

การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน
ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรินทร์
An Analysis of the Potential of Air Transport Services;
Buriram Airport to Link and Promote Tourism in the
Areas of Lower Northeastern Part of Thailand;
“NAKHON-CHAI-BU-RIN”

ธิตินันท์ ชาญโกศล¹

Thitinan Chankoson

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรินทร์ โดยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ร่วมกับการออกภาคสนามสำรวจ จดบันทึกด้วยการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมและการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญ ผู้บริหาร หัวหน้างานและหรือ บุคลากรผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่รวม 20 คน ผลการวิจัยพบว่า ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถ การขยายตัวของ การขนส่งทางอากาศ การรองรับผู้โดยสารและการให้บริการอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีศักยภาพอยู่ในระดับเหมาะสมตามกลุ่มพื้นที่ ศักยภาพด้านการขยายตัวของ การขนส่งทางอากาศ มีจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ศักยภาพด้านความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ในมิติการให้บริการ การไหลเวียนของผู้โดยสาร ความสามารถในการรองรับการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสารอยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐาน (< 1.0) หรือระดับเอฟ และศักยภาพด้านการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครชัยบุรีรินทร์) มีการจัดแบ่งสถานที่ได้ 7 ประเภท รวม 381 แห่ง ขณะเดียวกันอุปสงค์การท่องเที่ยวมีปริมาณเพิ่มขึ้น ทั้งในระดับจังหวัดและกลุ่มพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์

คำสำคัญ: ศักยภาพการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ นครชัยบุรีรินทร์

¹ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์ภาควิชาบริหารธุรกิจ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรุงเทพมหานคร Assistant Professor, Department of Business Administration, Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University, Bangkok.

Corresponding email: tchankoson@gmail.com, thitinanc@swu.ac.th

Abstract

The objective of this study was to analyze the potential of air transport services; Buriram airport to link and promote tourism in the areas of lower Northeastern part of Thailand; “NAKHON-CHAI-BU-RIN”. This research was the qualitative research. The methodologies are 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 Buriram airport at moderate level of the local area. The trends of expansion of air transport service including aircraft/movements, and passengers 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 (< 1.0) or F level. The potential of tourism in in the areas of “NAKHON-CHAI-BU-RIN” is divided into seven categories, totally 381 areas. Significantly, the number of passengers both Buriram province and the Lower North-Eastern Thailand Sub-region (Cluster) were a rapidly growth.

Keywords: *Potential of air transport services, Buriram airport, NAKHON-CHAI-BU-RIN*

บทนำ

ภายใต้บริบทของอุตสาหกรรมทางการบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งจากปัจจัยของการเติบโตแบบก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก รวมถึง การเปิดเสรีทางเศรษฐกิจ ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การส่งเสริมการลงทุน การค้าบริเวณชายแดนและการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี (Open skies) รวมถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิการบิน ดังนั้น อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคทางด้านคมนาคม โดยจะต้องมีการบริการที่เพียงพอ สอดคล้องเหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยวที่จะเข้าใช้บริการ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ได้ระบุถึง แนวทางการพัฒนาการรองรับการเชื่อมโยงภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อันเป็นการเตรียมพร้อมรองรับความเป็นเมืองด้านสาธารณูปโภคและการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งด้านการค้า การลงทุน และการบริการ อีกทั้ง ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพของฐานการบริการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการ (Service enhancing) อันจะส่งเสริมฐานบริการใหม่ ในการปรับตัวไปสู่ฐานเศรษฐกิจฐานบริการที่เข้มแข็งขึ้น สำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งจะสามารถตอบสนองต่อความต้องการในการพัฒนาประเทศตามเป้าหมาย/นโยบาย Thailand 4.0 ด้วยกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New growth engines) ทั้งนี้ การเชื่อมโยงการบิน

ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เป็นประเด็นหนึ่งที่สำคัญ เนื่องจาก อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวซึ่งจัดเป็นธุรกิจภาคบริการ ที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคม ของประเทศไทย ตลอดจน การเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว นั้น ถือเป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ซึ่ง สามารถกระตุ้นระบบเศรษฐกิจของประเทศทางหนึ่งทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังรายงาน พ.ศ.2558 ที่ ระบุว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) มีมูลค่ารวม 13.67 ล้านล้านบาท เมื่อพิจารณาถึงมูลค่าผลิตภัณฑ์ที่เกิดจากภาคบริการต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมีมูลค่า 5.6 ล้านล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 41 ทั้งนี้ สามารถสร้างเม็ดเงินหรือรายได้จากธุรกิจ บริการการท่องเที่ยว ในปี พ.ศ.2558 มีมูลค่าถึง 1.5 ล้านล้านบาท (รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2559 และกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา. 2560) อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานมีบทบาทและหน้าที่ที่สำคัญเปรียบเสมือนสะพานเชื่อมโยง ระดับภูมิภาค จังหวัดและชุมชนท้องถิ่น รวมถึง ระหว่างประเทศ เพื่อการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและเทคโนโลยี อีกทั้ง เป็นองค์ประกอบหนึ่งในระบบการขนส่งทางอากาศ โดยทำ หน้าที่การให้บริการเครื่องบิน การบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในมิติทาง ด้านการท่องเที่ยวและเชื่อมโยงความเจริญในระดับภูมิภาค ระดับชาติและนานาชาติไปสู่ความเป็น ท้องถิ่นได้นั้น จะทำให้เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาค และท้องถิ่นได้ ตามข้อมูลสถิติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2559) ที่แสดงให้เห็นถึงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับภูมิภาค (Gross Provincial Product: GPP) ด้าน ภูมิศาสตร์ของท่าอากาศยานภูมิภาค ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ในพ.ศ.2557 พบว่า มีมูลค่ารวม 0.44 ล้านล้านบาท โดยพิจารณาเฉพาะผลผลิต ที่เกิดจากภาคบริการต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับภูมิภาค (GPP) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 36 หรือคิดเป็นจำนวนเงินมูลค่า 160 พันล้านบาท ทั้งนี้ รายได้จากการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ในพ.ศ.2557 มีมูลค่ารวม 32 พันล้านบาท มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยของกลุ่มร้อยละ 5.15 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. 2560) ดังนั้น การเชื่อมโยงการบินในภูมิภาค (Regional air linkage) จัดได้ว่าเป็นการเพิ่มโอกาสและช่วงชิง ความได้เปรียบเชิงการแข่งขันในทศวรรษแห่งการเปลี่ยนแปลงนี้ อันทำให้เกิดการเชื่อมโยงและส่งเสริม การท่องเที่ยวที่สำคัญในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของไทย และบริเวณใกล้เคียง จากข้อมูล ข้างต้น ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยง และส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรัมย์ โดยจะก่อให้เกิดประโยชน์และศักยภาพด้านการ ท่องเที่ยวให้กับชุมชน ท้องถิ่นและบริเวณใกล้เคียงในระดับภูมิภาคของประเทศ อันจะส่งผลทำให้เกิด คุณค่าเพิ่ม ความสะดวกรวดเร็วและเกิดประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการสร้างรากฐานที่สำคัญ ในระบบเศรษฐกิจและสังคม เชิงจุลภาคและมหภาคของประเทศชาติ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยาน บุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรัมย์ (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ประเด็น ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยาน การขยายตัวของ การขนส่งทางอากาศ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เพื่อให้เข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรัมย์ โดยมีวิธีการดำเนินการดังนี้

1. ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key information) ผู้วิจัยเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) ซึ่งมีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่ได้กำหนด รวมทั้งสิ้น 20 คน ซึ่งประกอบด้วย

1.1 ผู้บริหาร หัวหน้างานและหรือบุคลากรผู้ปฏิบัติงานในอุตสาหกรรมการบินจำนวน 3 ท่าน

1.2 กลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ตัวแทนผู้ประกอบการที่มีความเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวจำนวน 4 ท่าน และประชาชนในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียงประมาณ 10 ท่าน

2. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางโดยแบ่งเป็นขั้นตอน ไว้ดังนี้

2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ทั้งหนังสือ ตำรา เอกสารวรรณกรรม สถิติ บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และวิเคราะห์รวบรวมข้อมูล (Documentary analysis) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ ศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรัมย์

2.2 ศึกษาลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยาน การขยายตัวของ การขนส่งทางอากาศ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และศักยภาพด้านการท่องเที่ยว โดยผู้วิจัยได้อาศัยการเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field study) โดยการสำรวจ จดบันทึก ด้วยการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participatory observation) และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ซึ่งมีเครื่องมือแบบผสมผสาน 2 วิธี ทั้งการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structure interview) ซึ่งศึกษาตามหลักตรรกวิทยาและวิธีวิจัยเชิงเอกสารที่กำหนดไว้ และการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured interview) ด้วยการตั้งข้อคำถามในประเด็นที่เกี่ยวข้องและสอดแทรกเนื้อหาที่มีความสำคัญระหว่างการสัมภาษณ์

3. การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการนำข้อมูลที่รับมาสังเคราะห์เรียบเรียง ทำความเข้าใจเพื่อทำการศึกษาค้นหาคำตอบและคำอธิบายในวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งผู้วิจัยดำเนินการโดยสรุปบทสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ โดยถอดบทสัมภาษณ์จากการจดบันทึกไว้และตรวจสอบสามเส้าเชิงเนื้อหา (Content triangulation) ร่วมด้วย เพื่อทำให้ข้อมูลเกิดความชัดเจน น่าเชื่อถือและลดทอนความลำเอียงจากข้อมูล โดยการตรวจสอบข้อมูลจาก 3 แหล่งข้อมูล หลังจากนั้น นำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ ประมวล จัดกลุ่มข้อมูลที่ได้ทั้งหมด และการวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic induction) โดยการตีความและทำการสรุปข้อมูลจากสิ่งที่เป็นรูปธรรมหรือปรากฏการณ์ที่มองเห็น

ผลการวิจัย

การศึกษาค้นหาคำตอบและคำอธิบายในวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งผู้วิจัยดำเนินการโดยสรุปบทสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ โดยถอดบทสัมภาษณ์จากการจดบันทึกไว้และตรวจสอบสามเส้าเชิงเนื้อหา (Content triangulation) ร่วมด้วย เพื่อทำให้ข้อมูลเกิดความชัดเจน น่าเชื่อถือและลดทอนความลำเอียงจากข้อมูล โดยการตรวจสอบข้อมูลจาก 3 แหล่งข้อมูล หลังจากนั้น นำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ ประมวล จัดกลุ่มข้อมูลที่ได้ทั้งหมด และการวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic induction) โดยการตีความและทำการสรุปข้อมูลจากสิ่งที่เป็นรูปธรรมหรือปรากฏการณ์ที่มองเห็น

1. ด้านลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสรุปรวบรวม ประมวลข้อมูลจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม บทสัมภาษณ์ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1: สรุปลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยานบุรีรัมย์

