

กำหนดนโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา

NEW AIRPORT POLICY FOR U-TAPAO AIRPORT

ไชยพงศ์ อัครกิตติจินดา¹

เอกพร รักความสุข²

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้วัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการกำหนดนโยบาย ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนา การใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลัก ประกอบด้วย ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน จำนวน 20 คน เครื่องมือเป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึก ใช้กระบวนการวิเคราะห์ โดยดำเนินการร่วมกับการรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร ซึ่งผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบ ความสมบูรณ์ของข้อมูลโดยใช้วิธีการสามเส้า ผลการวิจัยมีข้อค้นพบโดยสรุปเป็นประเด็นดังนี้

1. การกำหนดนโยบายและการนำไปปฏิบัติ
สั่งการจากผู้กำหนดนโยบายระดับสูงมีเป้าหมาย 3 ประการ คือ 1) พัฒนาด้านส่งเสริมการลงทุน 2) พัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ 3) พัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยาน

2. ปัญหา อุปสรรค การกำหนดนโยบายมี 6 ประเด็น ได้แก่ 1) การบริหารจัดการ 2) ที่ตั้งของสนามบินอุตะเถา 3) ความพร้อมของอาคารต่าง ๆ

4) ทางด้านกายภาพ 5) การคมนาคม 6) ศักยภาพบุคลากร

3. แนวทางการพัฒนา มี 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ 1) แนวทางการพัฒนาด้านส่งเสริมการลงทุน มี 3 แนวทาง 2) แนวทางการพัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ มี 4 แนวทาง และ 3) แนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยาน มี 3 แนวทาง

คำสำคัญ : นโยบาย สนามบินอุตะเถา

Abstract

The purpose of this study was to study policy, problems and obstacles and development approach new airport policy for U-Tapao Airport. Qualitative research was conducted by the researcher. In-depth interview. Key informants included 20 public and private sectors related to the airport. The instruments used were in-depth interviews. The in-depth interview

¹ นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

² รองศาสตราจารย์หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

was then used to analyze the data. The data was collected from the study of documentary research. Data integrity by means of triangulation. (Triangulation) The results are summarized as follows.

1) Policy formulation and implementation are mandated by high level policy makers. There are 3 objectives:

- 1) development of investment promotion,
- 2) development of full commercial services,
- 3) development of U-Tapao airport as an industrial estate, aviation, and aircraft repair center.

2) Obstacles to the new airport policy in case of U-Tapao Airport consist. There are 6 issues: 1) Management 2) Location of U-Tapao Airport 3) Availability of buildings 4) Physical 5) Transport 6) Staffing Potential.

3) Development New Airport Policy for U-Tapao Airport. There are 3 main approaches: 1) the development of investment promotion consists of 3 approaches. 2) The development of full commercial services consists of 4 approaches and 3) the development of U-Tapao Airport is an industrial estate, aviation, and repair center. The aircraft consists of 3 directions.

Keywords : Policy, U-Tapao Airport

บทนำ

ในปัจจุบันมีท่าอากาศยานซึ่งใช้สนับสนุนกิจการพาณิชย์อยู่ทุกภาคของประเทศไทย ซึ่งท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจในภูมิภาคหรือในจังหวัดที่ท่าอากาศยานนั้นๆ ตั้งอยู่ การสร้างท่าอากาศยานไม่ว่าจะเป็นในอดีตหรือปัจจุบันมีปัจจัยหลักคือต้องมีอุปสงค์และอุปทาน กล่าวคือ ความต้องการของการขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นความต้องการทางด้านเศรษฐกิจหรือทางด้านสังคมและการเมืองเป็นตัวกำหนดที่สำคัญในการสร้างท่าอากาศยาน และการจัดองค์ประกอบต่างๆ สำหรับท่าอากาศยานทุกแห่ง วิวัฒนาการของท่าอากาศยานจากอดีตถึงปัจจุบันสามารถจัดลำดับขั้นตอนที่สำคัญ ในระยะเวลาต่อมา ท่าอากาศยานได้รับการพัฒนาเป็นลำดับตามความเจริญเติบโตของกิจการขนส่งทางอากาศ อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะมีรูปแบบอย่างไร สิ่งสำคัญก็คือ ผู้บริหารท่าอากาศยานจะคำนึงถึงเรื่องของความสะดวกสบาย และความปลอดภัยของผู้มาใช้ท่าอากาศยานเป็นสำคัญ (ยุทธนา คณาสวัสดิ์, 2555)

จากนโยบายของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 หลังการพิจารณาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 และกำหนดแนวทางการปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง รวมทั้งแนวทางการเชื่อมโยงทางรถไฟ (Airport Link) ระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา กับกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการขยายตัวของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในอนาคต ซึ่งรัฐบาลกำหนดนโยบายการ

