



แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับ
ผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้
DEVELOPMENT GUIDELINES FOR PUBLIC AIRPORT SECURITY
AFFECTED BY UNREST IN 3 SOUTHERN BORDER PROVINCES.

นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2568

แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับ
ผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้



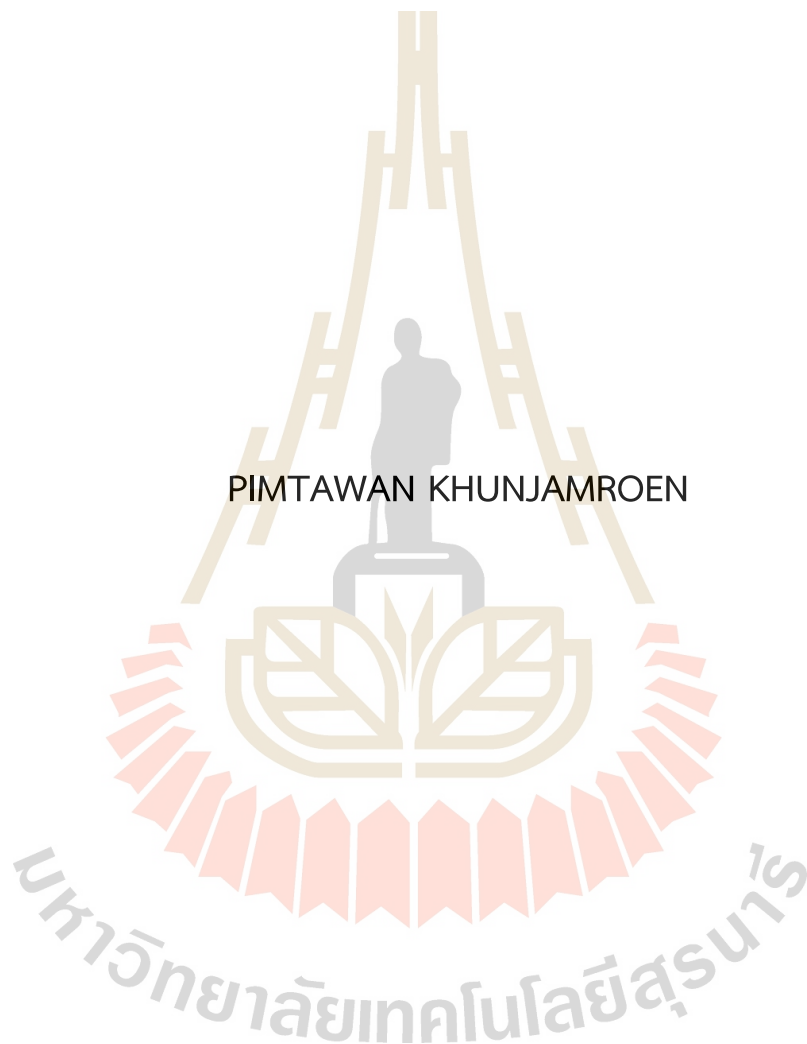
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการบิน

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2568

DEVELOPMENT GUIDELINES FOR PUBLIC AIRPORT SECURITY
AFFECTED BY UNREST IN 3 SOUTHERN BORDER PROVINCES.



PIMTAWAN KHUNJAMROEN

THIS THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF MANAGEMENT
AVIATION MANAGEMENT
CIVIL AVIATION TRAINING CENTER THAILAND
ACADEMIC YEAR 2025



แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบ
จากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อนุมัติให้นับ
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(อ. ดร.อภิดา จิตจริง)
ประธานกรรมการ



(อ. ดร.นปภา ภัทรกมลพงษ์)
กรรมการ
(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์)



(อ. ดร.คงศักดิ์ ชมชุม)
กรรมการ



(อ. พล.อ.อ.อนันต์ชัย ทองเจริญ)
กรรมการ



(อ. ดร.พินศักดิ์ เนินทราย)
รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ
สถาบันการบินพลเรือน



(อ. ดร.ชญารัตน์ คำเพระ)
ผู้อำนวยการกองวิชาวิทยาการการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ : แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน
สาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ (DEVELOPMENT GUIDELINES FOR PUBLIC AIRPORT
SECURITY AFFECTED BY UNREST IN 3 SOUTHERN BORDER PROVINCES.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : อ. ดร.นปภา ภทรกมลพงษ์, 78 หน้า

คำสำคัญ: พื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้/สนามบินสาธารณะ/มาตรการรักษาความปลอดภัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของการรักษาความปลอดภัยในสนามบินสาธารณะในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง และท่าอากาศยานนราธิวาส รวมทั้งเพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และเพื่อทราบแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทความมั่นคงของพื้นที่

การวิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพมุ่งสังเคราะห์และจัดระบบความหมายของข้อมูลเชิงคุณภาพจากมุมมองของผู้เชี่ยวชาญ เก็บรวบรวมข้อมูลผ่านการสนทนากลุ่ม จากผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะในพื้นที่ประกอบด้วยท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง และท่าอากาศยานนราธิวาส

ผลการศึกษาพบว่าสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้มีความเสี่ยงจากสถานการณ์ความไม่สงบ ปัญหาการบุกรุกพื้นที่ ข้อจำกัดด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยีเฝ้าระวัง ตลอดจนการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพเพียงพอ แนวทางการพัฒนาที่สำคัญประกอบด้วย (1) การเสริมสร้างมาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงรุกทั้งในเขตการบินและนอกเขตการบิน (2) การบูรณาการเทคโนโลยีเช่นกล้องวงจรปิดอัจฉริยะระบบควบคุมการเข้า-ออก และการใช้ฐานข้อมูลร่วมด้านความมั่นคง และ (3) การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการบิน หน่วยงานความมั่นคง และชุมชนท้องถิ่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและ การตอบสนองต่อเหตุการณ์

สาขาวิชาการจัดการการบิน

ปีการศึกษา 2568

ลายมือชื่อนักศึกษา 

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ฉพพ

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม _____

PIMTAWAN KHUNJAMROEN : DEVELOPMENT GUIDELINES FOR PUBLIC AIRPORT
SECURITY AFFECTED BY UNREST IN 3 SOUTHERN BORDER PROVINCES.

THESIS ADVISOR : NAPAPA PATARAGAMONEPONG, Ph.D. 78 pp

Keyword: 3 Southern Border Provinces/Public Airport/Security Measures

This research, entitled Development Guidelines for Public Airport Security Affected by Unrest in 3 Southern Border Provinces, aims to examine the current state of security operations at public airports located in the three southern border provinces of Thailand. The study focuses on Hat Yai International Airport, Betong International Airport, and Narathiwat Airport. In addition, the research analyzes existing problems and obstacles and proposes appropriate development guidelines that are consistent with the security context of the area.

This study employs a qualitative research methodology, aiming to synthesize and systematically interpret qualitative data from the perspectives of experts. Data were collected through focus group discussions with experts involved in airport security operations at public airports in the study area, including Hat Yai International Airport, Betong International Airport, and Narathiwat Airport.

The findings indicate that public airports in the southern border provinces face several risks arising from the regional unrest situation, including area intrusion, limitations in security equipment and surveillance technology, and insufficient integration among relevant agencies. Key development approaches include: (1) strengthening proactive security measures both within airside and landside areas; (2) integrating security technologies, such as intelligent CCTV systems, access control systems, and shared security databases; and (3) enhancing cooperation among aviation authorities, security agencies, and local communities in order to improve the effectiveness of prevention and response to potential incidents.

Aviation Management

Academic Year 2025

Student's Signature _____

Advisor's Signature _____

Co-Advisor's Signature _____

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีด้วยความกรุณา ความช่วยเหลือ และการสนับสนุนจากบุคคลหลายท่าน ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูง ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางการศึกษา พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถดำเนินการได้อย่างถูกต้องและสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ พลอากาศเอกอนันต์ชัย ทองเจริญ ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นอย่างสูง ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าในการให้คำแนะนำ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาและปรับปรุงเนื้อหาของงานวิจัยให้มีความสมบูรณ์และมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.อภิรดา จิตจริง ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำชี้แนะ ข้อเสนอแนะทางวิชาการ และแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขงานวิจัยอย่างละเอียดรอบคอบ ซึ่งมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความถูกต้อง สมบูรณ์

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.ธัญรัตน์ คำเพระ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตรฯ ทุกท่าน ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ให้ความช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาของการศึกษา อีกทั้งยังได้ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนางานวิจัยในครั้งนี้ให้มีความสมบูรณ์และรอบด้านมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าในการให้ข้อมูล ให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาวิจัย

ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณครอบครัว คนใกล้ชิดและพี่ๆที่ทำงานทุกท่าน ที่คอยให้กำลังใจ ให้การสนับสนุน และเป็นแรงผลักดันสำคัญทางด้านจิตใจตลอดระยะเวลาของการศึกษาและการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนทำให้ผู้วิจัยสามารถก้าวผ่านอุปสรรคต่าง ๆ และดำเนินการศึกษาจนสำเร็จลุล่วงได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

พิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ	ฏ
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5 คำอธิบายศัพท์	3
2. ทัศนวิสัยและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
2.1 มาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	6
2.2 แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	8
2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความเสี่ยง	16
2.4 ทฤษฎีโดมิโน	17
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย	27
3. วิธีการดำเนินการวิจัย	28
3.1 วิธีวิจัย	28
3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	28

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	28
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	29
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	29
3.6 การพิทักษ์ข้อมูล	29
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	30
4.1 ผลการวิเคราะห์การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน	30
4.2 ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน	34
4.3 ผลการวิเคราะห์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	41
5. สรุปและอภิปรายผล	53
5.1 สรุปผลการวิจัย	53
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	57
5.3 ข้อเสนอแนะ	60
รายการอ้างอิง	62
ภาคผนวก	64
ภาคผนวก ก แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	65
ภาคผนวก ข แบบขออนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย	68
ภาคผนวก ค รูปภาพการสนทนากลุ่มท่าอากาศยานนราธิวาส	72
ภาคผนวก ง รูปภาพการสนทนากลุ่มท่าอากาศยานนานาชาติเบตง	74
ภาคผนวก จ รูปภาพการสนทนากลุ่มท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	76
ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์	78

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน	30
4.2 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านพื้นที่	35
4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านบุคลากร	36
4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านงบประมาณ	38
4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านความร่วมมือ	40
4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านพื้นที่	42
4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านบุคลากร	44
4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านงบประมาณ	46
4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านเครื่องมือและอุปกรณ์	48
4.10 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านความร่วมมือ	50

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 การป้องกันอุบัติเหตุ	19
2.2 แสดงการป้องกันอุบัติเหตุโดยการตั้งโดมิโนตัวที่ 3 ออก	19
2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย	27



คำอธิบายสัญลักษณ์และคำย่อ

กอญ.	=	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กพท.	=	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ตชด.	=	ตำรวจตระเวนชายแดน
ทพม.	=	ท่าอากาศยานเชียงใหม่
ทอท.	=	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
พชม.	=	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเชียงใหม่
สปภ.	=	ส่วนงานปฏิบัติการรักษาความปลอดภัย
สตค.	=	ส่วนงานตรวจค้น
ASC	=	คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee)
ASP	=	แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme)
BCM	=	การจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management)
CAAT	=	Civil Aviation Authority of Thailand
CCTV	=	กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed-Circuit Television)
CPTED	=	แนวคิดการป้องกันอาชญากรรมผ่านการออกแบบสภาพแวดล้อม
EOD	=	หน่วยเก็บกู้วัตถุระเบิด (Explosive Ordnance Disposal)
ETD	=	เครื่องตรวจจับร่องรอยสารวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector)
HHMD	=	เครื่องตรวจจับโลหะชนิดมือถือ (Hand Held Metal Detector)
ICAO	=	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization)
NCASP	=	แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme)
SMS	=	ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System)
SOP	=	ขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure)

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วงเวลา 21 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2547- 2568) พื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส รวมไปถึงสี่อำเภอของสงขลา (จะนะ เทพา นาทวี สะบ้าย้อย) มีเหตุการณ์รุนแรงเกิดขึ้นรายวันอย่างต่อเนื่อง นับสถิติรวมจากเดือนมกราคม พ.ศ. 2547- ธันวาคม 2568 มีเหตุการณ์เกิดขึ้นแล้ว 23,536 เหตุการณ์ มีผู้เสียชีวิต 7,790 คน บาดเจ็บ 14,794 คน (ศูนย์เฝ้าระวังสถานการณ์ภาคใต้, 2568) โดย 3 จังหวัดนี้ถูกจัดให้เป็นพื้นที่“พิเศษ”เนื่องจากปัญหาการก่อความไม่สงบที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม และเนื่องจากอำเภอลาดใหญ่มีพื้นที่ติดต่อกับ 4 อำเภอ และ 3 จังหวัดชายแดนใต้ จึงนับเป็นพื้นที่กั้นชนจากปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้อีกด้วย หากพิจารณาจากสภาพภูมิศาสตร์ ถือเป็นแผ่นดินที่ติดต่อเป็นผืนเดียวกัน เป็นพื้นที่ปลายสุดของประเทศที่เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งภายใน 3 จังหวัดชายแดนใต้มีสนามบินสาธารณะที่เปิดให้บริการที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ 3 แห่งคือ ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง จังหวัดยะลา ท่าอากาศยานนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส บริหารงานโดยกรมท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ บริหารงานโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งท่าอากาศยานนานาชาติเบตงเป็นสนามบินแห่งที่ 29 ของกรมท่าอากาศยาน และเป็นแห่งที่ 39 ในประเทศไทยได้เปิดใช้งานสำหรับเที่ยวบินทางราชการ และเที่ยวบินส่วนบุคคล ซึ่งจุดประสงค์ที่ก่อให้เกิดท่าอากาศยานนานาชาติเบตงนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการคมนาคมในพื้นที่อำเภอเบตง ที่มีสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงชันไม่สะดวกต่อการเดินทาง และเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ ท่าอากาศยานนราธิวาส จังหวัดนราธิวาส เป็นสนามบินในสังกัดกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม และได้ประกาศเป็นท่าอากาศยานสู่สากลเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2539 และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ บริหารงานโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ มีเที่ยวบินมากเป็นอันดับ 5 ของประเทศรองจาก ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ตามลำดับ จากเหตุระเบิดที่ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2548 ที่ชั้น 2 มีคนรายนำกระเป๋าสตางค์ระเบิดไปวางที่ม้านั่งหน้าร้าน “เดอะแมกกาซีน”ซึ่งเป็นบริเวณจุดนัดพบสร้างความ

เสียหายแก่ตัวอาคารเป็นบริเวณกว้างและทรัพย์สินของประชาชน และสร้างความตื่นตระหนกให้กับประชาชนเป็นอันมาก (MGR Online 4 เม.ย. 2548) และเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2568 เกิดเหตุระเบิดรถยนต์ในพื้นที่ท่าอากาศยานนราธิวาส แต่ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บ พื้นที่ดังกล่าว ถือว่าเป็นความท้าทายในการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน เนื่องจากพื้นที่เหล่านี้เผชิญกับสถานการณ์ความไม่สงบจากการต่อสู้ทางการเมืองและการก่อการร้ายที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของท่าอากาศยาน (สำนักงานข่าวไทย, 2563) การพัฒนามาตรการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานในพื้นที่นี้จึงต้องเผชิญกับความท้าทายที่มากกว่าท่าอากาศยานในพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศ การมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพในท่าอากาศยานจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยเพิ่มความมั่นคงให้กับพื้นที่เหล่านี้ และยังช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ที่พึ่งพาการเดินทางทางอากาศ

การพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ไม่เพียงแต่จะช่วยลดความเสี่ยงจากการก่อการร้ายและเหตุการณ์ไม่สงบ แต่ยังช่วยเสริมสร้างความเชื่อมั่นในระบบการคมนาคมทางอากาศในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ ด้วยเหตุนี้การศึกษาและพัฒนาแนวทางการรักษาความปลอดภัยในสนามบินในพื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยลดความเสี่ยงและเสริมสร้างความมั่นคงให้กับการเดินทางทางอากาศในประเทศไทย

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ เพื่อที่จะนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ ส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ ในการป้องกันอาชญากรรมและการก่อความไม่สงบที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้
- 2) เพื่อทราบแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

1.3 ขอบเขตการวิจัย

- 1) เนื้อหาการวิจัย แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพสนามบิน แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความเสี่ยง ทฤษฎีโดมิโน งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัยนี้คือ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ โดยใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 9 คน ประกอบด้วยท่าอากาศยานนราธิวาส 3 คน ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง 3 คน ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ 3 คน โดยเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 1 ปี

3) ระยะเวลาดำเนินการวิจัยตั้งแต่เดือนกันยายน 2567 ถึง เดือนเมษายน 2569

4) ขอบเขตพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ประกอบด้วยจังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส รวมไปถึงสี่อำเภอของสงขลา (จะนะ เทพา นาทวี สะบ้าย้อย) และอำเภอหาดใหญ่มีพื้นที่ติดต่อกับ 4 อำเภอ และ 3 จังหวัดชายแดนใต้ จึงนับเป็นพื้นที่กันชนจากปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) มีแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพ การรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

2) เสริมสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร บุคลากร และประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน หน่วยงานด้านความมั่นคง และชุมชนท้องถิ่น

1.5 คำอธิบายศัพท์

1) แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ หมายถึง แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับที่ 4 ปี พ.ศ. 2566 ซึ่งประกอบด้วย 5 ส่วนหลักคือ แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme : ASP) มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพสนามบิน (Physical Security Measures) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP)

2) มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures) การใช้สิ่งกีดขวาง การควบคุมการเข้าพื้นที่ การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของ ตลอดจนการตรวจตราและลาดตระเวนเพื่อป้องกันการบุกรุกหรือการนำสิ่งของต้องห้ามเข้าสู่สนามบินโดยไม่ได้รับอนุญาต

3) การตรวจค้นหลายชั้น (Multi-layered Screening) หมายถึง มาตรการตรวจสอบบุคคล ยานพาหนะ และสัมภาระในหลายขั้นตอน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดโอกาสที่วัตถุต้องห้ามจะเล็ดลอดเข้าสู่สนามบิน โดยสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้มีการควบคุมดูแลเป็นพิเศษจากหน่วยงานภาครัฐ เช่น หน่วยงานของทหาร

4) พื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ประกอบด้วยจังหวัดปัตตานี ยะลา นราธิวาส รวมไปถึง 4 อำเภอของสงขลา (จะนะ เทพา นาทวี สะบ้าย้อย) รวมไปถึงอำเภอหาดใหญ่ เนื่องจากมีพื้นที่ติดต่อกับ 4 อำเภอ และ 3 จังหวัดชายแดนใต้ จึงนับเป็นพื้นที่ที่กั้นชนจากปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้



บทที่ 2

ปรัทัศน์วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบและแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า ในหัวข้อต่อไปนี้

- 2.1 มาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2.2 แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)
 - 2.2.1 แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme : ASP)
 - 2.2.2 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพสนามบิน (Physical Security Measures)
 - 2.2.3 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme : NCASTP)
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความเสี่ยง
- 2.4 ทฤษฎีโดมิโน
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 มาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

มาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ถือเป็นมาตรฐานสากลที่รัฐภาคีสมาชิกจำเป็นต้องยึดถือและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่แนะนำระหว่างประเทศ หรือ Standards and Recommended Practices (SARPs) ไว้ในภาคผนวกประกอบอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) รวมทั้งสิ้น 19 ภาคผนวก ซึ่งใช้เป็นกรอบและเกณฑ์หลักในการประเมินและตรวจสอบการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของรัฐภาคีสมาชิก

รายละเอียดของภาคผนวกทั้ง 19 ประกอบด้วย

ภาคผนวกที่ 1 : Personnel Licensing (การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่)

ภาคผนวกที่ 2 : Rules of the Air (กฎการบิน)

ภาคผนวกที่ 3 : Meteorological Service for International Air Navigation (การให้บริการอุตุนิยมวิทยาสำหรับการเดินอากาศ)

ภาคผนวกที่ 4 : Aeronautical Charts (แผนภูมิการบิน)

