงแผนเฝ้าระวังและเตรียมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4) **กระทรวงมหาดไทย:** พิสูจน์เอกลักษณ์บุคคลเพื่อยืนยันบุคคลในกรณีที่ไม่สามารถระบุตัวตนได้จากเอกสารหลักฐาน
ผังการปฏิบัติดังแสดงในรูปที่ 6.14

❖ ผังการปฏิบัติ



รูปที่ 6.14 ผังการปฏิบัติงานของภัยจากการปล้นยึดรถบรรทุกสินค้า/วัตถุอันตราย แล้วนำไปก่อการร้าย

6.5 สรุป

จากการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงภาคการขนส่ง เริ่มการวิเคราะห์ด้วยวิธี SWOT Analysis, การเข้าหารือในแต่ละหน่วยงาน, ทบทวนข้อมูลทางด้านกฎหมาย นโยบาย และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง, สืบค้นข้อมูลผ่านหลายช่องทาง, และการประชุมหลายครั้งกับหน่วยงานความมั่นคงภาคขนส่งที่เกี่ยวข้อง นำมาซึ่งฐานข้อมูลที่เป็นจริงซึ่งทำให้เห็นถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของแต่ละภาคขนส่ง ประกอบกับการทบทวนงานความมั่นคงภาคขนส่งจากต่างประเทศเพิ่มเติม โดยเฉพาะประเทศสหราชอาณาจักร ประเทศสหรัฐ และประเทศออสเตรเลีย ซึ่งได้ทำให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์มีความสมบูรณ์ ครอบคลุม และครบถ้วน

กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงภาคการขนส่ง ได้วางโครงสร้างให้สอดคล้องกันกับนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๔, ยุทธศาสตร์การเตรียมความพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑, แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘ และแผนพนักกำลังและทรัพยากรเพื่อการป้องกันประเทศ ให้แนวทางการปฏิบัติเป็นไปในทิศทางเดียว โดยวัตถุประสงค์ที่สำคัญในโครงการฯ คือ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ให้แก่หน่วยงานภาคขนส่งทั้ง 3 ภาคส่วน คือ ภาคขนส่งทางบก (ถนนและราง) ภาคการขนส่งทางน้ำ และภาคการขนส่งทางอากาศ ครอบคลุมประเด็นของการป้องกันและลดผลกระทบ การเตรียมความพร้อมรับภัย การจัดการในภาวะฉุกเฉิน และการจัดการหลังเกิดภัย

เพื่อนำร่องไปสู่หน่วยงานความมั่นคงภาคขนส่งต่างๆ ภายใต้กระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนปฏิบัติการ เสนอแนะกรณีตัวอย่างที่เป็นแนวทางนำไปปฏิบัติต่อให้แก่หน่วยงานดังกล่าว จำนวน 10 กรณี (เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน (3 กรณี), ทางราง, ทางน้ำ, ทางอากาศ, ภัยจากธรรมชาติ, ภัยคุกคามจาก Cyber, การให้บริการ/อำนวยความสะดวกในการขนส่ง และกรณีภัยจากโรคติดต่ออุบัติใหม่ ซึ่งมีประเด็นที่สำคัญ 3 ส่วน คือ 1) เสนอแนะการเตรียมความพร้อมในหน่วยความมั่นคงฯที่เหมาะสม 2) จัดทำแผนป้องกันและเตรียมความพร้อม และ 3) จัดทำแผนเผชิญเหตุและฟื้นฟู พร้อมแสดงผังดำเนินการ

บทที่ 7 การจัดประชุม สัมมนา และฝึกอบรม

- ❖ กล่าวนำ
- ❖ เนื้อหาของงาน
- ❖ สรุป

บทที่ 7 การจัดประชุม สัมมนา และฝึกอบรม

7.1 กล่าวนำ

จากกรอบการดำเนินงานในโครงการฯ ได้กำหนดให้ในระหว่างการศึกษาของโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง ระยะที่ 1 จะต้องชี้แจงเนื้อหาของงาน แลกเปลี่ยนความรู้ ระดมความคิดเห็น และรับข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ครอบคลุมภาคส่วนของการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อนำไปเป็นประโยชน์ในการศึกษา โดยได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็น จำนวน 2 ครั้ง, การประชุมการสนทนากลุ่ม (Focus Group Meeting) จำนวน 2 ครั้ง และการฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยี จำนวน 2 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานดังกล่าวทั้งหมดกว่า 255 คน

7.2 เนื้อหาของงาน

เนื้อหาสรุปผลการดำเนินงานทุกครั้ง ประกอบไปด้วย กำหนดการและสถานที่, รายนามผู้เข้าร่วม, เนื้อหาที่นำเสนอ, เนื้อหาและข้อคิดเห็น, ผลการประเมิน, ภาพบรรยากาศในงาน, รายชื่อลงนามผู้เข้าร่วมงาน และเอกสารแจกให้ผู้เข้าร่วม

สรุปผลของการดำเนินงานทั้งหมด ดังแสดงไว้ในตารางที่ 7.1

ตารางที่ 7.1 สรุปผลของการดำเนินงานทั้งหมด

งานที่ดำเนินการ	วันที่, สถานที่	หัวข้อที่นำเสนอ	ผู้เข้าร่วม
1) การประชุมการสนทนากลุ่ม (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๑	14 พ.ค. 2558, Royal Princess หาดหลวง	ภัยคุกคามในภาคการขนส่ง, เหตุผลและความจำเป็น, วัตถุประสงค์, ขอบเขตและวิธีการศึกษา, ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	40 คน
2) การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๑	13 ก.ค. 2558, ณ โรงแรม พูลแมน ดิง เพาเวอร์	แนะนำโครงการศึกษา, ภูมิพหุวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของ UK, Australia, USA, ความสำคัญด้าน Cyber Security ในภาคการขนส่ง	68 คน
3) การประชุมการสนทนากลุ่ม (Focus Group Meeting) ครั้งที่ ๒	20 ส.ค. 2558, ณ โรงแรม เดอะสุโกศล	ความตระหนัก ภัยระเบิดที่เกิดขึ้น, นิยามของภัย, วัตถุประสงค์, ความมั่นคง ณ ด้านชายแดนต่างๆ, การวิเคราะห์ SWOT ในภาคการขนส่ง, ร่างแผนความมั่นคงในภาคการขนส่ง (ถนน และ ราง)	41 คน
4) การสัมมนารับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ ๒	1 ต.ค. 2558, ณ โรงแรม พูลแมน ดิง เพาเวอร์	แผนหลักความมั่นคงภาคขนส่ง, แผนปฏิบัติการและตัวอย่างกรณีศึกษา, ประชุมกลุ่มย่อยภาคขนส่งทางราง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ	101 คน
5) การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอด เทคโนโลยี ครั้งที่ ๑	5-6 ต.ค. 2558, ณ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	ภาพรวมความมั่นคงของชาติ, ความตระหนักรู้ภัยและการป้องกันการก่อการร้ายสากลเบื้องต้น, ความมั่นคงและปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน, สะพาน และอุโมงค์, การประเมินความเสี่ยงของภัย ความมั่นคงในภาคการขนส่ง, การป้องกัน/การเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (ก่อนเกิดเหตุ), ภาพรวมโดยสรุปของโครงสร้าง, การป้องกัน (หลังเกิดเหตุ), ฝึกอบรม ณ ภาคสนาม (สถานีเปิดหัวลำโพง, สถานีรถไฟใต้ดินศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์, สถานีขนส่งหมอชิต)	57 คน
6) การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอด เทคโนโลยี ครั้งที่ ๒	12-13 ต.ค. 2558, ณ โรงแรมโมโนไวท์ & การท่าเรือแห่งประเทศไทย	มาตรการการป้องกันของสนามบิน ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO), ในภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) เกี่ยวกับด้านความมั่นคง (Security), มาตรการการตรวจสอบด้านความปลอดภัยและมั่นคงของสายการบิน, การรักษาความปลอดภัยและมั่นคงของสายการบิน, ฝึกอบรม/เยี่ยมชมดูงาน ณ ภาคสนาม (สนามบินท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ), สถานการณ์ด้านความมั่นคงทางทะเลของประเทศไทย, แผนรักษาความมั่นคงของเรือและท่าเรือ ภายใต้ข้อกำหนดของ IMO, ภัย/กรณีศึกษาด้านความมั่นคง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย, ฝึกอบรม ณ ภาคสนาม (ท่าเรือคลองเตย)	99 คน

