



# รายงานการประชุมวุฒิสภา

ครั้งที่ ๗

(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

วันจันทร์ที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๗

**รายงานการประชุมวุฒิสภา  
ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)**

5

**วันจันทร์ที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๗**

**ณ ห้องประชุมวุฒิสภา ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา**

หน้า

10 **ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี**

๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา **ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี**

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ๑

**ระเบียบวาระที่ ๓ กระทู้ถาม**

15 ๓.๑ กระทู้ถามเป็นหนังสือ

๓.๑.๑ กระทู้ถาม เรื่อง การจัดสรรพื้นที่ป่าชายเลน

๑

ให้เอกชนปลูกป่าชายเลนเพื่อประโยชน์จากคาร์บอนเครดิต

นายอำพล จินดาวัฒนะ เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

20 (เลื่อนการตอบกระทู้ถาม)

๓.๑.๒ กระทู้ถาม เรื่อง แนวทางการแก้ปัญหาระบบ

๒

บริหารจัดการด้านทันตสาธารณสุขไทยอย่างเป็นรูปธรรม

นายพิทักษ์ ไชยเจริญ เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

(เลื่อนการตอบกระทู้ถาม)

25

30

๓.๑.๓ กระทั่งถาม เรื่อง นโยบายซอฟต์แวร์พาวเวอร์

๒

5 นายสถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์ เป็นผู้ตั้งถาม ถามนายกรัฐมนตรีนายกรัฐมนตรี (เลื่อนการตอบกระทั่งถาม)

๓.๒ กระทั่งถามด้วยวาจา

๓.๒.๑ กระทั่งถาม เรื่อง การเปลี่ยน ส.ป.ก. ๔-๐๑

๓

เป็นโฉนดที่ดินเพื่อเกษตรกรรม นายเฉลิมชัย เฟื่องคอน เป็นผู้ตั้งถาม

10 ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(ประธานในที่ประชุมวินิจฉัยว่ากระทั่งถามตกไป

ตามข้อบังคับ ข้อ ๑๖๖ วรรคสอง)

**ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว**

15 - รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ซึ่งคณะกรรมการการคมนาคมพิจารณาเสร็จแล้ว

**ผู้อภิปราย**

- พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง) ๕,๑๓,๔๒

20 - นางศิริพร เย็นเปี่ยม (ผู้ชี้แจง) ๗,๔๗

- นายทรงเดช เสมอคำ ๑๔

นายสมชาย ชาญณรงค์กุล ๑๘

- นายอนุสิทธิ์ คุณากร ๒๒

- นายสุรเดช จิรจิตติเจริญ ๒๔

25 - นายกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ๒๘

- นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง ๓๐

	หน้า
5	๓๑
- ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์	
- พลอากาศเอก สุจินต์ แซ่ม้อย	๓๔
- นายมณฑิธร บุญตัน	๓๖
- ศาสตราจารย์พิเศษกาญจนารัตน์ ลีวีโรจน์	๓๙
- นายสุทธิพงษ์ คงพูล (ผู้ชี้แจง)	๕๑
- นางสาวปวีณา จริยฐิติพงศ์ (ผู้ชี้แจง)	๕๖
10	
<b>ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องที่ค้างพิจารณา ไม่มี</b>	๖๑
<b>ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องที่เสนอใหม่</b>	
- รายงานของผู้สอบบัญชีและรายงานการเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล	๖๑
15 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ (ตามมาตรา ๗ อัญญัติ	
แห่งพระราชบัญญัติน้ำบาดาล พ.ศ. ๒๕๒๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม	
โดยพระราชบัญญัติน้ำบาดาล (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๖)	
<b>ผู้อภิปราย</b>	
- นายสุรินทร์ วรกิจธำรง (ผู้ชี้แจง)	๖๓,๗๗,๘๕
20 - นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์	๖๕
- นายกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ	๖๘
- นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ	๗๐,๘๔
- นายฉลา พวงมาลัย	๗๓
- นายอนุศักดิ์ คงมาลัย	๗๔,๘๓
25	

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ หน้า

5 ๗.๑ ตั้งกรรมการในคณะกรรมการการพัฒนาสังคม และกิจการเด็ก ๘๗

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส แทนตำแหน่งที่ว่าง

๗.๒ ตั้งกรรมการในคณะกรรมการกฎหมาย การยุติธรรม ๘๘

และการตำรวจ แทนตำแหน่งที่ว่าง

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

รายงานการประชุมวุฒิสภา

ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

วันจันทร์ที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๗

ณ ห้องประชุมวุฒิสภา ชั้น ๒ อาคารรัฐสภา

5

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๔๕ นาฬิกา

จำนวนสมาชิกที่มาประชุมทั้งหมด ๒๓๒ คน

10

(เนื่องจาก ศาสตราจารย์พิเศษพรเพชร วิชิตชลชัย ประธานวุฒิสภา ดิฉราชากร พลเอก สิ้นที่ศึก สิ้นที่ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง จึงปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิ้นที่ศึก สิ้นที่ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ท่านสมาชิกครับ บัดนี้ มีสมาชิกวุฒิสภาลงชื่อเข้าประชุม

15

จำนวน ๑๓๗ ท่าน ครบองค์ประชุมแล้ว ผมขอเปิดการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๗

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานจะแจ้งต่อที่ประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๒ รับรองรายงานการประชุม ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๓ กระทู้ถาม

20

๓.๑ กระทู้ถามเป็นหนังสือ

ท่านสมาชิกครับ ในวันนี้มีกระทู้ถามเป็นหนังสือ จำนวน ๓ กระทู้

๓.๑.๑ กระทู้ถาม เรื่อง การจัดสรรพื้นที่ป่าชายเลนให้เอกชนปลูกป่าชายเลน เพื่อประโยชน์จากคาร์บอนเครดิต นายอำพล จินดาวัฒนะ เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

25

(เลื่อนการตอบกระทู้ถาม)

30

# ๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ชั้นยี่สิบ ๑/๒

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : เนื่องจากกระทู้ถามที่ ๓.๑.๑ กระทู้ถาม เรื่อง การจัดสรรพื้นที่

5 ป่าชายเลนให้เอกชนปลูกป่าชายเลนเพื่อประโยชน์จากคาร์บอนเครดิต นายอำพล จินดาวัฒนะ เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้ถูกตั้งกระทู้ถามติดภารกิจสำคัญ ไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามในวันนี้ได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามไปเป็นวันจันทร์ที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

10 ๓.๑.๒ กระทู้ถาม เรื่อง แนวทางการแก้ปัญหาระบบบริหารจัดการด้านทันตสาธารณสุขไทยอย่างเป็นรูปธรรม นายพิทักษ์ ไชยเจริญ เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข (เลื่อนการตอบกระทู้ถาม)

15 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : เนื่องจากกระทู้ถามที่ ๓.๑.๒ กระทู้ถาม เรื่อง แนวทางการแก้ปัญหา ระบบบริหารจัดการด้านทันตสาธารณสุขไทยอย่างเป็นรูปธรรม นายพิทักษ์ ไชยเจริญ เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ผู้ถูกตั้งกระทู้ถาม ติดภารกิจสำคัญ ไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามในวันนี้ได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามไปเป็นวันจันทร์ที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๗

20 ๓.๑.๓ กระทู้ถาม เรื่อง นโยบายซอฟต์แวร์ นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์ เป็นผู้ตั้งถาม ถามนายกรัฐมนตรี (เลื่อนการตอบกระทู้ถาม)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : เนื่องจากกระทู้ถามที่ ๓.๑.๓ กระทู้ถาม เรื่อง นโยบายซอฟต์แวร์

25 นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์ เป็นผู้ตั้งถาม ถามนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวัฒนธรรม

ผู้ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้มาตอบกระทู้ถามแทนนายกรัฐมนตรีติดภารกิจสำคัญ ไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามในวันนี้ได้ จึงขอเลื่อนการตอบกระทู้ถามไปเป็นวันจันทร์ที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗

5 ดังนั้น ในวันที่จึงไม่มีกระทู้ถามเป็นหนังสือ

๓.๒ กระทู้ถามด้วยวาจา

ท่านสมาชิกครับ ในวันที่มีกระทู้ถามด้วยวาจา จำนวน ๑ กระทู้

๓.๒.๑ กระทู้ถาม เรื่อง การเปลี่ยน ส.ป.ก. ๔-๐๑ เป็นโฉนดที่ดินเพื่อเกษตรกรรม

นายเฉลิมชัย เฟื่องคอน เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

10 (ประธานในที่ประชุมวินิจฉัยว่ากระทู้ถามตกไป)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธาน

วุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : เนื่องจากกระทู้ถามที่ ๓.๒.๑ เรื่อง การเปลี่ยน ส.ป.ก. ๔-๐๑

เป็นโฉนดที่ดินเพื่อเกษตรกรรม นายเฉลิมชัย เฟื่องคอน เป็นผู้ตั้งถาม ถามรัฐมนตรีว่าการ

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ผู้ถูกตั้งกระทู้ถาม

15 ติดภารกิจสำคัญ ไม่สามารถมาตอบกระทู้ถามในวันนี้ได้ จึงทำให้กระทู้ถามดังกล่าวเป็นอันตกไป

ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๖๖ วรรคสอง ทั้งนี้ หากสมาชิกประสงค์

ที่จะตั้งเป็นกระทู้ถามด้วยวาจาท่านสามารถเสนอใหม่เพื่อพิจารณาในคราวถัดไปได้ ดังนั้น

10 ในวันที่จึงไม่มีการถามตอบกระทู้ถามด้วยวาจา เป็นอันจบระเบียบวาระที่ ๓ กระทู้ถาม

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องที่คณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้ว

20 - รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพพระบาทอากาศยาน

และบริการการบินอากาศยานเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ซึ่งคณะกรรมการ

การคมนาคมพิจารณาเสร็จแล้ว

25

30

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ชั้นยี่สิบ ๑/๔

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอเชิญคณะกรรมการเข้าประจำที่ครับ

5 (คณะกรรมการเข้าประจำที่)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ด้วยคณะกรรมการได้มีหนังสือขออนุญาตให้บุคคลภายนอกเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจง ดังนี้

10 ๑. นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๒. นางสาวปวีณา จริยจิตติพงษ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

15 ๓. นางสิริเกศ เนียมลอย อดีตรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๔. พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเพื่อน เลขานุการคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ

๕. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ อนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ

20 ๖. เรืออากาศตรี สมอง มิ่งเจริญ อนุกรรมการ

ด้านการคมนาคมทางอากาศ

๗. นางศิริพร เย็นเปี่ยม อนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ

25 สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

30

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการได้มีหนังสือขออนุญาตนำเสนอวีดิทัศน์ และฉายเพาเวอร์พอยต์ (PowerPoint) เพื่อประกอบการพิจารณารายงานฉบับนี้ เพื่อประโยชน์

- 5 ในการพิจารณา อนุมัติตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๖๒ และข้อ ๕๕ ขอเชิญผู้ชี้แจงเข้าประจำที่ครับ

(ผู้ชี้แจงเข้าประจำที่)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : เชิญประธานคณะกรรมการหรือผู้แทนแถลงครับ

- 10 พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ เพื่อนสมาชิกวุฒิสภาทุกท่าน กระผม พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ รองประธานคณะกรรมการคมนาคม ประธานคณะอนุกรรมการวุฒิสภา ด้านการคมนาคมทางอากาศ วันนี้ขออนุญาตนำเสนอรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางเพื่อรองรับ

- 15 อุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ตามเอกสารที่ได้แจกให้สมาชิกทุกท่านแล้ว เอกสารที่สำคัญ จะมี ๒ ส่วน

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร เป็นเรื่องการสรุปประเด็นสำคัญ

ส่วนที่ ๒ บทต่าง ๆ ที่ได้มีการศึกษา มีอยู่ ๕ บท บทที่ ๑ บทนำ บทที่ ๒ ข้อมูลทั่วไปและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง บทที่ ๓ วิธีการพิจารณาศึกษา บทที่ ๔ ผลการพิจารณาศึกษา

- 20 และบทที่ ๕ บทสรุปและข้อเสนอแนะ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กำหนดแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต เพื่อเตรียมพร้อมให้ประเทศไทยพร้อมรับมือและสร้างโอกาสการทำนายที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะเรื่องการพัฒนาเทคโนโลยี

- 25 บริบทประเทศไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ สอดคล้องกับแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ -----

ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ที่กำหนดแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยมุ่งส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลัก

5 ของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานในภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบบริการการจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า การเผชิญเหตุฉุกเฉินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือ

10 ระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้พิจารณาเห็นว่า การขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต ร่วมกับแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศดังกล่าว เป็นองค์ประกอบสำคัญจะทำให้บรรลุเป้าหมายในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ตลอดจนสอดคล้องกับ

15 เป้าหมายในการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ อีกด้วย จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น คณะกรรมาธิการเห็นว่า ปัจจุบันเป็นช่วงรอยต่อที่สำคัญในการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและยังเป็นโอกาสที่เหมาะสมที่ประเทศไทยจะได้เตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบท่าอากาศยาน รวมถึงระบบการเดินทางอากาศ ซึ่งเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกับระบบท่าอากาศยานอย่างแยกกันไม่ออก ทั้งนี้ เพื่อรองรับการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งในภาคธุรกิจ

20 ภาคการท่องเที่ยว ภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งจะได้มีการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. เพื่อศึกษาสถานการณ์และบริบทสภาพแวดล้อมของการขนส่งทางอากาศของไทย เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่

25 ๒. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านการบริหารจัดการท่าอากาศยานและห้วงอากาศ

๓. เพื่อนำเสนอแนวทางพัฒนาขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศให้เกิดห่วงโซ่คุณค่าของประเทศไทย

5 อันนี้เป็นประเด็นหลักที่สำคัญในการศึกษา ลำดับต่อไป ผมขออนุญาตนำเสนอ  
 วัตถุประสงค์ เพื่อแสดงภาพรวมการศึกษาและการทำงานของคณะกรรมการธิการการคมนาคม หลังจากนั้น  
 ขออนุญาตมอบให้ดอกเตอร์ศิริพร เย็นเปี่ยม อนุกรรมการ เป็นผู้กล่าวสรุปผลการศึกษา  
 และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาในโอกาสต่อไป

(ฉายวีดิทัศน์ประกอบการอภิปราย)

10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธาน  
 วุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอเชิญดอกเตอร์ศิริพร เย็นเปี่ยม ครับ

นางศิริพร เย็นเปี่ยม (ผู้ชี้แจง) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ  
 และสมาชิกวุฒิสภาทุกท่าน ดิฉัน นางศิริพร เย็นเปี่ยม อนุกรรมการ ในคณะอนุกรรมการ  
 ด้านการคมนาคมทางอากาศ ขอนำเสนอผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพ

15 ระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่  
 โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

๑. คณะกรรมการพบว่า การกำหนดมาตรฐานกำกับดูแลและการพัฒนา

ระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศ จำเป็นต้องกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำตามหลักเกณฑ์  
 ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาข้อตรวจพบและข้อบกพร่อง

20 ด้านความปลอดภัย โดยมีหลักสำคัญอยู่ ๒ ส่วน ได้แก่

(๑) การปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ รวมทั้งภาคผนวกของอนุสัญญา  
 และแนวทางที่สำคัญดังกล่าว

(๒) การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบท่าอากาศยานและ  
 บริการการเดินอากาศของไทย ให้สอดคล้องกับกรอบแผนระยะยาวที่องค์การการบินพลเรือน

25 ระหว่างประเทศกำหนดขึ้น เรียกว่า “แผนกลยุทธ์การพัฒนาระยะยาว หรือเอวิเอชันซิสเต็ม  
 บล็อกอัปเกรดส์ (Aviation System Block Upgrades)

๒. คณะกรรมการได้มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานในประเทศไทย จากกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ส่วนใหญ่เป็นพนักงานของ

5 รัฐวิสาหกิจ นักท่องเที่ยว ข้าราชการ โดยมีอายุเฉลี่ย ๓๗ ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี

และมีประสบการณ์ในการทำงานเฉลี่ยมากกว่า ๕ ปี จากผลการสำรวจพบว่า ทั้งเพศหญิง

และเพศชายไม่ได้มีความคิดเห็นที่แตกต่างกัน คือ มีความคิดเห็นที่สอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน

ผลการสำรวจพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน

ซึ่งอยู่ในระดับมากอย่างมีนัยสำคัญ ผลการสำรวจยังพบอีกว่า ในการตัดสินใจเลือกเดินทาง

10 ทางอากาศของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้ความสำคัญต่อบริการ

ตามลำดับความสำคัญ คือ คำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความปลอดภัยและความสะดวก

ในการใช้บริการภายในท่าอากาศยาน ตลอดจนเวลาที่ใช้ในการเดินทาง รวมทั้งแบบและความจุ

ของอากาศยานที่ถูกนำมาให้บริการ

๓. ด้านการพัฒนาศักยภาพบริการการเดินทางอากาศ คณะกรรมการพบว่า

15 มีปัจจัยสำคัญที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถระบบการจัดการห้วงอากาศให้สามารถรองรับ

ปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันยังรักษาความปลอดภัยและยังคงประสิทธิภาพ

ในด้านการบินไว้ ปัจจัยดังกล่าวมีความสำคัญ โดยเรียงตามลำดับ ซึ่งมีนัยสำคัญ ดังนี้

ลำดับที่ ๑ ปัจจัยด้านระบบการสื่อสารการบิน

ลำดับที่ ๒ ปัจจัยด้านระบบบริการจราจรทางอากาศ

20 ลำดับที่ ๓ ปัจจัยด้านระบบติดตามอากาศยาน

ลำดับที่ ๔ ปัจจัยด้านระบบเครื่องช่วยการเดินทางอากาศ

เมื่อพิจารณารายละเอียดของแต่ละปัจจัยแล้วพบว่า องค์กรประกอบที่จะสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพบริการการเดินทางอากาศจำเป็นจะต้องมีองค์ประกอบ ดังนี้

5 ๑. ด้านการสื่อสารการบิน มีองค์ประกอบย่อยเรื่องการแนะนำการสื่อสารและเฟ้าระวังอากาศยาน ตลอดจนการวางแผนการใช้ห้วงอากาศ เรียงตามลำดับของอากาศยาน

๒. ด้านการบริการจราจรทางอากาศ มีองค์ประกอบย่อยเรื่องการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยานและเขตประชิดสนามบิน เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่เครื่องบินเข้าสู่สนามบินและบินออกจากสนามบิน

10 ดังนั้น การพัฒนาระบบการเดินทางอากาศตามขีดความสามารถของระบบการบินสมัยใหม่ หรือที่เรียกสั้น ๆ ว่า ระบบพีบีเอ็น (Performance Based Navigation : PBN) ต่อมาจะมีการใช้จัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ หรือเรียงลำดับการบินขึ้นและบินลงตลอดจนการพัฒนาบริการระบบสื่อสาร ระบบการเดินทางอากาศ ตลอดจนระบบติดตามอากาศยานโดยที่สำคัญ คือ จุดที่กำหนดให้เป็นระบบการบินเข้า – ออก สนามบินเปรียบเหมือน

15 ประตูบินเข้าและบินออก

๓. ด้านการติดตามอากาศยาน มีองค์ประกอบย่อยเรื่องการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน เรื่องการเฟ้าระวังและการแจ้งเตือน กรณีอากาศยานสูญเสียระยะห่างในระหว่างการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติการบินเข้าใกล้สิ่งกีดขวาง

๔. ด้านระบบเครื่องช่วยการเดินทางอากาศ มีองค์ประกอบย่อยเรื่องการนำระบบดาวเทียม ระบบการบินแบบประสิทธิภาพ ที่เรียกว่า พีบีเอ็น ตลอดจนนำระบบที่มีอยู่ในอากาศยานมาใช้ในการปฏิบัติการบิน เพื่อแก้ไขปัญหาปัจจัยสภาพอากาศ ตลอดจนการออกแบบจุดการบินเข้า – ออกสนามบิน

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการยังพบว่า ในการพัฒนาระบบห้วงอากาศของประเทศไทยปัจจุบันมีปัญหาและอุปสรรคตามลำดับความสำคัญ ประกอบด้วย

25 ๑. ปัญหาการบินเข้าใกล้ของอากาศยาน การบินออกนอกทางวิ่งหรือล้าเข้าไปในทางวิ่ง

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ปฎิสนธิษฐาน ๓/๒

๒. ปัญหาการออกแบบห้วงอากาศและระบบวิธีปฏิบัติการบิน
๓. ปัญหาการออกแบบการคล่องตัวของระบบจราจรทางอากาศ การให้ข้อมูล
- 5 คาดการณ์ปริมาณและเวลาใช้ห้วงอากาศและการบินขึ้น – ลง ควรนำระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์มาใช้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของมนุษย์
- ผลการพิจารณาศึกษานโยบายการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
- คณะกรรมการการพบว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ให้ข้อเสนอแนะ
- เรื่องการกำกับดูแลบริการสนามบินและค่าบริการ โดยมีหลักสำคัญ ๓ ประการ ดังนี้
- 10 ๑. มีหลักประกันว่า ไม่มีการเลือกปฏิบัติในการเรียกเก็บค่าบริการ
๒. มีการลงทุนการผลิตที่ตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและในอนาคต
- ในลักษณะที่คุ้มทุน
๓. ปกป้องผลประโยชน์ของผู้โดยสาร
- จากข้อเสนอแนะของรายงานการพิจารณาศึกษาดังกล่าว คณะกรรมการ
- 15 สรุปเป็นข้อเสนอแนะ ดังนี้
- ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบ
๑. ควรมีการปรับปรุงกฎหมายกำกับดูแล คือ กฎหมายการเดินอากาศ
- และกฎหมายการบินพลเรือนให้สอดคล้องและเป็นไปตามพันธกรณีระหว่างประเทศ
- ที่มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง
- 20 ๒. ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามที่สำคัญในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ
- พ.ศ. ๒๕๕๗ ให้สอดคล้องกับความหมายที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด
- ยกตัวอย่างเช่น คำว่า “บริการจัดการจราจรทางอากาศ” “อากาศยาน” “การขนส่งทางอากาศ”
- “บริการการเดินอากาศ” เป็นต้น

25

30

# ๑๑

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ปฎิสนธิสัญญา ๓/๓

๓. ควรพัฒนากฎหมายลำดับรองในด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ  
สำหรับการกำกับดูแลผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการเดินอากาศ

5 โดยมีหลักสมรรถนะในการบริหารจัดการมาใช้ในการประเมินผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการ  
เพื่อคำนวณความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าบริการ เป็นต้น

๔. ควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
การบริการ ระบบสื่อสารการบิน ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน  
และโครงสร้างพื้นฐานการบริการจัดการจราจรทางอากาศให้สอดคล้องตามมาตรฐาน

10 และแนวทางปฏิบัติที่แนะนำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อเสนอแนะด้านโครงสร้างพื้นฐาน

๑. ควรมีการพัฒนาบริการระบบสื่อสาร ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ  
และระบบติดตามอากาศยาน สิ่งที่สำคัญ ควรจะพัฒนาระบบสื่อสารการบินให้สามารถรองรับ  
การสื่อสารด้วยข้อมูลดิจิทัลโดยสมบูรณ์ จากเดิมที่ใช้ระบบสื่อสารด้วยเสียงเพียงอย่างเดียว

15 ๒. พัฒนาระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ โดยปรับปรุงเครื่องช่วยการเดินอากาศ  
ภาคพื้นดินให้สามารถระบุตำแหน่งของอากาศยานได้แม่นยำมากขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาระบบ  
เพื่อรองรับการใช้ดาวเทียมควบคุมและผสมผสานกับการใช้เครื่องช่วยการเดินอากาศภาคพื้นดิน  
แบบดั้งเดิม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบินมากขึ้น

20 ๓. ควรพัฒนาระบบติดตามอากาศยานสมัยใหม่อีกหลายประเด็นที่สามารถ  
เพิ่มประสิทธิภาพการติดตามในทุกพื้นที่ จุดบอด จุดที่มีปัญหาในเรื่องส่วนโค้งของโลก  
รวมทั้งให้มีระบบสำรองในกรณีที่เราดาร์ซัดข้อง

ข้อเสนอแนะด้านระบบการบริการจราจรทางอากาศ

๑. ควรพัฒนาการควบคุมจราจรทางอากาศ บริเวณท่าอากาศยาน  
และเขตประชิดสนามบิน หมายถึง เขตบริเวณที่เครื่องบินบินเข้า – ออก เข้าใกล้สนามบิน

25 และบินออกจากสนามบิน จะเป็นจุดที่ค่อนข้างตัดกัน ชับซ้อน ดังนั้น ควรพัฒนาบริเวณดังกล่าว  
เป็นสำคัญ

# ๑๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ปฎิสนธิสัญญา ๓/๔

๒. ควรพัฒนาบริการจัดการจราจรทางอากาศ รองรับวิถีปฏิบัติการบินแบบประสิทธิภาพ หรือที่เรียกว่า พีบีเอ็น และพัฒนาการจัดการการเรียงลำดับของเครื่องบิน

5 ในการปฏิบัติการบิน ทั้งการบินขึ้นและการบินลง

๓. ควรพัฒนาบริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยานและระบบการบินเข้า – ออกสนามบิน โดยนำมิติของเวลา ระยะทาง ความสูง เข้ามาพิจารณาเกี่ยวข้อง

ข้อเสนอแนะนโยบายด้านการบินของประเทศ

10

๑. ควรมีการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมถึงประเด็นความปลอดภัย ประเด็นความต้องการของประชาชน ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางภาคพื้นดินและภาคอากาศ ความคุ้มค่าในการลงทุน ตลอดจนประเด็นสิ่งแวดล้อม โดยสอดคล้องกับเป้าหมายและกรอบระยะเวลาที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

15

๒. ควรมีการจัดการการประเมินความปลอดภัยและความเสี่ยงในพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่อากาศยานมีโอกาสเข้าใกล้กันสูงเป็นลำดับแรก และทบทวนแผนจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับภาคผนวก ๑๙ ว่าด้วยสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความมั่นใจในกระบวนการจัดการความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศไทย

20

๓. ควรมีการพัฒนาการจัดการจราจรทางอากาศให้สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่พื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีอยู่เท่าเดิม โดยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและการปรับปรุงข้อกำหนดพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับระบบเทคโนโลยีของอากาศยานในปัจจุบัน เช่น การลดจุดตัดของเส้นทางการบิน การบินผ่านหลายพื้นที่ พื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศ การกำหนดเส้นทางบินเข้า – ออกสนามบิน โดยแยกออกจากกัน โดยนาระบบ ๔ มิติ คือ เวลา ระยะทาง ความสูง เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง

25

ในการคำนวณ การกำหนดจุดบินเข้า – ออก ให้เห็นอย่างชัดเจนและมีจำนวนที่เหมาะสม ไม่มากเกินไปและไม่น้อยเกินไป

- ๔/๑

30

# ๑๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

พรเพื่อ ๔/๑

๔. ควรผลักดันแนวความคิดการบริหารความเปลี่ยนแปลงสู่ระบบเทคโนโลยีใหม่ และการบริหารความขัดแย้งไปสู่การปฏิบัติในองค์กรต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยงาน 5 บริการ เพื่อให้บุคลากรทุกระดับมีความเข้าใจ และรู้เท่าทันหลักคิดการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน และระบบการเดินอากาศในบริบทใหม่ เช่น การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปฏิบัติงาน การสร้างนวัตกรรม ตลอดจนการพัฒนาระบบการทำงาน

พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (รองประธานคณะกรรมการฯ คนที่หนึ่ง) :  
กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ ตามที่กล่าวสรุปปามีข้อเสนอแนะทั้งหมด ๓ ด้าน

10

๑. ด้านกฎหมาย

๒. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

๓. ด้านนโยบายงาน

ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องการให้มีการยกระดับ การพัฒนาเรื่องการอำนวยความสะดวก

เรื่องความปลอดภัย และสอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือน

15

ระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาศึกษามาทั้งหมดคณะกรรมการการคมนาคมขอขอบคุณ หน่วยงานต่าง ๆ ที่สนับสนุนข้อมูลประกอบการพิจารณาศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ สำนักงาน

การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมท่าอากาศยาน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตลอดจนผู้ประกอบการสายการบินหลายสายการบิน

ที่ได้ให้ข้อมูล และในโอกาสที่นำเสนอนี้ได้รับความอนุเคราะห์จากท่านผู้แทนหน่วยงาน โดยเฉพาะ

20

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ขอขอบคุณท่านสุทธิพงษ์ คงพล ผู้อำนวยการสำนักงาน

การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้เข้าร่วมพร้อมชี้แจงตอบข้อซักถามท่านสมาชิกวุฒิสภาด้วย

ขอบคุณท่านปวีณา จริยธิตินพงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่กรุณาชี้แจงต่อท่านสมาชิกวุฒิสภาในวันนี้ ขอขอบคุณ

ท่านสิริเกศ เนียมลอย อติตรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

25

จำกัด และหลายท่านที่ได้กรุณาในวันนี้ พร้อมทั้งชี้แจง ซึ่งคณะกรรมการฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า

30

รายงานการพิจารณาศึกษาฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาศักยภาพพระบาทอากาศยานและบริการการเดินอากาศของประเทศไทยเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่

- 5 ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาขอรายงานผลการศึกษาดังกล่าว เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘ หากที่ประชุมวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาการศึกษาของคณะกรรมการแล้วได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและดำเนินการตามความเห็นสมควรต่อไป ขอขอบคุณครับ

- 10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ลำดับต่อไปเชิญสมาชิกที่ประสงค์จะอภิปรายยกมือแสดงตนเพื่อเข้าชื่ออภิปราย ท่านสมาชิกยกมือไว้ ขณะนี้เจ้าหน้าที่บันทึกรายชื่อ มี ๑. ท่านทรงเดช เสมอคำ ๒. ท่านสมชาย ชาญณรงค์กุล ๓. ท่านอนุสิษฐ คุณากร ๔. ท่านสุรเดช จีระจิตติเจริญ ท่านสมาชิกสามารถเพิ่มรายชื่อได้ ลำดับแรก เชิญท่านทรงเดช เสมอคำ ครับ

- 15 นายทรงเดช เสมอคำ : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ เรียนคณะกรรมการที่มาชี้แจงต่อที่ประชุมวุฒิสภาในวันนี้ ก่อนอื่นต้องขอชื่นชมคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ที่ได้พิจารณาศึกษาเรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ขอขอบคุณ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ ประธานคณะกรรมการการคมนาคม และขออนุญาตเอียนาม พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ ประธานคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ
- 20 และคณะ ผมเป็นคนหนึ่งที่ใช้บริการเครื่องบินโดยสาร ตลอด ๕ ปี ที่ผมมาเป็นสมาชิกวุฒิสภา น้อยครั้งมากที่ผมจะขับรถมา ผมอยู่ที่จังหวัดสุโขทัย ผมต้องนั่งเครื่องบินที่จังหวัดพิษณุโลก ใช้เวลาเดินทางจากจังหวัดสุโขทัยมาประมาณ ๑ ชั่วโมง ต้องมานั่งเครื่องบินที่จังหวัดพิษณุโลกยิ่งดีกว่าขับรถมา ขับรถมาใช้เวลาประมาณ ๕ ชั่วโมง นั่งเครื่องบินใช้เวลาใกล้เคียงกันแต่สบาย มารอนานถึงที่ท่าอากาศยานลำบากนิดหน่อยแต่มีความปลอดภัยกว่า ความจริงแล้วที่จังหวัดสุโขทัย

