



บทความวิจัย

เรื่อง การศึกษารูปแบบทางที่ตั้งและศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ

โดย

นางสาวกัญตรี จันทพิทักษ์

รหัสนักศึกษา 05540594

เสนอ

อาจารย์ ดร.กัลยา เทียนวงศ์

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษารายวิชา 450109 การศึกษาเอกเทศ

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาต้น ปีการศึกษา 2557

ชื่อเรื่อง การศึกษารูปแบบทางที่ตั้งและศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ

ผู้วิจัย นางสาวอภันตรี จันทพิทักษ์ รหัสนักศึกษา 05540594

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.กัลยา เทียนวงศ์

ปีการศึกษา 2557

บทคัดย่อ

ในการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาถึง รูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ และศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง เพื่อให้ทราบแนวทางในการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

ผลการศึกษาพบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิมีรูปร่างเป็นรูปขวดน้ำ และมีพื้นที่โดยรอบติดกับเขตนิคมอุตสาหกรรม เขตชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรมนาข้าว ต่อมาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมกะทกรุด มีพื้นที่โดยรอบติดกับทะเลเหลืองเนื่องจาก ที่ตั้งของท่าอากาศยานตั้งอยู่บนเกาะ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ติดกับเขตชุมชน เขตนิคมอุตสาหกรรม และเขตป่าไม้ด้วย สุดท้ายท่าอากาศยานนานาชาตินริตะมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมกะทกรุดเหมือนอินชอน แต่พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ติดกับพื้นที่เกษตรกรรมนาข้าว เขตชุมชน และเขตป่าไม้ จากการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ พบว่า มีปัจจัย 4 ด้าน คือ ด้านกายภาพ ด้านความสะดวกในการเข้าถึง ด้านการจัดการ และด้านอื่นๆ ซึ่งทุกปัจจัยต่างมีความสำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานทั้งสิ้น สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง พบว่า ท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่งมีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่แตกต่างกัน

คำสำคัญ

ท่าอากาศยาน, สุวรรณภูมิ, อินชอน, นริตะ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	[1]
คำสำคัญ	[1]
สารบัญ	[2]
สารบัญตาราง	[3]
สารบัญภาพ	[4]
บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
วิธีการวิจัย	3
ทบทวนวรรณกรรม.....	3
ผลการวิจัย	8
การศึกษารูปแบบที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ.....	8
การศึกษาปัจจัยที่มีส่งผลกระทบต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 3 แห่ง.....	17
การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	30
สรุปและอภิปรายผล	33
ปัญหาและอุปสรรค	34
ข้อเสนอแนะ	35
อ้างอิงและภาคผนวก	36
เอกสารอ้างอิง	36

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ความสามารถของด่านตรวจคนเข้าเมืองของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	22
2	การจัดการขั้นพื้นฐานส่วนอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	23
3	การจัดการขั้นพื้นฐานส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	25
4	ความสามารถของพนักงานที่ด่านตรวจความปลอดภัยของผู้โดยสาร.....	26
5	ความสามารถของพนักงานที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง.....	26
6	ศักยภาพของร้านอาหาร/ศูนย์อาหารของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	27
7	ศักยภาพของอาหารและเครื่องดื่ม ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	28
8	ศักยภาพของร้านกาแฟ-ของว่าง ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	28
9	ศักยภาพของร้านขายสินค้าทั่วไปของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	29
10	ศักยภาพของร้านขายสินค้าปลอดภาษีของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง.....	30

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 1_ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ.....	9
ภาพที่ 2 ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน.....	10
ภาพที่ 3 ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ.....	11
ภาพที่ 4 ภาพถ่ายจากดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ.....	13
ภาพที่ 5 ภาพถ่ายจากดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน.	14
ภาพที่ 6 ภาพแสดงรายละเอียดการรวมพื้นที่ของเกาะ 4 เกาะ.....	15
ภาพที่ 7 ภาพถ่ายจากดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ.....	15
ภาพที่ 8 สภาพพื้นที่ป่าบริเวณท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ.....	16
ภาพที่ 9 ภาพถ่ายระหว่างการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ.....	17
ภาพที่ 10 ภาพถ่ายระหว่างการถมทะเลเพื่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน.....	18
ภาพที่ 11 ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะระหว่างการเกิดสึนามิเมื่อปี พ.ศ. 2554.....	18

1. บทนำ

วิวัฒนาการของเทคโนโลยีการขนส่งเริ่มต้นตั้งแต่ยุคแรกที่มนุษย์เริ่มรู้จักประดิษฐ์ยานพาหนะ และรู้จักนำพลังงานจากธรรมชาติมาใช้ในการขับเคลื่อนให้เกิดการเคลื่อนที่ การพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งเริ่มจากการที่มนุษย์ต้องการยานพาหนะในการเดินทาง ออกล่าสัตว์ อพยพย้ายถิ่นที่อยู่ หนีภัยธรรมชาติ หรือท่องเที่ยว จากยุคที่มีการใช้แรงงานสัตว์ในการลากจูง จนกระทั่งมาถึงยุคพัฒนาวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมทำให้เกิดยานพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งหลากหลายประเภทตามความเหมาะสมกับการใช้งาน โดยทั่วไปเทคโนโลยีการขนส่งจะแบ่งออกเป็น การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ (อิทธิเดช มุลมั่งมี, ม.ป.ป)

ในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 การขนส่งทางอากาศได้เริ่มเกิดขึ้นเป็นครั้งแรก และมีบทบาทสำคัญมากที่สุดต่อการท่องเที่ยวเพราะการขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็ว สะดวกสบาย เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย และสามารถเดินทางได้ในระยะไกลแต่ประหยัดเวลาในการเดินทาง (Davidson, 2537) การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นการขนส่งที่กำลังได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในประเทศต่างๆ โดยมีการพัฒนาท่าอากาศยานซึ่งมีขนาดใหญ่และสมรรถนะในการบินสูงสามารถบรรจุสินค้าและบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น มีเครื่องมือในการขนส่งอันทันสมัยครบครัน นอกจากนี้ยังมีการขยายและปรับปรุงบริเวณคลังสินค้าที่ทำอากาศยานให้กว้างขวางทันสมัยเพื่อการขนส่งสินค้าได้ดำเนินไปอย่างสะดวกและรวดเร็วจากผู้ส่งที่เมืองต้นทางไปยังเมืองผู้รับปลายทางบทบาทของการขนส่งทางอากาศกับการค้าระหว่างประเทศ (ปรัชญาณี ธนุอาจ, ม.ป.ป)

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวขึ้นอย่างแพร่หลายจึงส่งผลให้ธุรกิจการบินได้รับความนิยมเป็นอย่างมากทั้งบินในประเทศและนอกประเทศ จึงทำให้ท่าอากาศยานได้รับการปรับปรุงและพัฒนาไปด้วยกัน ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้ท่าอากาศยานมีศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่จะเข้ามาท่องเที่ยวและลงทุนในประเทศไทยจะเห็นได้จากจำนวนผู้ที่เข้าใช้บริการจากท่าอากาศยานที่มากขึ้นเป็นจำนวนถึง 46.87 ล้านคน (การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, 2556) และยังช่วยส่งเสริมทั้งด้านการท่องเที่ยวและด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนการผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยได้ก้าวขึ้นมาอยู่แนวหน้าของท่าอากาศยานที่ดีที่สุดและสำหรับในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีถือเป็นประเทศที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งประเทศสาธารณรัฐเกาหลียังมีปรากฏการณ์ Korean Wave ที่ทางรัฐบาลประเทศสาธารณรัฐเกาหลีได้ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ซึ่งส่งผลให้การท่องเที่ยวในประเทศ

สาธารณรัฐเกาหลีได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมากสังเกตได้จากจำนวนผู้ที่เข้าใช้ท่าอากาศยานเป็นจำนวนมากกว่า 41 ล้านคนต่อปี (oknation, 2557: ออนไลน์) ด้วยปัจจัยนี้เองทำให้ธุรกิจการบินและท่าอากาศยานของสาธารณรัฐเกาหลีได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมีศักยภาพ ซึ่งจะเห็นได้จากท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนได้รับการจัดอันดับให้เป็นท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลกตามผลการสำรวจจาก SKYTRAX (Skytrax, 2556: ออนไลน์) และอีก 1 ประเทศที่ในทุกๆ ปีสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้าไปท่องเที่ยวเป็นอันดับต้นๆ ได้นั้นคือ ประเทศญี่ปุ่น โดยสังเกตได้จากสถิติผู้เข้าใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะเป็นจำนวน 35 ล้านคนต่อปี (flightstats, 2556: ออนไลน์) ซึ่งประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ และสามารถท่องเที่ยวได้ทุกฤดูกาล จึงทำให้ธุรกิจการบินและท่าอากาศยานของประเทศญี่ปุ่นก็มีศักยภาพไม่ได้น้อยกว่าสาธารณรัฐเกาหลีได้ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านเลยแม้แต่น้อย

ปัจจุบันจะเห็นได้ว่า นานาประเทศล้วนให้ความสำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานของตน ให้มีประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก เนื่องจากการที่มีท่าอากาศยานที่ดีมีศักยภาพเพียงพอต่อการเปิดรับการลงทุนสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่จะทำให้เกิดการลงทุนหมุนเวียนจากนานาประเทศ ทำให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโตขึ้น จากการแลกเปลี่ยนเศรษฐกิจระหว่างกัน อีกทั้งการจัดสรรท่าอากาศยานที่ดี ยังก่อให้เกิดธุรกิจห่วงโซ่อุปทานเกิดขึ้น เช่น ธุรกิจท่าอากาศยานกับธุรกิจสายการบิน ที่ต้องเกี่ยวพันต่อกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน ที่ได้รับการจัดลำดับว่าเป็น ท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก และท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ เพื่อนำแนวทางการพัฒนาเหล่านี้มาปรับใช้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อยกระดับให้เป็นท่าอากาศยานที่ดีและได้รับการยอมรับจากคนทั่วโลก

1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ
- 3) เพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

1.2 วิธีการศึกษา

ในการศึกษานี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานด้านท่าอากาศยานประกอบด้วย บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) บริษัทท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน (Incheon International Airport Corporation (IIAC)) บริษัทท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ (Narita International Airport Corporation (NAA)) และบริษัท Skytrax (Air Travel Rating & Reviews) รวมทั้ง บทความวิจัย สารนิพนธ์ และสื่อออนไลน์ เกี่ยวกับท่าอากาศยาน มาทำการวิเคราะห์โดยมีเครื่องมือที่นำมาใช้ในการศึกษา คือ 1) เครื่องคอมพิวเตอร์ 2) เครื่องพริ้นเตอร์ 3) สมุดจดบันทึก 4) โทรศัพท์มือถือ IPHONE โดยศึกษารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ จากทฤษฎีและแนวคิดพื้นฐาน นำภาพจาก Google earth มาอยู่ในข้อมูลภาพ และจำแนกการใช้พื้นที่ใน 10 กิโลเมตร พร้อมเขียนอธิบาย ต่อมาการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ จะจำแนกปัจจัยออกเป็น 4 ด้าน และนำผลการสำรวจมาจากบริษัท Skytrax มาเปรียบเทียบในลักษณะข้อมูลบรรยายและตารางเปรียบเทียบ นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

