

รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*

The Airport City Management Model of Suvarnabhumi Airport*

ยวลักษณ์ เวชวิทยาลัง** วิญญู วีรยางกูร*** วรพงศ์ ภูมิบ่อพลับ***
Yuwalak Wetvitayaklang** Vinyu Virayangkur*** Worapong Phoomborplub***

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน และรูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิจัยเชิงปริมาณ การวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษานี้พบว่า (1) สภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งด้านการบิน และด้านที่ไม่เกี่ยวกับการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$) ด้านการบิน ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงในระดับมากที่สุด คือ มีจำนวนเคาน์เตอร์เช็คอินที่เหมาะสมกับจำนวนผู้ให้บริการ ($\bar{X} = 4.44$) ด้านที่ไม่เกี่ยวกับการบิน ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงในระดับมาก ($\bar{X} = 4.09$) คือ ความมีชื่อเสียง ความโดดเด่น ของสินค้าและร้านค้าแบรนด์เนม (Brand Name) ที่มาให้บริการ ($\bar{X} = 4.17$) (2) การบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องมี 1. ในด้านการให้บริการ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด คือ เมืองสนามบินควรมีระบบการให้บริการที่รวดเร็ว ($\bar{X} = 4.44$) 2. ในด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{X} = 4.10$) คือ ภายในเขตเมืองสนามบินควรมีอาคารสำนักงาน (รายย่อย) อาคารสำนักงานให้เช่า บริษัท ห้างร้าน และ 3. ในด้านสาธารณูปโภค ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด คือ ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อชุมชน และเมืองสนามบินควรมีระบบโครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการที่เหมาะสม ($\bar{X} = 4.08$) (3) รูปแบบในการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควรประกอบด้วย 1. บริหารจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ 2. บริหารจัดการพื้นที่ด้วยเทคโนโลยีมีดัดแปลงอย่างมีอัตลักษณ์ 3. บริหารจัดการผังเมืองและวางแผนธุรกิจ 4. บริหารจัดการตามมาตรฐานสากลด้านการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกลุ่มธุรกิจและกลุ่มท่องเที่ยว โดยผู้บริหารควรประยุกต์หลักการการบริหารจัดการ 5. ด้านอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา (การวางแผน การจัดองค์การ การบังคับบัญชาสั่งการ การประสานงาน และการควบคุม) เพื่อรักษาสถานะให้เป็นท่าอากาศยานที่มีคุณภาพสูงแข่งขันได้

คำสำคัญ : รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบิน¹ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ²

*ศุภนิพนธ์ หลักสูตรบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต, 2561

**นักศึกษาลัทธิบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิต สาขาการจัดการ

***อาจารย์มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

Abstract

This study aims to study the current condition of Suvarnabhumi Airport Management and to study the airport city management model of Suvarnabhumi Airport. Mixed research methods approach was adopted. Data analysis include frequency, percentage, mean, standard deviation and content analysis.

The results of the research showed that (1) the conditions in the management of Suvarnabhumi Airport both in terms of aviation and non-aviation aspects has a high average at a high level ($\bar{X} = 4.19$). In terms of aviation, the highest mean level is the number of check-in counters that are appropriate for the number of users ($\bar{X} = 4.44$). Non-aeronautical aspects which has a high average in the high level ($\bar{X} = 4.09$) is the reputation, outstanding products and brand name stores that come to service ($\bar{X} = 4.17$) (2) Airport city management of Suvarnabhumi Airport should have 1. In terms of service the highest mean is that the airport city should have a fast service system ($\bar{X} = 4.44$) 2. In terms of commercial activities, the highest mean ($\bar{X} = 4.10$) is that within the airport city area, the airport should have buildings and offices, office building for rent, company, shop, and 3. In terms of utilities the highest mean value is to consider the environment and the impact on the community and the airport city should have the appropriate infrastructure for providing services ($\bar{X} = 4.08$) (3) the model for managing the airport city of Suvarnabhumi Airport Should consist of: 1. Manage the excellent logistics infrastructure system 2. Manage the area with multimedia technology with identity 3. Manage city planning and business planning 4. Manage according to international standards for services and facilities Convenience to support business groups and travel groups. The Suvarnavhumi Airport must manage by applying 5 management principles efficiently at all time (planning, organizing Commanding, coordination and controlling) to maintain the status of a high-quality airport.

Keywords: Airport City Management Model¹, Suvarnabhumi Airport²

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สนามบินหลักได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญของระบบการคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจให้เชื่อมโยงกันทั่วโลก เนื่องจากการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และมีความคล่องตัว นับเป็นปัจจัยที่มีประสิทธิภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่นดึงดูดธุรกิจการบินที่เชื่อมโยงทุกประเภท สนามบินหลักได้กลายเป็นศูนย์รวมของการผลิตและการกระจายสิ่งอำนวยความสะดวก เวลาที่สำคัญ โรงแรม บ้านพัก ที่พัก การประชุมการค้า และการแสดงนิทรรศการ คอมเพล็กซ์ และอาคารสำนักงาน การขยายตัวอย่างรวดเร็วของสิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์ในสนามบินได้กลายเป็นประตูแห่งการเชื่อมโยงดึงดูดนักท่องเที่ยว สามารถดำเนินธุรกิจแลกเปลี่ยนความรู้ ร้านค้า กิน นอน และเป็นความบันเทิง จะเปลี่ยนเมืองที่มีสนามบินหลักกลายเป็น

“เมืองสนามบิน (Airport City/Aerotropolis)” (Kasarda, 2016) อาทิเช่น สนามบินชางกี ของสิงคโปร์ สามารถครองตำแหน่งสนามบินที่ดีที่สุดในโลกมาเป็นปีที่ 5 ติดต่อกัน บรรยายภาพรูปแบบดั่งห้างสรรพสินค้าชั้นนำ และมีบริการดีเยี่ยมดั่งโรงแรมชั้น 1 ที่สำคัญสนามบินมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการ ตลอดเวลา สอดคล้องกับความต้องการของผู้มาเยือน มีทั้งสระว่ายน้ำ สวนผีเสื้อ โรงภาพยนตร์ พื้นที่พักผ่อนทั้งในและนอกอาคารภายใต้บรรยากาศแบบ “city in the garden” ที่สะท้อน “ความเป็นสิงคโปร์” และในอนาคตอันใกล้กำลังจะเปิดส่วนที่เป็น พื้นที่หมายสำคัญแห่งใหม่ที่ชื่อ The Jewel ซึ่งคือสวนในอาคารกระจกขนาดใหญ่รูปวงรีที่ผนวกกิจกรรมเชิงพาณิชย์ กับ สวนพฤกษศาสตร์ในร่ม เพื่อเป็นอีกหนึ่ง “ที่หมาย” ที่สำคัญของสนามบิน มีการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการใช้สนามบิน ที่ล่าสุด อาคารสนามบินที่ 4 ได้นำระบบเช็คอินอัตโนมัติมาใช้ทั้งหมด (ผู้จัดการออนไลน์, 2556)

