วารสารวิชาการ
สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก

INSTITUTE OF VOCATIONAL EDUCATION : EASTERN REGION JOURNAL



ประจำปี 2569

ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 เดือนมกราคม – มิถุนายน 2569

VOL. 5 NO. 1 JANUARY – JUNE 2026

IVEE - JOURNAL

ISSN 3057-0565 (Online)

ISSN 2821-9422 (Print)

มุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย
PASSENGER PERSPECTIVES ON THE DEVELOPMENT OF U-TAPAO AIRPORT TOWARD THAILAND'S EASTERN AEROTROPOLIS.

สุรจิตร อวยชัยสวัสดิ์ [1] อรทัย โยธินรุ่งเรือง สุดสงวน [1] วรัญญา สร้อยจิตร [1] ธนภณ ปิยะธำรงรัตน์ [1]
ธัญชนก วงศ์พุทธะ [1] ปิติภัทร ศรีคำภา [1*]
SURACHITA AUYCHAISAWADI [1] ORATHAI YOTHINRUNGREANG SUDSANGUAN [1] WARUNYA SROYJIT [1]
THANAPHON PIYATHAMRONGRAT [1] THANCHANOK WONGPUTTHA [1] PITIPHAT SRIKAMPHA [1*]

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย 2) เปรียบเทียบมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนและ 3) วิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยด้านคุณภาพการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง ที่มีต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศอู่ตะเภา จำนวน 400 คน ซึ่งได้จากการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ ที่ระดับความคลาดเคลื่อน 0.05 และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เครื่องมือวิจัยมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.887 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (F-test หรือ One-way ANOVA) และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยด้านความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ผู้โดยสารที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้แตกต่างกัน มีมุมมองแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ขณะที่เพศไม่พบความแตกต่าง นอกจากนี้ ปัจจัยด้านความปลอดภัย เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง คุณภาพการบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย มีอิทธิพลเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาเมืองการบิน โดยปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงสุด

คำสำคัญ: มุมมองผู้โดยสาร, ท่าอากาศยานอู่ตะเภา, เมืองการบิน, คุณภาพการบริการ, ความปลอดภัย

[1] สาขาวิชาการจัดการการบิน วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก
[1] Aviation Management Thai-Austrian Technical College The Eastern Institute of Vocational Technology
* Corresponding Author, E-mail : pitiphat.ps@gmail.com
Received: December 25, 2025 Revised: May 12, 2026 Accepted: May 12, 2026

Abstract.

This study aimed to: 1) examine passengers' perspectives on the development of U-Tapao Airport toward Thailand's Eastern Aerotropolis, 2) compare passengers' perceptions based on demographic factors including gender, age, education level, occupation, and monthly income, and 3) analyze the factors influencing passengers' perspectives toward aerotropolis development. This study employed a quantitative research design. The research instrument was a structured questionnaire. The sample consisted of 400 passengers using U-Tapao Airport, determined by Taro Yamane's formula with a 0.05 margin of error, and selected using accidental sampling. The instrument's reliability was 0.887. Data were analyzed using descriptive statistics, including percentage, mean, and standard deviation, and inferential statistics, including t-test, one-way ANOVA (F-test), and multiple regression analysis.

The findings revealed that passengers' perspectives toward the development of U-Tapao Airport toward Thailand's Eastern Aerotropolis were overall at a high level, with safety and security receiving the highest mean score. Passengers with different ages, educational levels, occupations, and income levels demonstrated statistically significant differences in perspectives at the .05 level, whereas no significant difference was found based on gender. Furthermore, safety and security, technology and connectivity, service quality, and facilities and comfort had statistically significant positive influences ($p < .05$) on passengers' perspectives toward aerotropolis development, with safety and security being the most influential factor.

Keywords: Passenger perception, U-Tapao Airport, Eastern Aerotropolis, Service Quality, Safety

1. บทนำ

อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การลงทุน และการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับนานาชาติ ภายหลังการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 หลายประเทศได้เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในระดับสนามบิน พบว่าท่าอากาศยานอู่ตะเภาซึ่งเป็นสนามบินยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทย มีจำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 447,343 คน ในปี พ.ศ. 2566 เหลือ 370,210 คน ในปี พ.ศ. 2567 และ 369,622 คน ในปี พ.ศ. 2568 สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทาย ด้านการดึงดูดผู้ใช้บริการและการสร้างความสามารถในการแข่งขันของสนามบิน ในระยะเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมการบิน (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง–พัทยา 2568) [1]

ในปัจจุบัน รัฐบาลไทยได้ผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้เป็นหนึ่งในโครงการพื้นฐานหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor (EEC)) โดยมีเป้าหมาย เพื่อยกระดับให้เป็นศูนย์กลางด้านการบิน โลจิสติกส์ และพาณิชยกรรมของภูมิภาค ภายใต้แนวคิดเมืองการบิน (Aerotropolis) ซึ่ง John D. Kasarda อธิบายว่า ท่าอากาศยานสมัยใหม่ไม่ได้ทำหน้าที่เพียงเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม แต่ยังเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การลงทุน และการพัฒนาเมืองโดยรอบ อย่างไรก็ตาม

