

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติ
อุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
(ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ)

An Analysis of The Potential of Air Transport Services: Ubon Ratchathani
International Airport to Promote Tourism in Lower North-Eastern, Thailand
(Yasothon, Ubon Ratchathani, Sisaket and Amnat Chareon)

ธิตินันท์ ชาญโกศล¹ / ณัฐพัชร์ เรืองมณีญาต์² / ฐิตินันท์ วารวิณิช³ / นิพนธ์ ระวียัน⁴

Thitinan Chankoson / Nattapat Ruaengmaneeya /

Thitinant Wareewanich / Nipont Raviyan

¹ ภาควิชาบริหารธุรกิจ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Department of Business Administration, Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University

² กองทัพอากาศไทย

Royal Thai Air Force

³⁻⁴ คณะการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

Tourism and Hospitality Management School, Suan Dusit University

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) โดยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ร่วมกับการออกภาคสนาม ผ่านการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมและการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียง ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ ผู้บริหาร หัวหน้างานและหรือ บุคลากรผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่รวม 20 คน ผลการวิจัยพบว่า ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยานอุบลราชธานี จัดว่าระดับดีมาก ศักยภาพด้านการขยายตัวของบริการขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะ เป็น จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร จำนวนการขนส่งสินค้าและจำนวนพัสดุและไปรษณียภัณฑ์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ศักยภาพด้านความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ในมิติระดับการให้บริการของมุมมอง พื้นที่รอและบริเวณหมุนเวียน ความสามารถในการรองรับความต้องการ ในการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสารอยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐาน และศักยภาพด้านความสามารถการให้บริการอากาศยาน ของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี มีความสามารถรองรับปริมาณของนักท่องเที่ยว นักทัศนจรและนักท่องเที่ยวแบบเข้าไป-เย็นกลับ หรือไม่พักแรม ณ ที่ใดที่หนึ่ง

โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งในระดับจังหวัดอุบลราชธานี และกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศไทย

คำสำคัญ : ศักยภาพการบริการขนส่งทางอากาศ, กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

Abstract

The objective of this study was to analyze the potential of air transport services: Ubon Ratchathani International airport to promote tourism in Lower North-eastern, Thailand (Yasothon, Ubon Ratchathani, Sisaket and Amnat Chareon). This research was the qualitative research. The methodologies were studying the secondary data from various documents, field study, non-participatory observe and in-depth interview. The targets divided according to research process, stakeholders in the communities, consisted of experts, specialists, directors of institutions, head of departments/sections, and supportive staffs in the aviation industries, entrepreneurs working in relation to the tourism field, and the citizenry in the communities totally 20 persons. The research showed that the potential of Infrastructure and capacity of Ubon Ratchathani international airport at high level. The trends of expansion of air transport service including aircraft/ movements, passengers, freight, and mail had increased steadily. The capacities ratio of the passenger volume per passenger terminal area in the level of service; the wait or circulate in the passenger terminal area, was at below the level of service standard. The ability of aircraft service was support tourist, visitor, and excursionist. Increasingly, the number of passengers both Ubon Ratchathani province and the Lower North-Eastern Thailand Sub-region (Cluster) were a rapidly growth.

Keywords: Potential of Air transport services, Lower North-Eastern Thailand Sub-region (Cluster)

บทนำ

ภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงของโลกยุคปัจจุบัน นำมาซึ่งความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ได้แก่ การเปิดเสรีทางเศรษฐกิจ ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การส่งเสริมการลงทุน การค้าบริเวณชายแดนและการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจน นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Skies) หรือ การทำการผ่อนปรนด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมในการเปิดเสรีภาคการขนส่งทางอากาศแบบเต็มรูปแบบ เพื่อการส่งเสริมการค้า และการท่องเที่ยว (ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2558) ส่งผลทำให้เกิดสภาวะการการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคทางด้านคมนาคมโดยจะต้องมีการบริการที่เพียงพอ สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่จะเข้าใช้บริการ ดังที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) กล่าวถึง แนวทางการพัฒนาการรองรับการเชื่อมโยงภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็น การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อันเป็นการเตรียมพร้อมรองรับความเป็นเมือง ด้านสาธารณูปโภค และการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการบริการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ดังนั้น การเชื่อมโยงการบินในภูมิภาค (Regional Air Linkage) ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นประเด็นสำคัญหนึ่งที่สำคัญ ด้วยเหตุที่ว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจัดเป็นธุรกิจภาคบริการ ที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ตลอดจน ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ในการนำรายได้และเงินตราเข้ามาสู่ประเทศทางหนึ่ง อีกทั้งยังส่งผลต่อภาคธุรกิจอื่นที่มีความเกี่ยวเนื่องทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังรายงานที่ระบุว่าปี พ.ศ. 2557 ที่ระบุว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) มีมูลค่า รวม 13.13

ล้านล้านบาท เมื่อพิจารณาถึงมูลค่าผลผลิตที่เกิดจากภาคบริการต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมีมูลค่า 5 ล้านล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 39 ทั้งนี้ สามารถสร้างเม็ดเงินหรือรายได้จากธุรกิจบริการการท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่าถึง 1.6 ล้านล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559, และกรมการท่องเที่ยว, 2559) อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานซึ่งมีบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญเปรียบเสมือนเป็นสะพานเชื่อมโยงระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ เพื่อการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และเทคโนโลยี อีกทั้ง เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญในระบบการขนส่งทางอากาศ โดยทำหน้าที่ในการให้บริการเครื่องบิน การบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งนี้ สนามบินนานาชาติอุบลราชธานีเป็นท่าอากาศยานที่สำคัญในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทย อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกรมการบินพลเรือน สังกัดกระทรวงคมนาคม ถือได้ว่าเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีความสามารถรองรับนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ สำหรับการเดินทางมาเพื่อการท่องเที่ยวของภูมิภาคท้องถิ่นและบริเวณใกล้เคียง ถ้าพิจารณามิติด้านการท่องเที่ยวและเชื่อมโยงความเจริญในระดับภูมิภาค ระดับชาติและนานาชาติไปสู่ความเป็นท้องถิ่นได้นั้น จะทำให้เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นได้ ดังสถิติข้อมูล ผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับภูมิภาค (Gross Provincial Product: GPP) ทางด้านภูมิศาสตร์ของท่าอากาศยาน ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษและอำนาจเจริญ) ซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของ สนามบินนานาชาติอุบลราชธานี โดยปี พ.ศ. 2557 พบว่า มีมูลค่ารวม 208 พันล้านบาท ผลผลิตที่เกิดจากภาคบริการต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับภูมิภาค (GPP) มีมูลค่ารวม 95 พันล้านบาท หรือ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 46 นอกจากนี้ รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ในปี พ.ศ. 2557 มีมูลค่ารวม 8 พันล้านบาท มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของกลุ่มร้อยละ 1.71 (กรมการท่องเที่ยว, 2559) ดังนั้น เพื่อเป็นการช่วงชิงความได้เปรียบเชิงความสามารถทางการแข่งขันและความพร้อมทางด้านสนามบิน ด้านการให้บริการ

ขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น อันเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคและท้องถิ่น ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงเมืองและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทย และบริเวณใกล้เคียง ตามแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพ (Cluster) โดยสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (กรมการท่องเที่ยว, 2558) นอกจากนี้ ยังประโยชน์ต่อการผลิตสินค้าและบริการ รวมถึง ภาคธุรกิจการขนส่งอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้ได้รับความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น จากข้อมูลข้างต้น ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาการวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษและอำนาจเจริญ) ทั้งนี้ จากความร่วมมือของการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนแบบเต็มรูป การเชื่อมโยงการบินด้านระบบการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งด้านระบบโลจิสติกส์ พัฒนาบริการขนส่งไปสู่ภูมิภาค ชุมชน และท้องถิ่น จัดเป็นการเพิ่มโอกาสและก่อให้เกิดศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวให้กับชุมชน ท้องถิ่นและบริเวณใกล้เคียง ในภูมิภาคของประเทศ โดยส่งผลให้เกิดคุณค่าเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้ง ยังเป็นการสร้างรากฐานที่สำคัญในระบบเศรษฐกิจและสังคมเชิงจุลภาคและมหภาคของประเทศชาติ

วัตถุประสงค์การวิจัย

วิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ)

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยอาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ทั้งหนังสือ ตำรา เอกสาร วรรณกรรม สถิติ บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาสังเคราะห์เรียบเรียง ทำความเข้าใจเพื่อค้นหาคำตอบและคำอธิบายในวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ข้างต้นซึ่งเป็นวิธีวิจัยเชิงเอกสาร นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้อาศัยการเก็บข้อมูล

จากภาคสนาม (Field Study) ผ่านการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participatory Observe) และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์ที่มีปฏิสัมพันธ์แบบเผชิญหน้า (Face to Face interaction) มีเครื่องมือที่ใช้เป็นแบบผสมผสาน 2 วิธี คือ การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structure interview) โดยประเด็นที่ศึกษาเป็นไปตามหลักสูตรวิทยาและวิธีวิจัยเชิงเอกสารที่กำหนดไว้ และการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured interview) โดยการตั้งข้อคำถามในประเด็นที่เกี่ยวข้องและสอดแทรกเนื้อหาที่มีความสำคัญระหว่างการสัมภาษณ์ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้สรุปบทสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ จากข้อมูลที่ได้ถอดบทสัมภาษณ์และการจดบันทึกไว้ด้วยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ ประมวลและจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้ทั้งหมด โดยการสังเคราะห์ ตีความ ลดทอนขนาด ปริมาณข้อมูลให้เกิดความชัดเจนในการนำเสนอ และการวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Induction) ซึ่งเป็นการตีความเพื่อสรุปข้อมูลจากสิ่งที่ปรากฏหรือปรากฏการณ์ที่มองเห็น สำหรับประชากรและกลุ่มเป้าหมาย เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ที่ศึกษา ด้วยการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งมีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่ได้กำหนด ได้แก่ 1) ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ 3 คน 2) ผู้บริหาร หัวหน้างานและหรือบุคลากรผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบิน 3 คน 3) ตัวแทนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการท่องเที่ยว 4 คน และ 4) ประชาชนในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียงประมาณ 10 คน รวมทั้งสิ้นจำนวน 20 คน

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ สามารถสรุปผลและจำแนกประเด็นอภิปราย ได้ 4 ประเด็น คือ ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยาน การขยายตัวของทางขนส่งทางอากาศ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และความสามารถในการให้บริการอากาศยาน โดยมีสาระดังนี้

1. ด้านลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยานอุบลราชธานี ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสรุปรวบรวมประมวลข้อมูลจากบทสัมภาษณ์ และข้อมูลทุติยภูมิ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยานอุบลราชธานี

เขตการบิน (Airside)	รายละเอียด (Characteristics)
ทางวิ่ง (Runway: RWY)	ขนาด 45 x 3,000 เมตร รับน้ำหนักสูงสุดได้ 72,000 IBS (DUAL TANDEM)
Designator	05 / 23
Surface	ผิวแอสฟัลติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete)
Strength (PCN)	61 / R / C / X / T
Strip dimensions (m)	ขนาด 75 x 3,240 เมตร
ทางขับ (Taxiway)	ขนาด 23 เมตร
Surface	ผิวแอสฟัลติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete)
Strength (PCN)	61 / F / C / X / T
ลานจอดอากาศยาน (Apron)	ขนาด 120 X 270 เมตร
จำนวนลานจอดที่สามารถรองรับได้	4 ลำ/หลุม - เครื่องบินพาณิชย์ เช่น Airbus A300, Boeing737, ATR72

