



รายงานการศึกษากลุ่ม
(Group Project)

เรื่อง แนวทางการดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทย
ได้รับการคัดเลือกเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน
รถยนต์ Formula 1 (F1)

จัดทำโดย กลุ่มที่ 1 รุ่นที่ 16

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 16 ปี 2568
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ



รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project)

เรื่อง แนวทางการดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยได้รับการคัดเลือก
เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันรถยนต์ Formula 1 (F1)

จัดทำโดย กลุ่มที่ 1 รุ่นที่ 16

1. นายเอกลักษณ์	เฉลิมชีพ
2. นางสาวนลพรรณ	ธงมรกต
3. นายอุดม	เจือจันทร์
4. นางกนกวรรณ	จิ๋วเชื้อพันธุ์
5. นางสาววิศรา	ศิริสุทธิเดชา
6. นายธนภูมิ	ริมขลา
7. นางสาวชนม์วิวัฒน์	จ่างตระกูล
8. นายชูชาติ	จิโรจน์กุล
9. นายกอบบุญ	แสงมณี
10. นางสาวพัชรมณฑ	ศิริวัฒนา

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 16 ปี 2568

สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ



เอกสารรายงานการศึกษากลุ่มนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูตของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....

(เอกอัครราชทูตเกียรติกุลн ขาติประเสริฐ)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....

(ดร.ธนาวิษญ์ จินดาประดิษฐ์)

ที่ปรึกษา

บทสรุปผู้บริหาร

เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2568 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเสนอตัวเป็นเจ้าภาพโครงการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ FIA Formula One World Championship (F1) ประจำปี พ.ศ. 2571-2575 (5 ปี) ภายใต้กรอบวงเงิน 41,379,670,000 บาท ซึ่งการดำเนินโครงการดังกล่าวจะไม่เป็นเพียงการจัดการแข่งขันกีฬา แต่จะเป็นการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์เพื่อสร้างรายได้ทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน รวมถึงจะเป็นโอกาสในการเสริมสร้างภาพลักษณ์ไทยและยกสถานะของประเทศในเวทีโลก ซึ่งประเทศไทยมีจุดแข็งในหลายด้านที่จะสามารถดึงดูดผู้จัดและเจ้าของลิขสิทธิ์การแข่งขัน โดยเฉพาะที่ตั้งในภูมิภาคและการเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยว รวมถึงการมีความโดดเด่นทางวัฒนธรรมที่ได้รับความนิยมเป็นพื้นฐานอยู่แล้ว

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยจะประสบกับความท้าทายที่หลากหลายในการบรรลุเป้าหมายนี้ เนื่องจากต้องผ่านการประเมินตามหลักเกณฑ์พื้นฐานที่กำหนด ได้แก่ (1) การมีระบบสาธารณสุขปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและผู้เข้าร่วม 300,000 คน (2) โครงสร้างพื้นฐานของไทยที่เอื้อต่อการเดินทางเข้าร่วมการแข่งขัน (3) ความมั่นคงทางการเงินของรัฐบาลไทย (4) การออกแบบและก่อสร้างสนามและพื้นที่ใช้สอยอื่น ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐานของสหพันธ์รถยนต์นานาชาติ (FIA) และ (5) การประชาสัมพันธ์และความพร้อมของทุกภาคส่วน ซึ่งทั้งหมดมีความซับซ้อนและข้อจำกัดในหลายด้าน โดยเฉพาะการได้รับความเห็นชอบจากสังคมที่จะได้รับผลกระทบจากการจัดการแข่งขันนี้ ในด้านมลภาวะทางเสียง นอกจากนั้น โดยที่ประเทศไทยมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลใหม่ที่คาดว่าจะปฏิบัติหน้าที่โดยมีอำนาจเต็มประมาณ 4 เดือน ก่อนการยุบสภา อาจเป็นอุปสรรคต่อภาพลักษณ์ในเรื่องเสถียรภาพทางการเมือง

รายงานการศึกษาฉบับนี้นำเสนอกลยุทธ์ 5 ด้าน ที่ควรดำเนินการเพื่อให้ประเทศไทยได้รับการคัดเลือกเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ประกอบด้วย (1) การผลักดันทางด้านนโยบายและการขับเคลื่อนโดยภาครัฐ ซึ่งต้องแสดงให้เห็นถึงความต่อเนื่องจากการเปลี่ยนผ่านของรัฐบาล (2) การนำเสนอแผนทางธุรกิจที่เป็นลักษณะของการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐกับเอกชน (3) การเตรียมความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะสนามแข่งที่เป็นไปตามมาตรฐาน (4) การสร้างจุดขายด้านความยั่งยืนตามแนวทางของผู้จัดการแข่งขัน (5) การสร้างการมีส่วนร่วมและการยอมรับจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะภาคประชาชนและประชาสังคม ทั้งนี้ การดำเนินกลยุทธ์ดังกล่าวต้องดำเนินการผ่านกลไกที่จัดตั้งขึ้นในหลายระดับ แบ่งเป็นหน่วยงานหลักและหน่วยงาน

สนับสนุนเพื่อให้การขับเคลื่อนภารกิจเกิดการบูรณาการสูงสุดภายใต้ขั้นตอนต่าง ๆ ได้แก่ (1) การแสดงความสนใจอย่างเป็นทางการและการเจรจาเบื้องต้น (2) การจัดทำและยื่นข้อเสนออย่างเป็นทางการ รวมถึงการประเมินสถานที่ (3) การประเมินสนามแข่งและโครงสร้างพื้นฐาน (4) การลงนามในสัญญาและข้อตกลง และ (5) การประกาศจัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

อย่างไรก็ดี โดยคำนึงถึงปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์และทันต่อเวลาตามขั้นตอนที่กล่าวมา อาจมีความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะไม่สามารถจัดการแข่งขันได้ทันภายในปี พ.ศ. 2571 จึงมีข้อเสนอสำหรับฉกาทศนี้ โดยการเลื่อนเวลาการประมูลสิทธิ์เพื่อจัดการแข่งขันเป็นปี พ.ศ. 2573 เพื่อให้ประเทศไทยมีเวลาเตรียมการอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การจัดตั้งกลไกการดำเนินโครงการ ไปจนถึงการเจรจาและลงนามในสัญญาและข้อตกลง ซึ่งต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 3-4 ปี เป็นอย่างรวดเร็ว ก่อนที่จะเริ่มจัดการแข่งขันได้จริง ซึ่งหากเป็นไปตามแนวทางนี้ ประเทศไทยน่าจะมีโอกาสได้รับการคัดเลือกให้เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 มากกว่าการเร่งดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ แต่ไม่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ เพราะการจัดการแข่งขัน F1 เป็นการลงทุนทางยุทธศาสตร์ที่ต้องเกิดความคุ้มค่าและยั่งยืน และ “F1 ไม่ใช่แค่สนามแข่งขันแต่คือ สนามแข่งอนาคตของประเทศไทย

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณกระทรวงการต่างประเทศสำหรับการจัดหลักสูตรฝึกอบรมนักบริหารการทูตรุ่นที่ 16 ซึ่งเป็นโอกาสให้ได้เรียนรู้และพัฒนาทักษะอย่างรอบด้าน รวมถึงได้เสริมสร้างเครือข่ายกับเพื่อนข้าราชการจากหลากหลายหน่วยงานที่จะร่วมกันขับเคลื่อนประเทศไทยให้มีความก้าวหน้าต่อไป

ขอขอบคุณท่านเอกอัครราชทูตเกียรติคุณ ขาดิประเสริฐ ผู้บังคับการวชิราวุธวิทยาลัย ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและกรุณาให้แนวคิดและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์และเป็นรูปธรรม ตลอดจนติดตามการจัดทำรายงานการศึกษาอย่างใกล้ชิด ส่งผลให้สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จและมีข้อเสนอที่สามารถนำไปปฏิบัติและต่อยอดได้จริงสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ขอบคุณนายันทพล ทองนิลพันธ์ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมพัฒนากีฬาอาชีพ การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) ที่กรุณาให้สัมภาษณ์และสนับสนุนข้อมูลที่สำคัญสำหรับการจัดทำรายงานในครั้งนี้ ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญประกอบการศึกษาแนวทางที่จะทำให้ประเทศไทยได้รับการคัดเลือกให้เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ได้อย่างมีความคุ้มค่าและยั่งยืน

สุดท้าย ขอขอบคุณผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ ที่จัดเตรียมและบริหารหลักสูตรได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมืออาชีพ สร้างความประทับใจให้แก่ผู้เข้ารับการอบรมทุกคน

คณะผู้จัดทำ กลุ่มที่ 1

กันยายน 2568

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
บทที่ 1 สภาพทั่วไปของปัญหา	1
1.1 สภาพปัญหาทั่วไปในการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ในประเทศไทย	2
1.2. ถอดบทเรียนจากความล้มเหลวจากการจัดงาน Specialised Expo 2028	6
บทที่ 2 การคาดการณ์ความเป็นไปได้และความเสี่ยงในการได้รับการคัดเลือกเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันรถยนต์ F1 ตามหลักเกณฑ์ของ FOWC และ FOM	9
2.1 หลักเกณฑ์ที่ 1 ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวและผู้เข้าร่วม 300,000 คน ในการชมการแข่งขัน F1	9
2.2 หลักเกณฑ์ที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานของไทยที่เอื้อต่อการเดินทางเข้าร่วมการแข่งขัน F1	10
2.3 หลักเกณฑ์ที่ 3 ความมั่นคงทางการเงินของรัฐบาลไทยต่อโครงการนี้เพื่อให้บริษัท FOWC/FOM ได้รับกำไรจากการแข่งขัน F1 ในประเทศไทย	10
2.4 หลักเกณฑ์ที่ 4 การออกแบบและการก่อสร้างสนาม สิ่งปลูกสร้างทั้งแบบถาวรและชั่วคราวต้องเป็นไปตามมาตรฐานเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตจาก FIA	12
2.5 หลักเกณฑ์ที่ 5 การประชาสัมพันธ์และความพร้อมของทุกภาคส่วนในการจัด F1 ในประเทศไทย	13
บทที่ 3 แนวทางการดำเนินการและการกำหนดกลยุทธ์	16
3.1 การผลักดันทางด้านนโยบายและการขับเคลื่อนโดยภาครัฐ	16
3.2 การนำเสนอแผนทางธุรกิจ	17
3.3 ความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน	17
3.4 ความพร้อมทางการปฏิบัติการและความยั่งยืน	17
3.5 การสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน	18
3.6 ข้อสรุป	18

บทที่ 4 การนำแนวทางการดำเนินการและการแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ	21
4.1 สถานะปัจจุบัน	22
4.2 การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อให้ไทยได้รับคัดเลือกเป็นเจ้าภาพการแข่งขัน F1 ไปสู่ระดับปฏิบัติ	23
4.3. การประเมินปัจจัยความสำเร็จของโครงการ	26
บทที่ 5 ข้อเสนอแนะและบทเรียนที่ได้รับ	32
5.1 สรุปภาพรวม	32
5.2 บทเรียนที่ได้เรียนรู้จากการจัดทำรายงาน	33
5.3 ข้อคิดและข้อเสนอแนะ	35
คณะผู้จัดทำ	37

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	สรุปหลักเกณฑ์การคัดเลือกสถานที่จัดการแข่งขัน F1 และจุดแข็ง/จุดอ่อนของประเทศไทย	14
ตารางที่ 2	สรุปแผนกลยุทธ์เพื่อมุ่งสู่ความสำเร็จ	19

บทที่ 1

สภาพทั่วไปของปัญหา

การแข่งขันรถยนต์ Formula 1 (F1) หรือ FIA Formula One World Championship เป็นหนึ่งในกีฬายานยนต์ระดับสูงสุดของโลก ภายใต้การดูแลของสหพันธ์รถยนต์นานาชาติ (FIA) ซึ่งมีการจัดการแข่งขันในรูปแบบ "กรังด์ปรีซ์" ในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยนับตั้งแต่ Liberty Media เข้าซื้อกิจการในปี 2560 การแข่งขัน F1 ได้เปลี่ยนโฉมจากกีฬาแบบดั้งเดิมไปสู่แพลตฟอร์มความบันเทิงและสื่อคอนเทนต์ระดับโลก โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมทางดิจิทัลและการเติบโตบนโซเชียลมีเดีย เช่น Instagram, TikTok และ YouTube ปรากฏการณ์ "The Netflix Effect" จากสารคดี "Drive to Survive" ได้ขยายฐานผู้ชม F1 ไปยังกลุ่มที่อายุน้อยลงและมีความหลากหลายทางเพศมากขึ้น รวมถึงสร้างแฟนคลับจำนวนมากในตลาดที่มีศักยภาพ เช่น สหรัฐอเมริกา

รัฐบาลไทยได้มีวิสัยทัศน์ภายใต้นโยบาย IGNITE THAILAND ที่จะผลักดันประเทศให้เป็น "ศูนย์กลางแห่งอีเวนต์ระดับโลก" (World Class Event Hub) และ "ศูนย์กลางการท่องเที่ยว" (Tourism Hub) การเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ในกรุงเทพมหานครจึงถูกมองว่าเป็นโอกาสเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการสร้างรายได้ กระตุ้นเศรษฐกิจ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ของประเทศไทยในเวทีโลก

อย่างไรก็ตาม โดยคำนึงถึงความเสี่ยงในมิติต่าง ๆ รวมถึงวงเงินลงทุนที่สูงมาก รายงานฉบับนี้จะวิเคราะห์ความท้าทาย จุดแข็ง และจุดอ่อนของประเทศไทย พร้อมนำเสนอแนวทางการดำเนินการและกลยุทธ์ ตลอดจนการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติในการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพ F1 และถอดบทเรียนสำคัญจากความล้มเหลวในการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพงาน Specialised Expo 2028 ของจังหวัดภูเก็ต เพื่อเป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมสำหรับเข้ารับการคัดเลือกและการบริหารจัดการโครงการ F1 ให้ประสบความสำเร็จได้อย่างแท้จริงต่อไป

1.1 สภาพปัญหาทั่วไปในการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ในประเทศไทย

การเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 เป็นความท้าทายที่ซับซ้อนและมีเดิมพันสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาในบริบทของประเทศไทย ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นสามารถแบ่งออกได้หลายมิติ ดังนี้

1.1.1 ปัญหาด้านการเงิน

การเป็นเจ้าภาพ F1 ต้องเผชิญกับภาระผูกพันทางการเงินจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ประกอบด้วย

