

Research Article

แนวทางการพัฒนาหลักสูตรมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

DEVELOPMENT GUIDELINES FOR AN AIRSIDE VEHICLE DRIVERS' CURRICULUM AT SUVARNABHUMI AIRPORT

ศวัส สำราญสุข^{1*} วราภรณ์ เต็มแก้ว² และ ธัญรัตน์ คำเพราะ³

^{1, 2, 3}สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

Sawat Samransuk^{1*}, Waraporn Temkaew² and Thanyarat Khamproh³

^{1, 2, 3}Aviation Management, Civil Aviation Training Center Thailand

*E-mail: sawat.s@airportthai.co.th

Received: 2022-04-11

Revised: 2022-05-19

Accepted: 2022-05-19

บทคัดย่อ

การศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ประเมินมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เคยผ่านการอบรมทบทวน หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการที่ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2) นำเสนอแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินสำหรับสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการที่ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำการศึกษาแบบผสมผสาน กำหนดให้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินของ ทสภ. ซึ่งเคยผ่านการอบรมทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน จำนวน 177 คน ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าความถี่และค่าร้อยละ รวมทั้งสังเคราะห์เนื้อหาและนำเสนอเชิงพรรณนา และผู้ให้ข้อมูลสำคัญโดยเป็นผู้เชี่ยวชาญในหลักสูตรอบรมผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตลานจอดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 2 คน ดังนี้

ผลการประเมินมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เคยผ่านการอบรมทบทวน พบว่า การประเมินผลความรู้ด้วยการทดสอบ ตามเนื้อหาหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ.2562 จำนวน 20 ข้อ เมื่อนำมาเทียบเกณฑ์การทดสอบที่ ทสภ. กำหนดไว้ว่า สรุปได้ว่า มีผู้ผ่านเกณฑ์การทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 59.6 ซึ่งเนื้อหาที่ทำการทดสอบมีทั้งหมด 12 หัวข้อ ตามมาตรฐานเอกสาร ICAO Annex 14 Aerodromes และแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ยานพาหนะ พบว่า การฝึกอบรมภาคปฏิบัติผ่านโปรแกรมจำลองเสมือนจริงและควรฝึกจำลองการปฏิบัติในสถานการณ์ต่างรวมทั้งสถานการณ์ฉุกเฉินอื่นเพื่อสังเกตพฤติกรรมการตอบสนองและการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า นอกจากนี้ระยะเวลาที่ควรใช้ในการฝึกอบรมไม่ควรมีระยะเวลาเกินกว่า 1 วัน

คำสำคัญ: แนวทางพัฒนา ขั้ขับขี่ยานพาหนะ หลักสูตร

ABSTRACT

The independent study of Development Guidelines for an Airside Vehicle Driver's Curriculum at Suvarnabhumi Airport has the following objectives: 1) to evaluate the standard of drivers who took airside driving refreshment training at Suvarnabhumi airport and 2) to provide guidance on developing an airside driving training course at Suvarnabhumi airport. The sampling group was selected from 177 airside drivers who took the refreshment training course at Suvarnabhumi airport. These data were analyzed using basic statistics such as frequency, percentage, content analysis, and descriptive presentation, and the research studies were conducted using a mixed method by the following sources; two experts from the Airside Driving Training Course.

The study shows that evaluating the standards of airside drivers who took the refreshment training course reveals that their assessment through the rules and regulations for the airside driving test complied with the Civil Aviation Authority of Thailand, Regulations of Civil Aviation Authority of Thailand No.14 on Aerodromes. Such tests are composed of 20 questions and contain the following 12 topics in accordance with ICAO Annex 14 Aerodromes and the guidance on developing an airside driving training course reveals that there should be practical training through a simulator program in normal and emergency situations to develop drivers' solving skills. For the training period, one day is recommended.

Keywords: Development Guidelines, Airside Vehicle Drivers, Curriculum

บทนำ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ประกอบธุรกิจท่าอากาศยานของประเทศไทย โดยธุรกิจหลักประกอบด้วย การจัดการดำเนินงาน และการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย โดยช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

ตามรายงานจาก งานข้อมูลการบิน ส่วนบริการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี พ.ศ. 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ ทสภ. มีผู้โดยสารเดินทางมาใช้บริการมากที่สุด คือ 64.71 ล้านคน แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 52.69 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 12.02 ล้านคน ขณะมีเที่ยวบินใช้บริการเข้าและออก ทสภ. ในปี พ.ศ. 2562 รวมทั้งสิ้น 378,900 เที่ยวบิน ส่งผลให้ ทสภ. ต้องเข้มงวดและกำกับดูแลมากขึ้นคือการรักษาความปลอดภัย (Security) และ ความปลอดภัย (Safety) หน่วยงานภายใน ทสภ. ซึ่งมีหลากหลายหน้าที่และหลากหลายหน่วยงานที่ต้องเข้าปฏิบัติงานภายในเขตการบิน ทสภ. และยังมีสายการบินที่มีสำนักงานให้บริการอยู่ภายในเขตการบิน เพื่อเป็นการกำกับดูแลความเรียบร้อยและกฎระเบียบภายในเขตการบิน ทสภ. จะมีหน่วยงานควบคุมเขตการบิน (Follow Me) ส่วนบริการ เขตการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นหน่วยงานทำหน้าที่ควบคุมกฎระเบียบความปลอดภัยรวมถึงบทลงโทษหากมีผู้กระทำความผิดภายในเขตลานจอดอากาศยาน และมีหน้าที่ตรวจสอบบัตรอนุญาตขึ้นขี้นยานพาหนะ ซึ่งภายใน

บัตรอนุญาตบุคคลจะมีระบุคำว่า “ขั้บรถ” เพื่อให้เชื่อมั่นว่าพนักงานได้ผ่านการอบรมหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานในเขตการบิน ทสภ. ดังนั้นภายใต้การบริหารงานของฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน จึงมีหน่วยงานที่เรียกว่าส่วนปฏิบัติการความปลอดภัยกิจการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่ อบรมหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงาน และขั้ขียนพาหนะในเขตการบิน ทสภ. เพื่อให้มีความรู้และคัดกรองบุคคลที่ต้องการเข้าไปปฏิบัติงานภายในเขตการบิน ทสภ. ว่ามีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการขั้ขียนพาหนะหรือปฏิบัติงานได้ โดยรู้กฎระเบียบข้อบังคับ ทสภ. เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

วัตถุประสงค์

เพื่อประเมินมาตรฐานผู้ขั้ขียนพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เคยผ่านการอบรมทบทวน หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการที่ขั้ขียนพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และนำเสนอแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรการขั้ขียนพาหนะ ในเขตการบินสำหรับสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการที่ขั้ขียนพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขอบเขตการศึกษา

การประเมินมาตรฐานผู้ขั้ขียนพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้ศึกษาได้กำหนดขอบเขตการศึกษา ดังนี้

1) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ผู้ที่เคยผ่านการอบรมหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติการบินพาณิชย์ในเขตการบิน ทสก. ระหว่างเดือนมกราคม - เดือนพฤษภาคม 2564 จำนวน 319 คน

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่เคยอบรมหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติการบินพาณิชย์ในเขตการบินอย่างน้อยจำนวน 1 ครั้งภายในระยะเวลา 5 เดือนที่ผ่านมา (มกราคม - พฤษภาคม 2564) ทำการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง Taro Yamane จากการแทน ค่าในสูตรจะได้จำนวน 177 คน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญในหลักสูตรอบรมวิชาชีพการบินพาณิชย์ในเขตลานจอดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 2 คน ทำการคัดเลือกแบบเจาะจงจากผู้มีคุณสมบัติ มีความรู้ ความเข้าใจ ในข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดกฎเกณฑ์ ออกระเบียบข้อบังคับ หรือการออกแบบหลักสูตรผู้ขับขี่ยานพาหนะในลานจอด และจะต้องมีประสบการณ์การทำงานหรืออยู่ในสายงานมาตรฐานความปลอดภัยอย่างน้อย 4 ปี

2) ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้กำหนดขอบเขตในการศึกษาด้านเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการประเมินมาตรฐานผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

2.1) หลักสูตรอบรมหลักเกณฑ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

2.2) ยานพาหนะในเขตการบิน

2.3) ข้อกำหนดของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เกี่ยวกับหลักเกณฑ์

วิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ทสก.

