

มาตรการการป้องกันอาชญากรรมภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อรองรับการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

รัฐเขต ไชยเศรษฐสิทธิ¹ เสกสัน เครือคำ² และโสรัตน์ กลับวิลลา³

วันได้รับบทความ: 26 พฤษภาคม 2566 วันแก้ไข: 8 กรกฎาคม 2566 วันยอมรับเผยแพร่: 10 กรกฎาคม 2566

บทคัดย่อ

สนามบินอุตะเถามีความสำคัญต่อเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นอย่างมากในฐานะหนึ่งในเส้นทางสัญจรเข้าสู่ประเทศและเป็นหนึ่งในสนามบินที่กำลังพัฒนาให้กลายเป็นสนามบินนานาชาติในอนาคต โดยการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตสนามบินอุตะเถาหลังจากการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและพัฒนาแนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อรองรับการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือเจ้าหน้าที่ระดับบริหารและผู้รับผิดชอบการปฏิบัติงานด้านการป้องกันอาชญากรรมในสนามบินอุตะเถา สุวรรณภูมิ และดอนเมือง ผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันอาชญากรรม เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับบริหารภายในพื้นที่สนามบินอุตะเถา สุวรรณภูมิ และดอนเมือง โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบจำเพาะเจาะจงเพื่อค้นหาข้อมูลเชิงลึกจากผู้ที่มีความรู้หรือประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อมากที่สุด ใช้การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมและการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผลลัพธ์ที่ได้พบปัญหาสำคัญคือจำนวนกำลังพลที่มีจำนวนในระดับขั้นต่ำสุดที่รับได้ การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่สนามบินและเจ้าพนักงานตำรวจ การจัดทำแผนงานป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นในสนามบินและการจัดการปัญหาโดยสารรับแจ้งผิดกฎหมายซึ่งสามารถปรับปรุงแก้ไขปัญหาภาพรวมได้ด้วยการนำผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายมาประชุมแล้วร่างแผนงานในการปฏิบัติงานโดยละเอียดก่อนมีการทำข้อตกลงร่วมกันต่อไป ข้อเสนอแนะสำคัญคือจะต้องมีการสำรวจความคิดเห็นก่อนการนำแผนไปใช้งานจริงเพิ่มเติมด้วย

คำสำคัญ: อาชญากรรม สนามบิน อุตะเถา มาตรการการป้องกัน

¹ นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบังคับใช้กฎหมาย โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

(ผู้ประพันธ์บรรณกิจ)

² รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

³ ศาสตราจารย์ พลตำรวจตรี คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ



Measures for Crime Prevention at U-Tapao Airport to Support the Eastern Economic Corridor (EEC)

Rutthakage Chaiyasetthasit¹, Seksan Khruakham² & Soratn Glubwila³

Received Date: May 26, 2023 Revised Date: July 8, 2023 Accepted Date: July 10, 2023

Abstract

U-Tapao Airport holds significant importance for the Eastern Economic Corridor (EEC) as a crucial gateway and one of the airports undergoing development to become an international airport in the future. This research aimed to investigate patterns and trends of potential crimes at U-Tapao Airport after the launch of EEC and to develop measures for crime prevention at U-Tapao Airport to support the development of EEC. The population and sample group included executives, officials responsible for crime prevention at U-Tapao Airport, Suvarnabhumi International Airport, and Don Mueang International Airport, experts in crime prevention, high-ranking police officers at U-Tapao Airport, Suvarnabhumi International Airport, and Don Mueang International Airport. Purposive sampling was implemented to select subjects with the highest expertise and experience in the field to provide in-depth information. Data were collected via non-participant observation and in-depth interviews with key informants. The results identified several problems, including an insufficient staffing level, collaboration challenges between airport staff and police officers, the development of crime prevention measures, and the management of vehicles involved in illegal transportation. The problems mentioned above could be solved by involving all relevant parties in a meeting to carefully plan and agree upon the necessary actions. It is also recommended to conduct a public hearing before implementing the proposed preventive measures.

Keywords: Crime, Airport, U-Tapao, Preventative measures

¹ Graduate student, Master of Arts Program in Criminology and Law Enforcement, Royal Police Cadet Academy (Corresponding Author)

² Police Colonel, Ph.D., Faculty of Social Sciences, Royal Police Cadet Academy

³ Police General Major, Ph.D., Faculty of Social Sciences, Royal Police Cadet Academy

บทนำ (Introduction)

โลกยุคปัจจุบันคือโลกแห่งเทคโนโลยีและนวัตกรรม ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากมายโดยมีการเรียกรวมไว้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบโลกาภิวัตน์ ซึ่งราชบัณฑิตยสถานนิยามเรียกการเปลี่ยนแปลงนี้ หมายถึง การที่โลกมีขนาดที่เล็กลงในเชิงของการเปรียบเทียบไม่ใช่การที่โลกมีขนาดที่เล็กลงจากการวัด ซึ่งสิ่งที่แสดงออกอย่างเด่นชัดที่สุดคือ การนำความรู้ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาสร้างพลังขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาสังคมเศรษฐกิจ ซึ่งกระแสโลกาภิวัตน์นี้ส่งผลโดยตรงต่อทั้งเศรษฐกิจและสังคมไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม จึงทำให้ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกเกิดการตื่นตัวและพยายามที่จะปรับตัวให้ก้าวทันต่อกระแสแห่งการเปลี่ยนแปลงนี้ ให้ได้รับประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้เหตุการณ์ดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในหลากหลายมิติ ซึ่งจากการที่ประเทศไทยมีการจัดทำนโยบายต่าง ๆ เพื่อรองรับสถานการณ์ดังกล่าวมากมายและหนึ่งในนั้นคือนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2561 โดยมีผลต่อ 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง ทั้งนี้ตัวนโยบายนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อพัฒนาด้านเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่รวมไปถึงด้านการท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรม บุคลากร การศึกษา การวิจัย ธุรกิจ การเงิน เทคโนโลยี และการพัฒนาเชิงสังคมอื่น ๆ ควบรวมไว้ด้วยกันทั้งหมด และจากนโยบายนี้เองที่ทำให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเกิดการเจริญเติบโตในหลากหลายมิติ ซึ่งการเจริญเติบโตที่เกิดขึ้นนี้ย่อมหมายถึงการจ้างงานที่มากขึ้น ส่งผลให้จำนวนประชากรที่อยู่ภายในพื้นที่ทั้งชาวไทยและต่างประเทศมีปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2564) การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้เชื่อว่าทำให้เกิดเพียงด้านที่ดีเพียงอย่างเดียว ย่อมทำให้เกิดด้านที่ไม่ดีขึ้นด้วย โดยด้านที่ไม่ดีคือการเกิดอาชญากรรมที่ย่อมเกิดความเปลี่ยนแปลงตามไปแนวคิดความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงและการเกิดอาชญากรรมเป็นดังนี้ ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ดีหรือไม่ดีย่อมทำให้เกิดลักษณะของการต่อต้านเกิดขึ้น และลักษณะของการต่อต้านย่อมเป็นการเหนี่ยวนำให้เกิดการปะทะทั้งเชิงความคิดหรือเชิงกายภาพ จนอาจก้าวไปสู่การเกิดปัญหาอาชญากรรมได้ เนื่องจากอาชญากรรมมีความหมายในภาพกว้างคือ พฤติกรรมที่มีการแสดงออกแล้วส่งผลให้สังคมหรือบุคคลรอบข้างเกิดความไม่ปกติสุขหรือไม่สงบเรียบร้อยขึ้น จากแผนวิสาหกิจ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อการบริหารงานท่าอากาศยานแห่งใหม่ในอนาคต ที่ได้มีการจัดทำให้มีพื้นที่ที่ตอบสนองต่อนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้แก่ การพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่คือท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาอันจะกลายเป็นด่านหน้าในการเข้าออกประเทศแห่งใหม่ในอนาคตที่จะช่วยส่งเสริมให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยพบว่าท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภามีความน่าสนใจที่จะใช้เป็นตัวอย่งในการศึกษาครั้งนี้เนื่องมาจากถ้าสามารถทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภามีแนวทางการรับมือป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพย่อมทำให้นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นไปได้อย่างราบรื่นอย่างแน่นอน (การทำอากาศยาน, 2560)

