

สนามบินอัตลักษณ์ท้องถิ่นเพื่อนำไปสู่ความยั่งยืน
The Local Identity Airport Can Lead to Sustainability

ธัญพัฒน์ อินทรทัฬหะ ภาควิชา ทัศนศิลป์ วิทยาลัยนานาชาติ
โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

Thanyapat Intharatup Pakpoom Panpee Winita Hongworapipat and Chanapa Nicrothanont
School of Tourism and Hospitality Management, Suan Dusit University

วันที่รับ (Received) : 11 May 2023

วันที่แก้ไขเสร็จ (Revised) : 24 May 2024

วันที่ตอบรับ (Accepted) : 3 October 2024

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวร่วมมือกันพัฒนาสนามบินภายในพื้นที่ของชุมชนให้เกิดการผสมผสานอัตลักษณ์ของท้องถิ่นสู่สายตานักท่องเที่ยวเพื่อสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยใช้กระบวนการศึกษา วิเคราะห์ สังเคราะห์ และสกัดประเด็นจากข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารบทวิเคราะห์วรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ ผลการศึกษาพบว่า สนามบินเป็นอุตสาหกรรมบริการด้านการขนส่งทางอากาศที่รวดเร็วและสะดวกสบาย และส่งผลต่อการเติบโตเศรษฐกิจของประเทศ ในส่วนของการท่องเที่ยว สนามบินเปรียบเสมือนประตูบ้านที่ให้การต้อนรับและถ่ายทอดเอกลักษณ์ท้องถิ่นให้นักท่องเที่ยวได้เกิดความรู้สึกประทับใจแรกและสืบสานวัฒนธรรมที่งดงามผ่านทางสนามบินได้ ซึ่งการพัฒนาสนามบินด้วยอัตลักษณ์ท้องถิ่นเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 1.บทบาทสนามบินกับการท่องเที่ยว 2.การท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่น 3.สนามบินกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยผลการศึกษาสามารถใช้เป็นข้อเสนอแนะเชิงวิชาการที่สำคัญ สามารถเพิ่มศักยภาพและพัฒนาสนามบินพาณิชย์ให้เป็นสนามบินที่คงไว้ด้วยอัตลักษณ์ท้องถิ่น สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวชุมชนอย่างยั่งยืน ให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาการท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่น และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ สามารถคาดการณ์และชี้แนะแนวทางในการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ของประเทศได้อย่างยั่งยืน และยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินอาเซียนได้ตามเป้าหมายของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: สนามบินกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, การท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่น, สนามบินกับการพัฒนาเศรษฐกิจ

Abstract

This article aims to encourage collaboration between public and private tourism-related agencies in developing airports within community areas to integrate local identity into their operations, aligning with the sustainable tourism model. The study employs processes of analysis, synthesis, and issue extraction based on secondary data from domestic and international documents, analyses, literature, and relevant theories. The findings indicate that airports, as a fast and convenient air transport service industry, play a vital role in promoting national economic growth. Airports serve as gateways that introduce and convey local identity to travelers, creating a positive first impression and preserving cultural values. The

development of airports with a focus on local identity for sustainable tourism involves three key aspects: 1) the role of airports in tourism, 2) tourism and local identity, and 3) airports and national economic development. The results provide important academic recommendations for enhancing the potential and development of commercial airports to retain local identity, meet the needs of sustainable community tourism, and align with the context of community identity tourism development. Furthermore, the findings offer guidance for the sustainable development of commercial airports and support Thailand's goal of becoming an ASEAN aviation hub.

Keyword: Airports and Sustainable Tourism, Local Identity Tourism, Airport and Economic Development

บทนำ

จากสถานการณ์ของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่แพร่ระบาดไปทั่วโลกและกินระยะเวลายาวนานร่วม 3 ปี นั้นทำให้เศรษฐกิจในภาคต่าง ๆ เกิดผลกระทบรวมทั้งการท่องเที่ยวอันเป็นเสาหลักของภาคอุตสาหกรรมบริการได้เกิดผลกระทบขั้นวิกฤติที่ทำให้ผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อยประสบปัญหาทางการเงินการลงทุน มีการปิดกิจการเนื่องจากไม่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออก และปัจจุบันหลายประเทศทั่วโลกได้ปลดมาตรการล็อกดาวน์จากการแพร่ระบาดของโรคนี้แล้ว แต่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในภาคการท่องเที่ยวอย่างรุนแรง ทั้งในด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวและทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวซึ่งได้รับการฟื้นฟูทางธรรมชาติอย่างชัดเจนตามข้อมูลเชิงประจักษ์ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้นักท่องเที่ยวทั่วโลกเริ่มตระหนักถึงความสำคัญด้านสุขอนามัยสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีเป้าหมายของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งในมิติสังคม เศรษฐกิจ และ สิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยในการป้องกันโรคติดต่อ ทำให้นักท่องเที่ยวต้องการความเป็นส่วนตัวมากขึ้น และดัชนีด้านสาธารณสุขเป็นปัจจัยในการตัดสินใจเลือกเดินทางร่วมกับความสวยงาม ทางธรรมชาติ ความสะดวกสบาย และความประทับใจในศิลปะ วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณี ความมีน้ำใจของเจ้าบ้านที่สร้างความอบอุ่น ปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ซึ่งจากการสำรวจแนวโน้มการท่องเที่ยวโลกในปัจจุบัน กระแสการท่องเที่ยว อย่างสำนึกรับผิดชอบ และการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือ กระแสหลักของตลาดนักท่องเที่ยวโลกในปัจจุบัน ที่มีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDG's Goal) ของประชาคมโลกร่วมกัน มาจากแนวคิดองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ซึ่งการท่องเที่ยวไทย ถือเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวทั่วโลกมาตลอดหลายสิบปีที่ผ่านมา และสอดคล้องกับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยสามารถวัดได้จากตัวเลขนักท่องเที่ยวที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจนถึงช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาด อ้างอิงจากรายงานการพิจารณาการศึกษาเรื่องอุตสาหกรรมการส่งเสริมแก้ไขปัญหา และการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยคณะกรรมการธิการการท่องเที่ยว สภาผู้แทนราษฎร

การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในอาเซียน มาจากความสำคัญของอุตสาหกรรมการบินเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ และจัดเป็นอุตสาหกรรมการบริการด้วยเช่นกัน ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศหรือธุรกิจการบิน ซึ่งมีส่วนช่วยกระตุ้นด้านการท่องเที่ยวของประเทศและภูมิภาค ทั้งยังเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดการสร้างรายได้ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ในส่วนของรายได้จากการท่องเที่ยวในปี พ.ศ.2560 ก่อนเกิดสถานการณ์โรคระบาดไวรัสโคโรนา 2019ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวต่างชาติ 2.1 ล้านล้านบาท ซึ่งอุตสาหกรรมการบินถือเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และภาคเศรษฐกิจ การที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์จากการเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน โดยมีพรมแดนติดกับประเทศอาเซียน 4 ประเทศ ได้แก่ ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย ประกอบกับการเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Road Map) ในสาขาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบินภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภาครัฐจึงได้มีการวาง

นโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค อย่างไรก็ตามประเทศไทยจะมีคู่แข่งตัวฉกาจอย่างประเทศสิงคโปร์ที่มีเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินเช่นเดียวกัน อ้างอิงจากบทความการส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินอาเซียน โดยรัฐกา เนตรทัศน์

วัตถุประสงค์

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว และสนามบินทั้งภาครัฐ และเอกชนร่วมมือกันพัฒนาสนามบินภายในพื้นที่ของชุมชนให้เกิดการผสมผสานอัตลักษณ์ของท้องถิ่นสู่สายตานักท่องเที่ยวเพื่อสอดคล้องกับรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน โดยบทความนี้ประกอบไปด้วยเนื้อหา 3 ส่วน ได้แก่ บทบาทของสนามบินกับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่น สนามบินกับการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งจะช่วยให้ผู้อ่านได้เข้าใจ และเห็นภาพองค์รวมแนวทางการพัฒนาสนามบินด้วยอัตลักษณ์ท้องถิ่น เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในประเทศไทยต่อไป

บทบาทสนามบินกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่เติบโตเร็วที่สุดในโลก และได้กลายเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศแม้กระทั่งประเทศที่ไม่มีแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติเลย เช่น ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์สามารถสร้างแหล่งท่องเที่ยวโดยการถมทะเลทรายเพื่อสร้างหมู่เกาะเป็นรูปต้นปาล์มที่นักท่องเที่ยวเรียกว่าหมู่เกาะต้นปาล์ม “The Palm Island” ที่ดูไบเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง เช่น ประเทศสิงคโปร์ที่ไม่มีทรัพยากรทางธรรมชาติเป็นจุดขายและดึงดูดนักท่องเที่ยวได้พยายามสรรสร้างแหล่งท่องเที่ยวขึ้นมา เช่น สตูดิโอของยูนิเวอร์แซล (Universal Studio) สวนพฤกษศาสตร์ “Garden by the Bay” และในสนามบินช่างีมีการสร้างจุดดึงดูดความสนใจให้กับผู้โดยสาร เช่น สวนพฤกษศาสตร์ สวนผีเสื้อ พิพิธภัณฑ์ รวมทั้งห้างสรรพสินค้าจีเวล “Jewel Changi Airport” ที่มีน้ำตกจำลองที่สูงที่สุดในโลก “Rain Vortex” ดิดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลกติดต่อกันถึง 8 ปี จากเว็บไซต์ให้คะแนนและจัดอันดับสนามบินและสายการบิน Skytrax (ผู้จัดการออนไลน์, 2566) อุตสาหกรรมการบินเป็นฟันเฟืองหนึ่งที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจากการที่นักท่องเที่ยวเลือกช่องทางเดินทางทางอากาศเพื่อการพักผ่อน โดยเดินทางผ่านท่าอากาศยานหรือสนามบินจากสถิติรายงานของบริษัทท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2562 นั้น ผู้โดยสารเดินทางเข้าออกสนามบินทั้ง 6 แห่งของทอท. มีจำนวนกว่า 141.87 ล้านคน โดยมีจำนวนเที่ยวบินโดยสาร 896,000 เที่ยวบิน (บริษัทท่าอากาศยานไทย, 2562) ขณะที่สถิติข้อมูลการขนส่งทางอากาศของกรมท่าอากาศยานระบุว่า ปี พ.ศ. 2562 ท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกรมท่าอากาศยาน มียอดผู้โดยสารใช้บริการกว่า 16,938,062 ล้านคน และมีจำนวนเที่ยวบิน 131,194 เที่ยวบิน (กรมท่าอากาศยาน, 2562) และในปี 2565 หลังจากที่ทั่วโลกเริ่มผ่อนคลายจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ประกอบกับธุรกิจท่องเที่ยวทยอยฟื้นตัวจากการที่นักท่องเที่ยวได้รับการฉีดวัคซีนครอบคลุมทั่วโลก ส่งผลต่อการทยอยยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศ ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นการเดินทางทางอากาศ สำหรับประเทศไทยได้มีการยกเลิกมาตรการควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยการยกเลิกมาตรการ Test & Go ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2565 ทำให้มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยตลอดเดือน พฤษภาคม 2565 เป็นจำนวนมากกว่า 5.3 แสนคน สูงกว่าเดือนเมษายน 2565 มากกว่าสองแสนคน โดยในเดือนเมษายน 2565 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยมากกว่า 2.93 แสนคน และเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลง รัฐบาลได้ยกเลิกการลงทะเบียน Thailand Pass เพิ่มเติม สำหรับคนไทยที่กลับเข้าประเทศ และชาวต่างชาติตามลำดับ พร้อมทั้งการอนุญาตปิดสถานบันเทิงประเภท ผับ บาร์ คาราโอเกะได้ในพื้นที่สีเขียวและสีฟ้ารองรับนักท่องเที่ยว มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้น โดยในเดือนมิถุนายน 2565 มีชาวต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยเฉลี่ยวันละมากกว่า 2.3 หมื่นคน โดยตลอดทั้งเดือนมิถุนายน 2565 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทย มากกว่า 7 แสนคน และสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาในประเทศไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม - มิถุนายน 2565 เป็นจำนวนมากกว่า