2.4) กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2528) ออกตามความในพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

2.5) แนวปฏิบัติที่ดีหลักสูตรฝึกอบรมการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินของต่างประเทศ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการประเมินมาตรฐานความรู้ของผู้เข้าอบรมที่ได้รับจากการฝึกอบรมเพื่อนำไปปฏิบัติงานมาใช้ในการวางแผนพัฒนาหลักสูตรการจัดฝึกอบรมการขับขี่ยานพาหนะและปฏิบัติงานในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้ครอบคลุมเพื่อเป็นแนวทางพัฒนาหลักสูตรแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินของท่าอากาศยานอื่น ๆ ในประเทศไทย

บททวนวรรณกรรม

การฝึกอบรมเป็นกระบวนการที่สำคัญในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ หน่วยงาน หรือองค์กรต่าง ๆ และเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถให้กับบุคลากรในหน่วยงาน สำหรับความหมายของการฝึกอบรมมีผู้ให้ความหมายของการฝึกอบรมไว้ ดังนี้

พลนาภา นนสุราช (Nonsurach, 2005) ได้กล่าวว่า กระบวนการหรือรูปแบบการฝึกอบรมที่ทำให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมของผู้เข้าอบรม เนื้อหาจะต้องเป็น

ที่น่าสนใจ หรือเป็นปัญหาในชุมชน มีการจัดกิจกรรม สื่อการเรียนรู้ เวลา และรูปแบบที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย

นุชตริยา ผลพานิชย์ (Pholpanich, 2010) ได้กล่าวว่า การฝึกอบรมมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งขณะเรียน เพราะการฝึกอบรมช่วยให้ได้รับความรู้เพิ่มขึ้น ทักษะเพิ่มขึ้นสามารถพัฒนาด้านศักยภาพ และทำให้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างผู้เข้าอบรมกับวิทยากร

สุรศักดิ์ นานานุกูล (Nananukul, 2008) ได้กล่าวถึง วัตถุประสงค์ของการฝึกอบรม โดยวัตถุประสงค์ขององค์กรเป็นวัตถุประสงค์ ที่ให้ความสำคัญในด้านของส่วนรวม ได้แก่

1. เพื่อสร้างความสนใจในปฏิบัติงานของพนักงาน และเจ้าหน้าที่
2. เพื่อเสนอแนะวิธีการปฏิบัติงานที่ดีที่สุด
3. เพื่อพัฒนาการปฏิบัติงานให้ได้ผลที่สุด
4. ลดความสิ้นเปลือง และป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน
5. เพื่อจัดวางมาตรฐานในการปฏิบัติงาน
6. เพื่อพัฒนาฝีมือในการปฏิบัติงานของบุคคล
7. เพื่อพัฒนาการบริหาร โดยเฉพาะการบริหารด้านบุคคล ให้ทุกฝ่ายมีความพึงพอใจ
8. เพื่อพัฒนาบุคคลให้มีความก้าวหน้าในงาน และการขยายองค์กร
9. สนองบริการอันมีประสิทธิภาพแก่สาธารณะ และผู้มาติดต่อ

จากความหมายการฝึกอบรม สรุปได้ว่า การฝึกอบรม หมายถึง กระบวนการที่จัดขึ้น

เพื่อปรับปรุง เพิ่มพูนความรู้ พัฒนาทักษะ ความชำนาญ ความสามารถ และทัศนคติของบุคคลหรือบุคลากรเพื่อแก้ปัญหาในการปฏิบัติงาน และภาระหน้าที่ต่าง ๆ อันนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการทำงาน ทำให้บุคลากรมีความเจริญก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้น

การประเมินหลักสูตรการฝึกอบรม Noe (2001) แบ่งการประเมินการฝึกอบรมออกเป็น 2 รูปแบบ

1. การประเมินเพื่อปรับปรุง (Formative Evaluation) เป็นการประเมินเพื่อปรับปรุงกระบวนการฝึกอบรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับรองว่า 1) หลักสูตรฝึกอบรมถูกออกแบบมาอย่างดี และ 2) ผู้ฝึกอบรมพอใจกับหลักสูตรการฝึกอบรม การประเมินเพื่อปรับปรุงจะมีการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพเกี่ยวกับหลักสูตร รวมทั้งความคิดเห็น และความรู้สึกเกี่ยวกับหลักสูตร เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลได้แก่ การสัมภาษณ์ และแบบสอบถามกับผู้รับการอบรม

2. การประเมินผลรวม (Summative Evaluation) เป็นการประเมินเพื่อดูว่าผู้รับการอบรมเปลี่ยนไปมากแค่ไหนหลังจากที่ได้เข้ารับการอบรม เช่น ได้รับความรู้ทักษะ ทัศนคติ พฤติกรรมหรือผลลัพธ์อื่น ๆ ที่ถูกระบุไว้ในวัตถุประสงค์ของการฝึกอบรมหรือไม่ การประเมินผลรวมอาจจะรวมถึงการวัดผลประโยชน์ทางการเงินที่บริษัทจะได้รับหลังจากที่พนักงานได้รับการอบรมในการประเมินแบบนี้มักใช้การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้แบบทดสอบ การประเมินพฤติกรรม หรือการวัดสมรรถภาพของผู้เข้ารับการอบรม ซึ่ง ทสภ. ได้จัดให้มีการฝึกอบรมซ้ำขึ้น

ยานพาหนะในเขตการบิน ทสก. โดยเนื้อหาในการฝึกอบรม ทสก. ได้นำเนื้อหาและกฎระเบียบดังนี้

1) ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 19 มิถุนายน 2562 มีรายละเอียดดังนี้ สำหรับเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ในการใช้ยานพาหนะในพื้นที่ทางวิ่งควรจะต้องมั่นใจว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับหน้าที่ของผู้ขับขี่ควรทราบ ซึ่งจะรวมไปด้วย

- ภูมิศาสตร์ของสนามบิน
- ป้ายเครื่องหมายต่าง ๆ และไฟ

ในบริเวณบริเวณทางวิ่ง

- วิธีการใช้งานวิทยุสื่อสาร
- เงื่อนไข และคำศัพท์ต่าง ๆ ที่ใช้ในสนามบิน ตัวอย่างเช่น ตัวอักษรสะกดของ ICAO

กฎระเบียบของการให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานภาคพื้นในเขตการบิน

- กฎระเบียบ และขั้นตอนต่าง ๆ ของสนามบิน

ของสนามบิน

- ความเชี่ยวชาญพิเศษ เช่น การดับเพลิง และกู้ภัย

เพลิง และกู้ภัย

- ผู้ขับขี่ยานพาหนะควรมีคุณสมบัติดังนี้

- ขับขี่ยานพาหนะ และรับส่งวิทยุได้
- มีความเข้าใจในเรื่องการจราจรทาง

อากาศ และสามารถปฏิบัติตามขั้นตอน

- การนำทางยานพาหนะในสนามบิน
 - มีทักษะความสามารถพิเศษเฉพาะทาง
- นอกจากนี้ สิ่งที่เป็นจำเป็นสำหรับผู้ใช้งาน

ยานพาหนะ คือ ต้องมีใบขับขี่ และใบอนุญาตของผู้ใช้วิทยุ หรือใบอนุญาตอื่น ๆ ซึ่งจากเนื้อหาข้างต้น

แสดงให้เห็นถึงคุณสมบัติของผู้ใช้ยานพาหนะ แต่จะไม่สำคัญเลยถ้าผู้ใช้งานยานพาหนะทุกคนได้รับการอบรมในระดับเดียวกัน ตัวอย่างเช่น ผู้ใช้ยานพาหนะที่มีหน้าที่เข้าพื้นที่หวงห้ามในลานจอดอากาศยาน หากมีการใช้ยานพาหนะในสภาวะทัศนวิสัยต่ำมีการทดสอบความรู้ของผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับขั้นตอนต่าง ๆ มีการตรวจสอบเป็นระยะ โดยจะมีการอ้างอิงถึงกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 ออกตามในพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับเรื่องของพื้นที่หวงห้ามในเขตการบิน (Air side area) ซึ่งจะมีคำจำกัดความดังต่อไปนี้

2) กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 ออกตามในพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 มีรายละเอียดดังนี้ สำหรับกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 ออกตามในพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 นี้มีการให้คำจำกัดความเกี่ยวกับพื้นที่หวงห้ามของสนามบินซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้ใช้บริการฝึกอบรม ที่จะต้องใช้ยานพาหนะในเขตการบิน ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 4 (2) แห่งพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“เขตทำอากาศยานควบคุม”