ดั่งที่อัลวินด์ ทอฟเฟอร์ (Alvin Toffler) นักพยากรณ์อนาคต กล่าวไว้ว่า สิ่งที่กำหนดความสำเร็จของการแข่งขันทางการค้าในระดับโลก จากศตวรรษที่ 21 เป็นต้นไป คือ “ผู้ที่รวดเร็วที่สุดเท่านั้นที่จะอยู่รอด” ซึ่งสิ่งที่ Toffler กล่าวได้ค่อย ๆ ปรากฏให้เห็นแล้วว่าเป็นความจริง ในปัจจุบันนานาประเทศต่างแข่งขันกันในโลกแห่งความเร็วที่เชื่อมโยงกันเป็นเครือข่าย ก่อให้เกิดเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ที่มีสนามบินนานาชาติเป็นตัวขับเคลื่อนและใช้กำหนดทำเลที่ตั้งของธุรกิจ สำหรับประเทศไทย สินค้าส่งออกถึงร้อยละ 80 ในปัจจุบัน จำเป็นต้องอาศัยความรวดเร็วของการขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการเน้นการส่งออกตามนโยบายอุตสาหกรรมระดับโลก (Global Niches) เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อาหารที่เน่าเสียง่าย หรือสินค้าแฟชั่น ซึ่งจำเป็นต้องขนส่งอย่างรวดเร็ว เพื่อให้สินค้ายังคงทันสมัย ไม่ตกยุค เป็นต้น ดังนั้น สนามบินจึงนับเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศไทยเช่นกัน (สุวัฒน์ วาณิสบุตร, 2553) ปัจจุบันเป็นช่วงการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในธุรกิจการบิน ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ เทคโนโลยี และภาวะการณ์ก่อการร้าย ซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในด้านการบริหารจัดการ โดยเฉพาะธุรกิจท่าอากาศยานทั่วโลกต่างเร่งปรับกลยุทธ์ต่างๆ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กร และปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาดังกล่าว คือ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีสมรรถนะ และขีดความสามารถพร้อมที่จะแข่งขันและช่วงชิงความได้เปรียบในธุรกิจ

จากที่ได้กล่าวมาดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาและการบริหารจัดการเมืองสนามบินมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และพัฒนาทางด้านการบินของประเทศไทยให้ก้าวหน้าไปสู่ระดับสากล เพื่อนำไปสู่การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การคมนาคม การท่องเที่ยว และความมั่นคงของประเทศ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษา เรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ มุ่งหวังว่าผลของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะเป็นข้อมูลที่สำคัญเพื่อนำมาวางแผนประยุกต์ใช้ในการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อนำไปสู่การพัฒนาท่าอากาศยานไทย ให้เป็นท่าอากาศยานที่มีการให้บริการที่ดีสุด ปลอดภัยที่สุด และสะดวกสบายที่สุด เป็นส่วนหนึ่งของการสร้างสรรค์เศรษฐกิจที่ก้าวหน้า นำพาประเทศให้พัฒนาอย่าง “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

บริบทของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นหนึ่งใน 6 แห่ง ของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. (Airports of Thailand Public Company Limited : AOT) ซึ่งมีการกิจการหลักที่สำคัญ คือ เน้นการบริการผู้โดยสาร และสายการบินที่สะดวก รวดเร็ว เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นให้เพียงพอ การประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน ตลอดจน การให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ โดยสภาพทั่วไป เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับ กรุงเทพฯ และจังหวัดปริมณฑลที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายเชื่อมโยงเป็น เส้นทางท่องเที่ยว และในจังหวัดสมุทรปราการก็มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญที่หลากหลาย อาทิ เช่น สถานที่ท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม เชิงศาสนา เชิงประวัติศาสตร์ เชิงนิเวศ นอกจากนี้ ฐานเศรษฐกิจส่วนใหญ่ของจังหวัดสมุทรปราการอยู่ในภาคอุตสาหกรรมและภาคพาณิชย์กรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิต ยานยนต์ ชิ้นส่วน ยานยนต์ อุปกรณ์เครื่องจักร ผลิตภัณฑ์โลหะ เคมีภัณฑ์ พลาสติก เครื่องใช้ไฟฟ้า/อิเล็กทรอนิกส์ อาหารแปรรูป การขนส่งสินค้าและบริการ (Logistics) และธุรกิจ ค่าขายของภาคเอกชน ดังนั้นจึงเป็นประโยชน์และโอกาสในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเมืองสนามบินระดับโลก

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ได้มีการศึกษารูปแบบของท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง หรือสนามบินเชก ลัป ก๊อก (Chep Lap Kok) พบว่า มีลักษณะทางกายภาพคล้ายกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จึงได้นำมาเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อพัฒนาให้ตอบสนองการใช้บริการ 3 ประเภท คือ การท่องเที่ยว การเดินทางปกติ และการเดินทางทำธุรกิจ รวมทั้งพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยปรับสัดส่วนรายได้ จากเดิมบริการการบินร้อยละ 60 ลดลงเป็นร้อยละ 40 และการบริการอื่น ๆ จากร้อยละ 40 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 60 (การบินพลเรือน, กรม. (2556).) โดยนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาให้บริการ เช่น เช็กตั๋วอัตโนมัติ โหลดกระเป๋าอัตโนมัติ ระบบจัดเก็บค่าจอดรถอัตโนมัติ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันจะให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หรือการบริหารจัดการเมืองสนามบิน (Airport City) ซึ่งจะต้องมีการตอบสนองบริการแบบเน้นสร้างประสบการณ์วิถีชีวิตที่น่าประทับใจ ผู้โดยสารใน 3 กลุ่มหลัก คือ ผู้โดยสารกลุ่มท่องเที่ยว ผู้โดยสารกลุ่มเดินทางทั่วไป และผู้โดยสารกลุ่มนักธุรกิจ โดยจะนำเสนอบริการรูปแบบศูนย์การค้าปลีก เพราะผู้โดยสารจะมีเวลาในพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น โดยในปี 2561 แผนพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิ มีงบประมาณรวม 1.1 แสนล้านบาท (พัฒนาเฟส 2 วงเงิน 6.2 หมื่นล้านบาท รันเวย์ที่ 3 วงเงิน 2 หมื่นล้านบาท อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 วงเงิน 2.7 หมื่นล้านบาท)

แนวคิดเกี่ยวกับมหานครแห่งการบินและเมืองสนามบิน

Kasarda เป็นผู้พัฒนาแนวคิด "Aerotropolis" (Kasarda, 2008) ตามแนวคิดของ Nicholas DeSantis (1939) และ แนวคิดของ H. McKinley Conway ผู้แต่งหนังสือ Airport Cities 21: The New Global Transport Centers of the 21st Century (1980) และ หนังสือ The Airport City: And the Future Intermodal Transportation System (1977) ซึ่งครอบคลุมการพัฒนาสนามบินและพื้นที่โดยรอบในรัศมี 10-20 กิโลเมตร

เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมในมิติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านธุรกิจ อุตสาหกรรม ประชากร และการศึกษา ทั้งในระดับภูมิภาคและประเทศ (สำนักงานเพื่อการพัฒนากระเป๋ียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, 2560)