ความสำเร็จของการพัฒนาเมืองการบินไม่ได้ขึ้นอยู่กับ โครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับประสบการณ์และการรับรู้ของผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของสนามบินในระยะยาว (Kasarda, J. D., & Lindsay, G., 2011) [2]

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา พบว่า งานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาเมืองการบินส่วนใหญ่มักมุ่งเน้นด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเศรษฐกิจ การลงทุน และการวางผังเมือง ขณะที่งานของ Stephen J. Appold และนักวิชาการด้านเมืองการบินหลายท่านได้ให้ความสำคัญกับบทบาทของสนามบินในฐานะกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ยังมีข้อจำกัดในการศึกษามิติ ด้านการรับรู้ ประสบการณ์และมุมมองของผู้โดยสาร ต่อการพัฒนาสนามบิน โดยเฉพาะในบริบทของประเทศไทย ซึ่งผู้โดยสารถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญที่สะท้อนคุณภาพการบริการ ความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก มาตรฐานด้านความปลอดภัย และประสิทธิภาพของเทคโนโลยีการให้บริการ นอกจากนี้งานวิจัยด้านคุณภาพการบริการสนามบินพบว่า ปัจจัยด้านคุณภาพการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย และเทคโนโลยี มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจ ความเชื่อมั่น และการตัดสินใจใช้บริการของผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ยังขาดการศึกษาที่บูรณาการ ปัจจัยดังกล่าวเข้ากับแนวคิดเมืองการบินในบริบทของสนามบินที่ อยู่ระหว่างการพัฒนาเชิงยุทธศาสตร์ เช่น ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น

ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงมีส่วนช่วยเติมเต็มองค์ความรู้ ด้านการพัฒนาเมืองการบิน ในมิติประสบการณ์ของผู้โดยสาร และสามารถใช้เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อสนับสนุนการกำหนดนโยบาย การวางแผนเชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาท่าอากาศยาน ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของสนามบินในอนาคต

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

2.2 เพื่อเปรียบเทียบมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

2.3 เพื่อวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยด้านคุณภาพการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง ที่มีต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนา ท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

3. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 แนวคิดเมืองการบิน (Aerotropolis)

งานวิจัยด้านเมืองการบินหลายฉบับ ชี้ให้เห็นตรงกันว่า ท่าอากาศยานสมัยใหม่ไม่ได้ทำหน้าที่เพียงเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเท่านั้น แต่ยังเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การลงทุน และการพัฒนาเมืองโดยรอบ โดยแนวคิดเมืองการบิน (Aerotropolis) อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างท่าอากาศยานกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ และการขยายตัวของเมือง ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาคและประเทศในระยะยาว (Kasarda, J. D., & Lindsay, G., 2011) [2], (Appold, S. J., & Kasarda, J. D., 2013) [3]

ในบริบทของประเทศไทย แนวคิดดังกล่าวถูกนำมาใช้ในการพัฒนา เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อยกระดับศักยภาพด้านการบินและโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตามความสำเร็จของการพัฒนาเมืองการบิน ไม่ได้ขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับ “ประสบการณ์ของผู้ใช้บริการ” ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของท่าอากาศยานในระยะยาว

3.2 คุณภาพการบริการของท่าอากาศยาน (Airport Service Quality)

งานวิจัยหลายฉบับชี้ให้เห็นตรงกันว่า คุณภาพการบริการของท่าอากาศยานเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อประสบการณ์และความพึงพอใจของผู้โดยสาร โดยเฉพาะด้านความสะดวกในการใช้บริการ ความสะอาด ความรวดเร็วของกระบวนการให้บริการ และการเข้าถึงข้อมูล ซึ่งล้วนมีอิทธิพลต่อความเชื่อมั่นและการตัดสินใจใช้บริการของผู้โดยสาร (Bezerra, G. C. L., & Gomes, C. F., 2020) [4], (Bogicevic, V, 2013) [5], (Fodness, D., & Murray, B., 2007) [6]

แนวคิดคุณภาพการบริการของ A. Parasuraman, Zeithaml และ Berry อธิบายว่าคุณภาพการบริการเกิดจากการเปรียบเทียบระหว่าง “ความคาดหวัง” และ “การรับรู้ของผู้ใช้บริการ” โดย SERVQUAL ประกอบด้วย 5 มิติ ได้แก่ ความเป็นรูปธรรมของบริการ (Tangibles) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) การตอบสนองต่อผู้ใช้บริการ (Responsiveness) ความมั่นใจ (Assurance) และการเอาใจใส่ (Empathy) ซึ่งแนวคิดดังกล่าว ได้รับการนำมาใช้ในการประเมินคุณภาพบริการของท่าอากาศยานและอุตสาหกรรมการบินอย่างแพร่หลาย (Parasuraman, A., 1988) [7]

ในบริบทของประเทศไทย งานวิจัยของ ณัฐกรานต์ ไชยหาวงศ์ และคณะ (2567) [8] พบว่าคุณภาพการบริการมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ และสามารถอธิบายความแปรปรวนของความพึงพอใจได้ในระดับสูง นอกจากนี้ งานวิจัยของ นิสรา แพทย์รังษี และคณะ (2566) [9] ยังพบว่าคุณภาพการบริการมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจและความตั้งใจกลับมาใช้บริการของผู้โดยสาร