1.1.1.1 ค่าธรรมเนียมการเป็นเจ้าภาพ (hosting fees) ที่สูงและเพิ่มขึ้นตามสัญญา

ค่าธรรมเนียมในการเป็นเจ้าภาพที่ต้องชำระให้กับ Formula One World Championship Ltd (FOWC) / Formula One Management (FOM) มีมูลค่าสูงมาก ประมาณ 30-35 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี หรือประมาณ 961-1,121 ล้านบาท และอาจสูงถึง 55-57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 1,762-1,826 ล้านบาท สำหรับบางสนาม เช่น ซาอุดีอาระเบีย และอาเซอร์ไบจาน นอกจากนี้ สัญญาเกือบทั้งหมดมี "ข้อสัญญาปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมประจำปี" (annual escalator clause) ซึ่งอาจทำให้ค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 10 ในแต่ละปี

1.1.1.2 การขาดทุนจากการดำเนินงานโดยตรง

รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ของรัฐบาลไทยคาดว่าโครงการนี้จะ "ขาดทุนสุทธิ" อย่างต่อเนื่องจากรายได้ที่เกิดจากการจัดงานโดยตรงในทุกสถานการณ์จำลอง โดยกรณีฐานคาดว่าจะขาดทุนถึง 9,788 ล้านบาท ซึ่งถือเป็นการยอมรับอย่างเป็นทางการว่าโครงการนี้ไม่สามารถทำกำไรได้ในเชิงพาณิชย์โดยตรง และต้องพึ่งพาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทางอ้อมทั้งหมดเพื่อสร้างความคุ้มค่าให้กับการลงทุน

1.1.1.3 ข้อจำกัดด้านรายได้ของผู้จัดงานในท้องถิ่น

แหล่งรายได้หลักของผู้จัดงานในท้องถิ่น คือ "การจำหน่ายบัตรเข้าชม" และแพ็คเกจบริการพิเศษในพื้นที่ (local hospitality) ในขณะที่ FOWC/FOM จะสงวนสิทธิ์ในรายได้ทั้งหมดจากค่าลิขสิทธิ์การถ่ายทอดสด สปอนเซอร์ระดับโลก และ Paddock Club ซึ่งเป็นบริการระดับพรีเมียมที่มีกำไรสูง

1.1.1.4 ความจำเป็นในการลงทุนภาครัฐจำนวนมาก

งบประมาณที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติในหลักการสำหรับประเทศไทยในการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพ 5 ปี ระหว่างปี 2571-2575 อยู่ที่ประมาณ 40,000 ล้านบาท (ประมาณ 1.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) สำหรับการครอบคลุมค่าใช้จ่ายทั้งหมดซึ่งยังไม่มีแผนแจกแจงรายละเอียดสำหรับค่าใช้จ่ายหลักแต่ละส่วนอย่างเป็นทางการ แต่จากการศึกษาข้อมูลและประมาณการที่ปรากฏตามสื่อต่าง ๆ ภาพรวมค่าใช้จ่ายจะประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1) ค่าธรรมเนียมการเป็นเจ้าภาพ ประมาณ 15-55 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี หรือประมาณ 545-1,980 ล้านบาท

2) ค่าออกแบบสนาม ซึ่งประเทศไทยต้องการจัดเป็นลักษณะ street circuit ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนนให้ได้ตามมาตรฐานของ FIA ซึ่งเฉพาะค่าใช้จ่ายสำหรับการออกแบบเป็นเงิน จำนวน 218 ล้านบาท

3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสนามแข่งชั่วคราว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานประจำปีสำหรับปรับพื้นที่หรือถนนเป็นสนามแข่งชั่วคราวแบบ street circuit อาจต้องใช้งบประมาณประมาณ 57.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 1,842 ล้านบาทต่อปี ซึ่งประกอบด้วยค่าจ้างบุคลากร ค่าเช่าอัมพันท์ ค่าติดตั้งแผงกั้นและรั้วนิรภัย ค่าเช่าอาคารพิท ค่าสาธารณูปโภคและยานพาหนะ และค่าประกันภัย

4) นอกจากนี้ ยังมีค่าบริหารจัดการและการดำเนินงาน อาทิ ค่าใช้จ่ายในการจัดงาน ค่ารักษาความปลอดภัย ค่าประชาสัมพันธ์ ค่าบริหารจัดการการจราจร และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งยังไม่มีตัวเลขที่ชัดเจน

โดยสรุปแล้ว งบประมาณหลัก ๆ สำหรับจัดแข่งขัน F1 จะเป็นค่าธรรมเนียมการเป็นเจ้าภาพและค่าดำเนินงานสนามแข่งชั่วคราวแบบ street circuit ซึ่งตกปีละเกือบ 4,000 ล้านบาท

1.1.2 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและข้อกำหนดทางเทคนิค

การเลือกกรุงเทพมหานครเป็นสถานที่จัด F1 ในรูปแบบสนามแข่งชั่วคราวในเมือง (street circuit) นั้นสอดคล้องกับแนวโน้มปัจจุบันของ F1 แต่ก็มาพร้อมกับความท้าทายด้านเทคนิคอย่างมาก

1.1.2.1 ความซับซ้อนในการก่อสร้างและปรับปรุงสนามแข่งชั่วคราว

การสร้างสนามแข่งบนถนนในเมืองมีความซับซ้อนกว่าการสร้างสนามถาวร เนื่องจากต้องมีการปรับปรุงและทำพื้นผิวถนนให้เรียบเนียนได้มาตรฐาน F1 ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยีและวัสดุเฉพาะ รวมถึงการออกแบบโค้ง พื้นที่ปลอดภัยข้างสนาม (runoff areas) และกำแพงและรั้วนิรภัยที่ได้มาตรฐาน

1.1.2.2 การปฏิบัติตามข้อกำหนด FIA Grade 1 อย่างเข้มงวด

สนามแข่งต้องมีคุณสมบัติที่สามารถได้รับการรับรองมาตรฐาน FIA Grade 1 ซึ่งเป็นมาตรฐานสูงสุดที่อนุญาตให้จัดการแข่งขัน F1 ได้ ข้อกำหนดเหล่านี้ครอบคลุมทุกมิติ ตั้งแต่ความยาวและความกว้างของสนาม การออกแบบโค้ง ไปจนถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์ขั้นสูงและบุคลากรที่ได้รับการฝึกอบรมมาเป็นอย่างดี การปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ต้องอาศัยการลงทุนและการวางแผนทางวิศวกรรมอย่างมหาศาล

1.1.2.3 ความท้าทายด้านโลจิสติกส์

หากแผนการจัดการจราจรและขนส่งในเมืองยังไม่มี ความชัดเจนและสามารถรับมือกับปัญหาจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงการแข่งขันได้ FOWC/FOM อาจมองว่าการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งอุปกรณ์และบุคลากรของทีมแข่งทั้งหมดจะเป็นเรื่องยุ่งยากและไม่สะดวก

1.1.2.4 กระบวนการจัดทำ Detailed Design และการอนุมัติที่ล่าช้า

การจัดทำแผนผังสนามอย่างละเอียด (Detailed Design) ต้องผ่านกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างและการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ซึ่งอาจใช้เวลานานเกินกว่าที่คาดไว้

1.1.3 ปัญหาด้านผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

การจัดการแข่งขัน F1 ในใจกลางเมืองย่อมสร้างผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

1.1.3.1 การจัดการจราจรที่ซับซ้อน

การปิดถนนเป็นเวลาหลายวันเพื่อเตรียมการและจัดการแข่งขันจะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อการจราจร สิ่งโคปร์เป็นตัวอย่างในการวางแผนจัดการจราจรที่ซับซ้อนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการกำหนดเส้นทางเลี่ยง การเปิด-ปิดถนนบางเส้นทางตามช่วงเวลาเร่งด่วน การขยายเวลาให้บริการขนส่งสาธารณะ และการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างทั่วถึง

1.1.3.2 มลภาวะทางเสียง

เสียงจากรถแข่ง F1 เป็นหนึ่งในข้อกังวลหลักของชุมชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง เนื่องจาก F1 ในปัจจุบันใช้เครื่องยนต์ไฮบริด V6 เสียงของเครื่องยนต์จะดังประมาณ 128.5 เดซิเบล ซึ่งใกล้เคียงกับเสียงของเครื่องบินเจ็ตขณะบินขึ้นซึ่งมีความดังอยู่ที่ประมาณ 120-140 เดซิเบล สามารถสร้างความเสียหายต่อการได้ยินอย่างถาวรหากได้ยินเป็นเวลานาน กรณีของไมอามีและมาดริดมีการฟ้องร้องจากกลุ่มผู้พักอาศัยโดยอ้างถึงผลกระทบจากเสียงที่อาจเป็นอันตรายต่อการได้ยินและรบกวนความสงบสุข ผู้จัดงานในกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีการศึกษาผลกระทบทางเสียงอย่างละเอียดและมีมาตรการลดผลกระทบ

1.1.3.3 ปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ และการจัดการขยะ

การจัดงานขนาดใหญ่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหลายประการ เช่น การใช้พลังงานสูง (ทั้งพลังงานฟอสซิลและไฟฟ้า) มลพิษทางอากาศ มลพิษทางแสง และปัญหาการจัดการขยะ F1 เองมีเป้าหมาย Net Zero Emissions ภายในปี ค.ศ. 2030 และกำหนดให้ผู้จัดงานต้องมีแผนการจัดการของเสียที่มีประสิทธิภาพ แต่การจัดการในทางปฏิบัติอาจเป็นความท้าทายอย่างยิ่ง

1.1.3.4 การรบกวนวิถีชีวิตและการย้ายถิ่นฐานทางสังคม

การปิดถนน/การจราจรติดขัด และการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าและบริการ รวมถึงค่าครองชีพในพื้นที่สูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการเดินทางประจำวันของคนท้องถิ่น และอาจนำไปสู่การย้ายถิ่นฐานทางสังคม ซึ่งต้องมีการสื่อสารที่โปร่งใส การศึกษาผลกระทบที่น่าเชื่อถือ และมาตรการเยียวยาที่ชัดเจน เพื่อสร้างความยอมรับจากชุมชน

1.1.3.5 ความเห็นต่างจากภาคส่วนต่าง ๆ และเสียงคัดค้าน

การจัด street circuit ในกรุงเทพมหานครมีความเสี่ยงที่จะได้รับเสียงคัดค้านจากประชาชนที่กังวลเรื่องปัญหาการจราจร ผลกระทบต่อวิถีชีวิต และสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการกับเสียงคัดค้านเหล่านี้ถือเป็นความท้าทายด้านการประชาสัมพันธ์ที่ต้องทำอย่างละเอียดอ่อน และโปร่งใส

1.1.4 ปัญหาด้านความมั่นคงทางการเมืองและการประสานงาน

1.1.4.1 ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบาย

แม้ไทยจะมีรัฐบาลที่แสดงความสนใจในการเป็นเจ้าภาพ F1 แต่ความไม่แน่นอนทางการเมืองที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต อาจทำให้นโยบายเปลี่ยนไปและส่งผลกระทบต่อแผนงานในระยะยาว FOM ต้องการความมั่นใจว่าการลงทุนระยะยาวจะได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

1.1.4.2 การขาดแรงสนับสนุนที่ชัดเจนจากภาคเอกชน

แม้ภาครัฐจะแสดงความสนใจ แต่หากขาดการสนับสนุนที่แข็งแกร่งจากภาคเอกชน โดยเฉพาะจากแบรนด์ใหญ่ ๆ ที่เป็นพันธมิตรของ F1 การจัดงานอาจไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินอย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ FOWC/FOM ใช้พิจารณา

1.1.4.3 การประสานงานระหว่างหน่วยงาน

การจัดการโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ต้องอาศัยการประสานงานที่ไร้รอยต่อระหว่างหน่วยงานภาครัฐหลายภาคส่วน (เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การกีฬาแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ) หากการประสานงานไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ อาจส่งผลให้ FOM ไม่เลือกไทยเป็นเจ้าภาพได้

1.2. ถอดบทเรียนจากความล้มเหลวจากการจัดงาน Specialised Expo 2028

ประเทศไทยเคยมีประสบการณ์ในการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพงานระดับโลกที่สำคัญมาแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพงาน Specialised Expo 2028 ที่จังหวัดภูเก็ต ซึ่งแม้จะได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่ในเบื้องต้น แต่ก็ไม่สามารถคว้าสิทธิ์มาได้ ความล้มเหลวครั้งนี้มอบบทเรียนอันล้ำค่าที่สามารถนำมาปรับใช้กับการดำเนินงานโครงการ F1 ได้เป็นอย่างดี

1.2.1 ภาพรวมการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพ Specialised Expo 2028

1.2.1.1 แนวคิดและวัตถุประสงค์

ประเทศไทยได้นำเสนอจังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่ในการจัดงาน "Expo 2028 Phuket Thailand" ภายใต้แนวคิด "Future of Life: Living in Harmony, Sharing Prosperity" โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการผลักดันให้ภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพระดับโลก (Medical Hub) และเป็นเวทีระดับโลกในการแบ่งปันประสบการณ์และสนับสนุนนวัตกรรมเพื่อความยั่งยืนใน 3 ด้านหลัก ได้แก่ ผู้คน (People) โลก (Planet) และความรุ่งเรือง (Prosperity)

1.2.1.2 งบประมาณและการสนับสนุน

รัฐบาลไทยได้ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ โดยคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณกรอบวงเงิน 4,180 ล้านบาท เพื่อดำเนินการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพ มีการจัดเตรียมแผนงานอย่างเต็มที่ โดยจะใช้พื้นที่ 141 ไร่ บริเวณตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต เป็นพื้นที่จัดงาน

1.2.1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ:

- ด้านเศรษฐกิจ: คาดการณ์ว่าจะเกิดเงินหมุนเวียนทางเศรษฐกิจในประเทศกว่า 49,231 ล้านบาท สร้างมูลค่าเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) มากกว่า 39,357 ล้านบาท มีรายได้จากการจัดเก็บภาษีกว่า 9,512 ล้านบาท และเกิดการจ้างงานมากกว่า 113,439 ตำแหน่ง
- ด้านการพัฒนาเมืองและภาพลักษณ์ จะช่วยผลักดันให้ภูเก็ตและจังหวัดในกลุ่มอันดามันเป็น "ศูนย์กลางสุขภาพนานาชาติ" และ "ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพระดับโลก" ช่วยยกระดับทุกพื้นที่ทั่วประเทศให้เป็นเมืองด้านการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
- ด้านการใช้ประโยชน์หลังการจัดงาน พื้นที่ อาคาร และสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดจะพัฒนาเป็นศูนย์บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขระดับนานาชาติครบวงจร ศูนย์อภิบาลผู้สูงอายุนานาชาติ ศูนย์ใจรักซ์ และศูนย์เวชศาสตร์ฟื้นฟูครบวงจรภายใต้การดูแลของโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์ประชุมนานาชาติ และ Ecological Park

1.2.2 สาเหตุความล้มเหลวและบทเรียนสำคัญ

แม้จะมีความพร้อมและแผนงานที่ดี แต่ถูกเก็ทก็พลาดโอกาสในการเป็นเจ้าภาพ Specialised Expo 2028 โดยแพ้ให้กับกรุงเบลเกรด เซอร์เบีย โดยไทยผ่านเข้ารอบเพียงรอบที่ 2 ก่อนจะตกรอบไป สาเหตุสำคัญที่สามารถถอดเป็นบทเรียนสำหรับโครงการ F1 ได้แก่