ภาคผนวกที่ 5 : Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations (หน่วยวัดที่ใช้ในการปฏิบัติการภาคอากาศและภาคพื้นดิน)

ภาคผนวกที่ 6 : Operations of Aircraft (การปฏิบัติการบินของอากาศยาน)

ภาคผนวกที่ 7 : Aircraft Nationality and Registration Marks (สัญชาติและการจดทะเบียนอากาศยาน)

ภาคผนวกที่ 8 : Airworthiness of Aircraft (ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน)

ภาคผนวกที่ 9 : Facilitation (การอำนวยความสะดวก)

ภาคผนวกที่ 10 : Aeronautical Telecommunications (การติดต่อสื่อสารโทรคมนาคมด้านการบิน)

ภาคผนวกที่ 11 : Air Traffic Services (การให้บริการจราจรทางอากาศ)

ภาคผนวกที่ 12 : Search and Rescue (การค้นหาและช่วยเหลือ)

ภาคผนวกที่ 13 : Aircraft Accident and Incident Investigation (การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อากาศยาน)

ภาคผนวกที่ 14 : Aerodromes (สนามบิน)

ภาคผนวกที่ 15 : Aeronautical Information Services (การให้บริการข้อมูลข่าวสารการบิน)

ภาคผนวกที่ 16 : Environmental Protection (การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม)

ภาคผนวกที่ 17 : Security (การรักษาความปลอดภัย)

ภาคผนวกที่ 18 : The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ)

ภาคผนวกที่ 19 : Safety Management (การบริหารจัดการความปลอดภัย)

โดยหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ถูกจัดไว้ในภาคผนวกที่ 17 ที่กำหนดให้แต่ละประเทศที่ร่วมลงนามในอนุสัญญา芝加哥จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และให้หน่วยงานหรือองค์กรการบินในประเทศนั้นนำไปปฏิบัติใช้ตามแผนแม่บทผ่านการบังคับใช้ทางกฎหมายของแต่ละประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

Annex 17: Security – Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference ภายหลังจากเหตุการณ์จี้อากาศยานที่เพิ่มขึ้นในช่วงทศวรรษ 1960–1970 ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อความเชื่อมั่นของระบบการบินพลเรือนระหว่างประเทศ Annex 17

จึงถูกกำหนดขึ้นเพื่อวางกรอบมาตรฐานและแนวปฏิบัติ สำหรับการป้องกันและตอบสนองต่อการกระทำอันมีขอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน

สาระสำคัญของ Annex 17 มุ่งเน้นให้รัฐภาคีมีความรับผิดชอบโดยตรงในการจัดตั้งและดำเนินการระบบรักษาความปลอดภัยการบินอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดให้แต่ละรัฐต้องจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) เพื่อเป็นกรอบกำหนดนโยบาย มาตรการ และกลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ รัฐต้องกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลัก จัดให้มีระบบประเมินภัยคุกคาม และสร้างกลไกการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ทหาร ศุลกากร และหน่วยข่าวกรอง เพื่อให้การดำเนินงานมีเอกภาพและมีประสิทธิภาพ

ในระดับสนามบิน Annex 17 กำหนดให้มีการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยของสนามบิน (Airport Security Programme) ที่สอดคล้องกับโครงการระดับชาติ โดยครอบคลุมการกำหนดเขตพื้นที่หวงห้าม การควบคุมการเข้า-ออกพื้นที่ควบคุม การตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะ รวมถึงการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่ทั้งเขตการบิน (Airside) และ เขตนอกการบิน (Landside) มาตรการดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อป้องกันมิให้บุคคลหรือวัตถุอันตรายเข้าถึงอากาศยานหรือพื้นที่สำคัญโดยไม่ได้รับอนุญาต อีกองค์ประกอบสำคัญของ Annex 17 คือมาตรการตรวจค้นและคัดกรองซึ่งกำหนดให้มีการตรวจสอบผู้โดยสาร สัมภาระติดตัว สัมภาระโหลดใต้ท้องเครื่อง สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ด้วยอุปกรณ์และวิธีการที่ได้มาตรฐานสากล ทั้งนี้ มาตรการด้านความปลอดภัยต้องสามารถปรับระดับความเข้มงวดตามการประเมินความเสี่ยงและภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

Annex 17 ยังให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมและการพัฒนาศักยภาพบุคลากร โดยกำหนดให้มีการฝึกอบรมทั้งขั้นต้นและการฝึกทบทวนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีความรู้ ทักษะ และความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนกำหนดให้มีการทดสอบสมรรถนะและระบบรับรองคุณวุฒิที่เหมาะสม นอกจากนี้ยังเน้นการจัดทำแผนเผชิญเหตุ และการซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์การกระทำอันมีขอบด้วยกฎหมายได้อย่างทันท่วงทีและลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น

ในด้านการกำกับดูแล Annex 17 กำหนดให้รัฐต้องจัดทำโครงการควบคุมคุณภาพด้านความปลอดภัย (National Civil Aviation Security Quality Control Programme) เพื่อดำเนินการตรวจสอบ ประเมินผล และปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่อง โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีการดำเนินโครงการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Universal Security Audit Programme : USAP) เพื่อประเมินความสอดคล้องของรัฐสมาชิกกับมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งช่วยกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา Annex 17 ได้รับการปรับปรุงแก้ไขหลายครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เช่น การก่อการร้าย

สมัยใหม่ ภัยคุกคามจากบุคคลภายใน ความมั่นคงในพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) และ ภัยคุกคามทางไซเบอร์ แนวโน้มสำคัญของการพัฒนามาตรฐานคือการเปลี่ยนผ่านจากมาตรการเชิงปฏิบัติแบบตายตัวไปสู่ระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีความยืดหยุ่นและอาศัยข้อมูลข่าวกรองเป็นฐานในการตัดสินใจ

กล่าวโดยสรุป Annex 17 ถือเป็นกรอบมาตรฐานสากลที่กำหนดแนวทางการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินอย่างครอบคลุม ตั้งแต่ระดับนโยบายของรัฐไปจนถึงการปฏิบัติในระดับท่าอากาศยาน โดยเน้นการป้องกัน การบริหารความเสี่ยง การพัฒนาบุคลากร และการควบคุมคุณภาพอย่างต่อเนื่อง มาตรฐานดังกล่าวจึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน โดยเฉพาะในบริบทพื้นที่ที่มีความเสี่ยงด้านความมั่นคง ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินมาตรการให้สอดคล้องกับข้อกำหนดสากลควบคู่กับบริบทเฉพาะของพื้นที่

2.2 แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)

แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบ กฎระเบียบ เพื่อปกป้องความมั่นคง ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพของการบินพลเรือนในประเทศไทย โดยจัดให้มีการป้องกัน การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังนี้

- 1) เที่ยวบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จัดให้มีบริการทางอากาศ
- 2) การให้บริการการเดินอากาศ
- 3) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยาน สำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน
- 4) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน โดยการป้องกันดังกล่าวทำได้โดยอาศัยแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ที่จัดให้มีขึ้นโดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 15 (1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 ที่กำหนดให้ คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

2.2.1 ผู้ดำเนินงานสนามบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนดังนี้

1) หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนที่เกี่ยวข้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) ตลอดจนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ยินยอมและให้ความร่วมมือแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการเข้าสู่พื้นที่เมื่อมีการดำเนินกิจกรรมตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และควบคุมใช้แผนรักษาความปลอดภัย แผนเผชิญเหตุ และแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการสนามบิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมออย่างน้อยทุก 12 เดือน ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการทบทวนตามวงรอบหรือเป็นการปรับปรุงแก้ไขแผนซึ่งไม่ใช่การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ ให้ผู้ดำเนินการบันทึกข้อมูลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้และส่งแผนด้านการรักษาความปลอดภัยในส่วนที่มีการทบทวนหรือแก้ไขให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ แจกจ่ายแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ แนวทางการปฏิบัติตามและข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นให้กับผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานในสนามบินหรือผู้ใช้พื้นที่สนามบิน รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จัดทำ พัฒนา นำไปใช้ และคงไว้ซึ่งแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ รวมถึงทบทวนแผนดังกล่าวเป็นประจำสม่ำเสมอ ประสานงาน ให้การสนับสนุน และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

2) หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการหน่วยงาน จัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยภายในโครงสร้างขององค์กร จัดให้มีผู้ที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ในการบริหารจัดการทรัพยากรด้านการรักษาความปลอดภัย (Accountable Executive) รวมถึงจัดให้มีผู้จัดการด้านการรักษาความปลอดภัย (Security Manager) ที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามแผนของตนเองและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบิน พร้อมทั้งแจ้งชื่อและช่องทางติดต่อบุคคลดังกล่าวให้สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทยทราบ สรรหาและแต่งตั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับ ติดตาม ตรวจสอบ หรือ ดำเนินการใด ๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนควบคุมคุณภาพ การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมไปถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่มีหน้าที่นำมาตรวจการควบคุมการรักษาความปลอดภัยไปใช้ก่อนรับเข้าปฏิบัติหน้าที่ (Prior to Recruitment) โดยผลการตรวจสอบต้องแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้นไม่มีลักษณะต้องห้าม

ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี จัดให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคลที่สามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินที่มีความอ่อนไหว (Sensitive Aviation Security Information : SSI)

ซึ่งผู้ดำเนินการประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัย โดยผลการตรวจสอบประวัติต้องแสดงให้เห็นได้ว่าบุคคลนั้นไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อการร้าย ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบประวัติใหม่ (Recurrent Background Check) อย่างน้อยทุก 2 ปี จัดให้มีการรายงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือนต่อผู้บริหารของหน่วยงานจัดตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Committee : ASC) ณ สนามบินแต่ละแห่งที่ให้บริการการบินพลเรือน เพื่อทำหน้าที่เกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย ณ สนามบินดังกล่าว โดยต้องจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินอย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง จัดทำบัญชีรายชื่อผู้ที่พำนักระหว่างบิน

3) หน้าที่และความรับผิดชอบในการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยประเมินความเสี่ยงและจัดทำรายงานผลประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงแจกจ่ายผลการประเมินความเสี่ยงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เป็นต้น กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อลดหรือบรรเทาความเสี่ยงให้สอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยง ทบทวนผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นประจำสม่ำเสมอ ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

4) หน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นฐานตามที่กำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยของตนเอง รวมถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง จัดให้มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน (Standard Operating Procedure : SOP) ประจําจุดปฏิบัติงานทำให้มั่นใจว่าการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีมีมออบอำนาจในการปฏิบัติมาตรการและขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยการบินให้แก่บุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น (ตัวแทน) หน่วยจะต้องมีการทำสัญญาหรือในรูปแบบของนิติสัมพันธ์อื่นใด ผู้ดำเนินการมีหน้าที่กำกับดูแลให้ตัวแทนปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการด้วย

2.2.2 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Authority) สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและยกระดับ

การรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้ ป้องกันและตรวจจับการก่ออาชญากรรม บริเวณที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน เฝ้าระวังและลาดตระเวนพื้นที่นอกเขตการบิน ของอาคารผู้โดยสารรวมถึงเขตรั้วรอบนอกอย่างสม่ำเสมอเฝ้าระวังผู้โดยสารขาเข้าและขาออก เป็นประจำซึ่งอาจจะมีบุคคลที่เป็นภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนแฝงอยู่

2.2.3 กระทรวงกลาโหม ในฐานะเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนด้านสภาพแวดล้อมการรักษา ความปลอดภัยการบิน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อปกป้องการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายและยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

1) ให้ความร่วมมือและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามแผนเผชิญเหตุสนามบิน ทั้งนี้การปฏิบัติการใด ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะประสานงานกับศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อ การร้ายสากล (ศตก. - CTOC)

2) จัดให้มีการตอบสนองต่อภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนในส่วนที่เกี่ยวข้องตาม บทบาทและหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม

3) จัดให้มีและปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันในส่วน ที่เกี่ยวข้องตามบทบาทและหน้าที่ของกระทรวงกลาโหม

4) จัดหน่วยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่งอย่างน้อยจะต้องรวมถึงหน่วยต่อต้าน การก่อการร้าย (Anti-terrorist Unit) หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่บุกเข้าแทรกแซงโดยใช้อาวุธ (Armed Intervention) หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่เจรจาต่อรองเพื่อช่วยเหลือตัวประกัน (Hostage Negotiation) และหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ทำลายวัตถุระเบิด (Explosive Device Disposal)

5) ดำเนินการใดๆที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการก่อการร้าย โดยรวมเอาหน่วยงาน ของภาครัฐทั้งหมดทั้งในระดับกลยุทธ์และระดับปฏิบัติมาปฏิบัติงานร่วมกัน โดยการดำเนินการ ดังกล่าวให้ดำเนินการภายใต้กรอบการทำงานของกระทรวงกลาโหมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ มั่นใจว่ามีความร่วมมือในด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

2.2.4 กระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะเป็น หน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศ มี หน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพล เรือน เพื่อปกป้องการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และ ยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

1) ดำเนินการใด ๆ เพื่อจัดการสาธารณภัยฉุกเฉินในบริเวณสนามบินให้เป็นไป ตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนการ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ

2) การดำเนินการใด ๆ เพื่อจัดการสาธารณภัยฉุกเฉินในบริเวณสนามบินจะต้องไม่ขัดต่อหลักปฏิบัติระหว่างประเทศ

2.2.5 สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักในด้านการต่อต้านการก่อการร้ายสากลของประเทศ และรับผิดชอบในการประเมินภัยคุกคาม รวมถึงกำหนดระดับของภัยคุกคามในประเทศไทย มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย ดังนี้

- 1) ควบคุมและกำกับดูแลการดำเนินการตามแผนการต่อต้านการก่อการร้ายสากล ซึ่งกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของรัฐบาลและหน่วยงานในระดับภูมิภาค (จังหวัด)
- 2) ประสานงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงระดับชาติ ระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภายในจังหวัดต่าง ๆ และหน่วยงานภายในของรัฐ

2.2.6 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ ในฐานะเป็นหน่วยงานด้านการข่าว มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย และยกระดับการรักษาความปลอดภัยการบินของประเทศไทย โดยการเก็บรวบรวม ประเมิน และเผยแพร่ข้อมูลภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนที่อาจส่งผล และส่งผลกระทบต่อกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ผ่านทางคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASC) และคณะอนุกรรมการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน

2.2.7 แผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน (Airport Security Programme : ASP) ได้จัดทำขึ้นตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ วัตถุประสงค์ของแผนรักษาความปลอดภัยสนามบิน คือการทำให้แน่ใจว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยการบินและหน้าที่รับผิดชอบได้มีการกำหนดขึ้นอย่างชัดเจน และผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำไปใช้ สามารถเข้าใจกันอย่างชัดเจน ตลอดจนมีการอธิบายและแจกแจงรายละเอียดของมาตรการที่จำเป็นต้องนำไปปฏิบัติที่สนามบินเพื่อให้สอดคล้องตามกฎหมาย ข้อบังคับของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบินต้องถูกจัดทำและพัฒนาขึ้นตามลักษณะแต่ละสนามบินของประเทศซึ่งรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและทุกสนามบินภายในประเทศ ซึ่งมีการดำเนินการที่อาจเป็นกลุ่มเป้าหมายของการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย

แผนรักษาความปลอดภัยสนามบินควรจัดเตรียมขึ้นโดยหน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน โดยมีการปรึกษาหารือกับผู้ใช้งานสนามบินทั้งหมด และเห็นชอบลงนามและลงวันที่โดยผู้จัดการสนามบิน แผนรักษาความปลอดภัยสนามบินควรร่างให้มีความสอดคล้องกับโครงสร้างและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง โดยควรทบทวนและปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยฯ ให้ทันต่อเหตุการณ์เป็นประจำและอย่างน้อยทุก ๆ 12 เดือน

ผู้ดำเนินงานสนามบินแต่ละแห่งต้องพัฒนานำไปใช้และรักษาไว้ ซึ่งแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง ซึ่งแจ้งรายละเอียดแต่ละมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ที่สนามบินเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

2.2.8 มาตรการรักษาความปลอดภัยทางกายภาพ (Physical Security Measures)

1) ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องแน่ใจว่าสนามบินมีสิ่งติดตั้งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสนามบินมีการป้องกันการบุกรุกและการนำวัตถุต้องห้ามเข้าไปโดยไม่ได้รับอนุญาต โดยนำมาตรการป้องกันต่าง ๆ มาใช้ร่วมกัน ได้แก่ สิ่งกีดขวางทางกายภาพ มาตรการควบคุมการเข้าพื้นที่ การตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ สินค้าและวัตถุอื่น ๆ การตรวจตราโดยการเดินตรวจและการตรวจตระเวนโดยใช้ยานพาหนะ

2) การรักษาความปลอดภัยแนวแบ่งเขตรอบสนามบิน (Perimeter Security) ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องแน่ใจว่าแนวรอบสนามบินจะต้องถูกกำหนดแนวเขตและป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพและสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติที่เพียงพอที่จะป้องกันการบุกรุกเข้าไปยังพื้นที่เขตการบินและพื้นที่ที่ไม่ใช่พื้นที่นอกเขตการบินต่างๆของสนามบินโดยบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจก็ตาม รวมถึงการสร้างตระแกรงเหล็กป้องกันบุคคลผ่านเข้าในท่อน้ำทิ้ง ท่อหรืออุโมงค์ต่าง ๆ ด้วย

3) พื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม (Security Restricted and Controlled Areas) ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องแน่ใจว่าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมได้รับการป้องกันโดยสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมตามที่สามารถทำได้ ถ้าไม่สามารถสร้างสิ่งกีดขวางทางกายภาพที่เหมาะสมได้ จะต้องมีการตรวจตราให้เพียงพอเพื่อตรวจจับและป้องกันการเข้าพื้นที่หวงห้าม และพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต การเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมจะต้องผ่านจุดควบคุมการเข้าออกที่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมอยู่ ส่วนช่องทางอื่น ๆ ทั้งหมดที่ใช้ผ่านเข้า-ออกได้ เช่น ประตู หน้าต่าง ลิฟต์ ท่อต่าง ๆ เป็นต้น ต้องมั่นใจว่ามีการรักษาความปลอดภัยเมื่อผู้ไม่ได้รับอนุญาตนำมาใช้เป็นช่องทางสำหรับเข้า-ออกพื้นที่ดังกล่าว

4) การรักษาความปลอดภัยพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside Security) ผู้ดำเนินงานสนามบินจะต้องมั่นใจว่าพื้นที่นอกเขตการบินจะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัย โดยมีมาตรการอย่างน้อย ดังนี้

4.1) การจัดให้มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ เช่น บริเวณพื้นที่ที่มีความเสี่ยงของสนามบิน

4.2) การจัดให้มีวิธีการควบคุมการเข้าไยยังพื้นที่นอกเขตการบิน ซึ่งติดกับพื้นที่เคลื่อนไหวของอากาศยานรวมถึงพื้นที่นอกเขตการบินอื่นๆ ที่ต้องมีการควบคุมดูแล เช่น ถนนบริเวณอาคารผู้โดยสาร พื้นที่ จอctrถ

4.3) การจัดการเพื่อปิดพื้นที่นอกเขตการบิน เมื่อมีการแจ้งเหตุด่วนจากภัยคุกคามเพิ่มขึ้นและการลาดตระเวนพื้นที่ดังกล่าว

4.4) การกำหนดระยะห้ามจอดหน้าอาคารผู้โดยสาร ในระยะที่เห็นว่าเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร (ยกเว้นการจorctrถชั่วคราวเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่ผู้ดำเนินงานสนามบินกำหนด)

4.5) จัดให้มีการลาดตระเวนในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงจากการโจมตีอากาศยานโดยใช้อาวุธประทับปา หรืออาวุธที่มีคุณสมบัติใกล้เคียง

4.6) เพื่อป้องกันบุคคลและยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าพื้นที่เขตการบิน พื้นที่หวงห้าม และพื้นที่ควบคุม ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องมั่นใจว่าการเข้าไยยังพื้นที่เขตการบิน พื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ ควบคุมจะถูกจำกัดเฉพาะ