1. เขตพื้นที่การบิน (Airside)	รายละเอียด (Characteristics)
1.1 ทางวิ่ง (Runway: RWY) Runway end safety area Designator Surface Strength (PCN) Strip dimensions (m)	ขนาด 45 x 2,100 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 7.50 ม. ขนาด 60 x 450 เมตร 04 / 22 ผิวแอสฟัลติกคอนกรีต (Asphaltic concrete) 45 / R / C / X / T ขนาด 300 x 3,120 เมตร
1.2 ทางขับ (Taxiway: TWY) Surface Strength (PCN)	ขนาด 23 x 240 เมตร ผิวแอสฟัลติก (Asphalt) 42 / F / C / X / T
1.3 ลานจอดอากาศยาน (Apron) จำนวนลานจอดที่สามารถรองรับได้ จำนวนเครื่องบินที่สามารถรองรับได้	ขนาด 80 X 120 เมตร 2 ลำ - เครื่องบินพาณิชย์ เช่น Boeing737 (150 ที่นั่ง) 18 เที่ยวบินต่อวัน
1.4 สถานีดับเพลิงและการกู้ภัย (Rescue and fire fighting services) จำนวนรถยนต์กู้ภัยและดับเพลิง จำนวนรถบรรทุกน้ำดับเพลิง จำนวนรถพยาบาล	ระดับชั้นในการดับเพลิงระดับ 5 Category 5 3 คัน 1 คัน 1 คัน
2. เขตพื้นที่นอกการบิน (Landside)	รายละเอียด (Characteristics)
2.1 พิกัดสนามบิน รัศมีโดยรอบ	151336.36N 1031504.41E
2.2 ทางเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง	30 กิโลเมตร จากตัวเมือง
2.3 อาคารผู้โดยสาร (Passenger terminal building) อาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสารที่สามารถรับรองได้ จำนวนผู้โดยสารที่สามารถรับรองได้ในชั่วโมงเร่งด่วน	ขนาดพื้นที่รวมประมาณ 3,700 ตรม. (ขาเข้า 384 ตรม. ขาออก 384 ตรม.) อาคาร 1 ชั้น 2,560 คนต่อวัน 384 คน (ผู้โดยสารขาเข้า 192 คน, ขาออก 192 คน)
2.4 ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ ความสามารถในการรองรับการจอดรถยนต์	ประมาณ 100 คัน
2.5 การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air traffic services: ATS)	ชั้นของห้วงอากาศที่มีบริการจราจรทางอากาศ ชั้น ซี (Airspace classification: C) *
2.6 ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Air navigation aids) 1) ประเภททัศนวิสัย (Visual aids)	ระบบไฟ PAPI Light-Left 3°, RWY edge LGT, LEN, 2,100 m 60 m ALS, RTIL, RWY & TWY Edge LGT System, Rotating Beacon, Obstacle LGT, Wind Direction Indicator

ตารางที่ 1: (ต่อ)

2. เขตพื้นที่นอกการบิน (Landside)	รายละเอียด (Characteristics)
2) ประเภทวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Air navigation radio aids)	NDB, DVOR/DME, ILS CAT I, LOC RWY04, GP/DME
2.7 เครื่องมือรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก (Safety and facilities)	ระบบโทรทัศน์วงจรปิด CCTV เครื่องตรวจสอบสัมภาระที่นำฝากไว้ใต้ท้องเครื่อง เครื่องตรวจค้นสัมภาระผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง เครื่องตรวจจับโลหะแบบเดินผ่าน (Walk through) เครื่องตรวจค้นแบบมือถือ (Hand scanner), รถเข็นกระเป๋า สายพานลำเลียงสัมภาระร้านค้าจำหน่าย อาหารและเครื่องดื่ม 3 ราย ร้านค้าจำหน่ายของที่ระลึก 1 ราย บริการรถเช่าแบบสليمูชั่นและขับเองรวม 4 ราย บริการเช่าป้ายโฆษณา และสื่อประชาสัมพันธ์ 7 ราย

หมายเหตุ: * ชั้นของห้วงอากาศที่มีการบริการจราจรทางอากาศ ชั้นซี หมายถึง อนุญาตการบินด้วยไอเอฟอาร์และการบินวีเอฟอาร์ทุกเที่ยวบิน อยู่ภายใต้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศและการบินด้วยไอเอฟอาร์ มีการจัดระยะห่างและระยะต่อจากการบินด้วยไอเอฟอาร์เที่ยวอื่นและการบินวีเอฟอาร์ การบินวีเอฟอาร์มีการจัดระยะห่างและระยะต่อจากการบินด้วยไอเอฟอาร์และได้รับข้อมูลจราจรเกี่ยวกับการบินด้วย วีเอฟอาร์อื่น (ICAO Annex 11: Air traffic services, Chapter 2, appendix 4) ที่มา: รวบรวมข้อมูลจาก กรมท่าอากาศยาน (2560) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2559ก) และวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 1 พบว่า รายละเอียดลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยผลการศึกษได้ทำการจัดจำแนกพื้นที่เป็น 2 ส่วนหลักที่ประกอบด้วย 1) เขตพื้นที่การบิน (Airsid) เป็นรายละเอียดของ ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และสถานีดับเพลิงและการกู้ภัย ส่วนที่ 2) เขตพื้นที่นอกการบิน (Landsid) เป็นรายละเอียดของ พิกัดสนามบิน รัศมีโดยรอบ ทางเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง อาคารผู้โดยสาร ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถการให้บริการจราจรทางอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศและเครื่องมือรักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสอดคล้องกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2559ค) และสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน (2559) ที่กล่าวโดยสรุปว่า องค์ประกอบท่าอากาศยานมีการแบ่งเขตพื้นที่เป็น 2 ส่วน คือ เขตพื้นที่การบินและนอกการบิน ทั้งนี้ มาตรฐานของแต่ละเขตพื้นที่ ได้แก่ เขตพื้นที่การบิน ซึ่งเป็นพื้นที่เคลื่อนไหว (Movement area) ภายในสนามบินที่เครื่องบินใช้สำหรับการขึ้นลงและขับเคลื่อนของอากาศยาน รวมถึง พื้นที่ขับเคลื่อน (Manoeuvring area) เช่น การวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยานและทางเข้าออกเครื่องบิน เป็นต้น และเขตพื้นที่นอกการบิน เป็นพื้นที่ในส่วนของอาคารที่ติดต่อกับพื้นที่เคลื่อนไหวของท่าอากาศยานหรือสนามบิน ที่มีการควบคุมการเข้าออกและไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่การบิน เช่น อาคารผู้โดยสาร อาคารคลังสินค้า ระบบการจราจรภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ เป็นต้น สำหรับการวิเคราะห์ ประมวลเชิงเนื้อหาและจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้ เมื่อทำการเปรียบเทียบข้อมูลพื้นฐาน โดยอ้างอิงจากข้อมูลทางกายภาพของท่าอากาศยาน ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน 28 แห่ง พบว่า เขตพื้นที่การบินท่าอากาศยานบุรีรัมย์นั้น โดยพิจารณาด้านศักยภาพทางกายภาพและ