แรงขับเคลื่อนในการพัฒนาเป็นเมืองสนามบินมีวิวัฒนาการมาจากรูปแบบพื้นที่ที่แตกต่างกันไปตามโครงสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่มีอยู่ เพื่อตอบสนองต่อแรงขับเคลื่อนพื้นฐาน 4 ประการคือ 1) สนามบินจำเป็นต้องสร้างแหล่งรายได้ที่ไม่ใช่แหล่งการบินใหม่ ทำให้บริการด้านการบินแบบดั้งเดิมได้ดียิ่งขึ้น 2) การแสวงหาพื้นที่ราคาไม่แพงและสามารถเข้าถึงได้ของภาคการพาณิชย์ 3) เพิ่มผู้โดยสารเกตเวย์และการขนส่งสินค้าที่เกิดจากสนามบิน 4) สนามบินที่ทำหน้าที่เป็นตัวเร่งปฏิกิริยาและแม่เหล็กสำหรับการพัฒนาธุรกิจในเขตชนบท



ภาพ 1. องค์ประกอบพื้นฐานของการเป็นเมืองสนามบิน

ที่มา: Perry & Raghunath, 2013

แนวความคิดสำคัญของ Kasarda เกี่ยวกับเมืองสนามบิน สรุปได้ ดังนี้ (1) สนามบินได้กลายเป็นเครื่องมือในการผลิตทั่วโลกและระบบการคมนาคมที่ให้ความเร็ว ความคล่องตัวและการเชื่อมต่อ (2) สนามบินได้กลายเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจในท้องถิ่นดึงดูดธุรกิจการบินที่เชื่อมโยงทุกประเภทเพื่อการพัฒนาสภาพแวดล้อมของท้องถิ่น (3) สนามบินได้กลายเป็นศูนย์กลางของนักเดินทาง นักท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก โรงแรม คาเฟ่ การประชุมการค้าและการแสดงนิทรรศการ และอาคารสำนักงาน (4) จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสนามบิน ที่ให้เกิดสิ่งอำนวยความสะดวกในเชิงพาณิชย์ สนามบินจะเชื่อมโยงระหว่างมหานคร และผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวสามารถดำเนินธุรกิจแลกเปลี่ยนความรู้ ร้านค้าและความบันเทิงโดยใช้เวลาเพียง 15 นาทีจากสนามบิน (5) Aerotropolis ประกอบด้วยเมืองสนามบินและทางเดิน

รอบนอกและกลุ่มของธุรกิจการบินที่เชื่อมโยงและการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่เกี่ยวข้อง เช่น อัมสเตอร์ดัม Zuidas A, Las Colinas, เท็กซัสและเขตธุรกิจระหว่างประเทศของโดกาห์ก็ได้ (6) มีการเชื่อมโยงสนามบินทางด่วน และรถไฟด่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ (7) ควรจะนำธุรกิจไปตั้งอยู่ใกล้กับสนามบินตามความถี่ในการใช้งานลดปัญหาการจราจรการเข้าถึงเวลาค่าใช้จ่าย (8) กิจกรรมในพื้นที่สนามบิน ได้แก่ การผลิต คลังสินค้า การขนส่ง การจัดสวน และพื้นที่สาธารณะชุมชนในเชิงพาณิชย์ ที่อยู่อาศัยแรงงานในพื้นที่สนามบินและผู้ที่เดินทางทางอากาศบ่อย ควรได้รับการพัฒนาตอบรับด้วยการออกแบบการเดินทางที่ง่าย (Kasarda, 2008)



ภาพ 2. วงแหวนในการวางแผนแบบบูรณาการของเมืองสนามบิน

ที่มา: Kasarda, 2016

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำรายละเอียดเมืองสนามบิน โดยกำหนดแนวทางการลงทุนเบื้องต้น คือ การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเป้าหมายที่จะลงทุนในพื้นที่ 1,140 ไร่ เพื่อการพัฒนาโครงการศูนย์กลางธุรกิจ 7 โครงการ ได้แก่ ศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติขนาดใหญ่ ศูนย์แสดงสินค้าของชุมชน ศูนย์แสดงสินค้าและการส่งออกระหว่างประเทศ อาคารสำนักงานสำหรับรองรับธุรกิจด้านท่าอากาศยานของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนและบริษัทต่าง ๆ ในนิคมอุตสาหกรรมบริเวณใกล้เคียง แหล่งบันเทิงครบวงจรที่ตั้งรวมอยู่กับศูนย์การค้าระดับชุมชน ให้บริการทั้งโรงพยาบาลนตร์ สถานบันเทิง และโรงแรมระดับ 3-5 ดาว เพื่อรองรับ ลูกเรือ นักท่องเที่ยว นักธุรกิจ รวมทั้งการจัดประชุมสัมมนา และการแสดงสินค้าต่าง ๆ โรงพยาบาลครบวงจร ขนาด 150 – 200 เตียง และจะร่วมทุนกับเอกชน คาดจะใช้เงินลงทุนกว่า 11,000 ล้านบาท เพื่อพัฒนาพื้นที่ 300 ไร่ ให้เป็นศูนย์กีฬา นอกจากนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้วางแผนการพัฒนาสนามบินสุวรรณภูมิออกเป็น 5 ระยะ โดยระยะสุดท้ายซึ่งจะมีการพัฒนาเต็มพื้นที่ที่กำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2573 และเตรียมพัฒนาพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ เนื้อที่รวม 20,000 ไร่ ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพเพื่อรองรับการเติบโตของการเดินทางและธุรกิจการท่องเที่ยวที่เติบโตแบบก้าวกระโดดและการเป็นเมืองสนามบินในอนาคต (ประชาชาติธุรกิจ, 2561)

กล่าวโดยสรุป เมืองสนามบินหมายถึง การจัดการพื้นที่ภายในท่าอากาศยานในรูปแบบที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aero Business) เพื่อเพิ่มมูลค่าและความหลากหลายในบริการของท่าอากาศยานให้มากขึ้น โดยมีกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ดังกล่าว 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านการให้บริการ (2) ด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (3) ด้านสาธารณูปโภค (ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน), 2560)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษารูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิการศึกษานี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) (รัตนะ บัวสนธ์, 2556) โดยผู้ศึกษาวิจัยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ด้วยหลักผสมผสานอย่างเท่าเทียมกัน (Equivalent Status Design) โดยเป็นไปตามลำดับ กล่าวคือ ทำการวิจัยเชิงคุณภาพก่อนเพื่อให้ได้ประเด็นที่สำคัญและชัดเจนเกี่ยวกับเมืองสนามบิน เพื่อนำไปใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ โดยสร้างเป็นเครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถาม เพื่อสอบถามผู้โดยสาร ทั้งนี้ผู้ศึกษาวิจัยได้กำหนดระเบียบวิจัยโดยมีรายละเอียดในแต่ละประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ประชากร

ประชากรในการวิจัย มี 2 กลุ่ม ดังนี้

- 1.1 ผู้บริหารและหัวหน้าสายงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้ง 4 กลุ่ม (สาย) คือ สายอำนวยการ สายปฏิบัติการ สายบำรุงรักษา และสายพาณิชย์
- 1.2 ผู้โดยสารขาเข้า ที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 30.50 ล้านคน/ปี ผู้โดยสารขาออก จำนวน 24.97 ล้านคน/ปี (ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2560)

