

การศึกษาปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

STUDY ON THE CONGESTION PROBLEM OF INTERNATIONAL DEPARTURE
PROCESS AT SUVARNABHUMI AIRPORT



สืบศักดิ์ สำราญกิจ
SUEBSAK SAMRANKIJ

งานค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิศวกรรมก่อสร้างการจัดการและสิ่งแวดล้อม
คณะวิศวกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ.2566

KMITL-2023-EN-M-127-256

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

STUDY ON THE CONGESTION PROBLEM OF INTERNATIONAL DEPARTURE
PROCESS AT SUVARNABHUMI AIRPORT



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF MASTER OF ENGINEERING IN
CONSTRUCTION MANAGEMENT AND ENVIRONMENTAL ENGINEERING
SCHOOL OF ENGINEERING
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2023

KMITL-2023-EN-M-127-256

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2023

SCHOOL OF ENGINEERING

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
นักศึกษา	นายสืบศักดิ์ สำราญกิจ
รหัสประจำตัว	61601063
ปริญญา	วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	วิศวกรรมก่อสร้างการจัดการและสิ่งแวดล้อม
พ.ศ.	2566
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รศ.ดร. แผลมทอง เหล่าคงถาวร

บทคัดย่อ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเดิมถูกออกแบบไว้ให้มีศักยภาพรองรับผู้โดยสารไว้ที่ 45 ล้านคนต่อปี แต่ที่ผ่านมาปริมาณผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการอย่างต่อเนื่องจนเกินศักยภาพที่ออกแบบไว้ ส่งผลให้เกิดความคับคั่ง โดยเฉพาะกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ที่มีกระบวนการหลายขั้นตอน

การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาและสาเหตุของปัญหา รวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหา โดยทำการศึกษาจากเอกสารสถิติ รายงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ และทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ 4 ส่วน ได้แก่ 1) พื้นที่ขนถ่ายโหลดรถประชิดอาคาร, 2) พื้นที่ให้บริการเช็คอิน, 3) จุดตรวจค้นความปลอดภัย และ 4) พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ จากนั้นนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกมาวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบข้อมูล และสรุปประเด็นปัญหาต่างๆ และให้ข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไข

จากผลการศึกษาพบว่าจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเกินศักยภาพมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 และมีช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมากที่สุดในปี พ.ศ.2562 จากการประเมินระดับการให้บริการตามมาตรฐาน IATA พบว่าระดับการให้บริการตามเกณฑ์ของเวลาเริ่มขึ้นตอนในพื้นที่ขนถ่าย และพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางมีระดับต่ำกว่ามาตรฐาน ทั้งนี้หากประเมินตามเกณฑ์พื้นที่กระบวนการทั้ง 4 ส่วน มีระดับการให้บริการที่ต่ำกว่ามาตรฐานกำหนด สาเหตุปัญหาสามารถวิเคราะห์ออกมาได้ 5 สาเหตุหลัก ได้แก่ 1) พื้นที่, 2) ผู้โดยสาร, 3) เจ้าหน้าที่, 4) วิธีการ และ 5) อุปกรณ์ ที่ล้วนมีความเกี่ยวเนื่องและส่งผลต่อปัญหาความคับคั่ง ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาโดยใช้นวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำอุปกรณ์ เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในกระบวนการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Title	Study on the congestion problem of the international departure process at Suvarnabhumi airport
Student	Mr. Suebsak Samrankij
Student ID.	61601063
Degree	Master of Engineering Construction Management and Environmental Engineering
Year	2023
Thesis Advisor	Assoc.Prof.Dr.Laemthong Laokhongthavorn

ABSTRACT

Suvarnabhumi Airport was originally designed to accommodate up to 45 million passengers annually. However, recent increases in passenger numbers have exceeded its designed capacity, leading to congestion issues, particularly in the international departure processes, which involve multiple procedural steps.

The objective of study therefore aims to study the problem and its causes. Including methods for solving problems by studying from statistical documents related reports and in-depth interviews with the person who involved in the international departure process 4 parts enclose 1) Curbside Area, 2) Check-in Area, 3) Security Checkpoint and 4) Passport Control. Then, the data of the in-depth interviews were analyzed to compare the data and summarize various issues of problem and suggestions methods for solving problems obtained from the study.

Based on the study findings, it has been observed that the passenger numbers have exceeded capacity since the year 2011 (B.E. 2554), with peak congestion noted in 2019 (B.E. 2562). Evaluating service levels according to IATA standards revealed that service levels in the security screening area and passport control area were below standards. Overall, assessments across all four process areas showed substandard service levels. The root causes contributing to these issues can be categorized into five main factors: 1) space, 2) passengers, 3) staff, 4) procedures, and 5) equipment, all of which are interconnected and contribute to congestion problems. Addressing these challenges could be achieved through innovation related to equipment and technology, aimed at optimizing operational efficiency.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยคำแนะนำ และคำปรึกษาจาก รศ.ดร. แผลมทอง เหล่าคงถาวรที่คอยให้ความช่วยเหลือแก่ข้าพเจ้าเป็นอย่างดีตลอดมา ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ในคำแนะนำที่ช่วยปรับปรุงให้งานวิจัยนี้ดีขึ้น และคณาจารย์ประจำสาขาวิชาวิศวกรรมก่อสร้างและการจัดการทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และให้คำแนะนำสำหรับการทำวิทยานิพนธ์ให้แก่ข้าพเจ้า

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือและคอยให้คำแนะนำในการให้ข้อมูลในงานวิจัยนี้

ขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ในภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทุกคนที่ให้คำแนะนำต่างๆ และคอยให้กำลังใจเสมอมา

สุดท้ายนี้ข้าพเจ้าขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา และครอบครัวของข้าพเจ้าที่ส่วนสำคัญในการให้กำลังใจ และให้การสนับสนุนในทุกๆ เรื่อง ทำให้ข้าพเจ้าสามารถทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

สำหรับคุณค่าและประโยชน์อันพึงมาจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ข้าพเจ้าขอมอบแด่ผู้มีพระคุณทุกท่าน ซึ่งเป็นที่รักและเคารพยิ่ง

สืบศักดิ์ สำราญกิจ

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญรูป.....	VIII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	3
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.4 วิธีการศึกษา.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 องค์ประกอบท่าอากาศยาน.....	6
2.1.1 เขตการบิน (Airside)	6
2.1.2 เขตนอกการบิน (Landside)	7
2.2 กระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	8
2.2.1 สิ่งที่ต้องเตรียมในการเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยัง ต่างประเทศ.....	8
2.2.2 องค์ประกอบของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	10
2.3 ขั้นตอนการให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ.....	12
2.3.1 ตรวจสอบบัตรโดยสารและสัมภาระที่บริเวณเคาน์เตอร์เช็คอิน.....	12
2.3.2 ขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัย.....	12
2.3.3 ขั้นตอนการตรวจลงตราหนังสือเดินทาง.....	13
2.3.4 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	13

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

2.4 ความจุ (Capacity).....	14
2.4.1 ความจุแบบคงที่ (Static Capacity).....	14
2.4.2 ความจุแบบไม่คงที่ (Dynamic Capacity).....	14
2.5 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบริการท่าอากาศยาน.....	16
2.5.1 กรอบระดับการบริการของท่าอากาศยาน.....	16
2.5.2 ปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยาน.....	18
2.6 ข้อมูลท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	20
2.6.1 ความเป็นมา.....	20
2.6.2 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	22
2.7 นวัตกรรมแก้ไขปัญหาความคับคั่งของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ.....	27
บทที่ 3 การเก็บข้อมูล.....	35
3.1 รูปแบบของการศึกษา.....	35
3.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	36
3.2.1 ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research).....	36
3.2.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview).....	36
3.3 วิธีการรวบรวมข้อมูล.....	37
3.3.1 วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research).....	37
3.3.2 วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview)....	38
3.4 การวิเคราะห์.....	40
3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Analysis)....	41
3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview).....	41
บทที่ 4 ผลการศึกษาและการวิเคราะห์ผล.....	43
4.1 ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Document Research).....	43
4.1.1 รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ.....	43
4.1.2 รายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุด.....	48
4.1.3 การดำเนินการแก้ไขปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ.....	50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

4.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview).....	54
4.2.1 พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside).....	54
4.2.2 พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area).....	56
4.2.3 จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint).....	59
4.2.4 พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/Passport Control).....	63
4.3 การวิเคราะห์.....	65
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	70
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	70
5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหา.....	70
5.2.1 พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside).....	71
5.2.2 5.2.2 พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area).....	72
5.2.3 จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint).....	74
5.2.4 พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport)....	75
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	75
รายการอ้างอิง.....	77
ภาคผนวก ก.	79
ภาคผนวก ข.	98
ภาคผนวก ค.	105
ภาคผนวก ง.	121
ภาคผนวก จ.	137
ประวัติผู้เขียน.....	153

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตาราง 2.1 แสดงกรอบระดับการให้บริการของท่าอากาศยาน.....	16
ตาราง 4.1 แสดงสถิติการขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารใช้บริการประจำปี ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	36
ตาราง 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.	38
ตาราง 4.3 แสดงระดับการให้บริการใน Typical Busy Day ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2562...	41
ตาราง 4.4 สรุปข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการข่าออกระหว่างประเทศ.....	42
ตาราง 4.5 สรุปข้อมูลการวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของปัญหาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	58



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
รูปที่ 1.1 แสดงข้อมูลประมาณการผู้โดยสารของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA).....	2
รูปที่ 1.2 สรุปขั้นตอนวิธีการศึกษา.....	4
รูปที่ 2.1 แผนภาพอย่างง่ายแสดงองค์ประกอบของท่าอากาศยาน.....	6
รูปที่ 2.2 พื้นที่ให้บริการกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	11
รูปที่ 2.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าความจุแบบคงที่ และความจุแบบไม่คงที่	15
รูปที่ 2.4 แสดงการเปรียบเทียบรูปแบบความจุแบบคงที่ และความจุแบบไม่คงที่	15
รูปที่ 2.5 ระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Optimum Level of service)	17
รูปที่ 2.6 เกณฑ์ของระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Optimum Level of service)	19
รูปที่ 2.7 แสดงความสมดุลของปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยานทั้ง 3 ส่วน	21
รูปที่ 2.8 แสดงภาพมุมมองสูงในอดีตของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	22
รูปที่ 2.9 แสดงภาพภายในอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	23
รูปที่ 2.10 แสดงภาพภายในอาคารเทียบเครื่องบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	25
รูปที่ 4.1 กราฟแสดงสถิติผู้โดยสารประจำปีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ.2550-2566	45
รูปที่ 4.2 กราฟสถิติผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	46
รูปที่ 4.3 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการในช่วงที่มีความคับคั่งมากที่สุดวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562.....	49
รูปที่ 4.4 การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา	68
รูปที่ 5.1 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Curbside.....	71
รูปที่ 5.2 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Check-In.....	73
รูปที่ 5.3 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Security Checkpoint.....	74
รูปที่ 5.4 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Immigration/ Passport Control.....	75

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

บทนำ

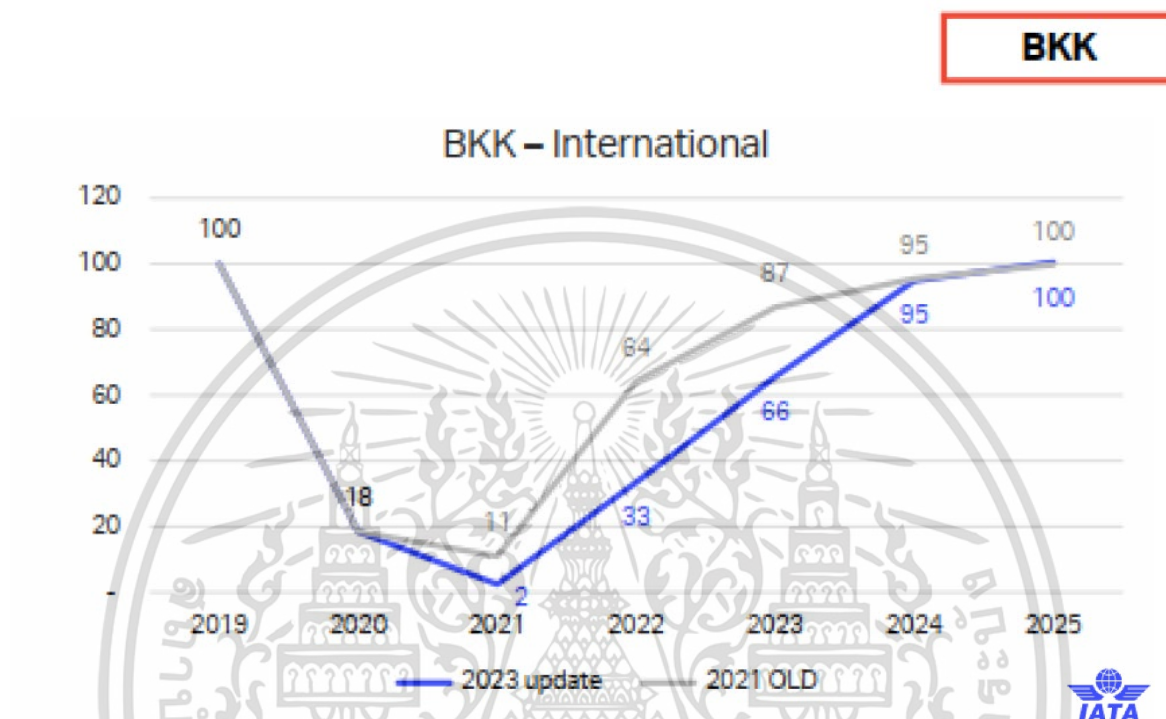
1.1 ที่มาและความสำคัญ

ท่าอากาศยานถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนผ่านการเดินทาง การขนส่งจากทางบกไปสู่ทางอากาศและในทางกลับกันจากทางอากาศมาสู่ทางบก ก่อนที่จะกระจายไปสู่การประกอบกิจกรรมอื่นๆ ซึ่งยังส่งผลต่อการหมุนเวียนของรายได้ ไปยังภาคส่วนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น การค้า การลงทุน รวมไปถึง ภาคธุรกิจบริการ เช่น การโรงแรม ร้านอาหาร ห้างร้าน สถานประกอบการด้านการบริการต่างๆ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานนานาชาติขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวของประเทศ เดิมถูกออกแบบไว้ให้มีศักยภาพรองรับผู้โดยสารไว้ที่ 45 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบินได้ 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมง (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ.2554) โดยตั้งแต่มีการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อปลายปี พ.ศ. 2549 ปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนส่งผลกระทบต่อความคับคั่งของผู้โดยสาร ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการบริหารจัดการ การรอคอยของผู้โดยสาร การใช้เวลาของกระบวนการต่างๆมากขึ้น ส่งผลต่อการล่าช้าของเครื่องบินขาออก ภาพลักษณ์ของท่าอากาศยาน

แม้ว่าในช่วงระยะเวลาหนึ่งตามที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนทั้งโลก ในด้านผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้อุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงที่สุดในรอบ 10 ปี โดยในปี พ.ศ.2563 มีผู้โดยสารลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 64.7 และปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 53.1 ส่วนในปี 2564 มีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 64.1 และปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 48.5 ส่งผลให้การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินลดลงร้อยละ 20.88 และรายรับในการประกอบการการบินลดลงร้อยละ 70.96 (สถาบันการบินพลเรือน พ.ศ.2565)

ทั้งนี้ จากการประมาณการของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association (IATA)) ให้การคาดการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและการกลับมา

เดินทางท่องเที่ยวของผู้โดยสารเต็มศักยภาพเหมือนช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในปี พ.ศ.2568



รูปที่ 1.1 แสดงข้อมูลปริมาณการผู้โดยสารของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

(The International Air Transport Association (IATA), IATA analysis, 2023)

การเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารส่งผลให้เกิดความคับคั่งของบริเวณพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารขาเข้าและขาออกระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ชั้น 4 บริเวณ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร เนื่องจากมีขั้นตอนเยอะกว่ากระบวนการในส่วนอื่นๆ ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานท่าอากาศยานไม่ว่าจะเป็นด้านการบริหารจัดการพื้นที่ ความพึงพอใจของผู้โดยสาร ความไม่สะดวกสบายของผู้ใช้บริการ ความล่าช้าของเที่ยวบินขาออก ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของสายบิน ฯลฯ

นอกจากความคับคั่งของผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวที่เดินทางออกนอกประเทศแล้ว เนื่องจากพื้นที่พื้นที่รองรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ชั้น 4 เป็นพื้นที่อาคารสาธารณะขนาดใหญ่ที่เปิดให้บุคคลทั่วไปเข้ามาในพื้นที่ได้ ส่งผลให้ประสบปัญหาความแออัดของผู้เข้ามาใช้บริการอื่นๆ นอกเหนือจากผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยว เช่น กลุ่มญาติ กลุ่มผู้ติดตามที่มาส่งเดินทาง หรือแม้กระทั่งกลุ่มแฟนคลับดาราศิลปิน หรือคนดังกลุ่มอื่นๆ ที่มาตามส่งผู้โดยสาร สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นผลกระทบต่อการบริหารจัดการพื้นที่ให้บริการภายในท่าอากาศยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากที่กล่าวมา งานศึกษานี้จะทำการศึกษาปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2 วัตถุประสงค์

มีรายละเอียดดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัญหาและสาเหตุของปัญหาความคับคั่งของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. เพื่อศึกษาวิธีการแก้ไขปัญหา และผลจากการแก้ไขความคับคั่งที่ผ่านมาของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขความคับคั่งของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

งานศึกษานี้ทำการศึกษารับบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นส่วนพื้นที่จุดที่เกิดปัญหาความคับคั่งมากที่สุด 4 ส่วน ประกอบไปด้วย

1. พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)
2. พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area)
3. จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)
4. พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport Control)

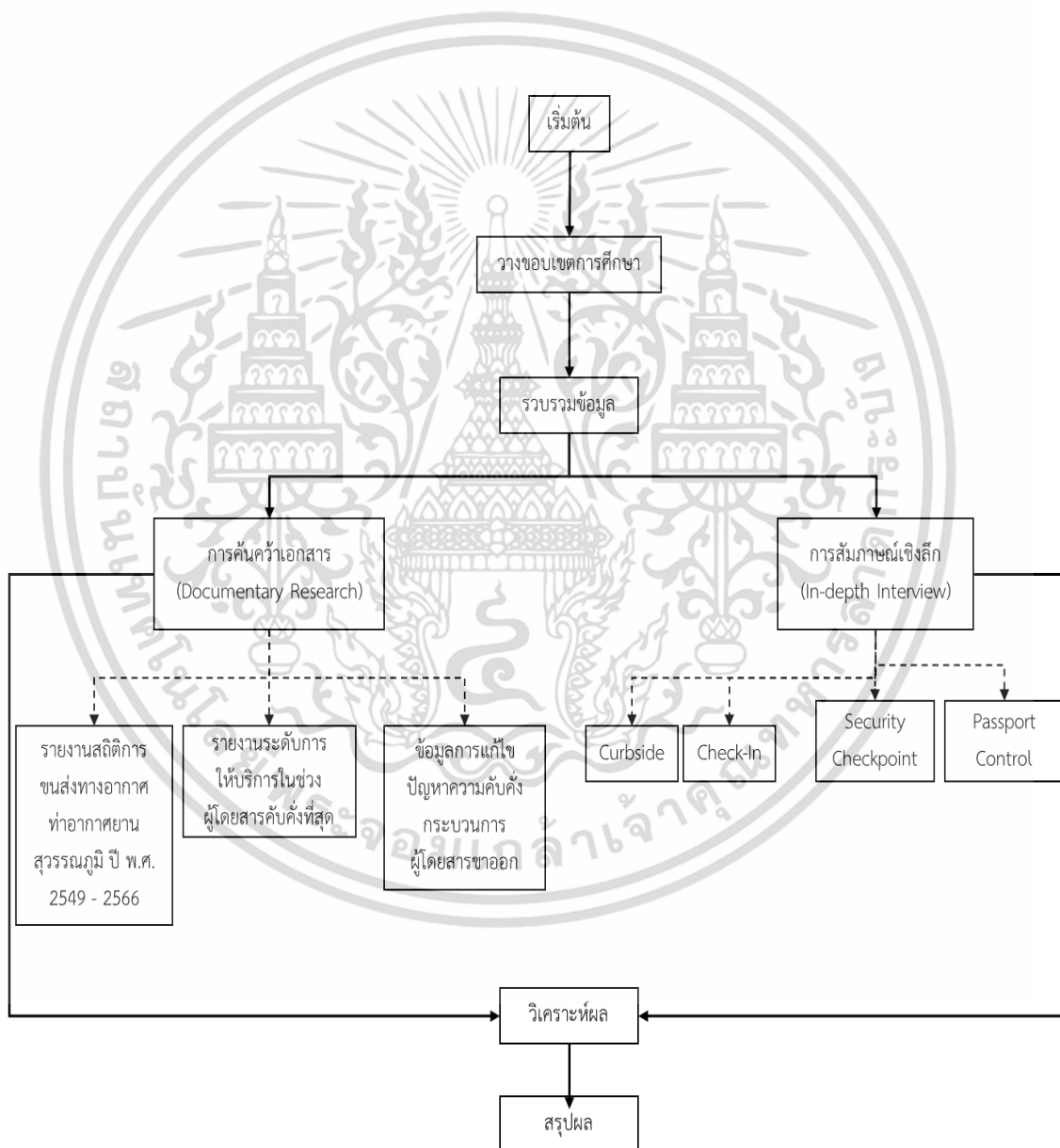
1.4 วิธีการศึกษา

แสดงวิธีการศึกษาดังรูปที่ 1.2 และมีรายละเอียดดังนี้

1. วิธีการรวบรวมข้อมูล ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลจาก 2 ส่วน คือ
 - 1.1 การค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research) เกี่ยวกับข้อมูลเชิงสถิติที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร กระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ รายงานสถิติผู้โดยสาร รายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดเทียบกับข้อมูลมาตรฐานการบริการ และข้อมูลการดำเนินการแก้ไขปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อทราบปัญหาที่เกิดขึ้นและนำผลที่ได้จัดเตรียมเพื่อทำการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) ต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.2 การสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ใน 4 ส่วนพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside), พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area), จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) และพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport Control) โดยสัมภาษณ์ถึงสาเหตุของปัญหา การแก้ไขและแนวทางป้องกันปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



รูปที่ 1.2 สรุปขั้นตอนวิธีการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การวิเคราะห์และสรุปผลข้อมูล

การศึกษาวิจัยนี้จะใช้วิธีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสารและการวิจัยเชิงคุณภาพและทำการสรุปผลการวิจัยที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั้ง 2 ส่วน และทำการเสนอแนะข้อคิดเห็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อใช้เป็นแนวทางในการป้องกันปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีรายละเอียดดังนี้

1. ทราบถึงปัญหาและสาเหตุที่ทำให้เกิดความคับคั่งบริเวณจุดให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. ทราบถึงวิธีการแก้ไขปัญหาและผลจากการแก้ไขปัญหาความคับคั่งบริเวณจุดให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาความคับคั่งบริเวณจุดให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. เพื่อเป็นข้อมูลให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นำไปใช้ป้องกันและแก้ไขปัญหาความคับคั่งบริเวณจุดให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศได้ในอนาคต
5. เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัยและพัฒนากการให้บริการท่าอากาศยานได้ต่อไป (Research and Development, R&D)

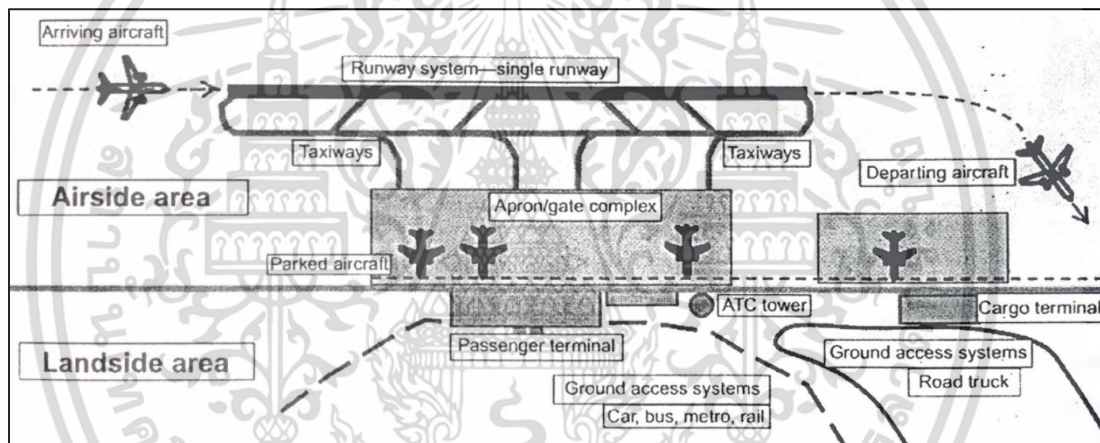
บทที่ 2

แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้เป็นการรวบรวมแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังนี้

2.1 องค์ประกอบท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานประกอบไปด้วย เขตการบิน (Airside) และนอกเขตการบิน (Landside) ดังมีตัวอย่างแสดงในรูปที่ 2.1



รูปที่ 2.1 แผนภาพอย่างง่ายแสดงองค์ประกอบของท่าอากาศยาน

(ที่มา : Teodorovic and Janic, 2017)

2.1.1 เขตการบิน (Airside)

องค์ประกอบที่สำคัญของเขตการบิน ประกอบไปด้วย (เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล, 2560)

1. ห้วงอากาศควบคุม (Controlled Airspace) หรือห้วงอากาศในเขตประชิดเหนือท่าอากาศยาน (Approach Airspace) ซึ่งเป็นห้วงอากาศที่กำหนดเพื่อให้อากาศยานทำการเข้าประชิดท่าอากาศยาน (Final Approach)
2. ระบบทางวิ่ง (Runway System) เป็นเส้นทางสำหรับให้อากาศยานเพิ่มหรือลดความเร็วเพื่อนำเครื่องขึ้น (Taking-off) และลงจอด (Landing)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ระบบทางขับ (Taxi-ways System) เป็นเส้นทางในรูปแบบโครงข่ายเพื่อใช้สำหรับการเข้าถึงทางวิ่งของอากาศยานเพื่อบินขึ้นและใช้เส้นทางเพื่อเข้าสู่หลุมจอด (Apron) หรือประตูทางออก (Gate) ของอากาศยานที่ลงจอด

4. หลุมจอด (Apron or Ramps) เป็นพื้นที่สำหรับการจอดของอากาศยานหลังจากการบินลง (Arrival) หรือใช้สำหรับการเตรียมพร้อมก่อนการขึ้นบิน (Departure) รวมไปถึงการเป็นพื้นที่สำหรับการลงจากเครื่อง (Disembarking) ของผู้โดยสารขาเข้า การถ่ายสัมภาระและสินค้าลงจากเครื่อง (Unloading) การเติมเชื้อเพลิง การทำความสะอาด การซ่อมบำรุงโดยหน่วยบริการภาคพื้น (Ground Service) การบรรจุอาหารและน้ำ และการขึ้นเครื่อง (Embarking) ของผู้โดยสารขาออก รวมถึงการบรรจุ (Loading) สัมภาระและสินค้าขึ้นเครื่อง โดยกิจกรรมทั้งหมดนี้จะเกิดขึ้นในช่วงเวลาการเตรียมความพร้อมของอากาศยานสำหรับเที่ยวบินต่อไป (Aircraft Turn-around Time)

2.1.2 เขตนอกการบิน (Landside)

เขตนอกการบิน (Landside) เป็นพื้นที่ซึ่งมีขอบเขตจำกัดโดยเป็นจุดซึ่งผู้โดยสารสามารถเข้าหรือออกจากท่าอากาศยานได้ ดังนั้น เขตนอกการบิน (Land Use) จึงเป็นการจัดกลุ่มของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินหรือขั้นตอนกระบวนการต่างๆ ในอาคารผู้โดยสาร เช่น เคาน์เตอร์เช็คอินตัวโดยสาร และสัมภาระ ด้านรักษาความปลอดภัย พิธีตรวจเอกสารการเดินทางและการตรวจคนเข้าเมือง ด้านศุลกากร อุปกรณ์ในการรับสัมภาระ และทางออกจากที่จอดรถ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและพื้นที่ในการเข้าถึงหรือออกจากท่าอากาศยาน เช่น ถนน จุดรับส่งผู้โดยสารหน้าอาคารผู้โดยสาร ที่จอดรถ โถงนั่งพักคอย ทางเดิน นอกจากนี้ เขตนอกการบินยังรวมถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางการบิน เช่น ฝูงจอด (Hangars) และโรงซ่อมบำรุง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการกู้ภัย สำหรับส่วนของเขตนอกการบินที่มีความเกี่ยวข้องกับความจุท่าอากาศยาน จะเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและขนส่งซึ่งก็คือระบบอาคารผู้โดยสารนั่นเอง ทั้งนี้ ระบบอาคารผู้โดยสารออกแบบไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเป็นจุดเชื่อมต่อหลักระหว่างระบบเชื่อมต่อทางอากาศยานภาคพื้นดิน (Ground Access System) กับอากาศยานการดำเนินขั้นตอนกระบวนการต่างๆ สำหรับผู้โดยสารเพื่อเป็นจุดเริ่มต้น (Origination) จุดสิ้นสุด (Termination) หรือเป็นการเชื่อมต่อ (Continuation) การเดินทางทางอากาศ และการลำเลียงผู้โดยสารและสัมภาระขึ้นและลงจากอากาศยาน (เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล, 2560)

2.2 กระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.2.1 สิ่งที่ผู้โดยสารต้องเตรียมในการเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยังต่างประเทศ