1.2.2.1 การขาดเอกภาพและการสื่อสารภายในภาครัฐ

บทเรียนที่สำคัญที่สุด คือ ปัญหาความขัดแย้งและการขาดเอกภาพภายในภาครัฐเอง มีรายงานว่าปลัดกระทรวงมหาดไทยได้เสนอความเห็นให้จังหวัดภูเก็ตถอนตัวจากการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพงาน Expo 2028 โดยอ้างเหตุผลด้านการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมและขยะที่ยังไม่ดีพอ รวมถึงมองว่าภูเก็ตยังไม่ได้บริหารจัดการให้คนในจังหวัดตื่นตระหนกตกใจกับภาวะโลกร้อน การกระทำนี้เกิดขึ้นทั้ง ๆ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติงบประมาณและให้เดินหน้าโครงการไปแล้ว การกระทำที่ขัดต่อมติคณะรัฐมนตรีและการสั่งการเกินอำนาจหน้าที่นี้ สร้างความเสียหายต่อภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นของรัฐบาลต่อนานาชาติอย่างมาก และยังทำให้เกิดการสูญเสียงบประมาณที่ใช้ไปแล้วในการเสนอตัว

บทเรียนสำหรับ F1: ความล้มเหลวจากกรณีอื่นเดียวในการเป็นเจ้าภาพ F1 ก็เกิดจากปัญหาด้านภาษีที่รัฐบาลท้องถิ่นจัดประเภท F1 เป็น "ความบันเทิง" แทนที่จะเป็น "กีฬา" ทำให้ต้องเสียภาษีสูงจนโครงการล้มเหลว สิ่งนี้ตอกย้ำว่า "การค้าประกันที่มีผลผูกพันทางกฎหมายจากทุกหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง" ก่อนการลงนามในสัญญาขั้นสุดท้ายกับ FOWC/FOM เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาไม่สามารถเจรจาโดยลำพังได้ แต่ต้องมีข้อตกลงที่ชัดเจนจากกระทรวงการคลังเรื่องภาษี จากกรุงเทพมหานครเรื่องการใช้พื้นที่และการจัดการจราจร และการสนับสนุนจาก BOI หากขาดฉันทามติและการสนับสนุนภายในประเทศอย่างเป็นเอกภาพ โครงการ F1 ก็อาจเผชิญชะตากรรมคล้ายกัน

1.2.2.2 การสื่อสารสาธารณะและการจัดการเสียงคัดค้านที่ไม่เพียงพอ

แม้รัฐบาลจะมีความมุ่งมั่น แต่ยังขาดการสื่อสารเชิงรุกเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนถึงความคุ้มค่าและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ Expo โดยเฉพาะประเด็นด้านงบประมาณจำนวนมหาศาลที่อาจทำให้เกิดคำถามว่าจะคุ้มค่าหรือไม่ การเสนอตัวจัดงานในพื้นที่เมืองใหญ่มีความเสี่ยงที่จะได้รับเสียงคัดค้านจากประชาชนที่กังวลเรื่องปัญหาการจราจรและผลกระทบต่อวิถีชีวิตและสิ่งแวดล้อม

บทเรียนสำหรับ F1: โครงการ F1 ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็น street circuit จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตประจำวันของประชาชน ทั้งเรื่องการจราจรติดขัด มลภาวะทางเสียง และสิ่งแวดล้อม บทเรียนจาก Expo ชี้ให้เห็นว่าการสื่อสารที่โปร่งใส การศึกษาผลกระทบที่น่าเชื่อถือ และการมีมาตรการเยียวยาที่ชัดเจน เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการบริหารจัดการ

ความสัมพันธ์กับชุมชน เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งที่อาจบานปลายและส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของโครงการโดยรวม การทำความเข้าใจและมีส่วนร่วมกับชุมชนล่วงหน้าเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดแรงต่อต้าน

1.2.2.3 การจัดการประเด็นสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง

แม้หนึ่งในสาเหตุที่ปลัดกระทรวงมหาดไทยไม่มีความชัดเจนและมีเสนอความเห็นเป็นทางลบโดยมาจากข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม และแนวคิดของ Expo ก็เน้นย้ำเรื่องความยั่งยืน แต่ความล้มเหลวบ่งชี้ว่าการสื่อสารและแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมอาจยังไม่เป็นที่น่าพอใจ หรือยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับทุกภาคส่วนภายในได้

บทเรียนสำหรับ F1: F1 ในยุคปัจจุบันให้ความสำคัญอย่างมากกับ ESG (Environmental, Social, Governance) และมีเป้าหมาย Net Zero Emissions ภายในปี ค.ศ. 2030 ดังนั้น แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมที่เข้มแข็ง การลดผลกระทบ และการสร้างความยั่งยืน ไม่ใช่เพียงข้อกำหนดทางเทคนิค แต่เป็นปัจจัยสำคัญในการได้รับการยอมรับจาก FOWC/FOM และสาธารณะ การแสดงความพร้อมในด้านนี้สามารถใช้เป็นจุดแข็งในการเจรจาได้

บทที่ 2

การคาดการณ์ความเป็นไปได้และความเสี่ยงในการได้รับการคัดเลือกเป็นเจ้าภาพ จัดการแข่งขันรถยนต์ F1 ตามหลักเกณฑ์ของ FOWC และ FOM

จากการสัมภาษณ์นายันทพล ทองนิลพันธ์ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมพัฒนากีฬาอาชีพ การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2568 และการประมวลข้อมูลจากแหล่งเปิด ต่าง ๆ หลักเกณฑ์ที่ FOWC/FOM ใช้ในการคัดเลือกประเทศสำหรับการจัดการแข่งขัน F1 ควบคู่กับ การได้รับอนุญาตจาก FIA มี 5 ข้อ ดังนี้

2.1 หลักเกณฑ์ที่ 1 ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวและผู้เข้าร่วม 300,000 คน ในการชมการแข่งขัน F1

2.1.1 จุดแข็งของไทย

- ประเทศไทยเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมระดับโลก: มีโครงสร้างพื้นฐานด้านโรงแรม ร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวที่รองรับนักท่องเที่ยวได้จำนวนมาก F1 จะช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ของประเทศให้เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) และดึงดูดนักท่องเที่ยวคุณภาพสูงได้มากขึ้น โดยในปี 2568 ประเทศไทยมีเป้าหมายต้อนรับนักท่องเที่ยวประมาณ 40 ล้านคน

- กำลังซื้อของนักท่องเที่ยว: ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางยอดนิยมของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูง ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของ F1 การจัดแข่งขันในประเทศไทยจะช่วยให้ F1 เข้าถึงกลุ่มลูกค้าที่มีกำลังใช้จ่ายสูงได้มากขึ้น

- ความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์: ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้สะดวกต่อการเดินทางของทีมแข่ง ผู้สนับสนุน และแฟนคลับจากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ซึ่งส่งผลดีต่อยอดขายตั๋วและรายได้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ มีศักยภาพในการขยายฐานแฟนคลับและการเติบโตของตลาด F1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นตลาดที่มีประชากรจำนวนมากและเศรษฐกิจกำลังเติบโต

2.1.2 จุดอ่อนของไทย

ประเทศไทยยังประสบความท้าทายในด้านความปลอดภัยในสถานที่ท่องเที่ยวทั่วไป: เช่น ปัญหาอาชญากรรม การเอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ความปลอดภัยในระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งความท้าทายด้านความปลอดภัยในการจัดงาน F1 โดยเฉพาะ เช่น การจัดการจราจรและผลกระทบต่อชุมชน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเชิงโครงสร้างและภาพลักษณ์โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายและความเชื่อมั่น

2.2 หลักเกณฑ์ที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานของไทยที่เอื้อต่อการเดินทางเข้าร่วมการแข่งขัน F1

2.2.1 จุดแข็ง

สนามบินและระบบขนส่ง: ประเทศไทยมีสนามบินนานาชาติขนาดใหญ่ที่รองรับเที่ยวบินจากทั่วโลก และมีระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุม ทั้งรถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน และรถยนต์ ทำให้การเดินทางเข้าออกประเทศและการเดินทางภายในเมืองมีความสะดวกสบาย รวมทั้งมีศักยภาพในการเดินทางระหว่างสนามบินกับสนามแข่ง F1

2.2.2 จุดอ่อน

ปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง: หากแผนการจัดการจราจรและขนส่งในเมืองยังไม่มีความชัดเจนและสามารถรับมือกับปัญหาจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงการแข่งขันได้ ดังนั้น บริษัท FOWC/FOM อาจมองว่าการจัดการ logistic สำหรับการขนส่งอุปกรณ์และบุคลากรของทีมแข่งทั้งหมดจะเป็นเรื่องยุ่งยากและไม่สะดวก

2.3 หลักเกณฑ์ที่ 3 ความมั่นคงทางการเงินของรัฐบาลไทยต่อโครงการนี้เพื่อให้บริษัท FOWC/FOM ได้รับกำไรจากการแข่งขัน F1 ในประเทศไทย

2.3.1 จุดแข็ง

- มติคณะรัฐมนตรี: เมื่อ 17 มิถุนายน 2568 ได้เห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเสนอตัวเป็นเจ้าภาพโครงการจัดการแข่งขันรถยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ FIA Formula One World Championship ประจำปี พ.ศ. 2571-2575 (5 ปี) ภายในกรอบวงเงิน 41,379 ล้านบาท โดยรวมถึงงบประมาณเร่งด่วนในส่วนของการออกแบบ (Detailed Design) แสดงถึงความมุ่งมั่นและการสนับสนุนอย่างเต็มที่ในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ F1 ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่บริษัท FOWC /FOM ให้ความสนใจอย่างมากเพราะช่วยสร้างความมั่นใจในความสำเร็จของโครงการฯ เนื่องจากการจัด F1 มีสัญญาณระยะยาว ใช้เงินทุนจำนวนมาก มีการวางแผนโครงการที่ซับซ้อน ต้องจัดการกับปัญหาต่าง ๆ อาทิ การจราจร มาตรฐานความปลอดภัย หรือผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- โอกาสทางธุรกิจและสปอนเซอร์: การจัดการแข่งขัน F1 ในประเทศไทยจะสร้างโอกาสทางธุรกิจให้กับบริษัทไทยและบริษัทข้ามชาติที่ต้องการเป็นสปอนเซอร์ การมีแบรนด์ท้องถิ่นและแบรนด์ระดับโลกเข้ามาสนับสนุนการแข่งขันจะช่วยเพิ่มรายได้ให้กับบริษัท FOWC/FOM ได้

- โอกาสในการสร้างแฟนคลับใหม่: บริษัท FOWC/FOM กำลังมองหาโอกาสในการขยายฐานแฟนคลับในเอเชีย ซึ่งประเทศไทยเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงและมีผู้สนใจในกีฬามอเตอร์สปอร์ตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การจัดการในไทยจะเป็นการเปิดตลาดใหม่ให้กับ F1 ได้เป็นอย่างดี โดยจากผลการศึกษาที่การเสนอต่อคณะรัฐมนตรีคาดว่า หากไทยได้เป็นเจ้าภาพจัด F1 ในปี 2571 จะมีจำนวนผู้เข้าชมประมาณ 300,000 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวคนไทยร้อยละ 70 หรือประมาณ 210,000 คน และนักท่องเที่ยวต่างชาติ ร้อยละ 30 หรือประมาณ 90,000 คน

2.3.2 จุดอ่อน

- การขาดแรงสนับสนุนที่ชัดเจนจากภาคเอกชน: แม้ภาครัฐจะแสดงความสนใจ แต่หากขาดการสนับสนุนที่แข็งแกร่งจากภาคเอกชน โดยเฉพาะจากแบรนด์ใหญ่ ๆ ที่เป็นพันธมิตรของ F1 การจัดงานอาจไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินอย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่บริษัท FOWC/FOM ใช้พิจารณา

- ต้นทุนการจัดงานที่สูงมาก: การเป็นเจ้าภาพ F1 มีต้นทุนสูงมาก ทั้งค่าลิขสิทธิ์การจัดการแข่งขันและค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การที่รัฐบาลไทยต้องทุ่มงบประมาณจำนวนมากมหาศาลอาจทำให้เกิดคำถามจากสาธารณะว่า ในทางเศรษฐกิจคุ้มค่าหรือไม่ เนื่องจากผลตอบแทนอาจกระจุกตัวอยู่ในเฉพาะกลุ่มทุนขนาดใหญ่ และการจ้างงานก็เป็นเพียงการจ้างงานชั่วคราว

- ความไม่แน่นอนทางการเมือง: แม้ปัจจุบันจะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล แต่ล่าสุด ภายหลังที่คณะรัฐมนตรี โดยพรรคเพื่อไทยเป็นแกนนำ ได้รับสั่งจากศาลรัฐธรรมนูญ ในการพ้นหน้าที่เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2568 และต่อมานายอนุทิน ชาญวีรกูล หัวหน้าพรรคภูมิใจไทย ได้รับพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2568 จึงเป็นที่จับตามองว่า รัฐบาลชุดใหม่ที่มีพรรคภูมิใจไทยเป็นแกนนำ จะเดินหน้าโครงการการจัด F1 อย่างไร นอกจากนี้ หากเกิดภัยพิบัติ โรคระบาด ภัยสงคราม หรือความไม่สงบทางการเมืองก็จะเป็นปัจจัยที่บังคับให้รัฐบาลมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงนโยบายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2.4 หลักเกณฑ์ที่ 4 การออกแบบและการก่อสร้างสนาม สิ่งปลูกสร้างทั้งแบบถาวรและชั่วคราว ต้องเป็นไปตามมาตรฐานเพื่อให้ได้รับใบอนุญาตจาก FIA

2.4.1 จุดแข็ง

- ความพร้อมของพื้นที่ในตัวเมือง: รัฐบาลไทยมีแนวคิดในการจัด F1 แบบ street circuit ในกรุงเทพมหานคร โดยเล็งพื้นที่บริเวณสวนจตุจักร สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) สถานีกลางบางซื่อ และพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งเป็นจุดที่เข้าถึงได้ง่ายด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ครอบคลุมและอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งหมอชิต 2 และสนามบินดอนเมือง ทำให้สะดวกต่อทั้งผู้เข้าชมและทีมงาน F1

- ความเชี่ยวชาญด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน: ไทยมีความสามารถในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ทั้งอาคาร ถนน และสะพาน โดยมีผู้รับเหมาและวิศวกรที่มีประสบการณ์และฝีมือ ซึ่งสามารถรองรับการก่อสร้างสนามแข่งชั่วคราวและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับ F1 ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว นอกจากนี้ ไทยเคยเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาและกิจกรรมระดับโลกมาแล้วหลายครั้ง เช่น MotoGP ที่สนามช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต จังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นสนามที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน FIA Grade 1