พัฒนาด้านคมนาคมทางอากาศ โดยส่งเสริมการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาคสนับสนุนและเสริมประสิทธิภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง เช่น ท่าอากาศยานอุตะเถา เป็นต้น ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือได้ประชุมหารือร่วมกัน เพื่อพิจารณาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ 3 ได้ข้อสรุปการดำเนินงานภายใต้แนวคิด One Airport Two Missions โดยในการประชุมเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2558 กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือ ได้เห็นชอบร่วมกันในการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา รัฐบาลเดินทางพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา จังหวัดระยอง เพื่อยกระดับให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของประเทศ ภายใต้แนวคิด One Airport Two Missions ตอบสนองภารกิจทั้งด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์อย่างสมดุล รวมทั้งพัฒนาให้เป็นศูนย์อุตสาหกรรมอากาศยานครบวงจร โดยมีแผนการดำเนินงาน 3 ระยะ ตั้งแต่ปี 2558 เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารจากเดิม 8 แสนคนต่อปี เป็น 3 – 5 ล้านคนต่อปี พร้อมกับก่อสร้างทางวิ่งพัฒนาโรงซ่อมอากาศยาน ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ขยายเส้นทางคมนาคมโดยรอบและท่าเรือเชื่อมโยงกันภายในประเทศและระหว่างประเทศ เช่น กัมพูชาและเวียดนาม เป็นต้น (สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์, 2557)

ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวจะช่วยรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ

ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งด้านอุตสาหกรรม ด้านการค้าการลงทุน และด้านการท่องเที่ยวในอนาคต และจะใช้รองรับหากมีวิกฤต ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษา สภาพ การกำหนดนโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุปสรรค การกำหนดนโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษา การกำหนดนโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา
- 2) เพื่อศึกษา ปัญหา อุปสรรค การกำหนดนโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา
- 3) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการกำหนดนโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา

ทบทวนวรรณกรรม

การทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยศึกษาแนวคิดทฤษฎีและจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ

- 1) การกำหนดนโยบายและการนำไปปฏิบัติ วรเดช จันทรร (2551 : 43-48) ได้กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการขององค์กรที่จะนำเอานโยบายต่างๆ ที่มีการกำหนดขึ้นมาออกไปปฏิบัติเพื่อให้สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายอย่างชัดเจนที่สุด ในขณะที่เดียวกันก็ต้อง แสวงหา

วิธีการและแนวทางในการปรับปรุงนโยบายนั้นให้เอื้ออำนวยกิจการปฏิบัติเพื่อมุ่งให้เกิดผลสำเร็จดีที่สุด แต่ที่ผ่านมาการส่งเสริมและผลักดันนโยบายแผนงาน หรือโครงการด้านต่าง ๆ เพื่อให้บังเกิดผลสำเร็จในการปฏิบัตินั้นยังมีเพียงส่วนน้อยอีกทั้งความล้มเหลวที่เกิดขึ้นมักมีสาเหตุที่ไม่แน่ชัดจนเป็นผลทำให้นโยบายแผนงาน หรือโครงการต้องล้มเลิกไปในที่สุดความล้มเหลวของ การนำนโยบายไปปฏิบัติก่อผลเสียหายต่อประเทศชาติหลายด้านด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ คือสิ้นเปลืองงบประมาณโดยเปล่าประโยชน์สิ้นเปลืองเวลาในการดำเนินนโยบายที่ผ่านมาแต่ต้องล้มเหลวและล้มเลิกไป ตลอดจนสิ้นเปลืองบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานและการดำเนินนโยบายดังกล่าว แนวทางการพิจารณาการนำนโยบายไปปฏิบัติแบบจากบนลงล่าง (Top-down approach) หรือแนวทางศูนย์กลางนโยบาย (Policy central Approach) Younis Davidson (1990) ได้ให้ทัศนะว่านโยบายถูกกำหนดขึ้นจากกำหนดนโยบาย โดยให้ความสำคัญกับสิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายพยายามจะทำหรือนโยบายถูกกำหนดขึ้นจากส่วนบนแล้วถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ผู้ปฏิบัติระดับล่างนำไปปฏิบัติ แนวทางนี้มีสมมติฐานว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติที่ได้ผลสูงสุดจะต้องเกิดขึ้นจากความชัดเจนของสถาบันที่ทำการกำหนดนโยบายและข้อบังคับ โดยคาดหวังว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติจะเป็นไปตามความตั้งใจของตัวนโยบายที่กำหนดขึ้นอย่างเต็มที่

2) การให้บริการสาธารณะแนวใหม่ (New Public Service : NPS) เอกพร รักความสุข (2557

: 1-12) ให้ความหมาย การบริการสาธารณะแนวใหม่ (New Public Service: NPS) หมายถึง แนวคิดการบริหารสาธารณะแนวใหม่เป็นการต่อยอดแนวคิดในการบริหารองค์การภาครัฐจากการบริหารภาครัฐแบบดั้งเดิม (The Old Public Administration)และการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (The New Public Management) ดังนั้นแนวคิดการให้บริการสาธารณะแนวใหม่จึงเป็นการปรับบทบาทใหม่ของการบริการองค์การภาครัฐที่ให้คุณค่ากับประชาชนในระดับของความเป็นหุ้นส่วนในระบบการบริหารองค์การภาครัฐ