ในส่วนที่ผู้โดยสารต้องเตรียมในการเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยังต่างประเทศ ซึ่งในส่วนนี้ผู้โดยสารต้องเตรียมการก่อนเข้ากระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ซึ่งจะเริ่มขั้นตอนการตรวจสอบภายหลังจากผู้โดยสารเดินทางมาถึงท่าอากาศยานและเริ่มเข้ากระบวนการติดต่อกับเคาน์เตอร์เช็คอินผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

(บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2551) สิ่งที่ผู้โดยสารต้องเตรียมในการเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยังต่างประเทศ ดังนี้

1. เอกสาร ควรทำสำเนาเอกสารสำคัญต่างๆ แล้วเก็บแยกไว้จากต้นฉบับ เพื่อมีการหายจะได้มีสำเนาสำหรับอ้างอิง โดยเฉพาะหนังสือเดินทางสูญหาย หากมีสำเนาแสดงสถานเอกอัครราชทูต และสถานกงสุล จะพิจารณาออกหนังสือเดินทางให้ได้

1.1 หนังสือเดินทาง (Passport) เป็นเอกสารแสดงสถานะบุคคลทั่วไปในประเทศต่างๆ ในโอกาสเดินทางไปต่างประเทศ เปรียบเสมือนบัตรประชาชนเมื่ออยู่ในประเทศไทยการทำหนังสือเดินทางต้องเตรียมเอกสารไปให้พร้อมดังนี้

1.1.1 ชาย : บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้าน หลักฐานทางทหาร (สำหรับผู้มีอายุระหว่าง 17-45 ปี)

1.1.2 หญิง : บัตรประจำตัวประชาชน ทะเบียนบ้าน

1.1.3 ผู้เยาว์ (อายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์): สูติบัตร ประจำตัวประชาชน สำหรับผู้มีอายุ 15 ปีขึ้นไป ทะเบียนสมรสของบิดามารดา บัตรประจำตัวประชาชนของบิดามารดา ผู้เยาว์จะต้องให้บิดามารดาหรือผู้แทน โดยชอบธรรมลงนามให้ความยินยอม

(ก) เอกสารเพิ่มเติม (แล้วแต่กรณี) : ใบเปลี่ยนชื่อและสกุล ทะเบียนการรับบุตรบุญธรรม ทะเบียนการรับรองบุตร ทะเบียนหย่า ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวของบิดามารดา

(ข) ค่าธรรมเนียมหนังสือเดินทาง คนละ 1,090 บาท (ค่าหนังสือ 1,000 บาท ค่าถ่ายรูป 75 บาท ค่าอากร 5 บาท ค่าเขียนคำร้อง 10 บาท)

(ค) ยื่นคำร้องขอหนังสือเดินทางด้วยตนเองที่กองหนังสือเดินทางกระทรวงการต่างประเทศ ระหว่างเวลา 08.30-11.30 น. และ 13.00-15.30 น. หากเอกสารที่นำมาถูกต้องสมบูรณ์ กองหนังสือเดินทางจะรับเรื่องไว้ และจ่ายเล่มให้แก่ผู้ยื่นคำร้องภายใน 5 วันทำการ เช่นยื่นขอวันอังคารก็สามารถรับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เล่มได้ในวันอังคารสัปดาห์ถัดไป หากไม่สามารถไปรับหนังสือเดินทาง ด้วยตัวเองได้ สามารถขอให้ส่งหนังสือเดินทางโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนได้ เสียค่าบริการ 40 บาท กองหนังสือเดินทางจะส่งเล่มหนังสือเดินทางให้ถึงบ้าน โดยรับประกันการสูญหายด้วย

(ง) ผู้ที่อยู่ต่างจังหวัดไม่สะดวกที่จะไปยื่นคำร้องด้วยตนเองที่กรุงเทพฯสามารถยื่นขอคำร้องได้ที่ศาลากลางจังหวัดที่ตนมีสำมะโนครัวอยู่

1.2 วีซ่า (Visa) : สถานทูต สถานกงสุลของแต่ละประเทศจะตรวจสอบว่าที่จะเดินทางมีคุณสมบัติสมควรอนุญาตให้เข้าประเทศหรือไม่ จากนั้นจะประทับตรา VISA ลงในหนังสือเดินทางเป็นเครื่องหมายให้พนักงานตรวจคนเข้าเมืองในประเทศของตนทราบว่า ได้ผ่านการตรวจสอบคุณสมบัติแล้ว และให้เข้าเมืองได้ การตรวจลงตราจะเข้มงวดเพียงใดขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศซึ่งจะมีกฎเกณฑ์ต่างกัน สำหรับประเทศไทยอนุญาตให้ชาวต่างประเทศส่วนใหญ่เดินทางเข้าประเทศไทยเป็นเวลา 15 วัน โดยไม่ต้องมีการตรวจลงตรา (VISA) มาจากต้นทาง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

1.3 บัตรโดยสาร : การซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินถ้าซื้อตรงจากบริษัทการบินใจได้ว่ามีที่นั่งในเที่ยวบินสำรองไว้ แต่ราคาค่าโดยสารที่ต้องจ่ายอาจจะแพงกว่า หากซื้อท่องเที่ยวที่เชื่อถือได้ จะได้ที่นั่งและ บริการเหมือนกันทุกประการในราคาที่ต่ำกว่า เพราะระบบการให้ส่วนลดค่าโดยสารเครื่องบินแข่งขันกันสูงในตลาดการท่องเที่ยว

1.4 ใบ ต.ม. 6 : ผู้โดยสารจะต้องกรอกใบ ต.ม. 6 ให้เรียบร้อยแนบไปกับหนังสือเดินทาง เพื่อให้พนักงานตรวจคนเข้าเมืองประทับตรา

1.5 ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน : ผู้โดยสารจะต้องเตรียมเงินไว้จำนวน 250 บาทเป็นค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ยกเว้นเด็กอายุต่ำกว่า 2 ปี (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 250 บาท ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ตและเชียงใหม่ 200บาท)

2. สัมภาระและของใช้ที่จำเป็น : การจัดกระเป๋าเดินทางจะต้องคำนึงถึงน้ำหนักที่สายการบินจะยอมให้นำติดตัวไปได้ ส่วนใหญ่แล้วจะอนุญาตให้นำกระเป๋าถือหรือสะพายติดตัวไป 1 ใบ หรือที่เรียกว่า Overnight ส่วนกระเป๋าเสื้อผ้าถ้าเดินทางไปแถบทวีปเอเชียหรือยุโรป กระเป๋าใบในชั้นประหยัด (Economy Class) ประมาณ 20 กก. ชั้นธุรกิจ (Business Class) 30 กก. และชั้นหนึ่ง (First Class) 40 กก. สำหรับเดินทางไปทวีปอเมริกา นำกระเป๋าไปได้ 2 ใบๆละประมาณ 32 กก.น้ำหนักอาจเกินได้นิดหน่อย ถ้าเกินพิกัดมากต้องจ่ายค่าปรับคิดเป็น 1% ของค่าโดยสารชั้นหนึ่งในราคาเดิม ดังนั้นหากทราบปัญหาเรื่องน้ำหนักเกินพิกัดตั้งแต่แรก แต่จำเป็นต้องนำไปด้วย ควรส่งเป็นสัมภาระไม่ติดไปกับตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(Unaccompanied Baggage) โดยนำบัตรโดยสารเครื่องบินไปแสดงและขอส่งของที่ฝ่าย Cargo ก่อนวันเดินทาง 48 ชั่วโมง ค่าระวางจะถูกกว่าค่าระวางขนส่งธรรมดา และสัมภาระจะไปถึงโดยเที่ยวบินเดียวกับที่เดินทางไปถึง

3. เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์เครื่องใช้ : เสื้อผ้าเครื่องแต่งกายควรเตรียมไปให้ครบทุกแบบ ที่คิดว่าจะต้องใช้แน่นอน อาจต้องใช้ชุดเครื่องแต่งการชั้นนอกซ้ำกันบ้าง เสื้อผ้าชุดสีเข้มแบบมาตรฐานจะใช้ประโยชน์มาก ถ้าคิดจะเล่นกีฬาต้องเตรียมเครื่องแต่งการชุดกีฬาไปด้วย เครื่องใช้ต่างๆเตรียมไปเท่าที่จำเป็น เตารีดขนาดเดินทาง (เล็กและใช้กับกระแสไฟ 220/1 10 โวลต์) หากมีเครื่องใช้ไฟฟ้าที่จะนำติดตัวไปใช้ต้องคำนึงถึงแรงดันไฟฟ้าของท้องถิ่นด้วยว่าใช้กี่โวลต์ หากไปไม่ตรงกันและไม่มีเครื่องแปลงไฟฟ้าไปด้วย จะใช้การไม่ได้ เครื่องคอมพิวเตอร์แล็ปท็อปหรือโน้ตบุ๊กต้องคำนึงถึงเรื่องพลังงานให้มาก เพราะถ้าไม่สามารถจัดหาพลังงานสำรองได้ จะใช้ประโยชน์ได้เพียงไม่กี่ชั่วโมงเท่านั้น

ความรู้และข้อกำหนดของแต่ละประเทศที่ไป : ผู้เดินทางจำเป็นต้องหาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประเทศนั้นๆ เพื่อประโยชน์ในการเดินทาง เช่นถ้าอากาศหนาว ควรเตรียมเครื่องแต่งกายให้เหมาะกับสภาพอากาศ นอกจากนี้หลายประเทศเข้มงวดในเรื่องการปลูกฝี ฉีดวัคซีนคุ้มกันโรคติดต่อบางโรค เช่น ไข้เหลือง หากเดินทางไปหรือผ่านประเทศที่มีโรคนี้อันตรายแพร่ระบาด ต้องฉีดวัคซีนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 10 วันก่อนเดินทางไป หรือหากมีประกาศว่าหวัดตกโรคระบาดในประเทศใด เมื่อจะเดินทางไปหรือผ่านประเทศนั้น ต้องได้รับการฉีดวัคซีนป้องกันโรคนั้นไปด้วยถ้าไม่ได้ฉีดวัคซีนไป ประเทศนั้นอาจไม่ยอมให้เข้าประเทศ หรือประเทศที่จะเดินทางไป หลังจากที่จะแวะประเทศที่มีการแพร่ระบาดของโรค อาจจะไม่อนุญาตให้เข้าประเทศได้ ดังนั้นก่อนวันเดินทางควรสอบถามทางสายการบินให้แน่ชัดเสียก่อน

2.2.2 องค์ประกอบของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ เป็นจุดซึ่งผู้โดยสารใช้ดำเนินการกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมตัวในการเริ่มต้นการเดินทางทางอากาศ โดยขั้นตอนของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ ปัจจุบันให้บริการอยู่บริเวณพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

โดยมีกิจกรรมที่สำคัญประกอบไปด้วย การเช็คอินสัมภาระ การตรวจสอบด้านความปลอดภัย และการตรวจหนังสือเดินทาง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบให้มีการจัดพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญในขั้นตอนกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ประกอบไปด้วย 4 ส่วนหลักๆ แสดงดังรูปที่ 2.2



Passenger Flow



รูปที่ 2.2 พื้นที่ให้บริการกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. พื้นที่ขานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) สำหรับส่งผู้โดยสารและขนถ่ายสัมภาระก่อนเข้าสู่อาคาร
2. พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เป็นจุดบริการในโรงภายในอาคารผู้โดยสาร สำหรับเคาน์เตอร์และสำนักงานสายการบิน สำหรับการออกตั๋ว ชื้อตั๋ว เช็คอินสัมภาระ ข้อมูลเที่ยวบิน เจ้าหน้าที่ สายการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่นี้เองจัดเป็นพื้นที่สำหรับการไหลเวียนและพักคอยผู้โดยสารและผู้มารับส่ง และเป็นพื้นที่ให้บริการในอาคารผู้โดยสาร ซึ่งประกอบไปด้วยพื้นที่สาธารณะและพื้นที่หวงห้าม เช่น พื้นที่เช่า สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารและผู้มารับส่ง
3. จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัย เครื่อง X-Ray สำหรับตรวจสอบสิ่งของต้องห้ามก่อนขึ้นเครื่องบิน
4. พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport Control) สำหรับขั้นตอนกระบวนการของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) พิธีการตรวจเอกสารการเดินทางสำหรับผู้โดยสารเที่ยวบินนานาชาติขาออกบันทึกข้อมูลผู้โดยสารก่อนเดินทางออกนอกประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.3 ขั้นตอนการให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

การให้บริการผู้โดยสารเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยังต่างประเทศหรือผู้โดยสารขาออกสำหรับประเทศไทยได้กำหนดการผู้โดยสารเดินทางออกจากท่าอากาศยานไปยังต่างประเทศหรือผู้โดยสารขาออก จะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

2.3.1 ตรวจบัตรโดยสารและสัมภาระที่บริเวณเคาน์เตอร์เช็คอิน

ขั้นตอนการตรวจบัตรโดยสารและสัมภาระจะดำเนินการที่บริเวณพื้นที่เคาน์เตอร์เช็คอิน (Check-In Counter)

1. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบสัมภาระทุกชิ้นที่นำเข้าได้ต้องเครื่องบินโดยผ่าน X-Ray หน้าเคาน์เตอร์เช็คอิน ไม่ว่าจะเดินทางไปกับสายการบินใด
2. ตรวจบัตรโดยสารบริเวณเคาน์เตอร์เช็คอิน ซึ่งอยู่ส่วนหน้าของห้องผู้โดยสารขาออก ซึ่งเจ้าหน้าที่สายการบินจะตรวจดูหนังสือเดินทาง วีซ่า บัตรโดยสาร และชั่งน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารซึ่งผ่านการ X-Ray ในข้อ 1 แล้ว หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่สายการบินจะให้บัตรกระเป๋า (Baggage Claim Tag ส่วนหนึ่งติดที่กระเป๋าเพื่อจะได้ส่งไปยังจุดหมายปลายทาง อีกส่วนหนึ่งของบัตรกระเป๋าจะให้กับผู้โดยสารเพื่อนำไปรับกระเป๋าที่ปลายทาง ควรเขียนชื่อและที่อยู่ที่จะติดต่อได้พร้อมทั้งที่อยู่จุดหมายปลายทางของท่านไว้กับกระเป๋า และล็อกกระเป๋าให้เรียบร้อยเพื่อความปลอดภัย เมื่อตรวจรับสัมภาระเรียบร้อยแล้ว พนักงานจะออกบัตรที่นั่ง (Boarding Pass) ให้กับผู้โดยสาร ในบัตรที่นั่ง มีข้อความบอกชื่อสายการบิน ชื่อผู้โดยสาร เมืองที่ผู้โดยสารเดินทางไปเป็น Three Letter Code เที่ยวบิน (Flt. No.) วันที่ (Date) หมายเลขที่นั่ง (Seat No.) เวลาเรียกขึ้นเครื่อง (Boarding Time) หมายเลขประตูทางออก (Boarding Gate)
3. ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ผู้โดยสารที่จะไปต่างประเทศยกเว้นเด็กอายุต่ำกว่า 2 ขวบ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินคนละ 250 บาทสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และเชียงรายคนละ 200 บาท

2.3.2 ขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัย

ขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัยจะดำเนินการที่บริเวณพื้นที่จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) โดยขั้นตอนการรักษาความปลอดภัยคือการห้ามนำอาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ และวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน อันได้แก่

1. ปืนและเครื่องกระสุน ได้แก่ปืนพก กระสุนปืน และซองกระสุนปืน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ของมีคม ได้แก่ดาบ มีดพก ชุดมีด กรร ไกร กริช คัตเตอร์ มีค็อกอน ขวาน
3. อาวุธโดยสภาพ ได้แก่หน้าไม้ ค้อน สนับมือ
4. วัตถุระเบิด ได้แก่แก๊ป แก๊ส ดอกไม้เพลิง ดินปืน ระเบิด
5. สิ่งเทียมอาวุธ ได้แก่ปืนไฟแช็ก ปืนเด็กเล่น
6. สัตว์มีพิษหรือดุร้าย และสัตว์ใหญ่

2.3.3 ขั้นตอนการตรวจลงตราหนังสือเดินทาง

ขั้นตอนการตรวจลงตราหนังสือเดินทางโดยเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ผู้โดยสารจะต้องแสดงหนังสือเดินทางบัตรที่นั้งและ ใบ ต.ม. 6 ที่กรอกรายละเอียดแล้ว

2.3.4 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2551) กำหนดบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

1. ผู้โดยสาร เป็นผู้ที่เดินทางไปกับเครื่องบิน บุคคลกลุ่มนี้เป็นลูกค้าสำคัญของท่าอากาศยานโดยทั่วไป ซึ่งผู้โดยสารขาออก เป็นผู้โดยสารที่เดินทางออกจากประเทศไทยไปยังประเทศอื่นๆ
2. ผู้มารับหรือมาส่งผู้โดยสาร ถึงแม้บุคคลกลุ่มนี้จะไม่ได้อยู่ประจำในท่าอากาศยาน แต่ก็ยังเป็นบุคคลสำคัญที่ท่าอากาศยานต้องอำนวยความสะดวก และจัดบริการต่างๆให้ โดยเฉพาะในเขตพื้นที่สาธารณะ
3. พนักงานของท่าอากาศยาน เป็นพนักงานของหน่วยงานที่บริหารท่าอากาศยานซึ่งปฏิบัติหน้าที่ต่างๆในท่าอากาศยาน ซึ่งในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้แก่พนักงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
4. พนักงานของสายการบิน เป็นพนักงานที่จะให้บริการและดูแลผู้โดยสารที่เดินทางโดยใช้สายการบินของตน
5. เจ้าหน้าที่ราชการ เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเครื่องบิน และกรรมวิธีสำหรับผู้โดยสาร เช่น เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ด่านควบคุมต่างๆ เป็นต้น
6. ผู้ประกอบการ เป็นผู้ประกอบธุรกิจประเภทต่างๆในท่าอากาศยาน เพื่อให้บริการแก่เครื่องบินและผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4 ความจุ (Capacity)

(เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล, 2560) ความจุ คือ ความสามารถสูงสุดของระบบขนส่งหรือองค์ประกอบเฉพาะของระบบขนส่งในการรองรับอุปสงค์การเดินทางและหรือการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด ทั้งนี้ความจุขององค์ประกอบต่าง ของท่าอากาศยาน จะขึ้นอยู่กับการออกแบบขององค์ประกอบดังกล่าว ขนาดขององค์ประกอบนั้นๆ สมรรถนะในการให้บริการในเชิงเทคนิคหรือเทคโนโลยี กฎ ระเบียบและขั้นตอนการดำเนินงานต่าง ๆ ซึ่งมักจะมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันในลักษณะของกระบวนการ

(Jean-Paul Rodrigue (2024)) ได้ให้นิยามของความจุในเชิงขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งซึ่งครอบคลุมถึงการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับอุปทานการขนส่งที่ใช้ตอบสนองอุปสงค์การขนส่งไว้ว่าความจุจะถูกประเมินในลักษณะความจุคงที่ (Static Capacity) และความจุไม่คงที่ (Dynamic Capacity) ดังนี้

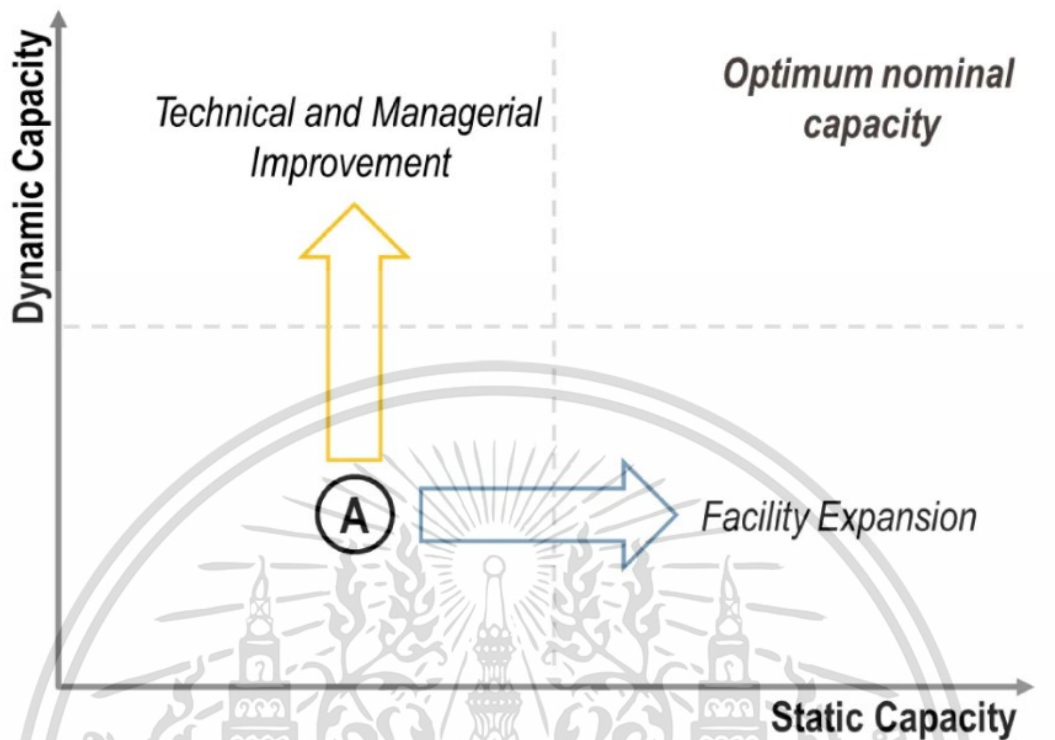
2.4.1 ความจุแบบคงที่ (Static Capacity)

ความจุแบบคงที่ (Static Capacity) หมายถึง ความจุที่ขึ้นอยู่กับปริมาณพื้นที่ เช่น ที่ดินที่มีอยู่ ขนาดความใหญ่ของพื้นที่อาคาร หรือจำนวนเคาน์เตอร์จุดให้บริการ ซึ่งมีขนาดความจุมากกว่าที่คำนวณไว้ ความจุแบบคงที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยง่าย หากต้องการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขนาดความจุต้องขยายพื้นที่อาคารหรือโครงสร้างพื้นที่ให้ใหญ่ขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มที่จะใช้เงินทุนจำนวนมากและต้องมีที่ดินเพิ่มเติมในพื้นที่ที่มีพื้นที่จำกัด (หรือต้นทุนที่ดินสูง) ซึ่งอาจเป็นเรื่องที่ซับซ้อน

2.4.2 ความจุแบบไม่คงที่ (Dynamic Capacity)

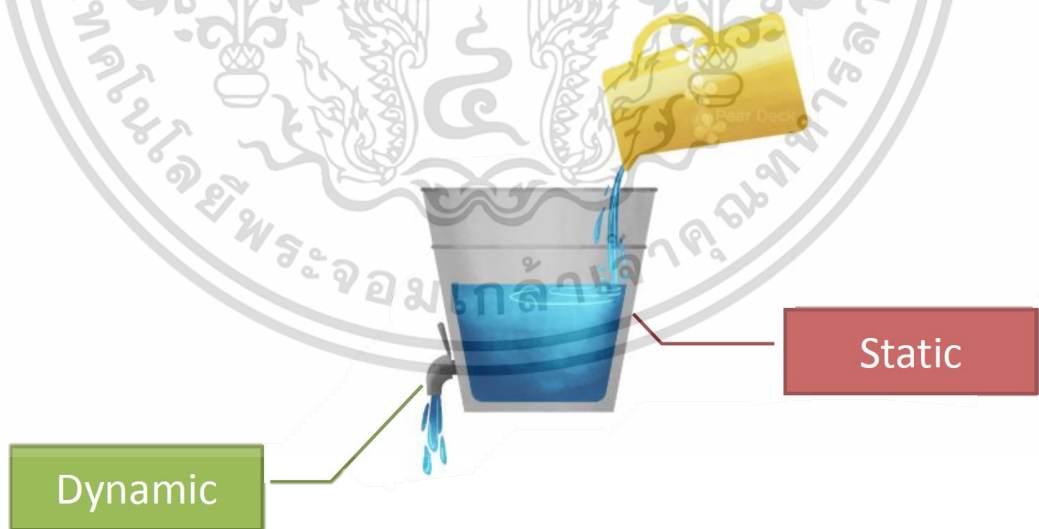
ความจุแบบไม่คงที่ (Dynamic Capacity) หมายถึง การบริหารจัดการความจุที่ขึ้นอยู่กับกระบวนการ บุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ และเทคโนโลยี นวัตกรรม ต่างๆ ซึ่งสามารถพัฒนาและปรับปรุงได้อยู่เสมอ ตัวอย่างเช่น กลยุทธ์การดำเนินงานของอาคารผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นสามารถเพิ่มปริมาณงานจริงได้ และทำให้ความจุของอาคารเพิ่มขึ้นโดยไม่ต้องอาศัยที่ดินเพิ่มเติม การเพิ่มความจุแบบไม่คงที่นั้นมักขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการที่ดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าความจุแบบคงที่ และความจุแบบไม่คงที่

ที่มา : <https://transportgeography.org/contents/chapter3/provision-and-demand-of-transportation/transport-infrastructure-static-dynamic-capacity/>



รูปที่ 2.4 แสดงการเปรียบเทียบรูปแบบความจุแบบคงที่ และความจุแบบไม่คงที่

ที่มา : <https://transportgeography.org/contents/chapter3/provision-and-demand-of-transportation/transport-infrastructure-static-dynamic-capacity/>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5 ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบริการท่าอากาศยาน

2.5.1 กรอบระดับการบริการของท่าอากาศยาน

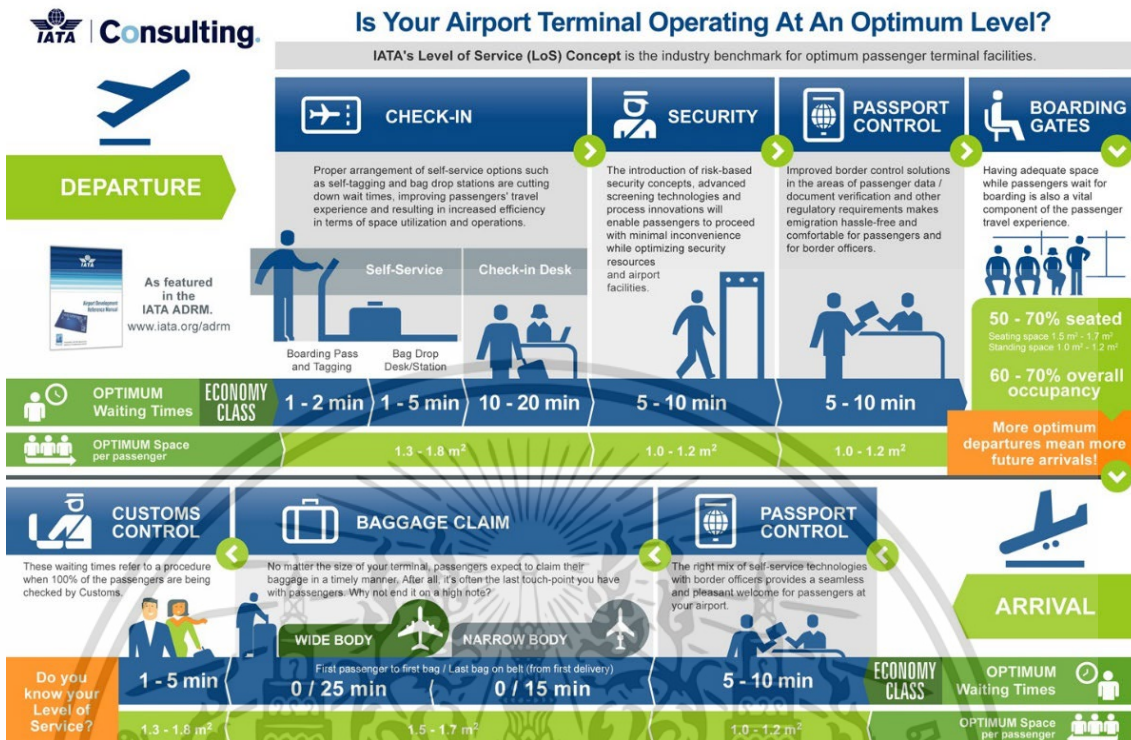
(บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2551) คำว่ากรอบระดับการบริการ (Level of Service Framework) ของการทำอากาศยานหมายถึง ขอบเขตที่กำหนดขึ้นเป็นมาตรฐานเพื่อใช้เปรียบเทียบระหว่างระบบต่างๆกับระบบย่อย (Subsystem) ของท่าอากาศยานในการแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงด้านความต้องการที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ซึ่งกรอบระดับการบริการของท่าอากาศยานใช้ในการวัดใน 4 คุณลักษณะคือ (1) ความปลอดภัย (2) การไหลเวียน (3) การรอคอย และ (4) ความสะดวกสบาย โดยกำหนดให้มีทั้งสิ้น 6 ระดับ เริ่มจากระดับ A ถึงระดับ F ซึ่งกำหนดเป็นมาตรฐานเฉพาะสำหรับท่าอากาศยาน อันถือเป็นมาตรฐานสำหรับทุกท่าอากาศยานทั่วโลก และกำหนดให้การให้บริการระดับ C เป็นระดับการบริการที่ต่ำที่สุดของท่าอากาศยาน เพราะเหมาะสมกับค่าใช้จ่าย

ตาราง 2.1 แสดงกรอบระดับการให้บริการของท่าอากาศยาน

ระดับ	ความหมาย	คุณลักษณะ			
		ความปลอดภัย (Safety)	การไหลเวียน (Flow)	การรอคอย (Delay)	ความ สะดวกสบาย (Comfort)
A	ดีเยี่ยม	ดีเยี่ยม	อิสระ	ไม่มี	ดีเยี่ยม
B	ดีมาก	ดีมาก	คงที่	มีเล็กน้อย	ดีมาก
C	ดี	ดี	คงที่	ยอมรับได้	ดี
D	-	พอเพียง	ไม่คงที่	พอทนได้	เพียงพอ
E	-	ไม่พอเพียง	ไม่คงที่	ทนไม่ได้	ไม่เพียงพอ
F	-	ระบบล้มเหลว	สับสน	ระบบล้มเหลว	ระบบล้มเหลว

ในขั้นตอนต่างๆของกระบวนการผู้โดยสารชาวออกระหว่างประเทศ ใช้เวลาและพื้นที่การให้บริการที่เหมาะสมเป็นตัวกำหนดระดับการให้บริการ (Level of service) ตามมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association (IATA)) ดังแสดงในรูปที่

2.5



รูปที่ 2.5 ระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Optimum Level of service)

(ที่มา:สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association (IATA))

ซึ่งกำหนดช่วงระยะเวลาในการให้บริการและพื้นที่ในการรับบริการที่เหมาะสม ซึ่งมีข้อแนะนำในการให้บริการที่เหมาะสมแบ่งตามกระบวนการได้ ดังนี้

1. ขั้นตอนการเช็คอินผู้โดยสาร (Check-in) ควรจัดให้มีตัวเลือกในการเข้ารับบริการด้วยตัวเองอย่างเหมาะสม เช่น จุดให้บริการโหลดกระเป๋าสัมภาระและติดแท็กหิ้วเที่ยวบิน ช่วยลดระยะเวลาการรอคอยและเพิ่มประสบการณ์การเดินทางให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการใช้พื้นที่และกระบวนการให้บริการที่เหมาะสม

1.1 การรับบริการด้วยตนเอง (Self Service)

- ขั้นตอนการออกบัตรโดยสารและป้ายแท็กติดกระเป๋าสัมภาระ (Boarding Pass & Tagging) ควรใช้เวลาที่เหมาะสมอยู่ในช่วง 1-2 นาที

- สถานีให้บริการขั้นตอนการโหลดกระเป๋าสัมภาระ (Bag Drop Desk/Station) ควรใช้เวลาที่เหมาะสมอยู่ในช่วง 1-5 นาที

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.2 จุดให้บริการผู้โดยสาร (Check-In Desk) ขั้นตอนการออกบัตรโดยสารและป้ายแท็กติดกระเป๋าสัมภาระ และขั้นตอนการโหลดกระเป๋าสัมภาระ ควรใช้เวลาที่เหมาะสมอยู่ในช่วง 10-20 นาที พื้นที่การให้บริการที่เหมาะสมต่อผู้โดยสาร 1 คน ควรจัดให้มีพื้นที่ 1.3-1.8 ตร.ม.