2.4.2 จุดอ่อน

- การขาดสนามแข่งมาตรฐานระดับโลกและความซับซ้อนของการจัด street circuit: การจัด F1 ที่กรุงเทพมหานคร ต้องใช้สนามลักษณะ street circuit ซึ่งการสร้างสนามแข่งบนถนนในเมืองนั้นมีความซับซ้อนกว่าการสร้างสนามถาวรมาก ต้องมีการคำนึงถึงประเด็นต่าง ๆ เช่น ต้องมีการปรับปรุงและทำพื้นผิวถนนให้เรียบเนียนได้มาตรฐาน F1 ซึ่งต้องใช้เทคโนโลยีและวัสดุเฉพาะ และต้องลงทุนและปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของ FIA อย่างเข้มงวด

- การออกแบบสนาม: เส้นทางต้องมีความกว้าง ความสูง และมุมโค้งที่เหมาะสมตามข้อกำหนดของ FIA รวมถึงต้องมีการสร้าง Run-off Area (พื้นที่ปลอดภัยสำหรับรถ) และ Barrier (รั้วกัน) ที่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการแข่งขัน และความบันเทิงสำหรับผู้ชมด้วย

- การจัดทำ Detailed Design: สนามแข่งที่ต้องผ่านกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ซึ่งใช้เวลานานเกินกว่าที่คาดไว้

- ระบบรักษาความปลอดภัย: ต้องมีอุปกรณ์และบุคลากรด้านความปลอดภัยที่เพียงพอและได้มาตรฐานระดับโลก เช่น รถพยาบาล ทีมดับเพลิง และระบบสัญญาณเตือนภัย

- การปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง: การจัด F1 ในเมืองต้องเผชิญกับข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ เช่น กฎหมายผังเมือง และการประเมินผลกระทบ

ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ซึ่งอาจต้องใช้เวลาและกระบวนการที่ซับซ้อนเพื่อขออนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การบริหารจัดการผลกระทบต่อสังคม: การขอใบอนุญาตจาก FIA ไม่ใช่แค่เรื่องเทคนิค แต่ยังรวมถึงการบริหารจัดการผลกระทบต่อสังคม การจราจร และชุมชนโดยรอบ ซึ่งต้องมีการแสดงให้เห็นถึงแผนการจัดการที่ชัดเจนและเป็นไปได้จริง

- ความเห็นต่างจากภาคส่วนต่าง ๆ: การจัดแข่งแบบ street circuit ในกรุงเทพมหานคร อาจสร้างผลกระทบต่อการจราจรและวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก เนื่องจาก F1 ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและมลพิษทางเสียง ทำให้เกิดความขัดแย้งและข้อถกเถียงในสังคม

- การแข่งขันกับประเทศอื่น: ปัจจุบันมีหลายประเทศที่สนใจเป็นเจ้าภาพ F1 อาทิ แอฟริกาใต้ เกาหลีใต้ ไนจีเรีย รัสเซีย อาร์เจนตินา และซาอุดีอาระเบีย และรวมถึงประเทศที่จัดแข่งแบบ street circuit อยู่แล้ว เช่น สิงคโปร์และอาเซอร์ไบจาน ทำให้ประเทศไทยต้องแสดงให้เห็นถึงจุดเด่นและความพร้อมที่เหนือกว่า เพื่อให้ได้รับความไว้วางใจจากบริษัท FOWC FOM และสมาคม FIA

2.5 หลักเกณฑ์ที่ 5 การประชาสัมพันธ์และความพร้อมของทุกภาคส่วนในการจัด F1 ในประเทศไทย

2.5.1 จุดแข็ง

มติคณะรัฐมนตรี: การที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการถือเป็นจุดแข็งสำคัญที่สุดเป็นการส่งสัญญาณที่สำคัญถึงบริษัท FOWC และ FOM ว่า ประเทศไทยมีความจริงจังและพร้อมจะลงทุนอย่างเต็มที่ ซึ่งแตกต่างจากประเทศอื่นที่อาจอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนรัฐบาลจากพรรคเพื่อไทยเป็นแกนนำ เป็นพรรคภูมิใจไทย โดยพรรคเพื่อไทยจะเป็นพรรคฝ่ายค้าน จะสร้างความไม่แน่นอนในโครงการฯ

2.5.2 จุดอ่อน

- การขาดการสื่อสารที่ชัดเจนกับสาธารณะ: แม้รัฐบาลจะมีความมุ่งมั่น แต่ยังขาดการสื่อสารเชิงรุกเพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนถึงความคุ้มค่าและผลประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการนี้ โดยเฉพาะประเด็นด้านงบประมาณจำนวนมหาศาลที่อาจทำให้เกิดคำถามว่าจะคุ้มค่าหรือไม่

- เสียงคัดค้านจากภาคส่วนต่าง ๆ: การจัด street circuit ในกรุงเทพมหานคร มีความเสี่ยงที่จะได้รับเสียงคัดค้านจากประชาชนที่กังวลเรื่องปัญหาการจราจรและผลกระทบต่อวิถีชีวิตและสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการเกี่ยวกับเสียงคัดค้านเหล่านี้ถือเป็นความท้าทายด้านการ

ประชาสัมพันธ์ที่ต้องทำอย่างละเอียดอ่อนและโปร่งใส เพื่อให้เกิดการยอมรับและสนับสนุนจากประชาชน

- การจัดการกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม: การจัดการแข่ง F1 ในเมืองใหญ่อาจส่งผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม เช่น มลพิษทางอากาศและเสียง ซึ่งเป็นประเด็นที่อ่อนไหวและอาจทำให้เกิดการต่อต้านจากกลุ่มอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การสื่อสารและการวางแผนเพื่อรับมือกับผลกระทบเหล่านี้จึงเป็นเรื่องสำคัญ

- การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน: แม้จะมีสัญญาณที่ดีจากภาคเอกชน แต่ความชัดเจนในรูปแบบการลงทุนและการมีส่วนร่วมยังคงเป็นประเด็นที่ต้องจับตามอง รัฐบาลจะต้องมีกลไกที่ชัดเจนในการดึงดูดภาคเอกชนให้เข้ามาลงทุนอย่างยั่งยืน ไม่ใช่เพียงแค่การสนับสนุนด้านสปอนเซอร์ชั่วคราวเท่านั้น

ตารางที่ 1 สรุปหลักเกณฑ์การคัดเลือกสถานที่จัดการแข่งขัน F1 และจุดแข็ง/จุดอ่อนของประเทศไทย

หลักเกณฑ์	จุดแข็ง	จุดอ่อน
หลักเกณฑ์ที่ 1: ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก นักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว	- ประเทศไทยเป็นจุดหมายด้านการท่องเที่ยว - กำลังซื้อของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคและความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์	ประเทศไทยยังประสบความท้าทายในด้านความปลอดภัยในสถานที่ท่องเที่ยวทั่วไป
หลักเกณฑ์ที่ 2: โครงสร้างพื้นฐานของไทยที่เอื้อต่อการเดินทางเข้าร่วมงาน F1	สนามบินและระบบขนส่ง	ปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง
หลักเกณฑ์ที่ 3: ความมั่นคงทางการเงินของรัฐบาลไทยต่อโครงการนี้เพื่อให้บริษัท FOWC/FOM ได้รับกำไร	- มติ ครม. - โอกาสทางธุรกิจและสปอนเซอร์ - โอกาสในการสร้างแผนฉบับใหม่	- การขาดแรงสนับสนุนที่ชัดเจนจากภาคเอกชน - ต้นทุนการจัดงานที่สูงมาก - ความไม่แน่นอนทางการเมือง
หลักเกณฑ์ที่ 4: การออกแบบและการก่อสร้างสนามตามมาตรฐานของ FIA	- ความพร้อมของพื้นที่ในตัวเมือง - ความเชี่ยวชาญด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน	- การขาดสนามแข่งมาตรฐานระดับโลกและความซับซ้อนของการจัด street circuit - การออกแบบสนาม - กระบวนการจัดทำ Detailed Design - ระบบรักษาความปลอดภัย - การปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง - การบริหารจัดการผลกระทบต่อสังคม

หลักเกณฑ์	จุดแข็ง	จุดอ่อน
		- ความเห็นต่างจากภาคส่วนต่าง ๆ - การแข่งขันกับประเทศอื่น
หลักเกณฑ์ที่ 5: การประชาสัมพันธ์	มติ ครม. (แต่ล่าสุดมีการเปลี่ยน กรม.)	- การขาดการสื่อสารที่ชัดเจนกับสาธารณะ - เสี่ยงคัดค้านจากภาคส่วนต่าง ๆ - การจัดการกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม - การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

บทที่ 3

แนวทางการดำเนินการและการกำหนดกลยุทธ์

ในการบรรลุหลักเกณฑ์ทั้ง 5 ข้อ เพื่อให้ได้รับการคัดเลือกให้เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 บนพื้นฐานของจุดแข็งและจุดอ่อนของประเทศไทย รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดแผนกลยุทธ์เพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานสำหรับทุกภาคส่วนอย่างเป็นระบบ โดยคำนึงว่าการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ถือเป็นทั้งความสำเร็จอันทรงเกียรติและโอกาสเชิงยุทธศาสตร์สำหรับประเทศในการเสริมสร้างภาพลักษณ์และยกระดับสถานะของไทยในเวทีโลก กระตุ้นการท่องเที่ยว และขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรอบด้าน

สำหรับไทย ความมุ่งมั่นที่จะนำการแข่งขัน F1 มาจัดในประเทศ สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาประเทศในทั้ง 3 แผน คือ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังเป็นการดำเนินการตามนโยบาย Thailand 4.0 และวิสัยทัศน์ The New Thailand ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ที่เน้นการสร้างนวัตกรรม การท่องเที่ยวเชิงมูลค่าสูง และการสร้างแบรนด์ในระดับนานาชาติ อย่างไรก็ตาม การชนะการประมูลเป็นกระบวนการที่ซับซ้อน ซึ่งต้องอาศัยการผสมผสานกันระหว่างเจตจำนงทางการเมือง ความสามารถด้านการเงิน โครงสร้างพื้นฐานระดับโลก และเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่ดึงดูดใจทั้งฝ่ายผู้จัดการแข่งขันและสหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ (FIA)

3.1 การผลักดันทางนโยบายและการขับเคลื่อนโดยภาครัฐ

ปัจจัยสำคัญลำดับต้น คือ การสนับสนุนอย่างเข้มแข็งและต่อเนื่องจากรัฐบาลทางนโยบาย โดยประเทศไทยจำเป็นต้องแสดงเจตนารมณ์ทางการเมืองในระดับสูงสุด และมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดระหว่างทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านคณะกรรมการขับเคลื่อนระดับชาติ เพื่อรับประกันความต่อเนื่องเชิงนโยบายและให้เกิดการบูรณาการในการทำงาน อีกทั้งเพื่อให้การสนับสนุนนี้เกินกว่าเพียงการให้คำรับรอง แต่สามารถแปลงเป็นมาตรการที่จับต้องได้ เช่น การอำนวยความสะดวกด้านการตรวจลงตราสำหรับทีมแข่งขันและแฟนคลับ การผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับอุปกรณ์การแข่งขัน และการจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าธรรมเนียมและการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน

3.2 การนำเสนอแผนทางธุรกิจ

ศักยภาพในการนำเสนอแผนทางธุรกิจที่น่าดึงดูดมีความสำคัญอย่างยิ่ง จึงต้องมีการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจเพื่อประเมินประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ทั้งในด้านจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้น ระยะเวลาการเข้าพักในโรงแรมที่ยาวนานขึ้น และการเผยแพร่ชื่อเสียงผ่านสื่อระดับโลก อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการจัด F1 ที่อาจสูงกว่า 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี ทำให้จำเป็นต้องมีรูปแบบการเงินที่เป็นลักษณะของการลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐกับเอกชน (Public-Private Partnership : PPP) โดยเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่มีศักยภาพเข้ามาลงทุนในการดำเนินการการตลาด และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสนามแข่งขันเพื่อสร้างแหล่งรายได้ที่หลากหลายและลดภาระทางการคลัง ทั้งนี้ การได้พันธมิตรและผู้สนับสนุนจากกลุ่มธุรกิจยานยนต์ พลังงาน โทรคมนาคม และสายการบินตั้งแต่ต้น สามารถช่วยเสริมความแข็งแกร่งให้กับข้อเสนอได้

3.3 ความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน

หัวใจสำคัญในเชิงเทคนิค คือ การบรรลุมาตรฐาน FIA Grade 1 โดยปัจจุบัน รัฐบาลมีแนวคิดที่จะจัดการแข่งขันที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความเหมาะสมอย่างยิ่งในฐานะเมืองหลวงที่คนทั่วโลกรู้จัก แต่การพิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงสนามช้าง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต จังหวัดบุรีรัมย์ ที่มีประสบการณ์จัดโมโตจีพีให้ได้มาตรฐาน F1 ก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจ ทั้งนี้ โดยคำนึงว่าถึงแม้การจัดการแข่งขันที่กรุงเทพมหานครจะมีข้อได้เปรียบในหลายประการและน่าจะสร้างความสนใจสูง แต่ก็มีผลกระทบอย่างร้ายแรงทั้งด้านการจราจร การต่อต้านจากชุมชน และความซับซ้อนด้านการจัดการ ซึ่งจำเป็นต้องมีการสื่อสารและสร้างความเข้าใจกับสาธารณะอย่างรอบคอบที่ต้องใช้เวลา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ที่ครอบคลุมทั้งในมิติวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสังคม

3.4 ความพร้อมด้านการปฏิบัติการและความยั่งยืน

ด้านความพร้อมในการปฏิบัติการเป็นอีกหนึ่งเสาหลักของความสำเร็จ การจัด F1 ต้องอาศัยการบริหารงานอย่างไร้ที่ติ ตั้งแต่การควบคุมฝูงชน ระบบขนส่ง ไปจนถึงความปลอดภัยและการรับมือเหตุฉุกเฉิน ประเทศไทยสามารถต่อยอดจากประสบการณ์การจัดโมโตจีพีได้ แต่ต้องยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้น การจัดตั้งกลไกระดับชาติที่ครอบคลุมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและทีมปฏิบัติการของ FOWC และ FIA จะช่วยให้การเตรียมการและการปฏิบัติการเป็นไปอย่างไร้รอยต่อสูงสุด นอกจากนี้ การปรับตัวให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านความยั่งยืนของ F1 ก็น่าจะเป็นจุดขายสำคัญ ซึ่งสามารถบูรณาการเข้ากับโมเดลเศรษฐกิจ BCG ของไทยได้ โดยควรมีการนำระบบขนส่งไฟฟ้า พลังงานหมุนเวียน และมาตรการลดเขยคาร์บอนมาใช้ เพื่อสร้างจุดขายที่แตกต่างและสอดรับ