# ๑๕

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

พรเพื่อ ๔/๓

มีทางเลือก ที่สนามบินจังหวัดสุโขทัย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ผมเดินทางใกล้ แต่ว่าเครื่องบินมาลงที่สนามบินสุวรรณภูมิ ผมเดินทางมาที่ฟักลำบาก

5 ผมจึงตัดสินใจไปที่จังหวัดพิษณุโลกใช้บริการโดยตลอด ๕ ปี กราบเรียนท่านประธาน ระบบ

การบินเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุดในโลก จากสถิติเรื่องความปลอดภัยมีความเป็นไปได้

๐.๐๐๐๐๑ เปอร์เซนต์ที่จะเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งน้อยกว่ารถยนต์มาก แต่อย่างไรก็ตาม การบริการ

การบินผมฝากปัญหาสะท้อนไปถึงคณะกรรมการการคมนาคม รวมถึงบริษัท ท่าอากาศยานไทย

จำกัด (มหาชน) ว่า สิ่งที่สำคัญที่สุดของการบริการ คือ การให้บริการที่ดีกับผู้ใช้บริการ ปัจจุบัน

10 จะเห็นได้ว่าการบินของเราพัฒนาขึ้นไปมาก ผู้คนไปใช้เครื่องบินโดยสารมากพอกับการใช้รถยนต์

โดยสาร ถ้าท่านเห็นในช่วงเทศกาล เพราะว่ามีบริการที่ดี ผมขออนุญาตกราบเรียนท่านประธาน

ผ่านไปถึงคณะกรรมการว่ามีปัญหามาก ปัญหาที่ใหญ่ที่สุดของสายการบินตอนนี้ คือ การบิน

ไม่ตรงเวลา ผมวิเคราะห์สาเหตุเอง จากการขึ้นเครื่องบิน ไม่ว่าจะบริษัทไหนก็แล้วแต่ บางบริษัท

มีเที่ยวบินมาก เมื่อเที่ยวบินมากคนโดยสารจองตัวเครื่องบินไม่พอ เมื่อไม่พอก็ต้องดีเลย์ (delay)

15 ถูกหรือไม่ ดีเลย์มีผลเสียมากกับผู้โดยสาร เรื่องของเวลาการเดินทาง เวลาค้นหาหมาย เวลาทำภารกิจ

นักธุรกิจเสียหายมาก เมื่อนานเข้าสายการบินนี้ไม่มีใครขึ้น ผมเป็นคนหนึ่งที่ขึ้นเครื่องบินประจำ

วันพรุ่งนี้ วันมะรืนนี้ผมก็ขึ้นเครื่องบินไปจังหวัดพิษณุโลกอีก สายการบินบางสายการบินผมไม่ขึ้น

ผมไม่เอื่อยเอื่อย เพราะไม่ตรงเวลา ดีเลย์อะไรเป็นชั่วโมง อันนี้คือปัญหามาก เพราะฉะนั้น

ผมฝากไปถึงบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่า บริษัทการบินถ้าไม่ยากจึงต้องทำ

20 การบินให้ตรงเวลา ลดเวลาเที่ยวบินของท่านลง การบริการที่ดี ลูกเรือให้บริการอย่างดีมาก

กับต้นขับเครื่องบินดีมากทุกสายการบิน แต่มีปัญหา คือ เรื่องเวลา เพราะฉะนั้น ถ้าท่านสามารถ

ควบคุมตรงนี้ได้ คอนโทรล (control) ตรงนี้ได้ ผมคิดว่าสายการบินบริษัทของท่านจะมีคนโดยสาร

เพิ่มขึ้นมาก เมื่อคนโดยสารมาก เที่ยวบินท่านน้อยท่านจะไม่เลื่อนเวลา ท่านจะไม่ดีเลย์

อย่างนี้เป็นต้น ตรงนี้เป็นสิ่งสำคัญมาก การบริการ เรื่องการจองตัว เรื่องอื่นผมจะไม่พูดถึง

25 เรื่องปัญหาการเดินทางอากาศ เรื่องภูมิอากาศ สภาพอากาศผมไม่พูดถึง เรื่องความปลอดภัย



# ๑๗

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ขวัญดาว ๕/๑

ผมมีกระเป๋าอยู่ใบหนึ่งเจ้าหน้าที่แชนวม ท่านสมาชิกวุฒิสภาเปลี่ยนกระเป๋าใบนี้ได้หรือไม่ ไม่เปลี่ยนครับ ให้พังเป็นใบ ๆ ไป เหมือนกับซักรถใช้เกียร์ ๑ ให้พังเป็นเกียร์ ๆ ไป แล้วกระเป๋าไหลต

5 เครื่องบินสกปรกมากทำไมไม่เช็ดทำความสะอาดหาที่รอง กระเป๋าสวย ๆ ผมก็มี ผมไม่กล้าไหลต

ต้องหิ้วขึ้นเครื่องบิน มีอยู่ครั้งหนึ่งจำเป็นต้องเปลี่ยนต้องใช้ขึ้นไปลงมาสเตคสัน (steklean)

เช็ดไม่ออก ต้องใช้ทินเนอร์ ต้องใช้น้ำมันกัดเช็ดถึงจะออก เป็นยางมะตอยหรืออะไรไม่รู้ดำ ๆ

เพราะฉะนั้น คนไม่ยอมไหลตกระเป๋า พรรคพวกผมไม่ไหลตกระเป๋า หิ้วกระเป๋าสวย ๆ

เดินขึ้นเครื่องบิน ๑. กระเป๋าสกปรก ๒. ไปถึงสนามบินปลายทางบริการช้า รถไม่ปรับกระเป๋า

10 รอนานเป็นเวลา ๒๐ นาที ตรงนี้ท่านต้องเตรียมพร้อม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ต้องบอกสายการบิน เมื่อเครื่องบินลงจอดรถยนต์รับกระเป๋าต้องถึงเลย และเปิดเอากระเป๋า

ภายในเวลาที่กำหนด ซ้ำนิดหน่อยไม่เป็นอะไร แต่บางทีเวลาเกินไป ๒๐ นาทีหรือครึ่งชั่วโมง

อย่างนี้เกินไป เพราะฉะนั้น อยากฝากปัญหานี้สะท้อนไปถึงสายการบินด้วย สถานการณ์

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ผ่านมา ท่านจำได้นะครับ ให้เว้นระยะห่าง

15 จัดขึ้นไปทีละแถว แถวที่ ๑ แถวที่ ๒ แถวที่ ๓ แถวที่ ๔ แถวที่ ๕ ขึ้นทีละแถว ลงทีละแถว

ลงเสร็จเอามากองในรถโดยสารไม่ต้องไปทำตรงนั้น ให้ขึ้นตามสบาย เพราะอย่างไรมากอง

ในรถโดยสารอยู่ดี ช่วงนั้นทำไมท่านไม่ไปเทียบที่วงช้างเดินไปได้ถูกหรือไม่ ท่านเอาไปลงแล้วไปนั่ง

รถโดยสารแออัดยัดเยียดเป็นปลากกระป๋องอยู่ที่นั่น ที่ทำมาเดินขึ้นทีละแถวไม่มีประโยชน์ อย่างนี้เป็นต้น

ผมฝากปัญหาเรื่องการบริการเที่ยวบินจะให้เที่ยวบินมีคนใช้บริการมาก ท่านต้องเพิ่มบริการ

20 ที่สำคัญต้องตรงเวลา ดีเลย์ให้น้อยที่สุด ดีเลย์ไม่ว่าถ้ามีความจำเป็น มีสภาพอากาศบินลงไม่ได้

มีเหตุผล ดีเลย์ได้ แต่บางทีไม่มีเหตุผล เครื่องบินไม่เข้า พุดได้อย่างไรเครื่องบินไม่เข้า เที่ยวบิน

คุณมาก คนจองไม่เต็ม คุณยกเลิกเที่ยวบินของเขา เขาวางแผนธุรกิจไว้เจ๊งเลย ผมฝากสะท้อน

ปัญหานี้ไปยังบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

25

30

# ๑๘

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ขวัญดาว ๕/๒

- เรื่องสุดท้าย ผมเคยปรึกษาหารือกับผู้อำนวยการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตอนนีดีแล้ว ปัญหาเรื่องรถแท็กซี่รับผู้โดยสารบริเวณสนามบิน ชั่วโมงเร่งด่วนท่านไม่ให้
- 5 รถแท็กซี่ไปส่งผู้โดยสารชั้นบน ผู้โดยสารขาเข้าต้องมาขึ้นรถแท็กซี่ที่ชั้น ๓ จะมาขึ้นเครื่องบินไม่ได้ ไม่มีรถแท็กซี่ ผมใช้บริการรถแท็กซี่ประจำ ไม่มีคนไปรับไปส่ง นาน ๆ มีคนไปรับไปส่งสักครั้งหนึ่ง ผมขึ้นรถแท็กซี่ ชั่วโมงเร่งด่วนท่านไม่ให้ขึ้นไปรับ ตอนนี้ท่านให้ขึ้นแล้ว บางช่วงที่จำเป็นไม่เป็นอะไร เพราะว่าท่านต้องเห็นใจชาวบ้านมาเข้าคิวที่ชั้น ๑ เดินไปขึ้นแท็กซี่ตามคิว ๕๐ บาท มากครับ สำหรับชาวบ้านไม่น้อย ไปกลับ ๑๐๐ บาท กินข้าวได้ ๓ มื้อ เขากระเบียดกระเสียดมาขึ้นเครื่องบิน
- 10 เสียอีก ๕๐ บาท ให้รถแท็กซี่ขึ้นไปรับ เขาจะได้เรียกรถแท็กซี่ที่ชั้น ๓ รถแท็กซี่จอดส่ง ผู้โดยสารไม่ทันลงยามก็ไล่ให้ออกรถไปแล้ว วันนั้นผมเอ็ดตะโรไปเลย ยังไม่ทันลงรถไล่เขาออกรถ แล้ว ปัญหานี้ฝากผู้อำนวยการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด้วย เรื่องการบริการที่ดี ผมเข้าใจว่าท่านอยากให้มีระบบระเบียบที่ดี แต่บางที่บางเรื่องต้องอะลุ่มอล่วย ฝากท่าน เรื่องการโดยสารเครื่องบิน ขออนุญาตทราบเรียนสะท้อนปัญหาจะได้เกิดการบริการที่ดีของ
- 15 การบินโดยสายในประเทศไทย กราบขอพระคุณท่านประธานครับ
- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธาน วุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอขอบคุณ ท่านทรงเดช เสมอคำ ลำดับต่อไป ท่านสมชาย ชาญณรงค์กุล
- เชิญครับ
- นายสมชาย ชาญณรงค์กุล : ขอขอบคุณท่านประธาน กระผม นายสมชาย
- 20 ชาญณรงค์กุล ขออนุญาตมีส่วนเสนอความคิดเห็นประกอบรายงานที่ทรงคุณค่าฉบับนี้ ผมชื่นชมมากกับแนวคิด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การทำงานหรือคณะกรรมการชุดนี้เสนอ ๓ คำ ที่ผมขออนุญาตอ่าน “ต่อยอดอดีต ปรับปัจจุบัน สร้างคุณค่าในอนาคต” ผมจะขออนุญาตมีส่วนร่วมในการสร้างคุณค่าในอนาคตสำหรับการเดินทางทางอากาศของประเทศไทยทั้งภายใน ประเทศและต่างประเทศโดยผ่านสนามบินในระบบการบินของไทย กระผมในฐานะผู้โดยสาร
- 25 คงไม่ใช่ฐานะที่ไปเกี่ยวข้องกับผู้รู้ด้านการบริการของท่าอากาศยานหรือการดำเนินการ

# ๑๙

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ขวัญดาว ๕/๓

ด้านเครื่องบิน หรือแม่แต่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในบางจุด แต่ผมอยากสะท้อน และฝากไปในรายงานการพิจารณาศึกษาฉบับนี้หากมีโอกาสเป็นไปได้ ในฐานะผู้โดยสารคนหนึ่ง

- 5 ที่ใช้บริการจากสนามบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่เกิดการเปรียบเทียบและทั้งสนามบิน ประเภทที่ดูแลโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสนามบินที่ดูแล โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งมีความแตกต่างกัน

ประการที่ ๑ ในฐานะผู้โดยสาร การตรวจสอบความปลอดภัยก่อนเข้าสู่ระบบ การบินหรือขึ้นเครื่องบินเป็นอีกประเด็นหนึ่งสร้างปัญหาให้กับผู้โดยสารค่อนข้างมาก

- 10 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องมาตรฐานการตรวจสอบ ซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละสนามบิน ค่อนข้างมาก บางโอกาสบางครั้งผ่านได้ในสนามบินนี้ แต่พอขากลับอีกสนามบินผ่านไม่ได้ ในกระเป๋าใบเดียวกันหรือองค์ประกอบของผู้โดยสารคนเดียวกัน จะต้องเอาสิ่งของบางอย่างทิ้ง ตามมาตรฐานแล้วแต่เจ้าหน้าที่ที่จะดำเนินการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การให้บริการของเจ้าหน้าที่ ที่อยู่จุดตรวจสอบ ผมเข้าใจว่าเขาทำงานกันมาทั้งวันเหนื่อยและอาจพบผู้โดยสารที่หลากหลาย
- 15 แต่ผู้โดยสารที่เข้าไปรับการบริการตรวจสอบตรงนั้น คิดว่าเขาน่าจะได้รับการบริการที่ดีและ การตรวจสอบที่มีมาตรฐานเดียวกัน เปรียบเทียบกับเมื่อเราเดินทางไปต่างประเทศที่มีลักษณะ การดำเนินการเดียวกัน ถ้าเราบอกว่าตามมोटโต (motto) ที่บอกว่าสร้างคุณค่าในอนาคต นอกจากจะสร้างคุณค่าด้วยการดูแลเรื่องเที่ยวบิน ปรับเวลา ลดอุบัติเหตุอะไรก็แล้วแต่ อันนั้นคือ เทคนิคที่การบินจะว่าไป แต่ฐานะผู้โดยสารในอนาคต อย่างบางประเทศเริ่มจะมีแนวคิดที่จะลด
- 20 การตรวจสอบอย่างนี้มากขึ้น ลดการตรวจสอบหนังสือเดินทางที่เข้าแถวยาวเหยียด ลดการ ตรวจสอบเรื่องความปลอดภัยที่เดินผ่านเรดาร์ ทั้งกระเป๋า ทั้งคน เอกซเรย์ จบเรียบร้อยไม่ต้อง ไปเข้าคิวรอของ ส่งรื้อโนนรื้อนี่วุ่นวายไปหมดและเป็นกระบวนการที่เสียเวลามาก ใช้เวลา ในสนามบินมาก บางครั้งต้องเผื่อเวลาเป็นชั่วโมงต่อการเดินทาง เป็นประเด็นที่อยากจะร่วมสร้าง
- 25 อนาคตว่าทำอย่างไรการให้บริการส่วนนี้อาจจะเป็นส่วนที่ไม่สำคัญกับการบิน การจัดการบิน แต่เป็นส่วนสำคัญที่กระทบต่อผู้โดยสาร กระทบต่อความรู้สึก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ชาวต่างชาติ

ที่เข้าสู่ประเทศไทยที่เปิดประเทศ พยายามจะให้นักท่องเที่ยวเข้าสู่ประเทศไทย แต่ถ้าหากจุดแรกที่เป็นประตูผ่านเข้าสู่ประเทศไทย แต่ถ้าเจอแบบนี้ความประทับใจเริ่มหายไป จากการทำหน่วยงาน

- 5 หลายหน่วยงานไปทำประชาสัมพันธ์สร้างภาพลักษณ์ที่ดีไว้ แต่เข้ามาถึงมีปัญหาอย่างนี้ ผมคิดว่า เป็นประเด็น

ประการที่ ๒ เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร คือ ความปลอดภัยของผู้โดยสารในระหว่างที่อยู่ในสนามบิน เราคงจะได้อ่านข่าวกันบ่อย ๆ กระเป๋าถูกล้วงของหาย กระเป๋าไม่มาหรือกระเป๋าถูกทำลาย อย่างที่ท่านอาจารย์ทรงเดช เสมอคำ ขออนุญาตเอ่ยนาม ท่านไม่เสียหาย เดียวนี้

- 10 ผมไม่ไหลดกระเป๋าเหมือนกัน เพราะกระเป๋าพังไปหลายใบ แล้วแอบถ่ายรูประหว่างที่นั่งบนเครื่องบินแล้วเขาไหลดกระเป๋ากันไม่มีการวางเบา ๆ มีอย่างเดียว คือ โยนแล้วกระแทกแน่นนอนความเสียหายเกิดขึ้น การบริการตรงนี้ คือ การบริการของสนามบินที่กระทบต่อผู้โดยสาร กระทบต่อภาพลักษณ์ หลายที่อาจจะมีการปรับปรุง แต่ยังเป็นอย่างนี้อยู่มาก ไปแอบดูหลายครั้ง ว่ายังเป็นอย่างอยู่หรือไม่ ยังเป็นอยู่ แล้วกระเป๋าแตกออกมาซิปริ้วแล้วของหาย เป็นประเด็นที่ผมคิดว่า
- 15 เป็นอมตะนิรันดร์กาล ถ้าจะสร้างอนาคตที่มีคุณค่าใหม่ เรื่องเหล่านี้ไม่น่าจะมีในภาพลักษณ์ที่เผยแพร่ไปสู่ประเทศอื่น ๆ ที่นักท่องเที่ยวจะเข้าสู่ประเทศไทย

ประการที่ ๓ ผมกราบเรียนแล้วว่า เนื่องจากประเทศไทยมีสนามบินที่ดูแลมากกว่า

- ๑ หน่วยงาน บางสนามบินมีมาตรฐานค่อนข้างดี บางสนามบินเหมือนกับเป็นสนามบินพื้นที่ท้องถิ่น การดูแลความปลอดภัยหรือห้องรับรอง หรือพื้นที่ที่จะใช้การบริการยังไม่เข้าสู่มาตรฐาน
- 20 แล้วยิ่งถ้านโยบายรัฐบาลมีการจะขยายไปยังเมืองรอง แต่สนามบินในเมืองรองเหล่านั้นที่รับรองก็ติดอะไรก็ดีหรือการเข้าถึงสนามบิน ไม่ว่าด้วยรถโดยสารที่จะไปส่งผู้โดยสารหรือรถเดินทางเข้าไป ยังมีปัญหามาก เรื่องนี้เช่นเดียวกับที่ผมจะยกตัวอย่างต่อไป คือ ขณะที่ผมเดินเข้าสู่สนามบิน ดอนเมืองไม่อยากจะไป ณ จุดที่ให้ผู้โดยสารให้คนเข้ามารับตรงนั้นอีกแล้ว เพราะหน้าดอนเมือง ชุลมุนวุ่นวายทุกวัน ผู้โดยสารเข้ามาเป็นจำนวนล้านคนต่อวันหรือมากกว่านั้น ผมไม่ทราบตัวเลข
- 25 แต่จุดที่จะให้ขนถ่ายผู้โดยสารออกจากสนามบินควรจะต้องมีการจัดการและบริการที่ดีกว่านั้น หรือออกแบบที่ดีกว่านั้น ขณะนี้แออัดและมีความวุ่นวายมาก -----

# ๒๑

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ยาวเรศ ๖/๑

เพราะมีบริษัทที่รับดูแลรถเช่าเข้าไปใช้พื้นที่ ตรงประตูทางออกหมายเลข ๑๒ ขาเข้าที่สนามบินดอนเมือง เป็นประเด็นปัญหาและทุกวันจะต้องทะเลาะกัน เพราะฉะนั้น ผมไม่ค่อยใช้บริการตรงนี้

5 นอกจากเดินไปให้พื้นที่ขึ้นรถตรงที่อื่น เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ไม่ดีให้กับผู้โดยสาร

น่าจะมีการปรับปรุงเพื่อสร้างอนาคตที่ดีให้กับสนามบินของประเทศไทย

ประการที่ ๔ ที่กระผมอยากนำเสนอ คือ เรื่องการเข้ามาถึงพื้นที่ ผมได้อ่านรายงาน

จากหลายประเทศที่เขาให้ความสำคัญมาก คือ การตรวจสอบผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) ที่อยู่ในสนามบิน ผมเคยเดินทางไปสนามบินนานาชาติ

10 ในต่างประเทศ หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการตรวจสอบทั้งคนและสิ่งของที่เข้าสู่สนามบิน สนามบิน

นานาชาติในต่างประเทศมีการจัดวางลำดับและดำเนินการอย่างไร้ความบกพร่องไปจนมา สมมุติผมมีสินค้าหนึ่ง

ที่จะเข้ามาหรืออาจจะต้องดีแคลร์ (declare) กับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรง ซึ่งต้องผ่านตามลำดับ

ก่อนที่จะออกในขั้นตอนสุดท้ายที่พิธีการศุลกากร แต่สนามบินของประเทศไทยที่ตั้งของหน่วยงาน

ที่มีหน้าที่จะต้องดูแลตามกฎหมายเหล่านั้นยังไม่ไปจนมา และตั้งลักษณะที่ไม่เห็นความสำคัญของ

15 ความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ยกตัวอย่าง สินค้าเข้าไปที่สายพานที่จะต้องไปเอากระเป๋า

แต่จุดหรือด่านที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะมาออกที่พิธีการศุลกากรไปอยู่ด้านหลัง เพราะฉะนั้น คนโดยสาร

ไปเอากระเป๋าแล้วเดินผ่านออกมา ซึ่งเป็นการเรียงลำดับที่ไม่น่าจะถูกต้อง น่าจะไปศึกษาสนามบิน

ที่เป็นสากลว่าก่อนที่จะมาออกที่พิธีการศุลกากรต้องมีจุดไหนบ้างที่จะต้องผ่านและดำเนินการ

ไปตามกฎหมาย ลองไปทำอากาศยานนานาชาติในริต๊ะ ประเทศญี่ปุ่น หรือทำอากาศยานชิตนีย์

20 คิงส์ฟอร์ด สมัช ประเทศออสเตรเลีย สิ่งเหล่านี้ในทำอากาศยานนานาชาติมีการวางระบบที่ดี

สำหรับประเทศไทยผมคิดว่าน่าจะมีการปรับปรุงแก้ไขได้เพื่อสร้างอนาคตที่ดี ผมขออนุญาต

มี ๔ - ๕ ประการที่ใช้เวลาตรงนี้นำเสนอเพื่อไปสู่การแก้ไขและอยากให้เห็นว่า ประการแรกที่เข้าสู่

ประเทศไทย คือ ประตูของการสร้างความประทับใจ นอกจากความปลอดภัยในการบิน

ในความปลอดภัยของผู้โดยสาร คือ ความมั่นคงและมั่นใจให้กับผู้โดยสารที่จะเข้าสู่ประเทศไทย

25 ในอนาคตต่อไป ขอขอบคุณท่านประธานครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอบขอบคุณนายสมชาย ชาญณรงค์กุล ลำดับต่อไป ท่านอนุสิษฐ คุณากร

## 5 เชิญครับ

นายอนุสิษฐ คุณากร : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ กระผม นายอนุสิษฐ คุณากร ผมขออนุญาตอภิปรายในประเด็นนี้อีกมิติหนึ่ง ก่อนอื่นขอเรียนว่าเมื่อได้อ่านรายงานการพิจารณาศึกษาฉบับนี้แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บทสรุปผู้บริหารทำให้เห็นภาพได้ค่อนข้างชัดเจนว่า สิ่งที่คณะกรรมการทำการพิจารณาศึกษานั้นมุ่งเน้นไปในแนวทางไหน

## 10 แต่อย่างไรก็ดี ผมขออนุญาตอภิปรายประเด็นผลการพิจารณาศึกษาว่า

ประการที่ ๑ บทสรุปผู้บริหารที่คณะกรรมการได้สรุปว่า การวางแผนการพัฒนา ระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศ ควรกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำและในเอกสารรายงานการพิจารณาศึกษาบรรทัดที่ ๓ ว่า เพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจพบข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย ผมคิดว่าตรงนั้นน่าจะมีการปรับปรุงในประเด็นเหล่านี้ว่า จะสร้างมาตรฐานไม่ใช่เพื่อการหลีกเลี่ยง

## 15 แต่เพื่อการรองรับการตรวจสอบด้านความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐาน โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ตามอนุสัญญา ผมขออนุญาตปรับแก้ส่วนนี้

ส่วนประเด็นอื่นเข้าใจได้ว่า ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหวัง

ในเรื่องการสร้างคุณค่าในอนาคตต่อระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศ สิ่งที่ผมเรียนตั้งแต่ต้นว่าอยากวิเคราะห์ในมิติอีกมุมหนึ่งว่า นอกเหนือจากมิติด้านเศรษฐกิจ

## 20 ผมคิดว่าเรื่องการบริหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ไม่ใช่เพียงเรื่องการบริหารจัดการท่าอากาศยาน แต่การบริหารห่วงอากาศของประเทศไทย ผมคิดว่าขณะนี้อาจจะยังมีจุดอ่อนหรือมีข้อบกพร่อง

ในหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องเหล่านี้

เข้าด้วยกันว่าจะกำหนดทิศทางในการบริหารห่วงอากาศในอนาคตอย่างไร ขออนุญาตนำเรียน

## 25 จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันการเคลื่อนไหวในทั่วโลก การใช้อากาศยานไร้คนขับ ซึ่งในขณะนี้ทราบว่า มีการขึ้นทะเบียน มีการแยกส่วนว่าอากาศยานไร้คนขับหรือที่เรียกว่า โดรน (drone) ส่วนหนึ่ง

# ๒๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ยาวเรศ ๖/๓

เรื่องเครื่องมือทางด้านเครือข่ายเรื่องการติดต่อสื่อสาร เรื่องวิทยุในการบังคับอากาศยานไร้คนขับ  
ขึ้นอยู่กับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม

5 แห่งชาติ (กสทช.) แต่สำหรับบุคลากรที่ควบคุมหรือขับเคลื่อนอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการลงทะเบียน แต่ประเด็นที่สำคัญ คือ ในอนาคตผมไม่ทราบ  
ว่าเรื่องนี้ควรจะอยู่ที่หน่วยงานใด แต่ดูแล้วไม่น่าจะพ้นไปจากสำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทย อาจจะไปเกี่ยวข้องกับกระทรวงอื่น ๆ ที่นำอากาศยานไร้คนขับมาใช้ประโยชน์  
หรืออาจจะนำมาก่อให้เกิดความเสียหายในมิติทางด้านความมั่นคงในอนาคตด้วย

10 เพราะฉะนั้น ข้อเสนอแนะเรื่องนี้ ผมคิดว่าคณะกรรมการได้ทำการศึกษาและเสนอรายงาน

การพิจารณาศึกษาในครั้งนี้ได้มุ่งเน้นมิติในภาคเศรษฐกิจ ในภาคอนาคตของการวางโครงสร้าง

ในการศึกษาสภาพแวดล้อมในเรื่องการขนส่งทางอากาศของไทยเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบิน

ในบริบทใหม่ ฉะนั้น ในเรื่องอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ถ้ามองภาพในบริบทใหม่น่าจะได้

ขยายความมองไปถึงอนาคตว่า อากาศยานไร้คนขับมีการขนส่ง มีการบริหาร มีการส่งพัสดุ

15 ในอนาคตควรดำเนินการอย่างไร ซึ่งขณะนี้อาจจะเห็นว่ามีบางหน่วยงานที่สามารถดำเนินการ

ในเรื่องเหล่านี้ได้อยู่แล้ว แต่เมื่อเกิดประเด็นที่เป็นปัญหาที่ต้องเข้ามากำกับ ที่ต้องเข้ามาดูแล

ต้องเข้ามาควบคุมและวางกฎระเบียบให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เพราะว่าในแต่ละส่วน

แต่ละกระทรวง แต่ละกรม ในปัจจุบันนี้ได้เริ่มนำอากาศยานไร้คนขับเข้ามาใช้ในแต่ละหน่วยงาน

มากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในส่วนภาคพลเรือน ปัจจุบันมีการนำอากาศยานไร้คนขับเข้ามาใช้ประโยชน์

20 ซึ่งผมไม่แน่ใจว่าคำจำกัดความภายใต้ขอบเขตของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ได้ควบคุมเรื่องเหล่านี้หรือไม่ หรือไปอยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานใด ดังนั้น ในส่วนนี้

กระผมขออนุญาตให้ข้อสังเกต ซึ่งอาจจะได้รับคำตอบ ณ วันนี้จากคณะกรรมการในเบื้องต้น

ผมขออนุญาตนำเรียนในประเด็นเหล่านี้

25

30

# ๒๔

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ยาวเรศ ๖/๔

สุดท้ายนี้ ขอขอบคุณคณะกรรมการฯ ที่ได้มีข้อเสนอแนะและแนวทางในการพัฒนาศักยภาพในเรื่องระบบอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศในครั้งนี้ที่ประชุม

5 และจะนำเสนอไปยังคณะรัฐมนตรี อย่างไรก็ดี ขออนุญาตมองในมิติเรื่องผลกระทบทางลบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอขอบคุณท่านอนุสิษฐ คุณากร ต่อไปท่านสุรเดช จิรัฐิติเจริญ เชิญครับ

นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ : เรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ

10 กระผม นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ สมาชิกวุฒิสภา วันนี้ขออภิปราย รายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศเพื่อรองรับ

อุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ของคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา

โดย พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ ประธานคณะกรรมการ ก่อนอื่นต้องขอชื่นชมรายงานฉบับนี้ โดย พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ และคณะทำรายงานฉบับนี้ได้ดีและสมบูรณ์แบบ