หมายเหตุ: ผลของการดำเนินงาน ทั้งหมด ได้สรุปและจัดทำเป็นรูปเล่มที่รวมเนื้อหาแยกออกเป็นรายงานฉบับย่อยแต่ละส่วน ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของโครงการฯ

7.3 สรุป

งานที่ได้ดำเนินการทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง รวมถึงความมั่นคงของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบปฏิบัติการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้ชี้แจงเนื้อหาของงาน แลกเปลี่ยนความรู้ ระดมความคิดเห็น และรับข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ครอบคลุมภาคส่วนของการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้ทราบถึงภัยและตระหนักถึงภัยความมั่นคงที่คุกคามภาคการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้เข้าร่วมเพิ่มความตระหนักในเรื่องความมั่นคงในภาคการขนส่ง (Transport Security Awareness) ความเข้าใจในยุทธศาสตร์หลักความมั่นคงในภาคการขนส่ง นิยามและภาพรวมของภัยความมั่นคงและการจัดการภัยของประเทศ ยุทธศาสตร์หลักของการดำเนินการขนส่งกับภัยความมั่นคง เช่น การป้องกันและลดผลกระทบ (Prevention) การเตรียมความพร้อม (Preparedness) การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Response) และ การฟื้นฟู (Recovery) และ อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การเตือนภัยและข่าวกรอง การต่อต้านการก่อการร้ายในประเทศ การสร้างความตระหนัก การฝึกปฏิบัติ (Tabletop exercise) และอื่น โดยกลุ่มเป้าหมายเบื้องต้น ได้แก่ ผู้บริหารระดับกลางและหัวหน้าหน่วยรักษาความมั่นคง ผู้บริหารระดับกลางของหน่วยสนับสนุน และหัวหน้าผู้ให้บริการประชาชน เพื่อให้ทราบถึงความเข้าใจในหลักการด้านความมั่นคงของระบบขนส่งของประเทศ วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยงของภัยต่างๆ ตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ

บทที่ 8 แนวทางการนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

- ❖ กล่าวนำ
- ❖ โครงสร้างหน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง
- ❖ สรุปแนวคิดในการจัดตั้งหน่วยงานความมั่นคง

บทที่ 8 แนวทางการนำแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

8.1 กล่าวนำ

ก่อนปี พ.ศ. 2547 ประเทศไม่เคยประสบภัยความมั่นคงที่มีต่อภาคขนส่ง ที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ ซึ่งเรียกได้ว่าเป็นภัยความมั่นคงรูปแบบใหม่ ซึ่งรวมถึงการก่อการร้ายโดยการโจมตี และการก่อวินาศกรรม โดยการวางระเบิด และอื่นๆ ที่ปรึกษาเห็นว่าการดำเนินการเพื่อป้องกันภัยในส่วนหนึ่งของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ยังไม่สามารถรองรับและตอบสนองต่อภัยคุกคามรูปแบบใหม่นี้ได้ ดังปรากฏในหลายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดกลยุทธ์เพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์การเตรียมความพร้อมแห่งชาติพ.ศ. 2557 - 2561 แต่ก็ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้นเพราะยังไม่มีภัยคุกคามที่ทำนาย โดยเฉพาะภัยในระดับ **Black Swan** หรือ **ห่านดำ** เช่น เหตุการณ์ 9/11 ใน New York แต่เหตุการณ์ในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2558 ที่เกี่ยวกับการเดินทางทางอากาศและการตรวจอาวุธและวัตถุอันตรายที่สนามบินแสดงให้เห็นถึงจุดอ่อนของการป้องกันและการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับภัยคุกคามภาคขนส่ง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาการจัดตั้งหน่วยความมั่นคงขึ้นอย่างจริงจังเพื่อป้องกันและจัดการกับเหตุการณ์ “ห่านดำ” ที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกขณะ

จากการทบทวนเอกสารเกี่ยวกับโครงสร้างหน่วยงานความมั่นคงภาคขนส่งในต่างประเทศประกอบด้วย สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา และ ออสเตรเลีย พบว่า รูปแบบของโครงสร้างการภายใต้การกำกับดูแลจะแตกต่างกันทั้งหมด

สหราชอาณาจักร ความมั่นคงในภาคการขนส่ง ดูแลโดยหน่วยความมั่นคงด้านการขนส่งและเหตุการณ์ฉุกเฉิน - Transport Security and Contingencies Directorate, หรือ TRANSEC ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กลุ่ม International Networks and Environment Group (INE) กระทรวงการขนส่ง (Department for Transport)

ประเทศออสเตรเลีย จะแยกหน่วยงานในการดูแลความมั่นคงในภาคขนส่ง ออกเป็น 2 ส่วน คือ กฎระเบียบและกฎหมายความมั่นคงในการขนส่งภาคพื้น (Surface Transport Security) ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งระบบราง การขนส่งผู้โดยสารโดยใช้รถโดยสารประจำทาง และการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ จะเป็นความรับผิดชอบหลักของแต่ละรัฐ และรัฐบาลของดินแดนพิเศษของออสเตรเลีย ภาระงานนี้อยู่ในความรับผิดชอบหลักของคณะกรรมการด้านความปลอดภัยและมั่นคงด้านการขนส่ง (Transport Security Committee, TSC) ซึ่งอยู่ภายใต้คณะกรรมการเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐาน และ กฎระเบียบ ข้อปฏิบัติ และกฎหมายด้านความปลอดภัย ส่วนภาคการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางน้ำของประเทศไทยออสเตรเลีย อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและภูมิภาค (Department of Infrastructure and Regional Development) ของรัฐบาลกลาง แต่จะทำหน้าที่เหมือนกัน คือ เป็นผู้จัดทำแผนความมั่นคงภาคขนส่งในแต่ละรูปแบบ และเสนอ