เขตการบิน (Airside)	รายละเอียด (Characteristics)
<p>จำนวนเครื่องบินที่สามารถรองรับได้</p> <p>สะพานเทียบเครื่องบิน</p> <p>สถานีดับเพลิงและการกู้ภัย (Rescue & Fire Fighting Services)</p> <p>จำนวนรถยนต์กู้ภัยและดับเพลิง</p> <p>จำนวนรถบรรทุกน้ำดับเพลิง</p> <p>จำนวนรถพยาบาล</p>	<p>40 เที่ยวบินต่อวัน</p> <p>2 จุด</p> <p>ระดับชั้นในการดับเพลิงระดับ 8</p> <p>3 คัน</p> <p>2 คัน</p> <p>1 คัน</p>
<p>ทางเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับ ตัวเมือง (Accessibility)</p> <p>พิกัดสนามบิน รัศมีโดยรอบ (ARP coordinates)</p>	<p>1 กิโลเมตรทางตอนเหนือ จากตัวเมือง</p> <p>151504.59N 1045212.82E</p>
<p>อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal Building)</p> <p>รองรับผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ</p> <p>จำนวนผู้โดยสารที่สามารถรับรองได้</p> <p>จำนวนผู้โดยสารที่สามารถรับรองได้ในชั่วโมงคับคั่ง</p>	<p>ขนาดพื้นที่รวมประมาณ 15,090 ตรม. (ขาเข้า 1,400 ตรม. ขาออก 1,103 ตรม.)</p> <p>อาคาร 2 ชั้น (สร้างมาตั้งแต่ครั้งตั้งสนามบิน)</p> <p>8,000 คนต่อวัน</p> <p>1,000 คน (ผู้โดยสารขาเข้า 500 คน, ขาออก 500 คน)</p>
<p>ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ</p> <p>ความสามารถรองรับพื้นที่จอดรถบัส</p> <p>ความสามารถรองรับการจอดรถยนต์</p> <p>ความสามารถรองรับ การจอดรถจักรยานยนต์</p>	<p>ประมาณ 13 คัน</p> <p>ประมาณ 250 คัน (สำหรับผู้โดยสาร)</p> <p>ประมาณ 100 คัน</p>
<p>การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS)</p>	<p>ชั้นของห้วงอากาศที่มีการบริการจราจรทางอากาศ ชั้นซี (Airspace Classification: C) *</p>
<p>ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ</p> <p>ประเภททัศนวิสัย</p> <p>ประเภทวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ</p>	<p>ระบบไฟ PAPI Light-Left 3°, RWY Edge LGT, LEN, 3,000 m 60 m</p> <p>RTIL, RELS, TWY Edge LGT, YCZ: 600 m</p> <p>NDB, DVOR/DME, ILS CATI, LOC RWY23, GP/DME, TACAN</p>

เขตการบิน (Airside)	รายละเอียด (Characteristics)
เครื่องมือรักษาความปลอดภัยและ สิ่งอำนวยความสะดวก	<p>ระบบสายพานขนส่งกระเป๋าและสัมภาระห้องผู้โดยสารขาเข้า (ภายในประเทศและต่างประเทศ)</p> <p>เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน, เครื่องตรวจค้นแบบมือถือ</p> <p>เครื่องตรวจค้นสัมภาระผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง</p> <p>รถเข็นสัมภาระของผู้โดยสาร, ลิฟต์โดยสาร 1 ตัว สำหรับผู้ป่วย</p> <p>ห้องปฐมพยาบาล, ห้องรับรองบุคคลสำคัญ, ตำรวจท่องเที่ยว</p> <p>เจ้าหน้าที่ให้ความสะดวกการจราจรบริเวณที่รับ-ส่งผู้โดยสาร</p> <p>โทรศัพท์สาธารณะ, ธนาคารรับแลกเปลี่ยนเงิน ธ.กรุงเทพ</p> <p>พื้นที่เช่าประเภทร้านค้า, ร้านอาหาร, ร้านขายของที่ระลึก, ที่ทำการไปรษณีย์ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ฯลฯ</p>

หมายเหตุ: * ชั้นของห้วงอากาศที่มีการบริการจราจรทางอากาศ ชั้นซี หมายถึง อนุญาตการบินด้วยไอเอฟอาร์และการบินวีเอฟอาร์ทุกเที่ยวบิน อยู่ภายใต้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศและการบินด้วยไอเอฟอาร์ มีการจัดระยะห่างและระยะต่อจากการบินด้วยไอเอฟอาร์เที่ยวอื่นและการบินวีเอฟอาร์ การบินวีเอฟอาร์มีการจัดระยะห่างและระยะต่อจากการบินด้วยไอเอฟอาร์และได้รับข้อมูลจราจรเกี่ยวกับการบินด้วย วีเอฟอาร์อื่น (ICAO Annex 11: Air Traffic Services, Chapter 2, Appendix 4)

ที่มา: กรมการบินพลเรือน (2559ก) และกรมการบินพลเรือน (2559ค) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 1 เป็นข้อมูลทุติยภูมิท่าอากาศยานภูมิภาค ที่แสดงรายละเอียดลักษณะโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี โดยนำเสนอผลการศึกษาและจัดจำแนกเป็น 2 ส่วนหลักที่สำคัญของท่าอากาศยาน ซึ่งประกอบด้วย 1) เขตการบิน (Airside) นำเสนอรายละเอียดของ ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และสถานีดับเพลิงและการกู้ภัย 2) เขตนอกการบิน (Landside) นำเสนอรายละเอียดของ พิกัดสนามบิน รัศมีโดยรอบ ทางเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง อาคารผู้โดยสาร ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถให้บริการจราจรทางอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศและเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสอดคล้องกับการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2559) และสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน (2559) ที่กล่าวว่า องค์ประกอบของท่าอากาศยานทุกแห่งมีการแบ่งพื้นที่เป็น 2 เขตใหญ่ คือ เขตการบิน และเขตนอกการบิน โดยแต่ละเขตจะมีมาตรฐานกำหนด เช่นเขตการบินคือ พื้นที่ภายในสนามบินที่เครื่องบินใช้สำหรับการขึ้นลงและขับเคลื่อน และพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ได้แก่ การวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยานและทางเข้าออกเครื่องบิน เป็นต้น และเขตนอกการบินคือ พื้นที่และอาคารภายในท่าอากาศยาน หรือสนามบิน ที่ไม่ได้อยู่ในเขตการบิน ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร อาคารคลังสินค้า ระบบการจราจรภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ เป็นต้น

เมื่อพิจารณา วิเคราะห์และสังเคราะห์ เปรียบเทียบข้อมูลพื้นฐาน โดยอ้างอิงจากข้อมูลทางกายภาพของท่าอากาศยาน ในสังกัดกรมการบินพลเรือน 28 แห่ง พบว่า เขตการบิน ของท่าอากาศยานอุบลราชธานีนั้น เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพทางกายภาพและขีดความสามารถด้านทางวิ่ง จัดเป็นประเภทอากาศยานขนาดใหญ่ (3,000 เมตร) ด้านลานจอดอากาศยาน ถือได้ว่ามีศักยภาพด้านหลุมจอดขนาดใหญ่ (ลานจอดที่สามารถรองรับได้ 4 ลำ/หลุม) จำนวนเที่ยวบิน