ขีดความสามารถของเขตพื้นที่การบิน จะเห็นได้ว่า ทางวิ่งจัดเป็นประเภทอากาศยานขนาดเล็ก (2,100 เมตร) โดยลานจอดอากาศยาน มีความสามารถในการรองรับได้ 2 ลำ/หลุม ในลักษณะของเครื่องบินพาณิชย์ เช่น Boeing 737 เป็นต้น จำนวนเที่ยวบินที่รองรับได้ 18 เที่ยวบินต่อวัน สำหรับเขตพื้นที่นอกการบินท่าอากาศยานบุรีรัมย์นั้น โดยพิจารณาด้านศักยภาพทางกายภาพและขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสาร จัดเป็นประเภทอากาศยานขนาดเล็ก (พื้นที่รวมประมาณ 3,700 ตรม.) โดยสามารถรองรับผู้โดยสารประมาณ 2,560 คนต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน 384 คน นอกจากนี้ ถนนภายในท่าอากาศยานและที่จอดรถ พบว่า ท่าอากาศยาน มีการจัดสรรพื้นที่จอดรถและถนนภายในท่าอากาศยานที่เพียงพอ สามารถอำนวยความสะดวกต่อผู้ที่เดินทางมาท่าอากาศยาน มีการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางที่ชัดเจน ขณะเดียวกัน มีความสามารถในการรองรับการจอดรถยนต์ ประมาณ 100 คัน จากข้อมูลข้างต้น ทำให้สามารถวิเคราะห์และสรุปผลเชิงศักยภาพลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและความสามารถในการรองรับฯ ได้แก่ การเข้าถึงระหว่างท่าอากาศยาน ขนาดทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกในระดับภูมิภาคของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ในแง่ของภูมิศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงการบินในพื้นที่ภูมิภาค โดยเปรียบเทียบกับข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน 28 แห่ง จัดได้ว่าอยู่ในระดับเหมาะสมตามกลุ่มพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับ อาทิตย์ วิจิตร (2557) ที่มีการระบุเกณฑ์พิจารณาประเภทอากาศยาน เพื่อก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของสนามบิน โดยอธิบายถึงความสามารถในการบรรจุผู้โดยสาร ความยาวทางวิ่งและความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินของทางวิ่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ได้แก่ จำนวนทางวิ่ง ชนิดอากาศยาน เที่ยวบินและห้วงอากาศรอบท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ได้กล่าวถึงการวางแผนท่าอากาศยาน ในประเด็นการจัดจำแนกประเภทอากาศยาน ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2: หลักเกณฑ์การพิจารณาจัดประเภทของอากาศยาน

ความยาวของทางวิ่ง	ชนิดอากาศยาน	ประเภทอากาศยาน
> 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 อาทิตย์ วิจิตร (2557)

2. ด้านการขยายตัวของทางขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (VTUO) จากการรวบรวมข้อมูลทางสถิติ พบว่า ในช่วงระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2556-2560 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3: การขนส่งทางอากาศท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงระหว่าง พ.ศ.2556-2560

รายละเอียด (Air transport traffic)	พ.ศ.					ร้อยละการ ขยายตัว เฉลี่ยปี 2560	ร้อยละการ ขยายตัว เฉลี่ย 5 ปี
	2556	2557	2558	2559	2560		
จำนวนเที่ยวบิน (Aircraft/ Movements)	422	3,183	4,337	5,961	6,660	10.50	30.34
จำนวนผู้โดยสาร (Passengers)	11,355	17,627	117,762	198,052	220,888	10.34	37.04
จำนวนการขนส่งสินค้า (กก.)	-	-	-	-	-	-	-
จำนวนพัสดุและไปรษณียภัณฑ์ (กก.)	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา: รวบรวมข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (2559ค) และวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 3 พบว่า จากสถิติการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในช่วงระยะ 5 ปี ระหว่างพ.ศ.2556-2560 ทำให้ทราบว่า จำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างสูง เป็นที่น่าสังเกตว่าการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้า พัสดุและไปรษณียภัณฑ์ ทั้งนี้ เมื่อทำการวิเคราะห์ทิศทางแนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยทุกรายการ เป็นที่น่าสังเกตว่า อัตราร้อยละของการขยายตัวเฉลี่ย 5 ปี มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.34 และ 37.04 ตามลำดับ นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์ทิศทางแนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ย พ.ศ.2560 มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.50 และ 10.34 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับ International civil aviation organization (2017) ที่เป็นข้อมูลจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้คาดการณ์การจราจรทางอากาศของผู้โดยสารทั่วโลก พ.ศ.2557-2559 โดยเฉลี่ย จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 6.3 และ 6.5 ตามลำดับ โดยเฉพาะเขตภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 7.3 และ 7.5

3. ด้านความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตลอดช่วงระยะเวลา 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2556-2560 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4: สัดส่วนขนาดพื้นที่อาคารต่อจำนวนผู้โดยสาร ในช่วงระหว่าง พ.ศ.2556-2560

รายละเอียด (Air transport traffic)	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (Buriram airport: VTUO) พื้นที่ 3,700 ตรม.				
	พ.ศ.				
	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวนผู้โดยสาร (Passengers)	11,355	17,627	117,762	198,052	220,888
สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อขนาดพื้นที่	0.3258	0.2099	0.0314	0.0187	0.0168