- ผู้โดยสารที่แท้จริงและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานต้องมีหลักฐานการเดินทางที่ถูกต้อง สำหรับการเดินทางโดยอากาศยาน และเอกสารที่ยืนยันตัวตนที่ออกโดยรัฐ (ทั้งนี้สนามบินจะต้องกำหนดช่องทางเข้า-ออกโดยเฉพาะสำหรับผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน)

- พนักงานและยานพาหนะที่มีบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่ที่ถูกต้อง
- พนักงานเจ้าหน้าที่ตามระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยคุณสมบัติการมอบหมายการปฏิบัติหน้าที่และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และ พ.ศ. 2558

มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม ในกรณีที่ระดับของภัยคุกคามมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นและอาจส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสามารถประกาศใช้มาตรการการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมได้ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปกป้องสนามบิน อากาศยาน และบริเวณติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างครอบคลุมและเหมาะสม ทั้งนี้ มาตรการรักษา

ความปลอดภัยเพิ่มเติมนั้นจะต้องมีความเหมาะสมกับระดับของภัยคุกคามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศไว้ รวมถึงอาจพิจารณาเพิ่มเติมมาตรการสุ่มตรวจ (Randomness) และมาตรการที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Unpredictability) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการยับยั้ง ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยดังกล่าว ทั้งนี้ การประเมินความเสี่ยงตลอดจนการกำหนดมาตรการให้เหมาะสมกับระดับภัยคุกคามให้ปฏิบัติตามคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

2.2.9 แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme : NCASTP)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องพัฒนานำไปปฏิบัติ และคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยต้องกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของแผนฝึกอบรมบุคลากรที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จะลงนามใน แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564)

1) วัตถุประสงค์ของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Training Programme : NCASTP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1.1) เพื่อกำหนดแนวทางในการจัดทำ การนำไปใช้ และการคงไว้ซึ่งแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติรวมถึงแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ

1.2) เพื่อกำหนดแนวทางและขอบเขตในการคัดเลือกและฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องหรือบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนที่กำหนดไว้ตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)

1.3) เพื่อกำหนดแนวทางและขอบเขตในการรับรองบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

1.4) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าบุคคลที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Quality Control Programme : NCASQCP) แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย

การบินพลเรือนแห่งชาติ ตลอดจนแผนรักษาความปลอดภัย แผนฝึกอบรม และแผนเผชิญเหตุของผู้ดำเนินการที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงแผนควบคุมคุณภาพภายในของผู้ดำเนินการ สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความเสี่ยง

ความเสี่ยงเป็นโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล หรือเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคตและมีผลกระทบหรือทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์

เป้าหมายขององค์กร ทั้งในด้านกลยุทธ์การปฏิบัติงาน การเงิน และการบริหาร ซึ่งอาจเป็นผลกระทบทางบวกด้วยก็ได้ โดยปัจจัยเสี่ยงสามารถพิจารณาได้จากปัจจัยภายนอก เช่น เศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย เป็นต้น และปัจจัยภายใน เช่น กฎระเบียบข้อบังคับภายในองค์กร ประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ระบบการทำงาน เป็นต้น ดังนั้นจึงต้องมีกระบวนการระบุความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง และจัดลำดับความเสี่ยง มาใช้ในการบริหารจัดการให้โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ ความเสี่ยงลดลงหรือผลกระทบของความเสียหายจากเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่องค์กร ยอมรับได้ กล่าวคือจะต้องมีนโยบายแนวทาง หรือขั้นตอนปฏิบัติต่าง ๆ ซึ่งกระทำเพื่อลดความเสี่ยง

การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ โดยแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. การควบคุม เพื่อการป้องกัน
2. การควบคุมเพื่อให้ตรวจพบ
3. การควบคุมโดยการชี้แนะ
4. การควบคุมเพื่อการแก้ไข

กระทรวงการคลัง ได้กำหนดประเภทความเสี่ยง ออกเป็น 6 ประเภท ดังนี้ (กระทรวงการคลัง, 2562)

1) ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ หมายถึง ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กรที่เกี่ยวกับการกำหนดแผนการบริหาร ดำเนินงาน และต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกคนในองค์กร มีเป้าหมาย วิธีการดำเนินงาน การจัดสรร การติดตามและประเมินผล

2) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน มีความหมายครอบคลุมกระบวนการภายในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน การควบคุม การมุ่งใจ การติดตามผลงาน การคัดเลือกบุคคลให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน สภาพแวดล้อม และเทคโนโลยี

3) ความเสี่ยงด้านการเงิน เป็นความเสี่ยงที่สำคัญเกี่ยวกับการควบคุมและการจัดทำรายงาน เพื่อนำมาใช้ในการบริหารงานการเงิน งบประมาณ การจัดสรร การควบคุมตรวจสอบรายจ่าย การหาแหล่งเงินทุน ทรัพยากร พัสดุ และความถูกต้องตรวจสอบได้

- 4) ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ ได้แก่กฎหมาย ระเบียบพระราชบัญญัติ
- 5) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เป็นความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยในสถานใดสถานที่หนึ่ง
- 6) ความเสี่ยงด้านความน่าเชื่อถือขององค์กร เป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ความเชื่อมั่น และความเชื่อถือขององค์กร

2.4 ทฤษฎีโดมิโน

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530) สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background) เป็นลักษณะเฉพาะบุคคลที่ต่างกัน รวมถึงอุปนิสัยเฉพาะบุคคลที่กระทำต่อเนื่องมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเป็นอุปนิสัยที่ไม่ต้องการ เช่น ความไม่ใส่ใจ ความประมาท ซึ่งเกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคมที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคล เช่น การศึกษา ประเพณี โดยอุปนิสัยเหล่านี้ก่อให้เกิดผลไปยังความบกพร่องส่วนบุคคล และต่อเนื่องไปถึงการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) เป็นความบกพร่องที่เป็นได้ทั้งทางสภาพร่างกายและสภาพจิตใจ เช่น ความพิการทางร่างกาย การผิดปกติทางประสาทสัมผัส รวมถึงความผิดปกติด้านจิตใจ เช่น อาการตื่นเต้น ความประมาท ความเครียด และวิตกกังวล รวมไปถึงการกระทำโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ซึ่งส่งผลไปที่การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย และนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions) สามารถแบ่งได้ 2 ส่วน คือ

- 3.1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยเป็นพฤติกรรมไม่พึงประสงค์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การปฏิบัติงานโดยไม่เข้าใจวิธีการทำงานที่ถูกต้อง การปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง การปฏิบัติงานลัดขั้นตอน การถอดชิ้นส่วนป้องกันอันตรายของเครื่องจักรออก การละเมิดกฎของความปลอดภัย การเพิกเฉยต่อการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล

3.2) สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเป็นลักษณะของสภาพแวดล้อมในการทำงาน เช่น ความสว่างที่ไม่เพียงพอ เสียงที่ดังจนเกินไป อากาศที่ร้อนเกินไป สภาพเครื่องจักรที่ชำรุด ซึ่งการกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยนั้นนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

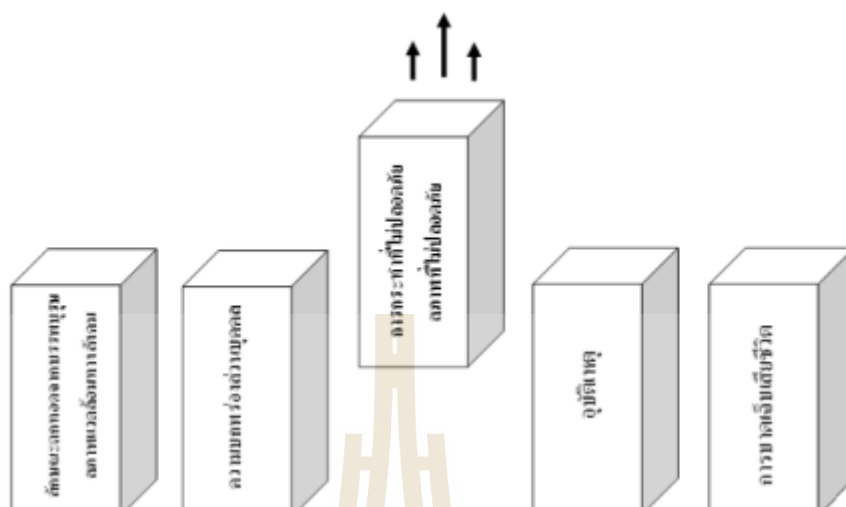
4) อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งเกิดจากเหตุการณ์ข้างต้น ทั้ง 3 ข้อ และส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บทางด้านร่างกาย เช่น การลื่นล้ม การถูกสิ่งของมีคมบาด การถูกสิ่งของล้มทับร่างกาย การถูกสิ่งของกระแทกร่างกาย

5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages) เป็นผลกระทบทางร่างกายที่เกิดขึ้นหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ โดยสามารถเป็นได้ทั้งอาการชั่วคราวตามอวัยวะต่าง ๆ ความพิการ จนถึงขั้นเสียชีวิต



ภาพที่ 2.1 การป้องกันอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุ ตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้เกิดโดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัด การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่อุบัติเหตุ ก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัด การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไปอุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว



ภาพที่ 2.2 แสดงการป้องกันอุบัติเหตุโดยการดึงโดมิโนตัวที่ 3 ออก
ที่มา: (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530, หน้า 45)

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทิพวรรณ กิตติวิบูลย์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง เหตุการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้: เปรียบเทียบความเชื่อเกี่ยวกับสาเหตุและข้อเสนอแนะระหว่างผู้ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ที่นับถือศาสนาต่างกัน พบว่า 1) ด้านความเชื่อในสาเหตุสำคัญของเหตุการณ์ความรุนแรงและความไม่สงบ กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดเชื่อว่าเรื่องความต้องการผลประโยชน์ส่วนตัวทางการเมืองหรือเศรษฐกิจของผู้มีอิทธิพลหรือผู้ก่อการเป็นสาเหตุสำคัญ รองลงมาเชื่อว่าเรื่องของการขาดความเข้าใจอันดีต่อกันระหว่างรัฐกับประชาชนเป็นสาเหตุสำคัญ 2) ด้านความคิดเห็นเสนอแนะต่อการแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ความไม่สงบ กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดเสนอให้รัฐและประชาชนหันหน้าทำความเข้าใจกันอย่างจริงจังและร่วมมือกัน รองลงมาเสนอให้มีความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยการนำผู้กระทำผิด ผู้ก่อเหตุความรุนแรงหรือผู้บงการมาลงโทษให้ได้ และให้พัฒนาการศึกษาให้มีคุณภาพและอย่างทั่วถึง 3) เมื่อเปรียบเทียบความเชื่อในสาเหตุสำคัญระหว่างกลุ่มตัวอย่างพุทธกับมุสลิม พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มตัวอย่างมุสลิมเชื่อในเรื่องการไม่ได้รับความยุติธรรมจากภาครัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐมากกว่ากลุ่มตัวอย่างพุทธ ขณะที่กลุ่มตัวอย่างพุทธเชื่อในเรื่องความต้องการผลประโยชน์ส่วนตัวของผู้ก่อการหรือผู้บงการเป็นสาเหตุสำคัญมากกว่ากลุ่มตัวอย่างมุสลิม 4) เมื่อเปรียบเทียบข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาระหว่างกลุ่มตัวอย่างพุทธกับมุสลิม พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างพุทธเสนอให้เคร่งครัดในการดำเนินการทางกฎหมายและจับกุมผู้กระทำผิด ผู้ก่อความไม่สงบมาลงโทษให้ได้มากกว่ากลุ่มตัวอย่างมุสลิม ขณะที่กลุ่มตัวอย่างมุสลิมเสนอให้ใช้คนในพื้นที่ในการดูแลและแก้ไข

ปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ของตนเองมากกว่ากลุ่มตัวอย่างพุทธ ผู้ศึกษาอภิปรายผลการศึกษาว่าเกี่ยวข้องกับเรื่องการอนุমানสาเหตุของพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ เรื่องชนกลุ่มน้อยและชนกลุ่มใหญ่ในสังคม ความเชื่อแบบเหมารวม ทศนคติที่ลำเอียงต่อกลุ่มคน การแบ่งแยกก็ดกกัน ตลอดจนอิทธิพลของกลุ่มทางสังคมที่มีต่อความเชื่อของบุคคล ผู้ศึกษาได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาความไม่สงบ โดยในระยะสั้นให้มุ่งเน้นด้านการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของประชาชนมุสลิมที่มีต่อรัฐ และในระยะยาวให้มุ่งเน้นที่การพัฒนาการศึกษาเพื่อปลูกฝังและสร้างทัศนคติของเด็กและเยาวชนในพื้นที่ ให้รักประเทศไทย ภูมิใจในความเป็นคนไทย ใฝ่ศึกษาสายสามัญ อยากทำงานที่บ้านเกิด และไม่นิยมใช้ความรุนแรงในการแก้ปัญหา ตลอดจนทำให้ประชาชนในพื้นที่รู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของสังคมไทย ให้ความร่วมมือกับทางราชการในการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ให้เจริญและมีความสุขต่อไป

สุภา วรัชสุขุม (2559) ได้ศึกษาปัญหาการใช้ภาษาไทยของนักเรียนนักศึกษาไทยเชื้อสายมลายู ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ พบปัญหาคือ ความแตกต่างที่เป็นอุปสรรคสำคัญของคนที่พูดภาษามลายูถิ่นปัตตานี คือเสียงวรรณยุกต์ และเสียงตัวสะกดในภาษาไทย โดยเสียงตัวสะกดในภาษาไทยมีถึง 8 เสียง ส่วนภาษามลายูถิ่นปัตตานีมีเพียง 3 เสียง รวมถึงการผันเสียงวรรณยุกต์ในภาษาไทย เนื่องจาก ภาษามลายูถิ่นปัตตานีเป็นภาษาที่ไม่มีระบบวรรณยุกต์กล่าวคือระดับเสียงสูงต่ำ ไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงความหมาย ดังนั้นทักษะในการแยกแยะระดับเสียงสูง-ต่ำของนักเรียน นักศึกษาที่พูดภาษามลายูถิ่นปัตตานีเป็นภาษาแม่จะมีน้อยเมื่อพูดหรือเขียนจึงทำให้เกิดข้อผิดพลาดบ่อยครั้ง การผันเสียงวรรณยุกต์ในภาษาไทยมีความซับซ้อน มีเงื่อนไขที่สัมพันธ์กับกลุ่มอักษรความสั้น-ยาวของเสียงสระ และเสียงพยัญชนะสะกด

นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับวัฒนธรรมการใช้ภาษาอันสืบเนื่องมาจากความแตกต่างในเรื่องลักษณะของภาษามลายูถิ่นปัตตานี เมื่อผู้พูดภาษามลายูถิ่นปัตตานีแปลความหมายไปสู่ภาษาไทย ตรงตามตัวอาจไม่ถูกต้องกับการใช้คำหรือสำนวนในภาษาไทย หรืออาจสื่อความหมายผิดพลาดและสื่อสารไม่รู้เรื่องได้ ปัญหาที่กระทบต่อมารยาทในการใช้ภาษาในสังคมไทย เช่น การใช้คำลงท้ายนักเรียนนักศึกษาที่ใช้ภาษามลายูถิ่นปัตตานีมักจะติดภาษาถิ่น ใช้คำว่า เออ แทนคำลงท้ายครับ/ค่ะ ทั้งนี้เนื่องจากในภาษามลายูถิ่นปัตตานีไม่มีคำลงท้าย เมื่อจะใช้คำลงท้ายในภาษาไทยย่อมมีความรู้สึกไม่คุ้นชิน ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการฝึกฝนและสร้างความคุ้นเคย จนทำให้สามารถเลือกใช้ภาษาได้ถูกต้องเหมาะสมตามคู่สนทนา เนื้อหาที่พูด วาระและโอกาสต่าง ๆ

จากการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะความแตกต่างทางภาษาสะท้อนให้เห็นว่าภาษาไทยไม่ใช่เรื่องง่ายสำหรับผู้ที่ใช้ภาษาอื่นเป็นภาษาแม่ โดยเฉพาะเยาวชนในกลุ่มภาษามลายูที่มีการใช้ภาษาตนเองอย่างเข้มข้น มักจะมีพื้นฐานในภาษาไทยน้อยกว่าเยาวชนในที่อื่น

ธนพงศ์ ไชยบุญ และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2562) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ซึ่งผลการศึกษาวิจัยพบว่า

สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ มีทั้งหมด 7 ด้าน ได้แก่ ด้านพื้นที่ ด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ ด้านความปลอดภัยในทรัพย์สิน ด้านการไม่ให้ความร่วมมือและด้านรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ผิดกฎหมาย (แท็กซี่ป้ายดำ) ซึ่งปัญหาและอุปสรรคที่กล่าวมานี้ล้วนเป็นปัจจัยที่จะส่งผลให้เกิด การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน นานาชาติกระบี่ ดังนั้น เพื่อให้ระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ มีประสิทธิภาพสามารถป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและเป็นไป ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสอดคล้องกับแผนรักษา ความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ งานวิจัยนี้จึงได้นำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาและ อุปสรรคทั้ง 7 ด้านข้างต้น เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน นานาชาติกระบี่ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการรักษาความปลอดภัยของ ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล 4 มาตรการ ได้แก่ มาตรการรักษาความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสาร มาตรการรักษาความปลอดภัยภายนอกอาคาร ผู้โดยสาร มาตรการรักษาความปลอดภัยด้านการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระก่อนขึ้นอากาศยาน และมาตรการรักษาความปลอดภัยด้านการควบคุมสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์โฆษณาการ เพื่อให้ระบบ การรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับ สถานการณ์ปัจจุบัน

สุรชาติ บำรุงสุข, ฉัตรพงศ์ ฉัตราคม, สัญญา ทองบุศย์, กุลนันท์ คันธิกและศิบัติ นพประเสริฐ (2564) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ภัยคุกคามจากการก่อการร้ายต่อเมืองใหญ่ในปัจจุบัน ซึ่งพบว่า งานวิจัยนี้ต้องการชี้ให้เห็นถึงความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ของเมืองในรูปแบบของ การก่อการร้าย หรืออาจกล่าวได้ว่าภูมิศาสตร์ของการก่อการร้าย (Geography of terrorism) ได้มุ่ง เข้าสู่เมือง การก่อการร้ายจึงต้องการทำลายวิถีของ ความเป็นเมืองพร้อม ๆ กับในอีกด้านหนึ่งคือการ ทำลายสัญลักษณ์ของเมือง (Urban symbols) ในฐานะของการเป็นพื้นที่ทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมในโลกยุคปัจจุบัน หรืออาจกล่าวในอีกด้านหนึ่งได้ว่าเมืองเป็นสถาบันสังคมในโลกสมัยใหม่ อีกทั้งความเป็นเมืองมีจุดอ่อนในตัวเองในฐานะของการเป็นเป้าหมายในการโจมตีไม่แตกต่างกัน ทั้งเมืองใหญ่ในประเทศที่พัฒนาแล้วหรือประเทศกำลังพัฒนาก็ตาม เพราะเมืองในตัวเองเป็น เป้าหมาย ที่ป้องกันตัวเองได้ยาก อีกทั้งการทำลายเมืองยังทำให้ ความกลัวขยายตัวได้ง่ายและรวดเร็ว มากกว่าการโจมตีเป้าหมายในชนบท นอกจากนี้การโจมตีเมืองยังเป็นสัญลักษณ์ของการทำลาย อำนาจอธิปไตยอย่างชัดเจน และยังมีนัยถึงการทำลายอำนาจทางเศรษฐกิจ อีกทั้งการก่อเหตุในเมือง สามารถสร้างความเสียหายได้มากกว่า อันเป็นผลส่วนหนึ่งจากความหนาแน่นของ ประชากรในเมือง เช่น การวางระเบิดแสวงเครื่องในเมืองไม่เพียงจะทำให้เกิดความเสียหายทางกายภาพกับอาคาร