2,027,230 คน โดยนักท่องเที่ยวจากประเทศที่เข้ามามากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ประเทศอินเดีย มากกว่า 2.2 แสนคน ประเทศมาเลเซีย มากกว่า 1.84 แสนคน ประเทศสหราชอาณาจักรมากกว่า 1.21 แสนคน ประเทศสิงคโปร์มากกว่า 1.2 แสนคน และประเทศสหรัฐอเมริกา มากกว่า 1 แสนคน (กรมประชาสัมพันธ์, 2565) จากสถานการณ์ที่คลี่คลายนี้ส่งผลให้สนามบินมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และเที่ยวบินขยับตัวเพิ่มมากขึ้นหลังจากประสบปัญหาสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี พ.ศ.2562 เป็นเวลา 3 ปี จากข้อมูลของ ทอท. มีการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารประมาณ 45 ล้านคน มากกว่า 4 แสนเที่ยวบิน เมื่อเทียบกับช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี พ.ศ. 2562 (ไทยโพสต์, 2566) จากข้อมูลเหล่านี้จะเห็นได้ว่าการเดินทางทางอากาศยังคงได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว โดยสนามบินเป็นจุดขนถ่ายลำดับแรกสำหรับการเดินทางระหว่างประเทศที่ให้บริการต้อนรับแก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยประเทศไทยมีสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองเป็นสนามบินหลักของมหานคร และมีสนามบินในภูมิภาคเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นไปในลักษณะสนับสนุนกัน โดยรัฐบาลจำเป็นต้องมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวไปยังเมืองรองให้มากขึ้น โดยการขยายพื้นที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองจาก 12 เมืองรองในปี 2558 เป็น 55 จังหวัดทั่วประเทศในปี 2561 และดำเนินการเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562) เพื่อกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวไปทั่วประเทศให้มากขึ้น ไม่กระจุกตัวเฉพาะเมืองท่องเที่ยวหลัก ขณะนี้การท่องเที่ยวเมืองรองได้รับความนิยมมากขึ้นด้วย เนื่องจากเมืองรองมีปัจจัยดึงดูดในด้านค่าใช้จ่าย ความแออัดของผู้คนที่น้อยกว่าเมืองหลักขนาดใหญ่ และยังมีเสน่ห์จากเอกลักษณ์อันก่อให้เกิดอัตลักษณ์ท้องถิ่นที่ไม่ซ้ำกัน (ศิริขวัญ วิเชียรเพริศ, 2564) ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการพัฒนาสนามบินต่าง ๆ ในภูมิภาคให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการส่งเสริมการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย รวมถึงเพื่อพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ ทั้งยังสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและความมั่นคงของประเทศรัฐบาลยังดำเนินการปรับปรุงสนามบินต่าง ๆ ในภูมิภาคด้วยเพื่อช่วยรองรับและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย ทั้งด้านการท่องเที่ยวและการขนส่ง ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันของประเทศในภาพรวม เช่น การสร้างสนามบินเบตง สนามบินแห่งใหม่ของภาคใต้ สนามบินนานาชาติกระบี่หนึ่งในสนามบินสำคัญของประเทศทางภาคใต้รองจากสนามบินภูเก็ตและหาดใหญ่ โดยก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ชาวไทยและชาวต่างชาติใช้บริการสนามบินเบตงเฉลี่ยประมาณ 4 ล้านคนต่อปี และเป็นสนามบินในสังกัดกรมท่าอากาศยานที่สร้างรายได้สูงสุด โดยมีการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 พร้อมปรับปรุงอาคารหลังที่ 1 และ 2 เพื่อให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากเดิม 1,500 คนต่อชั่วโมง เป็น 3,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 8 ล้านคนต่อปี การพัฒนาสนามบินขอนแก่น โดยกรมท่าอากาศยานมีโครงการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และมีโครงการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังเดิม ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากเดิม 1,000 คนต่อชั่วโมง เป็น 2,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 5 ล้านคนต่อปี หรือการต่อเติมสนามบินแม่สอดเพื่อให้รองรับผู้โดยสารและเพื่อส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวเมืองชายแดน โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับประเทศเวียดนาม เมียนมา และจีน (ผู้จัดการออนไลน์, 2565)

สำหรับประเทศไทยมีทรัพยากรการท่องเที่ยวจำนวนมาก ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นเอง และแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น รวมถึงการมีศิลปวัฒนธรรมและประเพณีที่ดึงดูดสืบสานมายาวนาน โดยทรัพยากรการท่องเที่ยวเหล่านี้เป็นจุดขายที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวส่งผลต่อรายได้หลักของประเทศไทย ซึ่งรูปแบบการท่องเที่ยวที่นำเสนอให้ตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยวมีหลากหลายตามความเหมาะสมของทรัพยากรท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ เช่น การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ การท่องเที่ยวตามประเพณี การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์หรือฟาร์มสเตย์ การท่องเที่ยวผจญภัย การท่องเที่ยวเพื่อประชุมและสัมมนา การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยววิถีชุมชน เป็นต้น ซึ่งรูปแบบการท่องเที่ยววิถีชุมชนหรือการท่องเที่ยวตามอัตลักษณ์ท้องถิ่น นับว่าเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวทางเลือกหนึ่งที่ได้รับนิยามมากขึ้นใน

ปัจจุบัน ซึ่งหากได้รับการพัฒนาอย่างถูกต้องทิศทางบนหลักความยั่งยืนจะนำไปสู่ผลในเชิงบวกหลายประการ เช่น ทำให้ชุมชนเกิดความภาคภูมิใจในท้องถิ่น เกิดความหวงแหนในทรัพยากรชุมชน เกิดความภาคภูมิใจในวิถีรากเหง้าของตน และสามารถขยายไปถึงการพิทักษ์ ปกป้องสิทธิของคน และชุมชนมีส่วนร่วมมากขึ้น นับเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาชุมชน เพื่อให้ชุมชนสามารถบริหารจัดการการท่องเที่ยวของชุมชนได้ด้วยตนเอง (องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, 2558) เกิดการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศจากการจ้างงาน การสร้างอาชีพต่าง ๆ และการดึงดูดเงินตราต่างประเทศเข้ามาลงทุน การเจริญเติบโตทางการท่องเที่ยวไม่เพียงเพิ่มความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจ หากแต่เพิ่มความสามารถทางอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการในการนำเสนอผลิตภัณฑ์ และประสบการณ์แก่นักท่องเที่ยว ประกอบกับนานาประเทศให้ความสำคัญกับกระแสรักษ์โลกและสิ่งแวดล้อมอย่างสูง เนื่องจากต่างตระหนักถึงผลกระทบที่ทวีความรุนแรงทั่วทั้งโลกในสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน หมายถึงการมีสำนึกด้านการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวให้มีสภาพสมบูรณ์คงอยู่ โดยในส่วนของ World Tourism Forum (2012) รายงานว่าสิ่งที่ควรตระหนักในเรื่องของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือ บทบาทที่จะส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวและผู้เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือทำกิจกรรมที่ไม่ส่งผลกระทบให้เกิดโทษหรือทำลายธรรมชาติจากกิจกรรมการท่องเที่ยว เช่น การปล่อยก๊าซ คาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศ เมื่อจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางทั้งทางบก ทางอากาศ หรือทางเรือมากขึ้นย่อมก่อให้เกิดมลพิษจากการเดินทางและส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าการท่องเที่ยวได้สร้างรายได้มหาศาลแก่ประเทศนั้น ในทางกลับกันได้สร้างความเสื่อมโทรมต่อแหล่งท่องเที่ยวขึ้นด้วยเช่นกัน ทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้านบวกและด้านลบใน 3 มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อมจากการกระทำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น สนามบิน ผู้โดยสาร สายการบิน ผู้ประกอบการธุรกิจท้องถิ่น หรือคนในท้องถิ่นนั่นเอง โดยสนามบินควรมีบทบาทในการสร้างความตระหนักและความตั้งใจร่วมมือทั้งต่อผู้บริหารสายการบิน และผู้โดยสารสายการบิน เพื่อสนับสนุนการ พัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนใน 3 มิติคือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (วิเทพ วาทะวุฒิ และ รัชพงษ์ วงศาโรจน์, 2561)