ในการศึกษาเพิ่มเติมพบว่า เมื่อทำการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างเต็มรูปแบบจะทำให้เกิดการอพยพของประชากรทั้งชาวไทยและต่างประเทศเข้าสู่พื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นจำนวนมาก ดังการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2554 ที่ทำให้จากเขตที่มีพื้นที่รกร้างกลายเป็นเขตอุตสาหกรรมหลัก

ของประเทศในปัจจุบัน โดยจากตัวเลขเชิงสถิติของคดีความที่เกิดขึ้นค้นพบว่าปริมาณอาชญากรรมของจังหวัดสมุทรปราการในช่วงปี 2550 ไปจนถึงปี 2554 มีอัตราที่ลดลงจาก 14,189 คดี เป็น 11,136 คดี โดยเป็นเหตุเนื่องมาจากการเกิดแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้น จึงเป็นผลให้ได้รับความสนใจจากหน่วยงานภาครัฐมากมาย จึงเกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเพื่อทำการจัดเตรียมเขตพื้นที่ในการพัฒนาท่าอากาศยาน แต่เมื่อได้ทำการเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2554 จนกระทั่งในปี 2556 จำนวนอาชญากรรมจังหวัดสมุทรปราการมีปริมาณพุ่งสูงมากขึ้นจนสูงที่สุดในรอบ 10 ปี นั่นคือ จาก 11,136 คดี กลายเป็น 9,943 คดี ซึ่งจากเหตุดังกล่าวสามารถคาดการณ์เบื้องต้นได้ว่าเมื่อทำการเปิดใช้ท่าอากาศยานอย่างเต็มรูปแบบทำให้เกิดการสัญจรของผู้เดินทางทั้งไทยและต่างประเทศ รวมไปถึงการทำให้เกิดการพัฒนาของพื้นที่บริเวณโดยรอบกลายเป็นชุมชน รวมไปถึงเขตอุตสาหกรรม อันเป็นการนำไปสู่การเกิดกิจกรรมต่าง ๆ มากมายขึ้นเป็นอย่างมาก เป็นการทำให้งานด้านการป้องกันการเกิดอาชญากรรมมีมากขึ้นจนไม่สามารถทำได้อย่างทั่วถึง ทั้งนี้แม้ว่าจำนวนอาชญากรรมจังหวัดสมุทรปราการจะมีปริมาณที่ลดลงในปีต่อมา สาเหตุหลักเนื่องมาจากการจัดตั้งคณะรักษาความสงบแห่งชาติขึ้น อันเป็นการทำให้เกิดการตื่นตัวของหน่วยงานภาครัฐในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในหลายพื้นที่ และมีการจัดทำแผนงานป้องกันอาชญากรรมอย่างจริงจังให้กับท่าอากาศยาน จนเมื่อสถานการณ์เริ่มกลับสู่ภาวะปกติมีการเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเต็มรูปแบบ ในช่วงปี 2560 จำนวนอาชญากรรมจังหวัดสมุทรปราการเริ่มมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอันเกิดเนื่องจากปริมาณผู้ใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณที่สูงเกินกว่าขีดจำกัดการรองรับได้ และส่งผลให้เกิดแผนวิสาหกิจ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมพบว่า อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยถูกนับเป็นเป้าหมายสำคัญของกลุ่มองค์กรอาชญากรรม ไม่ว่าจะเป็อาชญากรรมข้ามชาติหรือภายในประเทศ โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้เดินทางเข้าออกท่าอากาศยานมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นจนทำให้การดูแลไม่ทั่วถึง และอีกสาเหตุหนึ่งคือการบังคับใช้กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ที่มีความเหลื่อมล้ำไม่เท่ากัน และประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความรุนแรงของการบังคับใช้กฎหมายต่อชาวต่างชาติต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านภายในภูมิภาค ดังเช่นประเทศฟิลิปปินส์ที่มีการลงโทษด้วยการตัดมือ เชียน โบย หรือกระทั่งประหารชีวิตจากการก่ออาชญากรรม ทำให้กลุ่มอาชญากรเลือกที่จะกระทำการก่ออาชญากรรมในประเทศไทยมากกว่าประเทศอื่นในภูมิภาค

จากที่กล่าวทั้งหมดข้างต้น ผู้วิจัยค้นพบปัญหาที่เกิดจากการไม่จัดเตรียมแผนงานการป้องกันอาชญากรรมอย่างเต็มรูปแบบ และปัญหาผู้ใช้บริการท่าอากาศยานมีปริมาณที่มากเกินไปจนขีดจำกัดที่รองรับได้ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณอาชญากรรม ดังนั้นเพื่อให้แผนงานการป้องกันอาชญากรรมเป็นไปได้อย่างเต็มประสิทธิภาพควรที่จะมีการจัดทำแผนงานป้องกันอาชญากรรมแบบเต็มรูปแบบที่เน้นการมีส่วนร่วมกับคนในชุมชนของท่าอากาศยาน เพื่อให้ป้องกันในส่วนของผู้ใช้บริการที่มีปริมาณเกินขีดจำกัดในอนาคตได้ด้วย แต่การที่จะดึงให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมได้นั้นต้องมีการคำนึงถึงตัวแปรสำคัญนั่นคือบริบทของสังคมของท่าอากาศยานที่จะต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบไปให้มีความแตกต่างกันตามแต่สถานะของพื้นที่ เพื่อให้แผนงานเกิดประสิทธิภาพสูงสุดรวมทั้งได้รับการยอมรับจากภายในพื้นที่ ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัย

จึงต้องการที่จะทำการวิจัย มาตรการการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา เพื่อรองรับการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อค้นหาซึ่งแนวทางอันจะเป็นการป้องกันอาชญากรรมที่จะช่วยให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาสามารถป้องกันอาชญากรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นการมีส่วนร่วมกับประชากรภายในพื้นที่ แล้วจึงสรุปเป็นแนวทางปฏิบัติที่จะสามารถนำไปใช้งานได้จริงแก่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาต่อไป

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย (Research Objectives)

- 1) เพื่อศึกษารูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาหลังจากการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- 2) เพื่อพัฒนาแนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา เพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

การทบทวนวรรณกรรม (Literature Review)

1. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

อาชญากรรม (Crime) เป็นปรากฏการณ์ (Phenomenon) ปกติทางสังคมอย่างหนึ่งที่มีผลกระทบต่อความสงบสุขของประชาชนก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจ มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงภายในประเทศ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ ในสังคมที่มีอาชญากรรมเกิดขึ้นสูงย่อมแสดงให้เห็นว่าสังคมนั้น ๆ มีความไม่สงบเรียบร้อยหรือมีปัญหาต่าง ๆ มากขึ้นเป็นเงาตามตัว ดังนั้น การเกิดขึ้นของอาชญากรรมจึงเป็นเรื่องที่มีผลกระทบต่อความก้าวหน้าทางสังคม ตลอดจนความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และการอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างผาสุก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์ใช้ในการควบคุมพฤติกรรมมนุษย์ เพื่อให้สมาชิกในสังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างปกติสุข

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ทางสังคมอื่นเป็นเครื่องควบคุมพฤติกรรมมนุษย์ แต่ก็มีหน้าที่เพียงทำให้จำนวนของการเกิดอาชญากรรมลดลง ไม่จะสามารถทำให้ปัญหาอาชญากรรมหมดสิ้นไปจากสังคมได้ การศึกษาถึงสาเหตุการเกิดขึ้นของอาชญากรรมจึงเป็นสิ่งสำคัญ สามารถที่จะนำสาเหตุการเกิดขึ้นของอาชญากรรมเหล่านั้นมาพัฒนา ตลอดจนกำหนดเป็นนโยบายที่นำมาใช้ป้องกันการเกิดขึ้นของอาชญากรรมได้ในทางอาชญาวิทยาได้แบ่งมุมมองของการศึกษาในเรื่องดังกล่าวออกเป็น 3 มุมมองที่สำคัญด้วยกัน กล่าวคือ มุมมองทางด้านจิตวิทยา (Psychology) มุมมองทางด้านชีววิทยา (Biology) และมุมมองทางด้านสังคมวิทยา (Sociology) ซึ่งในแต่ละมุมมองก็มีข้ออธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอาชญากรรมที่แตกต่างกันออกไป

การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม หมายถึง การป้องกันไม่ให้อาชญากรรมเกิดขึ้น ลดโอกาสของคนร้ายที่จะกระทำความผิด จำแนกได้ดังนี้ คือ การกำจัดต้นเหตุ การขจัดช่วงโอกาสที่จะกระทำความผิด และขจัดความปรารถนาที่จะกระทำความผิด ซึ่งทั้งหมดนี้ถือเป็นหน้าที่ที่สำคัญของเจ้าหน้าที่รัฐบาลเอกชนและประชาชนในการร่วมมือกัน รวมถึงการใช้มาตรการต่าง ๆ ระวังเหตุการณ์การกระทำความผิด การจับกุมควบคุมอาชญากร

เพื่อป้องกันอาชญากรรมย้อนกลับมากระทำความผิดอีก โดยอาจจะเป็นการป้องกันและระงับเหตุในการเกิดอาชญากรรม และหรือเป็นการสืบสวนปราบปรามติดตามจับกุมภายหลังจากการเกิดเหตุแล้ว (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2566)

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรวิทย์ อธิภักดิ์พงศ์ (2555) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกรณีศึกษาเปรียบเทียบท่าอากาศยานนานาชาติลอสแอนเจลิสกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการจัดการที่ดี ผู้ปฏิบัติงานยังเข้าใจผิดในงานรักษาความปลอดภัย บุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบไม่ให้ความสำคัญ ผู้มีอิทธิพลทางการเมืองและทางการค้าสามารถเข้าไปในเขตหวงห้ามได้เพราะถืออภิสิทธิ์ทำให้ผู้บริหารบางกลุ่มสร้างเป็นเครือข่ายอิทธิพลเพื่อครอบงำระบบการทำงานของบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและการบริหารความปลอดภัย และปัญหาทั่วไป คือ การมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับงานด้านความปลอดภัย ดังนั้น แนวทางที่จะแก้ไขปัญหาและอุปสรรคดังกล่าว ให้ผู้บริหารทุกระดับต้องตระหนักในคุณค่าของผู้ปฏิบัติงานและมีบทบาทร่วมในงานด้านความปลอดภัยและในการเลือกเฟ้น บุคคลที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งนี้ เพราะการที่ทุกคนมีส่วนร่วมอยู่ในการรักษาความปลอดภัยจะทำให้เกิดผลงานอย่างมีประสิทธิภาพ

วรวิทย์ อธิภักดิ์พงศ์ (2556) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การบริหารความเสี่ยงกับประสิทธิภาพการจัดการด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติ” ผลการวิจัยพบว่าแนวทางในการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงสามารถพัฒนาให้ดีขึ้นได้ดังนี้ 1) การนำนวัตกรรมมาใช้เสริมระบบการบริหารความเสี่ยงรูปแบบเดิม 2) การสร้างกลไกการประสานงานกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากปัจจัยด้านความเสี่ยง (Risk Factor) มีขอบเขตที่กว้างและยากจะคาดเดาและควบคุมได้ 3) การพัฒนาระบบการควบคุมเชิงป้องกันกล่าวคือ การลดความเสี่ยงได้ก็ต้องใช้การควบคุม (Control) ซึ่งควรจะมีทั้งการป้องกัน (Preventive Control) เพื่อไม่ให้เกิดเหตุร้ายกันตั้งแต่ต้นทาง เช่น ตรวจพบ (Detective Control) ก่อนขึ้นเครื่องกระเป๋าที่ถือเองหรือสัมภาระใส่ใต้ท้องเครื่อง ตัวเครื่องบินเอง แหล่งเชื้อเพลิง แม้แต่กระทั่งตัวอาคารไม่ให้มีการโจรกรรมทุกประเภท

สุวัฒน์ ไกรสกุล และ จุฑาภรณ์ คงรักษ์วิน (2558) ได้การวิจัยเรื่อง “การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม: กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรบางกรวย จังหวัดนนทบุรี” พบว่า เพศ ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม แต่อายุ อาชีพ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