ต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปปฏิบัติ เพื่อให้รอดพ้นจากภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ ทั้งที่เกิดขึ้นโดยมนุษย์หรือภัยจากธรรมชาติ ที่มีผลกระทบต่อภาคขนส่งทั้ง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

สหรัฐอเมริกาจะอยู่ภายใต้กระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิสหรัฐฯ (U.S. Department of Homeland Security, DHS) ได้แก่ Transportation Security Administrator: TSA ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านการคมนาคม

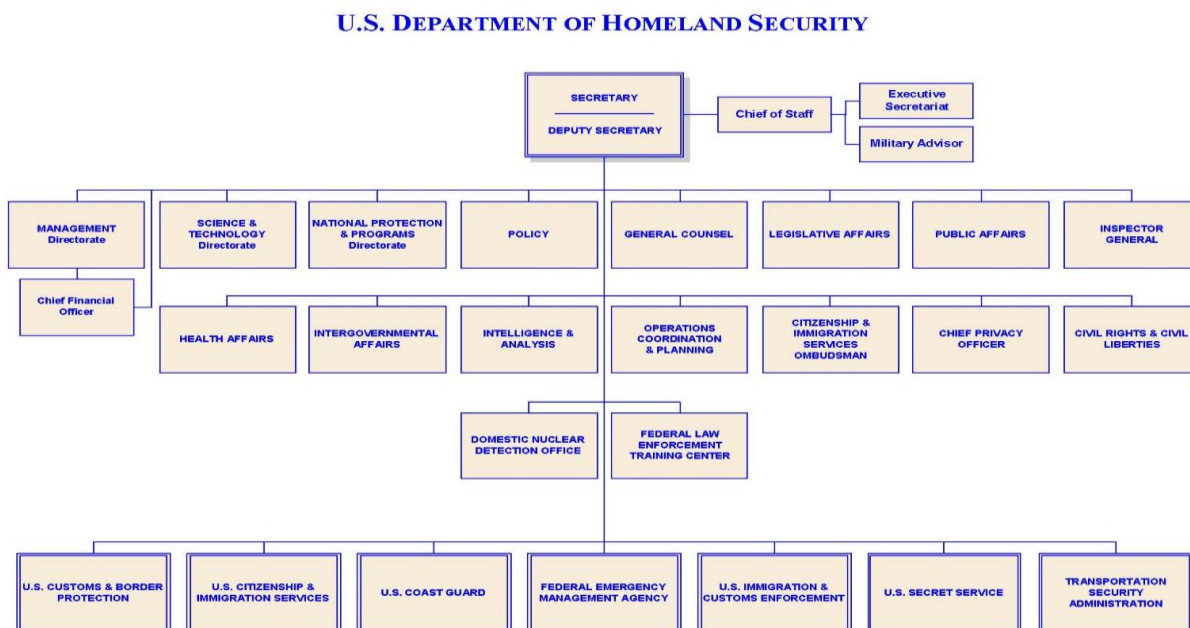
8.1.1 แนวคิดในการจัดตั้งหน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง

จากการศึกษาทบทวนรูปแบบการบริหารจัดการความมั่นคงในต่างประเทศโดยเฉพาะของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศสหราชอาณาจักรเพื่อวิเคราะห์รูปแบบการบริหารจัดการที่มีความเหมาะสมสามารถสรุปแนวทางการบริหารจัดการได้เป็น 3 แนวทางเลือก ดังนี้

แนวคิดที่ 1 การบริหารจัดการในรูปแบบหน่วยงานภายใต้กระทรวงความมั่นคง

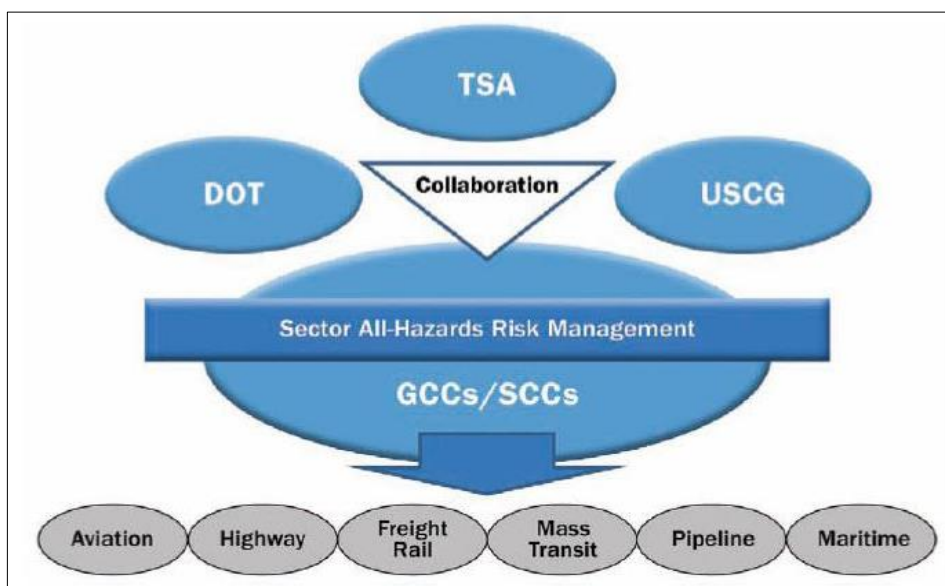
การจัดตั้งหน่วยในรูปแบบของกระทรวงความมั่นคง เป็นแนวทางการจัดการที่อ้างอิงจากการจัดการความมั่นคงในประเทศสหรัฐอเมริกา มีลักษณะการบริหารจัดการหน่วยงานแบบรวมศูนย์ คือ มีการตั้งหน่วยงานในระดับกระทรวงได้แก่ กระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิสหรัฐฯ ขึ้นมา เพื่อเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการด้านความมั่นคงโดยเฉพาะ ทำหน้าที่วางแผนดำเนินงานและกำกับดูแลหน่วยงานภายใต้สังกัดในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงในทุกด้าน รวมไปถึงการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่มีความเกี่ยวข้อง โดยมีหน่วยงานหลัก 7 หน่วยงาน ดังรูปที่ 8.1 ภายใต้การกำกับดูแลทำหน้าที่ดำเนินการตามยุทธศาสตร์ใน 7 ด้าน ได้แก่

- U.S. CUSTOMS & BORDER PROTECTION กำกับดูแลด้านเขตแดนของประเทศ
- U.S. CITIZENSHIP & IMMIGRATION SERVICES กำกับดูแลด้านพลเมืองและการเข้าประเทศ
- U.S. COAST GUARD กำกับดูแลความปลอดภัยชายฝั่ง
- FEDERAL EMERGENCY MANAGEMENT AGENCY กำกับดูแลในด้านการแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินและบรรเทาสถานการณ์
- U.S. IMMIGRATION & CUSTOMS ENFORCEMENT กำกับดูแลความมั่นคงของด่านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง
- U.S. SECRET SERVICE กำกับดูแลความปลอดภัยแก่บุคคลสำคัญ
- TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION กำกับดูแลด้านความมั่นคงในระบบขนส่ง