15 เป็นการมองในอนาคตของอุตสาหกรรมการบิน

- ๗/๑

- อุตสาหกรรมการบินนับวันจะโตขึ้นเรื่อย ๆ เรามีการเดินทาง สมัยก่อนคนต่างจังหวัดที่จะเดินทางมากรุงเทพมหานคร หรือเดินทางระหว่างจังหวัดต้องเดินทาง
- 5 ด้วยรถยนต์ คนที่นั่งเครื่องบินน้อยมาก ต้องเป็นคนมีฐานะหรือมีความจำเป็นเท่านั้น ปัจจุบันการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นที่นิยมมาก และคนนิยมเดินทางระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ทำให้อุตสาหกรรมการบินเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งรายงานการพิจารณาศึกษาฉบับนี้มองเห็นความสัมพันธ์ในอุตสาหกรรมการบินว่าต่อไปจะมีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ประเทศไทยมีสนามบินเป็นจำนวนมาก สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินอู่ตะเภา เป็นที่นิยม และ
- 10 สนามบินในภูมิภาคต่าง ๆ หลายจังหวัดอยากมีสนามบินเป็นของตัวเอง ดังนั้น จึงเป็นข้อสังเกตให้ควรระวังว่า การบินขึ้น - ลงต่าง ๆ ของเครื่องบินไม่ง่าย จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งเป็นจังหวัดใหญ่อันดับ ๒ ของประเทศ คนยังไม่นิยมเดินทางด้วยเครื่องบิน เนื่องจากว่าระยะทางไกล การขึ้น - ลงจะไม่สะดวก จึงใช้ทางรถยนต์หรือต่อไปจะเป็นการโดยสารรถไฟความเร็วสูง ระยะทางหรือจุดขึ้น - ลง มีความจำเป็นเช่นเดียวกัน สนามบินควรจะอยู่ห่างกันพอสมควร ถ้าไม่แออัด อย่างเช่น
- 15 สนามบินดอนเมืองแออัดจนไม่สามารถขยายได้ สนามบินสุวรรณภูมิเป็นไปไม่ได้ สนามบินแห่งนี้ ๑ และ ๒ หรือสนามบินภูเก็ต ถ้าแออัดมากไม่สามารถขยายได้เป็น ๑ และ ๒ แต่สนามบินอื่นถ้าไม่จำเป็นควรมีระยะห่างกันอย่างน้อยประมาณ ๒๐๐ กิโลเมตร ไม่ควรอยู่ใกล้กัน เพราะว่าความคุ้มค่า และความคุ้มทุนจะไม่มี เรื่องสนามบิน นอกจากการรายงานที่จะพัฒนาในอนาคตแล้วจำนวนสนามบินไม่จำเป็น ถ้าใกล้กรุงเทพมหานครมากจะไม่ได้รับความนิยม หรือจะไม่คุ้มค่า
- 20 ทางเศรษฐกิจ
- เมื่อสักครู่นี้ท่านสมชาย ชาญณรงค์กุล ขออนุญาตที่เอ่ยนาม พูดถึงเรื่องความแออัด โดยเฉพาะสนามบินดอนเมือง ก่อนที่จะพูดถึงการพัฒนาในอนาคต สนามบินที่มีในปัจจุบันต้องพัฒนาให้ทันสมัยให้สะดวกสบายยิ่งขึ้น ถ้ามองแต่อนาคต แต่ปัจจุบันยังมีปัญหาอยู่จะเป็นปัญหาต่อเนื่องไป เรื่องปัญหาการจราจร การเข้า - ออกของรถ จุดจอด ฝากรายงานฉบับนี้
- 25 ไปยังรัฐบาลช่วยปรับปรุงพัฒนาสนามบินที่มีปัญหาการจราจร อย่างเช่น สนามบินดอนเมืองซึ่งมีปัญหาเรื่องการเข้า - ออก หรือที่จอดรถมีปัญหา

เรื่องการเช็คอิน (check in) อย่างที่หลายท่านพูดถึงการเช็คอินมาตรฐานต่างกัน บางที่ต้องถอดรองเท้าเช็คอิน บางที่ไม่ต้องถอดรองเท้า บางที่ต้องถอดเข็มขัด บางที่ไม่ต้องถอดเข็ม

5 ขัด มาตรฐานอยู่ตรงไหน ควรจะมีมาตรฐานสากล จะตรวจสอบในระดับไหนให้ปฏิบัติเหมือนกัน

เราต้องการความปลอดภัยอยู่แล้ว แต่ความปลอดภัยนั้นต้องสมควรแก่เหตุ และต้องเป็น มาตรฐานสากลทั่วโลก ทั่วโลกเขาเอกซเรย์อย่างไร ต้องทำให้เหมือนกัน ถ้าปล่อยปละละเลย

ไม่มีมาตรฐานก็เป็นสิ่งที่ไม่ได้รับความเชื่อถือหรือเชื่อมั่นต่อไป เรื่องสำคัญที่จะพูดถึง คือ การถอดบทเรียน เมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาอุบัติเหตุที่สนามบินฮานอย ประเทศญี่ปุ่น มีเครื่องบิน

10 เฉี่ยวชนกัน การบังคับการบินมีข้อบกพร่อง ทำให้เกิดอุบัติเหตุเครื่องบินเฉี่ยวชนกันไฟลุกไหม้

เครื่องบินเอ ๓๕๐ เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ มีผู้โดยสารถึง ๓๐๐ กว่าคน ต้องมาถอดบทเรียน

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คงไม่อยากให้เหตุการณ์นี้เกิดขึ้น ทั้ง ๆ ที่สนามบินของประเทศญี่ปุ่นนั้น

มีความปลอดภัยสูง แต่ก็เกิดอุบัติเหตุขึ้นมาได้ ดังนั้น กรมท่าอากาศยาน หรือสายการบิน

ของประเทศไทยต้องให้ความสำคัญว่าจะมีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างไรไม่ให้เกิดเหตุเช่นนี้ขึ้น

15 อย่างสนามบินฮานอย ประเทศญี่ปุ่น มีความปลอดภัยมีวินัยเป็นอย่างสูง แต่ก็เกิดอุบัติเหตุขึ้นมาได้

การขึ้นชมและยกย่อง นอกจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ไฟลุกไหม้ทั้งลำ แต่สามารถ

ที่จะขนผู้โดยสาร จำนวน ๓๐๐ กว่าคน ออกได้ภายใน ๕ นาที โดยที่ไม่มีใครเสียชีวิต ผมขอชื่นชม

เราต้องนำบทเรียนที่เกิดขึ้น หรือประสบการณ์ที่ผ่านมา มาพัฒนาเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้

ขึ้นอีกต่อไป อยากให้ส่งรายงานฉบับนี้ไปยังรัฐบาลเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญและมาตรฐาน

20 ความปลอดภัยของการบริหารสนามบินเข้าไปได้

เรื่องรายงานการพิจารณาศึกษาฉบับนี้ ได้มีการเขียนเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ควรจะพัฒนาระบบกฎหมายที่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน หรือเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้าง

พื้นฐานผมคิดว่าประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ไม่น้อยหน้าประเทศใด เป็นประเทศกำลังพัฒนา

แต่สนามบินของประเทศไทยพัฒนาไปอย่างมาก สนามบินสุวรรณภูมิมีรันเวย์ (runway) ที่ ๓ แล้ว

25

# ๒๗

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

อัจฉริยา ๗/๓

สนามบินต่าง ๆ มีการพัฒนา สนามบินภูเก็ตโครงสร้างพื้นฐานน่าเป็นห่วงมาก บางสนามบินมีผู้โดยสารน้อย สร้างใหญ่โต แต่สนามบินภูเก็ตคับแคบ การจราจรแออัดมากควรให้ความสำคัญ

- 5 หรือปรับปรุงให้รองรับกับปริมาณผู้โดยสาร ให้รองรับกับปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้น - ลง มีปัญหาเรื่องศักยภาพหรือเรื่องกายภาพ ด้านหนึ่งติดทะเล อีก ๒ ด้านเป็นภูเขาทำให้ช่องลมนั้นไม่สะดวก ประเทศไทยมีสนามบินกระบี่ ซึ่งสามารถรองรับหรือพัฒนาแบ่งเบาภาระของผู้โดยสารได้ ผากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยไปคู่ด้วย

- 10 เรื่องสุดท้ายที่จะกราบเรียน เรื่องมาตรฐานการจราจรที่จะเข้าสนามบินแออัด หลายท่านเดินทางไปต่างประเทศบ่อย ๆ สนามบินของเขาใหญ่จริง ปริมาณผู้โดยสารแออัดจริง แต่ไม่คับคั่ง เช่น สนามบินซางจี ประเทศสิงคโปร์ มีปริมาณผู้โดยสารขึ้น - ลงมากกว่าของประเทศไทย แต่เรื่องความแออัด เรื่องการจราจร เรื่องรถ การเข้า - ออกหรือสิ่งแวดล้อมภายในสนามบิน เขาสามารถตกแต่งให้ดูร่มรื่นได้ ของประเทศไทยมีแต่พื้นที่เชิงพาณิชย์ไปไหนก็เจอแต่ร้านค้า ไม่มีพื้นที่ที่เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกหรือที่เจริญหูเจริญตา อยากให้ถอดบทเรียนจากสนามบิน

- 15 ของประเทศต่าง ๆ ที่มีความเหมาะสมที่ดี นำมาปรับใช้พัฒนา กับสนามบินหรือการบินของประเทศไทยให้มีความเจริญรุ่งเรืองต่อไป เพราะว่าประเทศไทยเป็นประเทศระดับต้น ๆ ที่นักท่องเที่ยวต่างประเทสนิยมมาท่องเที่ยว การรองรับนักท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดความสะดวกสบาย เกิดความปลอดภัยต่อไป ขอกราบเรียนครับ ขอขอบคุณครับ

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอขอบคุณท่านสุรเดช จิรัฐิติเจริญ ผมขออ่านรายชื่อสมาชิกที่เข้าชื่อเพิ่มเติม ดังนี้ ท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ท่านสุรสิทธิ์ ตรีทอง ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิริรินทร์ พลอากาศเอก สุจินต์ แซ่มช้อย และท่านมณฑิยา บุญตัน ท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ เชิญครับ

25

30

# ๒๘

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

นายกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ  
กระผม นายกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ สมาชิกวุฒิสภา ก่อนอื่นต้องขอบคุณและขอเป็นกำลังใจให้

5 คณะกรรมาธิการการคมนาคม ในการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบ

ท่าอากาศยานและบริการการเดินทางอากาศเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่  
น่าสนใจมาก เพราะว่าการบินในโลกต่อไปจะเป็นการแข่งขันและผู้บริการจะเพิ่มมากขึ้น กราบเรียน  
ท่านประธานว่า การบินไทยได้ยिनสรรพนามมาตั้งแต่เด็ก ๆ ว่า การบินไทยติดท็อปเท็น (top ten)  
ของโลกมานานหลายปี และสิ่งที่น่าภาคภูมิใจของการบินไทย คือ ได้รับรางวัลสูงสุดติดอันดับ ๒

10 ของโลก นี่คือนี่คือการบินไทยของประเทศไทยน่าจะเป็นเรื่องภาคภูมิใจของคนไทยทั้งหมดได้เป็น  
อย่างดี ย้อนกลับมาวันนี้แม้ว่าการบินไทยของเราจะไม่ติดท็อปเท็นเหมือนเดิม แต่การใช้บริการ  
โดยเฉพาะคนไทยจะต้องเลือกใช้บริการการบินไทยของเราเป็นอันดับต้นมาก่อน แต่แน่นอน  
การบริการจะต้องใช้การแข่งขันคุณภาพของบุคลากรและอื่น ๆ -----

15

ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอาหาร เรื่องการบริการ เรื่องความปลอดภัย สายการบินต่าง ๆ แข่งขันกัน  
สูงมาก สายการบินจากเอเชียตอนนี้กลับไปเป็นสายการบินในตะวันออกกลางที่ได้รับรางวัลสูง ๆ

## 5 ในการบิน

ประเทศไทยนอกจากจะมีรายได้ในด้านการเกษตร เรื่องนักท่องเที่ยวก็เป็นรายได้  
ของประเทศในอันดับรองลงมา และบางช่วงบางปีรายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว  
สูงกว่ารายได้อื่น และสิ่งที่น่าตื่นตาตื่นใจว่าอีก ๓ ปีข้างหน้า ภายในปี ๒๕๗๐ คาดการณ์ว่า  
สายการบินของประเทศไทยจะต้อนรับนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกถึง ๒๐๐ ล้านคน นั่นคือเป้าหมาย

10 ถึงหรือไม่ถึงค่อยว่ากันอีกทีหนึ่ง แต่การตั้งเป้าหมายนั้นเป็นเรื่องที่ดี ให้นักท่องเที่ยวมา

๒๐๐ ล้านคน หรือร้อยละล้านคนอยู่ที่การบริการประทับใจนักท่องเที่ยวหรือไม่ สิ่งที่จะต้องพัฒนา  
โดยเฉพาะสมัยที่แล้วเป็นสมาชิกสหภาพนิคมอุตสาหกิจแห่งชาติ (สนช.) ไปดูงานสนามบินหลายแห่ง  
ถ้าจำไม่ผิดสนามบินที่จังหวัดน่านหรือจังหวัดเชียงรายขอขยายความยาวของสนามบิน เพราะว่า  
สนามบินเหล่านั้นมีข้อจำกัดในเรื่องขนาดของเครื่องบิน เป็นต้น

15 ดังนั้น อยากจะฝากคณะกรรมการและรัฐบาลว่า สนามบินในภูมิภาคหลายแห่ง  
ไม่ว่าจะเป็นจังหวัดน่าน จังหวัดเชียงราย หรือในภาคอีสานต้องการการพัฒนาหรือการขยาย  
ความยาวของสนามบินเพื่อที่จะรองรับเครื่องบินที่ใหญ่ขึ้น ข้อสังเกต คือ สนามบินภูเก็ต

มีนักท่องเที่ยวเข้ามามากมาย ภูเก็ตมีพื้นที่จำกัด แต่ผมคิดว่าสนามบินยังขยับขยายเพื่อรองรับ  
นักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาว่า การท่องเที่ยว การบิน สนามบิน

20 สถานการณ์ที่อ่อนไหวมาก ๓ - ๔ ประการสำคัญ คือ

ประการที่ ๑ เรื่องที่จะต้องให้เกิดขึ้นไม่ได้ เรื่องความมั่นคง คือ ภัยก่อการร้าย

ประการที่ ๒ เรื่องอ่อนไหวเกิดวันนี้ วันพรุ่งนี้มีผลทันที คือ โรคระบาด จะเห็นว่า  
ที่ผ่านมาการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ได้สร้างความเสียหายในเรื่องการบิน  
และนักท่องเที่ยวยกเลิกการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก หลายประเทศไม่เฉพาะประเทศไทย ดังนั้น

25 คณะกรรมการและรัฐบาลควรจะหาวิธีป้องกันไว้แต่เนิ่น ๆ

ข้อสังเกตข้อสุดท้าย สถานการณ์การบินหรือสนามบินต่าง ๆ จะอ่อนไหวมาก ท่านตั้งเป้าต้อนรับนักท่องเที่ยวไว้ประมาณ ๒๐๐ ล้านคน ปัจจุบันน่าจะอยู่ประมาณ

- 5 ๖๐ - ๗๐ ล้านคน ผมอยากจะฝากไว้ว่า เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกระทบกับการบิน และสนามบิน โดยเฉพาะประเทศไทยความสัมพันธ์ระหว่างประเทศจะเพิ่มหรือลดนักท่องเที่ยวได้ อยู่ที่ความสามารถของรัฐบาล และการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นปัจจัยสำคัญ ขอบพระคุณครับ

- 10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอบคุณท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ลำดับต่อไปเชิญท่านสุรสิทธิ์ ตรีทอง ครับ

- นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ กระผม นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง สมาชิกวุฒิสภา ผมขออภิปรายในเรื่องรายงานฉบับนี้ สืบเนื่องจาก รายงานฉบับนี้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ให้ไว้กับรัฐสภา ประกอบกับ เส้นทางสายการบิน
- 15 ที่ไม่เคยพูดถึงในเส้นทางจังหวัดแม่ฮ่องสอน ระหว่างแม่ฮ่องสอน - เชียงใหม่ ในการทำสายการบิน ในเส้นทางนี้ จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีสนามบินอยู่ ๔ แห่ง อำเภอปาย ๑ แห่ง อำเภอเมือง ๑ แห่ง อำเภอขุนยวม ๑ แห่ง และอำเภอแม่สะเรียง ทุกวันนี้สนามบินที่ใช้การอยู่จะมีสนามบินอำเภอเมือง และสนามบินอำเภอปาย ผมอยากจะฝากไปยังคณะกรรมการที่ทำรายงานฉบับนี้ เนื่องจาก
- 20 ทุกวันนี้สายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินอยู่ในประเทศไทยไม่ได้เล็งเห็นความสำคัญในเรื่องเส้นทาง การท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน กรุงเทพมหานคร - แม่ฮ่องสอน อยากจะให้ คณะกรรมการทำรายงานฉบับนี้ เพื่อใส่ความจำเป็นเรื่องการค้าทางอากาศ
- ระหว่างแม่ฮ่องสอน - เชียงใหม่ ทุกวันนี้ที่ทำการบินอยู่ไม่ว่าจะเป็นสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ที่ทำการบินระหว่างสุวรรณภูมิ - ลำปาง - แม่ฮ่องสอน เส้นทางการบินที่แม่ฮ่องสอนไม่ตอบโจทย์
- 25 ของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวอยากจะบินจากเชียงใหม่เข้าแม่ฮ่องสอนอันนี้อยากให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการที่จัดทำรายงานฉบับนี้บรรจุเข้าไปในรายงานเพื่อที่จะนำเสนอรัฐบาลต่อไป

# ๓๑

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

สุชาติร์ตัน ๘/๓

เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของท่านนายกรัฐมนตรีที่จะต้องขยายเส้นทางบินทุกจังหวัด เพื่อให้สอดคล้องกับนักท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นต่อไป ที่ผ่านมามีแนวโน้มที่จะเป็นก่อนที่จะเกิด

5 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ จะมีสายการบินของบางกอกแอร์เวย์ส จากเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอนอยู่ตลอด หลังจากเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ และมีปัญหาหยุดบิน ตอนหลังมาไม่บินให้ ช่วงหลังมาบินให้สุวรรณภูมิ - ลำปาง - แม่ฮ่องสอน ซึ่งเส้นทางนี้ไม่ตอบโจทย์ในการเดินทาง อยากฝากไปยังคณะกรรมการการบินฯ เข้าไปในรายงานเพื่อที่จะนำเสนอรัฐบาลต่อไป ขอขอบคุณท่านประธานครับ

10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธาน วุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอขอบคุณท่านสุรสิทธิ์ ตรีทอง ลำดับต่อไปเชิญ

ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์ ครับ  
ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์ : กราบเรียนท่านประธาน วุฒิสภาที่เคารพ กระผม ศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์ ผมขอถือโอกาสนี้

15 ร่วมแสดงความชื่นชมต่อคณะกรรมการการคมนาคมที่ได้นำเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่องที่มีความสำคัญยิ่งทั้งในปัจจุบันและในอนาคต คือ แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยาน และบริการการเดินทางเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ซึ่งครอบคลุมดีมาก ทั้งเรื่องท่าอากาศยาน บริการการเดินทาง ทั้งคน และสินค้า ในบริบทใหม่ -----

20

- ๘/๑

# ๓๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ดวงทิพย์ ๙/๑

โดยที่ท่านหยิบเรื่องนี้มาผมเห็นด้วยอย่างยิ่ง เพราะประเทศไทยในเชิงภูมิรัฐศาสตร์เป็นฮับ (hub) เป็นศูนย์กลางโดยตรงของการคมนาคม แต่ที่เรายังคล้าย ๆ ว่าแข่งกับใครไม่ได้ เพราะว่าไม่ได้

5 มีการพัฒนาอย่างเต็มที่ ถ้าทำเต็มที่จะไปได้ไกลกว่านี้ โดยเพิ่มประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ ขณะเดียวกันสร้างความมั่นใจกับผู้ใช้บริการว่ามีความปลอดภัยจริง ๆ

ท่านเขียนว่า ความปลอดภัยขั้นต่ำ เขียนทำไมครับ ต้องเขียนว่า บริหารความปลอดภัยขั้นสูงสุด และพัฒนาตัวเองเป็นตัวอย่าง ซึ่งผมจะได้แนะนำว่าจะทำอย่างไรต่อไป ขณะนี้ผู้โดยสาร

กำลังจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และบริการเพิ่มขึ้น โดยเมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๒ ก่อนสถานการณ์

10 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ มีผู้โดยสาร ๑๖๕ ล้านคน เห็นหรือไม่ เราต้องภูมิใจว่าสามารถจัดการได้แบบนั้น มีเที่ยวบินกว่า ๑ ล้านเที่ยวบิน มีสินค้าเกิน

๑.๔๕ ล้านตัน อันนี้เป็นเบนช์มาร์ก (benchmark) ซึ่งขณะนี้คงจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในบริบทใหม่

ขณะเดียวกัน เรื่องการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ทำได้อีกมาก เรื่องที่สำคัญอีกเรื่องหนึ่งที่ท่านไม่ได้เอ่ยถึง คือ เรื่องคาร์บอนฟุตพริ้นต์ (Carbon Footprint) ผลต่อ

15 สิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีผลกระทบต่อภาวะโลกร้อนหรือโลกเดือด ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ข้อ ๑๓ จริง ๆ ท่านเกี่ยวข้องกับข้ออื่น ๆ อีกมาก ผมมีข้อสังเกต ดังนี้

ข้อเสนอแนะด้านนโยบายและด้านกฎหมาย อยากจะเห็นข้อเสนอแนะ

ในด้านนโยบายก่อน เพราะกฎหมายนี้แยก และอึ้งตึ้ง แต่ในที่สุดต้องแก้เพื่อเพิ่ม

ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการดำเนินงานต่อไป เรื่องนโยบายผมอยากจะให้ใช้หลักการ คือ

20 นโยบายอยู่บนพื้นฐานของปรากฏการณ์ที่เป็นจริง หลักฐานเชิงประจักษ์ อีวิเดนซ์เบสโพลีซี

(evidence based policy) อยู่ที่มีการพิจารณาศึกษา ท่านทำแล้ว แต่ถ้าจะเจาะลึกต้องมีการ

ศึกษาวิจัยในเชิงลึกว่าเราจะมีนโยบายด้านอะไร เช่น จะมีสนามบินกี่แห่ง จะเพิ่มหรือจะลด จะควบ

รวม จะบริการอย่างไรให้เป็นเครือข่าย เพราะตอนนี้ที่ผมกังวล คือ เกือบทุกจังหวัดอยากจะขอ

สนามบิน เรื่องนี้ต้องเป็นอีวิเดนซ์เบสโพลีซี ดูความคุ้มค่า และต้นทุนต่าง ๆ เพื่อที่จะนำไปสู่การ

25 บริการที่มีมาตรฐานสูง มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล แข่งขันได้

# ๓๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ดวงทิพย์ ๙/๒

ผมเห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานและบริการการบิน  
ท่านเขียนไว้ดีมาก เป็นเรื่องเทคนิค เป็นเรื่องของการปฏิบัติการทางด้านสแตนด์บายเรดิ้ง

5 โพรซีเจอร์ (Standard Operating Procedure) จำเป็นครับ ขอให้มาตรฐานให้สูงขึ้นเรื่อย ๆ  
จนกระทั่งเป็นที่มั่นใจของผู้มาใช้บริการ

ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะเพื่อให้รายงานสมบูรณ์รอบด้าน ส่วนใหญ่ผมจะเน้น  
กลไกเกื้อหนุน คือ ฟาซิลิเทติงเมคานิซึม (facilitating mechanism) เกื้อหนุน ซึ่งต้องทำงาน  
ร่วมกัน

10 ประเด็นที่ ๑ การบริหารจัดการ ที่ท่านทำถือว่าดีอยู่แล้ว แต่มีเครือข่าย  
ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการบินนี้มาก รวมถึงต่อไปในอนาคตท่านเริ่มพูดถึงอุตสาหกรรมอวกาศอีก  
พวกดาวเทียมต่าง ๆ เพราะฉะนั้น การบริหารจัดการในลักษณะเครือข่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง  
ของไทยและของนานาชาติด้วย ซึ่งท่านทำอยู่แล้ว แต่ผมคิดว่าคงจะต้องทำให้เข้มแข็งมากขึ้น

15 ประเด็นที่ ๒ การพัฒนากำลังคนด้านโครงสร้างพื้นฐานควรจะต้องมีการวิเคราะห์  
ว่าพอหรือยัง เพิ่มอีกชนิดหนึ่งได้หรือไม่ หรือทำงานเป็นเครือข่ายได้หรือไม่ ไม่กอดรัดว่าตัวเอง  
ต้องมีสมบัติทุกอย่าง หรือทำทุกอย่าง แต่เป็นเครือข่ายโดยใช้ระบบข้อมูล ใช้ระบบไอทีต่าง ๆ  
ผมเชื่อว่าท่านทำได้ ผมเชื่อจริง ๆ นะครับ เพราะว่าคนที่มาทำด้านนี้ต้องมีความเข้าใจ  
ทางด้านเทคนิคอยู่แล้ว ซึ่งเป็นข้อที่ ๒

20 เรื่องธรรมาภิบาล ถ้าองค์กรที่เกี่ยวข้องทำรายงานธรรมาภิบาลประจำปี  
แล้วไปเกี่ยวข้องกับรายงานจริยธรรมและความโปร่งใสของคณะกรรมการป้องกัน  
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ด้วย จะทำให้ความมั่นใจขององค์กรและเครือข่ายนี้  
สูงขึ้น

เรื่องการวิจัยและพัฒนา ขอให้วิจัยและพัฒนาโดยมีโจทย์ที่ชัดเจน เพื่อให้ได้  
อีวิเดนซ์เบสมาสู่การทำโพลีซีและสตราทีจี (strategy) ผมพูดแค่นี้ทุกท่านคงเข้าใจ

25

30

อยากจะให้ท่านเก็บข้อมูลให้อีกนิตหนึ่งว่า เรื่องผลต่อสิ่งแวดล้อมคาร์บอนฟุตพริ้นต์ ว่าเราทำการบินแค่นั้นแค่นี้ แล้วต่อไปมีเอกชนที่เป็นเจ้าของเครื่องบินหรือเอกชนเหมาลำมา

- 5 มีคาร์บอนฟุตพริ้นต์แค่ไหน อย่างไร ซึ่งถ้ามีหลักฐานเชิงประจักษ์สามารถที่จะปรับปรุงแก้ไขได้ รวมถึงการใช้พลังงานที่จะทำให้ลดการเกิดกรีนเฮาส์แก๊ส (green house gas)

โดยสรุปที่ผมพูดมานี้ เพราะว่าอยากจะแสดงความชื่นชมที่ท่านหยิบประเด็นที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในปัจจุบันและในอนาคตของประเทศไทย จะได้เพิ่มขีดความสามารถของประเทศไทยได้อย่างแท้จริง เรื่องเกี่ยวกับศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินทาง

- 10 เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ขอขอบคุณมากครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอขอบคุณท่านศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์ ลำดับต่อไป เชิญพลอากาศเอก สุจินต์ แซ่มซ้าย ครับ

พลอากาศเอก สุจินต์ แซ่มซ้าย : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพครับ

- 15 กระทบ พลอากาศเอก สุจินต์ แซ่มซ้าย สมาชิกวุฒิสภา กระทบต้องขอขอบคุณคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา ที่ท่านได้ศึกษาในเรื่องนี้ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผลประโยชน์ของประเทศไทยอย่างยิ่ง มีท่านสมาชิกวุฒิสภาหลายท่านได้อภิปรายและเสนอแนะทั้งในแง่กฎหมายและนโยบายไปแล้วหลายท่าน ในส่วนของกระทันหันได้เห็นข้อมูลและเอกสารเมื่อสักครู่ ในเรื่องการพิจารณาศึกษาฉบับนี้ท่านได้นำเสนอแนวทางพัฒนาใน ๒ เรื่อง คือ เรื่องระบบท่าอากาศยานกับระบบบริการ

- 20 การเดินทาง และท่านได้เสนอแนวคิดในการศึกษาเรื่องนี้ว่า ต่อยอดอดีต ปรับปัจจุบัน และสร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต ท่านที่เคารพครับ ภายใต้กรอบแนวคิดต่อยอดอดีต ผมเห็นว่าประเทศไทยในอดีตการบริการการเดินทาง ต่อยอดอดีตของประเทศไทยเป็นระบบแมนวล (manual) ต่อมากกรอบแนวคิดที่ ๒ คือ ปรับปัจจุบัน ปัจจุบันนี้อยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะด้านดิจิทัลด้านดาตา (data) และด้านปัญญาประดิษฐ์ ไปสู่กรอบแนวคิดที่ ๓ คือ

- 25 สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต คงจะเป็นปัญญาประดิษฐ์มาเป็นพระเอก

# ๓๕

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

บัญชีดำ ๑๐/๑

ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย มีข้อหนึ่งท่านระบุว่า ควรเร่งรัดแผนงานการพัฒนา ระบบการเดินอากาศให้สอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากลอย่างเร่งด่วน เรื่องนี้ผมเคย

5 ประสบปัญหาในการเดินอากาศของประเทศไทย เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๔๐ เครื่องบินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประสบอุบัติเหตุที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทำให้มีผู้เสียชีวิต และมีผู้รอดชีวิตด้วย เรื่องนั้นเกิดจากทัศนวิสัยในวันนั้นต่ำมาก นักบินไม่สามารถมองเห็นสนามบิน ได้ แต่นักบินได้ใช้ความพยายามที่จะลงจอดสนามบินให้ได้ สุดท้ายเกิดอุบัติเหตุ ประเด็นที่พบจาก ตัวอย่างที่เกิดขึ้นในวันนั้น ประเทศไทยควรจะมีการปรับปรุงปัจจุบันให้รองรับอนาคตจริง ๆ ได้แล้ว

10 ในเรื่องเครื่องช่วยเดินอากาศให้เครื่องบินสามารถลงได้ในขณะที่ทัศนวิสัยอากาศต่ำมาก ผมทราบว่า ขณะนี้สนามบินของประเทศไทย พุดเป็นภาษาชาวบ้าน ยังไม่มีเครื่องมือที่จะนำเครื่องบินลงจอดได้ ๑๐๐ เพอร์เซ็นต์ สมบูรณ์แบบเหมือนแถบทวีปอเมริกา ทวีปยุโรป เพราะฉะนั้น ในสภาพอากาศ ที่นักบินไม่สามารถมองเห็นสนามบินเป็นโอกาสที่จะเกิดความไม่ปลอดภัยในการลงจอดสนามบิน ขออนุญาตนำเสนอผ่านการศึกษาในครั้งนี้อ่า เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของ

15 เครื่องช่วยเดินอากาศในการนำเครื่องบินลงจอดสนามบินในขณะที่ทัศนวิสัยต่ำ ประเทศไทย ควรติดตั้งเครื่องมือนี้ โดยเฉพาะที่สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินภูเก็ต และสนามบินเชียงใหม่ ถ้าพูดเป็นภาษาเทคนิค ประเทศไทยน่าจะมีประมาณว่า ประเภทที่ ๑ หรือแคตวัน (CAT1) ประเภทที่ ๒ หรือแคตทู (CAT2) แต่ความต้องการที่จะให้ประเทศไทย ติดตั้ง คือ ประเภทที่ ๓ เรียกว่า แคตทรี (CAT3) ซึ่งเรื่องนี้ผู้ทำหน้าที่ในการพัฒนาการเดินอากาศ

20 จะทราบความหมายทางเทคนิค ขออนุญาตนำเสนอข้อแนะนำฝากไว้ในผลการศึกษารั้งนี้ ขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธาน วุฒิสภา คนที่หนึ่ง) : ขอบคุณ พลอากาศเอก สุจินต์ แซ่ม้อย ลำดับต่อไป เชิญท่านมณฑิเยร บุญตัน ครับ

