



การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร
เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

THE ASSESSMENT OF THE POTENTIAL OF UDON THANI
INTERNATIONAL AIRPORT FOR BEING THE TRANSPORTATION HUB
SERVING ASEAN ECONOMIC COMMUNITY

พนมรัตน์ จันทรานนท์

Panomrat Chantranon

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

คณะบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ

ปีการศึกษา 2559

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ



การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร
เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

พนมรัตน์ จันทรานนท์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
คณะบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ
ปีการศึกษา 2559

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ



**THE ASSESSMENT OF THE POTENTIAL OF UDON THANI
INTERNATIONAL AIRPORT FOR BEING THE TRANSPORTATION HUB
SERVING ASEAN ECONOMIC COMMUNITY**

PANOMRAT CHANTRANON

**A THESIS SUMMITTED IN PARTIAL FULFILMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION PROGRAM
FACULTY OF BUSINESS
RAJAMANGALA UNIVERSITY OF TECHNOLOGY KRUNGTHEP
Academic Year 2016**

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้าน
	การขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
โดย	พนมรัตน์ จันทรานนท์
ปีการศึกษา	2559

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

.....คณบดีคณะบริหารธุรกิจ
(ดร. หทัยกร พันธุ์งาม)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ดร.สมพงษ์ ปักยาสวรรค์)

.....กรรมการ
(ดร.คุณากร ไวยวุฒิ)

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร. หทัยกร พันธุ์งาม)

Thesis Title	The Assessment of the Potential of Udon Thani International Airport for Being the Transportation Hub Serving Asean Economic Community
By	Panomrat Chantranon
Academic Year	2016

Accepted by Faculty of Business Administration, Rajamangala University of Technology
Krungthep in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Business
Administration.

..... Dean of Faculty of Business Administration
(Dr.Hathaikorn Panngum)

THESIS COMMITTEE

.....Examination Committee Chairperson
(Dr.Sompong Paksarsawan)

.....Committee
(Dr.Kunakorn waiyawout)

.....Committee and Advisor
(Dr.Hathaikorn Panngum)

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ประสบความสำเร็จได้ด้วยความอนุเคราะห์จาก ดร.สมพงษ์ ปึกษาสวรรค์ ที่กรุณาเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ดร.หทัยกร พันธุ์งาม คณบดีคณะบริหารธุรกิจ ที่สละเวลาอันมีค่าให้ความกรุณาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและ ดร.คุณากร ไวยวุฒิ รองคณบดีฝ่ายวิชาการ ที่กรุณาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ท่านได้สละเวลาอันมีค่าคอยชี้แนะแนวทางในการจัดทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งตรวจแก้ไข และให้ข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์เต็มรูปแบบ

ขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.กิตติพงษ์ โสภณธรรมภาณ ผศ.ดร.กิ่งแก้ว เอี่ยมแฉล้ม ดร.ปรารณา ศรีสุข ดร.อติสรา สุริยสมบูรณ์ ที่สละเวลาของท่านช่วยตรวจสอบ และให้ข้อเสนอแนะ พร้อมแนะนำเพิ่มเติมทำให้งานวิจัยฉบับนี้มีความถูกต้องสมบูรณ์ และขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ระดับปริญญาโทให้กับผู้วิจัย รวมถึงเจ้าหน้าที่หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ ที่ช่วยประสานงานให้ความสะดวกแก่ผู้วิจัยเสมอมา

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน และบุคลากรทำอาภาศยานนานาชาติอุดรธานีที่ให้ความอนุเคราะห์ในแบบสัมภาษณ์ รวมทั้งข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำงานวิจัยฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณบิดา มารดา และครอบครัวของผู้วิจัย ที่ให้โอกาสทางด้านการศึกษา อีกทั้งทุนทรัพย์ และสร้างขวัญ และกำลังใจที่มีให้ผู้วิจัยตลอดมา

งานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอขอบแต่ผู้มีพระคุณทุกท่านที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ประสบความสำเร็จ ถึงแม้ว่าบางครั้งจะประสบปัญหาอุปสรรคบางประการ แต่ก็สามารถผ่านพ้นไปด้วยดี ผู้วิจัยขอขอบความดีทั้งหมดนี้ให้แก่ บิดา มารดา คณาจารย์ รวมทั้งผู้มีพระคุณทุกท่าน หากวิทยานิพนธ์เล่มนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับ และขออภัยมา ณ โอกาสนี้

พนมรัตน์ จันทรานนท์

ผู้วิจัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
นักศึกษา	พนมรัตน์ จันทรานนท์
อาจารย์ที่ปรึกษา	ดร.หทัยกร พันธุ์งาม
ปีการศึกษา	2559

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง “การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” มีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินศักยภาพในการพัฒนาท่าอากาศยานฯ ปัญหาอุปสรรค โอกาส ข้อจำกัดของการขนส่งทางอากาศรวมทั้งแผนพัฒนาระบบการบริหารงานของท่าอากาศยานฯ ให้มีความหลากหลายในกิจกรรมต่าง ๆ และสร้างแผนกลยุทธ์การพัฒนาท่าอากาศยานฯ

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก และกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาเฉพาะเจาะจง จำนวน 20 คน จากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน

จากผลการวิจัยพบว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานค่อนข้างมาก และมีพร้อมในการให้บริการ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 6,400 คน ต่อวัน และสามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ รวมทั้งมีพื้นที่เช่าเพียงพอต่อการทำกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น ๆ และท่าอากาศยานฯ มีที่ตั้งใกล้กับชายแดนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สามารถขนส่งผู้โดยสารจากเขตชายแดนมายังท่าอากาศยานฯ ได้อย่างสะดวก ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้บริการมากเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอีก 8 ท่าอากาศยานทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และในอนาคตท่าอากาศยานฯ มีแนวโน้มเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยค้นพบดังนี้

1. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารได้ โดยมีปัจจัยหลักที่ทำให้ท่าอากาศยานฯ สามารถเป็นศูนย์กลางฯ คือ ตำแหน่ง ความสามารถขจัดการบิน ความสามารถเชิงพาณิชย์ ความสามารถขนออกการบิน และสิ่งแวดล้อม

2. ปัญหาอุปสรรคที่มีนัยสำคัญต่อการพัฒนาท่าอากาศยานฯ ไปสู่การเป็นศูนย์กลางฯ ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ได้แก่ ทรัพยากรบุคคล ความพร้อมในการใช้พื้นที่ การบริหาร และการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานของท่าอากาศยานฯ

ปัจจุบันท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้การบริหารงานในรูปแบบราชการ จึงทำให้การบริหารงานมีความล่าช้าไม่ทันต่อการเติบโต และการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบิน ผู้วิจัยพบว่าผู้บริหารกรมท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานฯ สามารถนำแนวทางการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานฯ ที่ได้จาก การวิจัยครั้งนี้ไปใช้ในการวางแผน และกำหนดแนวนโยบายในการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานฯ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และบรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัย จึงมีการปรับกลยุทธ์ และเป้าหมายหลากหลายของท่าอากาศยานฯ การกำหนดรูปแบบ และขั้นตอนการวางแผนอย่างเป็นระบบจะต้องชัดเจน ได้มาตรฐาน สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ การวางแผนท่าอากาศยานควรใช้เวลาการวางแผนอย่างน้อย 10 ปีอย่างต่อเนื่อง และนำแผนมาทบทวนทุก ๆ 2 ปี

ข้อเสนอแนะแนวทางเลือกในการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีนอกจากที่กล่าวมาข้างต้น คือ

1. สร้างแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน
2. ส่งเสริมธุรกิจด้านการบริการภาคพื้น และผู้ประกอบการด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับธุรกิจด้านการบิน สายการบิน และจำนวนเที่ยวบิน
3. สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ระบบ Wi-Fi ร้านค้าปลอดภาษี ร้านค้าจัดจำหน่ายสินค้า Brand Name และอื่น ๆ
4. เพิ่มแรงจูงใจ และสร้างความคาดหวังหลายด้าน ได้แก่ รายได้ เจ้าหน้าที่ กระบวนการขั้นตอนการปฏิบัติงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสาร คุณภาพการให้บริการ กฎหมาย การวางแผนก่อสร้าง และการขยายโครงสร้างพื้นฐาน และด้านพลังงาน

ดังนั้น การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสามารถเป็นไปได้ ถ้าหากมีการขับเคลื่อนเชิงนโยบายตั้งแต่ระดับนโยบายของชาติ จนถึงหน่วยงานท้องถิ่น เนื่องจากท่าอากาศยานฯ มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก มีเที่ยวบินหลากหลายในการรองรับผู้โดยสาร และสินค้า ซึ่งทุกหน่วยงานต้องมีการดำเนินการร่วมกันในการขับเคลื่อนนโยบายก็จะสามารถผลักดันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้ประสบความสำเร็จได้

THESIS TITLE **The Assessment of the Potential of Udon Thani International Airport for Being the Transportation Hub Serving Asean Economic Community**

STUDENT **Panomrat Chantranon**

ADVISOR **Hathaikorn Panngum, Ph.D.**

ACADEMIC YEAR **2016**

ABSTRACT

This Research studies on the potential of Udon Thani International Airport to serve the public as a passenger transportation in the Asean Economic Community in terms of development and opportunities, problems, weaknesses and limitation of air transportation in a view to set a plan for development all aspects of airport management including enhancing of potential and forming strategic plan for development of the airport.

The research emphasizes on qualitative research methodology, with specific interview a sampling of population of 20 key informants from governmental and private organizations.

The research found that Udon Thani International Airport is a major airport with a great infrastructures investment. It is ready for services with capacity of accommodating of 6,400 passengers per day. There is enough space for rent for commercial activities. In addition, location of the airport is near the neighboring country of Lao PDR. Where movement of traffic is quite convenient, The Udon Thani International Airport is the most congested one comparing to the other eight airport in this region, which are in line with the purpose of the research. The researcher found that:

1. Udon Thani International Airport is able to be a hub for passenger transportation system. There are core value which supports the airport to achieve, i.e. Location, Airside Capacity, Commercial Capacity, Landside Capacity and Environment.

2. The main obstacles depriving the airport development toward the hub are human resources, land use availability for development, management and service quality, terminal facilities and utilities.

At present, the airport is under the administration of government with official pattern way of working. Thus it is rather slow, unable to cope with the rapid growth and changes of aviation industry. The research views that the management of the Airports, and it take this assessment for planning and policy for application. This is also to achieve the objective of the study. Therefore, the strategy and various targets have been improved. The model and steps for planning must be clearly identified to meet standard and respond to the demand of passengers. The planning should be taken continuously at least ten years and reviewed every two years.

Moreover the research suggests additional options below;

1. Creation the model of Airport's management.
2. Promote of ground service business and operators of passenger transport to be in line with airline's operations.
3. Provision of more facilities such as internet access (Wi-Fi) duty-free shops, brand name stores, distribution and more.
4. Increase motivation and expectation in several areas, including officials' remuneration, process of work and performance, communication channels, quality of services, planning, law, infrastructure expansion and energy in order to improve services for passengers.

Accordingly, the improvement of The Assessment of the Potential of Udon Thani International Airport for Being the Transportation Hub Serving Asean Economic Community is possible. If the policy make takes appropriate actions in all levels and involvement of local authorities, If the airport itself has good infrastructure and good policy, and if there were many domestic and international flights to accommodate passengers and goods, Udon Thani International Airport could be one of the transportation hub for North-eastern region of Thailand in the shortcoming future.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
สารบัญ	น
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามการวิจัย	6
1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย	6
1.4 ระเบียบวิธีวิจัย	6
1.5 ขอบเขตของการวิจัย	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	8
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
2.1 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	11
2.2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	13
2.2.1 เครื่องมือการวิเคราะห์สถานการณ์	13
2.2.2 เครื่องมือวิเคราะห์กลยุทธ์	16
2.3 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี แนวโน้ม และแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	20
2.3.1 แนวคิด ทฤษฎี การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	20
2.3.2 แนวโน้ม และแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	22

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	37
2.5 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	40
2.6 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการบริหารงานท่าอากาศยาน	41
2.6.1 รูปแบบการเป็นเจ้าของ และการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	41
2.6.2 การวิเคราะห์รูปแบบโดยการเปรียบเทียบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	42
2.6.3 นโยบายท่าอากาศยาน	45
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	49
3.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง	49
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	52
3.3 การเก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล	54
3.3.1 การสร้าง และรวบรวมข้อมูล	54
3.3.2 การตรวจสอบคุณภาพข้อมูล	54
3.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล	55
บทที่ 4 ผลการวิจัย	57
4.1 การรวบรวมข้อมูล	57
4.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	57
4.1.2 ข้อมูลทุติยภูมิท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	90
4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล	90
4.2.1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Analysis)	90
4.2.2 เครื่องมือการวิเคราะห์แนวโน้มทางการตลาด (PEST Analysis)	92
4.2.3 การวิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือแบบ Business Model Canvas	115
4.2.4 การวิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือแบบ TOWS Matrix	118

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	125
5.1 สรุปผลการวิจัย	126
5.2 การอภิปรายผลการวิจัย	134
5.3 การเสนอแนะ	136
5.3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้	136
5.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	150
บรรณานุกรม	151
ภาคผนวก	154
ภาคผนวก ก. แบบรับรองการมีจริยธรรม และจรรยาบรรณทางวิชาการ ในการ ทำวิทยานิพนธ์	155
ภาคผนวก ข. กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)	158
ภาคผนวก ค. จังหวัดอุดรธานี	174
ภาคผนวก ง. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	192
ภาคผนวก จ. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)	207
ภาคผนวก ฉ. หนังสือขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาค้นคว้าเก็บข้อมูล แบบสัมภาษณ์ (หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน)	213
ประวัติย่อของผู้วิจัย	221

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 สถิติการรับขนส่งผู้โดยสารของท่าอากาศยานทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 9 ท่าอากาศยาน ตั้งแต่ พ.ศ. 2554-2558	4
ตารางที่ 1.2 อัตราเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี 2554-2558 ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	5
ตารางที่ 2.1 การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	12
ตารางที่ 2.2 การเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยาน ที่อยู่ใกล้เคียงในระยการบินช่วงสั้น (ไม่เกิน 3 ชั่วโมง) ในปี พ.ศ. 2558	22
ตารางที่ 2.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดี และข้อเสียรูปแบบการบริหารท่าอากาศยาน	43
ตารางที่ 3.1 แสดงกระบวนการวิจัย (Research Procedures)	51
ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี	95
ตารางที่ 4.2 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน	101
ตารางที่ 4.3 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากอุปสรรคและโอกาส	109
ตารางที่ 4.4 การวิเคราะห์ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในเชิงธุรกิจ (Business Model)	117
ตารางที่ 4.5 การวิเคราะห์ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix)	119
ตารางที่ 5.1 ผลการวิจัยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	140
ตารางที่ 5.2 แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	145

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบภาพรวมการวิจัย	10
ภาพที่ 2.1 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ Value Chain Analysis	15
ภาพที่ 2.2 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ PEST Analysis	16
ภาพที่ 2.3 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ Business Model Canvas	17
ภาพที่ 2.4 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis	18
ภาพที่ 2.5 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ TOWS Matrix	19
ภาพที่ 2.6 ระยะเวลาการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานหลัก ในทวีปเอเชีย	21
ภาพที่ 2.7 ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	33
ภาพที่ 2.8 แผนที่แสดงเขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตอุทยานแห่งชาติ และช่วงเส้นทางที่คัดเลือกบริเวณ โดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	48
ภาพที่ 3.1 บริเวณภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	53
ภาพที่ 4.1 ตารางเที่ยวบิน	62
ภาพที่ 4.2 บริเวณพื้นที่ทางวิ่งและลานจอดท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	67
ภาพที่ 4.3 บริเวณภายในอาคารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	74
ภาพที่ 4.4 การวิเคราะห์จุดแข็ง และจุดอ่อนตามแนวคิดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)	113
ภาพที่ 4.5 การวิเคราะห์โอกาส และอุปสรรคตามแนวคิดแนวโน้มทางการตลาด (PEST)	114

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางระหว่างพรมแดนติดต่อกับหลาย ๆ ประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน และในปี พ.ศ. 2558 อาเซียนเปิดเสรีการบิน ทำให้กลุ่มสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ สามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศระหว่างกันได้ โดยมีการลงนามข้อตกลงในลักษณะพหุภาคีระหว่าง 10 ประเทศด้วยกัน หากกลุ่มสมาชิกอาเซียนสามารถร่วมมือกันประเทศไทยก็มีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางทางการค้าการลงทุน การบริการ การคมนาคม และการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยอาศัยกรอบความตกลงและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ กรณิการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ในภูมิภาคของประเทศไทยให้เชื่อมโยงกับประชาคมอาเซียน จึงเป็นการกำหนดทิศทางเพื่อให้สอดคล้องกับโอกาส ศักยภาพของการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย โดยการสร้างรากฐานต่าง ๆ ให้สามารถแข่งขันกับตลาดอาเซียน และตลาดโลก ประเทศไทยได้ถูกจัดแบ่งกลุ่มจังหวัด และบทบาทการพัฒนาออกเป็น 18 กลุ่มจังหวัด เพื่อสร้างให้กลุ่มจังหวัดมีขีดความสามารถที่จะเข้าไปแข่งขัน ทั้งภาคการลงทุนของเอกชนในการสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่แต่ละกลุ่มจังหวัด กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ถูกแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม จาก 18 กลุ่ม คือ ตอนบน 1 (อุดรธานี เลย หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ) ตอนบน 2 (สกลนคร นครพนม มุกดาหาร) ตอนกลาง (ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์) ตอนล่าง 1 (นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์) ตอนล่าง 2 (อุบลราชธานี ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ ยโสธร) ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึง ตอนบน 1 จังหวัดอุดรธานี ที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการขยายตัวของการลงทุน และการท่องเที่ยว เพื่อเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนให้จังหวัดอุดรธานีประสบความสำเร็จ และเป็นจังหวัดที่เป็นกลุ่มเป้าหมายชั้นนำของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2557)

จังหวัดอุดรธานีมีท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตั้งอยู่ที่ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี พื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ เป็นพื้นที่ของกองทัพอากาศ (กองบิน 23) และเป็นท่าอากาศยาน 1 ใน 9 แห่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่อยู่ในความดูแล และความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือนในอดีตจนถึงปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีปฏิบัติการร่วมกันระหว่างภารกิจทหาร และภารกิจด้านให้บริการทางพาณิชย์ (กรมการบินพลเรือน, 2558)

ระบบท่าอากาศยานถือว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญของระบบการขนส่งทางอากาศ ซึ่งสามารถขับเคลื่อนพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ ท่าอากาศยานเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการของอากาศยาน ผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และพัสดุภัณฑ์ที่ต้องการใช้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ เพราะสามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง แต่ให้บริการรับขนผู้โดยสาร และสินค้า จำนวน 35 แห่ง ประกอบด้วย บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง กรมท่าอากาศยาน (เดิมคือกรมการบินพลเรือน) จำนวน 25 แห่ง จาก 28 แห่ง ให้บริการเชิงพาณิชย์ และกองทัพเรือ จำนวน 1 แห่ง (กรมการบินพลเรือน, 2558)

ท่าอากาศยาน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) เป็นท่าอากาศยานภูมิภาคที่ถูกพัฒนา บางท่าอากาศยานมิได้เกิดขึ้นจากความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศ แต่เป็นการรองรับความต้องการด้านการทหารในช่วงสงคราม และภายหลัง จึงปรับเปลี่ยนเป็นบริการเชิงพาณิชย์ ขณะที่บางท่าอากาศยานเกิดขึ้นจากความต้องการของส่วนกลาง และ/หรือส่วนท้องถิ่น แต่ภายหลัง เมื่อการขนส่งทางถนนมีการพัฒนา ทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างกันผู้โดยสาร จึงเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางบกแทน เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำกว่า ทำให้สายการบินต้องหยุดให้บริการ ไม่มีเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ทำการบินประจำ ท่าอากาศยานมีการใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า เมื่อเปรียบเทียบกับศักยภาพของท่าอากาศยาน และงบประมาณที่ลงทุน แต่ก็ยังมีเหตุผลความจำเป็นที่จะต้องเปิดให้บริการ เนื่องจากยังมีความต้องการของเที่ยวบินทหาร เที่ยวบินเพื่อการเกษตร (การทำฝนหลวง) และเที่ยวบินเพื่อการฝึกบิน ฯลฯ ท่าอากาศยานส่วนใหญ่จึงประสบภาวะขาดทุน

กรมทำอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) กำกับดูแลทำอากาศยาน จำนวน 28 แห่ง ซึ่งทำอากาศยานจำนวน 21 แห่ง มีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ และ 7 แห่ง มีรายได้สูงกว่ารายจ่าย ได้แก่ ทำอากาศยานนานาชาติกระบี่ ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ทำอากาศยานขอนแก่น ทำอากาศยานอุบลราชธานี ทำอากาศยาน นครศรีธรรมราช ทำอากาศยานสุราษฎร์ธานี และทำอากาศยานตรัง ส่งผลให้ภาครัฐต้องแบกรับภาระการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับภาระการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทำอากาศยานเป็นจำนวนมาก จากเหตุผลดังกล่าว ส่งผลให้ภาครัฐต้องแบกรับภาระการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งรับภาระการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทำอากาศยานเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ความพยายามที่จะเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบทำอากาศยานภูมิภาค จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายงบประมาณของประเทศ ทั้งนี้ แนวทางในการปรับปรุงการบริหารจัดการทำอากาศยาน อาจมีได้หลากหลายรูปแบบขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของทำอากาศยานแต่ละแห่ง รวมทั้งการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน ทำอากาศยานบางแห่งอาจต้องปรับบทบาท บางทำอากาศยานอาจต้องสร้างพันธมิตรกับทำอากาศยานอื่น หรือทำอากาศยานประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อส่งเสริมให้มีบริการเที่ยวบินในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง นอกจากนี้การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทำอากาศยานก็เป็นแนวทางที่มีการกล่าวถึง เพื่อช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากทำอากาศยานที่มีอยู่ให้มากขึ้น โดยทำการศึกษา และจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพของทำอากาศยาน และเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบทำอากาศยานภูมิภาคภายใต้การกำกับดูแลกรมทำอากาศยาน

ดังนั้น ความพยายามที่จะเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบทำอากาศยานภูมิภาค จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายงบประมาณของประเทศ ทั้งนี้ แนวทางในการปรับปรุงการบริหารจัดการทำอากาศยาน อาจมีได้หลากหลายรูปแบบขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของทำอากาศยานแต่ละแห่ง รวมทั้งการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบิน ทำอากาศยานบางแห่งอาจจำเป็นต้องปรับบทบาท และสร้างพันธมิตรกับทำอากาศยานอื่น หรือทำอากาศยานประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อส่งเสริมให้มีบริการเที่ยวบินในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง นอกจากนี้การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการทำอากาศยานก็เป็นแนวทางหนึ่ง เพื่อช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพ และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากทำอากาศยานที่มีอยู่ให้มากขึ้น โดยทำการศึกษา และจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพของทำอากาศยาน พร้อมกับเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบทำอากาศยานในภูมิภาคภายใต้การกำกับดูแลของกรมทำอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน, 2558)

ตารางที่ 1.1 สถิติการรับขนส่งโดยสารของท่าอากาศยานทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 9 ท่าอากาศยาน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558

ผู้โดยสาร (คน)	อุดรธานี		ขอนแก่น		บุรีรัมย์		นครพนม		ร้อยเอ็ด		สกลนคร		อุบลราชธานี		นครราชสีมา		เลข	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
2554	512,359	499,522	263,763	259,517	2,252	2,280	71,604	72,172	16,995	16,549	46,038	48,371	364,281	369,358	-	-	4,826	5,259
2555	586,111	588,312	298,071	293,563	5,426	5,065	99,251	97,947	30,197	29,712	55,347	53,906	421,660	416,793	-	-	14,755	7,679
2556	616,46	599,004	298,071	293,563	5,426	5,065	99,251	97,947	30,197	29,712	55,347	53,906	421,660	416,793	-	-	20,652	21,157
2557	847,935	834,774	474,615	473,279	9,039	8,392	109,477	110,583	27,521	27,683	103,567	95,925	538,227	538,730			35,694	34,236
2558	1,107,014	1,107,307	639,807	641,135	59,004	58,706	148,568	149,447	143,612	141,055	213,408	212,045	733,896	732,356	1,606	1,549	115,049	119,370
รวม	3,053,419	3,628,919	1,974,327	1,961,057	81,147	79,508	528,151	528,096	248,522	244,711	473,707	464,153	2,479,724	2,474,030	1,606	1,549	190,976	187,701

ที่มา : (กรมท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน, 2559)

จากตารางที่ 1.1 การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยาน 9 แห่ง ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554-2558) ปรากฏว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีปริมาณการรับขนผู้โดยสาร สูงเป็นอันดับ 1 จาก 9 แห่ง ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และคู่แข่งสำคัญของท่านอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ซึ่งมีปริมาณการรับขนผู้โดยสารเป็นอันดับ 2 และมีเพียง 2 แห่ง ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ และมีศักยภาพสามารถรับขนผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ ส่วนที่เหลืออีก 7 แห่ง เป็นเพียงท่าอากาศยานที่รับขนผู้โดยสารภายในประเทศเท่านั้น

ตาราง 1.2 อัตราเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558 ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

จำนวน	2554		2555		2556		2557		2558	
	จำนวน	เพิ่ม/ลด (%)	จำนวน	เพิ่ม/ลด (%)	จำนวน	เพิ่ม/ลด (%)	จำนวน	เพิ่ม/ลด (%)	จำนวน	เพิ่ม/ลด (%)
ผู้โดยสาร										
เข้า/ออก										
(คน)	1,011,881	-	1,174,423	16.06	1,215,480	3.50	1,682,709	38.44	2,214,321	31.59

ที่มา : (กรมท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน, 2559)

จากตารางที่ 1.2 การเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 - 2558 ท่าอากาศยานนานาชาติ อุดรธานีมีอัตราการเพิ่มขึ้นของการรับขนผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง จึงสามารถพัฒนาศักยภาพการเป็นศูนย์กลาง ด้านการขนส่งผู้โดยสารสำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ โดยปัจจุบันยังไม่มีท่าอากาศยานใดเป็น ศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจเลือกการประเมิน ศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรี ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 ปัญหา และอุปสรรคต่อการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านขนส่งผู้โดยสาร (passenger transporation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.2.2 ปัจจัยอะไรที่ส่งผลต่อศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านขนส่งผู้โดยสาร (passenger transporation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1.3.1 เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

1.3.2 เพื่อศึกษาปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transporation Hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีการเก็บข้อมูลจาก 2 แหล่ง คือ แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholder) ในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยการคัดเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน และแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร บทความ หนังสือ วารสาร รายงานการประชุม และ สื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยศึกษาจากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ดังนี้

1.5.1 แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholder) ในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยเลือกกลุ่มประชากร และใช้วิธีการเลือกแบบ ยึดจุดมุ่งหมายของการศึกษาเป็นหลัก โดยเลือกผู้ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ (Key Informants) จำนวน 20 คน ดังนี้

1.5.1.1 กลุ่มสัมภาษณ์ภายใน (ภาคราชการ) เนื่องจากมีความรู้ ความเข้าใจ และความเชี่ยวชาญใน ท่าอากาศยานเป็นอย่างดี จำนวน 6 คน ประกอบด้วย

- ผู้อำนวยการ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
- หัวหน้าฝ่ายบริหาร และพิธีการบินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
- ผู้อำนวยการ สำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ กรมการบินพลเรือน
- ผู้อำนวยการ สำนักพัฒนาท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน
- ผู้แทนผู้ว่าราชการ จังหวัดอุดรธานี สำนักงานจังหวัดอุดรธานี
- นายกเทศมนตรี นครอุดรธานี เทศบาลนครอุดรธานี

1.5.1.2 กลุ่มสัมภาษณ์ภายนอก (ภาคเอกชน) เนื่องจากเป็นผู้นำชุมชน และผู้นำด้านธุรกิจ แต่ละ ประเภท ซึ่งมีความรู้ ประสบการณ์ที่แท้จริงในการพัฒนาจังหวัดอุดรธานี จำนวน 14 คน

1.5.2 แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร บทความ หนังสือ วารสาร รายงานการประชุม และ สื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เป็นข้อมูลสนับสนุนให้กับกรมท่าอากาศยาน สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการ ขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1.6.2 เป็นข้อมูลให้ผู้ประกอบการด้าน โลจิสติกส์ทางอากาศใช้ในการประกอบการตัดสินใจในการ กำหนดกลยุทธ์การดำเนินการด้านการขนส่ง

1.6.3 เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานภาครัฐบาลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับภูมิภาค และระดับประเทศในการ กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.7.1 ท่าอากาศยานนานาชาติ (International Airport) หมายถึง ท่าอากาศยานที่ถูกประกาศให้เป็น สนามบินศุลกากร และมีสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองประจำท่าอากาศยาน โดยให้บริการรับขนผู้โดยสาร และสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศแบบครบวงจร

1.7.2 ศักยภาพท่าอากาศยาน (Potential of Airport) หมายถึง การวิเคราะห์ทางกายภาพของท่าอากาศยานประกอบด้วย

- 1.7.2.1 ความสามารถเขตการบิน (Airside Capacity)
- 1.7.2.2 ความสามารถเชิงพาณิชย์ (Commercial Capacity)
- 1.7.2.3 ทรัพยากรบุคคล (Human Resources)
- 1.7.2.4 ความสามารถเขตนอกการบิน (Landside Capacity)
- 1.7.2.5 ความพร้อมในการใช้พื้นที่ (Land use availability for development)
- 1.7.2.6 ตำแหน่ง (Location)
- 1.7.2.7 การบริหาร และการบริการ (Management & Service Quality)
- 1.7.2.8 สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานท่าอากาศยาน (Terminal Facilities & Utilities)
- 1.7.2.9 สิ่งแวดล้อม (Environment)

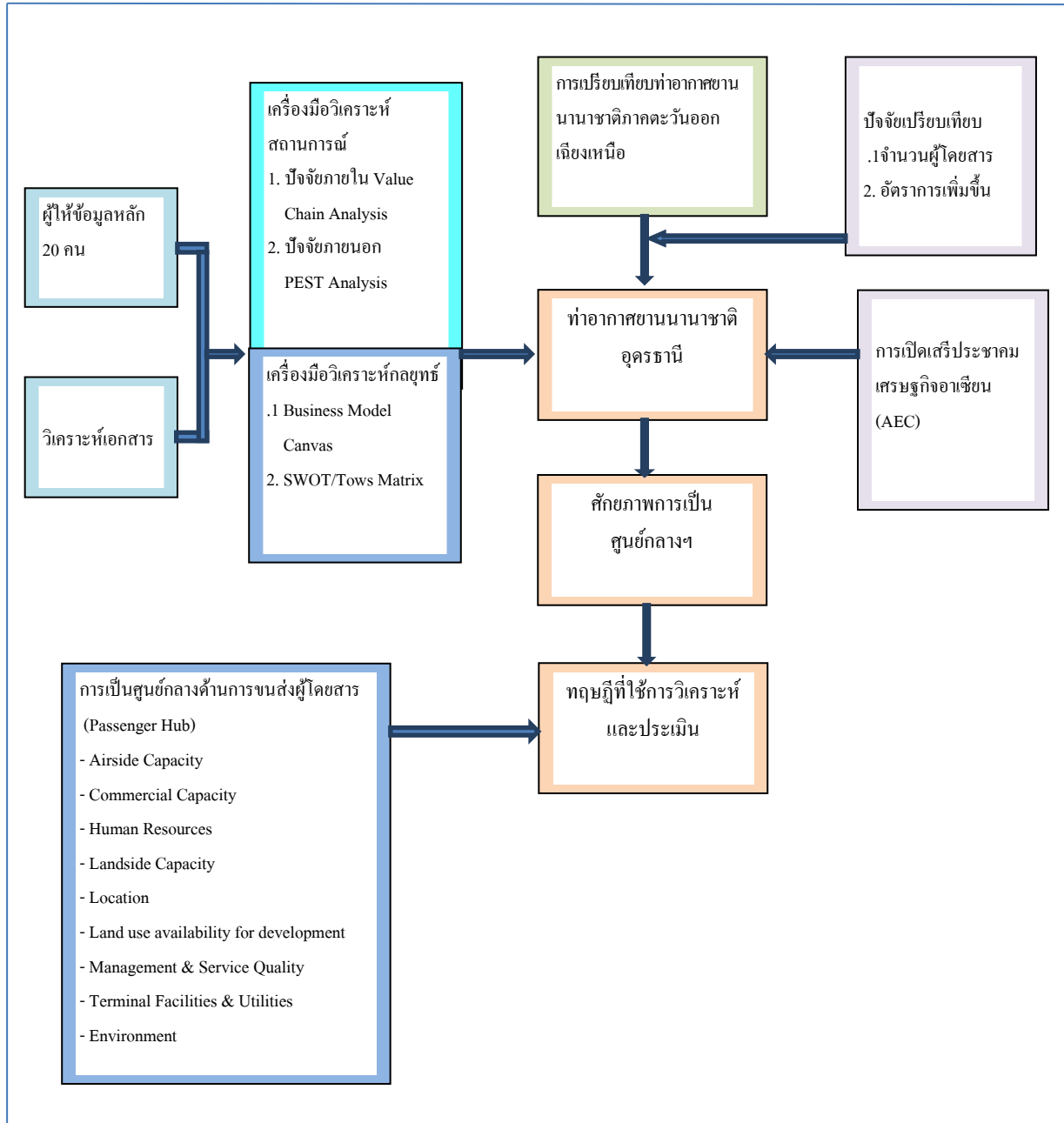
1.7.3 ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Hub) การเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก การบริการ และท่าอากาศยานที่สามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานในภูมิภาคอื่นได้ ปัจจัยในการพิจารณาประกอบด้วย

1.7.3.1 ขนาดพื้นที่ของประชากรที่พำนักอาศัย (Size of Natural Catchment Area) คือ ประชากรที่พำนักอาศัยในพื้นที่นั้น และต้องพึ่งพาท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่สามารถทราบถึงขนาดของตลาด ท่าอากาศยานได้อย่างดี

1.7.3.2 สถานที่ที่เป็นศูนย์กลางการบิน (Location Relative to Main Traffic Flows Aviation Hub) คือ ต้องมีภูมิศาสตร์ที่สามารถให้บริการการบินในชุมชนท้องถิ่น (Local Traffic) และ Point to point traffic

1.7.3.3 ปัจจัยที่ดึงดูดการเป็นศูนย์กลาง เชื่อมต่อด้านการจราจร (Attractiveness to Connecting Traffic) หากพื้นที่บริเวณนั้นสามารถที่จะดึงดูด หรือมีภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมโยงด้วยแล้ว พื้นที่นั้นเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร

1.7.3.4 ศักยภาพการขยายตัวของท่าอากาศยาน (Airport Expansion Potential) คือ ศักยภาพในขนาดของท่าอากาศยาน ซึ่งจะรวมถึงผู้โดยสาร และการขนส่งทางอากาศ



ภาพที่ 1.1 ขอบเขตการวิจัย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ทบทวนวรรณกรรม และทฤษฎีจากแหล่งต่าง ๆ นำมาใช้ในการสร้างเครื่องมือในการหาคำตอบ งานวิจัย วิเคราะห์ ประมวลผลการศึกษาข้อมูลทฤษฎี และรายละเอียดแต่ละหัวข้อตามลำดับ ดังนี้

- 2.1 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
- 2.2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การพัฒนาท่าอากาศยาน
- 2.3 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี แนวโน้ม และแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
- 2.4 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- 2.5 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการบริหารงานท่าอากาศยานในต่างประเทศ

2.1 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการดำเนินงานของท่าอากาศยานในส่วนของการให้บริการแก่อากาศยาน และการให้บริการผู้โดยสาร โดยมีเป้าหมายให้เกิดความปลอดภัย และความพึงพอใจจากการใช้บริการ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานฯ ที่ทำการวิจัยแบ่งออกเป็น 9 ด้าน ดังนี้ (กรมการบินพลเรือน, 2557-2558)

- 2.1.1 ความสามารถเขตการบิน (Airside Capacity)
- 2.1.2 ความสามารถเชิงพาณิชย์ (Commercial capacity)
- 2.1.3 ทรัพยากรบุคคล (Human Resources)
- 2.1.4 ความสามารถเขตนอกการบิน (Landside Capacity)
- 2.1.5 ตำแหน่ง (Location)

2.1.6 ความพร้อมในการใช้พื้นที่ (Land use availability for development)

2.1.7 การบริหาร และการบริการ (Management & Service Quality)

2.1.8 สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานท่าอากาศยาน (Terminal Facilities & Utilities)

2.1.9 สิ่งแวดล้อม (Environment)

ตารางที่ 2.1 การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

โครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน	ความหมาย
ความสามารถเขตการบิน (Airside Capacity)	เขตการบิน (Airside) หมายถึง พื้นที่ภายในท่าอากาศยานใช้สำหรับการขึ้น/ลง ขับเคลื่อนของอากาศยาน รวมถึงพื้นที่บริเวณนอกเขตอาคารที่ออกไปสู่พื้นที่ที่มีการควบคุมเข้า/ออก ประกอบด้วย 1) ทางวิ่ง (Runway) หมายถึง พื้นที่ท่าอากาศยานที่จัดเตรียมไว้สำหรับการขึ้น/ลงของอากาศยาน ได้แก่ ไฟขอบทางวิ่ง (Runway Edge Lights) ไฟบอกจุดเริ่มต้นของทางวิ่ง (Threshold Lights) ไฟบอกจุดสิ้นสุดของทางวิ่ง (Runway End Light) ไฟนำร่องเข้าสู่ท่าอากาศยาน (Approach Light Beaco Runway) 2) ทางขับ (Taxiway) หมายถึง พื้นที่บนท่าอากาศยานที่จัดเตรียมไว้สำหรับให้อากาศยานขับเคลื่อนระหว่างลานจอดอากาศยานกับทางวิ่งที่มีไฟสีน้ำเงิน สามารถมองเห็นได้ทั่วทิศทาง เรียกว่า ไฟขอบทางขับ (Taxi Edge Lights) 3) ลานจอดอากาศยาน (Apron) หมายถึง พื้นที่ที่จัดไว้เป็นที่จอดอากาศยาน ซึ่งต้องมีความกว้าง และมีขนาดเพียงพอสำหรับอากาศยานจอด และเข้า/ออก ลานจอด อากาศยาน อาจอยู่ใกล้กับตัวอาคารผู้โดยสาร หรือ ห่างออกจากตัวอาคารผู้โดยสาร
ความสามารถเชิงพาณิชย์ (Commercial Capacity)	ความสามารถในเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานประกอบไปด้วย พื้นที่เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ค่าเช่าอาคารสถานที่ที่มีผลสูงใจผู้ประกอบการเพียงใด
ทรัพยากรบุคคล (Human Resources)	ทรัพยากรบุคคล ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้หลายด้าน ทำให้ประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงาน
ความสามารถเขตนอกการบิน (Landside Capacity)	เขตนอกการบิน (Landside) หมายถึง พื้นที่ และอาคารภายในท่าอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในเขตการบิน ประกอบด้วย 1) Passenger Terminal หมายถึง อาคารหลักที่ท่าอากาศยานจัดไว้ให้บริการกับผู้โดยสารขาเข้า และขาออก 2) Cargo Terminal หมายถึง อาคารสินค้า 3) Control Tower มีลักษณะเป็นอาคารสูง ตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ปฏิบัติงานในหอบังคับการบินสามารถมองเห็นภาพของอากาศยานได้ทุกจุด 4) ทางเข้า/ออก ท่าอากาศยาน กับตัวเมือง 5) ถนนภายในท่าอากาศยาน และลานจอดรถยนต์

ตารางที่ 2.1 การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน	ความหมาย
ตำแหน่ง (Location)	ตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยาน ประกอบด้วย ท่าอากาศยานฯ ตั้งอยู่ใกล้ตัวเมืองตำแหน่งที่ตั้งล้อมรอบด้วยอะไรบ้างซึ่งสามารถสร้างความมั่นใจในการดูแลรักษาความปลอดภัยได้ และมีเส้นทางบกเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
ความพร้อมในการใช้พื้นที่ (Land use availability for development)	ความพร้อมในการใช้พื้นที่ท่าอากาศยาน ประกอบด้วย พื้นที่รองรับการขยายตัวของท่าอากาศยานฯ และความสามารถในการรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ได้
การบริหาร และการบริการ (Management & Service Quality)	การบริหาร และการบริการที่มีคุณภาพ โดยมีการตลาดเชิงรุก ชักจูงให้ สายการบินนำอากาศยานทำการบินมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานที่ท่าอากาศยาน (Terminal Facilities & Utilities)	สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และปัจจัยพื้นฐานที่ท่าอากาศยาน เช่น เครื่องอำนวยความสะดวกให้อากาศยานสำหรับขึ้น/ลง การนำอากาศยาน เข้าจอดที่ลานจอดซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และสถานที่ให้เพียงพอสำหรับผู้โดยสาร
สิ่งแวดล้อม (Environment)	สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่มีผลต่อกระทบต่อการพัฒนา หรือการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องได้แก่ ปัจจัยด้านการเมือง นโยบาย ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และวัฒนธรรม

ที่มา: (กรมการบินพลเรือน, 2557)

2.2 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การพัฒนาท่าอากาศยาน

ผู้วิจัยได้ศึกษา และแยกประเภทออกเป็น 2 เครื่องมือ กล่าวคือ เครื่องมือการวิเคราะห์สถานการณ์ และเครื่องมือการวิเคราะห์กลยุทธ์ ดังนี้

2.2.1 เครื่องมือการวิเคราะห์สถานการณ์ แบ่งออกเป็นปัจจัยภายใน (Internal Factor) และปัจจัยภายนอก (External Factor) ดังนี้

2.2.1.1. ปัจจัยภายใน (Internal Factor) ประกอบด้วย

กลยุทธ์เกี่ยวกับ Value Chain Analysis ตามแนวคิดของ Michael E. Porter จากหนังสือ The Competitive Advantage of Nations (1985) เป็นแนวคิดที่สร้างความเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานในองค์กรที่ผลักดัน พร้อมทั้งสร้างคุณค่าให้เกิดแก่ลูกค้าได้อย่างไร ซึ่งคุณค่าสามารถนำมาจากลูกค้าที่ยินยอมซื้อสินค้า หรือบริการ แนวคิด Value Chain Analysis แบ่งออกเป็น 2 ด้าน กล่าวคือ

ด้านกิจกรรมหลักที่เพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ (Primary Activities) โดยได้รับการสนับสนุนจากกิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) ที่ช่วยเพิ่มมูลค่าในทางอ้อม ดังนี้

1. กิจกรรมหลัก (Primary Activities) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ จนถึง การส่งสินค้าไปยังผู้บริโภค ซึ่งประกอบด้วย 5 กิจกรรมหลัก ดังนี้

1.1. Inbound Logistics คือ การขนส่งขาเข้า ซึ่งเป็นกิจกรรมการจัดหา และนำวัตถุดิบที่เป็นปัจจัยการผลิตเข้าสู่กิจการ การเก็บรักษา และการจัดป้อนเข้า

1.2 Operations คือ การปฏิบัติการ เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ต้องการเปลี่ยนปัจจัยการผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย (Final Product)

1.3 Outbound Logistics คือ การขนส่งขาออก ในช่วงระหว่างจัดเก็บสินค้า รวบรวม และจำหน่าย พร้อมกับการบริการไปถึงลูกค้า

1.4 Marketing and Sales คือ การตลาดและการขาย เป็นกิจกรรมที่ต้องชักจูง ชักจูง และดึงดูดให้ลูกค้าซื้อสินค้า หรือใช้บริการ

1.5 Customer Services คือ การบริการ ผู้บริหารจะต้องให้ความสำคัญกับการให้บริการลูกค้า ซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมที่สำคัญในการสร้างคุณค่าของธุรกิจองค์กร โดยการชักจูงให้ลูกค้าซื้อสินค้า หรือบริการขององค์กร บริการหลังการขาย

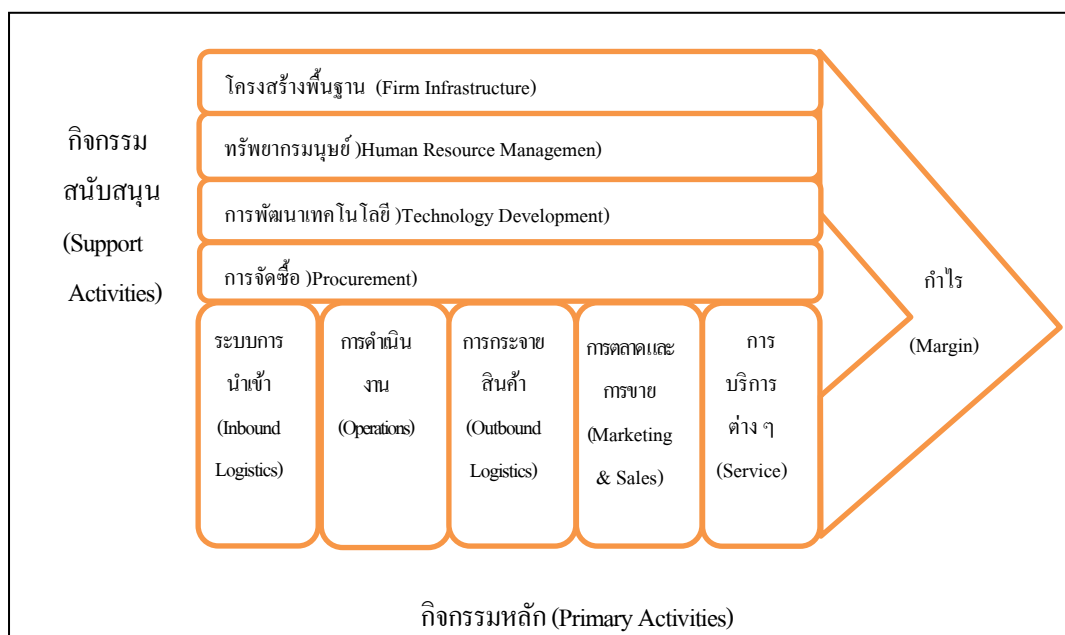
2. กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) เป็นกิจกรรมที่สนับสนุนให้กิจกรรมหลัก ดำเนินการจนประสบความสำเร็จได้ ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

2.1 Firm Infrastructure คือ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานขององค์กร ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ เช่น การเงิน การบัญชี กฎหมาย รัฐบาลระบบสารสนเทศ และการจัดการทั่วไป

2.2 Human Resource Management คือ การบริหารทรัพยากรมนุษย์ประกอบด้วย กิจกรรมการสรรหา คัดเลือก ฝึกอบรม พัฒนา และกำหนดจ่ายค่าตอบแทนทุกระดับของพนักงาน

2.3 Technology Development คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยี ซึ่งเป็นการสร้างคุณค่าขององค์กร มีผลกระทบต่อกิจกรรมการพัฒนาผลิตภัณฑ์ และกระบวนการเพื่อให้เกิดคุณค่าในการจำหน่ายสินค้าและบริการไปยังลูกค้า

2.4 Procurement คือ การจัดหาทรัพยากร เป็นหน้าที่ในการซื้อปัจจัยการผลิต ซึ่งประกอบด้วยวัตถุดิบ วัสดุสิ้นเปลือง และปัจจัยการผลิตอื่นๆที่ใช้ในกระบวนการผลิต ตลอดจน อุปกรณ์ เครื่องจักร อาคาร ฯลฯ



ภาพที่ 2.1 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ Value Chain

ที่มา : (Michael E.Porter, 2553, p. 25)

2.2.1.2 ปัจจัยภายนอก (External Factor) ประกอบด้วย

การวิเคราะห์แนวโน้มทางการตลาด (PEST Analysis, Michael E.Porter. 2557)

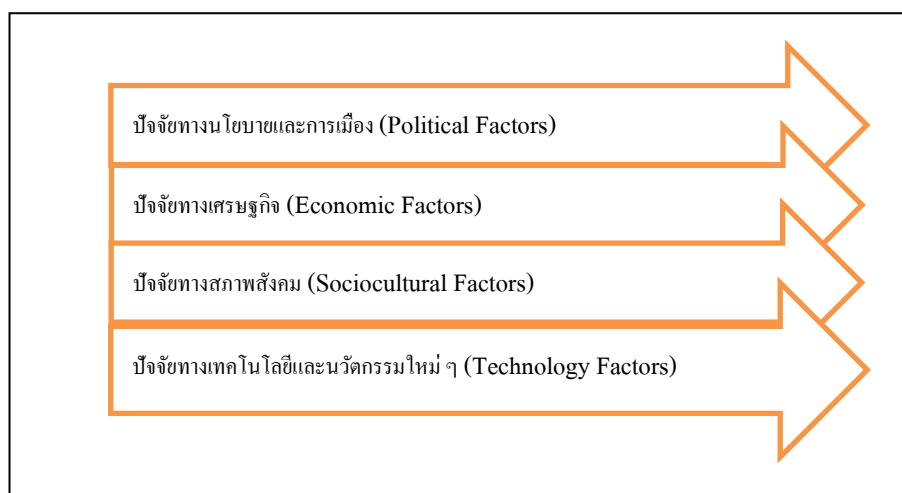
เป็นเครื่องมือที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มของตลาด และการวิเคราะห์ภาพรวมของธุรกิจในอนาคต สามารถบ่งชี้ได้ว่า ศักยภาพในการดำเนินการขององค์กรนั้น ๆ เป็นอย่างไร ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลของการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกเป็นองค์ประกอบไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์โอกาส และข้อจำกัด ประกอบด้วย

P – Politic : ปัจจัยทางนโยบาย การเมือง การปกครอง กฎหมาย สิ่งที่มีผลกระทบต่อองค์กรทางตรง และทางอ้อม อาทิ นโยบายที่ออกมาแล้วเกี่ยวข้องกับ หรือมีผลกระทบต่อองค์กร และประชาชน

E – Economic : ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศที่เกี่ยวข้องกับองค์กรทั้งระยะสั้น ระยะยาว อาทิ การลดดอกเบี้ยธนาคาร GDP อัตราการเติบโตของภาวะเศรษฐกิจ ภาวะเงินเฟ้อ ภาวะเงินฝืด เป็นต้น

S – Social : ปัจจัยทางสภาพสังคม วัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อประชาชนในประเทศ อาทิ ศาสนา ประเพณี วัฒนธรรมความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่นที่มีผลต่อสินค้า หรือบริการ ทัศนคติ ความเชื่อ ระดับการศึกษา เป็นต้น

T – Technology : ปัจจัยทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เป็นส่วนที่สร้างความได้เปรียบเทียบในการแข่งขันกับองค์กรอื่น ๆ อาทิ สร้างเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อทดแทน หรือลดการใช้กำลังคน เป็นต้น



ภาพที่ 2.2 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ PEST Analysis

ที่มา : (Michael E.Porter, 1970)

2.2.2 เครื่องมือการวิเคราะห์กลยุทธ์ ประกอบด้วย เครื่องมือ Business Model Canvas เครื่องมือแบบจำลอง SWOT Analysis และเครื่องมือแบบ TOWS Matrix ดังนี้

2.2.2.1 เครื่องมือ Business Model Canvas (Alexander Osterwalder.2008) เป็นเครื่องมือในการจัดการด้านธุรกิจ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์ของธุรกิจ ซึ่งมีองค์ประกอบ 9 ด้าน ดังนี้

- 1) การแบ่งส่วนลูกค้า (Customer Segment) สามารถทราบว่ากลุ่มลูกค้าคือใคร ประเภทไหน
- 2) คุณค่าที่ส่งมอบให้กับผู้ใช้บริการ (Value Propositions) สามารถทราบได้ว่าคุณค่าของสิ่งที่ยองค์กรดำเนินการจัดจำหน่ายคืออะไร
- 3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel) สามารถจัดจำหน่ายโดยผ่านช่องทางใดบ้าง เช่น การจำหน่ายทางตรง และการจำหน่ายทางอ้อม
- 4) การสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) หมายถึง การอำนวยความสะดวกด้านการให้บริการที่ดีให้เกิดความประทับใจต่อผู้ใช้บริการ สร้างความประทับใจให้กับลูกค้า
- 5) รายรับ (Revenue Stream) วิธีการหารายได้ขององค์กรมีวิธีการใดบ้าง อาทิ ระบบสมัครสมาชิก ค่าธรรมเนียม การคิดค่าบริการลิขสิทธิ์ เป็นต้น

6) แหล่งทรัพยากรหลัก (Key Activities) หมายถึง การใช้ทรัพยากรประเภทใดในการดำเนินการให้องค์กรประสบความสำเร็จ

7) กิจกรรมหลัก (Key Activities) ได้แก่ กิจกรรมที่สำคัญสามารถส่งผลกระทบต่อคุณค่าของผู้ใช้บริการ

8) พันธมิตร (Key Partners) ได้แก่ ผู้ที่มีความสัมพันธ์กับธุรกิจขององค์กรนั้น ๆ

9) โครงสร้างต้นทุน (Cost Structure) เกิดได้ต่อเมื่อมีการสร้างพันธมิตร กิจกรรมหลัก และแหล่งทรัพยากรหลัก จึงสามารถสรุปประเด็นของโครงสร้างต้นทุน และสามารถทราบถึงค่าใช้จ่ายขององค์กรได้

8. พันธมิตร (Key Partners)	7. กิจกรรมหลัก (Key Activities)	2. คุณค่าที่ส่งมอบ ให้กับลูกค้า (Value propositions)	4. การสร้างความสัมพันธ์กับ ลูกค้า (Customer Relationships)	1. การแบ่งส่วน ลูกค้า (Customer Segment)
	6. แหล่งทรัพยากรหลัก (Key Activities)		3. ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel)	
9. โครงสร้างของต้นทุน (Cost Structure)			5. รายรับ (Revenue Stream)	

ภาพที่ 2.3 การดัดแปลงจากเครื่องมือ Business Model Canvas, 1970.