รูปที่ 8.1 แผนผังการบริหารงานของกระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิสหรัฐฯ

โดยภาระงานด้านความมั่นคงในภาคขนส่งจะมีลักษณะเป็นการประสานความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอกกระทรวงความมั่นคง ประกอบด้วยหน่วยงานภายใต้กระทรวงความมั่นคง 2 หน่วยงาน ได้แก่ TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION (TSA) ที่ทำหน้าที่ในการวางแผนกำกับดูแลความมั่นคงในระบบขนส่ง และ U.S. COAST GUARD (USCG) ที่มีหน้าที่หลักในการดูแลความปลอดภัยชายฝั่ง กับหน่วยงานภายนอกคือกระทรวงคมนาคม (Department of Transportation: DOT) และหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ดังรูปที่ 8.2 โดยหน่วยงานทั้งสามจะประสานความร่วมมือกันในการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่งทั้งหมด โดยมี TRANSPORTATION SECURITY ADMINISTRATION ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการดำเนินแผนงานความมั่นคง โดยมีหน่วยงานอื่นๆ ให้การสนับสนุนเพื่อบรรลุเป้าหมาย ซึ่งในส่วนของการปฏิบัติงานนั้น รัฐบาลกลางได้ให้อำนาจในการทำงานอย่างเต็มที่แก่หน่วยงานภายใต้กระทรวงความมั่นคงฯ ในการจัดการงานด้านความมั่นคงและหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งหน่วยงานส่วนท้องถิ่นต้องให้ความร่วมมือและให้การสนับสนุนในการทำงานเป็นอย่างดี



รูปที่ 8.2 กรอบความร่วมมือในการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคการขนส่ง

จุดเด่นสำคัญของแนวทางการบริหารจัดการในรูปแบบของกระทรวงความมั่นคงคือมีความเป็นเอกภาพในการทำงานสูง ทั้งในด้านของอำนาจในการบริหาร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ เนื่องมาจากการที่นำเอาภาระงานด้านความมั่นคงทั้งหมดมารวมกันแล้วจัดตั้งขึ้นเป็นหน่วยงานเฉพาะขึ้นตรงกับรัฐบาลทำให้ในการบริหารจัดการด้านความมั่นคงทำได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีการแบ่งอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและสายการบังคับบัญชาที่ชัดเจน ทำให้ตอบสนองต่อการจัดการงานด้านความมั่นคงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติของหน่วยงาน ที่อาจจะเกิดขึ้นหากใช้รูปแบบการบูรณาการงานร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ นอกจากนี้ยังช่วยอุดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นผลจากการกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบที่ไม่ชัดเจนของหน่วยงานในแต่ละกระทรวงที่มาทำงานร่วมกันได้อีกด้วย

แต่ทั้งนี้ รูปแบบการบริหารจัดการในรูปแบบของกระทรวงความมั่นคงที่ดูแลงานด้านความมั่นคง โดยเฉพาะนั้นยังมีข้อจำกัดในหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านของอัตรากำลังและงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินงาน เนื่องจากภาระหน้าที่ของหน่วยงานที่ตั้งขึ้นต้องดูแลงานด้านความมั่นคงในทุกๆ ด้าน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมียอดครุขนาดใหญ่ มีหน่วยงานและบุคลากรภายใต้สังกัดที่เพียงพอต่อการดำเนินงานด้านความมั่นคงทั้งหมด ทำให้ต้องใช้งบประมาณในการดำเนินงานสูงและเกิดความยากลำบากในการจัดตั้งหน่วยงานขึ้น นอกจากนี้หากในขั้นตอนของการจัดตั้งหน่วยงานที่ต้องมีการตั้งเองงานด้านความมั่นคงในหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบเดิม หากไม่มีการจัดการที่ดีเพียงพอ อาจก่อให้เกิดปัญหากับโครงสร้างและแนวทางการปฏิบัติหน่วยงานเดิมที่รับผิดชอบงานด้านความมั่นคง รวมไปถึงความไม่ชัดเจนในขอบข่ายการดำเนินงานซึ่งจะส่งผลให้การทำงานไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

แนวคิดที่ 2 การบริหารจัดการในรูปแบบของสำนักงานหรือกรม

การจัดตั้งหน่วยในรูปแบบของสำนักงานหรือกรม เป็นแนวคิดในการบริหารจัดการความมั่นคงในภาคการขนส่งที่อ้างอิงจากแนวทางการบริหารจัดการของประเทศสหราชอาณาจักร ซึ่งมีลักษณะการบริหารจัดการที่แตกต่างจากแนวทางของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในประเทศสหราชอาณาจักรจะไม่มีการจัดตั้งกระทรวงพิเศษเพื่อดูแลงานด้านความมั่นคงโดยเฉพาะขึ้น แต่จะกระจายงานด้านความมั่นคงเข้าไปยังกระทรวงที่มีภาระหน้าที่ความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงด้านนั้น ๆ และจัดตั้งหน่วยงานในระดับของสำนักงานหรือกรม ซึ่งจะอยู่ภายใต้กระทรวงการขนส่ง เพื่อกำกับดูแลงานด้านความมั่นคงต่อไป

ทั้งนี้ในประเทศสหราชอาณาจักร องค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลความมั่นคงในภาคการขนส่ง ได้แก่ หน่วยความมั่นคงด้านการขนส่งและเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Transport Security and Contingencies Directorate : TRANSEC) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กลุ่ม International Networks and Environment Group (INE) สังกัดกระทรวงการขนส่ง (Department for Transport) ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลความมั่นคงในภาคการขนส่ง ครอบคลุมด้านการขนส่งทางอากาศ ทางทะเล รถไฟ (รวมถึงรถไฟใต้ดินลอนดอน รถไฟฟ้าขนาดเบาดีด็อคแลนด์ และรถไฟใต้ดินกลาสโกว์) อุโมงค์ข้ามช่องแคบอังกฤษ และการขนย้ายสินค้าอันตรายทางรถและทางราง และเมืองครีที่เกี่ยวข้อ หรือผู้ประกอบการขนส่งและอุตสาหกรรมการขนส่ง เช่น การรถไฟ การทำอากาศยาน ท่าเรือ เป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติเพื่อรักษาความมั่นคงของการขนส่งนั้นๆ

จุดเด่นที่สำคัญของแนวทางบริหารจัดการในรูปแบบนี้ คือหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านความมั่นคงในแต่ละด้านนั้นจะเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบงานในด้านนั้นๆ โดยตรง มีความรู้ความเข้าใจและความเชี่ยวชาญในงานสูง ทำให้สามารถกำกับดูแลงานด้านความมั่นคงในด้านที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสะดวกในการจัดตั้งหน่วยงานมากกว่าการจัดตั้งหน่วยงานในระดับกระทรวง เนื่องจากสามารถใช้งบประมาณหรืออัตรากำลังเดิมที่มีในกระทรวงนั้นเข้ามาสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ได้ และสร้างผลกระทบต่อโครงสร้างองค์กรเดิมน้อยกว่า