2. ขั้นตอนตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Security) การแนะนำแนวคิดด้านความปลอดภัยบนพื้นฐานความเสี่ยง การใช้เทคโนโลยีช่วยในการตรวจค้น คัดกรอง และนวัตกรรมที่ช่วยด้านกระบวนการ จะช่วยให้ผู้โดยสารได้รับบริการด้วยความสะดวก และช่วยในการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมอีกด้วย โดยระยะเวลาที่เหมาะสมในการให้บริการอยู่ในช่วง 5-10 นาที และจัดให้มีพื้นที่การให้บริการที่เหมาะสมต่อผู้โดยสาร 1 คน อยู่ที่ 1.0-1.2 ตร.ม.

3. จุดตรวจหนังสือเดินทาง (Passport Control) ควรควบคุมพื้นที่การให้บริการวิธีการผ่านแดน การตรวจสอบข้อมูล เอกสารและการยืนยันตัวตนต่างๆ และข้อกำหนดอื่นๆที่จำเป็นต้องมีการแก้ไข ย้ายถิ่นฐานระหว่างประเทศให้มีความไม่ยุ่งยากและมีความสะดวกสบายต่อผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ ตาม โดยระยะเวลาที่เหมาะสมในการให้บริการอยู่ในช่วง 5-10 นาที และจัดให้มีพื้นที่การให้บริการที่เหมาะสมต่อผู้โดยสาร 1 คน อยู่ที่ 1.0-1.2 ตร.ม.

4. จุดพักรอผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) การจัดให้มีพื้นที่พักรอที่เพียงพอเป็นองค์ประกอบสำคัญของประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร โดยควรจัดให้มีที่นั่งคิดเป็นร้อยละ 50-60 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยพื้นที่การให้บริการที่เหมาะสมต่อผู้โดยสาร 1 คนบริเวณที่นั่งคอย อยู่ที่ 1.5-1.7 ตร.ม. และจุดที่ยืนรอควรอยู่ที่ 1.0-1.2 ตร.ม.

โดยท่าอากาศยานทั่วโลกจะได้รับการประเมินจาก IATA ว่าระดับการให้บริการของท่าอากาศยานอยู่ในระดับที่เหมาะสม (Optimum) เกรด C, ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน (Sub-Optimum) เกรด D-E หรือระดับที่ออกแบบไว้เพียงพอและเผื่อไว้แล้ว (Over Design) เกรด A-B รายละเอียดตาม

2.5.2 ปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยาน

(บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2551) ท่าอากาศยานเป็นสิ่งจำเป็นของระบบการขนส่งทางอากาศ เพราะเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางระหว่างขนส่งทางอากาศและทางบก ซึ่งท่าอากาศยานจะต้องให้บริการทั้งสายการบินและผู้ใช้บริการท่าอากาศยานให้ประทับใจ โดยมีปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยานอยู่ 3 ปัจจัย

Passenger Terminal Processor ADRM 9th Edition ADRM 10th Edition		SPACE STANDARDS FOR WAITING AREAS (m ² /pax)			WAITING TIME STANDARDS FOR PROCESSING FACILITIES (Minutes)			WAITING TIME STANDARDS FOR PROCESSING FACILITIES (Minutes)			PROPORTION OF SEATED OCCUPANTS (%)					
		A	B	C	D	E	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
		Over design	Optimum	Suboptimum	Over design	Optimum	Suboptimum	Over design	Optimum	Suboptimum	Over design	Optimum	Suboptimum			
Public Departure Hall		>2.3	2.3	<2.3												
Check-in	Self-Service Boarding Pass / Tagging	>1.8	1.3 - 1.8	<1.3	0	0-2	>2	0	0-2	>3						
	Bag Drop Desk (queue width 1.4 - 1.6 m)	>1.8	1.3 - 1.8	<1.3	0	0-5	>5	Business Class Check-in Desk								
	Check-in Desk (queue width 1.4 - 1.6 m)	>1.8	1.3 - 1.8	<1.3	<10	10-20	>20	First Class Check-in Desk								
Security Checkpoint (queue width: 1.2 m)		>1.2	1.0 - 1.2	<1	<5	5-10	>10	Fast Track								
Emigration (Passport Control) (queue width: 1.2 m)		>1.2	1.0 - 1.2	<1	<5	5-10	>10	Fast Track								
Boarding Gate Lounge	Seating	>1.7	1.5 - 1.7	<1.5												
	Standing	>1.2	1.0 - 1.2	<1							>70%	50%-70% ¹	<50%			
Immigration (Passport Control) (queue width: 1.2 m)		>1.2	1.0 - 1.2	<1	<10	10	>10	<5	5	>5						
Transfers		>1.2	1.0 - 1.2	<1	<5	5	>5	0	0-3	>3						
Baggage Claim Area					First passenger to first bag			First passenger to first bag								
Narrow Body		>1.7	1.5 - 1.7	<1.5	<0	0-15	>15	0	0-15	>15						
Wide Body		>1.7	1.5 - 1.7	<1.5	<0	0-25	>25	n.b. Priority bags to be delivered before Economy								
Public Arrival Hall		>1.7	1.2 - 1.7	<1.2							>20%	15%-20% ¹	<15%			
CIP Lounges		4.0														

¹ The lower limit is only to be considered if extensive F+B seating is provided in the departure lounge, or, concession zone seating available

รูปที่ 2.6 เกณฑ์ของระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Optimum Level of service)

(ที่มา:สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association (IATA))

1. ท่าอากาศยานจะต้องคำนึงถึงขีดความสามารถของตนเอง โดยคำนึงถึงองค์ประกอบการปฏิบัติงานของเขตการบิน การใช้เขตการบิน รูปแบบเขตการบิน องค์ประกอบอาคารสถานี การใช้อาคารสถานี การออกแบบเขตนอกการบิน รูปแบบเขตนอกการบิน ความพอดีของเครื่องบินกับท่าอากาศยาน ความพอดีของผู้ใช้กับท่าอากาศยาน ความพอดีของการลงทุน ฯลฯ

2. สายการบินจะต้องคำนึงถึงความจุของเที่ยวบินในการให้บริการ โดยคำนึงถึงองค์ประกอบการปฏิบัติงานของสายการบิน ลักษณะของเครื่องบิน จำนวนเครื่องบิน อุปสงค์และอุปทานของเที่ยวบิน รูปแบบของเที่ยวบิน ความจุของเที่ยวบิน ตารางการบินและราคา ความพอดีของเครื่องบินกับผู้ใช้บริการ ความพอดีของเครื่องบินกับท่าอากาศยาน ฯลฯ

3. ผู้ใช้บริการจะต้องคำนึงถึงอุปสงค์การเดินทางด้วยเครื่องบิน โดยคำนึงถึงลักษณะของเที่ยวบิน ลักษณะของอาคารสถานี จำนวนผู้ใช้บริการ การออกแบบเขตนอกการบิน รูปแบบของเขตนอกการบิน ความพอดีของผู้ใช้บริการกับเครื่องบิน ความพอดีของผู้ใช้บริการกับท่าอากาศยาน ฯลฯ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยานทั้ง 3 นี้จะส่งผลกระทบต่อเนื่องกันไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด เพื่อความสมดุลดังนี้

1. ท่าอากาศยาน จะต้องคำนึงถึงขีดความสามารถของตนเอง อันได้แก่องค์ประกอบของ อาคารสถานที่ องค์ประกอบของเขตการบิน องค์ประกอบของการปฏิบัติงานของสายการบิน ความพอดี ในการใช้บริการของเครื่องบินและผู้ให้บริการ ความพอดีของการลงทุน การออกแบบเขตนอกการบิน การใช้เขตการบิน รูปแบบเขตการบิน ประเภทของเครื่องบิน เป็นต้น

2. สายการบิน จะต้องคำนึงถึงความของเที่ยวบิน อันได้แก่องค์ประกอบของการปฏิบัติงาน ของตนเอง ความพอดีของผู้โดยสารกับท่าอากาศยาน ประเภทของเครื่องบินที่ใช้บริการลักษณะพิเศษของ เที่ยวบิน ตารางการบินและราคา การใช้เขตการบิน เป็นต้น

3. ผู้ให้บริการ จะต้องคำนึงถึงอุปสงค์การเดินทางอากาศ อันได้แก่ความพอดีของสายการ บินกับท่าอากาศยาน ลักษณะพิเศษของสินค้าและบริการ ลักษณะพิเศษของอาคารสถานที่ในท่าอากาศ ยาน อุปสงค์และอุปทานของเที่ยวบิน เป็นต้น

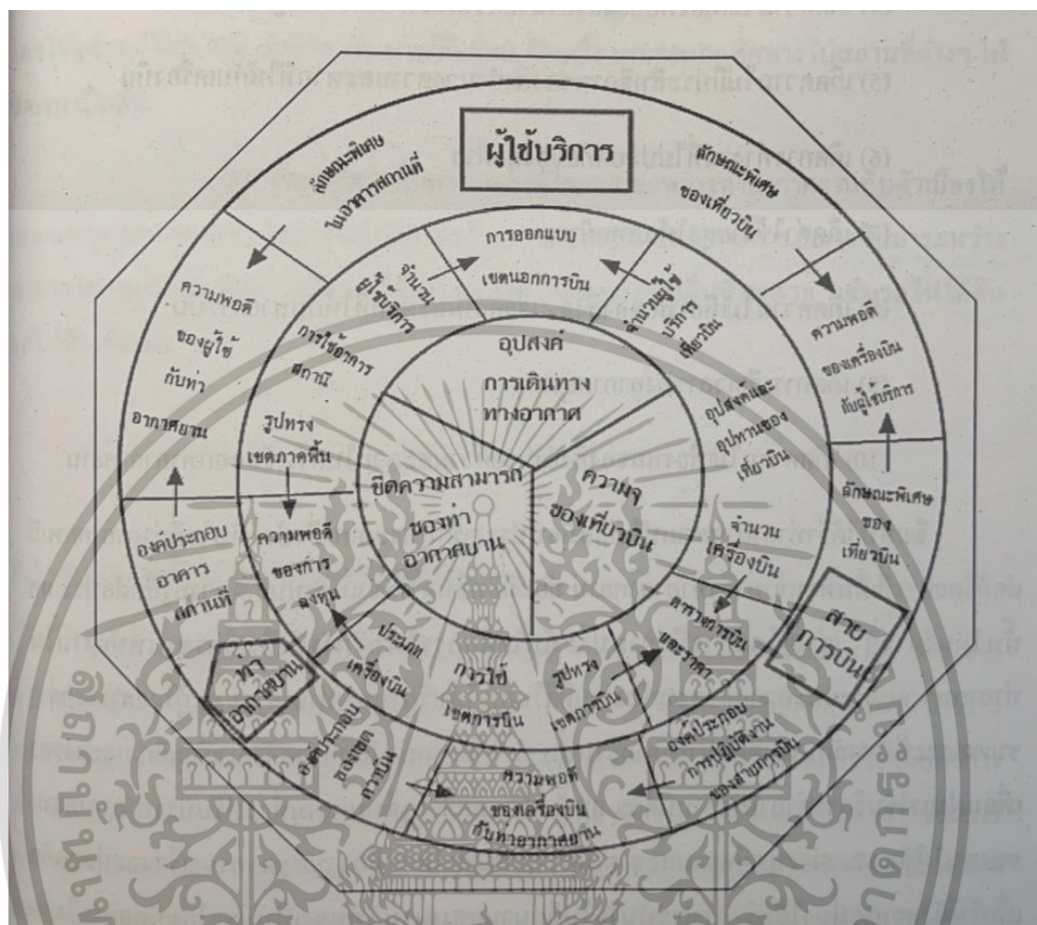
ความสมดุลของปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยานทั้ง 3 แสดงตามรูปที่ 2.7

2.6 ข้อมูลท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.6.1 ความเป็นมา

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ห่างจาก กรุงเทพฯไปทางทิศตะวันออกประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ แปลงที่ดินเป็น สี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้างประมาณ 4 กิโลเมตร ยาวประมาณ 8 กิโลเมตร หรือ 32 ตารางกิโลเมตร ทิศเหนือ อยู่ห่างจากถนนสุขุมวิท 77 (ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง) ประมาณ 800 เมตร ทิศใต้อยู่ห่างจากถนนบางนา- ตราด (หมายเลข 34) ประมาณ 3 กิโลเมตร ทิศตะวันออกจรดคลองหนองงูเห่าและทิศตะวันตกจรด คลองลาดกระบัง

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มขึ้นเนื่องจากท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอน เมือง) (ทตม.) มีข้อจำกัดในการพัฒนาและขยายขีดความสามารถประกอบกับปริมาณจราจรทางอากาศที่ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สอง(ทสภ.) เพื่อ รองรับบริการเจริญเติบโตของธุรกิจการขนส่งทางอากาศและดำรงศักยภาพเป็นศูนย์กลางการขนส่งทาง อากาศของภูมิภาคนี้



รูปที่ 2.7 แสดงความสมดุลของปัจจัยหลักของระบบท่าอากาศยานทั้ง 3 ส่วน

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ.2534 คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่สอง โดยมอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) เป็นผู้ดำเนินการ มีกำหนดการเปิดใช้ท่าอากาศยานแห่งใหม่นี้ในปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ.2000) แต่การดำเนินการโครงการมีความล่าช้าทำให้ท่าอากาศยานแห่งใหม่ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เปิดให้บริการได้เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 โดยรัฐบาลได้ย้าย Schedule Flights ทั้งหมดไปไว้ ณ ทสภ. ส่วน ทดม. ให้บริการเฉพาะ Non-schedule Flights, Chartered Flights และ General Aviation

พ.ศ.2549 กำหนดเปิดให้บริการในวันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดให้บริการแล้ว ก็จะโยกย้ายกิจกรรมด้านการพาณิชย์ทั้งหมดจากสนามบินดอนเมือง ไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองจะใช้เฉพาะในกิจการของกองทัพอากาศตลอดจนพาณิชย์เฉพาะเครื่องบินเที่ยวพิเศษเช่าเหมาลำ เครื่องบินส่วนบุคคล (General Aviation) และเครื่องบินสินค้าทั้งลำต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6.2 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



รูปที่ 2.8 แสดงภาพมุมมองสูงในอดีตของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากข้อมูลบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพอสังเขปมี ดังนี้

1. ทางวิ่ง มีจำนวน 2 เส้น กว้างเส้นละ 60 เมตร ยาว 3,700 เมตร และ 4,000 เมตร มีระยะศูนย์กลางห่างกัน 2,200 เมตร ให้บริการขึ้นลงอากาศยานได้พร้อมกันตลอดเวลาไม่น้อยกว่า 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
2. หลุมจอด รวมจำนวน 120 หลุมจอด แบ่งเป็นการจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด และการจอดระยะไกล 69 หลุมจอด
3. อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่รวมประมาณ 563,000 ตารางเมตร รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วย

3.1 อาคารผู้โดยสารหลัก (Main terminal Building ; MTB)

เป็นอาคารเดี่ยวช่วงกว้างไม่มีเสากลาง ขนาดยาว 444 เมตร กว้าง 111 เมตร สูง 45 เมตร มีพื้นที่ 185,000 ตารางเมตร มีจำนวนชั้นทั้งหมด 7 ชั้น ชั้นใต้ดิน 2 ชั้น ดังนี้

- ชั้นที่ 1 เป็น Bus Lobby
- ชั้นที่ 2 เป็นส่วนบริการผู้โดยสารขาเข้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ชั้นที่ 3 ประกอบด้วยห้องพัสดุโดยสารของสายการบิน มีจุดตรวจค้นอาวุธและวัตถุระเบิด จุดนัดพบ ร้านค้า เคาน์เตอร์บริการต่างๆ และห้อง CIP

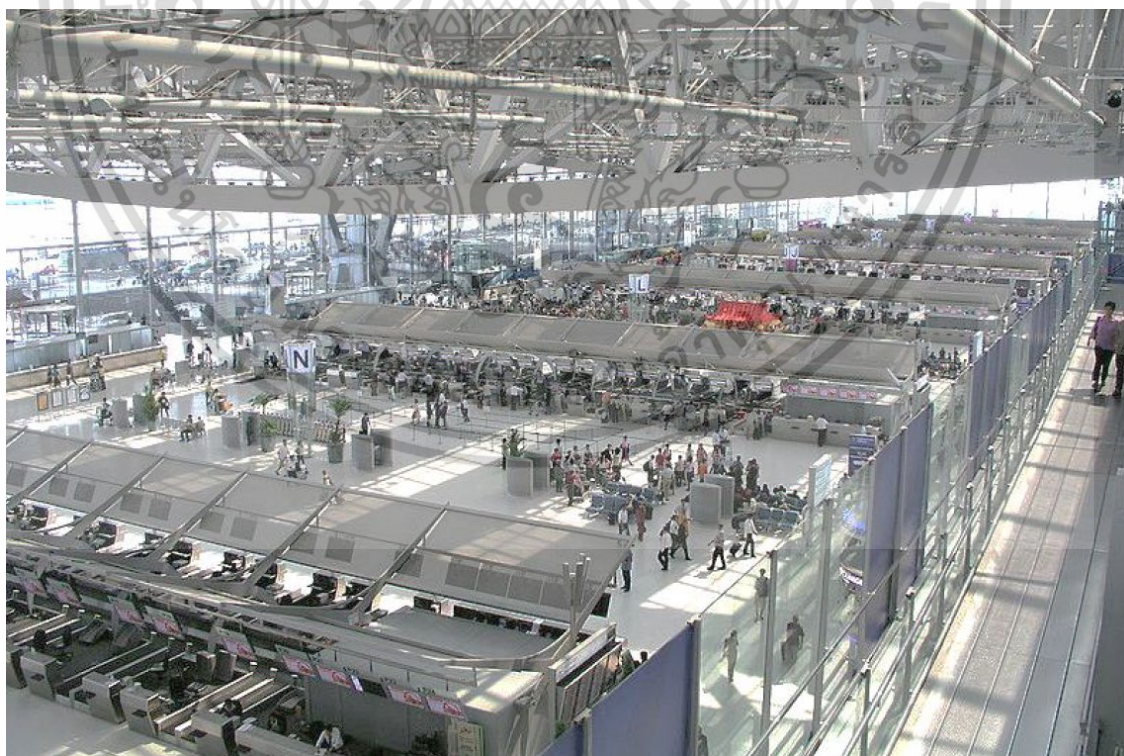
- ชั้นที่ 4 เป็นส่วนบริการผู้โดยสารขาออก ประกอบด้วย พื้นที่บริการผู้โดยสารขาออก ภายในประเทศและระหว่างประเทศ พื้นที่บริการผู้โดยสาร Premium ของสายการบินไทย แอร์เวย์ อินเตอร์เนชั่นแนล จุดตรวจหนังสือเดินทางของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจุดตรวจของสำนักงานศุลกากร ส่วนหนึ่งของสำนักงานส่วนราชการ เคาน์เตอร์ของสายการบิน เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยาน โดยตรงกลางจะมีบันไดเลื่อนขึ้นสู่ภัตตาคาร ชั้น 6

- ชั้นที่ 5 เป็นสำนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ กลุ่มสายการบิน พันธมิตร Star Alliance

- ชั้นที่ 6 เป็นภัตตาคาร ซึ่งมีบันไดเลื่อนขึ้นมาจากชั้น 4

- ชั้นที่ 7 เป็นจุดชมทัศนียภาพ

ส่วนชั้นใช้ดิน มีการแบ่งสัดส่วนเป็นสถานีรถไฟ ชานชาลารถไฟ และมีพื้นที่ของระบบ สายพานลำเลียงกระเป๋าอีกด้วย



รูปที่ 2.9 แสดงภาพภายในอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 อาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse ; CCB)

มี 7 หลัง คือ A,B,C,D,E,F และ G อาคารมีพื้นที่รวม 378,000 ตารางเมตร โดยอาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ใช้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ส่วนอาคารเทียบเครื่องบิน C,D,E,F และ G ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ 270 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน A ใช้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ความยาวประมาณ 432 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 1 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน B ใช้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ความยาวประมาณ 270 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน C มีความยาวประมาณ 459 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 10 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน D มีความยาวประมาณ 909 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 8 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน E มีความยาวประมาณ 459 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 10 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน F มีความยาวประมาณ 270 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน G มีความยาวประมาณ 432 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 5 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 1 ประตู นอกจากนั้นอาคารเทียบเครื่องบินหลังนี้มีส่วนของห้องรับรองพิเศษอยู่ด้วย

4. หอบังคับการบิน สูง 132 เมตร ซึ่งนับเป็นหอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลกปัจจุบัน พร้อมระบบนำร่องที่ทันสมัย

5. อาคารจอดรถ มี 2 อาคารเชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสารสูง 6 ชั้น จอดรถได้รวม 5,000 คัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 2.10 แสดงภาพภายในอาคารเทียบเครื่องบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

6. อาคารคลังสินค้า มีอาคารและลานพื้นที่รวมประมาณ 568,000 ตารางเมตร สำหรับให้บริการแบบปลอดพิธีศุลกากร โดยผู้ประกอบการสามารถทำงานเคลื่อนย้ายและจัดเตรียมหรือสินค้าเพื่อส่งออกหรือนำเข้าภายในพื้นที่ที่กำหนดได้ตลอด 24 ชั่วโมง รองรับสินค้าได้ 1.46 ล้านตันต่อปี มีหลุมจอดอากาศยานขนาดใหญ่ 15 หลุมจอด มีอุโมงค์สำหรับรถยนต์เชื่อมต่ออาคารทั้ง 2 อาคารเพื่อให้เกิดความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า

7. ส่วนโภชนาการ เป็นอาคาร 3 หลัง ผลิตอาหารสำหรับสายการบินได้วันละ 65,000 ชุด

8. ส่วนซ่อมบำรุงอากาศยาน มีโรงซ่อม 4 โรง แต่ละโรงจอดอากาศยานขนาดใหญ่ได้ 2 ลำ และมีลานจอดอากาศยานได้อีก 12 ลำ

9. ถนนภายใน เป็นถนนขนาดตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป เชื่อมอาคารต่างๆภายในท่าอากาศยาน ความยาวรวม 36 กิโลเมตร และมีลานจอดรถ 3,500 คัน ถนนเข้าท่าอากาศยานมีทางเข้า-ออก 5 ทางดังนี้

9.1 ทิศเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่อง จราจรจากมอเตอร์เวย์กรุงเทพ-ชลบุรี เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9.2 ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 6 ช่องทางจราจร เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้าและถนนกิ่งแก้ว

9.3 ทิศใต้เป็นถนนระดับพื้นราบขนาด 4 ถึง 8 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนบางนา-ตราด

9.4 ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนระดับพื้นราบขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช

9.5 ทิศตะวันตกเป็นถนนยกระดับพื้นราบขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว

10. ระบบสาธารณูปโภค มีดังนี้คือ

10.1 ระบบป้องกันน้ำท่วม มีการสร้างเขื่อนดินสูง 3.5 เมตร กว้าง 70 เมตรโดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และมีอ่างเก็บน้ำภายใน 6 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับน้ำได้ 3.2 ล้านลูกบาศก์เมตร

10.2 ระบบน้ำประปา เชื่อมต่อกับระบบประปาของการประปานครหลวง และมีถังน้ำประปาสำรองขนาด 40,000 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งสามารถสำรองน้ำประปาไว้ใช้ได้ 2 วัน

10.3 สถานีแปลงไฟฟ้าย่อยเป็นสถานีแปลงไฟฟ้าเพื่อลดแรงดันไฟฟ้าจาก 115 กิโลโวลต์ ให้เหลือ 24 กิโลโวลต์ มีจำนวน 2 สถานี เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้แก่ทุกระบบภายในท่าอากาศยาน

10.4 ระบบบำบัดน้ำเสีย สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 16,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

10.5 ระบบจัดเก็บกากของเสียสามารถกำจัดกากของเสียได้ประมาณ 100 ตันต่อวัน

11. ระบบอื่นๆ มีดังนี้คือ

11.1 ระบบโภชนาการ สามารถผลิตอาหารให้แก่สายการบินต่างๆ ได้ 100000 ชุดต่อวัน

11.2 โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 2 โรง สามารถจอดอากาศยานขนาดใหญ่ เช่น แอร์บัส เอ 380 ได้

11.3 ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ มีหอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลก (132.2 เมตร) ที่พร้อมไปด้วยระบบวิทยุสื่อสารการบิน ระบบติดตามอากาศยานเขตประชิดสนามบินและระบบติดตามอากาศยานภาคพื้นดิน รวมทั้งระบบนำร่องอากาศยานที่ทันสมัย

11.4 โรงแรมตั้งอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ในระยะแรกมีจำนวน 600ห้อง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

2.7 นวัตกรรมการแก้ปัญหาความคับคั่งของกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

ผู้ศึกษาได้ทำการสืบค้นข้อมูลจากต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรมที่นำมาช่วยกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศซึ่งช่วยให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายในการเข้ารับบริการมากขึ้น โดยสามารถแบ่งกลุ่มนวัตกรรม ดังนี้

2.7.1 ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์

(Kasper Hounsgaard, 2024) ในอนาคต ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์มีบทบาทสำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ความปลอดภัย และประสบการณ์โดยรวมของผู้โดยสารทั้งระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์แพร่หลายมากขึ้นในสนามบินสมัยใหม่ และสามารถพบเห็นได้ในพื้นที่ต่างๆ เช่น

1. การคัดกรองความปลอดภัย: สนามบินทั่วโลกกำลังปรับใช้ระบบรักษาความปลอดภัยอัตโนมัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบความปลอดภัย รวมถึงเครื่องสแกนร่างกายช่วยลดความจำเป็นในการใช้เจ้าหน้าที่ที่ตรวจค้นสัมภาระร่างกาย เช่นเดียวกับภาคสแกนอัตโนมัติที่จุดตรวจรักษาความปลอดภัย
2. การเช็คอินและการฝากสัมภาระ: ระบบบริการตนเองทั่วไปสำหรับการเช็คอินและจุดโหลดสัมภาระอัตโนมัติใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการสแกนหนังสือเดินทาง พิมพ์บัตรผ่านขึ้นเครื่อง และแท็กสัมภาระ สิ่งนี้จะช่วยลดเวลารอและปรับปรุงกระบวนการเช็คอินได้อย่างมาก
3. การจัดการสัมภาระ: ระบบหุ่นยนต์ขั้นสูงที่สามารถคัดแยก บรรจุ และขนกระเป๋าได้รวดเร็วและแม่นยำกว่าการจัดการด้วยมือ ถูกนำมาใช้เพื่อการจัดการสัมภาระปรับปรุงประสิทธิภาพ และลดโอกาสที่กระเป๋าจะถูกจัดการอย่างไม่ถูกต้องหรือสูญหาย
4. การทำความสะอาดและฆ่าเชื้อ: สนามบินเริ่มใช้หุ่นยนต์ในการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อห้องน้ำและพื้นที่สาธารณะ หุ่นยนต์เหล่านี้จะติดตั้งไฟยูวีหรือเครื่องพ่นยาฆ่าเชื้อ สามารถทำงานโดยอัตโนมัติ จึงมั่นใจได้ว่าจะมีการทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอและทั่วถึง

(Rachael Harper, 2019) เนื่องจากการท่องเที่ยวในญี่ปุ่นคาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ท่าอากาศยานนานาชาตินาริตะจึงได้ตัดสินใจตอบสนองความต้องการที่หลากหลายของลูกค้าทั่ว