2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เพื่อให้เป็นตัวแทนของผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่ถูกต้อง และเหมาะสมในการวิจัย

- 2.1 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาเชิงคุณภาพ คือ ผู้บริหารระดับสูงและระดับกลางของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 คน และหัวหน้างานของการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 12 คน
- 2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเชิงปริมาณ คือ ผู้โดยสารชาวไทยและชาวต่างประเทศที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งขาเข้าและขาออก จำนวนรวม 400 คน ดังนี้

ตาราง จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยเชิงปริมาณ

ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	จำนวน	
	ประชากร (ล้านคน)	กลุ่มตัวอย่าง (คน)
1. โชนผู้โดยสารขาเข้า	30.50	220
2. โชนผู้โดยสารขาออก	24.97	180
รวม	55.47	400

โดยใช้การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ ทาโร ยามาเน (Taro Yamane) ดังนี้ (Yamane, 1973: 125)

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
 N แทน ขนาดของประชากร
 e แทน ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง = .05
 แทนค่าจากสูตร

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{55.47 \text{ ล้านคน}}{1 + (55.47 \text{ ล้านคน}) \times (.05)^2}$$

ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง = 400 คน

เครื่องมือ วิธีการรวบรวมข้อมูล และการประมวลผลข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดเครื่องมือการวิจัยไว้สองประเภทดังนี้

1. **แบบสัมภาษณ์เชิงลึก** โดยผู้วิจัยได้ออกแบบการสนทนา แบบเจาะลึกรายบุคคล ซึ่งเป็นผู้บริหารและพนักงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีบทบาทและหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานและเมืองสนามบิน เพื่อให้ยืนยันรูปแบบ และมีการปรึกษาเพื่อขอคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญในการแก้ไขรูปแบบเพื่อให้มีความน่าเชื่อถือ โดยประเด็นที่ถามมี ดังนี้

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศอายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่ง รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์ในการทำงาน

1.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยาน (1) ด้านการบิน (Aeronautical) (2) ด้านที่ไม่เกี่ยวกับการบิน (Non-Aeronautical)

1.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการเมืองสนามบิน ได้แก่ (1) ด้านการให้บริการ (2) ด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (3) ด้านสาธารณูปโภค

1.4 การนำจุดเด่นของท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก ในปี ค.ศ. 2017 อันดับที่ 1-5 มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เช่น จุดเด่นของ ท่าอากาศยานชางงี้ สิงคโปร์ ท่าอากาศยานนานาชาติโตเกียว

(ฮานดะ) ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน ท่าอากาศยานมิวนิค ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง และการนำหลักการบริหารจัดการ 4 ด้าน มาใช้ในท่าอากาศยาน ได้แก่ ด้าน (1) การวางแผน (2) การจัดองค์การ (3) การบังคับบัญชาสั่งการ (4) การประสานงาน (5) การควบคุม

1.5 ปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการเตรียมความพร้อมรองรับการเป็นเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ บุคลากร เงิน วัสดุอุปกรณ์ การบริหารจัดการ และอื่น ๆ

1.6 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการเป็นเมืองสนามบิน

2. แบบสอบถามเชิงปริมาณ (Questionnaires) ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 400 ชุด มีประเด็นที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการเป็นเมืองสนามบิน แบ่งเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบเลือกตอบ (Check List) จำนวน 8 ข้อ เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับ สัญชาติ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน วัตถุประสงค์ที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน จำนวนครั้งที่เคยมาใช้บริการท่าอากาศยาน

ตอนที่ 2 ด้านสภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 20 ข้อ แบ่งเป็นข้อคำถามที่เกี่ยวกับสภาพในการบริหารจัดการในด้านการบิน (Aeronautical) จำนวน 10 ข้อ และด้านที่ไม่เกี่ยวกับการบิน (Non-Aeronautical) จำนวน 10 ข้อ

ตอนที่ 3 ด้านการเป็นเมืองสนามบินหรือ Airport City ทั้ง 3 ด้าน จำนวน 30 ข้อ คือ (1) ด้านการให้บริการ (2) ด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ (3) ด้านสาธารณูปโภค

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับเพิ่มเติมเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการเป็นเมืองสนามบินเป็นข้อคำถามแบบปลายเปิด

ทั้งนี้ ข้อคำถามในตอนที่ 2 และ ตอนที่ 3 เป็นคำถามประเมินผลค่า (Rating Scale) ให้เลือก 5 ระดับ ตามแบบของ Likert Scale (Likert, 1961:166-169) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนน คือ 5 คะแนน หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด และ 1 คะแนน หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

คะแนนคำตอบเท่ากับ	5	หมายถึง	ระดับ เห็นด้วยมากที่สุด
คะแนนคำตอบเท่ากับ	4	หมายถึง	ระดับ เห็นด้วยมาก
คะแนนคำตอบเท่ากับ	3	หมายถึง	ระดับ เห็นด้วยปานกลาง
คะแนนคำตอบเท่ากับ	2	หมายถึง	ระดับ เห็นด้วยน้อย
คะแนนคำตอบเท่ากับ	1	หมายถึง	ระดับ เห็นด้วยน้อยที่สุด

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดกระบวนการสร้างเครื่องมือ รวบรวมข้อมูล และประมวลผลการวิจัยดังนี้

ขั้นที่ 1 ศึกษา ค้นหา รวบรวม เอกสาร ที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. รูปแบบการเป็นเมืองสนามบิน การบริหารจัดการเมืองสนามบิน รายงานประจำปี ของ ทอท. ข้อความข่าวสาร สถิติ งานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) บทความต่าง ๆ เอกสารทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่เผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ตเพื่อนำมาสังเคราะห์ สร้างกรอบแนวคิดเพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการออกแบบแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม

ขั้นที่ 2 ออกแบบเครื่องมือ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์และแบบสอบถาม เกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการเป็นเมืองสนามบิน โดยแยกเป็น 2 ชุด คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก เจาะลึกรายบุคคล ซึ่งเป็นผู้บริหารและพนักงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีบทบาทและหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานและเมืองสนามบิน ตามกรอบแนวคิดรูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบิน

ขั้นที่ 3 ดำเนินการศึกษาทำการสัมภาษณ์ด้วยตนเองกับกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะลึกรายบุคคล ดำเนินการเก็บข้อมูลรวบรวมจากข้อมูลที่ได้จากทั้งจากการสัมภาษณ์ตัวต่อตัวและทางโทรศัพท์ จำนวน 20 คนผู้วิจัยนำข้อมูลเบื้องต้นจากการสัมภาษณ์ นำมาแยกประเด็นสาระสำคัญ ๆ ตามข้อคำถามเพื่อหาประเด็นที่สำคัญในการปรับปรุงเครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถาม

ขั้นที่ 4 นำแบบสอบถามที่ผ่านกระบวนการพัฒนาโดยสมบูรณ์ไปใช้ในการสอบถามผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยแบ่งออกเป็นโซนผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 220 คนและโซนผู้โดยสารขาออกจำนวน 180 คน รวมทั้งสิ้น 400 คน เลือกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงผู้โดยสาร เพื่อความสะดวกในการจัดเก็บข้อมูล และเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตามความเป็นจริงมากที่สุดในช่วงระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2560