ดังนั้น คุณภาพการบริการจึงเป็นตัวแปรสำคัญที่สะท้อนประสบการณ์ของผู้โดยสารและสามารถอธิบายมุมมองของผู้ใช้บริการต่อการพัฒนาท่าอากาศยานได้ทั้งในมิติด้านประสิทธิภาพการบริการและความเชื่อมั่นต่อสนามบิน

3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย

สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยาน เช่น พื้นที่พักผ่อน ร้านค้า ระบบป้ายบอกทางและการเข้าถึงบริการต่าง ๆ เป็นองค์ประกอบที่ส่งผลต่อประสบการณ์ของผู้โดยสารโดยตรง โดย Jiang et al. (2020) [10] พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีคุณภาพสามารถเพิ่มความพึงพอใจและความตั้งใจใช้บริการซ้ำ

ในทำนองเดียวกัน งานวิจัยในประเทศไทย โดยเฉพาะกรณีศึกษาท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกและสภาพแวดล้อมของสนามบินมีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ (กรมท่าอากาศยาน, 2563) [11]

ดังนั้น การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันของท่าอากาศยาน

3.4 ความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

ความปลอดภัยเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการดำเนินงานของท่าอากาศยาน โดยครอบคลุมทั้งด้านความปลอดภัยทางกายภาพและข้อมูล ผู้โดยสารให้ความสำคัญกับมาตรการรักษาความปลอดภัย เช่น การตรวจสอบสัมภาระและระบบรักษาความปลอดภัย

ในบริบทของประเทศไทย งานวิจัยของ ณัฐกรานต์ ไชยหาวงศ์ และคณะ (2567) [8] ยังชี้ให้เห็นว่า ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร ซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการในระยะยาว

ดังนั้น ความปลอดภัยจึงเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่มีผลต่อภาพลักษณ์และความไว้วางใจของผู้โดยสาร

3.5 เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง (Technology & Connectivity)

เทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาท่าอากาศยานสู่ “Smart Airport” โดย Lu (2021) [12] พบว่า ระบบเช็คอินอัตโนมัติและข้อมูลแบบเรียลไทม์ ช่วยเพิ่มประสบการณ์ของผู้โดยสารขณะที่ Cifuentes-Faura (2022) [13] ระบุว่า เทคโนโลยีดิจิทัลช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความพึงพอใจของผู้โดยสาร

ในบริบทของประเทศไทย การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในสนามบินมีบทบาทสำคัญต่อการยกระดับคุณภาพบริการและประสบการณ์ของผู้โดยสาร (สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล 2565) [14]

ดังนั้น เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง จึงเป็นองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาเมืองการบินในยุคดิจิทัล

3.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรม

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยทั้งในและต่างประเทศ พบว่า แนวคิดเมืองการบิน (Aerotropolis) เน้นบทบาทของท่าอากาศยานในฐานะศูนย์กลางของการพัฒนาเศรษฐกิจและพื้นที่เมืองโดยต้องอาศัย ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและคุณภาพการให้บริการควบคู่กัน (Kasarda, J. D., & Lindsay, G., 2011) [2], (Appold, S. J., & Kasarda, J. D., 2013) [3]

นอกจากนี้ งานวิจัยยังชี้ให้เห็นว่า มุมมองของผู้โดยสารได้รับอิทธิพลจาก 4 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ (1) คุณภาพการบริการ (2) สิ่งอำนวยความสะดวก (3) ความปลอดภัย และ (4) เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง ซึ่งล้วนมีผลต่อความพึงพอใจและการตัดสินใจใช้บริการ

ในบริบทของประเทศไทย แม้ว่างานวิจัยจะยืนยันถึงอิทธิพลของปัจจัยดังกล่าวต่อความพึงพอใจของผู้โดยสาร แต่ส่วนใหญ่ยังมุ่งเน้นการประเมินคุณภาพบริการในระดับเชิงปฏิบัติการ และยังขาดการศึกษาที่บูรณาการแนวคิดเมืองการบินเข้ากับมุมมองของผู้โดยสารในเชิงระบบ

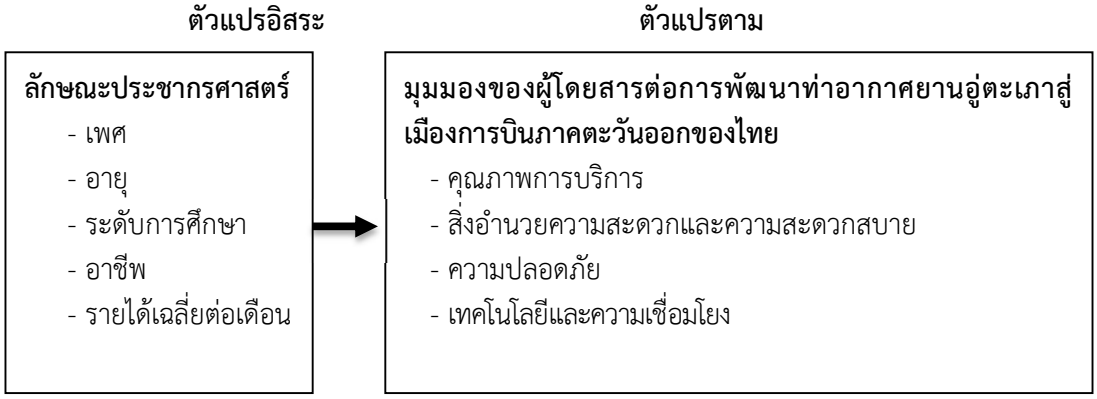
ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จึงกำหนดให้ปัจจัยทั้ง 4 ด้านเป็นตัวแปรอิสระ และมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานเป็นตัวแปรตาม เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยดังกล่าวในบริบทของท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ประเทศไทย

กรอบแนวความคิดงานวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แบ่งตัวแปรออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ตัวแปรอิสระ ซึ่งใช้แนวคิดของ กิติมา สุรสนธิ (2541) [15] ได้อ้างถึงปัจจัยส่วนบุคคลมากำหนดเป็นกรอบแนวความคิดในการวิจัยตัวแปรส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ส่วนตัวแปรตาม ได้แก่ มุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย คณะผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขต โดยประยุกต์ใช้ดัชนีชี้วัดมาตรฐานการให้บริการท่าอากาศยาน (Airport Service Quality: ASQ) ของสภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airports Council International: ACI)

ซึ่งพิจารณาใน 4 ด้าน ได้แก่ (1) คุณภาพการบริการ (Service Quality) (2) สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย (Facilities and Comfort) (3) ความปลอดภัย (Safety and Security) และ (4) เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง (Technology and Connectivity) (Airports Council International 2020) [16], (Airports Council International 2021) [17]

กรอบแนวคิดดังกล่าว ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดสมมติฐานการวิจัย เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ผลการวิจัย เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกของไทย อย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาท่าอากาศยานในปัจจุบัน



สมมติฐานที่ 1 ผู้โดยสารที่มีเพศต่างกันมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ผู้โดยสารที่มีอายุต่างกันมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ผู้โดยสารที่มีอาชีพต่างกันมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 5 ผู้โดยสารที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกันมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 6 คุณภาพการบริการมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

สมมติฐานที่ 7 สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบายมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

สมมติฐานที่ 8 ความปลอดภัยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

สมมติฐานที่ 9 เทคโนโลยีและความเชื่อมโยงมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

4. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ในลักษณะการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง ประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2568 โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวมทั้งสิ้นประมาณ 369,610 คน (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง–พัทยา, 2568) [1]

กลุ่มตัวอย่างกำหนดโดยใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) ที่ระดับความคลาดเคลื่อน 0.05 ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เนื่องจากผู้โดยสารมีการเดินทางเข้าออกอย่างต่อเนื่องและไม่สามารถจัดทำกรอบประชากร (Sampling Frame) ได้อย่างสมบูรณ์ คณะผู้วิจัยจึงเลือกใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญเพื่อให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ศึกษา

4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งคณะผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 การศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย 4 ด้าน ได้แก่ คุณภาพการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย ความปลอดภัย เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง โดยใช้มาตรวัดแบบลิเคิร์ต 5 ระดับ

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ ที่มีต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย ใช้แบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open Ended)

4.3 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

แบบสอบถามได้รับการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน และคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 0.67–1.00 จากนั้นนำไปทดลองใช้ (Try-out) กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เพื่อทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha) ได้ค่าเท่ากับ 0.887 ซึ่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

คณะผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามให้แก่ผู้โดยสารภายในพื้นที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ในช่วงเดือนกันยายน ถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568

4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยใช้สถิติดังนี้

สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัย โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 คณะผู้วิจัยได้ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Assumption Testing) โดยตรวจสอบปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) ด้วยค่า

Tolerance และ Variance Inflation Factor (VIF) ซึ่งพบว่า ค่า Tolerance ของทุกตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.20 และค่า VIF มีค่าน้อยกว่า 5 แสดงว่าไม่เกิดปัญหา Multicollinearity

4.6 จริยธรรมการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้คำนึงถึงจริยธรรมในการวิจัย โดยผู้ตอบแบบสอบถามได้รับการชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย และยินยอมเข้าร่วมโดยสมัครใจ ข้อมูลทั้งหมดถูกเก็บเป็นความลับและ ใช้เพื่อการวิจัยเท่านั้น

5. ผลการวิจัย

5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 68.75 อายุระหว่าง 20–30 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.00 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 58.00 ประกอบอาชีพพนักงานเอกชน คิดเป็นร้อยละ 41.00 และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001–30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.25

5.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา สู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย ด้านภาพรวม

ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลการศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย ด้านภาพรวม

ภาพรวมของการศึกษามุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา สู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย	$\bar{X}$	SD	แปลผล	อันดับ
1. ด้านคุณภาพการบริการ	4.45	0.58	มาก	2
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย	4.33	0.61	มาก	4
3. ด้านความปลอดภัย	4.53	0.57	มากที่สุด	1
4. ด้านเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง	4.40	0.58	มาก	3
รวม	**4.43**	**0.52**	**มาก**	