3) การบริหารการพัฒนา แนวคิดการบริหารการพัฒนา เป็นหลักการที่สำคัญของการบริหารการพัฒนา การเพิ่มสมรรถนะ ชีตความสามารถในการบริหารของประเทศโดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาจะต้องมีโครงการพัฒนา เพื่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงที่มุ่งพัฒนาประเทศให้เจริญเติบโตทั้งด้านการบริหาร เศรษฐกิจ การเมืองและสังคม อันจะเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม เนื่องจากครอบคลุมทั้งการบริหารเพื่อการพัฒนาและการพัฒนาเพื่อการบริหารที่มีวัตถุประสงค์สร้างความเจริญ ซึ่งเป็นภารกิจสำคัญของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาประเทศ ยุทธนา คณาสวัสดิ์ (2555) กล่าวไว้ว่า การให้สิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจการลงทุน เช่น มาตรการยกเว้นภาษีอากรขาเข้าสินค้าอากาศยาน ทำให้บริษัทชั้นนำด้านอุตสาหกรรมการบินเลือกที่จะตัดสินใจลงทุนได้ไม่ยากนัก

4) ทางเลือกสาธารณะ แนวคิดทางเลือกสาธารณะ เป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญต่อการกำหนดนโยบายสาธารณะ ซึ่งได้นำแนวคิดและวิธีการศึกษาของวิชาเศรษฐศาสตร์มาใช้อธิบายและ

วิเคราะห์พฤติกรรมทางการเมืองของประชาชนข้าราชการ นักการเมืองที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดและจัดสรรสินค้าและบริการที่มีอยู่อย่างจำกัดให้แก่ประชาชนในสังคมให้ดีที่สุดได้อย่างไร ซึ่งแนวความคิดพื้นฐานของทางเลือกสาธารณะมาจาก ตัวปัจเจกบุคคลเป็นหลักมากกว่ากลุ่มคน ซึ่งการตัดสินใจมักจะต้องขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ส่วนตัวเป็นหลัก โดยทั้งนี้เนื่องมาจากแรงจูงใจและผลประโยชน์ของแต่ละกลุ่มหรือแต่ละฝ่าย จะมีความแตกต่างกัน จึงทำให้การตัดสินใจในการจัดการบริการของภาครัฐมีปัญหาเสมอมา ทฤษฎีทางเลือกสาธารณะจึงเสนอการบริหารงานแบบประชาธิปไตย (Democratic Administration) ที่ให้ทุกภาคส่วนในสังคมมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย และเพิ่มบทบาทของกลไกการตลาดที่จะทำให้เกิดทางเลือกของสินค้าและบริการมากขึ้น พิทยา บวรวัฒนา (2555 : 93-94) กล่าวไว้ว่า ทฤษฎีทางเลือกสาธารณะเป็นการนำเอาหลักการและแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์มาประยุกต์ใช้ร่วมกับแนวคิดทางรัฐศาสตร์ และการบริหารเพื่อปรับปรุงการบริหารและให้บริการของภาครัฐให้ดีขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการศึกษา ผู้วิจัยกำหนดระเบียบวิธีวิจัย ดังนี้

แหล่งข้อมูล

1. แหล่งข้อมูลด้านพื้นที่สำหรับการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมุ่งศึกษาการกำหนดแนวทางการพัฒนา การใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอยู่ตะเภา โดยศึกษาจาก นโยบายและยุทธศาสตร์

ปัญหา อุปสรรค รวมทั้งการปฏิบัติงานในการพัฒนาการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอยู่ตะเภา

2. แหล่งข้อมูลด้านบุคคล (Key Informants) การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบุคคล ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐที่เป็นหน่วยงานหลักด้านสนามบิน และภาคเอกชน โดยวิธีเลือกแบบเจาะจง (Purposive Random Sampling) โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่

กลุ่มที่ 1 ภาครัฐที่เป็นหน่วยงานหลักด้านสนามบิน เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) แบบไม่เป็นทางการ จำนวน 10 คน

กลุ่มที่ 2 ภาคเอกชนที่เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านสนามบิน จำนวน 10 คน

3. แหล่งข้อมูลด้านเอกสาร (Documentary Sources) ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าจากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล ข้อเท็จจริง เอกสารวิชาการ งานวิจัย คุชชินีพนธ์ และบทความเกี่ยวกับกิจกรรมของภาครัฐ ได้แก่ แผนงาน โครงการ นโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอยู่ตะเภา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัย นับเป็นเครื่องมือหนึ่งที่มีความสำคัญที่สุดในการเก็บข้อมูลงานวิจัยในพื้นที่ การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้เครื่องบันทึกเสียง เพื่อใช้บันทึกข้อมูลระหว่างการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคลทั้งนี้เพื่อตรวจสอบความคลาดเคลื่อนของข้อมูล และผู้วิจัย

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยตนเอง เพราะการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นการสัมผัสกับผู้ให้ข้อมูลโดยตรง ดังนั้นผู้วิจัยต้องทำการเตรียมความพร้อมก่อนการเก็บข้อมูล ทั้งในด้านทักษะในการสัมภาษณ์และความรู้ในด้านวิชาการ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ สัมภาษณ์แบบไม่จำกัดคำตอบแบบเจาะจงเฉพาะเรื่อง โดยผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ด้วยตนเองตลอดการรวบรวมข้อมูล

การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation) ดังนี้ ด้านข้อมูล ด้านผู้วิจัย ด้านทฤษฎี และการตรวจสอบสามเส้าด้วยวิธีรวบรวมข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ในเบื้องต้นไปพร้อมกับการเก็บข้อมูล โดยในแต่ละครั้งที่ทำการเก็บบันทึกข้อมูลอย่างละเอียดแล้วนำมาจัดหมวดหมู่ แยกประเด็นและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยมีขั้นตอนดังนี้ การลงรหัสข้อมูล พิมพ์บทสัมภาษณ์สำรวจภายในตัวเองของผู้วิจัย แยกข้อมูล แสดงเนื้อเรื่องที่ศึกษาด้วยคำบรรยาย

ผลการวิจัย

1. นโยบายการใช้สนามบินอู่ตะเภา

นโยบายการใช้สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งเป็นโครงการหนึ่งที่สำคัญของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ EEC ที่จะเพิ่มศักยภาพในการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก หรืออีสต์เทิร์นซีบอร์ด (Eastern Seaboard Development Program) โดยเริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2525 ครอบคลุมพื้นที่การพัฒนาระยะแรก 3 จังหวัด คือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งรัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานครไปสู่ภูมิภาคในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเป็นระบบ ให้เป็นแหล่งจ้างงานและที่พักอาศัยใหม่ เพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการแข่งขันกับตลาดโลก และการพัฒนาครั้งนี้คาดว่าจะประสบความสำเร็จอย่างสูง ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ดังนั้น การพัฒนาสนามบิน ให้มีศักยภาพรองรับนโยบายดังกล่าว นับเป็นเรื่องสำคัญลำดับต้น ๆ ซึ่งมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา ในการให้บริการเชิงพาณิชย์มากขึ้น ควบคู่กับการปฏิบัติการกิจเพื่อความมั่นคง และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ โดยกำหนดแผนการใช้พื้นที่ แนวทางการพัฒนาบริการเชิงพาณิชย์ รูปแบบการบริหารจัดการให้มีเอกภาพ พร้อมทั้งการเตรียมความพร้อมของบุคลากร เพื่อรองรับการให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิ มีปริมาณผู้โดยสารใกล้เคียงเต็มขีด

ความสามารถในการรองรับแล้ว ซึ่งพบว่านโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา มีเป้าหมาย 3 ประการด้วยกัน คือ 1) การพัฒนา ด้านส่งเสริมการลงทุน 2) การพัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ และ 3) การพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบิน และศูนย์ซ่อมอากาศยาน

2. ปัญหาและอุปสรรคการกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายการใช้สนามบินอุตะเถาสู่การปฏิบัติ สำหรับในการวิจัยครั้งนี้ พบว่าปัญหาและอุปสรรคการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายการใช้สนามบินอุตะเถาสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย 6 ประเด็น ได้แก่

2.1 การบริหารจัดการ ยังไม่มีความพร้อม ในการให้บริการ ทำให้ผู้โดยสารยังมีจำนวนไม่เต็มขีดการรองรับ

2.2 ที่ตั้งของสนามบินอุตะเถา ตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงทำให้ไม่มีเที่ยวบินประจำมากนัก เที่ยวบินระหว่างประเทศที่มาใช้บริการเป็นแบบเช่าเหมาลำส่วนใหญ่ โดยเฉพาะจากประเทศรัสเซีย

2.3 ความพร้อมของอาคารต่าง ๆ ยังไม่มีความพร้อมในการรับบริการผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารปัจจุบันมีความแออัด ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เนื่องด้วยมีอาคารผู้โดยสารขนาดเล็ก และ อุปกรณ์ภาคพื้นไม่เพียงพอ

2.4 ทางด้านกายภาพ โครงข่ายคมนาคมทางบกยังขาดการเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งปัญหามลพิษทางเสียงที่ปัจจุบันการแก้ไขปัญหายังไม่เป็นรูปธรรมมากนัก เพราะปัญหาดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อสุขภาพการได้ยินและการ

พักผ่อนนอนหลับของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งปัญหาล้างแวล้อม

2.5 การคมนาคม การเดินทางยังไม่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว

2.6 ศักยภาพบุคลากร สถาบันอุดมศึกษาไม่ก็แห่งที่เปิดคณะที่ศึกษาด้านการบินทำให้ไม่สามารถผลิตบุคลากรด้านต่างๆ เพียงพอต่อการผลิต เช่น บุคลากรสายอาชีพระดับช่างฝีมือทักษะการใช้ภาษาอังกฤษที่ดีในระดับสื่อสาร รวมทั้งช่างที่ทำหน้าที่ต่างๆ ในการซ่อมบำรุงต้องได้รับใบอนุญาต

3. แนวทางการพัฒนาการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา

แนวทางแนวทางการพัฒนาการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยนำเสนอโดยแบ่งแนวทางการพัฒนาการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอุตะเถา ออกตามเป้าหมายนโยบาย ประกอบด้วย 3 ประเด็น ซึ่งแต่ละประเด็นมีแนวทางในการดำเนินการดังนี้

3.1 แนวทางการพัฒนาด้านส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วย 3 ประเด็นดังนี้

1) ให้เอกชนเข้าร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา อนุญาตให้เอกชนเข้าร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) เป็นโครงการที่เปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน เพื่อพัฒนาสนามบินและกิจกรรมต่อเนื่องต่าง ๆ

2) ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดการลงทุน ควรมีการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน และการจัดหาแรงงานรวมทั้งการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนในการขออนุมัติการอนุญาตให้ถือครองสิทธิ์ที่ดินหรือเช่าระยะยาว การอำนวยความสะดวกด้านวีซ่าและใบอนุญาตเข้าทำงาน

