

การบริหารความเสี่ยงกับประสิทธิภาพการจัดการ ด้านความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติ

Risk Management and Efficiency of the Security System of the International Airport

วรวุฒิ อิทธิภักดีพงศ์¹

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการบริหารความเสี่ยงกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติโดยเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านการรักษาความปลอดภัยในสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิและสนามบินนานาชาติลอสแอนเจลิส สหรัฐอเมริกา เจ้าหน้าที่ตำรวจ อาทิจำหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.) ผู้บริหารสนามบิน พนักงานสายการบิน ที่ประจำหน้าที่อยู่สนามบินนานาชาติทั้งสองแห่งนี้ จำนวน 400 ราย สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูลนี้ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย ส่วนเบนมาตรฐาน ผลการวิจัย พบว่า การบริหารความเสี่ยงมีผลกระทบต่อระบบรักษาความปลอดภัยนานาชาติของประเทศไทย และสนามบินนานาชาติลอสแอนเจลิส

คำสำคัญ: การบริหารความเสี่ยง, ประสิทธิภาพความปลอดภัย

Abstract

This research aimed at studying the relationship of risk management and the efficiency management model of the airport security system of international airports. The study utilized quantitative research technique and data collected from 400 people working in the security business in the Sunavarnabhumi and the Los Angeles International Airports, including police officers, security officers, and airport and airline employees. The statistical treatments used in this study were percentage, means and standard deviation. It was found from the study that

¹ นักศึกษา หลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยสยาม ถนนเพชรเกษม เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร 10160

risk management affected international security system of the Sunavarnabhumi and the Los Angeles International Airports.

Keywords: Risk Management, Security Efficiency

บทนำ

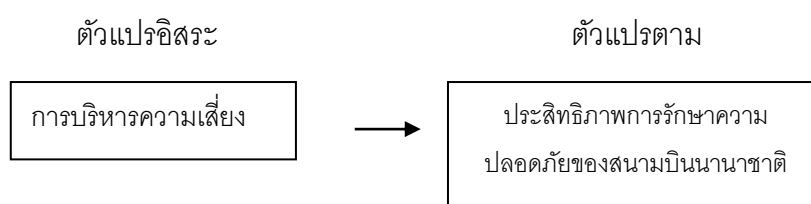
เหตุการณ์ก่อการร้าย ก่อวินาศกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นทั่วโลก รายงานจากหลายแหล่งข่าวด้านความมั่นคงระบุว่า กิจการการบินพลเรือนยังคงเป็นเป้าหมายหลักของการก่อการร้าย นับตั้งแต่เหตุการณ์ 9/11 หรือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อ 11 กันยายน 2544 รวมทั้งการก่ออาชญากรรมและวินาศกรรม ประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับสนามบินหลายๆแห่งในโลก ข้อมูลดังกล่าวย่อมแสดงให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัย จากกลุ่มบุคคลที่มีความคิดเห็นรุนแรงทางการเมือง (Extremists) และองค์การก่อการร้าย (Terrorist Organization) รวมทั้งกลุ่มอาชญากรทางเศรษฐกิจกลุ่มต่างๆ เช่น ขบวนการค้ายาเสพติด อาวุธสงคราม การค้ามนุษย์ การปล้น ทรัพย์ เป็นต้น ซึ่งต่างใช้ช่องทางในการก่อความไม่สงบผ่านการเคลื่อนไหวในพื้นที่ต่างๆทั่วโลก ทำให้สนามบินนานาชาติเป็นพื้นที่ที่พึงให้ความระมัดระวังเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอย่างเต็มที่ สำหรับประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบการค้าเสรี และมีนโยบายที่ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ประเทศไทยจึงเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงต่อการเผชิญหน้ากับวิกฤติการณ์ก่อการร้ายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ส่งผลให้กิจการการบินพาณิชย์มีแนวโน้มต่อการถูกคุกคามจากการก่อการร้ายและท่าอากาศยานยังคงมีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเป้าหมายของการก่อการร้าย