วีรินทร์ โซนิ และ จิรวรรณ ดีประเสริฐ (2559) ได้การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย” พบว่า การสร้างความรู้ความเข้าใจของผู้ปฏิบัติงานในการรักษามาตรฐานความปลอดภัยของท่าอากาศยานผู้บริหารของท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ในฐานะหน่วยงานหลัก จึงควรกำหนด/ทบทวนแนวทางการพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัย และจัดกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในเขตการบิน โดยการจัดทำแผนฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความรู้เรื่องระบบการจัดการด้านนิรภัยของท่าอากาศยานให้มี

ประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันภัยอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สร้างแรงจูงใจให้พนักงานมีส่วนร่วมในการดูแลสภาพแวดล้อมการทำงานให้ปลอดภัย สร้างความตระหนักและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้เครื่องมือให้ถูกต้อง และประชาสัมพันธ์ข้อมูลความปลอดภัยในอุตสาหกรรม การบินแก่ ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว และบุคคลทั่วไปผู้ใช้บริการท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

สุวเมธ บุญยรัตน์ (2563) ได้วิจัยเรื่อง “การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่มเจนเนอเรชันเอ็กซ์และเจนเนอเรชันวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ” ด้านการรับรู้ และช่องทางการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศ กลุ่มเจนเนอเรชันเอ็กซ์ และเจนเนอเรชันวาย มีกระบวนการรับรู้ กฎระเบียบพื้นฐานที่เหมือนกัน คือ การรับรู้เกี่ยวกับข่าวสารหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยมีสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ กระตุ้นให้ผู้โดยสารเกิดความต้องการที่จะรับรู้ และแปลผลออกมาเป็นความเข้าใจ ผสมผสานร่วมกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ กลุ่มเจนเนอเรชันวาย มีการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศมากกว่ากลุ่มเจนเนอเรชันเอ็กซ์ ด้วยในปัจจุบันการนำเสนอข้อมูลต่าง ๆ หรือการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต และสังคมออนไลน์มากกว่าในรูปแบบสื่อสิ่งพิมพ์ รูปแบบสื่อที่เหมาะสมในการรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานการเดินทางทางอากาศในรูปแบบสื่อที่เหมาะสมกับกลุ่มเจนเนอเรชันเอ็กซ์ และเจนเนอเรชันวาย คือ อินโฟกราฟิก ที่สามารถทำให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้เข้าใจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบได้ง่าย รวดเร็ว และจดจำข้อมูลได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว และยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับช่องทางสื่อต่าง ๆ หลายช่องทาง

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

1. รูปแบบการวิจัย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ได้ทำการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากความเกี่ยวข้องกับเนื้อหาของงานวิจัยเป็นสำคัญ ซึ่งได้แก่ เจ้าหน้าที่ระดับบริหารและผู้รับผิดชอบการปฏิบัติงานด้านการป้องกันอาชญากรรมในท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคือ ผู้อำนวยการรักษาความปลอดภัย และรองผู้อำนวยการรักษาความปลอดภัย ผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันอาชญากรรม คือ รองเสนาธิการทหารอากาศ เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับบริหารภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวนรวม 28 ตัวอย่าง

2. การเก็บข้อมูลและเครื่องมือในการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการเข้าสังเกตการณ์กระบวนการทำงานในทุกขั้นตอน ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ทั้งนี้ข้อคำถามมีลักษณะของการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview Guide) ด้วยกรอบคำถามที่มีการพัฒนาจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบบันทึกจากแนวการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview Guide) ซึ่งกำหนดแนวคำถามเฉพาะที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย แต่ไม่กำหนดถ้อยคำและการเรียงลำดับของคำถามอย่างแน่นอน ดังนั้นในระหว่างการสัมภาษณ์ (ซึ่งผู้วิจัยเป็น

ผู้สัมภาษณ์เอง) ผู้สัมภาษณ์สามารถปรับคำถามและบริบทของการสัมภาษณ์เพื่อให้เหมาะกับผู้ที่สัมภาษณ์แต่ละคน ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างร่วมกับการสังเกตตามที่คุณวิจัยสังเกตพบจากสภาพที่เป็นอยู่จริง โดยผู้วิจัยใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมและเปิดเผย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 รูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา หลังจากการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ส่วนที่ 2 แนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก อันเหมาะสมกับบริบทของสังคมในพื้นที่

ส่วนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย สามารถสรุปเป็นคำถามหลักที่จะใช้ในการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างมีจำนวน 4 ข้อหลัก ได้แก่

3. การพิทักษ์สิทธิอาสาสมัครในการวิจัย/จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยให้ความสำคัญและตระหนักถึงสิทธิส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมวิจัยและเพื่อป้องกันมิให้เกิดผลเชิงลบต่อกลุ่มตัวอย่างโดยมิได้เจตนา จึงกำหนดแนวทางการศึกษาด้านจริยธรรมในการวิจัยไว้ดังนี้

1. ผู้วิจัยได้จัดทำเอกสารเพื่อขออนุญาตเข้าร่วมการวิจัย และมอบให้แก่กลุ่มตัวอย่างเพื่อพิจารณาเข้าร่วมให้ข้อมูลด้วยความสมัครใจ พร้อมกับชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัยให้ทราบก่อน และอธิบายให้เข้าใจ เปิดโอกาสให้ซักถามและให้เวลาสำหรับการตัดสินใจแล้วจึงให้ยินยอม เพื่อให้การตัดสินใจเข้าร่วมโครงการเป็นไปด้วยความเข้าใจ เต็มใจและสมัครใจ

2. ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้คำนึงถึงสถานะของผู้วิจัยและกลุ่มตัวอย่าง โดยจะมีการสร้างบรรยากาศในการเก็บรวบรวมข้อมูลให้มีความผ่อนคลาย เน้นการพูดคุยกันด้วยความเป็นกันเอง และจะไม่แสดงท่าทางข่มขู่หรือวางตัวให้เหนือกว่ากลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นได้อย่างเสรีและมีการเปิดเผยอย่างเต็มที่

3. ผู้วิจัยเน้นการวางตัวเป็นกลาง ไม่ตัดสิน ไม่แสดงความคิดเห็นว่าสิ่งใดถูกหรือผิด เน้นการสอบถามเพื่อกระตุ้นให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นออกมาอย่างเต็มที่

4. ข้อมูลที่ได้รับจากกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์และประมวลผลเพื่อนำเสนอในภาพรวมเท่านั้นเพื่อทำนายข้อมูลหลังจากวิเคราะห์เสร็จ จะไม่มีการเปิดเผยข้อมูลของตัวอย่างรายใดรายหนึ่งต่อสาธารณะแต่อย่างใด

