



เอกสารวิชาการส่วนบุคคล
(Individual Study)

บทบาท บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
รัฐวิสาหกิจภายใต้หลักประชาธิปไตยกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ

จัดทำโดย ดร.เอนก ธีระวิวัฒน์ชัย
รหัส ๖๓๐๘๔๘

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม
หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย รุ่นที่ ๘
วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ

ลิขสิทธิ์ของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

บทบาท บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) รัฐวิสาหกิจภายใต้ หลักประชาธิปไตยกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ดร.เอนก ธีระวิวัฒน์ชัย^๑

บทนำ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือที่คนทั่วไปเรียกว่า ทอท. นั้น ถือเป็นรัฐวิสาหกิจ เป็นเครื่องมือกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามระบอบประชาธิปไตย ที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ไทย มีพันธกิจในการดำเนินงานเพื่อความมั่นคงทางด้านขนส่งทางอากาศให้แก่ประชาชนและประเทศไทย อีกทั้งส่งเสริมความมั่นคงและการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม รองรับการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลก เพื่อเป็นประตูประเทศ นำรายได้เข้าสู่ประเทศไทย อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ภายใต้ระดับมาตรฐานสากลโลก

นอกจาก ด้านการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ทอท. ยังดำเนินการขนส่งสินค้ากระจายไปตามประเทศคู่ค้าต่างๆ ทั่วโลก เพื่อนำรายได้เข้าสู่ประเทศอีกทาง แต่ในการแข่งขันของตลาดโลก สินค้าไทยประสบปัญหาการแข่งขัน ด้านคุณภาพ การกีดกันทางการค้าผ่านมาตรการต่างๆ ทั้งจากนานาประเทศ สิ่งหนึ่งที่ประสบกับสินค้าส่งออกคือเมื่อนำส่งถึงประเทศปลายทาง ก็ไม่ผ่านการควบคุมมาตรฐานสินค้าของประเทศนั้นๆ ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสินค้าไทย อีกทั้งประเทศในภูมิภาคอาเซียน ส่วนใหญ่ล้วนแต่เป็นประเทศเกษตรกรรม และตลาดสินค้าที่สำคัญของผลิตผลทางเกษตรของภูมิภาค ล้วนเป็นตลาดที่อยู่ไกลจากแหล่งผลิต ล้วนประสบปัญหาเกิดความสูญเสียของผลิตผลภาคเกษตรกรรมเป็นมูลค่าที่สูง ขณะที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบทั้งทางภูมิศาสตร์ที่ตั้ง โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อประเทศในภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งไทยยังมีศักยภาพด้านขีดความสามารถของท่าอากาศยาน ที่พร้อมรองรับการเป็นประตูเข้าสู่ภูมิภาคอาเซียน ทอท. ในฐานะกลไกของรัฐที่จะต้องแก้ปัญหาสินค้าส่งออกไทยผ่านการขนส่งทางอากาศ มุ่งหมายให้ไทยแปลงวิกฤต เป็นโอกาสให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียน จึงได้มีแนวคิดจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและกระจายสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิ ยุทธศาสตร์นี้ของ ทอท. มุ่งมั่นให้เป็นไปตามกรอบพันธกิจ ที่จะส่งเสริมความมั่นคงและการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามระบอบประชาธิปไตย

เนื้อหา

๑. ความหมายของประชาธิปไตย

คำว่า “ประชาธิปไตย” ซึ่งตรงกับภาษาอังกฤษว่า DEMOCRACY^๒ มาจากรากศัพท์ภาษากรีก ๒ คำรวมกันคือ DEMOS ซึ่งแปลว่า ประชาชน กับ KRATOS ซึ่งแปลว่าอำนาจหรือการปกครอง เมื่อรวม ๒ คำเข้าด้วยกัน ก็แปลได้ว่า ประชาชนเป็นเจ้าของอำนาจ หรือการปกครองโดยประชาชน

^๑ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

^๒ ศาสตราจารย์ ดร.กระมล ทองธรรมชาติ, หลักประชาธิปไตย, รัฐศาสตร์ ๕๐ ป, หน้า ๕๒.