และสิ่งปลูกสร้างเท่านั้น หากแต่ยังสามารถทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนเป็นจำนวนมากด้วย ดังจะเห็นได้จากสถิติของการก่อเหตุในเมือง ไม่ว่าจะเป็นการวางระเบิด การใช้รถระเบิด หรือกรณีของระเบิดฆ่าตัวตายในปัจจุบัน ซึ่งความคิดเช่นนี้ ด้านหนึ่งคือพื้นฐานของสงครามกองโจรในเมือง (Urban guerrilla warfare) (Martin & Prager, 2019, p. 197) ท้ายที่สุดประเด็นเรื่องการก่อการร้ายในเมืองยังนำมาซึ่งความเปลี่ยนแปลงของสงครามและการก่อการร้ายในหลากหลายมิติอีกด้วย

การก่อการร้ายในเมืองเป็นแนวโน้มสำคัญของความรุนแรงร่วมสมัย และเมืองใหญ่ทั่วโลกมีความเสี่ยงที่จะต้องเผชิญกับความรุนแรงเช่นนี้ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น การเตรียมรับมือกับการก่อการร้ายในเมืองจึงเป็นโจทย์ความมั่นคงร่วมสมัย ซึ่งผู้นำรัฐบาลและหัวหน้าส่วนงานที่เกี่ยวข้องจะต้องทำความเข้าใจกับมิติของความเปลี่ยนแปลงเช่นนี้หากแต่สังคมเองก็ต้อง ทำความเข้าใจในเรื่องนี้เช่นกัน การแก้ปัญหาจึงต้องการปัจจัยทั้งจากภายนอกและภายใน ขณะเดียวกันก็ต้องกำหนดแนวทางในการต่อสู้กับการก่อการร้ายในเมือง ด้วยการเตรียมความพร้อมของเมืองในฐานะของการเป็นพื้นที่เป้าหมายการเตรียมงานด้านข่าวกรองในฐานะของการเป็นผู้ส่งสัญญาณให้เกิดการเตรียมรับสถานการณ์ความรุนแรง และการเตรียม เจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะของการเป็นกลไกรัฐที่ต้องเป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement agencies) และตำรวจ จะเป็นด่านแรกของรัฐที่จะต้องรับมือกับความรุนแรงจากการก่อการร้ายในเมือง

รังสรรค์ มะสุริน และ พจนา พิษิตปัจจา (2565) ได้ศึกษาแนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจด้านการรักษาความปลอดภัยภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินของท่าอากาศยานเชียงใหม่ พบว่า การจัดทำแนวทางการพัฒนาการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้ ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดเป้าหมายและการจัดทำเอกสาร โดยในขั้นตอนนี้มีคณะทำงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นผู้ดำเนินการ กำหนดเป้าหมาย แผนการดำเนินงาน และกลยุทธ์ความต่อเนื่องทางธุรกิจ ของท่าอากาศยานเชียงใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ISO 22301:2019 ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดโครงสร้างการตอบสนอง โดย หน่วยงานที่รับผิดชอบจะเป็นผู้กำหนดโครงสร้างการตอบสนองของแต่ละส่วนงานให้ตรงตามเป้าหมายที่ท่าอากาศยานไทยกำหนด ขั้นตอนที่ 3 การแจ้งเตือนและการสื่อสาร โดยเน้นการกำหนดขั้นตอนการสื่อสารภายในและภายนอกของหน่วยงาน และกำหนด Call Tree ในแต่ละเรื่อง ขั้นตอนที่ 4 การจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ โดย มุ่งเน้นการกำหนดรายละเอียดของการฟื้นฟูหลังสิ้นสุดเหตุการณ์ฉุกเฉิน และขั้นตอนที่ 5 การฟื้นฟู ซึ่งเป็นการจัดโครงสร้างการทำงานตามแผนฟื้นฟูให้ได้ตามมาตรฐานตามที่ ทอท. กำหนดไว้ ปัญหาและอุปสรรคที่พบได้แก่ 1. ปัญหาด้านการสื่อสาร 2. ปัญหาด้านการดำเนินการขออนุญาตเปิดจุดตรวจค้น 3. ปัญหาด้านข้อจำกัดด้านบุคลากรที่ผ่านการอบรม

วิกร ตันพรหม (2566) ได้ศึกษาเรื่อง “การพัฒนาประสิทธิภาพภายใต้บริบทมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลกรณีศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ” รวมถึงระบุปัญหาหรือข้อบกพร่องที่อาจส่งผลกระทบต่อ มาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเพื่อนำไปสู่แนวทางในการปรับปรุงและ พัฒนาประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยทั้งในเชิงรุกและเชิงรับของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ โดยอาศัยกระบวนการทศน์ของแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยงานวิจัยนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ผ่านการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย ทั้งในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและในท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ งานศึกษานี้พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิมีแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยที่มีศักยภาพ สามารถรับมือต่อภัยคุกคามที่เกิดขึ้นได้ตามมาตรฐานสากล รวมถึงปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ตามที่หน่วยงานภาครัฐกำหนดไว้ได้อย่างเหมาะสมและถูกต้อง อย่างไรก็ตาม อาจมีปัญหและอุปสรรคที่ส่งผลต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิบางประการ อาทิ ปัจจัยด้านบุคลากร ปัจจัยด้านการบริหารจัดการพื้นที่ ปัจจัยด้านภัยคุกคามจากภายนอก และปัจจัยด้านการตระหนักรู้ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เป็นต้น ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพของมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิประกอบด้วย 1) การบังคับใช้กฎหมายและมาตรการต่าง ๆ อย่างเข้มงวดและชัดเจน 2) การเพิ่มค่าตอบแทนให้ผู้ปฏิบัติงานเพื่อรักษาความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน 3) การสร้างความสมดุลระหว่าง มาตรการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการให้เหมาะสมยิ่งขึ้น 4) การเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบถึงกฎระเบียบและข้อปฏิบัติในการใช้บริการสนามบิน และ 5) การเพิ่มบทลงโทษ หากตรวจพบผู้โดยสารนำพาสิ่งผิดกฎหมายหรือวัตถุต้องห้ามขึ้นอากาศยาน

Garrick Blalock, Vrinda Kadiyali, and Daniel H. Simon (2007) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยของสนามบินหลังเหตุการณ์ 9/11 ต่อความต้องการเดินทางทางอากาศ ซึ่งผลการศึกษาวิจัยพบว่า ผลกระทบของมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานภายหลังเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน ค.ศ. 2001 (9/11) ต่อความต้องการเดินทางทางอากาศ โดยการศึกษาดังกล่าวมุ่งวิเคราะห์กรณีของประเทศสหรัฐอเมริกา และใช้ข้อมูลเชิงปริมาณด้านปริมาณผู้โดยสารในช่วงระยะเวลา 5 ปี เพื่อประเมินผลกระทบของมาตรการตรวจคัดกรองกระเป๋าและสัมภาระ รวมถึงมาตรการตรวจคัดกรองผู้โดยสารโดยหน่วยงานของรัฐบาลกลาง ต่อความต้องการเดินทางทางอากาศ

ผลการวิจัยพบว่า มาตรการของสภาองค์กรสองประการข้างต้นนับเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนที่สุดของระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานหลังเหตุการณ์ 9/11 โดยการนำ

มาตรการรักษาความปลอดภัยแบบเป็นขั้นตอนมาใช้ทั่วทั้งสนามบินส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลง โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6 ต่อเที่ยวบิน และลดลงประมาณร้อยละ 9 สำหรับเที่ยวบินที่ออกจากท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นสูงที่สุด 50 แห่งของประเทศ

ในทางตรงกันข้าม มาตรการตรวจคัดกรองผู้โดยสารโดยรัฐบาลกลางกลับมีผลกระทบ ต่อปริมาณผู้โดยสารค่อนข้างจำกัด นอกจากนี้ งานวิจัยยังพบหลักฐานว่าการลดลงของความต้องการเดินทางทางอากาศดังกล่าวเป็นผลที่ไม่ได้ตั้งใจจากมาตรการตรวจคัดกรองกระเป๋าและสัมภาระ มิใช่ ผลจากการเปลี่ยนแปลงของราคาในช่วงเวลานั้น ความตื่นตระหนกของผู้โดยสาร การปรับเปลี่ยนแผนการเดินทาง หรือปัจจัยอื่น ๆ โดยการลดลงของการเดินทางทางอากาศดังกล่าวก่อให้เกิดต้นทุนทางเศรษฐกิจในระดับสูง (Blalock, Kadiyali et al., 2007)

Kathrin Rupprecht (2014) ได้ศึกษาเรื่อง Separatist Conflicts in the ASEAN Region: Comparing Southern Thailand and Mindanao พบว่า ความขัดแย้งภายในของรัฐในภาคใต้ของประเทศไทยและมินดาเนาได้เน้นย้ำถึงความซับซ้อนของกรณีความขัดแย้งทั้งสองกรณี ประการแรก ความคล้ายคลึงกันเชิงโครงสร้างของขบวนการแบ่งแยกดินแดนทั้งสองได้รับการอธิบายอย่างละเอียด ซึ่งไม่เพียงทำให้เปรียบเทียบได้เท่านั้น แต่ยังให้ข้อมูลเชิงลึกอันมีค่าเกี่ยวกับการเกิดขึ้นของความขัดแย้งแบ่งแยกดินแดนโดยทั่วไป ความคับข้องใจทางเศรษฐกิจและสังคมตลอดจนความไม่เท่าเทียมของการทำให้ทันสมัยและการพัฒนาสามารถถูกมองว่าเป็นสาเหตุสำคัญสำหรับการก่อความไม่สงบ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยของอัตลักษณ์มีความสำคัญโดดเด่นต่อการเกิดขึ้นของการแบ่งแยกดินแดนจากประวัติศาสตร์ ภาษา วัฒนธรรม และศาสนา อัตลักษณ์ถูกสร้างขึ้นและนำไปสู่ทางเลือก “ชุมชนในจินตนาการ” ในความหมายของเบเนดิกต์ แอนเดอร์สัน (1991) ซึ่งแตกต่างจากชาติที่มีอำนาจเหนือกว่าของรัฐ ดังนั้น การเปรียบเทียบแนวทางการจัดการความขัดแย้งโดยผู้ดำเนินการที่แตกต่างกันได้แสดงให้เห็นตัวอย่างที่ซับซ้อนของความพยายามแก้ไขความขัดแย้ง อาจเป็นที่ถกเถียงกันอยู่ว่าการแบ่งแยกดินแดนเป็นประเด็นทางการเมืองในประเทศที่เกี่ยวข้องกับรัฐชาติเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ในเอกสารนี้พบว่าความขัดแย้งภายในรัฐในรูปแบบนี้ไม่สามารถพิจารณาในลักษณะแยกได้ สิ่งเหล่านี้มีความหมายโดยตรงต่อขอบเขตภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก ดังนั้นจึงมีความกังวลและเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากกว่าแค่รัฐบาลแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องนี้มีหลายแง่มุมที่สามารถสนับสนุนหรือขัดขวางการแก้ปัญหาความขัดแย้งที่ประสบความสำเร็จ เป็นที่น่าสังเกตว่าความเป็นสากลโดยการมีส่วนร่วมของบุคคลที่สามในการไกล่เกลี่ยการเจรจาสันติภาพได้แสดงให้เห็นผลดีต่อกระบวนการแก้ปัญหาความขัดแย้งภายในรัฐ สิ่งนี้ควรเป็นแรงจูงใจที่แข็งแกร่งสำหรับอาเซียนในการสำรวจศักยภาพในฐานะตัวแสดงระดับภูมิภาคในการจัดการความขัดแย้งในฐานะองค์กรระหว่างรัฐบาลอีกแห่งสามารถใช้เป็นแบบอย่างที่นี่ได้ เนื่องจากมีประสบการณ์มากมายในการจัดการความขัดแย้งระหว่างรัฐและภายในในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ ยังเป็นผลประโยชน์ของ

อาเซียนที่จะมีบทบาทสำคัญในการจัดการความขัดแย้งภายในภูมิภาคของตน เพื่อป้องกันการแทรกแซงฝ่ายเดียวจากมหาอำนาจภายนอก เช่น สหรัฐอเมริกา จากถ้อยแถลงของพิศสุวรรณ ที่ยกมาในตอนต้น ยืนยันได้ว่า ยุคสมัยที่ปัญหาภายในประเทศถูกมองว่าแยกออกจากภูมิภาค โดยเด็ดขาดนั้นหมดสิ้นไปแล้วอย่างแน่นอน ในภูมิภาคที่พึ่งพาซึ่งกันและกันและเชื่อมโยงอย่างใกล้ชิด ซึ่งพยายามที่จะเป็นชุมชนบูรณาการ ความขัดแย้งภายในของรัฐเกี่ยวข้องกับสมาชิกทุกคนอย่างแท้จริง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหารือกันในระดับภูมิภาค เห็นได้ชัดว่ายังคงเป็นความท้าทายของอาเซียนในการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ การยอมรับรูปแบบความร่วมมือระดับภูมิภาครูปแบบใหม่ที่มีความก้าวหน้ามากขึ้นเท่านั้นที่อาเซียนจะสามารถพัฒนาเป็นประชาคมที่สามารถมีบทบาทเชิงรุกในการจัดการความขัดแย้งได้

Skorupski, J. and P. Uchronski (2016) ได้ศึกษาเรื่อง ผู้คนเป็นส่วนหนึ่งของระบบควบคุมความปลอดภัยที่สนามบิน ในประเทศโปแลนด์ (Poland) ซึ่งผลการศึกษาวិจัยพบว่าความปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระในกระบวนการตรวจคัดกรองที่สนามบินนับเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้นำวัตถุหรือวัสดุที่อาจถูกใช้ในการก่อวินาศกรรมหรือการกระทำที่ผิดกฎหมายขึ้นสู่อากาศยาน ระบบการตรวจคัดกรองความปลอดภัยประกอบด้วยอุปกรณ์ตรวจด้วยรังสีเอกซ์ เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน รวมถึงซอฟต์แวร์เฉพาะทางต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบที่มีบทบาทสำคัญที่สุดของระบบดังกล่าวคือ “มนุษย์” หรือผู้ตรวจคัดกรองความปลอดภัย

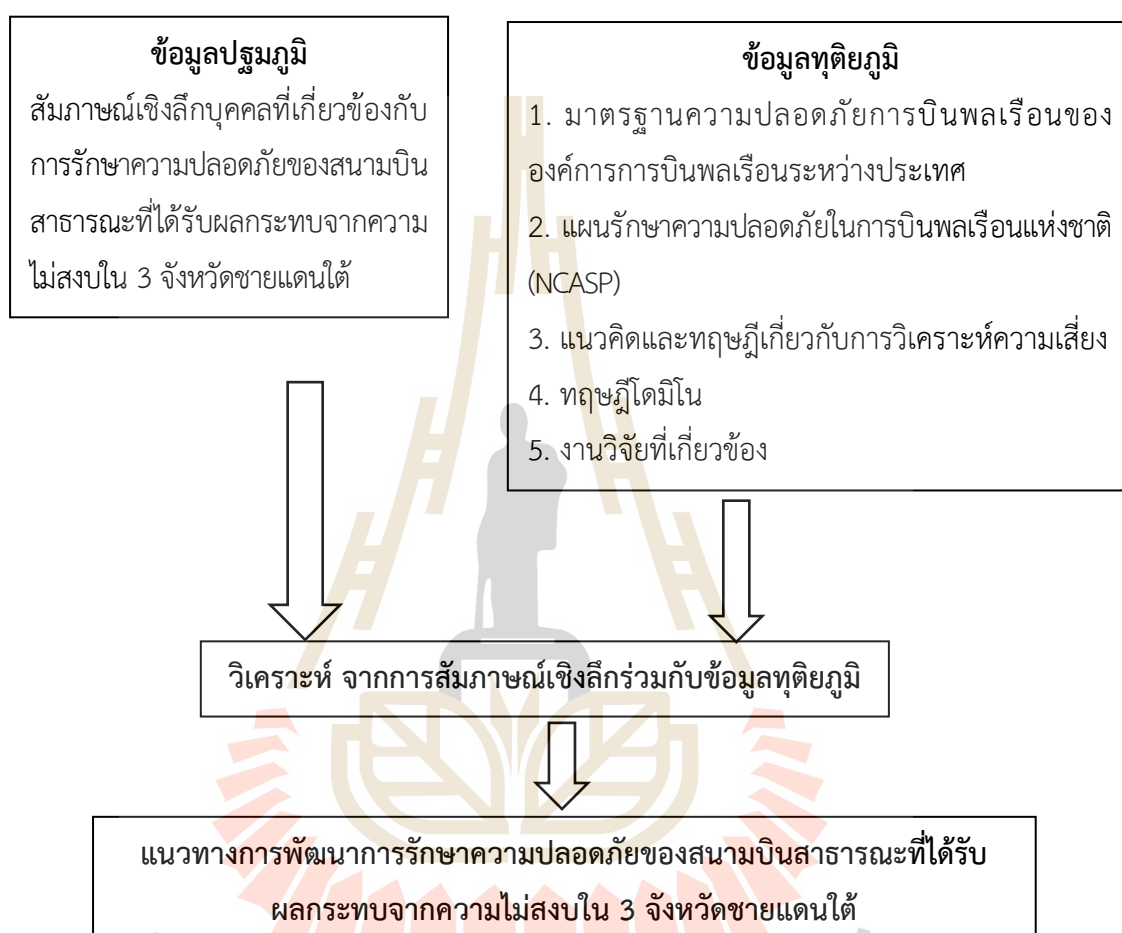
แม้ว่าอุปกรณ์และซอฟต์แวร์จะช่วยสนับสนุนการตรวจจับสิ่งของต้องห้ามได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ในขณะเดียวกันก็สามารถใช้ในการตรวจสอบและบันทึกข้อผิดพลาดที่เกิดจากการปฏิบัติงานของผู้ตรวจคัดกรองได้เช่นกัน จุดควบคุมความปลอดภัย (Security Control Point : SCP) จึงสามารถมองได้ว่าเป็นระบบเทคนิคทางสังคมที่มีความซับซ้อน โดยประสิทธิภาพของ SCP ไม่ได้ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของเครื่องเอกซเรย์ โครงสร้างองค์กร หรือสภาพทางเทคนิคของอุปกรณ์เท่านั้น หากแต่ขึ้นอยู่กับคุณภาพการปฏิบัติงานของผู้ตรวจคัดกรองเป็นสำคัญ

การวิจัยดำเนินการภายใต้สภาวะการทำงานจริง ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ Katowice-Pyrzowice โดยกรอบแนวคิดการวิจัยสามารถจำแนกความผิดพลาดพื้นฐานของผู้ตรวจคัดกรองออกเป็น 2 ประเภท ผลการศึกษพบว่า จำนวนความผิดพลาดมีความสัมพันธ์กับความถี่ของการกระตุ้นที่แสดงผ่านภาพแบบไฟล์ภาพคุณภาพสูง (Tag Image File Format : TIP) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการกำหนดระดับความถี่ที่เหมาะสมของการแสดงภาพภัยคุกคาม นอกจากนี้ยังมีการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของผู้ตรวจคัดกรองระหว่างสภาวะห้องปฏิบัติการและสภาวะการทำงานจริง ณ จุดควบคุมความปลอดภัย (Skorupski and Uchronski, 2016)