3) ส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน โดยควรมีกฎหมายสนับสนุนการลงทุน พร้อมจะพัฒนาต่อยอดความพร้อมด้านอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษจะวันออก (EEC) ให้กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและถือเป็นกลยุทธ์สำคัญในการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและธุรกิจ ด้วยการพัฒนาพื้นที่รอบสนามบินอู่ตะเภาเป็นเมืองแห่งการบิน เพื่อสร้างรายได้ให้กับธุรกิจการบินของไทยอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุนจากต่างชาติ การพัฒนาอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เพื่อการดึงดูดนักลงทุน

3.2 แนวทางการพัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ ประกอบด้วย 4 ประเด็นดังนี้

1) พัฒนาพื้นที่ความพร้อมของอาคารต่าง ๆ พัฒนาพื้นที่ในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วยพื้นที่ให้บริการให้ปัจจุบัน (Brownfield) ที่ภาครัฐจะมีการลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติม ระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการขยายตัวของ

สนามบิน และเปิดพื้นที่ให้บริการใหม่ (Greenfield)

2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม มุ่งเน้นพัฒนาระบบขนส่งทางรางและสร้างโครงข่ายมอเตอร์เวย์ เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางและลดเวลาในการขนส่งสินค้าลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางโดยจะเชื่อมเมืองหลัก และเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน ด้านโลจิสติกส์มุ่งเน้นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำของภูมิภาค

3) บูรณาการการบริหารจัดการร่วมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ควรมีการบริหารและพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ร่วมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนให้มีขีดความสามารถเป็นสนามบินพาณิชย์สากล ที่สามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจการบินให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

4) ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่าง ๆ เข้ามาใช้บริการที่สนามบินอู่ตะเภา ควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่าง ๆ เข้ามาใช้บริการที่สนามบินอู่ตะเภา เช่น ทำโรดโชว์

3.3 แนวทางการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ประกอบด้วย 3 ประเด็นดังนี้

1) ประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้บริษัทเอกชนมาจัดตั้งอุตสาหกรรมการบินที่

สนามบินอุตะเถาและบริษัทต่างชาติที่มาตั้งโรงงาน
ซ่อมชิ้นส่วนอากาศยาน

2) พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการ
บิน มีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาศักยภาพบุคลากร
ด้านการบิน รวมทั้งประสานความร่วมมือกับ
สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มี
ศักยภาพทั้งในและต่างประเทศ เพื่อฝึกอบรมการ
ผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยาน

3) วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและ
เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และเกี่ยวเนื่องกับ
อุตสาหกรรมการบิน สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา
ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์
ในการยกระดับอุตสาหกรรมให้สามารถต่อยอด
องค์ความรู้ผ่านการถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มขีด
ความสามารถในการแข่งขัน ด้วยอุตสาหกรรมการ
บินและโลจิสติกส์ ได้แก่ การวิจัยและพัฒนาที่
ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการจัดการ
อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ การวิจัยและ
พัฒนาที่ก่อให้เกิดนวัตกรรมทางด้านวัสดุใน
อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ การวิจัยและ
พัฒนาด้านระบบและกำลังคนในการสนับสนุน
อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ การวิจัยและ
พัฒนาเชิงวิศวกรรมที่ช่วยยกระดับความสามารถ
ผู้ประกอบการทางด้าน MRO (Maintenance,
Repair and Operation) ในอุตสาหกรรมการบิน

อภิปรายผล

1. นโยบายการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณี
สนามบินอุตะเถา มีเป้าหมาย 3 ประการด้วยกัน
คือ 1) การพัฒนาส่งเสริมการลงทุน 2) การ
พัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ

และ 3) การพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นนิคม
อุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยานการ
กำหนดนโยบาย ซึ่งการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่
สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ที่เป็นเช่นนี้
อาจเนื่องมาจาก การที่หน่วยงานภาครัฐในระดับ
จังหวัดที่บริหารเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ต้องรอ
คำสั่ง ทิศทางการปฏิบัติจากส่วนกลาง ถือเป็นการ
ถูกกำกับและแทรกแซงจากหน่วยงานส่วนกลางที่
เป็นหน่วยงานระดับบน เนื่องจากไม่มีนโยบายที่
ส่งเสริมการกระจายอำนาจอย่างชัดเจน ทำให้ไม่มี
อำนาจตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย และการนำ
ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ของตนเองโดยเฉพาะ อาจ
ทำให้นโยบายประสบปัญหา ซึ่งการถูกกำกับและ
แทรกแซงจากหน่วยงานระดับบน นับเป็นปัจจัย
หนึ่งที่มีอิทธิพลกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลว
ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งการนำไปปฏิบัติ
เป็นสั่งการจากผู้กำหนดนโยบายระดับสูง รัฐบาล
ปัจจุบันใช้แนวทางการดำเนินงานลักษณะจากบน
ลงล่าง (TOP – DOWN) เป็นแนวทางในการ
กำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่ง
เป็นรูปแบบของประกาศหรือคำสั่งจากรัฐบาล ซึ่งมี
ความสำคัญต่อความสำเร็จของกระบวนการนำ
นโยบายปฏิบัติมากกว่าหน่วยงานระดับล่าง
สอดคล้องกับ Younis Davidson (1990) และเอก
พร รักความสุข (2560) กล่าวว่า แนวทางการ
กำหนดนโยบายและการนำไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นการ
การนำนโยบายลงไปสู่การปฏิบัติ หรือการถ่ายทอด
นโยบายสู่การปฏิบัติถือเป็นขั้นตอนย่อยหนึ่งของ
ขั้นตอนหลักเรื่อง การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นสิ่ง
สำคัญในการผลักดันให้นโยบายได้รับการรับรู้
เข้าใจ ยอมรับและสร้างทัศนคติที่ดีต่อผู้ปฏิบัติตาม