หรืออาจกล่าวได้ว่า ประชาธิปไตย หมายถึง ระบบทางการเมืองการปกครองที่ประชาชนได้ปกครองตนเองหรืออาจหมายถึงความถึงการปกครองโดยประชาชน ซึ่งอาจเป็นทางการหรือทางอ้อม (โดยผ่านผู้แทนราษฎร) ก็ได้^๓ ทั้งนี้ ประชาธิปไตยในปัจจุบันมีความหมายแบบกว้างๆ ว่าเป็นการปกครองซึ่งแนวความคิดเกี่ยวกับระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตยได้ เข้ามาสู่สยามครั้งแรก โดยกลุ่มบุคคลที่มีโอกาสไปศึกษา ณ ต่างประเทศที่มีการปกครองระบอบประชาธิปไตย ก่อให้เกิดแนวความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์เป็นระบอบประชาธิปไตยตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๔ จนกระทั่งวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ.๒๔๗๕ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ได้มีกลุ่มบุคคลใช้ชื่อวาทะราษฎรทำการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์เป็นระบอบประชาธิปไตย และโคเชตราบมาจนปัจจุบันซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การปกครองระบอบประชาธิปไตยของประเทศไทยต้องเผชิญกับปัญหาอุปสรรคมาโดยตลอด ซึ่งถือเป็นการพัฒนาประชาธิปไตย ควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจ ท่ามกลางมรสุมทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงรัฐธรรมนูญฉบับต่างๆ ต่างมุ่งหวังที่จะหาแนวทางกติกากฎได้มาซึ่งอำนาจ การใช้อำนาจรัฐ การถ่วงดุลอำนาจ การตรวจสอบการใช้อำนาจ เพื่อประชาชน ตามหัวใจระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย การบริหารประเทศภายใต้การปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข มีจุดหมายของการพัฒนาการปกครองของประเทศให้อยู่ภายใต้หลักการของประชาธิปไตย เพื่อสร้างพื้นฐานที่เข้มแข็งให้ประชาชนในประเทศให้มีความพร้อมด้วยการมีส่วนร่วมและสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมที่สมบูรณ์ “ประชาธิปไตย”^๔ หมายถึง ประชาชนเป็นใหญ่ อำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชน ในระบอบประชาธิปไตยอำนาจอขององค์กรต่างๆ ทั้งหลายทั้งปวงของรัฐยอมวัตถุประสงค์ เพื่อเกาะเกี่ยวเชื่อมโยงกับประชาชน เพื่อให้การใช้อำนาจขององค์กรของรัฐมีความชอบธรรม การปกครองตามหลักประชาธิปไตย คือ การปกครองที่ประชาชนเป็นผู้ถืออำนาจอธิปไตยสูงสุดนี้ มีความหมายต่อไปว่าในรัฐยอมจะมีผู้ถือหรือผู้ทรงอำนาจอื่น นอกจากประชาชนไม่ได้ การใช้อำนาจขององค์กรต่างๆ ของรัฐจึงต้องมีรากฐานการศึกษาหลักประชาธิปไตย ซึ่งเป็นเพียงรูปแบบของการปกครองประเทศรูปแบบหนึ่งในบรรดารูปแบบการปกครองจำนวนมากที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ หากแต่หลักการที่แท้จริงของการกำหนดรูปแบบการปกครองที่เหมาะสมของแต่ละประเทศมีรากฐานมาจากแนวความคิดเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย ซึ่งเป็นรากฐานของการกำหนดรูปแบบการปกครองต่อไป

๒. หลักการของประชาธิปไตย

การปกครองในระบอบประชาธิปไตยได้กำหนดหลักการเอาไว้ ๕ หลักการ ดังนี้

๒.๑ หลักความเสมอภาค

(๑) ความเสมอภาคทางการเมือง หมายถึง ประชาชนทุกคนสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมทางการเมืองได้อย่างเท่าเทียมกัน

(๒) ความเสมอภาคทางเศรษฐกิจ หมายถึง บุคคลไม่ว่าจะรวยหรือจน ไม่ว่ามียศถาบรรดาศักดิ์ไม่ว่าจะมีสีผิวใด ต้องไม่ถูกกีดกันในการประกอบอาชีพหรือการทำงาน ไม่มีการให้อภิสิทธิ์แก่บุคคลใด

^๓ ศาสตราจารย์ จรูญ สุภาพ, สารานุกรมรัฐศาสตร์, หน้า ๘๗.

^๔ จากคำสอนว่าด้วย รัฐและหลักกฎหมายมหาชน, (น ๒๐๗-๒๐๙), โดย วรเจตน์ ภาคีรัตน์, ๒๕๕๗, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา

บุคคลหนึ่งเป็นการเฉพาะ และการแข่งขันในการประกอบการต้องเป็นไปอย่างเสรีและเป็นธรรม ไม่มีการผูกขาดทางการค้าหรือให้ประโยชน์เฉพาะพวกพ้องของตน

(๓) ความเสมอภาคทางโอกาส หมายถึง บุคคลสามารถจะได้รับการศึกษาการรักษาพยาบาล และการให้บริการต่างๆ จากรัฐอย่างเท่าเทียมกัน

๒.๒ หลักสิทธิและเสรีภาพ

สิทธิ เป็นเรื่องของประโยชน์ที่บุคคลจะได้รับตามกฎหมาย เช่น สิทธิในทรัพย์สินการศึกษา และการรักษาพยาบาล เป็นต้น

เสรีภาพจะเป็นเรื่องของความเป็นอิสระในการกระทำกิจกรรมต่างๆ ตามที่บุคคลต้องการภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย

๒.๓ หลักนิติธรรม

หมายถึง การใช้กฎหมายเป็นหลักในการบริหารประเทศ บุคคลทุกคนต้องอยู่ภายใต้กฎหมายเจ้าหน้าที่

ของรัฐต้องใช้กฎหมายต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

๒.๔ หลักการยอมรับเสียงส่วนใหญ่และเคารพเสียงส่วนน้อย

ความคิดเห็นของบุคคลในสังคมย่อมแตกต่างกันได้ บุคคลจะยอมรับมติของเสียงข้างมากที่มีพื้นฐานของเหตุและผล ยอมรับในเสียงส่วนน้อย โดยไม่มองว่าความเห็นของเสียงส่วนน้อยเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้อง

๒.๕ หลักการมีส่วนร่วมทางการเมือง

ในระบอบประชาธิปไตย การเข้าไปมีส่วนร่วมทางการเมืองถือเป็นสิ่งที่มีมีความสำคัญ สามารถมีส่วนร่วมได้หลายรูปแบบ เช่น การมีส่วนร่วมในรูปแบบของกลุ่มผลประโยชน์ การมีส่วนร่วมในรูปแบบของพรรคการเมือง การมีส่วนร่วมในรูปแบบของการไปใช้สิทธิเลือกตั้ง และการมีส่วนร่วมในรูปแบบของการแสดงออก

๓. โครงสร้างการบริหารงานของรัฐวิสาหกิจ

“รัฐวิสาหกิจ” ในประเทศไทยถูกจัดตั้งขึ้นมาในหลายรูปแบบ ภายใต้วัตถุประสงค์และเป้าหมายในการดำเนินภารกิจที่แตกต่างกัน ในปัจจุบันมีกฎหมายจำนวนมากที่ใช้บังคับกับรัฐวิสาหกิจ โดยกฎหมายแต่ละฉบับได้มีการกำหนดความหมายของ “รัฐวิสาหกิจ” ที่หลากหลายตามวัตถุประสงค์ และเจตนารมณ์ในการบังคับใช้กฎหมายแต่ละฉบับว่ามุ่งประสงค์จะให้มีครอบคลุมรัฐวิสาหกิจเพียงใด