2.2.2.2 เครื่องมือแบบจำลอง SWOT Analysis (Albert Humphrey, 1970) แห่งมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด เป็นผู้นำในขณะวิจัยแนวคิดดังกล่าว และได้นำเผยแพร่ครั้งแรกที่มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด หลักสำคัญของ SWOT Analysis วิเคราะห์ภาพรวมจากสถานการณ์ต่าง ๆ ขององค์กร ซึ่งจะวิเคราะห์ปัจจัย 2 ด้าน คือ ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ดังนี้

1) ปัจจัยภายใน เป็นปัจจัยภายในที่สามารถควบคุมได้ ได้แก่ บุคลากร อาคารสถานที่ การเงิน สิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐานขององค์กร

จุดแข็ง หรือข้อได้เปรียบ (Strength) ซึ่งเป็นข้อดีสำหรับสภาพแวดล้อมภายในองค์กรว่าจุดใดเป็นจุดที่ได้เปรียบ อาทิ พื้นฐานต่าง ๆ ที่มีศักยภาพขององค์กร

จุดอ่อน หรือข้อเสียเปรียบ (Weakness) ซึ่งเป็นข้อเสีย หรือปัญหาข้อบกพร่องของสภาพแวดล้อมภายในองค์กร อาทิ ข้อจำกัดด้านบุคลากร ขาดการอบรมองค์ความรู้ให้กับบุคลากร เป็นต้น

2) ปัจจัยภายนอก เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ คือ ปัจจัยที่องค์กร มีผลกระทบโดยตรงต่อองค์กร อาทิ ปัจจัยด้านการเมือง ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคมวัฒนธรรมที่ส่งผลกระทบต่อองค์กร

โอกาสที่จะดำเนินการได้ (Opportunity) เป็นประโยชน์ต่อสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร เช่น นโยบายรัฐบาลต่าง ๆ ที่สนับสนุนให้องค์กรสามารถดำเนินการให้ประสบความสำเร็จ

อุปสรรค ขัดจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์กร (Threat) เป็นข้อจำกัดที่เกิดขึ้นได้จากสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร เช่น การดำเนินการใด ๆ บางครั้งจะถูกแทรกแซงโดยการเมือง

SWOT Analysis

ปัจจัยภายใน Internal	ปัจจัยภายนอก External
จุดแข็ง Strengths	โอกาส Opportunities
จุดอ่อน Weaknesses	อุปสรรค Threats

ภาพที่ 2.4 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis

ที่มา: (Albert Humphrey, 1970)

2.2.2.3 เครื่องมือแบบ TOWS Matrix (1970) เป็นเครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก เพื่อให้ได้ยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขององค์กร TOWS Matrix ย่อมาจาก Threats, Opportunities, Weaknesses, Strengths

- Threats อุปสรรคภายนอกที่องค์กรไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้
- Opportunities โอกาสภายนอกที่ช่วยให้องค์กรบรรลุเป้าหมายได้
- Weaknesses จุดอ่อนภายในขององค์กรที่เหนียวรั้งไว้ไม่ให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย
- Strengths จุดแข็งภายในองค์กรที่ผลักดัน ทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมายได้

ซึ่งทั้งปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก เมื่อนำมาวิเคราะห์ทำให้เกิดยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ขึ้น กลยุทธ์แบบ TOWS Matrix เป็นการจัดทำตาราง 9 ช่อง ดังนี้

1) ปัจจัยหลักสำคัญจำนวน 4 ช่อง ได้แก่ Threats, Opportunities, Weaknesses, Strengths

2) ช่องกลยุทธ์ 4 ช่อง ได้แก่

- กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งภายใน และโอกาสขององค์กร นำมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อสร้างโอกาสภายใต้จุดแข็งภายใน

- กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งภายใน และอุปสรรคภายนอกขององค์กร นำมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรค โดยอาศัยจุดแข็งขององค์กร

- กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมภายในที่เป็นจุดอ่อน และสภาพแวดล้อมโอกาสภายนอกขององค์กร มาพิจารณาร่วมกัน เพื่อหลีกเลี่ยงจุดอ่อน โดยอาศัยโอกาสในการผลักดัน

- กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมภายในที่เป็นจุดอ่อน และสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นอุปสรรคขององค์กรมาร่วมกัน เพื่อลดจุดอ่อน และหลีกเลี่ยงปัญหา หรือข้อจำกัดขององค์กร

TOWS Matrix

ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก	จุดแข็ง (Strengths = S) จุดแข็งขององค์กร	จุดด้อย (Weakness = W) จุดอ่อนขององค์กร
โอกาส (Opportunity = O) โอกาสขององค์กร	กลยุทธ์ SO Strategies การใช้จุดแข็ง เพื่อเพิ่ม ประโยชน์จากโอกาสของ องค์กร	กลยุทธ์ WO Strategies ลบล้างจุดอ่อน โดยใช้ ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้น ขององค์กร
อุปสรรค (Threat = T) ข้อจำกัดขององค์กร	กลยุทธ์ ST Strategies การใช้จุดแข็ง เพื่อหลีกเลี่ยง ข้อจำกัดขององค์กร	กลยุทธ์ WT Strategies การพยายามลบจุดอ่อนให้ มากที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยง ข้อจำกัดขององค์กร

ภาพที่ 2.5 การดัดแปลงจากการวิเคราะห์ TOWS Matrix

ที่มา: (Michael Watkins, 1970)

2.3 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี แนวโน้ม และแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ผู้วิจัยได้ศึกษาความเป็นได้ในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร โดยการวิเคราะห์ความได้เปรียบของท่าอากาศยานของประเทศไทย แนวโน้ม และแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ดังนี้

2.3.1 แนวคิด ทฤษฎีการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

2.3.1.1 ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยอยู่ใจกลางทวีปเอเชีย สามารถส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางการบิน ดังนั้น ระยะเวลาที่ใช้ในการบินระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประเทศไทยไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียน จึงใช้ระยะเวลาไม่เกิน 3 ชั่วโมง (ภาพที่ 2.6)

2.3.1.2 ความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น อันเนื่องจากจำนวนผู้โดยสาร และสินค้ามีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2.3.1.3 การเชื่อมต่อเพิ่มขึ้น พร้อมจำนวนเที่ยวบินไปยังปลายทางที่เพิ่มขึ้น



ภาพที่ 2.6 ระยะเวลาการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานหลักในทวีปเอเชีย

ที่มา: (กรมการบินพลเรือน, 2558)

ตารางที่ 2.2 การเปรียบเทียบจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียงใน
ระยะการบินช่วงสั้น (ไม่เกิน 3 ชั่วโมง) ในปี พ.ศ. 2558

ท่าอากาศยาน	ประเทศ	ประเทศที่มี การเชื่อมต่อ (ประเทศ)	ท่าอากาศยาน ที่มีการเชื่อมต่อ (แห่ง)	จำนวนเที่ยวบิน ระหว่างประเทศ (เที่ยวบิน/วัน)
Suvarnabhumi	ไทย	47	95	307
Don Mueang	ไทย	13	30	71
Vientiane (Wattay)	สปป.ลาว	5	7	14
Hanoi (Noi Bai)	เวียดนาม	15	22	51
Ho Chi Minh (Ton Son Nhat)	เวียดนาม	15	23	83
Phnom Penh	กัมพูชา	9	11	27
Yangon (Mingaladon)	พม่า	12	15	35
Penang	มาเลเซีย	6	7	18
Kuala Lumpur	มาเลเซีย	32	69	285
Singapore (Changi)	สิงคโปร์	36	101	433
Kumming (Changshui)	จีน	12	17	26
Nanning (Wuxu)	จีน	8	8	10
Guangzhou	จีน	30	44	98
Hong Kong	เขตบริหารพิเศษฮ่องกง	41	114	515
Dhaka	บังกลาเทศ	16	20	41
Kolkata	อินเดีย	11	13	25

หมายเหตุ: ประมาณการสำหรับเที่ยวบินในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์)

ที่มา: (www. Airportsonline.com และ www. flightstats.com)

2.3.2 แนวโน้ม และแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

2.3.2.1 กรมการบินพลเรือน

แผนปฏิบัติการพัฒนา Airport Logistics Park ในประเทศไทย พ.ศ. 2558-2564 (2557 : 7.1 - 7 - 6) กล่าวถึง การจัดทำแผนการปฏิบัติการ เป็นการสร้างกรอบการพัฒนา และก่อสร้าง Airport Logistics Park ของประเทศไทย ในเชิงบูรณาการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเป็นโครงการนำร่องในการพัฒนา และการก่อสร้าง Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการเป็นท่าอากาศยานนำร่อง ซึ่งในที่นี้เรียงลำดับความสำคัญในการก่อสร้าง ท่าอากาศยานนำร่องในโครงการดังกล่าว ได้ถูกคัดเลือกขึ้นมา 6 ท่าอากาศยาน ดังนี้

- 1) ท่าอากาศยานดอนเมือง สังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 2) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 3) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ สังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 4) ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สังกัด กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

เหตุผลในการคัดเลือก คือ ท่าอากาศยานฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมา การเติบโตของจังหวัด เส้นทางเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม

- 5) ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ สังกัด กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)
- 6) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี สังกัด กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

ปัจจัยที่สำคัญในการกำหนดวิสัยทัศน์ของ Airport Logistics Park คือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ และโครงสร้างพื้นฐานให้ได้รับประโยชน์สูงสุด สอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาพรวมของประเทศ และปริมาณสินค้าจะต้องสอดคล้องกับแนวโน้มสภาพเศรษฐกิจ และภาคการผลิตในระบบเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยประเทศไทยจะต้องสร้างโอกาสเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสร้างมูลค่าเพิ่มจากด้านโลจิสติกส์ และเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการผลิตของประเทศไทย พร้อมกับการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับสถานะการบริโภคของประชาชน

ศักยภาพท่าอากาศยาน และพื้นที่ในการรองรับการให้บริการขนส่งทางอากาศ (2558 : 7-7 – 7-16) คัดเลือกท่าอากาศยานเพื่อการวิเคราะห์เชิงลึก โดยใช้หลักเกณฑ์ ดังนี้

- 1) เป็นท่าอากาศยานที่มีโอกาสในการเชื่อมต่อการขนส่งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ หรือเป็นท่าอากาศยานที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งมีศักยภาพในการเชื่อมต่อการขนส่งไปยังต่างประเทศ
- 2) เป็นท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการบริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ
- 3) เป็นท่าอากาศยานที่สามารถเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่โดดเด่นกว่าท่าอากาศยานในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะความเหมาะสมของสถานที่ตั้ง จำนวนเที่ยวบิน ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้า รวมทั้งแนวโน้มการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนการคมนาคมขนส่งทางบก และสามารถเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียง

การวิเคราะห์จุดเด่น และจุดด้อยเบื้องต้นของท่าอากาศยาน เพื่อเป็นการสำรวจข้อมูล เชิงลึก ซึ่งแยกออกเป็น 4 ภาค กล่าวคือ ภาคเหนือ (เชียงใหม่ เชียงราย) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อุดรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี) ภาคกลางและตะวันออก (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อุตะหา) ภาคใต้ (สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ นครศรีธรรมราช) ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงจุดเด่น และจุดด้อยของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

จุดเด่นท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

- จำนวนเที่ยวบินมีมาก และอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง
- มีการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจการเมืองในจังหวัดอุดรธานีสูง
- มีเส้นทางเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ที่จังหวัดหนองคายต่อไปยังเมืองหลวง คือ เวียงจันทน์ จึงสะดวกด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุนของสปป.ลาว
- มีอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ที่อาศัยแรงงานคนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ข้อด้อยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

- ไม่มีเที่ยวบินประจำ (Scheduled Flight) ระหว่างประเทศ ถึงแม้ว่ามีเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เท่านั้น
- การขนส่งทางอากาศภายในประเทศในเส้นทางเชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ยังไม่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางบกได้

บทบาท Airport Logistics Park ท่าอากาศยานภูมิภาค และแนวทางการพัฒนา (2558 : 10 - 10 - 10 - 11) กล่าวถึง บทบาท Airport Logistics Park ท่าอากาศยานภูมิภาคของกรมการบินพลเรือน แตกต่างจากท่าอากาศยานซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บทบาทหลักของท่าอากาศยานภูมิภาคที่สามารถพัฒนาระบบดังกล่าวได้คือ การขนส่งสินค้า โดยการเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าไปสู่ระหว่างประเทศ สำหรับบทบาทการเป็นศูนย์กลางยังเป็นบทบาทที่ยังต้องอาศัยระยะเวลาในการพัฒนาด้านการตลาดของการขนส่งผู้โดยสาร โครงสร้างการผลิต และการบริโภคท้องถิ่น พร้อมกับการกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

เป้าหมายการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค คือ การตั้งเป้าหมาย พร้อมกับดำเนินการโครงการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย โดยใช้ Airport Logistics Park เป็นตัวขับเคลื่อนให้เกิดความต้องการในการขนส่งทางอากาศ

แนวทางในการพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานภูมิภาค ควรควบคู่กับการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งระดับประเทศและระดับภูมิภาค ซึ่งเป็นหน้าที่ของภาครัฐทุกภาคส่วน และสิ่งที่สมควรพัฒนา Airport Logistics Park ท่าอากาศยานภูมิภาค คือ การเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานในการรองรับจำนวนสายการบิน เที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น การปรับเปลี่ยนแบบอากาศยานให้มีขนาดใหญ่ขึ้น การบริหารจัดการควรเน้นให้เป็นเชิงพาณิชย์มากขึ้น พร้อมกับการวางแผนการใช้ที่ดินท่าอากาศยานเพื่อพัฒนา และก่อสร้าง Airport Logistics Park ในอนาคตในเขตท่าอากาศยานได้

โครงสร้างธุรกิจของ Airport Logistics Park ได้อาศัยแนวคิดของ Business Model Canvas ซึ่งมีองค์ประกอบ 9 อย่าง ได้แก่

- กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย (Customer Segments) ภาคการขนส่งสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วย 3 กลุ่ม คือ 1. ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ทางอากาศ 2. ผู้ผลิตสินค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในกระบวนการโลจิสติกส์ 3. ผู้เช่าพื้นที่รายย่อย

- คุณค่าที่เสนอให้กับลูกค้า (Value Proposition) ได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศให้เกิดความรวดเร็ว โดยมีการลดขั้นตอนความยุ่งยาก

- ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channels) โดยการผ่านกลุ่ม หรือองค์กร การทำ Road Show ในต่างประเทศ หรือประชาสัมพันธ์โดยภาครัฐ

- การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationships) โดยการรักษาคุณภาพ และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมใช้งาน

- แหล่งที่มาของรายได้ (Revenue Streams) ได้แก่ ค่าเช่า ค่าบริการอื่น ๆ

- ทรัพยากรหลักที่ต้องมี (Key Resources) คือ บุคลากร ผู้เชี่ยวชาญ และเงินลงทุน

- กิจกรรมหลัก (Key Activities) ได้แก่ การใช้สถานที่ และอำนวยความสะดวกต่อการขนส่งทางอากาศ

- พันธมิตรหลัก (Key Partners) ได้แก่ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สายการบินต่าง ๆ โกดังเก็บสินค้า และลูกค้า

- โครงสร้างต้นทุน (Cost Partners) คือ ค่าใช้จ่ายหลัก ๆ เช่น การลงทุนปรับปรุง/จัดหาอาคารสถานที่ การจัดหาอุปกรณ์ในการดำเนินการด้านการขนส่งทางอากาศ

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนา Airport Logistics Park จะให้ความสำคัญกับเกณฑ์ด้านอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศและด้านอุปทานสำหรับพื้นที่ท่าอากาศยานใดที่สามารถก่อสร้างเป็น Airport Logistics Park ซึ่งได้คัดเลือกท่าอากาศยานที่เหมาะสมออกเป็น 6 ท่าอากาศยาน โดยมีการให้คะแนนแบบ Multi-Criteria Assessment โครงการที่มีคะแนนรวมมากกว่า เป็นโครงการที่มีความสำคัญสูง

ระดับการให้คะแนนจะถูกกำหนดให้อยู่ในช่วงระหว่าง +2 ถึง -2 การให้คะแนน +2 หมายถึง การตอบสนองต่อหลักเกณฑ์นั้น ๆ มากที่สุด และลดหลั่นกันลงมาจนถึง -2 (ผู้ให้เกณฑ์ระดับคะแนน บริษัท เอ เอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด. 2558)

ท่าอากาศยานนำร่องจำนวน 6 ท่าอากาศยาน คือ

1) สุวรรณภูมิ +2 อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เป็นฐานการผลิตสินค้าที่ขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางบกระหว่างท่าอากาศยาน และนิคมอุตสาหกรรมมีความสะดวกรวดเร็ว

2) คอนเมือง +1 อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เป็นฐานการผลิตสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางบกระหว่างท่าอากาศยาน และนิคมอุตสาหกรรมมีความสะดวกรวดเร็ว

3) เชียงใหม่ 0 มีสินค้าจำเป็นต้องใช้บริการขนส่งทางอากาศนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ และพื้นที่โดยรอบมีการผลิตสินค้าทางการเกษตร

4) กระบี่ -2 มีอาหารทะเล และสินค้าเกษตรที่จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางอากาศ แต่ไม่มีแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรม

5) สุราษฎร์ธานี -2 มีอาหารทะเล และสินค้าเกษตรที่จำเป็นต้องใช้ในการขนส่งทางอากาศแต่ไม่มีแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรม

6) อุตรดิตถ์ -1 มีโรงงานผลิตสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าเกษตรที่จำเป็นต้องขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่ยังมีไม่มากนัก

ปัจจัยแห่งความสำเร็จในเชิงการวางแผนท่าอากาศยาน และ Airport Logistics Park ของประเทศไทย คือ ประเทศไทยมีกรอบยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานที่ชัดเจน โดยมีการทบทวนแผนแม่บทเป็นระยะ ๆ พร้อมทั้งประเทศไทยให้ความสำคัญกับธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ การส่งเสริมพัฒนาด้านอุตสาหกรรม โครงข่ายการคมนาคมทางบก และมีปัจจัยสนับสนุนด้านการเงิน และสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน

ระบบท่าอากาศยาน (2557 : 1 - 1) องค์ประกอบที่สำคัญของระบบการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ สำหรับท่าอากาศยานเป็นปัจจัยพื้นฐานในการบริการอากาศยาน ผู้โดยสาร และสินค้า ที่ให้ความสะดวกสบายและปลอดภัย เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ (2557 : 8 - 9) กล่าวถึง การศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบท่าอากาศยานภูมิภาค ผลการดำเนินงานในอดีต แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการ ระหว่างปี พ.ศ. 2550 - 2555 ในการให้บริการด้านผู้โดยสาร สินค้า (ภาพรวมมีการเพิ่มขึ้นทุกปี) ไปรษณีย์ภัณฑ์ (แนวนอนลดลง) และเที่ยวบิน (เที่ยวบินเชิงพาณิชย์ เที่ยวบินไม่เชิงพาณิชย์ และเที่ยวบินทหารตำรวจ)

2) ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ระหว่างปี พ.ศ. 2547 - 2555 ประกอบด้วยรายได้ และรายจ่ายดังนี้

- รายได้ท่าอากาศยาน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการบิน ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสาร (ในประเทศและระหว่างประเทศ) ค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์ และรายได้อื่น ๆ

- รายจ่ายท่าอากาศยาน ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้างประจำ ชั่วโมง ค่าตอบแทน ค่าใช้สอย ค่าวัสดุ ค่าสาธารณูปโภค ค่าครุภัณฑ์ ค่าที่ดิน และสิ่งก่อสร้าง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานฯ แบ่งออกเป็น 4 ส่วน

1) ระบบทางวิ่ง ทางขับ และหลุมจอด

2) ระบบอาคารผู้โดยสาร และสินค้า

3) ระบบดับเพลิง และกู้ภัย

4) ระบบการนำร่องอากาศยาน

2.3.2.2 สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2557 : 1 - 28) กำหนดวิสัยทัศน์ว่า “ สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาคเป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง และได้กำหนดแนวทาง และทิศทาง คือ ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และตอนบน 2 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ได้แก่

1) ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และตอนบน 2 ได้กล่าวถึงสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจดังนี้

1.1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจอีสานตอนบน 1 (อุดรธานี เลย บึงกาฬ หนองบัวลำภู) มีการเติบโตทางเศรษฐกิจร้อยละ 5.7 สัดส่วนร้อยละ 17.2 รายได้ต่อหัวในปี 2554 เท่ากับ 50,275 บาท

1.2 แรงงาน การมีงานทำของแรงงานส่วนใหญ่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ส่วนใหญ่มีการศึกษาต่ำ ทำงานในภาคเกษตรร้อยละ 48.7 ภาวะการจ้างงานเริ่มหาแรงงานยาก แรงงานส่วนใหญ่อพยพไปทำงานที่ต่างประเทศ

2) ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยกล่าวถึง โอกาสเชิงพื้นที่ที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงต่าง ๆ ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และโดยการพัฒนาเป็นประตูการค้า การท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง และเอเชียตะวันออกเฉียง

3) บทบาทและทิศทางการพัฒนาภาคอีสานในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11

3.1 เป็นฐานการผลิตพืชอาหาร และพืชพลังงาน

3.2 เป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร และเอทานอลของประเทศ

3.3 เป็นประตูการค้า การท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับอินโดจีน

3.4 เป็นแหล่งท่องเที่ยวและศึกษาทางโบราณคดียุคก่อนประวัติศาสตร์

4) ประเด็นการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน AEC

4.1 ใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือ GMS ACMECS และอื่น ๆ เพื่อพัฒนาด้านการค้าชายแดน และสิ่งอำนวยความสะดวก พร้อมกับเร่งรัดแผนงาน NSW ให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และพัฒนาโครงข่ายถนน และจุดพักรถให้เพียงพอ

4.2 ยกระดับมาตรฐาน และประสิทธิภาพการผลิต โดยการส่งเสริมพื้นที่ชลประทาน เป็นเขตเกษตรก้าวหน้า ส่งเสริมพลังงานทดแทน การพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปสร้างมูลค่าสินค้า พร้อม กับกำหนดมาตรฐานสินค้ารองรับการเคลื่อนย้ายเสรี

4.3 การพัฒนาบริการทางการเงิน เพื่อรองรับการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

4.4 พัฒนาคณะด้านการศึกษา ภาษาอังกฤษ ภาษาจีน และภาษาในอาเซียน

4.5 ยกระดับมาตรฐานทักษะฝีมือแรงงาน ให้มีมาตรฐานฝีมือแรงงานอาเซียน พร้อม กับส่งเสริมการเรียนรู้อาชีพในสาขาที่ตลาดอาเซียนต้องการ

4.6 เตรียมความพร้อมของการควบคุมกรณีเกิดโรคระบาด

4.7 ยกระดับบริการการศึกษาให้เป็นศูนย์กลางการศึกษา

4.8 ยกระดับบริการสุขภาพในจังหวัดที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์

4.9 พัฒนาระบบสวัสดิการให้ทั่วถึง โดยการส่งเสริมบริการชุมชน ขยายการประกันสังคม แรงงานนอกระบบ

4.10 ส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน สถาบันกับสถาบัน และประชาชนกับ ประชาชน โดยการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมประเพณี และการท่องเที่ยว

4.11 การวางผังเมือง และการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการพัฒนาเมืองให้เป็นระบบ พร้อม กับแก้ปัญหาเมืองที่ขยายโดยไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสร้างพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น

4.12 บริหารจัดการลุ่มน้ำโขงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.13 พัฒนาระบบการกำจัดขยะอย่างถูกวิธี และส่งเสริมพลังงานทดแทน

5) สถานภาพการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กล่าวถึง ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางด้านอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศ ให้บริการสายการบินภายในประเทศวันละ 16 เที่ยวบิน/วัน

6) ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 กล่าวถึง วิสัยทัศน์ว่า ศูนย์กลางการลงทุนด้านการค้า เกษตรกรรม อุตสาหกรรมการบริการ การท่องเที่ยว ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และประชาคมอาเซียน

2.3.2.3 สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (2556 : 1 - 7) กล่าวถึง ข้อเสนอกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคที่ยึดกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้ง 4 ภูมิภาค เพื่อ สนับสนุนจังหวัด และกลุ่มจังหวัดให้สามารถใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัด และกลุ่ม จังหวัด ภายใต้สภาพการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ จึงต้องเตรียมการรองรับการ เปลี่ยนแปลงให้เหมาะสม พร้อมกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศให้ เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การแปรรูป

การเกษตร และการท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ได้แก่ แนวเศรษฐกิจเชิงของ เชียงราย พิชญ์ โลก นครสวรรค์ จังหวัด ปริณทล แนวเศรษฐกิจหนองคาย อุดรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา จังหวัดปริณทลพื้นที่แหลมฉบัง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา สระแก้ว บุรีรัมย์ มุกดาหาร

ยุทธศาสตร์การพัฒนากาดะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่

1. เพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ โดยการยกมาตรฐาน และประสิทธิภาพการผลิต การเกษตร อุตสาหกรรมบริการ และการท่องเที่ยว การตั้งองค์กรร่วมภาครัฐ และเอกชน เพื่อบริหารจัดการด้านการลงทุน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

2. สร้างคนให้มีคุณภาพ เพื่อพัฒนาคนให้มีสุขภาพอนามัยที่ดี มีจิตใจ และปัญหารอบรู้เท่าทัน สถานการณ์การเปลี่ยนแปลง สามารถดำรงชีพได้อย่างมีคุณภาพ

3. สร้างสังคม และเศรษฐกิจฐานให้เข้มแข็ง เพื่อสร้างเสถียรภาพทางด้านอาหาร สามารถแก้ไข ปัญหาความยากจน ประชาชนสามารถพึ่งพาตนเองและครอบครัวได้

4. พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมให้สมบูรณ์ ป้องกันการทำลายป่า พัฒนาแหล่งน้ำ และ ระบบชลประทาน และเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโดยส่งเสริมทำเกษตรอินทรีย์

ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี หนองคาย หนองบัวลำภู และเลย โดยจะเน้นฟื้นฟูระบบนิเวศเพื่อรักษาสมดุลธรรมชาติ และปรับโครงสร้าง การผลิตด้านการเกษตร อุตสาหกรรม พร้อมกับส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวให้สามารถ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.3.2.4 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

(2557 : 1 - 10) กล่าวถึง แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเหตุผล และความจำเป็นในการพิจารณาสภาพโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ตลอดจนทิศทางการพัฒนาประเทศ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยดังนี้

1) เหตุผลความจำเป็นในการพัฒนา

ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร และภาค บริการ (ท่องเที่ยว) ซึ่งก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว มีการใช้พลังงานในภาคเศรษฐกิจ ต่างๆ เป็นจำนวนมาก

1.1 ภาคอุตสาหกรรม ขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 36

1.2 ภาคขนส่ง ขยายตัวทางเศรษฐกิจร้อยละ 35

2) รูปแบบการขนส่ง

2.1 ถนน สัดส่วนการขนส่งร้อยละ 87.50 ต้นทุนการขนส่ง 2.12 บาท/ตัน/กิโลเมตร

2.2 ราง สัดส่วนการขนส่งร้อยละ 1.40 ต้นทุนการขนส่ง 0.95 บาท/ตัน/กิโลเมตร

2.3 น้ำ สัดส่วนการขนส่งร้อยละ 11.08 ต้นทุนการขนส่ง 0.65 บาท/ตัน/กิโลเมตร

2.4 อากาศ สัดส่วนการขนส่งร้อยละ 0.02 ต้นทุนการขนส่ง 10.00 บาท/ตัน/กิโลเมตร

3) สภาพโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มการเติบโตของความ
ต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง แบ่งออกดังนี้

3.1 โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ มีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร

- โครงสร้างพื้นฐานทางถนน ถนนอยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง ระยะทาง 6,940
กิโลเมตร

- โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แบ่งออกเป็น การขนส่งทางลำน้ำ และการขนส่งทางชายฝั่ง

- โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ปัจจุบันท่าอากาศยานในประเทศไทยมีทั้งสิ้น 58 แห่ง
ได้แก่ ท่าอากาศยานพาณิชย์ 38 แห่ง ประกอบด้วย

3.1.1 ท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน 28 แห่ง

3.1.2 บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 6 แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ
ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่
ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย

3.3.3 บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ
กองทัพเรือ 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และมีท่าอากาศยานที่มีใช้ท่าอากาศยานพาณิชย์อีก 20 แห่ง ซึ่ง
อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กองทัพบก กองทัพอากาศ และกระทรวงเกษตรและ
สหกรณ์

2.3.2.5 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี
(2554 : 1 - 88) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555 – 2559 ได้กำหนดยุทธศาสตร์การ
สร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในส่วนภูมิภาค เพื่อให้เกิดความเสถียรในเศรษฐกิจ และสังคม และเป็นการ
เตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่ง และ
ระบบโลจิสติกส์ภายใต้ความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่าง ๆ เช่น พัฒนาบริการขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มี
ประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล โดยปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง
การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ และ
รายละเอียดเกี่ยวกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของประเทศไทยต่อเศรษฐกิจ เพื่อมุ่งสู่การมีคุณภาพ และ
ความยั่งยืน การขับเคลื่อนของประเทศไทยจะต้องใช้โอกาสจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระดับภูมิภาค

และโลก เช่น การรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน การขยายตัวของอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ในเอเชีย รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงในด้านตลาดโลกพัฒนาสมรรถนะในการแข่งขัน โดยเฉพาะด้านปัจจัยการผลิตจะต้องสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน และให้ความเสมอภาคต่อประเทศในอาเซียน ทั้งด้านปัจจัยแรงงาน พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ ฐานและห่วงโซ่การผลิตและการแปรรูป ตลอดจนการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ และประเทศไทยจะต้องเปิดกว้างต่อตลาดเงินและตลาดทุน เพื่อรองรับการขยายตัวเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ในระยะช่วงปรับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ประเทศไทยจึงต้องปรับเปลี่ยนบทบาทในการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อรักษาและรองรับสถานะความมั่นคงด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ การเชื่อมโยงมิติของการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศกับมิติของความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค โดยพิจารณาจากสถานการณ์ในบริบท ความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในกรอบอนุภูมิภาค กรอบความร่วมมืออาเซียน และกรอบภูมิภาคอื่น ๆ

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย คือ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพ และยั่งยืนโดยมีแนวทางการพัฒนาสำคัญ ได้แก่

- 1) การผลักดันการพัฒนาขนส่งต่อเนื่อง โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ
- 2) การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์เป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบ และบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่ง และห่วงโซ่อุปทาน ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- 3) พัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟ และโครงข่ายถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้าน
- 4) ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการ และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมือง และการใช้ประโยชน์ที่ดิน และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคล และเป็นระบบขนส่งสาธารณะ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และสังคม โดยการเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ โดยมีแนวทางพัฒนาที่สำคัญคือ พัฒนาระบบขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล รวมทั้งพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกผ่านแดน

2.3.2.6 มติคณะรัฐมนตรี (2556 : 1 - 3) กล่าวถึง แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ได้มีการพิจารณาแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ดังนี้

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพ และยั่งยืน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และมาตรฐานสู่สากล

2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของรัฐบาล เป็นแนวทางการขับเคลื่อน เพื่อเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการเติบโตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและประสานให้ทุกหน่วยงานทั้งภาคราชการ และภาคเอกชน พร้อมภาคสังคม ให้เข้าใจ และพร้อมเข้าร่วมในการพัฒนาประเทศ บุคลากร โดยมีเป้าหมายไปสู่อนาคตที่มั่นคง และยั่งยืน เพื่อเข้าสู่การเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ

3) ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี 2558 ที่กำหนดวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นสมาชิกที่เข้มแข็ง และสนับสนุนคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนอาเซียนร่วมกัน โดยสอดคล้องกับแนวทางยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และการเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียนในด้านอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว บริการ และชายแดน



ภาพที่ 2.7 ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ที่มา: (ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสถาบันดำรงราชานุภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2557)

2.3.2.7 กระทรวงคมนาคม (2554: 1- 8) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555 - 2559 ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศ และพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาขีดความสามารถของประตูการค้า

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน บริการ และระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาระบบขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง และจราจร

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต โดยครอบคลุมทุกพื้นที่ เศรษฐกิจ ชุมชนอย่างทั่วถึงเท่าเทียมกัน และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดบทบาท โครงสร้างองค์กรของหน่วยงานด้านการขนส่ง เสริมสร้างพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งของประเทศ บูรณาการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ และการเปลี่ยนแปลงไปสู่การปฏิบัติทุกระดับ พร้อมกับนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนา และปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการส่งเสริมพัฒนาการขนส่งให้ทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

6) ยุทธศาสตร์ที่ 6 : เป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการให้มีคุณภาพ พัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความทันสมัย พัฒนาบุคลากรให้เป็นคนดี มีภาวะผู้นำ พร้อมกับสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มีความหลากหลาย และสามารถทำงานในหน่วยงานตนเอง หรือหน่วยงานอื่นได้

2.3.2.8 กระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา (2554 : 1 - 38) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559 กล่าวถึง อุตสาหกรรมท่องเที่ยว เป็นอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวสูง และมีบทบาทต่อระบบเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่นำเงินตราต่างประเทศ สามารถสร้างงาน และการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค การท่องเที่ยวมีส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการค้า และการลงทุน เมื่อประเทศไทยเกิดภาวะเศรษฐกิจซบเซา สิ่งแรกที่เป็นเครื่องมือในการช่วยประเทศไทยได้คือ การท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ออกเป็น 5 แผน ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งครอบคลุมถึงการ พัฒนา ปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก สร้างโครงข่ายเส้นทางคมนาคม และเชื่อมโยงการเดินทางท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน และในภูมิภาค

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน โดยการพัฒนายกระดับคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวใหม่ในเชิงกลุ่มพื้นที่ที่มีศักยภาพ พร้อมยกระดับคุณภาพ และมาตรฐานของแหล่งท่องเที่ยว

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาสินค้า บริการ และปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์ กิจกรรม นวัตกรรม และมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว สร้างโอกาส และแรงจูงใจเพื่อพัฒนาสินค้า การลงทุนด้านการท่องเที่ยว ให้ได้มาตรฐานสินค้า และป้องกันรักษาความ

ปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว และพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความเชื่อมั่น และส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยการสร้าง และเผยแพร่ภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยว พร้อมทั้งสร้างรายได้เข้าประเทศ

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยว ให้ชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาท่องเที่ยว

2.3.2.9 กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) (2557 : 1 - 8) ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการ 4 ปี พ.ศ. 2555 - 2558 ซึ่งเป็นฉบับสุดท้ายภายใต้ชื่อหน่วยงาน “กรมการบินพลเรือน” เนื่องจากกรมการบินพลเรือนอยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร โดยแยกประเภทของงานออกเป็นหน่วยงานด้านการกำกับดูแล (Regulator) และหน่วยงานด้านการบริหารท่าอากาศยาน (Service Provider) แต่ยังคงอยู่ภายใต้การบริหารของรัฐบาลที่มีนโยบายการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยส่งเสริมการบริหารราชการแผ่นดินที่มีธรรมาภิบาล และการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ซึ่งหน่วยงานใช้เป็นแนวทางดำเนินงานให้สอดคล้องกับบทบาทภารกิจหน้าที่ในการผลักดันให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งทางอากาศ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาค ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงกำหนดแผนยุทธศาสตร์ออกเป็น 4 แผน ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : กำหนด พัฒนามาตรฐาน และวิธีการกำกับดูแลท่าอากาศยานจำนวน 28 แห่ง ซึ่งมีจำนวน 4 แห่ง ที่จะมีการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอดเบตง อุดรธานี และอุบลราชธานี เพื่อรองรับ AEC ให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเอื้อต่อการพัฒนาคุณภาพการบินของประเทศ

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : เสริมสร้าง และพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางอากาศให้เป็นที่ยอมรับ และตอบสนองความต้องการของตลาดได้อย่างเพียงพอ

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และยกระดับท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาองค์กรสู่ความเป็นสากล และสร้างความยั่งยืน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

2.3.2.10 แผนจังหวัดอุดรธานี (2557 : 110 - 132) ได้มีการทบทวนจัดทำแผนพัฒนาจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557 - 2560) โดยกำหนดแผนยุทธศาสตร์ดังนี้

1) การจัดลำดับความสำคัญของประเด็นยุทธศาสตร์

1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การส่งเสริมการพัฒนาเกษตรอุตสาหกรรม และยกระดับมาตรฐานผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย เช่น การเพิ่มศักยภาพในการผลิตสินค้าทางการเกษตรให้ได้มาตรฐานพร้อมกับอำนวยความสะดวกด้านการจัดการสาธารณูปโภค โดยแบ่งเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำดังนี้

ต้นน้ำ บูรณาการงานวิจัย/องค์ความรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี นวัตกรรม และภูมิปัญญาชาวบ้าน เพื่อพัฒนาการเกษตร

กลางน้ำ ส่งเสริมการรวมกลุ่มเกษตรกรสู่ความเข้มแข็ง และยั่งยืน พร้อมกับการพัฒนาการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด และภาคอุตสาหกรรม

ปลายน้ำ เพิ่มช่องทางด้านการตลาดสินค้าเกษตรให้กับภาคเกษตร และภาคอุตสาหกรรม

1.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาศักยภาพการค้าการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น การเพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันกับคู่แข่งอื่น ๆ และเพิ่มทางเลือกด้านการคมนาคมขนส่งให้มีความทันสมัย และรวดเร็ว โดยแบ่งเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำดังนี้

ต้นน้ำ ปรับปรุงระบบผังเมือง และเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง

กลางน้ำ เพิ่มศักยภาพ และยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการ SMEs วิสาหกิจชุมชน และกลุ่ม OTOP

ปลายน้ำ พัฒนาตลาด และช่องทางการจัดจำหน่าย

1.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยกระดับคุณภาพชีวิต เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้สังคม มีความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เช่น ประชาชนในชุมชนมีการศึกษาสูงขึ้น และสุขภาพอนามัยที่ดี เตรียมพร้อมกับการเข้าสู่ในยุคการเปลี่ยนแปลงโดยแบ่งเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำดังนี้

ต้นน้ำ ส่งเสริมการศึกษาให้แก่ประชาชน พร้อมกับการบูรณาการทางด้านศาสนา

กลางน้ำ ส่งเสริมการดำรงชีวิตตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

ปลายน้ำ สร้างภูมิคุ้มกันด้านสุขภาพรองรับสังคมผู้สูงอายุ

1.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การบริการ และการส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น เช่น เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวให้กับผู้ประกอบการ สร้างแนวทางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์วัฒนธรรมโดยแบ่งเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำดังนี้

ต้นน้ำ พัฒนาระบบบริหารข้อมูลการท่องเที่ยว

กลางน้ำ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ผลิตภัณฑ์และบริการตามมาตรฐานสากล

ปลายน้ำ ส่งเสริมการตลาด และการท่องเที่ยวในประเทศและต่างประเทศ

1.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมเพื่อการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน เช่น อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ และสร้างระบบเตือนภัยในกรณีเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ โดยแบ่งเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำดังนี้

ต้นน้ำ อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และรักษาความสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์

กลางน้ำ บริหารแบบมีส่วนร่วม

ปลายน้ำ ป้องกัน และแก้ไขปัญหาขยะ และมลภาวะ

1.6 ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การส่งเสริมความมั่นคง ความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินของประชาชน และสาธารณสุข เช่น ภาครัฐ และประชาชนจะต้องให้ความร่วมมือในการณรงค์สร้างความปลอดภัยให้กับชุมชน โดยแบ่งเป็นต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำดังนี้

ต้นน้ำ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตคอร์รัปชัน และการบุกรุกที่ดินสาธารณะของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

กลางน้ำ ป้องกันการแก้ไขปัญหายาเสพติด และการจัดระเบียบสังคม

ปลายน้ำ พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความมั่นคง

2.4 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็น (ASEAN Economic Community:AEC) 1 ใน 3 เสาหลักของประชาคมอาเซียนที่มีเป้าหมายเพื่อสร้างภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้มีความมั่นคง และเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน สามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้ คำขวัญของอาเซียน “One Vision, One Identity, One Community” หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งเอกลักษณ์ หนึ่งประชาคม” วัตถุประสงค์ตามวิสัยทัศน์ของอาเซียนในปี 2020 ที่จะให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน มีความเจริญรุ่งเรือง เป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่น ๆ

เป้าหมายของประเทศในกลุ่มอาเซียน คือ

1) ให้เกิดการไหลเวียนเสรีทางด้านสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการลดปัญหาความยากจน และความเหลื่อมล้ำทางสังคมภายในปี พ.ศ. 2558

2) มุ่งจัดตั้งให้อาเซียนเป็นตลาด และฐานการผลิตกลุ่มภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีการบริการทางการเงิน เงินทุน แรงงานฝีมือ

3) ให้ความช่วยเหลือกลุ่มประเทศในอาเซียน เป็นการลดช่องว่างระหว่างประเทศไทยในกลุ่มอาเซียน สามารถที่จะรวมตัวทางเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียนได้

4) ส่งเสริมความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการคมนาคม ความร่วมมือด้านกฎหมาย พลังงาน และการท่องเที่ยว ฯลฯ

กลุ่มอาเซียนที่ผ่านมา มักเน้นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของระบบการเชื่อมต่อเครือข่าย ซึ่งไม่เพียงพอต่อการร่วมมือกันของ 10 ประเทศ เพราะแต่ละประเทศมีศักยภาพไม่เท่าเทียมกัน จึงต้องสร้างระบบให้มีความเชื่อมโยง และเป็นระบบเดียวกัน จึงนำมาสู่ระบบ Market Access

ประเทศสมาชิกในภูมิภาคอาเซียนมีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม รวมทั้งสถานที่พักผ่อน มีความได้เปรียบด้านราคาทำให้นักท่องเที่ยวทั่วโลกนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวในแถบอาเซียน การที่ภาคีสมาชิกทั้ง 10 ประเทศรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการค้า และการลงทุน และยังผลักดันให้การท่องเที่ยวของอาเซียนขยายตัวมากยิ่งขึ้นด้วย แต่การรวมตัวของประเทศในกลุ่มอาเซียนมีดังนี้

2.4.1 การเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) ซึ่งมีอยู่ 5 องค์ประกอบหลัก คือ

2.4.1.1 การเคลื่อนย้ายสินค้าเสรีภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน หรือ AFTA (Asean Free Trade Area) เป็นจุดส่งเสริมให้เป็นตลาด และฐานการผลิตเดียวกัน

2.4.1.2 การเคลื่อนย้ายบริการเสรี จะลดข้อจำกัดต่อผู้ให้บริการในกลุ่มประเทศอาเซียนในการให้บริการ และการจัดตั้งกิจการในกลุ่มประเทศสมาชิก ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 สาขา คือ E-ASEAN สุขภาพ ท่องเที่ยว และโลจิสติกส์

2.4.1.3 การเคลื่อนย้ายการลงทุนเสรี เป็นปัจจัยต่อการแข่งขันของอาเซียนในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และจากกลุ่มประเทศสมาชิก ทำให้เกิดความยั่งยืน จะเป็นการสนับสนุนด้านเศรษฐกิจของอาเซียน

2.4.1.4 การเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรี ส่งเสริมการเชื่อมโยงตลาดทุนระหว่างกัน และพัฒนาตลาดพันธบัตร และมาตรการการเปิดเสรีบัญชีทุนอย่างเป็นขั้นตอน และสอดคล้องกับวาระแห่งชาติ

2.4.1.5 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือเสรี โดยมีการลงนาม MRA (Mutual Recognition Arrangement) 7 สาขา วิศวกร พยาบาล สถาปนิก นักสำรวจ แพทย์ ทันตแพทย์ และนักบัญชี

2.4.2 การสร้างอาเซียนให้เป็นภูมิภาค ซึ่งมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง (High Competitive Economic Region) ซึ่งจะทำให้ความสำคัญด้านนโยบาย ที่จะช่วยการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ดังนี้

2.4.2.1 นโยบายการแข่งขันทางอาเซียน เป็นการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการแข่งขันอย่าง ยุติธรรมภายในภูมิภาค

2.4.2.2 การคุ้มครองผู้บริโภค เป็นการสร้างความเข้มแข็งทางด้านการคุ้มครองผู้บริโภคใน อาเซียน และการจัดตั้งเครือข่ายหน่วยงาน และแลกเปลี่ยนแปลงข้อมูล

2.4.2.3 สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา (IPR) ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญาอาเซียน และ แผนความร่วมมือด้านลิขสิทธิ์ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านทรัพย์สินทางปัญญา

2.4.2.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งเพื่อพัฒนาการใช้ศักยภาพของเขตการค้า เสรีอาเซียนได้อย่างเต็มที่ ทั้งด้านการผลิต การท่องเที่ยว และการลงทุน ซึ่งจะครอบคลุมถึงการขนส่ง ทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ และการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

2.4.2.5 มาตรการด้านภาษี โดยการหลีกเลี่ยงการจกเก็บภาษีซ้อนระหว่างประเทศสมาชิก

2.4.2.6 พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์โดยการปฏิบัติตามกรอบความตกลง e-ASEAN และบน พื้นฐานของกรอบความตกลงร่วมอื่น ๆ

2.4.3 การเป็นภูมิภาคที่มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน (Region ของ Equitable Economic Development) ซึ่งประกอบด้วย

2.4.3.1 การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม (Small and Medium Enterprise : SMEs) ของประเทศสมาชิก โดยอำนวยความสะดวกให้เข้าถึงข้อมูลตลาด ทรัพยากรมนุษย์ แรงงาน แหล่งเงินทุน และเทคโนโลยี

2.4.3.2 ความริเริ่มในการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiatives for ASEAN Integration : IAI) ให้ประเทศในสมาชิกกลุ่มได้รับประโยชน์มากที่สุด

2.4.3.3 ผลกระทบจากการเป็นภูมิภาคที่บูรณาการกับเศรษฐกิจโลกได้อย่างสมบูรณ์ (Region Fully Integrated into the Global Economy) โดยการเชื่อมโยงอาเซียนให้เข้ากับเศรษฐกิจโลก ต้องปรับนโยบาย เศรษฐกิจอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา (นอกภูมิภาค) ให้มีเท่าเทียมกัน

2.4.3.4 การเจรจาจัดทำเขตการค้าเสรี และความตกลงว่าด้วยหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจกับประเทศ นอกภูมิภาค

2.4.3.5 การมีส่วนร่วมในเครือข่ายห่วงโซ่อุปทานโลก โดยการยินยอมรับหลักการสากล และ มาตรฐานในการผลิต และจำหน่าย

2.5 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรรณภัทร กันแก้ว (2555) ศึกษาเรื่อง ความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้โดยสารกับการบริการสายการบิน โดยศึกษาสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบในประเทศไทย วัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อทราบความคาดหวังการรับบริการของผู้โดยสาร และความพึงพอใจของผู้โดยสารที่มีต่อการบริการของสายการบินอย่างเต็มรูปแบบ (Full service) และทำการบินแบบประจำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหลัก และปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสายการบิน โดยใช้วิธีแบบสอบถาม ปัจจัยส่วนบุคคล เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ วัตถุประสงค์การบิน ระดับความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อสายการบิน โดยต้องศึกษาจากปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อของผู้ใช้บริการอย่างสมเหตุสมผล ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ปัจจัย ได้แก่ 1. ปัจจัยภายใน ที่จำเป็นต่อความต้องการ แรงจูงใจ บุคลิกภาพ ทัศนคติ การรับรู้ และการเรียนรู้ 2 ปัจจัยภายนอก ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และครอบครัว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่พึงพอใจแล้ว และได้สรุปออกเป็น 2 ส่วนงานบริการ คือการบริการภาคพื้นดิน (ช่องทางการจำหน่ายเมื่อผู้โดยสารใช้บริการจองบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ควรมีการแจ้งกลับมายังผู้ซื้อบัตรโดยสาร) และการบริการบนเครื่องบิน มีการเสนอให้ปรับปรุงคุณภาพการบริการ พื้นที่นั่งขอให้มีขนาดกว้างมากขึ้น อาหารบนเครื่องบินขอให้มีคุณภาพ ด้านราคาบัตรโดยสารขอให้มีราคาบัตรโดยสารสำหรับนักศึกษา เป็นต้น

ศรินา คงกัน (2545) ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ที่มีต่อการเปลี่ยนรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคเป็นองค์กรมหาชน วัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษาระดับเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานที่มีผลต่อการเปลี่ยนรูปแบบบริหารท่าอากาศยานฯ พร้อมเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานฯ โดยอาศัยปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล และศึกษาความรู้ความเข้าใจในองค์กรมหาชน เพื่อสร้างความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานส่วนภูมิภาค จำนวน 28 ท่าอากาศยาน ประกอบด้วยท่าอากาศยาน แม่ฮ่องสอน ลำปาง แพร่ น่าน พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ดากแม่สอด อุบลราชธานี อุตรธานี ขอนแก่น สกลนคร เลข นครราชสีมา นครพนม บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด หัวหิน ระนอง ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง ปัตตานี นราธิวาส กระบี่ ปาย และแม่สะเรียง สังกัดกรมการบินพลเรือน ผลการศึกษาปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานฯ ทั้งปัจจัยภายใน จากข้อจำกัดในการดำเนินการรูปแบบการขนส่งทางอากาศแบบราชการ และปัจจัยภายนอกที่เกิดจากความผันผวนในสภาวะเศรษฐกิจของประเทศที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ผลการศึกษาและการประเมินครั้งนี้ปรากฏว่า อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อเปรียบเทียบกับ เพศ การศึกษา สถานภาพ ตำแหน่ง ค่าตอบแทน ซึ่งเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นที่ไม่แตกต่างกันมาก และมีความ

พึงพอใจต่อการเปลี่ยนแปลงในทางบวก การศึกษาวิจัย มีข้อเสนอแนะได้แก่ ให้เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานได้มีส่วนร่วมประชาสัมพันธ์เผยแพร่ และสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในการแปรรูปองค์กรจากระบบราชการให้เป็นองค์กรมหาชน

2.6 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการบริหารงานท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ และเป็นที่ยอมรับทั่วโลก Grah, A. (2003). Managing Airports. Butterworth-Heinemann., International Civil Aviation Organization (2013), Worldwide air Transport Conference Montreal, International Civil Aviation Organization. กล่าวถึง 4 ประเด็น ได้แก่

- 2.6.1 รูปแบบการเป็นเจ้าของ และการบริหารจัดการท่าอากาศยาน
- 2.6.2 การวิเคราะห์รูปแบบโดยการเปรียบเทียบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน
- 2.6.3 นโยบายท่าอากาศยาน
- 2.6.4 แนวทางในการบริหารที่ดีของท่าอากาศยาน

2.6.1 รูปแบบการเป็นเจ้าของ และการบริหารจัดการท่าอากาศยาน มี 6 ด้าน

2.6.1.1 ภาครัฐเป็นเจ้าของ และบริหารท่าอากาศยาน (Government Ownership and Operation) เป็นรูปแบบของจุดเริ่มต้นการก่อตั้งท่าอากาศยานใหม่ที่หลาย ๆ ประเทศยังคงใช้รูปแบบลักษณะนี้อยู่ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา สวีเดน ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส กลุ่มประเทศภาคพื้นเอเชีย บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชา เป็นต้น (Tretheway, M. (2001) Airport Ownership)

2.6.1.2 สัญญาจ้างบริหาร (Management Contract) รูปแบบของท่าอากาศยาน ภาครัฐยังเป็นเจ้าของ แต่การบริหารงานอยู่ภายใต้หน่วยงานภาคเอกชนที่รัฐกำหนดระยะเวลาว่าจ้างบริหาร และการลงทุนต่าง ๆ ยังอยู่ภายใต้ภาครัฐ รูปแบบการว่าจ้างบริหาร ส่วนใหญ่จะใช้กับประเทศที่กำลังพัฒนา เช่น ประเทศสเปน คิวบา และสหรัฐอเมริกา เบลเยียม เป็นต้น (Graham, A. (2003). Managing Airports. Oxford, Butterworth-Heinemann)

2.6.1.3 สัญญาเช่าระยะยาว หรือสัมปทาน (Long Term Lease or Concession) เป็นรูปแบบที่ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมทั้งการบริหาร และการพัฒนาท่าอากาศยาน ในช่วงระยะยาว โดยที่ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน และบริหาร พร้อมกับพัฒนาท่าอากาศยาน ภาคเอกชนเป็นผู้จ่ายค่าสัมปทานเป็นรายปี มีสัญญาแน่นอน รายได้ต่าง ๆ ของท่าอากาศยานจะเป็นของผู้รับสัมปทาน เช่น อาร์เจนตินา อังกฤษ เป็นต้น

2.6.1.4 การโอนกรรมสิทธิ์บางส่วน (Transfer of Minority Ownership) การโอนกรรมสิทธิ์บางส่วน (Transfer of Minority Ownership) เป็นการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์บางส่วนจากภาครัฐสู่ภาคเอกชน โดยส่วนใหญ่เป็นการขายหุ้นให้ภาคเอกชนไม่เกิน 50% เพื่อรักษาผลประโยชน์ต่อสาธารณชนในประเทศ เช่น ฝรั่งเศส อิตาลี สวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น

2.6.1.5 ภาคเอกชนเป็นเจ้าของ และกำกับดูแล (Private Sector Ownership and Control) เอกชนเป็นผู้บริหารทั้งหมด หรือเรียกว่า การแปรรูปองค์กรของรัฐ (Privatization) โดยส่วนใหญ่เป็นการขายกรรมสิทธิ์ในที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างให้กับภาคเอกชน โดยภาคเอกชนมีกรรมสิทธิ์เต็มที่ ภาครัฐไม่สามารถเข้าไปเกี่ยวข้องได้ เช่น อังกฤษ นิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย เป็นต้น

2.6.1.6 การร่วมลงทุนภาครัฐ และภาคเอกชน (Public Private Partnership) เป็นการบริหารและพัฒนาท่าอากาศยาน โดยภาคเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบลงทุนทั้งหมด แต่ภาครัฐยังเป็นเจ้าของท่าอากาศยาน โดยเป็นการทำสัญญาระยะยาวอย่างน้อย 20 ปี เช่น แคนาดา กรีซ อังกฤษ ฮังการี ฟิลิปปินส์ สหรัฐอเมริกา อียิปต์ เป็นต้น (Tretheway, M. (2001) Airport Ownership)

2.6.2 การวิเคราะห์รูปแบบโดยการเปรียบเทียบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

รูปแบบการวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง 6 รูปแบบนั้น ดังตารางที่ 2.3 มีทั้งข้อดี และข้อเสีย ท่าอากาศยานใดเหมาะสมกับรูปแบบใดขึ้นอยู่กับปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายใน (Internal Factors) โดยเฉพาะศักยภาพ และขีดความสามารถของท่าอากาศยาน และปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายนอก (External Factors) ซึ่งบ่งบอกถึงโอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยาน ดังนี้

ตารางที่ 2.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดี และข้อเสียรูปแบบการบริหารท่าอากาศยาน

รูปแบบการบริหาร	ข้อดี	ข้อเสีย
1. ภาครัฐเป็นเจ้าของ และบริหารท่าอากาศยาน (Government Ownership and Operation)	- คำนึงถึงผลประโยชน์ และผลกระทบของสาธารณชน โดยไม่มุ่งผลกำไร - ดำเนินการบริหารต่าง ๆ โดยภาครัฐ - สามารถเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับพื้นที่ห่างไกล	- ความไม่แน่นอนของระบบการเมืองสามารถเข้าแทรกแซง - ภาระงบประมาณตกอยู่กับภาครัฐ - ไม่ตอบสนองต่อบุคคลในท้องถิ่น
2. สัญญาจ้างบริหาร (Management Contract)	- ความรู้ ความสามารถเฉพาะด้านของผู้เชี่ยวชาญมีประสบการณ์สูง - ภาครัฐยังเป็นเจ้าของ และสามารถกำกับดูแลพร้อมกับวางนโยบาย เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐ - มีแรงจูงใจสำหรับนักบริหารที่เข้ามาบริหาร ในการจ่ายค่าตอบแทนตามผลงาน	- ภาครัฐรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนในการพัฒนาท่าอากาศยาน - มีความเสี่ยงสำหรับการว่าจ้างบริหาร ในการประสบความสำเร็จ
3. สัญญาเช่าระยะยาว หรือสัมปทาน (Long Term Lease or Concession)	- การลงทุน และการบริหารโดยภาคเอกชน แต่ภาครัฐยังคงเป็นเจ้าของหลังสิ้นสุดสัญญา - ความรู้ความสามารถของผู้เชี่ยวชาญที่จะเข้าบริหารมีความสามารถสูง - มีการพัฒนาสู่การให้บริการลูกค้าที่มีประสิทธิภาพสูง	- มีความเสี่ยงต่อความล้มเหลวที่เกิดจากสัญญาเช่าและสัมปทาน - ภาครัฐอาจสูญเสียรายได้จากสัญญาที่ไม่เป็นธรรม

ตารางที่ 2.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดี และข้อเสียรูปแบบการบริหารท่าอากาศยาน (ต่อ)

รูปแบบการบริหาร	ข้อดี	ข้อเสีย
4. การโอนกรรมสิทธิ์บางส่วน (Transfer of Minority Ownership)	- การระดมทุนในการบริหาร และพัฒนาท่าอากาศยาน โดยภาครัฐ ไม่ต้องลงทุนสูง และเป็นการลดภาระงบประมาณของภาครัฐ - ลดกระแสการต่อต้านการแปรรูปจากภาครัฐเป็นภาคเอกชน	- บทบาท หน้าที่ในการบริหารงานของภาครัฐ ลดลง - ความเป็นเจ้าของของภาครัฐลดลง
5. ภาคเอกชนเป็นเจ้าของ และ กำกับดูแล (Private Sector Ownership and Control)	- การลงทุน และการบริหาร ดำเนินการโดยภาคเอกชน - การบริหารท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพ และต้นทุนต่ำ - นโยบายทางด้านการเมืองไม่สามารถแทรกแซงได้ - ความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์สูง	- ภาครัฐหมดความเป็นเจ้าของท่าอากาศยาน - มุ่งเน้นผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก อาจมีผลกระทบต่อสาธารณชน
6. การร่วมลงทุนภาครัฐ และ ภาคเอกชน (Public Private Partnership)	- ภาครัฐได้ให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน โดยภาครัฐลดความเสี่ยงในการลงทุนการพัฒนาท่าอากาศยาน - การบริหาร และการพัฒนาท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพสูง - ความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์สูง	- ภาครัฐสูญเสียรายได้จากการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยาน - ภาครัฐไม่สามารถกำหนดนโยบาย และแนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยาน - มุ่งเน้นผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากกว่าสาธารณชน - ความเสี่ยงที่เกิดจากความล้มเหลวในการบริหารงาน

2.6.3 นโยบายท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการขนส่งทางอากาศ ซึ่งวัตถุประสงค์หลักของท่าอากาศยาน คือ ความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือ และอัตราของราคาที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งอาศัยรูปแบบดังต่อไปนี้

2.6.3.1 การกำกับดูแลค่าธรรมเนียม ภาครัฐกำกับดูแลราคาเพดานสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน หรือรูปแบบอัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรทางอากาศที่ถูกประเมินไว้ในระดับหนึ่ง

2.6.3.2 วิธีการกำหนดค่าธรรมเนียม โดยการคำนวณแบบนํารายได้ทั้งหมดของท่าอากาศยาน หรือใช้วิธีแยกรายได้ออกเป็นสองส่วนชัดเจน เพื่อกำหนดค่าธรรมเนียม

2.6.3.3 การส่งเสริมการแข่งขัน ปัจจัยที่มีผลต่อการแข่งขันท่าอากาศยาน คือ

1) การประหยัดจากการขยายท่าอากาศยาน เนื่องจากท่าอากาศยานมีต้นทุนคงที่ ซึ่งต้องใช้เงินทุนในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานสูง จึงทำให้ปัจจัยนี้ผู้ที่ลงทุนในตลาดมีน้อย

2) การประหยัดจากการให้บริการหลายด้าน เพื่อความความหลากหลายของประเภทการให้บริการ เช่น การบริการด้านเที่ยวบินประจำในประเทศ ระหว่างประเทศ การให้บริการขนส่งสินค้า การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมา

3) สิทธิผูกขาด เป็นปัจจัยที่ไม่ส่งเสริมต่อการแข่งขันที่เป็นธรรมของท่าอากาศยาน

4) ความตกลงว่าด้วยการให้บริการเดินอากาศ ซึ่งอาศัยความตกลงระหว่างประเทศของแต่ละประเทศที่มีการแลกเปลี่ยนข้อตกลงระหว่างกัน

2.6.3.4 การใช้ประโยชน์จากที่ดิน โดยส่วนใหญ่นิยมมาก นำพื้นที่ของท่าอากาศยานนอกจากบริการด้านการบินแล้ว ยังสามารถนำไปปรับเปลี่ยนพื้นที่บางส่วนเป็นศูนย์ธุรกิจ หรือแหล่งการค้าอื่น ๆ ได้

2.6.4 แนวทางในการบริหารที่ดีของท่าอากาศยาน

ปัจจุบันท่าอากาศยานหลายแห่งประสบปัญหาจากการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่กับขีดความสามารถที่สามารถรองรับได้ ซึ่งอาจมาจากสาเหตุหลายประการ ได้แก่ ความล่าช้าของ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือการเปลี่ยนแปลงด้านอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ ในปัจจุบันจึงมีการพยายามที่จะเพิ่มการใช้งานของท่าอากาศยานประเภทนี้ คือ

2.6.4.1 หาผู้เช่ารายใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น จัดทำศูนย์ซ่อมอากาศยาน จัดทำคลังสินค้าในการจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่

2.6.4.2 เปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้พื้นที่ จากท่าอากาศยาน อาจเป็นหน่วยงานธุรกิจ หรือศูนย์การค้า

2.6.4.3 ดำเนินการรื้อถอน และจัดสร้างใหม่ ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสูงมาก

