

## บทความวิจัย

## ความต้องการงานชุมชนสัมพันธ์ของประชาชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เปรมินทร์ ทับแก้ว\*, อภิรดา นามแสง และ วราภรณ์ เต็มแก้ว  
 สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันการบินพลเรือน สถาบันสมทบมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี  
 อีเมล: pemipemin@gmail.com

## บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการงานด้านชุมชนสัมพันธ์ของประชาชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตร จำนวน 400 ราย โดยใช้เครื่องมือแบบสอบถาม ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างประชาชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด สามารถจำแนกออกเป็น 4 ด้าน เรียงตามลำดับ ดังนี้ 1) ด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48) โดยต้องการการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนผ่านกิจกรรมต่าง ๆ มากที่สุด 2) ด้านสิ่งแวดล้อม (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43) โดยต้องการการมุ่งเน้นการลดผลกระทบ ลดมลภาวะ และลดของเสียที่ปล่อยจากท่าอากาศยานมากที่สุด 3) ด้านเศรษฐกิจ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23) โดยต้องการส่งเสริมการจ้างงานคนในชุมชนโดยรอบมากที่สุด 4) ด้านสังคมและวัฒนธรรม (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95) โดยต้องการการรณรงค์หรือส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นมากที่สุด

**คำสำคัญ:** ความต้องการ, งานชุมชนสัมพันธ์, ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Received: October 20, 2023, Revised: November 25, 2023, Accepted: November 30, 2023

---

\* Corresponding author

## THE NEEDS COMMUNITY RELATIONS WORK OF THE PEOPLE IN COMMUNITY SURROUNDING SUVARNABHUMI AIRPORT

*Peramin Thabkaew\**, *Apirada Namseang*, and *Waraporn Temkaew*  
*Department of Aviation Management, Civil Aviation Training Center Thailand*  
*Email: pemipemin@gmail.com*

### Abstract

This study aimed to study on the need for community relations work of the people in communities surrounding Suvarnabhumi Airport. Data was collected by questionnaire from 400 people residing within a 5-kilometer radius of Suvarnabhumi Airport. The data was then analyzed with descriptive statistics including frequency, percentage, mean, and standard deviation.

The results of the study revealed that the samples of people in communities surrounding Suvarnabhumi Airport have the need for community relations work in overall at the highest level which can be divided into 4 areas, arranged in order as follows: 1) Cooperation and sustainable management (mean equal to 4.48), the most needed is the developing positive relationships with the community through a variety of activities. 2) Environmental (mean equal to 4.43), the most needed is reducing impacts, pollution, and trash discharged from the airport. 3) Economic (mean equal to 4.23), the most needed is promoting employment in the neighboring communities. 4) Social and cultural (mean equal to 3.95), the most needed is campaign or encourage surrounding communities to have a better living.

**Keywords:** *Needs, Relations Work, Suvarnabhumi Airport*

---

\* Corresponding author

## บทนำ (Introduction)

อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา การเติบโตอย่างต่อเนื่องของธุรกิจการบินและการขนส่งทางอากาศ ส่งผลให้หลายประเทศกำหนดกลยุทธ์เพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นของความต้องการในการเดินทางทางอากาศและความต้องการในการขนส่งสินค้าและบริการ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานให้ทันสมัย รวมถึงปรับปรุงและพัฒนาระบบการให้บริการ เพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้บริการ มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้อำนวยความสะดวก ตลอดจนพัฒนาด้านมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยพัฒนาไปในแนวทางการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนควบคู่ไปกับมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล ทั้งนี้ ในการก่อสร้างหรือการพัฒนาท่าอากาศยานย่อมต้องมีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพอนามัย รวมถึงด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนและชุมชนรอบท่าอากาศยาน ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งต้องทำการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment Report; EIA) เพื่อให้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินการแก้ไขและเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต (สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562)

สำหรับประเทศไทยมีท่าอากาศยานหลายแห่งทั่วประเทศ ท่าอากาศยานขนาดใหญ่ส่วนมากอยู่ภายใต้การบริหารของบริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งเป็นองค์กรที่ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศที่ขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจในภาคการขนส่ง ภาคการท่องเที่ยว และภาคการบริการของประเทศ โดยรัฐบาลของพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เห็นความสำคัญของท่าอากาศยานในการส่งเสริมและพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่น ๆ ของประเทศ จึงกำหนดให้การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นวาระแห่งชาติ โดยเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2534 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ณ บริเวณพื้นที่ตำบลบางโฉลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งโครงการดังกล่าวถือเป็นโครงการระดับใหญ่ของรัฐ จึงต้องมีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ โดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้มีมติเห็นชอบต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปณิธสมน ชาตไพสิฐ, 2563)

หลังจากเปิดดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 อาจกล่าวได้ว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศอย่างเต็มขีดความสามารถ แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการท่าอากาศยาน ทำให้ต้องมีการดำเนินแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารให้เพียงพอกับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างทางวิ่งใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าว แม้การพัฒนาอย่างต่อเนื่องของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะก่อให้เกิดประโยชน์ อย่างมากมาย แต่ในทางกลับกันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็ได้สร้างผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางเสียง มลพิษทางอากาศ เพราะเนื่องจากปัจจุบันพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปลี่ยนสภาพเป็นบ้านจัดสรรจำนวนมาก ซึ่งจากเดิมเป็นทุ่งนาและบ่อปลามาก่อน โดยปัจจุบันความต้องการของประชาชนและรูปแบบการดำรงชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้เกิดความต้องการด้านความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น รวมถึงปัจจัยในการประกอบอาชีพ จึงทำให้ประชาชนเข้ามาอยู่อาศัยใกล้เคียงกับบริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานให้มากขึ้น โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดกับตนเองและทรัพย์สิน ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงส่งผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของไทยเป็นอย่างยิ่ง โดยมีการร้องทุกข์เข้ามาเรื่อย ๆ และ

ต้องสูญเสียงบประมาณที่ใช้ชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินกิจการด้านการบินเพิ่มขึ้นทุกปี (ปนิธสมน ชาตไพสิฐ, 2563) ซึ่งผลกระทบดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดเป็นปัญหาความขัดแย้งระหว่างประชาชนและภาครัฐ โดยประชาชนที่อยู่รอบท่าอากาศยาน ดังนั้น เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งที่กำลังทวีความรุนแรงและรักษาภาพลักษณ์ขององค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้จัดตั้งส่วนงานชุมชนสัมพันธ์เพื่อให้มีบทบาทหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์และสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบทางเสียง รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประชาชน และชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงแรกของการดำเนินงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาด้านการประชาสัมพันธ์มาดำเนินงานจัดทำข้อมูลพื้นฐานชุมชน ผลลัพธ์ประชาสัมพันธ์ และจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากที่ผ่านมาบริษัทที่ปรึกษาได้นำกิจกรรมต่าง ๆ มาเป็นเครื่องมือในการประชาสัมพันธ์ อาทิ กิจกรรมพบปะเยี่ยมเยียน การสนับสนุนกิจกรรมประเพณีของชุมชน การมอบเงินสนับสนุน การประชุม เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาด้านการประชาสัมพันธ์ได้ใช้สื่อมวลชน สื่อสิ่งพิมพ์ และสื่อสนับสนุนอื่น ๆ มาประกอบในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและสร้างองค์ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานประชาสัมพันธ์ของบริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถทำให้ประชาชนเกิดทัศนคติที่ดีต่อการแก้ปัญหาผลกระทบทางเสียงของท่าอากาศยานได้ ดังนั้น ส่วนชุมชนสัมพันธ์ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงดำเนินการประชาสัมพันธ์ด้วยตนเอง โดยการร่วมมือกับบริษัทที่ปรึกษาด้านการประชาสัมพันธ์ซึ่งนำการจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์มาเป็นเครื่องมือหลักในการสื่อสารกับชุมชน แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาความขัดแย้งกับชุมชนได้ ดังนั้น ผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้จัดตั้งหน่วยงานด้านชุมชนสัมพันธ์เพิ่มเติม ได้แก่ ฝ่ายสำนักข่าวและงานชุมชน โดยกำหนดขอบเขตการทำงานไว้อย่างชัดเจน คือ การทำงานชุมชนสัมพันธ์เชิงลึก โดยเน้นการจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ให้กับผู้ได้รับผลกระทบระดับรุนแรงในรัศมี 5 กิโลเมตรรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่การจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ก็ยังไม่สามารถทำให้ประชาชนมีทัศนคติในเชิงบวกกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เท่าที่ควร