๔. ลักษณะสำคัญของรัฐวิสาหกิจ (PUBLIC ENTERPRISE) ในความหมายอย่างกว้าง^๕ คือ

(๑) มีฐานะเป็นนิติบุคคลแยกออกไปต่างหากจากรัฐและส่วนราชการที่มีอยู่แต่เดิมมีความเป็นอิสระทั้งในทางการเงิน การบริหารงานและการบริหารบุคคล

^๕ จาก องค์การมหาชน, (น. ๙๙ - ๑๐๐) โดยชาญชัย แสวงศักดิ์, ๒๕๔๒, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม

(๒) มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการภารกิจในทางอุตสาหกรรมและการค้า อันเป็นภารกิจใหม่ที่รัฐถูกเรียกร้องให้เข้าไปรับผิดชอบดำเนินการตามความเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการของอุตสาหกรรมและการค้าที่เติบโตอย่างรวดเร็วในสังคมสมัยใหม่

(๓) เนื่องจากภารกิจดังกล่าวเป็นภารกิจที่มีค่าตอบแทนการให้บริการและผู้ได้รับประโยชน์จะเป็นผู้ได้รับประโยชน์ยิ่งกว่าบุคคลอื่นๆ จากการดำเนินการขององค์กรของรัฐ ดังนั้น ผู้ได้รับประโยชน์จึงต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่รัฐตามสัดส่วนที่ตนได้รับประโยชน์เพื่อมิให้ประชาชนผู้เสียภาษีอากรต้องมาร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบริการที่ตนอาจไม่เคยใช้บริการเลย ดังนั้น องค์กรผู้รับผิดชอบภารกิจเหล่านี้จึงต้องดำเนินการในเชิงพาณิชย์ คือ เรียกค่าตอบแทนจากการขายสินค้าหรือบริการของตนโดยไม่ต้องพึ่งพาเงินจากรัฐ

(๔) รัฐวิสาหกิจจะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมตรวจสอบจากรัฐ เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วในเวลาของรัฐก่อตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นมาก็จะให้เงินลงทุนซึ่งมาจากภาษีอากรของประชาชน ในขณะที่ “รัฐวิสาหกิจ” ในความหมายอย่างแคบ คือ การกำหนดนิยาม “รัฐวิสาหกิจ” เอาไว้ในกฎหมาย ซึ่งจากการศึกษาปรากฏว่า พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๐๒ ได้มีการกำหนดนิยาม “รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า

(ก) องค์กรของรัฐบาลหรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ

(ข) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการมีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ

(ค) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการและ/หรือรัฐวิสาหกิจตาม (ก) และ/หรือ (ข) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ

(ง) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการและ/หรือรัฐวิสาหกิจตาม (ค) และ/หรือ(ก) และ/หรือ (ข) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ

(จ) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการและ/หรือรัฐวิสาหกิจตาม (ง) และ/หรือ(ก) และ/หรือ (ข) และ/หรือ (ค) มีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ” และเมื่อพิจารณานิยาม “รัฐวิสาหกิจ” จะเห็นได้ว่า ลักษณะสำคัญของรัฐวิสาหกิจจะสามารถจำแนกออกได้เป็น ๓ ประเภทหลักคือ

(๑) รัฐวิสาหกิจประเภทที่เป็นนิติบุคคลและมีกฎหมายจัดตั้งเฉพาะ (องค์กรของรัฐบาลตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล)

(๒) รัฐวิสาหกิจประเภทที่ไม่เป็นนิติบุคคล(หน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ) และ

(๓) รัฐวิสาหกิจประเภทบริษัทที่ถูกถือหุ้นโดยส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ (บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการและ/หรือรัฐวิสาหกิจมีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละห้าสิบ) ในขณะที่กฎหมายแต่ละฉบับได้ยึดโยงนิยาม “รัฐวิสาหกิจ” โดยมีความคล้ายคลึงกับกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณฉบับนี้ ส่งผลให้มิติของการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจจึงจำเป็นต้องพิจารณากฎหมายเป็นรายฉบับซึ่งมีความครอบคลุม “รัฐวิสาหกิจ” แตกต่างกันไปภายใต้ความแตกต่างของสถานะของกฎหมายจัดตั้งของรัฐวิสาหกิจที่มีผลทำให้ “รัฐวิสาหกิจ” แต่ละรัฐวิสาหกิจมีภารกิจที่แตกต่างกันออกไป แต่โครงสร้างการบริหารงานของรัฐวิสาหกิจยังคงมีรูปแบบเดียวกัน

๕. หลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจโดยความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรีมี ๖ ด้านหลัก

๕.๑ ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (ACCOUNTABILITY)

๕.๒ ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (RESPONSIBILITY)

๕.๓ การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน (EQUITABLE TREATMENT)

๕.๔ ความโปร่งใส (TRANSPARENCY)

๕.๕ การมีวิสัยทัศน์โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (LONG TERM VALUE CREATION) และ

๕.๖ การส่งเสริมพัฒนาการกำกับดูแลและจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ (ETHICS) ซึ่งสาระของหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบภายใต้ระบบการปกครองระบอบประชาธิปไตย รัฐวิสาหกิจ ถือเป็นเครื่องมือกลไกที่สำคัญของรัฐในการขับเคลื่อนและแก้ปัญหาเศรษฐกิจ โดยกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะรัฐมนตรี^๖ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ ได้มีมติเห็นชอบหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยมีเป้าหมายให้บุคลากรรัฐวิสาหกิจโดยเริ่มต้นจากกรรมการรัฐวิสาหกิจ การบริหารจัดการ และกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจโดยมุ่งหวัง