จากตารางที่ 1 พบว่า ผลการวิเคราะห์โดยภาพรวม ผู้ตอบแบบสอบถามมีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา สู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย ด้านภาพรวม อยู่ในระดับ มาก ($\bar{X}$= 4.43, S.D. = 0.52) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ระดับมุมมองของผู้ตอบแบบสอบถามด้านมากที่สุด คือ ด้านความปลอดภัย ($\bar{X}$= 4.53, S.D. = 0.57) รองลงมาคือ ด้านคุณภาพการบริการ ($\bar{X}$= 4.45, S.D. = 0.58) ด้านเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง ($\bar{X}$= 4.40, S.D. = 0.58) และด้านที่น้อยที่สุด คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย ($\bar{X}$= 4.33, S.D. = 0.61) ตามลำดับ สะท้อนว่าผู้โดยสารให้ความสำคัญกับความเชื่อมั่นต่อมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบินมากกว่ามิติอื่น

5.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา สู่เมืองการบินภาคตะวันออกไทย จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์

ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างของมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่ เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์

ปัจจัยส่วนบุคคล	สถิติที่ใช้	ค่าสถิติ	Sig.	ผลการทดสอบ
เพศ	t-test	-0.588	.557	ไม่แตกต่าง
อายุ	ANOVA	5.248	.001	แตกต่าง
ระดับการศึกษา	ANOVA	16.123	.000	แตกต่าง
อาชีพ	ANOVA	6.627	.000	แตกต่าง
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ANOVA	4.899	.002	แตกต่าง

$p < 0.05$

จากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผู้โดยสารที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ขณะที่ผู้โดยสารที่มีเพศต่างกันมีมุมมองไม่แตกต่างกัน

5.4 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่ เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

ก่อนการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ คณะผู้วิจัยได้ตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) โดยพิจารณาค่า Tolerance และค่า Variance Inflation Factor (VIF) ผลการตรวจสอบพบว่า ค่า Tolerance ของทุกตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.20 และค่า VIF มีค่าน้อยกว่า 5 จึงสรุปได้ว่าตัวแปรอิสระไม่มีปัญหาความสัมพันธ์กันสูงเกินไป และสามารถนำไปวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณได้

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

ตัวแปรอิสระ	B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
ค่าคงที่ (Constant)	.274	.039	-	6.956	.000		
1. ด้านคุณภาพการบริการ	.221	.017	.248	13.065	.000	.521	1.918
2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย	.177	.015	.208	12.170	.000	.488	2.049
3. ด้านความปลอดภัย	.289	.018	.322	15.643	.000	.463	2.160
4. ด้านเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง	.249	.017	.280	15.034	.000	.506	1.976

$p < 0.05$

$R = .812$, $R^2 = .659$, Adjusted $R^2 = .655$, $F = 190.432$, Sig. = .000

ผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรอิสระทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ คุณภาพการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนของมุมมองของ ผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา สู่เมืองการบินภาคตะวันออก

ของไทย ได้ร้อยละ 65.9 (R^2 = .659) และเมื่อปรับค่าความคลาดเคลื่อนแล้ว พบว่ามีค่า Adjusted R^2 เท่ากับ .655 แสดงว่าโมเดลมีความสามารถในการอธิบายตัวแปรตามได้ในระดับดี

สามารถสร้างสมการพยากรณ์ได้ดังนี้:

$$Y = .274 + .221X_1 + .177X_2 + .289X_3 + .249X_4$$

โดย X_1 = คุณภาพการบริการ, X_2 = สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย, X_3 = ความปลอดภัย และ X_4 = เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง

ผลการวิเคราะห์พบว่า “ความปลอดภัย” มีค่าสัมประสิทธิ์มาตรฐาน (Beta) สูงที่สุด (β=.322) แสดงให้เห็นว่าเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานมากที่สุด รองลงมาคือ เทคโนโลยีและความเชื่อมโยง (β=.280) คุณภาพการบริการ (β=.248) และสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย (β=.208) ตามลำดับ

5.5 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ตารางที่ 4 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ผลการสรุปการทดสอบสมมติฐานการวิจัยมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 1 ผู้โดยสารที่มีเพศต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน	ไม่ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 2 ผู้โดยสารที่มีอายุต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 3 ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 4 ผู้โดยสารที่มีอาชีพต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 5 ผู้โดยสารที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 6 คุณภาพการบริการมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 7 สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบายมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 8 ความปลอดภัยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 9 เทคโนโลยีและความเชื่อมโยงมีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย	ยอมรับสมมติฐาน

6. การอภิปรายผล

ผลการวิจัยเรื่อง มุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา สู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย สามารถอภิปรายผลเชิงวิพากษ์ตามกรอบแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

ข้อค้นพบดังกล่าวสะท้อนว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้ความสำคัญกับความเชื่อมั่นต่อระบบบริหารจัดการและมาตรฐานความปลอดภัย มากกว่าความทันสมัยเชิงกายภาพเพียงอย่างเดียว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ John D. Kasarda ที่เสนอว่าการพัฒนาเมืองการบิน ควรมุ่งเน้นทั้งโครงสร้างพื้นฐานและประสบการณ์ของผู้ใช้บริการควบคู่กัน (Kasarda, J. D., & Lindsay, G., 2011) [2]