หมายความว่า บริเวณที่กำหนดให้เป็นเขตทำอากาศยานควบคุม

“พื้นที่หวงห้าม” หมายความว่า

บริเวณในเขตทำอากาศยานควบคุมที่เป็นเขตหวงห้ามเฉพาะ และเขตหวงห้ามเด็ดขาด”

ปีที่ 17 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม - ธันวาคม 2565)

“เขตหวงห้ามเฉพาะ” หมายความว่า บริเวณที่กำหนดให้เป็นเขตหวงห้ามเฉพาะ

“เขตหวงห้ามเด็ดขาด” หมายความว่า บริเวณที่กำหนดให้เป็นเขตหวงห้ามเด็ดขาด

“ลานจอด” หมายความว่า บริเวณที่ผู้ว่าราชการกำหนดให้เป็นลานจอด

“ทางขับ” หมายความว่า บริเวณที่ผู้ว่าราชการกำหนดให้เป็นทางขับ

“ทางวิ่ง” หมายความว่า บริเวณที่ผู้ว่าราชการกำหนดให้เป็นทางวิ่ง

“ยานพาหนะ” หมายความว่า รถและล้อเลื่อนทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ รถราง รถลากเข็น สำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ และล้อเลื่อนขนาดเล็กที่ถือติดตัวไปได้สำหรับคนสัมภาระส่วนตัว

“ทาง” หมายความว่า ทางที่ผู้ว่าราชการกำหนดให้เป็นทางสำหรับยานพาหนะ และคนเดินเท้าใช้ เพื่อการสัญจรในเขตท่าอากาศยานควบคุม

“ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับขี่ หรือ ลากเข็นยานพาหนะ

อ้างอิงในข้อที่ 11 ในเขตท่าอากาศยานควบคุม ห้ามมิให้ผู้ใดขับขี่ยานพาหนะ

- ในลักษณะกีดขวางทาง
- ในลักษณะนำหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินหรือโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

- ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับขี่ยานพาหนะ

- ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

- ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับขี่ยานพาหนะชนิดนั้น

- ในลักษณะที่ไม่อาจ และเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านพอแก่ความปลอดภัย

ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตักเตือนแล้ว ผู้ขับขี่ยังไม่ปฏิบัติตามให้ถูกต้องพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายยานพาหนะนั้นหรือสั่งให้นำยานพาหนะนั้นออกไปจากเขตท่าอากาศยานควบคุมได้

ในหัวข้อถัดไปเรื่องของการใช้งานยานพาหนะในเขตการบินของสนามบินพาณิชย์ ซึ่งถือว่าเป็นสนามบินที่มีมาตรฐานเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ได้รับรางวัล เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีเยี่ยม รวมถึงด้านความปลอดภัย ซึ่งมีข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

3) ระเบียบ กพท. ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562 ได้แก่รายละเอียดของวิธีดำเนินการเพื่อควบคุมยานพาหนะที่อยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหว หรือในบริเวณใกล้เคียงซึ่งรวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

3.1) รายละเอียดของกฎจราจรที่ใช้รวมถึงการจำกัดความเร็ว และวิธีการบังคับใช้กฎระเบียบดังกล่าว

3.2) วิธีการในการอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่เคลื่อนไหว

3.3) กฎจราจร ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับ กฎจราจรทั่วไป เช่น การจำกัดความเร็วในการขับขี่ภายในเขตการบินตามความเหมาะสมของเส้นทางต่าง ๆ

กฎจราจรที่เกี่ยวกับอากาศยาน และหลุมจอดอากาศยาน เช่น การกำหนดไม่ให้มีการขับขี้นยานพาหนะข้ามผ่านหลุมจอดอากาศยาน เว้นแต่เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติของอากาศยานที่ใช้หรือจะใช้หลุมจอดอากาศยาน การกำหนดให้ยานพาหนะให้ทางแก่อากาศยานทุกกรณี

การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขับขี้นยานพาหนะทั่วไป และยานพาหนะที่ลากจูงอากาศยานที่ต้องทำให้มั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนขับนั้นต้องไม่ชนกับยานพาหนะ อากาศยาน อาคาร หรือสิ่งกีดขวางอื่นใด

3.4) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน ให้มีรายละเอียดดังนี้

การกำหนดจุดควบคุมสำหรับทางเข้า-ออก ทุกแห่งของเขตการบิน โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมประจำจุดหรือควบคุมโดยไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ

การกำหนดให้ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเหตุฉุกเฉิน ต้องได้รับสิทธิ์ในการปฏิบัติงานก่อนยานพาหนะอื่น ๆ

การกำหนดให้ ผู้ที่จะขับขี้นยานพาหนะในเขตการบิน ต้องได้รับใบอนุญาตขับขี้นยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบิน ซึ่งต้องแสดงใบอนุญาตขับขี้นไว้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว

3.5) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี้นยานพาหนะในเขตการบิน และสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน ให้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ระบบการออกใบอนุญาตขับขี้นยานพาหนะในเขตการบิน (Airside driving permits)

สำหรับผู้ขับขี้น และใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน (Airside vehicle permits) ที่ทำให้มั่นใจว่าผู้ขับขี้น และยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบินนั้นมีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานที่สนามบินกำหนดแล้วแต่กรณี พร้อมทั้งมีการฝึกอบรม การตรวจสอบความสามารถ และประเมินผลตลอดจนการทบทวนความรู้ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี้นตามความเหมาะสม

การกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ได้รับใบอนุญาตทั้งสองประเภทต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติของสนามบินอนุญาต

ใบอนุญาตขับขี้นยานพาหนะในเขตการบิน และใบอนุญาตยานพาหนะที่ใช้ในเขตการบิน มีการระบุวันหมดอายุด้วย

3.6) มาตรฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติ และสุขภาพร่างกายของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี้นยานพาหนะในเขตการบินจากสนามบิน ให้มีรายละเอียดดังนี้

การกำหนดให้ผู้ขับขี้นยานพาหนะในเขตการบินต้องมีคุณสมบัติอย่างน้อยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี้นจากกรมการขนส่งทางบก และใบอนุญาตที่ได้รับต้องระบุประเภทยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตขับขี้นด้วย

การกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ระยะการมองเห็น และความสามารถในการเห็นสี และการได้ยินสำหรับผู้ขับขี้นยานพาหนะในเขตการบิน

3.7) มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับยานพาหนะที่ได้รับใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ในเขตการบิน โดยให้มีรายละเอียดดังนี้

ใบอนุญาตยานพาหนะที่จะใช้ ในเขตการบินที่ต้องแสดงไว้กับยานพาหนะต้องแสดง ข้อมูล รายละเอียด และข้อจำกัดในการใช้งาน อย่างชัดเจน และสามารถจำแนกยานพาหนะได้ โดยง่าย ด้วยการใช้สัญลักษณ์ หรือชื่อของหน่วยงาน ผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะ

3.9) การระบุขี้อุปกรณ์และผู้ขับขี่และยานพาหนะ ในเขตการบิน ให้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การกำหนดให้ใบอนุญาตขี้อุปกรณ์ ยานพาหนะในเขตการบินต้องมีรูปถ่ายของผู้ถือบัตรติดอยู่ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัย และในการระบุขี้อุปกรณ์และผู้ขับขี่ ได้อย่างรวดเร็ว

3.10) กฎการปฏิบัติการสำหรับ ยานพาหนะภายในเขตการบิน เช่น การจำแนกสีของเครื่องหมายภาคพื้นที่ใช้สำหรับการนำทาง อากาศยาน และการเคลื่อนที่และควบคุม ยานพาหนะ และอุปกรณ์การแสดงขอบเขตระหว่าง ลานจอดอากาศยาน และพื้นที่ขับเคลื่อน เป็นต้น

3.11) การปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการประกาศใช้ และเผยแพร่คำแนะนำเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของยานพาหนะในเวลากลางวัน และในสภาพทัศนวิสัยต่ำ ตลอดจนการจำกัด การปฏิบัติงานในสภาพทัศนวิสัยต่ำของบุคลากร และยานพาหนะในลานจอดอากาศยานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

3.12) การใช้อุปกรณ์วิทยุสื่อสาร และโทรศัพท์เคลื่อนที่ ให้มีรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องใช้วิทยุสื่อสาร สองช่องทางเพื่อติดต่อกับหอคอยควบคุมการจราจร