โลกด้วยการเปิดตัว 'สนามบินอัจฉริยะ' ในปี 2563 โครงการริเริ่มนี้จะมีการไหลดสัมภาระแบบบริการตนเองและเทคโนโลยีจดจำใบหน้าเพื่อลดระยะเวลาในการขึ้นเครื่องบิน รวมถึงการปรับปรุงห้องรับรองผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจบางแห่ง โดยผู้โดยสารจะสามารถตรวจสอบสัมภาระได้อย่างราบรื่นผ่านระบบไหลดสัมภาระด้วยตนเองที่สนามบินนาริตะ ผู้โดยสารจะได้รับเชิญให้เช็คอินผ่านเครื่องคือสก์ของสนามบินและพิมพ์แท็กสัมภาระของตนเอง เมื่อเสร็จแล้ว ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระและมุ่งหน้าไปยังประตูขึ้นเครื่องได้

ระบบไหลดสัมภาระแบบบริการตนเองได้รับการทดสอบและทดสอบการปฏิบัติงานในอาคารผู้โดยสาร 1 ปีกเหนือของสนามบิน และคาดว่าจะช่วยลดเวลาการรอของผู้โดยสารได้อย่างมาก และบรรเทาความแออัดรอบๆ เคาน์เตอร์เช็คอิน สนามบินกล่าว จากการทดลองดังกล่าว จะมีการวางอุปกรณ์ขนส่งสัมภาระแบบบริการตนเองจำนวน 72 เครื่องไว้ในอาคารผู้โดยสารทุกแห่งก่อนการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกและพาราลิมปิกที่โตเกียว 2020 จากการเริ่มการติดตั้งหน่วยไหลดสัมภาระแบบบริการตนเองอย่างเต็มรูปแบบ โซนเช็คอินอัจฉริยะจะถูกสร้างขึ้นสำหรับผู้เช็คอินแบบบริการตนเองและหน่วยไหลดสัมภาระแบบบริการตนเอง ป้ายข้อมูลจะได้รับการอัปเดตเพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรของผู้โดยสาร และสายการบินจะได้รับการส่งเสริมให้ใช้ทรัพยากรบุคลากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

สนามบินได้กล่าวว่าโครงการเช็คอินอัจฉริยะแบบใหม่จะส่งผลให้เวลาเข้าคิวสั้นลงและไหลดสัมภาระได้เร็วขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารและสัมภาระออกเดินทางจากสนามบินได้อย่างราบรื่นและปราศจากความเครียด บริการเทคโนโลยีจดจำใบหน้าด้วย One ID จะดำเนินการที่สนามบินนาริตะในฤดูใบไม้ผลิปี 2020 ในระหว่างขั้นตอนการเช็คอินครั้งแรก ผู้โดยสารจะมีตัวเลือกในการลงทะเบียนรูปถ่ายของตน

เมื่อเสร็จแล้ว ผู้โดยสารสามารถดำเนินการผ่านการรักษาความปลอดภัยและขึ้นเครื่องบินได้โดยไม่ต้องแสดงเอกสารการเดินทาง ในฐานะสนามบินแห่งแรกในญี่ปุ่นที่แนะนำระบบ สนามบินนาริตะกล่าวว่ารูปแบบการขึ้นเครื่องที่เป็นนวัตกรรมใหม่นี้จะช่วยให้มั่นใจได้ถึงประสบการณ์สนามบินที่ราบรื่นยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ด้วยการใช้ระบบจดจำใบหน้าล้ำสมัยที่สุด จะช่วยปรับปรุงความแม่นยำในการรับรองความถูกต้องของผู้โดยสาร และปรับปรุงความปลอดภัยในโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินและสนามบิน

ตั้งแต่ต้นปี 2019 ห้องรับรองของ Japan Airlines (JAL) ก็ได้รับการปรับปรุงใหม่ที่สนามบินนาริตะเช่นกัน มีการออกแบบสไตล์ญี่ปุ่นสมัยใหม่ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการปรนนิบัติก่อนออกเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(JEAN CARMELA LIM, 2023) ในปี 2010 การสำรวจของ CNN แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารกลัวการถอดรองเท้าที่จู้จุกจิกความปลอดภัยสนามบินมากที่สุด แม้ว่าการสำรวจจะมีมานานกว่าทศวรรษแล้ว แต่ผู้โดยสารในปี 2565 ยังคงพบว่าการตบเบา ๆ และการถอดรองเท้าที่จู้จุกจิกความปลอดภัยที่สนามบินเป็นประสบการณ์ที่น่าอับอาย ห้องปฏิบัติการแห่งชาติแปซิฟิกตะวันตกเฉียงเหนือของกระทรวงพลังงานสหรัฐฯ (PNNL) ได้ออกใบอนุญาตเทคโนโลยีสำหรับเครื่องสแกนรองเท้าที่พัฒนาขึ้นในปี 2021 ให้กับ Liberty Defence Holdings บริษัทตรวจจับอาวุธแบบปกปิดซึ่งตั้งอยู่ในจอร์เจีย ตามที่นักพัฒนาระบุว่า เครื่องสแกนช่วยให้สามารถคัดกรองรองเท้าได้โดยไม่ต้องให้ผู้โดยสารถอดออก เครื่องสแกนคลื่นมิลลิเมตรใช้การถ่ายภาพขั้นสูงเพื่อตรวจจับวัตถุที่ซ่อนอยู่ในรองเท้า ผู้โดยสารจะถูกขอให้เหยียบบนแท่นถ่ายภาพขนาดต่ำเป็นเวลาสองวินาที ในขณะที่คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าสร้างภาพรองเท้าของพวกเขา PNNL กล่าวว่าเครื่องสแกนรองเท้าสามารถปรับปรุงเวลารอที่ซุ้มรักษาความปลอดภัยได้มากถึง 15% ถึง 20% โดยกำจัดเวลาที่ผู้เดินทางใช้ในการถอดรองเท้า

(Lily Girma, 2024) กล่าวถึงการคัดกรองความปลอดภัยแบบบริการตนเอง วิธีการทำงานให้ลองนึกภาพการดำเนินกระบวนการคัดกรองความปลอดภัยโดยไม่ต้องโต้ตอบกับตัวแทน นักเดินทางที่เดินทาง โดยมีการตรวจสอบ ผู้โดยสารจะเข้าถึงช่องทางบริการตนเองผ่าน การตรวจสอบรหัสดิจิทัลจะเปิดประตูให้เข้าถึงได้ การเคลื่อนไหวของคุณจะถูกตรวจสอบจากระยะไกลขณะที่คุณถูกติดตามโดยกล้องที่เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของเครื่องตรวจจับโลหะ เช่นเดียวกับที่ซูเปอร์มาร์เก็ต คุณวางสิ่งของต่างๆ เช่น กระเป๋าถือและโทรศัพท์ไว้บนสายพานลำเลียง หากตรวจพบสิ่งใดในกระเป๋าของคุณ หน้าจอวิดีโอที่ทำงานเกือบเหมือนกระจกจะแสดงให้คุณเห็นว่าอยู่ที่ไหน เมื่อทุกอย่างเรียบร้อยดี คุณจะเห็นข้อความสีเขียว และประตูทางออกอัตโนมัติจะเปิดออกและให้คุณออกไปหาประตูของคุณ หากจำเป็นต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติม ข้อความสีแดงจะปรากฏขึ้น และคุณจะได้รับ การตรวจคัดกรองเพิ่มเติมโดยเจ้าหน้าที่ คำแนะนำจะถูกฉายแบบเรียลไทม์ ปุ่มช่วยเหลือสามารถเรียกเจ้าหน้าที่ ได้หากต้องการความช่วยเหลือทันที

2.7.2 การจดจำอัตลักษณ์ส่วนบุคคล

(EASIER was chosen by AENA, the main airport operator in Spain, to be part of an innovative biometric passenger experience pilot project. , 2021) สนามบิน Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ทดสอบการจดจำใบหน้าในทุกขั้นตอนของขั้นตอนการขึ้นเครื่อง ซึ่งเป็นเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์ของสนามบินที่จะเปลี่ยนแปลงการเดินทางด้วยเครื่องบินไปอย่าง

สิ้นเชิงเปิดตัวเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2021 โดย AENA สายการบิน Vueling และกลุ่มบริษัทเทคโนโลยีที่ประกอบด้วย EASIER, IDEMIA, Indra และ Mobbeel โครงการนี้ประกอบด้วยการมอบประสบการณ์ไร้สัมผัสที่สมบูรณ์แบบ ตั้งแต่การเช็คอินไปจนถึงการขึ้นเครื่อง

โครงการนี้เป็นโครงการแรกในยุโรปและรวมขั้นตอนทั้งหมดของผู้โดยสารในสนามบินไว้ในกระบวนการเดียว รวมถึงการเช็คอินด้วยไบโอเมตริกซ์ที่ผู้บริการตนเอง จุดมุ่งหมายคือเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังเครื่องบินได้ตลอดการเดินทางโดยไม่ต้องแสดงเอกสารประจำตัวหลายครั้ง ด้วยเทคโนโลยีการจดจำใบหน้า อุปกรณ์ระบบไบโอเมตริกซ์จะถูกติดตั้งในพื้นที่เช็คอิน เช่นเดียวกับที่ทางเข้าจุดตรวจรักษาความปลอดภัยและประตูขึ้นเครื่อง ซึ่งข้อมูลไบโอเมตริกซ์ของผู้โดยสารจะได้รับการตรวจสอบ ในโครงการนี้ EASIER ได้รวมอุปกรณ์ไบโอเมตริกซ์ไว้ในฮาร์ดแวร์และมิดเดิลแวร์ ซึ่งประกอบด้วยตู้เช็คอิน EASIER919 และประตูขึ้นเครื่อง SkyLane นวัตกรรมนี้ช่วยปรับปรุงกระบวนการและเพิ่มความปลอดภัยตั้งแต่การเช็คอินออนไลน์ไปจนถึงการขึ้นเครื่อง การตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารด้วยข้อมูลไบโอเมตริกซ์จะดำเนินการเพียงครั้งเดียวในระหว่างนักบิน และผู้โดยสารอาจยินยอมให้ใช้เอกสารดังกล่าวในเที่ยวบินถัดไป

(JEAN CARMELA LIM, 2023) เทคโนโลยีไบโอเมตริกซ์มีมาตั้งแต่ปี 1969 โดยสำนักงานสืบสวนกลางแห่งสหรัฐอเมริกา (FBI) ผลักดันให้ใช้การระบุลายนิ้วมืออัตโนมัติ เครื่องสแกนลายนิ้วมือเครื่องแรกเปิดตัวในปี 1975 และในปี 1990 และ 2000 การรับรองความถูกต้องด้านความปลอดภัยด้วยไบโอเมตริกซ์ถือเป็นเรื่องปกติในบริษัทและสถาบันต่างๆ ในปี พ.ศ. 2544 กฎหมายของสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้ใช้ข้อมูลไบโอเมตริกซ์ที่สนามบินเพื่อเข้าและออกหลังเหตุโจมตี 9/11 ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาการใช้ไบโอเมตริกซ์ โดยเฉพาะการสแกนมือและลายนิ้วมือ ถูกนำมาใช้กันอย่างแพร่หลายในสนามบินทั่วโลก ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดได้เร่งการพัฒนาการยืนยันตัวตนด้วยไบโอเมตริกแบบไม่สัมผัส เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ที่ถูกสุขลักษณะและราบรื่นยิ่งขึ้น การสำรวจผู้โดยสารทั่วโลกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในปี 2021 แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสาร 73% ยินดีแบ่งปันข้อมูลไบโอเมตริกซ์เพื่อปรับปรุงกระบวนการในสนามบิน (เพิ่มขึ้นจาก 46% ในปี 2019)

จากรายงานของ Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (SITA) 2021 Air Transport IT Insights พบว่าเกือบหนึ่งในสี่ของสนามบินทั่วโลกเริ่มลงทุนในโซลูชันไบโอเมตริกซ์ และการลงทุนของสายการบินในการขึ้นเครื่องด้วยไบโอเมตริกซ์ก็คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 60% ภายในปี 2024 สายการบินที่มีชื่อเสียงสองแห่งที่ใช้ไบโอเมตริกแบบไร้สัมผัสสำหรับการประมวลผล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้โดยสาร ได้แก่ สายการบินเอมิเรตส์และบริติชแอร์เวย์ แนวทางการใช้ไบโอเมตริกซ์ของสายการบินเอมิเรตส์ที่สนามบินนานาชาติดูไบ (DXB) เปิดตัวในเดือนตุลาคม 2020 และเปิดให้ผู้โดยสารของเอมิเรตส์ที่เดินทางจากและผ่านสนามบิน DXB ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565 บริติชแอร์เวย์ได้เปิดตัว "การทดลองเทคโนโลยีอัจฉริยะ" โดยให้ผู้โดยสารกลุ่มหนึ่งได้รับเชิญให้สแกนใบหน้า หนังสือเดินทาง และบอร์ดดิ้งพาสบนสมาร์ตโฟนหรือแท็บเล็ตก่อนการเดินทาง ข้อมูลถูกเก็บไว้อย่างปลอดภัย เมื่อผู้โดยสารทดลองมาถึงอาคารผู้โดยสาร 5 ในลอนดอนฮีทโธรว์ กล้อง Smart Bio-Pod จะยืนยันตัวตนภายในเวลาไม่ถึงสามวินาที ช่วยให้พวกเขาเก็บหนังสือเดินทางไว้ในกระเป๋าได้อย่างปลอดภัยจนกว่าจะถึงจุดหมายปลายทาง

(Kasper Hounsgaard, 2024) เทคโนโลยีจดจำอัตลักษณ์ส่วนบุคคลมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ในฐานะเทคโนโลยีสนามบิน ไบโอเมตริกซ์มีศักยภาพอย่างมากในการสร้างประสบการณ์ผู้โดยสารที่ปลอดภัย ราบรื่นยิ่งขึ้น และไร้การสัมผัส เทคโนโลยีนี้สะดวก ปรับขนาดได้ และคุ้มค่า ทำให้ไบโอเมตริกซ์เป็นเทรนด์เทคโนโลยีสนามบินที่ต้องจับตามอง

1. การจดจำใบหน้า: สนามบินต่างๆ หันมาใช้เทคโนโลยีการจดจำใบหน้ามากขึ้นในการตรวจสอบตัวตนที่จุดตรวจ เช่น การเช็คอิน จุดตรวจรักษาความปลอดภัย และการขึ้นเครื่อง เทคโนโลยีไบโอเมตริกซ์นี้ทำให้สามารถเปรียบเทียบลักษณะใบหน้าของผู้โดยสารกับภาพถ่ายในหนังสือเดินทางหรือเอกสารประจำตัวอื่น ๆ
2. การจดจำม่านตา: ความก้าวหน้าล่าสุดในการจดจำม่านตาทำให้เทคโนโลยีนี้เร็วขึ้นและเชื่อถือได้มากขึ้นเนื่องจากความแม่นยำสูงและมีลักษณะไร้การสัมผัส การจดจำม่านตาจึงแพร่หลายมากขึ้นในสนามบิน
3. บัตรผ่านขึ้นเครื่องแบบไบโอเมตริกซ์: สนามบินและสายการบินบางแห่งกำลังทดลองใช้บัตรผ่านขึ้นเครื่องแบบไบโอเมตริกซ์ ตัวอย่างเช่น Delta Air Lines ได้สร้างพื้นที่วางสัมภาระโดยเฉพาะสำหรับลูกค้าในสนามบินหลายแห่งในสหรัฐอเมริกา สมาชิก Delta SkyMiles ที่เป็นใช้แอป Fly Delta เพื่อฝากกระเป๋า ผ่านจุดตรวจรักษาความปลอดภัย และขึ้นเครื่องบินโดยใช้เพียงข้อมูลประจำตัวดิจิทัลเท่านั้น
4. บุคลากรอุปกรณ์มือถือ: ขณะนี้ระบบไบโอเมตริกซ์จำนวนมากทำงานร่วมกับอุปกรณ์มือถือได้อย่างราบรื่น ช่วยให้ผู้โดยสารสามารถจัดเก็บข้อมูลไบโอเมตริกซ์ไว้ในโทรศัพท์เพื่อใช้ในจุดตรวจสอบต่างๆ สิ่งนี้ช่วยเพิ่มความสะดวกสบายและสามารถช่วยปรับปรุงประสบการณ์ของผู้โดยสารได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. หลังจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 คำสั่งให้สวมอุปกรณ์ปิดคลุมใบหน้าในอาคารผู้โดยสารของสนามบินทำให้เกิดความท้าทายใหม่สำหรับผู้จำหน่ายเทคโนโลยีไบโอเมตริกซ์ ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบที่สนามบินได้โดยไม่ต้องถอดหน้ากากอนามัย

(Lily Girma, 2024) การติดแท็กและการส่งคืนสัมภาระที่โหลดใต้ท้องเครื่องกำลังลดลง เหลือเพียงการสแกนใบหน้าแบบง่ายๆ เช่นเดียวกับการยืนยันตัวตนของคุณก่อนการรักษาความปลอดภัย นั่นหมายความว่าไม่ต้องแสดงบัตรประจำตัวและบัตรผ่านขึ้นเครื่องของคุณต่อเจ้าหน้าที่ที่เคาน์เตอร์และหน้าคิวรักษาความปลอดภัยอีกต่อไป คุณจะยิ้มให้กล้องตัวเล็กกว่าที่คุณกำลังถ่ายรูปติดบัตรที่อาคารสำนักงานของบริษัท และซอฟต์แวร์ของสายการบินจะสแกนภาพเพื่อยืนยันตัวตนของคุณกับฐานข้อมูลระบบนี้ ถูกใช้ที่สนามบินนานาชาติ Hartsfield-Jackson Atlanta (ATL), สนามบิน Detroit Metropolitan Wayne County (DTW), สนามบินนานาชาติ John F. Kennedy (JFK) และ LaGuardia ในนิวยอร์ก (LGA), สนามบินนานาชาติ Los Angeles (LAX), ดูไบ สนามบินนานาชาติ (DXB) สนามบินนานาชาติปักกิ่ง (PEK) และสนามบินแฟรงก์เฟิร์ต (FRA)

2.7.3 การจองคิวล่วงหน้า

(Lily Girma, 2024) การจองร้านอาหารจะไม่ต้องรอที่บาร์ เช่นเดียวกับสายตรวจรักษาความปลอดภัยของสนามบิน โดยสนามบินหลายแห่งแนะนำการจองทางออนไลน์เพื่อช่วยให้คุณหลีกเลี่ยงการรอคิวที่จุดตรวจ รายละเอียดแตกต่างกัน สนามบินบางแห่งให้คุณจองล่วงหน้าได้สามวันก่อนเที่ยวบิน ส่วนสนามบินบางแห่งเปิดให้จองล่วงหน้าหนึ่งสัปดาห์ ส่วนใหญ่จะมีหน้าต่างมาถึงซึ่งใช้เวลาประมาณ 20 ถึง 30 นาที เพื่อให้คุณมีพื้นที่ว่างเล็กน้อย

(Kasper Hounsgaard, 2024) การใช้เทคโนโลยีเข้าคิวเสมือนจริงจึงเป็นเทคโนโลยีสนามบินที่ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปฏิวัติวิธีการรอคิวของผู้คนที่สนามบินการใช้เทคโนโลยีเข้าคิวเสมือนจริงจะจัดการความต้องการของผู้โดยสารโดยการสร้างเส้นหรือพื้นที่เสมือนสำหรับผู้โดยสารสามารถจัดการได้หลายวิธี ขึ้นอยู่กับการใช้งาน ได้แก่ ผ่านแอป, ผ่านโทรศัพท์, ผ่านทางอีเมล, ผ่านทางเว็บไซต์ของสายการบิน, ผ่านทาง SMS เทคโนโลยีนี้ช่วยให้ผู้โดยสารจองช่องล่วงหน้าได้ โดยทั่วไปช่องบริการปกติจะมีให้บริการในช่วงเวลาประมาณ 15 นาที เมื่อจองช่องเสมือนแล้ว ผู้โดยสารจะได้รับการยืนยันและรหัส QR ทางอีเมล จากนั้นผู้โดยสารสามารถใช้รหัส QR เพื่อตรวจสอบช่องของตนที่จุดสัมผัส

เพื่อให้สามารถปล่อยให้ผู้โดยสารผ่านช่องทางหรือจุดตรวจเฉพาะได้ ทำให้สนามบินสามารถลดเวลารอ และเพิ่มความพึงพอใจของผู้โดยสารตลอดการเดินทางได้

(Aeroporti di Roma (ADR), 2024) พันธมิตรองค์กรของ FTE Digital, Innovation & Startup Hub - ได้เปิดตัว 'Airport in the City' ซึ่งเป็นบริการเช็คอินและส่งสัมภาระใหม่ที่สถานี Termini ในใจกลางกรุงโรม นักเดินทางสามารถเช็คอินเที่ยวบินและส่งสัมภาระได้ฟรี จากนั้นรับสัมภาระที่จุดหมายปลายทางโดยตรง สำหรับช่วงทดลองใช้งานเบื้องต้น จะมีให้บริการสำหรับผู้โดยสารของ ITA Airways ที่ออกเดินทางจากสนามบิน Fiumicino ในวันเดียวกัน

2.7.4 ซอฟต์แวร์การจัดการสนามบิน

(Airports Council International, 2024) รางวัลผู้ชนะนวัตกรรมและเทคโนโลยีในด้านการบริหารจัดการสนามบินเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับซอฟต์แวร์การจัดการสนามบินปี 2023 ได้แก่ Incheon International Airport ที่เสนอโครงการบริการบนพื้นฐาน metaverse ที่เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ช่วยให้ผู้โดยสารเพลิดเพลินไปกับสนามบินอินชอนได้อย่างง่ายดาย ชาญฉลาด และสะดวกสบาย XR Metaverse ของสนามบินอินชอนประกอบด้วยสภาพแวดล้อม metaverse เชิงพื้นที่ 3 มิติที่ให้บริการค้นหาเส้นทางภายในอาคารผู้โดยสารจริง (T1, T2 และอาคารเทียบเครื่องบิน) ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1.4 ล้านตารางเมตร ขึ้นอยู่กับข้อมูลเชิงพื้นที่ 3 มิติและเทคโนโลยีความเป็นจริงเสริม (AR) และนำเสนอประสบการณ์เสมือนจริงของสนามบินอินชอนโดยใช้เทคโนโลยี VR นอกจากนี้ ระบบนำทางภายในอาคารที่ใช้ AR ยังช่วยให้ผู้ใช้เยี่ยมชมสนามบินเวอร์ชันดิจิทัลได้จากที่บ้าน และรับข้อมูลที่จำเป็นโดยสัมผัสประสบการณ์สิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการต่างๆ ภายในสนามบินแบบเสมือนจริง

(Kasper Hounsgaard, 2024) ในหลายปีที่ผ่านมาได้มีการพัฒนาระบบการจัดการสนามบินเป็นแพลตฟอร์มดิจิทัลเฉพาะทางที่ออกแบบมาเพื่อทำให้การปฏิบัติงานหลักของสนามบินเป็นอัตโนมัติและปรับปรุงประสิทธิภาพ เช่น การเช็คอิน สัมภาระ การรักษาความปลอดภัย จุดยืนและประตูขึ้นเครื่อง และการตรวจคนเข้าเมือง ด้วยซอฟต์แวร์ที่เหมาะสม นักวิเคราะห์สนามบินและผู้ปฏิบัติงานสามารถใช้ข้อมูลเกี่ยวกับการไหลเวียนของผู้โดยสาร ปริมาณสัมภาระ การเคลื่อนย้ายเครื่องบิน และอื่นๆ อีกมากมายเพื่อปรับปรุงจุดสัมผัสที่สำคัญทั่วทั้งสนามบิน

อย่างไรก็ตาม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในสนามบินสมัยใหม่ การใช้ซอฟต์แวร์การจัดการสนามบินยังไม่เพียงพอ เพื่อให้สนามบินได้รับประโยชน์สูงสุดจากผลลัพธ์นี้การปฏิบัติงานหลักจะไม่สามารถดำเนินการแบบเดียวได้อีกต่อไปแต่จะต้องเชื่อมโยงกัน

จากข้อมูลข้างต้น สิ่งนี้ช่วยให้คุณจัดการการดำเนินงานของคุณได้ดียิ่งขึ้น ตั้งแต่การคาดการณ์และการวางแผนไปจนถึงปฏิบัติงานและการปรับเปลี่ยนแบบเรียลไทม์ เพื่อสร้างผลลัพธ์ที่เหมาะสมกับความต้องการเฉพาะของสนามบินแต่ละแห่งได้อย่างสมบูรณ์แบบ ทุกโมดูลสามารถเชื่อมต่อได้ ทำให้ง่ายต่อการคาดการณ์ ทำความเข้าใจ และวางแผนการไหลของผู้โดยสาร สัมภาระ และเครื่องบินทั่วทั้งสนามบิน เราเรียกวิธีการทำงานนี้ว่า Connected Operations และเราเชื่อว่าเป็นอนาคตของเทคโนโลยีสนามบิน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การเก็บข้อมูล

ในการดำเนินการศึกษานี้เป็นการศึกษาเพื่อสำรวจหาข้อเท็จจริงของปัญหาและศึกษาวิธีการแก้ไข ปัญหา โดยเน้นเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่สามารถให้ข้อมูลได้อย่างถูกต้องและเป็นความจริง ทำการศึกษาโดยการรวบรวมข้อมูลจัดเก็บเฉพาะข้อมูลที่เกิดขึ้นภายในครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และการรวบรวมข้อมูลในส่วนทัศนคติ ความคิดเห็นของความสำคัญของปัญหาโดยการสัมภาษณ์ เพื่อให้ได้รายละเอียดที่ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งสามารถแบ่งรายละเอียดขั้นตอนได้ดังนี้

3.1 รูปแบบของการศึกษา

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นระเบียบวิธีศึกษาที่ใช้ในการแสวงหาความรู้ความจริงเชิงประจักษ์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีหรือระบบใดๆ ที่มีขอบเขตเฉพาะเจาะจง ณ ช่วงเวลานั้นๆ เน้นทำความเข้าใจปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างละเอียดเจาะลึก (In-Depth Study) และเป็นองค์รวม (Holistic) โดยผู้ศึกษาจะต้องเข้าไปศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามในสภาพแวดล้อมจริง มิได้มีการควบคุมตัวแปรใดๆ เช่นเดียวกับวิธีศึกษาเชิงการทดลอง (Experimental Research) และนำความรู้ความจริงที่ได้มาวิเคราะห์และตีความหมาย เพื่อให้ได้คำตอบที่ครอบคลุมในสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ อันนำไปสู่การค้นหานโยบายพัฒนาและแก้ไขปัญห (บุษกร เชี่ยวจินตาทานต์ , 2561) อีกทั้งการวิจัยกรณีศึกษาเน้นการนำเอาเรื่องที่เกิดขึ้นจริงคือการนำข้อมูลจริงเท่านั้นมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับทฤษฎีที่มีอยู่เพื่อหาคำตอบอีกด้วย (ดิชพงศ์ พงศ์ภักทรชัย , 2556)

สุภางค์ จันทวานิช (2554) ยังกล่าวอีกว่า การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) นั้น เป็นการแสวงหาความรู้โดยการพิจารณาปรากฏการณ์สังคมจากสภาพแวดล้อมตามความจริงในทุกมิติสนใจ ข้อมูลด้านความรู้สึกนึกคิด การให้ความหมายหรือคุณค่ากับสิ่งต่างๆ ตลอดจนค่านิยม พฤติกรรมหรือ อุดมการณ์ของบุคคล เน้นการเข้าไปสัมผัสกับข้อมูลหรือปรากฏการณ์โดยตรง มักใช้เวลานานในการศึกษา ติดตามระยะยาว ไม่เน้นการใช้สถิติตัวเลขในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การสังเกตและการสัมภาษณ์เป็นวิธีหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลโดยการตีความและสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (inductive)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นไปที่ การศึกษาปัญหาความคับคั่งบริเวณจุดตรวจหนังสือเดินทางขาออก ระหว่างประเทศ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร (MTB) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยได้แบ่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาตามแหล่งที่มาข้อมูลได้ 2 ส่วน ดังนี้

3.2.1 ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research)

1. รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2549 - 2566
2. รายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562
3. เอกสารข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออก

3.2.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview)

การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาความคับคั่งที่เกิดขึ้นในกระบวนการผู้โดยสารขาออก ระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ทำการเลือกสัมภาษณ์บุคลากรที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ไม่ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้โดยสาร เพราะผู้โดยสารปกติจะสะท้อนปัญหาอย่างเดียว จะมีผู้โดยสารเพียงส่วนน้อยที่เดินทางบ่อย และสามารถให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขได้) ซึ่งเลือกสัมภาษณ์ทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการซึ่งจะทราบปัญหาในวิธีบริหารจัดการต่างๆ และทราบปัญหาจากที่ผู้โดยสารพบจากการปฏิบัติงานร่วมกับผู้โดยสาร โดยตรง โดยแบ่งตามขอบเขตการศึกษา 4 ขั้นตอนในกระบวนการขาออกระหว่างประเทศ ขั้นตอนละ 2 ท่าน รวมทั้งสิ้น 8 ท่าน (รายละเอียดตามภาคผนวก จ.) ได้แก่

1. พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ส่วนจราจรที่ดูแลบริหารจัดการพื้นที่จอดยานพาหนะส่งผู้โดยสารบริเวณชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร จากบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)
2. พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สายการบินที่ให้บริการเช็คอินผู้โดยสาร จากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ (BKK AOC)
3. จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) ทำการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตรวจค้นด้านความปลอดภัย จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) (AOT)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport Control) ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับดูแลระบบควบคุมผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ จากบริษัท สกาย ไอซีที จำกัด (มหาชน) (SKY) เจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารการจัดการพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facility management) จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) (AOT)

เพื่อเก็บข้อมูลปัญหาที่เกิดขึ้น ข้อมูลการให้บริการผู้โดยสาร และการดำเนินการแก้ไขปัญหา ความคับคั่งกระบวนการณ์ผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ผ่านมาเทียบกับ ทฤษฎีการบริหารจัดการด้านความจุการขนส่งทางอากาศท่าอากาศยานตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 2

3.3 วิธีการรวบรวมข้อมูล

บุษกร เชี่ยวจินดา กานต์ (2561) กล่าวว่า การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพมีหลายวิธี เช่น การสังเกต การสัมภาษณ์ การบันทึก วิเคราะห์โดยการพรรณนา และสรุปเป็นความคิดเห็น เป็นต้น ซึ่งวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ สามารถนำมาใช้ร่วมกัน สลับกัน หรือแยกใช้โดยลำพังเพียงวิธีหนึ่งก็ได้ ผู้ศึกษาได้แบ่งวิธีการรวบรวมข้อมูลตามแหล่งที่มาข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาได้ดังนี้

3.3.1 วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research)

การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ข้อมูลเอกสาร (Document) เป็นข้อมูลประเภทหนึ่งที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ นอกเหนือไปจากข้อมูลที่ต้องเก็บรวบรวมในสนามโดยตรง ได้แก่ เอกสาร สถิติ ตัวเลข และหลักฐานต่าง ๆ ที่ปรากฏอยู่ในสังคม แล้วนำมาวิเคราะห์หรืออ้างอิง ปัญหาที่พบของการรวบรวมข้อมูลประเภทเอกสารคือ การได้มาซึ่งข้อมูล เพราะเอกสารบางประเภทเป็นข้อมูลที่ไม่เปิดเผย ผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้นจึงจะมีสิทธิ์ใช้ได้ (สุภาวงศ์ จันทวานิช , 2554)

วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research) ที่เกี่ยวข้องของกับงานศึกษาในครั้งนี้ โดยแบ่งตามแหล่งที่มาของเอกสารได้ ดังนี้

1. รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2549 – 2566 จัดทำโดยส่วนข้อมูลการขนส่งทางอากาศ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) เป็นเอกสารที่รวบรวมข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เกิดขึ้น โดยสามารถนำข้อมูลรายงานสถิติขนส่งทางอากาศเป็นข้อมูลสนับสนุนงานศึกษาและเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ปัญหา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายละเอียดตามภาคผนวก ก.

2. รายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุด เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 เป็นเอกสารที่รายงานสถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงที่คับคั่งมากที่สุด และประเมินระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุด เป็นรายงานสรุประยะเวลาของขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ที่ผู้โดยสารใช้ไป ได้แก่ ระดับการให้บริการบริเวณชานชาลา ระยะเวลาเช็คอิน ระยะเวลาตรวจค้นด้านความปลอดภัย ระยะเวลาตรวจหนังสือเดินทางขาออก โดยเป็นข้อมูลที่สำรวจโดย ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ร่วมกับส่วนงานบริการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสามารถนำรายงานสถิติจำนวนผู้โดยสารที่มีความคับคั่งมากที่สุดประกอบกับการประเมินระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดเป็นข้อมูลสนับสนุนงานศึกษา และเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ปัญหาความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร (MTB) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายละเอียดตามภาคผนวก ข.

3. เอกสารข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงเอกสารข้อมูลโครงการส่วนต่อขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสารฝั่งทิศตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเอกสารที่อธิบายถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่แสดงถึงการบริหารจัดการด้านความจุในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึงแนวคิดในการบริหารจัดการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และแนวคิดในการวางแผนการแก้ไขปัญหาในอนาคต รายละเอียดตามภาคผนวก ค.

3.3.2 วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview)

เพื่อให้งานศึกษาถูกศึกษาครบทุกมิติและได้มาซึ่งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุและวิธีการแก้ไขของปัญหา จึงได้ติดต่อไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับแก้ปัญหาคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจัดเตรียมคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) แก่บุคลากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในขั้นตอนต่างๆที่เกี่ยวข้องโดยครอบคลุมพื้นที่ของขั้นตอนผู้โดยสารทั้ง 4 ส่วน อันได้แก่ พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside), เคาน์เตอร์เช็คอิน (Check-In Counter), จุดตรวจค้นความ

ปลอดภัย (Security Checkpoint) และส่วนพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport Control) โดยทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

เพื่อต้องการทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งในแง่ของการปฏิบัติงาน สิ่งที่ต้องพบเจอจากปัญหา การปฏิบัติงานจริง และการบริหารจัดการต่างๆ ที่เป็นข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการ ผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งอธิบายถึงแนวทางการแก้ปัญหาความคับคั่ง ที่แสดงถึงการบริหารจัดการด้านความจุในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึงแนวคิดในการบริหารจัดการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยข้อมูลดังกล่าวได้รับอนุญาตให้ใช้ข้อมูลจาก ส่วนงานในท่าอากาศยานสุวรรณ ภูมิ โดยกำหนดการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตามรายละเอียดตามภาคผนวก จ.

พลอยไพลิน สกลอรุจน์ (2563) กล่าวว่า การคิดแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ เป็นทักษะที่ใช้ในการ แก้ปัญหา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาเล็ก ปัญหาใหญ่ หรือปัญหาที่ซับซ้อน และสามารถใช้ในการปรับปรุง กระบวนการทำงานให้ดียิ่งขึ้น โดยกำหนดขั้นตอนของการคิดแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ 4 ขั้นตอน ได้แก่

1. กำหนดปัญหา (Define Problem)
2. การระบุสาเหตุของปัญหา (Understand Causes)
3. การหาวิธีการแก้ปัญหาและตัดสินใจ (Implement Solution)
4. การติดตามผลและวัดผลลัพธ์เพื่อความยั่งยืน (Sustain Performance)

กำหนดคำถามสัมภาษณ์เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีการสืบค้นปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าวเพื่อนำข้อมูลมา วิเคราะห์ประกอบกับการรวบรวมข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร โดยผู้ศึกษามีการเตรียมคำถามสัมภาษณ์ ทั้งสิ้น 10 ข้อ โดยจะถามคำถามไปที่ละข้อและให้เจ้าหน้าที่แต่ละท่านตอบคำถาม ดังนี้

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่แต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขาออกระหว่าง ประเทศ
2. ขั้นตอนกระบวนการในแต่ละส่วนของกระบวนการขาออกระหว่างประเทศ
3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ
4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารระหว่างวัน และช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทาง เยอะที่สุดของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
5. ปัญหาที่พบคืออะไรสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหายังไง
7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหายังไง
8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์

3.4 การวิเคราะห์

ภาณุพงศ์ อนันต์ชัยพัฒนา (2552) กล่าวว่า วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ มักจะไม่ใช้สถิติแต่จะใช้แนวคิดทฤษฎีเป็นกรอบในการวิเคราะห์ ส่วนใหญ่เป็นข้อความแบบบรรยาย (Descriptive) ไม่มีสูตรสำเร็จตายตัว ขึ้นอยู่กับประเด็นหรือปัญหาที่จะวิเคราะห์ และการเลือกวิธีการวิเคราะห์ของนักวิจัยวิธีการนี้เป็นวิธีการที่ใช้ระยะเวลาในการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูล ดังนั้นผู้วิจัยจะต้องมีความอดทน ซึ่งวิธีการหลัก ๆ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพมี 2 วิธีคือ

1. การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) หรือรู้จักกันดีว่าเป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ผู้วิเคราะห์จะเป็นผู้ตีความ (Interpretation) สกัดเนื้อหาสาระ (Content Message) จากสื่อความหมายของผู้ให้ข้อมูลทั้งทางตรง (Manifested) และทางอ้อม (Laten) ไม่ว่าจะเป็นคำพูด ข้อเขียน หนังสือพิมพ์ นวนิยาย ไดอารี่ รูปภาพหรือว่าบทเพลง รวมทั้งการพูดจา (Verbal) และภาษาท่าทาง (Non-Verbal) (นิศา แสงชูโต ,2548) โดยคำนึงถึงบริบท (Context) หรือสภาพแวดล้อมของข้อมูลเอกสารที่นำมาวิเคราะห์ ว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร (สุรางค์ จันทวานิช,2554) นอกจากนี้ ยังสามารถใช้วิธีการเชิงปริมาณมาช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารได้ โดยการจัดกระทำข้อมูลอย่างเป็นระบบ ให้เป็นจำนวนที่วัดได้ในรูปของปริมาณตัวเลข (Quantitative) จนแสดงให้เห็นถึงผลด้านคุณภาพ (Qualitative)
2. การตีความสร้างข้อสรุป (Conclusion Interpreting) เป็นการพัฒนาข้อสรุปที่ได้จากการศึกษากรณีจากข้อสรุปย่อย ๆ ไปสู่ข้อสรุปใหญ่ ถือเป็นการพัฒนาทฤษฎีจากสภาพเฉพาะ(Particular) ไปสู่ข้อสรุปทั่วไป (Generalization) ข้อพึงระวังในการวิเคราะห์ข้อมูลแบบนี้คือ ผู้วิจัยจะต้องไม่มีอคติหรือใส่ความรู้สึกของตัวเองเข้าไปพัวพัน ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสร้างข้อสรุปมี 3 รูปแบบ ดังนี้ (สุสวรรณค์ ไชโยรักษ์ , 2549)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1 การวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Inductive) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการศึกษาความถี่ให้เหตุผลสร้างเป็นข้อสรุป เนื่องจากข้อมูลเฉพาะนี้เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพจึงจำเป็นต้องอาศัยการตีความช่วย

2.2 การวิเคราะห์โดยการจำแนกชนิดของข้อมูล (Typological Analysis) เป็นการจำแนกข้อมูลออกเป็นชนิด ๆ ที่ต่อเนื่องกัน

2.3 การวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบข้อมูล (Constant Comparison) เป็นการใช้วิธีการเปรียบเทียบ โดยนำมาเทียบเป็นปรากฏการณ์ที่เริ่มเป็นนามธรรมมากขึ้น

งานศึกษานี้มีวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งตามแหล่งที่มาข้อมูลได้ 2 ส่วน ดังนี้

3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Documentary Research Analysis)

1. รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2549 - 2566 เนื่องจากรายงานสถิติขนส่งทางอากาศเป็นเอกสารที่รวบรวมข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เกิดขึ้น จึงใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหาและตีความสร้างข้อสรุปต่อไป

2. รายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562 เป็นข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงที่คับคั่งมากที่สุด จะถูกนำไปวิเคราะห์เทียบกับรายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดและมาตรฐานการบริการด้านการขนส่งทางอากาศ

3. เอกสารข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเอกสารที่อธิบายถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่แสดงถึงการบริหารจัดการด้านความจุในช่วงที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึงแนวคิดในการบริหารจัดการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อวิเคราะห์แนวคิดในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา การวางแผนการแก้ไขปัญหาในอนาคต

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview)

การสัมภาษณ์บุคลากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาความคับคั่งที่เกิดขึ้นในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งเป็น 4 ส่วนข้อมูล ได้แก่

1. พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) สำหรับส่งผู้โดยสารและขนถ่ายสัมภาระก่อนเข้าสู่อาคาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เป็นจุดบริการในโรงภายในอาคารผู้โดยสาร สำหรับเคาน์เตอร์และสำนักงานสายการบิน สำหรับการออกตั๋ว ชื้อตั๋ว เช็คอินสัมภาระ ข้อมูลเที่ยวบิน เจ้าหน้าที่ สายการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในพื้นที่นี้เองจัดเป็นพื้นที่สำหรับการไหลเวียนและพักคอยผู้โดยสารและผู้มารับส่ง และเป็นพื้นที่ให้บริการในอาคารผู้โดยสาร ซึ่งประกอบไปด้วยพื้นที่สาธารณะและพื้นที่หวงห้าม เช่น พื้นที่เช่า สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารและผู้มารับส่ง

3. จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการตรวจสอบความปลอดภัย เครื่อง X-Ray สำหรับตรวจสอบสิ่งของต้องห้ามก่อนขึ้นเครื่องบิน

4. พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Passport Control) สำหรับขั้นตอนกระบวนการของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) พิธีการตรวจเอกสารการเดินทางสำหรับผู้โดยสารเที่ยวบินนานาชาติขาออกบันทึกข้อมูลผู้โดยสารก่อนเดินทางออกนอกประเทศ

ได้รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ด้วยวิธีตามหัวข้อที่ 3.3 ทำให้ได้รับคำตอบตามประเด็นคำถามต่างๆ รวมถึงประเด็นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานศึกษา (ดูภาคผนวก ก.) วิเคราะห์โดยการจำแนกชนิดของข้อมูล (Typological Analysis) จากบทสัมภาษณ์ จากนั้นจึงวิเคราะห์ด้วยการตีความสร้างข้อสรุป (Conclusion Interpreting) เป็นการพัฒนาข้อสรุปที่ได้จากการศึกษากรณีจากข้อสรุปย่อยๆ ไปสู่ข้อสรุปใหญ่ และจัดทำข้อสรุปเหล่านั้นแยกตามประเด็นคำถามในบทสัมภาษณ์เพื่อนำไปศึกษาเปรียบเทียบกับข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งขาออกที่ผ่านมา

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการวิเคราะห์ผล

4.1 ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Document Research)

การศึกษาข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร (Document Research) เพื่อให้ทราบถึงปัญหาความคับคั่ง กระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยศึกษาจากรายงานสถิติการขนส่งทางอากาศเพื่อให้ทราบช่วงเวลาที่ผู้โดยสารใช้งานมากที่สุด จากนั้นศึกษาจากรายงานระดับการให้บริการในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งที่สุด และศึกษาถึงวิธีการแก้ไขปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

4.1.1 รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ

ตามรายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ (แสดงตามภาคผนวก ก.) สรุปจำนวนผู้โดยสารใช้บริการประจำปี ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่สถิติประจำปี พ.ศ.2549 จนถึงสถิติประจำปี พ.ศ.2566 เมื่อศึกษาอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปริมาณสูงขึ้นมาโดยตลอด จากข้อมูลการออกแบบศักยภาพให้รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี พบว่ามีผู้โดยสารใช้บริการเริ่มเกินศักยภาพที่ออกแบบไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 จำนวนรวม 47,800,585 คน คิดเป็นร้อยละ 6.22 ของศักยภาพที่ออกแบบไว้ และพบว่าในปี พ.ศ.2562 เป็นปีที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด จำนวนรวม 64,711,010 คน คิดเป็นร้อยละ 43.80 ของศักยภาพที่ออกแบบไว้

เมื่อพิจารณาตามรายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ประจำปี พ.ศ.2562 ซึ่งเป็นปีที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุดเมื่อศึกษาอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปริมาณสูงขึ้นมาโดยตลอด เมื่อเปรียบเทียบกับทั้ง 4 ไตรมาสและเปรียบเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า พบว่าในไตรมาส 1 (เดือน มกราคม - มีนาคม พ.ศ.2562) มีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศมากที่สุด

เมื่อพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารมากที่สุดในไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารรวมมากที่สุด โดยมีผู้โดยสารจำนวน 17.37 ล้านคนคิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 3.5 จากปีที่ผ่านมา อีกทั้งจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด 10 อันดับแรก ใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

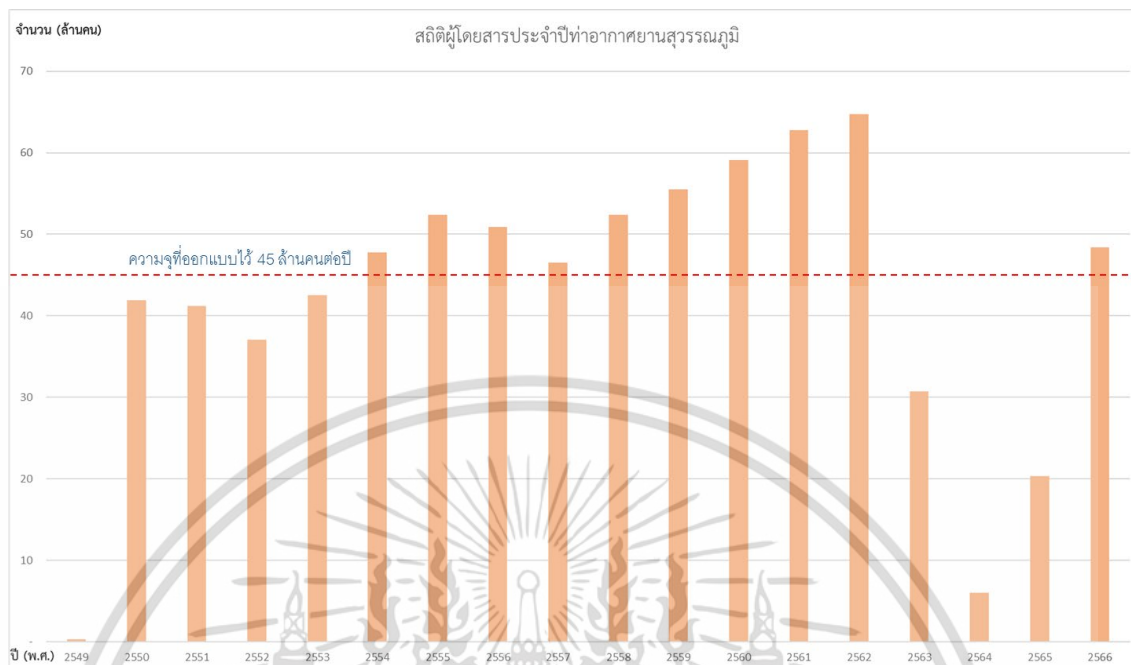
ไตรมาสที่ 1 ประจำปี พ.ศ. 2562 พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนเที่ยวบินรวมมากที่สุด โดยมีเที่ยวบินจำนวน 100.9 พันเที่ยวบินคิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 5.1 จากปีที่ผ่านมา

ตาราง 4.1 แสดงสถิติการขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารใช้บริการประจำปี ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย:คน)

ปี (พ.ศ.)	ผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International)	ผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic)	ผู้โดยสารรวม (Total)
2550	221,499	96,484	317,983
2550	32,689,041	9,245,954	41,934,995
2551	34,025,340	7,155,116	41,180,456
2552	28,106,175	8,945,028	37,051,203
2553	32,381,198	10,115,752	42,496,950
2554	37,386,227	10,414,358	47,800,585
2555	38,687,756	13,680,956	52,368,712
2556	42,095,312	8,805,385	50,900,697
2557	38,031,114	8,466,143	46,497,257
2558	43,947,319	8,436,898	52,384,217
2559	45,986,092	9,486,929	55,473,021
2560	48,003,084	11,076,466	59,079,550
2561	51,154,386	11,660,258	62,814,644
2562	52,694,699	12,016,311	64,711,010
2563	23,514,640	7,235,692	30,750,332
2564	884,093	5,085,891	5,969,984
2565	10,585,007	9,751,353	20,336,360
2566	36,579,307	11,793,140	48,372,447

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.1 กราฟแสดงสถิติผู้โดยสารประจำปีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ.2549-2566

จากรายงานสถิติผู้โดยสารในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดจากงานการบิน ส่วนบริการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสรุปเป็นข้อมูลตามตาราง 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่ 1-28 กุมภาพันธ์ 2562 โดยแสดงจำนวนผู้โดยสารรายวันที่เข้ามาใช้บริการ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด ตามที่เคยมีการบันทึกข้อมูลไว้

จากการศึกษาข้อมูลจากเอกสารแสดงจำนวนผู้โดยสารในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากข้อมูลจากงานการบิน ส่วนบริการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปริมาณผู้โดยสารรวมประมาณ 5.64 ล้านคน ปริมาณโดยเฉลี่ย 201,539 คน/วัน วันที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด (Typical Busy Day) ของเดือนนี้คือ วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562 มีผู้โดยสารจำนวน 216,759 คน เมื่อพิจารณาจากช่วงของวันที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด เป็นช่วงที่อยู่ในเทศกาลตรุษจีนของปี 2562 ที่มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติทั้งการเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศและผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาดังกล่าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 4.2 แสดงจำนวนผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย:คน)

วันที่	ผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International)	ผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic)	ผู้โดยสารรวม (Total)
1 กุมภาพันธ์ 2562	165,449	39,775	205,224
2 กุมภาพันธ์ 2562	164,129	38,317	202,446
3 กุมภาพันธ์ 2562	160,899	39,586	200,485
4 กุมภาพันธ์ 2562	144,608	36,542	181,150
5 กุมภาพันธ์ 2562	147,658	36,572	184,230
6 กุมภาพันธ์ 2562	160,905	38,993	199,898
7 กุมภาพันธ์ 2562	162,144	40,557	202,701
8 กุมภาพันธ์ 2562	169,802	42,530	212,332
9 กุมภาพันธ์ 2562	168,477	41,090	209,567
10 กุมภาพันธ์ 2562	174,996	41,570	216,566
11 กุมภาพันธ์ 2562	167,148	42,343	209,491
12 กุมภาพันธ์ 2562	159,638	39,855	199,493
13 กุมภาพันธ์ 2562	161,207	39,438	200,645
14 กุมภาพันธ์ 2562	160,144	41,760	201,904
15 กุมภาพันธ์ 2562	173,733	43,026	216,759
16 กุมภาพันธ์ 2562	167,623	41,327	208,950

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

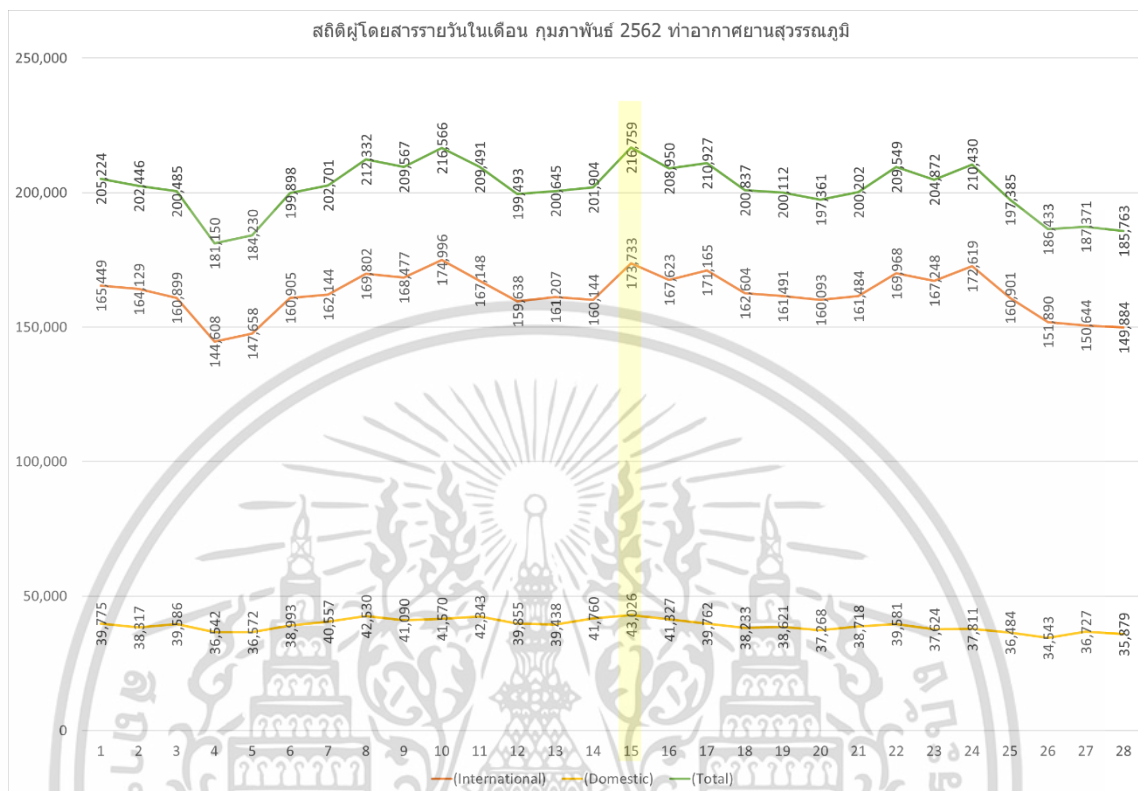
ตาราง 4.2(ต่อ) แสดงจำนวนผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย:คน)

วันที่	ผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International)	ผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic)	ผู้โดยสารรวม (Total)
17 กุมภาพันธ์ 2562	171,165	39,762	210,927
18 กุมภาพันธ์ 2562	162,604	38,233	200,837
19 กุมภาพันธ์ 2562	161,491	38,621	200,112
20 กุมภาพันธ์ 2562	160,093	37,268	197,361
21 กุมภาพันธ์ 2562	161,484	38,718	200,202
22 กุมภาพันธ์ 2562	169,968	39,581	209,549
23 กุมภาพันธ์ 2562	167,248	37,624	204,872
24 กุมภาพันธ์ 2562	172,619	37,811	210,430
25 กุมภาพันธ์ 2562	160,901	36,484	197,385
26 กุมภาพันธ์ 2562	151,890	34,543	186,433
27 กุมภาพันธ์ 2562	150,644	36,727	187,371
28 กุมภาพันธ์ 2562	149,884	35,879	185,763

จากข้อมูลแสดงจำนวนผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามตาราง 4.2 สามารถนำไปสรุปเป็นกราฟแสดงสถิติผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ตามรูปที่ 4.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



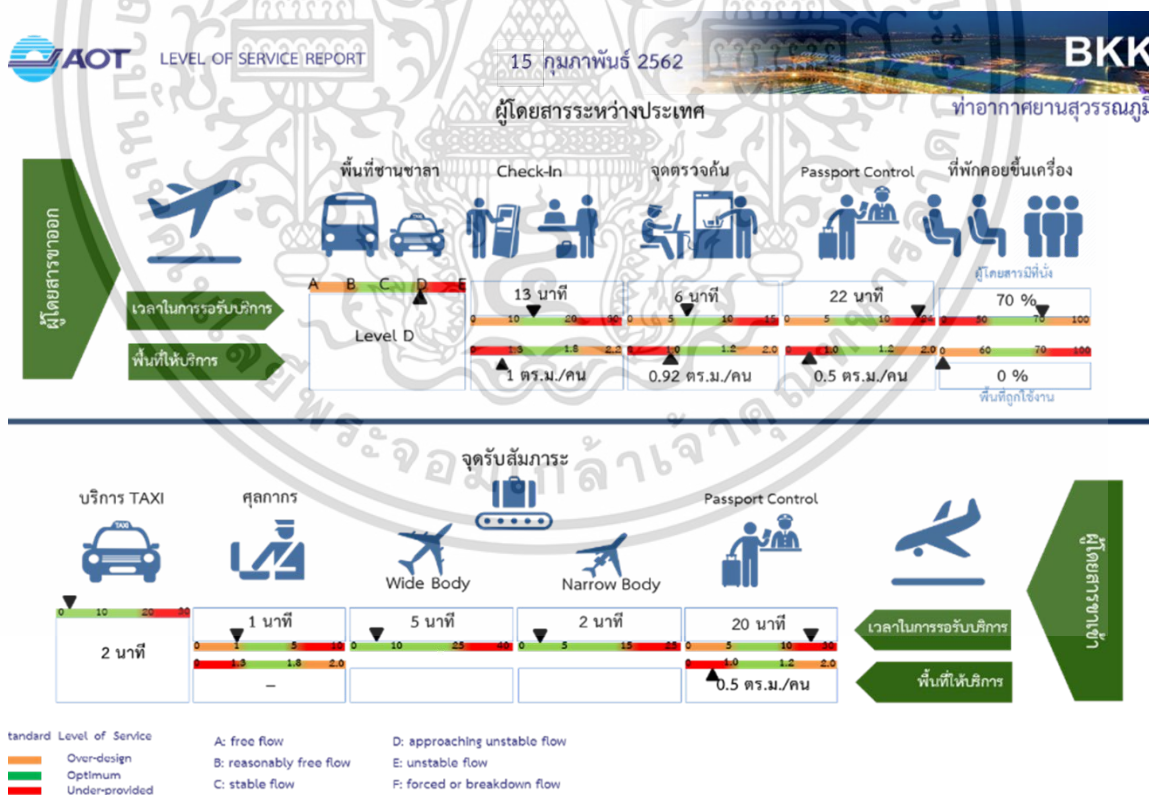
รูปที่ 4.2 กราฟแสดงสถิติผู้โดยสารรายวันในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.1.2 รายงานระดับการให้บริการในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุด

จากการประเมินระดับการให้บริการรายวัน (LoS Daily Report) ของวันที่เป็นตัวแทนของเดือนที่มีจำนวนผู้โดยสารคับคั่งที่สุด (Typical Busy Day) ซึ่งตรงกับวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562 จัดทำโดยฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน แสดงตามภาคผนวก ข. ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 เมื่อพิจารณาตามเกณฑ์ของระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Optimum Level of service) ที่กำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association (IATA)) ตามที่แสดงในบทที่ 2 ให้ระดับการให้บริการของท่าอากาศยานอยู่ในระดับที่เหมาะสม (Optimum) เป็นเกรด C, ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน (Sub-Optimum) เป็นเกรด D-E หรือระดับที่ออกแบบไว้เพียงพอและเผื่อไว้แล้ว (Over Design) เป็นเกรด A-B สรุปได้ดัง ตาราง 4.3 และรูปที่ 4.3

ตาราง 4.3 แสดงระดับการให้บริการใน Typical Busy Day ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2562

กระบวนการข่าออกระหว่างประเทศ	เวลาในการรอรับบริการ	พื้นที่ให้บริการ
ชานชาลา (Curbside)	เกรด D (ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน)	
เคาน์เตอร์เช็คอิน (Check-In Counter)	13 นาที (ระดับที่เหมาะสม)	1 ตร.ม./คน (ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน)
จุดตรวจค้น (Security Checkpoint)	6 นาที (ระดับที่เหมาะสม)	0.92 ตร.ม./คน (ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน)
จุดตรวจหนังสือเดินทางขาออก (Immigration/Passport Control)	22 นาที (ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน)	0.50 ตร.ม./คน (ระดับที่ต่ำกว่ามาตรฐาน)