นโยบายและผู้ได้รับ การรับรู้ เข้าใจ ยอมรับและ
สร้างทัศนคติที่ดีต่อ ผู้ปฏิบัติตามนโยบายและผู้
ได้รับผลจากนโยบาย อันจะเป็นเครื่องมือที่ทำให้
นโยบายประสบความสำเร็จในที่สุด

2. ปัญหา อุปสรรค และองค์ประกอบในการ
นำนโยบายการใช้สนามบินอู่ตะเภาสู่การปฏิบัติ
พบว่าปัญหาและอุปสรรคการกำหนดนโยบายและ
การนำนโยบายการใช้สนามบินอู่ตะเภาสู่การ
ปฏิบัติ ประกอบด้วย 6 ประเด็น ได้แก่

2.1 การบริหารจัดการ ยังไม่มีความพร้อม
ในการให้บริการ ทำให้ผู้โดยสารยังมีจำนวนไม่เต็ม
ขีดการรองรับ ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจาก
สนามบินอู่ตะเภา ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อการ
พาณิชย์ จึงทำให้อาคารสำนักงานต่าง ๆ ยังไม่
มีความพร้อมในการรับบริการผู้โดยสาร อาคาร
ผู้โดยสารปัจจุบันมีความแออัด ผู้โดยสารไม่ได้รับ
ความสะดวกเท่าที่ควร แต่เนื่องด้วยมีอาคาร
ผู้โดยสารขนาดเล็ก และ อุปกรณ์ภาคพื้นไม่
เพียงพอ ทำให้มีสภาพแออัดในช่วงเวลาปฏิบัติงาน
นอกจากนี้สนามบินอู่ตะเภา ยังถูกใช้งานในการกิจ
เที่ยวบินทางทหาร และ เที่ยวบินขนส่งเพื่อ
มนุษยธรรม ในเหตุการณ์ต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ
 อีกทั้งเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง มีไม่เพียงพอ ซึ่ง
ถ้าเป็นสนามบินนานาชาติอย่างเต็มรูปแบบแล้ว
คงต้องใช้ เจ้าหน้าที่และระบบเทคโนโลยีมากขึ้น
โดยตลอดระยะเวลาที่มีการดำเนินการขอกำลัง
เจ้าหน้าที่เพิ่มจึงต้องการให้ทุกฝ่ายร่วมกันผลักดัน
เพื่อเป็นกระบอกเสียงให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใน
อนาคต แนวทางการแก้ปัญหา ต้องประสานงาน
กับส่วนราชการอื่น ๆ พร้อมทั้งจัดทำแผนการ

พัฒนาบุคลากรในสายงานต่าง ๆ ที่แสดงถึงความ
เป็นมาตรฐานสากล หรือระดับนานาชาติ

2.2 ที่ตั้งของสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ใกล้
กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงทำให้ไม่มีเที่ยวบิน
ประจำมากนัก เที่ยวบินระหว่างประเทศที่มาใช้
บริการเป็นแบบเช่าเหมาลำส่วนใหญ่ โดยเฉพาะ
จากประเทศรัสเซีย สอดคล้องกับงานวิจัยของ
สุพิชญา วงศ์วาสนา (2553) ศึกษา ความต้องการ
และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการบริการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ผล
การวิเคราะห์เปรียบเทียบความต้องการในการ
ให้บริการกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการ
ให้บริการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า การ
ให้บริการของท่าอากาศยาน ด้านสถานที่ มี
ความสำคัญมากที่สุด ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจาก
ผู้ให้บริการสนามบินเป็นผู้บริหารระดับต้น เป็น
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และเดินทางเพื่อ
การท่องเที่ยวซึ่งต้องการความรวดเร็วในการ
เดินทาง การเดินทางต้องมีความสะดวก

2.3 ความพร้อมของอาคารต่าง ๆ ยังไม่มี
ความพร้อมในการรับบริการผู้โดยสาร อาคาร
ผู้โดยสารปัจจุบันมีความแออัด ผู้โดยสารไม่ได้รับ
ความสะดวกเท่าที่ควร เนื่องด้วยมีอาคารผู้โดยสาร
ขนาดเล็ก และ อุปกรณ์ภาคพื้นไม่เพียงพอ ที่เป็น
เช่นนี้อาจเนื่องมาจากสนามบินอู่ตะเภา เป็น
เพียงสนามบินสำรองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และ
สนามบินดอนเมือง ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อการ
พาณิชย์ ถูกใช้งานในการกิจเที่ยวบินทางทหาร
และ เที่ยวบินขนส่งเพื่อมนุษยธรรม ในเหตุการณ์
ต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับผู้ให้ข้อมูลหลัก ที่เป็นเช่นนี้
อาจเนื่องมาจาก การนำนโยบายไปปฏิบัติ