แต่ทั้งนี้ เนื่องด้วยรูปแบบการกระจายอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความมั่นคงลงไปหน่วยงานที่รับผิดชอบ ที่หากมีการบูรณาการและกำหนดอำนาจ หน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ อาจส่งผลให้บางครั้งการทำงานร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ เกิดความซ้ำซ้อนและถกเถียงในการปฏิบัติงานได้ อีกทั้งยังไม่สามารถตอบสนองต่อการจัดการงานด้านความมั่นคงได้อย่างรวดเร็วเท่ากับการจัดตั้งเป็นกระทรวง เนื่องจากต้องใช้เวลาในติดต่อการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกิดความล่าช้าในการตอบสนองต่อภัยที่เกิดขึ้น

แนวคิดที่ 3 การบริหารจัดการในรูปแบบของสำนัก

การจัดตั้งหน่วยในรูปแบบของสำนัก เป็นแนวทางบริหารจัดการความมั่นคงในภาคการขนส่งที่คำนึงความเป็นไปได้ในการดำเนินงานเป็นสำคัญ โดยจัดตั้งหน่วยงานในรูปแบบขององค์กรขนาดเล็กอยู่ภายใต้หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผนด้านการคมนาคมและขนส่ง โดยหน่วยงานที่ตั้งขึ้นนี้จะทำหน้าที่หลักในการวางแผนนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงและเป็นตัวกลางในการเชื่อมประสานความ

ร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งด้วยอำนาจหน้าที่หลักในการวางแผนและประสานงานทำให้ไม่จำเป็นต้องมีหน่วยงานขนาดใหญ่ ใช้อัตรากำลังไม่มาก และมีความยืดหยุ่นในการบริหารงานสูง เนื่องจากหน่วยงานมีขนาดเล็ก สามารถจัดตั้งหน่วยงานได้ง่ายทำให้สามารถเริ่มดำเนินงานได้รวดเร็วและสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบและโครงสร้างองค์กรเพื่อตอบสนองต่อแนวทางการบริหารจัดการที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็ว

แต่ทั้งนี้การที่เป็นหน่วยงานขนาดเล็กและไม่มีหน่วยปฏิบัติในความดูแล ทำให้ในการตอบสนองต่อภัยความมั่นคงนั้นไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากทำได้เพียงประสานความร่วมมือไปยังหน่วยงานต่างๆ ไม่สามารถตอบสนองต่อภัยได้เอง อีกทั้งยังประสบปัญหาในการประสานความร่วมมือ ที่หน่วยงานอื่นๆ ไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควรเนื่องจากไม่มีอำนาจในการบังคับบัญชาและเป็นหน่วยงานในระดับต่ำที่สุด ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถบริหารจัดการความมั่นคงได้อย่างมีประสิทธิภาพตารางที่ 8.1 คือข้อเปรียบเทียบทั้ง 3 แนวคิด

8.1.2 ข้อเสนอของที่ปรึกษา

สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีหน่วยงานที่มาดูแลด้านความมั่นคงภาคขนส่งโดยเฉพาะด้านการขนส่งทางบก (ถนน กบราง) ส่วนทางน้ำ กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย จะปฏิบัติตามองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และทางอากาศ กรมการบินพลเรือน บริษัทการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) จะปฏิบัติตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้น เพื่อให้มีเอกภาพในการทำงานด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง จึงต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง เข้ามามีบทบาทดูแลการทำงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมาช่วยปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ หรือออกกฎหมายให้สอดคล้องกับองค์กรที่ดูแลด้านการขนส่งระหว่างประเทศ

ที่ปรึกษา เสนอว่าหน่วยงานนี้ควรอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม คล้ายๆกับของออสเตรเลียและสหราชอาณาจักร แต่จะอยู่ในรูปแบบคณะกรรมการด้านความมั่นคงภาคขนส่ง ซึ่งจะมี โครงสร้างคล้ายกับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ของกระทรวงมหาดไทย ซึ่งจะไม่ทำงานซ้ำซ้อนกับหน่วยงานเดิมที่ทำงานอยู่แล้ว แต่คณะกรรมการฯ จะเข้ามาช่วยเสริมให้มีการทำงานบูรณาการระหว่างหน่วยงานมากขึ้น และสามารถนำทรัพยากรที่มีอยู่นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลักษณะการทำงานจะเกื้อกูลกัน นอกจากนี้จะทำหน้าที่ประสานงานระหว่างกระทรวงต่างๆ เมื่อเกิดภัยความมั่นคงในภาคขนส่ง ทั้งภัยที่เกิดจากมนุษย์และธรรมชาติ

8.1.3 ข้อดีและข้อเสีย

ข้อดี การจัดตั้งหน่วยความมั่นคงในภาคขนส่ง จะทำให้ระบบการขนส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ มีมาตรฐานในระดับสากล ทำให้ผู้ใช้บริการได้ประโยชน์ทั้งในด้านความมั่นคงและความพึงพอใจในการให้บริการ นอกจากนี้การจัดตั้งในรูปแบบคณะกรรมการฯ เป็นการทำงานไม่ซ้ำซ้อน ช่วยประหยัดงบประมาณ และเป็นการนำทรัพยากรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เนื่องจากใช้บุคลากรที่มีอยู่ แต่มอบหมายภาระงานในความรับผิดชอบมากขึ้น และสามารถระดมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตรงกับความต้องการในแต่ละด้าน

ข้อเสีย การจัดตั้งในรูปแบบคณะกรรมการฯ จะมีปัญหาเรื่องความต่อเนื่องของการทำงาน และในแง่ความรับผิดชอบต่อองค์กร เนื่องจากคณะกรรมการจะดำรงตำแหน่งเป็นไปตามวาระ แต่สามารถแก้ปัญหาในส่วนนี้ได้ โดยกำหนดกรอบการทำงานที่ชัดเจน

ตารางที่ 8.1 ข้อเปรียบเทียบจุดเด่นจุดด้อยของแนวทางการบริหารจัดการความมั่นคงทั้ง 3 แนวคิด