1.3 การทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษางานวิจัยเรื่อง การศึกษารูปแบบที่ตั้งและศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ โดยแบ่งเอกสารออกเป็น 1) ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตั้งท่าอากาศยาน 3) ปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยาน 4) ทฤษฎี และ 5) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.3.1 ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานท่าอากาศยาน

ความหมายของท่าอากาศยาน

ความหมายของท่าอากาศยานตามพระราชบัญญัติศุลกากร “ท่าอากาศยาน หมายถึง สถานที่บนพื้นดินหรือบนพื้นน้ำที่ใช้เป็นที่ขึ้นลงของอากาศยานเพื่อรับส่งผู้โดยสาร สัมภาระสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ซึ่งในท่าอากาศยานจะมีอาคารและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จะให้บริการแก่ เครื่องบิน ผู้โดยสาร การขนส่งสัมภาระ และไปรษณียภัณฑ์”

ความหมายของท่าอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 “ท่าอากาศยาน หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้ในพื้นที่ที่กำหนดไว้ในพื้นดิน หรือน้ำสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแค่เพียงบางส่วน เพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึง อาคาร สิ่งติดตั้ง และบริภัณฑ์ซึ่งอยู่ภายใน สนามบินนั้น”

ประเภทของท่าอากาศยาน

สำหรับการแบ่งประเภทของท่าอากาศยาน จะสามารถแบ่งออกมาได้หลายประเภท โดยใช้คุณลักษณะต่างๆ กันของท่าอากาศยานในการจำแนกประเภท แต่ในบทความวิจัยนี้ ผู้วิจัยจะแบ่งประเภทของท่าอากาศยานตามลักษณะของการให้บริการ ดังนี้

- (1) Airport
- (2) Aerodrome
- (3) Airfield
- (4) Airstrip

ส่วนประกอบของท่าอากาศยาน

เขตในการบิน (Airside) หมายถึงพื้นที่ภายในสนามบินใช้สำหรับการขึ้นลงและขับเคลื่อน รวมถึงพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ตลอดถึงอาคารหรือส่วนของอาคารที่ออกสู่พื้นที่นั้น โดยมีการควบคุมเข้าออกประกอบด้วย

- (1) ทางวิ่ง (Runway)
 - 1.1 ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Lights) เป็นไฟสีขาวมองเห็นได้ทุกทิศทาง
 - 1.2 ไฟบอกจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง (Threshold Lights) เป็นไฟสีเขียวมองเห็นได้ทุกทิศทาง
 - 1.3 ไฟบอกจุดสิ้นสุดของทางวิ่ง (Runway End Light) เป็นไฟสีแดง
 - 1.4 ไฟนำร่องเข้าสู่ท่าอากาศยาน (Approach Light Beacons)
- (2) ทางขับ
- (3) ลานจอดอากาศยาน (Apron)
 - 3.1 Frontal System เป็นการจอดโดยเรียงเป็นแถวเดียว
 - 3.2 Open Apron System จอดเหมือน Frontal System แต่ซ้อนกันหลายแถว
 - 3.3 Finger System เป็นการจอดอากาศยานตามรูปต่างๆ ซึ่งนิยมอยู่ 3 ประเภท คือ Straight, Y-Shape และ T-Shape

3.4) Satellite System เป็นการจอดอากาศยานเป็นกลุ่มบริหารเล็กๆ

(4) Gate

(5) สถานีดับเพลิงและกู้ภัย

เขตนอกการบิน (Landside) หมายถึงพื้นที่และอาคารภายในท่าอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในเขตการบิน องค์ประกอบมีดังนี้

(1) Passenger Terminal

1.1) Simple Concept เป็นรูปแบบอาคารผู้โดยสารขนาดเล็ก ซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนไม่มาก

1.2) Transporter Concept เป็นรูปแบบอาคารผู้โดยสารที่จัดให้อากาศยานจอดที่ลานจอดอากาศยานซึ่งอยู่ห่างจากอาคารผู้โดยสาร และต้องใช้รถขนส่งผู้โดยสารไปขึ้นเครื่อง

1.3) Linear Concept รูปแบบอาคารแบบนี้จะให้อากาศยานจอดประชิดติดตัวอาคารเป็นแนวเรียงกันไปและมีสะพานเทียบอากาศยานให้บริการ

1.4) Finger Concept เป็นรูปแบบอาคารผู้โดยสารที่ออกแบบในลักษณะที่มีรูปแบบคล้ายนิ้วมือยื่นไปในเขตการบิน

1.5) Satellite Concept มีอาคารเทียบอากาศยานอยู่ในเขตการบิน โดยเอกเทศและอากาศยานจอดอยู่รอบๆ อาคาร

1.6) Hybrid Concept เป็นรูปแบบอาคารผู้โดยสารที่นำแนวคิดทุกๆ แนวมาผสมกันตามลักษณะความจำเป็นของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง

(2) Cargo Terminal คลังสินค้าภายในประเทศ

(3) Control Tower

(4) ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ

(5) ทางเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง (Accessibility)

1.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการตั้งท่าอากาศยานจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีปัจจัยที่มีผลต่อการตั้งท่าอากาศยาน ดังนี้

(1) ปัจจัยทางด้านกายภาพ

(2) ปัจจัยทางด้านราคาที่ดิน

(3) ปัจจัยทางด้านสังคม

1.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพของการจัดการท่าอากาศยาน

- (1) ปัจจัยด้านกายภาพ
- (2) ปัจจัยทางด้านความสะดวกสบายในการเดินทาง
- (3) ปัจจัยด้านการจัดการของสนามบิน
- (4) ปัจจัยด้านอื่นๆ

1.3.4 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวกับท่าอากาศยาน

(1) แนวคิดที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบิน (Airport Cities)

Mathis Guller และ Michael Guller (2001) กำหนดแนวคิดเกี่ยวกับเมืองศูนย์กลางทางการบิน สามารถสรุปแนวความคิดได้ว่า ในอนาคตท่าอากาศยานจะต้องได้รับการพัฒนาในด้านต่างๆ เช่น ด้านเทคโนโลยีที่ต้องใช้เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร รวมถึงการพัฒนาาระบบรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกันจนถึงสถานีของท่าอากาศยานเพื่อการเข้าถึงได้ง่ายของผู้โดยสาร การพัฒนาที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การพัฒนาของธุรกิจกลุ่มที่เกี่ยวข้องทางด้านการบิน เช่น บริษัทสายการบิน ที่ปัจจุบันมีการแข่งขันกันเป็นอย่างมาก ทั้งสายการบินภายในประเทศ และนอกประเทศ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ในอนาคต ซึ่งจะก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินลงทุน (cash flow) ที่สำคัญๆ เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาของเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น

(2) ทฤษฎีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT)

SWOT คือ ชื่อทฤษฎีที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์สภาพทั่วไปขององค์กร ไม่ว่าจะเป็นจุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อใช้สำหรับการวางแผนงานภายในองค์กร

1. Strengths (S) คือ จุดแข็ง จุดเด่น ขององค์กร
2. Weaknesses (W) คือ จุดอ่อน ข้อเสียเปรียบขององค์กร
3. Opportunities (O) คือ โอกาสในการดำเนินงานตามแผนงาน
4. Threats (T) คือ อุปสรรคที่อาจเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการดำเนินงาน

ประเด็นสำคัญที่จะใช้เป็นตัววิเคราะห์องค์กรด้วย SWOT ถูกแบ่งเป็น 2 ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในองค์กร และสภาพการณ์ภายนอกขององค์กร

สภาพการณ์ภายในขององค์กร ได้แก่ จุดแข็งหรือจุดอ่อนขององค์กร

สภาพการณ์ภายนอกขององค์กร ได้แก่ โอกาสในการดำเนินเงินและอุปสรรคที่อาจเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการดำเนินงาน

1.3.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษารูปแบบทางที่ตั้งและศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษางานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และนำแนวทางต่างๆ มาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการทำวิจัย โดยงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษารูปแบบทางที่ตั้งและศักยภาพของสนามบินมีดังนี้

จากการศึกษาของ อานิสงส์ อธิโรจนพิทักษ์ (2552) เรื่อง แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการเดินอากาศ : กรณีศึกษาท่าอากาศยานสมุย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานให้ประสานกับข้อกำหนดด้านการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนบริเวณโดยรอบ นำไปสู่การเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างเหมาะสมในเขตปลอดภัยการเดินอากาศบริเวณท่าอากาศยานสมุย

ผลการศึกษาพบว่า เกิดการขยายตัวของการใช้พื้นที่และกิจกรรมแบบเมืองเข้าไปยังบริเวณเขตปลอดภัยการเดินอากาศ และมีแนวโน้มว่าในอนาคตจะเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของเมืองและการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว จึงเสนอแนวทางโดยการควบคุม ตรวจสอบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารอย่างมีประสิทธิภาพ

จากการศึกษาของ ศุภกิจ อัมพรพะงา (2546) ได้ทำการศึกษา เรื่อง ปัจจัยทางกายภาพที่มีอิทธิพลต่อการเลือกสถานที่ก่อสร้างอุโมงค์เรือ โดยมีวัตถุประสงค์ คือการศึกษาถึงปัจจัยทางกายภาพต่างๆ ว่ามีอะไรบ้างที่มีความสำคัญต่อการกำหนดพื้นที่ก่อสร้างอุโมงค์เรือ และนำปัจจัยดังกล่าวมาใช้เป็นตัวแปรในการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการที่จะทำการสร้างอุโมงค์เรือขนาดต่างๆ โดยผลการศึกษาพบว่า เมื่อพิจารณารวมทุกปัจจัยแล้วลำดับความเหมาะสมของพื้นที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันสำหรับอุโมงค์เรือทุกขนาด ได้แก่ พื้นที่บริเวณแหลมจบังจะมีความเหมาะสมมากที่สุด รองลงมาได้แก่ พื้นที่อ่าวท้องท่าคว่ำ และสุดท้ายคือ พื้นที่อ่าวบางสะพาน

2. ผลการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง การศึกษารูปแบบทางที่ตั้งและศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ โดยมีวัตถุประสงค์ 3 ข้อคือ 1) เพื่อศึกษารูปแบบที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ และ 3) เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง โดยผลการศึกษา มีรายละเอียดดังนี้