2.6.4.4 ไม่ดำเนินการใด ๆ ไม่เป็นนิยมนในการเลือกวิธีนี้ นอกจากเสียจากผู้เช่าเดิม

ท่าอากาศยานภายใต้การบริหารของ Vinci Airports

Vinci Airport เป็นผู้ประกอบการท่าอากาศยานเอกชนของประเทศฝรั่งเศส ปัจจุบันเข้าบริหาร ท่าอากาศยานในฝรั่งเศส จำนวน 33 แห่ง ทั่วโลก เช่น ฝรั่งเศส โปรตุเกส ชิลี และกัมพูชา มีพนักงานประมาณ 5,249 คน และเป็นผู้ประกอบการท่าอากาศยาน 1 ใน 5 อันดับแรกที่มีปริมาณการขนส่งสามารถรองรับ ผู้โดยสารมากกว่า 43 ล้านคน มีรายได้มากกว่า 700 ล้านยูโร (ปี 2558) Vinci Airport ได้เข้ามาบริหารท่าอากาศยานในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแบบสัญญาเช่าระยะยาว หรือ สัมปทาน (Long Term Lease or Concession) สัญญาจ้างบริหาร (Management Contract) และการซื้อท่าอากาศยานเป็นเจ้าของ (Private Sector Ownership and Control)

ผลการดำเนินงานของท่าอากาศยานภายใต้ Vinci Airports ได้แก่

1) การเพิ่มรายได้ด้านการบิน โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1.1 ด้านค่าบริการผู้โดยสารขาออก

1.2 ค่าบริการของอากาศยาน

รายได้แปรผันไปตามจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ ซึ่งมีผลต่อปริมาณผู้โดยสาร และอากาศยาน วิธีการบริหารทางด้านการตลาด ใช้วิธีการตลาดแบบเชิงรุก ดึงดูดสายการบินใหม่ ๆ ให้เข้าใช้บริการในท่าอากาศยานฯ อีกทั้งร่วมมือกับหน่วยงานในพื้นที่ หอการค้า และการท่องเที่ยว ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดที่ท่าอากาศยานฯ ตั้งอยู่

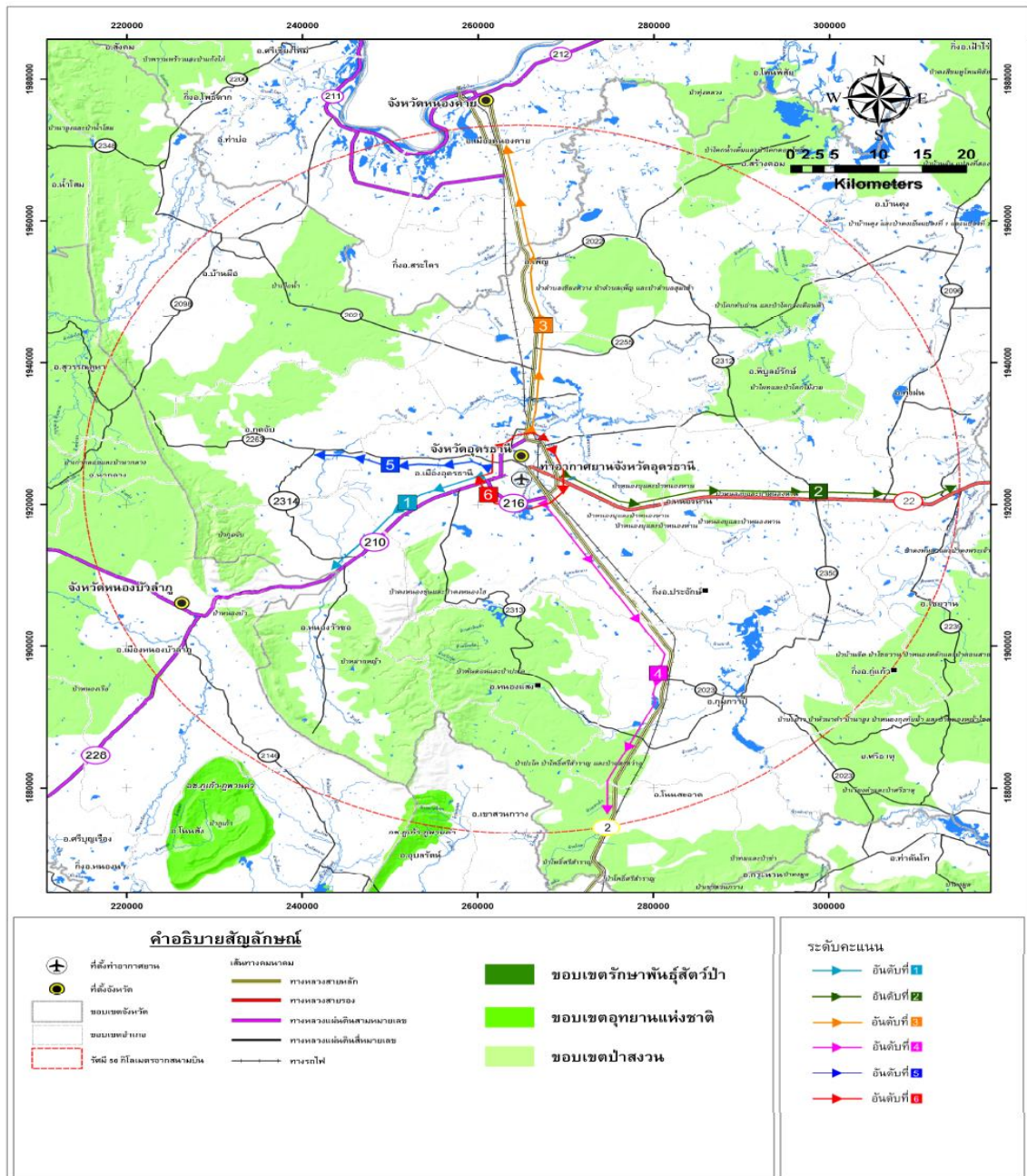
2) การเพิ่มรายได้เชิงพาณิชย์อื่น ๆ Vinci Airports มุ่งประเด็นไปยังธุรกิจหลัก พัฒนารัฐกิจเสริม จัดหาบริการที่ตอบสนองพฤติกรรมผู้โดยสาร เน้นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ และเตรียมพร้อมวางแผนการลงทุน เพื่อรองรับการเติบโตในอนาคต

3) การลดค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ

3.1 ด้านบุคลากร ผู้ประกอบการ Vinci Airports เมื่อเข้าไปบริหารท่าอากาศยานใดก็ตามรับโอนบุคลากรเดิมที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานนั้น ๆ เข้าบรรจุเป็นพนักงานของ Vinci Airports เหตุผลการดำเนินการดังกล่าว เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการทำงาน และหลีกเลี่ยงข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น และการใช้ระบบ

ให้เกิดความหลากหลาย โดยฝึกให้พนักงานสามารถปฏิบัติการกิจได้หลายด้าน อีกทั้งพนักงาน ทุกคนสามารถซื้อหุ้นของ Vinci Airports ในราคาพิเศษ เพื่อสร้างความรู้สึกร่วมการเป็นเจ้าของ และสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานที่ทุ่มเทให้กับ Vinci Airports ได้

3.2 ด้านค่าใช้จ่าย_ Vinci Airports บางสนามบินที่มีพื้นที่กว้าง Vinci Airports ใช้แนวนโยบายจ้างเกษตรกรในจังหวัดนั้น ดำเนินการตัดแต่งต้นไม้ และตัดหญ้า โดยไม่ใช้จัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือใด ๆ และในฐานะที่ Vinci Airports เป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่ดำเนินบริหารท่าอากาศยานหลาย ๆ แห่ง สามารถต่อรองในการจัดซื้อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในราคาต่ำ



ภาพที่ 2.8 แผนที่แสดงเขตป่าสงวนแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตอุทยานแห่งชาติ และช่วงเส้นทางที่คัดเลือกริเวณโดยรอบท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา: ข้อมูลขอบเขตพื้นที่เขตอนุรักษ์พันธุ์สัตว์ป่า เขตอุทยานแห่งชาติและป่าสงวน (กรมป่าไม้, 2546) ข้อมูลคุณภาพลุ่มน้ำและทางน้ำ (กรมทรัพยากรน้ำ, 2549) ข้อมูลขอบเขตการปกครอง และเส้นทางคมนาคม (กรมแผนที่ทหาร, 2550) และการสำรวจเส้นทาง (มกราคม, 2557)

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นวิธีวิจัยเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานภายใน (หน่วยราชการ) และหน่วยงานภายนอก (ภาคเอกชน) เพื่อนำไปสู่วัตถุประสงค์ในการประเมินศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ปัญหาต่าง ๆ ในการรองรับการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (passenger transportation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การศึกษารวบรวมเก็บข้อมูลจาก 2 แหล่ง คือ แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยดำเนินการ 3 ขั้นตอน ดังนี้

- 3.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ทำการศึกษารวบรวมได้แก่ บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานของสนามบิน และได้ใช้กลุ่มประชากรดังนี้

3.1.1 แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้เสีย (stakeholder) ในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี การคัดเลือกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักนั้น ผู้วิจัยได้ใช้หลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักด้วยการสุ่มแบบเจาะจง และใช้วิธี In-Depth Interview Technique การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก สามารถแยกออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มสัมภาษณ์ภายใน (หน่วยราชการ) และกลุ่มสัมภาษณ์ภายนอก (ภาคเอกชน) ผู้วิจัยได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

3.1.1.1 กลุ่มสัมภาษณ์ภายใน (หน่วยราชการ) คัดเลือกจากหน่วยงานที่กำกับดูแลท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) หน้าที่รับผิดชอบด้านการจัดสรรงบประมาณ การบริหารงาน และการวางแผนด้านต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน พร้อมกับแต่งตั้งบุคลากร เพื่อปฏิบัติหน้าที่ ณ

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี จำนวน 4 คน และหน่วยงานราชการในจังหวัดอุดรธานี จำนวน 2 คน ซึ่งมีหน้าที่ดูแลด้านสาธารณูปโภค การปกครองของจังหวัดอุดรธานี รวมผู้ให้ข้อมูลหลักกลุ่มสัมภาษณ์ภายในจำนวน 6 คน ได้แก่

1) ผู้อำนวยการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) หน้าที่บริหาร และควบคุมดูแลเจ้าหน้าที่ทุกส่วนงานของท่าอากาศยานฯ

2) หัวหน้าฝ่ายบริหาร และพิธีการบินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) หน้าที่ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าอากาศยานฯ ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการท่าอากาศยานฯ ให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ ของท่าอากาศยานฯ

3) ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริม และพัฒนาการขนส่งทางอากาศ เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) หน้าที่ศึกษาด้านเศรษฐกิจ วางแผน ส่งเสริม และพัฒนาการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

4) ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาท่าอากาศยาน เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) หน้าที่รับผิดชอบด้านงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 28 แห่งของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

5) ผู้แทนผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ได้มอบหมายให้ดูแลรับผิดชอบด้านนโยบาย และการวางแผนกลยุทธ์จังหวัดอุดรธานี

6) นายกเทศมนตรีนครอุดรธานี บุคคลที่รับผิดชอบดูแลความเป็นอยู่ของประชาชนในเขตเทศบาล พัฒนาคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อมในเขตเทศบาล พร้อมกับรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความปลอดภัย บริหารราชการตามนโยบายของรัฐบาล และสภาเทศบาลจังหวัดอุดรธานี

3.1.1.2 กลุ่มสัมภาษณ์ภายนอก (ภาคเอกชน) คัดเลือกจากบุคคลสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ ที่คอยขับเคลื่อน และผลักดันให้จังหวัดอุดรธานีสามารถก้าวสู่การแข่งขันกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ซึ่งคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 14 คน

3.1.2 แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร บทความ วารสาร รายงานการประชุม งานวิจัย และ สื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ตารางที่ 3.1 แสดงกระบวนการวิจัย (Research Procedures)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย	แหล่งที่มาของข้อมูล	การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม	เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์	Business Model Canvas และ Tows Matrix
1. เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	- <u>Primary Data</u> - สัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภายใน (ภาคราชการ) และหน่วยงานภายนอก (ภาคเอกชน)	- จุดแข็ง และจุดอ่อนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (Strength, Weaknesses)	Value Chain Analysis	- พันธมิตร - กิจกรรมหลัก - แหล่งทรัพยากรหลัก - โครงสร้างต้นทุน - คุณค่าที่ส่งมอบให้ลูกค้า - ช่องทางการจำหน่าย - รายรับ
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (passenger transporation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	จำนวน 20 คน - <u>Secondary Data</u> - รายงานประจำปีของกรมการบินพลเรือน พ.ศ. 2553-2558	- โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (Opportunities, Threats)	PEST Analysis SWOT Analysis	- การแบ่งส่วนลูกค้า - SO กลยุทธ์เชิงรุก - ST กลยุทธ์เชิงป้องกัน - WO กลยุทธ์เชิงแก้ไข - WT กลยุทธ์เชิงรับ

จากตารางที่ 3.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ข้อที่ 1 เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้น แหล่งที่มาของข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านปฐมภูมิ และด้านทุติยภูมิ เพื่อนำข้อมูลประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค โดยอาศัยเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ Value Chain Analysis, PEST Analysis และ SWOT Analysis และนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ โดยการใช้เครื่องมือ Business Model Canvas และ Tows Matrix

ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (passenger transportation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

1) การสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานภายใน (หน่วยงานราชการ) และหน่วยงานภายนอก (ภาคเอกชน) ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน

2) หลังจากได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน ข้อมูลทั้งหมดถูกนำมาวิเคราะห์ โดยใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์ คือ Value Chain Analysis, PEST Analysis, SWOT Analysis, Business Model Canvas และ Tows Martrix และได้ข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริง และเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษารั้ครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพประกอบด้วย 2 ลักษณะ คือ

3.2.1 การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยใช้แบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยใช้ในการบันทึกภาคสนาม การสัมภาษณ์ใช้แบบสัมภาษณ์ชนิดมีโครงสร้าง

3.2.2 การค้นคว้าเอกสาร รวมถึงแหล่งข้อมูลต่าง ๆ

การสัมภาษณ์เป็นแบบสัมภาษณ์เจาะลึกด้วยตนเอง และเป็นการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (สุวิมล ติรกันันท์, 2549) การจัดทำรายละเอียดตามแบบสัมภาษณ์ เป็นชุดหัวข้อคำถามแบบเชิงคุณภาพจัดเรียงกันเป็นระเบียบและเป็นคำถามปลายเปิด เพราะผู้สัมภาษณ์ต้องตั้งคำถามแต่ละหัวข้อ และอ่านให้ผู้สัมภาษณ์ฟังก่อน ข้อคำถามสัมภาษณ์ทั้งหมดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากอาจารย์ที่ปรึกษา โดยข้อคำถามแต่ละข้อตรงตามวัตถุประสงค์ของหัวข้อวิจัย ก่อนที่จะดำเนินการสัมภาษณ์จริง เพื่อได้ข้อมูลคำตอบที่ตรงตามข้อเท็จจริง ผู้วิจัยได้แบ่งข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

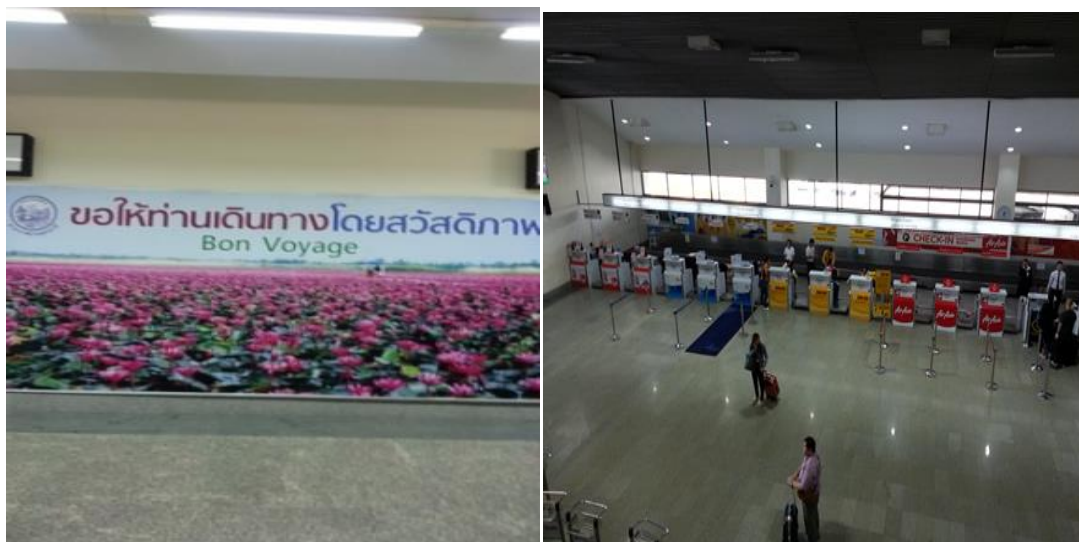
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลหลัก

1. ชื่อ – สกุล หน่วยงานสังกัด ตำแหน่ง ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์
2. อายุ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลแบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับการแสดงความคิดเห็น การประเมินศักยภาพ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัย

ดำเนินการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน ซึ่งแต่ละคำถามจะเลือกสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักแตกต่างกัน ภายใต้เหตุผลและความสำคัญของผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยตั้งคำถามที่ครอบคลุม รวม 6 ข้อ ดังนี้

- 1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารในปัจจุบันอย่างไรในประเด็นด้านการเติบโตด้านผู้โดยสาร
- 2) การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด
- 3) ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร
- 4) ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร
- 5) หน่วยงานใดที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้ประสบความสำเร็จ
- 6) ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ภาพที่ 3.1 บริเวณภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ

3.3 การเก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล

3.3.1 การสร้าง และเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1.1 ผู้วิจัยศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมากำหนดขอบเขตในการสัมภาษณ์ให้ชัดเจน โดยกำหนดคำถามแต่ละหัวข้อให้ยึดหลักตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย พร้อมทั้งเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการสัมภาษณ์ และติดต่อนัดหมายกับผู้ให้ข้อมูลหลัก พร้อมทั้งจัดทำหนังสือจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ คณะบริหารธุรกิจ ในการขอความอนุเคราะห์สัมภาษณ์บุคคลดังกล่าว

3.3.1.2 ผู้วิจัยเตรียมข้อมูลระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล จากงานวิจัยต่าง ๆ ได้แก่ เอกสารตีพิมพ์ทางวิชาการ หนังสือ วารสาร วิทยานิพนธ์และสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ นำข้อมูลดังกล่าวสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย

3.3.1.3 ผู้วิจัยสร้างแนวคำถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึก (Depth Interview Technique) และเป็นคำถามปลายเปิดกับผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 20 คน การสัมภาษณ์ใช้เวลา 60–90 นาที/คน สถานที่สัมภาษณ์ กรุงเทพฯ และจังหวัดอุดรธานี

3.3.1.4 ระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยใช้วิธีการจดบันทึกและบันทึกเสียง หลังจากนั้นทำการถอดเทปประโยคต่อประโยค พร้อมทั้งตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง

3.3.2 การตรวจสอบคุณภาพข้อมูล

หลังจากได้เก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว นำมาตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Trustworthiness) ดังนี้

3.3.2.1 ผู้วิจัยได้สร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อผู้ถูกสัมภาษณ์ โดยใช้ไหวพริบปฏิภาณในการสร้างความไว้วางใจให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เชื่อมั่นในผู้สัมภาษณ์ พร้อมทั้งให้คำตอบที่เป็นข้อเท็จจริง ไม่บิดเบือนความจริง

3.3.2.2 การยืนยันความถูกต้องข้อมูล โดยการนำข้อมูลจากสัมภาษณ์ จดบันทึกอย่างละเอียดนำกลับไปให้ผู้ให้สัมภาษณ์ยืนยันความถูกต้องของข้อมูลเป็นจริงหรือไม่ (ติดต่อทางโทรศัพท์)

3.3.2.3 ตรวจสอบความไว้วางใจ โดยนำข้อมูลไปตรวจสอบกับอาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์ เพื่อยืนยันความถูกต้องตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา

3.3.2.4 นำผลการวิจัยไปวิเคราะห์ข้อมูลและบริบทที่ต้องการศึกษาอย่างชัดเจน และเพิ่มความน่าเชื่อถือของการวิจัย

3.3.2.5 การยืนยันผลการวิจัย โดยผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูล และแบ่งแยกประเภทของแต่ละข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริง สามารถยืนยันข้อมูลได้ว่า ข้อมูลทั้งหมดเป็นข้อมูลที่ไม่แสดงความคิดทางลบ หรือความเห็นส่วนตัวมาสรุปเนื้อหา

3.3.2.6 การสรุปผลการวิจัย จะต้องนำข้อมูลทั้งหมดมาประมวลผล และนำมาบรรยายผลการวิเคราะห์ของคำถามแต่ละข้อ เข้ารับการวิเคราะห์แต่ละด้านของทุกคำถามให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดที่ทำการศึกษา

ในการตรวจสอบคุณภาพของแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นโดยการสร้างแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้คำนึงความเที่ยงตรงตามเนื้อหา ความเที่ยงตรงตามมโนทัศน์ ความเที่ยงตรงตามสภาพความเป็นปรนัย ความหมายของการวัด และประสิทธิภาพ (วรพิทช มีมา 2547:194) ของเครื่องมือเป็นสำคัญ และได้นำไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ และได้นำไปแก้ไขตามคำแนะนำแล้วนำมาให้ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบเครื่องมือตรวจสอบอีกครั้งก่อนจะนำไปสัมภาษณ์

3.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ หลังจากได้รับข้อมูลการสัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คนแล้ว ผู้วิจัยต้องดำเนินการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ โดยมีขั้นตอนดังนี้

3.3.3.1 นำข้อมูลจากการถอดข้อความในเครื่องบันทึกเสียงมาตรวจสอบ และทบทวน เพื่อสรุปประเด็นสำคัญต่าง ๆ

3.3.3.2 รวบรวมข้อมูล และนำข้อมูลที่มีความหมายใกล้เคียง หรือเหมือนกัน เข้าจัดหมวดหมู่กลุ่มเดียวกัน โดยมีการจัดรหัสข้อมูลกำกับ

3.3.3.3 นำผลการวิจัยมาเขียนบรรยายอย่างละเอียด และชัดเจน พร้อมกับตรวจสอบความเที่ยงตรง โดยนำข้อสรุปไปให้ผู้ให้ข้อมูลหลักตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง จากนั้นทำการตรวจสอบกับอาจารย์ที่ปรึกษงานนิพนธ์อีกครั้ง พร้อมกับนำข้อมูลมาตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลโดยใช้การตรวจสอบแบบสามเส้าเชิงคุณภาพ (Triangulation) (Denzin.1970) ซึ่งประกอบด้วย 3 ขั้นตอน ดังนี้

1) การตรวจสอบเชิงคุณภาพด้านข้อมูลจากหลาย ๆ แหล่ง (Data triangulation) เช่น ข้อมูลจากแหล่งปฐมภูมิควบคู่กับข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ ถ้าได้ผลสรุปที่เหมือนกันแสดงว่าข้อมูลที่ได้มาถูกต้อง

2) การตรวจสอบเชิงคุณภาพด้านผู้วิจัย (Investigator triangulation) ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลหลายวิธี เช่น การสังเกตควบคู่กับการสัมภาษณ์ ซึ่งจะได้อข้อมูลที่เหมือนกัน และแตกต่างกันแต่ละคำถาม

3) การตรวจสอบเชิงคุณภาพด้านทฤษฎีจากหลาย ๆ ทฤษฎีมาร่วมกันอธิบาย (Theory triangulation) โดยรวบรวมรายละเอียดแต่ละทฤษฎีนำมาสรุปเพื่ออธิบายเนื้อหาของข้อความในเอกสารว่า ข้อมูลที่ได้มามีทิศทางเดียวกันหรือไม่ ซึ่งการค้นพบเหมือนกัน แสดงว่าข้อมูลนั้นถูกต้อง

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัย เรื่อง การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้วิจัยขอนำเสนอผลการวิจัยข้อมูล และผลการวิเคราะห์ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

4.1 การรวบรวมข้อมูล

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การรวบรวมข้อมูล

4.1.1 ข้อมูลปฐมภูมิของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

การวิจัย เรื่อง การศึกษาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้ระบบการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก พร้อมการตั้งคำถามแต่ละหัวข้อเพื่อนำไปสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลหลักในหน่วยงานภาคราชการ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน สรุปสาระสำคัญจากผลการสัมภาษณ์ดังนี้

1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารในปัจจุบันเป็นอย่างไร ประเด็นการเติบโตด้านผู้โดยสาร

ผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 10 คน ประกอบด้วย UD1, UD2, UD3, UD4, UD5, UD6, UD7, UD8, UD9, UD17

รหัส

ความคิดเห็น

- UD1 การเติบโตทางด้านผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีนับวันจะมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีที่ผ่านมาอัตราการเติบโตของผู้โดยสาร 20% เนื่องจากแหล่งที่ตั้งเหมาะสมและมีจังหวัดใกล้เคียงล้อมรอบ เช่น หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อีกทั้งพื้นที่ใกล้เคียงกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งมีประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้านเดินทางเข้าใช้บริการ ท่าอากาศยานฯ ดังนั้น แนวโน้มในอนาคตสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง
- UD2 - ปริมาณผู้ใช้บริการจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น หนองบัวลำภู หนองคาย เลย บึงกาฬ และเวียงจันทน์ ใช้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และใน 1 ปีที่ผ่านมา อัตราการเติบโตของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 20%
- การรองรับทางด้านกายภาพ อาคาร ลานจอดอากาศยาน และลานจอดรถยนต์มีจำนวนจำกัด ไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสาร
- UD3 การเติบโตด้านผู้โดยสาร สำหรับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีความเป็นไปได้สูงเนื่องจากสถิติที่ผ่านมา นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นจำนวนมาก
- UD4 ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีการเติบโตด้านผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยพิจารณาจากจำนวนผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้นในเส้นทาง กรุงเทพฯ – อุดรธานี อีกทั้งความพยายามของผู้ประกอบการที่เปิดทำการบินในเส้นทางข้ามภูมิภาคไปยังอุดรธานี เช่น เส้นทางภูเก็ต – อุดรธานี หรือเส้นทาง เชียงใหม่ – อุดรธานี ที่มีสายการบินบางสายได้รับการจัดสรรสิทธิ์แล้ว ซึ่งส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางข้ามภูมิภาค โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านกรุงเทพฯ และในอนาคตมีแนวโน้มที่สายการบินจะวางแผนเพื่อเปิดเส้นทางบินข้ามภูมิภาคมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพื่อขยายการให้บริการ และเป็นการหลีกเลี่ยงการแข่งขันในเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีนั้น ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้รับประกาศให้เป็นสนามบินศุลกากร และได้รับการรับรองจากคณะกรรมการ First port of departure และ First port of arrival ให้ดำเนินการ

รหัส

ความคิดเห็น

รองรับผู้โดยสาร CIQ (Customs Immigration Quarantine) แล้ว ซึ่งทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถรองรับผู้โดยสารจากเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศ และผู้โดยสารที่บริการเที่ยวบินในลักษณะ interline และ codeshare ได้ในฐานะที่เป็น First port of arrival และ First port of departure ซึ่งการเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยาน ประเด็นนี้จะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารต่างชาติเพิ่มมากขึ้น แต่ถ้การเติบโตด้านการขนส่งทางอากาศก็เป็นอีกประเด็นหนึ่งจะส่งผลให้การส่งออกสินค้าจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประกอบกับสายการบินของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ยังมีศักยภาพมากเพียงพอในการขนส่งสินค้าและไม่มีทางออกสู่ทะเล ดังนั้น การเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานในส่วนนี้จะยิ่งช่วยให้การขนส่งสินค้าที่ขนส่งทางถนนมาจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมีโอกาสได้รับการขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น อาจกล่าวได้ว่า ท่าอากาศยานฯ เป็นประตูให้สินค้าจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวถูกส่งออกไปยังประเทศอื่น ๆ ได้มากยิ่งขึ้น

- UD5 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในปัจจุบันมีความเจริญเติบโตสูง และการเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารเป็นไปได้ถึง 100%
- UD6 ปัจจุบัน ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจัดเป็นท่าอากาศยานที่มีศักยภาพเหมาะสมอย่างยิ่ง ที่จะเป็ศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สังเกตได้จากปริมาณผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินที่มีจำนวนสูงสุดในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงส่งผลให้มีผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ทั้งในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี และพื้นที่จังหวัดข้างเคียง เช่น ขอนแก่น สกลนคร กาฬสินธุ์ เลย หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ และผู้โดยสารที่มาจกสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พบว่ามีจำนวนมากเช่นกัน อีกทั้งปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น หากมีการเตรียมความพร้อมในทุก ๆ ด้าน ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศได้
- UD7 ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารได้ เพราะสมัยก่อนท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี กองทัพสหรัฐอเมริกาใช้เป็นฐานทัพอากาศในช่วงสงครามโลก จึงมั่นใจได้ว่า พื้นที่ลานจอดอากาศยานทำได้อย่างมาตรฐาน สามารถรองรับอากาศยานที่มีน้ำหนักมากได้ ดังนั้น ท่าอากาศยานฯ จึงมีขีดความสามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ได้ อีกทั้งในแต่ละปีมีผู้โดยสารเดินทางเข้าทำธุรกิจ และท่องเที่ยวจำนวนมาก และประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเดินทางมายังอุดรธานี เพื่อต่อเที่ยวบินไปยังสถานที่อื่น ๆ

รหัส	ความคิดเห็น
UD8	ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารในปัจจุบันสามารถดูได้จากจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่ เป็นคนไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม
UD9	การเติบโตด้านผู้โดยสารในปัจจุบันมีอัตราสูงมาก แต่ปัญหาศักยภาพทางตัวอาคารถูกจำกัด จึงไม่สามารถรองรับในการให้บริการในช่วงที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก
UD17	การเติบโตด้านผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา สามารถตรวจสอบได้จากสายการบิน Low Cost ได้เพิ่มเที่ยวบินรองรับผู้โดยสาร เพื่อการท่องเที่ยว การเยี่ยมเยียน และทำธุรกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ตลอดจนเพื่อเดินทางไปยังเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งใช้เวลาเดินทางถนนเพียงประมาณ 1 ชั่วโมง แต่ถ้าจะกล่าวถึงการเติบโตด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ ยังอยู่ในช่วงทรงตัว อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศขึ้นอยู่กับบริการของสายการบินด้วยสินค้าที่ส่งออก ได้แก่ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เสื้อผ้าสำเร็จรูป (กรณีเร่งด่วน) ดอกไม้ประดิษฐ์ (ส่วนใหญ่ส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกา) ยาสูบ (จากจังหวัดหนองคาย) เมล็ดพันธุ์พืช และผัก ผลไม้ (ลิ้นจี่) สำหรับสินค้านำเข้า ได้แก่ โทรศัพท์มือถือ (สายการบินของประเทศไทยนำเข้ามากที่สุด) เครื่องมืออุปกรณ์ทางการแพทย์

สรุปข้อมูลผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 10 คน

ศักยภาพการเติบโตของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารในปัจจุบันมีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่ผ่านมามีอัตราการเจริญเติบโตไม่ต่ำกว่า 20 % สามารถประเมินได้ว่า อนาคตอัตราการเจริญเติบโตด้านการขนส่งผู้โดยสารสามารถเติบโตได้ในอัตราสูง ปัจจัยที่สนับสนุนการประเมินดังกล่าว คือ

1.1 ท่าที่ตั้งของจังหวัดอุดรธานีมีความเหมาะสม เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีเปรียบเสมือนไข่มุม ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าระหว่างจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดเลย อีกทั้งยังมีอาณาเขตใกล้กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและเวียดนาม ซึ่งประชาชนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นิยมเดินทางโดยรถยนต์มายังจังหวัดอุดรธานี และใช้บริการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเดินทางไปยังจุดต่าง ๆ ของประเทศไทย และระหว่างประเทศ

1.2 ศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ในอดีตที่ผ่านมา ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ถูกสร้างขึ้นโดยกองทัพสหรัฐอเมริกาสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อใช้เป็นฐานทัพในการปฏิบัติการทางอากาศในการสู้รบสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 และสงครามอินโดจีน สภาพทางกายภาพ ทางขึ้น/ลงทางวิ่ง ลานจอด มีประสิทธิภาพสูง และได้มาตรฐาน สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ได้จนถึงปัจจุบัน

1.3 ปัจจุบันสายการบินเอกชนไทยให้บริการขึ้น/ลง ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจำนวน 6 สายการบิน

- บริษัทไทยสมายส์ จำกัด วันละ 4 เที่ยวบิน เส้นทาง กรุงเทพฯ-อุดรธานี และกลับ
- บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด วันละ 2 เที่ยวบิน เส้นทาง กรุงเทพฯ-อุดรธานี และกลับ
- สายการบินนกแอร์ วันละ 8 เที่ยวบิน เส้นทาง กรุงเทพฯ – อุดรธานี และกลับ
 - วันละ 1 เที่ยวบิน เส้นทาง เชียงใหม่ – อุดรธานี และกลับ
- สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ วันละ 2 - 3 เที่ยวบิน เส้นทาง กรุงเทพฯ – อุดรธานี และกลับ
- บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
 - วันละ 2 เที่ยวบิน เส้นทาง กรุงเทพฯ – อุดรธานี และกลับ
 - วันละ 2 เที่ยวบิน เส้นทาง เชียงใหม่ – อุดรธานี และกลับ
- สายการบินกานต์แอร์ สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน เส้นทาง หาดใหญ่-อุดรธานี และกลับอนึ่ง กรุงเทพฯ- อุดรธานี หรือ อุดรธานี – กรุงเทพฯ ใช้ระยะเวลาการบินประมาณ 1.05 ชั่วโมง
- เชียงใหม่ - อุดรธานี หรือ อุดรธานี - เชียงใหม่ ใช้ระยะเวลาการบินประมาณ 1.20 ชั่วโมง
- หาดใหญ่ - อุดรธานี หรือ อุดรธานี – หาดใหญ่ ใช้ระยะเวลาการบินประมาณ 1.05 ชั่วโมง

ตารางเที่ยวบิน Flight schedule

ไทยสมายล์ (Thai Smile) สนามบินอุดรธานี 042 - 246567 , 042 - 931523 Call center 02 - 1188888						
เที่ยวบิน / Flight		จาก สุวรรณภูมิ BKK	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง สุวรรณภูมิ BKK	หมายเหตุ
	WE 002 - 003	07.50	08.55	09.25	10.25	ทุกวัน / Daily
	WE 004 - 005	11.10	12.15	12.45	13.45	ทุกวัน / Daily
	WE 006 - 007	14.35	15.40	16.10	17.10	ทุกวัน / Daily
	WE 008 - 009	18.00	19.05	19.40	20.40	ทุกวัน / Daily

ไทยแอร์เอเชีย (Air asia) สนามบินอุดรธานี 042 - 224313 - 4 Call center 02 - 5159999						
เที่ยวบิน / Flight		จาก ดอนเมือง DMK	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง ดอนเมือง DMK	หมายเหตุ
	FD 3352 - 3353	11.00	12.00	12.40	13.40	1-31 พ.ค. 58
	FD 3350 - 3351	20.30	21.30	22.00	23.00	ทุกวัน / Daily
	เที่ยวบิน / Flight	จาก ภูเก็ต HKT	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง ภูเก็ต HKT	หมายเหตุ
	FD 3170 - 3171	15.45	17.30	18.00	19.45	ทุกวัน / Daily

นกแอร์ (Nok air) สนามบินอุดรธานี 042 - 348771 (สำนักงาน) Call center 1318						
เที่ยวบิน / Flight		จาก ดอนเมือง DMK	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง ดอนเมือง DMK	หมายเหตุ
	DD 9200 - 9201	05.50	06.55	07.35	08.35	ทุกวัน / Daily
	DD 9204 - 9205	08.20	09.15	09.45	10.40	ทุกวัน / Daily
	DD 9202 - 9203	10.15	11:20	11.50	12.50	ทุกวัน / Daily
	DD 9210 - 9211	12:20	13:25	13:55	14:55	ทุกวัน / Daily
	DD 9212 - 9213	14.00	15.05	15.35	16.35	ทุกวัน / Daily
	DD 9214 - 9215	15.50	16.45	17.15	18.10	ทุกวัน / Daily
	DD 9216 - 9217	17:00	18:05	18:35	19:35	ทุกวัน / Daily
	DD 9218 - 9219	20.05	21.10	21.50	22.50	ทุกวัน / Daily
	เที่ยวบิน / Flight	จาก เชียงใหม่ CNX	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง เชียงใหม่ CNX	หมายเหตุ
	DD 8624 - 8625	16.10	17.10	18.10	19.10	ทุกวัน / Daily

บางกอกแอร์เวย์ส (Bangkok Airways) สนามบินอุดรธานี 042 - 931521 Call center 1771						
เที่ยวบิน / Flight		จาก สุวรรณภูมิ BKK	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง สุวรรณภูมิ BKK	หมายเหตุ
	PG 351 - 352	06.10	07.15	08.00	09.05	ทุกวัน / Daily
	PG 355 - 356	18.55	20.00	20.50	21.55	ทุกวัน / Daily
	เที่ยวบิน / Flight	จาก เชียงใหม่ CNX	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง เชียงใหม่ CNX	หมายเหตุ
	PG 240 - 249	06.30	07.55	08.35	10.00	ทุกวัน / Daily
	PG 246 - 245	16.15	17.40	18.15	19.40	ทุกวัน / Daily

ไทย ไลออนแอร์ (Thai Lion air) สนามบินอุดรธานี 042-219800 , 042-931712(Office) Call center 02-529-9999						
เที่ยวบิน / Flight		จาก ดอนเมือง DMK	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง ดอนเมือง DMK	หมายเหตุ
	SL 8600 - 8601	05.55	06.55	07.25	08.30	ทุกวัน / Daily
	SL 8602 - 8603	09.35	10.50	11.50	13.00	ทุกวัน / Daily
	SL 8612 - 8613	14.15	15.20	16.25	17.30	จ.อ.พ.พ.อ. / Mon.Tue.Wed.Thu.Fri
	SL 8608 - 8609	15.00	16.05	17.00	18.10	อ.พ.อ.อ.อ. / Tue.Thu.Sat.Sun.
		15.10	16.15	17.00	18.05	จ.พ.ศ. / Mon.Wed.Fri.
	SL 8610 - 8611	20.30	21.35	22.30	23.40	ทุกวัน / Daily
	เที่ยวบิน / Flight	จาก หาดใหญ่ HDY	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง หาดใหญ่ HDY	หมายเหตุ
SL 8590 - 8591	13.05	15.15	16.00	18.25	จ.พ.ศ. / Mon.Wed.Fri.	
	13.55	16.05	17.40	20.00	ส.อ. / Sat. ,Sun	

กานแอร์ (Kan Air) สนามบินอุดรธานี 042-931646 Call Center 02 - 5516111						
เที่ยวบิน / Flight		จาก อุบลราชธานี UTP	ถึง อุดรธานี UTH	จาก อุดรธานี UTH	ถึง อุบลราชธานี UTP	หมายเหตุ
	K8 5343 - 5344	15.00	16.50	17.20	19.10	จ.พ.ศ.อ. / Mon.Wed.Fri.Sun

* Update 1 พฤษภาคม 2558

ภาพที่ 4.1 ตารางเที่ยวบิน

ที่มา: (ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี, 2558)

1.4 นักลงทุนชาวไทย และชาวต่างชาติ นิยมเดินทางเข้าร่วมลงทุนกับนักธุรกิจไทย ณ จังหวัดอุดรธานี โดยจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

1.5 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ได้ประกาศให้เป็นสนามบินนานาชาติ ซึ่งสามารถรองรับสายการบินระหว่างประเทศทำการบินมายังท่าอากาศยานฯ (ท่าอากาศยานได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร และผู้โดยสารสามารถทำพิธี CIQ (Customs Immigration Quarantine))

1.6 ผลประกอบการที่ผ่านมา ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีนักท่องเที่ยวใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถตรวจสอบจากแผนงาน และโครงการต่าง ๆ ของจังหวัดอุดรธานี

2) ในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด

ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน ประกอบด้วย UD1, UD2, UD3, UD4, UD5, UD6, UD7, UD8, UD9, UD10, UD11, UD12, UD13, UD14, UD15, UD16, UD17, UD18, UD19, UD20

รหัส	ความคิดเห็น
UD1	ทำเลที่ตั้งเหมาะสม การติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านทำให้นิยมใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี อีกทั้งสายการบินมีระบบเครือข่ายที่เชื่อมโยงภายในประเทศ และระหว่างประเทศเป็นอย่างดี
UD2	มีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากมีความสะดวกสบายด้านการคมนาคมขนส่งทางบก ในการเชื่อมต่อระหว่างเมือง และจังหวัดอุดรธานี
UD3	การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้สูง ยกเว้นการพัฒนาด้านการรับขนสินค้ายังต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษา
UD4	การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเป็นไปได้สูง นอกจากนี้จากคำตอบข้อ 1. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางอากาศของประเทศเพื่อนบ้านได้อีกด้วย
UD5	การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้สูง เพราะจังหวัดอุดรธานีมีข้อได้เปรียบหลายด้าน ได้แก่ - ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นสนามบินนานาชาติ

รหัส

ความคิดเห็น

- จำนวนผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก และสูงขึ้นเรื่อย ๆ
- ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่น ๆ ได้เปรียบเสมือนไฮแมงมูม เป็นจุดเชื่อมต่อกระจายผู้โดยสาร
- จุดได้เปรียบ คือ ผู้โดยสารสามารถขึ้นรถโดยสารไปโดยประชาชนลาว เดินทางมายังท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อใช้บริการต่อไปยังจุดหมายปลายทาง
- หน่วยราชการ และผู้ประกอบการด้านธุรกิจได้เดินทางไปทำความเข้าใจกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม

UD6

- การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นั้น มีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากศักยภาพในด้านต่าง ๆ ของท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา นั้น มีความพร้อมในหลายด้าน ได้แก่
1. ท่าอากาศยาน มีความเหมาะสม สะดวกต่อการคมนาคมทางบก เพื่อส่งต่อผู้โดยสารไปยังพื้นที่ใกล้เคียง
 2. จำนวนเที่ยวบินที่มีปริมาณมาก และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้โดยสารมีความสะดวกในการเดินทาง ตามกำหนดเวลาที่ต้องการในประเด็นนี้ค่อนข้างชัดเจนโดยจะเห็นได้จากพื้นที่ข้างเคียงแม้จะมีท่าอากาศยานในจังหวัดอยู่แล้ว แต่ก็ต้องมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เพราะความสะดวกในการเดินทางตามเวลาที่กำหนด
 3. อาคารผู้โดยสาร ภายหลังเมื่อส่วนต่อเติมอาคารเสร็จกลางปี พ.ศ.2558 สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินได้อย่างเพียงพอ

UD7

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาสู่การเป็นศูนย์กลางทางด้านการรับขนส่งผู้โดยสารเป็นไปได้สูง ในเบื้องต้นขอให้จัดระบบการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าอากาศยานฯ ให้พร้อม เพื่อตอบรับกับการเข้าสู่ AEC โดยจะมีผู้โดยสารจากประเทศอื่น ๆ เดินทางมายังท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อเดินทางต่อไปยังประเทศอื่น ๆ อีกมากมาย

UD8

ข้อเท็จจริง ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นสนามบินนานาชาติอยู่แล้ว การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารจึงเป็นไปได้สูง เนื่องจากประชาชนในจังหวัดอู่ตะเภาใช้บริการทางอากาศ นอกจากทางบก ปัจจุบันตัวแทนผู้ประกอบการก็มีการติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ

รหัส

ความคิดเห็น

เวียดนาม การแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยวระหว่างกันมาช้านาน เช่น อุตรธานี – เวียดนาม
อุตรธานี – หลวงพระบาง

UD9

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีเป็นไปได้มาก

- เนื่องจากระบบพื้นฐาน และศักยภาพของท่าอากาศยานฯ มีความแข็งแกร่ง จากอดีตที่ผ่านมา ท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีเป็นฐานทัพของสหรัฐอเมริกา ซึ่งสร้างไว้สำหรับการใช้ภารกิจของทหาร และยังมี Runway ที่ยาวกว่าท่าอากาศยานอื่นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

UD9

- ระยะเวลาการเดินทางจากอุตรธานี ไปยังฮานอย ใช้เวลาไม่ถึง 1 ชั่วโมง อุตรธานี - เชียงใหม่ ใช้เวลา 1 ชั่วโมง อุตรธานี-เชียงราย ไม่เกิน 1 ชั่วโมง จึงเป็นที่สนใจของประชาชนที่ใช้บริการมาก

- ท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีมี Runway กว้าง สำหรับท่าอากาศยานอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมี Runway แคบ

- ปัจจุบันสายการบินภายในประเทศให้บริการอยู่ 5 สายการบิน และอนาคตมีสายการบินเพิ่มอีกอย่างน้อยอีก 1 สายการบิน คือ สายการบินกานต์แอร์

- จังหวัดอุตรธานีมีสาธารณูปโภคทุกอย่างครบครัน สะดวกสบาย ประชาชน สปป. ลาว และเวียดนามนิยมท่องเที่ยว และใช้บริการด้านการแพทย์เป็นอย่างมาก

UD10

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีให้ป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้สูง โดยบริหารพื้นที่ในท่าอากาศยานให้มีกิจกรรมหลากหลายเช่น มีร้านค้าชั้นนำทันสมัย สวยงาม เพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ และสมควรมีร้านค้าปลอดภาษี เพื่อให้ผู้ใช้บริการในช่วงรอการขึ้นเครื่องบิน สามารถเดินเลือกซื้อสินค้าตามร้านค้าชั้นนำของท่าอากาศยานได้

UD11

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีให้ป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้สูง

UD12

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีให้ป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้ แต่ต้องพัฒนา ปรับปรุงอีกหลาย ๆ ด้าน ทั้ง อาคารสถานที่ บุคลากร และหน่วยงานสนับสนุน

UD13

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีให้ป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้มาก

UD14

การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานีให้ป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเมื่อพิจารณาจากภูมิศาสตร์ที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานี ซึ่งไม่อยู่ใจกลาง

รหัส

ความคิดเห็น

- ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อาจมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งค่อนข้างสูง อีกทั้งการขนส่งสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างก็ทำได้ลำบาก หากต้องการเปิดเป็นศูนย์กลางจริง ๆ สมควรหาจุดเชื่อมต่อระหว่างการเป็นศูนย์กลางรองรับได้ทั้งอีสานตอนบน และตอนล่าง พร้อมเพิ่มศักยภาพในการขนส่งภาคพื้นให้มีความสะดวกด้วย
- UD15 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเป็นไปได้สูง หากมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- UD16 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารมีความเป็นไปได้ และปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้มีการสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีกหลัง และสะพานเทียบเพิ่มขึ้นด้วย อีกทั้งยังมีพื้นที่ว่างภายในเขตสนามบินที่จะต่อเติม/เพิ่มพื้นที่ลานจอดอากาศยาน รวมถึงพื้นที่ในการสร้างอาคาร/ลานจอดรถยนต์ให้กับลูกค้าผู้โดยสารได้อีก (ถ้ามีงบประมาณสนับสนุนในการก่อสร้างเพิ่มจากรัฐบาล)
- UD17 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีโอกาสเป็นไปได้สูง ได้แก่
1. การเป็นศูนย์รวมสินค้าของภาคอีสานตอนบน และประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งช่วยเพิ่มมูลค่าและสร้างโอกาสในการขนส่งทางอากาศต่อไป ปัจจุบันมีโรงงานผลิตสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ที่อาศัยแรงงานในพื้นที่ และขนส่งทางอากาศไปยังกรุงเทพฯ เพื่อส่งต่อไปต่างประเทศ แต่ยังไม่มีการประกอบกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ทางอากาศในพื้นที่ นโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมภายในจังหวัด และแนวคิดการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในจังหวัดอุดรธานีบนพื้นที่ที่ตั้งอยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีประมาณ 12 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองประมาณ 14 กิโลเมตร เพื่อเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์
 2. นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานให้สามารถรองรับเที่ยวบินมากขึ้น นอกจากนี้หากมีการพัฒนา Cargo Terminal จะทำให้การขนส่งสินค้ามีมาตรฐาน สะดวก และบริหารจัดการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ปัจจุบันเป็นเพียงพื้นที่ชั่วคราว)
- UD18 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีโอกาสเป็นไปได้ หน่วยงานจังหวัด/ประเทศต้องร่วมมือกัน
- UD19 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีโอกาสเป็นไปได้ ดังนี้
1. มีโอกาสความเป็นไปได้อย่างสูง

รหัส

ความคิดเห็น

2. จังหวัดอุดรธานีเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้ประเทศเพื่อนบ้าน
- UD20 การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีโอกาสเป็นไปได้สูง เพราะมีจังหวัดใกล้เคียงที่ติดกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และจังหวัดอื่น ๆ ที่ยังไม่มี สนามบิน



ภาพที่ 4.2 บริเวณพื้นที่ทางวิ่ง และลานจอดท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา: (กรมท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน)

สรุปผลข้อมูลผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน

ในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเป็นไปได้สูง เนื่องจาก

2.1 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ใกล้กับประเทศเพื่อนบ้าน จึงทำให้นักธุรกิจนิยมใช้บริการทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี อีกทั้งสายการบินมีระบบเครือข่ายที่เชื่อมโยงภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นอย่างดี

2.2 จังหวัดอุดรธานีมีการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็ว ทั้งการขนส่งทางบก (รถประจำทาง) และทางอากาศ

2.3 จังหวัดอุดรธานีมีสาธารณูปโภคทุกอย่างครบครัน สะดวกสบาย ประชาชนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนามนิยมเดินทางเข้ามายังประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ เพื่อติดต่อธุรกิจ การท่องเที่ยว และใช้บริการด้านการแพทย์

2.4 จำนวนผู้ใช้บริการ และจำนวนเที่ยวบินมีอัตราการเพิ่มสูงขึ้น และปัจจุบันมีสายการบินประจำภายในประเทศไทย ทำการบินเข้า/ออก จังหวัดอุดรธานี รวม 6 สายการบิน

2.5 หน่วยงานราชการ และผู้ประกอบการด้านธุรกิจได้เดินทางเชื่อมสัมพันธ์ไมตรี และทำข้อตกลงฯ กับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม

2.6 ปัจจุบันระยะเวลาการเดินทางจากแต่ละสถานที่ใช้เวลาการเดินทางเพียงระยะสั้น เช่น

- อุดรธานี/सानอย ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง

- อุดรธานี/เชียงใหม่ ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง

- อุดรธานี/เชียงราย ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง

จึงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด และประหยัดเวลาการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการทำอากาศยานฯ

2.7 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ปัจจุบันมี 2 ทางวิ่ง สะพานเทียบอาคาร 2 หลุมจอด เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีทางวิ่งเพียง 1 ทางวิ่ง

2.8 จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์รวมสินค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมที่มีโรงงานผลิตสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนยานยนต์

2.9 รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้สามารถรองรับเที่ยวบินมากขึ้น

3) ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร

ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน ประกอบด้วย UD1, UD2, UD3, UD4, UD5, UD6, UD7, UD8, UD9, UD10, UD11, UD12, UD13, UD14, UD15, UD16, UD17, UD18, UD19, UD20

รหัส

ความคิดเห็น

UD1 ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ

1. ความเป็นระบบราชการของการจัดการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว ตอบสนองความต้องการ
2. งบประมาณ
3. อัตราค่าลิ้งคน
4. ลานจอดรถยนต์มีจำนวนจำกัด
5. มลภาวะทางเสียง ทำให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีเรื่องร้องเรียน

รหัส

ความคิดเห็น

6. ข้อจำกัดในขีดความสามารถในการใช้สนามบิน ปัจจุบันใช้ร่วมกับทางทหาร ทำให้ไม่เป็นเอกเทศในการใช้พื้นที่อย่างเต็มที่ ซึ่งเกิดปัญหาต่อเนื่องในระยะยาว
- UD2 ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ
1. ข้อจำกัดด้านพื้นที่อาคาร ลานจอดรถยนต์ไม่เพียงพอ
 2. ไม่มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการ เช่น งบประมาณ ต้องดำเนินการตามระเบียบของทางราชการ
- UD3 ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ
1. ไม่มีเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศ
 2. สายการบินที่ให้บริการมีเพียงสายการบินภายในประเทศเท่านั้น
- UD4 ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ดังนี้
1. ขาดการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 2. ขาดการส่งเสริม และการสนับสนุนอย่างจริงจัง
 3. ขาดแคลนงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยานฯ อย่างต่อเนื่อง
- UD5 ปัญหา และอุปสรรค
- ภายในประเทศ
1. โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไม่เพียงพอ บุคลากรจำนวนน้อย สิ่งอำนวยความสะดวกมีจำกัด เช่น ปัจจุบันมีสะพานเทียบ 1 หลุมจอด และอนาคตมีเพิ่มอีก 1 หลุมจอด แต่ตามความเป็นจริง ถ้ามีความประสงค์ที่จะพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ท่าอากาศยานฯ ควรมีอย่างน้อย 4 หลุมจอดถึงเพียงพอต่อการให้บริการ
 2. พื้นที่ใกล้ท่าอากาศยานมีประชาชนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก
- ต่างประเทศ
3. ระบบ CIQ. ยังไม่มีความพร้อมที่จะรองรับ
 4. ภาครัฐ เอกชน ในประเทศ และต่างประเทศ ต้องมีความร่วมมือให้มากกว่านี้ และการบริหารต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง
- UD6 ปัญหาและอุปสรรค ดังนี้
1. ความคล่องตัวในการบริหารงานด้านบุคคล กรณีต้องเพิ่ม หรือจัดบุคลากรให้มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการกิจของท่าอากาศยาน อาจมีความล่าช้า เนื่องจากท่าอากาศยาน

รหัส

ความคิดเห็น

นานาชาติอุดรธานี สังกัดกรมการบินพลเรือน ซึ่งมีหน้าที่กำกับและดูแลท่าอากาศยานทั้ง 28 แห่ง จึงอาจจะส่งผลให้ไม่สามารถจัดหา หรือเตรียมบุคลากรให้เพียงพอหรือเหมาะสม ต่อปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. ความคล่องตัวในการบริหารด้านงบประมาณ อาจมีความล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สังกัดกรมการบินพลเรือน และจัดสรรงบประมาณให้กับของท่าอากาศยานฯ
3. แนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ให้ถูกต้องและเหมาะสมต่อสภาพพื้นที่ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม เนื่องจากทิศทางการพัฒนาในปัจจุบัน นั้น เป็นการพัฒนาในรูปแบบตั้งรับ คือ ต้องรอให้เกิดปัญหาหรือเกินขีดความสามารถก่อน จึงนำปัญหามาศึกษา และแก้ไข
4. กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานราชการ การแก้ไขปัญหา และหาแนวทางอาจใช้ระยะเวลาการพิจารณานาน และไม่ทันต่อเหตุการณ์ เพื่อหาแนวทางแก้ไข หรือปรับปรุงเพิ่มเติม ซึ่งอาจจะไม่สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

UD7 ปัญหา และอุปสรรคต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ

1. กรณีสายการบินต่างประเทศทำการบินมายังอุดรธานี ผู้โดยสารต้องทำพิธีตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากร ซึ่งค่อนข้างล่าช้า เนื่องจากไม่มีเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากร ประจำท่าอากาศยานฯ จึงทำให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงกับสายการบินฯ ในการต้องเชิญเจ้าหน้าที่ของทั้งสองหน่วยเดินทางมาปฏิบัติงานดังกล่าว
2. อาคารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร ถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีการเพิ่มเติมอาคาร เพื่อแยกประเภทอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ แต่ก็ยังไม่แล้วเสร็จ
3. ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการขยายธุรกรรมของท่าอากาศยานฯ เพราะถูกจำกัดด้วยงบประมาณของรัฐ
4. บุคลากรท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้รับผลตอบแทนน้อยกว่าปริมาณงานที่ปฏิบัติ จึงทำให้ขาดขวัญ และกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่
5. มุมมองของผู้บริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีขีดจำกัด เพราะอยู่ภายใต้กรอบนโยบายของกรมการบินพลเรือน

รหัส

ความคิดเห็น

6. ความไม่ชัดเจนของการสื่อสาร กฎ ระเบียบต่าง ๆ ต้องมีการเปลี่ยนแปลง
- UD8 ปัญหา และอุปสรรค ดังนี้
1. ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากนอกระบบเช่น กระบวนการเชิญเจ้าหน้าที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากร ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง เพราะหน่วยงานทั้งสองไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยานฯ
 2. สถานจอร์จนต์ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีไม่เพียงพอ
 3. ระบบกระบวนการทำงานมีขั้นตอนมาก และไม่ทันต่อเหตุการณ์ ไม่สามารถขับเคลื่อนไปพร้อมกับความเจริญของจังหวัดอุดรธานี
 4. บุคลากรมีจำนวนจำกัด
 5. ระบบของกระบวนการทางการเมือง เข้าแทรกแซงการดำเนินการของท่าอากาศยานฯ
- UD9 ปัญหา และอุปสรรค ดังนี้
1. อาคารผู้โดยสารไม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพียงพอ
 2. ไม่มีรถประจำทางผ่านเข้า/ออก ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี นอกจากรถลีมูซีนของบริษัทที่ได้รับสัมปทานในท่าอากาศยานฯ
 3. การให้บริการด้านอาหารมีจำนวนจำกัด และไม่หลากหลาย
 4. การบริหารจัดการด้านการให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกยังไม่เพียงพอ
 5. ระบบด้านการจัดส่งสินค้ายังไม่สามารถจัดส่งสินค้าขนาดใหญ่ และสินค้าจำนวนมาก เพราะมีเจ้าหน้าที่ประจำฝ่ายสินค้าจำนวน 1 – 2 คน และ ไม่มีอุปกรณ์ทุนแรงในการขนส่ง
 6. ระบบทางด้านการเมือง ส่วนใหญ่จะเข้ามาแทรกแซงการลงทุน
 7. จังหวัดอุดรธานีเป็นจุดวิกฤติ สามารถเป็นจุดขนส่ง และพักยาเสพติด เพราะเป็นจังหวัดที่เชื่อมต่อแบบไข่มุกรูม ไปยังจังหวัดอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสามารถเชื่อมต่อไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
 8. ทางเข้า/ออก ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์เสมอ
 9. วัสดุสิ่งก่อสร้างอาคาร ไม่ค่อยมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากการเรียกผลประโยชน์จากผู้รับเหมาก่อสร้าง ทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องลดคุณภาพของวัตถุดิบ
- UD10 ปัญหา และอุปสรรค คือ ท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้ระบบราชการ ซึ่งมีขั้นตอน และการสื่อสารที่เป็นอุปสรรค