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลตลอดเวลาขณะที่เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อที่จะได้ปรับปรุงหรือเพิ่มเติมข้อคำถามที่สำคัญในการสัมภาษณ์ จนกระทั่งได้ข้อมูลครบตามที่ต้องการแล้ว จึงทำการวิเคราะห์สรุปอีกครั้ง ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยหลักการวิเคราะห์ดังนี้

1. การวิเคราะห์โดยการจำแนกชนิดข้อมูล (Typological Analysis) คือ การจำแนกข้อมูลเป็นชนิด (Typologies) ซึ่งผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว ทำการจัดระบบข้อมูลโดยอาศัยหลักเกณฑ์ที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้น (สุภางค์ จันทวานิช, 2561; รัตนะ บัวสนธ์, 2561)

2. ทำการตรวจสอบสามเส้า (Triangulation) การวิจัยเชิงคุณภาพมีความยืดหยุ่นสูง เป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเพื่อให้ผลการวิจัยมีความน่าเชื่อถือ และเกิดความไว้วางใจในคุณภาพของงานวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยจึงต้องใช้วิธีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์ โดยวิธีที่ได้รับความนิยมก็คือ การตรวจสอบแบบสามเส้าเชิงคุณภาพ และมีวิธีที่ผู้วิจัยได้ศึกษา รวบรวม จากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญ 3 วิธี คือ

1) การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) คือ การพิสูจน์ว่าข้อมูลที่ผู้วิจัยได้มานั้น ถูกต้องหรือไม่

2) การตรวจสอบสามเส้าด้านทฤษฎี (Theory Triangulation) คือ การตรวจสอบแนวคิดทฤษฎีที่ต่างไปจากเดิมจะทำให้การตีความข้อมูลแตกต่างกันเล็กน้อยเพียงใด อาจทำได้ง่ายกว่าในระดับสมมติฐานชั่วคราว (Working Hypothesis) และแนวคิดขณะที่ลงมือตีความสร้างข้อสรุปเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์ ปกตินักวิจัยจะตรวจสอบสามเส้าด้านทฤษฎีได้ยากกว่าตรวจสอบด้านอื่น

3) การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Methodological Triangulation) คือ การใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลต่างกัน เพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน เช่น ใช้วิธีการสังเกตควบคู่กับการซักถาม พร้อมกันนั้นก็ศึกษาข้อมูลจากแหล่งเอกสารประกอบด้วย

ผลการวิจัย (Results)

1. รูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

งานวิจัยนี้ได้ค้นพบรูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา คือ ลักษณะรูปแบบของการก่ออาชญากรรมในท่าอากาศยานต้นแบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะที่คล้ายคลึงกันอย่างชัดเจนอันอาจกล่าวได้ว่าจะเกิดขึ้นกับท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาในอนาคตเช่นกัน

ผู้วิจัยจึงได้ขอกว่าถึงลักษณะของการจะทำให้เกิดการก่ออาชญากรรมขึ้นโดยยึดตามต้นแบบท่าอากาศยานทั้งสองประกอบกับการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา สามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 1 การคาดการณ์ถึงเหตุการณ์และการเกิดอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์นั้น

การคาดการณ์	ปัญหาอาชญากรรม
ปริมาณของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก อาจมากถึง 100,000 คนต่อวัน	1. รถโดยสารรับจ้างผิดกฎหมาย 2. สัมภาระหลงลืมหรือวัตถุต้องสงสัยภายในท่าอากาศยาน 3. การลักเล็กขโมยน้อยจากสัมภาระของผู้โดยสาร 4. การทะเลาะวิวาทของผู้โดยสารจากการกระทบกระทั่งในขณะที่สติสัมปชัญญะไม่ครบถ้วนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

การคาดการณ์	ปัญหาอาชญากรรม
	<ol style="list-style-type: none">5. การลักลอบเข้าพื้นที่ที่ต้องห้ามโดยมิได้รับอนุญาต6. การแอบขนส่งของผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศในรูปแบบของผู้โดยสาร7. การนำสิ่งของต้องห้ามตามกฎหมายของท่าอากาศยานเข้าไปยังส่วนภายในของท่าอากาศยาน
การมีส่วนขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นในการให้บริการของท่าอากาศยาน	<ol style="list-style-type: none">1. ปัญหาการขนส่งสิ่งของผิดกฎหมาย2. การขโมยสิ่งของหรือสินค้าที่มีการขนส่งผ่านการเดินทางทางอากาศทั้งโดยพนักงานภายในหรือบุคคลภายนอกที่บุกรุกเข้ามาในพื้นที่
การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดด	<ol style="list-style-type: none">1. การเปลี่ยนแปลงไปของเทคโนโลยีและสภาวะการณ์ทางสังคมทำให้เกิดอาชีพสตรีมเมอร์ (Streamer) หรือคอนเทนต์ครีเอเตอร์ (Content Creator) ซึ่งอาชีพเหล่านี้จะเน้นการสร้างวิดีโอแล้วสร้างรายได้จากการมีผู้ชมจำนวนมากแต่อาชีพเหล่านี้ยังไม่มีกฎหมายหรือกฎระเบียบที่รองรับอย่างชัดเจนทำให้เกิดการกระทำที่ละเมิดกฎหมายเพื่อสร้างเนื้อหาของวิดีโอ2. อาจเกิดการก่อการร้ายไซเบอร์ ซึ่งแม้ว่าประเทศไทยจะไม่ใชเป้าหมายหลักของการก่อการร้ายสากลจนมีโอกาสน้อยมากที่จะโดนโจมตีจากภายนอก แต่จะเป็นการโดนโจมตีจากภายในของคนในประเทศ ด้วยการที่ท่าอากาศยานเป็นศูนย์รวมของการเดินทางทำให้เมื่อเกิดความขัดแย้งในประเทศมักเป็นเป้าหมายสำคัญอันดับต้น ๆ ที่จะทำการโจมตีให้เกิดปัญหาขึ้น
การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นเชิงพาณิชย์โดยเอกชนเต็มรูปแบบ	<ol style="list-style-type: none">1. ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาไม่ได้มีการวางแผนงานในการส่งต่องานใด ๆ ที่เป็นรูปธรรม จะมีเพียงแผนภายในว่า จะต้องจัดการงานปัจจุบันให้เสร็จสิ้นครบถ้วนก่อนกำหนดระยะเวลาส่งมอบให้กับภาคเอกชน และในทางกลับกันทางภาคเอกชนก็ยังไม่มีการรับมอบงานที่ชัดเจน รวมไปถึงข้อมูลในเชิงโครงสร้างอาคาร และการวางกำลังพลเพื่อปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน ซึ่งอาจเป็นสาเหตุของการทำให้เกิดช่องว่างของการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานอันนำไปสู่การเกิดอาชญากรรมขึ้นได้2. ปัญหาด้านการสื่อสารเพื่อประสานการทำงานระหว่างเจ้าหน้าที่ในท่าอากาศยานกับหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งในปัจจุบันปัญหานี้ได้ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติงานเป็นอย่างมากด้านความรวดเร็วของการ