ย่อมขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีความสามารถในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้นได้มากน้อยเพียงใด ดังนั้น ปัญหาทางด้านสมรรถนะจึงเป็นปัญหาหลักของการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งอาจโยงถึงปัจจัยที่ต้องคำนึง ได้แก่ บุคลากร เงินทุน รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ หรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการผลักดันให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 จะต้องมีความพร้อมของอาคารต่าง ๆ เพื่อรองรับผู้โดยสารเป็น 5 ล้านคน

2.4 ทางด้านกายภาพ โครงข่ายคมนาคมทางบกยังขาดการเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งปัญหามลพิษทางเสียงที่ปัจจุบันการแก้ไขปัญหายังไม่เป็นรูปธรรมมากนัก เพราะปัญหาดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อสุขภาพการได้ยินและการพักผ่อนนอนหลับของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งปัญหาสีแสงแวดล้อมซึ่งสอดคล้องกับ Dahl, R. A. (1947) ศึกษาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของการบริหารการพัฒนา และปัญหาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพพบว่าสภาพแวดล้อมเป็นอุปสรรคสำคัญของระบบที่ไม่พัฒนา เพราะระบบสามารถแก้ไขสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับเป้าหมายของการพัฒนาได้ สภาพแวดล้อมไม่ได้เป็นข้อจำกัดของการบริหารการพัฒนาเสมอไป ฉะนั้นรัฐบาลที่มีสมรรถนะจำกัดย่อมแก้ปัญหาได้น้อยหรือแก้ปัญหาไม่ได้

2.5 การคมนาคม การเดินทางยังไม่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจาก

อยู่ระหว่างมีการจัดทำโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยง 3 สนามบินคือ อู่ตะเภา-สุวรรณภูมิ-ดอนเมือง

2.6 ศักยภาพบุคลากร สถาบันอุดมศึกษาไม่กี่แห่งที่เปิดคณะที่ศึกษาด้านการบินทำให้ไม่สามารถผลิตบุคลากรด้านต่างๆ เพียงพอต่อการผลิต เช่น บุคลากรสายอาชีพระดับช่างฝีมือทักษะการใช้ภาษาอังกฤษที่ดีในระดับสื่อสาร รวมทั้งช่างที่ทำหน้าที่ต่างๆ ในการซ่อมบำรุงต้องได้รับใบอนุญาต ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากในการผลิตบุคลากรในด้านดังกล่าวมีข้อจำกัด ที่สถาบันการศึกษาที่เปิดสอนหลักสูตรดังกล่าวจะไม่สามารถรับผู้สนใจศึกษาได้เกินจากอัตราส่วนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการควบคุมคุณภาพของผู้ที่จบหลักสูตร นอกจากนั้นหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกผู้เข้าศึกษาด้านการบิน จะกำหนดคุณสมบัติไว้สูงซึ่งสอดคล้องกับวรเดช จันทรศร (2551) กล่าวว่าปัญหาด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับสมรรถนะของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไป ปฏิบัติว่ามีความสามารถในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์มากน้อยเพียงใด ปัญหาด้านสมรรถนะจะมีมากหรือน้อยยังขึ้นอยู่กับปัจจัยย่อยอีกหลายประการ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านบุคลากร

3. แนวทางการพัฒนาการใช้สนามบินแห่งใหม่กรณีสนามบินอู่ตะเภา ประกอบด้วย 3 ประเด็นดังนี้

3.1 แนวทางการพัฒนาส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วย 3 ประเด็นดังนี้ 1) ให้เอกชน

เข้าร่วมทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ซึ่งสอดคล้องกับเอกพร รักความสุข (2557) ให้แนวคิดไว้ว่าการให้บริการสาธารณะแนวใหม่จึงเป็นการปรับบทบาทใหม่ของการบริการองค์การภาครัฐให้คุณค่ากับประชาชนในระดับของความเป็นส่วนในระบบการบริหารองค์การภาครัฐ 2) ให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดการลงทุน ควรมีการให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี สิทธิการเช่าที่ดิน สอดคล้องกับ ยุทธนา คณาสวัสดิ์ (2555) กล่าวไว้ว่า การให้สิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจการลงทุน เช่น มาตรการยกเว้นภาษีอากรขาเข้าสินค้าอากาศยาน ทำให้บริษัทชั้นนำด้านอุตสาหกรรมการบินเลือกที่จะตัดสินใจลงทุนได้ไม่ยากนัก 3) ส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน สอดคล้องกับพิทยา บวรวัฒนา (2555) กล่าวว่า ควรมีการเปิดโอกาสให้มีการดำเนินการที่เน้นการแข่งขัน ยิ่งมีการแข่งขันมากเท่าใด ประโยชน์ก็ยิ่งตกอยู่กับประชาชนผู้รับบริการมากขึ้นเท่านั้น