รหัส	ความคิดเห็น
UD11	ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ อาคารสถานที่ไม่เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ
UD12	ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ อาคารสถานที่ บุคลากร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และพิธีการต่าง ๆ มีข้อจำกัด
UD13	ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ อาคารสถานที่ไม่เพียงพอ
UD14	ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปัญหาเรื่องสถานที่ของท่าอากาศยานฯ ไม่เหมาะสม ถนนทางเข้า/ออก ท่าอากาศยานฯ ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่มีเที่ยวบินประจำต่างประเทศทำการบินมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
UD15	ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ การจัดการทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน การขนส่งเอกสาร และจุด x-ray มีข้อจำกัด
UD16	ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีปัญหาด้านการจ่อครยนต์สำหรับพนักงานสายการบิน ผู้โดยสาร บริษัท และห้างร้าน และประชาชนที่มาใช้บริการท่าอากาศยานฯ ไม่เพียงพอ เห็นได้จากลานจ่อครยนต์ การจ่อครยชื้อนคัน และจ่อครยมนที่ใช้อยู่ภายในเขตท่าอากาศยานฯ ทุกวัน บุคลากรภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีก็มีจำนวนจำกัด การบริหารจัดการด้านบุคลากรเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานฯ ไม่คล่องตัว และการจราจรด้านหน้าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตรงข้ามกับโรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์รยนต์/จักรยานยนต์ ขับค่อนข้างเร็ว และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง
UD17	ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ 1. ปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศ มีเพียงเที่ยวบินเช่าเหมาลำเท่านั้น 2. การเชื่อมโยงเครือข่ายกับต่างประเทศมีปริมาณน้อย ทำให้ขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถึงท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นเพียงเส้นทางระยะสั้น ทำให้การขนส่งทางอากาศไม่สามารถแข่งขันกับรถบรรทุก เจ้าของสินค้าเลือกที่จะขนส่งทางรถบรรทุกไปยังสุวรรณภูมิแทนการขนส่งทางอากาศจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีต่อไปยังต่างประเทศ ผลลัพธ์ คือ ต้นทุนต่ำกว่าทางอากาศ

รหัส

ความคิดเห็น

3. สายการบินที่มาใช้บริการส่วนใหญ่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ เน้นส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยใช้เครื่องบินขนาดเล็ก มีพื้นที่สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศน้อยมาก
- UD18 พื้นที่อาคารสถานที่ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไม่สามารถจุผู้โดยสารได้เพียงพอ ในกรณีที่มีการจราจรหนาแน่น และผู้โดยสารเดินทางจำนวนมาก
- UD19 ปัญหา และอุปสรรค ดังนี้
1. หน่วยงานราชการเป็นผู้จัดสรรงบประมาณให้ท่าอากาศยานฯ ทำให้ไม่เกิดสภาพคล่องในการบริหารท่าอากาศยานฯ
 2. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน
 3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารท่าอากาศยานต้องได้รับอนุมัติจากจากหน่วยราชการ
 4. บุคลากรยังไม่พร้อม คือ เจ้าหน้าที่สำนักตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ศุลกากรไม่ได้ประจำ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
 5. สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบด้านเทคโนโลยียังล้าช้า
- UD20 ปัญหา และอุปสรรค คือ อาคารรองรับผู้โดยสารยังมีขนาดเล็กเกินไป

ข้อสรุปผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน



ภาพที่ 4.3 บริเวณภายในอาคารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ

3.1 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีบริหารจัดการโดยกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลของทางราชการที่มีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติต่าง ๆ ไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจด้านการขนส่ง โดยเฉพาะธุรกิจประเภทท่าอากาศยานที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูง ความรวดเร็ว และรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี

3.2 ความเป็นระบบราชการ การบริหาร และจัดการด้านท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทัน่วงที

3.3 กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) เป็นหน่วยงานที่จัดสรรงบประมาณให้ท่าอากาศยานฯ ซึ่งงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรไม่เพียงพอต่อการพัฒนาท่าอากาศยาน และการบริหารงาน

3.4 บุคลากรที่ประจำท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีจำนวนจำกัด อัตราผลตอบแทนต่ำ รวมทั้งขาดความรู้ความชำนาญในการดำเนินงาน

3.5 การตัดสินใจ และการบริหารงานของผู้บริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีข้อจำกัด เนื่องจากขอบเขตการพิจารณา ต้องอยู่ภายใต้กรอบนโยบายของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

3.6 ระบบกระบวนการทำงานมีขั้นตอนมาก ทำให้ไม่สามารถผลักดัน และขับเคลื่อนไปพร้อมกับความเจริญก้าวหน้าของจังหวัดอุดรธานี

3.7 ระบบการจัดการด้านลานจอดรถยนต์มีจำนวนจำกัด และไม่เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ

3.8 ข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการใช้ท่าอากาศยาน ไม่สามารถให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากมีประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้ส่งเอกสารร้องเรียนเกี่ยวกับมลภาวะทางเสียง

3.9 ขาดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เนื่องจากการดำเนินงานอยู่ภายใต้กฎระเบียบของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

3.10 ปัจจุบันยังไม่มีเที่ยวบินประจำรับขนผู้โดยสารระหว่างประเทศ ทำการบินมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

3.11 ขาดการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.12 ขาดการส่งเสริม และการสนับสนุนอย่างจริงจังจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

3.13 ระบบ Customs Immigration Quarantine : CIQ ยังไม่มีความพร้อมที่จะรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ กล่าวคือ ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ท่าอากาศยานประจำอยู่พื้นที่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี แต่เจ้าหน้าที่สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองต้องเดินทางจากด่านหนองคาย เพื่อมาปฏิบัติ

หน้าที่ ณ ท่าอากาศยานฯ ทำให้เพิ่มค่าใช้จ่าย ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าว สายการบินต่างประเทศต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ทำให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มสูง ดังนั้น สายการบินต่างประเทศจึงใช้เป็นเหตุผลหนึ่งที่ไม่พร้อมจะทำการบินมายัง ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

3.14 ภาครัฐราชการ และภาคเอกชน จะต้องร่วมมือในการขับเคลื่อนเชิงรุกให้มากกว่าปัจจุบัน และการบริหารงานต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

3.15 อาคารสถานที่ของท่าอากาศยานมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร แม้ว่า ปัจจุบันมีการสร้างอาคารหลังใหม่เพิ่มเติมอีกจำนวน 1 หลัง รวมเป็นจำนวน 2 หลัง ซึ่งแยกประเภทภารกิจออกเป็น 2 ประเภท คือ หลังที่ 1 อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ หลังที่ 2 อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

3.16 การให้บริการด้านร้านอาหาร มีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร

3.17 ทางเข้า/ออก ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากระบบการบริหารด้านการจราจรมีข้อจำกัด

3.18 วัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างอาคารไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากการเรียกผลประโยชน์จากผู้รับเหมาก่อสร้าง ทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องลดคุณภาพของอุปกรณ์ต่าง ๆ

3.19 สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสารสนเทศต่าง ๆ ยังมีข้อจำกัด

3.20 ระบบการเมืองต้องไม่เข้าไปแทรกแซงการบริหารงานของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

4) ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร

ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน ประกอบด้วย UD1, UD2, UD3, UD4, UD5, UD6, UD7, UD8, UD9, UD10, UD11, UD12, UD13, UD14, UD15, UD16, UD17, UD18, UD19, UD20

รหัส	ความคิดเห็น
UD1	ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร คือ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องครบถ้วน เช่น Runway, Taxiway การปฏิบัติตามมาตรฐานการบินต่าง ๆ เพื่อให้ท่าอากาศยานมีความปลอดภัย
UD2	ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร คือ - จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว - การคมนาคมที่สะดวก - ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

รหัส	ความคิดเห็น
UD3	ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร คือ การกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์ในพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีแล้ว ต้องปฏิบัติตามแผนให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้
UD4	ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารปัจจัยสนับสนุนหลัก คือ แหล่งที่ตั้งของจังหวัดอุดรธานีที่มีจุดเชื่อมโยงต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และจังหวัดอุดรธานีถือว่าเป็นจังหวัดใหญ่ในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีประชากรมาก นอกจากนี้ด้วยเหตุที่กรมการบินพลเรือนและคณะกรรมการ First port of departure และ First port of arrival ส่งเสริม และให้การสนับสนุนการให้บริการของสายการบิน และส่งเสริมการเป็นสนามบินศุลกากร จึงทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศไทย
UD5	ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร คือ - สภาพภูมิศาสตร์ - ศูนย์กลางการค้า การลงทุนของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน - นักศึกษาจำนวนมากในภูมิภาค เข้าศึกษาที่มหาวิทยาลัยในจังหวัดอุดรธานี - ชาวต่างชาตินิยมแต่งงานกับผู้หญิงไทยในจังหวัดอุดรธานีเป็นจำนวนมาก ปัจจุบันมีไม่น้อยกว่า 5,000 ครอบครัว
UD6	การส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีกลายเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งนั้น ต้องอาศัยปัจจัย ดังนี้ 1. การให้ความร่วมมือระหว่างกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ของจังหวัดอุดรธานี เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ 2. การขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่ของจังหวัดอุดรธานี เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนทางด้านการคมนาคม เศรษฐกิจ ให้มีความเหมาะสมต่อการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC ต่อไป 3. ควรมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เพื่อให้เกิดความคล่องตัวมีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานในด้านต่าง ๆ ในระดับสากลต่อไป 4. การกำกับดูแลมาตรฐานในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านการบิน ด้านความปลอดภัย เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสังกัดกรมการบินพลเรือน จึงถือเป็นหน่วยงาน

รหัส

ความคิดเห็น

เดียวกัน ดังนั้นในการตรวจสอบและการควบคุมมาตรฐานด้านต่าง ๆ จึงไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ และอย่างเป็นรูปธรรมได้

- UD7 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร คือ จังหวัดอุดรธานีมีพื้นที่ทำเลเป็นศูนย์กลางในเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- UD8 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่
1. ผู้ประกอบการของจังหวัดอุดรธานีจะเป็นผู้ติดต่อประสานกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่หน่วยราชการต้องสนับสนุนผู้ประกอบการฯ เพื่อให้เกิดสำเร็จ และเป็นแนวทางเดียวกัน
 2. ส่วนราชการ (กรมการbinพลเรือน สำนักตรวจคนเข้าเมือง และกรมศุลกากร) ต้องอำนวยความสะดวกให้กับสายการบินต่างประเทศด้วย
- UD9 ปัจจัยในการสนับสนุน และส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง ดังนี้
1. กรมการbinพลเรือนต้องพิจารณาจัดสรรเส้นทางbinใหม่ให้เชื่อมต่อบหว่างเส้นทางbin เพื่อให้สายการบินที่ได้รับสัมปทานทำการbinคุ้มทุน
 2. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีต้องออกจากระบบของหน่วยราชการ คือ กรมการbinพลเรือน
 3. กองทัพควรเคลื่อนพลออกจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และให้ท่าอากาศยานฯ เป็นสนามbinพลเรือนเท่านั้น
 4. ต้องมีระบบด้านความปลอดภัยอย่างสูง
- UD10 ปัจจัยในการสนับสนุน และส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง คือ
1. ปริมาณของจำนวนเที่ยวbinเพิ่มขึ้น ทำให้นักลงทุนกล้าตัดสินใจที่จะเข้ามาลงทุน
 2. จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางการค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ตั้งแต่ยุคหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้มีการติดต่อการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
 3. ผู้ใช้แรงงานของจังหวัดอุดรธานีมีถึง 6,000-7,000 คน เดินทางเพื่อทำงาน ณ ต่างประเทศ และนำเงินตราจากต่างประเทศเข้ามายังอุดรธานี

รหัส

ความคิดเห็น

4. ความน่าสนใจในแหล่งท่องเที่ยว อารยธรรมเก่าแก่กว่า 5,000 ปี มีแหล่งธรรมชาติ และทะเลบัวแดงที่ขึ้นชื่อของประเทศไทย
5. มีเกิอาจารย์ดัง ๆ มากมายในจังหวัดอุดรธานี
- UD11 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ความสะดวก รวดเร็ว
- UD12 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ การลงทุน และวิสัยทัศน์จากส่วนกลาง
- UD13 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ความเข้มแข็งของแต่ละสายการบิน บุคลากร ความรู้ ภาษาและการส่งเสริมการท่องเที่ยว
- UD14 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ การเติบโตของจังหวัดอุดรธานี แรงงานท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสามารถใช้เป็นจุดลำเลียงสินค้าไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวสามารถนำไปสู่ความสำเร็จในอนาคตได้
- UD15 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการใด ๆ
- UD16 ปัจจัยสำคัญคือ ภูมิประเทศและที่ตั้งของเมืองจะเป็นศูนย์กลางของหลายๆ จังหวัดที่อยู่รอบๆ จังหวัดอุดรธานี เช่น หนองบัวลำภู หนองคาย เลย สกลนคร นครพนม และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รวมถึงเอกลักษณ์ด้านวัฒนธรรม ด้านอาหาร วิถีชีวิตผู้คนภายในพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน และประชาชนในจังหวัดอุดรธานีเป็นมิตร จิตใจโอบอ้อมอารี
- UD17 ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ
1. ความชัดเจนของนโยบายภาครัฐที่มุ่งเน้นให้อุดรธานีเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 2. การพัฒนา Cargo Terminal ที่ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี การส่งเสริมการลงทุนทั้งใน Cargo Terminal และคลังสินค้า หรือสร้างมูลค่าเพิ่ม
 3. การพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัด จังหวัดใกล้เคียง และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- UD18 ปัจจัยในการสนับสนุน และส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่ง ได้แก่

รหัส

ความคิดเห็น

1. จำนวนสายการบิน
 2. การท่องเที่ยว/สถานที่ท่องเที่ยว
 3. จำนวนนักท่องเที่ยว
 4. ประชาสัมพันธ์
- UD19 ปัจจัยในการสนับสนุน และส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีฯ ได้แก่
1. ยกเว้นค่าธรรมเนียม หรือให้ส่วนลด เพื่อดึงดูดสายการบิน
 2. ความพร้อมของสถานที่
 3. สิ่งอำนวยความสะดวก ร้านค้า ร้านปลอดภาษี
- UD20 ปัจจัยในการสนับสนุน และส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีฯ ได้แก่
- การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการลงทุนในจังหวัดอุดรธานี
 - ความรวดเร็ว ความตรงต่อเวลา ลดข้อผิดพลาดต่าง ๆ

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน

ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร ดังนี้

- 4.1 สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต้องครบถ้วน เช่น ทางวิ่ง ลานจอดอากาศยาน การปฏิบัติตามมาตรฐานการบินต่าง ๆ เพื่อให้ทำอากาศยานมีความปลอดภัย
- 4.2 จำนวนสายการบิน เที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
- 4.3 ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สมควรมีร้านค้าปลอดภาษี (Duty Free) และร้านค้าชั้นนำให้มีความหลากหลายมากขึ้น
- 4.4 การคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วทั้งทางบก และทางอากาศ
- 4.5 ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานี โดยเปรียบเทียบกับ GDP ของจังหวัดอุดรธานี
- 4.6 ท่าอากาศยานของจังหวัดอุดรธานีเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และประเทศเพื่อนบ้าน
- 4.7 ส่งเสริมจังหวัดอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการลงทุนของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
- 4.8 จากการเปิด AEC ทำให้นักศึกษาจากประเทศเพื่อนบ้านนิยมเดินทางเข้าศึกษาที่มหาวิทยาลัยในจังหวัดอุดรธานีเป็นจำนวนมาก

4.9 ชาวต่างประเทศนิยมแต่งงานกับผู้หญิงไทย และตั้งถิ่นฐานอยู่ที่จังหวัดอุดรธานี ปัจจุบันครอบครัวชาวต่างชาติอาศัยอยู่จังหวัดอุดรธานีประมาณ 5,000 ครอบครัว

4.10 ผู้ใช้แรงงานชาวอุดรธานีประมาณ 6,000 - 7,000 คน นิยมไปทำงานที่ต่างประเทศ และเดินทางกลับภูมิลำเนา พร้อมทั้งนำเงินตราต่างประเทศกลับสู่จังหวัดอุดรธานี

4.11 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์จังหวัดอุดรธานี เช่น สถานที่ท่องเที่ยว อารยธรรมเก่าแก่กว่า 5,000 ปี แหล่งธรรมชาติ วิธีการดำเนินชีวิตของประชาชนในจังหวัดอุดรธานี มีเกิอาจารย์ ดัง ๆ ที่ชาวต่างชาติ และชาวไทยนิยมเลื่อมใส

4.12 เสริมสร้างความเข้มแข็งของแต่ละสายการบิน บุคลากร ความรู้ ภาษา และการส่งเสริมการท่องเที่ยว

4.13 กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ต้องมีนโยบายที่ชัดเจน และเป็นหน่วยแรกที่ขับเคลื่อนในการบุกเบิกการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร

5) หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือประสบความสำเร็จอย่างไร

ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน ประกอบด้วย UD1, UD2, UD3, UD4, UD5, UD6, UD7, UD8, UD9, UD10, UD11, UD12, UD13, UD14, UD15, UD16, UD17, UD18, UD19, UD20

รหัส

ความคิดเห็น

- UD1 หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ภาคเอกชนในสนามบิน หอการค้าสภาอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นแรงผลักดันในการขับเคลื่อนไปสู่รัฐบาลได้
- UD2 หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ
- ภาคราชการ คือ หน่วยงานราชการในพื้นที่ และกรมการบินพลเรือน
 - ภาคเอกชน คือ สมาคมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี หอการค้าจังหวัดอุดรธานี และชุมชนในท้องถิ่น
- UD3 หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการบินพลเรือน และภาคเอกชน

รหัส	ความคิดเห็น
UD4	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ 1. ภาครัฐ และจังหวัดอุดรธานี เพื่อสนับสนุนปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางถนน เพื่อเชื่อมต่อมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 2. สภาก่อการค้าจังหวัดอุดรธานี เพื่อส่งเสริมให้มีการส่งออกสินค้าจากท่าอากาศยานฯ และไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 3. กรมการบินพลเรือน เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ทั้งในส่วน of โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และการบริหารจัดการ (Airport Management) สายการบินเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการกับผู้โดยสารในประเทศ และระหว่างประเทศ
UD5	หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องจะรวมถึง หน่วยงานราชการจังหวัดอุดรธานี สำนักตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร และกรมการบินพลเรือน สำหรับภาคเอกชน ก็มีสภาอุตสาหกรรมจังหวัด สภาก่อการค้าจังหวัด การสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด
UD6	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนี้ 1. กรมการบินพลเรือน 2. หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ เช่น สำนักงานจังหวัดอุดรธานี อบจ.อุดรธานี และเทศบาลนครอุดรธานี 3. หน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่ เช่น หอการค้า สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวและโรงแรม
UD7	หน่วยงานที่ช่วยสนับสนุนท่าอากาศยานสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ 1. หน่วยงานของรัฐ คือ กรมการบินพลเรือน หน่วยงานท้องถิ่นของอุดรธานี 2. ภาคเอกชน คือ ประธานหอการค้าจังหวัด ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด และประธานสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด
UD8	หน่วยงานที่ช่วยสนับสนุนท่าอากาศยานสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ 1. ภาคราชการ 2. ภาคเอกชน
UD9	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 1. ภาคราชการ คือ หน่วยงานจังหวัด และกรมการบินพลเรือน

รหัส	ความคิดเห็น
	2. ภาคเอกชน และการท่องเที่ยว คือ ประธานหอการค้าจังหวัด ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด และประธานสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด
UD10	1. สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว 2. สภาอุตสาหกรรมจังหวัด สองหน่วยนี้เกี่ยวพันโดยตรงกับการเพิ่มปริมาณของผู้ใช้บริการทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี 3. หน่วยราชการ เช่น หน่วยงานในจังหวัดอุดรธานี กรมการบินพลเรือน 4. บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
UD11	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
UD12	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ กระทรวงคมนาคม และกรมการบินพลเรือน
UD13	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ กรมการบินพลเรือน
UD14	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ กรมการบินพลเรือน กระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา รัฐบาล นโยบายที่เอื้อต่อการพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และหอการค้าจังหวัด
UD15	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ ทำอากาศยาน
UD16	หน่วยราชการ สามารถให้ข้อมูลข่าวสารแก่สายการบินต่าง ๆ และประชาชนนจังหวัดอุดรธานีให้รวดเร็วจะทำให้มีการใช้บริการทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมากขึ้นอย่างแน่นอน
UD17	หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ต้องอาศัยหลายหน่วยทั้งภาครัฐ และเอกชน โดยกรมการบินพลเรือนเป็นผู้พัฒนา และบริหารทำอากาศยาน สามารถจัดสรรการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ ทำอากาศยานให้เหมาะสมต่อการรองรับเที่ยวบิน และการบริหารจัดการสินค้าได้ ส่วนการบริหารจัดการ Cargo Terminal และคลังสินค้าเพิ่มมูลค่า ควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ เพื่อความคล่องตัว

รหัส

ความคิดเห็น

- UD18 หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่
- รัฐบาล/นโยบาย
 - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
 - หน่วยงานทุกหน่วยของจังหวัด
- UD19 หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่
- ภาคเอกชน
- หอการค้าจังหวัด
 - สภาอุตสาหกรรมจังหวัด
 - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
 - สมาคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- ภาครัฐราชการ
- หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง
 - จังหวัดต้องช่วยสนับสนุนข้อมูลไปยังหน่วยงานต่าง ๆ
 - กรมการบินพลเรือน
 - กระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา
- UD20 หน่วยงานที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ อุตสาหกรรมการขนส่ง

ข้อสรุปผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 20 คน5.1 ภาครัฐราชการ

- กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ทำหน้าที่พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีทั้งในส่วน of โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การบริหารจัดการ (Airport Management)
- หน่วยงานในจังหวัดอุดรธานี ทำหน้าที่พัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจังหวัดให้มีเอกภาพ ยกระดับฝีมือแรงงาน เสริมสร้างสังคมที่มั่นคง และป้องกันปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่รัฐ
- สำนักตรวจคนเข้าเมือง ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการประทับตราตรวจลงตราผู้โดยสารชาวต่างชาติ

- กรมศุลกากร ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการตรวจตราด้านสินค้าต้องสำแดง
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ และสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี
- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกให้กับสายการบิน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการในท่าอากาศยาน

5.2 ภาคเอกชน

- สภาหอการค้าจังหวัดอุดรธานี ทำหน้าที่ส่งเสริมให้มีการส่งออกสินค้าจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม
- สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี ทำหน้าที่ส่งเสริม และประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว และชาวต่างชาติให้เดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดอุดรธานี
- สภาอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี ทำหน้าที่สนับสนุนด้านการผลิตอุตสาหกรรมจังหวัดอุดรธานี
- ชุมชนท้องถิ่น ทำหน้าที่สนับสนุน และเชิญชวนให้ชาวต่างชาติ และคนไทย ประทับใจในการเดินทางมายังจังหวัดอุดรธานี
- สายการบิน ทำหน้าที่รับขนส่งผู้โดยสาร และสินค้ามายัง/ออกจากอุดรธานี พร้อมวางแผนเพิ่มจำนวนสายการบิน และเที่ยวบินมายังอุดรธานี

6) ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 10 คน ประกอบด้วย UD1, UD2, UD4, UD5, UD6, UD7, UD8, UD9, UD10, UD17

รหัส

ความคิดเห็น

- UD1 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ เมื่อมีการเจริญเติบโตจุดหนึ่งจุดใด กรมการบินพลเรือนอาจพบทวนบทบาทภารกิจของกรมการบินพลเรือน เนื่องจากกรมการบินพลเรือนทำหน้าที่เป็นหน่วยงานที่ออกกฎระเบียบ วางแผนนโยบาย และกำกับดูแลสายการบินในอนาคตอาจไม่คล่องตัว และไม่เหมาะสม
- UD2 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่

รหัส

ความคิดเห็น

1. ด้านบริหารจัดการให้สอดคล้องกับภาวะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น การบริการด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรเตรียมความพร้อมตลอดเวลาเช่น CIQ. การให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงสามารถรองรับได้ทั้งเรื่องบุคลากร เจ้าหน้าที่ การรองรับการบริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย
 2. ผลตอบแทนบุคลากรให้สอดคล้องกับปริมาณงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน
- UD4 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร คือ หน่วยงานทุกภาคส่วน สมควรร่วมมือกันพัฒนาท่าอากาศยานฯ ในลักษณะของการทำงานร่วมกัน เพื่อก้าวไปสู่จุดประสงค์เดียวกัน การดำเนินการในลักษณะต่างคนต่างทำจะไม่สามารถนำท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่เป้าหมายที่ต้องการได้
- UD5 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่
1. หน่วยงานทางราชการ และเอกชน จะต้องมีการผลักดัน ขับเคลื่อนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารอย่างเป็นรูปธรรม และชัดเจน
 2. เห็นสมควรจัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานให้ชัดเจน รัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณอย่างเหมาะสมตามความเป็นจริง
- UD6 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เห็นควรปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการให้บริการ ความคล่องตัวในด้านการบริหารงบประมาณ และความสามารถในการบังคับใช้มาตรฐานด้านต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และอาจจะเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคอาเซียนในอนาคตอันใกล้ได้ด้วย ซึ่งการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี แนวทางหนึ่งที่เหมาะสม คือ การถ่ายโอนงานด้านการบริหารท่าอากาศยานให้หน่วยงานปกครองท้องถิ่นในพื้นที่ เช่น เทศบาลนครอุดรธานี ซึ่งมีความพร้อมในหลายด้านและสามารถทำงานร่วมกันกับหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนประเด็นการตรวจสอบและการควบคุมมาตรฐานในด้านต่าง ๆ ให้อยู่ในความดูแลของกรมการบินพลเรือนต่อไปนั้น โดยในการปรับเปลี่ยนรูปแบบนี้จะทำให้เกิดการประสานงานอย่างบูรณาการและส่งผลให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีกลายเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

รหัส

ความคิดเห็น

และก้าวสู่การเป็นศูนย์การด้านการขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาคอาเซียนในอนาคตอันใกล้ต่อไป

UD7 ข้อเสนอแนะ

1. ปฏิรูปบทบาทหน้าที่ของท่าอากาศยานเสียใหม่ เช่น ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีควรแยกออกจากกรมการบินพลเรือน
2. กรณีชาวต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทย ไม่ควรให้บุคคลเหล่านั้นต้องทำประกันสุขภาพ เนื่องจากแต่ละบุคคลย่อมทำประกันไว้กับประเทศของเขา ยกเว้น ชาวต่างชาติที่เป็นตลาดแรงงานก็อาจจะต้องทำประกัน
3. กรณีที่จะทำอะไรเพิ่มเติมกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ขอให้ประชาชน หรือผู้ประกอบการแต่ละหน่วยงานได้รับทราบในสิ่งที่จะพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

UD8 ข้อเสนอแนะ

ขอให้มีการรวมตัวระหว่างกรมการบินพลเรือน และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานเดียวกัน เพื่อง่ายต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี

UD9 ข้อเสนอแนะ

1. ขอให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจัดให้มีศูนย์ซ่อมอากาศยาน
2. การวางแผนในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีขอให้มองก้าวไปข้างหน้าอีก 20 ปี
3. ให้กรมการบินพลเรือนพิจารณาในการเชื่อมเส้นทางบินให้กับสายการบินต่าง ๆ ที่มีความประสงค์จะทำการบินมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
4. ถ้าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีสายการบินประจำทำการบินระหว่างประเทศเมื่อใด ขอให้จัดสรรพื้นที่ ร้านค้าปลอดภาษี (Duty Free) ขึ้น และมีร้านค้าที่มีตราสัญลักษณ์ดัง ๆ เปิดร้านที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี อาทิ Starbuck, KFC เป็นต้น
5. ให้กรมการบินพลเรือน และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมเป็นหน่วยงานเดียวกัน เพื่อการบริหารงานให้เกิดประสิทธิภาพ
6. ขอให้พัฒนาประสิทธิภาพของบุคลากรในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี พร้อมกับเพิ่มค่าตอบแทน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจให้กับบุคลากร

UD10 ข้อเสนอแนะ

1. ใช้การท่องเที่ยวพลิกฟื้นเศรษฐกิจ โดยให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเป็นอันดับต้น ๆ
2. พัฒนาในเชิงธุรกิจให้มีความหลากหลายยิ่งขึ้น

รหัส

ความคิดเห็น

3. สร้างบรรยากาศในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ให้ผู้ใช้บริการเกิดความพอใจเมื่อเข้ามาในท่าอากาศยานฯ

UD17 ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร การได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะกรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่จำเป็นต้องมีนโยบายที่ชัดเจนในการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางอากาศ และส่งเสริมให้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งด้านฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์ เพื่อสนับสนุนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และกระบวนการโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ข้อสรุปผู้ให้ข้อมูลหลักจำนวน 10 คน

ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ

6.1 เมื่อท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีความเจริญเติบโต กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ต้องทบทวนบทบาทภารกิจของกรมฯ เนื่องจากกรมท่าอากาศยานทำหน้าที่เป็นหน่วยงานที่ออกกฎ ระเบียบ วางแผนนโยบาย และกำกับดูแลท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ทำให้ขาดสภาพคล่องในการบริหารงานของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยกรมท่าอากาศยานต้องจัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานให้ชัดเจน และจัดหางบประมาณให้เพียงพอต่อการส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

6.2 ปฏิรูปบทบาทหน้าที่ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสมควรแยกหน่วยงานออกจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) โดยสามารถโอนให้บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด บริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีแทนกรมท่าอากาศยาน หรือบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด รวมเป็นหน่วยงานเดียวกันกับกรมท่าอากาศยาน เพื่อความสะดวกต่อการลงทุน และการบริหารท่าอากาศยาน หรือ กรมท่าอากาศยาน ส่งมอบท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้กับหน่วยงานในจังหวัดอุดรธานีเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารงานทั้งหมด

6.3 ด้านการบริหารจัดการ ต้องสอดคล้องกับภาวะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น จัดตั้งหน่วยงานด้าน CIQ ประจำท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ตลอด 24 ชั่วโมง

6.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความร่วมมือในการดำเนินงานทิศทางเดียวกัน เพื่อพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่เป้าหมายที่วางแผนไว้

6.5 กรมทำอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) หรือหน่วยงานราชการอื่น ๆ มีโครงการ แผนพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เห็นสมควรให้ประชาชน หรือผู้ประกอบการ แต่ละ หน่วยงานรับทราบข้อมูล หรือมีส่วนร่วมในการพัฒนาทำอากาศยานฯ

6.6 ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีความเหมาะสมในการจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยาน

6.7 กรมทำอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ต้องพิจารณาจัดสรรเส้นทางบินใหม่ ๆ ให้เหมาะสมกับ การเชื่อมต่อเส้นทางบิน มาয়/ออกจาก อุดรธานี

6.8 พัฒนาประสิทธิภาพของบุคลากรทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และเพิ่มค่าตอบแทน เพื่อเป็นขวัญ และกำลังใจในการปฏิบัติงาน

6.9 เพิ่มความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี เพื่อพลิกวิกฤตให้เป็น โอกาส

6.10. พัฒนาเชิงธุรกิจให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น

6.11. สร้างบรรยากาศในทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้ผู้ใช้บริการเกิดความประทับใจ และอยาก เก็บภาพนั้นในความทรงจำ

6.12 ขยายลานจอดรถยนต์ โดยสร้างอาคารจอดรถยนต์ใต้ดิน

6.13 ยกเว้นค่าธรรมเนียมการขึ้น/ลง อากาศยาน เพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้สายการบินในประเทศ และ ต่างประเทศทำการบินมายังอุดรธานี

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ

ผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 2 คน ประกอบด้วย UD2, UD17

รหัส	ความคิดเห็น
UD2	ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการทำอากาศยาน โดยแยกจากการดำเนินการของกรมการบิน พลเรือน ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ระหว่างผู้กำกับ และ ผู้ดำเนินการ แต่ถ้ายังคงเป็นของทางรัฐ ก็อาจจะมอบให้หน่วยงานในท้องถิ่นเป็นดูแล เพราะประชาชนจะได้ใช้บริการสาธารณะในอัตราค่าบริการเหมาะสมกับความเป็นจริง
UD17	ถ้ารัฐบาลมีการสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอย่าง เต็มที่ก็จะทำให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีการปรับปรุง และแข่งขันกับนานาชาติ ประเทศได้

ข้อสรุปผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 2 คน

ข้อเสนอแนะ คือ ให้รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้เพียงพอต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อสามารถแข่งขันกับนานาชาติประเทศได้ หรือให้มีปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยแยกออกจากการดำเนินการของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแล และให้บริการ หรือมอบให้หน่วยงานในท้องถิ่นเป็นดูแล เพราะประชาชนจะได้ใช้บริการสาธารณะในอัตราค่าบริการเหมาะสมตามความเป็นจริง

จากผลสรุปที่กล่าวมาข้างต้น สามารถนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัยหัวข้อที่ 1

4.1.2 ข้อมูลทฤษฎีภูมิของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

การทบทวนด้านทฤษฎีภูมิของการศึกษาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น ซึ่งให้ความสำคัญต่อการพิจารณาสภาพแวดล้อมภายใน และสามารถแสดงให้เห็นศักยภาพ และความสามารถของท่าอากาศยานฯ จากการดำเนินงานที่ผ่านมา อันเป็นมุมมองด้านอุปทาน (Supply side) ของท่าอากาศยานฯ และสภาพแวดล้อมภายนอกคอยขับเคลื่อนการพัฒนาท่าอากาศยานฯ อันเป็นมุมมองด้านอุปสงค์ (Demand side) ของผู้ให้บริการ จากการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานฯ นำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ และเป้าหมายของท่าอากาศยานฯ

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลของการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาศัยเครื่องมือในการวิเคราะห์จำนวน 4 เครื่องมือ ได้แก่ เครื่องมือการวิเคราะห์ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Analysis) และเครื่องมือการวิเคราะห์แนวโน้มทางการตลาด (PEST Analysis) ทั้งสองเครื่องมือเพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ โดยมีสภาพแวดล้อมภายนอกเป็นองค์ประกอบในการพิจารณา เพื่อหาโอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานฯ หลังจากนั้น นำผลการวิเคราะห์ดังกล่าว จัดทำกลยุทธ์การพัฒนาท่าอากาศยานฯ โดยอาศัยเครื่องมือแบบ Business Model Canvas และ เครื่องมือแบบ TOWS Matrix รายละเอียดดังนี้

4.2.1 การวิเคราะห์ห่วงโซ่แห่งคุณค่า (Value Chain Analysis) ของ Michael E.Porter ห่วงโซ่คุณค่าเป็นรูปแบบการบริหารงานในทุกกิจกรรมภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ดังนี้

1) กิจกรรมหลัก (Primary Activities)

1.1 ระบบการนำเข้า (Inbound Logistics)

- อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ ของท่าอากาศยานฯ ได้รับมาตรฐานสากล

1.2 การดำเนินงาน (Operations)

- ขั้นตอน และกระบวนการดำเนินงานเป็นไปตามระเบียบที่ทางราชการกำหนด
- ท่าอากาศยานฯ มีระบบการบริหารต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การวางแผนการติดตามประเมินผล

1.3 การกระจายสินค้า (Outbound Logistics)

- ไม่มี Cargo Terminal และโรงเก็บอากาศยาน
- สักยภาพในการรับขนส่งสินค้ามีข้อจำกัด เนื่องจากการรับขนส่งสินค้าสามารถรับขนส่งเฉพาะสินค้าขนาดเล็ก
- ระยะเวลาการให้บริการสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่อากาศยานมายัง/ออกจากท่าอากาศยานใช้ระยะเวลาดำเนินการ

1.4 การตลาด และการขาย (Marketing & Sales)

- กลยุทธ์เชิงธุรกิจของท่าอากาศยานฯ มีลักษณะตั้งรับ ไม่ใช่เชิงรุก

1.5 การบริการต่าง ๆ (Service)

- ไม่มีกระบวนการส่งเสริมการรับขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า

2) กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) ประกอบด้วย

2.1 โครงสร้างพื้นฐาน (Firm Infrastructure)

- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้รับการจัดสรรงบประมาณจากกรมท่าอากาศยาน
- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีระบบทางวิ่ง ทางขับได้มาตรฐาน
- การบริหารงานดำเนินการภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ
- การบริหารด้านการเงินเป็นไปตามระบบของกรมบัญชีกลาง และมีระบบควบคุมคุณภาพเป็นตัวชี้วัด

2.2 ทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Management)

- บุคลากรท่าอากาศยานฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้หลายด้าน
- ระบบการบริหารด้านอัตราค่าจ้าง จะถูกควบคุมภายใต้คณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)

- การอบรม และพัฒนาบุคลากรอยู่ภายใต้งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรจากกรมท่าอากาศยาน

- เงินเดือน และสวัสดิการต่าง ๆ อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน

2.3 การพัฒนาเทคโนโลยี (Technology Development)

- การนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมใช้ในกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่ ระบบการรายงานรายรับรายจ่ายท่าอากาศยานฯ ในภาพรวม

2.4 การจัดซื้อ (Procurement)

- ระบบการบริการจัดซื้อ โดยผ่านหน่วยงานพัสดุของกรมท่าอากาศยาน

4.2.2 เครื่องมือการวิเคราะห์แนวโน้มทางการตลาด (PEST Analysis)

เครื่องมือที่ใช้สำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มของตลาด และการวิเคราะห์ภาพรวมของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคต โดยอาศัยข้อมูลของการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกเป็นองค์ประกอบที่ไม่สามารถควบคุมได้ ประกอบด้วย

1) ปัจจัยทางนโยบายและการเมือง (Political Factors)

1.1 ภาครัฐมีมาตรการปกป้องการจัดตั้ง Logistics Park

1.2 รัฐบาลได้มอบหมายให้กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) วางแผนการพัฒนาท่าอากาศยานไทย (Action Plan)

1.3 การใช้ประโยชน์จากความตกลงต่าง ๆ ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาเป็นประตูการค้าท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง และเอเชียตะวันออก

1.4 รัฐบาลอนุมัติงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยาน

1.5 รัฐบาลสนับสนุน และส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1.6 จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดในแนวเส้นทางที่มีโครงการรถไฟความเร็วสูง และโครงการรถไฟรางคู่

1.7 รัฐบาลสร้างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย เป็นแนวทางการขับเคลื่อน เพื่อเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้

1.8 รัฐบาลให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว และได้มีมติให้การท่องเที่ยวเป็นวาระแห่งชาติ

1.9 ปัญหาด้านการเมืองเข้าแทรกแซงการดำเนินของท่าอากาศยาน

2) ทางเศรษฐกิจ (Custom Immigration Quarantine)

2.1 ปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเต็มรูปแบบ ซึ่งต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญาการเปิดเสรีทางการค้า

2.2 จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ และเลย) และประเทศเพื่อนบ้าน

2.3 จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการลงทุนของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหลายประเภท ซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะครบวงจร

2.4 นโยบายสนับสนุนให้ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นทำอากาศยานนำร่องทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2.5 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดอุดรธานีต่อหัวมากกว่าค่าเฉลี่ยภูมิภาค

2.6 สร้างฐานการผลิต การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นฐานการผลิตของภูมิภาค เชื่อมโยงตามแนว EWEC (East-West Economic Corridor) และฐานลงทุนอื่น ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิต

2.7 สร้างศักยภาพการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจ โดยการยกระดับมาตรฐาน และประสิทธิภาพการผลิต การเกษตร และการพัฒนาศักยภาพการประกอบการด้านอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมบริการ และการท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน และการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.8 การลงทุนภาคบริการและภาคเอกชนไทยอยู่ในระดับสูง มีความหลากหลายด้านสินค้าและบริการท่องเที่ยว

2.9 ความนิยมนต่อการเดินทางภายในประเทศด้วยสายการบินต้นทุนต่ำส่งผลให้ทำอากาศยานในภูมิภาคต้องขยายตัวเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่เพิ่มขึ้น

2.10 การพัฒนาระบบคมนาคม และศักยภาพด้านการค้า การลงทุน เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

3) ทางสังคมและวัฒนธรรม

3.1 จังหวัดอุดรธานีมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมเชิงอนุรักษ์ วิถีชุมชน และศาสนา

3.2 คนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีสมรสกับชาวต่างชาติ และพำนักอยู่ในจังหวัดเป็นจำนวนมาก

3.3 ประชาชนในพื้นที่มีความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติกับประเทศเพื่อนบ้าน

3.4 สนับสนุนการฟื้นฟูธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมให้สมบูรณ์ โดยเร่งอนุรักษ์ และฟื้นฟูผืนป่า พัฒนาแหล่งน้ำ และระบบชลประทาน

3.5 สร้างสังคม และเศรษฐกิจฐานรากให้เข้มแข็ง เพื่อสร้างความมั่นคง แก้ไขปัญหาความยากจน สามารถพึ่งพาตนเอง และครอบครัวได้อย่างสมบูรณ์

3.6 การเตรียมความพร้อมรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ ด้วยการจัดทำลำดับพื้นที่เสี่ยงภัย

3.7 การพัฒนาบุคลากรให้เป็นคนดี มีภาวะผู้นำ พร้อมกับสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มีความหลากหลาย และสามารถทำงานในหน่วยงานตนเอง หรือหน่วยงานอื่น ๆ ได้

3.9 แหล่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเหมาะสมสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยว

3.10 ภาวะวิกฤตโลกร้อนจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Airport)

3.11 แนวโน้มของการก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทยเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ทายาทบริหารจัดการเพื่อรองรับปริมาณกลุ่มบุคคลเหล่านี้ต่อการใช้บริการเดินอากาศ

4) เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

4.1 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีการจัดทำระบบรายรับ-รายจ่าย รายงานเงินทุนหมุนเวียน

4.2 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานียังไม่เปิดให้ใช้ WiFi อย่างเสรี

4.3 ความไม่พร้อมด้านเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ด้านพรมแดนขาดเทคโนโลยีการผลิต

4.4 ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การสร้างนวัตกรรมกรรมใหม่ ๆ สามารถนำมาใช้กับการพัฒนาศักยภาพภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

4.5 การปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามานับสนับสนุนการสร้างโครงข่าย

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา	ผลการวิเคราะห์การศึกษาข้อมูลทุกมิติที่เกี่ยวข้อง	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
Value Chain Analysis					
1 กรมการบินพลเรือน	- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้รับการจัดสรรงบประมาณจากกรมท่าอากาศยาน	✓			
	- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีระบบทางวิ่ง ทางขับ ได้มาตรฐาน	✓			
	- การบริหารงานดำเนินการภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ	✓			
	- การบริหารด้านการเงินเป็นไปตามระบบของกรมบัญชีกลาง และมีระบบควบคุมคุณภาพเป็น ตัวชี้วัด	✓			
	- บุคลากรท่าอากาศยานฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้หลายด้าน	✓			
	- ระบบการบริหารด้านอัตรากำลัง จะถูกควบคุมภายใต้คณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)			✓	
	- การอบรม และพัฒนาบุคลากรอยู่ภายใต้งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรจากกรมท่าอากาศยาน			✓	
	- เงินเดือน และสวัสดิการต่าง ๆ อยู่ภายใต้กรมท่าอากาศยาน			✓	

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา	ผลการวิเคราะห์การศึกษาข้อมูลทุกมิติที่เกี่ยวข้อง	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
PEST 1. กรมการบินพลเรือน 2. สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3. สำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนากาด)	- อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ ของท่าอากาศยานฯ ได้รับมาตรฐานสากล		√		
	- ท่าอากาศยานฯ ไม่มีโกดังเก็บสินค้าแบบมาตรฐาน (Cargo Terminal) และโรงเก็บอากาศยาน			√	
	- ขั้นตอน และระยะเวลาของการดำเนินการของผู้โดยสาร ตั้งแต่อากาศยานมาถึง/ออกจากท่าอากาศยานฯ ใช้ระยะเวลาเหมาะสม		√		
	- กลยุทธ์เชิงธุรกิจของท่าอากาศยานฯ มีลักษณะตั้งรับ ไม่ใช่เชิงรุก			√	
	- ไม่มีกระบวนการส่งเสริมการรับขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า			√	
	- ภาครัฐมีมาตรการปกป้องการจัดตั้ง Logistics Park			√	
	- รัฐบาลมอบหมายให้กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)วางแผนการพัฒนาท่าอากาศยานไทย (Action Plan)			√	
	- การใช้ประโยชน์จากความตกลงต่าง ๆ ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาเป็นประตูการค้าท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภาคลุ่ม น้ำโขง และเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ			√	
	- ตะวันออกท่าอากาศยานฯ มีความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงานราชการ และเอกชน				
	- รัฐบาลอนุมัติงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยาน			√	

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา	ผลการวิเคราะห์การศึกษาข้อมูลทุกมิติที่เกี่ยวข้อง	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
4. สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม	- รัฐบาลสนับสนุน และส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้าน การขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - รัฐบาลสร้างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทยเป็นแนวทางการขับเคลื่อน เพื่อเพิ่ม ศักยภาพของประเทศไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้			✓	
5. สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	- รัฐบาลให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว และได้มีมติให้การท่องเที่ยวเป็นวาระแห่งชาติ - ปัญหาด้านการเมืองเข้าแทรกแซงการดำเนินของท่าอากาศยาน			✓	✓
(แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ 11)	- ปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเต็มรูปแบบ ซึ่งต้องปฏิบัติตาม สนธิสัญญาการเปิดเสรีทางการค้า - จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ และเลย) และประเทศเพื่อนบ้าน			✓	
6. คณะรัฐมนตรี (แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย)	- จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการลงทุนของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยมีการ จัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหลายประเภท ซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะครบวงจร - นโยบายสนับสนุนให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานนำร่องทางภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ			✓	✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา	ผลการวิเคราะห์การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
7. กระทรวงคมนาคม (แผนยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559)	- ผลิตรถยนต์มวลรวมจังหวัดอุดรธานีต่อหัวมากกว่าค่าเฉลี่ยภูมิภาค - สร้างฐานการผลิต การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นฐานการผลิตของภูมิภาค เชื่อมโยงตามแนว East-West Economic Corridor (EWEC) และฐานลงทุนอื่น ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิต - สร้างฐานการผลิต การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นฐานการผลิตของภูมิภาค เชื่อมโยงตามแนว East-West Economic Corridor (EWEC) และฐานลงทุนอื่น ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิต			✓	
8. กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559)	- สร้างศักยภาพการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจ โดยการยกระดับมาตรฐาน และประสิทธิภาพการผลิต การเกษตร และการพัฒนาศักยภาพการประกอบการด้านอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมบริการ และการท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน และการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน			✓	
9. จังหวัดอุดรธานี (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี 4 ปี พ.ศ. 2557-2560)	- ความนิยมต่อการเดินทางภายในประเทศด้วยสายการบินต้นทุนต่ำส่งผลให้ท่าอากาศยานในภูมิภาคต้องขยายตัวเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่เพิ่มขึ้น - การพัฒนาระบบคมนาคม และศักยภาพด้านการค้า การลงทุน เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง - จังหวัดอุดรธานีมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมเชิงอนุรักษ์ วิถีชุมชน และศาสนา - คนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีแต่งงานกับชาวต่างชาติ และพำนักอยู่ในจังหวัดเป็นจำนวนมาก			✓	✓

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา	ผลการวิเคราะห์การศึกษาข้อมูลทุกมิติที่เกี่ยวข้อง	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
	- ประชาชนในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติกับประเทศเพื่อนบ้าน			✓	
	- สนับสนุนการฟื้นฟูธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมให้สมบูรณ์ โดยเร่งอนุรักษ์ และฟื้นฟูผืนป่า พัฒนาแหล่งน้ำ และระบบชลประทาน			✓	
	- สร้างสังคม และเศรษฐกิจฐานรากให้เข้มแข็ง เพื่อสร้างความมั่นคง แก้ไขปัญหาความยากจน สามารถพึ่งพาตนเอง และครอบครัวได้อย่างสมบูรณ์			✓	
	- การเตรียมความพร้อมรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ ด้วยการจัดทำลำดับพื้นที่เสี่ยงภัย			✓	
	- การพัฒนาบุคลากรให้เป็นคนดี มีภาวะผู้นำ พร้อมกับสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มีความหลากหลาย และสามารถทำงานในหน่วยงานตนเอง หรือหน่วยงานอื่น ๆ ได้			✓	
	- ความพร้อมของระบบเฝ้าระวัง ควบคุมโรค และการคมนาคม			✓	
	- แหล่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเหมาะสมสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยว			✓	
	- ภาวะวิกฤตโลกร้อนจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Green Airport)			✓	
	- แนวโน้มของการก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทยเป็นสาเหตุหนึ่งที่ท้าทายการบริหารจัดการเพื่อรองรับปริมาณกลุ่มบุคคลเหล่านี้ต่อการให้บริการเดินอากาศ			✓	
	- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีการจัดทำระบบรายรับ-รายจ่าย รายงานเงินทุนหมุนเวียน			✓	

ตารางที่ 4.1 การวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา	ผลการวิเคราะห์การศึกษาข้อมูลทุกมิติที่เกี่ยวข้อง	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
	- ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานียังไม่เปิดให้ใช้ WiFi อย่างเสรี				√
	- ความไม่พร้อมด้านเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ด้านพรมแดน ขาดเทคโนโลยีการผลิต				√
	- ภายใต้อิทธิพลของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ สามารถนำมาใช้กับการพัฒนาศักยภาพภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			√	
	- การปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาสนับสนุนการสร้างโครงข่าย			√	

ตารางที่ 4.2 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน (ต่อ)

จุดแข็ง และจุดอ่อน	ข้อได้เปรียบ					ความสำคัญ					GAP
	ด้อยมาก	ด้อย	กลาง	เด่น	เด่นมาก	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
6. ร้านค้า อาทิ ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้า มีจำนวนจำกัด ไม่เพียงพอต่อผู้ให้บริการ และไม่มีร้านค้าปลอดภาษี		√							√		2
7. ระบบดับเพลิง และกักขัง ไม่สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับอากาศยาน			√							√	2
8. ระบบการจัดการด้านการรับขนสินค้ามีปัญหา เพราะยังไม่มี Cargo Terminal	√									√	4
9. ท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์สู่ประเทศเพื่อนบ้าน				√					√		0
10. ทางลาดสำหรับผู้พิการ และผู้สูงอายุ ยังไม่ได้มาตรฐาน			√						√		1

ตารางที่ 4.2 การประเมินทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน(ต่อ)

ตารางที่ 4.2 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน (ต่อ)

จุดแข็ง และจุดอ่อน	ข้อได้เปรียบ					ความสำคัญ					GAP
	ด้อยมาก	ด้อย	กลาง	เด่น	เด่นมาก	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
15. ท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ การบริหารจัดการ ท่าอากาศยาน เป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้		√								√	3
16. งบประมาณที่ทางราชการจัดสรรให้ท่าอากาศยานไม่เพียงพอต่อการพัฒนาท่าอากาศยานฯ		√								√	3
17. ข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการให้บริการสนามบิน ไม่สามารถให้บริการหลังเวลา 22.00 น. เนื่องจากประชาชนบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานฯ ได้มีการร้องเรียนด้าน มลภาวะทางเสียง		√							√		2

ตารางที่ 4.2 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน (ต่อ)

จุดแข็ง และจุดอ่อน	ข้อได้เปรียบ					ความสำคัญ					GAP
	ด้อยมาก	ด้อย	กลาง	เด่น	เด่นมาก	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
การจัดการด้านบุคคล											
1. การสรรหาบุคลากร โดยส่วนใหญ่เป็นบุคลากรท้องถิ่น ทำให้สามารถเข้าใจปัญหาที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นได้			√					√			0
2. ขาดการอบรมองค์ความรู้ให้กับบุคลากรของท่าอากาศยานฯ เพื่อเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน			√					√			0
3. ผลตอบแทนของบุคลากรตามระเบียบราชการ			√						√		1
4. บุคลากรท่าอากาศยานฯ ไม่เพียงพอ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสาร และสินค้า			√						√		1

ตารางที่ 4.2 การประเมินทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน(ต่อ)

ตารางที่ 4.2 การประเมินทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน (ต่อ)

ตารางที่ 4.2 การประเมินทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากจุดแข็งและจุดอ่อน (ต่อ)

ตารางที่ 4.3 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากอุปสรรคและโอกาส

โอกาส และอุปสรรค	การคาดการณ์ที่จะ	โอกาสมาก			อุปสรรค	
	เกิดขึ้นในอนาคต (Scenario)	5	4	3	2	1
ทางการเมือง						
1. รัฐบาลอนุมัติงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยาน	สูง	✓				
2. รัฐบาลสนับสนุน และส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	สูง	✓				
3. จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดในแนวเส้นทางที่มีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง และโครงการรถไฟฟ้รางคู่	ต่ำ					✓
4. ปัญหาด้านการเมืองเข้าแทรกแซงการดำเนินการของท่าอากาศยาน	ต่ำ					✓
5. แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2554-2559 ได้ระบุการพัฒนาจังหวัดอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคม การค้าและบริการ	สูง	✓				
6. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565	สูง	✓				
7. แผนพัฒนาเทศบาลสามปี เทศบาลนครอุดรธานี (พ.ศ. 2558 - 2560)	สูง	✓				
8. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	สูง	✓				

ตารางที่ 4.3 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากอุปสรรคและโอกาส (ต่อ)

โอกาส และอุปสรรค	การคาดการณ์ที่จะ	โอกาสมาก			อุปสรรค	
	เกิดขึ้นในอนาคต					
	(Scenario)	5	4	3	2	1
9. แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี (พ.ศ. 2555-2558) กรมการบินพลเรือน	สูง	√				
<u>ทางเศรษฐกิจ</u>						
1. ปลายปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเต็มรูปแบบ โดยจะต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญาการเปิดเสรีทางการค้า	สูง	√				
2. จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ และเลย) และประเทศเพื่อนบ้าน	สูง	√				
3. จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการลงทุนของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหลายประเภท ซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะครบวงจร	สูง	√				
4. นโยบายสนับสนุนให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานนำร่องทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	สูง	√				
5. ผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านขนส่งสาธารณะสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยาน	สูง	√				
6. การขยายด้านการขนส่งสินค้า เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งสินค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	สูง	√				

ตารางที่ 4.3 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากอุปสรรคและโอกาส (ต่อ)

โอกาส และอุปสรรค	การคาดการณ์ที่จะ เกิดขึ้นในอนาคต (Scenario)	โอกาสมาก			อุปสรรค	
		5	4	3	2	1
7. จังหวัดอุดรธานีมีโครงการราชดำริ จำนวน 54 โครงการ	ค่อนข้างสูง		√			
8. การเจริญเติบโตของจังหวัดอุดรธานีมีลักษณะค่อยเป็นค่อยไป ไม่มีนโยบายเร่งด่วน	ค่อนข้างต่ำ				√	
9. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาค	ค่อนข้างสูง		√			
10. การขยายตัวของจังหวัดอุดรธานีทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม ไม่เพียงพอต่อการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ	ค่อนข้างต่ำ				√	
ทางด้านสังคม และวัฒนธรรม						
1. แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม เชิงอนุรักษ์ วิถีชุมชน และศาสนา	สูง		√			
2. คนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีแต่งงานกับชาวต่างชาติ และพำนักรอยู่ในจังหวัดเป็นจำนวนมาก	ค่อนข้างสูง		√			
3. ผลิตภัณฑ์ OTOP ประเภทสิ่งทอ สร้างชื่อเสียงให้กับจังหวัด	ค่อนข้างสูง		√			
4. ความต้องการเดินทางในประเทศของนักท่องเที่ยวไทย และชาวต่างชาติ	ค่อนข้างสูง		√			

ตารางที่ 4.3 การประเมินท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากอุปสรรคและโอกาส (ต่อ)

โอกาส และอุปสรรค	การคาดการณ์ที่จะ เกิดขึ้นในอนาคต (Scenario)	โอกาสมาก			อุปสรรค	
		5	4	3	2	1
5. ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีความต้องการเดินทางไป ต่างประเทศ โดยเดินทางจากท่าอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี ไปยังสุวรรณภูมิ/ดอนเมือง เพื่อเดินทางต่อไปยัง ต่างประเทศ	ค่อนข้างสูง		√			
6. ประชาชนในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติกับ ประเทศเพื่อนบ้าน	ค่อนข้างสูง		√			
เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม						
1. จัดทำระบบรายรับ-รายจ่ายท่าอากาศยาน และรายงาน เงินทุนหมุนเวียน	ค่อนข้างสูง		√			
2. จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดในแนวเส้นทางที่มีโครงการ รถไฟฟ้าความเร็วสูง และ โครงการรถไฟฟ้ารางคู่	ค่อนข้างต่ำ				√	

หลักเกณฑ์การจัดลำดับคะแนน จาก 1 – 5 ระดับ ดังนี้

ระดับ 1 อุปสรรคมาก

ระดับ 2 อุปสรรคน้อย

ระดับ 3 อุปสรรคไม่มี

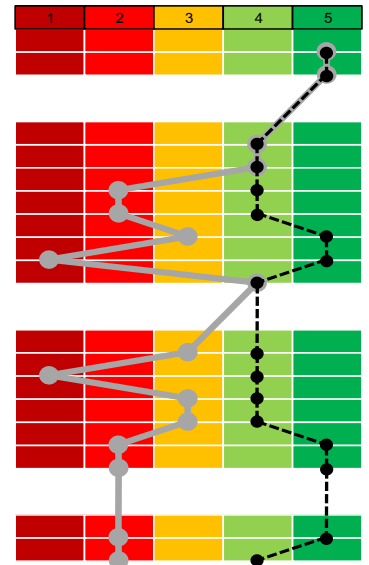
ระดับ 4 โอกาสปานกลาง

ระดับ 5 โอกาสมาก

การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนตามแนวคิดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