ในการรับมือกับสถานการณ์และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น รัฐบาลในหลายประเทศได้ออกกฎระเบียบที่เข้มงวดในการป้องกันไม่ให้เกิดการก่อวินาศกรรมต่อ สนามบิน เครื่องบิน ผู้โดยสาร ประชาชนที่มาใช้บริการของสนามบินจะต้องสละสิทธิส่วนบุคคลและยอมให้มีการค้นสัมภาระและร่างกายก่อนที่จะเข้าไปในเขตหวงห้าม จากมาตรการดังกล่าวส่งผลต่อประชาชนผู้มารับบริการ กล่าวคือ เมื่อ 16 มีนาคม 2551 เวลา 14.00 น. ณ สนามบินนครลอสแอนเจลิส เครื่องคอมพิวเตอร์ของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่ทำหน้าที่ตรวจหนังสือเดินทางของผู้โดยสารขาเข้าเกิดปัญหาไม่สามารถใช้งานได้ เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองไม่ยอมให้ผู้โดยสารผ่าน จนกระทั่งพื้นที่ตรวจคนเข้าเมืองไม่มีพื้นที่ให้ผู้โดยสารยืน จึงไม่ยอมให้ผู้โดยสารขาเข้าลงจากเครื่องบิน แม้ว่าบางเครื่องบินมากกว่า 10 ชั่วโมงปล่อยให้ผู้โดยสารนั่งอยู่บนเครื่องเป็นเวลานานถึง 6 ชั่วโมง โดยมีเหตุผลว่าจะไม่ปล่อยให้ใครผ่านเข้ามาได้จนกว่าจะมีการตรวจสอบ เพื่อความปลอดภัยของชาติ ผู้โดยสารขาออกก็เต็มสนามบินไปไหนไม่ได้

เพราะเครื่องบินยังเข้ามาจอดให้ผู้โดยสารขาเข้าลงไม่ได้ ญาติที่มาจับผู้โดยสารก็เต็มสนามบิน ทำให้สนามบินมีปัญหาเรื่องการจราจร นอกจากนั้น กว่าเครื่องคอมพิวเตอร์กลับมาใช้ได้ปกติ ก็ได้สร้างความเสียหายให้กับประชาชน และสายการบินต่างๆ นับเป็นมูลค่าไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท และหัวหน้าเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองก็ถูกคำสั่งย้าย แต่ก็ไม่มีใครสามารถฟ้องรัฐบาลได้เพราะการกระทำของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองถือว่าการทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยและความมั่นคงของชาติ จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น แม้ว่าจะเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา แต่อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ว่า ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสนามบินนานาชาติภายใต้สถานการณ์ที่มีความเสี่ยง โดยเฉพาะความเสี่ยงด้านการก่อการร้ายในรูปแบบต่างๆ เป็นประเด็นที่มีความสำคัญในระดับสากล การที่ประเทศไทยมีเป้าหมายนโยบายในการยกระดับการให้บริการการบินให้เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค และของโลก (Aviation Hub) ประเด็นดังกล่าวเป็นสิ่งที่คุณบริหารหน่วยงานด้านสนามบินและรัฐบาล จำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญอย่างเลี่ยงไม่ได้ ในการศึกษาวิจัยประสิทธิภาพการจัดการด้านความปลอดภัยของสนามบินนานาชาตินอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาองค์ความรู้ด้านการจัดการแล้ว การศึกษานี้ยังเป็นประโยชน์ต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการจัดการสนามบินนานาชาติของประเทศไทยต่อไป

กรอบแนวความคิดของการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรม สามารถสรุปเป็นกรอบแนวความคิดของการวิจัยได้ ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย

วัตถุประสงค์งานวิจัย

1. เพื่อศึกษาการบริหารความเสี่ยงที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติ

2. เพื่อพัฒนาข้อเสนอแนะในการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติ

ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตในการศึกษาครั้งนี้ ในด้านขอบเขตพื้นที่ ผู้วิจัยศึกษาเฉพาะสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และสนามบินนานาชาติลอสแอนเจลิส ในด้านขอบเขตประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ครอบคลุมถึง บุคคลที่เกี่ยวข้องกับทั้งผู้ที่ให้บริการในด้านของความปลอดภัยภายในสนามบินได้แก่ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การทำอากาศยาน และผู้ที่รับบริการได้แก่ ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่สายการบิน ร้านค้าต่างๆและ ในด้านขอบเขตระยะเวลาในการศึกษา ผู้วิจัยศึกษาตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2554- สิงหาคม 2555

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารงานวิจัย รวมทั้งแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ เพื่อนำมากำหนดกรอบความคิด สมมติฐาน มีการค้นคว้าคุณลักษณะที่พึงประสงค์ขององค์ประกอบดังกล่าวจากแนวคิดและทฤษฎีต่างๆเหล่านี้ เพื่อให้สามารถทราบถึงปัจจัยที่ส่งเสริมและพัฒนาความเข้าใจในเรื่องของความมั่นคงแห่งชาติกับสิทธิมนุษยชนกับประสิทธิภาพการจัดการด้านความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติโดยผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมแนวความคิดและทฤษฎีตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของสนามบินสุวรรณภูมิ

พรศักดิ์ ภาสุรวงศ์ (2552) ได้กล่าวถึง แนวคิดในเรื่องการรักษาความปลอดภัยได้มีการพัฒนาขึ้นจากหลักฐานที่ว่ามนุษย์ ทุกคนนับแต่ยุคแรกเป็นต้นมา มีวิวัฒนาการในวิถีทาง และกลยุทธ์สำหรับการป้องกันตัวเองจากภัยอันตราย โดยการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวนั้นเปรียบเสมือนเป็นเกราะป้องกันตัวเองทั้งสิ้น สืบเนื่องจากสัญชาตญาณในการอยู่รอด (Survival Instinct) ของสิ่งมีชีวิตนั่นเอง แต่มนุษย์ได้อาศัยความชาญฉลาดในการพัฒนามาตรการรักษาความปลอดภัยที่ซับซ้อนและเป็นระบบ แตกต่างจากสิ่งมีชีวิตอื่น (Krueger, 1999) จนเป็นแนวทางในการพัฒนาทฤษฎีที่ว่าด้วยการจัดการการก่อการร้าย (Terror Management Theory) ซึ่งมีการผลักดันความคิดอุดมการณ์ค่านิยมเพื่อความปลอดภัยของสังคมในลักษณะค่านิยมสากล

นอกจากนั้นแล้ว รัตนวรรณ ศรีทองเสถียร (2552) ได้อธิบายว่า ความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัยของมนุษย์ในระยะแรกนั้นยังจำกัดเฉพาะ การป้องกันในส่วนบุคคล เช่น บั๊กเจกชน ครอบครัว และทรัพย์สิน เช่น ที่ดิน ที่อยู่อาศัย และทรัพย์สินอื่น ๆ ต่อมาจึงได้มีการขยายการรักษาความปลอดภัยออกไปสู่การรักษาความปลอดภัยในทรัพย์สินประเภทต่างๆ รวมไปถึงระบบการป้องกันประเทศ แต่ในปัจจุบันสามารถแบ่งการรักษาความปลอดภัยได้ออกเป็นการรักษาความปลอดภัยในทางกายภาพ (Physical Security) การรักษาความปลอดภัยในส่วนบุคคล (Personal Security) และการรักษาความปลอดภัยในข้อมูลต่าง ๆ (Information Security)