ขั้นที่ 5 รวบรวมข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม บันทึกข้อมูล นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการสถิติในงานวิจัย ในการวิเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ขั้นที่ 6 เรียบเรียง จัดกลุ่มข้อมูลที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันและแตกต่างกันเพื่อหาความสัมพันธ์นำมาเชื่อมโยงเหตุผลโดยใช้การวิเคราะห์เชิงบรรยายเป็นหลักจากเครื่องมือทั้งสองแบบ และทำการตรวจสอบความถูกต้อง โดยยึดความซื่อสัตย์ ความรับผิดชอบและจรรยาบรรณของนักวิจัยเป็นหลักที่สำคัญ

ผลการวิจัย และสรุปผลอภิปรายผล

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลได้ ดังนี้

1. สภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1 สภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งด้านการบิน และด้านที่ไม่เกี่ยวกับการบิน พบว่าการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งด้านการบิน มีค่าเฉลี่ยสูงอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.19$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านการบิน ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงในระดับมากที่สุด คือ มีจำนวนเคาน์เตอร์เช็คอินที่เหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้บริการ ($\bar{X} = 4.44$) รองลงมา ได้แก่ ความสะดวกรวดเร็วของการขึ้นน้ำนักและโหลดสัมภาระ ($\bar{X} = 4.36$) มีความปลอดภัยที่มีมาตรฐานเทียบเท่าระดับสากล ($\bar{X} = 4.23$) และการบริการตรวจค้นผู้โดยสาร ($\bar{X} = 4.22$) ส่วนการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้านที่ไม่เกี่ยวกับการบิน ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.09$) คือ ความมีชื่อเสียง ความโดดเด่น ของสินค้าและร้านค้าแบรนด์เนม (Brand Name) ที่มาให้บริการ ($\bar{X} = 4.17$) รองลงมา ได้แก่ ความเพียงพอ ความสะอาด ถูกสุขลักษณะของห้องสุขา ($\bar{X} = 4.16$) ความสะอาด ปลอดภัย ถูกสุขลักษณะ ความเหมาะสมของการจัดเขตพื้นที่

หรือโซนนิ่ง (ZONING) และอัตรายาคัยที่ดี มิตรภาพ ความกระตือรือร้น ความเอาใจใส่ในการให้บริการ มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ($\bar{X} = 4.11$) ความสามารถในการสื่อสารภาษาต่างประเทศของพนักงาน ($\bar{X} = 4.09$) ความถูกต้อง ชัดเจนของป้ายแสดงราคาของสินค้า ($\bar{X} = 4.08$) ความเหมาะสมของสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบแสงสว่าง เสียง เครื่องปรับอากาศ พื้นผิวทางเดิน ($\bar{X} = 4.04$) ระบบการประชาสัมพันธ์ ($\bar{X} = 4.02$) และประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ได้แก่ ความสะดวก รวดเร็ว ในการให้บริการเชื่อมต่อบริการขนส่งสาธารณะ ($\bar{X} = 3.99$)

1.2 ทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ ควรมุ่งบริหารจัดการทำอาภาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นเมืองสนามบิน ใน 3 องค์ประกอบหลัก คือ 1. การให้บริการ 2. กิจกรรมเชิงพาณิชย์ 3. สาธารณูปโภค มีค่าอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.92$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อในแต่ละด้าน พบว่า (1) ในด้านการให้บริการ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด คือ เมืองสนามบินควรมีระบบการให้บริการที่รวดเร็ว ($\bar{X} = 4.44$) (2) ในด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{X} = 4.10$) คือ ภายในเขตเมืองสนามบินควรมีอาคารสำนักงาน (รายย่อย) อาคารสำนักงานให้เช่า บริษัท ห้างร้าน และ (3) ในด้านสาธารณูปโภค ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด คือ ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อชุมชน และเมืองสนามบินควรมีระบบโครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการที่เหมาะสม ($\bar{X} = 4.08$)

3. รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ ต้องมีองค์ประกอบของการเป็นเมืองสนามบิน 3 ประการ คือ การบริหารจัดการด้านการให้บริการ ที่รวดเร็ว สะดวก มีมาตรฐานและความปลอดภัย การบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่เพิ่มรายได้ ทำให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีชีวิต และบริหารจัดการการใช้ที่ดินให้คุ้มค่า เสริมภาพลักษณ์เป็นทำอาภาศยานที่ดีระดับโลก โดยมุ่งรองรับตลาดกลุ่มธุรกิจกลุ่มอุตสาหกรรมและกลุ่มท่องเที่ยว ดังมีรายละเอียดปลีกย่อย ดังนี้

1) ควรวางแผนจัดโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ทำอาภาศยานสุวรรณภูมิเป็นเมืองสนามบินที่มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการทางเศรษฐกิจของการเชื่อมต่อความเร็วและความว่องไว เช่น การเชื่อมต่อทางด่วนเฉพาะ รถไฟความเร็วสูง ช่องทางพิเศษเฉพาะรถบรรทุกไปที่ทางพิเศษการเชื่อมต่อทำอาภาศยานไปยังกลุ่มธุรกิจและกลุ่มอื่นๆ ที่อยู่ใกล้และไกล

2) ควรนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาสร้างอิเล็กทรอนิกส์ศิลปะสาธารณะซึ่งเน้นวัฒนธรรมประวัติศาสตร์และเพิ่มมูลค่า สินทรัพย์ทางเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ตามแนวเส้นทางการขนส่งของทำอาภาศยาน และสร้างให้เป็นอัตลักษณ์ของทำอาภาศยานแห่งนี้ที่สร้างความประทับใจ และเป็นคุณค่าการเดินทางที่ยอดเยี่ยมให้กับนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ

3) ควรจัดการวางผังเมืองและการวางแผนธุรกิจ มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์ได้แก่ แหล่งช้อปปิ้ง สถานที่จัดประชุมสถานที่พักผ่อนหย่อนใจในลักษณะที่สอดคล้องกันกับรูปแบบและหน้าที่ของการเป็นเมืองสนามบินของทำอาภาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจความสวยงามที่น่ารื่นรมย์และยั่งยืนต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม เช่น (1) คำนึงถึงความสะดวก เครือข่ายความถี่และการเข้าถึงจุดหมายปลายทางในอนาคตได้อย่างกว้างขวาง (2) การจัดให้ธุรกิจเชิงพาณิชย์สัมพันธ์กับความถี่ในการใช้ทำอาภาศยาน (3) กำหนดกิจกรรมเชิงพาณิชย์และควบคุมการพัฒนาที่อยู่อาศัยนอกทำอาภาศยานที่มีความไวต่อการปล่อยมลพิษสิ่งแวดล้อม (4) พัฒนาและจัดกลุ่มที่อยู่อาศัยแบบผสมผสานเพื่อให้เป็นเมืองน่าอยู่ สะอาด สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

4) บริหาร จัดการ และพัฒนาตลอดเวลา โดยประยุกต์หลักการบริหารจัดการ 5 ด้าน (การวางแผน การจัดองค์การ การบังคับบัญชาสั่งการ การประสานงาน และ การควบคุม) เพื่อรักษาสถานะให้เป็นท่าอากาศยาน ที่มีคุณภาพสูงแข่งขันได้ และเป็นท่าอากาศยานที่ผู้ใช้บริการเป้าหมาย (Target Customer) ต้องการ