หากสนามบินในพื้นที่ต่างๆในประเทศไทยมีการพัฒนาควบคู่ไปกับการชูเอกลักษณ์ของท้องถิ่นไปด้วยกัน การท่องเที่ยวแบบวิถีชุมชนนั้น ก็จะเป็นการท่องเที่ยวตามอัตลักษณ์ท้องถิ่นเฉพาะตนที่สร้างความจดจำให้กับนักท่องเที่ยวที่มาเยือน ดังเช่น สนามบินนานาชาตินาริตะ ประเทศญี่ปุ่น ได้จัดการสนามบินให้มีเอกลักษณ์ไปกับเมืองโดยต้องการให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสกับวัฒนธรรมญี่ปุ่นแบบดั้งเดิมไว้ภายในสนามบินด้วย เช่น ประติมากรรมของสนามบินแห่งนี้มีการจัดกิจกรรมที่เข้าร่วมได้ฟรีตลอดทั้งปี เช่น การสาธิตพิธีชงชา การสาธิตการเขียนอักษรวิจิตร และการแสดงละครเพลง นอกจากนี้ยังมีการจัดแสดงเครื่องแต่งกายที่ใช้ในการแสดงละครคาบูกิ และสิ่งประดิษฐ์ทางวัฒนธรรมอื่นๆ ตลอดทั้งปีด้วย หรือเอกลักษณ์ของสนามบินฮาเนดะ คือ ตรอกเอโดะ ที่ได้ตกแต่งอาคารเลียนแบบถนนเอโดะ เพื่อให้ นักท่องเที่ยวได้สัมผัสความรู้สึกถึงโตเกียวในอดีต ซึมซับและรับรู้ความเป็นวัฒนธรรมของเอโดะมากยิ่งขึ้น ตรอกเอโดะนี้ยังมีสะพานนิงงะบาชิจำลองโดยสะพานแห่งนี้เป็นจุดศูนย์กลางของถนนทุกสายของญี่ปุ่นในยุคโบราณ ทั้งศาลเจ้าภายในสนามบิน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ไหว้ขอพรให้การเดินทางปลอดภัย (แจแปนเทรเวล, 2565) นี่คือการจัดการพัฒนาสนามบินให้เดินตามไปพร้อมกับการท่องเที่ยวด้วยอัตลักษณ์ท้องถิ่น

การท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่น

การท่องเที่ยวถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วอีกทั้งยังมีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งส่งผลต่อการจ้างงานในชุมชนและการแลกเปลี่ยนกับต่างประเทศ โดยองค์การสหประชาชาติมีเป้าหมายที่จะทำให้การท่องเที่ยวสามารถสร้างรายได้ให้ชุมชน อีกทั้งยังส่งเสริมผลิตภัณฑ์และวัฒนธรรมในท้องถิ่นเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนภายในปี ค.ศ. 2030 ตามแผนการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) (United Nation) (สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561) สำหรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมหรืออัตลักษณ์ท้องถิ่นนั้น ททท.เป็นองค์กรหลักที่ตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมกิจกรรมในการท่องเที่ยวธรรมชาติ

โบราณสถาน ชุมชนและวัฒนธรรม นอกจากนี้ยังพยายามสนับสนุนงานประเพณีในพื้นที่ชุมชนให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่นแห่งใหม่ เช่น การไหว้ขอพรถ้ำนาคา จ.บึงกาฬ ตามความเชื่อ ความศรัทธา โดยยังคงหลักการดำเนินงานสนับสนุนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และคำนึงถึงแนวคิดเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่ต้องอนุรักษ์ควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างเหมาะสม และกระจายรายได้สู่ชุมชนและชาวบ้านในท้องถิ่นอย่างเป็นธรรม ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงและในแต่ละท้องถิ่นของประเทศยังมีอัตลักษณ์ของตนเองซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้เดินทางมาสัมผัสวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่นอันได้แก่ อาหาร ศิลปะพื้นบ้าน และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ โดยแต่ละจังหวัดของประเทศไทยล้วนมีอัตลักษณ์ท้องถิ่น อาทิ การรับประทานอาหารแบบขันโตกของจังหวัดเชียงใหม่ ขนมจีนน้ำเงี้ยวของจังหวัดเชียงราย ชายหาดที่สวยงามของจังหวัดภูเก็ต เกาะพีพีของจังหวัดกระบี่ เกาะกระดานของจังหวัดตรัง เขื่อนศรีนครินทร์ของจังหวัดขอนแก่น อุทยานแห่งชาติผาแต้มของจังหวัดอุบลราชธานี เป็นต้น ซึ่งการท่องเที่ยวอัตลักษณ์ท้องถิ่นเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงวัฒนธรรม และเปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นได้นำภูมิปัญญาที่ถ่ายทอดจากคนรุ่นก่อน ๆ มาทำเป็นอาหารหรือผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างรายได้ให้คนในท้องถิ่นอีกด้วย (วิสุทธิ, ทรงราชิ (พระครูใบฎีกาวิชาญ), 2565)

สนามบินหรือท่าอากาศยานหลายแห่งในปัจจุบัน ไม่ได้เป็นเพียงสถานที่ในการโดยสารเครื่องบินเท่านั้น แต่สนามบินหรือท่าอากาศยานยังเป็นสถานที่เปรียบเสมือนตัวแทนของจุดหมายปลายทางแต่ละแห่งที่แสดงเอกลักษณ์อันดีของท้องถิ่นนั้นๆ พร้อมทั้งเป็นองค์ประกอบภายในที่สำคัญของประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยวด้วย (Wattanacharoensil, 2017) ทั้งนี้ สนามบินยังเชื่อมโยงเศรษฐกิจของชุมชนท้องถิ่นให้มีรายได้สู่ชุมชนนั้นๆ อาทิ นโยบายของรัฐบาลในการเพิ่มรายได้สู่ชุมชนภายใต้โครงการ “พัฒนาอาชีพเสริม เพิ่มรายได้ให้ชุมชนดีพร้อม” (รัฐบาลไทย, ออนไลน์) ซึ่งสนามบินต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศสามารถนำผลิตภัณฑ์ที่ได้จากชุมชนท้องถิ่นเข้ามาเป็นส่วนในการทำให้สนามบินกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้เช่นกัน ดังจะเห็นได้จากสนามบินสุโขทัยที่มีแหล่งท่องเที่ยว และร้านอาหารโดยรอบสนามบิน หรือแม้แต่สนามบินสุวรรณภูมิที่มีพิพิธภัณฑ์ให้นักท่องเที่ยวหรือบุคคลที่สนใจสามารถเข้าไปเยี่ยมชมได้ ทั้งนี้สนามบินในต่างประเทศ ต่างก็สร้างจุดดึงดูดด้วยการสร้างและนำอัตลักษณ์ท้องถิ่น นำศิลปวัฒนธรรมของตนเองมาเชื่อมโยงกับสนามบิน เพื่อให้เกิดประสบการณ์และเผยแพร่อัตลักษณ์ท้องถิ่นต่อนักท่องเที่ยว ดังเห็นได้จากสนามบินช่างสีของสิงคโปร์ที่มีแหล่งท่องเที่ยวโดยรอบสนามบินที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว สนามบินอินชอนของประเทศเกาหลีใต้ที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการนำวัฒนธรรมรากเหง้าของตนออกมาเผยแพร่ โดยมีการตกแต่งภายในสนามบินที่เป็นเอกลักษณ์แบบเกาหลีโบราณผสมผสานกับสถาปัตยกรรมที่ทันสมัย และยังเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้แต่งกายชุดพื้นเมืองเกาหลีโบราณถ่ายรูปกับฉากประดู่ในภาพยนตร์อีกด้วย หลายสนามบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็มีการพัฒนาและมุ่งเน้นการสร้างอัตลักษณ์ของสนามบินเช่นกัน อาทิ สนามบินนานาชาติดูไบที่มีการบริหารจัดการสนามบินประดุจเป็นห้างสรรพสินค้าชั้นนำสร้างความเพลิดเพลินให้นักท่องเที่ยวในการจับจ่ายเป็นอย่างยิ่ง วัฒนธรรมด้านอาหารก็เป็นอีกหนึ่งส่วนที่สำคัญในการสร้างอัตลักษณ์ให้สนามบินดังจะเห็นได้จากสนามบินในญี่ปุ่น อาทิ สนามบินนานาชาตินาริตะ สนามบินนานาชาติฮาเนดะ สนามบินนานาชาติคันไซ เป็นต้น นักท่องเที่ยวสามารถเรียนรู้วัฒนธรรมผ่านอาหารและขนมญี่ปุ่นนานาชาติที่มีจำหน่ายภายในสนามบินในญี่ปุ่นถือเป็นการสร้างอัตลักษณ์ท้องถิ่นที่น่าสนใจ ทางด้านสนามบินในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ก็มีการนำทรัพยากรภายในประเทศมาจำหน่ายในรูปแบบอาหารเสริมครีมบำรุงและยาสมุนไพรเช่นกัน ดังเห็นได้จากครีมกนะหรือครีมกอนิมูที่มีชื่อเสียง รวมถึงน้ำผึ้งท้องถิ่นของนิวซีแลนด์ที่มีสรรพคุณในการบำรุงรักษาร่างกายอีกด้วย ทั้งนี้การนำสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นมาจำหน่ายยังทำให้สนามบินเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