พรชัย ชันดี (2553) กล่าวว่า หลักการรักษาความปลอดภัย คือ ข้อกำหนดที่จะนำไปใช้ในการพิจารณาวางแผนมาตรการและพิจารณาดำเนินการ เพื่อพิทักษ์รักษาและคุ้มครอง ป้องกันสิ่งที่เป็นความลับของทางราชการ ส่วนราชการ หน่วยงาน และทรัพย์สินของแผ่นดินให้พ้นจากการรั่วไหล การจารกรรม การก่อการร้าย การก่อวินาศกรรม การบ่อนทำลาย และการกระทำอื่นใดที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงหรือเสียหายต่อผลประโยชน์ของชาติหรือภัยต่อความมั่นคงของชาติ

แนวคิดการบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เป็นกระบวนการที่ใช้ในการบริหารจัดการให้โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลงหรือผลกระทบของความเสียหายจากเหตุการณ์ความเสี่ยงลดลงอยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ ซึ่งการจัดการความเสี่ยงมีหลายวิธีดังนี้การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance) เป็นการยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นเนื่องจากไม่คุ้มค่า ในการจัดการควบคุมหรือป้องกันความเสี่ยงการลด/การควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction) เป็นการปรับปรุงระบบการทำงานหรือการออกแบบวิธีการทำงานใหม่เพื่อลดโอกาสที่จะเกิด หรือลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ การกระจายความเสี่ยง หรือการโอนความเสี่ยง (Risk Sharing) เป็นการกระจายหรือถ่ายโอนความเสี่ยงให้ผู้อื่นช่วยแบ่งความรับผิดชอบไปและการหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) เป็นการจัดการความเสี่ยงที่อยู่ในระดับสูงมาก และหน่วยงานไม่อาจยอมรับได้ จึงต้องตัดสินใจยกเลิก โครงการหรือกิจกรรมนั้น

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ผู้บริหาร และพนักงานของการท่าอากาศยาน พนักงานสายการบิน ที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในสนามบินนานาชาติ ลอสแอนเจลิส กับ สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ จำนวน 400 รายผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง

จำนวน 400 ชุด โดยใช้วิธีการเก็บแบบสอบถามโดยการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงจากผู้ให้ข้อมูลที่เป็นฝ่ายปฏิบัติงานในด้านการรักษาความปลอดภัย และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สถิติที่ใช้ประกอบด้วย สถิติเชิงพรรณนา(Descriptive Statistics) เพื่ออธิบายลักษณะของข้อมูลด้วยค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน นอกจากนี้ผู้วิจัยยังใช้วิธีการเชิงคุณภาพ โดยทำการเก็บข้อมูลผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของทั้ง 2 สนามบิน โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อพัฒนาแนวทางในการบริหารความเสี่ยง

ผลการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้พบว่า ในด้านข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 94.5 มีอายุเฉลี่ย 35 ปี มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย (หรือระดับ ปวช.) ร้อยละ 38.5 มีรายได้เฉลี่ยน้อยกว่า 10,000 บาท ส่วนใหญ่เคยทำงาน ในด้านการรักษาความปลอดภัย ร้อยละ 31.5 ประสบการณ์เฉลี่ยต่ำกว่า 1 ปี มีความต้องการฝึกอบรมเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย ร้อยละ 73.5 และมีความต้องการในการฝึกอบรมเพิ่มเติมในด้านกฎหมายมากที่สุดร้อยละ 81.3

ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัยที่กำหนดว่า การบริหารความเสี่ยงมีผลต่อประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติ ผลการวัดระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเมื่อนำมาให้ค่าคะแนนและค่าเฉลี่ยคะแนนเป็นรายชื่อ พบว่า

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเกี่ยวกับปัจจัยระดับความเสี่ยง มีผลต่อประสิทธิภาพระบบรักษาความปลอดภัยสนามบินสุวรรณภูมิ โดยจัดแบ่งตามกลุ่มแบบสอบถาม ดังนี้