จากตารางที่ 4 พบว่า สัดส่วนขนาดพื้นที่อาคารผู้โดยสารต่อจำนวนผู้โดยสาร ในช่วง 5 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2556-2560 ทำให้ทราบว่า มีปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นและสัดส่วนผู้โดยสารต่อพื้นที่อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยาน มีอัตราส่วนที่ลดลง ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการรองรับ หรือมาตรฐานการให้บริการของแต่ละพื้นที่โดยภาพรวมต่อผู้โดยสารที่ครอบครองพื้นที่อาคารผู้โดยสารซึ่งมีสัดส่วนต่อขนาดพื้นที่คือ 0.3258 0.2099 0.0314 0.0187 และ 0.0168 (ตรม.ต่อพื้นที่ผู้ครอบครอง) ทั้งนี้ หลักสำคัญในความสามารถรองรับของแต่ละพื้นที่ต่อผู้ครอบครองเป็นตารางเมตร ภายในอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเกี่ยวข้องกับบริการ การไหลเวียนของผู้โดยสาร ความสะดวกรวดเร็วและการหยุดชะงักในแต่ละเขตพื้นที่บริการ ได้แก่ จุดตรวจและด่านตรวจผู้โดยสาร จุดตรวจรับคืนกระเป๋าและสัมภาระ พิธีการด้านศุลกากร ร้านอาหารและหน่วยงานของรัฐ เป็นต้น ดังนั้น เมื่อมีการพิจารณาและวิเคราะห์ถึงระดับการให้บริการ (Level of service) ท่าอากาศยาน ซึ่งมีส่วนสำคัญ โดยใช้หลักการพิจารณาแบ่งช่วงระดับการให้บริการ ตั้งแต่ระดับ A - F ที่มีค่าต่างกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับพื้นที่ให้บริการ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงทำการวิเคราะห์ในเชิงการบริหารจัดการอาคารผู้โดยสาร โดยให้ยึดหลักการในด้านมุมมองผู้โดยสารเป็นสำคัญ ดังที่ International air transport association (1996) ได้กล่าวว่า ระดับการให้บริการ อันเป็นประเด็นของความสามารถไหลเวียน (Flow) ของผู้โดยสาร ภายในพื้นที่อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน โดยมีรายละเอียด 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 (1996)

จากตารางที่ 5 แสดงข้อมูลของระดับการให้บริการมาตรฐานโดยรวมแต่ละพื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเป็นเกณฑ์มาตรฐานของระดับการให้บริการ โดยมีการแบ่งช่วงระดับการให้บริการ ตั้งแต่ระดับ A-F (ระดับดีมาก (A) ถึงระดับน้อย (F)) ซึ่งพิจารณาความสามารถไหลเวียนของพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารคือ จุดตรวจบัตรผู้โดยสาร พื้นที่รอหรือบริเวณที่มีการหมุนเวียน บริเวณห้องพักผู้โดยสารระหว่างรอขึ้นเครื่อง จุดรับคืนสัมภาระ และด่านหรือหน่วยบริการตรวจสอบของรัฐ

ตารางที่ 6: ระดับมาตรฐานการให้บริการพื้นที่อาคารขาเข้าและขาออกในชั่วโมงเร่งด่วน

รายละเอียด พื้นที่หรือบริเวณหมุนเวียน	จำนวนผู้โดยสารต่อพื้นที่อาคารผู้โดยสาร (ตร.ม. ต่อพื้นที่ผู้ครอบครอง)
พื้นที่บริเวณขาเข้า ของผู้โดยสาร	0.500
พื้นที่บริเวณขาออก ของผู้โดยสาร	0.500

จากตารางที่ 6 แสดงถึงระดับการให้บริการของอาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์พบว่า สัดส่วนขนาดพื้นที่อาคารผู้โดยสารต่อจำนวนผู้โดยสาร ในประเด็นพื้นที่หรือบริเวณหมุนเวียน ซึ่งทั้งพื้นที่ขาเข้าและขาออกผู้โดยสารมีสัดส่วนพื้นที่ผู้ครอบครองต่อตารางเมตร ในช่วงเท่ากับ 0.500 ทั้งนี้ระดับขีดความสามารถในการรองรับความต้องการ ในการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน มีสัดส่วนหรือช่วงระดับการให้บริการอยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐาน (< 1.0) คือ ระดับ เอฟ (F) เมื่อเทียบค่ามาตรฐาน นั่นคือ ระดับการให้บริการไม่เหมาะสม โดยอาจเกิดการไหลเวียนที่สับสน ลำช้าหรืออาจหยุดชะงัก (International air transport association, 1996) ขณะที่ Airport cooperative research program (2010) ได้ผลการวิจัยว่า ระดับการให้บริการมาตรฐานของพื้นที่อาคารผู้โดยสารของสนามบินแคนาดาอยู่ระดับ C นั่นคือ ระดับการให้บริการดี การไหลเวียนมีความสม่ำเสมอ ผู้โดยสารเกิดความล่าช้าแต่อยู่ในระดับที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม มิติการบริหารจัดการด้านการบริการ ได้แก่ การรอคอย สภาพแวดล้อมของสถานที่ที่บริการมีความแออัดและไม่เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่จับต้องและประเมินได้ยาก ดังนั้น หลักสามเหลี่ยมแห่งการบริการ (The service triangle) ที่มุ่งเน้นตอบสนองความต้องการลูกค้า เป็นสิ่งสำคัญแห่งการบริการ ในแง่ของความเชื่อมโยง ด้านระบบการปฏิบัติงาน (The systems) ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการ (The customer) รวมถึง พนักงานหรือผู้ให้บริการ (The Employees) (Hoffman & Bateson, 2006) ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับ Raymond, Stephen & Joby (2000) และ Lovelock & Wirtz (2007) ที่กล่าวถึง ภูมิทัศน์บริการและอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการคือ ส่วนที่มองเห็นด้วยตาเปล่าได้ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือการติดต่อสื่อสารของบริการ เป็นสิ่งที่ลูกค้าใช้ประเมินคุณภาพบริการ หรืออีกนัยหนึ่งเป็นเครื่องหมายแทนคุณภาพการบริการ

4. ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครชัยบุรีรัมย์) ซึ่งมีการจัดแบ่งสถานที่ได้ 7 ประเภท ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7: แหล่งท่องเที่ยวในกลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครชัยบุรีรัมย์)

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (แห่ง)				
	นครราชสีมา	ชัยภูมิ	บุรีรัมย์	สุรินทร์	รวม
1. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	27	6	24	20	77
2. การท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต	5	6	11	14	36
3. การท่องเที่ยวเชิงศิลปะ วัฒนธรรมและมรดกประเพณี	7	20	31	13	71
4. การท่องเที่ยวเชิงวิชาการ	2	3	4	4	13
5. การท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ	13	8	9	34	64
6. การท่องเที่ยวเชิงันทนาการและบันเทิง	4	3	1	18	26
7. การท่องเที่ยวเส้นทางอารยธรรมขอม โบราณสถานศิลปะวัฒนธรรม	35	15	22	22	94
รวม	93	61	102	125	381

ที่มา ดัดแปลงจาก สำนักบริหารยุทธศาสตร์ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (2560)

จากตารางที่ 7 แสดงการจำแนกประเภทแหล่งท่องเที่ยวตามแผนพัฒนาภูมิภาคจังหวัดซึ่งมีการจัดแบ่งสถานที่ได้ 7 ประเภท รวมทั้งสิ้น 381 แห่ง ในลักษณะการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดที่เน้นการบริหารแบบเชิงบูรณาการ (ราชกิจจานุเบกษา, 2560) โดยเน้นลักษณะยึดพื้นที่ (Area based approach) เป็นหลักในการพัฒนาเพื่อการกระจายและลดความเหลื่อมล้ำด้านความเจริญเติบโตระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ โดยแบ่งกลุ่มจังหวัดออกเป็น 18 กลุ่มจังหวัด 6 ภาค ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลเชิงอุปสงค์ (Demand side) ด้านการเดินทางมาที่ภูมิภาคโดยมีจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งให้การบริการขนส่งทางอากาศระดับจังหวัด (Local airports) พบว่า มีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.52 จากพ.ศ.2558 โดยพบว่า พ.ศ.2559 มีจำนวน 3,081,744 คน โดยจำแนกเป็นผู้ที่เดินทางมาเป็นชาวไทย 3,012,392 คน และชาวต่างประเทศ 69,352 คน เมื่อพิจารณาจากพื้นที่ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ดังปรากฏในข้อมูลสถิติกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2560) อันเป็นฐานข้อมูลที่สะท้อนถึงปริมาณนักท่องเที่ยว นักทัศนจรและนักท่องเที่ยวแบบเข้าไป-เย็นกลับ หรือไม่พักแรม ณ ที่ใดที่หนึ่ง ซึ่งแสดงได้ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8: นักท่องเที่ยวกลุ่มพื้นที่กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

นักท่องเที่ยว	พ.ศ.		อัตราการขยายตัว (%)
	2559	2558	
จำนวน (คน)	12,590,288	9,431,822	+ 6.29
วันพักเฉลี่ย (วัน)	2.16	2.46	- 0.06
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย (บาทต่อวันต่อคน)	885.60	776.82	+ 4.06
รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	23,854	21,535	+ 10.77

ที่มา: รวบรวมข้อมูลจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2560) และวิเคราะห์ข้อมูลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ 8 พบว่า ในระดับกลุ่มพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์ พ.ศ.2559 มีอัตราการขยายตัวของปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ.2558 ร้อยละ 6.29 จำนวนวันพักเฉลี่ยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย (บาทต่อวันต่อคน) มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.06 โดยสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.77 ซึ่งสอดคล้องกับการส่งเสริมและสนับสนุนด้านเศรษฐกิจ ในระดับภูมิภาค กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ดังข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2560) ที่กล่าวถึง กลุ่มภาคนอกเกษตร ได้แก่ สาขาโรงแรมและภัตตาคาร การขนส่ง การคมนาคม การขายส่งและขายปลีก ฯลฯ ซึ่งเป็นสาขาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะสาขาโรงแรมและภัตตาคาร พ.ศ.2558 มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 19.41

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2560) ได้อธิบายถึงปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับสถานภาพการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (Aviation hub) ที่มีได้มองเพียงปัจจัยด้านภูมิศาสตร์หรือความได้เปรียบเชิงพื้นที่เพียงอย่างเดียวแต่จะพิจารณาถึงองค์ประกอบอื่น ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการ เป็นต้น ทั้งนี้ เมื่อมีการวิเคราะห์ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นคร