25

30

# ๓๖

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

บัญชีดำ ๑๐/๒

นายมนต์เชียร บุญตัน : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ  
กระผม นายมนต์เชียร บุญตัน สมาชิกวุฒิสภา ผมขอเป็นหนึ่งในสมาชิกวุฒิสภาที่ขอชื่นชม

- 5 การศึกษาของคณะอนุกรรมการและคณะกรรมาธิการ เรื่องนี้ผมให้ความสำคัญและติดตามภาพใหญ่ของการพัฒนาท่าอากาศยานและระบบการให้บริการการเดินทางอากาศมาระยะเวลาหนึ่งแล้วที่ผมสนใจ คือ เรื่องการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร ซึ่งประเทศไทยอ่อนด้อยในเรื่องเหล่านี้มาก การให้บริการทั่วไปต่ำกว่ามาตรฐาน คือ ให้เกิดความท้อแท้สำหรับผู้ใช้บริการเสร็จแล้วมาแก้ปัญหาเป็นราย ๆ อันนี้เป็นมายด์เซต (mindset) เป็นวิธีการคิดของเรา เพราะฉะนั้น
- 10 เจนเนอรัลเซอร์วิส (general service) หรือบริการทั่วไปจะใช้หลักการประหยัด ทำให้น้อยคุ้มค่าไว้ก่อน อะไรที่ไม่ควรลงทุนก็ไม่ลงทุน ถ้าเกิดปัญหาไปแก้ปัญหาเฉพาะหน้า หลักการนี้ไม่เป็นประโยชน์ และทำความเข้าใจยากให้ประเทศไทยบ่อยครั้ง ผมเรียนว่าสังคมไทยได้ก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัยและจะก้าวสู่สังคมสูงวัยโดยสมบูรณ์ในไม่ช้านี้ ผู้โดยสารทั้งคนไทยและคนต่างประเทศที่มาใช้บริการจะมีค่าเฉลี่ยที่เป็นคนสูงวัยมากขึ้น บรรดาสิ่งอำนวยความสะดวกหรือสภาพแวดล้อมในทุกมิติของท่าอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นสภาพแวดล้อมทางกายภาพ สภาพแวดล้อมทางดิจิทัล ต้องรองรับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่จนถึงปัจจุบันผมยังมองไม่เห็น มองไม่เห็นด้วยตาเรื่องหนึ่ง แต่มองไม่เห็นโดยความคิด ความเข้าใจ ยังไม่เห็นที่ผู้บริหารใส่ใจเรื่องเหล่านี้อย่างจริงจังในระดับนโยบาย ผมเป็นผู้ใช้สนามบินแทบจะทุกขนาดในประเทศไทย และเดินทางมาก เดินทางทั่วโลกไม่ต่ำกว่า ๔๐ ประเทศ จึงกล้าพูด
- 20 ได้ว่า ในระยะเวลาหลายปีมานี้เราก้าวช้า เคยเป็นอันดับต้น ๆ ก็จริงเหมือนที่หลายท่านเคยพูดไว้ในสมัยคู่แข่งยังมีน้อย แต่พอเริ่มมีคู่แข่งสปีด (speed) ในการก้าวไปข้างหน้าช้าลง มีแต่การซ่อมการแก้ไขของเก่า อันนั้นเป็นภาพรวมทั่วไป อันดับแรกผมอยากขอให้ในการเสนอรายงานต้องมุ่งเน้นไปที่การให้ความสะดวกกับผู้โดยสาร ผู้โดยสารต้องสามารถเข้าถึงบริการในสนามบิน บริการในเครื่องบิน บริการการบินได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และสมศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ด้วย
- 25 ไม่ใช่เข้าถึงโดยสะดวก ปลอดภัย แต่ถูกด้อยค่า กลายเป็นตัวตลก

# ๓๗

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ชัญญิตา ๑๐/๓

ผมเรียนท่านประธานด้วยความเคารพว่า ถ้าผมเป็นชาวบ้านธรรมดาเดินทางด้วยบริการการบินในประเทศไทย ผมเป็นตัวตลกในหลายที่ ต้องยอมรับว่าการเป็นสมาชิกวุฒิสภา ไม่อยากกล่าวในที่นี้

5 เพราะอาจจะถูกมองได้ว่าเป็นเรื่องอภิสิทธิ์ แต่ได้ช่วยคุ้มครองผมเหมือนกัน ถ้าผมไม่ใช่สมาชิกวุฒิสภาไปสนามบินหลายแห่งเป็นตัวตลก ขึ้นสายการบินบางสายการบินก็เป็นตัวตลกเหมือนกัน

คือ เป็นข้อยกเว้น ไม่ใช่เป็นนอร์ม (norm) ไม่ใช่เป็นบรรทัดฐาน ทำอย่างไรให้การบริการทั่วไปได้รับการปรับปรุงในเชิงคุณภาพ ดันรับขับสู้ เป็นมิตร และทำอย่างไรให้คนเข้าถึงได้ด้วยตนเองให้มากที่สุด ส่วนข้อยกเว้นที่จะไปแก้ปัญหาในรายละเอียดที่ละเอียดที่ละน้อยจะต้องเป็นส่วนน้อย

10 ให้มากที่สุด หลักการนี้เรียกว่า อินคลูซีฟโพลีซี (inclusive policy) เป็นนโยบายทุกอย่าง รวมทั้งการบินที่ครอบคลุมผู้โดยสารทุกกลุ่ม เพราะฉะนั้น สิ่งที่เราเรียกว่า พับบลิกสเปซ (public space)

หรือพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์สาธารณะจะต้องเป็นพับบลิกสเปซที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกปลอดภัย สมศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ คือ ไหน ๆ เราคิดจะเป็นฮับ คิดจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคม จะหารายได้ผ่านการท่องเที่ยวแล้วต้องยิ่งไปในเชิงคุณภาพ หลักอินคลูชัน (inclusion)

15 หรืออินคลูซีฟ (inclusive) จึงเป็นเรื่องสำคัญมาก ผมเรียนแล้วว่าอย่างไรท่านหนีไม่พ้นผู้โดยสารจะมีผู้โดยสารสูงวัยมากขึ้นเรื่อย ๆ พวกเราอีก ๑๐ ปี จะอยู่ในประเภทรุ่นเกือบทั้งสภา และเราจะ

อยู่ที่บ้านติดเตียงหรือยังอยากจะท่องเที่ยวไปในโลกกว้าง ผมเชื่อว่าหลายท่านอยากท่องเที่ยวไปในโลกกว้าง ท่านอยากท่องเที่ยวไปในโลกกว้างแบบตัวตลกหรือแบบผู้มีเกียรติเหมือนคนทั่วไป

สิ่งที่อยากจะเสนอผ่านรายงานฉบับนี้ คือ

20

- ๑๑/๑

# ๓๘

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ภรภัทร ๑๑/๑

๑. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องเร่งออกข้อบังคับการบินโดยด่วน  
เช่น นานแล้ว เมื่อไรก็ไม่ออกสักที ดองไว้เรื่อย ๆ เมื่อไรก็ไม่เสร็จ เมื่อไรก็มีข้อแก้ไข ปรับปรุง

5 ที่ไม่รู้จักดีสักที

๒. สิ่งที่ได้มีการจัดซื้อจัดจ้างโดยการเสนอแนะของหลายฝ่าย รวมทั้งสภาแห่งนี้  
เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นทางลาดแบบพับได้ตามท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของ  
กรมท่าอากาศยาน จัดซื้อแล้วไม่ใช้ จะอ้างอะไรก็แล้วแต่ จัดซื้อแล้วไม่ใช้ มีคนพยายามจะไปขอใช้  
ปรากฏว่ายุ่งยากมาก ผมมีเพื่อนคนหนึ่งเป็นคนที่ใช้วีลแชร์ (wheelchair) สุดท้ายต้องใช้ทฤษฎีอุ้ม

10 เหมือนเดิมแทนที่จะได้ขึ้นอย่างสมศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ เพราะว่ากลไกการนำทางลาดที่พับได้  
ออกมาใช้ยุ่งยากเหลือเกิน อย่างนี้เป็นต้น บางสนามบินเกี่ยวกับเรื่องใครจะเป็นคนออกค่าใช้จ่าย

สายการบินหรือท่าอากาศยานจะเป็นคนออกค่าใช้จ่าย เรื่องเหล่านี้เป็นเรื่องที่รู้ถึงไหนอายุถึงนั้น  
เราควรจะต้องปรับปรุงในเรื่องคุณภาพได้แล้ว และเมืองไทยถ้าจะเอาดีในเรื่องการท่องเที่ยว

15 จะเอาดีในเรื่องเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ท่าอากาศยานต้องอินคลูซีฟต้องเข้าถึงได้โดยสะดวก  
ปลอดภัย บริการการเดินทางต้องอินคลูซีฟเข้าถึงได้โดยสะดวกและปลอดภัย เอาอันนี้

เป็นบรรทัดฐานไม่ใช่เป็นข้อยกเว้น มัวแต่ไปคิดว่ายังไม่ถึงเวลาบ้าง รออีกหน่อยบ้าง ทำตอนนี้  
ยังไม่คุ้มการทำให้เกิดปัญหาแล้วค่อยว่ากันอย่างนี้ไม่ได้

สุดท้ายผมมีเรื่องเฉพาะเรื่องหนึ่งที่ต้องเรียนย้ำเตือนว่า สนามบินบางแห่ง  
มีศักยภาพ สร้างมานานแล้วแต่การปรับปรุงล่าช้า ฟัน้องประชาชนเสียประโยชน์ แม้ว่าเขาจะมี

20 กำลังซื้อ แต่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ เช่น สนามบินจังหวัดแพร่ บินแล้วหยุด หยุดแล้วบิน  
ขยายก็ล่าช้า มีปัญหาอุปสรรคมากเหลือเกิน ผากท่านผู้บริหารที่มีอำนาจช่วยเร่งรัดให้ด้วย

ขอบพระคุณมากครับ

(การประชุมดำเนินมาถึงตอนนี้ พลเอก สิงห์ศึก สิงห์ไพร รองประธานวุฒิสภา

คนที่หนึ่ง ได้ลงจากบัลลังก์ โดยมอบให้ นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง

25 ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอขอบคุณท่านมณฑิธร บุญตัน ต่อไปขอเชิญท่านศาสตราจารย์พิเศษกาญจนารัตน์

5 ลีวีโรจน์ อภิปราย ครับ

ศาสตราจารย์พิเศษกาญจนารัตน์ ลีวีโรจน์ : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภา ที่เคารพ ดิฉัน ศาสตราจารย์พิเศษกาญจนารัตน์ ลีวีโรจน์ สมาชิกวุฒิสภา ขอขอบคุณรายงาน ฉบับนี้ทำให้ดิฉันได้รับความรู้เกี่ยวกับเรื่องการเดินทางอากาศเป็นอย่างดี

ประการที่ ๑ ดิฉันเข้าใจว่าเนื้อหาในรายงานฉบับนี้เป็นเรื่องของระบบกับเทคนิค ในการเดินทางอากาศ ซึ่งดีมาก ไม่เคยมีความรู้มาก่อน แต่ข้อสรุปและข้อเสนอแนะของท่าน เชื่อมโยงไปถึงข้อเสนอแนะด้านกฎหมายด้วย โดยที่ในเนื้อหาไม่ได้พูดว่ากฎหมายเป็นอย่างไร มีข้อขัดข้อง มีข้อติดขัดอย่างไร ฉบับไหนมีปัญหาอย่างไร แต่ข้อสรุปและข้อเสนอแนะของท่านพูดถึง เรื่องการปรับปรุง แก้ไข ทั้งกฎหมายและลูกบทต่าง ๆ ๓ หัวข้อหลัก ๆ ด้วยกัน จึงไม่รู้ว่าจะตกลง ตรงไหนของกฎหมายที่เป็นปัญหาหรือเป็นอุปสรรคในการพัฒนาการเดินทางอากาศของประเทศไทย

15 ประการที่ ๒ บทสรุปและข้อเสนอแนะด้านกฎหมายของท่านในหน้า ง มี ๓ ข้อ แต่ในหน้า ๕๒ มี ๒ ข้อ ตกลงมีกี่ข้อ เพราะว่าข้อที่หายไป คือ ข้อเสนอแนะในเรื่องการพัฒนา กฎหมายลำดับรองในด้านการกำกับดูแลเศรษฐกิจการบินสำหรับการกำกับดูแลผู้ดำเนินงาน สนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินทางอากาศอะไรก็ว่าไป อันนี้ในบทสุดท้ายไม่มี แต่ท่านไป มีอยู่ในหน้า ง คราวนี้มาจำเพาะเจาะจงถึงข้อเสนอแนะด้านกฎหมายของท่าน ดิฉันพยายามอ่าน

20 จะได้ดูว่าเป็นปัญหาตรงไหน แก้อย่างไรได้บ้าง ไม่มี มีอยู่ในข้อเสนอแนะเท่านั้น ในหน้า ๕๑ ท่านบอกว่าผลการศึกษาระดับด้านกฎหมาย โครงสร้างเนื้อหาของพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ แก้ไขครั้งสุดท้าย ฉบับที่ ๑๔ พ.ศ. ๒๕๖๒ ยังมีความซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการพัฒนา อุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ ดิฉันเข้าใจดีว่าพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ออกมาบังคับใช้ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ ก่อนดิฉันเกิดเสียอีก คงจะเก่าไม่ค่อยทันสมัย ท่านใช้การปรับปรุง

25 แก้ไขมาเรื่อย ๆ จนครั้งสุดท้ายฉบับที่ ๑๔ ปี ๒๕๖๒ ขนาดท่านเองบอกว่ากฎหมายแก้ไขปี ๒๕๖๒

ยังซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการพัฒนา แล้วคนอื่นคนทั่วไปยังไม่เข้าใจใหญ่ว่ากฎหมายนี้เป็นอย่างไร  
ดิฉันเข้าใจดีว่าเป็นเรื่องทางเทคนิค แต่ทำให้เข้าใจได้ง่ายเขาจะได้ปฏิบัติตามได้ง่าย ได้ถูกต้อง

5 จะดีหรือไม่ ข้อเสนอแนะของท่านบอกว่า

ข้อ ๑ ควรปรับปรุงกฎหมายกำกับดูแล ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ  
กฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนให้สอดคล้องและทันสมัยกับพันธกรณีระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลง  
อย่างต่อเนื่อง ไม่ทราบว่าประเด็นไหนอย่างไรที่ไม่ทันสมัย พันธกรณีต่าง ๆ ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง  
ไปอย่างไร แล้วจำเป็นหรือเป็นข้อผูกพันมากน้อยแค่ไหนที่จะต้องแก้ไขในเรื่องนั้นและการไม่แก้ไข

10 หรือผลไม่สำเร็จของการแก้ไขอยู่ที่ไหน อยู่ที่ไม่มีใครเสนอขึ้นมา หรือเสนอขึ้นมาแล้วรัฐบาล

ไม่เห็นชอบด้วย หรือรัฐบาลเห็นชอบเสนอมาแล้วไม่ผ่านสภา ปัญหาอยู่ที่ไหนจะได้ช่วยกันแก้ไข  
ท่านบอกว่า ควรพัฒนากฎหมายระดับพระราชบัญญัติให้เอื้อต่อการพัฒนากฎหมายลำดับรองได้  
อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ทราบกฎหมายฉบับไหนที่ไม่เอื้อให้พัฒนากฎหมายลำดับรอง กฎหมาย  
ลำดับรองคืออะไร พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ระเบียบ หรือประกาศ เพื่อจะได้รู้ว่ากฎหมาย

15 ลำดับรองเป็นอำนาจหน้าที่ เป็นความรับผิดชอบของใคร ของผู้ปฏิบัติหรือฝ่ายบริหาร

หรือคณะรัฐมนตรีจะได้แก้ไขได้ถูกต้อง อันนี้ไม่ทราบ เพราะท่านเขียนรวมมาและท่านบอกว่า  
ควรกำหนดบทบัญญัติที่ชัดเจน โดยเฉพาะเรื่องที่ยังไม่มีบทกฎหมายรองรับหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง  
หลายฉบับไม่ได้บอกว่าอะไร บอกเพียงตัวอย่าง เช่น เรื่องการนำระบบดาวเทียมมาใช้ในกิจการ  
การบินพลเรือนและการบริการการเดินอากาศ เป็นต้น เรื่องกฎหมาย เรื่องดาวเทียมเข้าใจแล้ว

20 เพราะได้ยืนกันอยู่ตลอดเวลา และพยายามจะผลักดันกฎหมายเรื่องนี้ แต่เรื่องอื่นกฎหมาย  
หลายฉบับที่ท่านบอกไม่ทราบว่าเรื่องไหนบ้าง ถ้ามีความชัดเจนในเรื่องนี้จะช่วยกันผลักดันต่อไป

ข้อ ๒ ท่านบอกว่า ควรแก้ไขบทนิยามที่สำคัญในมาตรา ๔ ของพระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ ให้สอดคล้องกับความหมายสากลที่องค์การการบินพลเรือนระหว่าง  
ประเทศกำหนด เช่น คำว่า บริการเดินอากาศกับแอร์เซอร์วิส (air service) และคำว่า อากาศยาน

25 กับแอร์คราฟต์

(aircraft) เป็นต้น แต่ในหน้า ง ท่านมีคำอื่นอีก เช่น คำว่า “บริการการจัดการจราจรทางอากาศ” กับ “แอร์แทรฟฟิกแมนเนจเมนต์ (air traffic management)” อันนี้ไม่ตรงกัน ในหน้า ง

5 กับหน้า ๕๑ ตกลงปัญหาอยู่ตรงไหน

ข้อ ๓ ที่ดิฉันกล่าวเมื่อสักครู่นี้ ที่หายไปหน้า ๕๑ ควรพัฒนากฎหมายลำดับรอง พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ อะไรก็ตาม กฎหมายลำดับรองในการกำกับดูแล เศรษฐกิจการบินสำหรับการกำกับดูแลผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการ การเดินอากาศ โดยนำหลักสมรรถนะในการบริหารจัดการมาใช้ในการประเมินผลการดำเนินงาน

10 ของผู้ให้บริการ เพื่อคำนวณความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าบริการ เป็นต้น

เนื้อหาตรงนี้ส่อให้เข้าใจว่า กฎหมายลำดับรองที่เป็นปัญหาอุปสรรค ล้าสมัย เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ที่มีอำนาจตามกฎหมายอยู่แล้วใช่หรือไม่ เป็นอำนาจของใคร แล้วปัญหา อยู่ตรงไหนที่เพื่อนสมาชิกหลายท่านบอกว่ากฎ กติกา ข้อบังคับต่าง ๆ ทำไม่ไม่ออกมาสักที ไม่ใช่ฝ่ายนิติบัญญัติ เป็นเรื่องของฝ่ายบริหารและต้องไปผลักดันตรงนั้น เพราะฉะนั้น ถ้าท่านกรุณา

15 สร้างความชัดเจนตรงนี้จะได้ช่วยกันผลักดันข้อเสนอตามรายงานของท่านให้เกิดผลสัมฤทธิ์

ได้มากขึ้น ขอบพระคุณค่ะ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอขอบคุณศาสตราจารย์พิเศษกาญจนารัตน์ ลีวิโรจน์ มีสมาชิกท่านใดประสงค์ จะอภิปรายเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้อีกหรือไม่

20 (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ผมปิดรับรายชื่อผู้ที่จะอภิปราย ขอเชิญคณะกรรมการธิการต่อข้อชี้แจง ครับ

พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ (รองประธานคณะกรรมการฯ คนที่หนึ่ง) :  
กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ ขอบพระคุณท่านสมาชิกวุฒิสภาหลายท่านที่ได้ให้

5 ข้อคิดเห็น ต้องขอขอบพระคุณท่านทรงเดช เสมอคำ สมาชิกวุฒิสภา ในเรื่องปัญหาการบริการ  
สนามบิน การบินไม่ตรงต่อเวลา การโหลตกระเป่า การบริการหน้าท่าอากาศยาน และแท็กซี่

ท่านสมชาย ชาญณรงค์กุล เรื่องการตรวจสอบความปลอดภัยผู้โดยสาร

ไม่เหมือนกันในสนามบินต่าง ๆ การขนส่งและกระเป่ามีประเด็นปัญหา เป็นปัญหาที่ฝาก

ให้คณะกรรมการได้บันทึกไว้ และในขณะเดียวกัน คณะผู้ชี้แจงพร้อมชี้แจงในส่วนของสำนักงาน

10 การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้แทนของบริษัท การทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จะชี้แจงในเรื่องการบริหารหน้าท่าอากาศยาน เรื่องการตรวจความปลอดภัย เรื่องตรวจร่างกาย

เรื่องกระเป่า เรื่องสินค้าหรืออะไรต่าง ๆ

ท่านอนุสิษฐ คุณากร เรื่อง ปรับข้อความ จะนำไปแก้ไขคำว่า มาตรฐานขั้นต้น

เรื่องการบริหารห่วงอากาศ การบูรณาการหน่วยงาน เป็นประเด็นสำคัญที่ให้ความสำคัญ

15 การพัฒนาเพื่อยกระดับศักยภาพ เรื่องโดนรบกวนต้องเลย การควบคุมความถี่ การลงทะเบียน

คนละหน่วยงานเป็นปัญหาปัจจุบันและเคยมีการศึกษาเรื่องนี้แล้ว และมีการเสนอไปแล้ว

ในส่วนที่ท่านเสนอแนะวันนี้มีการบันทึกและเพิ่มเติมส่งไปยังหน่วยงาน ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นั่งอยู่ที่นี้ โดยเฉพาะผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ท่านกำกับนโยบาย

เรื่องนี้ คงจะชี้แจง ขอขอบคุณครับ

20 ท่านสุรเดช จิรจิตติเจริญ เรื่อง การสร้างสนามบิน เส้นทางการบิน การเข้า - ออก

วงจรถวายการบิน ซึ่งขณะนี้เป็นเรื่องที่สำคัญ พูดอยู่เสมอ การสร้างสนามบินใหม่ ความคุ้มค่า

ที่สำคัญ คือ วงจรการบินดีโค้งที่วงจรถวายบินใกล้เคียงกัน ปัจจุบันสนามบินของจังหวัดภูเก็ต

ที่จะเพิ่มมากขึ้น เพิ่มสนามบินภูเก็ตแห่งที่ ๒ ระยะห่างโดยปกติแล้วต้องห่างมากกว่า ๕๐ กิโลเมตร

ซึ่งวงจรถวายบินนี้ไม่ถึง คณะกรรมการพยายามชี้แจงหน่วยงาน เขาพยายาม แต่อย่างไรก็ตาม

25 นโยบายเป็นอีกส่วนหนึ่งของรัฐบาลในการที่จะพัฒนา อยากรู้ก็ตาม เรื่องความปลอดภัย

# ๔๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

กฤษฎีกา ๑๒/๒

เป็นเรื่องจำเป็นและสำคัญ ถ้าสร้างขึ้นมาไม่มีความปลอดภัยจะถูกตรวจสอบโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ ต้องขอขอบพระคุณท่านสุรเดช

5 จิรัฎฐิติเจริญ ในเรื่องการจราจรทั้งทางอากาศ และการจราจรเข้า – ออกทางบก เรื่องนี้สำคัญ ผู้แทนของการทำอากาศยานคงจะชี้แจง หรือถ้าไม่ชี้แจงท่านจะรับเรื่องนี้ไป เรื่องการถอดบทเรียนของสนามบินฮานอยและการพัฒนาสนามบินต่าง ๆ มองเห็นอยู่เหมือนกันในเรื่องการพัฒนาภายในสนามบินเพื่อรับรองการบริการผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม มีการจัดบูธจัดร้านค้าทำให้พื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกของพี่น้องประชาชนลดลง

10 ท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ท่านให้กำลังใจ ท่านมองเรื่องการพัฒนาสายการบินที่สามารถจะแข่งขันกับต่างชาติ แต่ขณะนี้มองเรื่องนี้เหมือนกัน การแข่งขันนี้ไม่ว่าจะเป็น การนำพาผู้โดยสารเข้า ผู้โดยสารออก หรือการขนส่งสินค้า ในปัจจุบันมีการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น โดยใช้การเดินทางทางอากาศ ต้องขอขอบคุณครับ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นเรื่องสำคัญ ปัจจุบันมีสงครามระหว่างประเทศอยู่ การเดินทางเป็นเรื่องสำคัญ ขณะนี้มีการต่อรองนโยบาย

15 การเปิดน่านฟ้าเสรีกันอยู่ ท่านสุรเดช จิรัฎฐิติเจริญ ต้องขอขอบคุณ ในเรื่องนี้คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศไม่ได้นั่งนอนใจเรื่องสายการบินเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน ซึ่งขณะนี้ ผลักดัน จะใช้คำว่า ผลักดัน คงไม่ได้ จริง ๆ แล้วท่านได้พยายามที่จะประสานกับสายการบิน โดยเฉพาะสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ให้สายการบินบินออกจากแม่ฮ่องสอนให้ได้

20 ขณะนี้มีสายการบินบางกอกแอร์เวย์สบินระหว่างกรุงเทพฯ - ลำปาง - แม่ฮ่องสอน ทำอย่างไรที่จะให้มีการเพิ่มมากขึ้นระหว่างเชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน ซึ่งได้มีการประชุมหารือกับหน่วยงาน โดยเฉพาะสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสายการบินพยายามผลักดันในเรื่องนี้อยู่ ซึ่งในเรื่องสนามบินแม่ฮ่องสอน เรียนให้ท่านสุรสิทธิ์ ตรีทอง ทราบว่า มีการศึกษารายงานอีกฉบับหนึ่งซึ่งจะนำเข้ามารายงานในเดือนหน้า สายการบิน

25 ที่มีการใช้งานน้อยหรือมีผู้โดยสารน้อยกว่า ๑ แสนคนต่อปี ซึ่งขณะนี้เสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว

คงจะนำรายงานเข้ามาสู่ที่ประชุมประมาณต้นเดือนหน้า สนามบินที่สายการบินไม่มีการนำเครื่องบินไปลง และมีผู้โดยสารน้อยเนื่องจากการลงแล้วไม่คุ้มค่า การมีค่าใช้จ่ายเป็นเรื่องสำคัญ

- 5 ซึ่งสายการบินโอตครวณมาในเรื่องนี้ จะมีข้อเสนอแนะ ซึ่งเรื่องสนามบินที่ไม่ค่อยมีการใช้งาน จะมีการรายงานต่อไปประมาณต้นเดือนหน้า

ท่านศาสตราจารย์เกียรติคุณไกรสิทธิ์ ตันติศิรินทร์ เรื่องการบริหารการจัดการโดยรวม ซึ่งท่านได้พูดถึงคาร์บอนฟุตพริ้นต์เป็นเรื่องที่จำเป็น ต้องขอขอบคุณครับ คณะกรรมาธิการไม่ได้ใส่ใจในเรื่องนี้ แต่อย่างไรก็ตาม เห็นความสำคัญในเรื่องนี้ จะไปเสริมเพิ่มเติม และขณะนี้

- 10 สิ่งสำคัญที่ท่านผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำกับนโยบายเรื่องนี้ จะรับเรื่องการนำไปเป็นนโยบายในการกำกับ ควบคุม และการสร้างรายได้ของคาร์บอนฟุตพริ้นต์

ให้เราได้  
ในโอกาสนี้ต้องขอขอบคุณท่านสำหรับข้อเสนอแนะในเรื่องการยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้น การบริหารจัดการ การพัฒนาคน โครงสร้างพื้นฐาน ในเรื่องธรรมาภิบาล

- 15 และเรื่องการวิจัย ต้องขอขอบคุณครับ จะมีการบันทึกและนำไปใช้ประโยชน์ ข้อสำคัญ คือวันนี้มีหน่วยงานที่สำคัญมา เขาจะโอนรับไปโดยตรง เพราะว่ารายงานในเรื่องนี้อาจจะไม่ได้ลงรายละเอียดในหลายเรื่อง เขียนภาพรวมในรายละเอียด โดยเฉพาะเรื่องทางเทคนิคและระบบเป็นหลัก เรื่องปลีกย่อยอาจจะไม่ได้มีการบันทึกไว้ในเอกสารนี้ แต่อย่างไรก็ตาม ต้องขอขอบคุณท่านสมาชิกหลายท่านที่ได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวข้องกับเรื่องแนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบ

- 20 ท่าอากาศยานและบริหารจัดการการเดินทางอากาศ มีการบันทึกไว้ และหน่วยงานที่มาในวันนี้ ถ้าเห็นชอบในเอกสารฉบับนี้แล้วจะส่งต่อไปยังคณะรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรีจะส่งไปหน่วยงานต่าง ๆ ที่สำคัญ มานั่งรับฟังอยู่ด้วย จะนำเรื่องที่ท่านได้ให้ข้อคิดเห็นไปใช้ประโยชน์

ขอบคุณพลอากาศเอก สุจินต์ เข้มช้อย เรื่อง การพัฒนาเครื่องช่วยเดินอากาศขณะนี้จากการที่ไปตรวจเยี่ยมหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย

- 25 หน่วยงานสนามบิน ได้ให้ความสำคัญในเรื่องเครื่องช่วยเดินอากาศ เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ในเรื่องการตรวจสอบมาตรฐานสนามบินสาธารณะ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีการตรวจสอบ อย่างไรก็ตาม เราพยายามที่จะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5 ได้ออกหนังสือรับรองสนามบินสาธารณะ ซึ่งเป็นเรื่องที่ถูกกำกับควบคุมโดยองค์การการบิน

พลเรือนระหว่างประเทศด้วย เพราะฉะนั้น ต้องมีการพัฒนาสอดคล้องตามที่พลอากาศเอก สุจินต์

แช่มช้อย พูดเรื่องเครื่องช่วยเดินอากาศ ขณะนี้มีความจำเป็นและสำคัญ และหลายสนามบิน

มีการพัฒนา โดยเฉพาะสนามบินหลัก สนามบินรองของกรมท่าอากาศยาน ขณะนี้มีการกำกับ

เรื่องนโยบาย เรื่องการจัดการ เรื่องมาตรฐานความปลอดภัย เครื่องช่วยเดินอากาศต่าง ๆ ให้เกิด