ตัวชี้วัด	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	การแปลผล	ลำดับ
ด้านระดับความเสี่ยง				
1. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจากการปล้นยึดอากาศยาน (Hijacking)	3.55	0.504	มาก	9
2. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจากการก่อวินาศกรรม (Sabotage) ทุกประเภท	4.01	0.643	มาก	4
3. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจากการโจมตีทางภาคพื้นดิน (Ground Attacks)	3.95	0.624	มาก	6
4. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจากการล่อลวงอาวุธยุทธโปกรณ์หรือสิ่งผิดกฎหมายที่สามารถก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงได้	3.69	0.544	มาก	7
5. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจากการเข้ายึดพื้นที่และอาคารของสนามบินของฝ่ายการเมืองกลุ่มต่างๆ	4.51	0.813	มากที่สุด	1
6. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจากความขัดแย้งกันของพรรคการเมือง จะทำให้มีการใช้สนามบินเป็นเครื่องมือในทางที่ผิดกฎหมาย สร้างข่าวหรือกระแสให้เกิดความเสียหายและไม่มีความปลอดภัย	4.02	0.646	มาก	3

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ตัวชี้วัด	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	การ แปลผล	ลำดับ
7. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยง จาก การถูกยึด สถานที่สำคัญของสนามบิน เช่น หอควบคุมการบิน (Air Traffic Control Building) บริเวณที่เก็บน้ำมันเครื่องบิน หรือ ที่ตั้งฐานเรดาร์	4.35	0.756	มาก ที่สุด	2
8. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยง จาก กลุ่มองค์กรที่ดำเนินธุรกิจผิดกฎหมาย เช่น กลุ่มมาเฟีย ก่อเหตุรุนแรงเพื่อหวังเงิน หรือทรัพย์สินเป็นรายได้ หรือกลุ่มที่กระทำ เพื่อสร้างความเปลี่ยนแปลงทางการเมือง และเกิดความเสียหายเป็นวงกว้าง	3.96	0.627	มาก	5
9. ท่านคิดว่าสนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยง จาก พวกริวกิจจริตหรือบ้าคลั่ง กระทำการ โดยไร้จิตสำนึกปราศจากอุดมการณ์หรือ ความมุ่งหมายที่แน่ชัด ไม่มีเงื่อนไขหรือข้อ ต่อรองและอาจจะกระทำรุนแรงได้โดยไม่ คาดฝัน	3.64	0.529	มาก	8
รวม	3.93	0.632	มาก	

จากตารางที่ 1 พบว่าในภาพรวมของความเสี่ยงทั้งหมด พบว่า การบริหารความเสี่ยงมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลเกี่ยวกับระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก ด้วยค่าเฉลี่ย 3.93 ซึ่งปัจจัยในทุกๆด้านของข้อมูลเกี่ยวกับระดับความเสี่ยง อยู่ในระดับมาก โดยมีประเด็นความเสี่ยงเรียงลำดับใน 3 อันดับแรก คือ

1. สนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจาก การเข้ายึดพื้นที่และอาคารของสนามบินของฝ่าย การเมืองกลุ่มต่างๆ

2. สนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจาก การถูกยึด สถานที่สำคัญของสนามบิน เช่น หอควบคุมการบิน (Air Traffic Control Building) บริเวณที่เก็บน้ำมันเครื่องบิน หรือที่ตั้งฐานเรดาร์

3. สนามบินสุวรรณภูมิ มีความเสี่ยงจาก ความขัดแย้งกันของพรรคการเมือง จะทำให้มีการใช้ สนามบินเป็นเครื่องมือในทางที่ผิดกฎหมาย สร้างข่าวหรือกระแส ให้เกิดความเสียหายและไม่มี ความปลอดภัย

กล่าวได้ว่า ในการระบุความเสี่ยงที่สำคัญของสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิในประการต้น ๆ ก็ คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจาก ประเด็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการเมืองภายในของประเทศไทย

ขณะที่ผลจากการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้เครื่องมือเป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึก กับผู้เชี่ยวชาญ และผู้ทรงคุณวุฒิจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของทั้ง 2 สนามบิน ซึ่งผู้วิจัย นำมาใช้ในการพัฒนาแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของระบบรักษา ความปลอดภัยของสนามบินนานาชาติของประเทศไทย ผลการศึกษาสามารถนำมาสรุปเป็นแนวทางในการ พัฒนาการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

1. การนำนวัตกรรมมาใช้เสริมระบบการบริหารความเสี่ยงรูปแบบเดิม กล่าวคือ นอกจากจะใช้ ระบบรักษาความปลอดภัยในรูปแบบเดิม คือ การใช้เครื่องมือการตรวจค้น ตรวจสอบสิ่ง ผิดปกติ อาวุธ และสิ่งผิดกฎหมายอื่นๆ การตรวจค้นสัมภาระของผู้โดยสารด้วยเครื่อง X – RAY เครื่องตรวจจับโลหะ (Walk Through and และ Hand Scanner) ก่อนขึ้นเครื่อง มี การตรวจบัตรอนุญาตเจ้าหน้าที่ทุกคนก่อนเข้าเขตหวงห้ามการให้บริการด้านความ ปลอดภัย มีการเตรียมพร้อมในด้านดับเพลิงและกู้ภัย อุปกรณ์กู้ภัยและดับเพลิง ระบบ ไฟฟ้าและควบคุมอัตโนมัติทั้งทั้งสนามบิน และการใช้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย แล้ว ควรมีการใช้นวัตกรรม อาทิ การใช้ระบบ "Biometric Technology" ที่เป็นเทคโนโลยีเกี่ยวกับ มาตราวัดทางชีวภาพเข้ามารวมกับที่มีอยู่แล้วโดยใช้วิธีการสกัดและแยกแยะเอกลักษณ์ เฉพาะที่มีความแตกต่างและไม่ซ้ำกันอย่างสิ้นเชิงของมนุษย์เป็นดัชนีชี้วัดเพื่อใช้พิสูจน์ ทราบและยืนยันตัวตนของบุคคลผู้เป็นเจ้าของรหัสทางชีวภาพเหล่านั้นได้อย่างถูกต้อง แม่นยำเชื่อถือได้มาใช้เพื่อความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพจะช่วยยืนยันข้อมูลส่วน บุคคลได้ง่ายขึ้นกว่าการตรวจสอบหนังสือเดินทางปกติเป็นหนึ่งในระบบที่ได้รับการพัฒนา

อย่างต่อเนื่องและใช้ในท่าอากาศยานในหลายประเทศที่ต้องเน้นความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญที่สุดของการให้บริการของสนามบิน

2. การสร้างกลไกการประสานงานกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เนื่องจาก“ปัจจัยด้านความเสี่ยง (Risk Factor) มีขอบเขตที่กว้างและยากจะคาดเดาและควบคุมได้ ดังนั้น ฝ่ายบริหารกับฝ่ายความมั่นคงควรจะประสานงานและรวบรวม ข้อมูลเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์และประเมินความเสี่ยงว่าจะเกิดที่ไหน เมื่อใดและจะเกิดขึ้นได้อย่างไรและอะไรเป็นเหตุจูงใจเพื่อจะได้วิเคราะห์และกำหนดมาตรการความเสี่ยงในภายหลังได้อย่างถูกต้องซึ่งปัจจัยเสี่ยงพิจารณาได้จากความขัดแย้งทางสังคม การเมือง กฎหมาย ผลประโยชน์และประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทางด้านนี้ การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) จากโอกาสที่จะเกิด (Likelihood) และผลกระทบ (Impact)โอกาสที่จะเกิดผลกระทบ (Impact) ขนาดความรุนแรงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นหากเกิด ระดับของความเสี่ยง (Degree of Risk)
3. การพัฒนาระบบการควบคุมเชิงป้องกันกล่าวคือ การลดความเสี่ยงได้ก็ต้องใช้การควบคุม (Control) ซึ่งควรจะมีทั้งการป้องกัน (Preventive Control) เพื่อไม่ให้เกิดเหตุร้ายกันตั้งแต่ต้นทาง เช่น ตรวจพบ (Detective Control) ก่อนขึ้นเครื่อง กระเป๋าที่ถือเองหรือสัมภาระใส่ได้ต้องเครื่อง ตัวเครื่องบินเอง แหล่งเชื้อเพลิง แม้แต่กระทั่งตัวอาคารไม่ให้เกิดการโจรกรรมทุกประเภท