ชัยบุรีรินทร์) ได้แก่ ขนาดของระยะการเข้าถึง (Size of natural catchment area หรือ Catchment area) ภูมิศาสตร์ที่สามารถให้บริการการบินสำหรับชุมชนท้องถิ่น (Local traffic) และความสามารถในการดึงดูดหรือมีภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมต่อ (Attractiveness to connecting traffic) พบว่า ปัจจัยที่สำคัญของระยะทางที่ใช้ในการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง ซึ่งถือได้ว่ามีความเหมาะสมและเอื้ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง (Infrastructure efficiency) ไปโดยรอบกลุ่มพื้นที่ ทั้งนี้ เริ่มต้นจากสนามบินไปยังพื้นที่อำเภอเมืองบุรีรัมย์ หรือแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเส้นทางและการและบันเทิง ประมาณ 35 กิโลเมตร (ใช้เวลา 35 นาที) หรือแหล่งการท่องเที่ยวเส้นทางอารยธรรมขอม โบราณสถานศิลปะวัฒนธรรม ประมาณ 100 กิโลเมตร (ใช้เวลา 1 ชั่วโมง 35 นาที) เป็นต้น หรือจากสนามบินไปยังพื้นที่นครราชสีมา ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของจังหวัดบุรีรัมย์ โดยประมาณ 150-180 กิโลเมตร (ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง) หรือจากสนามบินไปยังพื้นที่ชัยภูมิ ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของจังหวัดบุรีรัมย์ โดยประมาณ 170-190 กิโลเมตร (ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง) และจากสนามบินไปยังพื้นที่สุรินทร์ ซึ่งมีอาณาเขตทางด้านทิศตะวันออกของจังหวัดบุรีรัมย์ โดยประมาณ 70-90 กิโลเมตร (ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที) รวมถึง ศักยภาพในการขยายตัวในอนาคต (Airport expansion potential) ซึ่งจากข้อมูลตารางที่ 8 แสดงให้เห็นถึง นักท่องเที่ยวกลุ่มพื้นที่กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่างที่มีอัตราการเติบโต ร้อยละ 6.29 โดยสามารถสร้างรายได้ทางการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่ (Local) กลุ่มนครชัยบุรีรินทร์ ในสัดส่วนร้อยละ 10.77

สรุปและอภิปรายผล

การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรินทร์ (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์) ประเด็นลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยาน การขยายตัวของการบินขนส่งทางอากาศ ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

1. ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถ การขยายตัวของการบินขนส่งทางอากาศ การรองรับผู้โดยสารและการให้บริการอากาศยาน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ มีศักยภาพอยู่ในระดับเหมาะสมตามกลุ่มพื้นที่ โดยเขตพื้นที่การบิน ด้านทางวิ่งจัดเป็นประเภทอากาศยานขนาดเล็ก ลานจอดอากาศยาน มีความสามารถในการรองรับได้ 2 ลำ/หลุม ในลักษณะของเครื่องบินพาณิชย์ เช่น Boeing 737 โดยมีจำนวนเที่ยวบินที่รองรับได้ 18 เที่ยวบินต่อวัน ในส่วนเขตพื้นที่นอกการบิน อาคารผู้โดยสาร จัดเป็นประเภทอากาศยานขนาดเล็ก โดยสามารถรองรับผู้โดยสารประมาณ 2,560 คนต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน 384 คน รวมถึง การจัดสรรพื้นที่จอดรถและถนนภายในท่าอากาศยานที่เพียงพอ อำนวยความสะดวกต่อผู้เดินทางมาท่าอากาศยาน มีการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางที่ชัดเจน และการรองรับการจอดรถยนต์ได้ประมาณ 100 คัน

2. ด้านการขยายตัวของการบินขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ตั้งแต่ พ.ศ.2556-2560 พบว่า จำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร มีแนวโน้มอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างสูง แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า การบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ไม่พบข้อมูลการดำเนินงานด้านการบินขนส่งสินค้า พัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ ทั้งนี้ เมื่อทำการวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยทุกรายการ พบว่า ร้อยละการขยายตัวเฉลี่ย 5 ปี มีอัตราเพิ่มขึ้น คือ ร้อยละ 30.34 และ

37.04 ตามลำดับ นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์แนวโน้มอัตราการขยายตัวเฉลี่ยในทุกรายการ สำหรับ พ.ศ. 2560 มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.50 และ 10.34 ตามลำดับ

3. ด้านความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในมิติการให้บริการ การไหลเวียนของผู้โดยสาร พบว่า ความสามารถในการรองรับการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสาร ในประเด็นพื้นที่รอหรือบริเวณหมุนเวียน ทั้งพื้นที่ขาเข้าและขาออกของผู้โดยสาร มีสัดส่วนพื้นที่ผู้ครอบครองต่อตารางเมตรในช่วงเท่ากับ 0.500 ซึ่งเป็นช่วงระดับการให้บริการ อยู่ในระดับน้อยกว่ามาตรฐาน (< 1.0) คือ ระดับ เอฟ (F)

4. ด้านสภาพการณ์และศักยภาพการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครชัยบุรีรัมย์) ซึ่งมีการจัดแบ่งสถานที่ได้ 7 ประเภท รวม 381 แห่ง ที่ประกอบด้วย ประเภทแหล่งการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต การท่องเที่ยวเชิงศิลปะ วัฒนธรรม และมรดกประเพณี การท่องเที่ยวเชิงวิชาการ การท่องเที่ยวเชิงศาสนาและความเชื่อ การท่องเที่ยวเชิงันทนาการและบันเทิง การท่องเที่ยวเส้นทางอารยธรรมขอม โบราณสถาน ศิลปะวัฒนธรรม ชนชาติเดียวกัน ในมุมมองด้านวิเคราะห์ข้อมูลเชิงอุปสงค์การเดินทางมาที่ภูมิภาค โดยมีจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งให้การบริการขนส่งทางอากาศระดับจังหวัด พบว่า มีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.52 จาก พ.ศ. 2558 โดยพบว่า ในพ.ศ.2559 มีจำนวน 3,081,744 คน โดยจำแนกเป็นผู้ที่เดินทางมาเป็นชาวไทย 3,012,392 คน และชาวต่างประเทศ 69,352 คน นอกจากนี้ ในระดับกลุ่มพื้นที่นครชัยบุรีรัมย์ พบว่า มีอัตราการขยายตัวของปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากพ.ศ.2558 ร้อยละ 6.29 จำนวนวันพักเฉลี่ยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.06 โดยสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.77 ทั้งนี้ เมื่อมีการวิเคราะห์ด้านศักยภาพการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครชัยบุรีรัมย์) ได้แก่ ขนาดของระยะการเข้าถึง ภูมิศาสตร์ที่สามารถให้บริการการบินสำหรับชุมชนท้องถิ่น ความสามารถในการดึงดูดหรือมีภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมต่อ และศักยภาพในการขยายตัวในอนาคต พบว่า ปัจจัยที่สำคัญของระยะทางที่ใช้ในการเดินทางจากสนามบินไปยังพื้นที่นครชัยบุรีรัมย์ใช้ระยะเวลาประมาณ 2 ชั่วโมง ซึ่งมีความเหมาะสมและสะดวกในการเดินทางไปโดยรอบกลุ่มพื้นที่