ผลการวิจัยครั้งนี้สะท้อนมิติที่ลึกกว่าแนวคิด Aerotropolis ในเชิงกายภาพ กล่าวคือ แม้แนวคิดเมืองการบินจะมุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แต่ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า “การรับรู้ของผู้โดยสาร” เป็นองค์ประกอบสำคัญ ต่อความสำเร็จของเมืองการบิน เช่น เดียวกัน กล่าวคือ หากผู้โดยสาร ไม่รับรู้ถึงคุณภาพบริการ ความปลอดภัย หรือความทันสมัยของสนามบิน การพัฒนาเมืองการบินอาจไม่สามารถสร้างความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้สะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาเมืองการบินในบริบทประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับ “ประสบการณ์ของผู้โดยสาร” ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่

ผลการศึกษายังพบว่า ผู้โดยสารที่มีอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีมุมมองต่อการพัฒนาท่าอากาศยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ขณะที่เพศที่แตกต่างกันไม่มีมุมมองแตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้โดยสารแต่ละกลุ่มมีรูปแบบการเดินทาง ประสบการณ์ และความคาดหวังต่อการใช้บริการสนามบินแตกต่างกัน โดยเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารที่มีรายได้และระดับการศึกษาสูง มักมีประสบการณ์ใช้บริการสนามบินนานาชาติหลายแห่ง จึงมีมาตรฐานการประเมินคุณภาพบริการที่สูงกว่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดด้านคุณภาพการบริการของ Parasuraman ที่อธิบายว่า การรับรู้คุณภาพบริการขึ้นอยู่กับความคาดหวังและประสบการณ์ของผู้ใช้บริการแต่ละบุคคล (Parasuraman, A., 1988) [7]

ผลการวิจัยที่พบว่า “เพศ” ไม่มีความแตกต่างด้านมุมมอง อาจสะท้อนว่าพฤติกรรมผู้โดยสารในปัจจุบันมีลักษณะใกล้เคียงกันมากขึ้น โดยเฉพาะในยุคดิจิทัลที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงข้อมูลและเทคโนโลยีการเดินทางได้อย่างเท่าเทียม แตกต่างจากงานวิจัยบางส่วนที่พบว่า เพศส่งผลต่อการรับรู้ คุณภาพบริการและความพึงพอใจในการใช้บริการสนามบิน ทั้งนี้ ความแตกต่างดังกล่าวอาจเกิดจากบริบทของสนามบินที่ศึกษา รวมถึงลักษณะของผู้โดยสารที่ใช้บริการในแต่ละพื้นที่

ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณพบว่า คุณภาพการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง มีอิทธิพลเชิงบวกต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยด้านความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุด รองลงมาคือเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับการศึกษาของ ณัฐกรานต์ ไชยหาวงศ์ และคณะ (2567) ที่ระบุว่า ความปลอดภัยส่งผลต่อความเชื่อมั่นและการตัดสินใจใช้บริการของผู้โดยสารโดยตรง (ณัฐกรานต์ ไชยหาวงศ์ และคณะ, 2568) [8]

ผลการวิจัยครั้งนี้แตกต่างจากบางการศึกษาที่พบว่า เทคโนโลยีหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นปัจจัยสำคัญสูงสุดต่อความพึงพอใจของผู้โดยสาร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะบริบทของท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาไปสู่เมืองการบินภาคตะวันออก ผู้โดยสารจึงยังให้ความสำคัญกับ “ความน่าเชื่อถือและความปลอดภัย” ของระบบสนามบินมากกว่าปัจจัยด้านความทันสมัยเพียงอย่างเดียว โดยเฉพาะหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ทำให้ผู้โดยสารให้ความสำคัญกับมาตรฐานด้านความปลอดภัย

สุขอนามัย และการบริหารจัดการภายในสนามบินมากขึ้น

ในด้านเทคโนโลยีและความเชื่อมโยง ผลการวิจัยสอดคล้องกับแนวคิด Smart Airport และการศึกษาของ Lu (2021) และ Cifuentes-Faura (2022) ที่อธิบายว่า เทคโนโลยีดิจิทัลมีบทบาทสำคัญต่อการยกระดับประสบการณ์ของผู้โดยสารและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของสนามบิน อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาครั้งนี้ยังสะท้อนว่า เทคโนโลยีเพียงอย่างเดียวอาจไม่เพียงพอต่อการสร้างความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร หากขาดระบบบริหารจัดการและมาตรฐานความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพรองรับ (Lu, J. 2021) [12], (Cifuentes-Faura, J. 2022) [13]

ดังนั้น ผลการวิจัยครั้งนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่การเป็นเมืองการบินภาคตะวันออก ไม่ควรมุ่งเน้นเพียงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานหรือเทคโนโลยีสมัยใหม่เท่านั้น แต่ควรให้ความสำคัญกับประสบการณ์ของผู้โดยสารในทุกมิติ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย คุณภาพการบริการ และการสร้างความเชื่อมั่นต่อระบบการบริหารจัดการสนามบิน เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของท่าอากาศยานและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างยั่งยืน