๑. ให้การปฏิบัติงานของรัฐวิสาหกิจเป็นไปอย่างโปร่งใส

๒. มีมาตรฐานการปฏิบัติที่เป็นสากล เพิ่มความน่าเชื่อถือและความมั่นใจแก่สาธารณะชนสร้างความมั่นใจในการลงทุน

๓. ทำให้รัฐวิสาหกิจมีความพร้อมที่จะแข่งขันได้ในสภาพตลาดการแข่งขันเสรี

นอกจากนี้การกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจยังมีเป้าหมาย

- ในการสร้างพันธะผูกพันในการใช้อำนาจของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจให้อยู่ภายใต้ขอบเขตและสร้างกรอบความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อผู้มีส่วนได้เสียและสังคมเนื่องจากภารกิจหน้าที่ของรัฐวิสาหกิจซึ่งมีลักษณะขององค์กรกึ่งรัฐกึ่งเอกชน โดยนอกเหนือจากภารกิจในการจัดให้มีบริการสาธารณะต่อประชาชนแล้ว

- รัฐวิสาหกิจจะต้องบริหารจัดการองค์กรให้มีรายได้เพียงพอที่จะบริหารองค์กรต่อไปได้อันเป็นการลดภาระงบประมาณและสร้างความยั่งยืน

- มิได้มุ่งเป้าประสงค์ในการแสวงหากำไรสูงสุด รวมถึงบางกรณีที่มีการจัดให้มีบริการสาธารณะไปยังพื้นที่ห่างไกลที่จำเป็นจะต้องจัดให้มีขึ้นแต่ไม่สามารถแสวงหารายได้ที่เพียงพอและเหมาะสมได้ ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายตามหลักกฎหมายมหาชนที่กำหนดให้ “รัฐพึงมีอำนาจเท่าที่กฎหมายกำหนดไว้” ต้องไม่เป็นการบิดเบือนกลไกตลาดที่รัฐใด

๖. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสนามบินภายใต้ระบบประชาธิปไตย

กฎหมายที่รองรับการพัฒนาสนามบิน ประกอบด้วย

๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

๒) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

^๖ หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๒๐๕/๑๕๓๔ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๔ เรื่อง หลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ

๓) พระราชบัญญัติฉบับต่างๆ ที่รองรับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่รัฐ และ

๔) กฎ และระเบียบที่เกี่ยวข้องดังนี้

๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๓ “อำนาจอธิปไตยเป็นของปวงชนชาวไทย พระมหากษัตริย์ผู้ทรงเป็นประมุข ทรงใช้อำนาจนั้นทางรัฐสภา คณะรัฐมนตรี และศาล ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ

รัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล องค์กระอิสระ และหน่วยงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญ กฎหมาย และหลักนิติธรรม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศชาติและความผาสุกของประชาชนโดยรวม”

มาตรา ๕๖ “รัฐต้องจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึงตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

โครงสร้างหรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานของกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของรัฐอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของรัฐ รัฐจะกระทำด้วยประการใดให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนหรือทำให้รัฐเป็นเจ้าของน้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดมิได้

การจัดหรือดำเนินการให้มีสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง รัฐต้องดูแลมิให้มีการเรียกเก็บค่าบริการจนเป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร

การนำสาธารณูปโภคของรัฐไปให้เอกชนดำเนินการทางธุรกิจ ไม่ว่าจะด้วยประการใดๆ รัฐต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนอย่างเป็นธรรม โดยคำนึงถึงการลงทุนของรัฐ ประโยชน์ที่รัฐและเอกชนจะได้รับและค่าบริการที่จะเรียกเก็บจากประชาชนประกอบกัน”

มาตรา ๖๕ “รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว

การจัดทำ การกำหนดเป้าหมาย ระยะเวลาที่จะบรรลุเป้าหมาย และสาระที่พึงมีในยุทธศาสตร์ชาติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ ทั้งนี้กฎหมายดังกล่าวต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทุกภาคส่วนอย่างทั่วถึงด้วยยุทธศาสตร์ชาติเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้”^๗

๒. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“สนามบิน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพื่อการขึ้นหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

“สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ” หมายความว่า เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เครื่องมือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอย่างอื่น ที่ใช้หรือสามารถใช้หรือถูกออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับช่วยในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมถึงสนามบิน พื้นที่ลงจอด ไฟหรือเครื่องมืออุปกรณ์ใดๆ สำหรับการเผยแพร่ข้อมูลสภาพอากาศ การส่งสัญญาณ การค้นหาทิศทาง

^๗ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

วิทยุหรือวิทยุ หรือการสื่อสารโดยแม่เหล็กไฟฟ้าอื่นๆ และโครงสร้างหรือกลไกอื่นๆ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อนำทางหรือควบคุมเที่ยวบินในอากาศหรือการขึ้นลงของอากาศยาน^๘

๓. พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๕ “ให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันอันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติซึ่งจะต้องไม่น้อยกว่ายี่สิบปี

การประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติให้ทำเป็นประกาศพระบรมราชโองการ และเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้ และหน่วยงานของรัฐทุกหน่วยมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ”^๙

ประกาศเรื่อง ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ลงวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยเฉพาะประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

๔. พระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ และที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา ๖ ให้มีแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อกำหนดกลไก วิธีการ และขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่าง ๆ แต่ละด้าน รวมทั้งผลอันพึงประสงค์ของการปฏิรูปประเทศในด้านนั้น ๆ ทั้งนี้ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนการปฏิรูปประเทศ... หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยมีหน้าที่ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้การปฏิรูปประเทศบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนการปฏิรูปประเทศ”^{๑๐}

การพัฒนาสนามบิน เป็นบทบาทและอำนาจหน้าที่อย่างหนึ่งของหน่วยงานรัฐ เนื่องจากเป็นโครงสร้างหรือโครงข่ายสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่จำเป็นของประเทศและประชาชน ดังนั้นหน่วยงานรัฐและเจ้าหน้าที่รัฐ ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๓, ๕๖, ๖๕ ประกอบพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๐ ว่าด้วยมาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน พ.ศ.๒๕๕๑ การออกแบบและการก่อสร้างสนามบิน จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางอากาศประกาศกำหนด^{๑๑}

นอกจากนี้การพัฒนาสนามบิน ต้องปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และแผนการปฏิรูปประเทศ ที่จะส่งผลให้ประชาชนมีความสุขและมีคุณภาพชีวิตที่ดี ตลอดจนยึดถือประชาชนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา

^๘ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

^๙ พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐

^{๑๐} ^{๑๐} พระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐

^{๑๑} ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๐ ว่าด้วยมาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน พ.ศ.