ที่รองรับได้ 40 เที่ยวบินต่อวัน และอาคารผู้โดยสารที่มีลักษณะเป็นรูปแบบที่ต่อเนื่อง (Linear Concept) กล่าวคือ การให้เครื่องบินจอดประชิดติดตัวอาคารผู้โดยสารเป็นแนวเรียงกันและมีสะพานเทียบเครื่องบินให้บริการ โดยทางท่าอากาศยานจัดให้มีบริการสะพานเทียบเครื่องบิน 2 จุด ในส่วนเขตนอกการบิน ท่าอากาศยานอุบลราชธานีนั้น เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพทางกายภาพและขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสาร จัดเป็นประเภทท่าอากาศยานขนาดใหญ่ (พื้นที่รวมประมาณ 15,090 ตรม. ขาเข้า 1,400 ตรม. ขาออก 1,103 ตรม.) โดยมีความสามารถในการรับรองผู้โดยสารประมาณ 8,000 คนต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง 1,000 คน (ผู้โดยสารขาเข้า 500 คน ผู้โดยสารขาออก 500 คน) นอกจากนี้ ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ พบว่า ท่าอากาศยาน มีการจัดสรรพื้นที่จอดรถและถนนภายในท่าอากาศยานที่เพียงพอสามารถอำนวยความสะดวกต่อผู้ที่เดินทางมาท่าอากาศยาน อีกทั้งมีการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางที่ชัดเจน ขณะเดียวกัน ที่จอดรถสามารถจอดได้ทั้งในระยะสั้นและจอดค้างคืนได้ โดยที่มีความสามารถรองรับในการจอดรถ巴士ประมาณ 13 คัน รองรับการจอดรถยนต์ ประมาณ 250 คัน (สำหรับผู้โดยสาร) และการจอดรถจักรยานยนต์ ประมาณ 100 คัน จากข้อมูลข้างต้น ทำให้สามารถวิเคราะห์และสรุปผลเชิงศักยภาพทางโครงสร้างพื้นฐานและความสามารถในการรองรับฯ ได้แก่ การเข้าถึงระหว่างท่าอากาศยาน ขนาดทางวิ่ง อาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพกับท่าอากาศยานในกลุ่มพื้นที่ระดับภูมิภาคของท่าอากาศยาน ในสังกัดกรมการบินพลเรือน 28 แห่ง จัดได้ว่าอยู่ในระดับดีมาก ซึ่งสอดคล้องกับ อาทิตย วิจิตร (2557) ที่กล่าวว่า เกณฑ์การพิจารณาจัดประเภทของท่าอากาศยาน เพื่อก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของสนามบิน โดยพิจารณาจากความสามารถในการบรรจุผู้โดยสารและการใช้ความยาวทางวิ่ง รวมถึงความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินของทางวิ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ได้แก่ จำนวนทางวิ่ง, ชนิดอากาศยาน, เที่ยวบินและห้วงอากาศรอบท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ได้อธิบายการจัดจำแนกประเภทท่าอากาศยาน ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 หลักเกณฑ์การพิจารณาจัดประเภทของท่าอากาศยาน

ความยาวของทางวิ่ง	อากาศยาน	ประเภทท่าอากาศยาน
> 2,500 เมตร	A340, B747, B777	ขนาดใหญ่ (Large)
> 2,000 เมตร	B767, A300	ขนาดกลาง (Medium)
> 2,000 เมตร	MD81, B737, A320	ขนาดเล็ก (Small)

ที่มา: ดัดแปลงมาจาก อาทิตย วิจิตร (2557)

ตามที่ กรมการบินพลเรือน (2557) และสภารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน (2559) กล่าวถึง การที่จะสร้างอาคารผู้โดยสารให้มีรูปแบบใดนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ พื้นที่ของท่าอากาศยาน ปริมาณการจราจรทางอากาศ และประเภทของผู้โดยสาร โดยอธิบายรูปแบบอาคารผู้โดยสารในรูปแบบที่ต่อเนื่องว่า “เป็นรูปแบบอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ ซึ่งอาคารรูปแบบนี้ จะให้เครื่องบินจอดประชิดติดตัวอาคารผู้โดยสารเป็นแนวเรียงกันไป และมีสะพานเทียบเครื่องบินให้บริการ ผู้โดยสารเดินเข้าออกเครื่องบินได้เองโดยตรง” รวมถึง องค์ประกอบด้านอาคารคลังสินค้า หอบังคับการบินและระบบการจราจรภายในท่าอากาศยาน ซึ่งรวมทั้งจอดรถด้วย โดยระบุว่าจะต้องมีการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถ และถนนภายในท่าอากาศยานให้เพียงพอ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ที่มาท่าอากาศยาน ตลอดจน ควรจะต้องติดตั้งป้ายบอกเส้นทางไปอาคารต่างๆ ภายในท่าอากาศยานให้ชัดเจน

2. ด้านการขยายตัวของทางขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี จากข้อมูลสถิติ พบว่า ตลอดช่วงระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2554-2558 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงสถิติการขนส่งทางอากาศท่าอากาศยานอุบลราชธานีในช่วง 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558 ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (Ubon Ratchathani International Airport)

ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (Ubon Ratchathani International Airport)							
รายละเอียด (Air Transport Traffic)	ปี พ.ศ.					ร้อยละอัตราการขยายตัวเฉลี่ย ปี 2558	ร้อยละอัตราการขยายตัวเฉลี่ย 5 ปี
	2554	2555	2556	2557	2558		
จำนวนเที่ยวบิน (Aircraft/ Movements)	5,370	5,595	6,362	7,752	10,951	29.21	15.49
จำนวนผู้โดยสาร (Passengers)	614,686	734,037	835,684	1,076,957	1,467,356	26.61	18.03
จำนวนการขนส่งสินค้า (กก.) (Freight: Kgs.)	1,531,747	1,596,441	1,748,918	1,818,445	2,467,494	26.30	10.21
จำนวนพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (กก.) (Mail: Kgs.)	-	-	65,075	596,222	717,185	16.87	47.31

ที่มา: กรมการบินพลเรือน (2559) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 3 แสดงสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ในช่วง 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558 พบว่า จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร จำนวนการขนส่งสินค้าและจำนวนพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างก้าวกระโดด ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยทุกรายการพบว่า ร้อยละการขยายตัวเฉลี่ย 5 ปี มีอัตราเพิ่มขึ้นในทุกรายการคือ ร้อยละ 15.49, 18.03, 10.21 และ 47.31 ตามลำดับ นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในทุกรายการ สำหรับปี พ.ศ. 2558 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.21, 26.61, 26.30 และ 16.87 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO, 2559) ที่มีการคาดการณ์ว่า การจราจรทางอากาศของผู้โดยสารทั่วโลกในปี พ.ศ. 2559 จะมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 โดยเฉพาะการจราจรทางอากาศของผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 สำหรับในประเทศไทย ด้านการขนส่งทางอากาศ มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน โดยกระทรวงคมนาคม (2559) ได้คาดการณ์แนวโน้มในประเด็นที่ว่า การจราจรทางอากาศของผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2559 จะมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 10