รูปที่ 4.3 แสดงผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการในช่วงที่มีความคับคั่งมากที่สุดวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.3 การดำเนินการแก้ไขปัญหาคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

ปัญหาคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาออกเริ่มปรากฏให้เห็นตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการท่าอากาศยาน ผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่มีส่วนในการแก้ไขปัญหาในกระบวนการขาออกต่างๆ และขอข้อมูลจากเอกสารจากหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกระบวนการผู้โดยสารขาออก โดยสามารถสรุปวิธีการแก้ไขปัญหาแบ่งเป็นแนวคิดการแก้ไขเชิงความจุในเชิงขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 แบ่งการแก้ไขปัญหาในเชิงความจุคงที่ (Static Capacity) และความจุไม่คงที่ (Dynamic Capacity) ดังนี้

ตาราง 4.4 สรุปข้อมูลการแก้ไขปัญหาคับคั่งในกระบวนการขาออกระหว่างประเทศ

ลำดับ	ปี พ.ศ.	โครงการปรับปรุง	รายละเอียดการปรับปรุง	ความจุคงที่ (Static Capacity)	ความจุไม่คงที่ (Dynamic Capacity)
1	2554	ปรับปรุงจุดตรวจค้นแบบรวมศูนย์	<ul style="list-style-type: none"> ก่อสร้างชั้นลอยในพื้นที่ว่างเปล่า ชั้น 4 เพื่อเพิ่มพื้นที่การให้บริการเพิ่มอีก 1 ชั้น 	✓	
2	2557	ย้ายจุดขายตั๋วโดยสารออกจากบริเวณโถงผู้โดยสารขาออก	<ul style="list-style-type: none"> ย้ายจุดขายตั๋วโดยสารสายการบินจากบริเวณโถงผู้โดยสารขาออกอาคารผู้โดยสาร จากชั้น 4 ไปไว้ยังพื้นที่ ชั้น 6 ลดพื้นที่การให้บริการน้อยลงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น 	✓	
3	2564	เพิ่มระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (CUSS)	<ul style="list-style-type: none"> เปิดให้ผู้โดยสารเช็คอินได้ด้วยตนเองเพื่อความสะดวกรวดเร็วขึ้น ไม่จำเป็นต้องต่อคิวที่เคาน์เตอร์ รองรับการให้บริการ 23 สายการบิน 		✓

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 (ต่อ) สรุปข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการขออกรหว่างประเทศ

ลำดับ	ปี พ.ศ.	โครงการปรับปรุง	รายละเอียดการปรับปรุง	ความจุคงที่ (Static Capacity)	ความจุไม่คงที่ (Dynamic Capacity)
4	2564	เพิ่มระบบรับ กระเป๋าสัมภาระ อัตโนมัติ (CUBD)	<ul style="list-style-type: none"> เปิดให้ผู้โดยสารโหลดกระเป๋าสัมภาระได้ด้วยตนเอง ไม่ต้องไปต่อคิวโหลดที่ เคาน์เตอร์เช็คอิน รองรับการให้บริการ 13 สายการบิน 		✓
5	2565	เปิดให้บริการ เช็คอินล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง	<ul style="list-style-type: none"> เปิดให้บริการตรวจบัตรโดยสาร และโหลดสัมภาระล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง จากเวลาปกติ 3 ชั่วโมง รองรับการให้บริการ 23 สายการบิน 		✓
6	2566	ติดตั้งระบบส่งคืน ภาตใส่สัมภาระ อัตโนมัติ (ARTS) ในกระบวนการ ตรวจค้นผู้โดยสาร	<ul style="list-style-type: none"> เจ้าหน้าที่ไม่ต้องรวบรวมภาตใส่สัมภาระของผู้โดยสารที่ใช้แล้ว กลับมาใส่คิวใหม่อีกครั้งทำให้การ นำสัมภาระผ่านเครื่อง X-Ray ได้เร็วและสะดวกมากขึ้น ครั้งละ 4 คน ต่อ 1 ช่องตรวจ 		✓
7	2566	ติดตั้งเครื่องตรวจ หนังสือเดินทาง อัตโนมัติ (Auto Channel) ที่ ตม. ขาออก	<ul style="list-style-type: none"> ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสาร ขาออกได้ทุกประเทศที่มีการใช้งาน E Passport ผู้โดยสารสามารถใช้บริการผ่าน Auto channel ได้ สะดวก รวดเร็ว 		✓

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาจากเอกสารโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ตามภาคผนวก ง.) แสดงแนวทางการแก้ไขปัญหาคับคั่งในอนาคตด้วยการสร้างอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนต่อปีตามแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถือเป็นการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในเชิงความจุคงที่ (Static Capacity) โดยมีพื้นที่การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศที่บริเวณ ชั้น 4 มีแนวคิดการออกแบบและวางแผนการใช้พื้นที่รูปแบบใหม่ให้มีความทันสมัยและเตรียมสำหรับรองรับการติดตั้งเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ช่วยในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศตามสรุปแนวคิด ดังนี้

1. นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ โดยการเปลี่ยนเคาน์เตอร์เช็คอินแบบดั้งเดิม (Conventional) มาเป็นแบบ Common Use Self Check-in และ Auto Bag-drop
2. ปรับพื้นที่โถงตรวจบัตรโดยสารเป็นพื้นที่สำหรับเช็คอินก่อนเวลา (Early Check-in) เพื่อบรรเทาความแออัดจากอาคารผู้โดยสารหลัก (MTB) ทสก.
3. ปรับพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกับวิถีใหม่ (New Normal) ผลจากสถานการณ์ COVID-19

4. นำแนวคิดในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเข้ามาใช้ในงานสถาปัตยกรรม (Green Architecture) อาคารส่วนต่อขยายประกอบด้วยพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารที่จัดเตรียมไว้เป็นพื้นที่พักผ่อน พื้นที่สัมปทานสำหรับ เชิงพาณิชย์ต่างๆ และในส่วนสำคัญที่มีส่วนพื้นที่ให้บริการกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศมีการเพิ่มขึ้นของศักยภาพในการให้บริการ ดังนี้

1. พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เพิ่มเคาน์เตอร์เช็คอินจำนวน 52 เคาน์เตอร์ โดยมีพื้นที่ในการรอคิวผู้โดยสารเพิ่มเติม 250 ตารางเมตร และเพิ่มระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (CUSS) จำนวน 26 จุด และเพิ่มระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (CUBD) จำนวน 26 เครื่อง
2. จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เพิ่มช่องบริการตรวจค้นความปลอดภัยผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องจำนวน 6 ช่อง โดยมีพื้นที่ในการรอคิวผู้โดยสารเพิ่มเติม 180 ตารางเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control) เพิ่มช่องบริการตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ จำนวน 18 ช่อง โดยมีพื้นที่ในการรอคิวผู้โดยสารเพิ่มเติม 180 ตารางเมตร

ทั้งนี้ ยังไม่ปรากฏข้อมูลการเพิ่มพื้นที่การให้บริการในส่วนพื้นที่ลานจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) โดยการสัญจรของผู้โดยสารยังเริ่มจากการเข้าอาคารผ่านอาคารผู้โดยสารเดิม และเจาะช่องผนังกระจกอาคารทางด้านฝั่งตะวันออกเพื่อสัญจรผู้โดยสารไปยังส่วนต่อขยายอาคารด้านตะวันออก และจากข้อมูลแผนการดำเนินการประกอบด้วยขั้นตอนดังนี้

1. ขั้นตอนการเสนอโครงการต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย
 - คณะกรรมการพิจารณาการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการท่าอากาศยาน
 - คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. ขั้นตอนการเตรียมพื้นที่ก่อนการก่อสร้าง ประกอบด้วย
 - การรื้อสวน City Garden
 - การรื้อย้ายศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช
3. ขั้นตอนการปรับแบบให้เข้ากับบริบทปัจจุบัน ประกอบด้วย
 - จัดจ้างที่ปรึกษาปรับแบบ และ IATA
 - ปรับแบบ (โดยที่ปรึกษาปรับแบบ)
 - Simulation and Peer Review (โดย IATA)
 - นำเสนอต่อคณะกรรมการ ทอท.
4. ขั้นตอนการขออนุมัติคณะรัฐมนตรี โดยต้องเสนอขอความเห็นชอบในการดำเนินโครงการ
5. ขั้นตอนการก่อสร้าง ประกอบด้วย
 - ขั้นตอนการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง
 - ขั้นตอนดำเนินการก่อสร้าง

หากดำเนินการได้ตามแผนการก่อสร้างอาคารส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเริ่มขึ้นในช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2567 และก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2569

4.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จากเจ้าหน้าที่ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ตั้งแต่กระบวนการพื้นที่ชานชาลา (Curbside), พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area), จุดตรวจค้นด้านความปลอดภัย (Security Checkpoint) และส่วนพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/Passport control) ซึ่งกำหนดวิธีรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ไปแล้วในบทที่ 3 และได้จำแนกคำตอบของเจ้าหน้าที่ตามประเด็นต่างๆ ในภาคผนวก จ. ซึ่งสรุปประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับปัญหาความคับคั่งในแต่ละส่วนขั้นตอน ดังนี้

4.2.1 พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) บริเวณถนนด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 สำหรับส่งผู้โดยสารและขนถ่ายสัมภาระก่อนเข้าสู่อาคาร ประกอบด้วย 8 เส้นจราจร ความยาว 400 เมตร แบ่งเป็นพื้นที่บริการ Curb ด้านในประชิดอาคารจำนวน 4 เส้นจราจร สำหรับให้บริการรถส่วนตัวและรถแท็กซี่ที่มาจากผู้โดยสาร ในส่วนของ Curb ด้านนอกอาคารจำนวน 4 เส้นจราจร
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) เป็นขั้นตอนการขนถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระ เป็นจุดรับส่ง จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางผู้โดยสารจากการเดินทางทางบกเข้าสู่การเดินทางทางอากาศ ซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกอาคารก่อนเข้าสู่กระบวนการอื่นๆภายในอาคารผู้โดยสาร
3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ นิยมใช้รถส่วนตัวมาส่งและมักจะมีกลุ่มญาติผู้ติดตามมาส่งด้วย ผู้โดยสารบางคนมีรถมาส่งมากกว่า 1 คัน บางกรณีไม่เข้าใจว่าเป็นจุดจอดสำหรับรถอ接送ผู้โดยสาร มีพฤติกรรมจอดรถแซ่บริเวณ Curbside และเข้าไปส่งผู้โดยสารภายในอาคารด้วย พฤติกรรมจอดรถมักนิยมจอดในช่วงต้นๆของอาคาร (ประตู 1 - ประตู 5) เนื่องจากความไม่คุ้นเคยของผู้ขับรถมาส่งที่เกรงว่าหากไปจอดประตูท้ายๆจะเลยจุดส่งผู้โดยสารในแถวเช็คอินที่อาจจะอยู่ช่วงต้นๆของอาคาร อีกทั้งด้วยรูปแบบของถนนด้านหน้าอาคารออกแบบให้เป็นทางยกระดับที่ทำให้เกิดการหมุนเวียนรถต้องไปวนด้วยระยะทางไกลกว่าจะมาถึง Curbside ชั้น 4 ดังนั้น เพื่อป้องกันความเสี่ยงของผู้มาส่งผู้โดยสารที่ไม่มีความคุ้นเคยจึงทำให้รถชะลอและกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณช่วงต้นๆของอาคาร นอกจากนี้ปัญหาของพื้นที่อาคารจอดรถมีน้อยเกินไปส่งผลให้ผู้มาส่งผู้โดยสารไม่นิยมไปใช้บริการจอดรถ

ในที่ที่กำหนดให้จอด เนื่องจากต้องเสียเวลาในการวนหาที่จอดรถและมีระยะทางเข้ามาอาคารผู้โดยสารค่อนข้างไกลการมาจอดบริเวณ Curbside ชั้น 4 จึงมีความสะดวกมากกว่า

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) มักจะเกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศคับคั่งใน 2 ช่วงเวลาคือ ช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 05:00 น. – 07:00 น. และช่วงค่ำตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงที่ผู้โดยสารเดินทางออกนอกประเทศมากที่สุดในช่วงวันหยุดยาวเทศกาลต่างๆ

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง จากผลการสัมภาษณ์พบว่าปริมาณรถที่มาส่งผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่งมีจำนวนเยอะ และการไหลเวียนของรถที่มาส่งผู้โดยสารทำได้ไม่ดีพอ อีกทั้งการกระจายตัวของรถที่จอดบริเวณช่วงประตูท้ายๆของอาคารยังมีน้อย (ประตู 6 - ประตู 10) เมื่อเทียบกับปริมาณรถในพื้นที่ประตูช่วงต้นๆของอาคาร (ประตู 1 - ประตู 5) สาเหตุของปัญหาหลักๆมาจากพื้นที่ในการให้บริการในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมีไม่เพียงพอ ประกอบกับพฤติกรรมผู้โดยสารที่มักชอบจอดในช่วงต้นๆของอาคารทำให้การไหลเวียนรถไม่ดี ซึ่งขาดการประชาสัมพันธ์จากท่าอากาศยาน ทำให้ไม่เกิดการสร้างความตระหนักรู้ ความเข้าใจแก่ผู้มาใช้บริการส่งผู้โดยสาร อีกทั้งด้วยลักษณะทางกายภาพของอาคารจอดรถที่ปัจจุบันไม่เพียงพอสำหรับจอดรถผู้มาส่งผู้โดยสารและระยะทางที่จะเดินมาสู่กระบวนการขออกระหว่างประเทศ ที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 มีระยะทางค่อนข้างไกล ส่งผลให้ความนิยมในการใช้อาคารจอดรถของผู้มาส่งมีน้อย จึงมักเกิดพฤติกรรมการจอดแช่และเข้าไปส่งผู้โดยสารภายในอาคาร ส่งผลให้เกิดความคับคั่งในบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหอย่างไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของส่วนจราจร จัดเจ้าหน้าที่คอยโบกรถให้สัญญาณให้รถสามารถไหลเวียนได้ดี อีกทั้งจัดรถนำสำหรับประกาศประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนักรู้ให้ผู้มาส่งว่าควรขับรถไปจอดช่วงไหนของอาคาร อีกทั้งในช่วงเวลาคับคั่งยังเปิดให้เขาไปจอดส่งผู้โดยสารบริเวณ Curb ด้านนอกที่เป็นส่วนของรถแท็กซี่ เพื่อเป็นการกระจายความหนาแน่นความแออัดของปริมาณรถจาก Curb ด้านใน

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องในส่วนที่ทำได้จะเป็นส่วนของข้อเสนอในการวางแผนเปิดพื้นที่ทำส่วนต่อขยายเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการ และควรมีระบบประชาสัมพันธ์ที่นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการต่างๆ

ในด้านของการเพิ่มพื้นที่ให้บริการในส่วนของ Curbside ยังไม่ปรากฏข้อมูลการเพิ่มพื้นที่ การให้บริการในส่วนพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) ในโครงการส่วนต่อขยายอาคาร ผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก โดยการสัญจรของผู้โดยสารยังเริ่มจากการเข้าอาคารผ่านอาคารผู้โดยสาร เดิม และเจาะช่องผนังกระจกอาคารทางด้านฝั่งตะวันออกเพื่อสัญจรผู้โดยสารไปยังส่วนต่อขยายอาคาร ด้านตะวันออก ซึ่งปัญหาในส่วนของ Curbside ยังคงมีอยู่

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในเชิงของ ปัญหาในการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของการรองรับเที่ยวบิน รองรับ ปริมาณผู้โดยสารให้ได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม โดย มิได้คำนึงถึงพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) ที่กระบวนการอาคารผู้โดยสาร ที่ถือเป็น ด้านแรกของการเริ่มกระบวนการผู้โดยสารชาวอกระหว่างประเทศ ส่งผลให้ปัญหาความคับคั่งในปัจจุบัน เป็นลักษณะคอขวดที่ด้านแรกๆ จนประสบปัญหาความคับคั่งดังกล่าว

4.2.2 พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area)

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เป็นพื้นที่บริเวณโถง อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 สำหรับเช็คอินผู้โดยสารและโหลดกระเป๋าสัมภาระ และให้บริการข้อมูลเที่ยวบิน ต่างๆ ประกอบด้วย 20 แถวเช็คอิน 360 เคาน์เตอร์ ปัจจุบันมีเพิ่มการให้บริการเช็คอินผู้โดยสารและ โหลดสัมภาระด้วยตัวเองเพิ่มอีกจำนวน 196 และ 42 เครื่อง

2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เป็นขั้นตอนการตรวจ บัตรโดยสารและสัมภาระเพื่อยืนยันข้อมูลตัวบุคคลและสัมภาระก่อนขึ้นเครื่อง ประกอบด้วยขั้นตอน ดังนี้

- การเตรียมเอกสาร ผู้โดยสารต้องเตรียมบัตรประชาชนหรือพาสปอร์ต และบัตร โดยสาร (boarding pass) หรือเอกสารการจองเที่ยวบิน ที่ได้พิมพ์หรือบันทึกไว้ใน โทรศัพท์มือถือ
- การต่อแถวเช็คอิน ไปที่เคาน์เตอร์เช็คอิน ผู้โดยสารเดินทาง ต่อแถวตามป้ายบอก สายการบินและประเภทชั้นที่นั่งที่เหมาะสม
- การเช็คอินที่เคาน์เตอร์
 - ส่งมอบบัตรประชาชนหรือพาสปอร์ตและบัตรโดยสารที่สายการบิน
 - เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบเอกสารและพิมพ์บัตรโดยสาร (boarding pass)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ผู้โดยสารจะได้รับบัตรโดยสารและป้ายติดสัมภาระ (baggage tag) สำหรับสัมภาระที่ต้องโหลดใต้ท้องเครื่องบิน โดยกำหนดน้ำหนักสัมภาระที่โหลดใต้ท้องเครื่องบินจะขึ้นอยู่กับแต่ละสายการบินกำหนด โดยส่วนใหญ่มักจะกำหนดอยู่ที่ 20, 25, 30 หรือ 40 กิโลกรัม ขึ้นอยู่กับแพ็คเกจที่เลือกซื้อ

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ โดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะมีการเตรียมตัวเรื่องกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศมาก่อนแล้วทั้งในเรื่องเอกสารและความเข้าใจในขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ ผู้โดยสารส่วนใหญ่มาถึง ท่าอากาศยานก่อนเวลาออกเดินทางตามกำหนด 2 - 3 ชั่วโมง วิธีการเช็คอินของผู้โดยสารที่นิยมมากที่สุด ได้แก่ เช็คอินที่เคาน์เตอร์กับเจ้าหน้าที่สายการบิน ในส่วนของการเช็คอินออนไลน์ และเช็คอินด้วยตนเองผ่านเครื่องเช็คอินอัตโนมัติ (Kiosk) เป็นวิธีที่นิยมรองลงมาตามลำดับ จุดหมายปลายทางของผู้โดยสารแบ่งตามภูมิภาคมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ เอเชียแปซิฟิก ตะวันออกกลางและยุโรป

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) มักจะเกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศในช่วงค่ำถึงดึกตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. เป็นเวลาที่ผู้โดยสารใช้การเดินทางในช่วงค่ำเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางต่างประเทศในช่วงเวลาทำการ ไม่ดีกมากในแต่ละประเทศ ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงกุมภาพันธ์ – เมษายน ของทุกปี เนื่องจากเป็นช่วงที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลและวันหยุดยาวในหลายๆ เทศกาลในช่วงเวลาดังกล่าว

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง จากผลการสัมภาษณ์พบว่าปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในช่วงเวลาคับคั่งมีจำนวนเยอะ จากการที่ผู้โดยสารมักนิยมมาใช้บริการในช่วงก่อนเดินทาง 2-3 ชั่วโมงพร้อมๆกันโดยไม่อยากเสียเวลารอขึ้นเครื่องบิน เมื่อเกิดความคับคั่งมากๆ การประชาสัมพันธ์ในการเข้าจุดเช็คอินแต่ละเคาน์เตอร์ยังทำได้ไม่ดีนัก ทำให้ผู้โดยสารเสียเวลาในการหาจุดเช็คอิน และเมื่อมาถึงจุดรอคิวเช็คอินบัตรโดยสารและโหลดกระเป๋าสัมภาระมักจะเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสัมภาระน้ำหนักเกินกว่าที่ผู้โดยสารชื่อน้ำหนักกระเป๋าไว้ ซึ่งมักเกิดกับผู้โดยสารที่มีประสบการณ์ ความรู้ความเข้าใจในการเดินทางออกนอกประเทศน้อย ประกอบกับพื้นที่บริเวณ Check-In Counter จัดไว้เฉพาะพื้นที่รอคิวผู้โดยสาร มิได้มีการเผื่อพื้นที่สำหรับจัดเตรียมกระเป๋าสัมภาระ ทำให้ต้องมีการ Re-Packing บริเวณแถวคอย ส่งผลให้เกิดการกีดขวางกระบวนการเช็คอินในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แม้ว่าช่วงที่ผ่านมามีความพยายามแก้ปัญหาด้วยการปรับเปลี่ยนเพิ่มพื้นที่การให้บริการ โดยการย้ายส่วนที่ไม่จำเป็นออกและเพิ่มพื้นที่รองรับผู้โดยสารรอเช็คอินมากขึ้น แต่เนื่องด้วยปริมาณการเข้ามาใช้บริการของผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่งมีปริมาณเยอะ อีกทั้งผู้ติดตาม กลุ่มญาติ ที่เข้ามาส่งผู้โดยสาร โดยใช้พื้นที่ในส่วนของโถงให้บริการผู้โดยสารขาออก ซึ่งเกิดจากวัฒนธรรมและพฤติกรรมการเดินทาง ผู้โดยสารชาวไทย ยังคงเป็นปัญหาที่ส่งผลให้เกิดความคับคั่งในพื้นที่บริการผู้โดยสารขาออก ยังไม่รวมถึงในช่วงที่มีการมาส่งศิลปินดาราส่งของกลุ่มผู้ติดตามแฟนคลับ เนื่องจากพื้นที่บริเวณโถงเช็คอิน เป็นพื้นที่อาคารสาธารณะ ทำให้ใครก็สามารถเข้ามาใช้บริการได้ ส่งผลให้เกิดความแออัดสาเหตุจากส่วนนี้ด้วย

ในส่วนของการแก้ปัญหาโดยการนำเทคโนโลยีการเช็คอินผู้โดยสารและโหลดกระเป๋าด้วยตัวเองมาใช้ เนื่องจากเป็นการแก้ไขปัญหาที่มีได้มีการเตรียมพื้นที่รองรับอุปกรณ์ดังกล่าว ส่งผลให้เกิดปัญหาเบียดบังพื้นที่รอคิวผู้โดยสารที่แถวรอคิวเช็คอินที่เคาน์เตอร์ อีกทั้งความนิยมในการใช้บริการอุปกรณ์ดังกล่าวยังไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากพฤติกรรมของผู้โดยสารที่ชอบใช้บริการกับตัวบุคคลมากกว่าเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีความแน่นอนมากกว่า จึงทำให้ประสิทธิภาพของการใช้งานที่ช่วยลดปัญหาความคับคั่งยังทำได้ไม่เต็มที่ ส่วนหนึ่งมาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศมักมีสัมภาระติดมาด้วยสำหรับโหลดกระเป๋าขึ้นเครื่อง แต่เนื่องจากตัวอุปกรณ์เช็คอินตรวจบัตรผู้โดยสารด้วยตัวเองกับอุปกรณ์โหลดสัมภาระด้วยตัวเองมิได้เป็นเครื่องเดียวกัน และตั้งอยู่ห่างกัน ส่งผลให้ความสะดวกในการใช้งานที่เคาน์เตอร์เช็คอินกับพนักงานสามารถทำได้เบ็ดเสร็จในคราวเดียวมากกว่า

นอกจากนี้แนวทางการแก้ปัญหาเพื่อลดความคับคั่งในส่วนของเคาน์เตอร์เช็คอินยังมีการเปิดให้บริการเช็คอินล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง จากเดิม 3 ชั่วโมง ด้วยจุดประสงค์ต้องการเพิ่มช่วงเวลาให้เกิดการกระจายตัวของผู้โดยสารเพื่อลดความแออัดในช่วงเวลาคับคั่งของกระบวนการเช็คอิน แต่เนื่องจากโดยพฤติกรรมของผู้โดยสารมักนิยมมาใช้บริการในช่วง 2-3 ชั่วโมงก่อนขึ้นเครื่อง เพราะไม่ต้องการเสียเวลารอคอยก่อนขึ้นเครื่องนาน และพื้นที่ในการรอคอยภายในอาคารเทียบเครื่องบิน ยังมีได้มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารมาพักรอคอยก่อนขึ้นเครื่องที่มีประสิทธิภาพมากพอ อีกทั้งในส่วนของความร่วมมือจากสายการบินที่จะเพิ่มเวลาในการให้บริการเคาน์เตอร์ยังไม่เต็มที่ เนื่องจากต้องเพิ่มบุคลากรและเพิ่มช่วงเวลาทำงาน ที่มีผลต่อค่าใช้จ่าย ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาวิธีนี้ยังไม่ได้ประสิทธิผลมากพอ

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของสายการบินมีการจัดเจ้าหน้าที่เพื่อประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจแก่ผู้โดยสารในการเข้ามาที่จุดเคาน์เตอร์ของแต่ละสายการบินมากขึ้น ส่วนของพื้นที่จัดเตรียมกระเป๋าสัมภาระทางสายการบินได้กันพื้นที่รอคิวบางส่วนเพื่อให้ผู้โดยสาร

Re-Packing เพื่อลดผลกระทบต่อแกวรอคิว อีกทั้งในส่วนของการนำกระบวนการใหม่ๆ เทคโนโลยีใหม่ๆเข้ามาช่วยในการให้บริการ ปัจจุบันมีการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจแก่ผู้โดยสารในหลายๆช่องทาง และมีความร่วมมือจากสายการบินในหลายๆส่วนมากขึ้น

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องในส่วนของการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารมาใช้บริการ Self Check-In ต้องทำให้มากขึ้นและต้องได้รับความร่วมมือจากสายการบินหลายๆส่วน ที่ต้องสร้างความเข้าใจให้กับผู้โดยสารในสายการบินของตน ทั้งนี้ในเรื่องของพื้นที่การให้บริการต้องให้ทาง AOT เร่งก่อสร้างส่วนต่อขยาย ซึ่งโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะเตรียมพื้นที่และอุปกรณ์ไว้รองรับสำหรับกระบวนการนี้ด้วย

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในการจัดสรรพื้นที่บริเวณโถงบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร ที่มีการจัดพื้นที่ให้บริการเชิงพาณิชย์มากเกินไป ส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ของผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่ง ทางท่าอากาศยานควรจัดพื้นที่ให้มีความเหมาะสม ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับให้บริการผู้โดยสารในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมากกว่าการตั้งร้านค้า เคาน์เตอร์ธนาคาร ฯลฯ อีกทั้งในเชิงของปัญหาในการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารให้ได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม โดยมีได้คำนึงถึงพื้นที่กระบวนการอาคารผู้โดยสารขาออก ส่งผลให้ปัญหาความคับคั่งในปัจจุบันเป็นลักษณะคอขวดที่ด้านแรกๆ

4.2.3 จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)

1. ลักษณะทางกายภาพของจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เป็นพื้นที่บริเวณพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร ชั้น 5 สำหรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศแบ่งพื้นที่จุดตรวจค้นออกเป็น 2 โซน เป็นขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัยห้ามนำอาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ และวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน ประกอบด้วยเครื่อง X-Ray สำหรับการตรวจสอบความปลอดภัย สำหรับตรวจสอบสิ่งของต้องห้ามก่อนขึ้นเครื่อง จำนวน 8 ช่วงบริการต่อโซน รวมทั้งหมด 16 ช่องบริการ

2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เป็นขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัยห้ามนำอาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ และวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน

- การตรวจสอบตัวผู้โดยสารและสัมภาระ: ผู้โดยสารจะต้องผ่านการตรวจสอบที่จุดตรวจสอบความปลอดภัย (Security Checkpoint) ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบสัมภาระที่นำขึ้นเครื่อง (carry-on baggage) และสัมภาระที่เช็คอิน (checked baggage) โดยใช้เครื่องสแกน (X-ray) และเทคโนโลยีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- การตรวจสอบของเหลว เจล และสเปรย์: ของเหลว เจล และสเปรย์ที่ผู้โดยสารนำขึ้นเครื่องจะต้องอยู่ในภาชนะที่มีปริมาตรไม่เกิน 100 มิลลิลิตร และทั้งหมดต้องใส่ในถุงพลาสติกใสที่สามารถปิดผนึกได้ ขนาดไม่เกิน 1 ลิตร
- การตรวจร่างกาย: ผู้โดยสารอาจถูกตรวจร่างกายด้วยการตรวจสอบด้วยเครื่องตรวจจับโลหะ (Walk-through metal detector) และอาจถูกตรวจร่างกายเพิ่มเติมด้วยมือ (pat-down search) หากเครื่องตรวจจับโลหะแจ้งเตือน

การตรวจค้นความปลอดภัยผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องบินตามมาตรฐานของ กพท. (กรมการขนส่งทางอากาศ) มีการแบ่งระดับการตรวจค้นออกเป็น 3 ระดับหลัก ๆ ดังนี้

ระดับ 1: การตรวจค้นทั่วไป (General Screening)