2.1 การศึกษารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนริตะ จะอธิบาย ข้อมูลสนามบินทั้ง 3 แห่งดังนี้

2.1.1 ข้อมูลทั่วไป

1) ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ จังหวัด สมุทรปราการ ประเทศไทย

ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่บนถนนบางนา-บางพระกม ตำบลหนองปรือ-ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ดังภาพที่ 1 มีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 25 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 จัดเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยแทนท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งติดอันดับท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นของผู้โดยสารเป็นอันดับที่ 14 (Airports Council International, 2555) นอกจากนี้ยังเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจากผลสำรวจจากบริษัท Skytrax ถูกจัดอันดับให้เป็นท่าอากาศยานระดับ 3 ดาว และเป็นท่าอากาศยานดีเด่นอันดับ 47 ของโลก ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง สามารถรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี และมีศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี (Skytrax, 2557)



ภาพที่ 1 ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

ที่มา : apthai (2555)

2) ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน เกะยางจอง ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

ตั้งอยู่บนเกาะยางจอง เมืองอินซอน ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ดังภาพที่ 2 ห่างจากกรุงโซล ประมาณ 48 กิโลเมตร ไปทางทิศตะวันตก เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2544 โดยถือเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศแทนท่าอากาศยานนานาชาติกิมโป และจากผลสำรวจจากบริษัท Skytrax ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอนถูกจัดอันดับให้เป็นที่อากาศยานระดับ 5 ดาว ร่วมกับท่าอากาศยานนานาชาติเซี่ยงไฮ้ของประเทศสิงคโปร์ และท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกงของสาธารณรัฐจีน รวมถึงได้รับรางวัลท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก ตั้งแต่ พ.ศ. 2543-พ.ศ. 2552 (Skytrax, 2552) นอกจากนี้ร้านค้าปลอดภาษี (Lotte) ยังได้รับรางวัลร้านค้าปลอดภาษียอดเยี่ยมประจำปี 2013 จาก Business Traveller (Business Traveller, 2556) ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอินซอนสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 410,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสารได้ 44 ล้านคนต่อปี สามารถรองรับสินค้าได้ 450,000 ตัน และมีสายการบินทั้งหมดกว่า 90 สายการบินที่การบินตรงลงที่ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน ปัจจุบันนี้ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอนได้เปิดให้บริการในพื้นที่ของท่าอากาศยานทั้งหมด 2 เฟสจากพื้นที่ทั้งหมด 4 เฟส ซึ่งจะพัฒนาจนเสร็จสมบูรณ์ทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2563



ภาพที่ 2 ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน

ที่มา : Paul Benjamin (2556)

3) ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ เมืองนาริตะ จังหวัดชิบะ ประเทศญี่ปุ่น

ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ ตั้งอยู่บนพื้นที่เมืองนาริตะ จังหวัดชิบะ ดังภาพที่ 3 ห่างจากกรุงโตเกียว ประมาณ 57.5 กิโลเมตร เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 เป็นท่าอากาศยานหลักที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางเข้าออกประเทศญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศของภูมิภาคเอเชียและทวีปอเมริกาทั้งเหนือและใต้ ซึ่งจากผลสำรวจจากบริษัท Skytrax ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะถูกจัดอันดับให้เป็นท่าอากาศยานระดับ 4 ดาว และได้รับการโหวตให้เป็นสนามบินดีเด่นอันดับที่ 14 เมื่อ พ.ศ. 2557 ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะสามารถรองรับผู้โดยสารได้กว่า 35 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบินได้ 220,000 กว่าเที่ยวบิน สามารถรองรับน้ำหนักสินค้าได้เกือบ 2 ล้านตัน และรองรับสายการบินระหว่างประเทศได้กว่า 65 สายการบิน (Skytrax, 2557)



ภาพที่ 3 ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ

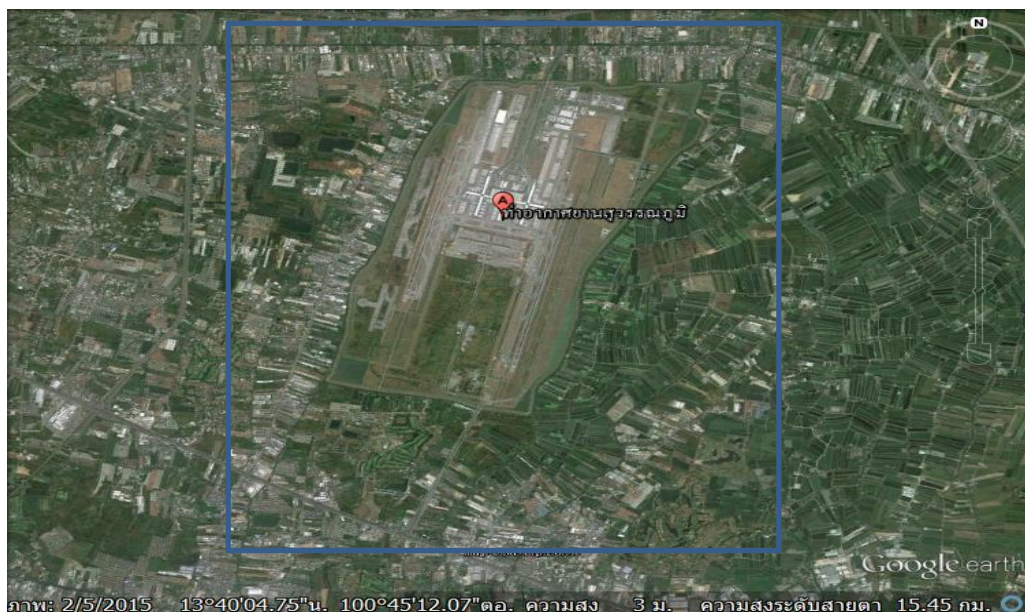
ที่มา : Sabaidee (2556)

2.1.2 รูปแบบทางที่ตั้ง

ในการศึกษารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ ผู้ศึกษาได้ใช้ภาพถ่ายจาก Google earth บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่งในระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร เพื่อมาพิจารณารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานดังนี้

1) ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ประเทศไทย

ตั้งอยู่บนที่ราบภาคกลาง ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ประเทศไทย จากภาพถ่ายจากดาวเทียมจะเห็นได้ว่า ท่าอากาศยานมีรูปร่างเป็นรูปทรงขวอน้ำ ดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 ภาพถ่ายจากดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อ.บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ประเทศไทย และบริเวณโดยรอบ 10 กิโลเมตร

ที่มา : Google earth (2557)

ซึ่งเป็นพื้นที่ดินลุ่มต่ำของอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ประมาณ 32 ตารางกิโลเมตร ที่ประกอบไปด้วย แหล่งน้ำ ทุ่งหญ้า และนาข้าว บริเวณคลองลาดกระบัง คลองประเวศ และคลองหนองงูเห่า โดยประชาชนมีการใช้พื้นที่เนื่องจากประกอบอาชีพทางการเกษตร เช่น ปลูกข้าว ทำสวน และเลี้ยงปลา เป็นต้น ซึ่งพื้นที่บริเวณชายฝั่งสมุทรปราการจะเป็นพื้นที่ยกสูงทำให้บริเวณหนองงูเห่าเป็นพื้นที่น้ำขัง แต่เมื่อมีการสร้างท่าอากาศยานจึงส่งผลให้มีการจัดการระบบการสูบน้ำที่ดี ทำให้การระบายน้ำไม่จำเป็นต้องใช้แรงดึงดูดตามธรรมชาติเพียงอย่างเดียว ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูงจากระดับทะเลปานกลางประมาณ 2 เมตร และการใช้พื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยาน 10 กิโลเมตร พบว่า บริเวณทางตอนเหนืออยู่ติดกับเขตชุมชนและเขตนิคมอุตสาหกรรมของเขตลาดกระบัง เช่นเดียวกับทางตอนใต้ที่อยู่ติดกับเขตชุมชนและเขตนิคมอุตสาหกรรมบางโหลง โดยมีโรงงานอุตสาหกรรมประมาณ 135 แห่ง ประชาชนส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพรับจ้างในโรงงาน ต่อมาทางตะวันตกอยู่ติดกับเขตชุมชนราชาเทวะ และทางตะวันตกอยู่ติดกับพื้นที่เกษตรกรรมนาข้าว และเลี้ยงปลาของตำบลศิระจรเข้ชั้น้อย อำเภอบางเสาธง ดังนั้นทั้ง 2 เขตจึงมีที่อยู่อาศัยของประชาชนเบาบาง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาข้าว และนอกจากนี้ในบริเวณใกล้ท่าอากาศยานกำหนดความสูงของสิ่งปลูกสร้างไม่ให้เกิน 15 เมตร ตามหลักผังเมือง เพื่อเป็นเขตปลอดภัยทางอากาศ

2) ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน เกะยางจอง ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

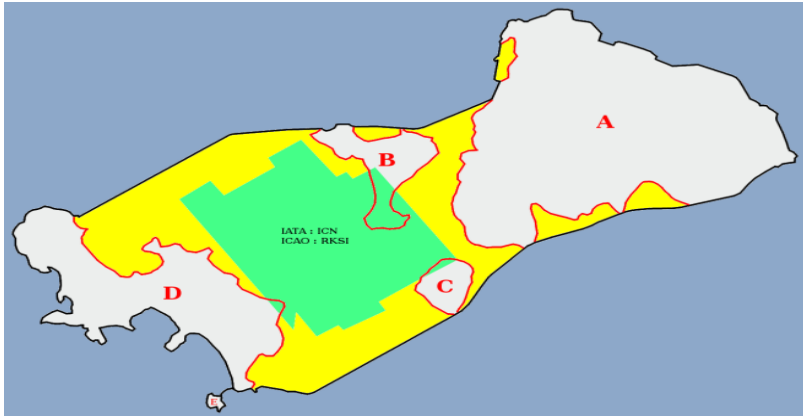
ตั้งอยู่บนเกาะยางจอง เมืองอินซอน ซึ่งอยู่ทางตะวันตกของกรุงโซล ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี จากภาพถ่ายจากดาวเทียมในภาพที่ 5 จะเห็นได้ว่า ท่าอากาศยานมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมกะทัดรัด



ภาพที่ 5 ภาพถ่ายจากดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน เกะยางจอง เมืองอินซอน ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และบริเวณโดยรอบ 10 กิโลเมตร

ที่มา : Google earth (2556)

ซึ่งเมื่อปี พ.ศ. 2531 มีการแข่งขัน โอลิมปิกฤดูร้อนครั้งที่ 24 ที่กรุงโซลทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติ กิมโปไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มมากขึ้นในทุกปี ดังนั้นรัฐบาลจึงมีมติในการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ขึ้นในปี พ.ศ. 2535 โดยใช้พื้นที่ของเกาะทั้ง 4 เกาะได้แก่ เกาะยางจอง เกาะซัมมิก เกาะชินบุด และเกาะยองยู ดังภาพที่ 6