แนวทางการจัดการ	จุดเด่น	จุดด้อย
แนวคิดที่ 1 การบริหารจัดการในรูปแบบของกระทรวงความมั่นคง	- มีเอกภาพในการทำงานสูง - มีการแบ่งอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน - สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตอบสนองต่อการจัดการภัยคุกคามความมั่นคงได้อย่างรวดเร็ว - ลดความซ้ำซ้อนและอุดช่องโหว่ในการทำงานที่อาจเกิดขึ้นจากการบูรณาการหลายภาคส่วน	- ใช้งบประมาณและอัตรากำลังสูง - ขั้นตอน กระบวนการในการจัดตั้งหน่วยงานซับซ้อน มีรายละเอียดมาก ใช้เวลาในการจัดตั้งหน่วยงานและเตรียมความพร้อมเพื่อเริ่มทำงานนาน - ในกระบวนการจัดตั้งหน่วยงาน อาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างหน่วยงานที่ดูแลเดิม
แนวคิดที่ 2 การบริหารจัดการในรูปแบบของสำนักงานหรือกรม	- หน่วยงานที่รับผิดชอบมีความรู้ความเข้าใจในงานด้านความมั่นคงที่รับผิดชอบสูง - ในกระบวนการจัดตั้งหน่วยงานส่งผลกระทบต่อโครงสร้างเดิมของหน่วยงานน้อย - กระตุ้นให้เกิดการบูรณาการงานด้านความมั่นคงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการภัยในภาพรวม	- ใช้งบประมาณและอัตรากำลังสูง - ขั้นตอน กระบวนการในการจัดตั้งหน่วยงานซับซ้อน มีรายละเอียดมาก ใช้เวลาในการจัดตั้งหน่วยงานและเตรียมความพร้อมเพื่อเริ่มทำงานนาน - หากมีการการบูรณาการงานที่ไม่ดีเพียงพอ จะส่งผลให้เกิดความซ้ำซ้อนและความไม่ชัดเจนในการปฏิบัติงานร่วมกัน - ในการตอบสนองต่อภัยที่เกิดขึ้น ต้องใช้เวลาในการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงาน ทำให้การตอบสนองต่อภัยล่าช้ากว่าที่ควร
แนวคิดที่ 3 การบริหารจัดการในรูปแบบของสำนัก	- มีความยืดหยุ่นในการทำงานสูง - ใช้งบประมาณและอัตรากำลังน้อย - ขั้นตอน กระบวนการในการจัดตั้งหน่วยงานไม่ซับซ้อนสามารถจัดตั้งหน่วยงานและเริ่มปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็ว	- ความสามารถในการตอบสนองภัยต่ำ เนื่องจากทำได้แค่ประสานความร่วมมือไปยังหน่วยงานอื่นๆ - ไม่มีหน่วยงานปฏิบัติภายใต้การกำกับดูแล - เป็นหน่วยงานในระดับต่ำที่สุดทำให้ประสบปัญหาในการร้องขอการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆ

8.2 โครงสร้างหน่วยความมั่นคงภาคขนส่ง

8.2.1 องค์ประกอบ

คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่ง (กมข.) ประกอบด้วย

- | | |
|--|----------------------|
| 1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | ประธานกรรมการ |
| 2. ปลัดกระทรวงคมนาคม | รองประธาน คนที่หนึ่ง |
| 3. ปลัดกระทรวงมหาดไทย | รองประธาน คนที่สอง |
| 4. ปลัดกระทรวงกลาโหม | รองประธาน คนที่สาม |
| 5. ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ | รองประธาน คนที่สี่ |
| 6. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา | กรรมการ |
| 7. เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ | กรรมการ |
| 8. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| 9. เลขาธิการกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายในราชอาณาจักร | กรรมการ |
| 10. อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการ |
| 11. อธิบดีกรมศุลกากร | กรรมการ |
| 12. อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ | กรรมการ |
| 13. อธิบดีกรมควบคุมโรค | กรรมการ |
| 14. อธิบดีกรมเจ้าท่า | กรรมการ |
| 15. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก | กรรมการ |
| 16. อธิบดีกรมทางหลวง | กรรมการ |
| 17. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท | กรรมการ |
| 18. อธิบดีกรมท่าอากาศยาน | กรรมการ |
| 19. ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 20. ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 21. ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 22. ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 23. ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 24. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ | กรรมการ |
| 25. ผู้ว่าการสถาบันการบินพลเรือน | กรรมการ |
| 26. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| 27. กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด | กรรมการ |
| 28. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | กรรมการ |
| 29. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | กรรมการ |
| 30. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด | กรรมการ |
| 31. ผู้อำนวยการ สนข. | กรรมการและเลขานุการ |

8.2.2 หน้าที่ความรับผิดชอบ

อำนาจหน้าที่ของ กมช มีดังนี้

1. กำหนดนโยบายในแผนความมั่นคงภาคขนส่ง ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันประเทศ
2. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนความมั่นคงภาคขนส่ง ก่อนเสนอรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติ
3. พิจารณาให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับความมั่นคงภาคขนส่ง
4. ออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้
5. เสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่รัฐมนตรี ในการดำเนินการแผนความมั่นคงภาคขนส่ง
6. ปฏิบัติงานอื่นตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งประกอบด้วย

1. คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางถนน
2. คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางราง
3. คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางน้ำ
4. คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางอากาศ

คณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำ นโยบาย ข้อเสนอ แผนความมั่นคงภาคขนส่ง ยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับความมั่นคงภาคขนส่ง
2. บูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกัน เตรียมความพร้อม รับมือภัยคุกคามที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภาคขนส่ง
3. อำนวยการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด ประเมินผล และประสานการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามนโยบายและความมั่นคงภาคขนส่ง
4. จัดทำฐานข้อมูล และการวิเคราะห์ประเมินความเสี่ยง เนื่องจากภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ
5. ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนาทางด้านความมั่นคงภาคขนส่งและการพัฒนาบุคลากรด้านความมั่นคงภาคขนส่ง
6. ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความมั่นคงภาคขนส่ง
7. เสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างขวัญและกำลังใจแก่หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องที่มีผลการปฏิบัติงานดีเด่นต่อคณะกรรมการ กมช.
8. รายงานผลการดำเนินงานประจำปีต่อคณะกรรมการ กมช.
9. เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ กมช. เพื่อพิจารณาออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติตามระเบียบนี้
10. เชิญผู้แทนหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใดมาให้ข้อเท็จจริง ให้ความเห็น และขอเอกสารหรือข้อมูลเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบนี้
11. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการหรือคณะกรรมการ กมช.มอบหมาย

การเตรียมความพร้อมของแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดความมั่นคงในภาคขนส่ง จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

1. **สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)** ในฐานะศูนย์บัญชาการและประสานการสั่งการของผู้บังคับบัญชาระดับสูง
 - (1) รับนโยบายและแนวทางในการดำเนินงานด้านความมั่นคงในภาคขนส่งจากคณะกรรมการความมั่นคงภาคขนส่ง
 - (2) มอบหมาย สั่งการเพื่อให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในด้านความมั่นคงในภาคขนส่ง
 - (3) บูรณาการงบประมาณและโครงการตามแผนปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานตามกรอบภารกิจเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
 - (4) พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากร หรือปัจจัยต่างๆ ให้มีความทันสมัยเชื่อมต่อกับฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง
2. **สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)**
 - (1) เป็นเลขธิการของหน่วยความมั่นคงภาคขนส่งประสานการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ แบบบูรณาการ ระดับกระทรวง ด้านคมนาคมและดำเนินการตามผู้บังคับบัญชาระดับสูง กระทรวงคมนาคม มอบหมายและสั่งการ
 - (2) ประสานและดำเนินการบูรณาการ ระบบสื่อสารของกระทรวงคมนาคม ให้สามารถเป็นระบบสื่อสารสำรองไว้ใช้ในสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดภัยพิบัติร้ายแรง
 - (3) ประสาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งทบทวนหรือปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ให้เหมาะสม
 - (4) จัดทำคู่มือประสานการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฯ แบบบูรณาการ ระดับกระทรวง ด้านคมนาคม ระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และให้ประสานสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการระดับกระทรวง
3. **หน่วยงานอื่นๆ ที่สังกัดในกระทรวงคมนาคม** มีหน้าที่
 - (1) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความมั่นคงของหน่วยงานให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่และสาธารณภัย โดยกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตั้งแต่ขั้นเตรียมความพร้อม ก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัย
 - (2) จัดทำฐานข้อมูลของหน่วยงาน เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ในการก่อสร้างและซ่อมบำรุง อุปกรณ์สื่อสารที่ใช้งานปกติ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีอยู่ประจำและสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่