- เป็นการตรวจค้นขั้นพื้นฐานที่ผู้โดยสารทุกคนต้องผ่าน
- รวมถึงการตรวจสอบสัมภาระและตัวผู้โดยสารด้วยเครื่อง X-ray และเครื่องตรวจจับโลหะ (Walk-through metal detector)
- การตรวจสอบของเหลว เจล และสเปรย์ ตามข้อกำหนด

ระดับ 2: การตรวจค้นแบบเข้มงวด (Enhanced Screening)

- ใช้สำหรับผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูง หรือผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมน่าสงสัย
- รวมถึงการตรวจค้นด้วยมือ (Pat-down search) เพิ่มเติมจากการตรวจด้วยเครื่อง
- การตรวจสอบสัมภาระอย่างละเอียด โดยใช้เครื่องมือเพิ่มเติม เช่น เครื่องตรวจวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection - ETD)

ระดับ 3: การตรวจค้นแบบเฉพาะเจาะจง (Targeted Screening)

- ใช้สำหรับผู้โดยสารที่อยู่ในบัญชีเฝ้าระวัง หรือมีข้อมูลการข่าวที่ชัดเจน
- รวมถึงการตรวจค้นแบบครบวงจร ทั้งตรวจสอบสัมภาระและตัวผู้โดยสารอย่างละเอียด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- อาจารย์รวมถึงการสอบถามและสัมภาษณ์โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

การแบ่งระดับการตรวจค้นนี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัย และป้องกันเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ในการเดินทางทางอากาศตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ โดยพฤติกรรมของผู้โดยสารที่มีความตระหนักรู้ ในกฎระเบียบสิ่งต้องห้ามนำขึ้นเครื่องบินไม่เพียงพอ ส่งผลให้ต้องมีการนำสิ่งของต้องห้ามออกในบริเวณ แอวรอคอยตรวจค้นความปลอดภัย

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เป็นผลต่อเนื่องมาจากการเปิดให้บริการเคาน์เตอร์เช็คอินโดยสายการบินที่มักจะมีความต้องการร่วมกัน มักจะ เกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศในช่วงค่ำถึงดึกตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. เป็นเวลาที่ผู้โดยสารใช้การเดินทางในช่วงค่ำเพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางต่างประเทศในช่วงเวลาทำการ ไม่ดีกมากในแต่ละประเทศ ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงกุมภาพันธ์ – เมษายน ของทุกปี เนื่องจากเป็นช่วงที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลและวันหยุดยาวในหลายๆ เทศกาลในช่วง เวลาดังกล่าว

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง จาก ผลการสัมภาษณ์พบว่าปัญหาความคับคั่ง มาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารที่มีความตระหนักรู้ใน กฎระเบียบสิ่งต้องห้ามนำขึ้นเครื่องบินไม่เพียงพอ ผู้โดยสารบางส่วนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเตรียม ตัวก่อนการตรวจค้น เช่น ไม่แยกของเหลวออกจากสัมภาระ หรือไม่ถอดอุปกรณ์ที่เป็นโลหะก่อนเข้าจุด ตรวจ ส่วนหนึ่งของปัญหามาจากการสื่อสารไม่ชัดเจน การให้ข้อมูลและคำแนะนำแก่ผู้โดยสารไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการตรวจค้น

ทั้งนี้ ปัญหาหลักยังคงเป็นเรื่องของสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่มากเกินไปเกินขีดความสามารถ เทียบกับพื้นที่การให้บริการที่มีอยู่อย่างจำกัด จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูง เกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินในบางช่วงเวลา และจำนวนเที่ยวบินที่มากในบาง ช่วงเวลา ทำให้มีผู้โดยสารเข้าคิวรอตรวจค้นมากเกินไป ไม่มีพื้นที่ในการจัดเตรียมความพร้อมก่อนเข้าจุด ตรวจค้น ส่งผลให้เกิดความกีดขวางในช่องให้บริการตรวจค้น เป็นปัญหาในการรอคิวผู้โดยสารก่อนเข้า กระบวนการตรวจค้นผ่านเครื่อง X-Ray และ Body Scan ซึ่งเป็นปัญหาจากลักษณะทางกายภาพของ

พื้นที่ในการให้บริการในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมีไม่เพียงพอ ปัญหาส่วนนี้หากไม่มีการจัดการคิวที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความสับสนและการแออัดในจุดตรวจค้น

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของจุดตรวจค้น มีการแก้ปัญหาโดยการติดตั้งระบบส่งคืนภาดใส่สัมภาระอัตโนมัติ (ARTS) ในกระบวนการตรวจค้นผู้โดยสารใน ส่วนของการ X-Ray กระเป๋าที่นำขึ้นเครื่อง ถือเป็น การแก้ปัญหาที่ช่วยยกระดับการให้บริการจุดตรวจค้น ได้มาก เนื่องจากสามารถให้ผู้โดยสารใช้บริการได้มากถึง 4 คน ต่อ 1 ช่องบริการพร้อมๆกัน ช่วยเพิ่ม ความสามารถในการให้บริการเครื่อง X-Ray ได้มากถึง 4 เท่า อย่างไรก็ตามในส่วนของคุณภาพ ผู้โดยสาร ความตระหนักรู้ในกฎระเบียบต่างๆ และความเข้มงวดในกระบวนการตรวจค้นที่กำหนดตาม ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เช่น การให้ผู้โดยสารถอดเข็มขัด ถอด รองเท้า ก่อนผ่านเครื่อง Body Scan เพื่อป้องกันการชุกซ่อนวัตถุแหลมคม ส่งผลต่อการไหลเวียน ผู้โดยสารที่ต้องหยุดชะงักเพื่อเตรียมการก่อนผ่านการตรวจค้น ซึ่งปัญหามาจากการที่ไม่มีพื้นที่สำหรับ เตรียมพร้อมผู้โดยสารก่อนเข้ากระบวนการตรวจค้น

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่ง มากอย่างต่อเนื่องมีการวางแผนจะนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในกระบวนการจุดตรวจค้น ดังมีการวางแผน นำเครื่อง CT Scan (Computed Tomography Scan) ซึ่งคุณสมบัติและประโยชน์ของเครื่อง CT Scan ในจุดตรวจค้น มีดังนี้

- ความสามารถในการตรวจจับที่ละเอียดกว่า เครื่อง CT Scan สามารถสร้างภาพสาม มิติของสัมภาระได้ ซึ่งช่วยให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นสามารถเห็นรายละเอียดภายใน สัมภาระได้อย่างชัดเจนมากขึ้น และสามารถตรวจจับวัตถุที่เป็นโลหะและที่ไม่ใช่ โลหะได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงวัตถุที่อาจซ่อนอยู่ในตำแหน่งที่ยากต่อการตรวจ พบด้วยเครื่อง X-ray ธรรมดา
- การตรวจค้นที่รวดเร็วและแม่นยำ ช่วยลดเวลาในการตรวจค้นสัมภาระเนื่องจาก สามารถวิเคราะห์ภาพได้อย่างรวดเร็ว และความแม่นยำสูงในการตรวจจับวัตถุต้อง สงสัย ลดความจำเป็นในการเปิดสัมภาระเพื่อตรวจสอบเพิ่มเติม
- เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจจับวัตถุระเบิดและสารเคมี เครื่อง CT Scan มี ความสามารถในการตรวจจับสารระเบิดและสารเคมีอันตรายที่อาจซ่อนอยู่ภายใน สัมภาระได้ดีกว่าเครื่อง X-ray ธรรมดา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- การตรวจสอบแบบไม่ต้องเปิดสัมภาระ ลดการสัมผัสสัมภาระของผู้โดยสาร ทำให้ลดความเสี่ยงในการปนเปื้อนหรือความเสียหายของสัมภาระ และเพิ่มความสะทวสบายให้กับผู้โดยสารและเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านจุดตรวจค้น

ประกอบกับโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะเตรียมพื้นที่และอุปกรณ์ไว้รองรับสำหรับกระบวนการนี้ด้วย

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในด้านการจัดสรรพื้นที่ในกระบวนการผู้โดยสารขาออก จุดตรวจค้นความปลอดภัยให้มีศักยภาพเทียบเคียงกับศักยภาพการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มศักยภาพให้รองรับได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม แต่พื้นที่ในการให้บริการจุดตรวจค้นความปลอดภัยยังคงมีพื้นที่เท่าเดิม

4.2.4 พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control)

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control) เป็นพื้นที่บริเวณพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร ชั้น 4 สำหรับรองรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศที่ผ่านกระบวนการตรวจค้นด้านความปลอดภัยที่ ชั้น 5 แล้วลงมาเข้าสู่กระบวนการตรวจหนังสือเดินทางที่ ชั้น 4 แบ่งพื้นที่จุดตรวจเป็น 2 โซน โซนฝั่งตะวันออก ประกอบด้วยช่องตรวจธรรมดาโดยใช้เจ้าหน้าที่ ตม.ตรวจ จำนวน 24 ช่อง และเป็น Auto channel จำนวน 8 เครื่อง ส่วนอีกโซนฝั่งตะวันตก ประกอบด้วยช่องตรวจธรรมดาโดยใช้เจ้าหน้าที่ ตม.ตรวจ จำนวน 32 ช่อง และเป็น Auto channel จำนวน 8 เครื่อง ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างโครงการเพิ่ม Auto Channel ให้มีจำนวนรวมทั้งหมดในกระบวนการขาออกเป็น 30 เครื่อง

2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศเป็นขั้นตอนการตรวจยืนยันลักษณะบุคคลที่ตรงตามหนังสือเดินทาง (Passport)

- ขั้นตอนสำหรับช่องตรวจปกติ (Manual Channels)
 - ยื่นหนังสือเดินทางและบัตรขึ้นเครื่องให้เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง
 - เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบข้อมูลในหนังสือเดินทางและระบบคอมพิวเตอร์
 - รับตราประทับออกจากประเทศในหนังสือเดินทาง
- ขั้นตอนสำหรับช่องตรวจอัตโนมัติ (Automatic Channels)

- ใช้ช่องตรวจอัตโนมัติที่มีการติดตั้งระบบ e-Gate
- สแกนหนังสือเดินทางที่เครื่องสแกน
- ระบบจะตรวจสอบข้อมูลและทำการจับคู่ภาพใบหน้ากับข้อมูลในหนังสือเดินทาง
- เมื่อผ่านการตรวจสอบ เครื่องจะเปิดให้ผู้โดยสารผ่านไป

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ เนื่องจากขั้นตอนการตรวจหนังสือหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกมิได้มีความซับซ้อนเท่ากับขาเข้า ประกอบกับเป็นกระบวนการสุดท้ายที่ผ่านการตรวจสอบมาจากกระบวนการก่อนหน้าแล้ว โดยส่วนใหญ่พฤติกรรมผู้โดยสารจะมีความเข้าใจและไม่ค่อยติดขัดในช่วงการตรวจ

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศผลต่อเนื่องมาจากการจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) และเปิดให้บริการเคาน์เตอร์เช็คอินโดยสายการบินที่มักจะมีคิวต่อเนื่องกัน มักจะเกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศในช่วงค่ำถึงดึกตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. เป็นเวลาที่ผู้โดยสารใช้การเดินทางในช่วงค่ำเพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางต่างประเทศในช่วงเวลาทำการ ไม่ดึกมากในแต่ละประเทศ ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงกุมภาพันธ์ – เมษายน ของทุกปี เนื่องจากเป็นช่วงที่เกี่ยวเนื่องกับเทศกาลและวันหยุดยาวในหลายๆ เทศกาลในช่วงเวลาดังกล่าว

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง ปัญหาที่เคยพบมักมาจากเรื่องของการจัดสรรบุคลากรซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ตม.) ที่จัดเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการประจำจุดให้บริการได้เต็มที่ในช่วงที่ผ่านมา แต่ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของจุดตรวจหนังสือเดินทางมีการเพิ่มเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจเต็มพื้นที่ในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารคับคั่ง และอยู่ระหว่างการดำเนินการติดตั้งช่องตรวจอัตโนมัติ (Automatic Channels) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ณ จุดตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศได้มากขึ้น

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องการคงระดับของการจัดสรรบุคลากรให้เพียงพอและเมื่อดำเนินการติดตั้งช่องตรวจอัตโนมัติ (Automatic Channels) แล้วเสร็จจะช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ณ จุดตรวจหนังสือ

เดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศได้มากขึ้น ประกอบกับโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะเตรียมพื้นที่และอุปกรณ์ไว้รองรับสำหรับพระบรมวงศานุวงศ์ด้วย

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในด้านการจัดสรรพื้นที่ในกระบวนการผู้โดยสารขาออก ในจุดอื่นๆควรเพิ่มความสอดคล้องกับศักยภาพการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มศักยภาพให้รองรับได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม ทั้งนี้ เมื่อกระบวนการอื่นๆก่อนหน้าขั้นตอนการตรวจหนังสือเดินทางทำได้เร็วขึ้น ก็จะส่งผลให้ขั้นตอนการตรวจหนังสือเดินทางซึ่งเป็นด่านสุดท้ายของกระบวนการผู้โดยสารขาออกทำได้ไวมากขึ้นด้วย

4.3 การวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยการตีความสร้างข้อสรุป (Conclusion Interpreting) จากการเปรียบเทียบผลการศึกษาต่าง ๆ ซึ่งผู้ศึกษาได้รวบรวมในหัวข้อที่ 4.1 และ 4.2 โดยมาจากการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาแบ่งตามแหล่งที่มาของข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร(Documentary Research) และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ได้พบว่าปัญหาความคับคั่งกระบวนการขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มเกิดปัญหาจากจำนวนผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามข้อมูลจากรายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ โดยเริ่มเกินศักยภาพที่ถูกออกแบบไว้ให้รองรับได้ 45 ล้านคนต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 และมีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุดในปี พ.ศ. 2562 และเมื่อพิจารณาข้อมูลจากรายงานสถิติผู้โดยสารในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุดในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 ร่วมกับระดับการให้บริการของวันที่เป็นตัวแทนของเดือนที่มีจำนวนผู้โดยสารคับคั่งที่สุด (Typical Busy Day) ซึ่งตรงกับวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562 พบว่าเมื่อเปรียบระดับการให้บริการที่เหมาะสม (Optimum Level of service) ที่กำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) วิเคราะห์ระดับการให้บริการตามตาราง 4.3 พบว่าพื้นที่ขนถ่ายรถประชิดอาคาร (Curbside) และ ส่วนพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control) เวลาในการรอรับบริการอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าระดับมาตรฐาน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในเกณฑ์ของพื้นที่ให้บริการของกระบวนการขาออกผู้โดยสารระหว่างประเทศการประเมินอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่ามาตรฐานทั้งหมด

ที่ผ่านมาได้มีการแก้ปัญหาทั้งการเอาเทคโนโลยีเครื่องมือเข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ และทั้งในส่วนของพื้นที่ในการบริหารจัดการปรับเปลี่ยนการใช้งานพื้นที่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์เพื่อให้ได้พื้นที่การบริการในแต่ละขั้นตอนมากขึ้น และยังมีให้นำเทคโนโลยี

เข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม ปัญหายังคงเกี่ยวเนื่องกับพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารขาออกในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมีไม่เพียงพอ แม้ว่าโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกจะถือเป็นการแก้ปัญหาเชิงความจุในด้านพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตามยังคงต้องใช้ขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินโครงการนาน อีกทั้ง แนวทางการเพิ่มพื้นที่ซึ่งไม่ได้พิจารณา รวมถึงการเพิ่มพื้นที่ในส่วนของพื้นที่ขนถ่ายรถประชิดอาคาร (Curbside)

เมื่อพิจารณาผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ซึ่งเป็นข้อมูลสนับสนุนผลการศึกษาจากเอกสาร สามารถวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและสาเหตุของปัญหาได้ ตามตาราง 4.5

ตาราง 4.5 สรุปข้อมูลการวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของปัญหาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

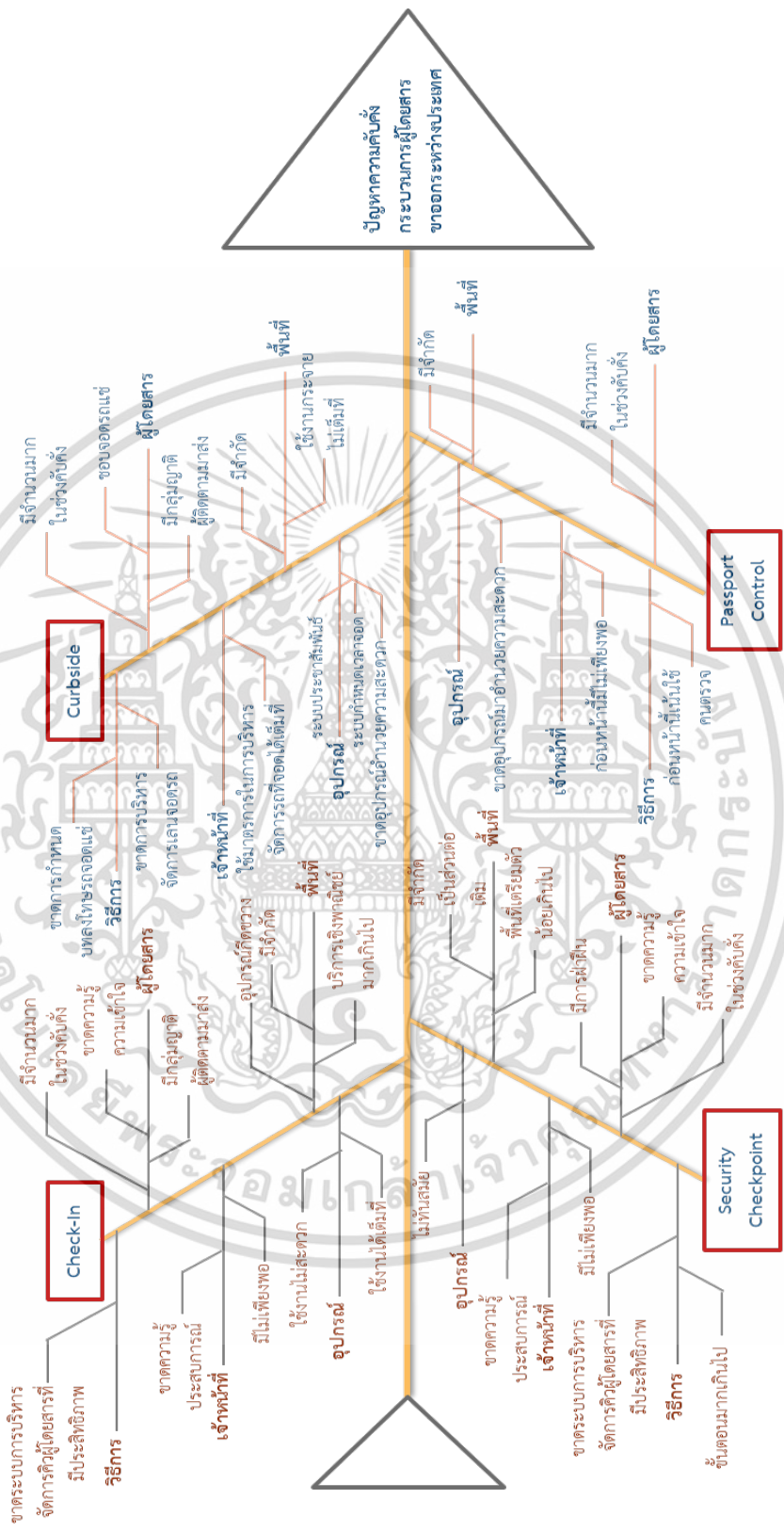
ลำดับ	ปัญหา	การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา	แนวทางการแก้ไขปัญหา
1	พื้นที่	พื้นที่ในการให้บริการผู้โดยสารมีจำกัดเมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี ซึ่งเป็นปัญหามาจากพื้นที่ บางส่วนถูกใช้ให้บริการอื่นๆที่มากไปจนเกินความจำเป็น เช่น เคาน์เตอร์แลกเงิน จุดขาย Wifi เป็นต้น ประกอบกับ โครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพในกระบวนการข่าออกล่าช้า	1.เร่งรัดโครงการส่วนต่อขยายเพิ่มพื้นที่ให้บริการให้เพียงพอ กับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น 2.จัดสรรพื้นที่ให้เหมาะสมลดการใช้งานที่ไม่จำเป็น
2	ผู้โดยสาร	สาเหตุจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และโดยส่วนใหญ่พฤติกรรมผู้โดยสารมักขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอนกระบวนการ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการต่างๆ และส่งผลกระทบต่อปัญหาความคับคั่ง นอกจากนี้ด้วยความเป็นผู้โดยสารชาวไทยในการเดินทางออกนอกประเทศมักมีกลุ่มญาติผู้ติดตามมาส่ง ทำให้เพิ่มปัญหาความคับคั่งในพื้นที่ให้บริการมากขึ้นด้วย	1.จัดเตรียมพื้นที่รองรับสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ 2.ทุกหน่วยงานต้องร่วมกันช่วยประชาสัมพันธ์สร้างพฤติกรรมความเข้าใจในขั้นตอนวิธีการให้แก่ผู้โดยสาร ให้ผู้โดยสารรับทราบปัญหาที่มีการวางแผนเตรียมการที่ดีในการเข้ารับบริการด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตาราง 4.5 (ต่อ) สรุปข้อมูลการวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของปัญหาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	ปัญหา	การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา	แนวทางการแก้ไขปัญหา
3	เจ้าหน้าที่	ในช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารจำนวนเจ้าหน้าที่ในการให้บริการอำนวยความสะดวกผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ อีกทั้งเจ้าหน้าที่บางส่วนยังขาดความรู้/ประสบการณ์ ส่งผลให้การให้บริการผู้โดยสารไม่เต็มที่ และเนื่องจากกระบวนการผู้คัดโดยสารขาออกระหว่างประเทศประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ให้บริการจากหลายหน่วยงาน จึงมักประสบปัญหากับการประสานงานด้วย	1.เพิ่มจำนวนจัดให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร 2.จัดฝึกอบรมให้มีความเชี่ยวชาญและมีประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน 3.จัดการบูรณาการการทำงานในภาพรวมของทุกหน่วยงาน
4	วิธีการ	ในส่วนของวิธีการยังขาดการบริหารจัดการคิวผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับขั้นตอนในกระบวนการผู้โดยสารบางขั้นตอนมีเยอะมากเกินไปจนส่งผลให้เกิดความล่าช้าและเกิดปัญหาความคับคั่ง	1.พิจารณาทบทวนกฎระเบียบข้อบังคับปรับวิธีการให้เหมาะสม 2.จัดให้มีการบริหารจัดการคิวที่มีประสิทธิภาพ 3.ศึกษาวิธีการบริหารจัดการอื่นๆที่ช่วยให้ประสิทธิภาพดีขึ้น
5	อุปกรณ์	การจัดอุปกรณ์ในปัจจุบันที่มีอยู่อาจไม่เพียงพอต่อการให้บริการ รวมถึงการใช้ อุปกรณ์ที่เก่าและไม่ได้รับการอัปเดต ทำให้การกระบวนการใช้เวลานานขึ้น และประสิทธิภาพลดลง อุปกรณ์บางส่วนยังใช้งานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพเนื่องจากยังใหม่ต่อการใช้งานของผู้โดยสาร	1.จัดอุปกรณ์ให้เพียงพอ 2.ปรับปรุงรูปแบบอุปกรณ์ให้มีความทันสมัย ใช้นวัตกรรมใหม่ๆ นำเอาเทคโนโลยีมาช่วยในการทำงานแทนคน 3.หาวิธีการที่ช่วยให้อุปกรณ์ใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ เช่น การแสดงให้เห็นความสะดวกของการใช้งาน จัดสรรอุปกรณ์ให้อยู่ในจุดที่เข้าถึงได้ง่าย เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.4 การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาความคับคั่งกระบวนการผู้โดยสารขาดออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในส่วนของแนวทางการแก้ไขปัญหา ในบทที่ 2 ได้มีการศึกษาแนวทางการแก้ไขโดยใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ๆเข้ามาช่วยในกระบวนการผู้โดยสารขาออกให้ดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะในขั้นตอนของการเช็คอิน ที่มีการมุ่งเน้นปรับปรุงวิธีการในกระบวนการนี้มากกว่าในส่วนอื่นๆ เนื่องจากเป็นส่วนแรกของผู้โดยสาร เริ่มมีการยืนยันตัวตนและแสดงข้อมูลบัตรโดยสาร และข้อมูลเกี่ยวกับสัมภาระ เมื่อมีการเริ่มขั้นตอนที่สะดวกมีวิธีการบริหารจัดการที่ทันสมัย เมื่อผู้โดยสารนำข้อมูลเข้าระบบแล้ว ข้อมูลสามารถเชื่อมต่อไปยังขั้นตอนกระบวนการต่างๆ ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น การไหลเวียนของผู้โดยสารสามารถทำได้ดีขึ้น ส่งผลให้ท่าอากาศยานในหลายๆประเทศไม่ประสบปัญหาความคับคั่ง

นอกจากนี้การประยุกต์ใช้เครื่องมือด้านความปลอดภัยที่ทันสมัยสามารถตอบโจทย์การให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สามารถลดความผิดพลาดจากการให้บริการโดยเจ้าหน้าที่ได้ สามารถตรวจสอบด้านความปลอดภัยได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากข้อมูลการปัญหาความคับคั่งของกระบวนการข่าออกผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าปัญหาสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปัญหาข้อจำกัดของพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันที่เตรียมไว้ไม่เพียงพอสำหรับรองรับผู้โดยสารในช่วงคับคั่ง ประกอบกับปัญหาเกี่ยวกับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการภายในท่าอากาศยาน ได้แก่ การบริหารจัดการด้านบุคลากร ไม่เพียงพอ และขาดอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่งผลให้ประสิทธิภาพในกระบวนการผู้โดยสารขาออกทำได้ไม่เต็มที่ อีกทั้งปัญหาในด้านพฤติกรรมของผู้โดยสารที่มีความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอน วิธีการ กฎระเบียบ สิ่งต้องห้าม ในแต่ละขั้นตอนน้อย ส่งผลให้เกิดปัญหาความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วิธีการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เน้นไปที่การแก้ไขปัญหาลักษณะความจุแบบไม่คงที่ (Dynamic Capacity) โดยการเพิ่มใช้บุคลากรแก้ไขปัญหา และการนำเครื่องมือ วิธีการ และเทคโนโลยี เข้ามาช่วยให้การทำงานแต่ละขั้นตอนมีประสิทธิภาพดีขึ้น และช่วยลดปัญหาความคับคั่งได้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่ยังคงเกี่ยวเนื่องกับพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารขาออกในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมีไม่เพียงพอ และพื้นที่ไม่ได้ออกแบบเตรียมไว้สำหรับการติดตั้งเครื่องมือ อุปกรณ์ใหม่ๆ และในด้านพฤติกรรมผู้โดยสารยังนิยมใช้บริการกับบุคคลมากกว่าเครื่องมือ อุปกรณ์ ดังนั้น ประสิทธิภาพการใช้งานในช่วงเริ่มต้นอาจช่วยลดปัญหาความคับคั่งในกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศได้ไม่เต็มที่ ดังนั้น วิธีการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในกระบวนการข่าออกผู้โดยสารระหว่างประเทศ ที่อาคารผู้โดยสาร จะต้องเร่งแก้ไขปัญหาลักษณะความจุแบบคงที่ (Static Capacity) ได้แก่ การดำเนินการก่อสร้างอาคารที่ช่วยเพิ่มพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ตามแผนพัฒนาท่าอากาศยาน นั่นคือโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหา

การแก้ไขปัญหาในปัจจุบันที่สามารถดำเนินการได้ภายใต้ความร่วมมือของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ โดยแบ่งตามแต่ละส่วนพื้นที่ได้ ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.1 พื้นที่ขนานลาจรถประชิดอาคาร (Curbside)

พื้นที่ขนานลาจรถประชิดอาคาร (Curbside) เป็นพื้นที่ส่วนแรกที่เกิดปัญหาความคับคั่งของปริมาณรถที่มาส่งผู้โดยสารเดินทาง ทั้งนี้ จากการศึกษาวิธีการแก้ไขปัญหามาจากที่ผ่านมา ปัจจุบัน และอนาคต ยังไม่พบวิธีการแก้ไขปัญหในพื้นที่ส่วนนี้ ข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหามาจากเอกสาร ACRP Report 40 : Airport Curbside and Terminal Area Roadway Operations ได้กล่าวถึงปัญหาและขอบเขตการพัฒนาปรับปรุง Curbside ซึ่งปัญหาความคับคั่งนั้นสามารถแก้ไขได้โดย 3 วิธีหลัก เรียงจากประสิทธิภาพจากมากไปน้อยได้แก่ 1) การพัฒนาทางกายภาพ 2) การบริหารการจัดการ และ 3) การกำหนดมาตรการต่างๆ

ซึ่งตัวแปรที่ส่งผลต่อความคับคั่งสำคัญ ได้แก่ อัตราการมาของผู้โดยสาร ประเภท และขนาดของพาหนะ ระยะเวลาการรับ/ส่ง และความกว้าง/ยาว Curbside ซึ่งมาตรการระยะสั้นในการเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการกวดขันและจัดการจราจรสามารถลดเวลาการรับ/ส่ง และอำนวยความสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีแนวโน้มลดลงมากกว่าเดิมและจะเข้าสู่จุดสมดุล ไม่สามารถลดระยะเวลาได้อีก เนื่องจากการกวดขันนั้นจะต้องทำอย่างเหมาะสม ไม่คุกคามและคำนึงถึงความพึงพอใจของผู้โดยสารด้วย



รูปที่ 5.1 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Curbside

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การแก้ไขเชิงนวัตกรรมจะเป็นการบรรเทาความคับคั่งโดยการพัฒนาปรับปรุงในเรื่องของการบริหารจัดการและการกำหนดมาตรการ เพื่อการลดระยะเวลาการส่งผู้โดยสารต่อคันได้ ซึ่งพิจารณาเรื่องวิธีการให้ข้อมูลกับผู้โดยสารเป็นสิ่งสำคัญ สามารถทำได้ ดังนี้