การคาดการณ์**ปัญหาอาชญากรรม**

ปฏิบัติงาน เช่น การจับกุมอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานจะทำการจับกุมและกักตัวไว้เพื่อรอให้เจ้าพนักงานตำรวจมารับตัวไปเนิ่นการต่อ โดยขั้นตอนนี้ใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 30-60 นาที ซึ่งเป็นการใช้เวลาที่นานเกินไปและจะส่งผลให้เกิดปัญหาต่อเนื่องตามมาในเชิงของการบริหารจัดการป้องกันอาชญากรรมได้

3. ท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภากำลังจะส่งมอบให้กับภาคเอกชนอย่างเต็มตัว ทำให้เมื่อจะมีการพัฒนาหรือริเริ่มโครงการใหม่เมื่อประเมินจากเหตุดังกล่าวด้วยมุมมองของเจ้าของพื้นที่เดิมจะพบว่าการพัฒนาหรือริเริ่มโครงการใหม่ไม่คุ้มค่าที่จะทำการปฏิบัติ จะทำให้ปัญหาเดิมที่มีอยู่แล้วในพื้นที่หลาย ๆ ประเด็น จะไม่ได้รับการแก้ไขจนกว่าการส่งมอบจะสมบูรณ์ ซึ่งจะทำให้ปัญหายิ่งแก้ได้ยากมากยิ่งขึ้นตามเวลาที่ผ่านไป เช่น ปัญหาารถโดยสารรับจ้างผิดกฎหมาย ปัญหาเล็กเล็กขโมยน้อย ปัญหาการทะเลาะวิวาท เป็นต้น

สถานการณ์ระดับโลกที่ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงแต่วิถีชีวิตหลากหลายด้าน เช่น COVID-19 สงครามรัสเซีย-ยูเครน สงครามเศรษฐกิจเต็มรูปแบบระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา สภาวะเศรษฐกิจถดถอย เป็นต้น

1. ปัญหาการตรวจคัดกรองเชื้อโรคที่ต้องเข้มงวดมากขึ้น จนอาจส่งผลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ที่อาจจะต้องมีหน้าที่เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมจนทำให้การปฏิบัติงานป้องกันอาชญากรรมเกิดช่องโหว่ขึ้นได้
2. ปัญหาทางการเมืองระดับโลกที่เกิดจากความขัดแย้งระหว่างประเทศ โดยปัญหานี้จะส่งผลให้อาจต้องทำการคัดแยกผู้โดยสารของชาติที่มีความขัดแย้งอยู่ในปัจจุบันออกจากกัน ซึ่งเมื่อการปฏิบัติงานมีขั้นตอนและความยุ่งยากมากยิ่งขึ้นย่อมทำให้เกิดช่องโหว่ที่อาจทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมมากขึ้นด้วยเช่นกัน

2. แนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาเพื่อรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ผู้วิจัยได้ทำการนำรูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาที่ได้วิเคราะห์และจำแนกไว้ข้างต้นมาวิเคราะห์เพื่อค้นหาแนวทางในการป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้น โดยใช้ข้อมูลจากการค้นคว้า การสัมภาษณ์ และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม มาเป็นแนวคิดพื้นฐานแล้ว

จึงนำมาเปรียบเทียบกับสถานการณ์ปัจจุบันของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาะร่วมกับสถานการณ์ปัจจุบันของโลกก่อนทำการสรุปผลได้ดังนี้

1) แนวคิดของการวางกำลังพล โดยในปัจจุบันปริมาณกำลังพลที่ปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานจะใช้การคำนวณอัตราส่วนต่อพื้นที่ทั้งการคิดหาปริมาณต่ำสุดที่จะสามารถทำให้ดำเนินการได้กับปริมาณที่จะปฏิบัติงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

การที่จะปรับปรุงแก้ไขควรทำการปรับเปลี่ยนแนวคิดของการวางกำลังพลเรื่องความปลอดภัยออกใหม่เป็นการใช้แนวคิดกำลังพลต่อพื้นที่และกำลังพลต่อจำนวนผู้โดยสารร่วมกัน คือ ยังคงใช้การคำนวณกำลังพลต่อพื้นที่เดิมเพื่อค้นหาปริมาณขั้นต่ำที่สุด แต่ให้ทำการแบ่งส่วนว่าจะต้องทำการเพิ่มลดจำนวนกำลังพลขั้นต่ำที่สุดเพื่อตอบสนองต่อจำนวนผู้โดยสารที่จะทำการเดินทางกับท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาะอย่างสอดคล้อง

2) การนำแนวทางการป้องกันอาชญากรรมของท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาปรับใช้อย่างผสมผสาน กล่าวคือปัญหาจากการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่สนามบินและเจ้าพนักงานตำรวจในการตอบสนองต่อเหตุการณ์อาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาะ มีการตอบสนองที่ไม่ทันต่อเหตุการณ์ มีการใช้ระยะเวลามากเกินไปโดยอาจเป็นเหตุจากการเดินทางของเจ้าหน้าที่ไปยังพื้นที่สนามบิน หรือขั้นตอนในการปฏิบัติงานที่ยังไม่จำเป็นสามารถดำเนินการภายหลังได้แต่กลับได้รับการแจ้งว่าต้องดำเนินการก่อนจึงจะสามารถปฏิบัติงานตามแผนงานต่อไปได้ ทั้งนี้อาจเกิดได้จากกฎระเบียบของท่าอากาศยานหรือกฎระเบียบของภาครัฐ

การที่จะปรับปรุงแก้ไขสามารถทำได้โดยการนำแนวทางการป้องกันอาชญากรรมของท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาปรับใช้อย่างผสมผสานกล่าวคือ ด้วยการทำท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาะจะมีการบริหารจัดการโดยภาคเอกชนเต็มรูปแบบและลักษณะของภูมิศาสตร์ที่มีความเฉพาะจึงทำให้มีความเหมาะสมที่จะจัดตั้งจุดทำการชั่วคราวของ สภ.บ้านฉาง เพื่อให้สามารถส่งเจ้าพนักงานตำรวจมาประจำการและปฏิบัติงานได้อย่างทันท่วงทีที่เกิดเหตุการณ์ โดยในจุดทำการชั่วคราวอาจมีห้องคุมตัวหรือห้องที่สามารถนำผู้ที่กระทำความผิดไปคุมขังชั่วคราวก่อนนำส่งต่อไปยัง สภ.บ้านฉาง เพื่อดำเนินการทางกฎหมายต่อไป