10 ความพร้อมเพียง ขอขอบคุณครับ

- ท่านมณเฑียร บุญตัน ขอขอบคุณครับ สิ่งที่ท่านเสนอในเรื่องปัญหาการเข้าถึง  
 การอำนวยความสะดวกของผู้โดยสาร หน่วยงานที่เข้ามาพร้อมฟังในวันนี้คงจะชี้แจงท่านเพิ่มขึ้น
- 5 หรือไม่อาจจะต้องรับเรื่องท่านไป เรื่องการบริการ การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก  
 อย่างเท่าเทียมกัน และอย่างมีศักดิ์ศรี เป็นเรื่องหนึ่งที่คณะกรรมการด้านการคมนาคม  
 ทางอากาศได้กล่าวกับหน่วยงานในครั้งที่เราไปเยี่ยมหน่วยอยู่เสมอในเรื่องนี้ว่าให้เกิดความเสมอภาค  
 ให้เกิดความสะดวก ความเท่าเทียมกัน ที่ท่านบอกว่า การจัดซื้อจัดหาของที่มีอยู่แล้วแต่ไม่ค่อย  
 ได้เอาออกมาใช้งานในเรื่องทางลาดที่พับได้ พอจะให้มีการเอาออกมาใช้งานจะมีปัญหา
- 10 วันนี้ผู้แทนหน่วยงานมาฟังด้วย หน่วยงานจะชี้แจงให้ข้อคิดเห็นในเรื่องที่ท่านเสนอแนะ  
 ในวันนี้เรื่องการพัฒนาสนามบินจังหวัดแพร่ คณะกรรมการจะส่งเรื่องไปยังกรมท่าอากาศยาน  
 ให้มีการพัฒนาให้มีการใช้งานในเรื่องนี้ สำคัญอยู่ที่สายการบิน เรื่องต้นทุนของสายการบิน  
 เราพยายามที่จะสร้างความเข้าใจระหว่างต้นทุนของสายการบิน ซึ่งสนามบินจังหวัดแพร่  
 จะเป็นอีกสนามบินหนึ่งในกลุ่มสนามบินที่ไม่ค่อยมีการใช้งาน แล้วสายการบินไม่สามารถบินไปมาได้
- 15 เนื่องด้วยต้นทุนสูงและมีผู้โดยสารน้อย เรื่องนี้ได้มีการสรุปผลการศึกษาไว้แล้ว จะรายงานในครั้ง  
 ต่อไปของคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศในเรื่องสนามบินที่ไม่ค่อยมีการใช้งาน  
 ขอขอบคุณศาสตราจารย์พิเศษกาญจนารัตน์ ลีวีโรจน์ เรื่องข้อกฎหมาย  
 ข้อกฎหมายเป็นเรื่องที่สำคัญ อาจจะไม่ได้อธิบายในรายละเอียดอย่างที่ท่านกล่าวข้างต้น  
 ต้องขออภัยด้วยไม่ได้กล่าวว่าอะไร ผมชักใช้คณะทำงานในการศึกษาเรื่องข้อกฎหมายที่เราจะ
- 20 เสนอแนะ เสนอแนะในเรื่องอะไร ประเด็นตรงไหนที่เป็นข้อขัดข้อง คณะทำงานจะชี้แจงเพิ่มเติม  
 ให้เข้าใจ หรือบางเรื่องที่ไม่สามารถชี้แจงได้จะขอรับเรื่องไปเพื่อจะแก้ไขเพิ่มเติมในโอกาสต่อไป  
 จากประเด็นปัญหาที่ท่านสมาชิกวุฒิสภาได้สงสัยทั้งหมด ผมขออนุญาตให้ท่านศิริพร เย็นเปี่ยม  
 ชี้แจงในหลักการที่ได้พิจารณาศึกษา และอยู่ในกลุ่มปัญหาที่ทำการศึกษา ที่พบแล้วขอเสนอแนะ  
 เรื่องการบริการหน้าท่าอากาศยาน การเข้า - ออก การจราจร การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์
- 25 เรื่องสนามบินกับการขนส่งภายใน - ภายนอก ทั้งในส่วนของภาคพื้นดินและภาคอากาศ

- เรื่องนโยบายการบริการการแก้ไข ขออนุญาตให้ผู้แทนการทำอากาศยาน ขออนุญาตให้  
ท่านรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง บริษัท ทำอากาศยานไทย
- 5 จำกัด (มหาชน) เป็นคนชี้แจงเรื่องการบริการ เรื่องสนามบินทั้งหมด ไม่ว่าผู้โดยสาร การเข้า - ออก  
ในเรื่องกระเป๋า การตรวจที่ไม่ได้มาตรฐานไม่ว่าของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.)  
ของกรมศุลกากร เดี่ยวผู้แทนของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะชี้แจง  
และในส่วนของท่านนโยบายการพัฒนาหลัก จะขอความกรุณาท่านผู้อำนวยการสำนักงานการบิน  
พลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นคนชี้แจงลำดับต่อไป โอกาสนี้ขออนุญาตเรียนเชิญท่านศิริพร
- 10 เย็นเปี่ยม ชี้แจงประเด็นต่าง ๆ ที่ท่านสมาชิกวุฒิสภาได้เสนอแนะในเบื้องต้นครับ  
ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา  
คนที่สอง) : ขอบคุณพลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ หัวหน้าคณะทำงาน ต่อไปขอเชิญ  
ท่านศิริพร เย็นเปี่ยม และลำดับต่อไป พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ ได้กล่าวถึง ชี้แจงตามลำดับ  
ขอเชิญท่านศิริพร เย็นเปี่ยม ครับ
- 15 นางศิริพร เย็นเปี่ยม (ผู้ชี้แจง) : ขอบพระคุณค่ะ ก่อนอื่นต้องขอบพระคุณ  
เป็นอย่างยิ่งที่ทุกท่านได้ให้ความสนใจ และตั้งแต่ที่ดำเนินการมาใน ๒ สมัย ยอมรับว่า  
ครั้งนี้มีผู้สนใจเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ประเด็นต่าง ๆ อาจจะมีข้อบกพร่องในประเด็น  
เรื่องความละเอียดหรือลักษณะทำอย่างไร เป็นอย่างไร ซึ่งรายละเอียดดังกล่าวขอเรียนชี้แจง  
ถึงแม้ว่าประเด็นนี้อาจจะถูกใจบ้าง ไม่ถูกใจบ้าง ต้องกราบขอโทษและขอภัยมา ณ ที่นี้
- 20 อย่างไรก็ตามก็ต้องขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ออกความคิดเห็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องงานกฎหมาย  
ขอเรียนว่า ข้อกำหนดกฎหมายที่ได้กลั่นกรองพบ ประเด็นหลักที่สำคัญ ก่อนที่เราจะลงลึก  
ไปในเรื่องกฎหมายต้องสร้างความเข้าใจต่อทุกท่านในเรื่องคำนิยาม บัดนี้ ได้ตรวจพบว่า สิ่งแรก  
ที่จะนำไปสู่ฐานรากที่ลึกลงไปและมีค่าต่าง ๆ ได้ถูกเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาตามเทคโนโลยี  
ที่มีการนำมาใช้มากขึ้น คือ อากาศยานไร้คนขับ และอากาศยานแห่งอนาคต รวมทั้งอากาศยาน
- 25

สิ่งเหล่านี้เป็นอากาศยานที่อยู่ในดั้งเดิมได้เขียนเอาไว้รวมกัน แต่บัดนี้ไม่สามารถจะนำที่รวมกันมาใช้ได้ต่อไปจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

5 เสนอร่างไปยังคณะกรรมการการบินพลเรือนแก้ไขมาตรา ๔ เพื่อให้ได้ตรงกับความหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก่อนเป็นอันดับแรก เช่นที่ได้กล่าวไปแล้ว คือ มีการขนส่งทางน้ำ ทางบก แต่ขาดคำว่า “ทางอากาศ” แต่กลับไปใช้ คำว่า “การเดินทางอากาศ” ดังนั้น จึงขอทบทวนในเรื่องกฎหมายอีกครั้งหนึ่ง เพื่อที่จะมองว่าในความหมายของการเดินทางอากาศ ถูกต้องกับความหมายของการขนส่งทางอากาศที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

10 ได้มีวัตถุประสงค์ไว้หรือไม่ ได้ค้นพบว่ามาตรา ๙๖ ของอนุสัญญาพันธกรณีระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention) ได้ให้ความหมายของแอร์เซอร์วิสไม่ได้หมายถึง การบริการการเดินทางอากาศ แต่อย่างไรก็ดี จึงมีความจำเป็นจะต้องทบทวนก่อน คำว่า “อากาศยาน” มีอากาศยานไร้คนขับและอากาศยานที่มีคนขับ แต่ปรากฏว่า ในความลึกซึ้งของกฎหมาย ที่เขียนเอาไว้ก่อนหน้านี้ จึงได้ขอใช้คำว่า “ผอนปรน” เพื่อให้กฎหมายต่าง ๆ เข้าสู่ระบบที่จะ

15 ปฏิบัติได้ต่อไป เนื่องจากอากาศยานที่เราได้กำหนดเอาไว้เน้นถึงอากาศยานการบินพลเรือน คือ คอมเมอร์เชียล (commercial) เป็นหลัก ไม่ได้รวมถึงอากาศยานที่เป็นของรัฐ แต่ทั้งนี้ คำว่า “อากาศยาน” ที่ได้กำหนดเอาไว้เดิมเรากำหนดไว้ว่าอากาศยานทุกลำต้องบินในเส้นทางบิน อากาศยานทุกลำต้องบินขึ้น - ลง จากบริเวณสนามบิน ดังนั้น เมื่อเราอ่านไปแล้วในฐานะที่เรา อยู่ในด้านการกรั่นกรองการใช้กฎหมายจึงพบว่าสิ่งแรกที่เราจะทำได้ง่ายที่สุด คือ เปลี่ยนคำนิยาม

20 ให้ตรงก่อนว่า อากาศยาน หมายถึงอะไรบ้างเพื่อที่จะได้ไปแจกแจงในกฎระเบียบต่อไป ขออนุญาต ให้การแก้ไขปัญหามาของเราค่อย ๆ เปลี่ยนค่อย ๆ ไป เพื่อที่จะเริ่มต้นจากฐานรากไปสู่ชั้นปลายที่ได้ ประสิทธิภาพอย่างสมบูรณ์ เรารับทราบมาโดยตลอดว่าการพัฒนาห้วงอากาศ เหมือนเรามีบ้าน อยู่หลังหนึ่งมีพื้นที่อย่างจำกัด แต่เรามีอาจที่จะขยายพื้นที่ของเราได้ ไม่อาจบรรจุสมาชิกในบ้าน ได้อย่างมากมาย -----

ดังนั้น จึงต้องหาวิธีการต่าง ๆ ซึ่งไม่ได้แจกแจงรายละเอียดไว้ ณ ที่นี้ หมายความว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะรับไปปฏิบัติได้รับทราบรายละเอียดของภาคผนวกและแนวทางแล้ว สามารถ

5 ที่จะแก้ไขตามหัวข้อประเด็นดังกล่าวที่มีทั้งหมด ๑๙ แอนเนกซ์ (annex) ภาคผนวก และรวมถึง

เอกสารทั้งหมดอย่างน้อยเป็นหลายสิบเล่มและเล่มใหญ่ ๆ ทั้งหมด ดังนั้น ดิฉันขออภัยและขอโทษมา ณ ที่นี้ว่ามีอาจที่จะอ้างอิงได้ทั้งหมด จึงบอกว่ามาตรฐานมินิมัมรีไควร์เมนต์

(minimum requirement) ที่ได้กำหนดขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ คือ โกลบอลแอร์เนวิเกชันแพลน (Global Air Navigation Plan) ต้องปฏิบัติภายใต้มินิมัมรีไควร์เมนต์ขั้นต่ำให้ได้และต้อง

10 ขอบพระคุณท่านที่ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า เราไม่ได้หลีกเลี่ยงข้อบกพร่อง อันนี้ต้องขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากในขณะนั้นไม่ทราบว่าจะใช้ภาษาเขียนอย่างไร ขณะนี้ได้รับ

ภาษาเขียนที่ดีขึ้นเพื่อที่จะมารองรับ การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยเพื่อรองรับตรงนั้น ต้องขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ มีอาจที่จะกล่าวถึงท่านทั้งหมด เนื่องจากพลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ ได้กล่าวถึงชื่อของท่านทั้งหมดแล้ว

15 เรื่องการแก้ไขปัญหาของห้วงอากาศ ท่านผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทยที่ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ รวมถึงบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่มีแผนงานค่อนข้างชัดเจนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่อย่างไรก็ดี สิ่งที่เราเห็นพบว่าเป็น

ที่ ต้องการ ให้เพิ่มเติมเพื่อกลั่นกรองและเน้นไปยังเรื่องต่าง ๆ ที่ถูกกำหนดขึ้นเป็นค่าของ ๔ มิติ

ซึ่งเป็นเรื่องแห่งอนาคตที่จะใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ตามที่ท่านได้กล่าวเอาไว้ คือ ปัญญาประดิษฐ์

20 และดิจิทัลภายใต้ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

ได้มุ่งเป้าหมายไปยัง ๒ อย่างนี้ ในอุตสาหกรรมแห่งอนาคตและการบริการ ต้องขอบพระคุณท่านอย่างยิ่ง

สำหรับเรื่องมินิมัมรีไควร์เมนต์ ทักษะวิสัยที่ถูกกำหนดขึ้นในสภาพของแคเทกอรี

ทั้งสามนั้น เป็นแคเทกอรีที่ไม่มีข้อจำกัดใด ดังนั้น สิ่งเหล่านี้ขอน้อมรับไปปฏิบัติให้มาตรฐาน

25 ของเรามีมาตรฐานที่ไม่มีสิ่งกีดขวาง มีสภาพอากาศที่ดำเนินการไปถึงขั้นแคเทกอรีที่ ๓

สามารถแตะพื้นได้ด้วยตัวของนักบิน แต่ปัจจุบันนี้เนื่องด้วยสนามบินของเราได้ถูกสร้างขึ้น

ภายใต้ข้อจำกัดเพื่อที่จะแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำของประเทศและการกระจายรายได้ของประชาชนและการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับขีดความสามารถ ทำอย่างไรที่จะให้เกิด

- 5 การแข่งขันได้ตั้งนั้น ขอน้อมรับไปแก้ไขปัญหาและเปลี่ยนแปลงไปสู่เทคโนโลยีใหม่อย่างค่อยเป็นค่อยไปการสร้างการมีส่วนร่วม ข้อขัดแย้ง โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพยายามสร้างการมีส่วนร่วมและขอให้ท่านได้นำข้อคิดบริบทใหม่ผ่านไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง ผู้ที่มีส่วนร่วม ตั้งแต่อนุญาตในการกำกับดูแล การใช้เครื่องมือ การพัฒนาบุคลากรในการกำกับดูแลทุกขั้นตอน ตั้งแต่ขั้นตอนอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งการนำเสนอข้อเสนอแนะ
- 10 เจริญนโยบายด้านการพัฒนาขนส่งทางอากาศในระยะยาวต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนต่อไป และหวังว่าจะพัฒนาประเทศเข้าสู่มาตรฐานอย่างแน่นอน

- ในประเด็นเรื่องปัจจัยต่าง ๆ ในการศึกษารายงานฉบับนี้ เรามีจุดมุ่งหมายและเป้าหมายไปยังการค้นหาโดยหลักการวิจัยทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยใช้ระบบสมการเชิงเส้น นั่นคือการใช้แซม (SAM) เป็นการนำสถิติขั้นสูง เพื่อมาวัดเกณฑ์ต่าง ๆ ว่าสิ่งที่สร้างทฤษฎีมานั้น
- 15 ต้องการที่จะสร้างว่าสิ่งที่กล่าวถึงทั้งหมดนี้เป็นข้อเท็จจริงที่ทดสอบแล้วและพิสูจน์แล้วว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องแก้ไขและให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก สำหรับข้อเสนอแนะ

ไม่ได้ลงลึกในรายละเอียด เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นจะต้องแยกเอกสารจำนวนหลายสิบเล่มดังที่ได้กล่าวแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ได้แบ่งการศึกษาเป็น ๓ ระดับ คือ อากาศยานแบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ อากาศยานที่มีคนขับที่นำเสนอในวันนี้ กับอากาศยานไร้คนขับ ซึ่งมีอยู่ใน

- 20 รายงานอีกฉบับหนึ่งและอีกหลายฉบับได้ทำการศึกษาไปแล้วทั้งหมด ๓ ฉบับ เพื่อที่จะใช้ในทางเศรษฐกิจและใช้ประโยชน์จากอากาศยานไร้คนขับ และเส้นทางบิน รวมถึงปัญหาของท่าอากาศยานที่ไม่มีผู้โดยสาร ท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้กันมาก แล้วมีอากาศยานที่เกิดการเข้าซ้อนขึ้นมา ได้คำนึงถึงข้อมูลเหล่านั้นทั้งหมดตามที่ท่านได้กรุณาเน้นย้ำให้ได้มีการนำประเด็นดังกล่าวมานั้นย้ำในรายงานอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งประเด็นดังกล่าวจะอยู่ในการนำเสนอขึ้นต่อไป
- 25 ในรายงานอีกฉบับหนึ่ง ต้องขอบพระคุณท่านที่ได้ให้เห็นการณ์ไกลและเห็นประเด็นต่าง ๆ ที่จะได้นำมาบูรณาการ

# ๕๑

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

อรุณิตย์ ๑๔/๓

และคาดหวังว่าวันหนึ่งคงได้นำเอกสารเหล่านั้นมาบูรณาการอยู่ร่วมกันและมีเอกสารต่าง ๆ ที่จะเสนอแนะเป็นหนังสือและเป็นเล่มไว้อย่างครบถ้วน เรื่องกฎหมาย กฎระเบียบ วิธีการ

5 ทางเทคนิค ดินันขอขอบพระคุณและมีผู้ที่จะตอบคำถามอีกหลายท่านค่ะ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอบคุณท่านศิริพร เย็นเปี่ยม ขอเชิญผู้ชี้แจงท่านต่อไปตอบชี้แจงครับ

นายสุทธิพงษ์ คงพูล (ผู้ชี้แจง) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ กระผม นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ขออนุญาต

10 ใช้โอกาสนี้ในการเรียนชี้แจงข้อมูลที่สำคัญต่อที่ประชุม ก่อนอื่นผมต้องกราบขอบพระคุณ ท่านสมาชิกวุฒิสภาทุกท่านที่ได้กรุณาให้ความสนใจและข้อคิดเห็นต่อกิจการการบินพลเรือน ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน และขอขอบพระคุณคณะกรรมการการคมนาคมที่ได้มีการสรุปผลการศึกษา ขออนุญาตเรียนให้ทุกท่านได้โปรดทราบว่า สิ่งที่เป็นข้อสรุปในผลการศึกษา ส่วนใหญ่สอดคล้องกับรัฐบาลหรือหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในเรื่องนี้ได้ดำเนินการมาโดยสรุป

15 ดังนี้ ปัจจุบันนี้เป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยมีนโยบายการบินพลเรือนเชิงบูรณาการ ที่ครบถ้วนทุกด้านตามมติ ครม. ที่ให้ความเห็นชอบนโยบายการบินพลเรือนแห่งชาติ

เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๖ ประกอบไปด้วยนโยบายหลักทั้ง ๓ ด้าน ได้แก่ นโยบายในด้านโครงสร้างพื้นฐาน นโยบายทางด้านเศรษฐกิจการบิน และนโยบายทางด้านมาตรฐานการบิน ตัวอย่างเช่น

20 การปฏิรูปกฎหมายการบิน การพัฒนาองค์กร โครงสร้างหน่วยงาน บุคลากร งานด้านกำกับดูแล เศรษฐกิจ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบทั้งวงอากาศต่าง ๆ รวมอยู่ในนโยบาย การบินพลเรือนฉบับนี้ ซึ่งผมจะขอส่งมอบให้กับคณะกรรมการเพื่อนำไปใช้ประกอบการสรุปผลการศึกษาต่อไป

25

- ๑๕/๑

# ๕๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

สุกัญญา ๑๕/๑

จากนโยบายดังที่ได้นำเรียนไปแล้ว ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีแผนบูรณาการที่เป็นแผนชาติ ชื่อ แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๓

5 และแผนแม่บทฉบับนี้ ได้มีแผนปฏิบัติการขออนุญาตใช้ภาษาอังกฤษเป็นสทราทีจิกอิมพลีเม้นเทชันแพลน (strategic implementation plan) ที่เป็นรายละเอียดในการดำเนินการทุกด้าน

ซึ่งแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการประกอบฉบับนี้ กระทบจะได้นำเรียนให้กับคณะกรรมการได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป ซึ่งที่นำเรียนตรงนี้เพื่อให้ท่านสมาชิกวุฒิสภาที่ได้กรุณาให้ข้อคิดเห็นต่าง ๆ ได้เห็นภาพว่าสิ่งที่คณะกรรมการได้ศึกษาความเป็นไปด้วยความสอดคล้องกับสิ่งที่หน่วยงาน

10 กำลังดำเนินการอยู่ หลายข้อคิดเห็นที่ทุกท่านได้กรุณาให้คำแนะนำ กระทบยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ฝ่ายนิติบัญญัติได้มีความเข้าใจ และมีความเห็นที่เป็นไปในทิศทางที่ประเทศชาติต้องการพัฒนา  
น่าจะเป็นเรื่องง่ายในการที่ฝ่ายบริหารหรือหน่วยงานเกี่ยวข้องจะได้นำไปปฏิบัติต่อไป ทุกเรื่องที่ท่านได้กรุณาให้ข้อคิดเห็นมาแล้วเป็นประโยชน์เป็นเรื่องที่สอดคล้องอยู่แล้ว เมื่อทุกท่านได้รับมอบเอกสารไปจะเห็นว่ามีการดำเนินการในเรื่องนี้อย่างไรบ้าง โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการ

15 ห้วงอากาศ ขออนุญาตกล่าวถึงเรื่องห้วงอากาศ ผมเรียนว่า ประเทศไทยเคยมีเที่ยวบินขึ้นไปถึง ๑ ล้านเที่ยวบินเป็นครั้งแรกในปี ๒๕๖๒ ปีนั้นมี ๑,๐๗๐,๐๐๐ เที่ยวบิน เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ ๕๓๐,๐๐๐ เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ ๕๔๐,๐๐๐ เที่ยวบิน แต่ทุกท่านจะนึกภาพออกว่าในปีนั้นโอกาสที่จะเดินทางได้ตรงเวลานั้นน้อยมากเพราะว่า จริง ๆ แล้วมีเที่ยวบินมากขนาดนั้น แต่ไม่ได้มีความสามารถในการรองรับเท่านั้นจริง คำถาม คือ ปีนั้นมีนักท่องเที่ยว

20 ต่างชาติ ๔๐ ล้านคน เดินทางร่วมกับคนไทยทำให้เกิดเที่ยวบินประมาณ ๑,๐๗๐,๐๐๐ เที่ยวบิน มีรายได้จากการท่องเที่ยว ๒ ล้านล้านบาท แต่เราทราบที่ว่าตัวเลขแค่นี้ไม่เพียงพอ เราต้องการมากกว่านี้อีก ๓ เท่า คำถาม คือ จะเอาคาปาซิติ (capacity) ความสามารถในการรองรับอีก ๓ เท่ามาจากที่ไหน เพราะฉะนั้น เมื่อเปรียบเทียบดูแล้วศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยเทียบกับประเทศที่มีศักยภาพใกล้เคียงกัน เช่น ญี่ปุ่น สเปน อิตาลี ฝรั่งเศส เหล่านี้รับนักท่องเที่ยว

25 เกินจำนวนประชากรของประเทศเขาอยู่แล้ว ถ้าเปรียบเทียบประเทศไทยเป็นตู้ปลา ประเทศไทย

# ๕๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

สุกัญญา ๑๕/๒

รับนักท่องเที่ยวได้ ๘๐ - ๑๐๐ ล้านคน ก็รับได้ ศักยภาพการท่องเที่ยวเรามีเพียงพอที่จะมีคนเข้ามา  
เที่ยวประเทศไทยขนาดนั้น แต่คำถามคือ ตอนที่ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเข้ามาแค่ ๔๐ ล้านคน

5 ไม่สามารถรองรับได้แล้ว ด้วยขีดความสามารถที่ไม่ได้รับการพัฒนา ดังนั้น เป็นเหตุให้รัฐบาล

จึงต้องมีการกำหนดนโยบายการบินพลเรือน และแผนที่มุ่งเน้นเป็นเรื่องการจัดการปรับปรุง

ห้วงอากาศ ขนาดของประเทศไทยสามารถที่จะรองรับเที่ยวบินขนาดนั้นได้หรือไม่ ถ้า ๓ เท่า

คือ ประมาณ ๓ - ๔ ล้านเที่ยวบิน เราศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศเยอรมนีที่มีขนาดประมาณ

๒ ใน ๓ ของประเทศไทย เวลาที่มีเที่ยวบินจำนวนมาก รับได้เกือบ ๔ ล้านเที่ยวบิน อังกฤษเท่ากับ

10 ครั้งหนึ่งของไทย เวลาที่มีเที่ยวบินมาก ๆ รับได้ประมาณเกือบ ๓ ล้านเที่ยวบิน เพราะฉะนั้น

ในเชิงความเป็นไปได้ของห้วงอากาศของประเทศไทยทำได้ อยู่ที่แผนและการจัดการที่ดี

สิ่งที่คณะกรรมการได้กรุณาศึกษาและสิ่งที่ทุกท่านได้แสดงความห่วงใยหรือให้ข้อคิดเห็น

เป็นแนวทางที่น่าจะไปด้วยความสอดคล้องกันและสามารถที่จะดำเนินการไปตามที่ทุกท่าน

ได้ให้คำแนะนำได้

15 สำหรับประเด็นที่ทุกท่านได้มีข้อสอบถาม กระทบขออนุญาตไม่ได้ตอบทุกท่าน

ทุกเรื่อง จะขอตอบไปที่คณะกรรมการ แต่จะขอกล่าวถึงในบางประเด็น กรณีเรื่องการบิน

ไม่ตรงเวลา ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ในขณะนี้ ปัจจุบันพบว่านอกจากสาเหตุของการบินไม่ตรงเวลา

อันเนื่องมาจากสาเหตุอื่น ๆ เช่น สภาพอากาศหรือว่าอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

ถ้านับเฉพาะความล่าช้าที่เกิดจากสายการบินแล้ว ปัจจัยใหญ่ คือ จำนวนอากาศยานที่ไม่เพียงพอ

20 อย่างที่ท่านสมาชิกวุฒิสภาผู้ทรงเกียรติได้กล่าว สาเหตุที่เครื่องบินไม่เพียงพอเนื่องจาก

เกิดผลกระทบในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ผ่านมา

มีเครื่องบินที่ต้องจอดทิ้งนานแล้วต้องรอเวลาซ่อม ตอนนี้ศูนย์ซ่อมมีไม่พอ เครื่องบินกลับมาบินได้

ไม่มากพอ แต่ความต้องการเติบโตขึ้นไปสูงมาก ซึ่งตอนนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

กำลังเรียกสายการบินที่ประสบเหตุในเรื่องความล่าช้าบ่อย ๆ เข้ามาปรับลดจำนวนเที่ยวบิน

25 และจะไม่ให้ปัญหาในเรื่องความล่าช้าไปสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้โดยสารหรือลดลงให้ได้มาก

ที่สุด เรื่องนี้กำลังแก้ไขอยู่

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

สัปดาห์ที่ ๑๕/๓

ประเด็นที่ท่านมณเฑียร บุญตัน ได้กล่าวถึง ขออนุญาตที่เอ่ยนาม

เรื่องข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐาน  
 สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดไว้บริการผู้โดยสาร

- 5 ที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ ตอนนี้อยู่เรื่องได้ดำเนินการไปและอยู่ระหว่างการนำความเห็น  
 ของคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติมาปรับปรุงแก้ไข คาดว่าจะมีผลออกมาบังคับใช้  
 ได้ไม่เกินไตรมาสที่ ๒ ของปี ๒๕๖๗

เรื่องสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยรับเป้าหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่าง  
 ประเทศมาดำเนินการและมีแผนแม่บทในการทำเรื่องนี้กับภาคการบินทั้งหมด ขออนุญาตเรียนว่า

- 10 ประเทศไทยเป็นประเทศกลุ่มแรกที้อาสาสมัครในการนำระบบที่เรียกว่า คอรัเซีย (Carbon  
 Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation : CORSIA) เป็นเรื่องการ  
 ชดเชยและมาตรการในการที่จะลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานกับองค์การการบินพลเรือน  
 ระหว่างประเทศมีความสำเร็จในการดำเนินงานในขั้นตอนนี้เป็นอย่างดี รวมทั้งเรื่องอื่น ๆ ด้วย  
 ขณะนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง  
 15 ในการพัฒนาเพื่อให้มีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยั่งยืน หรือซัสเทนเอเบิลเอวีเอชันฟิล (sustainable  
 aviation fuel) เข้ามาใช้งาน นโยบายในเรื่องนี้เป็นเรื่องที่ชัดเจนและมีเป้าหมายดำเนินการ

เรื่องสุดท้าย กระทบจะขออนุญาตชี้แจงกับท่านประธานและท่านสมาชิกวุฒิสภา

คือ เรื่องระบบอากาศยานที่ไม่มีนักบินที่เรียกว่า โดรน แต่ระบบใหญ่ของเรื่องนี้มีมากกว่านั้น

- ปัจจุบันกำลังอยู่ในสถานการณ์ที่ล่าช้ากว่าเทคโนโลยีที่ก้าวล้ำไป สิ่งที่ต้องเร่งทำ คือ ต้องทำคู่ขนาน  
 20 กันทั้งแผนแม่บทที่จะต้องปักหมุดไปให้ได้ในอนาคต ๒๐ ปี ในเวลานั้นประเทศไทยจะมีอีโคซิสเต็ม  
 (Eco system) ด้านการบินเป็นอย่างไร เมื่อมีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเข้ามาบินร่วมกับอากาศยาน  
 ที่มีนักบินที่บินอยู่ในปัจจุบัน ห้วงอากาศเป็นห้วงอากาศเดียวกัน ระบบต่าง ๆ ถูกจัดการแตกต่างกัน  
 ไปตามรูปแบบการบิน เพราะฉะนั้น จะต้องมองไปในระยะยาว ๒๐ ปี เหตุที่ต้องเป็น ๒๐ ปี  
 เพราะว่า ๒๐ ปีนั้นน่าจะเป็นช่วงที่โดรน ซึ่งขณะนี้ยังคงเป็นอินฟินิตี

25

30 ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

สัปดาห์ที่ ๑๕/๔

(Infinity) เป็นเรื่องที่ไร้ขอบเขตอยู่ หยุดการพัฒนาหรือค่อนข้างจะนิ่งแล้ว ๒๐ ปีข้างหน้าจะต้องจินตนาการให้ออกกว่ารูปแบบการbinเป็นอย่างไร โดรนที่จะนำมาใช้ในประเทศไทยจะมีจำนวนกี่ลำ ใช้ทำอะไรบ้าง binอยู่ที่ไหนบ้าง แต่ในขณะนี้ยังไม่ได้คำจำกัดความที่ชัดเจนว่า กำลังพูดถึงโดรน

5 ที่binอยู่ตรงไหนบ้าง ไปอวกาศด้วยหรือไม่ ขนาดมีแค่ไหนบ้าง เพราะฉะนั้น อันแรกที่กำลังเร่งทำอยู่ตอนนี้ คือ การทำงานในขั้นตอนที่เรียกว่า ดีฟินิชั่นเฟส (definition phase) หรือว่า การตกลงทิศทางเป้าหมายทางความคิดของประเทศไทยว่า เพื่อให้ใน ๒๐ ปีข้างหน้า สามารถใช้ประโยชน์

จากเทคโนโลยีอันนี้ได้อย่างสูงสุด จะต้องเริ่มทำอะไรบ้าง วันข้างหน้าต้องมีช่างกลโดรน มีคนที่จบมาเปิดร้านซ่อมโดรนอยู่หัวมุมปากซอย เหล่านี้ต้องคิดให้หมด แล้วส่งผ่านไปยังกระทรวง กรม กอง