ทางอากาศก่อนเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน และติดต่อกับผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบก่อนเข้าลานจอด อากาศยาน และผู้ขับขี่ต้องเปิดฝ้าฟังตามคลื่น ความถี่ที่กำหนดเมื่ออยู่ บนพื้นที่เคลื่อนไหวย่าง ต่อเนื่อง

3.13) ในส่วนของยานพาหนะที่ใช้ ในเขตการบินจะมีการให้คำจำกัดความในหัวข้อ ถัดไป รถที่ใช้ปฏิบัติงานในเขตการบิน แบ่งตาม ประเภท ดังนี้

รถฉุกเฉินท่าอากาศยาน ได้แก่ ยานพาหนะที่ทำอากาศยานกำหนดให้ใช้สำหรับ เหตุการณ์ฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยาน เช่น รถพยาบาล รถดับเพลิง และกู้ภัย เป็นต้น

รถปฏิบัติการท่าอากาศยาน ได้แก่ ยานพาหนะของท่าอากาศยานที่ใช้ปฏิบัติงาน เป็นประจำในการตรวจสอบท่าอากาศยานโดยเฉพาะ การตรวจสอบพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement Area) ของท่าอากาศยาน เช่น รถนำอากาศยาน เป็นต้น

รถรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยาน ได้แก่ ยานพาหนะที่ทำอากาศยาน กำหนดให้ใช้สำหรับการรักษาความปลอดภัย

รถบริการสนามบิน ได้แก่ ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่ เคลื่อนไหว (Movement Area) สำหรับ การบริการสนามบิน (Airfield Service) การซ่อมบำรุง สนามบิน (Airfield Maintenance) การก่อสร้าง ของสนามบิน (Airfield construction) เช่น รถบรรทุกหรือรถซ่อมบำรุงพื้นผิวสนามบิน รถกวาดตูด เป็นต้น

รถสนับสนุนอากาศยาน ได้แก่ ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่

เคลื่อนไหว สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติการของท่าอากาศยาน เช่น รถยนต์ลอยอากาศยาน รถลากจูงหรือรถบรรทุกขนสัมภาระ รถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เป็นต้น

รถอื่น ๆ ได้แก่ ยานพาหนะที่ทำอากาศยานไม่ได้กำหนดให้ปฏิบัติงานเป็นประจำในพื้นที่เคลื่อนไหว เช่น ยานพาหนะสำหรับการซ่อมบำรุงหรือก่อสร้างของบริษัทผู้รับเหมา เป็นต้น

4) หลักสูตรอบรมหลักเกณฑ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ มีรายละเอียดดังนี้ ในข้อมูลส่วนนี้อ้างอิงมาจากคู่มือหลักเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานและขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2558) ซึ่งเป็นรายละเอียดที่ผู้เข้ารับการอบรมต้องทราบ สำหรับผู้ที่ต้องเข้าไปทำงานในเขตการบิน (Airside) นั้น ต้องมีการผ่านการฝึกอบรมหลักเกณฑ์ขั้นพื้นฐานก่อนเพื่อที่จะได้มีความรู้ความเข้าใจเบื้องต้น โดยบริเวณเขตการบินนั้น เป็นพื้นที่หวงห้ามเฉพาะสำหรับบุคคลและยานพาหนะที่จะเข้าไปในเขตการบินต้องได้รับอนุญาตจากทาง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้มีหลักเกณฑ์ทั่วไปสำหรับบุคคลที่ต้องทราบ และปฏิบัติโดยจะมีการอบรม และทำการสอบว่ามีความรู้ความเข้าใจพอที่จะเข้าไปทำงานได้หรือไม่ และเมื่อครบกำหนดปีจะมีการอบรมทบทวน (Recurrent training) แก่พนักงานผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินอีกครั้งเพื่อเป็นการนำเสนอข้อมูลที่มีการอัปเดตขึ้น และเพื่อทบทวนสิ่งที่จำเป็นต้องรู้

การอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

- คุณสมบัติของผู้ขอเข้ารับการฝึกอบรมต้องเป็นผู้มีสุขภาพสมบูรณ์โดยผ่านการตรวจรับรองจากแพทย์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- สุขภาพโดยทั่วไป (General Health) สมบูรณ์

- สายตา (Eyesight) สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน (Visual acuity) และสามารถรับรู้สี (Color perception) อย่างน้อย สีแดง สีเหลือง สีเขียว สีน้ำเงิน และสีขาว

- การได้ยิน (Hearing) สามารถได้ยินเสียงนกหวีดในระยะอย่างน้อย 6 เมตร

- มีใบอนุญาตขับรถรถยนต์จากกรมการขนส่งทางบกหรือใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศที่อยู่ระหว่างระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

- เป็นบุคคลที่บริษัท/หน่วยงานยื่นคำร้องต่อ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เข้ารับการฝึกอบรม

การฝึกอบรมและทดสอบ

- ผู้ขออนุญาตขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินจะได้รับการอบรมความรู้ด้านทฤษฎี (Theoretical training) เกี่ยวกับหัวข้อต่อไปนี้

- ปัจจัยมนุษย์ที่เกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

- การตระหนักในเรื่องความปลอดภัย

- หน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

- มาตรฐานของยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงาน

- กฎเกณฑ์ และวิธีปฏิบัติในเขต
การบิน

- แผนผังสนามบิน
- ป้ายสัญลักษณ์ และเครื่องหมาย
ต่าง ๆ ในสนามบิน

- การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
- การติดต่อสื่อสาร
- การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

(Safety Training) ทอท. ได้มีแผนในการพัฒนา
ทรัพยากรบุคคล โดยในระบบ SMS นั้นการฝึกอบรม
จะเป็นการพัฒนาความสามารถ และสร้าง
ความเชื่อมั่นให้กับพนักงานผู้ปฏิบัติงานหรือ
ผู้เกี่ยวข้องในเรื่องระบบการจัดการด้านความ
ปลอดภัย รวมทั้งการให้ความรู้แก่พนักงานทุกระดับ
- ผู้เข้ารับการอบรมจะได้รับ
การอนุญาตให้ขับขียานพาหนะในเขตการบินได้นั้น
จะต้องผ่านการทดสอบความรู้ความเข้าใจ
โดยการสอบข้อเขียน และได้รับคะแนนในการ
ทดสอบไม่น้อยกว่าร้อยละ 90

เงื่อนไขการได้รับอนุญาตขับขี
ยานพาหนะในเขตการบิน

- การได้รับอนุญาตให้ขับขียานพาหนะ
ในเขตการบิน ผู้ที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบแล้ว
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอนุญาตให้ ขับขี
ยานพาหนะในเขตการบินได้โดยระบุคำว่า “ขับรถ”
ไว้ในบัตรรักษาความปลอดภัยสำหรับบุคคล
ทั้งนี้ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมไปแล้วจะได้รับสิทธิ์
ในการขับขียานพาหนะเป็นระยะเวลา 3 ปี

- ระยะเวลาการได้รับสิทธิ์ในการขับขี
ยานพาหนะในเขตการบินต้องไม่เกินวันหมดอายุ
ของใบอนุญาตขับรถยนต์จากกรมขนส่งทางบกหรือ

ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขอสงวนสิทธิ์
ในการห้าม ยกเลิกหรือเพิกถอนสิทธิ์ในการได้รับ
อนุญาตขับขียานพาหนะในเขตการบินของ
ผู้ปฏิบัติงานที่ละเมิดกฎระเบียบหรือข้อบังคับ
ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5) การขับขียานพาหนะในเขตการบิน
Airside Driving Theory Handbook 4th Edition
2019 (สนามบินช่างสี) มีรายละเอียดดังนี้

คุณสมบัติของผู้ขับขีในพื้นที่ขับเคลื่อน
คุณสมบัติของผู้ขับขี ซึ่งบุคคล
ที่สามารถขับขียานพาหนะในเขตพื้นที่ขับเคลื่อนได้
ต้องมีดังนี้

- ต้องได้รับอนุญาตจาก AIRPORT
POLICE DIVISION (APD) เพื่อเข้าไปในเขตการบิน

- ต้องมีใบ อนุญาต ขับ ขี จาก
SINGAPORE TRAFFIC POLICE (TP) หากใบขับขี
ไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษจะต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษ
ให้เรียบร้อย