งานด้านชุมชนสัมพันธ์มีความสำคัญอย่างมากในการดำเนินงานขององค์กร โดยเฉพาะองค์กรที่การดำเนินงานอาจส่งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งหากปัญหาดังกล่าวไม่ได้รับการแก้ไข อาจเกิดความขัดแย้ง ความไม่พอใจ จนนำไปสู่การต่อต้านของประชาชนและชุมชนรอบท่าอากาศยานได้ ในขณะเดียวกัน หากมีการดำเนินงานชุมชนสัมพันธ์ที่ดีก็สามารถช่วยลดปัญหาด้านความขัดแย้งลงได้ และช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร (ณัฐชญา วิจิตรจามรี, 2559) ดังนั้น การดำเนินงานด้านชุมชนสัมพันธ์เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ชุมชนมีทัศนคติที่ดีต่อองค์กร อันนำมาสู่ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรและนำมาสู่ความสำเร็จในการดำเนินงานขององค์กรต่อไป ในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินงานชุมชนสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการยอมรับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เช่นเดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2564)

จากที่กล่าวข้างต้น งานด้านชุมชนสัมพันธ์มีความสำคัญอย่างมากในการดำเนินโครงการที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างการยอมรับโครงการ และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร ทั้งนี้ การดำเนินงานด้านชุมชนสัมพันธ์ที่ตรงตามความต้องการของชุมชนจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ชุมชนเกิดการยอมรับ ลดปัญหาความขัดแย้งอื่น ๆ และมีความพึงพอใจในการดำเนินงานขององค์กร ทำให้องค์กรสามารถดำเนินการอยู่ในพื้นที่ร่วมกับชุมชนได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ลักษณะของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการกิจกรรมหรือโครงการด้านชุมชนสัมพันธ์ที่แตกต่างกันไปด้วย ดังนั้น ควรให้

ความสำคัญกับประชากรที่อาศัยในชุมชนรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และความต้องการกิจกรรมหรือโครงการชุมชนสัมพันธ์ที่แท้จริงของประชากรที่อาศัยในชุมชนรอบพื้นที่ท่าอากาศยานด้วยเช่นเดียวกัน

### กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)



ภาพประกอบที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Objective of the Research)

เพื่อศึกษาความต้องการงานด้านชุมชนสัมพันธ์ของประชาชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### วิธีวิจัย (Research Methodology)

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตร จำนวน 400 ราย กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างได้จากสูตรของ Khazanie (1996) ซึ่งใช้ในกรณีที่ไม่ทราบขนาดของประชากรที่แน่นอนและไม่ทราบค่าสัดส่วนของประชากร ดังนี้

$$N = \frac{Z^2}{4e^2} = \frac{1.96^2}{4(0.05)^2} = 384.16 \quad (1)$$

เมื่อ n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

Z = ค่า Z ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.96

e = ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ (ในการวิจัยครั้งนี้กำหนดระดับความคลาดเคลื่อนที่ร้อยละ 5)

ผู้วิจัยทำการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม ซึ่งมีข้อความ 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย 8 ข้อความ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ยต่อเดือน จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน และระยะห่างที่พักอาศัยจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นข้อความแบบเลือกตอบ (Multiple Choices Question) และ ส่วนที่ 2 ความต้องการของกลุ่มตัวอย่างด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ความต้องการด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ความต้องการด้านเศรษฐกิจ ความต้องการด้านสังคมและวัฒนธรรม และความต้องการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นข้อความแบบมาตราส่วน (Likert Scales) 5 ระดับ โดยแบ่งระดับคะแนนออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ คะแนน 1 หมายถึง ต้องการในระดับน้อยที่สุด คะแนน 2 หมายถึง ต้องการในระดับน้อย คะแนน 3 หมายถึง ต้องการในระดับปานกลาง คะแนน 4 หมายถึง ต้องการในระดับมาก และคะแนน 5 หมายถึง ต้องการในระดับมากที่สุด ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเครื่องมือที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นขอคำแนะนำและตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของข้อความจากผู้เชี่ยวชาญ รวมถึงทำการตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถามด้านความเที่ยง (Reliability) ด้วยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach (Cronbach Alpha Coefficient) จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

## สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล (Research Conclusions and Discussion)

### 1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตร จำนวน 400 ราย โดยใช้แบบสอบถาม จากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ได้แก่ ความถี่และร้อยละ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 60.25) มีอายุระหว่าง 30 – 39 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 42.75) ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 64.75) ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 51.25) มีรายได้ส่วนบุคคลเฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 15,000 บาท มากที่สุด (ร้อยละ 27.50) ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในครัวเรือนขนาดเล็ก (จำนวนสมาชิกในครัวเรือนที่อาศัยอยู่ร่วมกัน (รวมผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1 – 3 คน) (ร้อยละ 65.75) อาศัยอยู่ในชุมชนเป็นระยะเวลามากกว่า 5 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี (ร้อยละ 54.75) และอาศัยอยู่ห่างจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่เกิน 1 กิโลเมตร มากที่สุด (ร้อยละ 36.50)