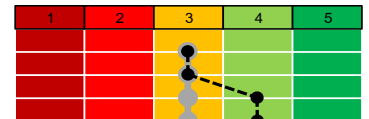
กิจกรรมด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- ศักยภาพทางวัง ทางขับ หลุมจอดของท่าอากาศยาน
- ปัจจุบันท่าอากาศยานมีสะพานเทียบอากาศยาน 1 หลุมจอด และอนาคตเพิ่มอีก 1 หลุมจอด สามารถรองรับอากาศยานในเวลาใกล้เคียงได้ถึง 2 ลำ
- ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นจุดเชื่อมต่อกับเส้นทางบินอีกหลายเส้นทาง
- สร้างอาคารหลังใหม่ เพื่อรองรับผู้โดยสาร
- อาคาร สถานที่ สานจอดรถยนต์มีพื้นที่จำกัด และทรุดโทรม
- ร้านค้า อาทิ ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้า มีจำนวนจำกัดไม่เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ และไม่มีร้านค้าปลอดภาษี
- ระบบดับเพลิง และกู้ภัยไม่สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับอากาศยาน
- ระบบการจัดการด้านการรับขนสินค้ามีปัญหา เพราะยังไม่มี Cargo Terminal
- ท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์สู่ประเทศเพื่อนบ้าน
- ทางลาดสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ ยังไม่ได้มาตรฐาน
- ท่าอากาศยานฯ ไม่มีบริการด้านโรงเก็บอากาศยาน (อากาศยานส่วนบุคคล และอากาศยานพาณิชย์)
- ข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ท่าอากาศยาน เพราะมีที่ตั้งใกล้เขตตัวเมือง
- การบริหารจัดการด้านค่าเช่าอาคาร สถานที่มีราคาต่ำ ทำให้ผู้ประกอบการไม่สนใจเช่า
- อุปกรณ์ วัสดุก่อสร้างอาคารไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีการเรียกผลประโยชน์
- ท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่ไม่สามารถให้บริการได้อย่างรวดเร็ว และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้
- งบประมาณที่ทางราชการจัดสรรให้ท่าอากาศยานไม่เพียงพอต่อการพัฒนาท่าอากาศยาน
- ข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการให้บริการสนามบิน ไม่สามารถให้บริการหลังเวลา 22.00 น. เนื่องจากประชาชนบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน ได้มีการร้องเรียนด้าน มลภาวะทางเสียง



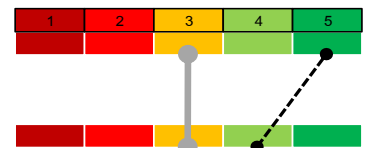
กิจกรรมด้านการจัดการบุคลากร

- การสรรหาบุคลากร โดยส่วนใหญ่เป็นบุคลากรท้องถิ่น ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นได้
- ขาดการอบรมองค์ความรู้ให้กับบุคลากรของท่าอากาศยานฯ เพื่อเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- ผลตอบแทนของบุคลากรตามระเบียบราชการ
- บุคลากรท่าอากาศยานฯ ไม่เพียงพอ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสาร และสินค้า



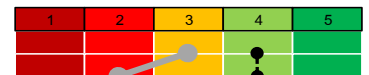
กิจกรรมด้านการพัฒนาเทคโนโลยี

- กระบวนการปฏิบัติงานส่วนใหญ่พึ่งพาอุปกรณ์เทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ระบบรายรับรายจ่าย (ภาพรวม) ระบบด้านความปลอดภัย (Safety) ระบบรักษาความปลอดภัย (Security) ระบบด้านการสอบสวนอากาศยาน ประสิทธิภาพ ระบบการพัฒนาองค์กร
- ขั้นตอนรูปแบบของการให้บริการค่อนข้างล้าสมัยมาก



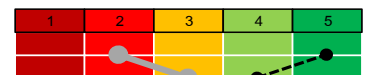
กิจกรรมด้านการจัดซื้อจัดจ้าง

- การจัดซื้อจัดจ้างโดยฝ่ายพัสดุของท่าอากาศยานฯ
- การจัดซื้อจัดจ้างโดยหน่วยงานพัสดุด้านสังกัด



กิจกรรมด้าน Inbound Logistics

- การจัดสรรงบประมาณจากหน่วยราชการ
- ความสมดุลระหว่างงานกับบุคลากรท่าอากาศยาน



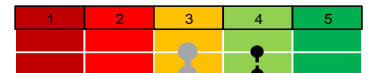
กิจกรรมด้าน Operations

- กระบวนการและขั้นตอนการปฏิบัติงาน



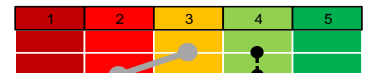
กิจกรรมด้าน Outbound Logistics

- ระบบการวางแผนและการบริหารงาน
- กระจายอำนาจการปฏิบัติงาน



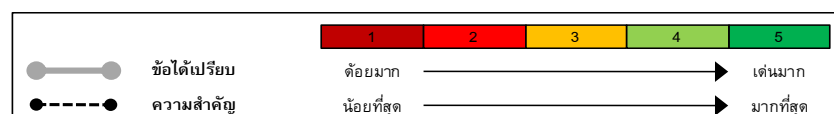
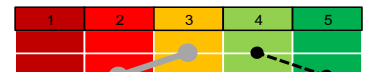
กิจกรรมด้าน Marketing and Sales

- การโฆษณาและประชาสัมพันธ์
- การทำตลาดเชิงรุกของท่าอากาศยานฯ



กิจกรรมด้าน Service

- การบริหารด้านต่าง ๆ เช่น การติดตั้ง การซ่อมแซม การรับเรื่องร้องเรียน (Call Center)
- ระบบ CIQ ยังมีปัญหาด้านความล่าช้า และเป็นค่าใช้จ่ายที่สายการบินจะต้องรับผิดชอบ



ภาพที่ 4.4 การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อน ตามแนวคิดห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain)

การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคตามแนวคิดแนวโน้มทางการตลาด (PEST)

ปัจจัยทางนโยบายและการเมือง

1. รัฐบาลอนุมัติงบประมาณในการพัฒนาท่าอากาศยาน
2. รัฐบาลสนับสนุนและส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดในแนวเส้นทางที่มีโครงการรถไฟความเร็วสูง และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร
4. ปัญหาด้านการเมืองเข้าแทรกแซงการดำเนินการของท่าอากาศยาน
5. แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2554-2559 ได้ระบุการพัฒนาจังหวัดอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคม การค้า และบริการ
6. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565
7. แผนพัฒนาเทศบาลสามปี เทศบาลนครอุดรธานี (พ.ศ. 2558-2560)
8. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
9. แผนปฏิบัติการ 4 ปี (พ.ศ. 2555-2558) กรมการบินพลเรือน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ

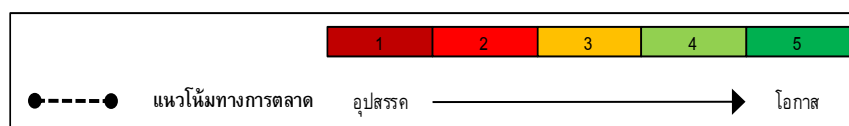
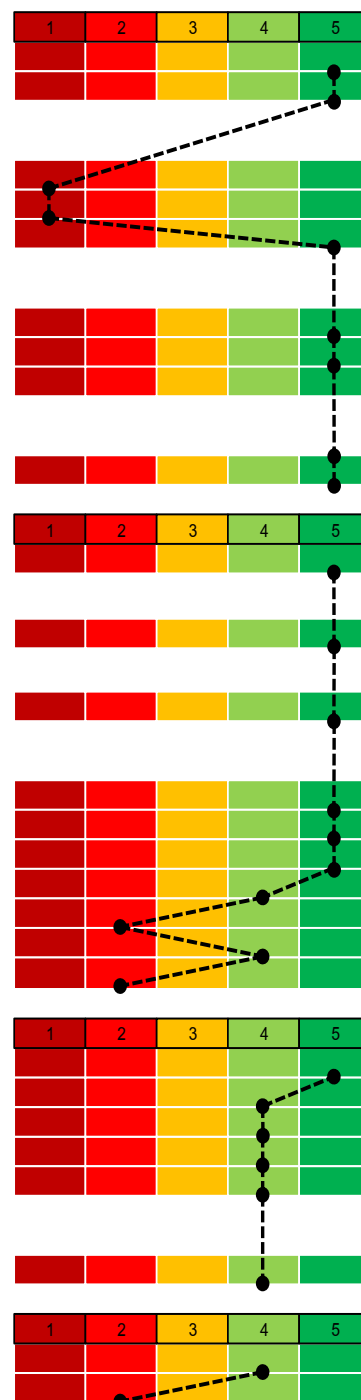
1. ปลายปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเต็มรูปแบบ โดยจะต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญาการเปิดเสรีทางการค้า
2. จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน (หนองบัวลำภู หนองคาย บึงกาฬ และเลย) และประเทศเพื่อนบ้าน
3. จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการลงทุนของกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน โดยมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหลายประเภท ซึ่งเป็นนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะครบวงจร
4. นโยบายสนับสนุนให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานนำร่องทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
5. ผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านขนส่งสาธารณะ สามารถเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยาน
6. การขยายตัวด้านการขนส่งสินค้าเนื่องจากจังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
7. จังหวัดอุดรธานีมีโครงการราชดำริ จำนวน 54 โครงการ
8. การเจริญเติบโตของจังหวัดอุดรธานีมีลักษณะค่อยเป็นค่อยไป ไม่มีนโยบายเร่งด่วน
9. ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดต่อหัวมากกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาค
10. การขยายตัวของจังหวัดอุดรธานีทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม ไม่เพียงพอต่อการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรม

1. แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมเชิงอนุรักษ์ วิถีชุมชน และศาสนา
2. คนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีแต่งงานกับชาวต่างชาติ และพำนักอยู่ในจังหวัดเป็นจำนวนมาก
3. ผลิตภัณฑ์ OTOP ประเภทสิ่งทอ สร้างชื่อเสียงให้กับจังหวัด
4. ความต้องการเดินทางในประเทศของนักท่องเที่ยว และชาวต่างชาติ
5. ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีความต้องการเดินทางไปต่างประเทศ โดยเดินทางจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปยังสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เพื่อเดินทางต่อไปยังต่างประเทศ
6. ประชาชนในพื้นที่มีความสัมพันธ์ทางเชื้อชาติกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปัจจัยทางเทคโนโลยี

1. จัดทำระบบรายรับรายจ่ายท่าอากาศยาน และรายงานเงินทุนหมุนเวียน
2. จังหวัดอุดรธานีเป็นจังหวัดในแนวเส้นทางที่มีโครงการรถไฟความเร็วสูง และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร



ภาพที่ 4.5 การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคตามแนวคิดแนวโน้มทางการตลาด (PEST)

4.2.3 การวิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือแบบ Business Model Canvas เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการด้านธุรกิจ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ซึ่งมีองค์ประกอบ 9 ด้าน ดังนี้

- 1) พันธมิตร (Key Partners) ได้แก่ แรงงานท้องถิ่น บริษัทที่ได้รับสัมปทาน
- 2) กิจกรรมหลัก (Key Activities) ได้แก่ บริการสายการบิน หรืออากาศยานส่วนบุคคลในการขึ้น/ลง ณ ท่าอากาศยาน เช่น จัดสะพานเทียบอากาศยาน บริการผู้โดยสารที่มากับอากาศยาน ดำเนินการบริหารพื้นที่เช่าร้านค้า และสำนักงานในท่าอากาศยานฯ
- 3) แหล่งทรัพยากรหลัก (Key Resources) ได้แก่ บุคลากรประจำท่าอากาศยานฯ อุปกรณ์เครื่องมือในการอำนวยความสะดวก
- 4) โครงสร้างต้นทุน (Cost Structure) ได้แก่ เงินเดือน และค่าตอบแทนบุคลากรท่าอากาศยาน ค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อจัดจ้างเครื่องมือในการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ ค่าธรรมเนียมการขึ้น/ลง และ/หรือจอดพักค้างคืน ค่าเช่าร้านค้า ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน ค่าเช่าที่ดิน ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ
- 5) คุณค่าที่ส่งมอบให้กับลูกค้า (Value Propositions) ได้แก่ สายการบิน และผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ ดังนี้

5.1 สายการบิน

- จัดสรรเวลาที่เหมาะสมให้กับผู้ใช้บริการร้องขอ
- บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้เกิดความสะดวกสบาย

5.2 ผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ

- แหล่งทำเลทองที่สร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการ
- บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้เกิดความสะดวกสบาย ลูกค้า (Customer

Segment) สำหรับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

6) การสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) หมายถึง อำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์เครื่องมือให้เกิดสภาพคล่อง จัดเตรียมด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้เหมาะสม ค่าเช่าสถานที่มีราคาต่ำ

7) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel) สำหรับท่าอากาศยานฯ มีการดำเนินการภายใต้กฎระเบียบของราชการ จึงเป็นไปตามระเบียบราชการที่กำหนด

8) รายรับ (Revenue Stream) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

8.1 สายการบิน หรืออากาศยานส่วนบุคคล เช่น ค่าธรรมเนียมการลง และ/หรือจอดพัก
ค้ำคินอากาศยาน ค่าเช่าสำนักงานสายการบิน ค่าธรรมเนียมสนามบิน

8.2 ผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ ได้แก่ ค่าเช่าร้านค้า ค่าเช่าที่ดิน

9) การแบ่งส่วนลูกค้า (Customer Segment) ได้แก่ สายการบินประจำ 6 สายการบิน
สายการบินแบบไม่ประจำ และผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ

ตารางที่ 4.4 การวิเคราะห์ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในเชิงธุรกิจ (Business Model Canvas)

8. พันธมิตร (Key Partners) - แรงงานท้องถิ่น - ผู้ประกอบการร้านค้าเช่าในท่าอากาศยานฯ - บริษัทที่รับสัมปทานกับท่าอากาศยานฯ - หน่วยงานราชการ และเอกชนที่ประสานงานกับท่าอากาศยานฯ - ผู้ประกอบการสายการบินที่ให้บริการท่าอากาศยานฯ	7. กิจกรรมหลัก (Key Activities) - ให้บริการสายการบิน หรืออากาศยานส่วนบุคคลในการขึ้น/ลง ณ ท่าอากาศยาน เช่น จัดสะพานเทียบอากาศยาน - บริการผู้โดยสารที่มาถึงอากาศยาน - ดำเนินการบริหารพื้นที่เช่าร้านค้าและสำนักงานในท่าอากาศยานฯ	1.คุณค่าที่ส่งมอบให้กับลูกค้า (Value Propositions) 1. <u>สายการบิน</u> - จัดสรรเวลาที่เหมาะสมให้กับผู้ใช้บริการร้องขอ - บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้เกิดความสะดวกสบาย 2. <u>ผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ</u> - แหล่งทำเลทองที่สร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการ - บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้เกิดความสะดวกสบาย	4. การสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationships) 1. ปรับปรุง และอำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์เครื่องมือให้เกิดสภาพคล่อง 2. สร้างความสะดวกสบายในการใช้บริการด้านสาธารณูปโภค ต่างๆ 3. ค่าเช่าสถานที่มีราคาต่ำ 4. รักษาคุณภาพของท่าอากาศยานฯ	1. การแบ่งส่วนลูกค้า (Customer Segment) 1. สายการบินประจำ 6 สาย และสายการบินไม่ประจำ ซึ่งอนาคตจะมีสายการบินต่างประเทศให้ความสนใจในการใช้บริการ 2. ผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ ที่เช่าที่ดินของท่าอากาศยานฯ 3. นิคมอุตสาหกรรมที่เป็นแหล่งผลิตสินค้า สามารถขนส่งสินค้าทางอากาศ สร้างมูลค่าเพิ่มในกระบวนการโลจิสติกส์
	6. แหล่งทรัพยากรหลัก (Key Activities) - บุคลากรเชี่ยวชาญการบริหารจัดการประจำท่าอากาศยานฯ - เงินลงทุน	3. ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel) - ภายใต้กฎเกณฑ์ของทางราชการกำหนด - Road Show ต่างประเทศ		
9. โครงสร้างของต้นทุน (Cost Structure) - การจัดหาบุคลากรมาประจำหน้าที่ (เงินเดือน และค่าตอบแทนบุคลากรท่าอากาศยาน) - การลงทุนปรับปรุง/จัดหา/ ลงทุนก่อสร้างอาคาร และสถานที่ - การจัดหาสาธารณูปโภค ระบบบริหารจัดการ - ค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ			5. รายรับ (Revenue Stream) 1. <u>สายการบินในประเทศไทยต่างประเทศ/อากาศยานส่วนบุคคล</u> 2. <u>ผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ</u> - ค่าธรรมเนียมการขึ้นลง และ/หรือจอดพักค้างคืนอากาศยาน - ค่าเช่าสถานที่(รายเดือน) - ค่าเช่าที่ดิน - ค่าให้บริการอื่น ๆ - ค่าธรรมเนียมสนามบิน	

4.2.4 การวิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือแบบ TOWS Matrix เป็นเครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก เพื่อให้ได้ยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี TOWS ย่อมาจาก Threats, Opportunities, Weaknesses, Strengths

- Threats อุปสรรคภายนอกที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไม่สามารถควบคุมได้
- Opportunities โอกาสภายนอกที่ช่วยให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีบรรลุเป้าหมายได้
- Weaknesses จุดอ่อนภายในของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีที่ควบคุมได้
- Strengths จุดแข็งภายในท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีที่ทำให้บรรลุเป้าหมายได้

ซึ่งทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกเมื่อนำมาวิเคราะห์ทำให้เกิดยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ขึ้น

กลยุทธ์แบบ TOWS Matrix เป็นการจัดทำตาราง 9 ช่อง ดังนี้

1. ปัจจัยหลักสำคัญจำนวน 4 ช่อง ได้แก่ Threats, Opportunities, Weaknesses, Strengths

2. ช่องกลยุทธ์ 4 ช่อง ได้แก่

- กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งภายใน และโอกาสของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี นำมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อสร้างโอกาสภายใต้จุดแข็งภายใน

- กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งภายใน และอุปสรรคภายนอกของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี นำมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรค โดยอาศัยจุดแข็งของท่าอากาศยานฯ

- กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมภายในที่เป็นจุดอ่อน และสภาพแวดล้อมโอกาสภายนอกของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มาพิจารณาร่วมกัน เพื่อหลีกเลี่ยงจุดอ่อน โดยอาศัยโอกาสในการผลักดัน

- กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategies) การประเมินสภาพแวดล้อมภายในที่เป็นจุดอ่อน และสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นอุปสรรคของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อลดจุดอ่อน และหลีกเลี่ยงปัญหา หรือข้อจำกัดของท่าอากาศยานฯ

ตาราง 4.5 การวิเคราะห์ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยใช้เครื่องมือแบบ TOWS Matrix

ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก	จุดแข็ง (Strengths = S) จุดแข็งของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี เช่น โครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น	จุดด้อย (Weakness = W) จุดอ่อนของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี เช่น บุคลากร การบริหารงาน เป็นต้น
โอกาส (Opportunity = O) โอกาสของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี เช่น ความได้เปรียบด้านการมี สายการบินถึง 6 สายการบิน เป็นต้น	กลยุทธ์ SO Strategies การใช้จุดแข็ง เพื่อเพิ่ม ประโยชน์จากโอกาสของ ท่าอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี	กลยุทธ์ WO Strategies ลดล้างจุดอ่อน โดยใช้ ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้น ของท่าอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี
อุปสรรค (Threat = T) ข้อจำกัดของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี เช่น ด้าน การเมือง ระบบกฎหมาย ภายในประเทศ เป็นต้น	กลยุทธ์ ST Strategies การใช้จุดแข็ง เพื่อหลีกเลี่ยง ข้อจำกัด ของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี	กลยุทธ์ WT Strategies การพยายามลดจุดอ่อนให้ มากที่สุด เพื่อหลีกเลี่ยง ข้อจำกัดของท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี

จุดแข็ง (Strengths = S)

- S1. โครงสร้างพื้นฐานเขตการบินของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีศักยภาพสูงมาก ทั้งทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด สะพานเทียบอากาศยาน ค่าเช่าอาคารสถานที่มีราคาต่ำจึงเป็นสิ่งจูงใจผู้ประกอบการ และท่าอากาศยานสามารถเป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สามารถเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์สู่ประเทศเพื่อนบ้าน
- S2. มีโครงการก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมอีก 1 หลัง ซึ่งในอนาคตทั้งสองหลังจะแบ่งประเภทของภารกิจ คือ อาคารแรก เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศและอาคารที่สอง เป็นอาคารผู้โดยสารต่างประเทศ เพื่อรองรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศอย่างชัดเจน
- S3. ท่าอากาศยานฯ มีโครงการประหยัดพลังงานอย่างชัดเจน

- S4. กระบวนการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ทำงานอย่างเป็นระบบ เพราะท่าอากาศยานฯ ได้นำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ให้กับระบบการทำงาน เช่น ระบบบัญชี ระบบการวางแผน พร้อมติดตามผล ระบบด้านความปลอดภัย ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ เป็นต้น
- S5. อุปกรณ์เครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าอากาศยานฯ ได้มาตรฐานตาม ICAO เช่น เครื่อง X-RAY สายพาน เป็นต้น

จุดด้อย (Weakness = W)

- W1. การจัดการด้านบุคลากร ขาดการอบรมองค์ความรู้ให้กับบุคลากรของท่าอากาศยานฯ ผลตอบแทนของ บุคลากรตามระเบียบราชการ บุคลากรประจำหน้าที่ไม่เพียงพอ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสาร และสินค้า
- W2. โครงสร้างของการบริหารอยู่ภายใต้หน่วยราชการ และขาดการบริหารการตลาดในเชิงรุก
- W3. การจัดซื้อจัดจ้างของท่าอากาศยานฯ จะต้องใช้หลักเกณฑ์ของหน่วยราชการ ซึ่งการจัดซื้อจัดจ้างแต่ละครั้งมีขั้นตอนมาก และใช้ระยะเวลาการดำเนินงานนาน เมื่อเปรียบเทียบกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ ไม่ทันต่อสถานการณ์
- W4. โครงสร้างพื้นฐานในการดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์ กรณีการให้บริการกับผู้โดยสาร ได้แก่
- ลานจอดรถยนต์ มีพื้นที่จำกัด และทรุดโทรม
 - ระบบดับเพลิง และกู้ภัยไม่สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับอากาศยาน
 - ระบบการจัดการด้านการรับขนสินค้ามีปัญหา เพราะยังไม่มี Cargo Terminal
 - ทางลาดสำหรับผู้พิการ และผู้สูงอายุยังไม่ได้มาตรฐาน
 - ท่าอากาศยานฯ ไม่มีบริการด้านโรงเก็บอากาศยาน เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ของท่าอากาศยานฯ
 - ท่าอากาศยานฯ มีข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ เนื่องจากที่ตั้งใกล้เขตตัวเมือง
 - เวลาการให้บริการของท่าอากาศยานฯ ปิดเวลา 22.00 น. ซึ่งไม่สะดวกต่อผู้ใช้บริการ
- W5. การจัดการด้าน Inbound Logistic ยังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากงบประมาณต่าง ๆ ของท่าอากาศยานฯ ต้องพึ่งพาหน่วยราชการ

W6. การจัดการด้าน Outbound Logistic ในส่วนของระบบการวางแผน และการบริหารงานของท่าอากาศยานฯ

ยังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน

การดำเนินการใด ๆ มีระเบียบขั้นตอนยุ่งยาก และอาศัยเวลานาน

W7. ด้านบริการ ระบบ CIQ ของสำนักตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากร ไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

นานาชาติอุดรธานี จึงเป็นอุปสรรคต่อสายการบินต่างประเทศที่ต้องการใช้บริการขึ้น/ลง ณ ท่าอากาศยานฯ

และการให้บริการในแต่ละครั้ง จะต้องเชิญเจ้าหน้าที่สำนักตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากรล่วงหน้า ณ

ด้านชายแดนใกล้เคียงกับพื้นที่ในจังหวัดอุดรธานี มาให้บริการ โดยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สายการบินจะต้อง

เป็นผู้รับผิดชอบ จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับสายการบิน

โอกาส (Opportunity = O)

O1. ด้านอำนาจการต่อรองลูกค้ามีประสิทธิภาพ เนื่องจากผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางภายในประเทศ เพื่อติดต่อธุรกิจ ท่องเที่ยว และเยี่ยมญาติ และจำนวนผู้ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี มีมากกว่าท่าอากาศยานอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

O2. ความได้เปรียบจากความหลากหลายของสายการบิน มีสายการบินให้บริการถึง 6 สายการบินมากกว่า ท่าอากาศยานอื่น ๆ

O3. ด้านการเมือง เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายผลักดันการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน ความสัมพันธ์ ระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชนมีความเข้มแข็ง อีกทั้งสามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงต่าง ๆ ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยสามารถพัฒนาเป็นประตูการค้า การ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขงเอเชียตะวันออกเฉียง พร้อมกับการกำหนดแผนพัฒนาฉบับต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินการส่งเสริมท่าอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี จังหวัดอุดรธานี

O4. ด้านเศรษฐกิจ

- การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ท่าอากาศยานในภูมิภาคขยายตัวรองรับการ เดินทาง และการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
- จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน และ ประเทศเพื่อนบ้าน
- นโยบายสนับสนุนให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานนำร่องทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- เป็นแหล่งนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายประเภท เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานทำอาหาร ฮาลาล โรงงานผลิตรถยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์

- การเปิดเส้นทางเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค ทำให้เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ
- สร้างฐานการผลิต การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเชื่อมโยงตามแนว East- West Economic Corridor (EWEC) และฐานการลงทุนอื่น ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิต
- ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม ภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว
- จังหวัดอุดรธานีมีโครงการราชดำริถึง 54 โครงการ และมีสินค้า OTOP ที่สำคัญ คือ แหนมเนือง ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วย
- เป็นศูนย์กลางธุรกิจของภูมิภาค และรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

O5. ด้านสังคม และวัฒนธรรม

- สังคมของชุมชนมีคุณภาพที่ดี และมีความเข้มแข็ง พร้อมกับชุมชนในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ด้านเชื้อชาติกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และคนในพื้นที่แต่งงานกับชาวต่างชาติ พร้อมกับพนักในจังหวัดอุดรธานีเป็นจำนวนมาก
- มีแหล่งท่องเที่ยวเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว (เชิงนิเวศก่อนประวัติศาสตร์ อารยธรรมขอม และประเพณีวัฒนธรรม
- มีความพร้อมของระบบเฝ้าระวัง ควบคุมโรค และการคมนาคม
- สร้างระบบข้อมูลระดับประเทศ (ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) และระดับสาขาการผลิต (ต้นทุนโลจิสติกส์) ต่อยอดขายของอุตสาหกรรมที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย
- ประชาชนในพื้นที่มีความสัมพันธ์เชื้อชาติกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อีกทั้งวัฒนธรรมท้องถิ่นของจังหวัดมีความน่าสนใจ คนในพื้นที่แต่งงานกับชาวต่างชาติจำนวนมาก

O6. ด้านเทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ทำอากาศยานฯ มีระบบสิ่งอำนวยความสะดวก และเครื่องมือสื่อสารที่ให้บริการได้มาตรฐานสากล

อุปสรรค (Threat = T)

- T1. ด้านการเมือง การดำเนินการใด ๆ บางครั้งจะถูกแทรกแซงโดยการเมือง
- T2. ระบบกฎหมายภายในประเทศที่ไม่สามารถรองรับการดำเนินงานจากจุดตรวจ และดำเนินการเดียว (Single Stop Inspection)
- T3. การขยายตัวของจังหวัดอุดรธานีทำให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม ไม่เพียงพอการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ

- T4. เวลาเปิด-ปิดของด่านศุลกากรไม่ตรงกันและกรณีนอกเวลาทำการ ศุลกากรทำการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้าได้ โดยการแจ้งให้ทราบล่วงหน้าแต่ในกรณีสินค้าที่มีส่วนราชการอื่น ๆ ควบคุม จะต้องรอดำเนินการในเวลาราชการ
- T5. แรงงานไร้ฝีมือ การศึกษาระดับประถม คุณภาพการศึกษายังต่ำ ทำให้คุณภาพแรงงานต่ำ
- T6. ความไม่พร้อมในด้านเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ณ ด่านพรมแดน ขาดเทคโนโลยีในการอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ SO

1. สร้างแผนกลยุทธ์ในการขยายท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากท่าอากาศยานฯ มีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ทางวิ่ง ทางขับ และหลุมจอด) ที่ได้รับมาตรฐาน และสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินของสายการบิน และอากาศยานขนาดใหญ่ได้ อีกทั้งเป็นท่าอากาศยานที่มีศักยภาพมากกว่าท่าอากาศยานอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2. ขอจัดสรรงบประมาณจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) เพื่อนำงบประมาณใช้ในการวางแผนปรับปรุงท่าอากาศยานฯ เพื่อสร้างศักยภาพให้กับท่าอากาศยานฯ ในการเป็นศูนย์กลางการรับขนส่งผู้โดยสารเพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กลยุทธ์ WO

1. สร้างระบบการบริหารงาน และเพิ่มศักยภาพการทำงานของบุคลากรในท่าอากาศยานฯ ให้ได้มาตรฐานสามารถแข่งขันกับประเทศในกลุ่มอาเซียน
2. เพิ่มการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของท่าอากาศยานฯ ให้ได้รับประโยชน์สูงสุด โดยใช้ต้นทุนน้อยสุด
3. สร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อใช้กับการบริหารงานของท่าอากาศยานฯ

กลยุทธ์ ST

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (เขตการบิน และเขตนอกการบิน) ให้ได้มาตรฐานสากล และโปร่งใสในการบริหารงาน เพื่อหลีกเลี่ยงความความเคลือบแคลง หรือระบบการเมืองเข้าแทรกแซงได้
2. สนับสนุนการฝึกอบรมให้กับบุคลากรที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้สามารถทำงานได้หลายด้าน เพื่อลดปัญหาแรงงานด้อยคุณภาพ
3. รมรณรงค์ชุมชนในจังหวัดอุดรธานีร่วมมือกับบุคลากรของท่าอากาศยานฯ ให้เป็นหนึ่งเดียวในการสร้างภาพพจน์ที่ดีสู่สังคมภายนอก

กลยุทธ์ WT

1. ระบบการเมืองท้องถิ่น และภาคเอกชนของจังหวัดอุดรธานี จะต้องร่วมมือกันผลักดันในการพัฒนาท่าอากาศยานฯ และในทางกลับกันจะต้องร่วมมือกันสร้างแนวทางป้องกันมิให้เกิดความล้มเหลวในการดำเนินการของท่าอากาศยานฯ
2. ท่าอากาศยานฯ ให้เป็นท่าอากาศยานสีเขียว เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานฯ ที่ใช้วัตถุดิบต่างๆ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
3. ประหยัดพลังงาน โดยใช้พลังงานทางเลือกอื่น เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ ใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เพื่อใช้ในการกิจการของท่าอากาศยานฯ

สรุปได้ว่า จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องมือแบบ Value Chain Analysis, PEST, SWOT, Business Model Canvas และ Tows Matrix และผู้ให้ข้อมูลข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน ซึ่งแต่ละคนลงความเห็นตามประสบการณ์ และองค์ความรู้ สามารถสรุปโดยรวมแล้ว ปรากฏว่า ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานฯ ศูนย์กลางการรับขนผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในบทนี้ผลการศึกษากล่าวโดยสรุปถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลวิจัย และข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งนี้ และให้ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป พร้อมข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ 2 ประการ คือ

- 1) เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (passenger transportation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่

- 1) แบบสัมภาษณ์ ซึ่งนำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยมีกลุ่มประชากรที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ให้ข้อมูลหลัก) จำนวน 20 คน ซึ่งแบ่งออกเป็นหน่วยงานภายใน (ภาครัฐ) จำนวน 6 คน และหน่วยงานภายนอก (ภาคเอกชน) จำนวน 14 คน พบว่า ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 20 คน สามารถเก็บข้อมูลและนำมาใช้ในการวิจัยได้ทั้งหมด (100%)

- 2) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการใช้เครื่องมือ Value Chain Analysis, PEST, SWOT Analysis, Business Model Canvas และ Tows Matrix จากข้อมูลด้านทฤษฎี จำนวน 9 แหล่ง เพื่อสร้างความหนักแน่น และเป็นข้อมูลในการสนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ กรมการบินพลเรือน สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนากะวันออกเฉียงเหนือ) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

(แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบเอ็ด) คณะรัฐมนตรี (แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย) กระทรวงคมนาคม (แผนยุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (แผนพัฒนาการ ท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559) จังหวัดอุดรธานี (แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี 4 ปี พ.ศ. 2557-2560)

5.1 สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการวิจัย สามารถแยกออกเป็น 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่ง ผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น อาศัยเครื่องมือแบบ Value Chain Analysis และ PEST Analysis ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ และ แนวโน้มทางการตลาดในอนาคตของท่าอากาศยานฯ ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ทั้ง 2 หัวข้อ ภายใต้การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานทั้ง 9 ปีวิจัย ซึ่งการวิเคราะห์ 9 ปีวิจัยจะนำไปสู่การบริหารจัดการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้เป็ศูนย์กลางด้านการขนส่ง ผู้โดยสารฯ

1) ความสามารถเขตการบิน (Airside Capacity)

ในอดีตจนถึงปัจจุบัน สภาพทางกายภาพของท่าอากาศยานฯ ทางขึ้น/ลง ทางวิ่ง ลานจอด สะพานเทียบอากาศยาน มีประสิทธิภาพสูง และได้มาตรฐาน สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ได้ และปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีทางวิ่ง 2 ทางวิ่ง สะพานเทียบอาคาร 2 หลุมจอด เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีทางวิ่งเพียง 1 ทางวิ่ง จึงไม่มีปัญหาใด ๆ ในเรื่องของ ความสามารถเขตการบิน

2) ความสามารถเชิงพาณิชย์ (Commercial capacity)

2.1 สายการบินถือว่าเป็นผู้ร่วม และเป็นลูกค้าของท่าอากาศยานฯ ที่สำคัญ ปัจจุบันสายการบิน เอกชนไทยให้บริการเที่ยวบินประจำ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ภายในประเทศ) จำนวน 6 สายการบิน ประกอบด้วย บริษัทไทยสมายส์ จำกัด บริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสายการบินกานต์แอร์ สำหรับเส้นทางบิน ระหว่างประเทศไทย ยังไม่มีเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารแบบประจำมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

2.2 ผู้ประกอบการขนส่งเชื่อมต่อ ณ ท่าอากาศยานฯ ในปัจจุบันมีความหลากหลาย ได้แก่

ผู้ประกอบการ Taxi Meter ผู้ประกอบการ Airport Limousines และผู้ประกอบการรถเช่า แต่สิ่งที่ขาดคือ ผู้ประกอบการรถประจำทางที่ให้บริการจากท่าอากาศยานฯ เข้าสู่เมือง

2.3 ผู้ประกอบการร้านค้าในท่าอากาศยานฯ ปัจจุบันท่าอากาศยานฯ มีผู้ประกอบการร้านค้าจำนวน 22 ร้าน ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านหนังสือ ร้านขายของฝาก และร้านอื่น ๆ

ทั้งนี้ ทางด้านเชิงพาณิชย์ ท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ซึ่งเป็นการบริหารแบบระบบราชการ การดำเนินการใด ๆ ของท่าอากาศยานฯ ขาดสภาพคล่อง และล่าช้า อีกทั้งขาดการทำตลาดเชิงรุกในการดึงดูดหน่วยงานเข้าร่วมภารกิจของท่าอากาศยานฯ

3) ทรัพยากรบุคคล (Human Resources)

โครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ประกอบด้วย 3 ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายบริหาร และพิธีการบิน ฝ่ายความปลอดภัย และฝ่ายช่างเทคนิค จำนวนบุคลากร รวม 77 อัตรา ปัจจุบันภาครัฐและภาคเอกชนให้ความร่วมมือในการสนับสนุนการส่งเสริมพัฒนาความรู้ด้านภาษา (ภาษาอังกฤษ จีน ฯลฯ) วิชาชีพเฉพาะด้านท่าอากาศยานฯ ความรู้ด้านการท่องเที่ยวให้กับบุคลากรท่าอากาศยานฯ และผู้ประกอบการในท่าอากาศยานฯ เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว แต่ปัญหาทรัพยากรบุคคลของท่าอากาศยานฯ คือ บุคลากรมีจำนวนจำกัด อัตราผลตอบแทนต่ำ รวมทั้งขาดความรู้ความชำนาญในการดำเนินงาน ขาดการทำงานร่วมกันระหว่างบุคลากรท่าอากาศยานฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประเด็นที่สำคัญที่สุด คือ ขาดงบประมาณในการจัดสรรเกี่ยวกับการฝึกอบรมบุคลากร

4) ความสามารถเขตนอกการบิน (Landside Capacity)

พื้นที่ และอาคารภายในท่าอากาศยานฯ ปัจจุบันท่าอากาศยานฯ ประกอบด้วยอาคาร 2 หลัง ได้แก่ อาคารในประเทศให้บริการเที่ยวบินประจำในประเทศ และอาคารระหว่างประเทศให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ แต่ยังไม่เพียงพอในการรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีข้อจำกัดในการขยายพื้นที่อาคาร เพราะท่าอากาศยานฯ อยู่ใกล้กับเขตชุมชน จึงเป็นอุปสรรคอย่างมาก อีกทั้งภายในท่าอากาศยานฯ ณ ปัจจุบัน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น เคาท์เตอร์เช็คอินมีจำนวนจำกัด ระบบไฟฟ้าสนามบินไม่เสถียร ห้องน้ำไม่ค่อยสะอาด ลานจอดรถยนต์มีจำนวนจำกัด และร้านอาหารมีจำนวนน้อยราย เป็นต้น

5) ตำแหน่ง (Location)

ทำเลที่ตั้งของจังหวัดอุดรธานีมีความเหมาะสม เนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตั้งอยู่ที่ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ห่างจากตัวเมืองไปทางทิศใต้ประมาณ 3 กิโลเมตร มีพื้นที่ 2,000 ไร่ ซึ่งจังหวัดอุดรธานีเปรียบเสมือนไข่มุม สามารถเป็น

ศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดเลย อีกทั้งยังมีอาณาเขตใกล้เคียงกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม ซึ่งประชาชนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นิยมเดินทางโดยรถยนต์มายังจังหวัดอุดรธานี และพักค้างที่ท่าอากาศยานฯ หลังจากนั้น ใช้บริการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานฯ เดินทางไปยังจุดต่าง ๆ ของประเทศไทย และระหว่างประเทศ แต่ปัญหาของตำแหน่งพื้นที่ตั้งท่าอากาศยานฯ คือ ข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ของท่าอากาศยานฯ ก่อตั้งอยู่ในเขตตัวเมือง

6) ความพร้อมในการใช้พื้นที่ (Land use availability for development)

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ได้ประกาศให้เป็นสนามบินนานาชาติ ซึ่งสามารถรองรับสายการบินระหว่างประเทศทำการบินมายังท่าอากาศยานฯ (ท่าอากาศยานได้ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร และผู้โดยสารสามารถทำพิธี CIQ (Customs Immigration Quarantine)) แต่ตามข้อเท็จจริง ไม่มีเจ้าหน้าที่ศุลกากร และเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองประจำ ณ ท่าอากาศยานฯ จึงเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ อีกทั้งขีดความสามารถในการใช้ท่าอากาศยานฯ ไม่สามารถให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

7) การบริหาร และการบริการ (Management & Service Quality)

ผลประกอบการที่ผ่านมา ท่าอากาศยานฯ มีนักท่องเที่ยวใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถตรวจสอบจากแผนงาน และโครงการต่าง ๆ ของจังหวัดอุดรธานี และปัจจุบันท่าอากาศยานฯ มีรายได้มากกว่ารายจ่าย โดยแหล่งที่มาของรายได้ ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการด้านการบิน รายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้บริการภาคพื้น และรายได้จากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวกับการบิน สำหรับรายจ่าย ได้แก่ เงินเดือน ค่าสาธารณูปโภค สิ่งก่อสร้าง ฯลฯ

8) สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานที่ท่าอากาศยาน (Terminal Facilities & Utilities)

ปัจจุบันท่าอากาศยานฯ มีสาธารณูปโภคครบถ้วน สามารถรองรับผู้โดยสารภายในประเทศแต่ในอนาคต เพื่อรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศต้องพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพให้ได้มาตรฐานสากล แต่สาธารณูปโภคบางอย่าง เช่น ห้องน้ำ ยังไม่สะอาด และมีจำนวนไม่เพียงพอต่อผู้ให้บริการ ซึ่งท่าอากาศยานฯ ต้องพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ จึงสามารถสร้างความประทับใจให้กับผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศได้

9) สิ่งแวดล้อม (Environment)

สิ่งแวดล้อมถือว่าเป็นปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับท่าอากาศยานฯ และเป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงโอกาส และข้อจำกัดที่อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนา หรือการดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ โดยปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของท่าอากาศยานฯ คือ จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์รวมสินค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน นักลงทุนชาวต่างชาติ นิยมเดินทางเข้าร่วมลงทุนกับนักธุรกิจไทย ทำให้

เศรษฐกิจของจังหวัดมีความเติบโต และสามารถเปรียบเทียบกับ GDP ของจังหวัดอื่น ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กับจังหวัดอุดรธานี ผลปรากฏว่า GDP ของจังหวัดอุดรธานีสูงกว่าจังหวัดอื่น ๆ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ส่วนที่ 2 จากการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการศึกษา เห็นว่า เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยทั้ง 2 หัวข้อดังกล่าว ภายใต้อำนาจ 9 ด้าน ตามข้อเท็จจริงสามารถวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ปัจจัยที่สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีที่แท้จริงมีเพียง 5 ปัจจัย ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี กล่าวคือ

- 1) ตำแหน่ง (Location) จังหวัดอุดรธานีเปรียบเสมือนไข่มุมมุน สามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัดใกล้เคียง
- 2) ความสามารถเขตการบิน (Airside Capacity) ด้านกายภาพ ทางขึ้น/ลง ทางวิ่ง ลานจอด สะพานเทียบอากาศยาน มีประสิทธิภาพสูง และได้มาตรฐาน สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอีก 8 แห่งของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 3) ความสามารถเชิงพาณิชย์ (Commercial capacity) สายการบินภายในประเทศไทยให้บริการรับขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า จำนวน 6 สายการบิน ซึ่งมีจำนวนสายการบินที่ให้บริการมากกว่าท่าอากาศยานทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 4) ความสามารถเขตนอกการบิน (Landside Capacity) ปัจจุบันท่าอากาศยานฯ มีอาคารผู้โดยสารพร้อมให้บริการ จำนวน 2 หลัง คือ อาคารภายในประเทศ และอาคารระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถแบ่งแยกภารกิจของอาคารท่าอากาศยานได้อย่างชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนในการเดินทางของผู้โดยสาร
- 5) สิ่งแวดล้อม (Environment) เป็นปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อท่าอากาศยาน และเป็นสิ่งที่สร้างโอกาสให้กับท่าอากาศยานฯ ในการพัฒนาศักยภาพ อีกทั้งการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจจะเป็นประโยชน์อย่างสูงต่อท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transportation Hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งประสบปัญหา และอุปสรรคที่ต้องแก้ไขรวม 4 ปัจจัย กล่าวคือ

1) ทรัพยากรบุคคล (Human Resources) ท่าอากาศยานฯ มีบุคลากรในการดำเนินงาน ซึ่งมีจำนวนจำกัด เนื่องจาก ท่าอากาศยานฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน ภายใต้กระทรวงคมนาคม และเป็นหน่วยงานภาครัฐที่การดำเนินงานใด ๆ ต้องอาศัยงบประมาณของภาครัฐที่ไม่เพียงพอต่อการพัฒนาการเพิ่มอัตรากำลังคนต้องวางแผนงบประมาณในหมวดของบุคลากร ซึ่งต้องวางแผนล่วงหน้า 3 ปี ทำให้การพัฒนาใด ๆ ไม่ทันต่อสถานการณ์ ซึ่งต้องมีการแก้ไข ถ้าอยู่ภายใต้ระบบราชการต้องกระตุ้นให้ระบบราชการลดขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อสามารถลดระยะเวลาการปฏิบัติงานใด ๆ ให้ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบันได้

2) ความพร้อมในการใช้พื้นที่ (Land use availability for development) ข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการใช้ท่าอากาศยาน ไม่สามารถให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้ไม่เอื้อประโยชน์ต่อเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศ และเมื่อใดที่ต้องเปิดทำการบินระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานฯ ต้องเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับสายการบินระหว่างประเทศ

3) การบริหาร และการบริการ (Management & Service Quality) ท่าอากาศยานฯ บริหารงานโดยภาครัฐ ทำให้การดำเนินการใด ๆ มีขั้นตอน และกระบวนการหลายขั้นตอนมาก ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการทำการตลาดเชิงรุก ซึ่งในอนาคตสามารถเปลี่ยนแปลงการบริหารงานภายใต้เงื่อนไขอื่น ๆ เช่น ให้สัมปทานแก่ภาคเอกชน หรือภาครัฐร่วมบริหารกับภาคเอกชน เป็นต้น

4) สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานที่ท่าอากาศยาน (Terminal Facilities & Utilities) ระบบ CIQ ไม่พร้อมที่รองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศเนื่องจากเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และศุลกากร ต้องติดต่อล่วงหน้าเพื่อแจ้งการที่ท่าอากาศยานฯ ในกรณีมีอากาศยานต่างประเทศทำการบิน มาถึง/ออกจาก ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี จึงต้องมีการเตรียมความพร้อม โดยประสานงานกับหน่วยงานทั้ง 2 หน่วยงานให้แจ้งการที่ท่าอากาศยานฯ

ดังนั้น ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีปัจจัยที่สนับสนุนการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสาร และมีบางปัจจัยที่เป็นปัญหา อุปสรรคในการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานฯ แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาและอุปสรรคใด ๆ ของท่าอากาศยานฯ สามารถแก้ไขได้ และเมื่อปรับปรุงแก้ไขเสร็จสิ้น ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีความพร้อมในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างแน่นอน

ส่วนที่ 3 หลังจากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ และแนวโน้มทางการตลาดในอนาคตของท่าอากาศยานฯ โดยใช้เครื่องมือแบบ Value Chain Analysis และ PEST Analysis ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ และแนวโน้มทางการตลาดในอนาคตของท่าอากาศยานฯ แล้ว เพื่อการวิเคราะห์ที่สมบูรณ์แบบ สามารถนำไปสู่การวางแผนกลยุทธ์ให้กับท่าอากาศยานฯ โดยใช้เครื่องมือแบบ Business Model Canvas ให้เกิดกลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business

Level Strategy) สามารถสร้างทางเลือกในการกำหนดเป้าหมาย และสร้างคุณค่าในระดับธุรกิจของท่าอากาศยานฯ เพื่อให้เกิดการวางแผนกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด จึงใช้เครื่องมือแบบ TOWS Matrix ให้เกิดกลยุทธ์ระดับปฏิบัติการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนกลยุทธ์ระดับปฏิบัติการ ดังนี้

1) การใช้เครื่องมือแบบ Business Model Canvas เพื่อให้เกิดกลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business Level Strategy) ซึ่งจากการวิเคราะห์ปรากฏว่า สามารถวางแผนกลยุทธ์ได้ 2 แนวทาง คือ

1.1 กลยุทธ์ต้นทุนต่ำ (Cost Leadership strategy) โดยการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินงาน และมุ่งเน้นการให้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้มีต้นทุนต่ำกว่าคู่แข่ง ซึ่งปัจจุบันคู่แข่งท่าอากาศยานฯ ในจังหวัดอุดรธานีประเภทท่าอากาศยาน ยังไม่มีคู่แข่ง นอกจากท่าอากาศยานใกล้เคียงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่มีศักยภาพน้อยกว่าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งในอนาคต ซึ่งรัฐบาลได้วางแผนจัดทำโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยจังหวัดอุดรธานีเป็นแนวเส้นทางในการให้บริการของรถไฟฟ้าความเร็วสูง จึงถือว่าเป็นคู่แข่งที่สำคัญในอนาคต ดังนั้น ท่าอากาศยานฯ ต้องวางแผนกลยุทธ์ลดต้นทุน เพิ่มรายได้ โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในท่าอากาศยานฯ ให้ได้ประสิทธิภาพ และได้รับประโยชน์สูงสุด

1.2 กลยุทธ์สร้างความแตกต่าง (Differentiation strategy) เป็นการเสนอการให้บริการที่แตกต่างจากท่าอากาศยานอื่น ๆ โดยการสร้างความโดดเด่นให้ผู้ใช้บริการเกิดความพอใจ และกลับมาใช้บริการในโอกาสต่อไป ซึ่งผู้บริหารท่าอากาศยานฯ ต้องคำนึงการให้บริการเป็นหัวใจหลักของท่าอากาศยานฯ สร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการ สร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกระยะเวลา พร้อมกับขั้นตอนการดำเนินการด้านพิธีการบิน สร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการให้เกิดความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นในคุณภาพของท่าอากาศยานฯ

ทั้งนี้ กลยุทธ์เชิงธุรกิจทั้งสองของท่าอากาศยานฯ เมื่อนำผสมผสานให้เกิดกลยุทธ์เชิงบูรณาการ เพื่อสร้างความแตกต่างของท่าอากาศยานฯ ให้มีความโดดเด่นมากกว่าท่าอากาศยานอื่น ๆ ซึ่งความโดดเด่นของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือ ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน วัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยว เชิงธรรมชาติ พร้อมกับแหล่งนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัด สำหรับการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินการของท่าอากาศยานฯ เพื่อลดต้นทุนให้ต่ำกว่าท่าอากาศยานอื่น ๆ นั้น ปัจจุบันค่าใช้จ่ายด้านเงินเดือน หรือค่าตอบแทนอื่น ๆ อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของทางราชการ ดังนั้น สิ่งที่ทำท่าอากาศยานฯสมควรปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการภายใต้กลยุทธ์ดังกล่าว จึงเห็นควรสร้างความพึงพอใจ และสร้างความเชื่อมั่นให้สอดคล้องกับนโยบายของหน่วยราชการ ซึ่งส่งผลให้การใช้กลยุทธ์ประสบความสำเร็จลุล่วงได้ดี

2) การใช้เครื่องมือแบบ TOWS Matrix ให้เกิดกลยุทธ์ระดับปฏิบัติการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผนกลยุทธ์ของระดับปฏิบัติการ ดังนี้

2.1 กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)

- ยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (ด้านผู้โดยสาร) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากท่าอากาศยานฯ มีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ทางวิ่ง ทางขับ และหลุมจอด) ที่ได้รับมาตรฐานสากล และสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินของสายการบิน และอากาศยานขนาดใหญ่ได้

2.2 กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)

- ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งระหว่างชุมชนในจังหวัดอุดรธานีร่วมมือกับบุคลากรของท่าอากาศยานฯ ให้เป็นหนึ่งเดียวในการสร้างภาพพจน์ที่ดีสู่สังคมภายนอก

2.3 กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)

- ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร นำมาใช้ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานฯ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อสร้างสภาพคล่องให้กับการดำเนินงานของบุคลากรในท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการที่ทำภารกิจในท่าอากาศยานฯ และผู้โดยสาร

2.4 กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)

- ยุทธศาสตร์การเป็นท่าอากาศยานฯ สีเขียว เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานฯ ที่ใช้วัตถุดิบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ยุทธศาสตร์รณรงค์การประหยัดพลังงาน โดยใช้พลังงานแสงอาทิตย์มาผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อใช้ในการกิจของท่าอากาศยานฯ

อนึ่ง รัฐบาลได้วางแผนจัดทำโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐ กับภาคเอกชนในการส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เพื่อเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร สำหรับในปี 2558 การเริ่มเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) สามารถเชื่อมโยงท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีกับประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนให้เป็นผืนแผ่นดินเดียวกัน ทำให้การเปิดเสรีการบินอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งมีผลต่อการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นอย่างมาก เนื่องจากกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน สามารถขนส่งผู้โดยสารทางอากาศระหว่างกัน โดยไม่จำกัดจำนวนความจุ ความถี่ ในอดีตที่ผ่านมาแต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียนต้องทำความตกลงสิทธิการบินระหว่างกัน และแต่งตั้งสายการบินของตน โดยผ่านทางารทูตของแต่ละประเทศ สร้างความยากลำบากและมีขั้นตอนการพิจารณามากมาย แต่ปัจจุบันประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ ได้จัดทำกรอบความตกลงสิทธิการบินอาเซียน และลงนามแล้วในปี พ.ศ. 2558 ทำให้กลุ่มสมาชิกในอาเซียนสามารถเปิดบินได้อย่างเสรี แต่คาดว่าจะยังมีอุปสรรคทางด้านกฎหมาย และกฎระเบียบข้อบังคับภายในของแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตามกระแสของการรวมตัวใน

อาเซียนเป็นจุดเริ่มต้นในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 จึงส่งผลให้ธุรกิจด้านการบินในอาเซียน สามารถเพิ่มเที่ยวบิน ขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศสมาชิก ทำให้ประเทศไทย ซึ่งเป็นสมาชิกในกลุ่มอาเซียนต้องขับเคลื่อนการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับการเข้าสู่การเปิดเสรีประชาคมอาเซียน และสอดคล้องกับการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ซึ่งต้องอาศัยปัจจัยต่าง ๆ และแนวทางการส่งเสริม ทั้งปัจจัยภายในประเทศและปัจจัยภายนอกประเทศ ดังนี้

1) ปัจจัยภายในประเทศ

1.1 ด้านนโยบาย รัฐบาลไทยต้องกำหนดนโยบาย และการกำกับดูแลอย่างชัดเจน โดยมีองค์กรในการกำหนดนโยบาย และการกำกับดูแลด้านการขนส่งทางอากาศ ในการทำหน้าที่ดูแลด้านการบินให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเสรีด้านสิทธิการบิน

1.2 ด้านกายภาพ ประเทศไทยต้องมีระบบท่าอากาศยานที่สมบูรณ์แบบ และมีโครงข่ายการขนส่งที่สมบูรณ์ สามารถเชื่อมโยงกับทางบก และทางอากาศ โดยต้องอำนวยความสะดวกให้กับสายการบิน และผู้ใช้บริการ ได้อย่างเพียงพอ และเกิดประสิทธิภาพ เพื่อผลักดันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยให้เกิดความเข้มแข็ง และครบวงจร

2) ปัจจัยภายนอกประเทศ

ประเทศไทยต้องศึกษาสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ และความสัมพันธ์ทางด้านการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นพื้นฐานของการดำเนินนโยบายการบิน รวมทั้งการศึกษาศักยภาพของประเทศในกลุ่มอาเซียน ทั้งในด้านแหล่งท่องเที่ยว เศรษฐกิจ การเมือง และการคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะด้านความพร้อมของท่าอากาศยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมีผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออก ประเทศไทย และการจูงใจให้สายการบินต่างประเทศใช้บริการประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านการบินของภูมิภาคเอเชีย

แนวทางการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การกำหนดนโยบายด้านการบินต้องกำหนดบทบาท หน้าที่ของท่าอากาศยาน และมองระบบท่าอากาศยานในลักษณะโครงข่าย (Network) มีการเชื่อมโยงหลายทาง โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์กลาง ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ พร้อมกับพัฒนาท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้เป็นการท่าอากาศยานสนับสนุนระหว่างกัน สำหรับในส่วนของรัฐบาลไทยต้องเร่งรัดการแก้ไขกฎ ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีมาตรการรองรับผลกระทบจากการเปิดเสรีด้านการบินของประเทศ

5.2 การอภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลการวิจัย เรื่อง การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จากผลการการวิเคราะห์ด้านกลยุทธ์เชิงธุรกิจ และกลยุทธ์ด้านปฏิบัติการดังกล่าวข้างต้น สามารถนำมาอภิปรายผลการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งทางผู้โดยสารเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น มีความเป็นไปได้สูง เพราะท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีธานีถือเป็นท่าอากาศยานที่มีโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอื่น ๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีความพร้อมในการให้บริการ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 6,400 คนต่อวัน มีความยาวทางวิ่งถึง 3,048 เมตร ซึ่งสามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ รวมทั้งมีพื้นที่เช่าเพียงพอต่อการทำกิจกรรม เชิงพาณิชย์อื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (Non-Aeronautical) อัตราการเจริญเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร และเที่ยวบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดใกล้เคียง พร้อมทั้งกิจกรรมด้านการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีปัจจัยที่เอื้อประโยชน์ต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาท่าอากาศยานอีกหลายด้าน ส่วนด้านสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีที่ตั้งใกล้กับชายแดนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่มีการขนส่งด้านผู้โดยสารจากเขตชายแดนมายังที่ตั้งของท่าอากาศยานค่อนข้างสะดวก อีกทั้งมีปัจจัยเสริมในด้านเที่ยวบิน และสายการบินที่ให้บริการที่มีค่อนข้างมากหลากหลายบริการ และช่วงเวลา ซึ่งสามารถเป็นทางเลือกในการเดินทางมาต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังประเทศต่าง ๆ ได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของท่าอากาศยานภายใต้การบริหารงานของ Vinci Airports ผู้ประกอบการท่าอากาศยานเอกชนของประเทศฝรั่งเศส (Vinci Airports.2557) ว่า การเพิ่มรายได้ด้านการบิน การเพิ่มรายได้เชิงพาณิชย์อื่น ๆ และการลดค่าใช้จ่ายด้านต่าง ๆ

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอีก 8 ท่าอากาศยานของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และในอนาคตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี จากสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารทางอากาศในเอเชียแปซิฟิก และการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost) อีกทั้งปัจจัยเสริมที่สำคัญที่ทำให้ความต้องการของการใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเพิ่มขึ้น คือ การเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เพื่อให้เกิดฐานการรับขนส่งผู้โดยสาร ทำให้การเคลื่อนย้ายผู้โดยสารระหว่างประเทศภายในกลุ่มอาเซียนมากขึ้น และทำให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงาน และการ