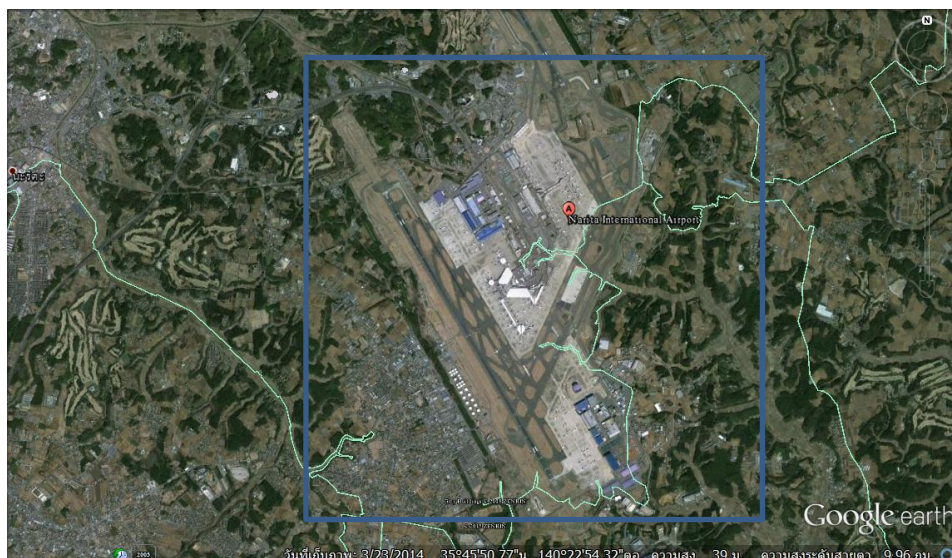
ภาพที่ 6 ภาพแสดงรายละเอียดการรวมพื้นที่ของเกาะ 4 เกาะเพื่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน (หมายเหตุ A คือเกาะของจง B คือเกาะซัมมิก C คือเกาะชินบูล D คือเกาะของยู)

ที่มา : Wikipedia Korea (2554)

จากภาพที่ 6 แสดงให้เห็นถึงการรวมกันของพื้นที่เกาะทั้ง 4 เกาะ โดยการถมทะเล (Land Reclamation) พื้นที่ระหว่างเกาะ เป็นเนื้อที่ประมาณ 964 ตารางกิโลเมตร เพื่อสร้างท่าอากาศยาน เขตอุตสาหกรรมและชุมชน ทำให้เมืองอินซอนเป็นเมืองเศรษฐกิจตามแผนพัฒนาประเทศ รัฐบาลจึงมีการจัดการโครงข่ายถนนได้ครอบคลุมทั่วทั้งเกาะขางจง และเชื่อมเกาะของจงเข้าสู่เมืองอินซอนด้วยสะพาน Incheon Bridge ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอนสูงจากระดับทะเลปานกลางประมาณ 7 เมตร และการใช้พื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยาน 10 กิโลเมตร พบว่า ทางตอนเหนือและใต้ อยู่ติดกับทะเลเหลืองซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก ต่อมาทางตะวันออกติดกับเขตชุมชนบยอนกิล ในบริเวณนี้จะมีการทำอุตสาหกรรมทางทะเล เช่น ทำประมง หรือธุรกิจที่ต้องพึ่งพาการคมนาคมทางน้ำ ดังนั้นที่อยู่อาศัยของประชาชนจะเบาบางกว่าทางตะวันตก ที่มีที่ดินมากกว่า และมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก จึงมีความหนาแน่นของประชาชนและที่อยู่อาศัยมาก นอกจากนี้ยังเป็นเขตป่าไม้เกาะขางจงที่มีศาลเจ้าและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ซึ่งเป็นความเชื่อของประชาชนด้วย

3) ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ จังหวัดชิบะ ประเทศญี่ปุ่น

ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะตั้งอยู่บนที่ราบ ในเขตเมืองนาริตะ จังหวัดชิบะ ประเทศญี่ปุ่น จากภาพถ่ายจากดาวเทียมจะเห็นได้ว่า ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมกะทัดรัด ดังภาพที่ 7



ภาพที่ 7 ภาพถ่ายจากดาวเทียมรายละเอียดสูงบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติน่านนาชาตินาริตะ เมืองนาริตะ จังหวัดฉะเชิงเทรา ประเทศไทย

ที่มา : Google earth (2557)

พื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติน่านนาชาตินาริตะอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของกรุงโตเกียว ในอดีตพื้นที่บริเวณนี้มีการใช้ที่ดินทำเกษตรกรรม ได้แก่ พื้นที่นาข้าว และที่อยู่อาศัยของประชาชน นับจากปี พ.ศ. 2497 เมืองนาริตะได้พัฒนาอย่างรวดเร็ว เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้น ได้วางแผนในการสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ขึ้น เพื่อที่จะเชื่อมเส้นทางเข้าไปยังกรุงโตเกียว จึงเริ่มสร้างท่าอากาศยานนี้ขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2509 ในพื้นที่เกษตรกรรมเก่าแก่ที่ชื่อว่า ซันริซูกะ (Sanrizuka) ซึ่งอยู่ฝั่งบริเวณตะวันออกของเมืองนาริตะ โดยการซื้อและเวนคืนที่ดินจากประชาชน และในเวลาต่อมาก่อให้เกิดปัญหาให้กับประชาชนในเขตพื้นที่ซันริซูกะมาก เนื่องจากมลพิษทางเสียงที่เกิดจากการขึ้น-ลงของอากาศยาน สำหรับท่าอากาศยานนี้สูงจากระดับทะเลปานกลางประมาณ 41 เมตร และการใช้พื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยาน 10 กิโลเมตร พบว่า ทางตอนเหนือและตะวันตกอยู่ติดกับ อุทยานป่าไม้แห่งชาติ ซึ่งพืชพันธุ์ในเขตนี้นั้นเป็นประเภทต้นไม้ยืนต้น เช่น ต้นสน ดังภาพที่ 8 ดังนั้นในบริเวณนี้จึงมีที่อยู่อาศัยของประชาชนเบาบาง ต่างกับทางตะวันออกที่อยู่ติดกับ เขตชุมชนซันริซูกะ และทางตอนใต้ที่อยู่ติดกับ เขตเกษตรกรรมนาข้าว เขตชุมชน สวนสาธารณะ และโรงงานอุตสาหกรรมของเมืองซุนบุด้วย



ภาพที่ 8 สภาพพื้นที่ป่าบริเวณใกล้ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ

ที่มา : k.takita (2556)

2.2 การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ

ในการศึกษาจำแนกปัจจัยออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านกายภาพ ด้านความสะดวกในการเข้าถึง ด้านการจัดการของท่าอากาศยาน และด้านอื่นๆ

2.2.1 ด้านกายภาพ

ในด้านกายภาพจะพิจารณา 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านที่ตั้งและภูมิประเทศ และปัจจัยภูมิอากาศ

1) ที่ตั้งและภูมิประเทศ

1.1) ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

ตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคกลางของประเทศ อยู่ในเขตตำบลหนองปรือ ตำบลโหลง และตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ประมาณ 32 ตารางกิโลเมตร แต่เดิมพื้นที่นี้เรียกว่าหนองงูเห่า เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำ ที่รับน้ำ หรือพื้นที่ที่กักน้ำเปรียบเสมือนแก้มลิงที่ดี พื้นที่รอบๆ เป็นดินที่ลุ่มต่ำอุดมสมบูรณ์ ของอำเภอบางพลีมีสภาพเป็นพื้นที่บึงน้ำ ทุ่งหญ้า แปรงนา และสวน บริเวณคลองลาดกระบัง คลองประเวศน์ และคลองหนองงูเห่า ดังภาพที่ 9



ภาพที่ 9 ภาพถ่ายระหว่างการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ
ที่มา : ไทเมือง (2545)

1.2) ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน

ตั้งอยู่บนเกาะยางจอง เมืองอินชอน ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี อยู่ห่างจากกรุงโซลประมาณ 48 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 47 ตารางกิโลเมตรซึ่งเป็นพื้นที่ที่เกิดจากการถมทะเล ระหว่างพื้นที่ของเกาะยางจอง เกาะซัมม็อก เกาะชินบุล และเกาะของยู ดังภาพที่ 10 ซึ่งแต่ก่อนเป็นทะเลโคลนไม่ได้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่มหาสมุทรแปซิฟิก

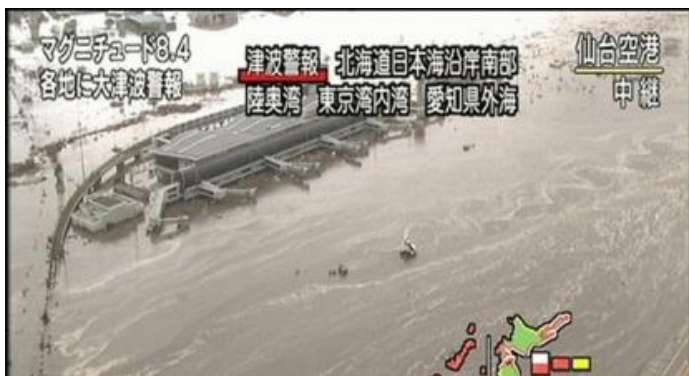


ภาพที่ 10 ภาพถ่ายระหว่างการถมทะเลเพื่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน

ที่มา : บริษัทท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน (2554)

1.3) ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ

ตั้งอยู่ที่เมืองนาริตะ จังหวัดชิบะ ประเทศญี่ปุ่น มีพื้นที่ประมาณ 11 ตารางกิโลเมตร ห่างจากกรุงโตเกียวประมาณ 57 กิโลเมตร แต่เดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เรียกว่า เกษตรกรรมชั้นริซูกะ (Sanrizuka) มีสภาพเป็นเขตเกษตรกรรมนาข้าว และเป็นที่ยาบสลับกับเกาะ นอกจากนี้เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีที่ตั้งที่อยู่ใกล้กับบริเวณวงแหวนไฟ ดังนั้น ที่ตั้งของท่าอากาศยานจึงได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหวด้วย ดังรูปที่ 11



ภาพที่ 11 ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะระหว่างการเกิดสึนามิเมื่อปี พ.ศ. 2554

ที่มา : Spring News (2554)

2) ภูมิอากาศ

2.1) ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ประเทศไทย

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตั้งในประเทศไทย ซึ่งอยู่ใกล้กับบริเวณเส้นศูนย์สูตร ส่งผลให้มีภูมิอากาศแบบร้อนชื้น (A) โดยเฉพาะภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อน Tropical Monsoon