10 ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่การที่จะโรดแมป (Road Map) หรือว่า มาสเตอร์แพลน (Master plan) เล่มนี้ให้เสร็จก่อนแล้วค่อยดำเนินการจะไม่ทันต่อการนำเข้ามาใช้ ดังนั้น ตอนนี้จึงมีการ

ดำเนินงานทั้ง ๒ ด้าน สิ่งที่สามารถนำมาใช้งานได้ก่อน เช่น โดรนเกษตร ซึ่งมีผลกระทบไม่มาก กับระบบการbin อนุญาตให้อาณาใช้ หรือโดรนสำรวจ ซึ่งช่วยลดระยะเวลาในการทำงานก็นำมาใช้ก่อน แต่โดรนที่จะเริ่มมีผลกระทบมาก ๆ จะต้องใช้เวลาในการพัฒนาหรือศึกษา

15 ผลกระทบกับผู้ที่เกี่ยวข้อง

จึงขอเรียนว่าในเรื่องโทรนเป็นเรื่องใหญ่อีกเรื่องหนึ่งเท่าที่ระบบการบินของประเทศไทยเคยประสบมา ขออนุญาตกราบเรียนท่านประธานและท่านสมาชิกวุฒิสภาผู้ทรงเกียรติว่า

- 5 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำลังร่วมมือกันทำแผนแม่บทฉบับสมบูรณ์เพื่อให้ประเทศไทยได้ใช้ประโยชน์ในเรื่องนี้อย่างเต็มที่ และพยายามทยอยใช้ประโยชน์ระหว่างทางคู่ขนานควบคู่กันไปด้วย จึงกราบเรียนมาด้วยความเคารพ ขอบพระคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภาคนที่สอง) : ขอบคุณท่านผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เชิญผู้ชี้แจง

- 10 ท่านต่อไปตอบชี้แจงครับ

นางสาวปวีณา จริยฐิติพงศ์ (ผู้ชี้แจง) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพและท่านสมาชิกวุฒิสภาทุกท่าน ดิฉัน นางสาวปวีณา จริยฐิติพงศ์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่สายงานวิศวกรรมและการก่อสร้าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จากประเด็นต่าง ๆ ที่ท่านสมาชิกวุฒิสภาได้มีประเด็น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- 15 ขอนำเรียนข้อมูลการดำเนินงานของ ทอท. ขออนุญาตนำเรียนเป็น ๓ หัวข้อใหญ่

ข้อ ๑ การให้บริการของสนามบิน ทอท. ทราบดีว่าผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการสนามบินของเราต้องการความสะดวกสบาย ต้องการความปลอดภัย ทอท. ได้ดำเนินการวางแผนและแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องและอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ปัญหาที่เกิดขึ้นรายวันได้รับการแก้ไขและกลับมาให้บริการผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว เล็งเห็นและพยายามคิดถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้น

- 20 โดยใช้แฟร็กทีซ (practice) จากสนามบินทั่วโลก มีซิสเตอร์แอร์พอร์ต (Sister Airport)

จาก ๑๓ แอร์พอร์ตทั่วโลก ได้ส่งต่อข้อมูลกันว่า สิ่งที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันหรือว่าสิ่งที่เกิดขึ้นที่สนามบินอื่นแล้วจะเกิดที่สนามบินของประเทศไทยหรือไม่ อันนี้ได้มีการเตรียมแผนว่าหากเกิดขึ้นเราจะทำอย่างไร อาจจะเห็นได้จากการที่ผู้โดยสารอาจจะหงุดหงิดนิดหนึ่ง

ไปที่ท่าอากาศยานไทยก็จะเห็นว่า ก่อสร้างอีกแล้ว ปิดอีกแล้ว เปลี่ยนอีกแล้ว เราพยายาม

- 25 จะปรับ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการตรวจค้น อย่างที่ผู้โดยสารได้เข้าไปที่ท่าอากาศยานตั้งแต่แรก

คือ เรื่องการจราจร มีตั้งแต่รถส่วนตัว รถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ รถไฟฟ้าใต้ดิน

หรือแม้กระทั่งระบบแอร์พอร์ตลิงก์ (Airport Link) ที่เข้าไป ทุกท่านจะมีความต้องการ

5 ที่แตกต่างกัน นอกจากผู้โดยสารแล้ว ยังมีคนที่อยากจะเข้าไปให้บริการ อย่างเช่น รถแท็กซี่

หรือแม้กระทั่งรถรับจ้างต่าง ๆ เราพยายามจะอำนวยความสะดวกให้กับทุกท่านได้รับความสะดวก

สูงสุด โดยแบ่งปันและใช้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดร่วมกัน บางท่านอาจจะไม่ได้สะดวกสูงสุดมากนัก

แต่อยากเรียนทุกท่านว่าเราพยายามแบ่งปันทรัพยากรที่มีอยู่ให้ทุกท่านได้ใช้ นอกจากนั้น

พอผู้โดยสารเข้าไปถึงสนามบิน ระบบเช็คอิน ระบบตรวจค้น รวมถึงตอนที่เข้าไปในพื้นที่ของ

10 แอร์ไซด์ (airside) แล้วจะเห็นว่า มีพื้นที่ที่จะต้องให้บริการ มีที่นั่งพักคอย มีสิ่งอำนวยความสะดวก

ต่าง ๆ รวมถึงมีร้านค้า ท่านจะเห็นว่าช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา

๒๐๑๙ ที่ผ่านมาร้านค้าปิดตัวลงไปจำนวนมาก เนื่องจากว่าเป็นกันทั่วโลก ผู้ประกอบการบางท่าน

อยู่ต่อได้ บางท่านอยู่ไม่ไหวแล้ว ท่านต้องถอนร้านออกไป ได้มีการศึกษาพูดคุยกันตลอดเวลา

รวมถึงมีมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการเพื่อให้เขากลับมาประกอบกิจการ

15 ในท่าอากาศยานได้อย่างราบรื่น และเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารต่อไปด้วย

นอกจากนั้น มีการให้บริการที่อยู่เบื้องหลังที่ผู้โดยสารไม่ได้สัมผัส แต่จะต้องเป็น

การให้บริการที่เกี่ยวข้อง อย่างเช่น การให้บริการเกี่ยวกับสัมภาระที่ท่านได้กล่าวมา รวมถึง

การให้บริการเกี่ยวกับการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานหรือบริการต่าง ๆ ที่อยู่เบื้องหลังที่ผู้โดยสาร

ไม่สัมผัส มีปัญหาเรื่องนี้อยู่มาก ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙

20 ที่ผ่านมา เกิดจากการที่สนามบินปิดทั่วโลกไม่ได้ใช้งาน อุปกรณ์ต่าง ๆ มีอุปกรณ์ที่ชำรุดบ้าง

จะต้องนำไปส่งซ่อมบ้าง รวมถึงจำนวนบุคลากรที่ลดน้อยลงไป ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง

ของเราได้พยายามร่วมมือและร่วมมือกันอย่างเต็มที่ เพื่อจะกลับมาให้บริการได้อย่างสมบูรณ์

อีกครั้งหนึ่ง ขอเรียนว่าสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยานประกอบด้วยหลายสเตกโฮลเดอร์

(Stakeholder) และมีผู้ร่วมดำเนินการอยู่ อย่างเช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเกือบ

25

๑ แสนราย ที่วนเวียนเข้ามาให้บริการผู้โดยสาร เราจึงจำเป็นต้องพัฒนาทั้ง ๓ เรื่อง ซึ่งตอนนี้กำลังทำอยู่

5 เรื่องที่ ๑ เรื่องกายภาพ จะเห็นว่ามีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา พยายาม

ทำให้สวย สะอาด และสะดวกรวดเร็วมากขึ้น เรื่องเทคโนโลยี ตอนนี้ได้มีการนำเทคโนโลยี

ต่าง ๆ เข้ามาใช้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องระบบเช็คอินผู้โดยสาร ระบบตรวจอาชญากร ถ้าใครไปใช้บริการ

ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิจะเริ่มเห็นการใช้ไบโอเมทริกส์ (Biometrics) คือการสแกนใบหน้า

และตอนเดินเข้าจุดตรวจคนจะเห็นแค่ใบหน้า เมื่อพบว่าคุณเป็นผู้โดยสารที่จะเดินทางประตู

10 จะเปิด โดยที่ไม่ต้องดึงบัตรโดยสารกับพาสปอร์ตเข้ามาโชว์อีกรอบหนึ่ง อยู่ในช่วงเฟสที่กำลัง

ทดลอง ตอนนี้กำลังจะทำให้ฟูลเฟส (full phase) ภายในประมาณปลายปี ๒๕๖๗

เรื่องที่ ๒ เรื่องการขยายขีดความสามารถ ทอท. ได้รับคำสั่งและได้รับการแนะนำ

จากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทางเดินอากาศว่า อยากให้ ทอท. พัฒนาให้เต็มที่เพื่อรองรับ

ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากสนามบินมีจำกัด กายภาพเรามีเท่านั้น อยากจะให้ทุกท่าน

15 ลองจินตนาการถึงการส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกประเทศ เหมือนกับน้ำที่ผ่านจากท่อ ตัวเราเป็นท่อ

ถ้าปากท่อเล็กก็ออกไปช้า ตอนนี้พยายามพัฒนาด้านหลังท่อ จากการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ได้มีการเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ คืออาคารแซตเทลไลท์วัน (Satellite 1)

หลังท่อช่วงที่เข้าไปได้มีพื้นที่เพิ่มขึ้นแล้ว หลุมจอดมีมากขึ้นและการให้บริการที่ไม่ค่อยสะดวกสบาย

อย่างเช่น เรื่องการต้องใช้บัสเกต (Bus Gate) จะลดน้อยลง ปัญหาของ ทอท. ตอนนี้ คือ

20 หน้าท่อ ตอนที่ทุกท่านจะเดินเข้าไปเคิร์ฟไซด์ (curve side) ของการนำรถเข้าไปจอดติดขัดมาก

เพราะพื้นที่มีแค่นั้น จึงพยายามเพิ่ม ขยายพื้นที่ด้านหน้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้ทุกท่าน

จึงได้มีแผนพัฒนาทำอากาศยาน ไม่ว่าจะเป็นทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานดอนเมือง

ตอนนี้อยู่ระหว่างการออกแบบ และน่าจะได้เริ่มก่อสร้างเพื่อขยายขีดความสามารถด้านกายภาพ

ของทั้ง ๒ ทำอากาศยานนี้ ประมาณปลายปี ๒๕๖๗ หรือต้นปี ๒๕๖๘ จะเริ่มก่อสร้าง ใช้เวลา

25 ก่อสร้างประมาณ ๓ - ๔ ปี ทำอากาศยานอื่น ไม่ว่าจะเป็นทำอากาศยานภูเก็ตหรือทำอากาศยาน

เชียงใหม่ เป็นเมืองท่องเที่ยว ผู้โดยสารมาก ทำอากาศยานเก่ามาก ทำอากาศยานเชียงใหม่  
ใช้มานานมากแล้ว ทำอากาศยานภูเก็ตทางกายภาพภูมิประเทศเสื่อมง่าย ไม่ว่าจะป็นด้านทะเล

5 และฝนตกตลอดเวลา ทำให้ปรับปรุงค่อนข้างยาก ปัจจุบันทั้ง ๒ ทำอากาศยานนี้ มีแผนพัฒนา  
ทำอากาศยานเช่นเดียวกัน กำลังออกแบบอยู่ภายในต้นปี ๒๕๖๘ น่าจะมีการขยายและก่อสร้าง  
เช่นเดียวกัน นอกจากนั้น อีก ๒ ทำอากาศยานที่เป็นการบ้านที่กำลังศึกษาอยู่ คือ ทำอากาศยาน  
เชียงใหม่ ๒ หรือทำอากาศยานล้านนา และทำอากาศยานภูเก็ต ๒ หรือทำอากาศยานอันดามัน  
เนื่องจากทำอากาศยานภูเก็ตเราดูแล้วว่าด้วยตัวพื้นที่ของรันเวย์หรือทางกายภาพ

10 ของทำอากาศยานน่าจะหยุดตรงที่ผู้โดยสารประมาณ ๑๘ ล้านคน หากขยายต่อไปต้องมี  
แห่งที่ ๒ ซึ่งด้านอันดามันมองว่า ศักยภาพน่าจะได้ถึงประมาณ ๒๒ ล้านคน ส่วนทำอากาศยาน  
เชียงใหม่ตอนนี้มีผู้โดยสารประมาณ ๘ ล้านคน และจะขยายให้ได้ถึง ๑๘ ล้านคน หากเต็ม  
ศักยภาพแล้ว ทำอากาศยานเชียงใหม่ค่อนข้างจะเซนซิทีฟ (sensitive) นิดหนึ่งตรงที่อยู่ในชุมชน  
มีเครื่องบินขึ้น ลงจะรบกวน ได้มีการศึกษาทำอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ ๒ โดยที่มีศักยภาพ

15 ประมาณ ๒๑ ล้านคน กำลังศึกษาอยู่ว่าสมควรจะมีหรือไม่ และควรมีเมื่อไร และเป็นรูปแบบใด  
เรื่องที่ ๓ เรื่องคาร์บอนฟุตพริ้นต์ (Carbon Footprint) ทอท. อยู่ในตลาดด้วย  
คูเรื่องอีเอสจี (Environment Social Governance : ESG) ด้วย เรื่องนี้ ทอท. ให้ความสำคัญมาก  
โดยที่ ทอท. ได้มีการวางแผนไว้ว่าจะไปเป็นเน็ตซีโรคาร์บอน (Net Zero Carbon) ที่ปีไหน  
อยากจะเป็นให้เร็วที่สุด ตอนนี้วางแผนว่าภายในระยะเวลา ๕ ปี จะลดลงให้ได้ครึ่งหนึ่ง

20 และ ๑๐ ปี จะเป็นเน็ตซีโรคาร์บอน การดำเนินการปัจจุบัน คือ นอกจากตอนนี้ก่อสร้างจาก  
อาคารเดิมที่มี พยายามทำให้เข้าสู่มาตรฐานโลก ไม่ว่าจะป็นเรื่องการกันแสงหรืออะไรก็ตาม  
ที่ทำให้เกิดการอนุรักษ์พลังงาน อาคารใหม่ที่กำลังจะสร้าง มีการออกแบบและขอให้มาตรฐานโลก  
รองรับ -----

อย่างเช่น อาคารสำนักงานจะไปสู่มาตรฐานอาคารสีเขียว กำลังดำเนินการอยู่ รวมถึงอาคารใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นด้วยจะนำไปสู่จุดนั้น นอกจากนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับ ทอท. อย่างเช่น ผู้ให้บริการ

- 5 รถรับจ้างต่าง ๆ จะเปลี่ยนไปสู่บริการรถอีวี (Electric Vehicle : EV) รวมถึงรถให้บริการในแลนด์ไซด์ (landside) และแอร์ไซด์มีเป็นพันคัน ทอท. มีนโยบายว่า หากรถคันไหนหมดศักยภาพแล้วจะต้องเปลี่ยนรถ ขอให้เปลี่ยนไปเป็นรถไฟฟ้าเพื่อร่วมกัน และมีการคิดที่จะใช้พลังงานจากแสงอาทิตย์ พลังงานโซลาร์เซลล์ (solar cell) มากขึ้น

- 10 เรื่องกฎหมาย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ ที่เห็นชัด ๆ คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๖ ที่มีอุปสรรคจริง ๆ ในการที่ ทอท. กำลังดำเนินการอยู่ เรื่องนี้จะนำเรียนข้อมูลให้กับ

คณะกรรมการธิการเพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษาต่อไป ทอท. ขอน้อมรับคำติชม และข้อเสนอแนะของทุกท่าน พร้อมทั้งจะนำไปปรับปรุงแก้ไขการบริการให้ดีขึ้น หากมีคอมเมนต์หรือว่าความคิดเห็นใด ๆ สามารถแนะนำ ทอท. ได้ ยินดีและพร้อมที่จะปรับปรุงเพื่อให้บริการที่ดี และเป็นกำลังสำคัญ

- 15 ในการนำผู้โดยสารเข้าสู่ประเทศต่อไป ขอบพระคุณค่ะ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภาคนที่สอง) : ขอบคุณท่านรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีสมาชิกท่านใดยังติดใจในประเด็นที่คณะกรรมการธิการตอบชี้แจงอีกหรือไม่ (ไม่มีสมาชิกยกมือ)

- 20 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภาคนที่สอง) : ถ้าไม่มี ผมขอปิดการอภิปราย เป็นอันว่าที่ประชุมได้พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการธิการเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยที่คณะกรรมการมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพิจารณาศึกษาบางประการ และได้บันทึกไว้ในรายงานด้วยแล้ว หากที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการจะได้ดำเนินการส่งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการ

- 25 ต่อไป มีสมาชิกท่านใดขัดข้อง หรือมีความเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

# ๖๑

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ที่พักรรณ ๑๗/๒

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ถือว่าที่ประชุมเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสิทธิฯ ขอบคุณ

5 คณะกรรมการและผู้ชี้แจง เป็นอันจบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๔

ระเบียบวาระที่ ๕ เรื่องที่ค้างพิจารณา ไม่มี

ระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องที่เสนอใหม่

- รายงานของผู้สอบบัญชีและรายงานการเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ (ตามมาตรา ๗ อัญญัติแห่งพระราชบัญญัติน้ำบาดาล

10 พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติน้ำบาดาล (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๖)

15

20

25

30

# ๖๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ที่พักรรณ ๑๗/๓

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖ รับทราบรายงานของผู้สอบ

5 บัญชีและรายงานการเงินกองทุนพัฒนาไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ตามที่

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และได้เสนอมายังวุฒิสภา ตามมาตรา ๗ อัญญาแห่งพระราชบัญญัติไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๒๐ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติไฟฟ้า

(ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งกำหนดในทุกปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี

และประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของกองทุนพัฒนาไฟฟ้า โดยให้แสดงความคิดเห็น

10 เป็นข้อวิเคราะห์ว่า การใช้จ่ายดังกล่าวเป็นไปตามวัตถุประสงค์และได้ผลตามเป้าหมายเพียงใด

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบรับรองงบการเงินแล้วให้ส่งงบการเงินให้

กระทรวงการคลังทราบ และทำบันทึกรายงานผลเสนอคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา ประกาศ

ในราชกิจจานุเบกษา รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้จัดวางให้ท่านสมาชิกแล้ว

สำหรับการพิจารณารายงานฉบับนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีหนังสือมอบหมาย

15 ให้ผู้แทนจากหน่วยงานเข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุม ดังนี้

๑. นายสุรินทร์ วรกีจธำรง รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล

๒. นายเกรียงศักดิ์ ภิระไร ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและประเมิน ศักยภาพน้ำบาดาล

๓. นางสาววีรวสยา สิ้นรุเดชะ ผู้อำนวยการกองแผนงาน

20 ๔. นางสาวปารณีย์ บัวระพา นักธรณีวิทยาชำนาญการพิเศษ

๕. นางสาวพิมพ์ชนก ภูประดับ นักวิชาการทรัพยากรธรณีชำนาญการ พิเศษ

๖. นางสาวเฟื่องฉัตร จันทวงษ์โส นักธรณีวิทยาชำนาญการพิเศษ

๗. นางสาวไบพร ปาวรีย์ นักวิชาการทรัพยากรธรณีชำนาญการ พิเศษ

25

30



# ๖๔

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ที่พัวรรณ ๑๗/๕

ของกองทุนเมื่อได้ตรวจสอบและรับรองแล้วจะส่งให้กระทรวงการคลังทราบ และทำบันทึก  
รายงานให้คณะรัฐมนตรี รัฐสภา และประกาศในราชกิจจานุเบกษาต่อไป

5 การตรวจสอบรายงานการเงินของงบกองทุนในปี ๒๕๖๔ สำนักงานการตรวจเงิน

แผ่นดินได้ตรวจสอบรายงานเสร็จสิ้นเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๕ กรมทรัพยากรน้ำบาดาล

ได้ส่งให้กระทรวงการคลังทราบ และทำบันทึกถึงผลการรายงานเรียบร้อยแล้ว

กล่าวโดยสรุป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ มีสินทรัพย์

จำนวน ๓,๔๘๗,๙๑๖,๖๒๙.๐๗ บาท มีหนี้สิน จำนวน ๒๒,๗๑๑,๖๔๑.๖๒ บาท มีส่วนทุน

10 จำนวน ๓,๔๖๕,๒๐๔,๙๘๗.๔๕ บาท มีรายได้ จำนวน ๑,๐๔๙,๔๗๕,๗๔๒.๙๒ บาท

และมีค่าใช้จ่าย จำนวน ๒,๑๓๑,๖๑๕,๐๔๙.๐๔ บาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณา ขอขอบคุณครับ

- ๑๘/๑

15

20

25

# ๖๕

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ชลภัสสรณ์ ๑๘/๑

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอขอบคุณท่านรองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล ท่านสมาชิกครับ ด้วยท่านประธาน

5 วุฒิสภาได้มีดำริมอบหมายให้คณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้พิจารณา ศึกษารายงานฉบับนี้เป็นการล่วงหน้าก่อนบรรจุระเบียบวาระการประชุม รายละเอียดปรากฏ ตามเอกสารที่ได้จัดวางให้ท่านสมาชิกแล้ว ขอเชิญท่านประธานคณะกรรมการหรือผู้แทน แลกผลพิจารณาครับ

10 นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ กระผม นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ สมาชิกวุฒิสภา ในฐานะผู้แทนของคณะกรรมการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม วุฒิสภา ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ไปศึกษาล่วงหน้า เกี่ยวกับเรื่องรายงานการเงินของกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล เพื่อประโยชน์ในการอภิปราย สรุปรายงานและข้อสังเกต ขออนุญาตท่านประธานฉายเพาเวอร์พอยต์เพื่อประกอบการอภิปราย นะครับ

15 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ผมอนุญาตตามข้อบังคับ ข้อ ๕๕ ครับ  
(ฉายเพาเวอร์พอยต์ประกอบการอภิปราย)

20 นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ : รายงานการพิจารณาศึกษาฉบับนี้เป็นเรื่อง กองทุนพัฒนาน้ำบาดาลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ โดยที่คณะกรรมการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มอบให้คณะอนุกรรมการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ อย่างยั่งยืน เป็นผู้พิจารณาศึกษา ซึ่งวิธีการศึกษาของคณะกรรมการได้เชิญผู้แทนกรมทรัพยากร น้ำบาดาล และผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเข้ามาร่วมในการประชุมและให้ข้อมูล ในเรื่องดังกล่าว ผลการพิจารณาพบว่า เนื่องจากเงินนี้เป็นเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลไว้ใช้ เพื่อประโยชน์ด้านการศึกษาวิจัยพัฒนาเกี่ยวกับงานวิชาการและการอนุรักษ์น้ำบาดาล

25 ส่วนผลการตรวจสอบรอบปีในกฎหมายเขียนว่า ทุก ๆ ปีให้กองทุนพัฒนาน้ำบาดาลส่งรายงาน

ให้กับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี และเมื่อได้รับการรับรองงบการเงินแล้ว ให้ส่งงบการเงินนั้นไปยังกระทรวงการคลังให้ทราบ และให้รายงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรีและ

5 รัฐสภา ซึ่งเมื่อดูในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว ถือได้ว่าเป็นการเสนอโดยถูกต้อง ผู้ตรวจสอบบัญชี

คือ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่ามีความสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีภาครัฐและนโยบายการบัญชีภาครัฐที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดถูกต้อง แม้ว่าจะมีการให้ความเห็นโดยมีเงื่อนไขเล็กน้อย โดยมีหมายเหตุประกอบงบการเงินในข้อ ๑๓ บอกว่า เงินรับรองการตรวจสอบ

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๑๕ ล้านบาท ยังมีเอกสารมาไม่ครบ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่เล็กน้อยมาก

10 ดังนั้น คณะกรรมการตรวจสอบรายงานฉบับนี้ได้ด้วยความสบายใจ ทุกรายก็ มีข้อสังเกต ๖ ข้อ ขออนุญาตกราบเรียนต่อท่านประธานวุฒิสภาจากการพิจารณาศึกษาล่วงหน้า ดังนี้

๑. เนื่องจากกฎหมายกำหนดว่า ให้กรมทรัพยากรน้ำบาดาลนำเสนอรายงานงบการเงินไปยังคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาทุกปี แต่ในการรายงานฉบับนี้ เฉพาะฉบับปี ๒๕๖๔ ยังไม่พบหลักฐานการเสนอรายงานการเงินของกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลต่อรัฐสภา ระหว่าง

15 ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓ ดังนั้น จึงขออนุญาตเสนอแนะว่า กรมทรัพยากรน้ำบาดาลน่าจะได้จัดทำรายงานระหว่างปีดังกล่าวไปให้กับรัฐสภาเพื่อบันทึกไว้เป็นเหตุผลในการจัดทำรายงานเล่มต่อไป ตารางที่ฉายอยู่ในจอนี้ฉายให้เห็นว่า ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๖๕ ฉบับที่กำลัง

พิจารณาอยู่ ณ วันนี้เป็นเล่มปี ๒๕๖๔ ผลปรากฏว่า พบหลักฐานว่าได้มีการส่งให้สำนักงาน

การตรวจเงินแผ่นดินทุกปีและผ่านเรียบร้อยดี เมื่อได้ถามจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแล้ว

20 บอกว่า เท่าที่มีการตรวจมาไม่พบอะไรที่เป็นเรื่องน่ากังวลใจ ยังไม่พบหลักฐานว่า ได้มีการส่งมายังรัฐสภาตามที่กฎหมายเขียนไว้

๒. เรื่องที่บอกว่า งบการเงินในปี ๒๕๖๔ มีเงินรับรองการตรวจสอบ

จำนวน ๑๕,๘๒๕,๙๐๑.๒๗ บาท บัดนี้ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้ส่งเอกสารหลักฐาน

ประกอบงบการเงินครบถ้วนแล้ว ซึ่งคราวนี้ต้องแนะนำว่า ที่จริงแล้วเป็นงบการเงินปี ๒๕๖๔

25 แม้ว่าตอนส่งเล่มรายงานมายังรัฐสภาเอกสารการเงินของปี ๒๕๖๔ อาจจะยังไม่ครบ

ณ เวลานั้น แต่ในช่วงปี ๒๕๖๕ น่าจะเป็นช่วงเวลาที่กรมทรัพยากรน้ำบาดาลสามารถ  
ดำเนินการให้เสร็จสิ้นลุกลงไปได้ ซึ่งบัดนี้ลุกลงแล้ว ขอแนะนำว่าในอนาคตสามารถแก้ไข

5 ไม่ให้เกิดเรื่องแบบนี้อีกต่อไป

๓. คณะกรรมาธิการได้สื่อสารกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ซึ่งสำนักงาน  
การตรวจเงินแผ่นดินบอกว่า เท่าที่ได้ตรวจสอบไม่พบข้อกังวลอะไร

๔. ในการเปิดเผยนี้ ผู้ดูแลกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลต้องพยายาม

ทำให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๒๙ บัญญัติว่า

10 “ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งได้รับมอบหมายตามมาตรา ๒๘ จัดทำบัญชีสำหรับการดำเนินกิจกรรม  
มาตรการ หรือโครงการที่ได้รับมอบหมายแยกต่างหากจากบัญชีการดำเนินงานทั่วไป พร้อมทั้ง  
เสนอรายงานผลการดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายและผลสัมฤทธิ์ต่อรัฐมนตรี เพื่อเสนอต่อ  
คณะรัฐมนตรี และเปิดเผยให้สาธารณชนทราบ รวมทั้งเผยแพร่ผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วย”  
เป็นข้อสังเกตที่แนะนำไปยังหน่วยงานเพื่อให้ดำเนินการให้ครบตามที่กฎหมายกำหนด

15 ๕. เรื่องการจัดลำดับความสำคัญเร่งด่วนของงานกรมทรัพยากรน้ำบาดาล  
อันนี้ไม่ได้เกี่ยวกับเรื่องกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล แต่เป็นเรื่องการดำเนินกิจกรรมของกรมทรัพยากร  
น้ำบาดาลว่า อยากให้คำนึงถึงการจัดการน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคก่อนที่จะไปพูดถึง

เรื่องการจัดการน้ำเพื่อการเกษตร เพราะน้ำบาดาลเป็นของมีค่ากว่าจะเติมลงไปใช้เวลานาน  
และเวลาที่จะนำน้ำขึ้นมา ขอให้กำหนดอัตราค่าใช้น้ำบาดาลที่พิจารณาไปตามความเหมาะสม

20 และลักษณะของการใช้งาน ซึ่งบางพื้นที่อาจจะมึลักษณะที่แตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็นการนำไปใช้  
เพื่ออะไร หรือว่ามาจากพื้นที่ประเภทไหน เพราะในบางพื้นที่เรามีน้ำบาดาลมาก และในบางพื้นที่  
น้ำบาดาลอาจจะไม่มีมากนักควรจะต้องมีอัตราค่าใช้ที่สะท้อนสิ่งที่เป็นเงื่อนไขเหล่านั้น

๖. อยากเสนอให้กรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกภาคส่วน

มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในสถานการณ์ที่กำลังเกิดการเปลี่ยนแปลง

25 สภาพภูมิอากาศ โดยให้ผู้คนมีความเข้าใจดีว่า ที่เก็บน้ำที่ดื่มมากอันหนึ่งไม่ระเหยทิ้งและรักษา

คุณภาพได้ดี คือ การเก็บน้ำบาดาล เพียงแต่อาจจะเป็นข้อมูลและความรู้ที่คนทั่วไปอาจจะ  
เข้าไม่ค่อยถึงมากนัก จึงอยากจะสนับสนุนให้กรมทรัพยากรน้ำบาดาลให้ความรู้กับประชาชน

5 ให้มากในเรื่องนี้

สรุปรวมรายงานและข้อสังเกตจากที่คณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติ  
และสิ่งแวดล้อมได้ทำการศึกษาล่วงหน้ามา กราบขอบพระคุณท่านประธานครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา  
คนที่สอง) : ขอบคุณท่านวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ ครับ ต่อไปขอเชิญท่านสมาชิกที่ประสงค์

10 จะอภิปรายยกมือแสดงตนเพื่อเข้าชื่ออภิปราย ท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ มีท่านใดอีกหรือไม่  
ตอนนี้ยังไม่มี ขอเชิญท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ตามด้วยท่านสุรเดช จิรัฐิติเจริญ ครับ

นายกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ระเบียบกราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ  
กระผม นายกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ สมาชิกวุฒิสภา ต้องขอขอบคุณที่ผู้แทนจากกรมทรัพยากร  
น้ำบาดาลมารายงานของผู้สอบบัญชี และรายงานการเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล สำหรับปีสิ้นสุด