ขนส่งสินค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีก็อาจเพิ่มบทบาทตนเอง และเชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทาง และการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้

ปัญหาสำคัญของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี คือการบริหารงานในรูปแบบราชการ ซึ่งทำให้การบริหารงานมีความล่าช้า ไม่ทันต่อการเติบโต และการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งหลาย ๆ ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาจากความล่าช้าของงบประมาณ การขาดทิศทางการบริหารงานที่ชัดเจน การบริหาร และการปฏิบัติงานที่ขาดแรงจูงใจในการพัฒนาท่าอากาศยาน (องค์กร) เช่น ระบบผลตอบแทนที่ต่ำกว่าภาคเอกชน การขาดแคลนบุคลากร และขาดการบริหารด้านการตลาดเชิงรุก ซึ่งท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) มักเป็นการบริหารจัดการเชิงรับ ไม่มีการสร้างความต้องการใหม่ ๆ เช่น การบริการของเอกชน รวมทั้งขาดแผนการพัฒนาท่าอากาศยานที่ชัดเจนว่าพัฒนาตนเองไปในรูปแบบใด ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) มีบทบาทสำคัญในการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมในโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งยังมีหน้าที่ในการส่งเสริม และผลักดัน โดยรวบรวมแผนจากภาคการขนส่งอื่น ๆ ภาคเศรษฐกิจ และการลงทุน พร้อมจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานให้สามารถรองรับการพัฒนาเหล่านั้น อีกทั้งบทบาทที่สำคัญของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) คือ การกำกับดูแลมาตรฐานทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากล

จากการศึกษาพบว่า การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นไปได้ ถ้าหากมีการขับเคลื่อนเชิงนโยบายตั้งแต่ระดับนโยบายของชาติ จนถึงหน่วยงานท้องถิ่น เนื่องจากท่าอากาศยานฯ มีความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก มีเที่ยวบินหลากหลายในการรองรับผู้โดยสาร ดังนั้น ทุกหน่วยงานต้องมีการดำเนินการร่วมกันในการขับเคลื่อนนโยบายก็สามารถผลักดันแนวความคิดนี้ได้ และประเทศไทยต้องก้าวสู่การเปิดเสรีการค้ากับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้น ท่าอากาศยานฯ สมควรให้ความสำคัญต่อการดำเนินกลยุทธ์เชิงรุก เพื่อให้เกิดการพัฒนาในการเจริญเติบโตที่สอดคล้องกับบริบทภายใน และภายนอกของท่าอากาศยานฯ ซึ่งถือว่าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถเป็นท่าอากาศยานชั้นนำ ในการนำร่องบุกเบิก เพื่อสามารถแข่งขันกับตลาดในกลุ่มประเทศอาเซียนได้ ดังนั้น จากผลการศึกษา สามารถสรุปได้ว่าการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีความเป็นไปได้อย่างแน่นอน

5.3 การเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการศึกษา ปัจจุบันกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ซึ่งเป็นหน่วยงานด้านการปฏิบัติการ (Operation) มีหน้าที่ดูแลท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธาณินั้น ในฐานะที่เป็นหน่วยงานภายใต้รัฐ สมควรยึดหลักในการมีส่วนร่วมในการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานฯ โดยตรวจสอบประเด็นคุณสมบัติ และลักษณะที่รองรับความต้องการของการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานฯ ซึ่งวิเคราะห์ปัจจัยทางกายภาพของท่าอากาศยานฯ ทั้ง 9 ด้าน คือ

1) ความสามารถเขตการบิน (Airside Capacity)

ปัจจุบัน เขตการบิน ประกอบด้วย ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยานยังไม่มีปัญหา สิ่งที่ต้องควบคุมให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีกว่าปัจจุบัน คือ การบำรุงรักษาและพัฒนาพื้นที่เขตการบินให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และปัจจัยสำคัญ ต้องสร้างความปลอดภัยต่ออากาศยาน และผู้โดยสาร

2) ความสามารถเชิงพาณิชย์ (Commercial capacity)

2.1 ท่าอากาศยานฯ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางอากาศในด้านเศรษฐกิจของประเทศ และสามารถแข่งขันกับประเทศในกลุ่มอาเซียนได้

2.2 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธาณินควรวางแผน โดยการเพิ่มรายได้เชิงพาณิชย์ ที่เกี่ยวกับกิจการการบิน และไม่เกี่ยวกับกิจการบิน โดยพิจารณาจากพฤติกรรม และความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น เปิดร้านขายยา และสมุนไพรไทย เป็นต้น

2.3 ท่าอากาศยานฯ ควรเพิ่มการใช้ประโยชน์ทรัพย์สิน และที่ดินจากพื้นที่ภายใน และภายนอกอาคารผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์ในเชิงพาณิชย์สูงสุด เช่น การพัฒนาพื้นที่ในอาคารผู้โดยสาร เป็นร้านอาหารที่สามารถชมทิวทัศน์ภายนอกอาคาร หรือการพัฒนาพื้นที่ภายนอกอาคารให้เป็นสถานบริการน้ำมัน หรือเปิดศูนย์ทำความสะอาดรถยนต์

3) ทรัพยากรบุคคล (Human Resources)

จัดทำแผนพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงาน และดำเนินการตามแผนงาน ติดตาม และประเมินผลในการพัฒนาบุคลากรอย่างสม่ำเสมอ

4) ความสามารถเขตนอกการบิน (Landside Capacity)

อาคารผู้โดยสาร ควรขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

5) ตำแหน่ง (Location)

5.1 พื้นที่ตั้งของท่าอากาศยานฯ ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้เนื่องจากอยู่ใกล้ตัวเมือง แต่ท่าอากาศยานฯ สามารถวางแผนแบ่งสัดส่วนการใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานฯ อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพสูงสุด

5.2 ท่าอากาศยานฯ ควรอยู่อย่างสอดคล้องกับชุมชนในจังหวัดอุดรธานี มีความสมดุลระหว่างความจำเป็นด้านการบิน และความต้องการของผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง

6) ความพร้อมในการใช้พื้นที่ (Land use availability for development)

6.1 กำหนดระบบการใช้พื้นที่ในอาคารให้สามารถไหลเวียนของผู้โดยสาร

6.2 ประกาศให้ท่าอากาศยานฯ เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง และทำความเข้าใจกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

7) การบริหาร และการบริการ (Management & Service Quality)

7.1 ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีบริหารจัดการโดยกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลของทางราชการที่มีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติต่าง ๆ ไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจด้านการขนส่ง แต่ในอนาคตสามารถปรับเปลี่ยนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมโดยบริหารแทนภาครัฐได้

7.2 ค่าบริการใด ๆ ของท่าอากาศยานฯ ต้องไม่สูงเกินไปสำหรับผู้ใช้บริการ ค่าใช้จ่ายของท่าอากาศยานฯ ควรมาจากต้นทุนของสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานฯ เป็นหลัก บุคลากรของท่าอากาศยานฯ เป็นรอง และเป็นภาระให้กับรัฐบาลน้อยที่สุด

7.3 ท่าอากาศยานฯ ควรมีความยืดหยุ่น โดยสามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานตามความต้องการ และช่วงฤดูบิน พร้อมกับสามารถรองรับการขยายตัวของความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคตได้

8) สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานที่ท่าอากาศยาน (Terminal Facilities & Utilities)

8.1 วางแผนให้มีระบบ Customs Immigration Quarantine : CIQ (เจ้าหน้าที่ศุลกากร และเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง) ประจำท่าอากาศยานฯ เพื่อเตรียมความพร้อมที่รองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ

8.2 วางแผนด้านความปลอดภัย โดยจัดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระดับเพลิง และอุปกรณ์กู้ภัยสามารถใช้งานได้ 24 ชั่วโมง

8.3 วางแผนการติดตั้งระบบไฟฟ้าที่ท่าอากาศยานฯ ให้มีความเสถียรในการใช้งาน และอนาคตควรนำระบบพลังงานแสงอาทิตย์เข้ามาทดแทนการใช้กระแสไฟฟ้าในท่าอากาศยานฯ

8.4 ระบบท่าอากาศยานฯ ควรเป็นระบบที่กว้าง สามารถให้ประชาชนส่วนใหญ่เข้าถึงการขนส่งทางอากาศได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

9) สิ่งแวดล้อม (Environment)

9.1 ภาครัฐ และภาคเอกชน ต้องร่วมมือในการขับเคลื่อนเชิงรุกให้มากกว่าปัจจุบัน และการบริหารงานต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

9.2 ระบบการเมืองต้องไม่เข้าไปแทรกแซงการบริหารงานของท่าอากาศยานฯ

จากผลการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้น สามารถเสนอแนะต่อผู้บริหารกรมท่าอากาศยาน และผู้บริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี พร้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประเมินศักยภาพ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยสามารถนำแนวทางการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานฯ ที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ไปใช้ในการวางแผน และกำหนดแนวนโยบายในการประเมินศักยภาพท่าอากาศยานฯ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น เพื่อให้การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานฯ บรรลุวัตถุประสงค์ และมุ่งสู่ความสำเร็จในอนาคต ผู้บริหารควรพิจารณาจัดตั้งคณะทำงาน พร้อมกับขอความร่วมมือกับภาคเอกชนในจังหวัดอุดรธานีให้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานในการผลักดันท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร โดยดำเนินการติดตาม และการประเมินผลการทำงานของคณะทำงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษาครั้งนี้ และจากการปรับกลยุทธ์ และเป้าหมายหลากหลายของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีที่กล่าวมาข้างต้น การกำหนดรูปแบบ และขั้นตอนการวางแผนอย่างเป็นระบบ ต้องมีความชัดเจน ได้มาตรฐาน ตลอดจนมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ในภูมิภาคของประเทศไทย การวางแผนท่าอากาศยานฯ ควรวางแผนในช่วงระยะเวลาอย่างน้อย 10 ปีอย่างต่อเนื่อง และมีการพัฒนาให้ทันสมัย นำแผนมาทบทวนทุกปี พร้อมกับแผนการลงทุน 10 ปีของการพัฒนาการอำนวยความสะดวกของเส้นทางบิน และการบริการของท่าอากาศยานฯ ซึ่งในปี 2560 ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีทำแผนการพัฒนาท่าอากาศยานฯ เสนอต่อกรมท่าอากาศยาน เพื่อทำแผนขอจัดสรรงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ 2561 ขึ้นต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอของบประมาณต่อคณะรัฐมนตรี และความเป็นไปได้ในการรับงบประมาณจากภาครัฐปลายปี 2561 และสามารถดำเนินการปรับปรุงท่าอากาศยานฯ ได้ในปี 2562 เป็นต้นไป ดังนั้น จึงสามารถดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีได้

ตารางที่ 5.1 ผลการวิจัยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

สรุปผลการวิจัย	การอภิปรายผลการวิจัย	การเสนอแนะ
<u>ส่วนที่ 1</u> การวิเคราะห์ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถแบ่งโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญออกเป็น 9 ปัจจัย ได้แก่ 1. ความสามารถเขตการบิน 2. ความสามารถเชิงพาณิชย์ 3. ทรัพยากรบุคคล 4. ความสามารถขตนอกการบิน 5. ตำแหน่ง 6. ความพร้อมในการใช้พื้นที่ 7. การบริหาร และการบริการ 8. สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานท่าอากาศยาน 9. สิ่งแวดล้อม <u>ส่วนที่ 2</u> การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้ 1. เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ไปสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งมีปัจจัยที่สนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยานฯ โดยแบ่งออกเป็น 5 ปัจจัย ได้แก่	1. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นท่าอากาศยานที่ผู้ใช้บริการเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับอีก 8 ท่าอากาศยานของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งสอดคล้องกับบทสรุปผลการวิจัยส่วนที่ 1 (9 ปัจจัย) ส่วนที่ 2 ข้อ 1 (5 ปัจจัย) และส่วนที่ 3 (2 เครื่องมือในการกำหนดกลยุทธ์)	การวิเคราะห์จากปัจจัยทางกายภาพของท่าอากาศยานทั้ง 9 ปัจจัย 1. ความสามารถเขตการบิน - สร้างความปลอดภัยต่ออากาศยานและผู้ใช้อากาศยาน 2. ความสามารถเชิงพาณิชย์ - สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจประเทศ และแข่งขันกับประเทศในกลุ่มอาเซียน - เพิ่มการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน และที่ดินจากพื้นที่ภายใน และภายนอกท่าอากาศยานฯ 3. ทรัพยากรบุคคล - จัดทำแผนพัฒนาบุคลากร 4. ความสามารถขตนอกการบิน - ขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสาร 5. ตำแหน่ง - ควรวางแผนแบ่งสัดส่วนการใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 5.1 ผลการวิจัยท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

สรุปผลการวิจัย	การอภิปรายผลการวิจัย	ข้อเสนอแนะ
1.1 ตำแหน่ง 1.2 ความสามารถเขตการบิน 1.3 ความสามารถเชิงพาณิชย์ 1.4 ความสามารถเขตนอกการบิน 1.5 สิ่งแวดล้อม 2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานฯ ไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและอุปสรรค โดยแบ่งออกเป็น 4 ปัจจัย 2.1 ทรัพยากรบุคคล 2.2 ความพร้อมในการใช้พื้นที่ 2.3 การบริหาร และการบริการ 2.4 สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐานของท่าอากาศยาน	2. ปัญหาสำคัญของท่าอากาศยานฯ คือ การบริหารงานในรูปแบบราชการ ซึ่งสอดคล้องกับส่วนที่ 2 ข้อ 2 (4 ปัจจัย)	- ท่าอากาศยานควรอยู่เคียงข้างกับชุมชน 6. ความพร้อมในการใช้พื้นที่ - กำหนดระบบการใช้พื้นที่ในอาคาร - ประกาศท่าอากาศยานให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7. การบริหาร และการบริการ - ปรับเปลี่ยนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม - ค่าบริการต้องไม่สูงเกิน - ควรมีความยืดหยุ่น สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานตามความเหมาะสม 8. สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยพื้นฐาน - วางแผนให้เป็นระบบ - วางแผนด้านความปลอดภัย - วางแผนติดตั้งระบบไฟฟ้า - ระบบท่าอากาศยานควรเป็นระบบกว้าง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ 9. สิ่งแวดล้อม - ภาคราชการ และภาคเอกชนควรร่วมมือกัน - ระบบการเมืองต้องไม่แทรกแซง

ตารางที่ 5.1 ผลการวิจัยทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

สรุปผลการวิจัย	การอภิปรายผลการวิจัย	ข้อเสนอแนะ
<u>ส่วนที่ 3</u> การบริหารจัดการ และแนวโน้มทางการตลาดในอนาคตของท่าอากาศยานฯ โดยการใช้เครื่องมือในการจัดทำแผนกลยุทธ์ 1. เครื่องมือแบบ Business Model Canvas เกิดกลยุทธ์ระดับธุรกิจ 1.1 กลยุทธ์ต้นทุนต่ำ 1.2 กลยุทธ์สร้างความแตกต่าง 2. เครื่องมือแบบ Tows Matrix 2.1 กลยุทธ์เชิงรุก 2.2 กลยุทธ์เชิงป้องกัน 2.3 กลยุทธ์เชิงแก้ไข 2.4 กลยุทธ์เชิงรับ		

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) โครงสร้างพื้นฐานด้านเขตการบิน

1.1 ระบบทางวิ่ง ปรับปรุงเพิ่มผิวทางวิ่งให้มีความแข็งแรง และสามารถรองรับอากาศยานที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เริ่มปรับปรุงในปี 2562-2563 และตรวจสอบระบบทางวิ่ง พร้อมปรับปรุงในปีถัดไป คือ ปี 2565, 2567, 2569, 2571

1.2 ทางขับ ท่าอากาศยานต้องเพิ่มทางขับให้อากาศยานสามารถออกได้เร็วขึ้น เริ่มปรับปรุงในปี 2562-2563 และตรวจสอบสภาพทางขับ พร้อมปรับปรุงในปีถัดไป คือ ปี 2565, 2567, 2569, 2571

1.3 หลุมจอด ควรเพิ่มลานจอดให้มากขึ้น เริ่มปรับปรุงในปี 2563 และตรวจสอบระบบหลุมจอด พร้อมปรับปรุงในปี 2563, 2566, 2569, 2571

1.4 ระบบนำร่องท่าอากาศยานฯ จัดหาอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบนำร่องให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด เริ่มปรับปรุงในปี 2562-2563 และตรวจสอบระบบนำร่อง พร้อมปรับปรุงในปี 2566, 2568, 2570

2) โครงสร้างพื้นฐานในการดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์

2.1 อาคารผู้โดยสาร ขยายพื้นที่อาคาร เพื่อรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคตจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เริ่มปรับปรุงในปี 2564 และตรวจสอบอาคารผู้โดยสาร พร้อมปรับปรุงในปี 2568

2.2 ลานจอดรถยนต์ สร้างลานจอดรถยนต์ใต้ดิน เพื่อใช้ประโยชน์จากบนพื้นผิวด้านบนของลานจอดรถยนต์ได้ เริ่มปรับปรุงในปี 2562-2563 และตรวจสอบลานจอดรถยนต์ พร้อมปรับปรุงในปี 2566, 2569

2.3 จัดสร้างทางลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้สูงอายุ และผู้พิการ เพราะในปัจจุบันประเทศไทย มีผู้สูงอายุจำนวนมาก เริ่มดำเนินการในปี 2562 และตรวจสอบ พร้อมปรับปรุงทุกปี

2.4 จัดซื้ออุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น เครื่อง x-ray สายพาน เป็นต้น ดำเนินการจัดซื้อพร้อมติดตั้งในปี 2563 และตรวจสอบ หรือปรับเปลี่ยนในปี 2567, 2571

3) ระบบดับเพลิง และกู้ภัย

3.1 จัดซื้อรถดับเพลิงขนาดกลาง และทันสมัย เพื่อเตรียมการรองรับการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ของอากาศยานที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ดำเนินการจัดซื้อรถดับเพลิง ในปี 2563 จัดซื้อเพิ่มเติมในปี 2567 และปี 2571

4) ด้านบุคลากร

4.1 เพิ่มจำนวนบุคลากรให้เพียงพอต่อภาระหน้าที่ โดยเพิ่มอัตรากำลังบุคลากรในปี 2562 และสำรวจจำนวนบุคลากรที่ขาดแคลน พร้อมเพิ่มกำลังบุคลากรในปี 2565, 2568, 2571

4.2 สร้างนโยบายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรอย่างต่อเนื่อง จัดสรรงบประมาณด้านฝึกอบรมบุคลากรทำอากาศยานฯ ทุกปี ตั้งแต่ปี 2562 เป็นต้นไป

ตารางที่ 5.2 แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในอนาคต (ระยะเวลา 10 ปี)

[illegible]

ตารางที่ 5.2 แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (ต่อ)

แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571
2.3 จัดสร้างทางลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้สูงอายุ และผู้พิการ เพราะในปัจจุบันประเทศไทย มีผู้สูงอายุจำนวนมาก										
2.4 จัดซื้ออุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น เครื่อง x-ray สายพาน เป็นต้น										
3. ระบบดับเพลิง และกู้ภัย										
3.1 จัดซื้อรถดับเพลิงขนาดกลาง และถังสมัย เพื่อเตรียมการรองรับการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ของอากาศยานที่จะมีเพิ่มขึ้นในอนาคต										
4. ด้านบุคลากร										
4.1 เพิ่มจำนวนบุคลากรให้เพียงพอต่อภาระหน้าที่										
4.2 สร้างนโยบายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรอย่างต่อเนื่อง										

หมายเหตุ: ดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี



นอกจากการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในระยะเวลา 10 ปี ซึ่งเป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) แล้ว สามารถกล่าวได้ว่าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของระบบราชการนั้น ไม่เอื้อประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาท่าอากาศยานฯ โดยการพัฒนาแต่ละครั้ง อาศัยงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งต้องผ่านกระบวนการการกลั่นกรองจากหน่วยงานหลายระดับ ผลสุดท้ายได้รับการจัดสรรงบประมาณแบบจำกัด ไม่เพียงพอต่อการบริหารงานท่าอากาศยานฯ อีกทั้ง การเพิ่มบุคลากรต้องจัดแผนอัตรากำลังคนเสนอต่อสำนักงานข้าราชการพลเรือน (กพ.) ระยะเวลาการดำเนินการค่อนข้างนาน และถูกจำกัดด้านนโยบายรัฐบาล กฎระเบียบที่เข้มงวด ซึ่งระบบราชการไม่สามารถกำหนดเงินเดือน และค่าตอบแทนที่แตกต่างกัน และขาดสภาพคล่องในการบริหารงาน จึงยากต่อการแข่งขันกับท่าอากาศยานนานาชาติของประเทศอื่น ๆ

ดังนั้น จากผลการศึกษาเห็นว่า ภาครัฐควรเปิดโอกาสในการปรับเปลี่ยนการบริหาร หรือโอน ย้าย จำหน่าย หรือการให้สัมปทานแก่หน่วยงานภาคเอกชน หรือหน่วยงานท้องถิ่น โดยสร้างแนวทางเลือกให้เป็นระบบ ดังนี้

1) สร้างแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

1.1 การบริหารจัดการภายใต้ระบบราชการขึ้นตรงต่อกระทรวงคมนาคม นโยบาย หรือแนวคิดในการบริหารต่าง ๆ อาจตกอยู่ภายใต้การเมือง ทำให้เกิดความไม่โปร่งใส และขาดสภาพคล่อง เนื่องจากการเสนอปรับปรุงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีต้องมีการเสนอและขอจัดสรรงบประมาณ ซึ่งอาจได้ตามที่เสนอขอ หรืออาจถูกตัดงบประมาณบางส่วนก็เป็นไปได้ ระยะเวลาการดำเนินการใช้ระยะเวลานาน เพราะจะต้องใช้เวลาการตั้งงบประมาณ และได้รับงบประมาณในปีงบประมาณถัดไป ซึ่งถ้าเลือกการบริหารในลักษณะนี้ ต้องปรับแก้ กฎ ระเบียบ ขอบบังคับให้เกิดให้ เกิดความคล่องตัว สอดคล้องกับบทวิจัยของ Tretheway, M. (2001) Airport Ownership

1.2 การบริหารโดยภาครัฐวิสาหกิจ ภาครัฐในที่นี้คือ กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่กำกับดูแลท่าอากาศยาน และจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาอีก 1 หน่วยงานภาครัฐวิสาหกิจ มีหน้าที่บริหาร และพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และมีความเป็นอิสระต่อการบริหารงาน และการระดมเงินทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานฯ ได้ สอดคล้องกับบทวิจัยของ Tretheway, M. (2001) Airport Ownership

1.3 ให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชน โดยกำหนดระยะเวลาการให้สัมปทาน (ระยะยาว) ในที่นี้คือ ภาครัฐเปิดประมูลให้เอกชนผู้สนใจเข้าร่วมการยื่นซองประมูล เมื่อเอกชนใดชนะการประมูลต้องเข้าไปลงทุนบริหาร และพัฒนาท่าอากาศยานได้รับสัมปทานแก่บริษัทเอกชนที่ประมูลได้เข้ามาบริหารท่าอากาศยานเป็นระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งในที่นี้ควรกำหนดระยะเวลา 20 – 30 ปีขึ้นไป

เนื่องจาก การลงทุนในการบริหารท่าอากาศยานฯ ต้องระดมเงินลงทุนสูงมาก และใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานในการพัฒนาท่าอากาศยานให้ประสบความสำเร็จต้องใช้เวลาการดำเนินงาน สำหรับรายได้ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ภาครัฐ และภาคเอกชนต้องมีการจัดทำข้อสัญญาการแบ่งผลประโยชน์ระหว่างกัน

1.4 การจ้างภาคเอกชนเข้ามาบริหาร โดยภาครัฐยังเป็นเจ้าของท่าอากาศยาน แต่ทำสัญญาจ้างให้เอกชนเข้ามาบริหาร ซึ่งมีข้อตกลงเป็นระยะเวลาใด โดยภาครัฐสามารถประเมินผลในเบื้องต้นได้จากศักยภาพการบริหารท่าอากาศยาน และรายได้ของท่าอากาศยานฯ สอดคล้องกับบทวิจัยของ Graham, A. (2003). Managing Airports. Oxford, Butterworth-Heinemann)

1.5 โอนย้ายท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้กับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีมีมติโอนย้ายท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้กับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งทรัพย์สินต่าง ๆ และบุคลากรของท่าอากาศยาน ซึ่งในเบื้องต้น สิ่งที่เห็นชัดเจน คือ บุคลากรทุกคนได้รับผลตอบแทนเพิ่มขึ้น อาทิ เงินเดือน และสวัสดิการต่าง ๆ แต่สิ่งหนึ่งที่พึงระวังสำหรับบุคลากร คือ การปรับตัวให้เข้ากับองค์กรใหม่

1.6 โอนย้ายท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีให้กับเทศบาลอุดรธานี ตามมติคณะรัฐมนตรีมีมติโอนย้ายท่าอากาศยานฯ ให้กับเทศบาลอุดรธานี ซึ่งในที่นี้เป็นการตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น โดยการบริหารงานต่าง ๆ พร้อมกับบุคลากรโอนย้ายไปยังเทศบาลอุดรธานี ซึ่งการบริหารต่าง ๆ สะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส มากกว่าองค์กรกลางของกระทรวงคมนาคม เนื่องจากเทศบาลอุดรธานีทราบว่าอะไรคือสิ่งที่สนองความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น และทราบทิศทางการวางแผนในอนาคตว่าท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีควรเดินหน้าไปสู่แนวทางใด สิ่งที่น่าวิตกกังวล คือ การให้องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบก็ยังมีปัญหาทางด้านการเมืองเข้ามาแทรกแซงได้ และความเป็นมืออาชีพในการบริหารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ยังไม่มีประสบการณ์ เพราะการบริหารท่าอากาศยานฯ (ทางอากาศ) ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกับการบริหารทางบก หรือทางน้ำได้

1.7 การแปรรูปจากภาครัฐเป็นภาคเอกชน โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาซื้อกรรมสิทธิ์ในที่ดิน และกิจการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจากรัฐ โดยภาคเอกชนเป็นเจ้าของ มีสิทธิเต็มที่ในการบริหารที่ดิน และท่าอากาศยานฯ ภาครัฐไม่สามารถเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับการบริหารงานให้ภาคเอกชน

1.8 การลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐ และภาคเอกชน โดยภาครัฐยังเป็นเจ้าของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และภาคเอกชนลงทุนในการดำเนินการบริหารท่าอากาศยานฯ และตกลงร่วมมือกันระหว่าง 2 ฝ่าย พร้อมแบ่งผลประโยชน์ตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ สอดคล้องกับบทวิจัยของ Tretheway, M. (2001) Airport Ownership)

2) หลังจากการปรับปรุงรูปแบบของท่าอากาศยานฯ แล้ว ขั้นตอนต่อไปเริ่มการวางแผนส่งเสริมธุรกิจด้านบริการภาคพื้น และผู้ประกอบการด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้สอดคล้องกับธุรกิจด้านการบิน สายการบิน และจำนวนเที่ยวบิน ซึ่งแนวโน้มทิศทางในอนาคตของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศไทยเข้าสู่เศรษฐกิจประชาคมอาเซียน (AEC)

3) สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น เช่น ระบบอินเทอร์เน็ต (Wi-Fi) ร้านค้าปลอดภาษี ร้านค้าจัดจำหน่ายสินค้า Brand Name ห้องน้ำให้สะอาด เพิ่มลานจอดรถยนต์ ควรมีบริการรถรับ-ส่ง จากสนามบิน – เข้าเมือง – สนามบิน สำหรับบริการผู้โดยสาร เพราะค่าบริการด้านแท็กซี่มีราคาแพง และมีอยู่ 1 บริษัทเท่านั้น

4) ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีมีความต้องการ และความคาดหวังด้านต่าง ๆ ได้แก่

4.1 ด้านรายได้ของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ประกอบด้วย 2 ส่วน รายได้จากการดำเนินงาน และรายได้จากเงินลงทุนหมุนเวียน

4.1.1 รายได้จากการดำเนินงาน คือ รายได้จากกิจการการบินและรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1.1.1 รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) ประกอบด้วย

- ค่าธรรมเนียมในการขึ้น ลงของอากาศยาน (Landing Charge)
- ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge)
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge)
- ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge)

4.1.1.2 รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการกิจการการบิน (Non Aeronautical Revenue) ประกอบด้วย

- ค่าเช่าสำนักงาน และค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents)
- รายได้จากการให้บริการ (Service Revenue)

4.1.2 รายได้เงินทุนหมุนเวียน รายได้ดังกล่าว นำมาใช้ด้านความปลอดภัย การบำรุงรักษา และการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ท่าอากาศยานฯ

รายได้เงินทุนหมุนเวียนประกอบด้วย รายได้ค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Service Charge) เงินรายได้ที่กฎหมายกำหนดให้เข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียน เงิน หรือทรัพย์สินที่มี ผู้บริจาค หรือ สมทบทุน ฯลฯ

4.2 ด้านเจ้าหน้าที่ มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในงานที่ให้บริการ มีความกระตือรือร้น เต็มใจในการให้บริการด้วยความสุภาพ และประการสำคัญ เจ้าหน้าที่ต้องมีความรักในองค์กรของตน

4.3 ด้านกระบวนการขั้นตอนการปฏิบัติงาน ให้มีความชัดเจน เป็นระบบ โปร่งใส ตรวจสอบได้ รวดเร็ว คล่องตัว และมีประสิทธิภาพ

4.4 ด้านช่องทางการติดต่อสื่อสาร มีความหลากหลาย สะดวก รวดเร็ว ชัดเจน และมีประสิทธิภาพ

4.5 ด้านคุณภาพการให้บริการ ได้รับบริการตรงตามที่ต้องการ ได้รับข้อมูลสมบูรณ์ครบถ้วน บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว และบริการที่ได้มาตรฐาน

4.6 ด้านกฎหมาย ควรมีการแก้ไขกฎหมาย และกฎ ระเบียบที่ขัดต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เช่น การนำส่งรายได้เข้าคลังจังหวัด แทนที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสามารถนำเงินรายได้มาใช้ในการพัฒนาท่าอากาศยาน

4.7 ด้านการวางแผนก่อสร้าง และขยายโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ควรให้สอดคล้องกับทิศทางการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร และความต้องการของผู้ใช้บริการ

4.8 ด้านพลังงาน ปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อการประหยัดพลังงาน เช่น การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ โดยการจัดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคา เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย และเป็น การลดต้นทุนของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นการประเมิน และศึกษาเฉพาะผู้โดยสารเท่านั้น ซึ่งในอนาคตสามารถทำการศึกษาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งเฉพาะสินค้าเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยใช้กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักจากอุตสาหกรรมด้านการผลิตสินค้า และการขนส่งสินค้าต่อไป

บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม, กรมการบินพลเรือน. การศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย. ม.ป.ท., 2556.
- กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลท่าอากาศยาน 28 แห่ง ในสังกัดกรมการบินพลเรือน. ม.ป.ท., 2556.
- กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลมาตรฐานท่าอากาศยานท่าอากาศยาน 28 แห่ง ในสังกัด กรมการบินพลเรือน. ม.ป.ท., 2556.
- กระทรวงคมนาคม. ข้อมูลกรมการบินพลเรือน. [ออนไลน์] [สืบค้นจาก <http://www.aviatio.go.th>. 13 กรกฎาคม 2557.
- กระทรวงคมนาคม. แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี (พ.ศ. 2555-2558). ม.ป.ท., 2557.
- กระทรวงคมนาคม. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (AIR NAVIGATION ACT B.E. 2497). ม.ป.ท., 2552.
- กระทรวงคมนาคม. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. ม.ป.ท., 2557.
- กระทรวงคมนาคม. รายงานการวิจัยเรื่องการศึกษาและการจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบท่าอากาศยาน ภูมิภาค. ม.ป.ท., 2557.
- กระทรวงคมนาคม. สถิติการรับขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าอากาศยาน 9 แห่ง ภาควัฒนออกเฉียงเหนือ ตั้งแต่ปี 2552-2557. ม.ป.ท., 2557.
- กระทรวงคมนาคม. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. ศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจ (ASEAN Economic Community:AEC). ม.ป.ท., 2557.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559. ม.ป.ท., ม.ป.ป.
- กรมการบินพลเรือน. ประกาศกรมการบินพลเรือน. มาตรการออกแบบและการก่อสร้างสนามบิน พ.ศ. 2556. ม.ป.ท., ม.ป.ป.
- กรมการบินพลเรือน. อำนาจหน้าที่. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก: <http://portal.aviation.go.th/site/6201.jsp>. 1 กุมภาพันธ์ 2558.
- กรมการบินพลเรือน. 77 Anniversary 2476-2553 ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ศูนย์กลางการบินพลเรือน. ม.ป.ท., ม.ป.ป.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. สถิติสำหรับงานวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2550.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. ททท สำนักงานอุดรธานี. *คู่มือท่องเที่ยวอุดรธานี*. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

http://www.mots.go.th/ewt_dl_link.php?nid=3942, 26 มกราคม 2558.

กิตติคุณ ร้อยโทหญิง อัจฉรา จันทร์ฉาย. *คู่มือการวางแผนกลยุทธ์และจัดทำ BSC (Balanced Scorecard)*,

พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2553.

จังหวัดอุดรธานี. *แผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560)* ทบพวณธันวาคม 2557. ม.ป.ท., ม.ป.ป.

พัศตร์ผอง วัฒนสินธุ์, พสุ เดชะรินทร์. *การจัดการเชิงกลยุทธ์และนโยบายธุรกิจ (Strategic Management and*

Business Policy), คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2542.

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. *โครงการประเมินผลการดำเนินงานของสำนักงานส่งเสริม*

การจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน). ม.ป.ท., ม.ป.ป.

ศูนย์อาเซียนศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. *ความคืบหน้าการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียนของไทย*.

บริษัท ศรีเอทีฟ พอยท์ แอค จำกัด. ม.ป.ท., ม.ป.ป.

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ และกรณีการ์ สุขเกษม. *วิธีวิทยาการวิจัยเชิงคุณภาพ: การวิจัยปัญหาปัจจุบัน*

และการวิจัยอนาคตกาล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วน จำกัด สามลดดา, พ.ศ. 2551.

สุวิมล ติรานันท์. *การสร้างเครื่องมือวัดตัวแปรในการวิจัยทางสังคม: แนวทางสู่การปฏิบัติ*.

กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2540.

สุวิมล ติรานันท์. *ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์: แนวทางสู่การปฏิบัติ*. พิมพ์ครั้งที่ 6.

กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2549.

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).

การศึกษาด้านทุนตามกิจกรรมผลิตภัณฑ์แปรรูปสำหรับผลิตภัณฑ์และการออกแบบระบบสนับสนุน

การตัดสินใจในการประเมินทางเลือกเส้นทางการขนส่งในกลุ่มจังหวัดร้อยแก่น สารสินธุ์

ไปยังประเทศไทย. ม.ป.ท. 2554.

สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. *ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน/ประชาคมเศรษฐกิจ*

อาเซียนสถาบันดำรงราชานุภาพ. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก :

www.stabundamrong.go.th/web/asean.html. 25 มกราคม 2558.

สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ*

ประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560). [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.jpp.moi.go.th/detail.php?section=12&id=245>. 26 มกราคม 2558.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ*

สังคมแห่งชาติฉบับที่สิบเอ็ด พ.ศ. 2555-2559. ม.ป.ท., ม.ป.ป.

สำนักนายกรัฐมนตรี. *เส้นทางประเทศไทยสู่ประชาคมอาเซียน*. ม.ป.ท., 2556.

สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. *ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 และตอนบน 2 ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11*. โรงแรมเซ็นทารา จังหวัดขอนแก่น., 25 กุมภาพันธ์ 2557.

สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. *สรุปกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

http://www.2556.moj.go.th/upload/mini/10-download/.../1012_6869.doc.

อัญญา ทองเมืองหลวง. “ปัจจัยทางการตลาดที่มีผลต่อกระบวนการตัดสินใจซื้อบ้านเดี่ยวของบริษัทพฤษภา เรียวเอสเตท จำกัด (มหาชน)” ปรินญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต เอกการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี. 2554.

Albert Humphrey. *SWOT Analysis*. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.mindtools.com › Strategy Tools>. Jan 03, 2015

Creswell, John W. (2009). *Qualitative Research*. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.researchgate.net/publication>. Jan 01, 2015.

Graham, A. *Managing Airports*. Oxford, Butterworth-Heinemann [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.Onlinelibrary.wiley.com>. 2003

ICAO. *Worldwide Air Transport Conference*. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.ICAO.int/Meeting/atconf/Documents/Working Papers/ATC conf.6.IP.015.2.en.pdf>. 30 Jun, 2016.

Matrix. *PEST analysis* [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.strategicmanagementinsight.com/tools/pest-pestel-analysis.html>. Jan 01, 2015.

Michael E. Porter. *การวิเคราะห์ Value Chain*. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.strategicmanagementinsight.com/tools/value-chain-analysis.html>. Jan 01, 2015.

Tretheway, M. *Airport Ownership, Management and Price Regulation* [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.intervistas.com>. 2001.

Vinci Airports. *Vinci Airports* [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก:

<http://www.vinci-concessions.com>. 30 Jun, 2016.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

แบบรับรองการมีจริยธรรมและจรรยาบรรณทางวิชาการในการทำวิทยานิพนธ์

แบบรับรองการมีจรรยาบรรณในการทำวิทยานิพนธ์

เพื่อให้การทำวิทยานิพนธ์/การค้นคว้าอิสระ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล
กรุงเทพ มีคุณภาพ และมาตรฐานตามหลักวิชาการ มหาวิทยาลัยฯ ได้กำหนดให้นักศึกษาทุกคน
ปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณนักวิจัย ๕ ข้อ ตามที่สภาวิจัยแห่งชาติกำหนด ซึ่งประกอบไปด้วย

จรรยาบรรณนักวิจัย ๕ ข้อ ตามที่สภาวิจัยแห่งชาติกำหนด

๑. นักวิจัยต้องซื่อสัตย์และมีคุณธรรมในทางวิชาการและการจัดการ นักวิจัยต้องมีความ
ซื่อสัตย์ต่อตนเองไม่นำผลงานของผู้อื่นมาเป็นของตน ไม่ลอกเลียนงานของผู้อื่น ต้องให้เกียรติ และ
อ้างอิงบุคคลหรือแหล่งที่มาของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวิจัย ต้องซื่อตรงต่อการแสวงหาทุนวิจัย
และมีความเป็นธรรมเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ได้จากการวิจัย

๒. นักวิจัยต้องตระหนักถึงพันธกรณีในการทำงานวิจัย ตามข้อตกลงที่ทำไว้กับหน่วยงานที่
สนับสนุนการวิจัยและต่อหน่วยงานที่ตนสังกัด นักวิจัยต้องปฏิบัติตามพันธกรณีและข้อตกลงการ
วิจัยที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายยอมรับร่วมกัน อุทิศเวลาทำงานวิจัยให้ได้ผลดีที่สุด และเป็นไปตาม
กำหนดเวลา มีความรับผิดชอบไม่ละทิ้งงานระหว่างดำเนินการ

๓. นักวิจัยต้องมีพื้นฐานความรู้ในสาขาวิชาการที่ทำวิจัย นักวิจัยต้องมีพื้นฐานความรู้ใน
สาขาวิชาการที่ทำวิจัยอย่างเพียงพอ และมีความรู้ความชำนาญ หรือมีประสบการณ์เกี่ยวเนื่องกับ
เรื่องที่ทำวิจัย เพื่อนำไปสู่งานวิจัยที่มีคุณภาพ และเพื่อป้องกันปัญหาการวิเคราะห์ การตีความ หรือ
การสรุปที่ผิดพลาด อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่องานวิจัย

๔. นักวิจัยต้องมีความรับผิดชอบต่อสิ่งที่ศึกษาวิจัย ไม่ว่าจะเป็นสิ่งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิต
นักวิจัยต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และเที่ยงตรงในการทำวิจัยที่เกี่ยวข้องกับคน
สัตว์ พืช ศิลปวัฒนธรรม ทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม มีจิตสำนึกและมีปณิธานที่จะอนุรักษ์
ศิลปวัฒนธรรม ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

๕. นักวิจัยต้องเคารพศักดิ์ศรี และมีสิทธิของมนุษย์ที่ใช้เป็นตัวอย่างในการวิจัย นักวิจัยต้อง
ไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ทางวิชาการจนละเลยและขาดความเคารพในศักดิ์ศรีของเพื่อนมนุษย์ ต้อง
ถือเป็นภาระหน้าที่ที่จะอธิบายจุดมุ่งหมายของการวิจัยแก่บุคคลที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยไม่
หลอกลวงหรือบีบบังคับ และไม่ละเมิดสิทธิส่วนบุคคล

๖. นักวิจัยต้องมีอิสระทางความคิด โดยปราศจากอคติในทุกขั้นตอนของการทำวิจัย นักวิจัยต้องมีอิสระทางความคิด ต้องตระหนักว่า อคติส่วนตัว หรือความลำเอียงทางวิชาการ อาจส่งผลให้มีการบิดเบือนข้อมูลและข้อค้นพบทางวิชาการ อันเป็นเหตุให้เกิดผลเสียหาย ต่องานวิจัย

๗. นักวิจัยพึงนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในทางที่ชอบ นักวิจัยพึงเผยแพร่ผลงานวิจัยเพื่อประโยชน์ทางวิชาการและสังคม ไม่ขยายผลข้อค้นพบจนเกินความเป็นจริง และไม่ใช้ผลงานวิจัยไปทางมิชอบ

๘. นักวิจัยพึงเคารพความคิดเห็นทางวิชาการของผู้อื่น นักวิจัยพึงมีใจกว้าง พร้อมที่จะเปิดเผยข้อมูลและขั้นตอนการวิจัย ยอมรับฟัง ความคิดเห็นและเหตุผลทางวิชาการของผู้อื่น และพร้อมที่จะปรับปรุงแก้ไขงานวิจัยของตนให้ถูกต้อง

๙. นักวิจัยพึงมีความรับผิดชอบต่อสังคมทุกระดับ นักวิจัยพึงมีจิตสำนึกที่จะอุทิศกำลังสติปัญญาในการทำวิจัย เพื่อความก้าวหน้า ทางวิชาการ เพื่อความเจริญและประโยชน์สุขของสังคมและมวลมนุษยชาติ

ข้าพเจ้า ชื่อ นางพนมรัตน์ จันทรานนท์ นักศึกษาหลักสูตร บริหารธุรกิจ รหัสนักศึกษา 4622 8810 4594 4884 ซึ่งเป็นผู้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษาศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้ทราบและปฏิบัติตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณที่กำหนดไว้ทุกประการ ข้าพเจ้าทราบดีว่าการให้ข้อความอันเป็นเท็จ และการละเมิดหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณนักวิจัย อาจนำมาสู่การพ้นสภาพการเป็นนักศึกษา หรือถูกเพิกถอนปริญญา

(ลงชื่อ)

(นางพนมรัตน์ จันทรานนท์)

ผู้ทำวิทยานิพนธ์

วันที่ เดือน พ.ศ.

ภาคผนวก ข

ภาคผนวก ข

กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

ประวัติความเป็นมา

มนุษย์ได้มีความคิดเกี่ยวกับการบินมาช้านานแล้ว ซึ่งในสมัยสมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้าทรงนิมิตเห็นฝูงหงส์บินในอากาศ ซึ่งหมายถึง ผู้มีอิทธิฤทธิ์ยอมบินได้ในอากาศ และต่อมาความคิดดังกล่าวก็ไม่เหนื่อความคาดหมาย เมื่อสองพี่น้องตระกูลไรท์ (Wright) คือ วิลเบอร์ (Wibur) และ ออร์วิล (Orville) ชาวอเมริกัน ได้ประดิษฐ์อากาศยานที่สามารถบินได้เป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2446

สำหรับประเทศไทยอากาศยานเริ่มมีบทบาทเมื่อรัชสมัยสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อนายชาร์ล ฟันเดน บอร์น (Charles Van Den Bom) ได้นำอากาศยานแบบอังกิริฟาร์มิง 4 ชื่อ แวนด้า (Wanda) มายังประเทศไทย โดยที่พระองค์ท่านได้เสด็จทอดพระเนตรการแสดงครั้งแรก เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2453 ต่อมาพระองค์ท่านได้ซื้ออากาศยานลำดังกล่าวไว้เพื่อประโยชน์ทางการศึกษาของประเทศไทย จึงเป็นจุดเริ่มต้นที่กระทรวงกลาโหมจัดตั้งแผนการบินขึ้นในกองทัพบกเป็นครั้งแรก ด้วยความเห็นว่ ประเทศไทยควรมีอากาศยานไว้เพื่อปกป้องประเทศ

ต่อมากระทรวงกลาโหมได้พิจารณาแล้วเห็นว่า อากาศยานมิใช่ใช้ภารกิจทางทหารเท่านั้น สามารถนำมาใช้ประโยชน์ต่อกิจการด้านอื่น ๆ ด้วย เช่น การพาณิชย์ การคมนาคม

เมื่อปี พ.ศ. 2469 ได้มีเอกชนขออนุญาตจัดตั้งบริษัทการบินเมย์พาณิชย์ขึ้น และได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด เมื่อวันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2473 รัฐบาลจึงได้มอบภารกิจบางส่วนจากกระทรวงกลาโหมให้กระทรวงพาณิชย์ และคมนาคมดำเนินงานแทน

เมื่อกิจการขนส่งทางอากาศได้ดำเนินการคล่องด้วยดี การขยายบทบาททางการค้าก็มุ่งสู่ธุรกิจอื่น ๆ ต่อมาได้จัดตั้งกรมการขนส่ง ประกาศ ณ วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2476 โดยกรมการขนส่งแบ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบดังนี้

- 1) สำนักงานเลขานุการกรม แบ่งออกเป็น 2 แผนก คือ แผนกสารบรรณ และแผนกเบ็ดเตล็ด
- 2) กองการบินพลเรือน แบ่งออกเป็น 2 แผนก คือ แผนกควบคุม และแผนกก่อสร้าง

ในปี พ.ศ. 2506 ได้มีการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานของกรมการขนส่ง กล่าวคือ ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (บัยที่ 2) พ.ศ. 2506 ณ กระทรวงคมนาคม โดยยกฐานะสำนักงานการบินพลเรือน ขึ้นเป็น กรมการบินพาณิชย์ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการส่งเสริม และพัฒนาการบินพลเรือน รวมทั้งการพัฒนาท่าอากาศยานต่าง ๆ ซึ่งมีท่าอากาศยานมากกว่า 30 ท่าอากาศยานเพื่อใช้ในการกิจของการบินพลเรือน

วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2522 ทำอากาศยานดอนเมืองอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท
ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

วันที่ 1 มีนาคม 2531 ทำอากาศยานเชียงใหม่ให้อยู่ภายใต้ความดูแลของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) ยกเว้นงานด้านบริการโทรคมนาคม วิทยุ เครื่องช่วยในการเดินอากาศ และการบริการควบคุม
การจราจรทางอากาศให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

วันที่ 26 สิงหาคม 2531 ทำอากาศยานหาดใหญ่ให้อยู่ภายใต้ความดูแลของบริษัท ทำอากาศยานไทย
จำกัด (มหาชน) ยกเว้นงานด้านบริการโทรคมนาคม วิทยุ เครื่องช่วยในการเดินอากาศ และการบริการ
ควบคุมการจราจรทางอากาศให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

วันที่ 8 ตุลาคม 2531 ทำอากาศยานภูเก็ตให้อยู่ภายใต้ความดูแลของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) ยกเว้นงานด้านบริการโทรคมนาคม วิทยุ เครื่องช่วยในการเดินอากาศ และการบริการควบคุม
การจราจรทางอากาศให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

ต่อมาทำอากาศยานเชียงใหม่ให้อยู่ภายใต้ความดูแลของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ยกเว้นงานด้านบริการโทรคมนาคม วิทยุ เครื่องช่วยในการเดินอากาศ และการบริการควบคุมการจราจร
ทางอากาศให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2535 ออกพระราชกฤษฎีกา เปลี่ยนแปลงศูนย์ฝึกการบินพลเรือน ซึ่งอยู่
ภายใต้การดูแลของกรมการบินพาณิชย์ ให้เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ในนาม
สถาบันการบินพลเรือน (CIVIL AVIATION TRAINING CENTER)

วันที่ 1 มิถุนายน 2545 กรมการบินพาณิชย์ได้โอนงานบินทดสอบให้กับบริษัท วิทยุการบินแห่ง
ประเทศ จำกัด

วันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2545 กรมการบินพาณิชย์ เปลี่ยนแปลงชื่อใหม่เป็นกรมการขนส่งทางอากาศ

วันที่ 24 พฤศจิกายน 2552 กรมการขนส่งทางอากาศ เปลี่ยนแปลงชื่อใหม่เป็น กรมการบินพล
เรือน (DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION) เพื่อให้สอดคล้องกับกรมการบินของโลก
โดยมีสโลแกนว่า AD ASTRA PER ASPERA เห็นฟ้าไปหาดาว ที่วับวาวบนเวหา อุปสรรคมาทักหน้า
ต้องฟันฝ่าพยายาม

วันที่ 30 กันยายน 2558 รัฐบาลได้ออกประกาศพระราชกำหนดในการเปลี่ยนแปลงชื่อ
กรมการบินพลเรือน เป็นกรมทำอากาศยาน

พันธกิจของกรมการบินพลเรือน

- ส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ
- พัฒนา และยกระดับคุณภาพการบริการด้านขนส่งทางอากาศของประเทศ
- ปรับปรุง และพัฒนาทำอากาศยานให้อยู่ในความรับผิดชอบให้มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์

- กำหนด พัฒนามาตรฐาน วิธีการกำกับดูแลสนามบิน และการบินให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเอื้อต่อการพัฒนาคุณภาพการบินของประเทศ
- สร้างเสริม และพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางอากาศให้เป็นที่ยอมรับ และตอบสนองความต้องการของตลาดได้อย่างเพียงพอ
- พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และยกระดับท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
- พัฒนาองค์กรสู่ความเป็นสากล และสร้างความยั่งยืน

อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการของกรมการบินพลเรือน

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) ศึกษาวิเคราะห์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ
- 3) ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและการบินพลเรือนดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน
- 4) กำหนดมาตรฐาน กำกับ ดูแลและตรวจสอบการดำเนินการด้านการบินพลเรือน
- 5) จัดให้มีและดำเนินกิจการท่าอากาศยานในสังกัดกรม
- 6) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือน และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
- 7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

อัตรากำลัง (คน) ในปี พ.ศ. 2558

ข้าราชการ	572
ลูกจ้างประจำ	378
ลูกจ้างชั่วคราว	632
พนักงานราชการ	89
รวมอัตรากำลัง	1,671

เมื่อวันที่ 19 – 30 มกราคม 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization ICAO) ได้เข้ามาตรวจสอบความสามารถในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศภาคีสมาชิก (State's capability for safety oversight) ที่จะนำไปสู่การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่อกิจการการบินของโลก 8 ด้าน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของ

การดำเนินการกำกับดูแลระบบการบินของแต่ละประเทศภาคีสมาชิก เพื่อเป็นการประกันความปลอดภัยของการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ผลการตรวจสอบปรากฏว่า ICAO พบข้อบกพร่องดังนี้

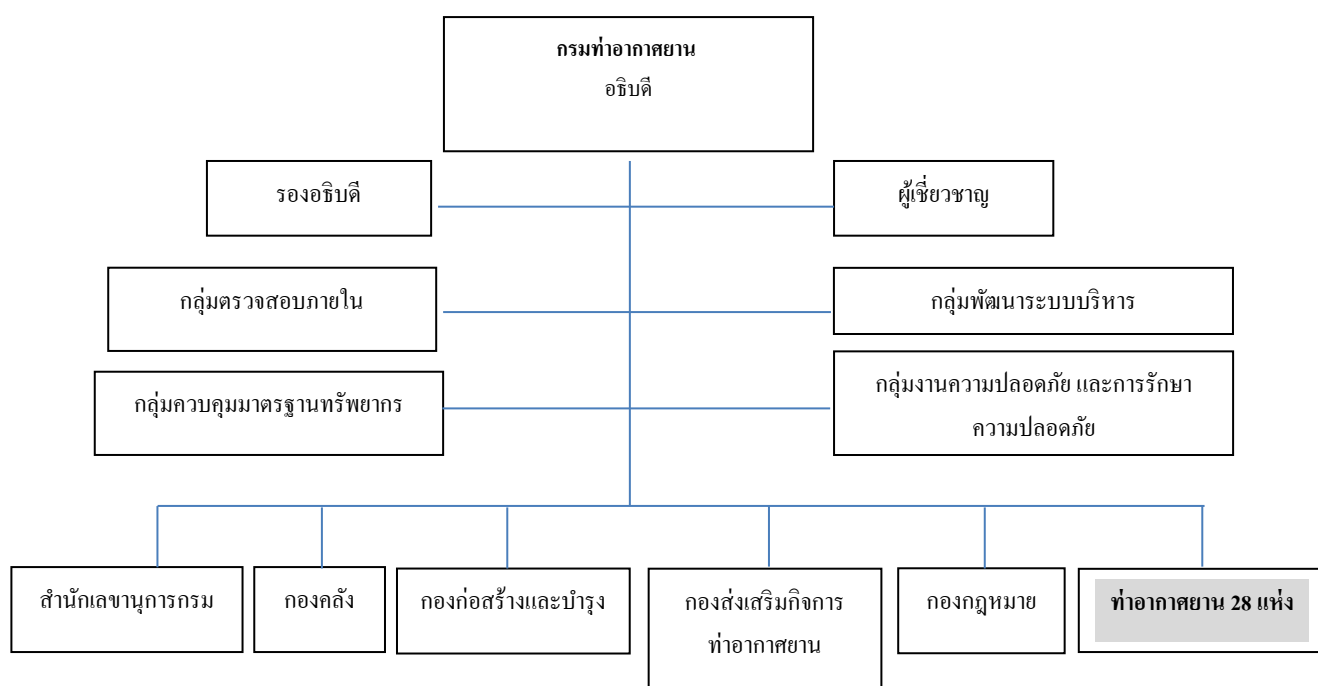
1. ประเทศไทยไม่ได้แยกการจัดองค์กร ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานกำกับ กับหน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบิน หรือหน่วยงานประกอบการในส่วนของ AGA (การจัดสนามบิน)
2. ไม่ได้กำหนดการจัดตั้งขั้นตอนการปฏิบัติที่ชัดเจน ทำให้หน้าที่ทับซ้อนกันระหว่างหน่วยงานกำกับ กับหน่วยงานสอบสวน
3. โครงสร้างกรมการบินพลเรือนไม่มีการกำหนดหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน
4. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวน และอนุกรรมการไม่ชัดเจน
5. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไม่ได้ให้อำนาจที่ชัดเจน และมีประสิทธิภาพในการจัดตั้งหน่วยงาน
6. การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องกับการรายงานสภาพอากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา แต่ไม่มีการประสานความร่วมมือที่เป็นลายลักษณ์อักษรระหว่าง 2 หน่วยงาน
7. ไม่มีการจัดตั้ง และมีกลไกการดำเนินการที่จะหลีกเลี่ยงผลประโยชน์ทับซ้อนของพนักงานเจ้าหน้าที่ในด้านการตรวจสอบปฏิบัติการบิน
8. ไม่ได้จัดตั้ง และมีกลไกการดำเนินการในเรื่องการจัดสรรงบประมาณในการกำกับดูแลความปลอดภัยแต่ละด้านอย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ รวมถึงการพัฒนาทุกระเบียบ การฝึกอบรม และการเฝ้าระวังด้านความที่เฉพาะของแต่ละบุคคล ยังไม่ได้มีการยืนยันว่ามีนโยบายการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิค
9. ไม่ได้มีการยืนยันว่าเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคมีการเข้าถึงเอกสารของ ICAO และสิ่งพิมพ์ทางเทคนิคที่เกี่ยวข้อง
10. เจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคไม่มีอุปกรณ์สำนักงานที่จำเป็นในการปฏิบัติงานที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ยังไม่ได้มีการยืนยันว่าเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคมีเครื่องมือ และอุปกรณ์ที่จำเป็นอย่างเพียงพอ
11. สิ่งอำนวยความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูลที่มีอยู่สำหรับบุคลากรของกรมไม่เพียงพอ และไม่มีพื้นที่ที่จะดำเนินการสอบสวน
12. ไม่มีเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคที่มีคุณภาพ และประสบการณ์เพียงพอที่ร่วมในกระบวนการสรรหา คัดเลือก

ซึ่งประเด็นหัวข้อที่ 1 เกี่ยวกับประเทศไทยไม่ได้แยกการจัดองค์กร และความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานกำกับกับหน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบิน หรือหน่วยงานในการส่วนการจัดการสนามบิน ทำให้

กรรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลท่าอากาศยานทั้ง 28 ท่าอากาศยาน รวมทั้งท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีต้องปรับโครงสร้างองค์กรกรรมการบินพลเรือนใหม่ และปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้กรรมการบินพลเรือนปรับปรุงโครงสร้าง บทบาท หน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนตามข้อเสนอแนะของ ICAO ที่ให้แยกบทบาทการกำกับดูแลออกจากบทบาทการกำกับดูแลออกจากบทบาทด้านการปฏิบัติอย่างชัดเจน โดยแบ่งเป็น 4 หน่วยงานหลัก คือ

1. ให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานด้านนโยบาย (Policy)
2. จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator)
3. จัดตั้งกรมท่าอากาศยาน เป็นหน่วยงานด้านการปฏิบัติการ (Operation) แทนกรรมการบินพลเรือนเดิม
4. หน่วยงานด้านการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุเป็นหน่วยงานกลางที่เป็นอิสระจากหน่วยงานกำกับดูแล โดยขึ้นตรงต่อสำนักงานกฤษฎีกา

โครงสร้างองค์กรกรมท่าอากาศยาน (กรรมการบินพลเรือน)



ภาพที่ 1 หน่วยงานสังกัดกรมท่าอากาศยาน

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน, 2558

ท่าอากาศยานซึ่งอยู่ภายใต้การดูแล และดำเนินการของกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน) มีทั้งสิ้น 28 แห่ง เป็นท่าอากาศยานที่ถูกพัฒนาขึ้นตั้งแต่อดีต จนถึงปัจจุบันโดยบางท่าอากาศยานก็มิได้เกิดขึ้นตามความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศ แต่เป็นการรองรับความต้องการด้านการทหาร แต่ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็นภารกิจเชิงพาณิชย์ และบางท่าอากาศยานเกิดจากความต้องการของส่วนท้องถิ่นแต่ภายหลังจากการพัฒนาด้านขนส่งทางบก ซึ่งระยะนั้นต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศมาก จึงทำให้เกิดการแข่งขันแย่งชิงผู้โดยสาร สายการบินจึงต้องหยุดให้บริการทำให้ไม่มีเที่ยวบินในเชิงพาณิชย์ และบางท่าอากาศยานต้องปิดตัวลง เพราะมีการใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า สิ้นเปลืองงบประมาณในการดูแลรักษา ในปัจจุบันท่าอากาศยานทั้ง 28 แห่งดังนี้

ตารางที่ 1 ท่าอากาศยาน 28 ท่าอากาศยาน

ลำดับ	ท่าอากาศยาน	ปีที่ก่อสร้าง	ประกาศเป็นสนามบินอนุญาต
1.	กระบี่	พ.ศ. 2538	28 พฤศจิกายน 2529
2.	ขอนแก่น	พ.ศ. 2509	14 สิงหาคม 2506
3.	ชุมพร	พ.ศ. 2536	7 เมษายน 2541
4.	ตาก	พ.ศ. 2514	13 พฤษภาคม 2520
*5.	ตรัง	พ.ศ. 2506	13 ธันวาคม 2497
*6.	นครพนม	พ.ศ. 2506	14 สิงหาคม 2506
7.	นครศรีธรรมราช	พ.ศ. 2538	20 เมษายน 2541
8.	นครราชสีมา	พ.ศ. 2537	5 พฤศจิกายน 2540
*9.	นราธิวาส	พ.ศ. 2518	31 พฤษภาคม 2520
*10.	น่าน	พ.ศ. 2514	18 กุมภาพันธ์ 2498
11.	บุรีรัมย์	พ.ศ. 2536	18 กุมภาพันธ์ 2536
*12.	ปาย	-	13 ธันวาคม 2497
*13.	ปัตตานี	พ.ศ. 2516	18 กุมภาพันธ์ 2498
*14.	พิษณุโลก	พ.ศ. 2506	18 กุมภาพันธ์ 2498
15.	เพชรบูรณ์	พ.ศ. 2537	13 ธันวาคม 2497
*16.	แพร่	พ.ศ. 2506	16 มิถุนายน 2542
*17.	แม่ฮ่องสอน	พ.ศ. 2506	13 ธันวาคม 2497
*18.	แม่สะเรียง	-	13 ธันวาคม 2497
19.	แม่สอด	พ.ศ. 2506	13 ธันวาคม 2497

ลำดับ	ทำอากาศยาน	ปีที่ก่อสร้าง	ประกาศเป็นสนามอนุญาต
20.	ระนอง	พ.ศ. 2536	13 ธันวาคม 2497
21.	ร้อยเอ็ด	พ.ศ. 2538	17 กันยายน 2540
*22.	ลำปาง	พ.ศ. 2506	13 ธันวาคม 2497
*23.	เลย	พ.ศ. 2510	31 ตุลาคม 2528
**24.	สกลนคร	พ.ศ. 2514	13 ธันวาคม 2497
*25.	สุราษฎร์ธานี	พ.ศ. 2521	18 กุมภาพันธ์ 2498
*26.	หัวหิน	พ.ศ. 2520	13 ธันวาคม 2497
*27.	อุดรธานี	พ.ศ. 2533	28 พฤศจิกายน 2529
*28.	อุบลราชธานี	พ.ศ. 2533	13 ธันวาคม 2497

หมายเหตุ: * สนามบินกองทัพอากาศ

** สนามบินกองทัพบก

ที่มา: กรมการบินพลเรือน, พ.ศ. 2557

ต่อมาทำอากาศยานจำนวน 28 แห่ง ในความดูแลของกรมการบินพลเรือน ได้ถูกประกาศให้เป็น สนามบินศุลกากรจำนวน 17 แห่ง ดังนี้

ตารางที่ 2 ประกาศสนามบินศุลกากร

เลขที่	ทำอากาศยาน	ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร ในราชกิจจานุเบกษา
1.	อุดรธานี ต.เขียงพิณ อ.เมือง จ.อุดรธานี	12 ตุลาคม 2497
2.	ขอนแก่น ต.บ้านเป็ด อ.เมือง จ.ขอนแก่น	1 กันยายน 2534
3.	พิษณุโลก ต.อรัญญิก อ.เมือง จ.พิษณุโลก	1 กันยายน 2534
4.	สุราษฎร์ธานี ต.หัวเตย อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี	1 กันยายน 2534
5.	อุบลราชธานี ต.ปทุม/ไธเนย์ อ.เมือง จ.อุบลราชธานี	3 ตุลาคม 2539
6.	นราธิวาส ต.โคกเกียน อ.เมือง จ.นราธิวาส	3 ตุลาคม 2539
7.	ปัตตานี ต.บ่อทอง อ.หนองจิก จ.ปัตตานี	3 ตุลาคม 2539
8.	ระนอง ต.ราชภูต อ.เมือง จ.ระนอง	3 ตุลาคม 2539
9.	ตรัง ต.ทุ่งหว้า อ.เมือง จ.ตรัง	5 มีนาคม 2542
10.	นครราชสีมา ต.ท่าช้าง อ.จักราช จ.นครราชสีมา	5 มีนาคม 2542
11.	หัวหิน ต.บ่อฝ้าย อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์	5 มีนาคม 2542

เลขที่	ท่าอากาศยาน	ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร ในราชกิจจานุเบกษา
12.	น่าน ต.พาณิชย์ อ.เมือง จ.น่าน	2 มีนาคม 2543
13.	ชุมพร ต.ชุมโค อ.เมือง จ.ชุมพร	2 มีนาคม 2543
14.	กระบี่ ต.กระบี่น้อย อ.เมือง จ.กระบี่	29 ธันวาคม 2542
15.	แม่ฮ่องสอน ต.จองคำ อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน	29 ธันวาคม 2542
16.	นครพนม ต.นาทราย อ.เมือง จ.นครพนม	6 กันยายน 2544
17.	แม่สอด ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก	28 ธันวาคม 2547

ที่มา: กรมการบินพลเรือน, พ.ศ. 2557.