สนามบิน ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๗ “การบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน หมายถึง การปฏิบัติราชการที่มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดความผาสุกและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน ความสงบและปลอดภัยของสังคมส่วนรวม ตลอดจนประโยชน์สูงสุดของประเทศ” และมาตรา ๘ “ในการบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน สอนราชการจะต้องดำเนินการ โดยถือว่าประชาชนเป็นศูนย์กลางที่จะได้รับการบริการจากรัฐ และมีแนวทางการบริหารราชการ ดังนี้...การปฏิบัติภารกิจของส่วนราชการต้องเป็นไปโดยซื่อสุจริต ตรวจสอบได้ และมุ่งให้เกิดประโยชน์สุขแก่ประชาชน ในกรณีที่ภารกิจใดจะมีผลกระทบต่อประชาชน สอนราชการต้องดำเนินการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชนหรือชี้แจงทำความเข้าใจ เพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงประโยชน์ที่ส่วนรวมจะได้รับจากภารกิจนั้น”^{๑๒}

๗. ปัญหาระบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ

เมื่อวิเคราะห์ประเทศในภูมิภาคอาเซียน ส่วนใหญ่ล้วนแต่เป็นประเทศเกษตรกรรม และตลาดสินค้าที่สำคัญของผลิตผลทางเกษตรของภูมิภาค ล้วนเป็นตลาดที่อยู่ไกลจากแหล่งผลิต ในขณะที่ผลิตผลทางเกษตรเป็นสินค้าประเภทเน่าเสียง่าย กล่าวคือสินค้านี้มีลักษณะที่อ่อนไหวต่อระยะเวลาและการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิเป็นอย่างมาก ทำให้เกิดการเน่าเสียของสินค้า สินค้ามีอายุสั้น เป็นสาเหตุที่สำคัญทำให้เกิดความสูญเสียของผลิตผลภาคเกษตรกรรมเป็นมูลค่าที่สูง ขณะที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบทั้งทางภูมิศาสตร์ที่ตั้ง โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งไทยยังมีศักยภาพด้านขีดความสามารถของท่าอากาศยาน ที่พร้อมรองรับการเป็นประตูเข้าสู่ภูมิภาคอาเซียน และมีความสามารถที่จะกระจายสินค้าเน่าเสียง่ายไปยังภูมิภาคอื่นทั่วโลกได้ จึงเป็นโอกาสดีของประเทศไทยที่จะจัดตั้งศูนย์กลางขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของอาเซียนในไทย ซึ่งนอกจากจะสามารถลดการเน่าเสียของผลิตผลการเกษตรของไทยแล้ว ยังสามารถเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างภูมิภาคอาเซียน ได้

ทอท. ในฐานะกลไกของรัฐที่จะต้องแก้ปัญหาสินค้าส่งออกไทยผ่านการขนส่งทางอากาศ มุ่งหมายให้ไทยแปลงวิกฤตเป็นโอกาสให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียน จึงได้มีแนวคิดการแก้ปัญหาจากขั้นตอนเดิมที่สินค้าต้องนำส่งปลายทางแล้วต้องตรวจสอบมาตรฐานที่ปลายทาง เปลี่ยนเป็นการจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าขึ้นสนามบินสุวรรณภูมิ ยุทธศาสตร์นี้ของทอท. มุ่งมั่นให้เป็นไปตามกรอบพันธกิจ ที่จะส่งเสริมความมั่นคงและการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามระบอบประชาธิปไตย

๘. ยุทธศาสตร์การจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าอาเซียนในไทย

โดยเริ่มจากการวิเคราะห์ความสอดคล้องยุทธศาสตร์ ทอท. ในเชิงนโยบายกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย จากนั้นทำการวิเคราะห์ จุดแข็งจุดอ่อน (SWOT ANALYSIS) ในการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าของประเทศไทย เพื่อการวางแผนยุทธศาสตร์การจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าอาเซียนในไทย

^{๑๒} พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖

๘.๑ วิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานที่มีต่อการจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าอาเซียนในไทย

๘.๑.๑ อุปสงค์และอุปทานของประเทศไทย

มีความต้องการใช้บริการของศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า (DISTRIBUTION CENTER) มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของไทยในปัจจุบันคือเฉลี่ย ๒๙๒ วันต่อวันหรือ ๑๐๖,๗๓๗ วันต่อปี ดังนั้น ค่าเฉลี่ยของปริมาณสินค้าเน่าเสียง่ายที่ใช้ในการคำนวณจะกำหนดเป็น ๘% ของการขนส่งสินค้าภาพรวมทุกชนิด^{๑๓}

๘.๑.๒ อุปสงค์และอุปทานตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ASEAN ECONOMIC COMMUNITY) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY: AEC)