15 วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ท่านอาจารย์วีระศักดิ์ โควสุรัตน์ ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมไปแล้วว่า  
ตรวจสอบแล้วค่อนข้างจะเรียบร้อยดีสำหรับเรื่องงบประมาณ เรื่องความจำเป็นของพี่น้อง  
ต่างจังหวัดหลายท่าน และท่านรองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้ดูแลพี่น้องประชาชนในเรื่อง  
การหาน้ำดื่มมาใช้ให้กับพี่น้องประชาชน กรมทรัพยากรน้ำบาดาลหลายแห่งต้องการใช้น้ำ

ทั้งเกษตร อุตสาหกรรม และอุปโภคบริโภค แต่เป็นจริงอย่างที่ท่านอาจารย์วีระศักดิ์ โควสุรัตน์

20 บอกว่า กรมทรัพยากรน้ำบาดาลน่าจะพิจารณาเรื่องน้ำใต้ดินเพื่อการอุปโภคบริโภค -----

ประเทศไทยมีปริมาณน้ำจากฟ้ามากมายมหาศาลมากที่เรียกกันว่าน้ำบนดิน แต่ท่านเชื่อหรือไม่ว่า น้ำ ๑๐๐ เพอร์เซ็นต์ เราสร้างที่เก็บน้ำบนดินเพื่อรับน้ำจากฟ้าไว้ได้ไม่ถึง ๑๐ เพอร์เซ็นต์ ผมอยู่

5 ต่างจังหวัดได้ดูแลเรื่องระบบน้ำชลประทาน น้ำเพื่อการเกษตรมาไม่ต่ำกว่า ๒๐ ปี ดั้งนั้น สิ่งที่เห็น สิ่งที่เสียหายในการที่น้ำมาแล้วมาเร็วไปเร็ว จากภาคเหนือจังหวัดพะเยา จังหวัดแพร่ จังหวัดสุโขทัย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดพิจิตร จังหวัดนครสวรรค์ ลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยาแล้วทิ้งลงทะเลไป

อย่างไม่เสียหายลงอ่าวไทย อยากจะนำเรียนท่านประธานว่า กรมทรัพยากรน้ำบาดาลเป็นส่วนหนึ่ง ที่จะดูแลน้ำใต้ดิน แต่จะทำอย่างไรตรงนี้มีบังอาจไปเสนอ เพราะคณะท่านเรียนมาคงทราบดีว่า

10 การกักเก็บน้ำบนดินจะทำอย่างไรให้มีคุณภาพ ให้มีประสิทธิภาพที่จะใช้น้ำใต้ดิน เปรียบเสมือนว่าเป็นคลังสำรองน้ำให้กับพี่น้องประชาชนหรือให้กับประเทศ ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่ จะอาศัยน้ำใต้ดินเป็นหลัก แม้กระทั่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ได้ไปดูพื้นที่ที่จะต้อง

หาทางนำน้ำจากจังหวัดจันทบุรีมาที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง เป็นต้น เพราะฉะนั้น สิ่งที่กรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้กระทำ เข้าใจว่างบประมาณของกรมทรัพยากร

15 น้ำบาดาลที่นำเสนอมานี้มีน้อยมาก ผมคิดว่าคุณภาพ ศักยภาพของบุคลากรในกรมทรัพยากร น้ำบาดาลมีมากที่จะบริหารจัดการงบประมาณซึ่งมีจำกัดให้ประสบผลสำเร็จกับประเทศชาติอย่างดี

ยิ่ง อยากจะสอบถามประเด็นที่ในฐานะอยู่ต่างจังหวัด มีเรื่องร้องเรียนต่อสมาชิกวุฒิสภามากหลาย

20 แห่งในการต้องการใช้น้ำบาดาลหรือน้ำใต้ดิน แต่หลายที่ทางงบประมาณไม่ได้ ในเมื่อท่านรองอธิบดี มาแล้ว อยากจะฝากสิ่งเรื่องได้หรือไม่ว่าวัดที่ตำบลทุ่งใหญ่ อำเภอโพทะเล จังหวัดพิจิตร ท่านเจ้า

25

อวาสได้มาขอความเมตตาอยากจะได้น้ำประปาทั้งชุด วัด หมู่บ้าน ใช้น้ำแห่งเดียวกัน ดั้งนั้น ในเมื่อ

ท่านมาแล้วขอฝากไว้เลยว่า ผมคิดว่าในวันนี้พี่น้องชาวตำบลทุ่งใหญ่หรือวัดทุ่งใหญ่หรือเจ้าอวาส

วัดทุ่งใหญ่คงดูอยู่ คงจะมีความหวังขึ้นมา เพราะว่าท่านรองอธิบดีและคณะของท่านมา แต่จะ

เป็นไปได้น้อยแค่นั้นอยู่ที่ดุลพินิจของท่านอธิบดี ผมดูแลทั้งน้ำเกษตร และน้ำอุปโภคบริโภค

ดั้งนั้น สิ่งที่จะต้องดูแลให้กับพี่น้องประชาชน

25

แม้กระทั่งพระภิกษุสงฆ์เท่าที่หน้าทีและอำนาจจะทำได้แต่ทำเต็มที่ ในวันนี้อาจจะฝากสัก

๑ โครงการ ที่วัดทุ่งใหญ่ ขอบพระคุณท่านประธานครับ

5 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอบคุณท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ ครับ ต่อไปท่านสุรเดช จิรัฐิติเจริญ เชิญครับ

นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ กระผม นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ สมาชิกวุฒิสภา วันนี้พิจารณาเรื่องรายงานของผู้สอบบัญชีและรายงาน การเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ความหมายคือ

10 ปี ๒๕๖๔ ขอบคุณท่านรองอธิบดีและคณะที่ได้มารายงาน และขอบคุณท่านวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ ที่ได้ศึกษาให้กับวุฒิสภาได้ทราบพอสังเขป ผมมีคำถามต่อเนื่องจากท่านวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ คือ อย่างที่บอกว่าเป็นไปตามพระราชบัญญัติน้ำบาดาล พ.ศ. ๒๕๒๐ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลเสร็จสิ้นเมื่อปี ๒๕๔๘ และกองทุนนี้ซึ่งจริง ๆ แล้วต้องรายงานตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ เมื่อสักครู่ท่านวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ ขออนุญาตที่เอ่ยนาม

15 บอกว่าวันนี้พิจารณารายงานฉบับปี ๒๕๖๔ คำถามคือ ปีหน้าท่านต้องรายงานปี ๒๕๖๕ ตามปกติ แต่รายงานปี ๒๕๔๘ ถึงปี ๒๕๖๔ เป็นจำนวน ๑๖ ปี ไม่ทราบทำอะไร เนื่องจากว่าเจตนารมณ์ ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยเฉพาะพระราชบัญญัติน้ำบาดาล พ.ศ. ๒๕๒๐ มาตรา ๗ วรรคสอง “ในทุกรอบปี ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี และประเมินผล การใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของ กปน. โดยให้แสดงความคิดเห็นเป็นข้อวิเคราะห์ว่า

20 การใช้จ่ายดังกล่าวเป็นไปตามวัตถุประสงค์และได้ผลตามเป้าหมายเพียงใด และเมื่อสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบรับรองงบการเงินแล้ว ให้ส่งงบการเงินให้กระทรวงการคลังทราบ และทำบันทึกรายงานผลเสนอคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา และประกาศในราชกิจจานุเบกษา” เจตนารมณ์เพื่ออะไร พระราชบัญญัติฉบับนี้ เพราะว่าอันนี้เป็นเงินกองทุน ไม่ใช่เป็นเงิน งบประมาณ ถ้าเป็นเงินงบประมาณต้องผ่านรัฐสภาในการพิจารณาให้รอบคอบว่าสมควร

25 ที่จะใช้หรือไม่อย่างไร แต่นี้เป็นกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลซึ่งเก็บเงินจากน้ำบาดาลปีหนึ่งประมาณ

# ๗๑

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ส.ค.น. ๑๙/๓

๑,๐๐๐ - ๒,๐๐๐ ล้านบาท นำไปใช้อะไร ถึงแม้ว่าไม่ใช่เงินงบประมาณ แต่การใช้จ่ายหรือเก็บเงินจากรัฐจะใช้จ่ายถึงแม้จะมีคณะกรรมการกองทุนบริหารจัดการ แต่สุดท้ายแล้วถ้าเป็น

5 งบประมาณต้องขอพิจารณาก่อนใช้เงิน แต่คุณใช้แล้วให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบ

ให้กระทรวงการคลังรับทราบและรายงานไปยังคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาเพื่อเห็นชอบ เพื่อเป็น

ข้อสังเกตในการพิจารณาในการใช้เงินกองทุนนั้นต่อไป แต่ผ่านมา ๑๗ - ๑๘ ปีแล้ว ถือว่า

เป็นรายงานงบการเงิน การใช้งบกองทุนน้ำบาดาลฉบับแรกที่เข้าสู่สภาแห่งนี้ คำถาม คือ

แล้วที่ผ่านมา ๑๖ ปี อีก ๑๖ ฉบับ จะรายงานวุฒิสภาหรือไม่ และเมื่อไรครับ คำถามที่ ๑

10 คำถามที่ ๒ เรื่องเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล ตามพระราชบัญญัติน้ำบาดาล

ปีหนึ่ง ๑,๐๐๐ - ๒,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งตามพระราชบัญญัติน้ำบาดาล พ.ศ. ๒๕๒๐ มาตรา ๗ จัดว่า

บัญญัติว่า “ให้จัดตั้งกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลขึ้นในกรมทรัพยากรน้ำบาดาลเรียกโดยย่อว่า “กพน.”

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนใช้จ่ายในการศึกษา วิจัย พัฒนาและอนุรักษ์แหล่งน้ำบาดาลและ

สิ่งแวดล้อม” อันนี้เห็นด้วยเพราะว่า วิจัย พัฒนา แต่ที่ผมตรวจสอบในรายงานฉบับนี้ส่วนใหญ่

15 จะเป็นการศึกษาและสำรวจรูปแบบการพัฒนาแหล่งน้ำต่าง ๆ ดังนั้น จะมีรูปแบบหรือการพัฒนา

ที่เป็นประโยชน์มากกว่านี้หรือไม่ เพราะปัจจุบันนี้เป็นพื้นที่น้ำสูง เมื่อสักครู่นี้เพื่อนสมาชิกวุฒิสภา

พูดแล้วว่า ฝนที่ตกลงมาและเก็บน้ำผิวดินได้แค่ ๑๐ เปอร์เซ็นต์ ที่เหลือลงน้ำใต้ดินหมด น้ำใต้ดิน

จะใช้อย่างไร ผากว่าควรจะใช้ให้เป็นประโยชน์อย่างยิ่งจะมีโครงการที่เป็นประโยชน์หรือไม่

เพราะดูแล้วมีการศึกษาเฉพาะจุด มีแต่บศึกษาเท่านั้น มีการวิจัยอะไรหรือไม่ อย่างไร

20 เรื่องการใช้น้ำบาดาล เรื่องที่ ๑ เรื่องการรายงานว่าจะรายงานเมื่อไร เรื่องที่ ๒ เรื่องการใช้งบว่า

ใช้เงินอะไรนอกเหนือจากการสำรวจอย่างเดียว ควรจะมีการวิจัยให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น

# ๓๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

มิ่งขวัญ ๒๐/๑

- เรื่องที่ ๓ เรื่องการเก็บเงิน ที่ผมทราบมา กองทุนพัฒนาน้ำบาดาลเก็บเงินจาก  
ผู้ใช้น้ำบาดาล เก็บเงินจากอุตสาหกรรม บ้านพักอาศัย บริการโรงแรม และที่สำคัญเก็บเงินจาก
- 5 เกษตรกรด้วย ที่ผมตั้งใจ คือ เกษตรกรผิดหรือไม่ จริง ๆ รัฐบาลช่วยเหลือเกษตรกรเป็นหัวใจสำคัญ  
ในการพัฒนาประเทศ และการเกษตรใช้น้ำมาก ถ้าเกษตรกรคนไหนอยู่ในเขตชลประทานก็ดีไป  
มีน้ำที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์สร้างแหล่งน้ำให้เกษตรกรใช้น้ำอย่างเพียงพอ หรือบางพื้นที่  
ถ้าเป็นนอกเขตชลประทาน เกษตรกรมีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล ซึ่งหาชุดลอกแหล่งน้ำลำคลอง  
ให้เกษตรกรใช้ แต่ถ้าเกษตรกรที่อยู่นอกเขตชลประทานหรือในเขตชลประทานไม่มีน้ำใช้ เขตต้อง
- 10 ลงทุนเจาะบ่อน้ำบาดาลเอง ค่าใช้จ่ายเป็นแสนบาท แต่กรมทรัพยากรน้ำบาดาลหรือกองทุนพัฒนา  
น้ำบาดาลจะต้องเก็บค่าน้ำบาดาลเกษตรกรนั้นอีก ถึงแม้มีข้อยกเว้นว่า กรณีที่การประปา  
ส่วนภูมิภาคไม่ผ่าน ไม่ต้องเก็บค่าน้ำใช้ แต่ถ้าการประปาส่วนภูมิภาคผ่านต้องเก็บค่าน้ำใช้  
ทุกราย ทั้งอุตสาหกรรม ที่พักอาศัย รวมทั้งเกษตรกรด้วย จำเป็นหรือไม่ เกษตรกรจริง ๆ  
ไม่อยากจะใช้น้ำบาดาล เพราะต้องเจาะบ่อน้ำบาดาลเองเป็นแสนบาท ต้องติดตั้งปั้มน้ำเอง
- 15 จ่ายค่ากระแสไฟฟ้าเอง และปริมาณน้ำน้อยกว่าที่ใช้น้ำผิวดินด้วยซ้ำไป แต่จำเป็นต้องใช้ เพราะว่า  
ไม่มีแหล่งน้ำผิวดินหรือน้ำใต้ดิน จึงจำเป็นต้องใช้น้ำบาดาล แต่ต้องมาโดนเก็บเงินจากกองทุนพัฒนา  
น้ำบาดาลอีกต่อหนึ่ง ผมเคยศึกษาว่า เรื่องนี้สามารถแก้ไขได้หรือไม่ ซึ่งผู้แทนจากกรมทรัพยากร  
น้ำบาดาลบอกว่า แก้ไขได้โดยแก้กฎกระทรวง เป็นข้อยกเว้นสำหรับเกษตรกร เราช่วยเหลือ  
เกษตรกรมามากแล้ว ทำไมค่าน้ำบาดาลขนาดนี้ต้องเก็บเกษตรกรหรือไม่ จะเก็บเงินจาก
- 20 อุตสาหกรรม เก็บเงินจากบ้านพักอาศัยก็เก็บไป เกษตรกรถ้าไม่จำเป็นเขาไม่ต้องการ  
สูบน้ำบาดาล เพราะแพงและเสี่ยงต่อน้ำกร่อยด้วย แต่จำเป็นเพราะไม่มีน้ำ ควรจะยกเว้นค่าใช้จ่าย  
น้ำบาดาลกับเกษตรกรหรือไม่ เรื่องนี้เคยศึกษาแล้วว่า อยู่ที่กฎกระทรวงเท่านั้น ถ้ามีการยกเว้น  
จะทำให้เป็นคุณประโยชน์กับเกษตรกร ซึ่งไม่มีโอกาสได้น้ำผิวดิน เป็นทางเลือกสุดท้ายที่  
น้ำบาดาลในการลดหย่อนหรือยกเว้นค่าใช้จ่ายของเกษตรกรในอนาคตต่อไป ข้อเสนอแนะดังกล่าว
- 25 หวังว่าผู้แทนจากกรมทรัพยากรน้ำบาดาลอาจจะนำข้อเสนอที่เป็นข้อสังเกตดังกล่าวเรียนไปยัง

# ๗๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

มิ่งขวัญ ๒๐/๒

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพราะระเบียบนี้ใช้มา

ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ ปีนี้ ปี ๒๕๖๗ เกือบ ๒๐ ปีแล้ว ควรทบทวนหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับปัจจุบัน

5 เพราะตอนนี้น้ำขาดแคลนมาก ไม่ควรเป็นภาระให้กับพี่น้องเกษตรกรมากเกินไป ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอขอบคุณท่านสุรเดช จิรัฐิติเจริญ ต่อไปเชิญท่านเฉลา พวงมาลัย และต่อด้วย ท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย ครับ

10 นายเฉลา พวงมาลัย สมาชิกวุฒิสภา ผมขอมีส่วนร่วมในการอภิปรายกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล ตามที่ท่านได้รายงานมา หรือการลงพื้นที่ภาคกลาง ผมคิดว่ากองทุนนี้ได้ประโยชน์กับ

พี่น้องประชาชน แต่การลงพื้นที่ กองทุนนี้ลงไปช่วยเหลือพี่น้องประชาชนในภาคกลาง ในฐานะ สว. พบประชาชนภาคกลาง ชมด้วยใจจริง ๆ คือ ท่านไปดูแลเรื่องจัดเก็บเงินจากพี่น้องประชาชน และส่วนหนึ่งมาดูแลพี่น้องประชาชนที่ไม่มีน้ำ แหล่งทุรกันดาร กองทุนนี้ควรช่วยเหลือพี่น้อง

15 ประชาชนที่ไม่มีน้ำจากกรมชลประทานผ่าน พอไม่มีน้ำ พี่น้องประชาชนเดือดร้อน ที่ท่านแก้ไข ถูกทางแล้ว เพราะว่าพี่น้องประชาชนบางจุด หรือหน่วยงานราชการจะลำบากมาก องค์กร หน่วยงานราชการ พี่น้องประชาชนในภูมิภาคที่น้ำชลประทานเข้าไปไม่ถึง ส่วนกองทุนพัฒนา

น้ำบาดาลเข้าไปดูแล ยกตัวอย่างเช่น โรงเรียน วัด เรื่องนี้ผมขอฝากท่านประธานไปถึง ท่านที่ดูแลกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลให้ช่วยดูแลวัดที่มีความจำเป็น ร้องเรียนมากกว่าจะอย่างไร

20 ไม่มีน้ำบาดาล ส่วนที่มีน้ำบาดาลอยู่แล้ว ฝากถึงท่านรองอธิบดีด้วย เข้าไปดูแลวัดในส่วนที่ มีการขุดเจาะน้ำบาดาลไว้แล้ว แต่ไม่มีงบลงไปเป่าบ่อ บางที่พี่น้องประชาชนต้องไปอาศัยวัด ผมมีประเด็นข้อสังเกตสอบถามถึงคณะกรรมการกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลว่า ในวัดจะเก็บค่าน้ำ หรือไม่ และในโรงเรียนเก็บค่าใช้น้ำหรือไม่ เพราะว่าโรงเรียนถือเป็นส่วนราชการ แต่วัดผมไม่แน่ใจ ขอฝากเรื่องนี้ ขอขอบคุณท่านประธานครับ

25

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอบคุณท่านเฉลา พวงมาลัย ครับ ต่อไปเชิญท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย ครับ

5 นายอนุศักดิ์ คงมาลัย : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ

กระผม นายอนุศักดิ์ คงมาลัย สมาชิกวุฒิสภา ขออภิปรายต่อเนื่องจากคณะกรรมการ ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ในข้อ ๖ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลควรสนับสนุนและส่งเสริมให้

ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการน้ำในสถานการณ์ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพ ภูมิอากาศอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม โดยประโยชน์สั้น ๆ นี้มีความหมายมากมายมหาศาล

10 และมีโอกาสในการที่จะสร้างความสำเร็จ ถ้าหากว่ากรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้ใช้โอกาสของ การใช้งบกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลไปในการจัดการเพื่อให้มีการมีส่วนร่วม ซึ่งการมีส่วนร่วม ถ้าพูดถึง

ภาพรวมแบบลอย ๆ เป็นทุกภาคส่วน แต่ในความเป็นจริง การมีส่วนร่วมที่เป็นรูปธรรมน่าจะ ลงลึกไปถึงระดับพื้นที่ที่นำไปสู่องค์กรชุมชนและประชาชนผู้ใช้น้ำในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ

เรียนสอบถามว่า กระบวนการของการมีส่วนร่วมที่ท่านทำอยู่ทุกวันนี้มีกระบวนการมีส่วนร่วม

15 ในระดับพื้นที่อย่างไรบ้าง เป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของกลไกท้องถิ่น ซึ่งเป็นผู้บริหารท้องถิ่นตาม พระราชบัญญัติ ตามกฎหมายที่มีทั้งอำนาจ หน้าที่ และทีมงานกระบวนการของ

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกระดับ มีการมีส่วนร่วมมากน้อยแค่ไหน ถ้าหากว่ามีโอกาสได้ตอบ

ตรงนี้ให้ชัด ในส่วนของท้องถิ่นก็เช่นกัน จากท้องถิ่นมาท้องถิ่นดูแลความสงบเรียบร้อย ความถูกต้อง ตรงไปในมุมมองของการปกครอง คือ ให้กำนันผู้ใหญ่บ้านได้ช่วยดูเกี่ยวกับเรื่องการใช้

20 ซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่า

สิ่งที่สำคัญที่ผมอยากอภิปรายตรงนี้ให้ชัดเจนคงจะเป็นเรื่องกระบวนการ

ประชาชน หรือเรียกว่า ท้องทุ่ง คือ ทั้งองค์กรชุมชน กลุ่มผู้ใช้น้ำ ซึ่งกรมชลประทานจัดตั้งขึ้นมา

เป็นกลไกของเขา ได้เข้ามามีส่วนร่วมอยู่ในพื้นที่หรือไม่ ในส่วนของสภาองค์กรชุมชนของ

ตำบลได้เข้ามามีส่วนร่วมมากน้อยแค่ไหน อย่างไร ในแต่ละพื้นที่ผมคิดว่า หน่วยงานของ

25 กรมทรัพยากรน้ำบาดาลสามารถที่จะสแกน (scan) หา และสามารถมีปฏิสัมพันธ์นำไปสู่

# ๗๕

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ความเชื่อมต่อกับกลไกภาคประชาชนของพื้นที่ที่จะไปอยู่ในส่วนของท้องถิ่นที่จะเป็นผู้ใหญ่บ้านที่ดูแลในแต่ละหมู่บ้าน ในส่วนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็ตำบล แต่ในส่วนของท้องถิ่นที่จะไปดูแล

- 5 กระบวนการของเขากันเอง คือ องค์กรชุมชน และสภาองค์กรชุมชนที่เป็นภาพรวมของทั้งตำบล ในภาคชุมชน ประเด็นสำคัญยังมีอีกว่า มีกลไกประชาสังคมอื่น ๆ หรือไม่ที่เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการของการจัดการตรงนี้ มีองค์กรรัฐส่วนอื่นมากน้อยแค่ไหน ประสานงานกันแค่ไหน เพราะเท่าที่ดูเกี่ยวกับเรื่องการจัดการทรัพยากรน้ำ -----

10

- ๒๑/๑

- ในการลงพื้นที่ที่จะพบเห็นความไม่เชื่อมต่อ มีช่องว่างบ้าง มีรอยทับซ้อนบ้าง แล้วไม่สามารถนำช่องว่างหรือรอยทับซ้อนกระจายลงไปให้ความรู้กับประชาชนได้ กลายเป็นเรื่องเทคโนโลยี
- 5 ที่ชาวบ้านไม่รู้เรื่อง ตรงนี้เป็นประเด็นสำคัญทั้งองค์กรภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน หรือกลไกทางประชาสังคม และที่สำคัญยังมีธุรกิจชุมชนที่เป็นผู้ใช้น้ำเข้ามามีส่วนร่วมตรงนี้มากน้อยแค่ไหน หรือทำหน้าที่เพียงแค่จ่ายเงินค่าน้ำบาดาลเสร็จแล้วก็กันไปตามนั้น ซึ่งกระบวนการทั้งหมดที่ผมพูดถึงจะเป็นกระบวนการที่สำคัญ เรียกว่า เป็นเรื่องการจัดการข้อมูล การจัดการข้อมูลขั้นพื้นฐาน ซึ่งน่าจะนำโดยกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลหรือกรมทรัพยากรน้ำบาดาล
- 10 ให้เป็นผู้นำในการนำการจัดการข้อมูลแบบที่ถูกต้อง มีวิธีคิดที่ถูกต้อง นำไปสู่การแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสภาพความเป็นจริงของการใช้น้ำ มีการสำรวจสภาพน้ำ สภาพความลึก สภาพอะไรต่าง ๆ และที่สำคัญในช่วงหลายปีที่ผ่านมามีการรณรงค์ส่งเสริมเรื่องการทำธนาคารน้ำใต้ดินแบบปิดที่เห็นได้ชัด และสามารถดูดซับน้ำที่ลงมาจากปากฟ้าลงไปชั้นใต้ผิวดินได้ดีขึ้น มีบทเรียนที่ดีหลายแห่ง มีการเผยแพร่ เช่น จังหวัดที่ติดชายทะเล อย่างจังหวัดสุราษฎร์ธานีสามารถใช้น้ำที่อัดลงไปจากผิวดินตรงนี้ไปดันน้ำทะเลออกไปได้ ซึ่งข้อมูลความรู้ต่าง ๆ เหล่านี้มีการจัดการมากน้อยแค่ไหน มีกระบวนการมากน้อยแค่ไหน และที่สำคัญนำไปสู่การสร้างองค์ความรู้
- 15 เป็นไปในเชิงนามธรรมเล็กน้อย แต่ว่าในรูปธรรม คือ การมีส่วนร่วมจนกระทั่งเกิดความสำเร็จที่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนในชุมชน ซึ่งน่าจะได้นำมาเคลื่อนไหวและแลกเปลี่ยนในแต่ละปีเมื่อได้เข้าไปดูเรื่องเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติน้ำบาดาล พ.ศ. ๒๕๒๐
- 20 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๖ ในมาตรา ๗ จัดว่า ที่บัญญัติว่า “...เพื่อเป็นทุนใช้จ่ายในการศึกษา วิจัย พัฒนา และอนุรักษ์แหล่งน้ำบาดาลและสิ่งแวดล้อม” ที่ผ่านมามีพัฒนาการ มีกระบวนการอะไรบ้างจากโครงการต่าง ๆ ที่มีการนำเสนออยู่ในท้ายรายงานว่า มีการจัดการความรู้เหล่านี้ออกมาเป็นรูปธรรม มีองค์ความรู้ที่ชัดเจน ทำให้เห็นกระบวนการที่มีความก้าวหน้าในระดับหนึ่งมากน้อยแค่ไหน อย่างไร ซึ่งจะช่วยทำให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการตั้งกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลในการใช้จ่ายเงินกองทุนเหล่านี้เพื่อไปทำโครงการวิจัย ผมคิดว่ากองทุนพัฒนาน้ำบาดาลสามารถ
- 25

นำแนวคิดในการจัดการข้อมูล จนกระทั่งไปถึงการจัดการองค์ความรู้ลงไปถึงระดับชุมชน และให้พี่น้องประชาชนมีส่วนร่วมในการหาข้อมูลแบบง่าย ๆ ถ้าเขาได้มีความรู้ มีกระบวนการ

- 5 มีวิธีการ จะทำให้เข้ามามีส่วนร่วมอย่างเป็นรูปธรรม มีส่วนร่วมในการจัดการช่วยกันดูแล และนำไปสู่เรื่องประสิทธิผลของกระบวนการที่จัดการตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย คงจะได้เห็นการประเมินโดยกรมทรัพยากรน้ำบาดาล

- สุดท้าย โครงการค่าใช้จ่ายจากการอุดหนุนและบริจาค ในหน้า ๒๑ - ๒๒ เป็นต้นไป ถ้าสามารถจัดระบบความรู้เหล่านี้ให้ออกมาเป็นข้อมูลที่ชัดเจนจะช่วยให้เรา  
10 ได้เรียนรู้เรื่องราวต่าง ๆ มากมาย เพราะว่าเรื่องการจัดการน้ำคงเป็นอิชู (issue) ที่สำคัญ ของชุมชนในระดับตำบลทั่วประเทศ เพราะความรู้เหล่านี้นำไปใช้ประโยชน์ได้เป็นอย่างดี ตั้งคำถามและขอให้ท่านช่วยตอบด้วย ขอขอบคุณครับ

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา  
คนที่สอง) : ขอขอบคุณทันตแพทย์อนุศักดิ์ คงมาลัย มีสมาชิกท่านใดประสงค์จะอภิปราย  
15 อีกรึหรือไม่  
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา  
คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ผมขอปิดรับรายชื่อผู้ที่จะอภิปราย ต่อไปขอเชิญผู้แทนหน่วยงาน  
ตอบชี้แจงครับ

- 20 นายสุรินทร์ วรกีจธำรง (ผู้ชี้แจง) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ  
ขอขอบคุณสมาชิกวุฒิสภาผู้ทรงเกียรติทุกท่าน ผมขออนุญาตตอบคำถามเป็นรายบุคคลครับ

- ท่านวิระศักดิ์ โควสุรัตน์ ได้เสนอแนะและท่านเป็นประธานคณะอนุกรรมการ  
ด้วย ท่านมีข้อเสนอแนะหลายข้อ ผมขออนุญาตตอบบางข้อที่เกี่ยวข้อง เรื่องการเสนอข้อมูล  
ที่หายไปปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓ ยอมรับว่ากรมทรัพยากรน้ำบาดาลมีความคลุมเครือเรื่อง  
25 พระราชบัญญัติ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลมีการส่งเอกสารมายังวุฒิสภามาโดยตลอด

ตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๔๙ ซึ่งได้รับรายงานจากวุฒิสภาเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๑ และปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ วุฒิสภาได้รับรายงานเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๔ แต่

5 ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๔ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลส่งไป ตอนนั้นสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.)