- พื้นที่เข้าได้
CATEGORY ONE ของ ADP การขับขี
ยานพาหนะในเขตการบิน ผู้ขับขีจะต้องขับบน
เส้นทางจราจร ภายในหลุมจอดอากาศยาน
และพื้นที่ขับเคลื่อน ยกเว้นการเข้าทางวิ่ง และทางขับ
ที่จะต้องได้รับการอนุญาตเข้าพื้นที่ขับเคลื่อนโดย
หอควบคุมการจราจรทางอากาศโดยติดต่อผ่าน
วิทยุสื่อสาร

คุณสมบัติตามหมวดหมู่ 1 หน่วยงาน
ควบคุมลานจอด

- การเข้าพื้นที่ขับเคลื่อนจะต้องปฏิบัติ
ตามกฎระเบียบความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด

- ผู้ขับขี่จะต้องเข้าใจเครื่องหมายสัญลักษณ์ ไฟ และอุปกรณ์ช่วยการบินที่ ติดตั้งอยู่บนพื้นที่ขับเคลื่อน

- ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องให้ทางอากาศยานขับเคลื่อนผ่านไปอีกก่อนทุกครั้ง

- ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องสามารถใช้วิทยุสื่อสารได้

CATEGORY ONE AIRFIELD DRIVING PERMIT (ADP) ขั้นตอนการอนุญาตขับขียานพาหนะ

CATEGORY ONE ADP ขั้นตอนการอนุญาตขับขียานพาหนะ ก่อนผู้ขับขี่จะได้รับอนุญาตการปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อน โดยจะต้องผ่านการรับรองการอนุญาตขับขียานพาหนะโดยมีขั้นตอน ดังนี้

การอบรมภาคทฤษฎี Category One ADP หลังจากผู้สมัครได้รับการอนุมัติให้เข้ารับการอบรม Category One ADP ได้นั้น ผู้สมัครจะต้องศึกษาหัวข้อที่ได้ระบุไว้ใน CAT1 ADTH และจะต้องเข้ารับการอบรมที่ ADC

การทดสอบภาคทฤษฎี Category One ADP การสอบภาคทฤษฎีจะมุ่งเน้นทดสอบความรู้ของผู้ขับขี่รวมถึงขั้นตอนการปฏิบัติของเขตการบิน สนามบินขางจี

การอบรมภาคปฏิบัติ Category One ADP หลังจากที่ผู้ขับขี่ผ่านการทดสอบผ่านทฤษฎีเรียบร้อยแล้วจะสามารถเข้ารับการอบรมภาคปฏิบัติซึ่งในหลักสูตรอบรม เมื่อผ่านการอบรมภาคปฏิบัติจึงจะเข้าสู่กระบวนการทดสอบต่อไป

การทดสอบภาคปฏิบัติ Category One ADP ผู้สมัครจะได้รับการทดสอบความเข้าใจ

ในการขับขียานพาหนะในเขตการบินได้อย่างปลอดภัย และสามารถปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติการขับขียานพาหนะในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยานได้อย่างถูกต้อง

- ได้รับ ADP เมื่อผ่านกระบวนการผู้ขับขี่จะได้รับ CAT1 ADP

- อายุการใช้งาน CAT1 ADP และการต่ออายุ

- ระยะเวลาของ ADP CAT1 ADP มีอายุการใช้งานทั้งสิ้นจำนวน 1 ปี จากวันที่อนุมัติ

การอบรมทบทวน และต่ออายุ CAT1 ADP ผู้ขับขี่ที่ได้รับ CAT1 ADP ทั้งหมดจะต้องเข้ารับการอบรมทบทวน CAT1 ADP เพื่อเป็นการต่ออายุ

- การเปลี่ยนพนักงาน ADP นั้น ไม่สามารถส่งต่อให้ผู้อื่นได้

คุณสมบัติของยานพาหนะ

- Category One Airfield Vehicle Permit (AVP) ยานพาหนะจะเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ขับเคลื่อนอากาศยานจะต้องได้รับอนุญาต CAT1 AVP การใช้งานพื้นที่ขับเคลื่อน

- การให้ทางอากาศยาน ยานพาหนะที่ใช้งานอยู่บนพื้นที่ทางขับที่อากาศยานอาจจะผ่านมา เมื่ออากาศยานอาจจะผ่านมาในพื้นที่ทางขับหรือกำลังถอยออกจากหลุมจอด ผู้ใช้ยานพาหนะต้องระมัดระวัง และคอยสังเกตอากาศยานเพื่อความปลอดภัยของทั้งสองฝ่าย

- สังเกตการถอยของอากาศยาน ว่ารถลาก/จูงอากาศยานได้เชื่อมต่อกับอากาศยานและอุปกรณ์เชื่อมต่อภาคพื้นดินได้ ถูกลำออกจากหลุมจอดอากาศยานแล้ว

ยานพาหนะเสียหายบนพื้นที่ขับเคลื่อน ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติดังนี้

- แจ้งหอบังคับการทันที
- แจ้งไปยังหน่วยงานรถนำอากาศยาน
- ติดต่อไปยังศูนย์ซ่อมเพื่อทำการเรียกรถลากยานพาหนะโดยทันที

การขอนำยานพาหนะเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน

- ข้อกำหนดสำหรับบัตรอนุญาต

ผู้ขับขี่ CAT1

- กฎระเบียบพื้นฐาน และ ความรับผิดชอบ CAT1 ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

- การขอนำยานพาหนะเข้าพื้นที่ขับเคลื่อน

สิ่งที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ CAT1

- มีใบขับขี่ CAT1
- ผ่านการเข้าร่วมบรรยายโดย ชางจี แอร์ไซด์ กรุ๊ป
- ได้รับการรับรองโดย ชางจี แอร์ไซด์ กรุ๊ป

- ยานพาหนะของผู้ขับขี่ CAT1 ต้องได้รับใบอนุญาตที่ออกโดยสนามบินโดยการได้ รับรองจาก ชางจี แอร์ไซด์ กรุ๊ป

บทบาททั่วไป และความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ยานพาหนะ CAT1 ในภายใต้การคุ้มกันผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องปฏิบัติ ดังนี้

ผู้ขับขี่ CAT1 ต้องมีความรู้ความเข้าใจ ในจุดประสงค์ของรถนำอากาศยาน ดังนี้

เส้นทาง จุดประสงค์ วิธีการนำ การสื่อสาร กฎต่าง ๆ ในเขตการบิน แผนฉุกเฉิน มีเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อไปยังผู้ขับขี่

ยานพาหนะคนอื่น ๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ รับฟัง ผ่านทางวิทยุในคลื่นความถี่ที่กำหนดไว้ตลอดเวลา ต้องสามารถติดต่อสื่อสารได้ตลอดในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องมีใบขับขี่ทุกคน มีความรับผิดชอบ และไว้ใจได้ในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อความปลอดภัย ผู้ขับขี่ยานพาหนะคุ้มกันแต่ละท่านจะต้องโดยสารอย่างมากที่สุด 2 คน ในแต่ละครั้งที่ปฏิบัติหน้าที่ ขับขี่กันในระยะประชิดกับขบวน และสังเกตการทำงานอย่างใกล้ชิด ข้อควรปฏิบัติเมื่อผู้ขับขี่ที่ถูกคุ้มกันแตกแถวจากขบวน ผู้ขับขี่ต้องคอยดูแลรถในแนวแถวคันอื่น ๆ ไปยังพื้นที่ที่รอหรือจุดจอดยานพาหนะ ติดต่อไปยังผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ออกจากแถวทันที และรายงานยัง Changi Tower และ Airside Management Centre ไม่ขับขี่ยังพื้นที่ขับเคลื่อนโดยไม่มีรถนำอากาศยาน เชื้อเพลิงหลักเกณฑ์ของการปฏิบัติงานในเขตการบินโดยผ่านการสรุปของผู้ขับขี่รถนำอากาศยาน มีเบอร์โทรศัพท์ติดต่อไปยังรถนำอากาศยานในช่วงปฏิบัติหน้าที่ ทำการทดสอบเพื่อเป็นการตรวจสอบว่าการสื่อสารไม่มีปัญหา ไม่ขับไล่ตามหรือขับขี่แซงรถนำอากาศยานหรือแตกแถวจากขบวน อยู่ใกล้กับรถนำอากาศยานตลอดเวลาปฏิบัติหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแตกแถวจากขบวนให้ส่งสัญญาณไฟของยานพาหนะ และเสียงสัญญาณเพื่อเป็นการแจ้งเตือนไปยังรถนำอากาศยานที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่

จากรายละเอียดดังกล่าว ทสภ. ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบ และ ระเบียบ ที่กำหนดเพื่อนำมาสร้างเป็นหลักสูตรอบรมหลักเกณฑ์ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ทสภ. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีทักษะ ความรู้ครอบคลุม