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะโดยภาพรวม กล่าวคือ การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางการบิน ด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ในการเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวของกลุ่มนครชัยบุรีรัมย์ พบว่า ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานและขีดความสามารถท่าอากาศยาน อยู่ในระดับเหมาะสมกับพื้นที่ เมื่อเทียบเคียง การเข้าถึงระหว่างท่าอากาศยาน ขนาดทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นเขตพื้นที่การบินและนอกการบิน การขยายตัวของการบินทางอากาศและความสามารถในการให้บริการท่าอากาศยาน ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยว ภาคเอกชน หน่วยงานภาครัฐและการมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น ควรประสานความร่วมมือ และหรือโครงการเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นรูปธรรม เนื่องสภาพการณ์และสภาพแวดล้อมในกลุ่มพื้นที่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาเชิงรุกและเชิงรับของท่าอากาศระดับจังหวัด (Local airports) และนำไปสู่การเป็นท่าอากาศยานระดับภาค (Regional airports) ต่อไปในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะเชิงการปฏิบัติ กล่าวคือ การวิเคราะห์ศักยภาพการท่องเที่ยว ความสามารถของแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครชัยบุรีรินทร์) พบว่า มีอัตราการขยายตัวของปริมาณนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศเพิ่มมากขึ้นอย่างก้าวกระโดด พร้อมทั้ง มีจำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายจำนวนมาก ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรตระหนักและให้ความสำคัญในประเด็นการยกระดับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ในรูปแบบสนามบินเชิงพาณิชย์ (สนามบินศุลกากร) เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและความเจริญในระดับภูมิภาค ระดับชาติและนานาชาติไปสู่ความเป็นท้องถิ่นได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถการบริการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น ให้ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเป็นส่วนหนึ่งของทุนสนับสนุนจากโครงการวิจัยเงินรายได้มหาวิทยาลัย ประเภทการวิจัยมุ่งเป้า ประจำปีงบประมาณ 2560 สถาบันยุทธศาสตร์ทางปัญญาและวิจัย ตามสัญญาเลขที่ 549/2560 และได้รับความกรุณาจากคณะกรรมการจริยธรรมโครงการวิจัยที่ทำในมนุษย์ หมายเลข SWUEC/E-118/2560 รวมทั้ง ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาควิชาบริหารธุรกิจ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านคณบดีหัวหน้าภาควิชาอาจารย์ประจำหลักสูตรและผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได้อ้างอิงไว้ที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำตลอดจนได้รับความอนุเคราะห์ในความร่วมมือจากท่านที่ไม่สามารถเอ่ยนามในที่นี้ ที่ได้กรุณาเสียสละเวลาให้ข้อมูลและสัมภาษณ์ทุกท่าน คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). สถิตินักท่องเที่ยว. สืบค้นจาก https://www.mots.go.th/more_news.php?cid=411.
- กรมท่าอากาศยาน. (2560). ข้อมูลแสดงลักษณะกายภาพของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ. สืบค้นจาก <https://www.airports.go.th/th/download/324.html>.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2560). ประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ. เล่ม 134 ตอนพิเศษ 281ง (17 พฤศจิกายน 2560)
- สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน. (2559). สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่ม ๒๒ (E-Book). สืบค้นจาก <http://kanchanapisek.or.th/kp6/index.php>.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2559ก). Aerodrome location indicator and name VTUO-Buriram/Buriram airport. สืบค้นจาก https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2017/03/AD2_01VTUO9.pdf.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2559ข). แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ. พรบ.ราชกิจจานุเบกษา ประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน (21 เมษายน 2559)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2559ค). สถิติข้อมูลการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/th/archives/category/data-research-th/air-traffic-th/transport-statistics-th>.

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). **รายได้ประชาชาติของประเทศไทย พ.ศ.2557 แบบปริมาณลูกโซ่**. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สนง.).
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). **Hub Strategic Assessment Factors**. สืบค้นจาก <http://www.nesdb.go.th/main.php?filename=index>
- สำนักบริหารยุทธศาสตร์ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1. (2560). **แผนงานกลุ่มจังหวัด: แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ระยะ 4 ปี**. สืบค้นจาก http://www.osmnortheast-s1.moi.go.th/plan_develop.php#.
- อาทิตย์ วินิจสร. (2557). **การวางแผนท่าอากาศยาน**. คลังความรู้ด้านการบิน กรุงเทพฯ: กรมท่าอากาศยาน.
- Airport Cooperative Research Program. (2010). **Airport Passenger Terminal Planning and Design: Volume 1 Guidebook**. Washington, D.C.: Transportation Research Board.
- Hoffman, D. K. and Bateson, J. (2006). **Service Marketing: Concepts, Strategies, and Cases**. Thomson South-Western
- International Civil Aviation Organization. (2017). **Forecasts of Scheduled Passenger and Freight Traffic**. Retrieved from: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- International Air Transport Association. (1996). **Guidelines for air Capacity/ Demand Management**. 3rd ed, The Airports Council International (ACI)/IATA.
- Lovelock, C., and Wirtz, J. (2007). **Services Marketing: People Technology, Strategy**. 6th ed. Pearson Prentice Hall
- Raymond, P. F., Stephen, J. G. & Joby, J. (2000). **Interactive Services Marketing**. Boston: Houghton Mifflin Company.