3) การจัดทำแผนงานป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นในท่าอากาศยานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน มักจะมีปัญหาเกิดขึ้นจากแนวคิดการบริหารจัดการที่มีความแตกต่างกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน แต่ทั้งนี้การป้องกันอาชญากรรมเริ่มต้นจากการรักษาความปลอดภัยที่ทำอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างมีความต้องการที่เหมือนกันคือ การทำให้ท่าอากาศยานมีความปลอดภัยสูงสุดเท่าที่จะทำได้แก่ผู้โดยสาร ในปัจจุบันแผนงานป้องกันอาชญากรรมในท่าอากาศยานจะเกิดขึ้นโดยการให้เจ้าของท่าอากาศยานนั่นคือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT เป็นผู้จัดทำแผนงานรักษาความปลอดภัยแล้วส่งต่อให้กับหน่วยงานอื่น ๆ รับทราบแล้วปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงแผนเมื่อได้รับข้อคิดเห็นสะท้อนกลับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การที่จะปรับปรุงแก้ไขสามารถทำได้โดยการนำทุกหน่วยงานเข้าร่วมประชุมประจำปีเพื่อจัดทำแผนงานป้องกันอาชญากรรมโดยระบุอย่างชัดเจนว่าใคร ทำอะไร ที่ไหน อย่างไร เท่าไหร่ (เวลา,เงินทุน) แบบครบถ้วน

สมบูรณ์ทั้งกระบวนการ และแผนงานที่เกิดขึ้นจะต้องเกิดจากการตกลงยอมรับร่วมกันจะขาดหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่งมิได้

4) การจัดการปัญหาการโดยสารรับจ้างผิดกฎหมาย ในที่นี้หมายรวมถึงโดยสารทั้งหมดไม่ว่าจะเป็น รถแท็กซี่ รถตู้ รถบัส หรือรถให้เช่าส่วนบุคคล ซึ่งปัญหานี้ของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาในปัจจุบัน มีรูปแบบเฉพาะที่แตกต่างจากท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั่นคือการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดขึ้นจากการที่รถโดยสารรับจ้างที่ถูกกฎหมายมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารที่มีในปริมาณสูง แต่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาจะเกิดจากรถโดยสารรับจ้างที่ถูกกฎหมายมีปริมาณน้อยมากหรือราคาสูงมาก เนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวมีน้อยเกินไป ถ้าผู้ประกอบการจัดทำรถมากขึ้นให้เพียงพอหรือราคาถูกลงจะทำให้เกิดการขาดทุนจนไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ ดังนั้นการจัดการปัญหาการโดยสารรับจ้างผิดกฎหมายจะสร้างผลเสียต่อท่าอากาศยานมากกว่า ทั้งเรื่องของความคุ้มค่า ผลสะท้อนกลับต่อความพึงพอใจการให้บริการของท่าอากาศยาน แต่ถ้าได้ทำการส่งมอบให้กับภาคเอกชนและเปิดส่วนอาคารผู้โดยสารใหม่ที่เป็นการขยายให้ใหญ่ขึ้นและเกิดการเดินทางของผู้โดยสารมากขึ้น จะทำให้ปัญหาที่เป็นในปัจจุบันพัฒนารูปแบบและกลายเป็นลักษณะเดียวกันกับ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ในอนาคต

การที่จะปรับปรุงแก้ไขสามารถทำได้โดยการจัดทำท่าจอดรถเฉพาะให้กับรถโดยสารรับจ้างแยกส่วนออกไปจากส่วนของรถวิ่งส่วนบุคคล และอาจมีการจัดสัดส่วนให้รถโดยสารรับจ้างที่มีจอดเฉพาะแต่ละประเภทแยกจากกันไม่เกิดการปะปนรวมกัน เช่น รถแท็กซี่ รถ Grab Taxi รถจากบริษัทนำเที่ยว รถตู้ หรือรถให้เช่าส่วนบุคคล เป็นต้น จากการศึกษาเพิ่มเติมพบว่า สิ่งที่เป็นประเด็นปัญหารองลงมาคือปัญหาเรื่องราคาพิเศษของรถโดยสารรับจ้างที่จะมีการเพิ่มราคา ซึ่งการจะจัดการประเด็นปัญหานี้ทำให้เกิดขึ้นจริงได้ยาก เพราะจะเป็นการเปลี่ยนกฎระเบียบข้อบังคับ แต่เนื่องด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาที่ไม่เหมือนกับท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นคือการไม่ได้ตั้งอยู่ใกล้ชิดกับชุมชนเมืองขนาดใหญ่ ต่อให้ผู้โดยสารทำการเดินทางออกมาบริเวณนอกท่าอากาศยานก็เป็นไปได้ยากที่จะพบเจอกับรถโดยสารรับจ้าง ดังนั้นส่วนใหญ่อุตสาหกรรมรถโดยสารรับจ้างผิดกฎหมายจะมีการเพิ่มราคาไว้อยู่แล้วจนอาจเรียกได้ว่าราคาที่เพิ่มขึ้นอาจสูงกว่าที่จะเพิ่มกับรถที่ถูกกฎหมาย อีกแนวทางหนึ่งในการปรับปรุงคือ การสำรวจแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้โดยสารเดินทางไปส่วนใหญ่แล้วทำการประชาสัมพันธ์ราคามาตรฐานหรือราคาที่เหมาะสมกับการเดินทางไปยังแต่ละที่ให้แก่ผู้โดยสารล่วงหน้า ไม่ว่าจะด้วยเอกสารที่จะปรากฏในท่าอากาศยานหรือบนเครื่องบิน หรือการจัดทำป้ายประกาศก่อนไปถึงยังจุดเรียกรถโดยสารรับจ้าง

อภิปรายผลการวิจัย (Discussion)

1. การศึกษารูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถาหลังจากการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

จากผลการศึกษาของงานวิจัยในหัวข้อรูปแบบและแนวโน้มของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ผลลัพธ์มีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ วรุณี อิทธิภักดีพงศ์ ได้ทำการวิจัย