3.2 แนวทางการพัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ ประกอบด้วย 4 ประเด็น ดังนี้ 1) พัฒนาพื้นที่ความพร้อมของอาคารต่าง ๆ สอดคล้องกับผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นว่า จะต้องมีการพัฒนาพื้นที่ความพร้อมของอาคารต่าง ๆ พัฒนาพื้นที่ในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วยพื้นที่ให้บริการให้ปัจจุบัน (Brownfield) 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม 3) บูรณาการการบริหารจัดการร่วมกับส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน สอดคล้องกับ วรเดช จันทรร (2551) กล่าวว่าหน่วยงานที่

รับผิดชอบ ในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีสมรรถนะสูงเพียงใด หรือผู้รับผิดชอบในนโยบาย จะมีความสามารถในการควบคุมผลงานของหน่วยปฏิบัติภายใต้ระบบการวัดผลและติดตามผลที่สมบูรณ์เพียงใดการนำนโยบายไปปฏิบัติจะสำเร็จไม่ได้หากสมาชิกในองค์กรไม่ร่วมมือกันปฏิบัติตามแนวทางของนโยบาย 4) ประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่าง ๆ เข้ามาใช้บริการที่สนามบินอุตะเถา สอดคล้องกับ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, (2550) กล่าวว่าการบริหารการพัฒนา (ของผู้นำ) ต้องเน้นการประชาสัมพันธ์

3.3 แนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถา

เป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ประกอบด้วย 3 ประเด็น ดังนี้ 1) ประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้บริษัทเอกชนมาจัดตั้งอุตสาหกรรมการบินที่สนามบินอุตะเถาและบริษัทต่างชาติที่มาตั้งโรงงานซ่อมชิ้นส่วนอากาศยาน สอดคล้องกับ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, (2550) กล่าวว่าการบริหารการพัฒนา (ของผู้นำ) ต้องเน้นการประชาสัมพันธ์ 2) พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบิน 3) วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง และเกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมการบิน สอดคล้องกับ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, (2550) กล่าวว่าการบริหารการพัฒนา (ของผู้นำ) มุ่งประดิษฐ์คิดค้น ใช้ความคิดริเริ่ม และการสร้างสรรค์

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาครั้งนี้

1) ผู้บริหารสนามบินอุตะเถาควรพิจารณาปัญหาในการบริหารจัดการ โดยเพิ่มศักยภาพของสนามบินอุตะเถา และผลักดันให้เกิดบริการเชิง

พาณิชย์เต็มรูปแบบ โดยที่กองทัพเรือในฐานะ
เจ้าของสนามบินได้ร่วมกันกระทรวงคมนาคม เพื่อ
พัฒนาอู่ตะเภาเชื่อมโยงการคมนาคม

2) ผู้บริหารสนามบินควรแต่งตั้งกรรมการ
เพื่อที่จะรองรับนโยบาย แผน แผนงาน โครงการ
หรือกิจกรรม สำหรับการพัฒนาประเทศ

3) ควรตั้งคณะทำงานในสนามบินอู่ตะเภา
โดยให้มีสัดส่วนของประชาชนในทุกสาขาอาชีพ

เพื่อพิจารณากับผลประโยชน์และผลกระทบที่จะ
เกิดต่อชุมชน

4) ควรเร่งให้ความรู้และข้อมูลแก่ประชาชน
เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความ
เข้าใจ ลดข้อห่วงกังวลที่จะเป็นสาเหตุให้เกิดการ
ต่อต้านนโยบาย หรือความขัดแย้งต่อการพัฒนา
สนามบินอู่ตะเภา

บรรณานุกรม

- พิทยา บวรวัฒนา. (2555). *รัฐประศาสนศาสตร์ ทฤษฎีและแนวการศึกษา* (พิมพ์ครั้งที่ 17) : กรุงเทพฯ :
ศักติโสภาคการพิมพ์.
- ยุทธนา คณาสวัสดิ์. (2555). *ความท้าทายนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานไทย*. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก
www.boi.go.th. [2560 มิถุนายน 6].
- วรเดช จันทรศร. (2551). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ :
บริษัท พริกหวาน กราฟฟิค จำกัด.
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. (2548). *การบริหารจัดการและการบริหารการพัฒนาองค์กรตามรัฐธรรมนูญและ
หน่วยงานของรัฐ*. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด วิ.เจ.พรินติ้ง.
- สร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์. (2557). *นโยบายภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ*. [ออนไลน์]. เข้าถึง
ได้จาก <http://www.mot.go.th>. [2557 มิถุนายน 3].
- สุพิชญา วงศ์วาสนา. (2553). *ความต้องการและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อการบริการท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เอกพร รักความสุข. (2557). *รายงานวิจัยเรื่องประสิทธิภาพขององค์การฝ่ายนิติบัญญัติ : กรณีสำนักงาน
รัฐสภาประจำจังหวัด*. กรุงเทพมหานคร. สำนักงานเลขาธิการผู้แทนราษฎร.
- เอกพร รักความสุข. (2560). *การให้บริการสาธารณะแนวใหม่โดยสำนักงานรัฐสภาประจำจังหวัด*. วารสาร
วิจัยมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น. 2560 (1), 1-12.
- Dahl, R. A. (1947). *The Science of Public Administration: Three Problems*. Public Administration
Review. Vol. VII, No. 2 .
- Younis, Talib., & Ian, Davidson. (1990). *The Study of Implementation*. In Talip Younis ed.
Implementation in Public Policy. Worcester, Great Britain: Billing G. Sons Ltd.