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. ในด้านแนวทางพัฒนาระบบงานรักษาความปลอดภัย เห็นว่าควรใช้เทคโนโลยีทันสมัยแทนบุคคลประกอบด้วยควรเพิ่มวัสดุ อุปกรณ์ ประกอบการดำเนินงาน ควรพัฒนาบุคลากร เช่น การจัดหาบุคคลเข้าทำงาน การย้ายเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและการทดแทนด้านสภาวะแวดล้อมของระบบงานรักษาความปลอดภัยสนามบิน ประกอบด้วย ระบบรักษาความปลอดภัยสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัย เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาด้านความปลอดภัย เพิ่มประสิทธิภาพ การทำงานด้านรักษาความปลอดภัยของสนามบินสุวรรณภูมิ ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการประเมินผลของการบริการได้

2. ข้อเสนอแนะเชิงรุกเพื่อกำหนดนโยบายระบบงานรักษาความปลอดภัยในการแปลงสภาพ การสนามบิน สุวรรณภูมิ คือ จัดจำนวนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอ จัดสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือปฏิบัติงานที่ทันสมัยมาใช้ในการรักษาความปลอดภัย มีการวางแผน ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่องในการบริหารจัดการ ระบบงานรักษาความปลอดภัย กำหนดนโยบายพัฒนาระบบงานรักษาความปลอดภัยสำหรับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย การได้รับค่าจ้างถูกต้องตามกฎหมายแรงงาน จัดสวัสดิการด้าน เครื่องแบบและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง พัฒนาคู่มือการดำเนินการรักษาความปลอดภัยเพื่อให้ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ปฏิบัติงานด้วยความเต็มใจ รวดเร็วและต่อเนื่อง มีมาตรการ และระเบียบการรักษาความปลอดภัยสนามบินสุวรรณภูมิ อย่างเหมาะสมให้คำแนะนำ ส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีการประสานระหว่างสนามบิน สุวรรณภูมิกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีประสิทธิภาพ มีการควบคุม กำกับ ดูแลอย่างมีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม. (2551). *แผนหลักการขนส่ง (พ.ศ. 2542-2549)*. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.
- การทำอากาศยานกรุงเทพ. (2550). *แผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน*. กรุงเทพฯ: การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย.
- พรชัย ชันดี. (2553). *ทฤษฎีและงานวิจัยทางอาชีวศึกษา*. กรุงเทพฯ: นีคเน็ท.
- พรรคศักดิ์ ภาสุรวงศ์. (2552). *สภาพปัญหาการดำเนินงานของคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ และ คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงาน ในสถานประกอบกิจการ ของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2497). *พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497. (ม.ป.ป.)*. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 71. ตอน 58 หน้า 1-86. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2554, จาก <http://www.krisdika.go.th/wps/portal/general>
- รัตนวรรณ ศรีทองเสถียร. (2542). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ระบบความปลอดภัยและพฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สมยศ นาวิการ. (2546). *การบริหารและพฤติกรรมองค์การ (พิมพ์ครั้งที่ 3)*. กรุงเทพฯ: บรรณกิจ.

- สมยศ ภวนานนท์. (2553). การบริหารงานความปลอดภัยสมัยใหม่. *วารสารความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม*, 4(1), 18-19.
- สรารุช สุธรรมมาสา. (2545). *การบริหารงานความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- Krueger, R. F. (1999). The structure of common mental disorders. *Archives of General Psychiatry*, (56), 921-926.