ได้แจ้งว่า ให้รอคณะรัฐมนตรีชุดใหม่มาบริหาร จึงส่งเรื่องกลับคืน และปี ๒๕๕๘ มีพระราชบัญญัติ การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ มีการเพิ่มมาตรา ๒๙ (๓) ซึ่งตอนนั้นคณะกรรมการ กองทุนพัฒนาน้ำบาดาลส่งรายงานให้กระทรวงการคลังภายใน ๓๐ วัน และมาตรา ๓๓

“ให้กรมบัญชีกลางรวบรวมและจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานในภาพรวมของทุนหมุนเวียน

10 ทั้งหมดต่อคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี สภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภา เพื่อทราบ

ต่อไป” กรมทรัพยากรน้ำบาดาลจึงเข้าใจคลาดเคลื่อน ช่วงนั้นจึงส่งไปที่กระทรวงการคลัง

เพียงหน่วยงานเดียว จึงทำให้ขาดการส่งตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓ แต่คำว่า “ขาดการส่ง”

แค่ขาดการส่งให้วุฒิสภาโดยตรง แต่ไม่ได้ขาดการส่งให้กับภาครัฐ อย่างไรก็ตาม กรมทรัพยากรน้ำ บาดาลจะรับเรื่องทั้งหมด และจัดส่งปีที่ยังไม่ได้ส่งทั้งหมดให้ตามที่ท่านประธานได้กล่าวถึง

15 ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓

ส่วนประเด็นเอกสารการเงิน ต่อไปในปี ๒๕๖๕ คงจะแนบส่วนนี้เข้ามาด้วย

และในส่วนของมาตรา ๒๙ ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่ให้

เผยแพร่ ตอนนีกรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้นำข้อเสนอแนะและรายงานลงเว็บไซต์ถึงปี ๒๕๖๕

เรียบร้อยแล้ว

20 เรื่องการกำหนดอัตราการใช้น้ำให้เหมาะสม กรมทรัพยากรน้ำบาดาลจะรับไป

โดยเฉพาะเรื่องน้ำบาดาลเพื่อการเกษตร และเรื่องการเติมน้ำ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลจะรับไป

จริง ๆ เรื่องการเติมน้ำเป็นหนึ่งในโครงการ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลักของกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล

อยู่แล้ว ปัจจุบันกรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้มีคู่มือเติมน้ำไว้แจกจ่ายให้ชาวบ้าน ดาวนโหลดฟรี

ได้ทางเว็บไซต์ จะมีพื้นที่ที่เหมาะสมในการเติมน้ำ และกรมทรัพยากรน้ำบาดาลทำการเติมน้ำด้วย

25 ส่วนหนึ่ง และท้องถิ่นส่วนหนึ่ง โดยกรมทรัพยากรน้ำบาดาลมีการเติมน้ำระบบปิดประมาณ

๓,๐๐๐ แห่ง และระบบเปิดประมาณ ๓๐๐ กว่าแห่ง

ท่านกิตติศักดิ์ รัตนวราหะ บอกว่า ท่านไม่ค่อยมีความสันทัด แต่ข้อมูลของท่านแน่นมาก ผมขออนุญาตในฐานะที่เป็นคนที่บริหารจัดการน้ำคนหนึ่ง ประเทศไทย

5 มีฝนตกประมาณ ๑,๖๐๐ มิลลิเมตร แปลงเป็นปริมาณน้ำฝน จำนวน ๘ แสนล้านลูกบาศก์เมตร ๘ แสนล้านลูกบาศก์เมตร ระบายไปประมาณ ๕ แสนล้านลูกบาศก์เมตร ประมาณ ๖๐ เปอร์เซ็นต์

ที่เหลือเป็นน้ำบาดาลกับน้ำผิวดิน น้ำผิวดินวิ่งอยู่บนผิวดินประมาณ ๒ แสนกว่าล้านลูกบาศก์เมตร และเก็บไปแค่ ๗๐,๐๐๐ กว่าล้านลูกบาศก์เมตร ต่ำกว่า ๑๐ เปอร์เซ็นต์ ตามที่ท่านได้กล่าวไว้ ที่เหลือซึมเข้าน้ำบาดาลประมาณ ๑ แสนล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี อันนี้ในภาพรวม เพราะฉะนั้น

10 ประเด็นในเรื่องการบริหารจัดการมีทั้งการใช้และการเติม ส่วนหนึ่งคือการเติมเข้าเขื่อน อีกส่วนหนึ่งที่ชาวบ้านทำได้ คือ การเติมน้ำ และในส่วนที่ท่านได้ฝากวัดทุ่งใหญ่ไว้ ผมขออนุญาตรับเรื่องไว้ และผมจะให้ดอกเตอร์เกรียงศักดิ์ ภิระไร ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและประเมินศักยภาพน้ำบาดาล ตอนเลิกประชุมขออนุญาตไปปรึกษาท่าน และจะลงพื้นที่ไปรับเรื่อง และจะได้นำไปออกแบบต่อไป

15 ท่านสุรเดช จิระจิตติเจริญ ในส่วนของรายงานผมจะรีบส่งไปภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๗ ให้ครบ ขอบคุณในความเป็นห่วง ประเด็นของโครงการพัฒนาหรืออนุรักษ์น้ำบาดาล กรมทรัพยากรน้ำบาดาลคิดตลอดว่า ทำอย่างไรให้โครงการไม่อยู่ในหิ้ง เพราะฉะนั้น หลายโครงการ ๔ - ๕ ปีมานี้ จะเป็นโครงการศึกษาเชิงพัฒนา -----

ไม่ว่าจะเป็นโครงการน้ำบาดาลเพื่อเกษตรแปลงใหญ่ หรือโครงการน้ำบาดาลริมทางชุมชน และจะศึกษาการบริหารการใช้น้ำไปด้วย ซึ่งผมจะเล่ารายละเอียดให้ฟังอีกครั้งหนึ่ง

- 5 ในส่วนของเกษตรกร ผมขออนุญาตรับเรื่อง เพราะว่าเป็นเรื่องที่เข้าใจว่าเกษตรกรเป็นแบ็กโบน (backbone) ของประเทศไทย จะไปรับเรื่องว่าจะพิจารณาดูสัดส่วนว่าจะทำอย่างไรให้เกษตรกรไปได้ และเราสามารถบริหารจัดการแหล่งน้ำไม่ให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมได้

- ท่านเฉลา พวงมาลัย ขอบขอบคุณท่านที่ให้การสนับสนุนกรมทรัพยากรน้ำบาดาล ในส่วนการเก็บค่าใช้น้ำต้องเรียนตามตรงว่า การเก็บค่าใช้น้ำในพระราชบัญญัติไม่มีการเวฟ (waive) ว่าเป็นวัดหรือโรงเรียน แต่โดยส่วนใหญ่ถ้าเป็นคนไข้โครงการ เช่น น้ำโรงเรียน เวลามอบโครงการไปจะบริหารจัดการเองอยู่แล้วให้อยู่รอด ในส่วนวัด หลาย ๆ ครั้งในปัจจุบันที่เกิดขึ้นจะมีอยู่ ๒ ส่วน บางส่วนถ้าปริมาณน้ำไม่มากและอยู่นอกเขตไม่เสียค่าใช้น้ำ แต่ว่าบางส่วนถ้าเป็นลักษณะโครงการน้ำชุมชน ซึ่งวัดมาใช้ด้วยหรือใช้พื้นที่วัด โดยทั่วไปกลุ่มผู้ใช้น้ำชาวบ้านจะไม่คิดเงินวัด โดยทั่วไปจะบริจาคให้หลวงพ่อยู่แล้ว อันนี้ขออนุญาตเป็นเคสไป

- 15 ท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย ได้ให้ความสำคัญเรื่องกระบวนการมีส่วนร่วม ขออนุญาตเรียนว่า เมื่อวานผมเพิ่งพาคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหายักษ์แล้ง อันเนื่องมาจากปรากฏการณ์เอลนีโญ ลงพื้นที่ตำบลหนองฝ้าย จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นสถานที่ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงไปเปิดโครงการน้ำบาดาลขนาดใหญ่แห่งแรก

- 20 ผมขออนุญาตเล่าเรื่องกระบวนการมีส่วนร่วม ความตั้งใจของเรา คือ กรมทรัพยากรน้ำบาดาล เป็นรัฐ มีหน้าที่ช่วยเหลือประชาชน คนที่รวยอย่างผู้ประกอบการใหญ่ ๆ เวลาจะเจาะน้ำบาดาลระดับหลักแสนบาท หลักล้านบาท ไม่มีปัญหา เจาะง่าย แต่ประชาชนที่ขาดการเข้าถึงทรัพยากร เป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องนำงบประมาณเข้าไปช่วยเหลือ อันนี้คือหน้าที่รัฐ ต่อมากระบวนการมีส่วนร่วมทำอย่างไร ยกตัวอย่างง่าย ๆ สมมุติว่ามีชาวบ้านมาร้องขอที่เขต มีอยู่ ๑๒ เขตทั่วประเทศ

25

เวลามีชาวบ้านมาร้องขอที่เขตเพื่อขอโครงการ ไม่ว่าจะ เป็นโครงการน้ำกินน้ำใช้ หรือโครงการน้ำเพื่อการเกษตร จะส่งเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ไปเจอตัวแทนชาวบ้าน ไปเจอองค์การบริหารส่วนตำบล

- 5 (อบต.) พอเจอสิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ความพร้อมของชาวบ้านมาก่อนความมีน้ำ ความพร้อมของชาวบ้าน คือ ๑. ชาวบ้านเดือดร้อนจริงหรือไม่ พุดง่าย ๆ คือ เวลาลงพื้นที่จะรู้เลยว่าใครเดือดร้อนหรือไม่เดือดร้อน ผมลงพื้นที่เองประจำ เวลาลงพื้นที่ไปชาวบ้านเดือดร้อนหรือไม่เดือดร้อน

เราดูแวตาก็รู้แล้ว ผมเชื่อว่าสมาชิกวุฒิสภาทุกท่านคงเข้าใจอย่างที่ผมพูด เวลาดูแวตารู้ว่าเขาเดือดร้อนจริง และบางครั้งต้องขอพื้นที่ที่จะต้องวางระบบประปา ชาวบ้านที่เดือดร้อน

- 10 ยอมที่จะลงทุนลงขันกันเพื่อซื้อที่และให้วางระบบ เพราะฉะนั้น อันนี้คือความพร้อมของเขา หลังจากนั้น ความพร้อมของเรา คือ มีน้ำตรงนั้นหรือไม่ ถ้ามีน้ำตรงนั้นจะเจาะระบบตรงนั้นเลย

แต่ถ้าไม่มีจะทำอีกรูปแบบหนึ่ง เรียกว่า โครงการส่งน้ำบาดาลระยะไกล ประเด็น คือ บางครั้งจุดที่ยื่นไม่มีน้ำบาดาล แต่จุดที่มีอยู่อีกที่หนึ่งทีไกล ๆ ๕ กิโลเมตร ๑๐ กิโลเมตร ทำโครงการเรียกว่า โครงการส่งน้ำบาดาลระยะไกล ที่ตำบลหนองฝ้ายเป็นตัวอย่างหนึ่งของการส่งน้ำบาดาล

- 15 ระยะไกล ถ้ากรมทรัพยากรน้ำบาดาลได้มีโอกาสต้อนรับสมาชิกวุฒิสภาผู้ทรงเกียรติทุกท่าน ไปดูจุดต่าง ๆ ของโครงการยินดีครับ การมีส่วนร่วมของโครงการน้ำบาดาลเพื่อการเกษตร ในการขอโครงการคล้ายกัน พอขอโครงการเสร็จ หลังจบโครงการจะมีกลุ่มผู้ใช้น้ำ ถ้าเป็นน้ำอุปโภคบริโภคจะเรียกว่า กลุ่มผู้ใช้น้ำ แต่การขอโครงการทุกครั้งต้องมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

หรือองค์การบริหารส่วนตำบลลงนามรับรองว่ายินยอม และพอตั้งกลุ่มผู้ใช้น้ำ กลุ่มผู้ใช้น้ำหลายครั้ง

- 20 อาจไม่จำเป็นต้องเป็นนายกองค์การบริหารส่วนตำบล อาจจะเป็นผู้นำหมู่บ้านก็ได้ ยกตัวอย่างหลายที่เป็นผู้นำชุมชน บางทีโรงพยาบาลเป็นผู้นำด้วยซ้ำ แล้วแต่ว่าใครมีศักยภาพจะ

บริหารจัดการตามเนื้อเงินที่เหมาะสม โดยกรมทรัพยากรน้ำบาดาลจะไปเป็นที่เลี้ยง ที่ปรึกษาของคณะกรรมการผู้ใช้น้ำ หลังจากนั้น สมมุติในส่วนน้ำเพื่อการเกษตร กรมทรัพยากรน้ำบาดาลเป็นผู้หาผู้นำ และจะเกิดกลุ่มผู้ใช้น้ำ เรียกว่า กลุ่มผู้ใช้น้ำเพื่อการเกษตร สิ่งที่เกิดขึ้น คือ

- 25

# ๘๒

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

อรกมล ๒๒/๓

หลายครั้งเกษตรกรไปต่อยอดไม่ได้ สิ่งที่เกิดขึ้น คือ ได้รวมมือทำเอ็มโอยู (Memorandum Of Understanding : MOU) กับธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.)

- 5 โดยการเปลี่ยนกลุ่มผู้ใช้น้ำให้เป็นกลุ่มผู้ผลิต คือ กลุ่มผู้ใช้น้ำของเราจะคุยกับ ธ.ก.ส. ตลอด ธ.ก.ส. จะคัดเลือกกลุ่มผู้ใช้น้ำที่แข็งแรง และจะให้เงิน (loan) ดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำ เช่น ๑ ล้านบาท จ่าย ๑๐๐ บาท บางทีเกษตรกรขาดแปลงแสงอาทิตย์ แปลงโซลาร์โดม (solar dome) เขาไป กู้เงิน ๓ ล้านบาท ๕ ล้านบาท ทำโซลาร์โดม หลังจากนั้น เขาคืนเงินไปที่ ธ.ก.ส. เป็นวิธีการของ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลที่พยายามจะให้โครงการอยู่รอด เพราะสุดท้ายทุกโครงการการบริหาร
- 10 การใช้น้ำเป็นหน้าที่ของเกษตรกรต้องเก็บค่าน้ำและต้องเผื่อค่าบริหารจัดการไว้ด้วย ขออนุญาต นำเรียนเรื่องการมีส่วนร่วม

- ขอบพระคุณท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย ที่ให้ความสำคัญกับธนาคารน้ำใต้ดิน ผมเห็นด้วยในเรื่องธนาคารน้ำใต้ดิน ระบบเปิด คือ สระ ได้ทำการวิจัยในหลายแห่งพบว่า ต่อ ๑ การเติมน้ำสามารถเติมน้ำได้ ๕ รอบ ใน ๕ รอบของน้ำฝน ประมาณ ๔ - ๕ เดือน
- 15 เติมน้ำได้ ๕ รอบของระบบสระ ถ้าเป็นการเลือกพื้นที่ที่เหมาะสม และในระบบปิดสามารถ เติมน้ำได้ประมาณ ๑๐ กว่าเท่า ถือว่ามาก เพราะฉะนั้น ในหลายพื้นที่ที่เป็นกลุ่มชาวบ้าน ที่สามารถทำการเติมน้ำในส่วนของเขาได้จริง ๆ กรมทรัพยากรน้ำบาดาลเห็นด้วยอย่างยิ่ง
- กับการทำธนาคารน้ำใต้ดินระบบปิด และเรื่องการทำระบบข้อมูล ต้องยอมรับว่าเป็นข้าราชการ ข้อมูลยังไม่ค่อยเก่ง ตอนนี้กำลังพยายามปรับมายด์เซตของกรมทรัพยากรน้ำบาดาลให้การนำเสนอ
- 20 ย่อยง่าย คุยรู้เรื่อง ไม่ใช่ชวนนักวิชาการไปคุยให้ชาวบ้าน ตอนนี้พยายามทำอยู่ แต่ถ้าสมาชิกวุฒิสภา มีข้อเสนอแนะอะไรเพิ่มเติม กรมทรัพยากรน้ำบาดาลยินดีที่จะนำไปปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น
- ขอบพระคุณศรีบวรวิมล

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอบคุณท่านรองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาลครับ มีสมาชิกท่านใดยังตั้งใจ

- 25 ในประเด็นที่หน่วยงานตอบชี้แจงอีกหรือไม่ เชิญท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย ครับ

# ๘๓

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

อรกมล ๒๒/๔

- นายอนุศักดิ์ คงมาลัย : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพครับ  
กระผม นายอนุศักดิ์ คงมาลัย สมาชิกวุฒิสภา ต้องขอบพระคุณท่านรองอธิบดีที่ได้ให้ข้อมูล
- 5 เพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องธนาคารน้ำใต้ดินทั้งในระบบปิดและระบบเปิด ซึ่งผมคิดว่าในพื้นที่ต่าง ๆ จะมีผลตอบสนองตามที่ท่านได้เรียนไว้ว่าจะไม่เท่ากัน ตรงนี้เป็นประเด็นความรู้ที่น่าสนใจ และนำไปให้ความสำคัญมากกว่า พื้นที่ทางเหนือ พื้นที่ทางใต้ พื้นที่ตะวันออก พื้นที่ตะวันตก ความสูงระดับที่แตกต่างกันสามารถที่จะจัดการน้ำเพื่อที่จะให้น้ำเต็มลงไปใต้ดินได้อย่างไรบ้าง ซึ่งตรงนี้แต่ละพื้นที่ควรจะมีความรู้ในส่วนเฉพาะพื้นที่ของเขาตรงนั้น ซึ่งจะไปเกี่ยวพันกับ
- 10 รูปพรรณสัณฐานของที่ดิน ความสูง ระดับน้ำใต้ดินหรืออะไรก็แล้วแต่ ซึ่งประเด็นที่สำคัญตรงนี้ว่า กระบวนการของการจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้คณะอนุกรรมการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และการจัดทำและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ด้านสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค ได้ทำเกี่ยวกับเรื่องสิทธิชุมชน และลงไปดูกระบวนการ การใช้สิทธิชุมชนที่แต่ละชุมชนจะมีการดำเนินการ เราได้มีโอกาสประสานความสัมพันธ์
- 15 ระหว่างองค์กร สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน) (พอช.) ที่อยู่ในสังกัดกระทรวง การพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ดูแลตรงนี้อยู่ ขณะเดียวกันแตะมือกับ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ซึ่งมีทั้งชมรมนักศึกษาและชมรมบัณฑิตกระจายอยู่ทั่วประเทศ และคนเหล่านี้สามารถที่จะเรียนวิชาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการจัดการข้อมูล การสื่อสาร สามารถที่จะ
- 20 ดึงความรู้ ที่มีอยู่ทางฝั่งบริหาร ฝั่งวิชาการ ฝั่งนักวิชาการที่นักวิจัยทั่วไปประมวลออกไป และไปนำเสนอ ผ่านทางวิทยากรที่เป็นเรื่องการเรียนการสอนในแต่ละพื้นที่ -----

- ๒๓/๑

ขณะเดียวกันได้มีการดึงคนเหล่านี้มาเป็นอาสาสมัครมาเป็นนักจัดการข้อมูลชุมชนในการสร้างองค์ความรู้ของชุมชนของแต่ละตำบลในแต่ละพื้นที่ก็ค่อย ๆ กระจายตรงนี้ขึ้นมา ซึ่งผมคิดว่า

- 5 น่าจะเป็นโอกาสที่ดีถ้าหากกรมทรัพยากรน้ำบาดาลสามารถลงไปแตะมือกับเรื่องเหล่านี้ได้ จะทำให้ประสานความสัมพันธ์และเป็นกลไกที่เป็นจิตอาสาจะเข้ามาช่วยสามารถบูรณาการเรื่องข้อมูลและการจัดการความรู้ได้ในอนาคต ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : เป็นข้อเสนอแนะใช่หรือไม่ ต่อไปขอเชิญท่านสุรเดช จิรฐิติเจริญ ครับ

- 10 นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ กระผม นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ สมาชิกวุฒิสภา ขอขอบคุณท่านรองอธิบดีที่ได้ตอบข้อสังเกตของกระผม แต่กระผมมีข้อสอบถามเพิ่มเติมเพื่อความชัดเจน เพราะว่าเมื่อสักครู่ท่านกล่าวถึงรายงานที่ยังค้างอยู่ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓ ระยะเวลา ๑๒ ปี ว่าท่านจะส่งให้รัฐสภาโดยเร็ว บังเอิญวุฒิสภาชุดนี้เหลือระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ประมาณ ๕ - ๖ เดือน ทำงานอีก ๓ เดือน และอยากสอบถามว่า
- 15 รายงานที่ตกค้างจะส่งทันสมาชิกวุฒิสภาชุดนี้หรือไม่ หรือรอรายงานสมาชิกวุฒิสภาชุดหน้า คำถามข้อที่ ๑ เพื่อที่จะได้เตรียมตัว ถ้าส่งมาสมาชิกวุฒิสภาชุดนี้จะได้เตรียมศึกษา ถ้าไม่ส่งจะได้ไม่ต้องศึกษาต่อ

๒. เรื่องที่ท่านกล่าวถึงว่า โครงการตั้งงบประมาณกลุ่มผู้ใช้น้ำหรือจุดน้ำทางไกล ไม่ทราบว่าจะใช้น้ำเงินของกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลหรือใช้เงินงบประมาณของกรมทรัพยากร

- 20 น้ำบาดาล เพราะว่างบประมาณเหลืออยู่อย่างจำกัด แต่เห็นด้วยว่าเกษตรกรนอกเขตชลประทาน ถ้าไม่มีเขตชลประทาน ไม่มีแหล่งน้ำธรรมชาติต้องใช้น้ำใต้ดิน แต่จะใช้เงินอะไรก็ตามอยากจะให้เกษตรกรสามารถแบกรับภาระต้นทุนในเรื่องค่ากระแสไฟฟ้าได้หรือถ้าเป็นโซลาร์เซลล์ยิ่งดี จะได้มีส่วนร่วมในการบริหาร แต่ที่กระผมตั้งข้อสังเกตเมื่อสักครู่เรื่องการเก็บค่าน้ำบาดาล ค่าใช้ไฟฟ้า
- 25 ควรจะจ่าย แต่ค่าใช้น้ำบาดาลไม่ควรจะจ่ายเพื่อที่จะแบ่งเบาภาระ ซึ่งท่านกล่าวว่าค่าน้ำบาดาลของเกษตรกรเพื่อการเกษตรจะทบทุน ถ้าเป็นไปได้อยากจะให้ยกเว้นการจัดเก็บถ้าจะเก็บ

ภาคอุตสาหกรรม ภาคครัวเรือน หรือภาคบริการก็เก็บค่าใช้น้ำไป เกษตรกรควรจะต้องแบ่งเบาภาระ เพราะเกษตรกรมีภาระที่ต้องใช้อยู่แล้ว น้ำบาดาลผมว่าเป็นทางเลือกสุดท้ายที่เขาจะใช้ แต่จำเป็น

5 รัฐบาลช่วยได้ก็จะช่วย โดยเฉพาะเงินดังกล่าวส่วนใหญ่ที่ทำเป็นเรื่องศึกษาและสำรวจ อยากฝากว่า

ควรเร่งวิจัยและพัฒนาให้เป็นภาพรวมมากกว่าเป็นเฉพาะจุด ถ้าเฉพาะจุดควรใช้งบประมาณแผ่นดิน ถ้าพื้นที่แห่งไหนเดือดร้อน งบประมาณแผ่นดินปีนี้ จำนวน ๓.๔๘ ล้านล้านบาท

ถ้าเดือดร้อนก็สามารถใช้ได้ แต่เงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลควรจะใช้เป็นงบประมาณที่จำเป็นในการศึกษาวิจัยเท่านั้น เพราะว่าพอเดือดร้อนเงินที่ไม่จำเป็นก็แบ่งเบาภาระเกษตรกร จึงเป็น

10 ข้อสังเกตฝากท่านประธานไปยังรองอธิบดีว่า ๑. รายงานจะส่งทันสมัยนี้หรือไม่ ๒. ค่าน้ำบาดาลของเกษตรกรจะยกเว้นได้หรือไม่ หรือจะเก็บอีกครั้งหนึ่ง ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายสุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภาคนที่สอง) : ขอขอบคุณท่านสุรเดช จิรัฐติเจริญ ขอเชิญท่านสุรินทร์ วรกีจธำรง ตอบชี้แจงครับ

นายสุรินทร์ วรกีจธำรง (ผู้ชี้แจง) : กราบเรียนท่านประธานวุฒิสภาที่เคารพ

15 กระผม นายสุรินทร์ วรกีจธำรง รองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล ขออนุญาตตอบเพิ่มเติม

ข้อเสนอแนะของท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย กรมทรัพยากรน้ำบาดาลในเรื่องการเติมน้ำเป็นหนึ่งในวัตถุประสงค์ของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมตามวัตถุประสงค์ของกองทุนพัฒนาน้ำบาดาลอยู่แล้ว

เลิกประชุมแล้วจะขออนุญาต วันนี้ผมพาท่านปารณีย์ บัวระพา ผู้อำนวยการ ซึ่งทำเรื่องเติมน้ำ

มาด้วย จะขออนุญาตปรึกษากับท่านเพื่อทราบถึงพื้นที่เป้าหมาย เพราะว่าการทำงานโปรดักต์แชมเปียน

20 (product champion) ทำป่าเติมน้ำ ลักษณะนี้เป็นเรื่องที่กรมทรัพยากรน้ำบาดาลต้องการ

อยู่แล้ว เพราะแต่ละที่แตกต่างทางภูมิสังคม อย่างที่ท่านทราบว่าในการทำแผนที่เติมน้ำของ

กรมทรัพยากรน้ำบาดาลจะต่างกันด้วยธรณีสัณฐาน ความหนาของชั้นน้ำ ปริมาณน้ำฝน ความชื้น

ซึ่งตรงตามที่ท่านอนุศักดิ์ คงมาลัย ได้กล่าวไว้ ซึ่งพอเลิกประชุมแล้วจะขอไปปรึกษากับท่าน

เพื่อที่จะทราบพื้นที่เป้าหมายบางส่วนจะได้นำไปต่อยอดได้ครับ

25

ในส่วนของท่านสุรเดช จิรรัฐติเจริญ ผมได้หารือกับฝ่ายเลขานุการแล้ว ซึ่งเป็นผู้อำนวยการกองทุน จะส่งรายงานให้ทันภายในเดือนมกราคม ๒๕๖๗ นี้ เพราะว่าจะ

- 5 รายงานมีอยู่แล้ว จะส่งให้ครบให้ทันตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๖๓ ในเดือนมกราคม ๒๕๖๗ เรื่องที่ท่านกล่าวถึงเรื่องการยกเว้น กระทบขอรับเรื่องไปหารือในคณะกรรมการบริหารกองทุน พัฒนาน้ำบาดาลต่อไป ขอขอบคุณครับ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ขอขอบคุณท่านรองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล มีสมาชิกท่านใดยังตั้งใจในประเด็น

- 10 ที่ท่านรองอธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาลตอบชี้แจงอีกหรือไม่ครับ

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ผมขอปิดการอภิปราย เป็นอันว่าที่ประชุมได้พิจารณารายงานของผู้สอบบัญชีและรายงานการเงินกองทุนพัฒนาน้ำบาดาล สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐

- 15 กันยายน ๒๕๖๔ (ตามมาตรา ๗ อัญญัติ แห่งพระราชบัญญัติน้ำบาดาล พ.ศ. ๒๕๒๐) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติน้ำบาดาล (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๖) เรียบร้อยแล้ว

ขอขอบคุณคณะผู้ชี้แจง กระทบในนามของคณะกรรมการประสานงาน

เพื่อสนับสนุนโครงการกองทุนการศึกษา วุฒิสภา ต้องขอขอบคุณกรมทรัพยากรน้ำบาดาล ที่กรุณาสับสนุนโครงการกองทุนการศึกษามาด้วยดี โดยการขุดเจาะน้ำบาดาลให้แก่โรงเรียน

- 20 ในโครงการกองทุนการศึกษาที่อยู่ตามชายขอบของประเทศ จำนวน ๑๔๗ โรงเรียน ทำให้เด็กนักเรียนในชายขอบดื่มน้ำดื่ม น้ำใช้ และยังมีถังเก็บน้ำให้ด้วย ทำให้เด็กนักเรียนในโครงการมีน้ำดื่ม น้ำใช้เหมือนเด็กนักเรียนที่อยู่ในเมือง เด็กเหล่านี้อยู่ในถิ่นทุรกันดาร ผมจึงขอขอบคุณกรมทรัพยากรน้ำบาดาลมา ณ โอกาสนี้ และขอขอบคุณคณะกรรมการ เป็นอันจบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๖ เรื่องที่เสนอใหม่

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
จักราวีร์ ๒๓/๔

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

ระเบียบวาระที่ ๗ เรื่องอื่น ๆ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๗.๑ ตั้งกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการการพัฒนาสังคม และกิจการเด็ก เยาวชน

5 สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส แทนตำแหน่งที่ว่าง

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

10

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

15

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

20

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

25  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

30

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ด้วยประธานคณะกรรมการการพัฒนาสังคม และกิจการเด็ก เยาวชน

5 สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส ท่านวัลลภ ตั้งคณานุรักษ์ มีหนังสือแจ้งว่า ตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการว่างลง จำนวน ๓ ตำแหน่ง ในการนี้ ประธานคณะกรรมการจึงขอให้ที่ประชุมแต่งตั้ง พลเรือเอก อะดุง พันธุ์เอี่ยม เป็นกรรมการ ในคณะกรรมการการพัฒนาสังคม และกิจการเด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ด้อยโอกาส แทนตำแหน่งที่ว่าง จะมีสมาชิกท่านใดขัดข้องหรือมีความเห็นเป็นอย่างอื่น

10 หรือไม่

(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ถ้าวางที่ประชุมเห็นชอบ จบการพิจารณาระเบียบวาระที่ ๗.๑

๗.๒ ตั้งกรรมการในคณะกรรมการการกฎหมาย การยุติธรรม และการตำรวจ

15 แทนตำแหน่งที่ว่าง

20

25

30

ว. ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง)

จักราวีร์ ๒๓/๖

ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา  
คนที่สอง) : ด้วยประธานคณะกรรมการการกฤษฎีกา การยุติธรรม และการตำรวจ

5 พลตำรวจเอก ชัชวาลย์ สุขสมจิตร์ มีหนังสือแจ้งว่า ตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการ  
ว่างลง จำนวน ๔ ตำแหน่ง ในการนี้ ประธานคณะกรรมการจึงขอให้ที่ประชุมตั้ง

พลตำรวจเอก ต่อศักดิ์ สุขวิมล เป็นกรรมการในคณะกรรมการการกฤษฎีกา การยุติธรรม  
และการตำรวจ แทนตำแหน่งที่ว่าง จะมีสมาชิกท่านใดขัดข้องหรือมีความเห็นเป็นอย่างอื่นหรือไม่  
(ไม่มีสมาชิกยกมือ)

10 ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานวุฒิสภา (นายศุภชัย สมเจริญ รองประธานวุฒิสภา  
คนที่สอง) : ถ้าไม่มี ถือว่าที่ประชุมเห็นชอบ

ท่านสมาชิกครับ วันนี้หมดระเบียบวาระการประชุมแล้ว ขอขอบคุณทุกท่าน  
ที่มาประชุม ผมขอปิดการประชุม

15 เลิกประชุมเวลา ๑๓.๓๕ นาฬิกา

20

25



## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนัก rayงานการประชุมและชวเลข กลุ่มงาน rayงานการประชุม โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๒๗  
ที่ \_\_\_\_\_ วันที่ \_\_\_\_\_ มกราคม ๒๕๖๗

เรื่อง รับทราบ เรื่อง ไม่มีการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกวุฒิสภาในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๗  
(สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๗

เรียน ผู้อำนวยการสำนัก rayงานการประชุมและชวเลข (ผ่าน ผู้บังคับบัญชาของกลุ่มงาน rayงานการประชุม)  
ตามที่ได้มอบหมายให้ข้าพเจ้าจัดทำบันทึกการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกวุฒิสภา  
ในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๗  
เวลา ๐๙.๓๐ นาฬิกา นั้น

ในการประชุมวุฒิสภาดังกล่าว ไม่มีการออกเสียงลงคะแนนของสมาชิกวุฒิสภาแต่อย่างใด  
จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นางสาวพรพิมล ปัญจกุล)  
วิทยากรชำนาญการ

(นางสาววาสนา ยิ่งสุข)  
ผู้บังคับบัญชาของกลุ่มงาน rayงานการประชุม

ทราบ

(นางสาวสุภาวดี มงคลธรรมกุล)  
ผู้อำนวยการสำนัก rayงานการประชุมและชวเลข