กับเป้าหมาย Net Zero Emissions 2030 ของ F1 และสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของไทยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

3.5 การสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน

การจะประสบความสำเร็จในการคัดเลือก ประเทศไทยต้องสามารถสร้างกระแสความตื่นตัวทั้งในประเทศและต่างประเทศ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างเรื่องราวและภาพลักษณ์ (narrative) ต้องนำเสนอโดยผสมผสานความทันสมัยของ F1 เข้ากับเสน่ห์ของวัฒนธรรมไทย ตั้งแต่การแสดงศิลปะพื้นบ้านไปจนถึงอาหารไทย และการต้อนรับแบบไทย เพื่อมอบประสบการณ์ที่แตกต่างที่มากกว่าการแข่งขันในสนามให้ผู้ชม การสนับสนุนจากภาคประชาชนจะมีความสำคัญต่อการหลีกเลี่ยงการตั้งข้อกังขาเรื่องค่าใช้จ่ายหรือความไม่สะดวกที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้น การสื่อสารอย่างโปร่งใสกับสังคมจึงเป็นสิ่งจำเป็น การดึงผู้มีอิทธิพลในวงการมอเตอร์สปอร์ต ทูตกีฬาไทย และอดีตนักแข่ง F1 มาช่วยกระตุ้นความรู้สึกร่วมในการเป็นเจ้าภาพการแข่งขัน จะช่วยสร้างกระแสเชิงบวกทั้งในและต่างประเทศ อีกทั้งยังสร้างแรงหนุนให้ข้อเสนอของไทยโดดเด่นในสายตาโลกและผู้พิจารณา

3.6 ข้อสรุป

เส้นทางของประเทศไทยในการคว้าสิทธิ์เป็นเจ้าภาพ F1 อยู่ที่ว่าผลงานจุดแข็งด้านการต้อนรับ วัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์ และทำเลที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ เข้ากับข้อกำหนดเชิงเทคนิคและการดำเนินงานของ F1 ข้อเสนอของไทยต้องไม่เพียงแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ทางการเงินและโลจิสติกส์เท่านั้น แต่还必须บอกเล่าเรื่องราวของประเทศในฐานะชาติที่มีพลวัตและพร้อมก้าวขึ้นสู่เวทีที่มีระดับและทรงเกียรติที่สุดของวงการกีฬาโลก ด้วยความร่วมมือทางการเมือง การวางแผนการเงินที่รอบคอบ ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการเล่าเรื่องที่น่าจดจำ ประเทศไทยจะสามารถก้าวขึ้นเป็นจุดหมายปลายทางใหม่ที่โดดเด่นบนปฏิทินการแข่งขัน F1 ได้อย่างเต็มภาคภูมิ

ตารางที่ 2 สรุปแผนกลยุทธ์เพื่อมุ่งสู่ความสำเร็จ

กลยุทธ์	การดำเนินการ	จุดแข็ง / ความท้าทาย
การผลักดันทางด้านนโยบายและการขับเคลื่อนโดยภาครัฐ	- ขอรับความเห็นชอบจาก ครม. - การประสานงานที่ใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - แปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้ได้เป็นรูปธรรม	จุดแข็ง: การสนับสนุนจากรัฐบาลอย่างเป็นรูปธรรม / ครม. เห็นชอบในการเสนอตัวพร้อมอนุมัติกรอบวงเงินแล้ว และมีประสบการณ์ในการเป็นเจ้าภาพงานใหญ่ (APEC และ MotoGP) ความท้าทาย: การประสานงานระหว่างหน่วยงาน/การบูรณาการ / การรักษาความต่อเนื่องทางนโยบาย
การนำเสนอแผนทางธุรกิจ	- จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ - นำเสนอประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวอย่างรอบด้าน - เน้นย้ำที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ของไทย	จุดแข็ง: โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยวแข็งแกร่ง และที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ ความท้าทาย: ค่าธรรมเนียมการเป็นเจ้าภาพสูง ต้องการความร่วมมือรัฐ-เอกชน/การสร้างโมเดลทางการเงินที่สมดุลและยั่งยืน
	- เสนอค่าธรรมเนียมที่แข่งขันได้ - ทำสัญญาหลายปี - วางตำแหน่งประเทศไทยเป็นประตูสู่ F1 ในอาเซียน	จุดแข็ง: ที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ ความท้าทาย: การต่อรองเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์กับ FOWC
ความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน	- พิจารณาสนามแข่งใน กทม. เทียบกับการปรับปรุงสนามบุรีรัมย์ที่ได้มาตรฐานสนามแข่งขัน FIA Grade 1 - ร่วมมือกับผู้ออกแบบสนามชั้นนำ - ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ FIA	จุดแข็ง: มีประสบการณ์จาก MotoGP ความท้าทาย: ผลกระทบทางจราจรและมลภาวะในรูปแบบต่าง ๆ ต่อประชาชน/การยกระดับมาตรฐานสนาม
ความพร้อมทางด้านการปฏิบัติการและความยั่งยืน	- ต่อยอดประสบการณ์จาก MotoGP - จัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ - จัดทำแผนด้านความปลอดภัยและเหตุการณ์ฉุกเฉิน	จุดแข็ง: มีประสบการณ์จาก MotoGP ความท้าทาย: ความพร้อมที่ได้มาตรฐาน F1
	- นำระบบขนส่งสีเขียว พลังงานหมุนเวียน การชดเชยคาร์บอนมาใช้ - ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน และการใช้ประโยชน์สนามหลังการแข่งขัน	จุดแข็ง: ความตระหนักด้าน ESG ที่เพิ่มขึ้น ความท้าทาย: ต้นทุนการดำเนินการสูง

กลยุทธ์	การดำเนินการ	จุดแข็ง / ความท้าทาย
การสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน	- สร้างการรับรู้ระดับชาติ - ผสมผสานวัฒนธรรมไทยในการแข่งขัน - ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของบุคคลสำคัญในวงการ F1 - สร้างพันธมิตรกับเอกชนและสื่อมวลชนทั้งไทยและต่างประเทศ	จุดแข็ง: มีเครือข่ายทางการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มแข็ง และมีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมที่โดดเด่น ความท้าทาย: การลงทุนในระยะยาวจากภาคเอกชน และการสร้างฉันทามติภายในประเทศ

บทที่ 4

การนำแนวทางการดำเนินการและการแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ

การเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 ของประเทศไทยไม่เพียงเป็นการจัดการแข่งขันกีฬาระดับโลกเท่านั้น แต่ยังมีวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการกระตุ้นการใช้ภายในภาคส่วนต่าง ๆ การดึงดูดนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ยกระดับภาพลักษณ์ให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการจัดกิจกรรมกีฬาระดับโลก (World Class Event Hub) และการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระยะยาว และการจัดการแข่งขันยังเป็นเวทีส่งเสริม Soft Power และวัฒนธรรมไทย รวมทั้งเป็นตัวเร่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบขนส่งมวลชนและเทคโนโลยีพลังงานสะอาด ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวม

โดยที่โครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่ ใช้งบประมาณสูงเพื่อบรรลุตามหลักเกณฑ์ที่ FOWC/FOM ใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกประเทศเป็นสถานที่การแข่งขัน F1 ตามที่ได้มีการกล่าวถึงในบทที่ 2 ได้แก่ ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวและผู้เข้าร่วมการแข่งขัน F1 ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของไทยที่เอื้อต่อการเดินทางของผู้เข้าร่วมการแข่งขัน F1 ความมั่นคงทางการเงินของรัฐบาลไทยต่อโครงการนี้เพื่อให้ FOWC/FOM ได้รับกำไรจากการแข่งขัน F1 การออกแบบและการก่อสร้างสนาม สิ่งปลูกสร้างแบบถาวรและชั่วคราวตามมาตรฐานของ FIA และการประชาสัมพันธ์ รัฐบาลจึงจำเป็นต้องศึกษาเตรียมความพร้อมอย่างรอบด้านเพื่อเป็นพื้นฐานไปสู่การเจรจาจัดทำข้อตกลงกับ FOWC/FOM

กระบวนการเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิ์ในการจัดการแข่งขัน F1 มีความซับซ้อนและใช้เวลาในส่วนของไทย รัฐบาลได้ริเริ่มขั้นตอนการหารือระหว่างผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาลกับเจ้าของลิขสิทธิ์และการแสดงเจตจำนงในเบื้องต้น และคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการอย่างละเอียด เพื่อเตรียมความพร้อมยื่นข้อเสนออย่างเป็นทางการที่ครบถ้วนและน่าสนใจ โดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์การพิจารณาของ FOWC /FOM ทั้ง 5 ประการข้างต้น เมื่อยื่นข้อเสนออย่างเป็นทางการแล้ว ขั้นตอนที่สำคัญ คือ การเจรจากับผู้ถือลิขสิทธิ์ (FOWC) ซึ่งเน้นการเจรจาค่าธรรมเนียมการเป็นเจ้าภาพและระยะเวลาของสัญญาการลงพื้นที่ โดย FOWC/FOM และ FIA เพื่อตรวจสอบและประเมินความเหมาะสมของสนามและพื้นที่และการลงนามสัญญาในขั้นตอนสุดท้าย

การนำแผนกลยุทธ์เพื่อให้ไทยได้รับเลือกเป็นเจ้าภาพการแข่งขัน F1 ในบทที่ 3 ไปสู่การปฏิบัติจริง ทั้งการผลักดันในระดับนโยบายที่จำเป็นต้องอาศัยการประสานงานระหว่างทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การนำเสนอแผนธุรกิจที่ชัดเจน มีการประเมินประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ การลงทุนร่วมระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการปฏิบัติการและความยั่งยืน และการสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน จึงจำเป็นต้องอาศัยบูรณาการการทำงานทุกภาคส่วน ในทุกระดับผ่านการจัดตั้งกลไกการทำงานระดับชาติที่ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน คณะทำงานย่อยเพื่อศึกษารายละเอียดทั้งความคาดหวังจากเจ้าของลิขสิทธิ์ ความพร้อมของประเทศไทย แผนปฏิบัติการ หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุน และผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับ เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการเจรจากับเจ้าของลิขสิทธิ์

4.1 สถานะปัจจุบัน

ภายหลังจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2568 มีมติเห็นชอบในหลักการให้ประเทศไทยเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันเป็นระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2571-2575 พร้อมทั้งอนุมัติกรอบงบประมาณรวม 41,397.67 ล้านบาท เพื่อขับเคลื่อนโครงการนี้อย่างเป็นทางการ คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการเตรียมความพร้อมการยื่นข้อเสนอและการบริหารจัดการแข่งขัน โดยได้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษารายละเอียดและประมวลสิทธิ์¹ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นประธาน โดยคณะทำงานดังกล่าวได้เริ่มดำเนินการออกแบบเบื้องต้นและดำเนินงานร่วมกับสำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) รวมทั้ง FOWC/FOM ในระดับหนึ่ง

เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2568 ได้มีการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2568 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นประธาน โดยที่ประชุมฯ ได้หารือประเด็นสำคัญเพื่อวางรากฐานการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน F1 อย่างรอบด้าน อาทิ การจัดทำประชาสัมพันธ์รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียและสร้างความเข้าใจและการยอมรับจากทุกภาคส่วน การว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อเจรจากับ FOWC/FOM โดยที่ประชุมฯ อนุมัติขอบเขตการดำเนินงานจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อเจรจาทันทีกับ FOWC/FOM รวมถึงวางแผนการดำเนินงานในทุกมิติสำหรับการจัดแข่งขันรถยนต์ F1 ในประเทศไทย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและจัดงานแบบยั่งยืน ทั้งนี้ กระทรวง

¹ องค์ประกอบคณะทำงานฯ ประกอบด้วย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นประธานคณะทำงาน) กระทรวงคมนาคม โดยมีอธิบดีที่เกี่ยวข้องร่วมในคณะทำงาน สำนักงานส่งเสริมการจัดการประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ การกีฬาแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การท่องเที่ยวและกีฬาได้ขอขยายระยะเวลาการประเมินของ FOWC เนื่องจากอยู่ระหว่างการจัดทำ detailed design ซึ่งเมื่อจัดทำแล้วเสร็จจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง นอกจากนี้ ที่ประชุมฯ ยังได้มอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2568

4.2 การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนกลยุทธ์เพื่อให้ไทยได้รับคัดเลือกเป็นเจ้าภาพการแข่งขัน F1 ไปสู่ระดับปฏิบัติ

4.2.1 หน่วยงานหลัก

ขณะนี้ คณะกรรมการเตรียมความพร้อมการยื่นข้อเสนอและการบริหารจัดการแข่งขัน F1 ในประเทศไทย ได้เริ่มขั้นตอนการเตรียมการแล้ว ซึ่งการขับเคลื่อนโครงการขนาดใหญ่ เช่นนี้ต้องอาศัยหน่วยงานหลักที่มีบทบาทและหน้าที่รับผิดชอบที่ชัดเจน โดยเฉพาะ 3 หน่วยงานสำคัญ ดังนี้

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นหน่วยงานหลักในการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีและมีบทบาทสำคัญในการผลักดันนโยบาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีให้เป็นประธานคณะทำงานประมวลสิทธิ์ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงบทบาทนำในการประสานงานและการเจรจาเพื่อนำสิทธิ์การเป็นเจ้าภาพมาสู่ประเทศไทยอย่างเป็นทางการ บทบาทนี้สอดคล้องโดยตรงกับวัตถุประสงค์หลักของโครงการในการส่งเสริมการท่องเที่ยวและยกระดับกีฬาของชาติ

- การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) มีหน้าที่รับผิดชอบในการศึกษาความเป็นไปได้และรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการสร้างสนามแข่งที่สร้างได้ตามมาตรฐาน FIA การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงอัตรากำลังสำหรับผู้เข้าชม ที่จอดรถ ถนนเข้า-ออก ระบบสาธารณูปโภค หน้าที่นี้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของ กกท. ในการส่งเสริมกีฬา การจัดและช่วยเหลือการจัดกิจกรรมกีฬา รวมถึงการศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับกีฬาทุกรูปแบบ การศึกษาของ กกท. จึงเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดด้านสนามแข่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลของ FIA ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณาประมวลสิทธิ์จัดการแข่งขันของไทย

- สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) (สสปน.) มีบทบาทในการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการจัดการแข่งขันขนาดใหญ่ระดับโลก สสปน. ได้รับมอบหมายให้ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ จัดทำแผนการจัดการแข่งขันเพื่อนำเสนอต่อ ครม. บทบาทนี้เน้นย้ำถึงการบริหารจัดการการประชุมและนิทรรศการระดับนานาชาติ ซึ่งเป็นภารกิจหลักของ สสปน. ที่จะช่วยยกระดับการบริหารจัดการโครงการให้มีมาตรฐานระดับสากล