ข้อจำกัดของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดบางประการที่ควรพิจารณาในการตีความผลการวิจัยและการนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ กล่าวคือ การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เนื่องจากข้อจำกัดด้านการเข้าถึงกลุ่มผู้โดยสารภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างอาจไม่สามารถเป็นตัวแทนของผู้โดยสารทั้งหมดได้อย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานอู่ตะเภาในช่วงระยะเวลาหนึ่ง จึงอาจมีข้อจำกัดในการอ้างอิงผลการวิจัยไปยังสนามบินอื่นหรือบริบทที่แตกต่างกัน

อีกทั้ง การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เพียงรูปแบบเดียว ซึ่งแม้ว่าจะสามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังอาจไม่สามารถสะท้อนมุมมอง ประสบการณ์และความคาดหวังเชิงลึกของผู้โดยสารได้อย่างครอบคลุม นอกจากนี้ การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามแบบ self-report อาจทำให้เกิด response bias จากการตอบตามการรับรู้ ความคาดหวัง หรือมุมมองส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งอาจส่งผลต่อความแม่นยำของข้อมูลบางส่วน ดังนั้น การศึกษาครั้งต่อไปควรประยุกต์ใช้การวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) โดยเพิ่มการสัมภาษณ์เชิงลึกหรือการสนทนากลุ่มร่วมกับการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมและมีความลุ่มลึกมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การวิจัยในอนาคตอาจขยายขอบเขตการศึกษาไปยังท่าอากาศยานแห่งใหม่หรือพื้นที่ที่อยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการเมืองการบิน ทั้งในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อมุมมองของผู้โดยสารในบริบทของสนามบินที่มีระดับการพัฒนาแตกต่างกัน อันจะช่วยเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการพัฒนาเมืองการบิน การวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน และการจัดการประสบการณ์ผู้โดยสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

7. ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาเกี่ยวกับมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาสู่เมืองการบินภาคตะวันออกของไทย คณะผู้วิจัยจึงเสนอข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

7.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Policy Implications)

ผลการวิจัยสะท้อนว่า การพัฒนาเมืองการบินในบริบทของประเทศไทยไม่ควรมุ่งเน้นเพียงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบโลจิสติกส์เท่านั้น แต่ควรให้ความสำคัญกับ “ประสบการณ์ของผู้โดยสาร” ควบคู่กัน โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย คุณภาพการบริการ และเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อมุมมองของผู้โดยสารต่อการพัฒนาท่าอากาศยาน

ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ควรกำหนดนโยบายที่บูรณาการแนวคิด Smart Airport และ Passenger Experience เข้าเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเมืองการบิน เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของท่าอากาศยานในระยะยาว

7.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ (Practical Implications)

ท่าอากาศยานอู่ตะเภาควรให้ความสำคัญกับการพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยควบคู่กับการยกระดับคุณภาพการให้บริการและการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการสนามบิน เช่น ระบบเช็คอินอัตโนมัติ ระบบข้อมูลแบบเรียลไทม์ และระบบเชื่อมโยงการเดินทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและสร้างประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ควรพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและออกแบบบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารที่มีความหลากหลายด้านอายุ ระดับการศึกษา และรายได้

7.3 ข้อเสนอแนะเชิงทฤษฎีและวิชาการ (Theoretical and Academic Implications)

ผลการวิจัยช่วยขยายแนวคิดเมืองการบิน (Aerotropolis) จากมิติด้านโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจ ไปสู่มิติด้าน “ประสบการณ์และการรับรู้ของผู้โดยสาร” โดยสะท้อนว่า ความสำเร็จของเมืองการบินไม่ได้ขึ้นอยู่กับศักยภาพด้านกายภาพเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับคุณภาพบริการ ความปลอดภัย และความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ

นอกจากนี้ ผลการวิจัยที่พบว่า “ความปลอดภัย” มีอิทธิพลสูงกว่า “เทคโนโลยี” ยังสะท้อนบริบทของสนามบินที่กำลังพัฒนา ซึ่งผู้โดยสารให้ความสำคัญกับความน่าเชื่อถือของระบบบริหารจัดการมากกว่าความทันสมัยทางเทคโนโลยีเพียงอย่างเดียว

การศึกษาครั้งต่อไปควรขยายกรอบแนวคิดโดยเพิ่มตัวแปรด้านความยั่งยืน ภาพลักษณ์องค์กร หรือความไว้วางใจของผู้โดยสาร รวมถึงใช้การวิจัยแบบผสมผสานเพื่ออธิบายประสบการณ์ของผู้โดยสารในเชิงลึกมากยิ่งขึ้น

8. องค์ความรู้ใหม่

"ผลการวิจัยนำไปสู่ข้อเสนอเชิงแนวคิดเรื่อง Passenger-Centered Aerotropolis ซึ่งอธิบายว่า ความสำเร็จของเมืองการบินในบริบทประเทศกำลังพัฒนาไม่ได้ขึ้นอยู่กับโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับประสบการณ์ ความปลอดภัย และความเชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อระบบบริการสนามบิน"

9. กิตติกรรมประกาศ

บทความวิชาการฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความร่วมมือจากหลายฝ่าย คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้ให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงบทความ ขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย รวมถึงหน่วยงานและแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่มิได้กล่าวนามมา ณ โอกาสนี้

10. เอกสารอ้างอิง

[1] ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง–พัทยา. (2568). *ข้อมูลและสถิติของการท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาระยอง–พัทยา*. U-Tapao Traffic Statistics

[2] Kasarda, J. D., & Lindsay, G. (2011). Aerotropolis: The way we'll live next. Farrar, Straus and Giroux.