### 2. ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

#### ตารางที่ 1 ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ด้าน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความต้องการ
ด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน	4.48	0.30	มากที่สุด
ด้านเศรษฐกิจ	4.23	0.46	มากที่สุด

ตารางที่ 1 ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ด้าน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ระดับ
		มาตรฐาน	ความต้องการ
ด้านสังคมและวัฒนธรรม	3.95	0.39	มาก
ด้านสิ่งแวดล้อม	4.43	0.35	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.27</b>	<b>0.38</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27) เมื่อพิจารณาความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48, 4.43 และ 4.23 ตามลำดับ) โดยมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95) ทั้งนี้ สามารถนำเสนอผลการศึกษาเป็นรายด้านโดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านสิ่งแวดล้อม ได้ดังตารางที่ 2-5

ตารางที่ 2 ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน

ความต้องการ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ระดับ
		มาตรฐาน	ความต้องการ
ท่าอากาศยานทำความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบเกี่ยวกับ แนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ในอนาคต	4.41	0.66	มากที่สุด
ท่าอากาศยานสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนผ่านกิจกรรมต่าง ๆ	4.77	0.42	มากที่สุด
ท่าอากาศยานสร้างความรู้สึกรักเป็นเจ้าของ ท่าอากาศยานร่วมกันกับชุมชนโดยรอบ	4.28	0.68	มากที่สุด
ท่าอากาศยานให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบ	4.54	0.50	มากที่สุด
ท่าอากาศยานสร้างความรู้สึกรักเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน	4.41	0.61	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.48</b>	<b>0.30</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืนอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48) เมื่อพิจารณาความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืนเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือ

และการบริหารจัดการอย่างยั่งยืนอยู่ในระดับมากที่สุดในทุกข้อ (ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.28 – 4.77) โดยมีความต้องการให้ทำอากาศยานสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนผ่านกิจกรรมต่าง ๆ มากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.77) รองลงมาคือมีความต้องการให้ทำอากาศยานให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54) มีความต้องการให้ทำอากาศยานทำความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และมีความต้องการให้ทำอากาศยานสร้างความรู้สึเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 เท่ากัน) และมีความต้องการให้ทำอากาศยานสร้างความรู้สึเป็นเจ้าของทำอากาศยานร่วมกันกับชุมชนโดยรอบ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28) ตามลำดับ

ตารางที่ 3 ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจ

ความต้องการ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ความต้องการ
ทำอากาศยานพัฒนาธุรกิจการค้าของชุมชนโดยรอบ โดยการนำสินค้ามาจำหน่าย	3.67	1.01	มาก
ทำอากาศยานส่งเสริมการจ้างงานคนในชุมชนโดยรอบ	4.74	0.51	มากที่สุด
ทำอากาศยานพัฒนาธุรกิจการค้าของชุมชนโดยรอบ โดยการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนร่วมกับ ทำอากาศยาน	4.30	0.64	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.23</b>	<b>0.46</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23) เมื่อพิจารณาความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับมากที่สุด รวม 2 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ทำอากาศยานส่งเสริมการจ้างงานคนในชุมชนโดยรอบ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.74) และมีความต้องการให้ทำอากาศยานพัฒนาธุรกิจการค้าของชุมชนโดยรอบโดยการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนร่วมกับทำอากาศยาน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30) ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจอยู่ในระดับมาก รวม 1 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ทำอากาศยานพัฒนาธุรกิจการค้าของชุมชนโดยรอบโดยการนำสินค้ามาจำหน่าย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรม

ความต้องการ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ความต้องการ
ทำอากาศยานรณรงค์/ส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น	4.67	0.54	มากที่สุด
ทำอากาศยานร่วมส่งเสริมวัฒนธรรมและประเพณีกับชุมชนในโอกาสสำคัญบ่อยครั้ง	3.24	1.05	ปานกลาง
ทำอากาศยานรักษาไว้ซึ่งความหลากหลายของวัฒนธรรมชุมชน	4.08	0.69	มาก
ทำอากาศยานส่งเสริมกิจกรรมให้ชุมชนมีความรับผิดชอบต่อสังคม	4.21	0.60	มากที่สุด
ทำอากาศยานส่งเสริมด้านความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ชีวิตโดยรอบทำอากาศยาน	4.10	0.65	มาก
ทำอากาศยานส่งเสริมและสร้างกิจกรรมในวัฒนธรรมชุมชนให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อเกิดการเรียนรู้ในวัฒนธรรมไทยอย่างยั่งยืน	3.38	0.88	ปานกลาง
<b>รวม</b>	<b>3.95</b>	<b>0.39</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95) เมื่อพิจารณาความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับมากที่สุด รวม 2 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ทำอากาศยานรณรงค์/ส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67) และมีความต้องการให้ทำอากาศยานส่งเสริมกิจกรรมให้ชุมชนมีความรับผิดชอบต่อสังคม (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21) ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับมาก รวม 2 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ทำอากาศยานส่งเสริมด้านความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ชีวิตโดยรอบทำอากาศยาน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10) และมีความต้องการให้ทำอากาศยานรักษาไว้ซึ่งความหลากหลายของวัฒนธรรมชุมชน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.08) ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับปานกลาง รวม 2 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ทำอากาศยานส่งเสริมและสร้างกิจกรรมในวัฒนธรรมชุมชนให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อเกิดการเรียนรู้ในวัฒนธรรมไทยอย่างยั่งยืน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38) และมีความต้องการให้ทำอากาศยานร่วมส่งเสริมวัฒนธรรมและประเพณีกับชุมชนในโอกาสสำคัญบ่อยครั้ง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24) ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อม

ความต้องการ	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ระดับ
		มาตรฐาน	ความต้องการ
ท่าอากาศยานมีการออกแบบพื้นที่ด้วยแนวคิดท่าอากาศยานสีเขียว	4.07	0.63	มาก
ท่าอากาศยานมุ่งเน้นการลดผลกระทบ รวมถึงลดมลภาวะและของเสียที่ปล่อยจากท่าอากาศยาน	4.63	0.61	มากที่สุด
ท่าอากาศยานมีการพัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ	4.34	0.70	มากที่สุด
ท่าอากาศยานมีมาตรการในการจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ	4.54	0.56	มากที่สุด
ท่าอากาศยานให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	4.54	0.56	มากที่สุด
ท่าอากาศยานมีการพัฒนามาตรการในการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด	4.37	0.70	มากที่สุด
ท่าอากาศยานทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชนโดยรอบอย่างสม่ำเสมอ	4.51	0.67	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.43</b>	<b>0.35</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43) เมื่อพิจารณาความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อมเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมากที่สุด รวม 6 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ท่าอากาศยานมุ่งเน้นการลดผลกระทบ รวมถึงลดมลภาวะและของเสียที่ปล่อยจากท่าอากาศยาน (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.63) รองลงมาคือ มีความต้องการให้ท่าอากาศยานมีมาตรการในการจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความต้องการให้ท่าอากาศยานให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.54 เท่ากัน) มีความต้องการให้ท่าอากาศยานทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชนโดยรอบอย่างสม่ำเสมอ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51) มีความต้องการให้ท่าอากาศยานมีการพัฒนามาตรการในการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37) และมีความต้องการให้ท่าอากาศยานมีการพัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34) ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับมาก รวม 1 ข้อ ได้แก่ มีความต้องการให้ท่าอากาศยานมีการออกแบบพื้นที่ด้วยแนวคิดท่าอากาศยานสีเขียว(ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07) ตามลำดับ

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด ในขณะที่มีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืนอยู่ในระดับมากที่สุด ในทุกข้อ ส่วนความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านเศรษฐกิจที่อยู่ในระดับมากที่สุด มี 2 ข้อ ได้แก่ ส่งเสริมการจ้างงานคนในชุมชนและและพัฒนาธุรกิจการค้าของชุมชนโดยการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนร่วมกับทำอากาศยาน สำหรับความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสังคมและวัฒนธรรมที่อยู่ในระดับมากที่สุด มี 2 ข้อ ได้แก่ รมรงค์/ส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และส่งเสริมกิจกรรมให้ชุมชนมีความรับผิดชอบต่อสังคม ในขณะที่ความต้องการด้านชุมชนสัมพันธ์รอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิในด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ในระดับมากที่สุด มี 6 ข้อ ได้แก่ มุ่งเน้นการลดผลกระทบ รวมถึงมลภาวะและของเสียที่ปล่อยจากทำอากาศยาน มาตรการการจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน โดยรอบอย่างสม่ำเสมอ การพัฒนามาตรการในการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด และการพัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ

ผลการศึกษาสอดคล้องกับงานวิจัยของภรณ์ภา บัวทิพวรรณ (2563) ที่พบว่า บริษัทด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับรางวัลเกียรติยศจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2561 มีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสูง โดยเป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับสูงในด้านเศรษฐกิจ ด้านกฎหมาย ด้านจริยธรรม และด้านสาธารณประโยชน์ ซึ่งมุ่งเน้นการดำเนินกิจกรรมรูปแบบการส่งเสริมประเด็นสังคม การดำเนินกิจกรรมรูปแบบการสนับสนุนการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิต และการดำเนินกิจกรรมรูปแบบอาสาสมัคร และสอดคล้องกับงานวิจัยของอภิรดี สวนะปรีดี (2559) ที่พบว่า การดำเนินธุรกิจของทำอากาศยานสุวรรณภูมิที่ปฏิบัติตามนโยบายของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มุ่งหมายให้การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการใส่ใจและดูแลรักษาสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้หลักจริยธรรมการกำกับดูแลที่ดีในอันที่จะทำให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างเป็นปกติสุข

### องค์ความรู้ใหม่ (New body of Knowledge)

การวิจัยครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าทำอากาศยานสุวรรณภูมิควรกำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรเป็นนโยบายหลักที่มีความสำคัญกับดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านชุมชนสัมพันธ์ โดยมุ่งสร้างการยอมรับ รวมถึงส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างทำอากาศยานและชุมชนโดยรอบซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาและเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน ตลอดจนเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงควรให้ความสำคัญในการนำนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรไปสู่การปฏิบัติผ่านกิจกรรมหรือโครงการต่าง ๆ เรียงตามลำดับตามผลการวิจัย ได้แก่ ด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคมและวัฒนธรรม ตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควรเน้นงานด้านชุมชนสัมพันธ์ในด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

(1) ด้านการสร้างความร่วมมือและการบริหารจัดการอย่างยั่งยืน ควรทำความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อลดผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนผ่านกิจกรรมต่าง ๆ และสร้างความรู้สึกร่วมกันเป็นเจ้าของท่าอากาศยานร่วมกับชุมชนโดยรอบ ตลอดจนให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยรอบ และสร้างความรู้สึกร่วมกันเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน

(2) ด้านสิ่งแวดล้อม ควรมุ่งเน้นการลดมลภาวะและของเสียที่ปล่อยจากท่าอากาศยาน รวมถึงมีมาตรการในการจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชนโดยรอบอย่างสม่ำเสมอ มีการพัฒนามาตรการในการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด และมีการพัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ

(3) ด้านเศรษฐกิจ ควรมีการส่งเสริมการจ้างงานคนในชุมชนและพัฒนาธุรกิจการค้าของชุมชนโดยรอบโดยการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนได้เข้ามาลงทุนร่วมกับท่าอากาศยาน

(4) ด้านสังคมและวัฒนธรรม ควรรณรงค์และส่งเสริมให้ชุมชนโดยรอบมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น รวมถึงส่งเสริมกิจกรรมให้ชุมชนมีความรับผิดชอบต่อสังคม

อย่างไรก็ตาม ควรมีการศึกษาต่อยอดเกี่ยวกับการประเมินผลการดำเนินงานด้านชุมชนสัมพันธ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน สร้างการยอมรับ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างท่าอากาศยานและชุมชนโดยรอบที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาและเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเพื่อสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน ตลอดจนเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของท่าอากาศยาน

### เอกสารอ้างอิง (References)

- ณัฐชุตตา วิจิตรจามรี. (2559). *หลักการประชาสัมพันธ์*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ท่าอากาศยานไทย. *การมีส่วนร่วมกับชุมชนและสังคม*. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565, จาก <https://corporate.airportthai.co.th/th/csr>
- ปณิธสมน ชาตไพสิฐ. (2563). *ปัญหามาตรการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*. (การค้นคว้าอิสระมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ภรณ์มภา บัวทิพวรรณ. (2563). *ความรับผิดชอบต่อสังคมของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในประเทศไทย: กรณีศึกษา: บริษัทด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับรางวัลเกียรติยศจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2561*. (วิทยานิพนธ์ดุขุฎีบัณฑิต). มหาวิทยาลัยรังสิต.
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2562). *รายงานประจำปี 2562 สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.
- อภิรดี สวนะปรีดี. (2559). *กระบวนการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมตามหลักสังคหวัตถุ: ศึกษากรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ*. *วารสาร มจร พุทธปัญญาปริทรรศน์*, 1(1), 59-70.
- Khazanie, R. (1996). *Statistics in a World of Applications* (4th ed.). New York: Harper Collins.