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยสามารถนำมาใช้ในการนำเสนอรูปแบบที่เหมาะสมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการ เป็นเมืองสนามบินได้ ตามที่ Franco, Nuno Filipe Barradas (2009) กล่าวไว้ในงานวิจัยรูปแบบธุรกิจในการจัดการ และพัฒนาท่าอากาศยาน-ผลกระทบทางอากาศ ดังนั้นการบริหารจัดการท่าอากาศยานจึงควรคำนึงถึงประเด็น ความท้าทายที่สำคัญ คือ การแข่งขันที่รุนแรงทางด้านอุตสาหกรรมการบิน ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่ม สูงขึ้น-ราคาน้ำมันและต้องลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อบริหารจัดการกิจกรรมท่าอากาศยานสามารถทั้ง 3 กลุ่มใหญ่ ๆ ได้แก่ ปฏิบัติการด้านการบิน บริการ และจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ทำให้ผู้โดยสารสามารถ เดินทางสะดวกและเป็นโอกาสสำหรับท่าอากาศยานในภูมิภาคที่กว้างขึ้นในการอำนวยความสะดวก ในการ ให้บริการร่วมกันระหว่างสายการบินและระบบขนส่งทุกรูปแบบ และสอดคล้องกับ Jain & Hailemariam (2010) เรื่อง การบริหารงานท่าอากาศยาน: กรณีศึกษาเอธิโอเปีย พบว่า ท่าอากาศยานเป็นหนึ่งในสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ซับซ้อนมากที่สุด ที่มีมิติในการเชื่อมต่อหลายหน่วยงานเพื่อตอบสนองอุตสาหกรรมการบินทางอากาศ ปัจจัยที่ ส่งผลต่อการบริหารงานท่าอากาศยาน ได้แก่ เทคโนโลยี เครือข่ายสายการบิน ผู้ประกอบการที่ท่าอากาศยาน หน่วยงานภาครัฐ เช่น ศุลกากร การรักษาความปลอดภัย และตรวจคนเข้าเมือง ผู้ให้บริการอื่น ๆ

ผลการวิจัยชี้ว่าในการบริหารจัดการเมืองสนามบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้านการให้บริการ เมือง สนามบินควรมีระบบการให้บริการที่รวดเร็ว และต่อเนื่อง ระบบการรักษาความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล ในด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ เมืองสนามบินควรมีกิจกรรมที่หลากหลาย เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีทางเลือกมากยิ่งขึ้น ควรมีอาคารสำนักงาน (รายย่อย) บริษัท ห้างร้าน และในด้านสาธารณูปโภค ควรมีระบบสาธารณูปโภคในเมือง สนามบินที่มีศักยภาพ เพิ่มความสะดวกสบาย และสามารถรองรับผู้มาใช้บริการที่มีจำนวนมาก การแบ่งโซนพื้นที่ ในการใช้ที่ดินให้ชัดเจน ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน การใช้พื้นที่เมืองสนามบินต้องคำนึงถึง ปัญหาด้านการจราจร สอดคล้องกับแนวคิดและการศึกษาของ Kasarda (2008), Baker & Freestone (2010), Perry & Raghunath (2013) และ Chellaswamy & Saravanan (2010) และอีกหลาย ๆ นักวิจัย ที่มีผลสรุป เช่นเดียวกันตามแนวคิดทฤษฎีในการบริหารจัดการให้เป็นเมืองสนามบิน เมืองสนามบิน รูปแบบใหม่ทางธุรกิจในการ พัฒนาท่าอากาศยาน มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรมที่ไม่ใช่การบินเพื่อเพิ่มรายได้และกระจาย ความเสี่ยงในตลาดการบินที่มีความผันผวน ด้วยภารกิจบทบาทและหน้าที่ในการส่งผู้โดยสารจากสถานที่ที่ แตกต่างกันไปยังสถานที่ที่ต้องการของพวกเขา ด้วยการอำนวยความสะดวกของการให้บริการต่าง ๆ ที่นำมาใช้ใน ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานปัจจุบันจึงต้องให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่หลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการแบบวันต่อวันของผู้โดยสาร นอกจากนี้การเชื่อมต่อเป็นหัวใจสำคัญของการเติบโตอย่างต่อเนื่องของเมือง ทั่วโลกและการเกิดเมืองสนามบิน และการเข้าถึงเป็นกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการ พัฒนารูปแบบการคมนาคมขนส่งทั้งหมด โดยเฉพาะงานวิจัยของ Percoco (2010) เรื่อง ท่าอากาศยานและ กิจกรรมการพัฒนาท้องถิ่น : ในประเทศอิตาลี กล่าวว่า โครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยของการเจริญเติบโตและการ

พัฒนาของประเทศและภูมิภาคเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากจะส่งผลทำให้เกิดการสร้างงานสร้างอาชีพเกิดขึ้นในท้องถิ่น ความยืดหยุ่นของการจ้างงานภาคบริการไปยังผู้โดยสารที่ทำอากาศยานทำอากาศยานถือเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญของการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพราะความสำคัญที่เพิ่มขึ้นของการขนส่งทางอากาศในดินแดนที่สามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้อย่างรวดเร็ว ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ สถานที่ตั้งของท่าอากาศยานและผลกระทบอันเนื่องมาจากท่าอากาศยานใกล้เคียง