[3] Appold, S. J., & Kasarda, J. D. (2013). *The airport city phenomenon: Evidence from large US airports*. Urban Studies, 50(6), 1239–1259. https://doi.org/10.1177/0042098012464401

[4] Bezerra, G. C. L., & Gomes, C. F. (2020). The effects of service quality dimensions and passenger characteristics on passenger satisfaction with an airport. *Journal of Air Transport Management*, 83, 101764. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101764

[5] Bogicevic, V., Yang, W., Bilgihan, A., & Bujisic, M. (2013). Airport service quality drivers of passenger satisfaction. Tourism Review, 68(4). https://doi.org/10.1108/TR-09-2013-0047

[6] Fodness, D., & Murray, B. (2007). Passengers' expectations of airport service quality. Journal of Services Marketing, 21(7), 492–506. https://doi.org/10.1108/08876040710824852

[7] Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1988). *SERVQUAL: A multiple-item scale for measuring consumer perceptions of service quality*. Journal of Retailing, 64(1), 12–40.

[8] ณัฐกรานต์ ไชยหาวงศ์, กริช วงศ์เจริญ, และปิยะวรรณ ดอนวิชัย. (2568). ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของลูกค้าในสนามบินประเทศไทย. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, 16*(1), 1–16.

[9] นิสรา แพทย์รังษี, ชฎาพร จักรทอง, เสาวรจนีย์ เสาเกลียว, และปภาพัศร์ วงศ์ประคอง. (2567). ประสิทธิภาพการดำเนินงานของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย: มุมมองจากผู้บริหาร. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์, 7*(1), 1–18.

[10] Jiang, H., Zhang, Y., & Zhang, J. (2020). The impact of airport service quality on passenger satisfaction and loyalty. *Sustainability*, 12(12), 5239. https://doi.org/10.3390/su12125239

[11] กรมท่าอากาศยาน. (2563). *รายงานผลการดำเนินงานท่าอากาศยาน.*

[12] Lu, J. (2021). Smart airport development and passenger experience. *Journal of Air Transport Management*, 92, 102020. https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102020

[13] Cifuentes-Faura, J. (2022). Digital transformation in airports: Impacts on efficiency and passenger satisfaction. *Technological Forecasting and Social Change*, 174, 121293. https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.121293

[14] สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล. (2565). *แนวทางการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลภาครัฐ*. https://www.dga.or.th/policy-standard/policy-regulation/dga-019/dga-024/

[15] กิติมา สุรสนธิ. (2541). *ความรู้ทางการสื่อสาร*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

[16] Airports Council International. (2020). Airport Service Quality (ASQ) programme. https://www.aci-asiapac.aero/programmes-and-services

[17] Airports Council International. (2021). Smart airport guidance document. https://aci.aero/2021/07/22/aci-world-launches-updated-airport-digital-transformation guidance/

ประจำปี 2569

ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 เดือนมกราคม - มิถุนายน 2569
VOL. 5 NO. 1 JANUARY - JUNE 2026

วารสารวิชาการ สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก
Institute Of Vocational Education : Eastern Region Journal

บรรณาธิการ วารสารวิชาการ สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก
นายวิรัตน์ เศรษฐสถาพร สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก

ผู้ช่วยบรรณาธิการ วารสารวิชาการ สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธัญญพัฒน์ กิตติโพธิกลาง สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก
นางสาวภารดี สาระวงษ์ เจ้าหน้าที่ สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก

กองบรรณาธิการภายนอก
1. ศาสตราจารย์ ดร.ปริยาภรณ์ ตั้งคุณานันต์
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง
2. รองศาสตราจารย์ ดร.อัคครัตน์ พูลกระจ่าง
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
3. รองศาสตราจารย์ ดร.กัญฐณา ดิษฐ์แก้ว
คณะบริหารธุรกิจและศิลปะศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วรวุฒิ เพ็งพันธ์
คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
5. ดร.ผดุงชัย ภู่พัฒน์
ข้าราชการบำนาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยนเรศวร
6. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เมธา อึ่งทอง
อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิศวกรรมการผลิตและอุตสาหการ
คณะครุศาสตร์อุตสหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
7. รองศาสตราจารย์ดร.สันติ ตันตระกูล
ภาควิชาครุศาสตร์วิศวกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
8. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุรี ทัพวงศ์
ข้าราชการบำนาญ
9. ดร.สมชาย ธำรงสุข
ข้าราชการบำนาญ

กองบรรรณาธิการภายใน
1. รองศาสตราจารย์ประภาส พวงชื่น วิทยาลัยเทคนิคระยอง
2. ดร.ประทีป ผลจันทร์งาม สถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออก
3. ดร.พีรพงษ์ พันธ์โสดา วิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคโนโลยีฐานวิทยาศาสตร์ (ชลบุรี)
4. ดร.อภิชาติ อนุกุลเวช วิทยาลัยเทคนิคชลบุรี

038 616 343
https://so10.tci-thaijo.org/index.php/ivee
IVEE - JOURNAL
ISSN 3057-0565 (Online)
ISSN 2821-9422 (Print)