อนึ่ง ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2556 ประกาศ ณ วันที่ 17 ตุลาคม 2556 กำหนดการจัดแบ่งท่าอากาศยานภายในประเทศออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

ท่าอากาศยาน สายหลัก หมายถึง เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่สามแสนคนต่อปี

ท่าอากาศยาน สายรอง หมายถึง เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการไม่เกินห้าหมื่นคน แต่ไม่ถึงสามแสนคนต่อปี

ท่าอากาศยาน สายย่อย หมายถึง เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการไม่ถึงห้าหมื่นคนต่อปี

ตารางที่ 3 กำหนดการจัดแบ่งท่าอากาศยานภายในประเทศ

ประเภทของเส้นทางบิน	เส้นทางบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
สายหลัก (เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่สามแสนคนต่อปี)	กรุงเทพฯ – ภูเก็ต	3,902,980
	กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	3,141,530
	กรุงเทพฯ – หาดใหญ่	1,805,002
	กรุงเทพฯ – สมุย	1,505,954
	กรุงเทพฯ – อุดรธานี	939,937
	กรุงเทพฯ – เชียงราย	912,795
	กรุงเทพฯ – ขอนแก่น	513,204
	กรุงเทพฯ – กระบี่	848,339
	กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี	617,759
	กรุงเทพฯ – นครศรีธรรมราช	576,737
	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี	713,954

ประเภทของเส้นทางบิน	เส้นทางบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
สายรอง (เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้ บริการไม่เกินห้าหมื่นคนแต่ไม่ ถึงสามแสนคนต่อปี)	กรุงเทพฯ – พิษณุโลก	194,224
	เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน	56,272
	กรุงเทพฯ – ตรัง	158,599
	กรุงเทพฯ – ตราด	61,739
	สมุย – ภูเก็ต	158,215
	กรุงเทพฯ – นราธิวาส	105,449
	เชียงใหม่ – ภูเก็ต	276,507
	กรุงเทพฯ – ลำปาง	54,873
	กรุงเทพฯ – สกลนคร	92,872
	กรุงเทพฯ – นครพนม	134,381
	เชียงใหม่ – หาดใหญ่	104,495
	ภูเก็ต – อุดรธานี	90,124
สายย่อย (เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้ บริการไม่ถึงห้าหมื่นคน ต่อปี)	กรุงเทพฯ – ระนอง	7,427
	กรุงเทพฯ – สุโขทัย	45,984
	กรุงเทพฯ – บุรีรัมย์	11,923
	กรุงเทพฯ – ร้อยเอ็ด	34,125
	ภูเก็ต – หาดใหญ่	-
	อุตะเถา – สมุย	31,747
	เชียงใหม่ – เชียงราย	913
	กรุงเทพฯ – น่าน	15,120

ที่มา: กรมการบินพลเรือน, พ.ศ. 2557

ตามบัญชีท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2556

1. เส้นทางสายหลัก เส้นทาง กรุงเทพฯ – อุดรธานี และกลับ มีสายการบินที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางดังกล่าว จำนวน 6 สายการบิน ได้แก่

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- บริษัท ไทยเวียตเจ็ทแอร์ จอยท์ สตั๊ค จำกัด

- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

2. เส้นทางสายรอง เส้นทาง ภูเก็ต-อุดรธานี และกลับ มีสายการบินที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางดังกล่าว จำนวน 2 สายการบิน ได้แก่

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (จำกัด)

- บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

3. เส้นทางสายย่อย สายการบินที่ได้รับอนุญาต

หาดใหญ่-อุดรธานี และกลับ

- สายการบินไทยไลอ้อนแอร์

- สายการบินไทยแอร์เอเชีย

เชียงใหม่-อุดรธานี และกลับ

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (จำกัด)

- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ข้อมูลท่าอากาศยานในสังกัดกรมการบินพลเรือน จำนวน 28 แห่ง													
ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยาน	สถานที่ตั้ง	พิกัด ARP	อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตร.ม.)				ขนาดทางวิ่ง (เมตร)	ลานจอดเครื่องบิน (เมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยววัน)	จำนวนผู้โดยสารที่ รองรับได้ต่อวัน (คน)	ขนาดเครื่องบิน - จำนวนหลุมจอด ที่รองรับได้	หมายเหตุ
				พื้นที่รวม	พื้นที่รับเข้า	พื้นที่ขาออก	กม./ชม. (เจ้า-คน)						
1	แม่ฮ่องสอน*	ต.จองคำ อ.เมือง	LAT 19 18 06.17503	8,140	420	420	350	30x2,000	68 x 307.5	32	2,800	B737 - 2 , ATR - 2 , H - 5	
	Maehongson Airport	จ.แม่ฮ่องสอน	LONG 97 58 30.19778				(210+140)						
		Tel. 053-612057	ELEV 269.9957 M.										
		Fax. 053-611499	พื้นที่ 269 ไร่										
2	ลำปาง	ต.พระบาท อ.เมือง	LAT 18 16 19.62007	3,718	273	360	257	30x1,975	60 x 250	48	2,056	B737 - 3 , ATR - 3	
	Lampang Airport	จ.ลำปาง	LONG 99 30 14.62486				(137+120)						
		Tel. 054-226259	ELEV 243.0838 M.										
		Fax. 054-226350	พื้นที่ 506 ไร่										
3	แพร่	ต.นาจักร อ.เมือง	LAT 18 07 54.17004	1,306	252	236	205	30x1,500	60 x 180	16	1,640	ATR72 - 2	
	Phrae Airport	จ.แพร่	LONG 100 09 52.62394				(126+79)						
		TEL. 054-522708	ELEV 163.4885 M.										
		FAX. 054-522705	พื้นที่ 516 ไร่										
4	น่าน*	ต.ผาสิงห์ อ.เมือง	LAT 18 48 28.48955	600	111	175	114	45x2,000	30 x 100	8	912	B737 - 1	
	Nan Airport	จ.น่าน	LONG 100 47 00.31118				(56+58)						
		TEL. 054-710270	ELEV 208.1845 M.										
		FAX. 054-771308,											
		054-710270-1 ต่อ 134	พื้นที่ 1,070 ไร่										
5	พิษณุโลก*	ต.อรัญญิก อ.เมือง	LAT 18 46 58.56111	16,406	2,357	1,700	1,000	45x3,000	137.5 x 300	24	8,000	B737 - 2	อาคารหลังใหม่
	Phitsanulok Airport	จ.พิษณุโลก	LONG 100 16 44.84842				(500+500)					สะพานเทียบ 1 หลุมจอด	
		TEL. 055-301010-13	ELEV 44.2129 M.									(Airbus 1 ลำ)	
		FAX. 055-301009	พื้นที่ 1,380 ไร่										
6	เพชรบูรณ์	ต.ลานป่า อ.เมืองหล่มสัก	LAT 16 40 33.70691	11,000	672	612	540	45x2,100	85 x 261.50	32	4,320	B737 - 2 , ATR 72 - 2 , H - 2	
	Phetchaboon Airport	จ.เพชรบูรณ์	LONG 101 11 42.38674				(336+204)						
		TEL. 056-824325 - 9	ELEV 137.0000 M.										
		FAX. 056-824326	พื้นที่ 4,121 ไร่										
7	ตาก	ต.น้ำร้อน อ.เมือง	LAT 16 53 45.55339	320	40.5	40.5	34	30x1,500	60 x 180	48	272	ATR - 6	ไม่มีบริการภาคพื้น
	Tak Airport	จ.ตาก	LONG 99 15 13.42428				(20+14)						
		TEL. 055-259406	ELEV 144.3912 M.										
		FAX. 055-259039	พื้นที่ 1,300 ไร่										
8	แม่สอด*	ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	LAT 16 41 59.39692	1,098	160	259	166	30x1,500	60 x 180	16	1,328	ATR72 - 2	
	Maesot Airport	จ.ตาก	LONG 98 32 36.54166				(80+86)						

ข้อมูลท่าอากาศยานในสังกัดกรมการบินพลเรือน จำนวน 28 แห่ง													
ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยาน	สถานที่ตั้ง	พิกัด ARP	อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตร.ม.)				ขนาดทางวิ่ง (เมตร)	ลานจอดเครื่องบิน (เมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสารที่ รองรับได้ต่อวัน (คน)	ขนาดเครื่องบิน - จำนวนหลุมจอด ที่รองรับได้	หมายเหตุ
				พื้นที่รวม	พื้นที่ขาเข้า	พื้นที่ขาออก	คาน/ขม. (ลำ+รถ)						
		TEL. 055-544613 FAX. 055-544593	ELEV 209.9091 M. พื้นที่ 770 ไร่										
9	อุบลราชธานี*	ต.ปทุม อ.เมือง	LAT 15 15 04.59401	15,090	1,400	1,103	1,000	45x3,000	120 x 270	40	8,000	B737 - 2 , ATR - 1	
	UbonRatchathani	จ.อุบลราชธานี	LONG 104 52 12.82123				(500+500)					สะพานเทียบ 2 หลุมจอด	
	Airport	TEL. 045-242206 FAX. 045-244406	ELEV 119.6899 M. พื้นที่ 3,876 ไร่									(Airbus 2 ลำ (ชั่วคราว))	
10	อุดรธานี*	ต.หมากแข้ง	LAT 17 23 11.17038	10,923	974	1,049	800	45x3,050	135 x 350	40	6,400	Airbus - 1 , B737 - 2	อาคารหลังใหม่
	Udon thani Airport	อ.เมือง จ.อุดรธานี	LONG 102 47 17.69278				(400+400)					B747 - 1 , ATR - 1	
		TEL. 042-244426 FAX. 042-246804	ELEV 176.4605 M. พื้นที่ 2,000 ไร่									สะพานเทียบ 1 หลุมจอด	
				3,960	376.80	485.26	350				2,800	(Airbus 1 ลำ)	อาคารหลังเก่า
11	ขอนแก่น*	ต.บ้านเป็ด อ.เมือง	LAT 16 27 52.38766	14,500	1,030	1,260	1,000	45x3,050	143 x 300	32	8,000	B747 - 1 , B737 - 2	
	Khonkhaen Airport	จ.ขอนแก่น	LONG 102 46 56.18979				(500+500)					สะพานเทียบ 1 หลุมจอด	
		TEL. 043-246774-5 FAX. 043-244123	ELEV 192.0321 M. พื้นที่ 1,113 ไร่									(Airbus 1 ลำ)	
12	สกลนคร(บ้านค่าย)	ต.ราชคูนาวง อ.เมือง	LAT 17 11 42.50580	5,455	375	375	313	45x2,600	75 x 120,80 x 200	16	2,504	B737 - 2	
	Sakonakhon Airport	จ.สกลนคร	LONG 104 07 07.05547				(188+125)						
		TEL. 042-713920 FAX. 042-716216	ELEV 160.4467 M. พื้นที่ 1,000 ไร่										
13	เลย	ต.นาอาน อ.เมือง	LAT 17 26 20.87567	2,457	300	236	229	45x2,100	75 x 180	16	1,832	B737 - 1 , ATR72 - 1	
	Loey Airport	จ.เลย	LONG 101 43 19.43203				(150+79)						
		TEL. 042-811099 FAX. 042-812655	ELEV 252.7213 M. พื้นที่ 1,429 ไร่										
14	นครราชสีมา*(ใหม่)	ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ	LAT 14 56 58.18798	5,500	800	465	555	45x2,100	85 x 323	32	4,440	B737 - 2 , ATR 72 -2 , H - 2	
	NaKhonratsirma	จ.นครราชสีมา	LONG 102 18 45.85788				(400+155)						
	Airport	TEL. 044-255899 FAX. 044-259689	ELEV 229.3320 M. พื้นที่ 4,625 ไร่										
15	นครพนม*	ต.โพธิ์ตาก อ.เมือง	LAT 17 23 07.22133	9,300	448	448	373	45x2,500	117.20 x 303	24	2,984	B737 - 3 , H - 2	
	Nakhonpanom	จ.นครพนม	LONG 104 38 30.79611				(224+149)						
	Airport	TEL. 042-587211-6 FAX. 042-587215	ELEV 172.8580 M. พื้นที่ 4,500 ไร่										
16	บุรีรัมย์	ต.ร่อนทอง อ.สตึก	LAT 15 13 36.35564	2,553	384	384	320	45x2,100	80 x 120	16	2,560	B737 - 2	

ข้อมูลท่าอากาศยานในสังกัดกรมการบินพลเรือน จำนวน 28 แห่ง													
ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยาน	สถานที่ตั้ง	พิกัด ARP	อาคารที่พักรถโดยสาร (ตร.ม.)				ขนาดทางวิ่ง (เมตร)	ลานจอดเครื่องบิน (เมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสารที่ รองรับได้ต่อวัน (คน)	ขนาดเครื่องบิน - จำนวนหลุมจอด ที่รองรับได้	หมายเหตุ
				พื้นที่รวม	พื้นที่ขาเข้า	พื้นที่ขาออก	คน/ชม. (ขา+ออก)						
	Buriram Airport	จ.บุรีรัมย์	LONG 103 15 04.40755				(192+128)						
		TEL.044-680082-5	ELEV 179.8850 M.										
		FAX.044-680079	พื้นที่ 2,500 ไร่										
17	ร้อยเอ็ด	ต.มะธิ อ.ฆวชัยบุรี	LAT 16 07 00.33696	3,013	381	368	313	45x2,100	85 x 324	32	2,504	B737 - 2 ,ATR 72 - 2 , H - 4	
	RoiEt Airport	จ.ร้อยเอ็ด	LONG 103 46 25.67421				(191+123)						
		TEL. 043-518250	ELEV 137.4027 M.										
		FAX. 043-518253	พื้นที่ 2,685 ไร่										
18	หัวหิน*	ต.บ่อผ้าย อ.หัวหิน	LAT 12 37 49.14750	3,848	323	350	278	35x2,100	80 x 160	8	2,224	B737 - 1	
	HuaHin Airport	จ.ประจวบคีรีขันธ์	LONG 99 57 12.39930				(162+117)						
		TEL. 032-520182	ELEV -										
		FAX. 032-520378	พื้นที่ 450 ไร่										
19	ระนอง*	ต.ราชกฤต อ.เมือง	LAT 09 46 39.44283	4,000	288	288	240	45x2,000	120 x 180	24	1,920	B737 - 3 , H - 6	
	Ranong Airport	จ.ระนอง	LONG 98 35 07.74324				(144+96)						
		TEL. 077-824584-8	ELEV 14.239 M.										
		FAX. 077-824580	พื้นที่ 2,447 ไร่										
20	ชุมพร*	ต.ชุมโค อ.ปะทิว	LAT 10 42 40.33180	7,200	300	300	250	45x2,100	85 x 200	32	2,000	B737 - 2 ,ATR 72 - 2 , H - 2	
	Chumporn Airport	จ.ชุมพร	LONG 99 21 42.16040				(150+100)						
		TEL. 077-591263-5	ELEV 5.585 M.										
		FAX. 077-591265	พื้นที่ 2,485 ไร่										
21	สุราษฎร์ธานี*	ต.หัวเตย อ.พุนพิน	LAT 09 08 10.09379	14,196	896	1,008	784	45x3,000	120 x 300	40	6,272	A 300 - 2 ,B737 - 1	
	Suratthani Airport	จ.สุราษฎร์ธานี	LONG 99 08 20.54531				(448+336)					สะพานเทียบ 1 หลุมจอด	
		TEL. 077-441127-30	ELEV 5.675 M.									(Airbus 1 ลำ)	
		FAX. 077-441225	พื้นที่ 3,225 ไร่										
22	นครศรีธรรมราช	ต.ปากพูน อ.เมือง	LAT 08 32 22.62010	7,985	375	375	313	45x2,100	85 x 200	32	2,504	B737 - 2 ,ATR 72 - 2 , H - 2	
	Nakhonsithammarat	จ.นครศรีธรรมราช	LONG 99 56 41.01029				(188+125)						
	Airport	TEL. 075-369541	ELEV 3.827 M.										
		FAX. 075-369542	พื้นที่ 1,814 ไร่										
23	ตรัง*	ต.ทุ่งนางหวัง อ.เมือง	LAT 07 30 31.02122	3,000	363	363	303	45x2,100	85 x 120	16	2,424	B737 - 2	
	Trang Airport	จ.ตรัง	LONG 99 36 56.78869				(182+121)						
		TEL. 075-211150	ELEV 18.3792 M.										

ข้อมูลท่าอากาศยานในสังกัดกรมการบินพลเรือน จำนวน 28 แห่ง													
ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยาน	สถานที่ตั้ง	พิกัด ARP	อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตร.ม.)				ขนาดทางวิ่ง (เมตร)	ลานจอดเครื่องบิน (เมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/วัน)	จำนวนผู้โดยสารที่ รองรับได้ต่อวัน (คน)	ขนาดเครื่องบิน - จำนวนหลุมจอด ที่รองรับได้	หมายเหตุ
				พื้นที่รวม	พื้นที่ขาเข้า	พื้นที่ขาออก	คน/ชม. (ลำ+ชม.)						
		FAX. 075-210803	พื้นที่ 1,659 ไร่										
24	ปัตตานี* Pattani Airport	ต.ป้อทอง อ.หนองจิก จ.ปัตตานี	LAT 06 47 08.5450 LONG 101 09 13.0850	530			80	40x1,400	60 x 60	8	640	ATR72 - 1	
		TEL. 073-431190 FAX. 073-431195	ELEV 2.2023 M. พื้นที่ 807 ไร่										
25	นราธิวาส* Narathiwat Airport	ต.โคกเคียน อ.เมือง จ.นราธิวาส	LAT 06 31 23.66015 LONG 101 44 41.42645	5,000	282	526	316 (141+175)	45x2,500	112.5 x 210	32	2,528	A300 - 1 , B737 - 2 , ATR - 1, H - 2	
		TEL. 073-565067 FAX. 073-565066	ELEV 5.4919 M. พื้นที่ 1,137 ไร่										
26	กระบี่* Krabi Airport	ต.เหนือคลอง อ.เหนือคลอง จ.กระบี่	LAT 08 06 00.58546 LONG 98 59 07.12569	15,943	1,200	1,025	1,000 (500+500)	45x3,000	135x323	32	8,000	B747 - 2, B737 - 2, H - 2 สะพานเทียบ 1 หลุมจอด (Airbus 1 ลำ)	อาคารหลังใหม่
		TEL. 075-636541-2 FAX. 075-636549	ELEV 21.4109 M. พื้นที่ประมาณ 2,620 ไร่	6,200	301.15	380.88	278 (127+151)				2,224		อาคารหลังเก่า
27	ปาย Pai Airport	ต.เวียงใต้ อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน	LAT 19 22 23 Long 98 25 59	48	-	-	-	18x710	30x60	10	100	เครื่องบินขนาดเล็ก จำนวน 2 ลำ	
		TEL. 053-612057 FAX. 053-611499	ELEV 507.012 M. พื้นที่ประมาณ 77.2 ไร่										
28	แม่สะเรียง Maesarean Airport	ต.บ้านกาบ อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน	LAT 18 10 55.38 Long 97 55 40.4	-	-	-	-	18x750	30x60	10	100	เครื่องบินขนาดเล็ก จำนวน 2 ลำ	
		TEL. 053-612057 FAX. 053-611499	ELEV 332.317 M. พื้นที่ประมาณ 195 ไร่										
หมายเหตุ 1. สำหรับคลังสินค้า กรมการบินพลเรือนไม่มีจัดไว้ เนื่องจาก จำนวนสินค้าของแต่ละสนามบินน้อยกว่า 500 ตันปี จึงไม่จำเป็นต้องจัดได้ 2. สนามบินในสังกัดของกรมการบินพลเรือน จำนวน 28 แห่ง แบ่งเป็นประเภท * สนามบินศุลกากร ซึ่งความหมายตาม พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480 หมายถึง สนามบินที่รัฐมนตรีได้กำหนดขึ้นไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นสนามบินสำหรับการนำเข้าหรือส่งออก หรือนำเข้าและส่งออกซึ่งของประเภทใด ๆ หรือทุกประเภท ทางอากาศ มีจำนวนทั้งสิ้น 17 แห่ง ซึ่งเป็นสนามบินภายในประเทศแต่ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร สามารถทำการบินต่างประเทศได้ โดยจัดให้มีพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ควบคุมโรค กักกันพืชและสัตว์ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง 3. B737 = Boeing 737 A300 = Airbus 300 B747 = Boeing 747 ATR72 = ATR 72 H = helicopter													

ข้อมูลภาพ 14 กพ.55

ภาพที่ 2 ข้อมูลท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)

ที่มา: กรมการบินพลเรือน. พ.ศ. 2557

ภาคผนวก ค

จังหวัดอุดรธานี

1) ประวัติความเป็นมา

จังหวัดอุดรธานีในอดีต เคยเป็นถิ่นที่อยู่ของมนุษย์มาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ประมาณ 5,000 - 7,000 ปี จากหลักฐานการค้นพบที่บ้านเชียง อำเภอหนองหาน และภาพเขียนสีบนผนังถ้ำที่อำเภอบ้านผือ ในสมัยประวัติศาสตร์ของประเทศไทย นับตั้งแต่สมัยทวารวดี(พ.ศ.1200-1600) สมัยลพบุรี (พ.ศ. 1200-1800) และสมัยกรุงสุโขทัย (พ.ศ. 1800-2000) จากหลักฐานที่พบคือใบเสมา สมัยทวารวดีลพบุรี และภาพเขียนปูนบนผนังโบสถ์ที่ปรักหักพังบริเวณทิวเขาภูพานใกล้วัดพระพุทธบาทบัวบกอำเภอบ้านผือ ก็ยังไม่ปรากฏหลักฐานชื่ออุดรธานีปรากฏในประวัติศาสตร์แต่อย่างใด คำว่า "อุดร" มาปรากฏชื่อเมื่อปีพ.ศ. 2450(พิธีตั้งเมืองอุดรธานี 1 เมษายน รศ. 127 พ.ศ. 2450 โดยพระยาศรีสุริยราช วรานุวัตร “โพธิ์ เนติโพธิ์”) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีกระแสพระบรมราชโองการให้จัดตั้งเมืองอุดรธานีขึ้นที่บ้านหมากแข้ง อยู่ในการปกครองของมณฑลอุดร

วิสัยทัศน์นครอุดรธานี “เมืองน่าอยู่ ศูนย์กลางอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง”

พันธกิจ

1. พัฒนา กระดัดสิ่งอำนวยความสะดวก/ระบบผังเมือง/เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการบริการสู่กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง
2. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญ และยกระดับมาตรฐานการทำการเกษตรปลอดภัย
3. ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ โดยใช้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และการขยายผลโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ
4. พัฒนาการท่องเที่ยว โดยเน้นท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทั้งศิลปวัฒนธรรม ประเพณีท้องถิ่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ตลอดจนการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ รวมทั้งพัฒนาสินค้าที่ระลึกที่สอดคล้องกับเอกลักษณ์ของพื้นที่ เพื่อเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์และการบริการ
5. ยกระดับฝีมือแรงงานและส่งเสริมตลาดแรงงานในพื้นที่
6. อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพ และการใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืน และเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะ และมลภาวะ
7. เสริมสร้างสังคมที่มั่นคง ปลอดภัย รองรับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต

8. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจังหวัดให้มีเอกภาพ ด้วยการบูรณาการการทำงานกันทุกภาคส่วน

9. ป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่รัฐ

คำนิยาม UDON TEAM

U : Unity : มีเอกภาพ

D : Development : พัฒนาอย่างต่อเนื่อง

O : Openmind : เปิดใจให้บริการ

N : Network : สานเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชน

T : Transparency : มีความโปร่งใส

E : Excellence : เน้นผลสัมฤทธิ์ของงาน

A : Accountability : มีความรับผิดชอบ

M : Morality : มีศีลธรรม

เป้าประสงค์รวม

เพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาด้านการเกษตร การค้าการลงทุน การท่องเที่ยว ทรัพยากรธรรมชาติ ได้รับการดูแลรักษา สังคมมีความเข้มแข็ง มั่นคง และปลอดภัย

2) ลักษณะทางกายภาพ

อาณาเขตจังหวัดอุดรธานี มีอาณาเขตติดกับจังหวัดอื่น ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับ จังหวัดหนองคาย

ทิศตะวันออก ติดกับ จังหวัดสกลนครและจังหวัดกาฬสินธุ์

ทิศใต้ ติดกับ จังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์

ทิศตะวันตก ติดกับ จังหวัดเลยและจังหวัดหนองบัวลำภู



ภาพที่ 1. แผนที่จังหวัดอุดรธานี
ที่มา: สำนักงานจังหวัดอุดรธานี. 2557

3) ที่ตั้ง

จังหวัดอุดรธานีตั้งอยู่บนที่ราบสูงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย จังหวัดอุดรธานีตั้งอยู่บนเส้นรุ้งที่ 17 องศาเหนือ เส้นแวงที่ 103 องศาตะวันออก อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยห่างจากกรุงเทพมหานคร 564 กิโลเมตร จังหวัดอุดรธานีมีพื้นที่ทั้งหมด 11,730.302 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 7.362 ล้านไร่ เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ มากเป็นอันดับ 4 ใน 20 จังหวัดของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองจากจังหวัดนครราชสีมา อุบลราชธานีและชัยภูมิ และเป็นลำดับ 11 ของประเทศ (คิดเป็นร้อยละ 2.29 ของพื้นที่ประเทศ)

4) ลักษณะภูมิประเทศ

ประกอบด้วยภูเขา ที่สูง ที่ราบ ที่ราบลุ่ม และพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น แบ่งออกได้ 2 บริเวณ คือ

4.1 บริเวณที่สูงทางทิศตะวันตกและทางทิศใต้ สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ภูเขา บางส่วน ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 200 เมตร สภาพภูมิประเทศครอบคลุมพื้นที่เขตอำเภอน้ำโสม อำเภอหนองวัวซอ อำเภอโนนสะอาด อำเภอศรีธาตุ อำเภอวังสามหมอ และด้านตะวันตกของอำเภอกุดจับและอำเภอบ้านผือ มีที่ราบลุ่มอยู่บริเวณริมแม่น้ำ เช่น ลำน้ำโมง ลำปาว เป็นต้น

4.2 บริเวณพื้นที่ลูกคลื่นทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันออก สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเฉลี่ยประมาณ 187 เมตร

สภาพภูมิประเทศลักษณะนี้ครอบคลุมพื้นที่บริเวณอำเภอบ้านฝือ อำเภอกุดจับ อำเภอเมืองอำเภอกุมภวาปี อำเภอหนองแสง อำเภอไชยวาน อำเภอเพ็ญ อำเภอทุ่งฝน อำเภอสร้างคอม และอำเภอบ้านดุง มีที่ราบลุ่มเป็นบริเวณกว้างในเขตอำเภอเมือง และอำเภอกุมภวาปี ซึ่งเป็นต้นกำเนิดของลำน้ำปาว ยังมีพื้นที่ราบลุ่มบริเวณแม่น้ำต่าง ๆ เช่น ห้วยน้ำสวย ห้วยหลวง ลำน้ำเพ็ญ ห้วยดาน ห้วยไฟ จานใหญ่และแม่น้ำสงคราม เป็นต้น

5) ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดอุดรธานีอยู่ใต้อิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปจะมีอากาศร้อนจัดในฤดูร้อน และหนาวจัดในฤดูหนาว

6) การปกครองและประชากร

6.1 การปกครอง จังหวัดอุดรธานี แบ่งเขตการปกครอง 20 อำเภอ 156 ตำบล 1,880 หมู่บ้าน (ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล) การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 3 แห่ง เทศบาลตำบล 49 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 127 แห่ง เขตการปกครอง 20 อำเภอ มีดังนี้ อำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอกุดจับ อำเภอกุมภวาปี อำเภอไชยวาน อำเภอทุ่งฝน อำเภอนายูง อำเภอน้ำโสม อำเภอโนนสะอาด อำเภอบ้านดุง อำเภอบ้านฝือ อำเภอเพ็ญ อำเภอพิบูลย์รักษ์ อำเภอวังสามหมอ อำเภอศรีธาตุ อำเภอสร้างคอม อำเภอหนองวัวซอ อำเภอหนองแสง อำเภอหนองหาน อำเภอกู่แก้ว และ อำเภอประจักษ์ศิลปาคม

6.2 จำนวนประชากร จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1,563,964 คน เป็นชาย 780,497 คน เป็นหญิง 783,467 คน มากเป็นอันดับ 4 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

7) โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค

7.1 ไฟฟ้า การจำหน่ายกระแสไฟฟ้าของจังหวัดอุดรธานีรวมทั้งสิ้น 134,043,101.64 ล้านกิโลวัตต์/ชั่วโมง เป็นที่อยู่อาศัย 95,202,196.92 ล้านกิโลวัตต์/ชั่วโมง สถานธุรกิจและอุตสาหกรรม 27,254,641.92 ล้านกิโลวัตต์/ชั่วโมง สถานที่ราชการและสาธารณะ 11,586,262.80 ล้านกิโลวัตต์/ชั่วโมง

7.2 ประปา ปี พ.ศ. 2556 มีกำลังการผลิตน้ำประปาทั้งสิ้น 62,369,592 ลูกบาศก์เมตร แยกเป็นน้ำที่ผลิตได้ 37,991,926 ลูกบาศก์เมตร ปริมาณน้ำที่จำหน่ายแก่ผู้ใช้ 25,250,574 ลูกบาศก์เมตร ปริมาณที่จ่ายเพื่อสาธารณประโยชน์ และรั่วไหล 9,720,421 ลูกบาศก์เมตร ปริมาณน้ำที่ใช้ในระบบ 435,446 ลูกบาศก์เมตร และมีจำนวนผู้ใช้น้ำประปาทั้งสิ้น 95,989 ราย

7.3 การคมนาคม จังหวัดอุดรธานีอยู่ในที่ตั้งภูมิศาสตร์ที่ดีเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลาง (ฮับ) ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ทั้งฮับทางด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว การคมนาคม-ขนส่ง การศึกษา ฯลฯ เรียกได้ว่าจังหวัดอุดรธานีเป็นฮับในทุกๆ ด้านก็ว่าได้ การคมนาคมมีหลายทางให้เลือกไม่ว่าจะเป็น ทางถนน ทางหลวง ทางรถไฟ ทางอากาศ (เครื่องบิน) การคมนาคมทางถนน แยกได้เป็น 2 ส่วน คือ

7.3.1 เส้นทางคมนาคมที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดอุดรธานี มีโครงข่ายทางหลวงชนบทที่รับผิดชอบ จำนวน 59 สายทาง ครอบคลุมทุกอำเภอในเขตจังหวัดอุดรธานีระยะทางทุกสายรวม 1,052.243 กิโลเมตร ประกอบด้วย

ถนนลูกรัง 124.052 กิโลเมตร

ทางลาดยาง 902.902 กิโลเมตร

ทางคอนกรีต 12.919 กิโลเมตร

(ที่มา: สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดอุดรธานีข้อมูล ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2556)

7.3.2 เส้นทางคมนาคมที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางอุดรธานีและสำนักบำรุงทางอุดรธานีที่ 2 มีสายทางที่รับผิดชอบรวม 34 สายทาง ระยะทางรวม 1,110.85 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- เส้นทางฝาวคอนกรีต 71.1550 กิโลเมตร

- เส้นทางฝิวแอสฟัลต์ 1,037.6220 กิโลเมตร

- ทางรักษาสภาพ 2.0730 กิโลเมตร

(ที่มา: แขวงทางอุดรธานีและสำนักบำรุงทางอุดรธานีที่ 2 ข้อมูล ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2556)

การคมนาคมทางบก

การคมนาคมจังหวัดอุดรธานีมีความสะดวก สามารถเดินทางได้ 3 ทาง คือ

1. รถยนต์ จากกรุงเทพมหานครไปตามทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพผ่านจังหวัดสระบุรี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น ถึงจังหวัดอุดรธานี รวมระยะทางประมาณ 564 กิโลเมตร

2. รถโดยสารประจำทาง มีบริการรถโดยสารทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ – อุดรธานีทุกวัน

3. รถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดบริการรถไฟวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ-อุดรธานีทุกวัน

เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้านดังนี้

อุดรธานี– เลย

อุดรธานี– หนองคาย – นครหลวงเวียงจันทน์

อุดรธานี– สกลนคร – นครพนม – เวียดนาม

อุดรธานี– ขอนแก่น

ระยะทางจากจังหวัดอุดรธานีไปยังจังหวัดใกล้เคียง

จังหวัดหนองบัวลำภู 46 กิโลเมตร จังหวัดหนองคาย 53 กิโลเมตร

จังหวัดขอนแก่น 115 กิโลเมตร

จังหวัดเลย 152 กิโลเมตร

จังหวัดสกลนคร 159 กิโลเมตร

จังหวัดกาฬสินธุ์ 192 กิโลเมตร

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง และโครงการรถไฟฟาราคู่

โครงการระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งในแผนแม่บทระบบรางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งได้ปรับปรุงล่าสุดเมื่อปี พ.ศ. 2553 โครงการรถไฟความเร็วสูงถูกวางให้กระจายออกจากกรุงเทพมหานครและครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาค เส้นทางรถไฟความเร็วสูงส่วนใหญ่จะมีแนวเส้นทางตามเส้นทางรถไฟทั้งสี่สายในปัจจุบันเป็นหลัก ประกอบด้วย

- สายเหนือ: กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ: กรุงเทพฯ - นครราชสีมา - หนองคาย
- สายตะวันออก: กรุงเทพฯ - ระยอง - ตราด
- สายใต้: กรุงเทพฯ - หัวหิน - หาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์



ภาพที่ 2 โครงการระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทย

ที่มา: Thailand. 2020

การคมนาคมทางอากาศ

ท่าอากาศยานภายในประเทศ

สนามบินนานาชาติจังหวัดอุดรธานี มีเที่ยวบินตลอดปีขึ้น/ลง 11,373 เที่ยวบิน สายการบิน ที่ให้บริการจำนวน 6 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยสมายล์ จำกัด สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินกานต์แอร์ ทำการบินตามเส้นทาง อุดรธานี - กรุงเทพฯ และกลับ อุดรธานี - ภูเก็ต และกลับ อุดรธานี - เชียงใหม่ และกลับ และอุดรธานี - หาดใหญ่ และกลับ และอุบลราชธานี - อุดรธานี และกลับ

การสื่อสาร

- การบริการโทรศัพท์ จังหวัดอุดรธานี มีจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ทั้งสิ้น 91,683 หมายเลข เป็นของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) จำนวน 66,864 หมายเลข และบริษัทสัมปทาน จำนวน 24,819

หมายเลข สำหรับหมายเลขโทรศัพท์ที่มีผู้เช่า จำนวน 50,143 หมายเลข แยกเป็น บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)จำนวน 39,078 หมายเลข และบริษัทสัมปทานจำนวน 11,065 หมายเลข (ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดอุดรธานี ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556)

- ที่ทำการไปรษณีย์ จังหวัดอุดรธานี มีที่ทำการไปรษณีย์ทั้งสิ้นจำนวน 24 แห่ง ยังไม่ครอบคลุมทุกอำเภอ มีเพียง 15 อำเภอเท่านั้นที่มีที่ทำการไปรษณีย์ จำนวนการรับฝากไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุไปรษณีย์ทั้งปี จำนวน 7,907,262 ชิ้น เป็นบริการพิเศษ จำนวน 1,715,139 ไปรษณีย์ภัณฑ์ ธรรมดา จำนวน 6,116,095 ชิ้น พัสดุไปรษณีย์ จำนวน 76,028 ชิ้น สำหรับอำเภอที่มีการรับฝาก บริการไปรษณีย์ภัณฑ์ พัสดุไปรษณีย์มากที่สุดคืออำเภอเมืองอุดรธานี อำเภอที่รับฝากฯ น้อยที่สุดคือ อำเภอหนองแสง (ที่มา : บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (มหาชน) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)

- แหล่งน้ำ จังหวัดอุดรธานีมีแหล่งน้ำจำนวนทั้งสิ้น 1,736 แห่ง แยกเป็นลูกคลอง 184 แห่ง สระ 468 แห่ง หนองและบึง จำนวน 774 แห่ง อ่างเก็บน้ำขนาดเล็ก 141 แห่ง อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง 18 แห่ง และขนาดใหญ่ 2 แห่ง และฝายทดน้ำ 116 แห่ง ทำนบ 2 แห่ง และสถานีสูบน้ำไฟฟ้า 31 แห่ง (ที่มา : โครงการชลประทานอุดรธานี)

- การขยายตัวเมือง จังหวัดอุดรธานีมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยพิจารณาจากรายได้จากการเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมของสำนักงานที่ดินจังหวัดอุดรธานี เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในปีพ.ศ. 2556 มีรายได้จากการจัดเก็บภาษีจำนวน 590,472,767.47 บาท เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ.2555 มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.50 (ที่มา: สำนักงานที่ดินจังหวัดอุดรธานีปีงบประมาณ)

การวิเคราะห์สภาพการณ์การพัฒนาจังหวัด

1) ด้านเศรษฐกิจ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สำคัญไม่ว่าจะเป็นด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้าการลงทุน และด้านการบริการต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อรองรับกับความต้องการที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากศักยภาพและความเจริญเติบโตของจังหวัดอุดรธานี ส่งผลทำให้เศรษฐกิจของจังหวัดสามารถขยายตัวได้เป็นอย่างดี

2) ด้านการเกษตร

การปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญพื้นที่การเกษตรของพืชเศรษฐกิจหลักของจังหวัดอุดรธานี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 2 ชนิด คือ อ้อย และยางพารา

3) การเลี้ยงปศุสัตว์

ด้านปศุสัตว์ที่สำคัญของจังหวัด ได้แก่ โค แหล่งผลิตที่สำคัญอยู่ในเขตอำเภอเมือง อุดรธานี รองลงมาคืออำเภอศรีธาตุ อำเภอกุมภวาปี อำเภอวังสามหมอ และอำเภอบ้านผือ

4) ด้านอุตสาหกรรม

ในช่วงปี พ.ศ. 2555 – 2557 การอนุญาตประกอบกิจการโรงงานอุตสาหกรรมมีการขยายตัวในอัตราที่เพิ่มขึ้น ในปี พ.ศ. 2557 การขออนุญาตประกอบกิจการโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 คิดเป็นร้อยละ 16.33 ในส่วนของเงินลงทุนปี 2557 เงินลงทุนลดลงเป็น 864,398,500 บาท ลดลงร้อยละ 90.36 เนื่องจากในปี พ.ศ. 2556 มีการเพิ่มของเงินลงทุนจำนวนมาก มีโรงงานขนาดใหญ่มาขึ้นขออนุญาตแต่ยังไม่เริ่มประกอบกิจการ เช่นองค์การสวนยาง กระทรวงเกษตรฯ เงินลงทุน 1,155 ล้านบาท กว้างเงินรับเบอร์ (แม่น้ำโขง) จำกัด ผลิตยางแท่ง เงินลงทุน 999 ล้านบาท บริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) ผลิตยางแท่ง เงินลงทุน 360 ล้านบาท) ในปี พ.ศ. 2557 มีเงินลงทุนลดลง เนื่องจากไม่มีโรงงานขนาดใหญ่มาขอประกอบกิจการ (สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด อุดรธานี. 2557)

5) ด้านการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวส่วนใหญ่เน้นเชิงประวัติศาสตร์ เชิงศิลปวัฒนธรรม และเชิงนิเวศเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ การท่องเที่ยวอารยธรรมโบราณ เช่น แหล่งโบราณคดีบ้านเชียง อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี เป็นแหล่งโบราณคดีก่อนประวัติศาสตร์ อายุราว 4,000-8,500 ปี องค์การยูเนสโกได้จัดทะเบียนให้เป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรมลำดับที่ 357 เมื่อเดือนธันวาคม 2535 ณ เมืองคาร์เทจ ประเทศตูนิเซีย อุทยานประวัติศาสตร์ภูพระบาท ได้รับรางวัลดีเด่นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทยในปี 2551 และ 2553 มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีศักยภาพของพื้นที่ และเป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยวหลายแห่ง เช่น ภูฝอยลม ทะเลบัวแดง ถ้ำสิงห์ อีกทั้งยังมีพระอาริยะสงฆ์ที่พระพุทธศาสนิกชน ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเลื่อมใสศรัทธาเป็นจำนวนมาก สาเหตุของการปรับตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางในการคมนาคมและการขนส่ง จะเห็นได้จากจำนวนสายการบินที่เปิดให้บริการครอบคลุมในทุกภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นภาคเหนือ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนตอนใต้ ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้นจำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มจะขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกเพื่อรองรับการรวมตัวของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN COMMUNITY) (ที่มา : กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

8) ความสัมพันธ์กับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ความสัมพันธ์ระหว่างจังหวัดอุดรธานีกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

8.1 ด้านการค้าการลงทุน การค้าระหว่างจังหวัดอุดรธานีกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นลักษณะการค้าชายแดนโดยใช้เส้นทางออกของสินค้าผ่านด่านหนองคาย ด่านบึงกาฬ ด่านท่าลี่ และด่านเชียงคาน สินค้าสำคัญที่ส่งออกไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้แก่ จักรยานสองล้อ เสื้อผ้า น้ำตาลทราย เครื่องมือการเกษตรและรถจักรยานยนต์ ยางพารา อะไหล่รถจักรยาน ผ้าฝ้าย และด้าย เฟอร์นิเจอร์สินค้าอุปโภคบริโภค เฟอร์นิเจอร์สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน

8.2 ด้านการศึกษา จังหวัดอุดรธานีมีนักศึกษาลาวศึกษาอยู่ที่จังหวัดอุดรธานี โดยศึกษาที่จังหวัดอุดรธานีมีนักศึกษาลาวศึกษาอยู่ที่จังหวัดอุดรธานี โดยศึกษาที่สถาบันราชภัฏอุดรธานี จำนวน 13 คนนอกจากนี้ มหาวิทยาลัยสันตพลอุดรธานีได้มีโครงการความร่วมมือกับวิทยาลัยธนบริหารธุรกิจของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยเปิดสอนหลักสูตรบริหารธุรกิจระดับปริญญาโทที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 จนถึงปัจจุบัน จำนวน 7 รุ่น ๆ ละ 60 คน โดยมีกลุ่มนักธุรกิจลาว จีน เวียดนาม ร่วมด้วย

8.3 ด้านแรงงาน จังหวัดอุดรธานีมีแรงงานลาวที่ทำงานในจังหวัดอุดรธานี รวม 1,020 คน แบ่งเป็นแรงงานที่ผ่านการพิสูจน์สัญชาติและได้รับอนุญาตทำงาน 180 คน แรงงานที่นำเข้าตามข้อตกลงแรงงานไทย-ลาว 58 คน และแรงงานที่หลบหนีเข้าเมือง 782 คน ประเภทกิจการที่แรงงานลาวเข้ามาทำงาน ได้แก่ ร้านค้าปลีก-ส่ง ปั้น น้ำมัน ร้านวัสดุก่อสร้าง ร้านอาหาร ก่อสร้าง เกษตรและปศุสัตว์ รวมถึงงานรับใช้ในบ้าน

8.4 ด้านท่องเที่ยวและวัฒนธรรม จังหวัดอุดรธานีได้จัดการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวที่มีความเป็นไปได้สูงได้แก่

- เส้นทางสู่อารยธรรม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-น้ำจิม
- เส้นทางสู่อารยธรรม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-ไชยบุรี-หลวงพระบาง
- เส้นทางอุดรธานี-เชียงใหม่-หลวงพระบาง (ผ่านเชียงราย)
- เส้นทางอุดรธานี-เชียงใหม่-ขุนหมิง
- บ้านเชียงและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว หรือบ้านเชียง และเวียงจันทน์
- เส้นทางแรลลี่อุดรธานี-เลย-พิษณุโลก-อุบลราชธานี-เชียงใหม่-ลาว-จีน
- เส้นทาง อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม-คำม่วน-เวียงจันทน์

- เส้นทาง อุดรธานี-สกลนคร-มุกดาหาร-สะหวันเขต-เวียตนาม

นอกจากนี้ สถาบันการศึกษาในท้องถิ่นได้ส่งเยาวชน/นักศึกษาไปแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เช่น มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีได้ส่งนักศึกษาไป แสดงวัฒนธรรมในโอกาสที่ไทยและลาวครบรอบความสัมพันธ์ 60 ปี

8.5 ด้านการแพทย์ จังหวัดอุดรธานีให้บริการการแพทย์แก่ชาวลาวจำนวนมากโดยชาวลาวที่มี จังหวัดอุดรธานีให้บริการการแพทย์แก่ชาวลาวจำนวนมากโดยชาวลาวที่มีฐานะนิยมเดินทางมา รักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเอกชนนานาชาติ ได้แก่ โรงพยาบาลเอกอุดรอินเตอร์เนชั่นแนล โรงพยาบาล วัฒนาอินเตอร์เนชั่นแนลและโรงพยาบาลกรุงเทพโมเรียล

8.6 ความร่วมมือระหว่างประเทศ(การลงนามMOU) ด้านการจัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างอุดรธานี กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จังหวัดอุดรธานีได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือกับสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ดังนี้

- บันทึกร่วมโครงการสามเหลี่ยมมรกตโลก บ้านเชียง หลวงพระบาง ฮาลองเบย์ (ลงนาม เมื่อวันที่30 สิงหาคม 2547 โดยผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี รองเจ้าแขวงหลวงพระบาง และรองผู้ว่า ราชการจังหวัดกว๋างบิงห์) ซึ่งนำไปสู่การจัดทำแผนงานความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว 3 จังหวัด

8.7 แรงงานของจังหวัดที่ไปทำงานต่างประเทศ

ด้านการค้าการลงทุน ด้านการค้าและการลงทุนระหว่างจังหวัดอุดรธานีกับเวียตนาม เป็นลักษณะการค้าผ่านแดน โดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค

8.8 ผลิตภัณฑ์ชุมชน หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP)

นักท่องเที่ยวโดยมีแหล่งจำหน่ายผ้าทอพื้นเมือง ณ บ้านนาข้าว ตามแหล่งท่องเที่ยวหลัก ของจังหวัดเช่นแหล่งมรดกโลกบ้านเชียง และมีการจัดงานแสดงสินค้าจากจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งผลิตภัณฑ์ เติ่นของจังหวัดอุดรธานีก็มีจำหน่ายในการจัดงาน

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม และศักยภาพของจังหวัดอุดรธานี

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม และศักยภาพของจังหวัดอุดรธานี (SWOT Analysis)

Internal ปัจจัยภายใน	External ปัจจัยภายนอก
จุดแข็ง	โอกาส
1. จังหวัดอุดรธานีเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ได้แก่ อุดรธานี หนองคาย หนองบัวลำภู เลย และ บึงกาฬ	1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออก เฉียงเหนือ พ.ศ.2554-2559 ระบุตำแหน่งที่เหมาะสมในการพัฒนาของจังหวัดอุดรธานีสู่ บึงกาฬ

Internal ปัจจัยภายใน	External ปัจจัยภายนอก
2. ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ มีระยะทางการเดินทางที่เหมาะสม และมีโอกาสพัฒนา โดย การเพิ่มโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก และมีจำนวนสายการบิน 6 สายการบินที่ทำการบินมายังจังหวัดอุดรธานี ซึ่งมากที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3. มีโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ถึง 54 โครงการ 4. มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์ ทั้งด้านแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ และมีสินค้าพื้นเมืองที่มีคุณภาพ โดยเฉพาะผ้าไหม ผ้าฝ้าย ฯลฯ 5. อุดรธานีมีพื้นที่ทำการเกษตรจำนวนมาก ถึง 4,588,747 ไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 62.59 ของพื้นที่จังหวัด สามารถปลูกพืช และพืชผัก สามารถปลูกพืช จึงเป็นแหล่งฐานการผลิตทางการเกษตร และอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตรของภาคที่สามารถพัฒนาต่อยอดเพิ่มมูลค่าการผลิตได้อีกมาก โดยเฉพาะเกษตรปลอดภัยและอาหารปลอดภัย รวมทั้งวัตถุดิบที่ผ่านกระบวนการผลิตสามารถนำไปผลิตพลังงานได้ 6. สถานที่สำคัญทางศาสนาและมีปูชนียาจารย์ที่เป็นศูนย์รวมศรัทธา และค่านิยมในการนับถือศาสนา และการปฏิบัติศาสนกิจ 7. มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย ได้แก่ แร่โปแตส รวมทั้งมีแหล่งก๊าซธรรมชาติ ภู่อ้อม รวมทั้งมีป่าธรรมชาติ ป่าอนุรักษ์ ป่าเศรษฐกิจ และป่าชุมชน ที่สวยงาม มีแหล่งน้ำธรรมชาติจำนวนมาก และมีศักยภาพในการ	ความเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การค้าและบริการ และเมืองเกษตรอุตสาหกรรม 2. โครงการรถไฟรางคู่ และรถไฟรางมาตรฐาน เพิ่มความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าเชื่อมโยงเมืองสำคัญในภูมิภาค 3. รัฐบาลมียุทธศาสตร์การบูรณาการการขับเคลื่อนปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง (พ.ศ.2557-2560) 4. การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน จะทำให้เกิดโอกาสในด้านตลาดสินค้า และการเพิ่มการค้าการลงทุน และแหล่งงานในพื้นที่ 5. ค่านิยมของสังคมโลกให้ความสำคัญต่อการดูแลสุขภาพ ประกอบกับโครงสร้างประชากรสัดส่วนผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการด้านสุขภาพจะมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่งผลดีต่อการพัฒนาสินค้าในภาคเกษตร 6. การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย ทำให้ปริมาณการใช้เทคโนโลยีด้านการสื่อสารมีมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการบูรณาการ และการทำงานของภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 7. รัฐบาลมีนโยบายการปฏิรูปด้านการศึกษา ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ส่งผลต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่จังหวัด 8. ความต้องการแรงงานทางสายอาชีพ และกึ่งอาชีพเพิ่มมากขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน 9. ยุทธศาสตร์การโซนนิ่งพื้นที่การเกษตร ทำให้เกิดการใช้พื้นที่และทรัพยากรผลิตอย่างมี

Internal ปัจจัยภายใน	External ปัจจัยภายนอก
เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ มีวัตถุดิบในการผลิตไบโอแก๊ส และพลังงานทดแทน 8. มีประชากรวัยแรงงานมาก จำนวน 627,601 คน หรือประมาณร้อยละ 37.45 ของประชากร ทั้ง จังหวัด (ปี2557) พร้อมสำหรับรองรับแหล่ง งาน และการผลิตในพื้นที่ ทั้งที่อยู่ในพื้นที่ และ ที่เดินทางออกไปทำงานในพื้นที่ต่างจังหวัด หรือต่างประเทศ	ประสิทธิภาพ 10. ประชากรในวัยการศึกษาจากประชาคม อาเซียนเข้ามาศึกษาในพื้นที่มากขึ้น ทำให้เกิด โอกาสด้านการลงทุนด้านการศึกษา 11. กระแสการผลิตและการใช้พลังงานทดแทน อาทิ พลังงานแสงอาทิตย์ ไบโอมैธ ฯลฯ เพื่อ ความมั่นคงด้านพลังงาน 12. รัฐบาลมีนโยบายในการนำแร่โปรแตสเซียม มาใช้ ในสัดส่วน 30 เปอร์เซ็นต์ของปริมาณแร่ ในพื้นที่ภาคอีสาน เนื่องจากจังหวัดอุดรธานีมี ปริมาณแร่โปรแตสเซียมมากที่สุดในเอเชีย และเป็น อันดับ 2 ของโลกรองจากแคนาดา รวมทั้งเริ่ม ความสำเร็จเป็นอันดับ 1 ของโลก 13. มีความสนใจของนักลงทุนมาเลเซียในการ ลงทุนด้านอาหารฮาลาล และการลงทุนด้าน โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์เข้ามาในพื้นที่ จังหวัดอุดรธานี
จุดอ่อน 1. ขาดระบบการบริหารจัดการน้ำที่มี ประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณน้ำไม่เพียงพอและ ทั่วถึงพื้นที่ทำการเกษตร 2. การขยายตัวของเมืองทำให้ระบบโครงสร้าง พื้นฐานที่มีอยู่เดิมไม่เพียงพอและเหมาะสม ทั้งสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน ถนน แคม ปริมาณการจราจรคับคั่ง 3. ผลกระทบการผลิตภาคเกษตรต่ำ และช่วงวัย ของแรงงานภาคเกษตร มีอายุเฉลี่ยสูง 4. ผลสัมฤทธิ์ทางการศึกษาต่ำ	ภัยคุกคาม 1. การแพร่ระบาดของวัฒนธรรมตะวันตกสู่ กลุ่มเยาวชนผ่านสื่อต่างๆ โดยเฉพาะ อินเทอร์เน็ต (Internet) ทำให้มีปัญหาสังคม เช่น ดิดเกมส์ เล่นการพนัน รวมทั้งสื่อลามกที่มอมเมา ประชาชนก่อให้เกิดปัญหาทางเพศ ส่งผลให้ คุณภาพการศึกษาที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ มีระดับ ความรุนแรงมากยิ่งขึ้น 2. ภาครัฐขาดระบบการบริหารจัดการขยะ มลภาวะที่มีประสิทธิภาพส่งผลต่อคุณภาพชีวิต ของประชาชน