การดำเนินงานของคณะกรรมการเตรียมความพร้อมฯ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวฯ เป็นประธานและมืองค์ประกอบจากกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่น ๆ สะท้อนความพยายามบูรณาการงานข้ามหน่วยงาน อย่างไรก็ตาม โครงการ F1 เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ซับซ้อนมากกว่าแค่การท่องเที่ยวและการกีฬา อาจนำมาซึ่งความท้าทายในการตัดสินใจ หากเน้นผลประโยชน์เชิงนโยบายด้านภาพลักษณ์มากเกินไป อาจละเลยปัญหาเชิงเทคนิคและการบริหารจัดการในระดับเมืองที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญจากหน่วยงานอื่น ซึ่งอาจทำให้การประสานงานขาดประสิทธิภาพ หากไม่มีกลไกการกำกับดูแลที่เข้มแข็งพอ

แม้ว่าขณะนี้ภารกิจหลักของคณะกรรมการเตรียมความพร้อมฯ มุ่งเน้นไปที่การเตรียมความพร้อมให้รัฐบาลสามารถประสบความสำเร็จในการยื่นข้อเสนอประมูลสิทธิ์ในการจัดการแข่งขัน F1 แต่ในการดำเนินการขั้นต่อไป รัฐบาลอาจพิจารณาจัดตั้งคณะทำงานระดับชาติซึ่งมีทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนร่วมในองค์ประกอบ และมีโครงสร้างที่แบ่งเป็นคณะกรรมการต่าง ๆ อาทิ คณะอนุกรรมการด้านการปฏิบัติการที่รวมถึงการประสานงานระหว่างหน่วยงานในประเทศและกับ FOWC และ FIA คณะอนุกรรมการด้านงบประมาณ คณะอนุกรรมการด้านการประชาสัมพันธ์และการแสวงหาหุ้นส่วนกับภาคเอกชน และอนุกรรมการด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพ โปร่งใส รักษาผลประโยชน์ของประเทศในภาพรวมและยั่งยืน

4.2.2 หน่วยงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาแนวทางการดำเนินการอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในทุกมิติ ทั้งนี้ การลดภาระงบประมาณภาครัฐและเพิ่มรายได้เข้าภาครัฐ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ตรงตามข้อกำหนดของ FIA และข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับผังเมือง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการจราจร ผลกระทบต่อวิถีชีวิตประจำวันของชาวกรุงเทพมหานคร และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ มีหน้าที่ในการร่วมพิจารณาจัดทำแผนและกรอบงบประมาณ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการประเมินความคุ้มค่าและควบคุมวินัยการเงินการคลังของโครงการขนาดใหญ่ รวมทั้งการจัดทำตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจที่วัดผลได้ทันทีและมูลค่าเชิงนามธรรมที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับภาพลักษณ์ของประเทศไทย ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Soft Power

- กรุงเทพมหานคร มีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการพื้นที่สนามแข่งที่เป็น street circuit ซึ่งหมายถึง การดูแลด้านการจราจร ความปลอดภัย และการจัดการผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในเขตเมืองหลวง รวมทั้งการบริหารจัดการของเสีย

- กระทรวงคมนาคม มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและการขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการรองรับนักท่องเที่ยวและผู้เข้าชมงานจากทั่วทุกมุมโลก
- กระทรวงการคลัง กำกับดูแลการใช้งบประมาณและการจัดการความเสี่ยงทางการเงิน การประเมินผลตอบแทนการลงทุน รวมถึงการจัดเก็บภาษีและการจัดซื้อจัดจ้างของภาครัฐ
- สำนักงานอัยการสูงสุด รับผิดชอบการศึกษาร่างสัญญาส่งเสริมการแข่งขันระหว่างกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กับ FOWC/FOM
- กระทรวงมหาดไทย รับผิดชอบด้านความปลอดภัยและการรักษาความสงบเรียบร้อยประสานหน่วยงานรักษาความปลอดภัยระดับชาติและนานาชาติ รวมทั้งอำนวยความสะดวกด้านหน่วยดับเพลิง หน่วยการแพทย์ รวมทั้งสนับสนุนการจัดทำประชาพิจารณ์และสร้างความเข้าใจและการยอมรับจากภาคประชาสังคม
- กระทรวงพลังงาน รับผิดชอบการจัดหาและจัดการพลังงานสำหรับการจัดงาน รวมถึงการส่งเสริมแนวคิดพลังงานสะอาดตามเป้าหมายการจัดการแข่งขัน F1 ที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ของ FOWC/FOM
- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รับผิดชอบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการถ่ายทอดสด และระบบดิจิทัลต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการจัดงาน
- กระทรวงแรงงาน จัดการด้านการจ้างงานและพัฒนาทักษะแรงงานที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมยานยนต์และมอเตอร์สปอร์ต
- กระทรวงอุตสาหกรรม รับผิดชอบการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและมอเตอร์สปอร์ต
- กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม รับผิดชอบความร่วมมือทางวิชาการ เพื่อสนับสนุนให้นักศึกษาไทยไปศึกษาต่อในสาขาวิศวกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการมอเตอร์สปอร์ต ซึ่งเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายตามนโยบายขับเคลื่อนประเทศสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย รับผิดชอบกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว ยกกระดับมาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว สอดรับกับยุทธศาสตร์การผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการจัดงานอีเวนต์ระดับโลก
- คณะกรรมการร่วม 3 สถาบัน ประกอบด้วย สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย

4.3. การประเมินปัจจัยความสำเร็จของโครงการ

4.3.1 ฉากทัศน์ที่ 1 ประเทศไทยประสบความสำเร็จในการยื่นข้อเสนอประมูลสิทธิ์และจัดการแข่งขัน Formula 1 ได้ทันภายในปี พ.ศ. 2571

4.3.1.1 ขั้นตอนการดำเนินการและระยะเวลา

การดำเนินการนับจากนี้ไปจนถึงเป้าหมายการจัดการแข่งขัน F1 ในปี พ.ศ. 2571 มีขั้นตอนการดำเนินการและระยะเวลา ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การแสดงความสนใจอย่างเป็นทางการและการเจรจาเบื้องต้น
(ระยะเวลา: ปัจจุบัน)

รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการขั้นตอนดังกล่าวแล้วในปี พ.ศ. 2568 โดยนายกรัฐมนตรีได้แสดงความสนใจอย่างเป็นทางการไปยัง FOWC/FOM และจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) ที่ครอบคลุมด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐาน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นและหารือกับ FOWC/FOM เกี่ยวกับข้อกำหนดต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 2 การจัดทำและยื่นข้อเสนออย่างเป็นทางการ และประเมินสถานที่
(ระยะเวลา: ปลายปี พ.ศ. 2568-ต้นปี พ.ศ. 2569)

เป็นขั้นตอนที่สำคัญ หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้องต้องจัดทำข้อมูลรายละเอียด ประกอบด้วย

- ข้อเสนอ Preliminary Proposal อย่างละเอียด ครอบคลุมแผนงานด้านต่าง ๆ ได้แก่ แผนด้านการค้าและการลงทุน แผนธุรกิจและการตลาด ความเป็นไปได้ทางกฎหมาย ภาษี และโครงสร้างขององค์กร แผนกลยุทธ์ความยั่งยืน แผนการขนส่งและการเคลื่อนที่ของแฟนคลับ แผนความบันเทิงและประสบการณ์สำหรับแฟนคลับ การวางแผนกำลังคนและบุคลากรปฏิบัติการ การประสานงานและการทำงานร่วมกันกับองค์กรต่าง ๆ

- แผนผังสนามอย่างละเอียด (Detailed Design) สำหรับการแข่งขันในรูปแบบสนามแข่งชั่วคราว (street circuit) ซึ่งฝ่ายไทยได้ขอขยายเวลาและอยู่ระหว่างการดำเนินการ

- รัฐบาลจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อให้ได้รับการยอมรับจากสาธารณะ

- หนังสือจากรัฐบาลเพื่อยืนยันเจตนารมณ์ทางการเมืองเพื่อสนับสนุนการจัดการแข่งขัน Formula 1

- การศึกษากฎหมายรองรับเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟ้องร้อง FOWC/FOM เรื่องมลภาวะทางเสียง

จากนั้น รัฐบาลจะยื่นข้อเสนออย่างเป็นทางการและนำเสนอต่อ FOWC/FOM โดยหารืออย่างใกล้ชิดกับผู้เชี่ยวชาญเพื่อขอคำแนะนำและการประเมิน

ขั้นตอนที่ 3 การประเมินสนามแข่งและโครงสร้างพื้นฐาน

(ระยะเวลา: ภายในครึ่งหลังของปี พ.ศ. 2569)

ผู้เชี่ยวชาญจาก FOWC/FOM และ FIA จะเดินทางมาประเมินสนามแข่ง เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของสนามแข่ง รวมถึงการตรวจสอบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบ อาทิ พื้นที่สำหรับทีมแข่ง สื่อมวลชน และผู้เข้าชม การคมนาคมขนส่ง และที่พัก การประเมินของ FOWC/FIA เป็นไปตามหลักเกณฑ์ทั้ง 5 ข้อตามที่ได้กล่าวในบทที่ 2 ทั้งนี้ หากมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจาก FOWC/FOM และ FIA รัฐบาลจะต้องปรับปรุงแก้ไขให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

ขั้นตอนที่ 4 การลงนามในสัญญาและข้อตกลง

(ระยะเวลา: ปี พ.ศ. 2570-2571)

หากผลการประเมินเป็นที่น่าพอใจ ทั้งสองฝ่ายจะเข้าสู่การเจรจาสัญญาอย่างเป็นทางการ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดเนื่องจากเกี่ยวข้องกับทั้งผลประโยชน์ของเจ้าของลิขสิทธิ์ Formula 1 และประเทศเจ้าภาพโดยตรง อาทิ ระยะเวลาการเป็นเจ้าภาพ ค่าธรรมเนียมจัดงาน การแบ่งรายได้ ข้อกำหนดเทคนิคและข้อกำหนดของสนามแข่งตามมาตรฐาน FIA Grade 1 สิทธิทางการตลาดและโฆษณาซึ่ง FOWC/FOM ได้สิทธิ์เป็นอันดับแรก สิทธิ์ในการหาผู้สนับสนุนในประเทศ และสิทธิพิเศษอื่น ๆ อาทิ การจัดกิจกรรมพิเศษร่วมกับนักขับ การเข้าถึงข้อมูลแฟนคลับ หรือการใช้ภาพและวิดีโอเพื่อการประชาสัมพันธ์ ระหว่างนี้ ประเทศเจ้าภาพต้องเริ่มดำเนินการก่อสร้างหรือปรับปรุงสนามแข่ง

เมื่อทั้งสองฝ่ายบรรลุข้อตกลงการเจรจาและมีการจัดทำร่างสัญญา ทั้งนี้ โดยคำนึงว่า ฝ่ายไทยต้องดำเนินการตามกระบวนการภายในเพื่อให้ร่างสัญญาได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล ก่อนการลงนาม และในระหว่างนี้ ประเทศเจ้าภาพ โดยผ่านการประชุมคณะทำงานระดับชาติ และคณะกรรมการในด้านต่าง ๆ จะเตรียมการทั้งในด้านการก่อสร้างและปรับปรุงสนามแข่งและโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบ การจำหน่ายบัตรเข้าชม การวางแผนการตลาดและประชาสัมพันธ์ การคมนาคมขนส่งและจราจร ควบคู่ไปกับมาตรการลดผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนโดยรอบในช่วงการจัดการแข่งขัน

ขั้นตอนที่ 5 การประกาศจัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

(ระยะเวลา: ปี พ.ศ. 2571)

ประเทศเจ้าภาพเร่งรัดการดำเนินการเพื่อให้ทันการประกาศการแข่งขัน และจัดการแข่งขันในปี 2571

4.3.1.2 ผลกระทบเชิงบวก

1) ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

คาดการณ์ว่า การแข่งขัน F1 จะสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยรวมเฉลี่ย 14,000 ล้านบาทต่อปี สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวประมาณ 7,000 ล้านบาท มีการสร้างงานใหม่ในประเทศประมาณ 8,000 ตำแหน่งต่อปี การลงทุนใหม่ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขัน F1 โดยเฉลี่ย 7,000 ล้านบาทต่อปี และสร้างรายได้จากการจัดเก็บภาษีภาครัฐเฉลี่ย 1,400 ล้านบาทต่อปี การที่ผู้จัดงานเน้นย้ำถึงการกระจายรายได้ไปยังชุมชนท้องถิ่นก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีและลดความเหลื่อมล้ำได้ตามเป้าหมายที่วางไว้

2) การยกระดับภาพลักษณ์ประเทศและอำนาจละมุน (Soft Power)

การแข่งขัน F1 มีฐานผู้ชมทั่วโลกกว่า 1.5 พันล้านคน ใน 180 ประเทศทั่วโลก ถือเป็นการประชาสัมพันธ์ประเทศไทยให้เป็นที่รู้จักในสายตาชาวโลกแบบไร้ขีดจำกัดและมีมูลค่ามหาศาล การจัดการแข่งขันในกรุงเทพมหานครยังยกระดับภาพลักษณ์ของไทยในฐานะศูนย์กลางการจัดอีเวนต์ชั้นนำของโลก (World Class Event Hub) นอกจากนี้ รัฐบาลยังมุ่งหวังที่จะใช้โอกาสนี้ส่งเสริม Soft Power และอัตลักษณ์ของชาติผ่านวัฒนธรรม อาหาร และศิลปะ เพื่อให้ประชาชนเกิดความภาคภูมิใจและรู้สึก เป็นส่วนหนึ่งของเวทีระดับโลก

3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยี

แนวคิดจัดการแข่งขัน F1 ในรูปแบบ street circuit ยังเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเมือง และโครงสร้างพื้นฐาน เร่งการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (smart city) ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงถนน ระบบขนส่งมวลชน และระบบดิจิทัล เพื่อรองรับการจัดการงานขนาดใหญ่ระดับโลก นอกจากนี้ โครงการยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมแนวคิด "Sustainable F1" ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเชื่อมโยงกับการลงทุนในเทคโนโลยีสีเขียว รวมถึงการจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาพลังงานหมุนเวียน

4.3.1.3 การประเมินความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการประมูลสิทธิ์และจัดการแข่งขัน

1) ด้านการเมือง

แม้ว่ารัฐบาลของนางสาวแพทองธาร ชินวัตร นายกรัฐมนตรีขณะนั้น เห็นชอบในหลักการให้ไทยเสนอตัวเป็นเจ้าภาพจัดแล้ว แต่ความไม่แน่นอนทางการเมืองทั้ง

ภายในประเทศและระหว่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในระดับนโยบายที่จะดำเนินโครงการต่อหรือยุติโครงการ รวมทั้งความเชื่อมั่น ของ FOWC/FOM ในการพิจารณาคัดเลือก