(AM) โดยมี 3 ฤดูกาล คือ ฤดูร้อน ฤดูฝน และฤดูหนาว โดยในเขตนี้อาจได้รับอิทธิพลของลมมรสุม 2 ลมมรสุม คือ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีศูนย์กลางอยู่ที่ไซบีเรีย ซึ่งจะพัดพาอากาศหนาวเย็น ในช่วงระหว่างกลางเดือนตุลาคมถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ ลมมรสุมที่ 2 คือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งจะพัดพาความชื้นเข้าสู่ภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ช่วงระหว่างกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม โดยทำให้ช่วงเวลาดังกล่าวเกิดฝนตก อันเนื่องมาจากร่องมรสุม นอกจากนี้ในช่วงฤดูฝนมักมีพายุเกิดขึ้นบนมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดียเสมอ ถึงแม้ว่าเมื่อพิจารณาจากที่ตั้ง จังหวัดสมุทรปราการอยู่ตอนกลางของประเทศ ดังนั้นจึงไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องสภาพอากาศ ต่างจากภาคใต้ของประเทศที่ฝนตกชุก แต่ถ้าฝนตกหนักและมีลมแรงจะทำให้ทัศนวิสัยในการบินไม่ชัดเจน รวมถึงฤดูหนาว แรงลมในฤดูนี้ก็ส่งผลต่อการบินด้วย

2.2) ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน เกาหลีใต้ ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน ตั้งในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งอยู่ที่ละติจูด 33-39 องศาเหนือ ส่งผลให้มีภูมิอากาศแบบอบอุ่นชื้นภาคพื้นสมุทร แบบ C โดยมี 4 ฤดูกาล คือ ฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว โดยจะได้รับมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศูนย์กลางอยู่ที่ไซบีเรีย ทำให้อากาศหนาวเย็น และมีหิมะตก ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งเมื่อเกิดหิมะตกหนักจะส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการบิน และลมพายุหมุนเขตร้อน ทำให้มีปริมาณน้ำฝนสูงขึ้น นอกจากนี้ประเทศสาธารณรัฐเกาหลียังได้รับผลกระทบจากพายุทรายเหลือง (Yellow Sand) ที่มีศูนย์กลางอยู่ที่ประเทศสาธารณรัฐจีน ซึ่งเกิดจากฝุ่นทรายที่ถูกพัดมาจากทะเลทรายโกบีในประเทศจีน จนมาถึงประเทศเกาหลี เกิดช่วงฤดูใบไม้ผลิ ในเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม ซึ่งพายุทรายเหลืองจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อทัศนวิสัยการบินของอากาศยาน

2.3) ท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ จังหวัดชิบะ ประเทศญี่ปุ่น

เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ ตั้งอยู่ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ ที่ตั้งอยู่ระหว่างละติจูดที่ 20 และ 30 องศาเหนือ ส่งผลให้มีภูมิอากาศแบบอบอุ่นชื้นภาคพื้นสมุทร แบบ C โดยมี 4 ฤดูกาล คือ ฤดูใบไม้ผลิ ฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว โดยในเขตนี้อาจได้รับผลกระทบจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะพัดพาลมหนาว ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ทั้งเย็นและแห้ง และยังคงส่งผลให้เกิดหิมะตก ส่งผลกระทบต่อการบิน และผลกระทบจากลมมรสุมเขตร้อน ที่จะทำให้มีปริมาณน้ำฝนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังได้รับผลกระทบจากพายุทรายเหลือง (Yellow Sand) ที่มีศูนย์กลางอยู่ที่ทะเลทรายโกบีในประเทศจีน และมักจะเกิดในช่วงฤดูใบไม้ผลิ ถึงแม้ว่าประเทศญี่ปุ่นจะได้รับผลกระทบน้อย แต่พายุทรายเหลืองก็ยังส่งผลเสียต่อทัศนวิสัยการบินอยู่ดี

2.2.2 ความสะดวกในการเข้าถึง

ด้านความสะดวกในการเข้าถึงท่าอากาศยาน จะพิจารณา 2 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านการเข้าถึงท่าอากาศยาน และปัจจัยด้านที่พัก และ โรงแรม

1) ด้านการเข้าถึงท่าอากาศยาน

1.1) ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

การเข้าถึงท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ถ้ามาจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ เมื่อถึงจังหวัดสระบุรี ให้ใช้ถนนเส้นกาญจนาภิเษก ออกเส้นบางนา และต่อไปยังถนนกรุงเทพ-ชลบุรี เพื่อเข้าท่าอากาศยาน ภาคใต้และภาคตะวันตกของประเทศ ให้ต่อไปยังทางพิเศษเฉลิมมหานคร เมื่อถึงจังหวัดสมุทรสงคราม และใช้ถนนกรุงเทพ-พัทยา สายใหม่ เพื่อเข้าท่าอากาศยาน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้ใช้ถนนเลียบเนิน ต่อไปยังถนนชนะอุทิศ และใช้ถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ หรือทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เพื่อเข้าท่าอากาศยาน ซึ่งถนนทางเข้า-ออกท่าอากาศยานมีทั้งหมด 5 สาย คือ ถนนกรุงเทพ-ชลบุรี ทางยกระดับจากถนนร่มเกล้า และถนนกิ่งแก้ว ถนนบางนา-บางปะกง และทางพิเศษบูรพาวิถี ถนนอ่อนนุช ถนนกิ่งแก้ว นอกจากนี้ยังมีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Link) และยังมีรถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ

1.2) ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน

จากกรุงโซล ให้ใช้ถนนชองโด และตัดเข้าถนน Incheon International Airport expressway เพื่อเข้าสู่ท่าอากาศยาน ถ้ามาจากอันซานให้ใช้ทางด่วนของดง และตัดเข้าทางด่วนของคิน หมายเลข 3 และต่อสะพานอินชอน (Incheon Bridge) เพื่อเข้าท่าอากาศยาน ซึ่งทุกๆ สถานที่จะต้องผ่านถนน Incheon International Airport expressway และสะพานอินชอนทั้งหมด นอกจากนี้ยังสามารถใช้รถไฟ KTX และใช้บริการรถแท็กซี่สาธารณะได้อีกด้วย

1.3) ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ

ทิศใต้ แถบโอซาก้า เกียวโต ใช้ทางด่วนชินโทเมอิ และทางด่วนฮิกาชิ-คันโต เมื่อถึงจังหวัดชิบะให้ใช้ทางด่วนชิน-คุโอะ เพื่อเข้าท่าอากาศยาน เช่นเดียวกับเมืองโยโกฮาม่า สำหรับทิศเหนือ แถบสอกไกโด ชับโปโร ใช้ถนน Japan National หมายเลข 273 ต่อเส้นทางด่วนอะซาฮิกาวะ-มอนเบชิ เข้าถนนสะยาคุ-เซกิ ตัดเข้าทางด่วนคันซากิ และใช้ทางหลวงหมายเลข 107, 63, 115 เพื่อเข้าถึงท่าอากาศยาน นอกจากนี้ยังสามารถใช้บริการรถไฟสาธารณะ (JR) และรถแท็กซี่สาธารณะ เพื่อเข้าท่าอากาศยานได้ด้วย

2) ด้านที่พักและโรงแรม

2.1) ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

ที่พักและโรงแรม บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิมีหลายแห่ง ซึ่งแต่ละแห่งก็มีความแตกต่างกันตามความห่างไกลจากท่าอากาศยาน และการให้บริการ ซึ่งการเดินทางจากท่าอากาศยานใช้เวลาประมาณ 5 นาที คือ โรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ ถัดมาคือ โรงแรม YHA Bangkok และ โรงแรม Ok-Home Airport

2.2) ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน

ที่พักและโรงแรม บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีหลายแห่ง ทั้งโรงแรม และรีสอร์ท ซึ่งราคาแต่ละแห่งจะขึ้นอยู่กับระยะห่างจากท่าอากาศยานและบริการพิเศษในโรงแรม ซึ่งโรงแรมที่ใช้เวลาเดินทางจากท่าอากาศยานประมาณ 10 นาที คือ โรงแรม Grand Hyatt Incheon ถัดมาคือ โรงแรม Hu Incheon Airport

2.3) ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ

ที่พักและโรงแรม บริเวณท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ มีหลายแห่งให้นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการ ซึ่งโรงแรมที่อยู่ภายในท่าอากาศยานคือ Nine hours Narita Airport นอกจากนี้โรงแรมที่อยู่ห่างออกไปจากท่าอากาศยานคือ โรงแรมฮิลตัน โตเกียว นาริตะ และ โรงแรม ANA คราวน์พลาซ่า นาริตะ

2.2.3 การจัดการท่าอากาศยาน

สำหรับในการจัดการท่าอากาศยานนั้น ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลของบริษัท Skytrax ซึ่งเป็นบริษัทที่ทำการศึกษาตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานของท่าอากาศยานกว่า 725 แห่ง โดยเก็บข้อมูลจากผู้ให้บริการผ่านทาง การให้คะแนนและการแสดงความคิดเห็นทางเว็บไซต์ www.airlinequality.com และการจัดการท่าอากาศยานจะพิจารณา 3 ปัจจัย คือ ด้านด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านสภาพแวดล้อม และด้านพนักงาน

1) ด้านด้านตรวจคนเข้าเมือง

จากผลการสำรวจพบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิระยะเวลาที่รอและช่องทางด่วนพิเศษอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนความยาวของแถวทั้งขาเข้าและขาออกอยู่ในเกณฑ์พอใช้ ต่อมาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนระยะเวลาที่รออยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนความยาวของแถวทั้งขาเข้า-ขาออก และการใช้ช่องทางด่วนพิเศษอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สุดท้ายท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะระยะเวลาที่รอ ความยาว

ของแถวขาออก และการใช้ช่องทางด่วนพิเศษอยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนความยาวของแถวขาเข้าอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ความสามารถของด่านตรวจคนเข้าเมืองของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

ด่านตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ
ระยะเวลาที่รอ	ค่อนข้างดี	ดี	ดี
ความยาวของแถวของด่านตรวจ คนเข้าเมือง (ขาเข้า)	พอใช้	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี
ความยาวของแถวของด่านตรวจ คนเข้าเมือง (ขาออก)	พอใช้	ค่อนข้างดี	ดี
ช่องทางด่วนพิเศษ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