มีจุดมุ่งหมายคือ การนำอาเซียนไปสู่การตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (SINGLE MARKET AND PRODUCTION BASE) ดังนั้น แทนที่ประเทศไทยจะแข่งขันในประเทศอาเซียนด้วยกัน ประเทศไทยควรมุ่งดำเนินนโยบายความร่วมมือในกลุ่มอาเซียนเพื่อร่วมสร้างศักยภาพในการนำอาเซียนไปสู่การตลาดสากล ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางของประเทศอาเซียนที่ติดพื้นทวีป (MAIN LAND) ประเทศอาเซียน MAIN LAND ล้วนแต่เป็นประเทศเกษตรกรรม ที่มีผลผลิตเกษตรและต้องการส่งออกไปภูมิภาคอื่นๆ ในโลกจำนวนมาก ซึ่งตลาดที่สำคัญล้วนแต่เป็นตลาดที่อยู่ไกล ขณะที่ไทยมีโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมที่ดีกว่าประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นโอกาสที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางส่งออกสินค้าเน่าเสียง่าย

๘.๑.๒.๑ ตลาดในกลุ่มประเทศเอเชีย ตลาดในกลุ่มประเทศอาเซียนที่สำคัญคือ จีนและญี่ปุ่น เฉพาะญี่ปุ่นการส่งออกขยายตัวถึงร้อยละ 9.5 จีนขยายตัวร้อยละ ๒๐ และอินเดียขยายตัว ๑๘% ถ้ามองในภาพรวมของอาเซียนพบว่าการขยายตัวร้อยละ ๒๓ สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญในกลุ่มอาเซียนส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าทางเกษตร

๘.๑.๒.๒ ตลาดสหภาพยุโรป ในกลุ่มสหภาพยุโรปมีแนวโน้มความต้องการอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูปจากไทย เช่น ประเทศฝรั่งเศส และสเปน ทำให้สามารถเพิ่มการส่งออกกุ้งและปลาทูน่าไปยังกลุ่มนี้ได้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังรวมถึงกล้วยไม้ และอาหารเพื่อสุขภาพ

๘.๑.๒.๓ ตลาดกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ประเทศทางตะวันออกกลาง เช่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ หรือ UAE เพิ่มการนำเข้าผลไม้ไทยหลายอย่าง แต่อย่างไรก็ตามการส่งออกมายังประเทศอื่นๆ ในกลุ่มนี้ยังมีอัตราการขยายตัวน้อย

๘.๑.๓ อุปสงค์และอุปทานตลาดภูมิภาค สภาวะการส่งออกสินค้าไทย มีการตั้งเป้าหมายจากกระทรวงพาณิชย์ในการเพิ่ม ขยายตัว กระทรวงพาณิชย์มีการจัดตั้งโครงการสนับสนุนการขยายการส่งออกในตลาดใหม่ มีการพัฒนากลยุทธ์ทางการค้า ในการบุกเบิกตลาดใหม่

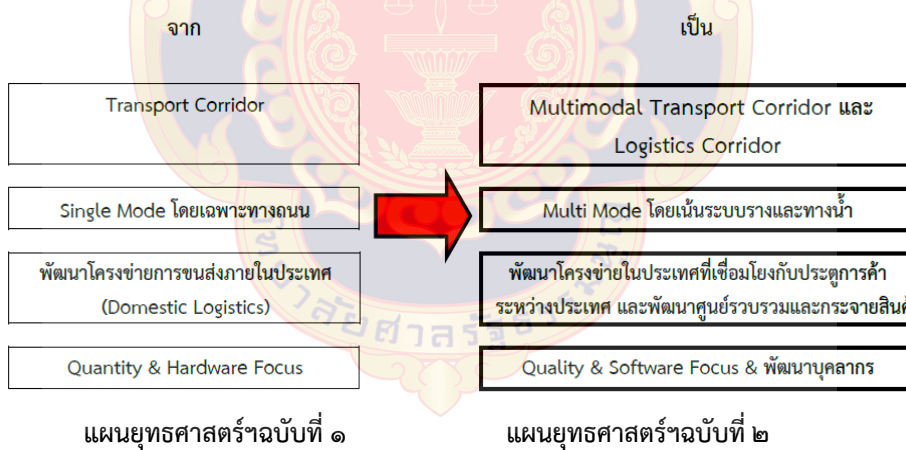
๘.๒ ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

^{๑๓} สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และบริษัท โลตัสสพาร์ค คอร์ปอเรชั่น จำกัด. รายงานการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบ การดำเนินงานของศูนย์ขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (PERISHABLE CENTER) และศูนย์กระจายสินค้า (DISTRIBUTION CENTER) ภายในท่าอากาศยานที่เป็นสากล. ๒๕๖๒. หน้า ๑๙

๘.๒.๑ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฉบับที่ ๑ พบว่า เน้นการพัฒนาในระดับกายภาพตามแนวพื้นที่การขนส่ง (TRANSPORT CORRIDOR) เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายที่มีระยะทางและเวลาที่สั้นลง รวมถึงมีความสะดวกเพิ่มขึ้นควบคู่กับการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อาทิเช่น

- ๑) ความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (IMT - GT)
- ๒) ความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (QUADRANGLE)
- ๓) ความร่วมมือห้าเหลี่ยมเศรษฐกิจ (BIMST - EC)
- ๔) ความร่วมมือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ (GMS)

๘.๒.๒ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฉบับที่ ๒ นี้ จะเป็นช่วงเวลาในประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนใน ซึ่งมีตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (SINGLE MARKET AND PRODUCTION BASE) เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรีและทำให้เกิดการขนส่งข้ามแดนเพิ่มมากขึ้น ประเทศไทยจะต้องมีการเตรียมความพร้อมรองรับการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเร่งรัดพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (HARDWARE) ควบคู่กับการพัฒนากฎหมาย/ระเบียบ และบุคลากร (SOFTWARE) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MULTIMODAL TRANSPORT) เป็นการเชื่อมโยงระบบขนส่งทั้งสี่มิติ โดยเฉพาะการใช้การขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ เน้นการพัฒนาโครงข่ายภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