ปัจจุบันสนามบินหรือท่าอากาศยานเป็นสถานที่เปรียบเสมือนภาพลักษณ์ของจุดหมายปลายทางในแต่ละแห่งที่แสดงเอกลักษณ์อันดีของท้องถิ่นนั้นๆ พร้อมทั้งเป็นองค์ประกอบภายในที่สำคัญของประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Wattanacharoensil, 2017) ทั้งนี้สนามบินยังเชื่อมโยงเศรษฐกิจของชุมชนท้องถิ่นให้มีรายได้สู่ชุมชน นั้นๆ อาทิ นโยบายของรัฐบาลในการเพิ่มรายได้สู่ชุมชนภายใต้โครงการ “พัฒนาอาชีพเสริม เพิ่มรายได้ให้ชุมชนดีพร้อม” (ผู้จัดการออนไลน์,

2565) ซึ่งสนามบินต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศสามารถนำผลิตภัณฑ์ที่ได้จากชุมชนท้องถิ่นเข้ามาเป็นส่วนในการทำให้ สนามบินกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้เช่นกัน ดังจะเห็นได้จากสนามบินสุโขทัยที่มีแหล่งท่องเที่ยว และร้านอาหารโดยรอบ สนามบิน หรือแม้แต่สนามบินสุวรรณภูมิที่มีพิพิธภัณฑ์ให้นักท่องเที่ยว หรือบุคคลที่สนใจสามารถเข้าไปเยี่ยมชมได้ ทั้งนี้การนำ สินค้าหรือผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นมาจำหน่ายยังเป็นการกระจายรายได้และการเผยแพร่เอกลักษณ์จากงานฝีมือของชาวบ้านใน ท้องถิ่นผ่านสายตานักท่องเที่ยว ซึ่งสนามบินนั้นเป็นพันธมิตรหนึ่งของการท่องเที่ยวด้วยอัตลักษณ์ท้องถิ่นอย่างยั่งยืนทั้ง 3 มิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

สนามบินกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

จากการรวมกลุ่มกันของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นองค์การระดับภูมิภาคและขยาย สมาชิกจนครบ 10 ประเทศสมาชิกเพื่อนบ้าน และมีขอบข่ายพันธมิตรประเทศมหาอำนาจ เช่น จีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี นิวซีแลนด์ เข้ามาทำความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและการค้า ทำให้กลุ่มตลาดอาเซียนมีขนาดใหญ่ขึ้นตามลำดับ การพัฒนา ประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินในอาเซียน ซึ่งกำเนิดมาจากการทำ ROAD MAP ร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิก ซึ่ง ประเทศไทยเอง ได้มีทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบเพราะอยู่ศูนย์กลางในประเทศสมาชิก จึงเหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางด้านการ คมนาคมทางอากาศ อันมีประเด็นหลักที่จะดำเนินการใน 3 เรื่องเพื่อเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Hub) ประกอบด้วย ศูนย์ซ่อมอากาศยาน คลังสินค้า และศูนย์ฝึกอบรมด้านการบินในอนาคตอีกด้วย ซึ่งมีการขยายสนามบินจาก เมืองหลักไปสู่สนามบินรองในเมืองต่างๆของประเทศไทย และประเทศไทยเองก็มีสนามบินพาณิชย์ที่ให้บริการอยู่มากมาย ซึ่งสามารถจำแนกตามการกำกับดูแลได้ดังนี้ สนามบินของเอกชน โดย บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย ท่าอากาศยานตราด สนามบินที่ดำเนินการโดยบริษัทการทำอากาศยานแห่ง ประเทศไทย 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ พายหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ สนามบินของกองทัพเรือ 1 แห่ง ได้แก่ สนามบิน นานาชาติอู่ตะเภา สนามบินของรัฐภายใต้การกำกับของกรมท่าอากาศยาน 29 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศ ยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานน่าน ท่าอากาศยาน เพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานระนอง ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศ ยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานปัตตานี ท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศ ยานเบตง ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยาน ขอนแก่น ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยาน นครราชสีมา ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานแม่สอด และท่าอากาศยานหัวหิน จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเทศไทย เรามีสนามบินอยู่ในหลายจังหวัด และมีการพัฒนาศักยภาพของสนามบินเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคของ ประเทศ เช่นการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการขนส่งทาง อากาศของประเทศ ไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง รัฐบาลจึงเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค การขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และวางแผนพัฒนาภาคอุตสาหกรรมทันสมัย (Advance Industry) และเมือง ใหม่ขนาดใหญ่ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นศูนย์กลาง ของอุตสาหกรรมของประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางของ การพัฒนาและการเจริญเติบโตในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านการ ท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรมทันสมัย ด้านการศึกษา ด้านการค้าเสรี ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) ทั้งนี้ผลของการพัฒนาจะทำให้เกิดความต้องการใช้สนามบินขนาดใหญ่อย่าง เร่งด่วน เพื่อรองรับการขยายตัวของ ผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และเที่ยวบินที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น อย่างมากจากการขยายตัว ทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น รัฐบาลจึงพิจารณาที่จะพัฒนาสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภาให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก และศูนย์กลางการบิน ของภูมิภาค (การวางแผนแม่บท “โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัด

ระยอง” และ การศึกษาความเป็นไปได้ “โครงการเขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก, 2018) ตามปัจจัยผลักดันมาจากการเป็นประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และนโยบายน่านฟ้าเสรีอาเซียน (ASEAN Single Sky) จึงต้องมีการวางแผน และพัฒนาระบบเพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าว งานวิจัยของ สิทธิชัย ศรีเจริญประมุง (2561) ได้ผลการวิจัยด้านการบินการของสนามบินนานาชาติ อุตะเภา ไว้ว่าสนามบินนานาชาติอุตะเภามีความสำคัญต่อการให้บริการในภาพรวมอยู่ในระดับสูง และผลการปฏิบัติการการให้บริการของท่าอากาศยานอยู่ในระดับปานกลาง แต่จนถึงปัจจุบันสนามบินนานาชาติอุตะเภา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหน่วยใดได้ทำการศึกษาเรื่องการสื่อความหมายวิถีไทยในการบริการในสนามบินนานาชาติอุตะเภา ดังนั้นเพื่อความสมบูรณ์พร้อมในสิ่งอำนวยความสะดวกแล้ว การบริการอันเป็นส่วนสำคัญต่อความประทับใจและจดจำของผู้โดยสาร ประกอบกับเป็นการเผยแพร่ภาพลักษณ์วิถีไทยที่งดงามอันเป็นมรดกของชาติให้ประจักษ์ ผ่านทางสนามบินอันเปรียบประดุจประตูบานแรกของการต้อนรับแก่ผู้มาเยือนให้เกิดความสุขและประทับใจความเป็นไทยอันน่าชื่นชม และอีกประการของการพัฒนาสนามบิน คือการพัฒนาสมรรถนะของเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และทันสมัย ลดการใช้พลังงาน หาพลังงานทดแทน เพื่อลดปัญหาการเกิดก๊าซเรือนกระจก หรือคาร์บอนไดออกไซด์ เช่น ปัจจุบันมีเครื่องบิน A380 ที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมากและรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มาก ดังนั้นสนามบินที่ต้องการรองรับเครื่องบินรุ่นนี้ จึงต้องมีการขยายพื้นที่สนามบินและรันเวย์หรือลานวิ่งเครื่องบินออกไปอีกเพื่อให้มีพื้นที่ในการรองรับเครื่องบินลำใหญ่ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมถึงการขยายส่วนของอาคารเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นด้วย เป็นต้น ทั้งนี้ ในยุคต้นๆ สนามบินจะเป็นเพียงสถานที่ที่มีขนาดกว้างใหญ่ เพื่อให้เครื่องบินขึ้นลงได้เท่านั้น ต่อมาก็มีการเพิ่มอาคารอำนวยความสะดวกอื่นๆให้แก่ผู้โดยสารที่มาใช้บริการ รวมถึงผู้ที่มารับส่งผู้โดยสารเดินทางเข้าออก เช่น ร้านอาหารและเครื่องดื่มให้บริการแก้หิวหรือกระหายในระหว่างรอเที่ยวบิน มีร้านขายของแบบซูเปอร์มาร์เก็ตขนาดเล็กๆ ร้านขายยา ร้านขายขนมเพื่อเป็นของฝากหรือทานเล่น ขณะทีรอโดยสารเที่ยวบิน หรือมาเพื่อรอส่งหรือรับผู้โดยสาร เป็นต้น ดังนั้นเราจะเห็นได้ว่าในมุมมองของผู้คนต่อการเดินทางไปสนามบิน คือการเดินทางไกลเนื่องจากส่วนใหญ่สนามบินในหลายๆเมืองจะสร้างในพื้นที่ห่างไกลจากในเมือง และการเดินทางไปสนามบินก็เพียงเพื่อไปใช้บริการเครื่องบินในการเดินทางหรือไปรับ-ส่งคนในครอบครัวหรือญาติสนิทมิตรสหายที่จะเดินทางด้วยเครื่องบินเท่านั้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสนามบินจะมีรายได้จากการเดินทางมาใช้บริการของผู้โดยสาร จากการมาใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอาหารและเครื่องดื่ม หรือการสร้างสรรค์กิจกรรมนันทนาการต่างๆภายในสนามบิน เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ สวนพฤกษศาสตร์ เพื่อเพิ่มกิจกรรมและการใช้เวลาในสนามบินมากขึ้น ไม่ใช่เพียงแค่การรอเที่ยวบินขึ้นลงเท่านั้น

ปัจจุบันแนวคิดเกี่ยวกับสนามบินได้มีการเปลี่ยนแปลงไปไม่ใช่แค่สำหรับการขนส่งในการเดินทางเท่านั้น ผู้บริหารระดับเมือง และหน่วยงานของประเทศต่างเห็นความสำคัญของสนามบิน ซึ่งถือเป็นด่านแรกในการต้อนรับและสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวในการเข้าสู่เมืองหรือประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชนอีกด้วย นอกจากสนามบินจะใช้รองรับนักท่องเที่ยวที่บินตรงเข้าประเทศแล้ว ยังเป็นสถานที่สำหรับผู้โดยสารที่ต้องหยุดพักระหว่างเที่ยวบินเพื่อเป็นจุดต่อเครื่องบินอีกด้วย ซึ่งกรณีที่หยุดพักระหว่างเที่ยวบินอาจทำให้ผู้โดยสารจำนวนหนึ่งต้องใช้เวลามากมายในสนามบินเลยทีเดียว ดังนั้นเพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้สนามบินในการดึงเงินออกจากกระเป๋าเดินทางด้วยการจัดพื้นที่ร้านขายสินค้าปลอดอากรไว้บริการผู้โดยสารได้ซื้อไว้ใช้เองหรือเพื่อเป็นของฝากให้แก่ผู้อื่น เช่น เหล้า ไวน์ บุหรี่ ตลอดจนเครื่องสำอาง น้ำหอม ช็อกโกแลต รวมถึงร้านขายสินค้าแบรนด์หรูระดับโลก เช่น Chanel, Louise Vuitton, Dior ฯลฯ รวมถึงผลิตภัณฑ์พื้นเมืองที่มีอัตลักษณ์ท้องถิ่น สำหรับผู้โดยสารได้เพลิดเพลินเดินเล่นในพื้นที่จำกัดในช่วงเวลานั้นด้วย ด้วยเหตุผลนี้จึงทำให้สนามบินหลายๆได้มีการเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกที่หลากหลายเพื่อให้ผู้โดยสารเหล่านี้ได้มีกิจกรรมได้เลือกสรรระหว่างรอที่สนามบินด้วย เช่น ร้านนวดตัวหรือสปาสำหรับผ่อนคลายร่างกายที่อ่อนล้าจากการเดินทาง หรือ โรงแรมที่ให้บริการเป็นรายชั่วโมงเพื่อใช้สำหรับงีบหลับและสามารถอาบน้ำชำระร่างกายผลัดเปลี่ยนเสื้อผ้าให้สดชื่นก่อนเดินทางต่อในเที่ยวบินถัดไป สนามบินในเมืองใหญ่ๆ ทั่วโลกจะมีการ