2) ด้านสภาพแวดล้อม

จากผลการสำรวจจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือส่วนอาคารผู้โดยสาร และส่วนสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในส่วนอาคารผู้โดยสารในประเทศจำนวนที่หนึ่ง แสงสว่างจากธรรมชาติ สภาพแวดล้อมและการตกแต่ง ทัศนียภาพภายนอก อุณหภูมิอากาศ การให้บริการอินเทอร์เน็ต (Wi-Fi) การให้บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ โทรศัพท์สาธารณะ และศูนย์ธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนปริมาณความแออัดของผู้โดยสาร ความสะอาดทั่วไป จอแสดงผลตารางเที่ยวบิน ความชัดเจนของป้ายท่าอากาศยาน เคาน์เตอร์ให้บริการ ตู้ขึ้นบัตร และสำนักงานแลกเงิน อยู่ในเกณฑ์ดี ทางอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ จำนวนที่หนึ่ง ปริมาณความแออัดของผู้โดยสาร แสงสว่างจากธรรมชาติ สภาพแวดล้อมและการตกแต่ง ทัศนียภาพภายนอก ความสะอาดทั่วไป อุณหภูมิอากาศ เคาน์เตอร์ให้บริการ การให้บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ โทรศัพท์สาธารณะ และศูนย์ธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนจอแสดงผลตารางเที่ยวบิน ความชัดเจนของป้ายท่าอากาศยาน ตู้กดขึ้นบัตร สำนักงานแลกเงิน และการให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สาย อยู่ในเกณฑ์ดี

ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสาร 1 อาคาร จำนวนที่หนึ่ง แสงสว่างจากธรรมชาติ ทัศนียภาพภายนอก ความสะอาดทั่วไป ตู้กดขึ้นบัตร การให้บริการอินเทอร์เน็ต (Wi-Fi) การให้บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ และโทรศัพท์สาธารณะอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ส่วนปริมาณความแออัดของ

ผู้โดยสาร สภาพแวดล้อมและการตกแต่ง อุณหภูมิอากาศ จอแสดงผลตารางเที่ยวบิน ความชัดเจนของป้ายท่าอากาศยาน เคาน์เตอร์ให้บริการ สำนักงานแลกเงิน และศูนย์ธุรกิจอยู่ในเกณฑ์ดี

ท่าอากาศยานนานาชาตินริตะแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 อาคาร คืออาคารผู้โดยสาร 1 และอาคารผู้โดยสาร 2 ซึ่งทั้ง 2 อาคารอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด แต่ส่วนโทรศัพท์สาธารณะของอาคารผู้โดยสารทั้ง 1 และ 2 และศูนย์ธุรกิจของอาคารผู้โดยสาร 1 อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การจัดการขั้นพื้นฐานส่วนอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

สภาพแวดล้อมของอาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ		ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ	
	อาคารผู้โดยสารในประเทศ	อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ		อาคารผู้โดยสาร 1	อาคารผู้โดยสาร 2
จำนวนที่นั่ง	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดีมาก	ดี	ดี
ปริมาณความแออัดของผู้โดยสาร	ดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
แสงสว่างจากธรรมชาติ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดีมาก	ดี	ดี
สภาพแวดล้อมและการตกแต่ง	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
ทัศนียภาพภายนอก	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดีมาก	ดี	ดี
ความสะดวกทั่วไป	ดี	ค่อนข้างดี	ดีมาก	ดี	ดี
อุณหภูมิอากาศ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
จอแสดงผลตารางเที่ยวบิน	ดี	ดี	ดี	ดี	ดี
ความชัดเจนของป้ายท่าอากาศยาน	ดี	ดี	ดี	ดี	ดี
เคาน์เตอร์ให้บริการ	ดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
ตู้กดธนบัตร	ดี	ดี	ดีมาก	ดี	ดี
สำนักงานแลกเงิน	ดี	ดี	ดี	ดี	ดี
การให้บริการอินเทอร์เน็ต (Wi-Fi)	ค่อนข้างดี	ดี	ดีมาก	ดี	ดี
การให้บริการอินเทอร์เน็ตสาธารณะ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดีมาก	ดี	ดี
โทรศัพท์สาธารณะ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดีมาก	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี
ศูนย์ธุรกิจ	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ค่อนข้างดี	ดี

หมายเหตุ ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

จากผลการสำรวจในส่วนสิ่งอำนวยความสะดวก ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ส่วนอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ สถานที่ตั้งห้องน้ำ ความสะดวกสบายของที่พัก สถานที่เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็กทารก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และจุดสูบบุหรี่ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ ความสะอาดของห้องน้ำ จำนวนห้องอาบน้ำ สนามเด็กเล่น แหล่งสันทนาการ มุมพักผ่อน ความสะดวกของพื้นที่ขณะรอ และจำนวนที่นั่งระหว่างรอขึ้นทำอากาศยานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี สำหรับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ สถานที่ตั้งห้องน้ำ จำนวนห้องอาบน้ำ สนามเด็กเล่น แหล่งสันทนาการ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ มุมพักผ่อน ความสะดวกของพื้นที่ขณะรอ และจำนวนที่นั่งระหว่างรอขึ้นทำอากาศยานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนความสะดวกสบายของที่พัก สถานที่เปลี่ยนผ้าอ้อมทารก และจุดสูบบุหรี่อยู่ในเกณฑ์พอใช้ และความสะอาดของห้องน้ำอยู่ในเกณฑ์ดี

ทำอากาศยานนานาชาติอินชอนการจัดการของสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในเกณฑ์ดี แต่สถานที่เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็กทารกและความสะดวกของพื้นที่สำหรับรออยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี

ทำอากาศยานนานาชาตินิริตะในส่วนอาคารผู้โดยสาร 1 ความสะดวกสบายของที่พักอยู่ในเกณฑ์พอใช้ ส่วนสถานที่ตั้งห้องน้ำ สิ่งอำนวยความสะดวกของผู้พิการ และจุดสูบบุหรี่อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี

ความสะอาดของห้องน้ำ จำนวนห้องอาบน้ำ สถานที่เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็กทารก สนามเด็กเล่น แหล่งสันทนาการ มุมพักผ่อน ความสะดวกของพื้นที่สำหรับรอ และจำนวนที่นั่งระหว่างรอขึ้นอากาศยานอยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนอาคารผู้โดยสาร ความสะดวกสบายของที่พักอยู่ในเกณฑ์พอใช้

สถานที่ตั้งห้องน้ำ สถานที่เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็กทารก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และจุดสูบบุหรี่อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนความสะอาดของห้องน้ำ จำนวนห้องอาบน้ำ สนามเด็กเล่น มุมพักผ่อน ความสะดวกของพื้นที่สำหรับรอ และจำนวนที่นั่งระหว่างรอขึ้นอากาศยานอยู่ในเกณฑ์ดี ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การจัดการขั้นพื้นฐานส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

สภาพแวดล้อมของ สิ่งอำนวยความสะดวก ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ		ท่าอากาศยานนานาชาติ อินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาติ นาริตะ	
	อาคารผู้โดยสาร ในประเทศ	อาคาร ผู้โดยสาร ระหว่าง ประเทศ		อาคาร ผู้โดยสาร 1	อาคาร ผู้โดยสาร 2
สถานที่ตั้งห้องน้ำ	พอใช้	ค่อนข้างดี	ดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี
ความสะอาดของห้องน้ำ	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี	ดี
จำนวนห้องอาบน้ำ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
ความสะดวกสบายของที่พักร	พอใช้	พอใช้	ดี	พอใช้	พอใช้
สถานที่เปลี่ยนผ้าอ้อมเด็กทารก	พอใช้	พอใช้	ค่อนข้างดี	ดี	ค่อนข้างดี
สนามเด็กเล่น	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
แหล่งสัมมนาการ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ค่อนข้างดี
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ	พอใช้	ค่อนข้างดี	ดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี
มุมพักผ่อน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
จุดสูบบุหรี่	พอใช้	พอใช้	ดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี
ความสะดวกของพื้นที่สำหรับรอ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี
จำนวนที่นั่งรอขึ้นอากาศยาน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี

หมายเหตุ ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

3) ด้านพนักงาน

จากการสำรวจพบว่า ความสามารถของพนักงานด้านตรวจสอบความปลอดภัยผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ด้านประสิทธิภาพของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนด้านทัศนคติ และด้านความสามารถในการใช้ภาษาของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนและนาริตะ ด้านประสิทธิภาพและด้านทัศนคติของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนความสามารถในการใช้ภาษาของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ความสามารถของพนักงานที่ด้านตรวจความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ความสามารถของพนักงานที่ด้านตรวจ ความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทำอากาศยาน	ทำอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ	ทำอากาศยานนานาชาติ อินชอน	ทำอากาศยานนานาชาติ นาริตะ
ประสิทธิภาพของพนักงาน	ดี	ดี	ดี
ทัศนคติของพนักงาน	ค่อนข้างดี	ดี	ดี
ความสามารถในการใช้ภาษาของพนักงาน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

จากผลการสำรวจความสามารถของพนักงานที่ด้านตรวจคนเข้าเมือง พบว่า ด้านทัศนคติและความสามารถในการใช้ภาษาของพนักงานทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ต่อมาทำอากาศยานนานาชาติอินชอนและนาริตะ ด้านทัศนคติของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ดีและด้านความสามารถในการใช้ภาษาของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ความสามารถของพนักงานที่ด้านตรวจคนเข้าเมือง

พนักงานที่ด้านตรวจคน เข้าเมือง ทำอากาศยาน	ทำอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ	ทำอากาศยานนานาชาติ อินชอน	ทำอากาศยานนานาชาติ นาริตะ
ทัศนคติของพนักงาน	ค่อนข้างดี	ดี	ดี
ความสามารถในการใช้ภาษาของพนักงาน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

2.2.4 ด้านอื่นๆ

สำหรับในการจัดการทำอากาศยานนั้น ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลของบริษัท Skytrax ซึ่งเป็นบริษัทที่ทำการสำรวจคุณภาพมาตรฐานของทำอากาศยานกว่า 725 แห่ง โดยเก็บข้อมูลจากผู้ใช้บริการผ่านทาง การให้คะแนนและการแสดงความคิดเห็นทางเว็บไซต์ www.airlinequality.com และด้านอื่นๆ ของทำอากาศยานจะพิจารณา 3 ด้าน คือ ด้านร้านอาหาร/ศูนย์อาหาร และด้านร้านค้าทั่วไป

1) ด้านร้านอาหาร/ศูนย์อาหาร

จากผลการสำรวจด้านร้านอาหาร พบว่า ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิทั้งอาคารผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศมีตัวเลือกอาหารพื้นเมืองอยู่ในเกณฑ์ดี ส่วนตัวเลือกอาหารนานาชาติและการให้บริการของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ต่อมาทำอากาศยานนานาชาติอินชอนมีตัวเลือกอาหารพื้นเมืองอยู่ในเกณฑ์ดีมาก ส่วนตัวเลือกอาหารนานาชาติอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดีและการให้บริการของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ดี สุดท้ายทำอากาศยานนานาชาตินริตะ ทั้งอาคารผู้โดยสาร 1 และ 2 อยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด แต่ด้านตัวเลือกอาหารพื้นเมืองของอาคารผู้โดยสาร 1 อยู่ในเกณฑ์ดีมาก ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ศักยภาพของร้านอาหาร/ศูนย์อาหาร ของทำอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