Ahmet Kaya (2016) ได้ศึกษาเรื่อง Analytical Induction on Security Perceptions of The Turkish And American Citizens With Regard To Airport Security Practices โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อแสดงให้เห็นถึงผลกระทบของการปฏิบัติงานในสนามบินต่อการรับรู้ของผู้โดยสารสายการบินจากผลการวิจัยที่ได้จากการ สัมภาษณ์และการสังเกตปัญหาและการร้องเรียนเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติและข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานของประชากรทั้งสองกลุ่มได้มุ่งเน้นที่เจ้าหน้าที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย โดยหนึ่งในเหตุผลคือพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่รูปแบบการทำงานและการจัดการกับปัญหา ซึ่งสามารถเกิดความเข้าใจผิดได้โดยปัญหานี้สามารถแก้ไขได้โดยการฝึกอบรม ในการให้บริการและกิจกรรมการประชาสัมพันธ์ซึ่งจะทำให้เกิดความมั่นใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และสร้างการรับรู้ผ่านสื่อซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาเช่นกัน ความหนาแน่นของท่าอากาศยานก็เป็นอีกตัวแปรหนึ่ง ซึ่งสังเกตได้จากชั่วโมงเร่งด่วน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มุ่งเน้นที่การจัดการกับเอกสารและสิ่งของอื่น รวมถึงการตรวจค้นสัมภาระ โดยจำนวนของเจ้าหน้าที่ไม่มีการปรับเปลี่ยนแม้ว่าจะอยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน ที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก หรือในช่วงปกติในแง่นี้ควรพิจารณาการจัดการการทำงานและสภาพแวดล้อมของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่อให้การบริการที่ดีขึ้น ในการแก้ไขปัญหา ไม่เพียงแต่ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเท่านั้น เครื่องมือวิธีการและการสนับสนุนจากสาธารณะก็มีความสำคัญในการแก้ปัญหา จากการสัมภาษณ์และสังเกตการณ์ทั้งหมดชี้ให้เห็นว่าความถี่ของมาตรการรักษาความปลอดภัยกำลังถูกวิพากษ์วิจารณ์แม้ว่ามาตรการเหล่านี้จะเป็นที่เข้าใจของทั้งสองกลุ่มประชากรก็ตาม โดยสรุป สามารถยืนยันได้ว่าการรับรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสารสายการบินเปลี่ยนไปอย่างมากตั้งแต่การโจมตีของผู้ก่อการร้ายจากเหตุการณ์ 9/11 ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบร้ายแรงต่อชีวิตประจำวัน นอกจากนี้งานวิจัยยังสามารถวิเคราะห์ได้ว่าการกำหนดและปรับปรุงนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยระดับชาติ ระดับภูมิภาคและระดับโลกถูกออกแบบมาเพื่อรักษาเอกลักษณ์ของชาติต่อชาวต่างชาติผู้อพยพและผู้ลี้ภัย

2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้วิเคราะห์เพื่อนำมาสรุปกรอบแนวคิดการดำเนินการวิจัยได้ ดังนี้



ภาพที่ 2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ และเพื่อทราบแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีวิธีการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 วิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพที่ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบประเด็นการสนทนากลุ่ม และใช้วิธีถอดบทเรียนจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) โดยพิจารณาข้อมูลจากการให้ข้อมูลอย่างเป็นระบบ แยกหน่วยความหมาย และจัดหมวดหมู่จากเนื้อหาที่มีความหมายใกล้เคียงกัน กระบวนการวิเคราะห์มุ่งเน้นการจัดหมวดหมู่และสังเคราะห์ความหมายของข้อมูล

3.2 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัยนี้คือ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ โดยใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ได้แก่ หัวหน้าส่วนงานด้านความปลอดภัยกรมท่าอากาศยาน / การท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ด้านงานรักษาความปลอดภัยกรมท่าอากาศยาน / การท่าอากาศยาน และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดูแลรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ประกอบด้วย ท่าอากาศยานนราธิวาส 3 คน ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง 3 คน ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ 3 คน รวมทั้งสิ้น 9 คน โดยเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 1 ปี

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์สำหรับการสนทนากลุ่ม โดยผู้วิจัยได้จัดทำข้อคำถามล่วงหน้าและเรียงลำดับประเด็นคำถามอย่างเป็นระบบตามลักษณะของข้อมูลที่ต้องการเก็บรวบรวม ทั้งนี้ ข้อคำถามดังกล่าวพัฒนาขึ้นจากการศึกษามาตรการรักษาความปลอดภัย

การบินพลเรือน ภาคผนวกที่ 17 แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบบสัมภาษณ์มุ่งเน้นการศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรค ตลอดจนแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนใต้ รวมถึงใช้เครื่องบันทึกเสียง สมุดจดบันทึก ในระหว่างการสนทนากลุ่มเพื่อความถูกต้องของข้อมูล

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ด้วยตนเอง โดยทำการขอเข้าพบเพื่อสนทนากลุ่มผ่านระบบ Video Conference ดังนี้

- 1) ท่าอากาศยานนราธิวาส วันที่ 27 กันยายน 2567 เวลา 13.00 - 13.30 น. (ภาคผนวก ค.)
- 2) ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง วันที่ 1 ตุลาคม 2567 เวลา 10.00 - 10.30 น. (ภาคผนวก ง.)
- 3) ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ วันที่ 1 ตุลาคม 2567 เวลา 13.30 - 14.00 น. (ภาคผนวก จ.)

โดยผู้วิจัยใช้เวลาสนทนากลุ่มโดยประมาณ 30 นาทีต่อท่าอากาศยาน โดยมีการจดบันทึกและบันทึกเสียงขณะสนทนากลุ่ม ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ตรวจสอบว่าข้อมูลที่เก็บรวบรวมนั้นถูกต้องและมีความน่าเชื่อถือของข้อมูล

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้การวิเคราะห์เนื้อหาเชิงคุณภาพ (Qualitative Content Analysis) ตามแนวทางของ Mayring (2015) จากข้อมูลการสนทนากลุ่ม เริ่มจากการถอดเทปและอ่านข้อมูลอย่างรอบคอบเพื่อทำความเข้าใจบริบท จากนั้นกำหนดหน่วยการวิเคราะห์ จัดกลุ่มข้อมูลที่มีความหมายใกล้เคียงกันเป็นหมวดหมู่ ทบทวนและปรับปรุงหมวดหมู่ให้มีความชัดเจนและครอบคลุม ก่อนสังเคราะห์และตีความข้อมูลเพื่อสรุปประเด็นสำคัญโดยเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อสังเคราะห์สภาพปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

3.6 การพิทักษ์ข้อมูล

ผู้วิจัยขอความอนุเคราะห์จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสนทนากลุ่ม พิจารณาข้อคำถามและมีเวลาเตรียมตัวในการให้ข้อมูล โดยชี้แจงกระบวนการพิทักษ์ ขอคำยินยอมด้วยวาจา จากนั้นชี้แจงการเก็บรักษาข้อมูลและการรายงานผลการวิจัย ไม่มีการอ้างอิงถึงชื่อของผู้ให้ข้อมูล และเมื่อผู้ให้ข้อมูลสำคัญยินยอมเข้าร่วมการวิจัยแล้ว จึงขออนุญาตการจดบันทึก และบันทึกเสียงระหว่างการสนทนากลุ่มเพื่อความถูกต้องของข้อมูลเท่านั้น

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้และเพื่อทราบแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ซึ่งเป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัยนี้คือ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ รวมทั้งสิ้น 9 คน ประกอบด้วยท่าอากาศยานนราธิวาส 3 คน ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง 3 คน ท่าอากาศยานหาดใหญ่ 3 คน

ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการเลือกผู้ให้ข้อมูลตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงเพื่อให้มีความเหมาะสมและตรงกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย จากการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยขอเสนอผลของการเก็บรวบรวมข้อมูล ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

จากการสนทนากลุ่มเพื่อเก็บข้อมูล ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4.1 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนราธิวาส	27 กันยายน 2567	การรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในปัจจุบันมีการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยเป็นไปอย่างเข้มข้น เนื่องจากพื้นที่ตั้งอยู่ในเขต

ตารางที่ 4.1 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
			ที่มีภัยคุกคามระดับสูง มีมาตรการรักษาความปลอดภัยสำหรับพื้นที่สาธารณะทั่วไป หรือพื้นที่นอกเขตการบิน เริ่มตั้งแต่ประตูทางเข้าท่าอากาศยาน ซึ่งมีการตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะอย่างละเอียด โดยใช้ทั้งอุปกรณ์ตรวจได้ทั้งยานพาหนะ การบันทึกภาพบัตรประจำตัวประชาชนหรือใบขับขี่ และหมายเลขทะเบียนรถ ตลอดจนการเปิดฝากระโปรงรถเพื่อตรวจสอบสิ่งของภายใน ซึ่งเป็นมาตรการที่ปรับตามระดับภัยคุกคาม อีกทั้งยังมีการจัดระเบียบการจอดรถหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร โดยจำกัดเฉพาะการจอดรับ-ส่งชั่วคราว และใช้แผงกั้นขาวแดงเพื่อควบคุมการเข้าถึงอย่างเข้มงวด เราดำเนินการตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) อย่างเคร่งครัด และกำหนดมาตรการเพิ่มเติมให้เหมาะสมกับระดับภัยคุกคาม โดยเฉพาะบริเวณแนวรั้วรอบท่าอากาศยานซึ่งติดตั้งลู่วहनามสองชั้น และมีกำลังทหารหนึ่งกองร้อยคอยดูแลรักษาความปลอดภัยแนวรอบขอบเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน หรือที่เรียกว่า Outer cordon นอกจากนี้ยังมีเจ้าหน้าที่ลาดตระเวนเป็นวงรอบ และมีหอสูงตรวจการณ์สำหรับเฝ้าระวังสังเกตกระจายอยู่ทั่วแนวขอบเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4.1 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	ในปัจจุบันยังไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ประจำท่าอากาศยานนานาชาติเบตง แต่ก็ได้มีการวางระบบรักษาความปลอดภัยไว้ครบถ้วน โดยมีการแบ่งจุดตรวจค้นออกเป็น 5 จุดสำคัญ และใช้ระบบตรวจวัตถุระเบิด EDS สำหรับสัมภาระลงทะเลเบียนพร้อมด้วย ETD สำหรับตรวจหาวัตถุต้องสงสัยในระดับสูง มีการบริหารบัตรอนุญาตเข้า-ออกพื้นที่ควบคุมของท่าอากาศยานนานาชาติเบตงก็เป็นอีกหนึ่งจุดแข็ง โดยมีระบบ access control ที่หากไม่ได้รับอนุญาตจะไม่สามารถเข้าสู่พื้นที่ได้ และก่อนการออกบัตรถาวรจะมีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมอย่างเข้มงวด เพื่อความมั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ทุกคนมีความปลอดภัยและไว้วางใจได้ นอกจากนี้ ยังมีความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับชุมชนในพื้นที่ ทำให้ประชาชนให้ความร่วมมือกับมาตรการต่าง ๆ เป็นอย่างดี แม้จะมีบางกรณีที่ไม่ปฏิบัติตาม ซึ่งเจ้าหน้าที่จะทำหน้าที่อธิบายอย่างชัดเจนและสุภาพ เรามีกล้อง CCTV ตลอด 24 ชั่วโมงทั้งระบบทั่วไปและเทอร์มอล โดยกล้องเทอร์มอลสามารถตรวจจับความร้อนซึ่งเหมาะกับลักษณะพื้นที่ ภูเขารอบท่าอากาศยานของเรา ส่วนแนวรั้วของท่าอากาศยานมีสองชั้น ซึ่งเสริมสร้างการป้องกันให้แข็งแรงมากขึ้น มีบัตรอนุญาตเข้า-ออกพื้นที่ควบคุม โดยมีระบบ access control ที่หากไม่ได้รับอนุญาตจะไม่สามารถเข้าสู่พื้นที่ได้

ตารางที่ 4.1 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติ หาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่เป็นท่าอากาศยานมีประวัติของเหตุการณ์ความไม่สงบในอดีต อาทิ เหตุระเบิดเมื่อปี 2548 ทำให้การรักษาความปลอดภัยมีความเข้มงวดมากเป็นพิเศษ การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่เป็นอีกหนึ่งจุดที่มีความเข้มแข็ง โดยมีการอบรมทั้งหลักสูตรพื้นฐาน (initial training) และการอบรมซ้ำ (recurrent training) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อพัฒนาทักษะด้านการตรวจค้น การดูจอภาพ X-Ray และการจัดการกับเหตุการณ์ฉุกเฉิน ขณะที่ในมุมของเทคโนโลยี ท่าอากาศยานมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดระบบบันทึก 90 วัน และใช้ระบบแจ้งเตือนฉุกเฉินผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่สามารถกระจายข่าวสารได้ทันที ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่มีภัยอย่างถาวร เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น การวางระเบิดโดยรถยนต์หรือการก่อเหตุร้ายแรง มีการอบรมทั้งหลักสูตรพื้นฐาน (initial training) และการอบรมซ้ำ (recurrent training) อย่างสม่ำเสมอ

จากผลการสนทนากลุ่มในประเด็นการดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในปัจจุบันสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ข้อมูลสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน คือการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในพื้นที่ที่มีภัยคุกคามระดับสูงมีการดำเนินงานอย่างเข้มงวด โดยยึดถือแผนรักษา

ความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) เป็นกรอบหลัก และมีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับระดับภัยคุกคามของแต่ละพื้นที่

ในส่วนของพื้นที่สาธารณะและพื้นที่นอกเขตการบิน มีการควบคุมตั้งแต่จุดทางเข้าท่าอากาศยาน โดยตรวจสอบบุคคลและยานพาหนะอย่างละเอียด ใช้อุปกรณ์ตรวจได้ทั้งรถ บันทึก ข้อมูลบัตรประจำตัวประชาชนหรือใบขับขี่ หมายเลขทะเบียนรถ และตรวจสอบสิ่งของภายในรถยนต์ รวมถึงการจำกัดพื้นที่จอดรถหน้าอาคารผู้โดยสารเฉพาะรับ-ส่งชั่วคราว พร้อมติดตั้งแผงกันควบคุมการเข้าถึงอย่างเข้มงวด ด้านการรักษาความปลอดภัยแนวรอบพื้นที่ มีการติดตั้งแนวรั้วสองชั้น พร้อมลวดหนาม เสริมกำลังทหาร มีการลาดตระเวนเป็นวงรอบ และติดตั้งหอสูงตรวจการณ์เพื่อเฝ้าระวังโดยรอบ ควบคู่กับระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้งระบบปกติและระบบเทอร์มอลที่สามารถตรวจจับความร้อน เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ภูเขา สะท้อนให้เห็นว่าท่าอากาศยานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงมีการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยแบบบูรณาการ ครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ เทคโนโลยี บุคลากร และความร่วมมือกับหน่วยงานความมั่นคงและชุมชน ซึ่งช่วยเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยและความเชื่อมั่นต่อระบบการบินพลเรือนในพื้นที่ดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัย

จากการสนทนากลุ่มเพื่อเก็บข้อมูล ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ เกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยดังนี้



ตารางที่ 4.2 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านพื้นที่

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนราธิวาส	27 กันยายน 2567	ท่าอากาศยานนราธิวาสตั้งอยู่ในพื้นที่ราบ ไม่มีสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติ เช่น แม่น้ำหรือภูเขาที่สามารถทำหน้าที่เป็นแนวป้องกันจากการบุกรุกจากภายนอกได้โดยธรรมชาติ จึงจำเป็นต้องพึ่งพาการติดตั้งรั้วลวดหนามตลอดแนวเขตรอบท่าอากาศยาน พร้อมทั้งการลาดตระเวนทั้งในรูปแบบเดินเท้าและยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ โดยยังไม่มีระบบป้องกันเชิงลึกหรือกลไกการเฝ้าระวังอัตโนมัติที่มีประสิทธิภาพเทียบเท่าท่าอากาศยานในพื้นที่ความเสี่ยต่ำ
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	ท่าอากาศยานเบตงนานาชาติตั้งอยู่ในพื้นที่ภูเขาโอบล้อมและอยู่ติดกับชายแดนประเทศมาเลเซีย ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เข้าถึงได้ยากทำให้ท่าอากาศยานสามารถควบคุมทางเข้าออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีทางเข้าเพียงทางเดียวที่จุดตรวจด่าน กม.23 ซึ่งสามารถจัดวางระบบรักษาความปลอดภัยแบบเข้มงวดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังลดภาระด้านการลาดตระเวนเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานที่มีหลายทางเข้า
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่เมือง ซึ่งไม่มีสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติ เช่น ภูเขาหรือแม่น้ำ จึงต้องอาศัยระบบรั้วลวดหนามสองชั้นและการลาดตระเวนร่วมกับการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด (CCTV) เพื่อป้องกันการบุกรุกหรือการลักลอบเข้าสู่พื้นที่ควบคุม

จากผลการสัมภาษณ์ในประเด็นสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านพื้นที่ที่สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ปัจจัยด้านภูมิประเทศมีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดรูปแบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่ขาดแนวป้องกันทางธรรมชาติจำเป็นต้องเสริมมาตรการทางกายภาพและเทคโนโลยีอย่างเข้มงวด ขณะที่ท่าอากาศยานที่มีข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์สามารถออกแบบระบบควบคุมการเข้าออกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและใช้ทรัพยากรด้านกำลังพลอย่างเหมาะสมกว่า

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านบุคลากร

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นราธิวาส	27 กันยายน 2567	แม้ท่าอากาศยานจะมีจำนวนเจ้าหน้าที่เพียงพอต่อการกิจ แต่ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานยังอยู่ในระดับที่ต้องได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะในด้านความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ และการตระหนักถึงมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในแต่ละจุด ซึ่งการฝึกอบรมเป็นหัวใจสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถและทักษะของบุคลากร
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	มีการจัดอบรมพนักงานที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอเพื่อพร้อมรองรับการเปิดให้บริการในอนาคต

ตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านบุคลากร (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติ หาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	มีการจัดสรรจำนวนเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอและเหมาะสมกับภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ พร้อมทั้งดำเนินการจัดอบรมและพัฒนา ศักยภาพของเจ้าหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ ทักษะ และความสามารถในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และสอดคล้องกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้

จากผลการสัมภาษณ์สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านบุคลากรสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

แม้จำนวนบุคลากรจะเพียงพอในเชิงปริมาณ แต่การพัฒนาคุณภาพบุคลากรผ่านระบบการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องยังคงเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างประสิทธิผลของการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานในภาพรวม

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านงบประมาณ

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนราธิวาส	27 กันยายน 2567	ด้วยข้อเท็จจริงที่ว่าท่าอากาศยานมีจำนวนเที่ยวบินไม่มากนัก ทำให้ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากส่วนกลางในสัดส่วนที่น้อย ส่งผลต่อการจัดหาและอัปเดตเครื่องมือและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย แม้จะมีเครื่อง X-Ray และ handheld scanner ตามมาตรฐานเบื้องต้น แต่ยังขาดอุปกรณ์ที่ทันสมัย เช่น ระบบตรวจจับวัตถุต้องสงสัยอัตโนมัติ หรือระบบกล้องวงจรปิดอัจฉริยะที่สามารถทำงานร่วมกับซอฟต์แวร์วิเคราะห์พฤติกรรมได้
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	มีการจัดสรรงบประมาณที่พอเหมาะ เนื่องจากตอนนี้ยังไม่เปิดให้บริการ
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	การดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยยังคงเผชิญกับข้อจำกัดด้านคุณภาพของอุปกรณ์ เนื่องจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างผ่านระบบราชการมักให้ความสำคัญกับราคาต่ำเป็นหลัก ส่งผลให้อุปกรณ์ที่ได้รับอาจมีประสิทธิภาพและความทนทานไม่สอดคล้องกับลักษณะการใช้งานด้านความปลอดภัยที่ต้องการความแม่นยำและความปลอดภัยที่ต้องการความแม่นยำและความเชื่อถือได้สูง ซึ่งอาจกระทบต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความพร้อมในการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินในบางกรณี ซึ่งทางท่าอากาศยานมีการนำระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) มาใช้ในการเฝ้าระวังพื้นที่อย่างครอบคลุม ควบคู่กับการจัดให้มีหน่วยเก็บกู้และตรวจพิสูจน์วัตถุระเบิด (EOD) รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ตรวจสอบด้าน

ตารางที่ 4.4 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านงบประมาณ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
			ความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนและได้มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม การจัดหาและปรับปรุงอุปกรณ์ดังกล่าวยังคงประสบข้อจำกัดจากระเบียบและเงื่อนไขด้านการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ ซึ่งส่งผลให้กระบวนการพัฒนาศักยภาพด้านการรักษาความปลอดภัยไม่สามารถดำเนินการได้อย่างคล่องตัวและทันต่อสถานการณ์

จากผลการสัมภาษณ์สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านงบประมาณสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ข้อจำกัดด้านงบประมาณและกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพด้านเทคโนโลยีและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ข้อจำกัดจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง อาจส่งผลให้อุปกรณ์ที่จัดหาได้มีประสิทธิภาพ ความแม่นยำ และความทนทานไม่สอดคล้องกับลักษณะงานด้านการรักษาความปลอดภัยที่ต้องการความเชื่อถือได้สูง ซึ่งอาจกระทบต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและความพร้อมในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินในบางกรณี

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านความร่วมมือ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นราธิวาส	27 กันยายน 2567	ปัญหาสำคัญที่ส่งผลต่อการรักษาความปลอดภัยคือการขาดความร่วมมือจากชุมชนโดยรอบ ซึ่งอาจเกิดจากความไม่เข้าใจในบทบาทของท่าอากาศยาน รวมทั้งความแตกต่างทางวัฒนธรรม ภาษา และศาสนา โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ประชาชนส่วนใหญ่เป็นมุสลิมเชื้อสายมลายู ซึ่งมีวิถีชีวิตและความเชื่อที่แตกต่างจากเจ้าหน้าที่ ที่มาจากส่วนกลางการส่งเสริมความเข้าใจร่วมระหว่างท่าอากาศยานและชุมชน จำเป็นต้องใช้กระบวนการสื่อสารที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรม รวมถึงการสร้างควมไว้วางใจ และอาจรวมถึงการนำผู้นำชุมชนหรือผู้นำศาสนาเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการสร้างมาตรการรักษาความปลอดภัยร่วมกัน
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง พบปัญหาในการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ผู้โดยสาร โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้โดยสารยังไม่เข้าใจข้อกำหนดหรือมาตรการด้านความปลอดภัย ซึ่งอาจเกิดจากความแตกต่างด้านวัฒนธรรม ภาษา หรือประสบการณ์ในการเดินทางทางอากาศ เจ้าหน้าที่จึงจำเป็นต้องมีทักษะในการสื่อสารและอธิบายมาตรการอย่างชัดเจน เป็นมิตร และไม่ก่อให้เกิดความรู้สึกกดดันหรือถูกเลือกปฏิบัติ

ตารางที่ 4.5 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านความร่วมมือ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติ หาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	ปัญหาด้านการขาดความร่วมมือจากทั้งผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ของรัฐบางส่วน ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการขาดความเข้าใจหรือยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอ ส่งผลให้การดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ไม่สามารถบรรลุผลได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

จากผลการสัมภาษณ์สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยด้านความร่วมมือสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ปัจจัยด้านความร่วมมือและความไว้วางใจระหว่างท่าอากาศยาน ชุมชน ผู้โดยสาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัย และจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบควบคู่กับมาตรการด้านกายภาพและเทคโนโลยี

4.3 ผลการวิเคราะห์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

จากการสนทนากลุ่มเพื่อเก็บข้อมูล ผู้ให้ข้อมูลสำคัญของท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ เกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลดังนี้

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านพื้นที่

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนราธิวาส	27 กันยายน 2567	ท่าอากาศยานนราธิวาสตั้งอยู่บนพื้นที่ที่เป็นที่ราบ ไม่มีภูเขาหรือแม่น้ำที่เป็นอุปสรรคทางธรรมชาติ สิ่งกีดขวางทางกายภาพจึงอาศัยการวางแนวรั้วอย่างเข้มงวด โดยใช้ รั้วลวดหนามสองชั้น พร้อมเสริมด้วยมาตรการลาดตระเวนจากเจ้าหน้าที่ทหารจำนวนหนึ่งกองร้อย ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในแนวรอบนอก (Outer Cordon) เพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวังภัยคุกคามตลอด 24 ชั่วโมง มาตรการรักษาความปลอดภัยภายในและภายนอกอาคาร มาตรการป้องกันเชิงรุก (Preventive Measures) ถูกนำมาใช้ตั้งแต่ทางเข้าอาคารโดยมีจุดตรวจค้นประจำ พร้อมด้วยเครื่อง UV Scan, เครื่องตรวจโลหะ, กล้อง CCTV และการบันทึกป้ายทะเบียน รวมถึงตรวจค้นบุคคลโดยไม่มีข้อกัเว้น แม้กระทั่งผู้บริหารระดับสูง การจำกัดพื้นที่จอดรถยนต์บริเวณขานชาลาและกำหนดให้ส่งผู้โดยสารเฉพาะจุด ถือเป็นการบริหารพื้นที่เพื่อลดความเสี่ยงจากการก่อเหตุร้ายจากยานพาหนะ โดยอาศัยมาตรการ "No Parking Zone" และการติดตั้งแผงกัน

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านพื้นที่ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	การที่ท่าอากาศยานมีเพียงทางเข้า-ออกเดียวถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานทั่วไปที่มีหลายทางเข้าออก จึงควรใช้จุดแข็งนี้ต่อยอด เช่น การเพิ่มการตรวจสอบลึก (Deep Screening) ที่ด่านกม.23 เพื่อป้องกันตั้งแต่ก่อนเข้าพื้นที่ท่าอากาศยาน จากลักษณะพื้นที่ที่โดดเดี่ยวนี้ สามารถใช้ข้อได้เปรียบในการ ควบคุมและจำกัดการเคลื่อนไหว ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มโอกาสในการป้องกันเหตุการณ์ความไม่สงบและการบุกรุกได้มากขึ้นนอกจากนี้ ยังมีการเสริมมาตรการโดยการสร้างแนวรั้วสองชั้น ติดตั้งกล้อง CCTV ทั้งแบบทั่วไปและตรวจจับความร้อน (Thermal Camera) ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยง และวางแผนการลาดตระเวนแบบไม่เป็นเวลาที่แน่นอน (Unpredictable Patrol) เพื่อป้องกันการคาดการณ์จากฝ่ายไม่หวังดี

ตารางที่ 4.6 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านพื้นที่ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ได้เพิ่มประสิทธิภาพด้านพื้นที่ด้วยการสร้างระบบป้องกันแนวรอบท่าอากาศยานอย่างเข้มแข็ง แม้พื้นที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองและไม่มีภูเขาหรือน้ำล้อมรอบ แต่มีการติดตั้งรั้วตาข่ายสองชั้น เสริมด้วยลวดหนาม เพื่อป้องกันการบุกรุก และใช้กล้องวงจรปิดตรวจจับบุคคลตลอดแนวรั้ว

จากผลการสัมภาษณ์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านพื้นที่ที่สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

การออกแบบมาตรการด้านกายภาพและการควบคุมพื้นที่เป็นปัจจัยสำคัญในการลดความเสี่ยงจากภัยคุกคาม โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ไม่มีแนวป้องกันทางธรรมชาติ ซึ่งจำเป็นต้องเสริมความเข้มแข็งด้วยกำลังพล เทคโนโลยี และยุทธวิธีเชิงรุกควบคู่กันอย่างเป็นระบบ

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านบุคลากร

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนราธิวาส	27 กันยายน 2567	การฝึกอบรมได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เพิ่มอัตรากำลัง โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและพนักงานตรวจค้น พร้อมวางแผนฝึกอบรมต่อเนื่องทั้งในด้านการปฏิบัติและการเข้าใจเจตนารมณ์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย การฝึกอบรมจะ

ตารางที่ 4.7 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านบุคลากร (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
			สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยเฉพาะ “Security Awareness” ที่เน้นเรื่องการตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยในทุกกระดับของบุคลากร
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	ความต่อเนื่องในการฝึกอบรมและการประเมินซ้ำจะช่วยให้บุคลากรมีความพร้อมทั้งในแง่ทักษะและทัศนคติ ตรงตามมาตรฐานสากลที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้และเพื่อเตรียมรองรับการเติบโตของท่าอากาศยานในอนาคต โดยได้วางแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากร โดยการเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย และเจ้าหน้าที่ตรวจค้นการอบรม Initial Training และ Recurrent Training อย่างต่อเนื่อง และการทำ KM (Knowledge Management) ภายในองค์กร เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้และทบทวนมาตรการความปลอดภัย
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	บุคลากรของท่าอากาศยานมีการอบรมทั้งหลักสูตรเบื้องต้น (Initial Training) และหลักสูตรทบทวน (Recurrent Training) ตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด มีการเพิ่มแผนอัตรากำลังอย่างต่อเนื่อง และเน้นการประเมินความเสี่ยงใหม่อยู่เสมอ เพื่อให้บุคลากรมีความรู้และความพร้อมในการรับมือกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ๆ

จากผลการสัมภาษณ์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านบุคลากรสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

การพัฒนาบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานได้รับการสนับสนุนจาก กพท. โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและพนักงานตรวจค้น (Security Screeners) ควบคู่กับการวางแผนฝึกอบรมอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องการฝึกอบรมดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) โดยเฉพาะหลักสูตรด้าน Security Awareness ที่มุ่งเน้นการสร้างความรู้ความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในทุกระดับของบุคลากร ทั้งในมิติของทักษะการปฏิบัติงานและความเข้าใจในเจตนารมณ์ของมาตรการรักษาความปลอดภัย นอกจากนี้ มีการจัดอบรมทั้งหลักสูตรเบื้องต้น (Initial Training) และหลักสูตรทบทวน (Recurrent Training) อย่างสม่ำเสมอ ตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านงบประมาณ

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นราธิวาส	27 กันยายน 2567	งบประมาณที่ได้รับยังคงขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งไม่มากนักส่งผลให้ต้องมีการจัดสรรทรัพยากรอย่างรอบคอบและคุ้มค่ามากที่สุด
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพระหว่างท่าอากาศยานและกรมส่วนกลางมีความจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการซ่อมบำรุงอุปกรณ์เกิดขึ้นได้ทันทั่วถึงและไม่กระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งแม้ท่าอากาศยานจะไม่ได้มีอำนาจในการจัดสรรงบประมาณโดยตรง แต่ได้กำหนดแนวทางการสื่อสารกับกรมท่าอากาศยานเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณในกรณีจำเป็น โดยการเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุด

ตารางที่ 4.8 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านงบประมาณ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
			และการจัดซื้ออุปกรณ์ใหม่ที่ทันสมัยขึ้นตามข้อกำหนด สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	แม้ว่าการจัดสรรงบประมาณจะมีข้อจำกัด โดยหน่วยงานจำเป็นต้องเลือกใช้อุปกรณ์ที่มีราคาต่ำเพื่อประหยัดและสอดคล้องกับกรอบงบประมาณที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยควรมุ่งเน้นการผลักดันให้กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างคำนึงถึงคุณภาพมาตรฐาน และความเหมาะสมกับภารกิจด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้อุปกรณ์มีความคงทน สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง และเกิดความคุ้มค่าเชิงประสิทธิผลในระยะยาว

จากผลการสัมภาษณ์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านงบประมาณสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

งบประมาณของท่าอากาศยานยังคงแปรผันตามปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร ส่งผลให้การจัดสรรทรัพยากรต้องดำเนินการอย่างรอบคอบและคุ้มค่า ภายใต้ข้อจำกัดด้านกรอบวงเงินที่ได้รับ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพระหว่างท่าอากาศยานกับกรมท่าอากาศยานส่วนกลางจึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การซ่อมบำรุง และการเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุดสามารถดำเนินการได้ทันทั่วทั้ง และไม่กระทบต่อมาตรฐานด้านความปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่มุ่งเน้นราคาต่ำ ทำให้อุปกรณ์บางประเภทอาจไม่ตอบโจทย์ด้านคุณภาพ ความคงทน และความเหมาะสมกับภารกิจด้านความปลอดภัยในระยะยาว ดังนั้น แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานควรมุ่งผลักดันให้

กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้มีความสำคัญกับมาตรฐาน คุณภาพ และความเหมาะสมกับลักษณะงาน ควบคู่กับความคุ้มค่าทางงบประมาณ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลและความยั่งยืนในการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในระยะยาว

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้าน เครื่องมือและอุปกรณ์

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นราธิวาส	27 กันยายน 2567	เครื่องมือและอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันประกอบด้วย เครื่องเอกซเรย์ตรวจสอบสัมภาระ เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detector : ETD) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed-Circuit Television : CCTV) ระบบบันทึกและตรวจสอบทะเบียนยานพาหนะ รวมถึงเครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk-through Metal Detector) และแบบมือถือ (Handheld Metal Detector) โดยอุปกรณ์ดังกล่าวได้รับการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	การมีระบบ Maintenance Plan ที่ชัดเจนเช่น การทำ Preventive Maintenance จะช่วยยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ และลดความเสี่ยงจากเครื่องมือขัดข้องระหว่างปฏิบัติงาน ซึ่งแนวทางหลักในการดูแลเครื่องมือและอุปกรณ์ คือ การตรวจสอบและทดสอบเครื่องมืออย่างสม่ำเสมอ ดำเนินการแจ้งซ่อม หรือเปลี่ยนใหม่ทันทีเมื่อพบข้อผิดพลาด และใช้เฉพาะอุปกรณ์ที่ได้รับการรับรองจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเท่านั้น

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	แม้ท่าอากาศยานจะมีเครื่องมือและอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็น เช่น ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดและเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิดอย่างครบถ้วนและได้มาตรฐานตามสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย แต่แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยควรมุ่งเน้นการบำรุงรักษาอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ควบคู่กับการพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ควรมีการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับภัยคุกคามรูปแบบใหม่ อาทิ การโจมตีหรือการรบกวนการดำเนินงานของท่าอากาศยานด้วยอากาศยานไร้คนขับ (โดรน) เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยของท่าอากาศยานในภาพรวมอย่างยั่งยืน เนื่องจากการสูญเสียหรือการก่อวินาศกรรมโดยใช้สัมภาระถือเป็นความเสี่ยงสำคัญท่าอากาศยานจึงต้องเน้นการตรวจค้นแบบ การรักษาความปลอดภัยแบบหลายชั้น (Multi-Layered Screening) เพื่อป้องกันตั้งแต่ต้นทาง โดยมีมาตรการที่ดำเนินการเพื่อรักษาความปลอดภัยในทรัพย์สิน ได้แก่ การตรวจค้นยานพาหนะตั้งแต่ทางเข้าท่าอากาศยาน การสแกนสัมภาระทั้ง Carry-On และ Checked Baggage ด้วย เครื่องตรวจจับ

ตารางที่ 4.9 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้าน เครื่องมือและอุปกรณ์ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
			วัดระเบิด (Explosive Detection System : EDS) และการมีกล้องวงจรปิดครอบคลุมทุกจุดเสี่ยง

จากผลการสัมภาษณ์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านเครื่องมือและอุปกรณ์สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้ให้ความเห็นที่สอดคล้องไปในทางเดียวกันคือ ท่าอากาศยานมีเครื่องมือและอุปกรณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นและเป็นไปตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยรับรอง แนวทางการพัฒนาในระยะต่อไปควรมุ่งเน้นการรักษาสภาพความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์ควบคู่กับการปรับปรุงให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รวมถึงการเตรียมความพร้อมรับมือภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เช่น การรบกวนการดำเนินงานด้วยอากาศยานไร้คนขับ (โดรน)

ตารางที่ 4.10 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้าน ความร่วมมือ

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยาน นราธิวาส	27 กันยายน 2567	บริบทของพหุวัฒนธรรมในพื้นที่โดยเฉพาะการใช้ภาษามลายูเป็นอุปสรรคสำคัญในการทำ ความเข้าใจมาตรการการรักษาความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานได้วางแผนโดยใช้ พนักงานท้องถิ่นที่สามารถสื่อสารได้หลายภาษา รวมถึงมลายู อังกฤษ และจีน เพื่อสนับสนุนการ

ตารางที่ 4.10 ความคิดเห็นของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านความร่วมมือ (ต่อ)

ผู้ให้ข้อมูล	ท่าอากาศยาน	วันที่ สัมภาษณ์	ความคิดเห็น
			ให้บริการและสร้างความเข้าใจในมาตรการที่ถูกต้อง และยังมีการประชาสัมพันธ์ผ่าน Facebook และวิธีปากต่อปาก เพื่อส่งสารไปถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึง
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง	1 ตุลาคม 2567	การบริหารจัดการด้าน Soft Skill ของเจ้าหน้าที่มีความสำคัญไม่แพ้เรื่องเทคนิคการตรวจค้น เพราะหากผู้โดยสารเข้าใจในมาตรการตั้งแต่แรกจะช่วยลดแรงต้านและทำให้การรักษาความปลอดภัยดำเนินไปอย่างราบรื่นซึ่งท่าอากาศยานเบตงได้ใช้แนวทางเชิงบวกในการแก้ไขปัญหาการไม่ให้ความร่วมมือ ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ข้อมูลอย่างต่อเนื่องทั้งทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์และป้ายประกาศ อบรมเจ้าหน้าที่ให้มีทักษะในการสื่อสารเชิงโน้มน้าวและสร้างความเข้าใจ และการจัดทำข้อมูลประชาสัมพันธ์เป็นภาษาไทย อังกฤษ และบางจุดมีภาษามลายูเพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้โดยสารในพื้นที่พหุวัฒนธรรม
ผู้เชี่ยวชาญ	ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่	1 ตุลาคม 2567	ยังคงมีความท้าทายจากบางหน่วยงานภาครัฐที่ไม่เข้าใจบทบาทหน้าที่ของท่าอากาศยาน เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เข้าใจอำนาจหน้าที่ตนเองเหนือกว่าท่าอากาศยาน เพื่อแก้ไขปัญหาจึงจำเป็นต้องมีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ และจัดอบรมให้หน่วยงานที่ปฏิบัติงานร่วมเข้าใจบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

จากผลการสัมภาษณ์แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลด้านความร่วมมือสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

บริบทพัฒนาธรรมในพื้นที่ โดยเฉพาะการใช้ภาษามลายู เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความเข้าใจในมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ขณะเดียวกัน การพัฒนา Soft Skill ของเจ้าหน้าที่มีบทบาทสำคัญต่อความสำเร็จของงานด้านความปลอดภัยจะช่วยลดแรงต้านและเอื้อต่อการปฏิบัติงานอย่างราบรื่น แต่ยังมีความท้าทายจากบางหน่วยงานภาครัฐที่อาจยังไม่เข้าใจขอบเขตอำนาจหน้าที่ของท่าอากาศยานอย่างชัดเจน ดังนั้น การเสริมสร้างความเข้าใจร่วมกันผ่านการสื่อสาร การประชาสัมพันธ์ และการจัดอบรมระหว่างหน่วยงาน จึงเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยโดยรวมให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง



บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ และเพื่อทราบแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ซึ่งผู้วิจัยใช้การสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) เป็นเครื่องมือการวิจัย โดยมีประเด็นการสนทนากลุ่มที่กำหนดขึ้นอย่างครอบคลุมต่อประเด็นปัญหาการวิจัย

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ผู้วิจัยสามารถสรุปการวิจัยตามลำดับวัตถุประสงค์การวิจัยดังนี้

5.1.1 วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันในการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีแนวทางและมาตรการในการรักษาความปลอดภัยที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งสะท้อนถึงระดับภัยคุกคาม ขนาดของท่าอากาศยาน ลักษณะทางภูมิศาสตร์ และประสบการณ์ของเหตุการณ์ในอดีต ท่าอากาศยานนราธิวาสและท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มท่าอากาศยานที่มีภัยคุกคามระดับสูง (ระดับ 3) ตามการประเมินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เนื่องจากมีประวัติการเกิดเหตุความรุนแรงที่เกิดขึ้นในพื้นที่และสถานการณ์ความมั่นคงที่ยังมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ขณะที่ท่าอากาศยานนานาชาติเบตงแม้จะยังไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์อย่างเป็นทางการ ก็ทำให้มีความเสี่ยงในลักษณะเฉพาะตัว โดยสรุปได้ดังนี้

1) ด้านพื้นที่

โครงสร้างพื้นฐานและมาตรการทางกายภาพ ทั้ง 3 ท่าอากาศยานมีลักษณะภูมิประเทศที่ต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการออกแบบระบบรักษาความปลอดภัย โดยพื้นที่ราบไม่มีสิ่งกีดขวางทางธรรมชาติ เช่น แม่น้ำหรือภูเขา อาจต้องพึ่งพารั้วและการลาดตระเวนอย่างเข้มงวด

โดยทั้ง 3 ท่าอากาศยานมีการใช้รั้วรอบท่าอากาศยานเป็นแนวป้องกันขั้นพื้นฐาน ท่าอากาศยานนราธิวาสและท่าอากาศยานนานาชาติเบตงมีรั้วสองชั้นเสริมลดทอนเพื่อเพิ่มระดับความมั่นคง ส่วนท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองที่ไม่มีภูเขาหรือแหล่งน้ำธรรมชาติกั้นรอบ จึงใช้สิ่งกีดขวางทางกายภาพอย่างแน่นหนา ทั้งลดทอน กำแพงตาข่าย และกล้องวงจรปิด รอบบริเวณ อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติเบตงสามารถใช้ลักษณะภูมิประเทศเป็นส่วนหนึ่งของการรักษาความปลอดภัยได้ ในขณะที่ท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่ในภูเขาและมีทางเข้าออกเพียงเส้นทางเดียว แม้จะควบคุมง่ายแต่ก็ต้องระวังจุดเสี่ยงในแนวป่าเขาซึ่งอาจเป็นช่องทางลักลอบ

2) ด้านบุคลากร

ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่มีระบบฝึกอบรมที่ครบถ้วนทั้งหลักสูตร initial และ recurrent training ซึ่งรวมถึงการฝึกทบทวนสถานการณ์จำลองจากสถานการณ์จริงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ขณะที่ท่าอากาศยานนานาชาติเบตงและท่าอากาศยานนราธิวาสก็มีแผนฝึกอบรมที่คล้ายคลึงกัน แม้จะมีข้อจำกัดด้านบุคลากรและงบประมาณบ้าง โดยเฉพาะท่าอากาศยานนราธิวาสที่ต้องใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดเนื่องจากความถี่ของเที่ยวบินไม่สูงนัก

3) ด้านงบประมาณ

การบริหารงบประมาณด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบินและรายได้ที่ได้รับ ซึ่งในกรณีที่ปริมาณเที่ยวบินจำกัด ส่งผลให้กรอบงบประมาณมีข้อจำกัดตามไปด้วย ดังนั้น การบริหารจัดการทรัพยากรจึงต้องดำเนินการอย่างรอบคอบ คุ่มค่า และสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงของพื้นที่ ด้วยเหตุนี้ ท่าอากาศยานจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการบริหารงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ข้อจำกัดด้านทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด.

4) ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์

ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่มีการใช้อุปกรณ์รักษาความปลอดภัยครบครัน และได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานระดับชาติ เช่น หน่วย EOD และกองทัพอากาศ ขณะที่ท่าอากาศยานนราธิวาสมีระบบ UV Scan, กล้องวงจรปิด, การบันทึกข้อมูลการเข้าออก และมาตรการตรวจค้นเข้มงวดตั้งแต่ประตูทางเข้ารวมถึงระบบรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ส่วนท่าอากาศยานนานาชาติเบตงแม้จะยังไม่ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ แต่มีการเตรียมพร้อมระบบ EDS, ETD และระบบ Access Control สำหรับพื้นที่สำคัญ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานของ ICAO และผ่านการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนเช่นเดียวกัน

5) ด้านความปลอดภัยในทรัพย์สิน

การปกป้องทรัพย์สินของท่าอากาศยานและผู้โดยสารยังคงเป็นเรื่องที่ต้องเฝ้าระวัง โดยมีความเสี่ยงจากบุคคลภายนอกและผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎ การกำหนดมาตรการตรวจ

คันหลายชั้นและการติดกล้องวงจรปิดทั่วพื้นที่ช่วยลดความเสี่ยงได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังคงเพิ่มความเข้มงวดในกระบวนการตรวจสอบและการรายงานเหตุผิดปกติ

6) ด้านความร่วมมือ

การสร้างความสำเร็จที่ถูกต้องแก่ผู้โดยสารเกี่ยวกับข้อกำหนดและมาตรการด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะในบริบทพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ภาษา และประสบการณ์ในการเดินทางทางอากาศ ผู้โดยสารบางส่วนอาจยังไม่คุ้นเคยกับขั้นตอนการตรวจค้นหรือข้อห้ามต่างๆ ส่งผลให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนหรือความไม่พึงพอใจในบางกรณี นอกจากนี้ ยังพบว่าปัจจัยด้านความร่วมมือจากชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานมีผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพของระบบรักษาความปลอดภัย ในบางพื้นที่ที่ประชาชนส่วนใหญ่เป็นมุสลิมเชื้อสายมลายู อาจมีความแตกต่างทางวัฒนธรรม ภาษา และศาสนา เมื่อเทียบกับเจ้าหน้าที่จากส่วนกลาง ซึ่งความแตกต่างดังกล่าวอาจก่อให้เกิดช่องว่างด้านความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของท่าอากาศยาน และความจำเป็นของมาตรการด้านความปลอดภัย ทั้ง 3 ท่าอากาศยานต่างได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก เช่น ทหารและตำรวจ แต่ระดับการบูรณาการอาจต่างกันตามลักษณะและความพร้อมของพื้นที่ โดยท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่มีเจ้าหน้าที่ประจำจากกองบิน 56 ที่ร่วมวางแผนและฝึกซ้อมรับมือเหตุฉุกเฉินร่วมกับท่าอากาศยาน ขณะที่ราวีวาสมีการสนับสนุนจากกองทหารหนึ่งกองร้อยเพื่อดูแลพื้นที่รอบนอก และท่าอากาศยานนานาชาติเบตงทำงานร่วมกับหน่วยตำรวจตระเวนชายแดนในการลาดตระเวนและตั้งจุดตรวจอย่างสม่ำเสมอ

5.1.2 วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อได้แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ เพื่อยกระดับความปลอดภัยของสนามบินในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ ได้แก่

ท่าอากาศยานราวีวาส ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง และท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยอย่างรอบด้าน ครอบคลุมทั้งพื้นที่บุคลากร งบประมาณ อุปกรณ์ ทรัพยากร และการสร้างความร่วมมือ โดยมีแนวทางการพัฒนาดังต่อไปนี้

1) ด้านพื้นที่

การเสริมสร้างระบบป้องกันพื้นที่ การเสริมสร้างระบบป้องกันพื้นที่ถือเป็นพื้นฐานสำคัญในการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานในพื้นที่ชายแดนใต้ได้ดำเนินการติดตั้งรั้วลวดหนามสองชั้นตามมาตรฐานความปลอดภัย พร้อมเสริมด้วยกล้องวงจรปิดตลอดแนวรั้วเพื่อการเฝ้าระวังตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีการจัดเจ้าหน้าที่ความมั่นคงลาดตระเวนตามแนวรั้วทั้งกลางวันและกลางคืน และมีการวางแผนการเฝ้าระวังที่เหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศ เช่น

ท่าอากาศยานเบตงที่มีเพียงทางเข้า-ออกเดียว ทำให้สามารถควบคุมการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความเสี่ยงจากภัยคุกคามภายนอก

2) ด้านบุคลากร

บุคลากรเป็นหัวใจสำคัญของการรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานทั้งสามแห่งมีการเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Security Guards) และเจ้าหน้าที่ตรวจค้น (Security Screeners) อย่างเหมาะสม พร้อมจัดอบรมตามมาตรฐานสากลที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดทั้งในหลักสูตรเบื้องต้น (Initial Training) และหลักสูตรทบทวนประจำปี (Recurrent Training) เพื่อรักษาระดับความรู้และทักษะอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังมีการส่งเสริมการบริหารองค์ความรู้ (Knowledge Management) ในหน่วยงาน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

3) ด้านงบประมาณ

การบริหารงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณ ที่ขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสาร ท่าอากาศยานจึงต้องบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นการวางแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน เพื่อลดความเสี่ยงของอุปกรณ์เสียหาย และพิจารณาการจัดซื้อหรือซ่อมแซมอุปกรณ์ตามความจำเป็นเร่งด่วน นอกจากนี้ มีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกรมท่าอากาศยานเพื่อขอรับงบประมาณเพิ่มเติมสำหรับการพัฒนาปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยให้ทันสมัยตามข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับดูแล

4) ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์

การบำรุงรักษาและพัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์ ท่าอากาศยานให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในงานรักษาความปลอดภัย โดยดำเนินการตามแผนการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance Plan) ที่ชัดเจน ตรวจสอบและซ่อมแซมอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ เช่น เครื่อง X-Ray เครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด (ETD) กล้องวงจรปิด (CCTV) และเครื่องตรวจจับโลหะ (Walkthrough/Handheld Detector) นอกจากนี้ ยังมีการติดตามเทคโนโลยีใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือภัยคุกคามรูปแบบใหม่ เช่น การโจมตีด้วยโดรน และวางแผนจัดหาอุปกรณ์ใหม่ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานสากล

5) ด้านความปลอดภัยในทรัพย์สิน

การเพิ่มความปลอดภัยในทรัพย์สิน การรักษาความปลอดภัยในทรัพย์สินถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญของระบบรักษาความปลอดภัย โดยท่าอากาศยานได้ดำเนินการมาตรการตรวจค้นหลายชั้น (Multi-Layered Screening) ตั้งแต่การตรวจค้นยานพาหนะที่เข้ามาในพื้นที่ การสแกนสัมภาระผู้โดยสารทั้งประเภทถือขึ้นเครื่อง (Carry-on) และสัมภาระโหลดใต้เครื่อง (Checked Baggage) รวมถึงการติดตั้งกล้อง CCTV ครอบคลุมจุดเสี่ยงสำคัญ นอกจากนี้ ยังมีการทำประกันภัย

ครอบคลุมทรัพย์สินทุกประเภท และจัดตั้งศูนย์ควบคุม (Command Center) สำหรับประสานการตอบสนองเหตุฉุกเฉินอย่างรวดเร็ว

6) ด้านการให้ความร่วมมือ

การส่งเสริมการสื่อสารและความร่วมมือกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ท่าอากาศยานจึงมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ทั้งผ่านสื่อออนไลน์ สื่อโซเชียลมีเดีย ป้ายประกาศ และกิจกรรมพบปะชุมชน โดยเน้นการให้ข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับเหตุผลของมาตรการต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังมี การส่งเสริมการใช้เจ้าหน้าที่ที่สามารถสื่อสารได้หลายภาษา เช่น ภาษาไทย ภาษาอังกฤษ ภาษามลายู เพื่อรองรับความหลากหลายของประชากรในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ และสร้างความร่วมมือที่ดีกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชนทั่วไปในการรักษาความปลอดภัยร่วมกัน

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ สามารถนำมาอภิปรายผล ได้ดังนี้

การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนใต้ เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) ตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนได้ประกาศ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 15(1) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 ซึ่งทั้ง 3 ท่าอากาศยานให้ความสำคัญกับการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยแบบหลายชั้น (Multi-Layered Security) ท่าอากาศยานทั้งหมดมีการตรวจค้นบุคคล ยานพาหนะ และสัมภาระอย่างเข้มงวด โดยใช้เทคโนโลยีที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน เช่น ระบบกล้องวงจรปิด เครื่องตรวจจับวัตถุต้องห้าม และระบบควบคุมการเข้าออก ซึ่งสอดคล้องกับวิจัยของ ธนพงศ์ ไชยบุญ และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2562) ที่ได้ศึกษาเรื่อง โดยได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่ามาตรการรักษาความปลอดภัยภายนอกอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ จะต้องมีการรักษาความปลอดภัยควบคุมการผ่านเข้า-ออก พื้นที่หวงห้าม โดยคนที่ผ่านเข้า-ออก ในเขตพื้นที่หวงห้ามจะต้องมีการติดบัตรอนุญาตการเข้าพื้นที่และจะต้องถูกตรวจค้นร่างกาย และในส่วนของยานพาหนะก็จะต้องมีบัตรอนุญาตและถูกตรวจค้นอาวุธ วัตถุระเบิด หรือสิ่งของต้องห้าม ซึ่งอาจใช้ในการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และจะต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำจุดเจ้าหน้าที่ชุดลาดตระเวน เพื่อตรวจสอบพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน มีการติดตั้งกล้องโทรทัศน์

วงจรปิดบริเวณโดยรอบเพื่อตรวจจับพฤติกรรมผู้ต้องสงสัยหรือใช้ติดตามกรณีเกิดเหตุการณ์ภายในท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่

ด้านพื้นที่ ลักษณะภูมิประเทศมีผลต่อการออกแบบระบบรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ราบจำเป็นต้องเสริมมาตรการทางกายภาพ เช่น รั้วลวดหนามสองชั้น และการลาดตระเวนรอบแนวรั้วอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ท่าอากาศยานในพื้นที่ภูเขาอย่างท่าอากาศยานนานาชาติเบตงแม้มีข้อได้เปรียบด้านการควบคุมทางเข้าออก แต่ยังมีความเสี่ยงจากเส้นทางธรรมชาติที่อาจใช้ลักลอบเข้าออกได้

ด้านบุคลากร ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่มีระบบการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยที่ครอบคลุมทั้งหลักสูตรเริ่มต้น (Initial Training) และหลักสูตรทบทวนประจำปี (Recurrent Training) รวมถึงการฝึกซ้อมสถานการณ์จำลอง ที่อ้างอิงจากเหตุการณ์จริง ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนสากลที่กำหนดให้มีการฝึกอบรมและทบทวนความรู้เป็นระยะ (แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ(NCASTP)) ในขณะที่ท่าอากาศยานนานาชาติเบตงและท่าอากาศยานนราธิวาสมีแผนการฝึกอบรมที่มีโครงสร้างใกล้เคียงกันตามกรอบมาตรฐานเดียวกัน แต่ผลการวิจัยสะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะด้านบุคลากรและงบประมาณ ซึ่งส่งผลต่อความถี่ ความหลากหลาย และความเข้มข้นของการฝึกซ้อม ทั้งนี้ กรณีท่าอากาศยานนราธิวาสพบว่า การมีจำนวนเที่ยวบินไม่สูงมากนักส่งผลให้การจัดสรรทรัพยากรด้านการฝึกอบรมเป็นไปอย่างจำกัด อย่างไรก็ตาม แม้ปริมาณเที่ยวบินจะไม่สูง แต่ระดับความเสี่ยงเชิงพื้นที่ยังคงอยู่ในระดับที่ต้องให้ความสำคัญ ส่งผลให้การลดทอนคุณภาพการฝึกอบรมอาจก่อให้เกิดช่องว่างด้านความพร้อมในการปฏิบัติการได้ ซึ่งสอดคล้องกับวิจัยของ วิศกร ตันพรหม (2566) ได้ศึกษาเรื่อง “การพัฒนาประสิทธิภาพภายใต้บริบทมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลกรณีศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ” ให้ข้อเสนอแนะว่าการฝึกอบรมเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาบุคลากร ช่วยให้พนักงานมีความรู้ ทักษะ และทัศนคติ ที่จำเป็นต่อการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลดีต่อทั้งตัวพนักงานองค์กร และ สังคมโดยรวม สำหรับการพัฒนาบุคลากร โดยการฝึกอบรม มี 2 ลักษณะ ได้แก่

- 1) Recurrent คือ การฝึกทบทวน ดูจากพื้นฐานของแต่ละคนว่ามีจุดอ่อนวิชาไหน ก็จะฝึกอบรมด้านนั้นจนถึงเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (อย่างน้อยร้อยละ 80) การที่อบรมเพิ่มเติมในสิ่งที่ คะแนนไม่ถึงเกณฑ์
- 2) Test คือ ผู้อบรมได้ฝึกทักษะจากวิชาที่เรียน และประกอบกับการฝึกคิดนอกกรอบ

ด้านงบประมาณ พบว่าท่าอากาศยานที่มีจำนวนเที่ยวบินน้อยมักได้รับงบประมาณจำกัด ส่งผลให้ต้องเลือกใช้อุปกรณ์ราคาประหยัดมากกว่าคำนึงถึงประสิทธิภาพ ซึ่งอาจกระทบต่อความสามารถในการป้องกันภัยในระยะยาว ทั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนพงศ์ ไชยบุญ และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2562) ที่ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษา

ความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ผลการวิจัยพบว่า การจัดสรรงบประมาณเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อคุณภาพระบบรักษาความปลอดภัย

ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) เป็นปัจจัยสำคัญในการลดความเสี่ยงจากอุปกรณ์เสื่อมสภาพหรือเสียหายขณะปฏิบัติงาน โดยการศึกษาพบว่า การตรวจสอบและซ่อมแซมอย่างสม่ำเสมอมีส่วนช่วยรักษาประสิทธิภาพของระบบรักษาความปลอดภัยในระยะยาว ทั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนพงศ์ ไชยบุญ และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2562) ที่ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ผลการวิจัยพบว่าควรให้ความสำคัญกับการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ และควรปรับแผนการบำรุงรักษาเครื่องมือ และอุปกรณ์ รวมถึงต้องมีผู้เชี่ยวชาญในการกำกับดูแล เพื่อกรณีมีปัญหาจะได้จัดการแก้ไขได้อย่างทันท่วงที ควรติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่มีความทันสมัยด้านเทคโนโลยี มีประสิทธิภาพสูง รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์จะต้องเพียงพอและเหมาะสม

ด้านความปลอดภัยในทรัพย์สิน การดำเนินมาตรการตรวจค้นแบบหลายชั้น และการติดตั้งระบบกล้องวงจรปิดครอบคลุมพื้นที่ มีบทบาทสำคัญในการลดความเสี่ยงจากการโจรกรรมและการลักลอบนำวัตถุอันตรายเข้าท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ยังจำเป็นต้องพัฒนาระบบการรายงานและวิเคราะห์เหตุการณ์ผิดปกติให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนพงศ์ ไชยบุญ และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2562) ที่ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ผลการวิจัยพบว่าควรกำหนดมาตรการสำหรับเจ้าหน้าที่ที่จะเข้าเวรดุกล้องโทรทัศน์วงจรปิดควรมีเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยประจำจุดเจ้าหน้าที่ชุดลาดตระเวนตรวจสอบความเรียบร้อย มีการติดตั้งกล้องโทรทัศน์ วงจรปิด และมีการประกาศเสียงตามสายให้ผู้โดยสารคอยระวังสิ่งของมีค่า และมีการทำงานร่วมกันกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำท่าอากาศยาน

ด้านการให้ความร่วมมือ พบว่าความแตกต่างทางวัฒนธรรมและการสื่อสารที่ไม่ตรงกันเป็นสาเหตุสำคัญ การใช้เจ้าหน้าที่ที่สามารถสื่อสารได้หลายภาษา เช่น ภาษาไทย อังกฤษ และมลายู จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมในการเสริมสร้างความเข้าใจและลดความขัดแย้ง สอดคล้องกับงานวิจัยของสุภา วชรสุขุม (2559) ได้ศึกษาปัญหาการใช้ภาษาไทยของนักเรียนนักศึกษาไทยเชื้อสายมลายู ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ พบปัญหาคือ การใช้ภาษาอันสืบเนื่องมาจากความแตกต่างในเรื่องลักษณะของภาษามลายูถิ่นปัตตานี เมื่อผู้พูดภาษามลายูถิ่นปัตตานีแปลความหมายไปสู่ภาษาไทยตรงตามตัวอาจไม่ถูกต้องกับการใช้คำหรือสำนวนในภาษาไทย หรืออาจสื่อความหมายผิดพลาดและสื่อสารไม่รู้เรื่องได้

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่องแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีข้อเสนอแนะดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดนโยบายให้ท่าอากาศยานในพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางภาษาและวัฒนธรรม จัดทำป้ายสื่อสารข้อมูลสำคัญอย่างน้อย 4 ภาษา ได้แก่ ไทย อังกฤษ มลายู และจีน โดยบรรจุเป็นแนวปฏิบัติมาตรฐาน ด้านการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย

2) ควรกำหนดนโยบายระดับประเทศในการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยเน้นการอบรมทั้งหลักสูตรพื้นฐานและหลักสูตรทบทวนอย่างต่อเนื่อง

3) ควรกำหนดกรอบนโยบายส่งเสริม “การมีส่วนร่วมของชุมชนด้านความปลอดภัยการบิน” โดยบูรณาการความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยาน หน่วยงานความมั่นคง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน เพื่อสร้างความเข้าใจและความไว้วางใจอย่างยั่งยืน

4) ควรผลักดันนโยบายสนับสนุนงบประมาณเฉพาะด้าน (Dedicated Budget) สำหรับการพัฒนาสื่อหลายภาษา การฝึกอบรมเชิงสถานการณ์ และกิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงบริหาร (Managerial Recommendations)