วางแผนและก่อสร้างเพื่อขยายหรือเพิ่มเติมอาคารสนามบิน ด้วยเหตุผลว่าด้วยการพัฒนาสนามบินมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัยขึ้นอย่างมาก ผลที่ได้จากการขยายตัวของเมืองและการท่องเที่ยวคือการมีอาชีพของประชากร การจ้างงานที่เพิ่มมากขึ้นตามสัดส่วนจึงเป็นตัวช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศไปโดยปริยาย จึงกล่าวได้ว่าปัจจุบันสนามบินในทุกประเทศถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับเมืองที่ต้องการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ซึ่งแนวคิดสมัยใหม่ในทุกประเทศจึงมุ่งพัฒนาให้สนามบินเป็นที่รวมความสะดวกสบายให้แก่นักท่องเที่ยวขณะเดินทาง รวมถึงการปรับตัวของสนามบินที่มีการพัฒนาและแข่งขันกันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของท้องถิ่นและเมือง โดยมีทั้งที่พัก ที่รับประทานอาหาร ร้านค้า แหล่งบันเทิง และแหล่งสันทนาการไปพร้อมกัน บริษัทวิจัยการขนส่งทางอากาศ "สกายแทร็กซ์" ประกาศรางวัล "World Airport Awards 2023" หรือ รางวัลสนามบินโลกประจำปี 2566 ที่จัดทำขึ้นโดยการสำรวจความเห็นของนักเดินทางทั่วโลกมากกว่า 100 ชาติ นอกจากนั้น เดอะ สเตรท ไทม์ รายงานว่า สนามบินชางจี ของสิงคโปร์ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นอันดับ 1 ของสนามบินที่ดีที่สุดในโลกเป็นปีที่ 12 ติดต่อกัน โดยการจัดอันดับของ สกายแทร็กซ์ ปี 2023 หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2021-2022 นอกจากนี้ สนามบินชางจี ยังได้รับเลือกให้เป็นสนามบินที่ดีที่สุดในเอเชีย สำหรับอำนวยความสะดวกเพื่อการพักผ่อน และ ดีที่สุดในโลกสำหรับการรับประทานอาหารในสนามบิน ในงานมอบรางวัลสนามบินโลกประจำปี 2566 ซึ่งจัดขึ้นที่ Passenger Terminal Expo ในอัมสเตอร์ดัม ขณะที่สนามบินสุวรรณภูมิของไทย ติดอันดับที่ 68 อ้างอิงจากบทความเผยแพร่ทางเว็บไซต์มติชนออนไลน์ 16 มีนาคม 2566 สนามบินชางจีของประเทศสิงคโปร์น่าจะเป็นกรณีศึกษาได้ดีในฐานะที่เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความโดดเด่นในการบริหารจัดการสนามบินจนเป็นที่ยอมรับในระดับโลกและส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศแม้ในช่วงที่สนามบินทั่วโลกได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19" แต่สนามบินชางจีโดยบริษัทชางจีแอร์พอร์ต กรุ๊ป (CAG) ซึ่งดำเนินการสนามบินดังกล่าว ระบุในรายงานประจำปี 2563 เผยว่า จำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอันเป็นผลจากการคุมเข้มการเดินทางที่บังคับใช้ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ผลกำไรของ CAG หายวับถึง 36% เทียบกับปี 2562 เหลือเพียง 435 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือราว 10,040 ล้านบาท สถานการณ์ที่สนามบินชางจีกำลังเผชิญ แม้ไม่ได้แตกต่างกับสนามบินอื่น ๆ ทั่วโลก แต่ด้วยความที่ชางจีครองแชมป์ สนามบินดีที่สุดในโลกจากการจัดอันดับโดย "สกายแทร็กซ์" (Skytrax) เว็บไซต์วิเคราะห์ด้านการบิน ทำให้ถูกจับตามองเป็นพิเศษว่าจะรับมือกับภาวะวิกฤตินี้อย่างไร ซึ่งอาจเป็นกรณีศึกษาสำหรับสนามบินหลายประเทศด้วยการวางแผนและพัฒนาให้สนามบินชางจีเป็นมากกว่าสนามบินที่ให้บริการเครื่องบินขึ้นและลง ด้วยกลยุทธ์ที่กำหนดให้สนามบินชางจี ไม่ใช่ศูนย์กลางการเดินทางเพียงอย่างเดียว แต่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวอันทรงอัตลักษณ์ และได้ถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและสันทนาการสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไป โดยในปี 2019 Jewel Changi Airport ศูนย์ช้อปปิ้งและความบันเทิงสุดกว้างขวางด้วยพื้นที่ 1.5 ล้านตารางเมตร แบ่งเป็นโซนร้านค้าและจุดเช็คอินมากมาย มีผู้มาเยือนมากถึง 50 ล้านคน หลังเปิดทำการได้เพียง 6 เดือน รวมถึงป่าฝนจำลอง สวนหย่อมเขาวงกต และน้ำตกในร่มสูงที่สุดในโลก ด้วยความสูงประมาณ 40 เมตร การเปิดอาคารแห่งใหม่นี้ช่วยบรรเทาความเสียหายจากภาวะขาดของจำนวนผู้มาเยือน โดยเพิ่มรายได้รวมให้สนามบินชางจีร้อยละ 2.6 เป็น 3,100 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือราว 71,150 ล้านบาท (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, 2563)

บทสรุป

สนามบินอัตลักษณ์กับการท่องเที่ยวเป็นสิ่งเกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกันและต้องพัฒนาไปสู่ความยั่งยืนทั้งคู่ เพราะการที่มีสนามบินตั้งอยู่ในท้องถิ่นใดนั้นเสมือนเป็นการเปิดประตูให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยือน และประกอบกับท้องถิ่นนั้นมีทรัพยากรการท่องเที่ยวอันมีเอกลักษณ์และทรงคุณค่า เป็นที่แน่นอนว่าจะเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาเยือนอย่างสะดวกสบายด้วยรูปแบบการเดินทาง และตราตรึงความสวยงามของอัตลักษณ์ท้องถิ่น ซึ่งก่อให้เกิดการพัฒนาทั้งเศรษฐกิจ ชุมชน โดยที่ยังคำนึงถึงสภาพแวดล้อม และอัตลักษณ์ท้องถิ่นคงอยู่ไม่เสื่อมหายหรือถูกทำลายลง จึงเป็นการพัฒนาสนามบินอัตลักษณ์เพื่อ