ภาพที่ ๑ ภาพแสดงการเปรียบเทียบแบบแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๑และ๒

๘.๓ วิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน (SWOT ANALYSIS) ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของกลุ่มประเทศอาเซียน



ภาพที่ ๒ ภาพแอส

ตารางวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน (SWOT ANALYSIS) ของประเทศไทยต่อการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของกลุ่มประเทศอาเซียน

๘.๔ วิเคราะห์สนามบินที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของกลุ่มประเทศอาเซียนในประเทศไทย ทำอากาศยานในประเทศไทย ประกอบด้วย

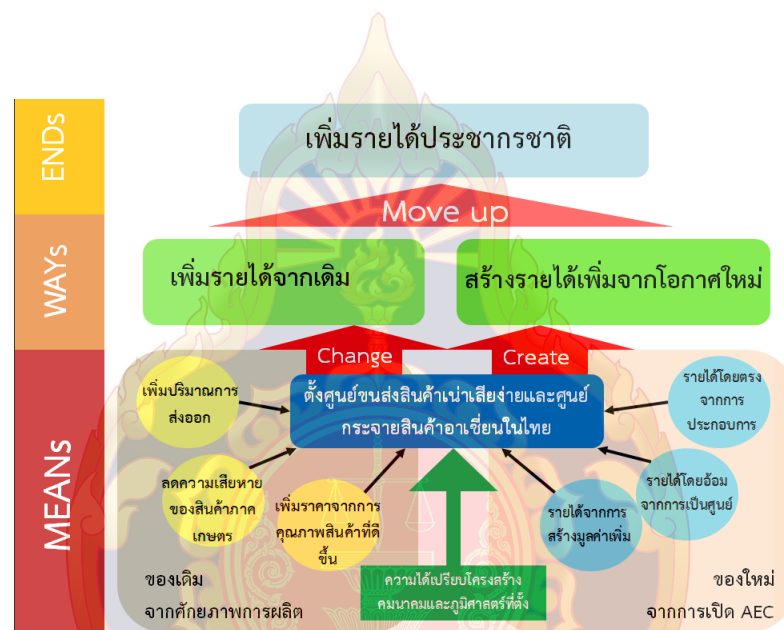
๘.๔.๑ ทำอากาศยานนานาชาติอยู่ในความดูแลของ ทอท. จำนวน ๖ แห่ง คือ โดยทำอากาศยานทั้ง ๖ แห่งนี้ มีคลังสินค้าสำหรับขนถ่ายสินค้าทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๘.๔.๒ ทำอากาศยานอยู่ภายใต้การดูแลของ กรมการบินพลเรือน จำนวนทั้งสิ้น ๒๘ แห่ง ซึ่งในจำนวนนี้ได้รับการประกาศให้เป็นสนามบินศุลกากร เพียงจำนวน ๑๘ แห่ง คือ

๘.๔.๓ ทำอากาศยานอยู่ภายใต้การดูแลของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน ๓ แห่ง คือ ทำอากาศยานสมุย ทำอากาศยานสุโขทัย และทำอากาศยานตราด

ทั้งนี้ โลกในอนาคตการขนส่งทางอากาศจะมีบทบาทต่อกิจกรรมทางโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเกิดจากพลวัตของโลกาภิวัตน์ (DYNAMIC OF GLOBALIZATION) คือ โลกการค้าในปัจจุบันเป็นโลกที่ไร้พรมแดน (BORDERLESS) ส่งผลให้เกิดการค้าระหว่างประเทศล้วนแต่เป็นการส่งเสริมให้มีการค้าที่เป็นเสรี (FREE TRADE) ถือว่าเป็นปัจจัยส่งเสริมการขนส่งทางอากาศ ให้บทบาทต่อการค้าโลกโดยเฉพาะ

ข้อตกลงการเปิดน่านฟ้าเสรีเพื่อการบินเชิงพาณิชย์ ที่เรียกว่า OPEN SKY ซึ่งจะมีบทบาทต่อการขนส่งทางอากาศ อย่างไรก็ตาม มีเพียงสนามบินสุวรรณภูมิ ที่มีอาคารคลังสินค้าระหว่างประเทศที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร (CUSTOM FREE ZONE: CFZ) ขนาด ๕๔๙,๔๑๖ ตรม. สามารถรองรับสินค้าได้ ๓ ล้านตันต่อปี และด้วยศักยภาพทางภูมิศาสตร์ และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งพัฒนา กิจกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงาน มีการจัดระบบโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงท่าอากาศยานกับชุมชนและแหล่งผลิต ส่งผลให้สนามบินสุวรรณภูมิมีความเหมาะสมที่จะสร้าง ศูนย์ขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายและศูนย์กระจายสินค้ามากกว่าสนามบินอื่นในประเทศไทย



ภาพที่ ๓ ภาพแสดงยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (PERISHABLE HUB) ของอาเซียนในไทย

บทสรุป

ยุทธศาสตร์การจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า อาเซียนในไทย มี วัตถุประสงค์ ๒ ประการคือ ประการแรกเพื่อเป็นเครื่องมือ (MEANS) แก้ปัญหาของความเสียหายระหว่างการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ซึ่งเป็นสินค้าหลักของไทย เพื่อมุ่งหวังลดความเสียหายและเพิ่มรายได้ให้กับเกษตรกรไทย ประการที่สองเพื่อเป็นเครื่องมือที่สร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ช่วงเวลาที่ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้อาเซียนรวมกันเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (SINGLE MARKET AND PRODUCTION BASE) ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ในโครงการมีความสอดคล้องกับการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคมที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (HARDWARE) ควบคู่กับการพัฒนากฎหมาย/ระเบียบ และบุคลากร (SOFTWARE) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MULTIMODAL TRANSPORT) เพื่อเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น สามารถสร้างรายได้ที่ยั่งยืนต่อเนื่องให้กับ