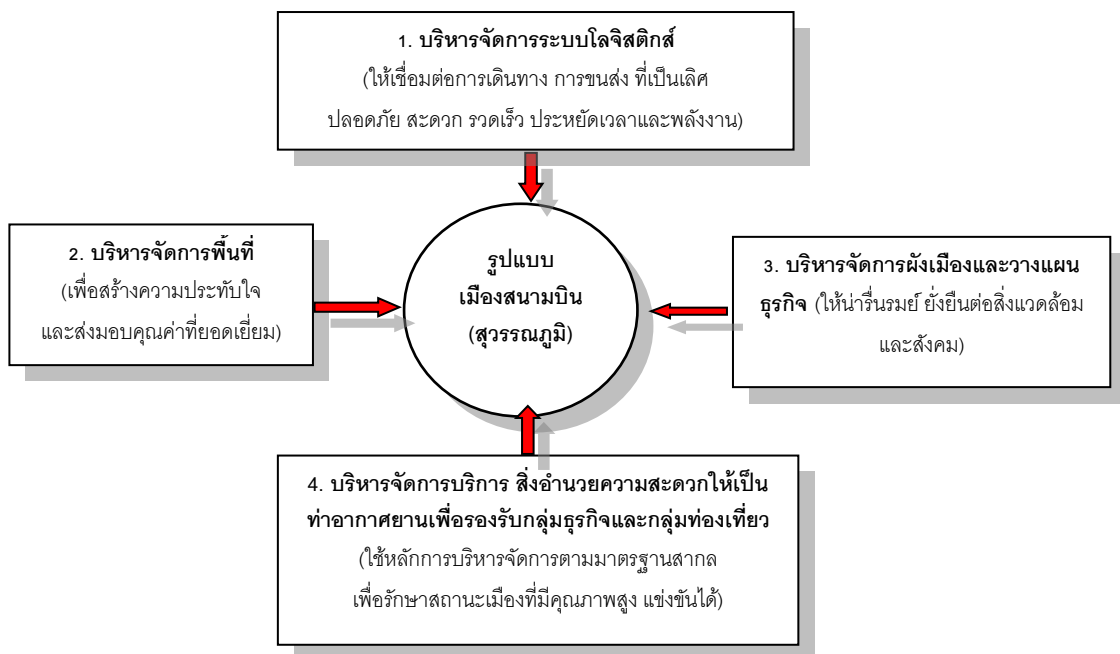
ท่าอากาศยานหลายแห่งทั่วโลกใช้ประโยชน์จากการไหลเวียนของผู้โดยสารอย่างมหาศาลผ่านอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเพื่อจำหน่ายสินค้าและบริการทุกประเภทในท่าอากาศยานและในพื้นที่โดยรอบของท่าอากาศยาน (ซึ่งมักเป็นท่าอากาศยาน) ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินหรือไม่ก็ตาม รูปแบบธุรกิจนี้ประสบความสำเร็จในท่าอากาศยานหลายแห่งทั่วโลกและบางแห่งก็มีสัญญาณของการพัฒนาในทิศทางนั้นโดยใช้ประโยชน์จากเทรนด์ใหม่นี้ซึ่งท่าอากาศยานมีผลกำไรในฐานะเจ้าของบ้านในสิ่งที่เรียกว่า เมืองสนามบิน ตามที่ Kasarda (2016) และ AirLED (2013) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับแนวความคิดการพัฒนาท่าอากาศยานให้เป็นเมืองสนามบิน มีความจำเป็นเพื่อให้ก้าวทันโลกในปัจจุบัน ด้วยท่าอากาศยานได้กลายเป็นศูนย์กลางของนักเดินทางนักท่องเที่ยว การผลิตและการจัดจำหน่าย สิ่งอำนวยความสะดวก โรงแรม บ้านเพิง คาเฟ่ การประชุมการค้าและการแสดงนิทรรศการ คอมเพล็กซ์ และอาคารสำนักงาน มีการเชื่อมโยงท่าอากาศยานทางด่วน และรถไฟ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และกิจกรรมในพื้นที่ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานและการเดินทางทางอากาศ ควรได้รับการพัฒนาด้วยการเดินทางที่ง่ายและการออกแบบเพื่อให้ระดับของมนุษย์ให้บริการในท้องถิ่นและความรู้สึกของพื้นที่ใกล้เคียง

สรุปผลการวิจัย

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการบริหารจัดการอยู่ภายใต้นโยบายของบริษัทท่าอากาศยานไทย (มหาชน) จำกัด (ทอท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ มีสภาพเป็นนิติบุคคลและระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ดังนั้นการบริหารจัดการจำเป็นต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ ได้แก่ นโยบายและทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ Thailand 4.0 ของรัฐบาล นโยบาย ของ ทอท. ตามแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผลักดันให้เป็น “เมืองสนามบิน” ที่ถือเป็นแนวทางการบริหารที่อุตสาหกรรมท่าอากาศยานทั่วโลกให้การยอมรับ เพื่อแสวงหารายได้จากกิจการที่เป็น Non-Aeronautical เป็นรายได้คู่ขนาน Dual Economy

รูปแบบของเมืองสนามบินในที่นี้ เป็นการแสดงโครงสร้างของความเกี่ยวข้องระหว่างชุดของปัจจัยหรือตัวแปรต่าง ๆ หรือองค์ประกอบที่สำคัญในเชิงความสัมพันธ์หรือเป็นเหตุผลซึ่งกันและกัน (Structural Relationship) เป็นเครื่องมือในการสร้างโมเดลใหม่ ซึ่งเมืองสนามบินในอนาคต จะเป็นการรวมเข้าด้วยกันทั่วโลกและความจำเป็นในการเชื่อมต่อความเร็ว มีความเป็นสนามบินสีเขียวมากขึ้น ซึ่ง Kasarda, (2008) ได้กล่าวไว้ในนิตยสาร AIRPORT WORLD เรื่อง Airport cities: The evolution ว่า การพัฒนาเมืองสนามบินจะเป็นแนวคิดแบบพลวัตและคาดการณ์ล่วงหน้า ดังนั้นรูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นเมืองสนามบินควร (1) วางแผนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการทางเศรษฐกิจของการเชื่อมต่อท่าอากาศยานไปยังกลุ่มธุรกิจและกลุ่มอื่นๆ ที่อยู่ใกล้และไกล ด้วยความเร็วและความว่องไว (2) การบริหารจัดการพื้นที่ควรสร้างเป็นอัตลักษณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีมีเดีย เพื่อสร้างความประทับใจ และเป็นคุณค่าการเดินทางที่ยอดเยี่ยมให้กับนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจตามแนวเส้นทางขนส่งของท่า

อากาศยาน (3) การบริหารจัดการผังเมืองและวางแผนธุรกิจควรจัดการวางผังเมืองและการวางแผนธุรกิจ มีสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงพาณิชย์ ได้แก่ การช้อปปิ้ง สถานที่จัดประชุม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ในลักษณะที่สอดคล้องกันกับรูปแบบและหน้าที่ของการเป็นเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความสวยงาม น่ารื่นรมย์ และยั่งยืนต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม เช่น 1. คำนึงถึงความสะดวก เครือข่ายความถี่และการเข้าถึงจุดหมายปลายทางในอนาคตได้อย่างกว้างขวาง 2. การจัดให้ธุรกิจสัมพันธ์กับความถี่ในการใช้ท่าอากาศยาน 3. กำหนดกิจกรรมเชิงพาณิชย์และพัฒนาที่อยู่อาศัยนอกท่าอากาศยานที่มีความไวต่อการปล่อยมลพิษสิ่งแวดล้อม (เสียง อากาศ ก๊าซเรือนกระจก) 4. พัฒนาและจัดกลุ่มที่อยู่อาศัยแบบผสมผสานเพื่อให้เป็นเมืองน่าอยู่ สะอาด สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย (4) การบริหารจัดการควรนำหลักการบริหารจัดการ และพัฒนาตลอดเวลาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาสถานะให้เป็นที่ท่าอากาศยานที่มีคุณภาพสูงในราคาที่แข่งขันได้ และเป็นที่ท่าอากาศยานที่ผู้ใช้บริการเป้าหมายต้องการ (Target Customer) ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Peneda, Reis, and Macário, (2011) ที่ชี้ให้เห็นถึงปัจจัยสี่ประการที่สำคัญในการพัฒนาเมืองท่าอากาศยานให้ประสบความสำเร็จ ได้แก่ การเชื่อมต่อสนามบินและสภาพแวดล้อม ศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ บริบทการพัฒนาที่ยั่งยืน และทัศนคติเชิงพาณิชย์โดยผู้ดำเนินการท่าอากาศยาน จึงสามารถสรุปได้เป็นรูปแบบดังต่อไปนี้



ภาพ 3. รูปแบบการบริหารจัดการเมืองสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ข้อเสนอแนะ