3. ด้านความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ตลอดช่วงระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สัดส่วนขนาดพื้นที่อาคารผู้โดยสารต่อจำนวนผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558

ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (Ubon Ratchathani International Airport)					
รายละเอียด (Air Transport Traffic)	ปี พ.ศ.				
	2554	2555	2556	2557	2558
จำนวนผู้โดยสาร (Passengers)	614,686	734,037	835,684	1,076,957	1,467,356
สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อขนาดพื้นที่ 15,090 ตรม.	0.0245	0.0206	0.0181	0.0140	0.0103

ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 4 แสดงสัดส่วนขนาดพื้นที่อาคารผู้โดยสารต่อจำนวนผู้โดยสาร ของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558 พบว่า ปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นและสัดส่วนผู้โดยสารต่อพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยาน มีอัตราลดลง ซึ่งความสามารถในการรองรับหรือมาตรฐานการให้บริการของแต่ละพื้นที่โดยรวมต่อผู้โดยสารที่ครอบครองพื้นที่ของอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยาน มีอัตราขนาดพื้นที่ คือ 0.0245, 0.0206, 0.0181, 0.0140 และ 0.0103 (ตรม.ต่อพื้นที่ผู้ครอบครอง) เมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับหรือมาตรฐานของแต่ละพื้นที่ต่อผู้ครอบครองเป็นตารางเมตร ภายในอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน ซึ่งจะส่งผลต่อการให้บริการ การไหลเวียนของผู้โดยสาร ความสะดวกรวดเร็ว ความล่าช้าและการหยุดชะงักที่พึงจะได้รับจากการบริการในแต่ละพื้นที่บริการ ไม่ว่าจะเป็นเขตและหรือนอกเขตการบิน บริเวณแหล่งที่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการทำกิจกรรม เช่น บริเวณจุดตรวจและด่านตรวจผู้โดยสารในแต่ละพื้นที่ จุดตรวจรับคืนกระเป๋าและสัมภาระ พิธีการด้านศุลกากร ด้านบริการ การมารับ-มาส่ง ร้านอาหาร ร้านค้าของที่ระลึก และหน่วยงานของรัฐ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกนอกเขตการบิน เช่น ห้องน้ำ รถเข็นธนาคาร เป็นต้น ตามที่ กรมการบินพลเรือน (2557) และสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน (2559) กล่าวถึง อาคารผู้โดยสารเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของท่าอากาศยาน อีกทั้งเป็นอาคารหลักที่ท่าอากาศยานจัดไว้ให้ผู้โดยสารขาเข้าและผู้โดยสารขาออก รวมถึง เป็นจุดพักหรือจุดเปลี่ยนก่อนออกเดินทาง ดำเนินกิจกรรมสำหรับการเดินทาง เป็นต้น หรืออีกนัยหนึ่งคือ อาคารผู้โดยสาร เป็นอาคารที่มองเห็นได้อย่างเด่นชัดจากภายนอกท่าอากาศยาน และเป็นเสมือนภาพรวมหรือตัวแทนที่จะแสดงให้เห็นว่า ท่าอากาศยานมีขนาดใหญ่ โอ้อ่าและมีความทันสมัยเพียงใด หรืออาจเปรียบเสมือนหน้าตาของประเทศ

เมื่อพิจารณาในประเด็นของการวางแผน เปรียบเทียบ การพัฒนาและหรือการขยายท่าอากาศยานนั้น ประเด็นหนึ่งที่เป็นมาตรฐานการพิจารณาคือ ระดับการให้บริการ (Level of Service) ท่าอากาศยาน ทั้งนี้ พื้นที่มาตรฐานของระดับการให้บริการ มีการแบ่งช่วงระดับการให้บริการ ตั้งแต่ ระดับ A - F ซึ่งค่าที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับพื้นที่ให้บริการนั้น ๆ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงพิจารณาหลักการด้านบริหารจัดการอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเป็นมุมมองในมิติที่คำนึงถึงผู้โดยสารเป็นหลักสำคัญ ดังที่ International Air Transport Association: IATA (1996) ได้กล่าวถึง ระดับการให้บริการ อันเป็นประเด็นของความสามารถไหลเวียน (Flow) ของผู้โดยสาร ภายในพื้นที่อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน มีรายละเอียด ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ระดับการให้บริการมาตรฐานโดยรวมแต่ละพื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร

พื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร (Terminal Area)	ระดับการให้บริการมาตรฐาน (ตรม.ต่อพื้นที่ผู้ครอบครอง)					
	A	B	C	D	E	F
จุดตรวจบัตรผู้โดยสาร	1.8	1.6	1.4	1.2	1.0	
พื้นที่รอ/บริเวณหมุนเวียน	2.7	2.3	1.9	1.5	1.0	
ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6	
บริเวณรับคืนกระเป๋า/สัมภาระ	2.0	1.8	1.6	1.4	1.2	
หน่วย/ด่านบริการตรวจสอบของรัฐบาล	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6	

ที่มา: ดัดแปลงจาก International Air Transport Association: IATA (1996)

จากตารางที่ 5 แสดงระดับการให้บริการมาตรฐานโดยรวมแต่ละพื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานของระดับการให้บริการ โดยมีการแบ่งช่วงระดับการให้บริการ ตั้งแต่ ระดับ A-F (ระดับดีมาก (A) ถึงระดับน้อย (F)) ซึ่งพิจารณาความสามารถไหลเวียนของพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารคือ จุดตรวจบัตรผู้โดยสาร พื้นที่รอหรือบริเวณที่มีรถหมุนเวียน บริเวณห้องพักผู้โดยสารระหว่างรอขึ้นเครื่อง จุดรับคืนสัมภาระ และด่านหรือหน่วยบริการตรวจสอบของรัฐบาล

ตารางที่ 6 ระดับการให้บริการมาตรฐานของพื้นที่อาคารผู้โดยสารขาเข้า และผู้โดยสารขาออกในชั่วโมงคับคั่งของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี

รายละเอียด พื้นที่รอ/บริเวณหมุนเวียน	จำนวนผู้โดยสารต่อพื้นที่อาคารผู้โดยสาร (ตร.ม. ต่อพื้นที่ผู้ครอบครอง)
พื้นที่บริเวณขาเข้า ของผู้โดยสาร	0.357
พื้นที่บริเวณขาออก ของผู้โดยสาร	0.453

ที่มา: รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 6 แสดงถึงระดับการให้บริการของอาคารผู้โดยสารพบว่า สัดส่วนขนาดพื้นที่อาคารผู้โดยสารต่อจำนวนผู้โดยสาร ในประเด็นพื้นที่รอหรือบริเวณหมุนเวียน โดยพื้นที่ขาเข้าของผู้โดยสารมีสัดส่วนพื้นที่ผู้ครอบครองต่อตารางเมตร ในช่วงเท่ากับ 0.357 และพื้นที่ขาออกของผู้โดยสารมีสัดส่วนพื้นที่ผู้ครอบครองต่อตารางเมตร ในช่วงเท่ากับ 0.453 ทั้งนี้ ระดับขีดความสามารถในการรองรับความต้องการ ในการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน มีสัดส่วนหรือช่วงระดับการให้บริการ อยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐาน กล่าวคือ อยู่ในช่วงที่น้อยกว่า 1.0 หรือเทียบค่ามาตรฐาน คือ ระดับเอฟ (F) นั้นหมายความว่า ระดับการให้บริการไม่เป็นที่ยอมรับ การไหลเวียนสับสน เกิดความล่าช้าหรืออาจหยุดชะงักและไม่สามารถยอมรับได้ (International Air Transport Association: IATA, 1996) ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ Airport Cooperative Research Program: ACRP (2010) ที่ได้กล่าวถึง ระดับการให้บริการมาตรฐานของพื้นที่อาคารผู้โดยสารของสนามบินแคนาดา ถ้าหากว่าช่วงเวลาอยู่ระดับ C นั้นหมายความว่า ระดับการให้บริการดี การไหลเวียนสม่ำเสมอ ผู้โดยสารเกิดความล่าช้าแต่อยู่ในระดับยอมรับได้ (มีการออกแบบวิธีการทดสอบ โดยใช้ช่วงระยะเวลา 15 นาที) นอกจากนี้ในมิติของการบริหารจัดการในการบริการ เช่น การรอคอยสภาพแวดล้อมของสถานที่ที่บริการมีความแออัด เป็นต้น ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่จับต้องและประเมินได้ยาก ดังนั้น สภาพแวดล้อม

บริการ และสิ่งอื่นที่จับต้องได้ ลักษณะของบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือการติดต่อสื่อสารลักษณะของบริการ เป็นสิ่งเปรียบเทียบ หรือเป็นสิ่งที่ลูกค้าใช้เป็นเครื่องหมายแทนคุณภาพของการให้บริการ (Raymond, Stephen & Joby, 2000)

4. ด้านความสามารถการให้บริการอากาศยาน (ปัจจุบัน) ของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี พบว่าท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (เวปเพจ) กรมการบินพลเรือน (2559) ซึ่งระบุโดยนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิดอาคารที่พักผู้โดยสาร ที่ได้กล่าวถึง “ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี มีสายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ จำนวน 5 สายการบิน รวมเที่ยวบินไปกลับต่อวันมากกว่า 30 เที่ยวบิน” ทั้งนี้ ณ ช่วงเวลาดังกล่าวเป็นตารางบินตั้งแต่วันที่ 19 มิ.ย. ถึงวันที่ 24 ต.ค. 2558 ซึ่งประกอบด้วย สายการบินนกแอร์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทยสมILE สายการบินกานต์แอร์ และสายการบินไทย โลออนแอร์ อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจข้อมูลและประมวลข้อมูล ณ เวลาปัจจุบัน พบว่า ตารางการบิน ในช่วงเวลาวันที่ 5 พ.ย. 2558 - 26 มี.ค. 2559 มีสายการบินที่ให้บริการจำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทยสมILE และสายการบินกานต์แอร์ ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ตารางการบินของสายการบินในปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี

สายการบิน Airline	เที่ยวบิน Flight No.	จาก สนามบิน From Airport	เวลาออก Dep.Time	เวลาถึง Arr.Time	ออกจาก สนามบิน From Airport	เวลาออก Dep.Time	เวลาถึง Arr.Time	ถึง สนามบิน To Airport	หมายเหตุ Remark
สายการบินแอร์เอเชีย (Air Asia)	FD 3370 - 3371	ดอนเมือง (DMK)	07:40	08:50	อุบลราชธานี (UBP)	09:20	10:25	ดอนเมือง (DMK)	ทุกวัน/Daily
	FD 3370 - 3371	ดอนเมือง (DMK)	18:05	19:10	อุบลราชธานี (UBP)	19:50	20:55	ดอนเมือง (DMK)	ทุกวัน/Daily
สายการบินไทยสมายด์ (Thai Smile Airways)	WE 020 - 021	สุวรรณภูมิ (BKK)	07:30	08:45	อุบลราชธานี (UBP)	09:15	10:20	สุวรรณภูมิ (BKK)	ทุกวัน/Daily
	WE 020 - 021	สุวรรณภูมิ (BKK)	12:30	13:35	อุบลราชธานี (UBP)	14:05	15:10	สุวรรณภูมิ (BKK)	ทุกวัน/Daily
	WE 020 - 021	สุวรรณภูมิ (BKK)	17:20	18:25	อุบลราชธานี (UBP)	18:55	20:00	สุวรรณภูมิ (BKK)	ทุกวัน/Daily
สายการบินกานต์ (Kan Air)	KB 8311 - 8312	เชียงใหม่ (TCC)	06:35	08:25	อุบลราชธานี (UBP)	08:45	10:35	เชียงใหม่ (TCC)	ทุกวัน/Daily

หมายเหตุ: ตารางการบิน (Flights schedule) ช่วงเวลาดังตั้งแต่วันที่ 5 พ.ย. 2558 - 26 มี.ค. 2559

ที่มา: ดัดแปลงจาก ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (เวปเพจ) กรมการบินพลเรือน (2559)