นำไปสู่ความยั่งยืนโดยแท้จริง และการที่รัฐบาลเร่งผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในอาเซียนได้ส่งเสริมนโยบายสนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยานทั่วประเทศโดยเร่งปรับปรุงพัฒนาสนามบินที่มีอยู่เดิมให้เพิ่มศักยภาพการรองรับการเดินทางและขนส่งทั้งในและระหว่างประเทศ สอดรับกับนโยบายเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ได้คลี่คลายลงแล้วเพื่อช่วยกระจายเศรษฐกิจการค้าการลงทุนสู่ท้องถิ่น อันเป็นการเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวไปด้วยกัน โดยสอดคล้องกับกระแสการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน Sustainable Tourism นำไปสู่การเป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อย่างยั่งยืน โดยมีมิติของสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจต้องไปด้วยกันได้ จากที่กล่าวมานั้น หากจะเป็นการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้ จึงต้องประกอบด้วยการมีส่วนร่วมของชุมชน นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและเอกชน การมีจิตสำนึกต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวของทุกคน การคำนึงถึงขีดความสามารถของแหล่งท่องเที่ยว และการช่วยกันรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่ยาวนานและสืบสานอัตลักษณ์ของท้องถิ่นให้คงเดิม อันเป็นส่วนหนึ่งของความเป็นเอกลักษณ์หรือแก่นของชนชาติไทย ให้คงอยู่สืบเนื่องยาวนานไม่สูญหายบิดเบี้ยวไปพร้อมกาลเวลา โดยคำนึงถึงความเป็นองค์รวมของทุกสิ่งที่กล่าวมา ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนัก และควรภาคภูมิใจในทรัพยากรของประเทศที่เราโชคดีเพราะประเทศไทยเองมีมรดกทางธรรมชาติที่สวยงาม และศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมอันมีเอกลักษณ์จากบรรพบุรุษรุ่นสู่รุ่น จึงควรช่วยกันทุกภาคส่วนในการสืบสาน ถ่ายทอด อนุรักษ์เอกลักษณ์เหล่านี้ของชุมชน ให้แก่ผู้มาเยือนหน้าบ้านตนเองได้ชื่นชมและเป็นส่วนหนึ่งของการอนุรักษ์นี้ อนึ่งสนามบินเองก็เสมือนประตูบานแรกในการต้อนรับนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกสารทิศทั้งในและต่างประเทศ ดังนั้นการพัฒนาสนามบินในประเทศไทยให้มีส่วนช่วยและเป็นส่วนร่วมหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจึงเป็นสิ่งสำคัญสิ่งหนึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อย่างยั่งยืนในพื้นที่ชุมชนนั้นๆได้อย่างสอดคล้องไม่ขัดกับอัตลักษณ์ของท้องถิ่นและผู้คนในพื้นที่ชุมชนแห่งนั้น

เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิง (ภาษาไทย)

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). *โครงการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน*.

<https://www.mots.go.th/download/Research/ProjectToPromoteSustainableTourism.pdf>

กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. (2563). *ถอดบทเรียนขางสนามบินดีสุดในโลกรับมือวิกฤติโควิดอย่างไร*.

<https://www.bangkokbiznews.com/world/901003>

กรมท่าอากาศยาน. (2562). *ข้อมูลและการบริการวิชาการ*. <https://www.airports.go.th/home>

กรมประชาสัมพันธ์. (2565). *กระตุ้นเทรนด์เมืองรอง รับนักท่องเที่ยว Digital Nomad*.

<https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/33/iid/104486>

แจแปนเทรเวล. (2565). *สนามบินฮาเนดะ*. <https://www.japan.travel/th/plan/airport-access/haneda-airport/>

แจแปนเทรเวล. (2565). *สนามบินนาริตะ*. <https://www.japan.travel/th/spot/1551/>

ไทยโพสต์. (2565). *ทอท. ลุ้นหลังโควิดคลี่คลายผู้โดยสารปีนี้จะแตะ 45 ล้านคน*. <https://www.thaipost.net/economy-news/167652/>

บุญวัฒน์ ศรีขวัญ. (2563). *แนวคิดการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ของไทยอย่างยั่งยืน*. *วารสารวิทยาการจัดการ*, 7(2), 240–265.

บริษัทท่าอากาศยานไทย. (2562). *สถิติขนส่งทางอากาศ*. <https://investor-th.airportthai.co.th/transport.html>

ผู้จัดการออนไลน์. (2565). *รัฐบาลเร่งพัฒนาท่าอากาศยานทั่วไทยรับผู้โดยสารเพิ่มดันเป็นศูนย์กลางคมนาคมอาเซียน*.

<https://mgronline.com/politics/detail/9650000055776>

- ผู้จัดการออนไลน์. (2565). รัฐบาลเผยโครงการพัฒนาอาชีพเสริมเพื่อเพิ่มรายได้ให้ชุมชนดีพร้อม นำร่อง 7 พื้นที่ 2 พันคน.
<https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/33/iid/104486>
- ผู้จัดการออนไลน์. (2566). ขางสีสังข์โปรทวงบัลลังก์แชมป์สนามบินที่ดีที่สุดในโลก 2023 ส่วนสุวรรณภูมิขยับดีขึ้นมาที่ 68.
<https://mgronline.com/travel/detail/9660000024619>
- มติชนออนไลน์. (2566). สนามบินขางสี ครองแชมป์ดีที่สุดในโลก 12 ปีซ้อน.
- วิเทพ วาฑะวุฒิ และ รัชพงศ์ วงศาโรจน์. (2561). บทบาทสายการบินเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน. *วารสารวิทยาลัยดุสิตธานี*, 12(1), 315–331.
- วิสุโท ทงราชสี (พระครูใบฎีกาวิชาญ). (2565). อัตลักษณ์ท้องถิ่นสู่การจัดการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์. *วารสารวณิฏญ์ แทรกพุทธศาสตร์ปริทรรศน์*, 9(2), 47–58.
- ศิริขวัญ วิเชียรพลิต. (2564). ข้อเสนอแนวทางการส่งเสริมท่องเที่ยวเมืองรอง เพื่อกระจายรายได้จากการท่องเที่ยว.
<https://dl.parliament.go.th/handle/20.500.13072/590826>
- สิทธิชัย ศรีเจริญประมง. (2561). แนวทางการออกแบบบริการของท่าอากาศยานนานาชาติอุตรดิตถ์สู่ความเป็นเลิศ. *วารสารการจัดการ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์*, 7(1), 55–70.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). ยุทธศาสตร์ชาติกับ SDGs. <https://shorturl.at/o38MC>
- องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (อพท.). (2558). *Community – Based Tourism ท่องเที่ยวโดยชุมชน*. <https://www.dasta.or.th/th/article/3105>

เอกสารอ้างอิง (ภาษาอังกฤษ)

- Wattanacharoensil, W. (2017). An analysis of the airport experience from an air traveler perspective. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 32, 124–135.
<https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2017.06.003>

คณะผู้เขียน

อาจารย์ธัญพัฒน์ อินทรทัฬห์

หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจการบิน
 โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
 เลขที่ 295 ถนน ราชสีมา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
 e-mail: prypoogun@hotmail.com

อาจารย์ภาคภูมิ พันปี

หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจการบิน
 โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
 เลขที่ 295 ถนน ราชสีมา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
 e-mail: pakpoom.panpee@gmail.com

วินิตา หงส์วรพิพัฒน์

หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจการบิน
โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
เลขที่ 295 ถนน ราชสีมา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
e-mail: Winita.hong@hotmail.com

ชนภา นิโครธานนท์

หลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาผู้ประกอบการธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว
โรงเรียนการท่องเที่ยวและการบริการ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
เลขที่ 295 ถนน ราชสีมา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
e-mail: chanapa_nic@dusit.ac.th