ประชากรในชาติได้ตามเป้าหมาย (ENDS) ของยุทธศาสตร์ชาติ โดยยุทธศาสตร์การจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าอาเซียนในไทย เครื่องมือ และใช้ความได้เปรียบภูมิศาสตร์ที่ตั้ง และศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานของระบบการคมนาคมเป็นสิ่งสนับสนุนโครงการ

ถึงแม้กระทรวงคมนาคมมีการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เพื่อรองรับแล้วก็ตาม แต่โครงการของกระทรวงคมนาคมก็มักประสบปัญหาความล่าช้าของโครงการ ทั้งจากปัญหาทางการเมือง ปัญหาการต้องทำการศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม และมักจะได้รับต่อต้านจากชาวบ้าน และกลุ่ม NGO แต่อย่างไรก็ดีด้วยระบบการปกครองระบอบประชาธิปไตย ที่ให้สิทธิเสรีภาพแต่พบว่าการละเมิดสิทธิ การไม่ฟังเสียงส่วนน้อย การไม่มีวินัยของคน ไม่เคารพสิทธิผู้อื่น โครงการขนาดใหญ่จะประสบปัญหาความล่าช้าจากการต่อต้าน และการทุจริตต่างๆ จึงเกิดเป็นความเสี่ยงที่ประเทศไทยจะเสียเปรียบคู่แข่งอย่างสิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งต่างก็มีวัตถุประสงค์เดียวกันที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าของอาเซียน

งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดด้านเวลา

ทอท. ในฐานะรัฐวิสาหกิจ ภายใต้ระบอบรัฐธรรมนูญ อันเป็นกลไกของรัฐที่จะต้องขับเคลื่อนภายใต้เป้าหมายของรัฐที่แก้ปัญหาสินค้าส่งออกไทยผ่านการขนส่งทางอากาศ ลดภาระและความสูญเสียของประเทศ มุ่งหมายให้ไทยแปลงวิกฤต เป็นโอกาสให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาค มุ่งบริการมากกว่าการแสวงหากำไรสูงสุดภายใต้การบังคับใช้กฎหมายตามหลักกฎหมายมหาชนที่กำหนดให้ “รัฐพึงมีอำนาจเท่าที่กฎหมายกำหนดไว้” และไม่เป็นการบิดเบือนกลไกตลาด

แนวคิด การจัดตั้งศูนย์ตรวจมาตรฐานสินค้าและกระจายสินค้าในสนามบินสุวรรณภูมิ ยุทธศาสตร์นี้ของ ทอท. มุ่งมั่นให้เป็นไปตามกรอบพันธกิจ ที่จะส่งเสริมความมั่นคงและการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม ของประเทศตามระบอบประชาธิปไตย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือและบทความ

กระทรวงคมนาคม. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ (ฉบับปรับปรุง). ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๔.

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน กลยุทธ์ทำให้รายช่วยให้ประหยัด. กรุงเทพฯ : นัฏพรการพิมพ์, ๒๕๕๖.

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. การจัดการพื้นที่คลังสินค้า. กรุงเทพฯ : บริษัทโฟกัสมีเดียแอนด์พลับลิชชิงจำกัด, ๒๕๕๗

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. การจัดการคลังสินค้า. พิมพ์ครั้งที่๔. กรุงเทพฯ: บริษัทโฟกัสมีเดียแอนด์พลับลิชชิงจำกัด, ๒๕๕๗.

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. การจัดการคลังสินค้าและกระจายสินค้า. กรุงเทพฯ : บริษัทโฟกัสมีเดียแอนด์พลับลิชชิงจำกัด, ๒๕๕๕.

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. การจัดการพื้นที่คลังสินค้า. กรุงเทพฯ : บริษัทโฟกัสมีเดียแอนด์พลับลิชชิงจำกัด, ๒๕๕๖.

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. การขนส่งสินค้าในงานโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ : บริษัทโฟกัสมีเดียแอนด์พลับลิชชิงจำกัด, ๒๕๕๖.

ค่านาย อภิปรีชญาสกุล. คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า. กรุงเทพฯ : บริษัทโฟกัสมีเดียแอนด์พลับลิชชิงจำกัด, ๒๕๕๓.

จุฑาทิพ คล้ายทับทิม. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนกับประเทศไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย. ๒๕๕๗.

ปิติ ศรีแสงนาม. รุกฆาตอาเซียน. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตะวันออกจำกัดมหาชน. ๒๕๕๗.

บุญชัย ใจเย็น. อาเซียนบวกสาม. กรุงเทพฯ : บริษัทพิมพ์ดีการพิมพ์จำกัด. ๒๕๕๗.

ผสุดี พลสารมย์. คิดอย่างอาเซียน. พิมพ์ครั้งที่๒. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แมคกรอ-ฮิล. ๒๕๕๖.

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และบริษัท โลตัสพาร์ค คอร์ปอเรชั่น จำกัด. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อการจัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Center) และศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ณ ทสภ. ทชม. และทชร.(Inception report). ๒๕๕๔.

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และบริษัท โลตัสพาร์ค คอร์ปอเรชั่น จำกัด. รายงานการศึกษาและจัดทำ Land Use Plan พร้อม Phasing ของศูนย์ขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (PerishableCenter) และศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ๒๕๕๔.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. รายงานความก้าวหน้าการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๕๔. ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๔.

เอนก เหล่าธรรมทัศน์. บวรพาภิวัฒน์ : ภูมิ-รัฐศาสตร์และเศรษฐกิจโลกใหม่. กรุงเทพฯ : กรุงเทพฯธุรกิจ. ๒๕๕๔.

ภาษาอังกฤษ

หนังสือและบทความ

Philip Kotler. Marketing Management. 11th ed. Upper Saddle River. NJ:Prentice-Hall, 2003.