1. ภาครัฐควรเร่งรัดการจัดทำแผนโครงการจัดการกิจกรรมทั้งสามกิจกรรมที่สำคัญและที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเมืองสนามบิน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ จัดสรรการลงทุน การสร้างรายได้ทางตรงและทางอ้อมอื่น ๆ ให้แก่ประเทศชาติสร้างงานสร้างอาชีพในภูมิภาค

2. ในการวางแผนด้านสิ่งแวดล้อมต้องสอดคล้องกับแนวคิดและรูปแบบของเมืองสนามบิน และพัฒนาประสิทธิภาพระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการเป็นเมืองสนามบินชั้นนำตามมาตรฐานโลก

3. ผู้บริหาร ทอท. และส่วนงานที่เกี่ยวข้องควรนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อออกแบบเมืองสนามบินที่ทันต่อความต้องการและการเปลี่ยนแปลงของโลก รวมทั้งกำหนดนโยบายในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งภาคเอกชนทำงานเชิงบูรณาการร่วมกัน

4. มุมมองซึ่งอาจจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาสู่เมืองสนามบิน ในอนาคต ดังนี้

4.1 การเติบโตทางด้านการบินในอนาคต จะส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการ และความแออัดในการรองรับผู้โดยสารและประชาชน ในระยะยาว รัฐบาล ทอท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำท่าอากาศยานเพื่อรองรับความแออัดคับคั่งทางด้านการบินในพื้นที่อื่น ๆ มีศักยภาพเพียงพอเพื่อรองรับการเติบโตเหล่านี้

4.2 ประเทศไทยที่ตั้งอยู่กึ่งกลางภูมิภาคอาเซียน เมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์พบว่าไทยมีจุดแข็งในด้านเส้นทางการบินในภูมิภาคอาเซียนมากกว่าสิงคโปร์ ดังนั้น ควรมีการรักษาพันธมิตรทางด้านการบินและขยายเครือข่ายเพิ่มขึ้นเพื่อบริหารจัดการ บูรณาการร่วมกัน ในการเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านการบิน และท่าอากาศยานให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเกื้อหนุนอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

บรรณานุกรม

กัญญาณัฐ ทรัพย์บุญญากร และสิทธิศักดิ์ ทองพิลา. (2553). **การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจสายการบินในอนาคตในประเทศไทย**. สาขาวิชาการจัดการการบิน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

การบินพลเรือน, กรม. (2556). **ประวัติความเป็นมาของท่าอากาศยานไทย**. [Online]. Available : <http://airportthai.co.th/main/th/741-histories>. [2560, 20 มกราคม].

ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท. (2560). **รายงานประจำปี 2559**. กรุงเทพฯ : บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). [Online]. Available: http://airportthai.co.th/uploads/profiles/0000000002/filemanager/files/AR_AOT.pdf [2560, 2 มกราคม].

_____. **Spotlight on AOT**. [Online]. Available HTTP: http://airportthai.co.th/uploads/profiles/0000000002/filemanager/files/AOT_Spotlight_Th.pdf [2560, 2 มกราคม].

ผู้จัดการออนไลน์. (2556, 19 สิงหาคม). สิงคโปร์ขยาย 'สนามบินช้าง' เท้าตัว รับมือคู่แข่งอย่าง 'สุวรรณภูมิ-กัวลาลัมเปอร์'. ผู้จัดการออนไลน์. [Online]. Available: <http://www.manager.co.th/around/viewnews.aspx?NewsID=9560000103491> [2559, 21 ธันวาคม].

- ประชาชาติธุรกิจ. (2561). **เร่งขยายสุวรรณภูมิ3แสนล้าน ลุยเต็ม 2 หมื่นไร่ขึ้นฮับอาเซียน..** [Online]. Available <https://www.prachachat.net/tourism/news-199218> [2561, 10 สิงหาคม].
- สุวัฒน์ วาดิ์สุบุตร. (2553). **การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.** [Online]. Available HTTP : www.nesdb.go.th/specialWork/.../suvarnabhumi_airport_article.htm [2559, 12 ธันวาคม].
- AirLED. (2013). **airLED: Local economic development in airport catchment areas. Launching Conference** 17th January, 2013. [Online]. Available HTTP : <http://airled.eu/2013/01/airled-local-economic-development-in-airport-catchment-areas/> [2559, 1 ธันวาคม].
- Baker, Douglas C. & Freestone, Robert. (2010). **The airport city : a new business model for airport development.** [Online]. Available HTTP : <https://eprints.qut.edu.au/40273/> [2017, January 2].
- Bardo, J. W.& Hartman, J. J. (1982). **Urban society : A systematic introduction.** New York : F. E. Peacock.
- Chellaswamy, C.,Rau, C.Y Visveswar&Saravanan, M.(2013). **An intelligent path tracking and service management system for airport. 2013 International Conference onCircuits, Power and Computing Technologies (ICCPCT).**Conference Date: 20 March 2013. [Online]. Available HTTP : http://ieeexplore.ieee.org/xpl/login.jsp?tp=&arnumber=6529018&url=http%3A%2F%2Fieeexplore.ieee.org%2Fxppls%2Fabs_all.jsp%3Farnumber%3D6529018 [2017, January 15].
- Franco, Nuno Filipe Barradas. (2009). **Business Models for Airport Management and Development Air-Side Effects.** [Online]. Available: <http://www.haneda-airport.jp/inter/en/>. [2017, January 3].
- Jain, K. & Hailemariam, M. (2010). **Managing Airport Supply Chain:An Ethiopian Case Study. Proceedings of the POMS 2010 "Operations in Emerging Economies".** Annual Conference Vancouver, Canada. May 7 to 10, 2010. [2017, January 4].
- Kasarda, J. D. (2008). **The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis.** [Online]. Available HTTP : http://www.aerotropolis.com/files/2010_The_Way_Forward.pdf [2017, January 7].
- _____. (2016). **Aerotropolis. Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies.** West Sussex UK: John Wiley & Sons Press.
- Kasarda, J. D., & Canon, M. H. (2016). **Creating an Effective Aerotropolis Master Plan. Regional Economic Review.** [Online]. Available : http://aerotropolis-business-concepts.aero/wp-content/uploads/2017/01/Kasarda-Canon_Regional_Economic_Review_Vol-5_20161025-1.pdf . [2017, November 2].
- Keeves, J. P. (1997). **Models and model building.** Cambridge, UK : Pergamon Press.
- Kumar, V. & Sherry, L. (2009). **Airport Throughput Capacity Limits for Demand Management Planning.** [Online]. Available : http://catsr.ite.gmu.edu/pubs/ICNS_Kumar_Sherry.pdf. [2017, November 14].
- Peneda, M., Reis, V., & Macário, M. (2011). **Critical factors for development of airport cities. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, (2214), 1-9.**

- Percoco, M. (2010, May 5). **Airport Activity and Local Development: Evidence from Italy**. [Online]. Available : <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0042098009357966>. [2017, October 1].
- Perry, L. & Raghunath, S. (2013,). The Emergence of the Airport City in the United States. [Online]. Available : http://www.leighfisher.com/sites/default/Files/free_files/focus__the_emergence_--of_the_airport_city_in_the_united_states_-_oct_2013.pdf [2017, September 1].