2) ด้านการเงินการคลัง

ความเสี่ยงด้านการเงินเป็นประเด็นสำคัญที่สุด โดยคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติกรอบงบประมาณ 40,000 ล้านบาท สำหรับการเป็นเจ้าภาพในระยะเวลา 5 ปี ซึ่งเป็นกรอบวงเงินงบประมาณที่สูงมาก อาจส่งผลกระทบต่อสถานะการเงินการคลังของประเทศ ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการ หากเป็นการลงทุนโดยภาครัฐทั้งหมดมีความเสี่ยงสูง ที่ผลขาดทุนจะตกอยู่กับรัฐเพียงฝ่ายเดียว หากการเป็นเจ้าภาพจัด F1 ไม่ประสบผลสำเร็จทางเป้าหมาย ดังเช่นในกรณีของมาเลเซียที่ยุติการจัดงานเนื่องจากรายได้ลดลงและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น รัฐบาลควรคำนึงถึงการวัดผลประโยชน์ในด้านมูลค่าเชิงนามธรรม เช่น ภาพลักษณ์ของประเทศ การผลักดัน Soft Power ซึ่งยากที่จะวัดผลเป็นตัวเลขนทางการเงินได้ในทันที จะสามารถชดเชยผลขาดทุนที่เป็นภาระทางการเงินและส่งผลกระทบโดยตรงต่อสถานะการคลังของประเทศได้อย่างไร ตลอดจนการรักษาผลประโยชน์ของประเทศและการเจรจาประมุขสิทธิ์จัดการแข่งขันกับ FOWC/FOM ซึ่งเจ้าของลิขสิทธิ์ ย่อมปกป้องผลประโยชน์ของตนเองเช่นกัน

3) ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และการยอมรับจากประชาชน

การแข่งขันในรูปแบบ street circuit ในเมือง ส่งผลกระทบต่อชุมชนและวิถีชีวิตของประชาชนในกรุงเทพมหานครโดยตรง และอาจทำให้การจัดทำประชาพิจารณ์ไม่ได้รับเสียงสนับสนุนเท่าที่ควร ผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่

(1) การรบกวนวิถีชีวิตและการจราจร การปิดถนนในช่วงก่อนและระหว่างการแข่งขัน และการจราจรที่ติดขัดอย่างหนักจะกระทบต่อการเดินทางประจำวันของคนท้องถิ่น

(2) ปัญหามลพิษ เสียงดังจากเครื่องยนต์ของรถแข่ง มลพิษทางอากาศ อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบ

(3) ค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ราคาสินค้าและบริการในพื้นที่จัดงานอาจสูงขึ้น ทำให้ ประชาชนในพื้นที่ถูกบังคับให้ต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวัน ปัจจัยเหล่านี้เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเสียงคัดค้านจากภาคประชาชนซึ่งแสดงความคิดเห็นว่าสิ้นเปลืองงบประมาณ ไม่คุ้มค่า

4.3.1.4 การดำเนินงานและธรรมาภิบาล

โครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าสูงมีความเสี่ยงด้านการดำเนินงานที่ซับซ้อน ประเด็นด้านธรรมาภิบาลและความโปร่งใสจึงเป็นความเสี่ยงที่ไม่อาจมองข้ามได้ แม้ว่ารัฐบาลจ้าง

บริษัทที่ปรึกษาเพื่อเจรจากับ FOWC/FOM และ วางแผนงานในการจัด F1 แต่ประเด็นความโปร่งใส กระบวนการตัดสินใจระดับนโยบายที่ตอบโจทย์เรื่องการรักษาผลประโยชน์ของประเทศส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ นอกจากนี้ การดำเนินการของส่วนราชการอาจประสบกับความล่าช้า ในการพิจารณาอนุมัติในแต่ละขั้นตอนซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายจัดการแข่งขันภายในปี 2571

4.3.1.5 คู่แข่งอื่น ๆ ที่ประสงค์จะจัดการแข่งขัน

คู่แข่งที่สำคัญของไทยใน ขณะนี้ก็คือ เกาหลีใต้ซึ่งได้ยื่นจดหมาย (Letter of Intent) เมื่อเดือนเมษายน 2567 แสดงความประสงค์จัดการแข่งขัน F1 ในปี พ.ศ. 2569 ที่สนามแข่งเมืองอินซอน หลังจากมีประสบการณ์จัดการแข่งขัน F1 เมื่อช่วงปี พ.ศ. 2553-2556 ที่สนามเมืองยองนัม รวมทั้งการจัดการแข่งขัน F1 ในรูปแบบ street circuit ในประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชีย อาทิ สิงคโปร์ ซาอุดีอาระเบีย ทำให้ไทยต้องหาจุดขายและแสดงความพร้อมในทุกด้าน เพื่อให้ได้รับความไว้วางใจและได้รับคัดเลือกจาก FOWC/FOM และ FIA

4.3.1.6 ข้อกำหนดด้านเทคนิคของสนามแข่ง

ประเทศไทยยังไม่เคยมีประสบการณ์จัดการแข่งขัน F1 การจัดทำ Detailed Design สร้างสนามแข่งในรูปแบบ street circuit บนถนนสาธารณะตามมาตรฐานความปลอดภัยของสหพันธ์ยานยนต์นานาชาติ (FIA) ซึ่งมีข้อกำหนดที่เข้มงวดจึงถือเป็นความท้าทายด้านวิศวกรรมและการจัดการที่ไม่เคยมีมาก่อน รวมทั้งการก่อสร้างสนามแข่งและโครงสร้างพื้นฐานภายในกรอบเวลาที่จำกัด อาจทำให้เกิดความล่าช้าในขั้นตอนการประเมินของ FOWC/FOM และ FIA และส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการพิจารณาในขั้นตอนอื่น ๆ ซึ่งใช้เวลานานเช่นกัน

4.3.2 ฉากทัศน์ที่ 2 ไทยไม่สามารถจัดการแข่งขันได้ทันภายในปี พ.ศ. 2571

เมื่อคำนึงถึงขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการทั้งหมดในข้อ 4.3.1.1 ซึ่งใช้เวลาอย่างน้อย 3-4 ปี ตลอดจนถึงภัยเสี่ยงโดยเฉพาะความท้าทายด้านเทคนิคในการก่อสร้างสนามแข่งตามมาตรฐาน FIA ภายในกรอบเวลาที่จำกัดและการต่อต้านจากกลุ่มที่ได้รับผลกระทบ อาจทำให้ขั้นตอนเตรียมการล่าช้ากว่ากำหนด ส่งผลให้ไทยไม่สามารถจัดการแข่งขัน F1 ได้ทันตามแผนเดิม รัฐบาลจึงจำเป็นต้องพิจารณาปรับแผนดำเนินการใหม่ ดังนี้

4.3.2.1 เลื่อนเวลาการประมูลสิทธิ์จัดการแข่งขันเป็นปี พ.ศ. 2573

หน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนใช้ช่วงเวลาดังแต่ปี พ.ศ. 2568-2573 เตรียมความพร้อมอย่างรอบด้านโดยเฉพาะในขั้นตอนจัดทำข้อเสนออย่างเป็นทางการ การประเมินสนามแข่ง และการเจรจาเงื่อนไขสัญญา กับ FOWC/FOM เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการเตรียมการ อย่างไรก็ตาม กระทบที่จากการเลื่อนเวลาอาจนำไปสู่การสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงความน่าเชื่อถือของประเทศ

4.3.2.2 Timeline การเตรียมความพร้อมของประเทศไทย

การปรับแผนดังกล่าวจะช่วยเพิ่มโอกาสในการชนะการประมูลสิทธิ์และจัดการแข่งขันได้สำเร็จและมีความยั่งยืน

พ.ศ. 2568: แต่งตั้งคณะกรรมการระดับชาติ ประกอบด้วยผู้แทนระดับสูงจากภาครัฐที่มีอำนาจตัดสินใจ ผู้แทนส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน รวมทั้งคณะทำงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ คณะทำงานประมูลสิทธิ์ฯ ซึ่งได้มีการจัดตั้งแล้ว โดยพิจารณาเพิ่มผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย การเงินและการตลาดในองค์ประกอบ คณะทำงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน คณะทำงานอื่น ๆ อาทิ งบประมาณ การประชาสัมพันธ์และการตลาด การรักษาความปลอดภัยและจราจร

พ.ศ. 2568-2570: ศึกษาข้อกำหนดทางเทคนิคของ FIA อย่างละเอียด และจัดทำแผนแม่บทสำหรับการเป็นเจ้าภาพ ครอบคลุมด้านการก่อสร้างสนามแข่ง งบประมาณที่โปร่งใสและยืดหยุ่น การตลาด กฎระเบียบภายในที่เกี่ยวข้อง การบริหารความเสี่ยง รวมถึงการเปิดช่องทางรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความเห็นจากภาคส่วนต่าง ๆ

พ.ศ. 2569-2571: ยื่นข้อเสนออย่างเป็นทางการและประเมินสนามแข่งและโครงสร้างพื้นฐาน ควบคู่ไปกับการแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการพิจารณาออกกฎหมายที่รองรับเพื่อลดขั้นตอนภายในที่ซับซ้อน

พ.ศ. 2572-2573: เปรียบร่างสัญญากับ FOWC/FOM

พ.ศ. 2573: ประกาศจัดการแข่งขันอย่างเป็นทางการ

บทที่ 5

ข้อสรุปและบทเรียนที่ได้รับ

การจัดทำรายงานนี้มีเป้าหมายเพื่อสำรวจความเป็นไปได้ แนวทางการเตรียมความพร้อม และการกำหนดทิศทางเชิงนโยบายในการเสนอตัวเป็นเจ้าภาพการแข่งขันรถสูตรหนึ่ง (Formula 1: F1) ของประเทศไทย โดยรายงานได้วิเคราะห์อย่างเป็นระบบตั้งแต่การชี้ให้เห็นสภาพทั่วไปของปัญหา การคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคต การกำหนดยุทธศาสตร์เพื่อแก้ไขปัญหาและสร้างคุณค่า ไปจนถึงการออกแบบกลไกการนำไปสู่การปฏิบัติจริง เมื่อพิจารณาข้อมูลทั้งหมดแล้ว บทสรุปที่ได้ไม่เพียงสะท้อนถึงศักยภาพและข้อจำกัดของไทย แต่ยังเผยให้เห็นบทเรียนที่สำคัญและข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ซึ่งสามารถใช้เป็นกรอบทิศทางในอนาคตได้

5.1 สรุปภาพรวม

การวิเคราะห์ตั้งแต่บทที่ 1 ถึงบทที่ 4 ชี้ชัดว่า การเป็นเจ้าภาพ F1 ของประเทศไทยมิใช่เพียงการจัดการแข่งขันกีฬาความเร็วระดับโลก แต่เป็น “การลงทุนเชิงยุทธศาสตร์” ที่ครอบคลุมทั้งมิติทางเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และวัฒนธรรม

ประเทศไทยมี จุดแข็งที่โดดเด่น ได้แก่ การเป็นศูนย์กลางการเดินทางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาวการณ์ท่องเที่ยวที่แข็งแกร่งและมีชื่อเสียงระดับโลก บุคลากรด้าน Hospitality ที่ได้รับการยอมรับ และโครงสร้างพื้นฐานบางส่วนที่สามารถรองรับงานขนาดใหญ่ได้อยู่แล้ว นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีประสบการณ์การจัดงานนานาชาติ เช่น MotoGP, การประชุม APEC, SEA Games และกิจกรรมระดับภูมิภาคที่แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถในการบริหารจัดการงานใหญ่

อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดก็มีความสำคัญไม่น้อย การวิเคราะห์พบว่า ต้นทุนทางการเงินสูง การจัดงาน F1 ต้องใช้งบประมาณหลายพันล้านบาทต่อปี ไม่เพียงค่าธรรมเนียมสิทธิ์ (hosting fee) แต่ยังรวมถึงค่าใช้จ่ายแฝงด้านความปลอดภัย โลจิสติกส์ และการปรับปรุงโครงสร้างเมือง นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านการจราจรและโครงสร้างพื้นฐานในเมืองใหญ่ ที่ยังไม่ตอบโจทย์มาตรฐานระดับโลก รวมถึงความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบาย ที่อาจทำให้ผู้จัดงานขาดความเชื่อมั่น หากขาดเสถียรภาพ ก็จะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเจรจา

การคาดการณ์อนาคตชี้ว่า หากไทยไม่เร่งสร้าง “ความแตกต่าง” และ “ข้อเสนอที่ชัดเจน” ความเป็นไปได้ที่จะถูกเลือกจะลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากคู่แข่งอย่างสิงคโปร์ ญี่ปุ่น สหรัฐอาหรับ

เอมิเรตส์ และซาอุดีอาระเบีย ต่างลงทุนมหาศาลและมี positioning ที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น ไทยต้องชี้ให้เห็นว่า การจัด F1 ในไทยจะสร้าง “คุณค่าเกินกว่าการแข่งขัน” เช่น เชื่อมกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV), การส่งเสริม STEM Education, และการบูรณาการ Soft Power ไทยสู่สายตาโลก

5.2 บทเรียนที่ได้เรียนรู้จากการจัดทำรายงาน

บทเรียนสำคัญที่ได้จากการจัดทำรายงานคือ ความสำเร็จของโครงการในสเกลนี้ผูกโยงอยู่กับวินัยทางนโยบายและโครงสร้างกำกับดูแลที่ทำงานจริง การมีหน่วยงานที่ถืออำนาจบูรณาการและกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมในระดับประเทศเป็นปัจจัยชี้ขาด เพราะโครงการพาดผ่านหลายมิติ ตั้งแต่ กีฬา เมือง คมนาคม พลังงาน สิ่งแวดล้อม ไปจนถึงการต่างประเทศ การบริหารแบบ “กระจายความรับผิดชอบแต่ไร้ศูนย์ตัดสินใจ” จะเพิ่มต้นทุนธุรกรรมเชิงสถาบันและต้นทุนความเชื่อมั่นของคู่เจรจา ในทันที การสร้างความยอมรับจากสังคมก็เป็นบทเรียนอีกประการหนึ่งที่ไม่อาจมองข้าม เนื่องจากการแข่งขันบนเส้นทางเมืองสัมผัสชีวิตประจำวันของประชาชนโดยตรง หากไม่มีการสื่อสารเชิงรุก มาตรการรองรับผลกระทบที่เป็นธรรม และข้อตกลงผลประโยชน์ร่วมกับชุมชน ความชอบธรรมของโครงการจะถูกท้าทายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ยิ่งไปกว่านั้น ความยั่งยืนมิใช่เงื่อนไขภายหลัง แต่ต้องถูก “ฝัง” อยู่ในแบบแผนตั้งแต่วันแรก ทั้งในเชิงพลังงาน การจัดการคาร์บอน การขนส่งสาธารณะไฟฟ้า และมาตรการลดผลกระทบด้านเสียงและของเสีย มิฉะนั้น โครงการจะไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่กำลังเข้มข้นขึ้นเรื่อย ๆ ในโลกของเมก้าอีเวนต์