- (3) ให้การสนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการซ่อมและบำรุง อุปกรณ์การขนส่ง การกู้ภัยและบรรเทาสาธารณภัย ตลอดจนจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งการประสานขอความสนับสนุนจากภาคเอกชนในเครือข่ายเมื่อได้รับการร้องขอ
- (4) ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนการกู้ภัยตามประเภทภัย เตรียมการและจัดให้มีเส้นทางสำรอง ซ่อมหรือตัดแปลงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการขนส่ง ให้สามารถให้บริการขนส่งทดแทนจนเชื่อมโยงและประสานการขนส่งได้
- (5) ให้หน่วยงานกำหนดขั้นตอนสายการบังคับบัญชา การสั่งการ และการพิจารณาอนุมัติ การบูรณาการด้านการให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน รวมทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ประสบภัย
- (6) จัดทำคู่มือการปฏิบัติของหน่วยงานเพื่อการประสานการช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจัดให้มีการฝึกซ้อมการปฏิบัติตามระยะเวลาอันควร

ที่มา: แผนปฏิบัติการการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแบบบูรณาการ ระดับกระทรวง ด้านคมนาคม

การบูรณาการหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน

การบูรณาการหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม แนวทางปฏิบัติในการสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉิน เมื่อเกิดภัยคุกคามในรูปแบบต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ โดยแบ่งกลุ่มของหน่วยงานออกเป็น 3 ส่วนดังต่อไปนี้

1. ส่วนอำนวยการประกอบด้วย
 - (1) สำนักงานรัฐมนตรี มีหน้าที่ ประสานงาน ขอความร่วมมือหรือความช่วยเหลือ ระหว่างกระทรวงต่างๆ ทั้ง ก่อนเกิดภัย ระหว่างเกิดภัย และหลังเกิดภัย
 - (2) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่ จัดเตรียมฐานข้อมูลทรัพยากร ข้อมูลเส้นทาง สัญจร เส้นทางเสี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัยและพื้นที่ประสบภัย ประสานและรับแจ้งเหตุสาธารณภัย ด้านความมั่นคง และสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างหน่วยงานในสังกัดคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาสังคม
2. ส่วนสนับสนุนประกอบด้วย
 - (1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีหน้าที่จัดเตรียมการทำแผนทั้ง ก่อนเกิดภัย ระหว่างเกิดภัย และหลังเกิดภัย
3. ส่วนปฏิบัติการประกอบด้วย

กลุ่มงานขนส่งทางถนน ประกอบด้วย

- (1) กรมการขนส่งทางบก หน้าที่ จัดทำฐานข้อมูล สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร รถโดยสาร รถบรรทุกของผู้ประกอบการขนส่งที่มีอยู่ประจำ และสามารถที่ใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่ และประสานขอความสนับสนุนจากภาคเอกชนในเครือข่ายเมื่อได้รับการร้องขอในการสนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ประสบภัย หรือพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดสาธารณภัย
- (2) กรมทางหลวงหน้าที่ ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม มีเส้นทางสำรอง เส้นทางเลี่ยง หรือทางลัดชั่วคราว บุณยะ พื้นที่ เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้อย่างรวดเร็ว ในเส้นทางที่รับผิดชอบ
- (3) กรมทางหลวงชนบทหน้าที่ปรับปรุงเส้นทางและโครงข่ายคมนาคม มีเส้นทางสำรอง เส้นทางเลี่ยง หรือทางลัดชั่วคราว บุณยะ พื้นที่ เส้นทางคมนาคมที่ได้รับความเสียหายให้สามารถใช้งานได้อย่างรวดเร็ว ในเส้นทางที่รับผิดชอบ
- (4) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยหน้าที่ให้ความสนับสนุนงานด้านการจราจรในเส้นทางที่รับผิดชอบ
- (5) บริษัทขนส่งจำกัด และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หน้าที่ สนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการอพยพ

กลุ่มงานขนส่งทางราง ประกอบด้วย

- (1) การรถไฟแห่งประเทศไทยหน้าที่สนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนหรือสิ่งของออกจากพื้นที่ประสบภัย หรือพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดสาธารณภัย เมื่อได้รับการร้องขอ
- (2) การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หน้าที่ สนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการอพยพเคลื่อนย้ายคนในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลเมื่อได้รับการร้องขอ

กลุ่มงานขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย

- (1) กรมเจ้าท่า หน้าที่ จัดทำฐานข้อมูล ท่าเรือ เรือ อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ของผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำที่มีอยู่ประจำ และสามารถที่ใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่ และประสานขอความสนับสนุนจากภาคเอกชนในเครือข่ายเมื่อได้รับการร้องขอในการสนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิง

- (2) การทำเรือแห่งประเทศไทยหน้าที่สนับสนุนพื้นที่ในการขนถ่ายคนหรือสินค้า ยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนพื้นที่ของท่าเรือที่รับผิดชอบเมื่อได้รับการร้องขอ

กลุ่มงานขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย

- (1) กรมท่าอากาศยานและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน้าที่จัดทำฐานข้อมูล สนามบิน เครื่องบิน อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร ของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศที่มีอยู่ประจำ และสามารถใช้งานได้ในแต่ละพื้นที่ และประสานขอความสนับสนุนจากภาคเอกชนในเครือข่ายเมื่อได้รับการร้องขอในการสนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิง
- (2) สถาบันการบินพลเรือนหน้าที่ จัดทำฐานข้อมูลบุคลากรทางด้านการบิน เพื่อไว้สำหรับประสานงานเมื่อได้รับการร้องขอในพนักงานด้านการบิน
- (3) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หน้าที่สนับสนุนพื้นที่ในการขนถ่ายคนหรือสินค้า ยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนพื้นที่ของสนามบินที่รับผิดชอบเมื่อได้รับการร้องขอ
- (4) บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) และบริษัทไทยสมายล์ จำกัดหน้าที่สนับสนุนยานพาหนะ พนักงานประจำยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง ตลอดจนการจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนหรือขนส่งสินค้าทางอากาศ เมื่อได้รับการร้องขอ
- (5) บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัดหน้าที่สนับสนุนบริหารจัดการจราจรทางอากาศเมื่อได้รับการร้องขอ

8.2.3 ความร่วมมือต่อหน่วยงานภาคความมั่นคงในประเทศ

เนื่องจากได้มีการแต่งตั้งผู้บังคับบัญชาของแต่ละหน่วยงานภาคความมั่นคงในประเทศ เข้ามาเป็นคณะกรรมการฯ ทำให้ไม่เกิดปัญหาด้านความร่วมมือ เนื่องจากหน่วยงานเหล่านั้นต้องนำแผนด้านความมั่นคงในภาคขนส่งไปเตรียมความพร้อมด้วย เมื่อได้รับการร้องขอสามารถเข้าสนับสนุนได้ทันที เพราะแต่ละหน่วยงานต้องดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑ และแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘

8.3 สรุปแนวคิดในการจัดตั้งหน่วยงานความมั่นคง

ในสถานการณ์ปัจจุบันที่ภัยคุกคามด้านความมั่นคงทวีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจอย่างยิ่ง การจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการทำงานด้านความมั่นคงเป็นแนวทางหนึ่งในการตอบสนองต่อภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่งที่ถือเป็นหนึ่งในภาคกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อประชาชนและระบบเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้นความพยายามในการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ป้องกันก่อนเกิดเหตุ (Prevention) เตรียมพร้อมก่อนเกิดเหตุ (Preparedness) บริหารจัดการขณะเกิดเหตุ (Response) และฟื้นฟูสภาพหลังเกิดเหตุ (Recovery) ภัยความมั่นคงในภาคการขนส่ง

จึงเป็นหนึ่งในแนวทางการทำงานที่สำคัญในการยกระดับศักยภาพในการจัดการความมั่นคงภาคการขนส่งของประเทศ โดยในกระบวนการพิจารณาจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมานั้น ได้ศึกษาทบทวนรูปแบบลักษณะและการบริหารจัดการหน่วยงานความมั่นคงในประเทศต่างๆ ที่ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการจัดการภัยคุกคามในระดับแนวหน้าของโลก ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และประเทศออสเตรเลีย เพื่อพิจารณาหาแนวทางการจัดการที่เป็นไปได้และมีความเหมาะสม เพื่อใช้เป็นต้นแบบในการจัดตั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงภาคการขนส่งของประเทศต่อไป

ดังนั้น แนวคิดในการจัดตั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงภาคการขนส่งของประเทศจึงสามารถสรุปได้เป็น 3 รูปแบบตามแนวทางการจัดตั้งหน่วยงานของประเทศต่าง ๆ ได้แก่

1. การบริหารจัดการในรูปแบบหน่วยงานภายใต้กระทรวงความมั่นคง อ้างอิงจากแนวทางการจัดตั้งหน่วยงานความมั่นคงของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีการตั้งหน่วยงานในระดับกระทรวงได้แก่ กระทรวงความมั่นคงขึ้นมา เพื่อเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการด้านความมั่นคงโดยเฉพาะ ทำหน้าที่วางแผนดำเนินงานและกำกับดูแลหน่วยงานภายใต้สังกัดในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงในทุกด้าน รวมไปถึงการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่มีความเกี่ยวข้อง
2. การบริหารจัดการในรูปแบบของสำนักงานหรือกรม อ้างอิงจากแนวทางการจัดการหน่วยงานความมั่นคงของประเทศออสเตรเลียและสหราชอาณาจักร ที่จะไม่มีการจัดตั้งกระทรวงพิเศษเพื่อดูแลงานด้านความมั่นคงโดยเฉพาะขึ้น แต่จะกระจายงานด้านความมั่นคงเข้าไปยังกระทรวงที่มีภาระหน้าที่ความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงด้านนั้น ๆ และจัดตั้งหน่วยงานในระดับของสำนักงานหรือกรม ซึ่งจะอยู่ภายใต้กระทรวงการขนส่ง เพื่อกำกับดูแลงานด้านความมั่นคงต่อไป
3. การบริหารจัดการในรูปแบบของสำนัก ซึ่งเป็นแนวทางการจัดการที่คำนึงถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินงานเป็นสำคัญ โดยจัดตั้งหน่วยงานในรูปแบบขององค์กรขนาดเล็กอยู่ภายใต้หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผนด้านการคมนาคมและขนส่ง ทำหน้าที่วางแผนนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติงานด้านความมั่นคง รวมไปถึงทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมประสานความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับแนวทางที่เหมาะสมภายหลังการวิเคราะห์จุดเด่นและจุดด้อยของแต่ละแนวทางการบริหารจัดการ ที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้หน่วยงานที่จะจัดตั้งขึ้นควรอยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคม คล้ายคลึงกับในประเทศออสเตรเลียและสหราชอาณาจักร แต่ปรับเปลี่ยนให้อยู่ในรูปแบบคณะกรรมการด้านความมั่นคงภาคขนส่ง ซึ่งประกอบไปด้วยคณะกรรมการที่เป็นผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานความมั่นคงต่างๆ ของประเทศ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการภัยความมั่นคงภาคการขนส่งของประเทศ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานและผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรทำหน้าที่เป็นเลขานุการ โดยคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นจะทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายในแผนความมั่นคงภาคขนส่ง ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันประเทศ ออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อ

ปฏิบัติการตามระเบียบนี้ เสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่รัฐมนตรี ในการดำเนินการแผนความมั่นคง ภาคขนส่งรวมไปถึงพิจารณาให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับความมั่นคงภาคขนส่ง โดยมี คณะอนุกรรมการย่อยที่แบ่งตามรูปแบบการขนส่งที่รับผิดชอบ ได้แก่ คณะอนุกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางถนน คณะอนุกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางราง คณะอนุกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งทางน้ำ คณะอนุกรรมการความมั่นคงภาคขนส่งอากาศ ทำหน้าที่กำกับดูแลวางแผนนโยบาย จัดการดำเนินการงาน ด้านความมั่นคงตามที่ได้รับผิดชอบต่อไป

การจัดตั้งหน่วยความมั่นคงในภาคขนส่งจะช่วยให้เกิดการทำงานที่มีมาตรฐานในระบบการขนส่งทั้ง ภายในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งการจัดตั้งหน่วยงานในรูปแบบคณะกรรมการฯ ยังเป็นรูปแบบการจัดการที่ไม่ทำให้เกิดความซ้ำซ้อน ประหยัดงบประมาณและทรัพยากร เนื่องจากเป็นการนำทรัพยากรเดิมที่มี ในแต่ละหน่วยงานมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ถือได้ว่าเป็นการบูรณาการทำงานร่วมกันอย่างแท้จริง อีกทั้งยัง สะดวกในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ ในการตอบสนองต่อภัยคุกคาม เนื่องจากได้มีการแต่งตั้ง ผู้บังคับบัญชาของแต่ละหน่วยงานภาคความมั่นคงในประเทศ เข้ามาเป็นคณะกรรมการฯ ร่วมในการทำงานทำให้เมื่อได้รับการร้องขอ สามารถเข้าสนับสนุนได้โดยทันที แต่ทั้งนี้ ข้อจำกัดประการหนึ่งของการจัดตั้ง หน่วยงานตั้งในรูปแบบคณะกรรมการฯ ได้แก่ ปัญหาเรื่องความต่อเนื่องของการทำงาน เนื่องจาก คณะกรรมการจะดำรงตำแหน่งเป็นไปตามวาระ จึงจำเป็นต้องกำหนดกรอบการทำงานที่ชัดเจนเพื่อให้ คณะกรรมการแต่ละชุด สามารถดำเนินงานต่อเนื่องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