จากตารางที่ 7 แสดงตารางการบินของสายการบินในปัจจุบัน ท่าอากาศยานฯ (ณ เดือนมีนาคม 2559) ซึ่งจากการสัมภาษณ์เชิงยืนยันข้อมูล พบว่า จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อวัน ยังคงมีปริมาณเที่ยวบินไม่น้อยกว่า 30 เที่ยวบิน นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสาร นักทัศนจร และหรือนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางมาท่องเที่ยว ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น ถึงแม้ว่า ณ เวลาปัจจุบันที่ศึกษาตารางการบินจะลดลงจากช่วงเวลาก่อน อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์ในด้านอุปสงค์ (Demand Side) การท่องเที่ยว จากปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาสู่จังหวัดอุบลราชธานีเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.08 จากปี พ.ศ. 2557 โดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวน 5,332,226 คน โดยจำแนกเป็นผู้ที่เดินทางมาเป็นชาวไทย 5,086,204 คน และชาวต่างประเทศ 246,022 คน เมื่อมีการพิจารณาถึงกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ดังข้อมูลทางสถิติกรมการท่องเที่ยว (2559) ที่สะท้อนถึงข้อมูลเชิงปริมาณของนักท่องเที่ยว นักทัศนจรและนักท่องเที่ยวแบบเข้าไป-เย็นกลับ หรือไม่พักแรม ณ ที่ใดที่หนึ่ง ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 นักท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพ (Cluster) ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ)

นักท่องเที่ยว	ปี พ.ศ.		อัตราการขยายตัว (%)
	2558	2557	
จำนวน (คน)	9,767,874	9,431,822	+ 3.56
วันพักเฉลี่ย (วัน)	2.40	2.46	- 0.06
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย (บาทต่อวันต่อคน)	808.20	776.82	+ 4.04
รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	9,767,874	9,431,822	+ 3.56

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว (2559) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นว่าในปี พ.ศ. 2558 ปริมาณนักท่องเที่ยว มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ประมาณร้อยละ 3.56 จำนวนวันพักเฉลี่ยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย (บาทต่อวันต่อคน) มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.04 ทั้งนี้ สามารถสร้างเม็ดเงินหรือรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.56 ซึ่งสอดคล้องกับทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (เวปเพจ) กรมการบินพลเรือน (2559) ที่นำเสนอข้อมูลว่า นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กล่าวถึง ความสามารถในการรองรับ ปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี ซึ่งทำอากาศยานอุบลราชธานี จะสามารถให้บริการกับผู้โดยสาร จากในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ ศรีสะเกษ สุรินทร์ ยโสธร อำนาจเจริญ เป็นต้น อีกทั้งยัง สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุเทพ พันประสิทธิ์, สุพรรณรัตน์ วงษ์ศรี และวรุณพันธ์ คงสม (2549) ที่ได้ศึกษาวิจัยการวิเคราะห์เส้นทางการบินต้นทุนต่ำเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศไทยและเพื่อนบ้าน ได้เสนอแนะเชิงกลยุทธ์ว่า ประเทศไทยควรมีการพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดที่เชื่อมต่อในภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งนี้ หนึ่งในจังหวัดที่ควรมีการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวคือ จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของทำอากาศยาน นอกจากนี้ สำนักงานโกลด์อุบลตอทคอม (2559) ได้กล่าวว่า ทำอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง สามารถรองรับผู้โดยสารจากจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ ยโสธร และอำนาจเจริญ รวมถึง ผู้โดยสารจากประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาวตอนใต้กัมพูชา)

สรุปผลการวิจัย

การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ทำอากาศยานฯ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) สามารถสรุปผลการวิจัย ได้ดังนี้

1. ผลการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถทำอากาศยานอุบลราชธานี มีศักยภาพอยู่ในระดับดีมาก โดยเขตการบิน ด้านทางวิ่งจัดเป็นประเภทอากาศยานขนาดใหญ่ด้านลานจอดอากาศยานมีหลุมจอดขนาดใหญ่ จำนวนเที่ยวบินที่รองรับได้ 40 เที่ยวบินต่อวัน และอาคารผู้โดยสาร มีบริการสะพานเทียบเครื่องบิน 2 จุด ในส่วนเขตนอกการบิน มีอาคารผู้โดยสารขนาดใหญ่ โดยมีความสามารถในการรับรองผู้โดยสารประมาณ 8,000 คนต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง 1,000 คน ตลอดจน ถนนภายในทำอากาศยานและที่จอดรถพบว่า ทำอากาศยานมีการจัดสรรพื้นที่จอดรถและถนนภายในทำอากาศยานที่เพียงพอ สามารถอำนวยความสะดวกต่อผู้ที่เดินทางมาทำอากาศยาน อีกทั้งมีการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางที่ชัดเจน สามารถรองรับในการจอดรถบัสประมาณ 13 คัน การจอดรถยนต์ประมาณ 250 คัน และจอดรถจักรยานยนต์ ประมาณ 100 คัน

2. ผลการศึกษาด้านการขยายตัวของการบินทางอากาศ ท่าอากาศยานฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2554-2558 พบว่า จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร จำนวนการขนส่งสินค้า และจำนวนพัสดุและไปรษณียภัณฑ์ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างก้าวกระโดด เมื่อวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยทุกรายการพบว่า ร้อยละการขยายตัวเฉลี่ย 5 ปี มีอัตราเพิ่มขึ้นในทุกรายการคือ ร้อยละ 15.49, 18.03, 10.21 และ 47.31 ตามลำดับ นอกจากนี้เมื่อวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในทุกรายการสำหรับปี พ.ศ. 2558 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.21, 26.61, 26.30 และ 16.87 ตามลำดับ

3. ผลการศึกษาด้านความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานฯ มีขีดความสามารถไหลเวียนผู้โดยสารของระดับการให้บริการ พบว่า ความสามารถในการรองรับความต้องการการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานฯ ในประเด็น พื้นที่รอหรือบริเวณหมุนเวียน โดยพื้นที่ขาเข้าของผู้โดยสาร มีสัดส่วนพื้นที่ผู้ครอบครองต่อตารางเมตรในช่วงเท่ากับ 0.357 และพื้นที่ขาออกของผู้โดยสาร มีสัดส่วนพื้นที่ผู้ครอบครองต่อตารางเมตรในช่วงเท่ากับ 0.453 ซึ่งมีสัดส่วนหรือช่วงระดับการให้บริการ อยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐานกล่าวคือ อยู่ในช่วงที่น้อยกว่า 1.0 หรือเทียบค่ามาตรฐาน ระดับเอฟ (F)