เพื่อให้เห็นภาพผลลัพธ์ที่เป็นไปได้ บทสรุปนี้เสนอฉากทัศน์หลักสามประการที่เชื่อมโยงโดยตรงกับสมมติฐานเชิงนโยบายและการบริหารจัดการของไทย ฉากทัศน์แรกคือ “ความสำเร็จเชิงยุทธศาสตร์” ซึ่งจะเกิดขึ้นเมื่อประเทศไทยนำเสนอตัวแบบการเป็นเจ้าภาพที่แตกต่างอย่างมีความหมาย ได้แก่ การกำหนดกรุงเทพฯ ให้เป็นศูนย์กลาง “Bangkok International Business & Grand Prix Week” ที่บูรณาการการแข่งขัน F1 เข้ากับการประชุมธุรกิจระดับโลก นิทรรศการเทคโนโลยียานยนต์และพลังงานสะอาด และเทศกาลวัฒนธรรมร่วมสมัยที่สะท้อนอัตลักษณ์ไทยพร้อมกันนั้น รัฐบาลแสดงเจตจำนงทางการเมืองอย่างชัดเจน จัดตั้งหน่วยงานที่มีอำนาจและทรัพยากรเพียงพอ ออกแบบสัญญา PPP ที่แบ่งความเสี่ยงอย่างเหมาะสม มีเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจน และติดตั้งระบบวัดผล (KPI/M&E) ครอบคลุมเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และภาพลักษณ์ หากองค์ประกอบเหล่านี้เกิดขึ้นพร้อมกัน ผลลัพธ์ที่ตามมาคือรายได้ทางเศรษฐกิจหลายชั้น การลงทุนใหม่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและระบบพลังงานอัจฉริยะ การยกระดับเมืองในเชิงบริการและการคมนาคม การเพิ่มทุนสัญลักษณ์ของประเทศในเวทีโลก และ “มรดกความรู้” ผ่านโครงการ STEM/Motorsport Innovation ที่สร้างแรงบันดาลใจและทักษะแห่งอนาคตให้คนรุ่นใหม่

ฉากทัศน์ที่สอง คือ “ความสำเร็จแบบจำกัด” ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อไทยได้รับสิทธิเป็นเจ้าภาพ แต่ข้อเสนอคุณค่าไม่เด่นชัดพอ และการบูรณาการเชิงนโยบายทำได้เพียงบางส่วน ผลที่ได้คือผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจส่วนหนึ่งเกิดขึ้นจริง แต่ศักยภาพในการแปลงงานแข่งขันให้เป็นแพลตฟอร์มเศรษฐกิจ-วัฒนธรรมเต็มรูปแบบยังต่ำกว่าที่ควร เมืองอาจไม่ถูกยกระดับมากนักเพราะมาตรการ ESG และระบบขนส่งสาธารณะไฟฟ้ายังไม่สมบูรณ์ โครงการ STEM/EV เกิดขึ้นเป็นจุด ๆ ขาดความต่อเนื่อง ขณะที่ต้นทุนสาธารณะยังสูงและยากแก่การอธิบายในเชิงความคุ้มค่า ฉากทัศน์นี้มักเกิดเมื่อโครงสร้าง PPP ยังไม่เข้มแข็ง การกระจายรายได้ทางอ้อมกลับสู่รัฐยังจำกัด และการสื่อสารสาธารณะไม่ได้ทำให้สังคมเห็นประโยชน์ระยะยาวอย่างชัดเจน

ฉากทัศน์ที่สาม คือ “พลาดโอกาสเชิงยุทธศาสตร์” ซึ่งอาจเกิดขึ้นหากไทยไม่สามารถสร้างเอกภาพนโยบาย เจรจาเงื่อนไขที่สมเหตุสมผล หรือออกแบบมาตรการรองรับผลกระทบได้ทันทั่วทั้งประเทศคู่แข่งในภูมิภาคที่มีข้อเสนอคุณค่าชัดเจนกว่าและมีเสถียรภาพในกระบวนการตัดสินใจจะได้รับเลือกแทน ไทยจึงเสียโอกาสทั้งด้านเศรษฐกิจ ภาพลักษณ์ และแรงส่งด้านเทคโนโลยี ขณะเดียวกัน “ต้นทุนเสียโอกาส” ก็สูงขึ้นเมื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรสาธารณะไม่ได้ถูกกระตุ้นด้วยเส้นตายของงานระดับโลก หากปล่อยให้เกิดฉากทัศน์นี้ซ้ำ จะยิ่งตอกย้ำภาพจำว่าไทย “พร้อมไม่พอ” ในสายตาคุณค่าและสังคมโลก

เมื่อพิจารณาผลได้-ผลเสียในมิติต่าง ๆ จำเป็นต้องมองเห็นกว่า “รายได้จากนักท่องเที่ยว” ที่มักเห็นเด่นชัดที่สุด ในมิติทางเศรษฐกิจ ผลได้ประกอบด้วย การใช้จ่ายโดยตรงของผู้ชมและทีมงาน การเพิ่มขึ้นของอัตราการเข้าพักและราคาห้องพัก การบริโภคบริการในห่วงโซ่การท่องเที่ยว-MICE การเกิดกิจกรรมทางธุรกิจและการลงทุนใหม่ในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ตลอดจน “มูลค่าสื่อ” จากการถ่ายทอดสดและคอนเทนต์ดิจิทัลที่ช่วยขยายทุนสัญลักษณ์ของประเทศ ในมิติทางสังคม ผลได้รวมถึงการสร้างแรงบันดาลใจและทักษะใหม่ให้เยาวชนผ่านโครงการ STEM และมอเตอร์สปอร์ต การยกระดับบริการสาธารณะและความปลอดภัยเมืองตามมาตรฐานสากล และความภูมิใจร่วมในฐานะเจ้าภาพกิจกรรมระดับโลก ส่วนมิติสิ่งแวดล้อม แม้งานแข่งขันจะมีรอยเท้าคาร์บอน แต่ก็ยังเป็นโอกาสในการเร่งเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาด ระบบขนส่งไฟฟ้า มาตรฐานลดของเสีย และการชดเชยคาร์บอนที่ตรวจสอบได้ หากออกแบบอย่างจริงจัง ผลได้เชิงโครงสร้างเหล่านี้จะคงอยู่ยาวนานกว่าวันแข่งเสมอด้านผลเสีย ต้นทุนทางการคลังและความเสี่ยงงบประมาณเป็นเรื่องที่ต้องบริหารด้วยความรอบคอบ เช่นเดียวกับความปั่นป่วนการจราจร ผลกระทบเสียงและสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และความเสียงเชิงชื่อเสียงหากการจัดการผิดพลาด การลดผลเสียทำได้ด้วยการออกแบบสัญญา PPP ที่แบ่งความเสี่ยงอย่างเหมาะสม กำหนดเพดานภาระรัฐอย่างชัดเจน สร้างกลไกจับรายได้ทางอ้อมกลับสู่รัฐ (เช่น ภาษีท่องเที่ยวเฉพาะกิจ หรือ revenue-sharing จาก hospitality) ติดตั้งมาตรการ

ESG ที่วัดผลได้จริง และจัดทำข้อตกลงผลประโยชน์ชุมชนเพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบเห็นประโยชน์ตรง และร่วมกำหนดรูปแบบการจัดงาน

ภายใต้ฉันทกัตน์และการซ่งน้ำหนักผลได้-ผลเสียดังกล่าว ข้อเสนอเชิงปฏิบัติที่จำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมประกอบด้วยการจัดตั้งหน่วยงานกลางในรูปแบบ Project Management Office ที่รายงานต่อคณะกรรมการระดับชาติและคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประสานข้ามกระทรวงและกรุงเทพมหานคร กำหนดโรดแมปการเจรจากับผู้ถือลิขสิทธิ์อย่างมีกำหนดเวลา พร้อมชุดทางเลือกเชิงนโยบายการเงินที่เปรียบเทียบได้ชัดเจน โครงสร้างการเงินและสัญญา PPP ต้องกำหนดการจัดสรรความเสี่ยง ค่าใช้จ่ายแฝง และกลไกแบ่งรายได้อย่างโปร่งใส รวมทั้งตัวชี้วัดผลลัพธ์ทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และภาพลักษณ์ ที่ผูกพันอยู่ในสัญญา การวางแบบแผนเมืองเพื่อรองรับงานต้องประกอบด้วยแผนคมนาคมสาธารณะและทางเลือกเดิน-จักรยาน แผนบริหารฝูงชนและความปลอดภัยอัจฉริยะ เส้นทางฉุกเฉินและจุดบริการประชาชน มาตรการลดเสียงและฝุ่นละออง และระบบจัดการของเสียตามมาตรฐานสากล ควบคู่กันนั้น รัฐควรกำหนดโปรแกรม “Legacy & Talent” ที่ชัดเจนตั้งแต่ต้น เช่น การจัดตั้งศูนย์นวัตกรรมมอเตอร์สปอร์ตและยานยนต์ไฟฟ้าร่วมกับมหาวิทยาลัยและเอกชน หลักสูตรพัฒนาทักษะวิศวกรรมข้อมูล พลังงาน ระบบควบคุม และความปลอดภัย การแข่งขันเยาวชนในรูปแบบ Student Formula/EV Challenge และกองทุนสนับสนุนสตาร์ทอัพด้านเทคโนโลยีการเคลื่อนที่ นอกจากนี้ การสื่อสารสาธารณะต้องยืนอยู่บนความจริง โปร่งใส และสม่ำเสมอ ผ่านแผนมีส่วนร่วมของประชาชน การชี้แจงผลดี-ผลกระทบ และการทำข้อตกลงผลประโยชน์กับชุมชนโดยรอบพื้นที่จัดงานอย่างเป็นธรรม สุดท้ายควรจัดทำกรอบการติดตามและประเมินผลรายได้ไตรมาสที่เผยแพร่สาธารณะ เพื่อยืนยันความรับผิดชอบและสร้างความเชื่อมั่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ความท้าทายของไทยไม่ได้อยู่ที่ “จะจัด F1 ได้หรือไม่” แต่อยู่ที่ “จะจัดอย่างไรให้คุ้มค่ายั่งยืน และทำให้ผู้จัดคำนึงถึงเราเป็นตัวเลือกแรก” หากประเทศไทยสื่อสารข้อเสนอคุณค่าที่แตกต่าง ออกแบบสัญญาและโครงสร้างการเงินที่รับผิดชอบ วางผังเมืองและมาตรการ ESG ที่จริงจัง สร้างมรดกทางความรู้และคนรุ่นใหม่ และแสดงเอกภาพทางนโยบายผ่านหน่วยงานที่ทำงานได้จริง เราจะไม่เพียงผ่านเส้นชัยของการเป็นเจ้าภาพ หากแต่จะเปลี่ยน F1 ให้เป็นเครื่องเร่งอนาคตของชาติได้อย่างสง่างามและยั่งยืน

5.3 ข้อคิดและข้อเสนอแนะ

ข้อคิดสำคัญจากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ หากประเทศไทยต้องการเป็น “ตัวเลือกแรก” จำเป็นต้องสร้าง Value Proposition ที่แตกต่างและชัดเจน ว่าทำไมผู้จัด F1 ควรเลือกไทยเหนือ

ประเทศอื่น ไม่ใช่เพียงการเสนอสนามแข่งหรือโครงสร้างพื้นฐาน แต่ต้องผูกโยง F1 เข้ากับวิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์ของชาติ เช่น Thailand 4.0, BCG Economy และการผลักดัน Soft Power ในระดับโลก

ข้อเสนอแนะ คือ การจัดตั้งหน่วยงานกลางที่มีอำนาจเต็มในการบูรณาการระดับชาติ เพื่อดูแลการประสานงานกับ F1 Group และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด การจัดการแข่งขันควรถูกออกแบบให้แตกต่าง เช่น Bangkok Night Race ที่สะท้อนเสน่ห์ของเมืองและวัฒนธรรมไทย การผสานเข้ากับงานประชุมธุรกิจระดับโลก (MICE) และเทศกาลวัฒนธรรม จะทำให้ F1 ในไทยไม่ใช่เพียงการแข่งขัน แต่เป็นเทศกาลเศรษฐกิจ-วัฒนธรรมที่ครบวงจร นอกจากนี้ ไทยควรชูประเด็นความยั่งยืนเป็นหัวใจหลัก การจัด F1 ที่ผูกกับ ESG (Environmental, Social, Governance) จะไม่เพียงตอบโจทย์ความคาดหวังของผู้จัดงาน แต่ยังสร้างความเชื่อมั่นให้กับสังคมโลกว่าไทยพร้อมจะเป็นเจ้าภาพที่มีความรับผิดชอบ

กล่าวโดยสรุป หากประเทศไทยต้องการให้ผู้จัด F1 เลือกเราเป็นตัวเลือกแรก สิ่งที่ต้องนำเสนอไม่ใช่เพียงความพร้อมเชิงกายภาพ แต่คือการแสดงให้เห็นว่า F1 ในไทยจะเป็น ยุทธศาสตร์ชาติที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และสร้างผลลัพธ์ระยะยาวที่คุ้มค่าอย่างแท้จริง

คณะผู้จัดทำ

กระทรวงการคลัง

1. นายเอกลักษณ์ เฉลิมชีพ ผู้อำนวยการกองมาตรฐานการประเมินราคาทรัพย์สิน กรมธนารักษ์
2. นางสาวนลพรรณ ชงมรกต สรรพากรภาค 12 รักษาราชการแทนเลขานุการกรม สำนักงานเลขานุการกรม กรมสรรพากร

กระทรวงการต่างประเทศ

3. นายธนภูมิ ริมชลา ผู้อำนวยการกองเอกสิทธิ์และความคุ้มกันทางการทูต กรมพิธีการทูต
4. นางสาวชนม์วิวัฒน์ จ่างตระกูล นักการทูตชำนาญการพิเศษ กรมองค์การระหว่างประเทศ
5. นายชูชาติ จิโรจน์กุล นักการทูตชำนาญการพิเศษ สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ
6. นายกอบปรุญ แสงมณี นักการทูตชำนาญการพิเศษ กรมอเมริกาและแปซิฟิกใต้
7. นางสาวพัชรมณท์ ศิริวัฒนา อัครราชทูตที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงบรัสเซลส์

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

8. นายอุดม เจือจันทร์ ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบคุณภาพสินค้าปศุสัตว์ กรมปศุสัตว์

กระทรวงยุติธรรม

9. นางกนกวรรณ จิวเชื้อพันธุ์ ผู้บัญชาการเรือนจำจังหวัดนนทบุรี กรมราชทัณฑ์
10. นางสาววิศรา ศิริสุทธิเดชา ผู้อำนวยการกองพัฒนาพฤตินิสัย กรมราชทัณฑ์