ร้านอาหาร ทำอากาศยาน	ทำอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ		ทำอากาศยานนานาชาติ อินชอน	ทำอากาศยานนานาชาติ นริตะ	
	อาคาร ผู้โดยสารใน ประเทศ	อาคาร ผู้โดยสาร ระหว่าง ประเทศ		อาคาร ผู้โดยสาร 1	อาคาร ผู้โดยสาร 2
ตัวเลือกอาหารพื้นเมือง	ดี	ดี	ดีมาก	ดีมาก	ดี
ตัวเลือกอาหารนานาชาติ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี
การให้บริการของพนักงาน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี

หมายเหตุ ทำอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

จากผลการสำรวจด้านอาหารและเครื่องดื่ม พบว่า ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิมีเวลาเปิดให้บริการ ราคาที่ยุติธรรม และมีทางเลือกในการชำระเงินทั้งอาคารผู้โดยสารในประเทศ และระหว่างประเทศอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดีทั้งหมด ต่อมาทำอากาศยานนานาชาติอินชอนและนริตะ ด้านอาหารและเครื่องดื่มอยู่ในเกณฑ์ดี ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ศักยภาพของอาหารและเครื่องดื่ม ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

ด้านอาหารและ เครื่องดื่ม	ท่าอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิ		ท่าอากาศยาน นานาชาติอินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาติ นริตะ	
	อาคาร ผู้โดยสาร ภายในประ เทศ	อาคาร ผู้โดยสาร ระหว่าง ประเทศ		อาคาร ผู้โดยสาร 1	อาคาร ผู้โดยสาร 2
ท่าอากาศยาน					
เวลาที่เปิดให้บริการ	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
ราคายุติธรรม	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี
ทางเลือกในการชำระเงิน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี

หมายเหตุ ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

ผลการสำรวจด้านกาแฟและของว่าง พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิร้านกาแฟ-ของว่าง ทั้งด้านนอกและด้านใน ของอาคารผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด และท่าอากาศยานนานาชาตินริตะด้านนอกของอาคารผู้โดยสาร 1 อยู่ในเกณฑ์ดีมาก แต่ของอาคารผู้โดยสาร 2 อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนด้านในของอาคารทั้ง 2 อยู่ในเกณฑ์ดี ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ศักยภาพของร้านกาแฟ-ของว่าง ของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

พื้นที่ด้านร้านกาแฟ และของว่าง	ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณ ภูมิ		ท่าอากาศยานนานาชาติ อินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาติ นริตะ	
	อาคาร ผู้โดยสารใน ประเทศ	อาคาร ผู้โดยสาร ระหว่าง ประเทศ		อาคาร ผู้โดยสาร 1	อาคาร ผู้โดยสาร 2
ท่าอากาศยาน					
ข้างนอก	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดีมาก	ค่อนข้างดี
ข้างใน	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี

หมายเหตุ ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

2) ด้านร้านขายสินค้า

ผลการสำรวจพบว่า ร้านขายสินค้าทั่วไปของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศพื้นที่ด้านนอก-ด้านในและศักยภาพของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศพื้นที่ด้านนอกอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ส่วนพื้นที่ด้านในและศักยภาพของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ดี ต่อมาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนทั้งพื้นที่ด้านนอก-ด้านในอยู่ในเกณฑ์ดี และศักยภาพของพนักงานอยู่ในเกณฑ์ดีมาก สุดท้ายท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ อาคารผู้โดยสาร 1 พื้นที่ด้านนอก อยู่ในเกณฑ์ดีมาก แต่ส่วนที่เหลืออยู่ในเกณฑ์ดี ดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ศักยภาพของร้านขายสินค้าทั่วไปของท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 3 แห่ง

ร้านขายสินค้าทั่วไป ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ		ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ	
	อาคารผู้โดยสาร ในประเทศ	อาคารผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ		อาคาร ผู้โดยสาร 1	อาคาร ผู้โดยสาร 2
บริเวณข้างนอก	ค่อนข้างดี	ค่อนข้างดี	ดี	ดีมาก	ดี
บริเวณข้างใน	ค่อนข้างดี	ดี	ดี	ดี	ดี
ศักยภาพของพนักงาน	ค่อนข้างดี	ดี	ดีมาก	ดี	ดี

หมายเหตุ ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

จากผลการสำรวจด้านร้านขายสินค้าปลอดภาษีอากร พบว่า อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ มีความหลากหลายของยี่ห้อสินค้าอยู่ในเกณฑ์ดี ด้านความยุติธรรมของราคาและความหลากหลายของประเภทสินค้าอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ต่อมาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนอยู่ในเกณฑ์ดีทั้งหมด สุดท้ายท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะมีความหลากหลายของยี่ห้อสินค้าและประเภทสินค้าอยู่ในเกณฑ์ดี และมีความยุติธรรมของราคาอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ศักยภาพของร้านขายสินค้าปลอดภาษีของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

ร้านขายสินค้าปลอด ภาษีอากร ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ		ท่าอากาศยานนานาชาติ อินชอน	ท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ	
	อาคารผู้โดยสาร ในประเทศ	อาคารผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ		อาคารผู้โดยสาร 1	อาคารผู้โดยสาร 2
ความหลากหลายของยี่ห้อ สินค้า	ไม่ปรากฏ	ดี	ดี	ไม่ปรากฏ	ดี
ความยุติธรรมของราคา สินค้า	ไม่ปรากฏ	ค่อนข้างดี	ดี	ไม่ปรากฏ	ค่อนข้างดี
ความหลากหลายของ ประเภทสินค้า	ไม่ปรากฏ	ค่อนข้างดี	ดี	ไม่ปรากฏ	ดี

หมายเหตุ ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีอาคารผู้โดยสารแห่งเดียว

ที่มา : ผลสำรวจของบริษัท Skytrax (www.airlinequality.com)

2.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

2.3.1 ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

1) จุดแข็ง

ด้านกายภาพ พื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิกว้างใหญ่ จึงทำให้ท่าอากาศยานสามารถขยายพื้นที่ออกไปเพื่อการพัฒนาในอนาคตได้ นอกจากนี้ที่ตั้งของท่าอากาศยานยังอยู่ในพื้นที่ที่ไม่ได้ค่อยได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงของอากาศมากนัก เนื่องจากท่าอากาศยานอยู่ในพื้นที่ตรงกลางที่ไม่ค่อยได้รับมรสุมโดยตรง

ด้านความสะดวกในการเข้าถึง ถึงแม้ท่าอากาศยานจะห่างจากเมืองหลักถึง 25 กิโลเมตร แต่การเข้าถึงท่าอากาศยานมีหลายเส้นทางทำให้การเดินทางสะดวก และสามารถหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรได้

ด้านอื่นๆ ร้านอาหาร/ศูนย์อาหารของท่าอากาศยานมีอาหารให้เลือกหลายหลายชนิด

2) จุดอ่อน

ด้านกายภาพ เนื่องจากพื้นที่บริเวณเดิมเป็นพื้นที่ลุ่มน้ำขัง ทำให้ฐานดินข้างใต้อ่อน ทำให้ทรุดง่าย

ด้านการจัดการท่าอากาศยาน ในปัจจุบันพนักงาน ประสิทธิภาพการใช้ภาษาของพนักงานยังไม่คล่องแคล่วมากนัก

3) โอกาส

ปัจจุบันภายนอก ท่าอากาศยานได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐเป็นอย่างมาก เพื่อต้องการผลักดันให้ท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการบินแห่งภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้

4) อุปสรรค

ปัจจุบันภายนอก เนื่องจากปัญหาความไม่สงบทางการเมืองของประเทศ จึงทำให้มีผู้โดยสารเข้าใช้ท่าอากาศยานน้อยลง

2.3.2 ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน

1) จุดแข็ง

ด้านกายภาพ ท่าอากาศยานมีพื้นที่กว้างใหญ่ ดังนั้นจึงสามารถขยายท่าอากาศยานได้อีก เพื่อการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต

ด้านความสะดวกในการเข้าถึง การเดินทางมาท่าอากาศยานมีถนนหลายเส้นทำให้มีความสะดวกสบายในการเข้าถึง

ด้านการจัดการของท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานมีการจัดการทั่วไปได้ดีในหลายๆ ด้าน เช่น การให้บริการอินเทอร์เน็ต ความสะดวกทั่วไป เป็นต้น

ด้านอื่นๆ ร้านขายสินค้าปลอดภาษีของท่าอากาศยานมีการจัดการที่อยู่ในเกณฑ์ดี

2) จุดอ่อน

ด้านกายภาพ ท่าอากาศยานได้รับผลกระทบจากลักษณะภูมิอากาศที่แปรผัน นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากพายุทรายเหลืองจากประเทศจีนด้วย

ด้านการจัดการ ด้านพนักงาน ซึ่งทัศนคติของพนักงานบางตำแหน่งไม่ค่อยดี รวมถึงประสิทธิภาพการ
ใช้ภาษายังไม่ค่อยคล่องแคล่วมากนัก

3) โอกาส

ปัจจัยภายนอก ภาครัฐส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานให้เป็นจุดศูนย์กลาง และมีความทันสมัย

4) อุปสรรค

ด้านกายภาพ ถึงแม้ท่าอากาศยานจะมีพื้นที่ขนาดใหญ่ แต่การจะขยายพื้นที่ท่าอากาศยาน ส่วนหนึ่ง
ก็ต้องมาจากการถมทะเล ที่ต้องใช้งบประมาณสูง

2.3.3 ท่าอากาศยานนานาชาติฉะเชิงเทรา

1) จุดแข็ง

ด้านกายภาพ ท่าอากาศยานตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เป็นที่ราบ

ด้านความสะดวกในการเข้าถึง การเข้าถึงท่าอากาศยานสามารถมาได้หลายเส้นทาง และมีบริการรถ
สาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูงและมีความปลอดภัย

ด้านการจัดการ ท่าอากาศยานมีการจัดการที่มีประสิทธิภาพมาก โดยเฉพาะ เรื่องความสะอาด

2) จุดอ่อน

ด้านกายภาพ ท่าอากาศยานตั้งอยู่ในประเทศญี่ปุ่นที่มีภัยพิบัติหลายอย่าง ทั้งลมมรสุม พายุหิมะ และ
การแปรผันของอากาศบ่อยครั้ง รวมถึงยังอยู่ใกล้กับเขตรอยเลื่อน ทำให้ได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหว
ด้วย

3) โอกาส

ปัจจัยภายนอก ภาครัฐให้การสนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยาน ซึ่งเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2558
ท่าอากาศยานเพิ่งเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสาร 3 เพื่อเป็นการพัฒนาท่าอากาศยานด้วย

4) อุปสรรค

ด้านกายภาพ พื้นที่ของท่าอากาศยานมีขนาดเล็ก ดังนั้นจึงจะยากต่อการขยายพื้นที่เพื่อพัฒนาต่อไป
อีกทั้งท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่ห่างจากเขตโตเกียว ถึง 57 กิโลเมตร