เพียงพอในการปฏิบัติงาน และเข้าใจกฎระเบียบที่สำคัญมากขึ้น

วิธีการดำเนินการค้นคว้าอิสระ

การค้นคว้าอิสระเรื่องแนวทางการพัฒนาหลักสูตรมาตรฐานผู้ขับขียานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการค้นคว้าอิสระแบบผสมผสาน (Mixed Method) โดยผู้ศึกษาได้ทำการรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้เครื่องมือแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง และทำการรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาค้นคว้า เอกสาร หนังสือ แนวคิด ทฤษฎี รวมถึงงานวิจัย ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวกับมาตรฐานผู้ขับขียานพาหนะในเขตการบิน ได้แก่ ตามข้อกำหนดที่มาตรฐานขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตามภาคผนวกที่ 14 เรื่องสนามบินเล่มที่ 1 การออกแบบ และการจัดการสนามบิน หัวข้อที่ 9.7 ยานพาหนะที่ให้บริการภายในสนามบิน และตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 และระเบียบกรม การบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2557 ข้อ 18 การควบคุมยานพาหนะ ในเขตการบิน รวมถึงระเบียบสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562 (4) ส่วนที่สี่ รายละเอียดของวิธีดำเนินงานสนามบิน และมาตรการด้านความปลอดภัย และด้านการรักษาความปลอดภัย

ข้อ (กฎ) การควบคุมยานพาหนะ ในเขตการบิน ICAO กพท. ทอท. และสนามบินช่างสี ซึ่งเป็นสนามบินที่ได้รับรางวัล สนามบินที่ดีที่สุดในโลกติดต่อกันจากการจัดอันดับ Skytrax 2020 และจากการตรวจสอบสนามบินช่างสี ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ ICAO เหมือนกับ ทสภ. แต่องค์ประกอบที่แตกต่างกันคือกฎหมายของแต่ละประเทศ

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย โดยการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง ผู้ศึกษาได้เลือกแบบเจาะจง โดยใช้คุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างกำหนดเป็นเกณฑ์การเลือก การวิจัยเชิงปริมาณมาทำการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างจากสูตร Taro Yamane กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับ 0.05

ขั้นตอนที่ 3 สร้างเครื่องมือใน การวิจัย ประกอบด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีการสร้างเครื่องมือวิจัย ดังนี้

1) นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เกี่ยวกับมาตรฐานผู้ขับขียานพาหนะ ในเขตการบิน ประกอบไปด้วย คำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด โดยมีเนื้อหาครอบคลุมรายละเอียดตามกรอบแนวความคิดการวิจัย

2) นำแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง ให้อาจารย์ที่ปรึกษาดูความเหมาะสม หากแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง ไม่มีความเหมาะสม ผู้ศึกษาต้องนำมาแก้ไขให้ดีขึ้นถ้าแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้างเหมาะสมดีแล้ว ผู้ศึกษาสามารถดำเนินการข้อต่อไปได้

3) นำแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ ไปหาค่าความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม กับวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence, IOC) เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจำนวน 3 ท่าน โดยเกณฑ์ในการพิจารณา คือ คัดเลือกข้อคำถามที่ผู้เชี่ยวชาญอย่างน้อย 3 คน มีความคิดเห็นสอดคล้องกัน ซึ่งค่าความสอดคล้องของเนื้อหา IOC โดยการวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม และข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ หากข้อคำถามใด มีดัชนีความสอดคล้องของเนื้อหาอยู่ระหว่าง 0.5 - 1.00 สามารถนำไปใช้ได้ ในกรณีที่ดัชนีความสอดคล้องของเนื้อหาต่ำกว่า 0.50 ควรพิจารณาปรับปรุงหรือตัดทิ้งซึ่งผู้ศึกษาจะนำแบบสอบถามไปแก้ไขร่วมกับอาจารย์ที่ปรึกษาอีกครั้ง เพื่อนำไปปรับปรุงแบบสอบถามให้ดียิ่งขึ้นก่อนและนำแบบสอบถามฉบับแก้ไขที่สมบูรณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิจารณาอีกครั้งก่อนนำไปเป็นเครื่องมือเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตลานจอด ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลที่ผ่านมาการประมวลผลโปรแกรมมาทำการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics Analysis) โดยการแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละต่อไป

ขั้นตอนที่ 4 นำแบบสอบถามที่ผ่านการหาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ โดยเครื่องมือที่เป็นแบบสอบถาม ผู้ศึกษานำไปเก็บข้อมูลทั้งแบบออนไลน์ สำหรับแบบสัมภาษณ์ ผู้ศึกษาได้จัดทำตารางสัมภาษณ์

แล้วประสานทางโทรศัพท์กับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อเข้าสัมภาษณ์ตามเวลาที่นัดหมาย

ขั้นตอนที่ 5 วิเคราะห์ข้อมูลสำหรับแบบสอบถามผู้ศึกษาดำเนินการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และนำค่าทางสถิติมาทำการแปรผลข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ โดยให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย สำหรับแบบสัมภาษณ์ผู้ศึกษาได้นำมาตรวจสอบค่าหลักเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

ขั้นตอนที่ 6 นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์แบบสอบถาม นำไปสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญโดยใช้แบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาหลักสูตรการขับขี่ยานพาหนะ ในเขตการบินสำหรับสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการที่ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ขั้นตอนที่ 7 สรุปและรายงานผลการวิจัย รวมถึงข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการสรุปผลการวิจัย

การค้นคว้าอิสระเชิงปริมาณผู้ศึกษาได้ศึกษาข้อมูลด้วยวิธีการเก็บข้อมูล ดังนี้

การค้นคว้าอิสระครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยการวัดครั้งเดียว (One-Shot Descriptive Study) ซึ่งผู้ศึกษาให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบคำถามในแบบสอบถาม จำนวน 177 คน ซึ่งมีช่วงระยะเวลาในการเก็บข้อมูลช่วง ก.ค.- ก.ย.64 จากนั้นผู้ศึกษาได้นำข้อมูลต่างๆ มาวิเคราะห์เพื่อให้ได้ข้อสรุปโดยสมบูรณ์

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ สำหรับการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่ปฏิบัติงานในเขตการบิน ทสภ. มีอายุระหว่าง 18 - 60 ปี และจะต้องมีคุณสมบัติ เคยอบรมหลักเกณฑ์ และวิธีการปฏิบัติการขับเครื่องบินพาณิชย์ใน เขตการบินอย่างน้อยจำนวน 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 5 เดือน ที่ผ่านมา (มกราคม - พฤษภาคม 2564) มีจำนวนทั้งสิ้น 319 คน กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาคำนวณจากสูตรการคำนวณตามหลักการแปรผันร่วมกันระหว่างขนาดของกลุ่มตัวอย่างกับความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการสุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane (1970, อ้างถึงใน วิเชียร เกตุสิงห์, 2543) โดยกำหนดความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 และความผิดพลาดคลาดเคลื่อน ร้อยละ 5 ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของกลุ่มประชากร

e = ความน่าจะเป็นของความผิดพลาดที่ยอมรับให้เกิดได้ ($e = 0.05$)

แทนค่าสูตรได้ดังนี้

$$n = \frac{319}{1 + 319 (0.05)^2}$$

จากการแทนค่าในสูตร จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 177 คน ดังนี้ ผู้ศึกษา จึงได้กำหนดให้กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนเท่ากับ 177 คน

ผู้ให้ ข้อมูลสำคัญสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพผู้ศึกษาได้กำหนดเป็นผู้เชี่ยวชาญจำนวน 2 คนในหลักสูตรอบรมขับเครื่องบินพาณิชย์ในเขตลานจอด โดยทำการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากผู้เชี่ยวชาญในหลักสูตรอบรมขับเครื่องบินพาณิชย์ในเขตลานจอด ทสภ. ทำการคัดเลือกแบบเจาะจงจากผู้มีคุณสมบัติมีความรู้ความเข้าใจในข้อกำหนดของ ICAO และข้อกำหนดของ กพท. ที่เกี่ยวข้องกับ การกำหนดกฎเกณฑ์ ออกระเบียบข้อบังคับ หรือ การออกแบบหลักสูตรผู้ขับเครื่องบินพาณิชย์ในลานจอด และจะต้องมีประสบการณ์การทำงานหรืออยู่ในสายงานมาตรฐานความปลอดภัยอย่างน้อย 4 ปี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

สำหรับการศึกษานี้ ผู้ศึกษาได้สร้างเครื่องมือ 2 ประเภท ได้แก่ 1) แบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง และ 2) แบบสอบถาม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) แบบสอบถาม ผู้ศึกษาได้สร้างแบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับ ผู้ขับเครื่องบินพาณิชย์ในเขตการบิน ทสภ. โดยเป็นคำถามปลายปิด

ส่วนที่ 3 คำถามแบบทดสอบความรู้ตามเนื้อหาหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับ ผู้ขับเครื่องบินพาณิชย์ในเขตการบิน ทสภ.