4. ผลการศึกษาด้านความสามารถในการให้บริการอากาศยาน (ณ ปัจจุบัน) ของท่าอากาศยานฯ พบว่า ตารางการบิน ณ เวลาที่ศึกษา มีสายการบินที่ให้บริการ 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทยสมอลล์ และสายการบินกานต์แอร์ ซึ่งลดลงจากช่วงเวลา ก่อน แต่ในมิติทางการท่องเที่ยว พบว่า ความสามารถรองรับปริมาณของนักท่องเที่ยว นักทัศนาจรและนักท่องเที่ยวแบบเช้าไปเย็นกลับ หรือไม่พักแรม ณ ที่ใดที่หนึ่ง ในการเดินทางเข้ามาสู่จังหวัดอุบลราชธานี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.08 โดยเป็นกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยภาพรวม พบว่า ปี พ.ศ. 2558 มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2557 ไม่ว่าจะเป็นปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.56 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (บาทต่อวันต่อคน) มีอัตรา

เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.04 และรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.56

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะโดยภาพรวม กล่าวคือ การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานฯ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พบว่า ศักยภาพเชิงโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยาน อยู่ในระดับดีมาก เมื่อเทียบเคียง การเข้าถึงระหว่างท่าอากาศยาน ขนาดทางวิ่ง อาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นเขตการบินและเขตนอกการบิน การขยายตัวของการบินทางอากาศและความสามารถทำให้บริการอากาศยาน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยว ภาคเอกชน หน่วยงานภาครัฐและการมีส่วนร่วมของประชาชน ในท้องถิ่น ควรสร้างความร่วมมือ และหรือโครงการเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นรูปธรรม (การขยายสัดส่วนพื้นที่ทั้งในเขตการบินและนอกการบิน หรือเพิ่มช่องทางการให้บริการ) ซึ่งจะทำให้สนามบินอุบลราชธานีเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมในภูมิภาค ชุมชน ท้องถิ่นและจังหวัดใกล้เคียง ตลอดจน การท่องเที่ยวในเขตกลุ่มอนุภูมิภาค (ไทย สปป.ลาวตอนใต้ กัมพูชา)

2. ข้อเสนอแนะเชิงการปฏิบัติ กล่าวคือ การวิเคราะห์ศักยภาพความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานฯ พบว่า สัดส่วนหรือช่วงระดับการให้บริการอยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐานที่ควรจะเป็นของขีดความสามารถไหลเวียนผู้โดยสารพื้นที่ที่ให้บริการ ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรตระหนักและให้ความสำคัญ ในประเด็นการบริหารจัดการอาคารผู้โดยสารในแต่ละพื้นที่ ได้แก่ อาจจัดให้มีจุดบริการเพิ่มเติมพิเศษในช่วงเช้าหรือจัดช่วงเวลาที่มีปริมาณสายการบินขาเข้า-ขาออกที่ให้บริการจำนวนมาก เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการในการเข้ามาใช้บริการ ให้ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว มีการเคลื่อนไหวได้อย่างอิสระ ไม่ให้เกิดความล่าช้าและมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กรมการท่องเที่ยว. (2558). **แผนปฏิบัติการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของประเทศ พ.ศ. 2558-2560.** กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.
- _____. (2559). **สถิตินักท่องเที่ยว.** ค้นเมื่อ 14 เมษายน 2559 จาก <http://newdot2.smartmultimedia.com/home/content>.
- กรมการบินพลเรือน. (2557). **ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. 2557.**
- _____. (2559ก). **ข้อมูลท่าอากาศยานในสังกัดกรมการบินพลเรือนจำนวน 28 แห่ง.** ค้นเมื่อ 11 มกราคม 2559 จาก <https://www.aviation.go.th/th/index.php>.
- _____. (2559ข). **สถิติข้อมูลการขนส่งทางอากาศภายในประเทศปี 2011-2015.** ค้นเมื่อ 11 มกราคม 2559 จาก <https://www.aviation.go.th/th/index.php>.
- _____. (2559ค). **ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๙๔ ว่าด้วยกฎจราจรทางอากาศ.** พระราชกิจจานุเบกษา (12 มิถุนายน 2558)
- กระทรวงคมนาคม. (2559). **บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พร้อมอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่เดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์. ข่าวกระทรวงคมนาคม.** ฉบับที่ 209/2559. กองสารนิเทศ กระทรวงคมนาคม. (เอกสารที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์).
- กรมการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (สนง). (2559). **แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ. ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน (21 เมษายน 2559)**
- ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี (เวปเพจ) กรมการบินพลเรือน. (2559). **ข้อมูลข่าวสารท่าอากาศยานอุบลราชธานี.** ค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2559 จาก <http://www.facebook.com/ubonairport>.
- ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. (2558). **องค์ความรู้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.** ค้นเมื่อ 25 ธันวาคม 2558 จาก <http://www.thai-aec.com>.
- สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน. (2559). **สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่ม ๒๒ (E-Book).** ค้นเมื่อ 11 มกราคม 2559 จาก <http://kanchanapisek.or.th/kp6/index.php>.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **รายได้ประชาชาติของประเทศไทย พ.ศ. 2557 แบบปริมาณลูกโซ่.** กรุงเทพฯ: คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สนง.).
- สำนักงานไกด์อุบลดอกคอม. (2559). **ย้อนตำนาน ท่าอากาศยานอุบลราชธานี.** ค้นเมื่อ 14 เมษายน 2559 จาก <http://www.GuideUbon.com>.
- สุเทพ พันประสิทธิ์ สุพรรณรัตน์ วงษ์ศรี และวรุณพันธ์ คงสม. (2549). **การวิเคราะห์เส้นทางการบินต้นทุนต่ำเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศไทยและเพื่อนบ้าน. ชุดโครงการนโยบายและแผนอุตสาหกรรมท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ: สำนักงานสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- อาทิตย์ วินิจสร. (2557). **การวางแผนท่าอากาศยาน. คลังความรู้ด้านการบิน:กรมการบินพลเรือน.**
- Airport cooperative research program: ACRP. (2010). **Airport Passenger Terminal Planning and Design: Volume 1 Guidebook.** Transportation research board, Washington, D.C.

International Civil Aviation Organization: ICAO. (2559). **Forecasts of Scheduled Passenger and Freight Traffic**. Retrieved 11 January 2016, from: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

International Air Transport Association: IATA. (1996). **Guidelines for air Capacity/Demand Management**. (Third Edition), The Airports Council International (ACI)/IATA.

Raymond, P. F., Stephen, J. G. & Joby, J. (2000). **Interactive Services Marketing**. Boston New York: Houghton Mifflin Company.