3. สรุปและอภิปรายผล

ผลการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบทางที่ตั้งและศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ สามารถสรุปได้เป็น 3 ส่วน คือ 1) เพื่อศึกษารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ 3) เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

3.1 การศึกษารูปแบบทางที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ

ผลการศึกษาพบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิมีรูปร่างเป็นรูปทรงขวดน้ำ ซึ่งเป็นพื้นดินลุ่มต่ำของอำเภอบางพลี การใช้พื้นที่บริเวณท่าอากาศยานแบ่งเป็นทางตอนเหนืออยู่ติดกับเขตชุมชนและเขตนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง ทางตอนใต้ติดกับเขตชุมชนและเขตนิคมอุตสาหกรรมบางโหลง ทางตะวันออกอยู่ติดกับเขตชุมชนราชาเทวะ และทางตะวันตกติดกับพื้นที่เกษตรกรรมนาข้าว และเลี้ยงของตำบลศิระชะเอม ต่อมาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมกะทกรัด ตั้งอยู่บนพื้นที่ของเกาะยางจงที่เกิดจากการถมทะเล (Land Reclamation) ระหว่างเกาะยางจง เกาะซัมมิก เกาะชินบูล และเกาะยองยู ซึ่งการใช้พื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยานทางตอนเหนือและตอนใต้อยู่ติดกับทะเลเหลือง ทางตะวันออกติดกับเขตชุมชนบยอนกิล และนิคมอุตสาหกรรมทางทะเล สูดท้ายทางตะวันตกติดกับนิคมอุตสาหกรรมและเขตป่าไม้ของเกาะยางจง และท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะมีรูปร่างเป็นรูปสี่เหลี่ยมกะทกรัด ตั้งอยู่บนที่ราบ ในเมืองนาริตะ การใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบของท่าอากาศยาน ทางตอนเหนือและตะวันตกติดกับอุทยานป่าไม้แห่งชาติ ทางตะวันออกอยู่ติดกับเขตชุมชนชั้นริชุกะ และทางตอนใต้อยู่ติดกับ เขตเกษตรกรรมนาข้าว เขตชุมชน และโรงงานอุตสาหกรรมของเมืองชุนบู

3.2 การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ อินชอน และนาริตะ ประกอบไปด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่ 1 ด้านกายภาพ พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนมีพื้นที่ใหญ่ที่สุด และท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะมีที่ตั้งไม่เหมาะสมเนื่องจากอยู่ใกล้เขตรอยเลื่อน และท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิได้รับผลกระทบจากภูมิอากาศน้อยที่สุด ปัจจัยที่ 2 ด้านความสะดวกในการเข้าถึง พบว่า ท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีความสะดวกทั้งในการเข้าถึงท่าอากาศยานและด้าน โรงแรม, ที่พัก

และปัจจัยที่ 3 ด้านการจัดการท่าอากาศยาน พบว่า โดยรวมการจัดการทั่วไปของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิจะอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดีถึงดี ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมาก และท่าอากาศยานนานาชาตินริตะอยู่ในเกณฑ์ดีเป็นส่วนใหญ่ ปัจจัยที่ 4 ด้านอื่นๆ คือ ด้านร้านอาหาร/ศูนย์อาหาร และร้านขายสินค้า พบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิโดยส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ต่อมาท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนอยู่ในเกณฑ์ดีเช่นเดียวกับท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ

3.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง

ผลการศึกษาพบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ มีจุดแข็ง คือมีพื้นที่กว้างใหญ่และไม่ค่อยได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติทางธรรมชาติมากนัก จุดอ่อน คือ ที่ดินของท่าอากาศยานมีความเปราะบางเนื่องจากดินข้างใต้อ่อนทำให้ทรุดง่าย โอกาสของท่าอากาศยานเนื่องจาก ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ และอุปสรรคคือความไม่สงบทางการเมืองของประเทศ

ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอน มีจุดแข็ง ด้านขนาดของพื้นที่ ความสะดวกในการเข้าถึง และการจัดการที่ดีของท่าอากาศยาน จุดอ่อน คือ ได้รับผลกระทบทางภูมิอากาศ โอกาสคือ ได้รับการส่งเสริมการพัฒนาจากรัฐบาล และอุปสรรค คือ ถ้าจะขยายท่าอากาศยานต้องใช้การถมทะเล ซึ่งต้องใช้งบประมาณสูง

ท่าอากาศยานนานาชาตินริตะ มีจุดแข็ง ด้านการเข้าถึงท่าอากาศยานและการจัดการที่ดีของท่าอากาศยาน มีจุดอ่อนคือ มีที่ตั้งที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายอย่าง โอกาสคือได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล และอุปสรรคคือ ท่าอากาศยานมีพื้นที่ค่อนข้างเล็ก ดังนั้นจึงเป็นอุปสรรคในการขยายท่าอากาศยานเพื่อการพัฒนา

3.4 ปัญหาและอุปสรรค

- 1) ข้อมูลที่นำมาศึกษาและวิเคราะห์มีส่วนที่เป็นภาษาต่างประเทศ ทั้งภาษาอังกฤษ และภาษาเกาหลี ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องแปลข้อมูลก่อนจะนำมาใช้ได้
- 2) ข้อมูลบางส่วนยังไม่มีเปิดเผยออกมา

3.5 ข้อเสนอแนะ

1) ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติ ชางจี ของสิงคโปร์ เพื่อนำจุดแข็ง หรือข้อดี มาหาแนวทางพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

เอกสารอ้างอิง

หนังสือ

ชนรัตน์ ภูรัตน์. ความสามารถในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย.

วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2553.

พรนพ พุกกะพันธ์. ธุรกิจการบิน **Airline Business**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

ยุทธกิจ ครุฑาโรจน์. แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ระหว่างเชียงใหม่และกรุงเทพมหานครโดยรวมตัวแฝง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2553

สถาบันเทคโนโลยีการบิน. **อุตสาหกรรมการบิน**. เอกสารประกอบการสอน. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก, 2550

ศรัณยวีร์ คำสี. การเพิ่มประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานของผลิตภัณฑ์พริกหวานไฮโดรโปนิคส์เพื่อการส่งออก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2555

สื่อออนไลน์

กรินทร์ กลิ่นขจร. (ม.ป.ป). การผังเมืองไทยใส่ใจธรรมชาติ. เข้าถึงเมื่อ 6 พฤษภาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.tei.or.th/Event/uep/081126-TAI.htm>

กรมทางหลวง. (ม.ป.ป). โครงการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.doh.go.th/web/important/ipt7.html>.

กรมท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย. (2557). ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิครบรอบ 7 ปีการดำเนินงาน. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2557. เข้าถึงได้จาก <http://www.suvarnabhumiairport.com>.

กรมอุตุนิยมวิทยา. (ม.ป.ป). ภูมิอากาศของประเทศไทย. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.tmd.go.th/info/info.php?FileID=22>.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- แจอิมจี. (2551). การสร้างท่าอากาศยานอินซอน. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://blog.daum.net/_blog/BlogTypeView.do?blogid=06sUm&articleno=11909645&categoryId=330366®dt=20080102184433.
- ซังวอน. (2554). ท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <https://mirror.enha.kr/wiki/%EC%9D%B8%EC%B2%9C%EA%B5%AD%EC%A0%9C%EA%B3%B5%ED%95%AD#toc>
- ไทยตำบล. (ม.ป.ป). ตำบลลาดกระบัง. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaitambon.com/tambon/ttambon.asp?ID=101101>.
- บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (2557). ข้อมูลทั่วไปของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.airportthai.co.th/main/th>.
- บริษัทท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ. (2558). **Narita International Airport**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.narita-airport.jp/en/>.
- บริษัทท่าอากาศยานนานาชาติอินซอน. (2558). **Incheon International Airport**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.airport.kr/eng/>.
- ปรเมธี วิมลศิริ. (2556). บทบาทของการขนส่งทางอากาศต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและประชาคมอาเซียน. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2557. เข้าถึงได้จาก <http://www.nesdb.go.th>.
- พรรคประชาธิปัตย์. (ม.ป.ป). โครงการสนามบินสุวรรณภูมิ. [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.democrat.or.th/th/news-activity/article/winai-book/winai-book5.php>.
- วิกิพีเดียเกาหลี. (ม.ป.ป). ท่าอากาศยานอินซอน. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 8 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://en.wikipedia.org/wiki/Korea>.
- วิกิพีเดียสารานุกรมไทย. (ม.ป.ป). ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะ>

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- สปริงนิวส์. (2554). **แผ่นดินไหวที่ญี่ปุ่น**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.springnews.co.th/global/9763>.
- สมชัย ศรีวิบูลย์. (ม.ป.ป). **โครงการวางและจัดทำผังเมืองเฉพาะพื้นที่ บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiappraisal.org>.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ. (ม.ป.ป). **ทฤษฎี SWOT**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 5 ตุลาคม 2557. เข้าถึงได้จาก <http://www.opdc.go.th>.
- อากม. **ท่าอากาศยานนานาชาติอินชอนกับรางวัล Airport Service Quality 9 ปีซ้อน**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 12 ตุลาคม 2557. เข้าถึงได้จาก <http://www.oknation.net>.
- อานิสงส์ อธิโรจนพิทักษ์. (2552). **แนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการเดินอากาศกรณีศึกษา ท่าอากาศยานสมุย**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมืองบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์. เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2557. บทคัดย่อจาก ฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย <http://www.cuir.car.chula.ac.th>.
- Airport Council International. (2555). **รางวัลท่าอากาศยาน**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.aci.aero/>.
- Katto. (2556). **พายุทรายเหลือง**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://redlovetree.com/tag/พายุทรายเหลือง/>.
- Kidarmy. (2552). **ไปรู้จักส่วนต่างๆ ของสนามบินกันดีกว่า**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2557. เข้าถึงได้จาก http://pantipwahkor.blogspot.com/2009_08_01_archive.html.
- Paul Benjamin. (2556). **สนามบินอินชอน**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.thousandwonders.net/Incheon+International+Airport>.
- Sabaidee. (2556). **เที่ยวญี่ปุ่น**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://sabaidee.blog.so-net.ne.jp/archive/c2300881825-1>.
- Skytrax. (2557). **การจัดอันดับท่าอากาศยาน**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.airlinequality.com>.

เอกสารอ้างอิง (ต่อ)

- Thaigoodview. (2555). ภูมิอากาศของเอเชียตะวันออกเฉียง. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaigoodview.com/library/contest2552/type2/social04/06/climate%20of%20east%20asia.html>.
- Wonderfulpackage. (2556). อากาศประเทศญี่ปุ่น. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.wonderfulpackage.com/p/Narita>.