เรื่อง “ การบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติกรณีศึกษาเปรียบเทียบ สนามบินนานาชาติลอสแอนเจลิสกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ” (2555) และการวิจัยเรื่อง “ การบริหาร ความเสี่ยงกับประสิทธิภาพการจัดการด้านความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติ ” (2556) ผลการศึกษา พบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นของสนามบินสุวรรณภูมิในเรื่องความปลอดภัย ส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการจัดการที่ดี บุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบไม่ให้ความสำคัญ ผู้ปฏิบัติงานยังเข้าใจผิดในงานรักษาความปลอดภัย ผู้มีอิทธิพล ทางการเมือง ทางการค้า สามารถเข้าไปในเขตหวงห้ามได้เพราะถืออภิสิทธิ์ทำให้ผู้บริหารบางกลุ่มสร้างเป็น เครือข่ายอิทธิพลเพื่อครอบงำระบบการทำงานของบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัย ปัญหาและอุปสรรค ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยและการบริหารความปลอดภัย และปัญหาทั่วไปคือการมี ทัศนคติที่ไม่ยอมรับงานด้านความปลอดภัย เหตุเกิดจากลักษณะของอาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นนั้นมีความคงที่ ไม่ว่าจะ เป็นสิ่งคมใด ๆ แต่จะมีความต่างในด้านปริมาณที่มากหรือน้อยเป็นส่วนแตกต่างกันไปตามปริมาณ และลักษณะเฉพาะของผู้ที่เดินทางสัญจรในพื้นที่นั้น แต่เมื่อพิจารณาผลลัพธ์เพิ่มเติมพบว่า วรวิฑู อธิภักดิ์ พงศ์ ได้มีการพูดถึงทางอ้อมกับเหตุการณ์อันนับได้ว่าเป็นความเสี่ยงที่จะนำไปสู่การเกิดอาชญากรรมได้นั้นคือ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทำให้การก่ออาชญากรรมทำได้ง่ายหรืออาจ เปลี่ยนรูปแบบไปจนส่งผลให้กระบวนการในการตรวจสอบจำเป็นที่จะต้องนำเทคโนโลยีที่มีความจำเพาะ เจาะจงเข้ามาร่วมในกระบวนการป้องกันความปลอดภัย จึงทำให้สามารถสรุปได้ว่ารูปแบบและแนวโน้มของ อาชญากรรมที่จะเกิดขึ้นภายในเขตท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาหลังจากการเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออกนั้นจะมีลักษณะที่เหมือนกันกับในท่าอากาศยานต้นแบบ แต่มีความแตกต่างกันตามปริมาณของ ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลานั้นๆ

2. การพัฒนาแนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาเพื่อรองรับการ เปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

จากผลการศึกษาแนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภาเพื่อรองรับ การเปิดเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ผลลัพธ์มีความสอดคล้องกับแนวคิดของ Brantingham & Faust (1976) ที่กล่าวถึงหลักการอันเป็นแนวคิดพื้นฐานของการป้องกันอาชญากรรม ที่จำเป็นจะต้องทำการป้องกันแบบ 3 ระดับ คือ 1) การป้องกันปฐมภูมิ (Primary Prevention) 2) การป้องกันทุติยภูมิ (Secondary Prevention) 3) การป้องกันตติยภูมิ (Tertiary Prevention) โดยในงานวิจัยนี้จะมีการกล่าวถึงแนวทางในการป้องกัน อาชญากรรมแบ่งเป็นแต่ละปัญหาด้วยแนวคิดของ Brantingham & Faust เช่น การจัดการป้องกัน อาชญากรรมแบบปฐมภูมิด้วยการพัฒนาแนวคิดการวางกำลังพลขั้นต่ำขึ้นใหม่โดยอิงตามลักษณะทางกายภาพ และสังคมที่จะเกิดขึ้นในท่าอากาศยานจริง ๆ มากกว่าการคิดคำนวณทางตรงเพียงอย่างเดียว เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุวัตต์ ไกรสกุล และ จุฬารัตน์ คงรักษ์กวิน (2558) ได้การวิจัยเรื่อง “ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม: กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ” วีรินทร์ โชนี และ จีรวรรณ ติประเสริฐ (2559) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม ความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ” และ สุวเมธ บุญยรัตน์ (2563) ได้การวิจัยเรื่อง “ การรับรู้กฎระเบียบพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารกลุ่ม

เจเนอเรชันเอ็กซ์และเจเนอเรชันวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ” ที่จะมีการกล่าวไปในทางเดียวกันกับแนวคิดของ Brantingham & Faust ที่นอกจากมีการบังคับใช้กฎหมาย (การป้องกันตติยกรรม) ที่เข้มงวดแล้ว ยังต้องมีการปิดกั้นช่องทางที่จะนำไปสู่การเกิดอาชญากรรมด้วยการดึงชุมชนรอบข้างเข้ามามีส่วนร่วม เน้นการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของงานป้องกันอาชญากรรม (การป้องกันปฐมภูมิ) และสร้างระบบเครือข่ายหรือช่องทางในการสื่อสารเพื่อให้คนในชุมชนหรือบริเวณสังคมนั้นสามารถแจ้งเหตุไปยังเจ้าหน้าที่เพื่อระงับเหตุก่อนที่จะเกิดขึ้นได้ (การป้องกันทุติยกรรม)

ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

ในการที่จะทำแผนงานให้สอดคล้องกับแนวทางการป้องกันอาชญากรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติ อุตะภา มีกรอบหลักคือ การต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เข้ามาร่วมวางแผน แล้วต้องมีการสำรวจความคิดเห็นจากชุมชนต่อแผนงานที่เกิดขึ้นก่อนการนำไปใช้งาน เพื่อให้เกิดความร่วมมือสูงสุดและการต่อต้านน้อยที่สุดจากชุมชนและสังคมโดยรอบท่าอากาศยาน

เอกสารอ้างอิง (References)

- การทำอากาศยาน. (2560). *แผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 - 2565)*. สืบค้นจาก <https://www.airportthai.co.th/wp-content/uploads/2021/04/แผนวิสาหกิจของ-ทอท.-ปีงบประมาณ-2560-2565-ฉบับทบทวน-1.pdf>
- รัตนะ บัวสนธ์, (2561). *วิจัยเชิงคุณภาพทางการศึกษา*. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรวิฑูมิ อธิภักดิ์พิงศ์. (2555). การบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติ กรณีศึกษาเปรียบเทียบท่าอากาศยานนานาชาติลอสแอนเจลิสกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. *วารสารสหวิทยาการวิจัย:ฉบับบัณฑิตศึกษา*, 1(2), 91-96.
- วรวิฑูมิ อธิภักดิ์พิงศ์. (2556). การบริหารความเสี่ยงกับประสิทธิภาพการจัดการด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยานนานาชาติ. *สยามวิชาการ*, 14(22), 17-28.
- วัตต์ ไกรสกุล และ จุฑาภรณ์ คงรักษ์กวิน. (2558). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม: กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรบางกรวย จังหวัดนนทบุรี. *วารสารวิชาการวิทยาลัยสันตพล*, 5(1), 1-11.
- วีรินทร์ โชนิ และ จีรวรรณ ดีประเสริฐ. (2559). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน ณ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย. การประชุมวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 13. วันที่ 8-9 ธันวาคม 2559, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน.
- สุวณช บุษยรัตน์. (2563). การรับรู้ภาวะเบียดเบียนพื้นฐานในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร กลุ่มเจเนอเรชันเอ็กซ์และเจเนอเรชันวายที่เดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 15(ฉบับพิเศษ), 324-341.
- สุภางค์ จันทวานิช. (2561). *วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2564). *ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก*. ประชุมคณะอนุกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2564. 4 มิถุนายน 2564, ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2566). *แผนปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ*. สืบค้นจาก <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php>.

Brantingham, P.J. & Faust, F.L. (1976). A Conceptual Model of Crime Prevention. *Crime and Delinquency*, 22(3), 284–296. สืบค้นจาก <https://doi.org/10.1177/001112877602200302>.

RPCA-JCS