การสร้างแบบสอบถามความรู้ตามเนื้อหาหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการเข้ารับการอบรมที่จะได้รับการอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ.2562 ทั้งนี้ จำนวนข้อสอบที่นำมาทดสอบระดับความรู้ระดับความรู้ มีจำนวน 20 ข้อ เทียบเท่า 100% เมื่อนำจำนวนคำถามมาเทียบเกณฑ์การทดสอบที่ ทสภ. กำหนดไว้ว่า “ผู้รับการอบรมนั้นจะต้องผ่านการทดสอบความรู้ความเข้าใจตามที่ ทสภ. กำหนด โดยการสอบข้อเขียนและได้รับคะแนนในการทดสอบ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90” จึงสามารถเทียบเกณฑ์ได้ดังนี้

18 - 20 คะแนน เทียบเท่าเกณฑ์ 90 % ขึ้นไป หมายถึง ผ่านเกณฑ์ ทดสอบความรู้ความเข้าใจ

0 - 17 คะแนน เทียบเท่าเกณฑ์ ต่ำกว่า 90 % ขึ้นไป หมายถึง ไม่ผ่านเกณฑ์ ทดสอบความรู้ความเข้าใจ

2) แบบแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ผู้ศึกษาได้สร้างแบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วย 5 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้แบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล, หน่วยงาน ต้นสังกัด, ตำแหน่ง และประสบการณ์ในการทำงาน

ส่วนที่ 2 คุณสมบัติของผู้เข้ารับการฝึกอบรม จำนวน 4 ข้อ

ส่วนที่ 3 เนื้อหาในการฝึกอบรม จำนวน 14 ข้อ

ส่วนที่ 4 การฝึกอบรมภาคปฏิบัติ จำนวน 4 ข้อ

ส่วนที่ 5 รูปแบบการฝึกอบรม จำนวน 3 ข้อ

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลจากการเอกสารที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากการสัมภาษณ์คำถามปลายเปิด โดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ผู้ศึกษาดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่จัดระเบียบแล้วมาเรียบเรียงและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเป็นที่เกี่ยวข้องในการค้นคว้าอิสระ ซึ่งจะมีการดำเนินการตรวจสอบข้อมูลว่าข้อมูลที่ได้อาจเป็นพหุหรือไม่ และทำการจำแนก จัดระบบข้อมูลเป็นกลุ่มเพื่อนำเสนอเชิงพรรณนาการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้ศึกษาสร้างแบบสอบถามความรู้ตามเนื้อหาหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน ทสภ. ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการเข้ารับการอบรมที่จะได้รับการอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้เป็นไปตาม กพท. ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ. 2562 ผู้รับการอบรมนั้นจะต้องผ่านการทดสอบความรู้ความเข้าใจตามที่ ทสภ. กำหนด โดยการสอบข้อเขียนและได้รับคะแนนในการทดสอบไม่น้อยกว่าร้อยละ 90

2) การจัดระเบียบข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้จากบันทึกข้อมูลด้วยเครื่องบันทึกเสียง และการจดบันทึก มาจัดเป็นหมวดหมู่อย่างเป็นระบบ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตามที่ ICAO กำหนด 12 หัวข้อเพื่อให้
ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินจะต้องมีความรู้

ความเข้าใจ และรวมถึง ข้อกำหนดของ กพท.
ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน 19 มิถุนายน
2562 (ตารางที่ 1) ดังนี้

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์รายละเอียดการฝึกอบรมผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

รายการ	ICAO	กพท.	ทอท.	สนามบินช่างสี
1. เนื้อหารายวิชาที่ฝึกอบรม				
- ภูมิศาสตร์ของสนามบิน	✓	✓	✓	✓
- ป้ายเครื่องหมายต่าง ๆ และไฟในบริเวณทางวิ่ง	✓	✓	✓	✓
- วิธีการใช้งานวิทยุสื่อสาร	✓	✓	✓	✓
- เงื่อนไขและคำศัพท์ต่าง ๆ ที่ใช้ในสนามบิน	✓	-	✓	✓
- กฎระเบียบของการให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้อง กับการปฏิบัติงานภาคพื้นในเขตการบิน	✓	✓	✓	✓
- กฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ ของสนามบิน	✓	✓	✓	✓
- ความเชี่ยวชาญพิเศษ เช่น การดับเพลิงและกู้ภัย	✓	✓	-	-
- การรับส่งวิทยุสื่อสาร	✓	✓	✓	✓
- มีความเข้าใจในเรื่องการจราจรทางอากาศและสามารถ ปฏิบัติตามขั้นตอน	✓	✓	✓	✓
- การนำทางยานพาหนะในสนามบิน	✓	✓	✓	✓
- ทักษะความสามารถพิเศษเฉพาะทาง	✓	-	-	-
- ยานพาหนะฉุกเฉินสำหรับตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินต้องได้รับ ความสำคัญก่อนยานพาหนะอื่น ๆ บนพื้นที่เคลื่อนไหว	✓	✓	✓	✓
2. คุณสมบัติของผู้เข้ารับการฝึกอบรม				
- เป็นผู้ที่มีสุขภาพสมบูรณ์โดยผ่านการรับรองจาก แพทย์ สุขภาพโดยทั่วไป, สายตา, การได้ยิน ปกติ	-	✓	✓	✓
- มีใบอนุญาตขับขี่จากกรมขนส่งทางบกหรือใบอนุญาตขับรถ ระหว่างประเทศ	-	✓	✓	✓
3. การฝึกปฏิบัติ				
- ภาคปฏิบัติ	✓	✓	-	✓
4. ระยะเวลาการอบรม				
- มีการกำหนดจำนวนชั่วโมงอบรมผู้ขับขี่ยานพาหนะ	-	-	✓	✓

หมายเหตุ: ✓ หมายถึง มีการจัดฝึกอบรมผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินตามที่ ICAO ระบุหรือ มากกว่าที่ ICAO กำหนด

จากตารางที่ 1 พบว่าหลักสูตรการฝึกอบรมหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานและขี้นยานพาหนะใน เขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขั้นตอน และเนื้อหาการอบรมที่ครบถ้วนเป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด รวมถึงข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบินก็มีเนื้อหาตามที่ กพท. กำหนดไว้นอกเหนือจากนั้น ทอท. ยังนำคุณสมบัติของ ผู้เข้ารับการฝึกอบรมอ้างอิงจากระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ และบัตรประจำตัวคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2564 หมวด 2 การขอรับใบอนุญาตขับรถข้อ 9 การขอรับใบอนุญาตขับรถมาใช้ร่วมในการเข้ารับการอบรม เพื่อให้มั่นใจว่า ผู้ที่เข้ารับ

การอบรมมีคุณสมบัติ ความรู้ครบถ้วน ขี้นยานพาหนะในเขตลานจอดอากาศยานได้ คำแนะนำผู้เชี่ยวชาญจากการสัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะบางส่วนที่ผู้เชี่ยวชาญมีความคิดเห็นคล้ายกันคือจะต้องเพิ่มเนื้อหาให้ครอบคลุมมากขึ้นแต่ ทสภ. ก็ได้มีเนื้อหา ในการอบรมที่เหมาะสมเพียงพอตาม ICAO ซึ่งกำหนดไว้ 12 หัวข้อ และเพื่อให้ผู้ขี้นยานพาหนะในเขตการบินมีความรู้ ความเข้าใจ และรวมถึง ข้อกำหนดของ กพท. ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน ครบถ้วน เพียงพอต่อการปฏิบัติงานในเขตการบิน ทสภ. ซึ่งผลการประเมินความรู้ผู้เคยผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรขี้นยานพาหนะในเขตลานจอด ทสภ. ดังแสดงในตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ค่าความถี่ ร้อยละ จำแนกตามระดับคะแนนความรู้ผู้เคยผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรอบรมขี้นยานพาหนะในเขตลานจอดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(n = 177)