Internal ปัจจัยภายใน	External ปัจจัยภายนอก
5. ขาดการบูรณาการงานให้บริการ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลร่วมกัน หรือการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของภาครัฐ หรือระหว่างภาครัฐกับภาครัฐด้วยกันเอง และระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาภายใน 6. ปัญหาพฤติกรรมเด็ก และเยาวชน ปัญหาอัตราคุณแม่วัยรุ่น (Teen mom) ที่เพิ่มขึ้น และปัญหาการใช้ความรุนแรงในเด็ก และเยาวชน ปัญหาช่องว่างระหว่างวัย ผู้ใหญ่กับเด็ก และการขาดการบูรณาการ ร่วมกันระหว่างหน่วยงานองค์กร หรือสถาบันทางสังคม 7. ปริมาณปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันเพิ่มสูงขึ้น 8. คุณภาพชีวิตของประชากรส่วนใหญ่ต่ำ ตกอยู่ในวัฏจักรความยากจน มีรายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ขาดโอกาสในการประกอบอาชีพ รายได้ต่ำจึงขาดโอกาสในการศึกษา ส่งผลต่อคุณภาพแรงงานอยู่ในระดับต่ำ ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ และจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายแรงงานไปยังท้องถิ่นอื่น หรือต่างประเทศ เพื่อหางานทำก่อให้เกิดปัญหาสังคมตามมา รวมทั้งมีปัญหาด้านสุขภาพ เนื่องจากปัญหาความยากจน และพฤติกรรมบริโภคที่นิยมบริโภคอาหารสุก ๆ ดิบ ๆ มีปัญหาหนี้สินนอกระบบ 9. ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อุบัติเหตุ ปัญหาการพนัน และมีปัญหายาเสพติด	3. ภาครัฐขาดการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ และการผลิตที่สอดคล้องระหว่างอุปสงค์อุปทาน และนโยบายการโซนนิ่งพื้นที่การเกษตรจะทำให้เกิดการจำกัดการผลิต 4. ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรภาครัฐ 5. นโยบายค่าแรงขั้นต่ำส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต 6. ผลจากการทำข้อตกลงทางการค้า FTA กับประเทศจีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย อาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะสินค้าเกษตร พืชผลบางชนิดและปศุสัตว์ โดยเฉพาะ โกเนื้อ ไก่ต้ม กระเทียม และผลไม้ จะไม่สามารถแข่งขันด้านราคา และคุณภาพ เนื่องจากเทคโนโลยีการผลิตการพัฒนาพันธุ์ และต้นทุนการผลิตที่สูงกว่า 7. ปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงาน เข้ามาในพื้นที่จะส่งผลกระทบต่อสภาพสังคมชนบทเดิม ที่มีความเอื้ออาทร ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน มาสู่สังคมเมืองที่ต่างคนต่างอยู่ ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิต ประเพณีและวัฒนธรรมที่ดีงามสูญหายไป เกิดปัญหาสังคมตามมา มีปัญหาอาชญากรรม ปัญหาโรคระบาด ปัญหาอาชญากรรมทำให้ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งปัญหาขยะและมลพิษที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น 8. ภาครัฐขาดการสร้างระบบบูรณาการองค์ความรู้

Internal ปัจจัยภายใน	External ปัจจัยภายนอก
10. ปัญหาการบุกรุกที่ดินของรัฐจากเจ้าหน้าที่รัฐ ประชาชน	และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการกระบวนการผลิต อาทิ นาโนเทคโนโลยี และไบโอเทคโนโลยี
11. ขาดระบบศูนย์รวมและเครือข่ายในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยว มีหน่วยงานองค์กรรับผิดชอบหลายหน่วยงาน/องค์กร	9. ภาวะของการเข้าสู่ของสังคมผู้สูงอายุทำให้เกิดภาวะพึ่งพิงทางประชากรในจังหวัดสูงขึ้น
12. ขาดการวิจัยการประเมินผล และพัฒนาองค์ความรู้บุคลากรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดในทุกด้าน	10. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) มีผลต่อวิถีชีวิต ทั้งภาคการผลิต ภาคการบริการ และภาคพลังงาน
13. ขาดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการภาครัฐ รวมทั้งมีปัญหาประสิทธิภาพและการบริหารจัดการ บุคลากร และสิ่งอำนวยความสะดวก ของ การ บริการ ทาง ด้าน สาธารณสุข	11. การให้สัมปทานแหล่งก๊าซธรรมชาติในพื้นที่ อำเภอหนองแสง โดยที่ประชาชนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีไม่ได้รับประโยชน์
14. ประชาชนขาดการเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	12. การกีดกันผู้ประกอบการด้านการผลิตพลังงานแสงอาทิตย์ เพื่อคุ้มครองผู้รับสัมปทานการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์
15. มีการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานไปทำงานนอกพื้นที่ จากผลกระทบด้านรายได้	

ที่มา: จังหวัดอุดรธานี. 2557

การวิเคราะห์จังหวัดอุดรธานีโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis สรุปได้ว่า จังหวัดอุดรธานีมีจุดแข็งมากกว่าจุดอ่อน และมีโอกาสมากกว่าภัยคุกคามเล็กน้อย ดังนั้น แนวทางยุทธศาสตร์ควรเน้นการส่งเสริมจุดแข็ง และขยายโอกาสการพัฒนาให้เติบโต เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

สรุปผลการพัฒนาจังหวัดอุดรธานี

ภาพรวมตัวชี้วัดของจังหวัดอุดรธานี แยกออกหัวข้อออกเป็น 4 มิติ ดังนี้

มิติที่ 1 ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Growth & Competiveness)

1 ขนาดเศรษฐกิจ

2 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

3 ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว

4 อัตราเงินเฟ้อ

5 ผลผลิตภาพแรงงาน

6 อัตราการว่างงาน

มิติที่ 2 ความเสมอภาคและความเท่าเทียมกันทางสังคม (Inclusive Growth)

1. สัดส่วนคนจน

2. สัดส่วนผู้อยู่ในระบบประกันสังคม

3. จำนวนปีการศึกษาเฉลี่ย

4. ค่าเฉลี่ยคะแนน O-net ม.3

5. สถานบริการสุขภาพมีคุณภาพมาตรฐานตามที่กำหนด (HA)

6. ร้อยละของประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไป ได้รับการคัดกรองเบาหวาน

7. ร้อยละของประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไป ได้รับการคัดกรองความดันโลหิตสูง

8. ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวานที่ควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดได้ดี

9. ภาพรวมตัวชี้วัดของจังหวัดอุดรธานี(ต่อ)

10. ร้อยละของผู้ป่วยความดันโลหิตสูงที่ควบคุมความดันโลหิตได้ดี

11. ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวานที่มีภาวะแทรกซ้อนได้รับการรักษา/ส่งต่อ

12. ร้อยละของผู้ป่วยความดันโลหิตสูงที่มีภาวะแทรกซ้อนได้รับการรักษา/ส่งต่อ

13. อัตราการตายต่อเกิดมีชีวิต

มิติที่ 3 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Growth)

1. การใช้จ่ายเงินฯเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย

2. ปริมาณขยะ

3. การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่าไม้

4. ร้อยละของจำนวนฟาร์มที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

มิติที่ 4 ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)

1. การเข้าถึงน้ำประปา

2. การเข้าถึงไฟฟ้า

3. อัตราการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของประชากร

4. สัดส่วนคดีอาชญากรรม

ภาคผนวก ง

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

1. ความเป็นมา

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ตั้งอยู่เลขที่ 224 หมู่ที่ 1 ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี 41000

ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นส่วนราชการ สังกัดกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบควบคุมกิจการขนส่งทางอากาศให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ตลอดจนความตกลง และอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมทั้งให้บริการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ระยะทางจากตัวเมืองมายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ประมาณ 5 กิโลเมตร ระดับความสูงสนามบินอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเล ประมาณ 579 ฟุต มีพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ สามารถเดินทางเชื่อมต่อระบบคมนาคมทางบก และสามารถเดินทางไปยังจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 58.2 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 45 นาที และไปที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระยะทางประมาณ 80.7 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 13 นาที

ประวัติท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

พ.ศ. 2466 สนามบินอุดรธานี เริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2466 โดยกรมอากาศยานทหารบก ในอดีตเป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการอากาศยานแบบ เบร์เกต์ ซึ่งเป็นอากาศยานประเภทตรวจการ และทิ้งระเบิด ยุคสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 ต่อมาอากาศยานแบบ เบร์เกต์ ได้นำมาดัดแปลงเป็นอากาศยานขนส่งพัสดุ และไปรษณีย์ ในเส้นทาง นครราชสีมา – ร้อยเอ็ด – อุดรธานี และหนองคาย สนามบินที่ใช้ขึ้น – ลง ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล ปัจจุบัน เป็นที่ตั้งของโครงการชลประทาน ถนนวัฒนา

พ.ศ. 2475 ย้ายมาสร้างใหม่เป็นทางวิ่งลูกรัง ยาวประมาณ 500 เมตร (บริเวณที่ตั้งกองบิน 23 ในปัจจุบัน) อ.เมือง จังหวัดอุดรธานี ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปทางทิศใต้ เส้นทาง อุดรธานี – ขอนแก่น บริษัทเดินอากาศไทย (ปัจจุบันคือ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)) เป็นผู้ดำเนินการ และในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 สนามบินแห่งนี้เป็นที่ตั้งฐานทัพอากาศญี่ปุ่น จนถึงสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง

พ.ศ. 2495 สำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ได้สร้างอาคารสถานีวิทยุ และหอบังคับการบิน

พ.ศ. 2497 สนามบินอุดรธานี ประกาศเป็นสนามบินศุลกากร

พ.ศ. 2500-2503 ได้สร้างทางวิ่งใหม่ เป็นคอนกรีตยาว 3,048 เมตร กว้าง 38 เมตร โดยความร่วมมือระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกาในปัจจุบัน

พ.ศ. 2505 กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรมการบินพลเรือน) ได้สร้างอาคารท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี พร้อมกับหอบังคับการบิน แล้วเสร็จในเดือนกันยายน ใช้วงเงินจำนวน 2,150,000 บาท

พ.ศ. 2533 กรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรมการบินพลเรือน) ได้ซื้อที่ดิน 400 ไร่ ที่ตำบลนาคี ถนนอุดร-เลย สร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และหอบังคับการบิน พร้อมลานจอดเครื่องบิน สามารถจอดเครื่องบินแบบ Airbus จำนวน 2 ลำ

พ.ศ. 2543-2545 กรมการบินพาณิชย์ ((ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรมการบินพลเรือน) ได้ขยายทางวิ่งจากความกว้าง 38 เมตร เป็น 45 เมตร และสร้างทางขับกว้าง 23 เมตร รวมทั้งลานจอดพื้นที่ 47,250 ตารางเมตร สามารถจอดเครื่องบินแบบ Airbus จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบ Boeing 737 ได้ 2 ลำ เครื่องบินแบบ ATR ได้ 3 ลำ

พ.ศ. 2546-2548 กรมการบินพลเรือนได้ก่อสร้างอาคารหลังใหม่ใช้วงเงิน 194 ล้านบาท ปรับปรุงทางวิ่ง-ทางขับใช้วงเงิน 117 ล้านบาท และติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินใช้วงเงิน 19 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 330 ล้านบาท

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2549 กรมการบินพลเรือนได้จัดสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี และมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการ

พ.ศ. 2557 – ปัจจุบัน กรมการบินพลเรือนได้ติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน 1 สะพาน และจัดสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร 1 หลัง เพื่อแยกภารกิจของออกเป็น 2 ประเภท คือ อาคารหลังแรกใช้ภารกิจการขนส่งภายในประเทศ และอาคารที่สองใช้ภารกิจการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ



ภาพที่ 1. ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา : กรมการบินพลเรือน. 2557

ผังโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ผังโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

มาตรฐานท่าอากาศยานจำนวน 28 แห่งใน 16 จังหวัด ภายใต้กรอบงบประมาณ 6,000 ล้านบาท																					
ท่าอากาศยานอุดรธานี																					
ลำดับ ที่	ท่าอากาศยาน	ขนาดทางวิ่ง (เมตร)	เครื่องบินที่ กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกด้าน ความปลอดภัย	CA T	สิ่งอำนวยความสะดวกมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดและจำนวนรายการที่มีอยู่จริง																
					รถดับเพลิง				รถบรรทุกน้ำ			รถกู้ภัย (คัน)		รถพยาบาล (คัน)		รถตรวจการณ์ (คัน)		รถแทรกเตอร์ (คัน)		รถกวาดมูล (คัน)	
					มาตรฐานกำหนด (คัน)	มีอยู่จริง (คัน)	มาตรฐานกำหนด		คัน	มาตรฐานกำหนด (ลิตร)	มีอยู่จริง (ลิตร)	มาตรฐาน กำหนด	มีอยู่จริง	มาตรฐาน กำหนด	มีอยู่จริง	มาตรฐาน กำหนด	มีอยู่จริง	มาตรฐาน กำหนด	มีอยู่จริง	มาตรฐาน กำหนด	มีอยู่จริง
อัตราขีด (ลิตร/นาที)	ปริมาณน้ำ (ลิตร)																				
1	อุดรธานี	45X3050	AIRBUS 300-600	8	4		7,200	18,200		18,000		1	1	1	2	2	4	2	2	1	1
						1	3,800	5,000	1		12,000										
						1	3,800	5,000	1		6,000										
						1	3,800	5,000													
						1	4,200	5,700													
						1	4,200	5,700													
						1	4,200	5,700													
						1	4,200	5,700													
รวม						7	35,400	37,800	2		18,000										

ภาพที่ 2. ผังโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา: กรมการบินพลเรือน, 2557

2. โครงสร้างกายภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

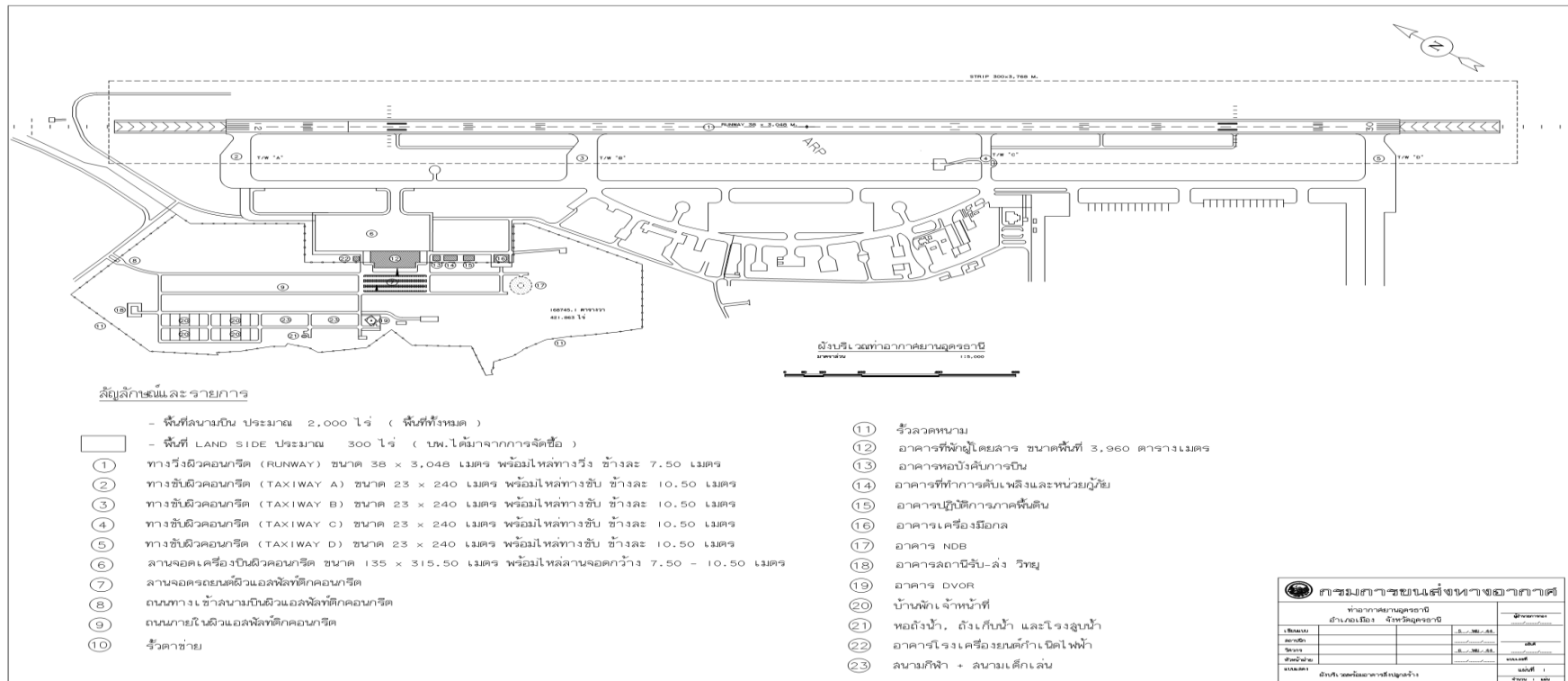
พื้นที่ท่าอากาศยานฯ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

2.1 พื้นที่เขตการบิน (Airside)

- ทางวิ่ง (Runway) ขนาดทางวิ่งกว้าง 45 เมตร ยาว 3,050 เมตร รองรับอากาศยาน แบบ B747
- ทางขับ (Taxiway) ขนาดกว้าง 23 เมตร ยาว 3,050 เมตร
- หลุมจอดอากาศยาน (Apron) พื้นที่ 47,250 ตารางเมตร มีหลุมจอดอากาศยาน 6 หลุม สามารถรองรับอากาศยานแบบ Airbus จำนวน 2 ลำ B747 จำนวน 1 ลำ B737 จำนวน 2 ลำ และ ATR จำนวน 1 ลำ

2.2 พื้นที่นอกเขตการบิน (Landside)

- อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) ปัจจุบันมีพื้นที่อาคาร 10,923 ตารางเมตร (พื้นที่ใช้สอยขาเข้า 947 ตารางเมตร และขาออก 1,049 ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 800 คนต่อชั่วโมง)
- หอบังคับการบิน (Control Tower) อยู่ภายใต้การดูแลของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 1 หลัง
- อาคารสถานีดับเพลิง กู้ภัย จำนวน 1 หลัง



ภาพที่ 3. แผนผังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา: กรมการบินพลเรือน, 2557

3. รูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี



ภาพที่ 4. โครงสร้างการบริหารงานของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา: ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี, 2557

ฝ่ายบริหาร และพิธีการบิน

1. ปฏิบัติงานด้านพิธีการบิน การอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยแก่อากาศยาน ผู้ใช้บริการ รวมทั้งการขนส่งสินค้า สัมภาระ และไปรษณีย์ทางอากาศ
2. จัดทำ และรวบรวมคู่มือสนามบิน (Aerodrome manual) พร้อมทั้งเปลี่ยนแปลง กรณีการเพิ่มเติม ข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับสนามบิน
3. ดำเนินการด้านการบริหารทั่วไป อาทิ ธุรการ บัญชี นิติกรรมสัญญา งานอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
4. รวบรวม ประมวลผลด้านการขนส่งทางอากาศ จัดทำข้อมูล และสถิติส่งมายังกรมการบินพลเรือน
5. ประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานฯ

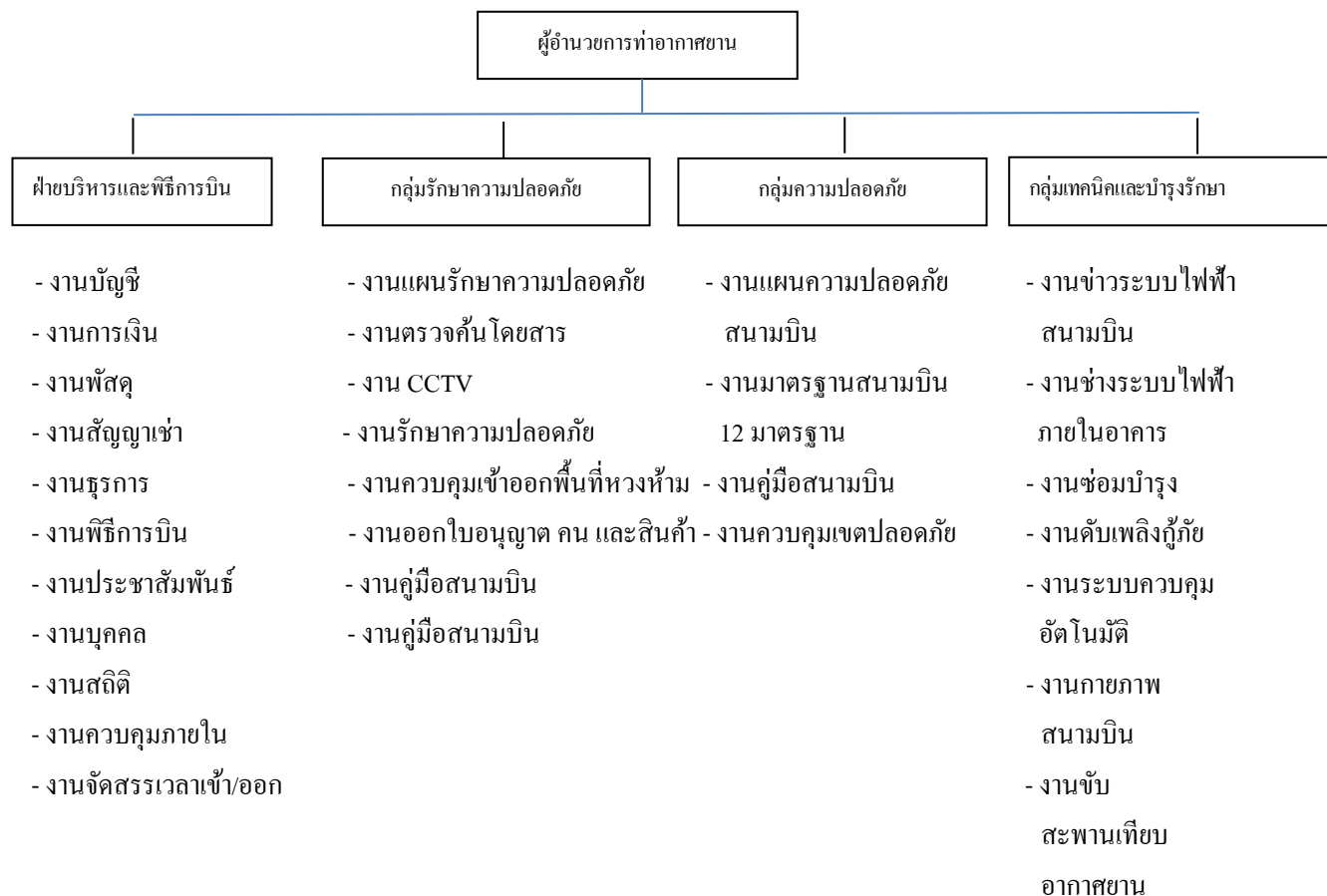
ฝ่ายความปลอดภัย

1. ดำเนินการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัย การประสานแผนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการด้านตรวจปล่อยผู้โดยสาร สินค้า สัมภาระ และพื้นที่หวงห้ามของท่าอากาศยาน
3. ปฏิบัติหน้าที่ด้านการกักกัน ดับเพลิงอากาศยาน อาคาร สถานที่
4. ดำเนินการตรวจสอบ ควบคุม สิ่งปลูกสร้าง หรือสิ่งกีดขวางในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
5. ดำเนินการตรวจทางขับ ทางวิ่ง และลานจอด

ฝ่ายช่างเทคนิค

1. ดำเนินการด้านระบบไฟฟ้าทั้งหมดของท่าอากาศยาน
2. ดำเนินการตรวจทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด และควบคุมดูแลความสะดวกต่าง ๆ บริเวณท่าอากาศยานฯ
3. ตรวจสอบ บำรุงรักษา และวางแผนการใช้พื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกต่ออากาศยาน และผู้ให้บริการ
4. ควบคุมที่ราชพัสดุ และแนวเขตที่ดินของท่าอากาศยานฯ

โครงสร้างการบริหารงานท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (หลังการเปลี่ยนโครงสร้าง)



ภาพที่ 5. แผนผังโครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานอุดรธานี
ที่มา: กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน), 2558

4. โครงสร้างอัตรากำลังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

	ปี 2556 (คน)	ปี 2557 (คน)	ปี 2558 (คน)
ข้าราชการ	9	9	9
ลูกจ้างประจำ	28	28	28
พนักงานราชการ	4	4	4
ลูกจ้างชั่วคราว	25	36	36
รวม	66	77	77

นอกจากอัตราค่าลงข้างต้น ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานียังมีจ้างหน่วยงานภายนอกดำเนินการในส่วนการรักษาความปลอดภัย และการทำความสะอาดอาคารผู้โดยสาร

5. รายได้ และค่าใช้จ่าย

5.1 ด้านรายได้ แบ่งออกเป็น 2 หมวด

5.1.1 หมวดรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue)

- ค่าธรรมเนียมการขึ้น-ลงของอากาศยาน
- ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน
- ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสาร (ในประเทศไทย และต่างประเทศ)

5.1.2 หมวดรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) ได้แก่ ค่าเช่าทรัพย์สินต่าง ๆ

- เงินทุนหมุนเวียน ได้แก่ เงินค่าบริการผู้โดยสารขาออก เงินอื่นที่กฎหมายกำหนดให้นำเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียน และเงินที่มีผู้มอบให้กับกรรมการบินพลเรือนเพื่อเข้าหมวดเงินทุนหมุนเวียน

ตารางที่ 1. อัตราค่าบริการต่าง ๆ

อัตราค่าบริการ	ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี	
ผู้โดยสารขาออก		
- ในประเทศ		50 บาท
- ระหว่างประเทศ		400 บาท
การขึ้น-ลงของอากาศยาน	- < 50 ต้น	85 บาท/ต้น
(อัตราระหว่างประเทศ)	- 50 ต้น ถัดมา	95 บาท/ต้น
	- ส่วนที่เกิน 100 ต้น	105 บาท/ต้น
หมายเหตุ: อัตราในประเทศไทย เท่ากับระหว่างประเทศ		
การจอดพักอากาศยานระหว่างประเทศ		
- < 3 ชั่วโมงแรก		
- 50 ต้น	(ไม่คิดค่าบริการ)	
- 50 ต้น ถัดมา	650 บาท/วัน	
- ส่วนที่เกิน 100 ต้น	10 บาท/ต้น/วัน	
	5 บาท/ต้น/วัน	

หมายเหตุ: อัตราในประเทศ = 50% ระหว่างประเทศ
อัตราการบินทั่วไป = 25% ระหว่างประเทศ

ที่มา: กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน), 2558

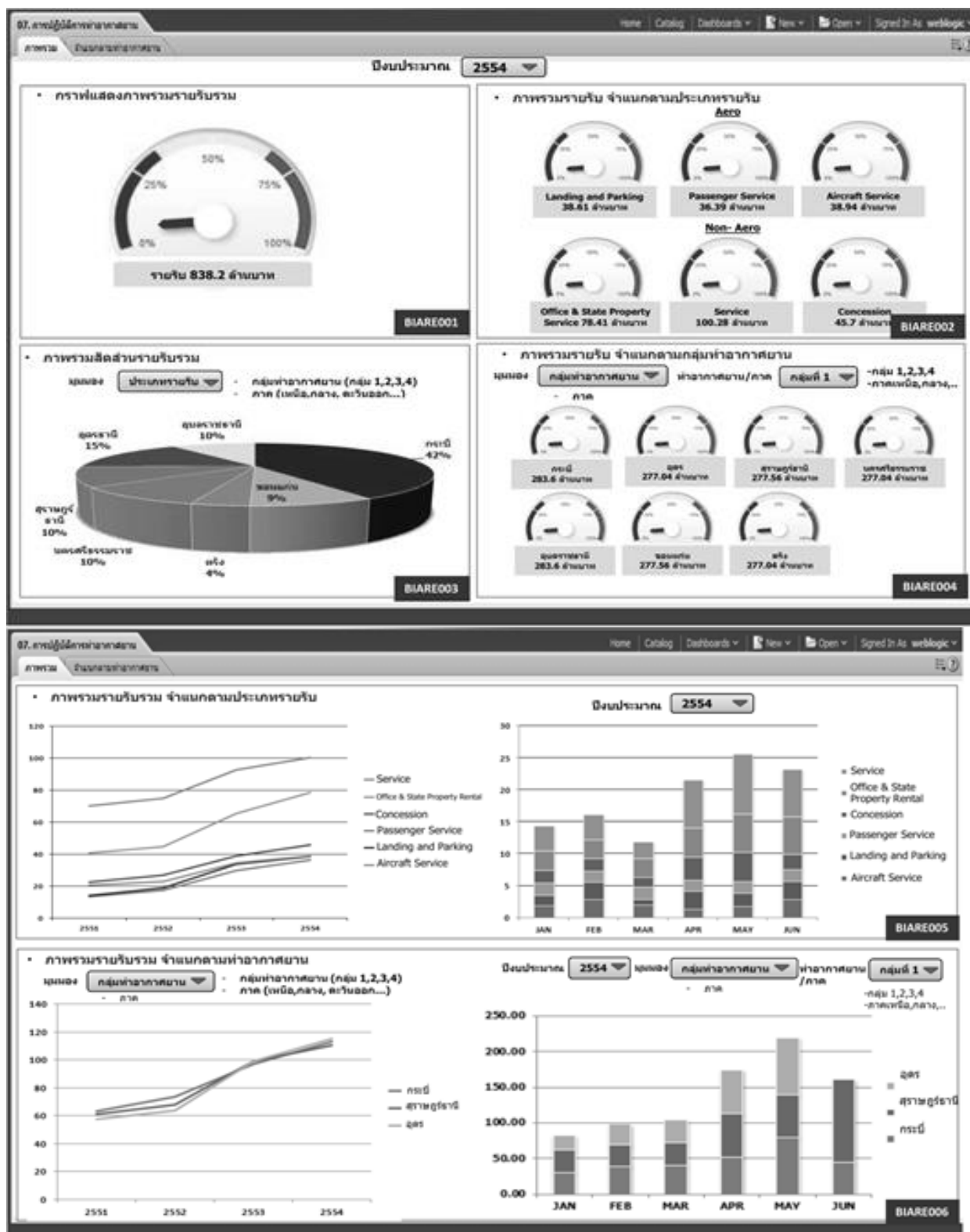
5.2 ด้านรายจ่าย และงบลงทุน

5.2.1 รายจ่ายดำเนินงาน ได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้างประจำ ชั่วโมง/ค่าตอบแทน ค่าใช้สอย
ค่าวัสดุ ค่าสาธารณูปโภค และค่าครุภัณฑ์

5.2.2 งบลงทุน ประกอบด้วย

- งบลงทุนเขตการบิน (Airside) ได้แก่ งบก่อสร้าง และงบซ่อมแซมบำรุงรักษา
เช่น ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน

- งบลงทุนเขตนอกการบิน (Landside) ได้แก่ การก่อสร้างพัฒนาปรับปรุงในเขต
นอกการบิน เช่น อาคารผู้โดยสาร ระบบต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน



ภาพที่ 6. การรายงาน: รายรับ-รายจ่ายของท่าอากาศยานในภาพรวม
ที่มา : กรมการบินพลเรือน, 2557

ตารางที่ 2 รายงานด้านรายรับทำอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประจำปี 2557

รายงานด้านรายรับของทำอากาศยาน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	2557					
	หมวดรายได้					หมวดรายได้ รวม
	ค่าธรรมเนียมการบิน	รายได้ค่าธรรมเนียม สนามบิน (ผู้โดยสารใน ประเทศ)	รายได้ค่าธรรมเนียม สนามบิน (ผู้โดยสาร ต่างประเทศ)	ค่าเช่าอสังหาริมทรัพย์	รายได้อื่น	
ทำอากาศยานขอนแก่น	28,358,735	19,783,750	0	4,779,237	7,766,152	60,687,874
ทำอากาศยานนครพนม	4,834,228	5,199,550	0	548,340	265,122	10,847,239
ทำอากาศยานนครราชสีมา	311,685	2,000	400		608,100	922,185
ทำอากาศยานบุรีรัมย์	110,770	329,700	0	94,980	20,884	556,334
ทำอากาศยานร้อยเอ็ด	491,943	1,707,913	0	232,479	84,232	2,516,567
ทำอากาศยานเลย	84,634	1,259,650	0		2,176	1,346,460
ทำอากาศยานสกลนคร	3,576,853	2,867,250	0	248,502	49,230	6,741,835
ทำอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี	39,412,741	37,579,625	133,200	5,861,894	4,661,444	87,648,904
ทำอากาศยานอุบลราชธานี	22,871,095	22,543,750	0	2,487,340	933,197	48,835,382

ที่มา: กรมการบินพลเรือน. 2558

ตารางที่ 3 รายงานด้านรายจ่ายทำอากาศยานภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประจำปี 2557

รายงานด้านรายจ่ายของทำอากาศยาน

ปีงบประมาณ พ.ศ.	2557										
	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน				งบลงทุน			งบเงิน อุดหนุน	งบรายจ่าย อื่นๆ	งบกลาง
	เงินเดือน	ค่าตอบแทน	ค่าใช้สอย	ค่าวัสดุ	ค่า สาธารณูปโภค	ค่าบำรุง รักษา	ค่า ครุภัณฑ์	ค่าที่ดิน และค่า สิ่งก่อสร้าง	เงินอุดหนุน	รายจ่ายอื่น	งบกลาง
ทำอากาศยานขอนแก่น	11,666,519	2,273,340	6,994,399	738,687	9,108,111	181,200	98,000			7,875	97,444
ทำอากาศยานนครพนม	5,800,893	943,488	2,197,761	643,120	2,554,718	1,182,786	162,400			330,789	25,308
ทำอากาศยานนครราชสีมา	5,933,335	342,840	1,142,411	369,239	1,187,469	104,860	56,400			6,696	56,456
ทำอากาศยานบุรีรัมย์	5,395,118	377,620	1,618,167	399,383	960,671		31,800				
ทำอากาศยานร้อยเอ็ด	4,579,824	818,200	2,474,563	906,220	535,071		347,735	98,440		5,850	26,426
ทำอากาศยานเลย	4,894,052	474,570	905,549	520,935	749,461	21,420	73,890			51,955	350
ทำอากาศยานสกลนคร	5,876,785	593,760	2,130,560	470,127	2,116,852	841,383	194,300	244,000	55,722	130,813	
ทำอากาศยานนานาชาติ อุดรธานี	14,303,925	2,676,310	6,913,166	1,111,138	12,793,599	170,054					267,265
ทำอากาศยานอุบลราชธานี	18,701,828	1,784,742	3,656,165	869,096	4,187,666		379,520			5,176	146,182

ท่าอากาศยานอุดรธานี												
รายละเอียด	ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556		ปี 2557	
	เงินงบประมาณ	เงินทุนหมุนเวียน	เงินงบประมาณ	เงินทุนหมุนเวียน	เงินงบประมาณ	เงินทุนหมุนเวียน	เงินงบประมาณ	เงินทุนหมุนเวียน	เงินงบประมาณ	เงินทุนหมุนเวียน	เงินงบประมาณ	เงินทุนหมุนเวียน
รายได้จากงบประมาณ												
- รับโอนจากส่วนกลาง	11,384,900.00		12,329,100.00		11,690,400.00	5,911,860.00	13,446,080.00	6,600,530.00	11,870,770.00	12,121,467.00	14,272,570.00	14,109,300.00
รวมรายได้	11,384,900.00		12,329,100.00		11,690,400.00	5,911,860.00	13,446,080.00	6,600,530.00	11,870,770.00	12,121,467.00	14,272,570.00	14,109,300.00
ค่าตอบแทนใช้สอย และวัสดุ												
- ค่าตอบแทน	1,506,410.00	787,590.00	1,410,820.00	710,595.00	1,481,640.00	666,040.00	1,710,320.00	784,410.00	1,592,650.00	771,080.00	1,705,720.00	970,590.00
- ค่าใช้สอย	2,580,797.85	1,724,884.40	2,201,738.21	1,798,120.35	2,145,147.78	1,656,951.98	2,752,823.83	2,027,411.24	3,337,007.43	2,713,597.52	3,369,554.50	3,269,174.25
- ค่าวัสดุ	261,991.57	554,656.58	238,016.78	434,018.46	274,698.29	456,901.10	223,918.00	637,712.18	141,351.85	618,058.01	20,140.00	1,091,738.31
- ค่าสาธารณูปโภค	7,073,377.02		9,694,364.07		7,711,373.87		9,187,915.03		7,013,772.00	4,269,095.64	9,178,580.52	4,271,168.64
รวม	11,422,576.44	3,067,130.98	13,544,939.06	2,942,733.81	11,612,859.94	2,779,893.08	13,874,976.86	3,449,533.42	12,084,781.28	8,371,831.17	14,273,995.02	9,602,671.20

ภาพที่ 7. รายได้จากงบประมาณประจำปี

ที่มา: กรมการbinพลเรือน. 2557

	ขีดความสามารถทางการเงินของท่าอากาศยานอุดรธานี				
	ปี	รายได้รวม/ผู้โดยสาร	รายจ่ายรวม/ผู้โดยสาร	อัตราส่วนรายได้รวม	
		บาท/คน	บาท/คน	รายจ่ายรวม	
	2552	42.52	29.65	1.43	
	2553	42.34	32.67	1.30	
	2554	43.18	23.48	1.84	
	2555	58.26	21.87	2.66	
	2556	49.53	23.69	2.09	
	ค่าเฉลี่ย	47.17	26.27	1.80	

ภาพที่ 8. ขีดความสามารถทางการเงินของท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ที่มา: กรมการบินพลเรือน. 2557

งบประมาณการพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ระยะเวลา 10 ปี

ตารางที่ 4. งบประมาณการดำเนินงานการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ท่าอากาศยาน	ปีงบประมาณ	แผนการดำเนินงาน		
		แหล่งที่มาของงบประมาณ (ล้านบาท)		
		งบประมาณที่ได้รับจัดสรร	เงินทุนหมุนเวียน	รวม
ท่าอากาศยาน อุดรธานี	2552	34.36	0.36	34.62
	2553	2.20	3.5	6.04
	2554	28.20	2.45	40.65
	2555	27.87	0.04	27.91
	2556	101.15	2.21	103.37
	2558-2561	ข้อเสนอตามแผนพัฒนาฯ		30.00
	2562-2568	ข้อเสนอตามแผนพัฒนาฯ		440.00

ที่มา: กรมการบินพลเรือน. 2558

ภาคผนวก จ

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

การพัฒนาแผนอาเซียน 2020 (ASEAN 2020) เกิดจากเมื่อปี พ.ศ. 2540 ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ได้จัดการประชุม ณ กัวลาลัมเปอร์ ได้มีข้อตกลงในการร่วมมือการพัฒนากลุ่มสมาชิกอาเซียน (กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนมีจำนวน 10 ประเทศ ประกอบด้วย ราชอาณาจักรไทย ประเทศมาเลเซีย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ บรูไนดารุสซาลาม สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรกัมพูชา) โดยเป้าหมายหลักคือ ให้ประสบความสำเร็จตามวิสัยทัศน์อาเซียน (ASEAN Vision "หนึ่งวิสัยทัศน์ หนึ่งเอกลักษณ์ หนึ่งประชาคม" (One Vision, One Identity, One Community)) ที่จะให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน มีความเจริญรุ่งเรือง เป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่น ๆ ได้ ต่อมา การประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2547 ณ เกาะบาหลี อินโดนีเซีย ได้มีการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangements : MRAs) กรณีกการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี โดยเริ่มมีผลใช้ในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ.2015) การประชุมฯ ครั้งที่ 12 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2550 ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ที่ประชุมมีมติในการเร่งรัดพัฒนาวิสัยทัศน์ ASEAN 2020 (พ.ศ. 2563) ให้เรียบร้อยเสร็จสิ้น โดยให้อยู่ภายใต้หลัก 3 ด้าน คือ

- 1) ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political Security Community : APSC)
- 2) ประชาคมสังคม และวัฒนธรรม (ASEAN Social-Cultural Community : ASCC)
- 3) ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ในคราวประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 14 และ 15 ในวันที่ 1 มีนาคม 2552 จัดขึ้นที่หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประเทศไทยได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานอาเซียน ซึ่งประเด็นสำคัญคือ การเร่งรัดให้รวมตัวทางด้านเศรษฐกิจ เพื่อเป็นการส่งเสริมการเจริญเติบโตในภูมิภาค และล่าสุด การประชุม สดุดยอด ASEAN ได้จัดขึ้นเป็นครั้งที่ 24 ณ เมืองเนเปคอร์ สหภาพพม่า เมื่อวันที่ 10-11 พฤษภาคม 2557 โดยที่ประชุมมีมติให้ทบทวนแผนการมุ่งเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งจะกำหนดทิศทาง และวิสัยทัศน์อาเซียนในบริบทของประชาคมอาเซียนภายในปี 2558

ปัจจุบันที่ประชุมอาเซียนได้มีมติจัดทำ MRAs เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ จำนวน 7 สาขาวิชาชีพ คือ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล วิศวกรรม นักบัญชี สถาปัตยกรรม และ ช่างสำรวจ และ 1 สาขาด้านการบริการ (Free Flow of Services) คือ การท่องเที่ยว (Tourism) และสาขาการบิน (Air Travel) (ลงนามเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2555) และมีแผนแม่บท พร้อมกรอบความตกลงทางด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งหนึ่งในนั้นก็คือ แผนแม่บทของอาเซียนด้านการเชื่อมโยง (Master Plan on ASEAN Connectivity 2011:MPAC) จุดมุ่งหมายหลัก คือ การนำอาเซียนไปสู่การเป็นตลาด และฐานการผลิตร่วมกัน (Single

Market and Production Base) หมายถึง การเคลื่อนย้ายอย่างเสรีใน 5 สาขา คือ สินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนร่วมกัน เพื่อให้ภูมิภาคนี้สามารถแข่งขันกับเวทีโลกได้

ภูมิภาคอาเซียนมีความโดดเด่นด้านการท่องเที่ยว ในเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ รวมทั้งสถานที่พักผ่อน และความได้เปรียบด้านค่าใช้จ่าย สามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างคุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายที่ใช้ไป

ในปี พ.ศ. 2558 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะเกิดอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งประเทศไทยจะต้องปฏิบัติตามเป้าหมายที่ได้ลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมืออาเซียน ก็คือ การเปิดการค้าเสรีด้าน สินค้า บริการ การลงทุน การเคลื่อนย้ายแรงงาน และเคลื่อนย้ายทุน ภายใต้ข้อตกลง AEC ประเทศไทย จะต้องหันมาค้าขายกับประเทศในภูมิภาคมากขึ้น โดยเฉพาะด้านบริการ จะมีการแข่งขันอย่างสูง ซึ่งจะช่วย และเพิ่มบทบาทของภาคบริการให้เข้ามามีส่วนในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยมากขึ้น

ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน ซึ่งจะมีบทบาทในการกำหนดยุทธศาสตร์ในอนาคต คือ

1. สหภาพพม่า เป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรและต้นทุนด้าน ค่าจ้างแรงงานอยู่ในเกณฑ์ต่ำที่สุดในกลุ่ม ประเทศสมาชิกอาเซียน แต่มีอัตราดอกเบี้ย เงินกู้ที่สูง ทักษะในด้านต่าง ๆ ยังจำกัด
2. ราชอาณาจักรกัมพูชา เน้นด้านการเกษตร เพราะมีพื้นที่มาก และ แรงงานราคาถูก และยังเป็นศูนย์กลางด้าน อารยธรรมโบราณ แต่ความสามารถในการ เข้าถึงแหล่งเงินทุนยังอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ
3. สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว มีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี และประชากร ซึ่งในอนาคตน่าจะยึดอาชีพเป็นนายหน้าระหว่าง สินค้าไทย ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือเวียดนาม และยังเป็นศูนย์กลางด้านพลังงาน
4. ประเทศมาเลเซีย ด้านนวัตกรรมต่าง ๆ คล้ายกับประเทศไทย แต่มี พื้นที่จำนวนน้อย ซึ่งน่าจะดำเนินการอาชีพที่ พึ่งพิงกับประเทศไทย เช่น ฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ผลิต และอีกฝ่ายเป็นผู้ประกอบ หรือแปรรูป และยังเป็นศูนย์กลางด้านศาสนาอิสลาม/ไชเบอร์และ อินเทอร์เน็ต/การแพทย์ แต่ค่าจ้างแรงงานสูง

5. สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ประชาชนว่างงานและมีค่าแรงต่ำกว่าประเทศไทย
มากจึงมีนักลงทุนสนใจที่จะไปลงทุนในเวียดนาม
เป็นจำนวนมาก และยังเป็นศูนย์กลางด้านการเกษตร
เป็นศูนย์กลางด้านศิลปะการแสดงไซเบอร์
และอินเทอร์เน็ต/ด้านการเงิน/การแพทย์
แต่ค่าจ้างแรงงานที่สูง
6. ประเทศสิงคโปร์
เป็นศูนย์กลางด้านศาสนาพุทธ ด้านการเกษตร
ด้านการขนส่งทางทะเล (โครงการทำเรื่อน้ำลึก
เชื่อมต่อทำเรื่อน้ำลึกในทวายของพม่า และกำลัง
สร้างโครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบาราในภาคใต้)/
การแพทย์ และพยายามจะเป็นศูนย์กลางด้าน
โลจิสติกส์ด้วย
8. ประเทศอินโดนีเซีย
เป็นศูนย์กลางด้านศาสนาอิสลาม และสมุนไพร
9. ประเทศฟิลิปปินส์
เป็นศูนย์กลางด้านศาสนาคริสต์ แรงงาน
ส่วนใหญ่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้ดี
แต่การบริหารงานรวมถึงเทคโนโลยีสมัยใหม่มา
ใช้ยังมีน้อย
10. ประเทศบรูไนดารุสซาลาม
วางเป้าหมายเป็นศูนย์กลางผลิตอาหารฮาลาล
มีความสามารถในการสื่อสารด้วยภาษาต่างประเทศดี
ต้นทุนในด้านพลังงานที่ต่ำกว่าประเทศไทย
แต่ค่าจ้างแรงงานสูงกว่าประเทศไทยมาก

ภาคผนวก ฉ

ที่ ศธ ๐๕๗๙.๐๔/๒๕๖



คณะบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ
๘๗๘ ถนนอาคารสงเคราะห์
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาบัณฑิตศึกษาเก็บข้อมูล

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสัมภาษณ์ เรื่อง การศึกษาศักยภาพท่าอากาศยานอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร
เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำนวน ๑ ชุด

ด้วยนางพนมรัตน์ จันทรานนท์ รหัสประจำตัว ๕๖๘๐๕๑๔๑๐๑๐-๔ นักศึกษาระดับปริญญาโท
คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ กำลังจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาศักยภาพ
ท่าอากาศยานอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”
โดยมี ดร. อธิสรา สุริยสมบูรณ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งในการศึกษาเรื่องดังกล่าว จำเป็นต้องอาศัยข้อมูล
เกี่ยวกับศักยภาพของท่าอากาศยานอุดรธานี

ในการนี้คณะบริหารธุรกิจ จึงขอความอนุเคราะห์ให้ นางพนมรัตน์ จันทรานนท์ เป็นผู้เข้าไปเก็บ
ข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์ข้อมูลดังกล่าว โดยนักศึกษาจะเป็นผู้ประสานงานในรายละเอียดกับท่าน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นางหทัยกร พันธุ์งาม)

คณบดีคณะบริหารธุรกิจ -

สำนักงานคณบดี คณะบริหารธุรกิจ

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๗ ๙๖๗๓

โทรสาร ๐ ๒๒๘๖ ๘๙๖๒

ผู้ประสานงาน นางพนมรัตน์ จันทรานนท์ ๐๘๖ ๐๑๙ ๗๔๖๓

ภาพที่ 1 ขอความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูล

แบบสัมภาษณ์เลขที่

--	--

แบบสัมภาษณ์ (หน่วยงานภาครัฐ และเอกชน)

งานวิจัย เรื่อง การประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่ง
ผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

.....

คำชี้แจง

1. การศึกษาวิจัยฉบับนี้ดำเนินการโดยนักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
คณะบริหารธุรกิจมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ
2. วัตถุประสงค์งานวิจัย
 - 2.1 เพื่อประเมินศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้าน
การขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
 - 2.2 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีไปสู่
ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร (passenger transportation hub) เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจ
อาเซียน
3. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ส่วนที่ 2 ข้อมูลคำถามเกี่ยวกับการแสดงความคิดเห็น กรณีการพัฒนาศักยภาพ
ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารเพื่อรองรับการเปิดเสรี
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
 - ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ
4. ข้อมูลที่ได้รับจากแบบสอบถามจะนำไปใช้สำหรับการวิจัยเรื่อง การประเมินศักยภาพ
ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน

นางพนมรัตน์ จันทรานนท์

ผู้วิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. ชื่อ- สกุล.....

หน่วยงานสังกัด.....

ตำแหน่ง

ที่อยู่

โทรศัพท์

2. อายุ ปี

3. ระดับการศึกษาของท่าน

() 1.ต่ำกว่าปริญญาตรี () 2.ปริญญาตรี () 3.สูงกว่าปริญญาตรี

ส่วนที่ 2 ข้อมูลคำถามเกี่ยวกับการแสดงความคิดเห็นกรณีการประเมินศักยภาพท่าอากาศยาน

นานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับศักยภาพท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารในปัจจุบันเป็นอย่างไร ประเด็น การเติบโตด้านผู้โดยสาร

2. ในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด

3. ปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร

4. ปัจจัยสนับสนุนที่จะส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสาร

5. หน่วยงานใดที่มีส่วนสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือประสบความสำเร็จ

6. ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีสู่ศูนย์กลางด้านการขนส่งผู้โดยสารของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์



ภาพที่ 2. กลุ่มตัวอย่างผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ตารางที่ 1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 20 คน

ผู้ให้ข้อมูลหลัก	รหัส	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	เหตุผลการคัดเลือก
กลุ่มสัมภาษณ์ ภายใน (หน่วย ราชการ)	UD1 (สัมภาษณ์ 29 มกราคม 2558)	ผู้อำนวยการ ท่าอากาศยาน นานาชาติ อุดรธานี	ท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี	กรมท่าอากาศยานแต่งตั้งให้ผู้อำนวยการ ท่าอากาศยานมีหน้าที่บริหาร และควบคุมดูแลท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
	UD2 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	หัวหน้าฝ่าย บริหาร และ พิธีการบิน	ท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี	กรมท่าอากาศยานแต่งตั้งให้หัวหน้าฝ่ายบริหาร และพิธีการบินมีหน้าที่เป็นผู้ช่วยของผู้อำนวยการท่าอากาศยาน
	UD3 (สัมภาษณ์ 7 มกราคม 2558)	ผู้อำนวยการ สำนักส่งเสริม และพัฒนาการ ขนส่งทางอากาศ	กรมการบิน พลเรือน	ผู้รับผิดชอบด้านการวางแผน ส่งเสริม และพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกรมการบินพลเรือน
	UD4 (สัมภาษณ์ 7 สิงหาคม 2558)	ผู้อำนวยการ สำนักพัฒนา ท่าอากาศยาน	กรมการบิน พลเรือน	ผู้รับผิดชอบด้านการพัฒนาท่าอากาศยานท่าอากาศยาน 28 แห่งของกรมการบินพลเรือน
	UD5 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	ผู้แทนผู้ว่า ราชการจังหวัด อุดรธานี	สำนักงานจังหวัด อุดรธานี	ผู้ดูแลนโยบาย และวางแผนกลยุทธ์ให้กับจังหวัดอุดรธานี
	UD6 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	นายกเทศมนตรี นครอุดรธานี	เทศบาลนคร อุดรธานี	ผู้ดูแลสาธารณูปโภคของจังหวัดอุดรธานี

ผู้ให้ข้อมูลหลัก	รหัส	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	เหตุผลการคัดเลือก
กลุ่มสัมภาษณ์ ภายนอก (ภาคเอกชน)	UD7 (สัมภาษณ์ 12 กุมภาพันธ์ 2558)	ประธาน หอการค้าจังหวัด อุดรธานี	หอการค้าจังหวัด อุดรธานี	ผู้ที่ดูแลด้านการค้าของจังหวัดอุดรธานี
	UD8 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	ประธานสภา อุตสาหกรรม ท่องเที่ยวจังหวัด อุดรธานี 2/ประธาน เขตพื้นที่ภาค ตะวันออกเฉียง เหนือตอนบน 1	สภาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว จังหวัด อุดรธานี	ผู้ที่ดูแลด้านการท่องเที่ยวของจังหวัด อุดรธานี และดูแลเขตพื้นที่ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1
	UD9 (สัมภาษณ์ 12 กุมภาพันธ์ 2558)	เลขานุการสภา อุตสาหกรรม จังหวัดอุดรธานี	สภาอุตสาหกรรม จังหวัดอุดรธานี	ผู้ที่ดูแลด้านการท่องเที่ยวของจังหวัด อุดรธานี
	UD10 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	กรรมการ ผู้จัดการใหญ่	บริษัทอุดรพลาซ่า จำกัด	ผู้บริหารของห้างสรรพสินค้ายูดีทาวน์ ซึ่งเป็นห้างสรรพสินค้าจังหวัดอุดรธานี
	UD 11 (สัมภาษณ์ 22 สิงหาคม 2557)	นายสุวิชัย พิศจำรุธ	ร้าน V.T. แหนม เนื่อง	ผู้ประกอบการที่เข้าสถานที่ใน ทำ อากาศยานนานาชาติอุดรธานีในการ จำหน่ายสินค้า
	UD12 (สัมภาษณ์ 22 สิงหาคม 2557)	นางพัชรา เลิศอัสพล นายสถานี	บริษัทไทย สมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	ผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับ ใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการ เดินอากาศ และได้รับการจัดสรร เส้นทางบินให้ทำการบินมายัง ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

ผู้ให้ข้อมูลหลัก	รหัส	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	เหตุผลการคัดเลือก
	UD13 (สัมภาษณ์ 22 สิงหาคม 2557)	นายสถานี	บริษัทการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับ ใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการ เดินอากาศ และได้รับการจัดสรร เส้นทางบินให้ทำการบินมายัง ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจาก กรมท่าอากาศยาน
	UD14 (สัมภาษณ์ 6 กุมภาพันธ์ 2558)	นายสุรชาติ อังก์สุวรรณ (ผู้อำนวยการ)	สายการบินนกแอร์	ผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และ ได้รับการจัดสรรเส้นทางบินให้ทำการบิน มายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจาก กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)
	UD15 (สัมภาษณ์ 22 สิงหาคม 2557)	ไม่ระบุตำแหน่ง	บริษัทไทยแอร์ เอเชีย จำกัด	ผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับ ใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการ เดินอากาศ และได้รับการจัดสรรเส้นทาง บินให้ทำการบินมายังท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานีจากกรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)
	UD16 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	นายพิษณุ โล นามเอี่ยม (LOAD CONTROL LEADER)	สายการบินไทยไล ออนแอร์	ผู้ประกอบการสายการบินที่ได้รับใบอนุญาต ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และ ได้รับการจัดสรรเส้นทางบินให้ทำการบิน มายังท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีจาก กรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือน)
	UD17 (สัมภาษณ์ 5 สิงหาคม 2557)	ดร.สมพงษ์ ปักษาสวรรค์ ประธาน	บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด	ประธานบริษัทที่ปรึกษา ผู้ที่ได้รับการ ว่าจ้างให้วิจัยและศึกษาท่าอากาศยาน 28 แห่งจากกรมการบินพลเรือน
	UD18 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	นางสาวสุนิสา ยูสานนท์ (กรรมการ ผู้จัดการ)	โรงแรมพาราไดซ์	เจ้าของกิจการ โรงแรมจังหวัดอุดรธานี

ผู้ให้ข้อมูลหลัก	รหัส	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	เหตุผลการคัดเลือก
	UD19 (สัมภาษณ์ 13 กุมภาพันธ์ 2558)	นายสุทัศน์ แพร สุรินทร์	โรงแรมเจริญ ไฮเต็ล	เจ้าของกิจการโรงแรมจังหวัดอุดรธานี
	UD20 (สัมภาษณ์ 22 สิงหาคม 2557)	นายสิทธิชัย พงศ์ ฤทธิ์ (ผู้จัดการ ธนาคาร)	ธนาคารกสิกร จังหวัดอุดรธานี	สถาบันการเงินจังหวัดอุดรธานี

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นางพนมรัตน์ จันทรานนท์
วัน เดือน ปี เกิด	4 เมษายน 2508
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	58/30 วิภาวดีคอนโด ซอยโชคชัยร่วมมิตร ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม.10900
ตำแหน่งและประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2532–2553	นักวิชาการขนส่ง 3 – 6 ว.
พ.ศ. 2554	นักวิชาการขนส่ง 7 ว.
พ.ศ. 2555– 2558	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
พ.ศ. 2559	หัวหน้ากองการอนุญาตการบิน ฝ่ายกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2532	ระดับปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา
พ.ศ. 2545	ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
พ.ศ. 2559	ระดับปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