1) ผู้บริหารท่าอากาศยานควรกำหนดแผนยุทธศาสตร์ด้านการสื่อสารหลายภาษา (Multilingual Communication Strategy) โดยสำรวจกลุ่มผู้ใช้บริการหลัก วิเคราะห์ความจำเป็นทางภาษา และจัดลำดับความสำคัญของจุดติดตั้งป้ายในพื้นที่วิกฤต เช่น จุดตรวจค้น จุดเช็คอิน และทางออกฉุกเฉิน

2) ควรจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัย (Security Competency Development Plan) ที่ครอบคลุมการฝึกอบรม Initial Training, Recurrent Training และ Scenario-based Training พร้อมกำหนดตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของการฝึกอบรมอย่างชัดเจน

3) ควรแต่งตั้งคณะทำงานหรือคณะกรรมการความร่วมมือด้านความปลอดภัยท่าอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และชุมชนในพื้นที่ เพื่อกำกับติดตามการดำเนินงานด้านการสื่อสารและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

4) ควรส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety & Security Culture) ภายในองค์กรผ่านกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การประกวดแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ และสื่อสารภายในสม่ำเสมอ

5.3.3 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ (Operational Recommendations)

- 1) ดำเนินการสำรวจและจัดทำฐานข้อมูลจุดติดตั้งป้ายที่จำเป็น พร้อมออกแบบป้ายให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ใช้สัญลักษณ์สากล (Universal Symbols) ควบคู่กับข้อความหลายภาษา เพื่อให้เข้าใจได้ง่ายและลดความคลาดเคลื่อน
- 2) จัดอบรมเจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ โดยเน้นการฝึกสถานการณ์จำลอง เช่น เหตุการณ์วัตถุต้องสงสัย การอพยพฉุกเฉิน หรือเหตุความไม่สงบ เพื่อเพิ่มทักษะการตัดสินใจภายใต้แรงกดดัน
- 3) จัดกิจกรรมพบปะชุมชน (Community Engagement Activity) อย่างน้อยปีละ 1-2 ครั้ง เพื่อชี้แจงมาตรการด้านความปลอดภัย และรับฟังข้อเสนอแนะจากประชาชนในพื้นที่
- 4) ใช้ช่องทางสื่อสารที่หลากหลาย เช่น เว็บไซต์ท่าอากาศยาน โซเชียลมีเดีย สื่อท้องถิ่น และป้ายประชาสัมพันธ์ในชุมชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
- 5) ส่งเสริมการจัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัครเฝ้าระวังในพื้นที่รอบท่าอากาศยาน เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนการแจ้งเหตุและสร้างความร่วมมือเชิงรุกด้านความมั่นคง

5.3.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

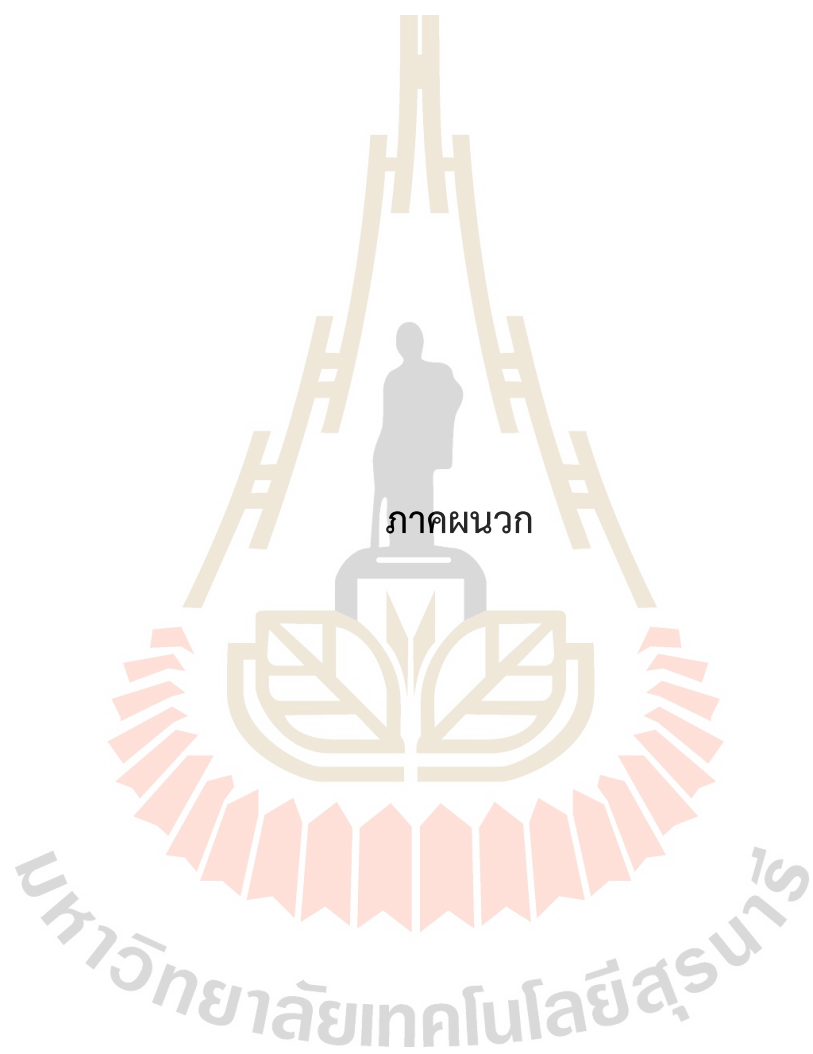
- 1) ควรศึกษาการประเมินความเสี่ยงเฉพาะพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยการประเมินภัยคุกคามและจุดอ่อนของแต่ละท่าอากาศยานอย่างละเอียด เช่น การวิเคราะห์ความเสี่ยงจากภูมิประเทศ จำนวนทางเข้าออก และปัจจัยชุมชนโดยรอบ เพื่อออกแบบมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เฉพาะเจาะจงและสามารถนำไปใช้ได้จริง
- 2) ควรศึกษาประสิทธิผลของหลักสูตร Initial Training และ Recurrent Training ต่อทักษะการปฏิบัติงานจริงของเจ้าหน้าที่ เพื่อประเมินและปรับปรุงแนวทางการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับสถานการณ์ความเสี่ยงในพื้นที่
- 3) ควรศึกษาวิจัยการใช้เทคโนโลยีใหม่ที่เหมาะสมกับท่าอากาศยานขนาดกลางและเล็ก เช่น การศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบกล้องวงจรปิดอัจฉริยะ (AI CCTV) หรือระบบตรวจจับโดรนมาใช้จริงในสภาพแวดล้อมที่มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ
- 4) ควรศึกษาความร่วมมือระหว่างท่าอากาศยานกับชุมชนท้องถิ่น ควรศึกษารูปแบบความร่วมมือที่ประสบความสำเร็จ เช่น การตั้งทีมอาสาสมัครลาดตระเวนร่วมกับหน่วยรักษาความปลอดภัย และการจัดอบรมความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยให้กับผู้นำชุมชน เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือที่เป็นรูปธรรม

รายการอ้างอิง

- กระทรวงการคลัง. (2562). *หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- คณะกรรมการการบินพลเรือน. (2566). *แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ*. ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 140 ตอนพิเศษ 178 ง (25 กรกฎาคม 2566).
- ทิพวรรณ กิตติวิบูลย์. (2550). เหตุการณ์ความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้: เปรียบเทียบความเชื่อเกี่ยวกับสาเหตุและข้อเสนอแนะระหว่างผู้ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ที่นับถือศาสนาต่างกัน. *วารสารพัฒนาสังคม*, 9(1), 30–84.
- ธนพงศ์ ไชยบุญ, และ กฤษณพงศ์ พุตระกูล. (2562). การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่. *วารสารวิชาการอาชีวศึกษาและนิติวิทยาศาสตร์*, 5(2), 1–24.
- รังสรรค์ มะสุริน, และ พจนา พิชาติปัจจา. (2565). แนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจด้านการรักษาความปลอดภัยภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินของท่าอากาศยานเชียงใหม่. *ศูนย์พัฒนาการเรียนรู้สมัยใหม่*, 7(7), 93–112.
- ศรีสมภพ จิตรภิรมย์ศรี. (2568). การแก้ปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้: ข้อกังขาต่อยุทธศาสตร์ของรัฐ? สงขลา: สถาบันสันติศึกษา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สืบค้นจาก <https://www.cscd.psu.ac.th/th/node/686>
- ศูนย์เฝ้าระวังสถานการณ์ภาคใต้. (2568). *สถิติการเกิดความไม่สงบรายปี ตั้งแต่ 2547–2568*. สืบค้นจาก <https://www.deepsouthwatch.org/>
- สุภา วชรสุขุม. (2559). *ปัญหาการใช้ภาษาไทยของนักเรียนนักศึกษาไทยเชื้อสายมลายูในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ (รายงานวิจัย)*. มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา. สืบค้นจาก <https://www.wb.yru.ac.th/handle/yr/5191>
- สุรชาติ บำรุงสุข และคณะ. (2564). *ภัยคุกคามจากการก่อการร้ายต่อเมืองใหญ่ในปัจจุบัน*. *วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา*, 16(2), 150–160.
- วิกร ตันพรหม. (2566). การพัฒนาประสิทธิภาพภายใต้บริบทมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล: กรณีศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กรุงเทพมหานคร. สืบค้นจาก <https://www.digital.car.chula.ac.th/chulaetd/10908/>

รายการอ้างอิง (ต่อ)

- Ahmet Kaya. (2016). *Analytical induction on security perceptions of the Turkish and American citizens with regard to airport security practices*. The Journal of International Social Research, 9(43), 756–761.
- Blalock, G., Kadiyali, V., & Simon, D. H. (2007). *The impact of post-9/11 airport security measures on the demand for air travel*. Journal of Law and Economics, 50(4), 731–755.
- Domino theory. (n.d.). Retrieved from <https://www.thaidisplay.com/content-40.html>
- International Civil Aviation Organization. (2022). *Annex 17: Aviation security—Safeguarding international civil aviation against acts of unlawful interference (12th ed.)*. Montreal, Canada: Author.
- Rupprecht, K. (2014). *Separatist conflicts in the ASEAN region: Comparing Southern Thailand and Mindanao*. Austrian Journal of South-East Asian Studies, 7(1), 21–40.
- Skorupski, J., & Uchronski, P. (2016). *A human being as a part of the security control system at the airport*. Procedia Engineering, 134, 291–300.



ภาคผนวก



แบบประเด็นการสนทนากลุ่ม

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้

ผู้วิจัย นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ นักศึกษามหาบัณฑิตหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิตสาขาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน มหาวิทยาลัยสุรนารี

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่ศึกษาแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ เพื่อที่จะนำข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ ส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ ในการป้องกันอาชญากรรม และการก่อความไม่สงบที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในงานวิจัยนี้คือ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยสนามบินสาธารณะใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ได้แก่ รวมทั้งสิ้น 9 คน โดยใช้วิธีเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 9 คน ประกอบด้วยท่าอากาศยานนราธิวาส 3 คน ท่าอากาศยานนานาชาติเบตง 3 คน ท่าอากาศยานหาดใหญ่ 3 คน โดยเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานไม่น้อยกว่า 1 ปี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เชี่ยวชาญ

1. ตำแหน่ง
2. ประสบการณ์ในการทำงานด้านความปลอดภัย.....
3. สถานที่/หน่วยงาน..... จังหวัด.....
4. สัมภาษณ์เมื่อวันที่ เดือน..... พ.ศ.....
5. สถานที่สัมภาษณ์
6. เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....

ส่วนที่ 2 การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

1. งานรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานในปัจจุบัน มีการดำเนินการอย่างไร
2. มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันสนามบิน มีการดำเนินการอย่างไร อาทิเช่น
 - 2.1 ป้องกันแนวรอบสนามบิน
 - 2.2 สิ่งกีดขวางกายภาพ

2.3 มาตรการควบคุมพื้นที่/พื้นที่หวงห้าม

2.4 การตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะ

3. เครื่องมือรักษาความปลอดภัย มีการดำเนินการอย่างไร อาทิเช่นเครื่องมือตรวจจับโลหะแบบเดินดินผ่าน, เครื่องมือตรวจจับโลหะแบบมือถือ, เครื่องมือเอกซเรย์

4. การควบคุมการรักษาความปลอดภัยของบุคคลและสิ่งของที่ขึ้นบนอากาศยาน มีการดำเนินการอย่างไร

ส่วนที่ 3 สภาพปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

1. ด้านพื้นที่
2. ด้านบุคลากร
3. ด้านงบประมาณ
4. ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์.....
5. ด้านความไม่ปลอดภัยในทรัพย์สิน.....
6. ด้านการไม่ให้ความร่วมมือ.....

ส่วนที่ 4 แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

1. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านพื้นที่
2. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านบุคลากร
3. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านงบประมาณ
4. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านเครื่องมือและอุปกรณ์.....
5. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความไม่ปลอดภัยในทรัพย์สิน.....
6. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพปัญหาด้านการไม่ให้ความร่วมมือ.....



ภาคผนวก ข.

แบบขออนุญาตเข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

ที่ สปพ ๓๓๖/๒๐๑



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๖๕ สิงหาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขออนุญาตเข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการท่าอากาศยานราชีวาส

ด้วย นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ รหัสนักศึกษา ๖๔๑๓๒๐๐๒๒๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ลงทะเบียนทำวิทยานิพนธ์ ในหัวข้อ “แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะใน ๓ จังหวัดชายแดนใต้” ซึ่งเป็นส่วน หนึ่งของหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.นปภา ภทรกมลพงษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

แผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาวิทยาการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ เข้าสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยจำนวน ๒ ท่าน และเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัย (ฝ่ายตำรวจ ฝ่ายทหาร หรือฝ่ายปกครอง) จำนวน ๑ ท่าน เพื่อเก็บข้อมูลแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ เพื่อนักศึกษา จะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัย ให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสาน ในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าแผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

แผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาวิทยาการการบิน

โทร. ๐๒-๒๗๒-๕๗๔๑ ต่อ ๓๓๖๒

นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ โทร. ๐๙๐-๙๑๗-๙๕๑๕ Email: paer_๒๕๓๙@hotmail.com

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐ ๒๒๗๒ ๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐ ๒๒๗๒ ๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0 2272 5741-4 FAX 0 2272 5288

ที่ สปพ ๓๓๖/๒๐๑



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเบตง

ด้วย นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ รหัสนักศึกษา ๖๔๑๓๒๐๐๒๒๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ลงทะเบียนทำวิทยานิพนธ์ ในหัวข้อ “แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะใน ๓ จังหวัดชายแดนใต้” ซึ่งเป็นส่วน หนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.นปภา ภทรกมลพงษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

แผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาวิทยาการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้ นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ เข้าสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยจำนวน ๒ ท่าน และเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัย (ฝ่ายตำรวจ ฝ่ายทหาร หรือฝ่ายปกครอง) จำนวน ๑ ท่าน เพื่อเก็บข้อมูลแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ เพื่อนักศึกษา จะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัย ให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสาน ในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ธัญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าแผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

แผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาวิทยาการการบิน

โทร. ๐๒-๒๗๒-๕๗๔๑ ต่อ ๓๓๖๒

นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ โทร. ๐๙๐-๙๑๗-๙๕๑๕ Email: paer_๒๕๓๙@hotmail.com

๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐ ๒๒๗๒ ๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐ ๒๒๗๒ ๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0 2272 5741-4 FAX 0 2272 5288

ที่ สปพ ๓๓๖/๑๙๖๗



สถาบันการบินพลเรือน
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ ๑๐๙๐๐

๖๕ สิงหาคม ๒๕๖๗

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เข้าสัมภาษณ์เพื่องานวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการท่าอากาศยานทหาร

ด้วย นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ รหัสนักศึกษา ๖๔๑๓๒๐๐๒๒๐ นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ได้ลงทะเบียนทำวิทยานิพนธ์ ในหัวข้อ “แนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะใน ๓ จังหวัดชายแดนใต้” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน ภายใต้การควบคุมของ ดร.นภา ภทรมลพงษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

แผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาวิทยาการการบิน สถาบันการบินพลเรือน ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านอนุญาตให้นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ เข้าสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจำนวน ๒ ท่าน และเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัย (ฝ่ายตำรวจ ฝ่ายทหาร หรือฝ่ายปกครอง) จำนวน ๑ ท่าน เพื่อเก็บข้อมูลแนวทางการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสาธารณะ เพื่อนักศึกษาจะได้นำข้อมูลดังกล่าวประกอบในการดำเนินงานวิจัย ให้สำเร็จลุล่วงต่อไป ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่งและขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.จัญญรัตน์ คำเพระ)

หัวหน้าแผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

แผนกวิชาการจัดการมหาบัณฑิตด้านการบิน กองวิชาวิทยาการการบิน

โทร. ๐๒-๒๗๒-๕๗๔๑ ต่อ ๓๓๖๒

นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ โทร. ๐๙๐-๙๑๗-๙๕๑๕ Email: paer_๒๕๓๙@hotmail.com

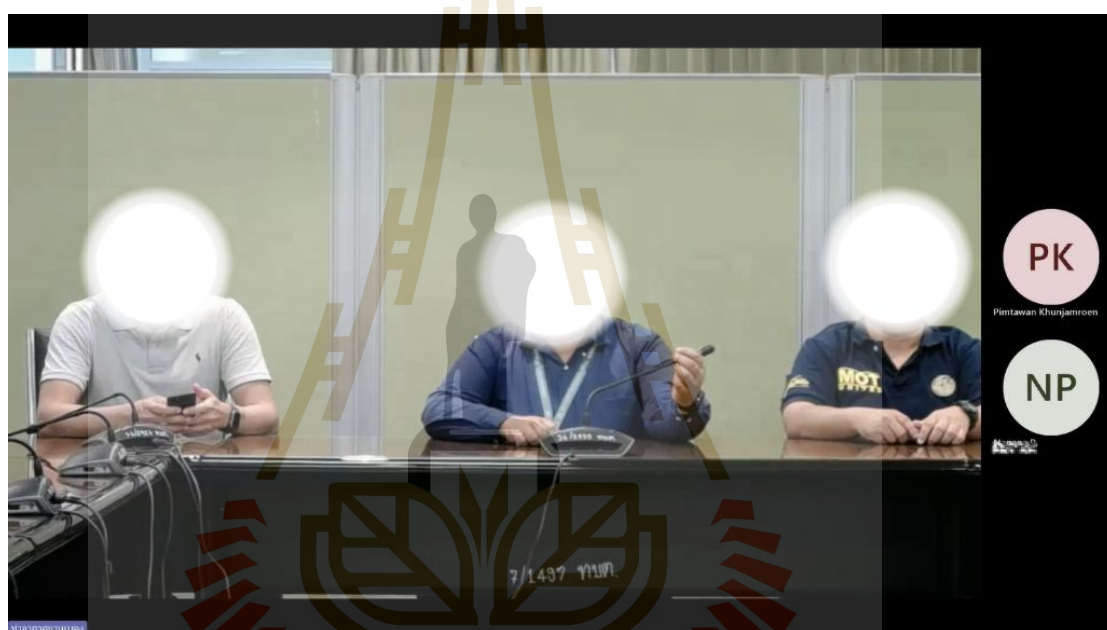
๑๐๓๒/๓๕๕ ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๙๐๐ โทร. ๐ ๒๒๗๒ ๕๗๔๑-๔ โทรสาร ๐ ๒๒๗๒ ๕๒๘๘
1032/355 PHAHOLYOTHIN ROAD JOMPHON JATUJAK BANGKOK 10900 TEL. 0 2272 5741-4 FAX 0 2272 5288





มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี





มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี





มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ประวัติผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

นักศึกษา	นางสาวพิมพ์ตะวัน ขุนจำเริญ รหัสนักศึกษา 6413200220
สาขาวิชา	การจัดการการบิน
วัน-เดือน-ปีเกิด	25 มิถุนายน 2539
จังหวัดที่เกิด	นราธิวาส
ที่อยู่ปัจจุบัน	345/103 ต.บางคูวัด อ.เมืองปทุม จังหวัดปทุมธานี 12000
สถานที่ทำงาน	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ตำแหน่ง	เลขานุการผู้อำนวยการฝ่ายกำกับดูแลกิจการองค์กร
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ พ.ศ. 2561