ผลการประเมินความรู้ผู้เคยผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรอบรมขี้นยานพาหนะในเขตลานจอดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
ผ่าน	105	59.6
ไม่ผ่าน	72	40.4

จากตารางที่ 2 สรุปผลการประเมินความรู้ผู้เคยผ่านการฝึกอบรมหลักหลักสูตรอบรมขั้นที่ยานพาหนะในเขตลานจอด ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะได้รับการอนุญาตให้ขับขียานพาหนะในเขตการบิน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบ กพท. ว่าด้วยมาตรฐานคู่มือการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ พ.ศ.2562

จากผลการประเมิน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ผ่านเกณฑ์การฝึกอบรม จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 59.6 และไม่ผ่านเกณฑ์จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 40.4 ซึ่งผู้เชี่ยวชาญคิดเห็นว่าควรมีการพิจารณาฝึกอบรมภาคปฏิบัติผ่านโปรแกรม Simulator โดยอาจฝึกปฏิบัติในสถานการณ์ปกติต่าง ๆ และสถานการณ์ฉุกเฉินหลากหลายสถานการณ์เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้ครบถ้วน

สรุปผลการค้นคว้าอิสระ

การประเมินมาตรฐานผู้ขับขียานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เคยผ่านการอบรมทบทวน หลักเกณฑ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับการอบรมและทดสอบเนื้อหาที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานในเขตการบิน ทสภ. ทั้ง 12 เรื่อง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สามารถเลือกคำตอบที่ถูกต้องในแต่ละหัวข้อได้เป็นอย่างดี อีกทั้งคะแนนรวมความรู้ผู้เคยผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรอบรมขั้นที่ยานพาหนะในเขตลานจอด ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสะท้อนให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานการฝึกอบรมหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติสำหรับ

ผู้ขับขียานพาหนะในเขตการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่ ทสภ. กำหนดไว้ จำนวนร้อยละ 59.6 ซึ่งจากผลการประเมินดังกล่าว ผู้ศึกษาได้นำไปสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 2 คน เพื่อนำมาวางแผนในการพัฒนาหลักสูตร ซึ่งจากการสัมภาษณ์สรุปได้ว่า

แนวทางในการพัฒนาหลักสูตรการขับขียานพาหนะในเขตการบินสำหรับสายการบินและบริษัทผู้ประกอบการที่ขับขียานพาหนะในเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้แก่

1) คุณสมบัติและข้อกำหนดเกณฑ์การฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเสนอให้ผู้ขับขีควรมีความรู้และคุณสมบัติพื้นฐานตามกฎหมายการขนส่งทางบกและการบินพลเรือนกำหนด

2) เนื้อหาสำหรับการฝึกอบรม ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเสนอให้พิจารณาเพิ่มเนื้อหาสำหรับการฝึกอบรมให้ละเอียด มีเนื้อหาที่เป็นปัจจุบันสอดคล้องกับบริบทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีพื้นที่ในเขตการบินจำนวนมาก อีกทั้งมีความซับซ้อนทางกายภาพ และควรจัดทำหลักสูตรประเภทออนไลน์ หรือ E-Book เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูล

3) การเพิ่มรูปแบบการฝึกอบรมและระยะเวลาการอบรมที่เหมาะสม ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเสนอให้พิจารณาฝึกอบรมภาคปฏิบัติผ่านโปรแกรม Simulator โดยฝึกปฏิบัติในสถานการณ์ปกติต่าง ๆ และสถานการณ์ฉุกเฉินอื่น ๆ หลากหลายสถานการณ์ เพื่อสังเกตการปฏิบัติและการแก้ไขปัญหา

ข้อจำกัดในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้จะมีข้อจำกัดในด้านกรณีตัวอย่างที่ใช้เป็น ทำอากาศยานขนาดใหญ่เพียงแห่งเดียว ผลการศึกษาอาจมีข้อจำกัดในการนำไปเปรียบเทียบหรืออ้างอิงกับทำอากาศยานอื่นซึ่งอยู่ในต่างประเทศหรือมีขนาดปานกลาง นอกจากนี้ การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างยังมีปริมาณที่น้อย เนื่องจากจำกัดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง จึงเห็นควรให้ดำเนินการค้นคว้าอิสระ โดยเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่เคยเข้ารับการอบรมขับขี่ยานพาหนะในเขตการบินและการปฏิบัติการในเขตการบิน หากสถานการณ์การบินกลับมาเป็นปกติและพนักงานของแต่ละสายการบินรวมถึงผู้ประกอบการภายในเขตการบินกลับมาปฏิบัติงานตามเดิมจะทำให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่สะท้อนถึงภาพรวมความคิดเห็นทัศนคติที่มีต่อขั้นตอนและกระบวนการจัดฝึกอบรมที่ ทสภ. จัดขึ้นมีความหลากหลาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับแก้ไขได้ครบทุกมิติ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทั่วไป

1) ผู้บริหาร ทอท. ควรให้ความสำคัญในหลักสูตรการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานขับขี่ยานพาหนะในเขตลานจอดอากาศยาน และพัฒนาเนื้อหาในหลักสูตรให้เป็นไปตามกายภาพสนามบินที่เปลี่ยนแปลง

2) ทำอากาศยานควรจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์โสตทัศนูปกรณ์ให้ทันสมัยและพร้อมสำหรับการอบรม เช่น พื้นที่พักรอก่อนเข้ารับการฝึกอบรม, สนับสนุนอุปกรณ์ในการฝึกอบรมที่ทันสมัยและเหมาะสมในการฝึกปฏิบัติผ่านโปรแกรม Simulator

3) ทำอากาศยานควรจัดทำสื่อการเรียนรู้ที่สามารถหาความรู้และเข้าถึงได้ตลอดเวลา เช่น คู่มือการขับขี่ยานพาหนะในลานจอดอากาศยานในรูปแบบ E-Book

4) ทำอากาศยานควรพัฒนาขั้นตอนการลงทะเบียนอบรมให้สะดวกสบายและคล่องตัวมากกว่าเดิม ลดการใช้กระดาษในการลงทะเบียนและควรปรับเปลี่ยนเป็นระบบ Online

ข้อเสนอแนะในการค้นคว้าอิสระครั้งต่อไป

1) เพิ่มการเก็บแบบสอบถามผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตลานจอด ทำอากาศยานสุวรรณภูมิให้หลากหลายสายการบินเพื่อที่จะได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาหลักสูตร

2) ในการสัมภาษณ์ควรเพิ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาหลักสูตรการอบรมมาให้ข้อมูลและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3) เพิ่มเอกสารหรือกฎระเบียบในการศึกษาให้หลากหลายมากขึ้น เพื่อความหลากหลายและครบถ้วนในเนื้อหากฎระเบียบขับขี่ยานพาหนะในเขตการบิน

REFERENCES

- Act of Parliament Airport of Thailand. (1979). Retrieved from <https://www.airportthai.co.th>
(In Thai)
- Airport Of Thailand Public Company Limited (2015). **Rules, regulations, and procedures for airside driving at Suvarnabhumi Airport**. Reprint 3. Bangkok. (In Thai)
- Changi Airport Group. (2019). **Airside driving theory handbook**. (4th ed.). Singapore, 2019
Retrieved from www.changiairport.com
- Nananakul, S. (2008). **Guidelines for an organization-wide approach to improving quality and efficiency**. Bangkok: National Institute of Development Administration.
- Noe, H.T. (2001). Systemic risk in financial systems. *Management Science*, 47(2), 205-336.
- Nonsurach, P. (2005). **A development of training in primary health care by the AIC technique: case study of public health volunteers in Amphoe Muang, Changwat Sakon Nakhon**. Retrieved from www.tdc.thailis.or.th (In Thai)
- Pholpanich, N. (2010). **Guidelines for developing training model for the students faculty of management science ratchasima rajabhat university**. Retrieved from www.tdc.thailis.or.th (In Thai)
- The Civil Aviation Authority of Thailand. (2014). **Regulation of Department of Civil Aviation - Standards of Aerodrome Operational Regulations A.D. 2014**. <https://www.airportthai.co.th> (In Thai)
- The Civil Aviation Authority Of Thailand. (2019). **Regulation of Civil Aviation Authority of Thailand - Standards of Public Aerodrome Manual A.D. 2019**. <https://www.caat.or.th/th/archives/43504> (In Thai)
-