1. การทาสีพื้นถนนหรือติดตั้งป้ายแสดงผลที่สามารถแสดงปริมาณรถตลอดแนว Curbside เพื่อแสดงพื้นที่จุดส่งผู้โดยสารขาออก หมายเลขประตูสายการบิน จะช่วยป้องกันความสับสนที่อาจจะเกิดขึ้นได้
2. การติดตั้งระบบ Dynamic Lane Guidance Systems บนพื้นถนนเพื่อให้ผู้ขับรถส่งผู้โดยสารสามารถเห็นช่องจราจรได้ชัดเจน จำแนกช่องจราจรแบบ Load/unload lane, Maneuver lane และ Through lane ซึ่งสามารถกระพริบบอกเส้นการเดินทาง
3. การพิจารณาความเหมาะสมทางกายภาพของการติดตั้งอุปกรณ์บอกสถานะช่องว่างให้รถเข้าจอดส่งผู้โดยสารได้ ตัวอย่างคล้ายกับในห้างสรรพสินค้าสำหรับจุดจอดรถรับ/ส่ง
4. การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกผู้โดยสารให้ใกล้เคียงกันในทุกพื้นที่ตลอด Curbside เช่น รถเข็นกระเป๋าให้สามารถหยิบใช้ได้โดยง่ายรวดเร็วตลอดแนว Curbside เป็นต้น

5.2.2 พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area)

พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) ในปัจจุบันยังเป็นโรงที่รวมกับพื้นที่พักรอของผู้โดยสารขาออกและกลุ่มครอบครัว ญาติ ผู้ติดตามมาส่ง และยังรวมกับพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น จุดแลกเปลี่ยนร้านค้า จุดให้บริการขายแพคเกจท่องเที่ยวต่างประเทศต่างๆ เป็นต้น ซึ่งในด้านการบริหารจัดการควรจำแนกจุดให้บริการเหล่านี้ออกจากพื้นที่ให้บริการกระบวนผู้โดยสารขาออก และเน้นการจัดสรรพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร รวมถึงข้อเสนอแนะในด้านอื่นๆ ดังนี้

1. ลดปริมาณของพื้นที่ให้บริการเชิงพาณิชย์บริเวณโรงให้บริการขาออกผู้โดยสาร ชั้น 4 เพื่อเพิ่มพื้นที่ในการให้บริการผู้โดยสารมากขึ้น เช่น การจัดเป็นพื้นที่สำหรับตรวจสอบและให้คำแนะนำในการจัดเตรียมกระเป๋าสัมภาระก่อนโหลดขึ้นเครื่อง
2. เพิ่มวิธีการให้ข้อมูลกับผู้โดยสารในการหาจุดเช็คอินของแต่ละสายการบิน เช่น มีการทำป้ายสัญลักษณ์ หน้าแถวเคาน์เตอร์ที่เด่นชัด ป้องกันผู้โดยสารสับสน และการประชาสัมพันธ์ของสายการบินเองในทุกๆช่องทางตั้งแต่ขั้นตอนการจองบัตรโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารมีการเตรียมพร้อมที่ดี
3. การแก้ไขปัญหาเชิงนวัตกรรมที่ดำเนินการอยู่ ณ ปัจจุบันของกระบวนการ Self Service ยังมีข้อบกพร่องควรต้องปรับปรุงและพัฒนา คือ การที่ระบบเช็คอินผู้โดยสารและเช็คอินกระเป๋าสัมภาระ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยังอยู่แยกจุดกัน และมีปริมาณเครื่องไม่สอดคล้องกัน (เครื่องเช็คอินผู้โดยสารมีจำนวนมากกว่าเครื่องเช็คอินกระเป๋าสัมภาระ) หากพิจารณาพฤติกรรมผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะมีการโหลดกระเป๋าสัมภาระขึ้นเครื่อง เมื่อพิจารณาเทียบกับระบบ Self Service ที่สนามบินต่างประเทศ มักจะออกแบบให้ขั้นตอนการดำเนินการเบ็ดเสร็จที่จุดๆเดียว



รูปที่ 5.2 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Check-In

ทั้งนี้ การแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ขึ้นอยู่กับกรอบการออกแบบ วางแผน เพื่อให้ลักษณะทางกายภาพของอาคารและระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าต่างๆสอดคล้องกับอุปกรณ์ที่นำมาให้บริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.3 จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)

จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) ประสบปัญหาความคับคั่งจากสาเหตุที่ขั้นตอนเยอะแต่มีพื้นที่ในการให้บริการน้อย ดังนั้น ข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหาคับคั่งจุดนี้ คงเน้นไปในด้านความสอดคล้องกันของขั้นตอนการตรวจค้นกับพื้นที่ให้บริการ และการนำนวัตกรรมใหม่ๆ เข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ดังนี้

1. ควรปรับมาตรการ การตรวจค้นให้มีความเหมาะสม ลดขั้นตอนที่จะไปเพิ่มพื้นที่ในการเตรียมตัวก่อนเข้าจุดตรวจค้น ยกตัวอย่างการถอดรองเท้าผ่านจุดตรวจค้นทุกกรณี ควรปรับให้มีการถอดเฉพาะรองเท้าที่มีความเสี่ยงจะซ่อนวัตถุอันตรายได้ เช่น รองเท้าบูท หรือควรให้ถอดเฉพาะบุคคลที่มีความเสี่ยง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีมาตรการเรื่องการเอาโน้ตบุ๊ก และน้ำออกจากสัมภาระก่อนเข้าจุดตรวจค้น ส่วนนี้ควรพิจารณาในการนำเครื่องมือที่ตรวจจับได้ และใช้ AI ช่วยในการตรวจสอบ
2. การแบ่งพื้นที่จัดคิวแถวคอยอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเพิ่มวิธีการให้ข้อมูลกับผู้ใช้โดยสารในการผ่านจุดตรวจค้นอย่างชัดเจนและถูกต้อง
3. วางแผนในการปรับขั้นตอนการตรวจให้เป็น Self-Service โดยเน้นใช้ความก้าวหน้าด้านนวัตกรรมการตรวจค้นด้านความปลอดภัยผู้โดยสารมากกว่าการใช้เจ้าหน้าที่ตรวจโดยอุปกรณ์เครื่องมือที่ล้ำสมัย ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับขนาดของพื้นที่ในการรองรับระบบดังกล่าวประกอบด้วย

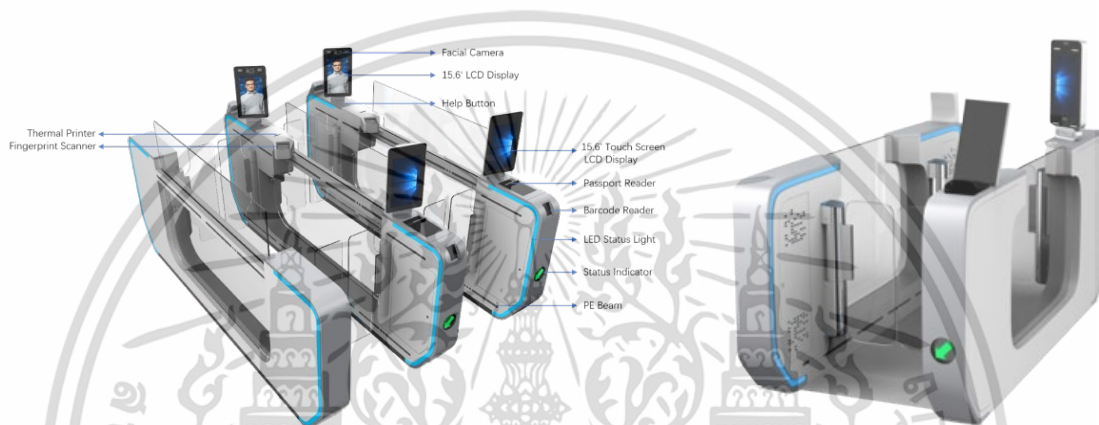


รูปที่ 5.3 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Security Checkpoint

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2.4 พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control)

การแก้ปัญหาในเชิงนวัตกรรมเพื่อการแก้ไขปัญหาความคับคั่งบริเวณ Passport Control ผ่านตัวอย่างนวัตกรรม ผ่านระบบและอุปกรณ์ตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Automatic Channel) ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการถือเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ



รูปที่ 5.4 รูปตัวอย่างนวัตกรรมที่กระบวนการ Immigration/ Passport Control

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาในแต่ละขั้นตอนตามที่กล่าวมานั้น จะมีประสิทธิภาพมากที่สุดเมื่อวางแผนเตรียมการรองรับไปพร้อมกับการขยายพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารขาออกตามแผนพัฒนาท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานควรพิจารณาแผนการพัฒนาให้สอดคล้องกับปัญหาความคับคั่งในปัจจุบันที่เกิดขึ้นกับกระบวนการที่อาคารผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของผู้โดยสารขาเข้าและผู้โดยสารขาออก เนื่องจากท่าอากาศยานมุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารเดินทางที่มากขึ้น โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่อาคารที่ดำเนินเกี่ยวกับกระบวนการผู้โดยสารน้อยเกินไป ปัญหาความคับคั่งจึงเกิดเป็นลักษณะคอขวด เมื่อผ่านกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 ได้แล้ว จะมีพื้นที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารมากมาย มีประสิทธิภาพในการรองรับผู้โดยสารที่ดีกว่าอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น การวางแผนดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานในระยะต่อควรพิจารณาส่วนต่อขยายให้สอดคล้องกับกระบวนการผู้โดยสารในภาพรวมของการให้บริการท่าอากาศยาน.

5.3 ข้อเสนอแนะ

1. เพื่อแก้ปัญหาความคับคั่งในระยะยาว เพื่อรองรับอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น ควรเร่งโครงการขยายพื้นที่ เพื่อช่วยเพิ่มพื้นที่การใช้งาน แก้ไขปัญหาเชิงความจุที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การแก้ไขโดยการปรับเปลี่ยนวิธีการ การนำเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ทันสมัยเข้ามาช่วยในการให้บริการ ต้องวางแผนให้ใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และควรออกแบบให้สอดคล้องกับพื้นที่ให้บริการที่มีความเหมาะสม และช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสารได้อย่างเต็มที่

3. การแก้ปัญหาเรื่องคน ที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ให้บริการนั้น มีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าเรื่องอื่นๆ จึงจำเป็นต้องสร้างความรู้ ความเข้าใจ ให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้บริการสูงที่สุด

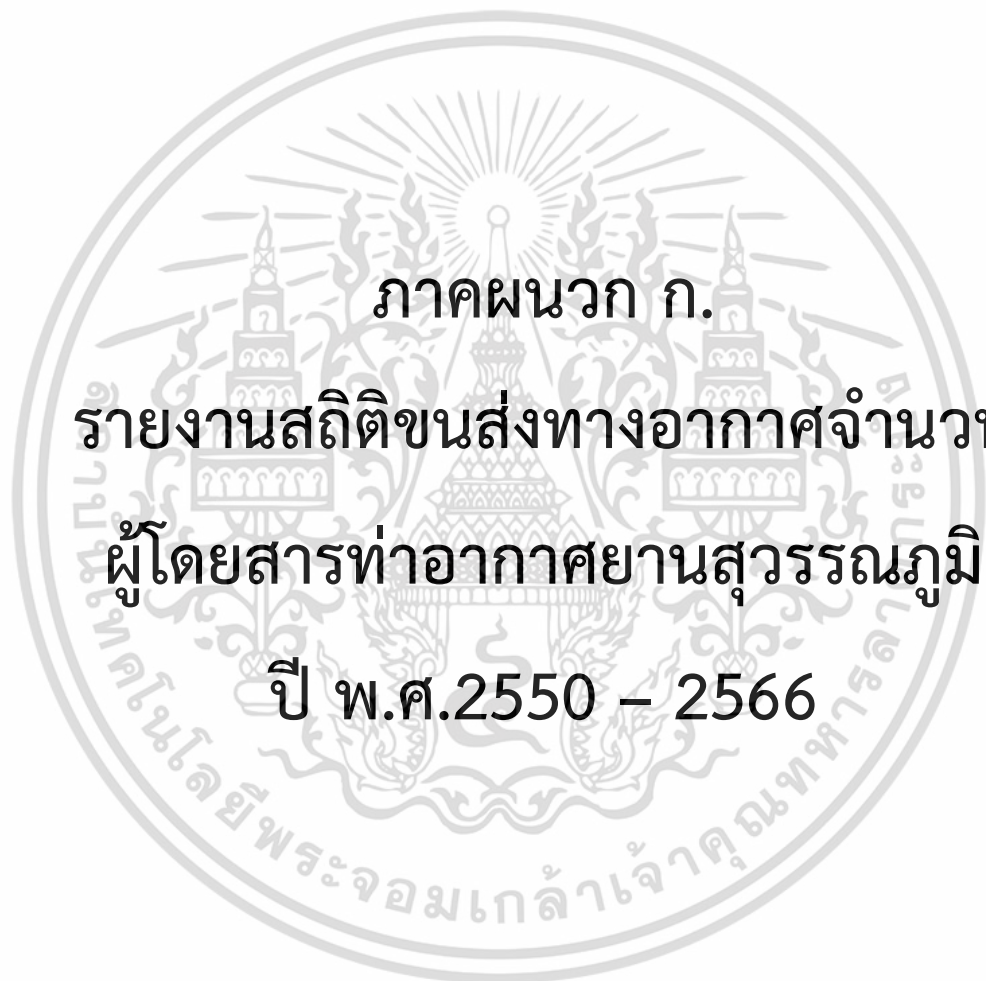
4. สามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกระบวนการผู้โดยสารจากต่างประเทศมาปรับใช้เพื่อช่วยแก้ปัญหาคับคั่งได้ เช่น การเปิดให้เช็คอินแบบไม่จำกัดเวลาเพื่อลดความแออัดของจำนวนผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่ง การเพิ่มจุดเช็คอินใจกลางเมืองหรือตามสถานีรถไฟฟ้า Airport Rail Link การนำระบบ RFID หรือ QR Code มาใช้ในการเช็คอินและรับกระเป๋า ซึ่งท่าอากาศยานต้องพัฒนาระบบเทคโนโลยีและจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆให้สอดคล้องในการรองรับการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

รายการอ้างอิง

- [1] บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). 2554. <https://investor-th.airportthai.co.th/faq.html>
- [2] สถาบันการบินพลเรือน. 2565. สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนเมษายน-มิถุนายน ๒๕๖๕
- [3] The International Air Transport Association (IATA). 2023. IATA analysis
- [4] บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). 2550 – 2566. สถิติขนส่งทางอากาศประจำปี 2550 – 2566. www.airportthai.co.th/th/เกี่ยวกับ-ทอท/สถิติขนส่งทางอากาศ/
- [5] Teodorovic and Janic. 2017. Transportation engineering: Theory, practice and modeling
- [6] เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กุล. 2560. การวิเคราะห์ความจุระบบท่าอากาศยาน (Airport System Capacity Analysis)
- [7] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2551. การจัดการท่าอากาศยาน (Airport Management)
- [8] Jean-Paul Rodrigue. 2024. Static and Dynamic Capacity of Transport Infrastructure
- [9] ดิษพงษ์ พงษ์ภัทรชัย. 2556. วิจัยเชิงกรณีศึกษา อีกทางเลือกของวิวิจัย วารสารวิชาชีพบัญชี
- [10] สุภาวงศ์ จันทวานิช. 2554. การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [11] พลอยไพลิน สกลอรرنจ์. 2563. 4 Steps of Risk Management. Risk Management: การจัดการความเสี่ยง
- [12] ภาณุพงศ์ อนันต์ชัยพัชฌนา. 2552. การวิเคราะห์เส้นทางแห่งความสำเร็จของครูฝึกการ : พหุกรณีศึกษา. วิทยานิพนธ์ คม. (สาขาวิชาวิจัยการศึกษา) กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาวิจัยและจิตวิทยาการศึกษา คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- [13] นิตา แสงชูโต. 2548. การวิจัยเชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : พรินต์โพร
- [14] บุษกร เขียวจินดาگانต์. 2561. เทคนิคการวิจัยเชิงคุณภาพแบบกรณีศึกษา. วารสารศิลปศาสตร์ปริทัศน์ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- [15] สุสุวรรณค์ ไชโยรักษ์. 2549. บทบาทของครูและผู้ปกครองในการส่งเสริมจริยธรรมนักเรียน : พหุกรณีศึกษา. วิทยานิพนธ์ คม. (สาขาวิชาวิจัยการศึกษา) คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ
- [16] ACRP Report 40. 2010. Airport Curbside and Terminal Area Roadway Operations <https://crp.trb.org/acrpwebresource4/acrp-report-40-airport-curbside-and-terminal-area-roadway-operations/>
- [17] Kasper Hounsgaard. 2024. <https://copenhagenoptimization.com/blog/optimize-the-software-technology-at-your-airport/>
- [18] Rachael Harper. 2019. <https://www.internationalairportreview.com/news/106120/smart-check-services-marita-airport/>
- [19] JEAN CARMELA LIM. 2023. <https://www.aerotime.aero/articles/five-airport-innovations-that-will-make-travel-easier-in-2023>
- [20] Lily Girma. 2024. <https://www.japantimes.co.jp/business/2024/02/22/tech/five-innovations-coming-airport/>
- [21] EASIER was chosen by AENA, the main airport operator in Spain, to be part of an innovative biometric passenger experience pilot project. 2021. <https://www.go-easier.com/easier-digitizes-the-passenger-journey-at-barcelonas-el-prat-airport-using-biometrics/>
- [22] Airports Council International. 2024. <https://aci.aero/airport-advocacy/airport-information-technology/technology-innovation-awards/>



ภาคผนวก ก.

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวน

ผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.2550 – 2566

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2549 (2006)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2006					FY 2007					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT. NOV. DEC.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OCT. - DEC.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAN. FEB. MAR.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAN. - MAR.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APR. MAY. JUN.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APR. - JUN.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUL. AUG. SEP.	-	-	-	-	-	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	-
JUL. - SEP.	-	-	-	-	-	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	-
JAN. - SEP.	-	-	-	-	-	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	-
Total	-	-	-	-	-	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	-

Source : Air Transportation Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2006					FY 2007					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT. NOV. DEC.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OCT. - DEC.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAN. FEB. MAR.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAN. - MAR.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APR. MAY. JUN.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APR. - JUN.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUL. AUG. SEP.	-	-	-	-	-	48,569	47,915	96,484	-	96,484	-
JUL. - SEP.	-	-	-	-	-	48,569	47,915	96,484	-	96,484	-
JAN. - SEP.	-	-	-	-	-	48,569	47,915	96,484	-	96,484	-
Total	-	-	-	-	-	48,569	47,915	96,484	-	96,484	-

Source : Air Transportation Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2006					FY 2007					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT. NOV. DEC.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OCT. - DEC.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAN. FEB. MAR.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAN. - MAR.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APR. MAY. JUN.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APR. - JUN.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUL. AUG. SEP.	-	-	-	-	-	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	-
JUL. - SEP.	-	-	-	-	-	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	-
JAN. - SEP.	-	-	-	-	-	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	-
Total	-	-	-	-	-	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	-

Source : Air Transportation Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2550 (2007)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2006					FY 2007					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	-	-	-	-	-	1,190,387	1,153,353	2,343,740	152,486	2,496,226	-
NOV.	-	-	-	-	-	1,324,771	1,261,461	2,586,232	140,360	2,726,592	-
DEC.	-	-	-	-	-	1,459,368	1,377,838	2,837,206	153,658	2,990,864	-
OCT.-DEC.	-	-	-	-	-	3,974,526	3,792,652	7,767,178	446,504	8,213,682	-
JAN.	-	-	-	-	-	1,365,141	1,382,632	2,747,773	148,594	2,896,367	-
FEB.	-	-	-	-	-	1,253,272	1,290,993	2,544,265	126,194	2,670,459	-
MAR.	-	-	-	-	-	1,339,544	1,448,488	2,788,032	143,879	2,931,911	-
JAN.-MAR.	-	-	-	-	-	3,957,957	4,122,113	8,080,070	418,667	8,498,737	-
APR.	-	-	-	-	-	1,296,520	1,326,349	2,622,869	129,666	2,752,535	-
MAY.	-	-	-	-	-	1,159,365	1,224,381	2,383,746	127,762	2,511,508	-
JUN.	-	-	-	-	-	1,195,812	1,151,312	2,347,124	139,850	2,486,974	-
APR.-JUN.	-	-	-	-	-	3,651,697	3,702,042	7,353,739	397,278	7,751,017	-
JUL.	-	-	-	-	-	1,325,491	1,288,094	2,613,585	145,204	2,758,789	-
AUG.	-	-	-	-	-	1,526,014	1,388,840	2,914,854	139,429	2,854,283	-
SEP.	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	1,218,819	1,241,362	2,460,181	152,352	2,612,533	1,079.48
JUL.-SEP.	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	3,870,324	3,918,296	7,788,620	436,985	8,225,605	3,613.61
JAN.-SEP.	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	11,479,978	11,742,481	23,222,420	1,252,930	24,475,359	10,949.87
Total	115,106	94,041	209,147	12,352	221,499	18,454,504	18,535,103	36,989,607	1,699,434	38,689,041	14,658.10

Source : Air Transportation Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2006					FY 2007					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	-	-	-	-	-	464,397	466,689	931,086	-	931,086	-
NOV.	-	-	-	-	-	511,573	498,413	1,009,986	-	1,009,986	-
DEC.	-	-	-	-	-	556,165	623,767	1,179,932	-	1,179,932	-
OCT.-DEC.	-	-	-	-	-	1,532,135	1,588,869	3,121,004	-	3,121,004	-
JAN.	-	-	-	-	-	639,974	575,754	1,215,728	-	1,215,728	-
FEB.	-	-	-	-	-	523,388	494,677	1,018,065	-	1,018,065	-
MAR.	-	-	-	-	-	487,920	444,525	932,445	33	932,478	-
JAN.-MAR.	-	-	-	-	-	1,651,282	1,514,956	3,166,238	33	3,166,271	-
APR.	-	-	-	-	-	273,523	248,635	522,158	345	522,903	-
MAY.	-	-	-	-	-	236,093	209,814	445,907	-	445,907	-
JUN.	-	-	-	-	-	218,669	210,642	429,311	91	429,402	-
APR.-JUN.	-	-	-	-	-	728,285	669,091	1,397,376	436	1,398,212	-
JUL.	-	-	-	-	-	259,238	259,100	518,338	227	518,565	-
AUG.	-	-	-	-	-	208,701	265,954	564,655	59	564,714	-
SEP.	48,569	47,915	96,484	-	96,484	242,406	234,538	476,944	244	477,188	394.58
JUL.-SEP.	48,569	47,915	96,484	-	96,484	900,345	759,592	1,659,937	530	1,660,467	1,517.33
JAN.-SEP.	48,569	47,915	96,484	-	96,484	3,180,312	2,943,639	6,123,951	999	6,124,950	6,248.15
Total	48,569	47,915	96,484	-	96,484	4,712,447	4,532,508	9,244,955	999	9,245,954	9,482.89

Source : Air Transportation Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2006					FY 2007					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	-	-	-	-	-	1,654,784	1,620,042	3,274,826	152,486	3,427,312	-
NOV.	-	-	-	-	-	1,836,344	1,759,874	3,596,218	140,360	3,736,578	-
DEC.	-	-	-	-	-	2,015,533	2,001,605	4,017,138	153,658	4,170,796	-
OCT.-DEC.	-	-	-	-	-	5,506,661	5,381,521	10,888,182	446,504	11,334,686	-
JAN.	-	-	-	-	-	2,005,115	1,958,386	3,963,501	148,594	4,112,095	-
FEB.	-	-	-	-	-	1,776,660	1,785,670	3,562,330	126,194	3,688,524	-
MAR.	-	-	-	-	-	1,827,464	1,893,013	3,720,477	143,912	3,864,389	-
JAN.-MAR.	-	-	-	-	-	5,609,239	5,637,069	11,246,308	418,700	11,665,008	-
APR.	-	-	-	-	-	1,570,443	1,574,984	3,145,427	130,011	3,275,438	-
MAY.	-	-	-	-	-	1,395,458	1,434,195	2,829,653	127,762	2,957,415	-
JUN.	-	-	-	-	-	1,414,481	1,361,954	2,776,435	139,941	2,916,376	-
APR.-JUN.	-	-	-	-	-	4,380,382	4,371,133	8,751,515	397,714	9,149,229	-
JUL.	-	-	-	-	-	1,584,729	1,547,194	3,131,923	145,431	3,277,354	-
AUG.	-	-	-	-	-	1,624,715	1,654,794	3,279,509	139,488	3,418,997	-
SEP.	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	1,461,225	1,475,900	2,937,125	152,546	3,089,721	871.66
JUL.-SEP.	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	4,670,669	4,677,888	9,348,557	437,515	9,786,072	2,977.55
JAN.-SEP.	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	14,660,290	14,686,090	29,346,380	1,253,929	30,600,309	9,523.25
Total	163,675	141,956	305,631	12,352	317,983	20,166,951	20,067,611	40,234,562	1,700,433	41,934,995	13,087.81

Source : Air Transportation Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2551 (2008)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2007					FY 2008					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,190,387	1,153,353	2,343,740	152,486	2,496,226	1,326,637	1,289,471	2,616,108	146,480	2,762,588	10.67
NOV.	1,324,771	1,261,461	2,586,232	140,360	2,726,592	1,443,114	1,367,001	2,810,115	129,465	2,939,580	7.81
DEC.	1,459,368	1,377,838	2,837,206	153,658	2,990,864	1,540,322	1,443,742	2,984,064	138,176	3,122,240	4.39
OCT.-DEC.	3,974,526	3,792,652	7,767,178	446,504	8,213,682	4,310,073	4,100,214	8,410,287	414,121	8,824,408	7.44
JAN.	1,365,141	1,382,632	2,747,773	148,594	2,896,367	1,494,246	1,497,123	2,991,369	131,652	3,123,021	7.83
FEB.	1,253,272	1,290,993	2,544,265	126,194	2,670,459	1,427,535	1,465,475	2,893,010	108,791	3,001,801	12.41
MAR.	1,359,544	1,448,488	2,788,032	143,879	2,931,911	1,477,864	1,603,035	3,080,899	128,120	3,209,019	9.45
JAN.-MAR.	3,987,957	4,122,113	8,080,070	418,667	8,498,737	4,399,645	4,565,633	8,965,278	368,563	9,333,841	9.83
APR.	1,296,520	1,326,349	2,622,869	129,666	2,752,535	1,391,872	1,413,129	2,805,001	124,215	2,929,216	6.42
MAY.	1,159,365	1,224,381	2,383,746	127,762	2,511,508	1,272,148	1,318,499	2,590,647	124,583	2,715,230	8.11
JUN.	1,195,812	1,151,312	2,347,124	139,850	2,486,974	1,253,315	1,214,073	2,467,388	131,643	2,599,031	4.51
APR.-JUN.	3,651,697	3,702,042	7,353,739	397,278	7,751,017	3,917,335	3,945,701	7,863,036	380,441	8,243,477	6.35
JUL.	1,325,491	1,288,094	2,613,585	145,204	2,758,789	1,340,707	1,299,091	2,639,798	146,220	2,786,018	0.99
AUG.	1,326,014	1,388,840	2,714,854	139,429	2,854,283	1,251,012	1,343,414	2,594,426	129,017	2,723,443	-4.58
SEP.	1,218,819	1,241,362	2,460,181	152,352	2,612,533	984,226	989,402	1,973,628	140,525	2,114,153	-19.08
JUL.-SEP.	3,870,324	3,918,296	7,788,620	436,985	8,225,605	3,575,945	3,631,907	7,207,852	415,762	7,623,614	-7.32
JAN.-SEP.	11,479,978	11,742,451	23,222,429	1,252,930	24,475,359	11,892,925	12,143,241	24,036,166	1,164,766	25,200,932	2.96
Total	15,454,504	15,535,103	30,989,607	1,699,434	32,689,041	16,202,998	16,243,455	32,446,453	1,578,887	34,025,340	4.09

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2007					FY 2008					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	464,397	466,689	931,086	-	931,086	279,532	270,237	549,769	476	550,245	-40.90
NOV.	511,573	498,413	1,009,986	-	1,009,986	294,832	291,766	586,648	566	587,214	-41.86
DEC.	556,165	623,767	1,179,932	-	1,179,932	304,649	343,200	647,849	56	647,905	-45.09
OCT.-DEC.	1,532,135	1,588,869	3,121,004	-	3,121,004	879,013	905,203	1,784,266	1,098	1,785,364	-42.80
JAN.	639,974	575,754	1,215,728	-	1,215,728	361,732	331,765	693,497	279	693,776	-42.93
FEB.	523,388	494,677	1,018,065	-	1,018,065	336,750	321,743	658,493	205	658,698	-35.30
MAR.	487,920	444,525	932,445	33	932,478	356,130	326,249	682,379	237	682,616	-26.80
JAN.-MAR.	1,651,282	1,514,856	3,166,138	33	3,166,171	1,054,612	979,757	2,034,369	721	2,035,090	-35.73
APR.	273,923	248,035	522,258	345	522,903	310,936	295,085	606,021	118	606,139	15.92
MAY.	236,093	209,814	445,907	-	445,907	275,330	246,656	521,986	465	522,451	17.21
JUN.	218,669	210,642	429,311	91	429,402	238,760	237,303	476,063	310	476,373	10.94
APR.-JUN.	728,685	669,091	1,397,776	436	1,398,212	825,226	779,044	1,604,270	893	1,605,163	14.80
JUL.	259,238	259,100	518,338	227	518,565	304,031	302,683	606,714	211	606,925	17.04
AUG.	298,701	265,954	564,655	89	564,744	340,368	304,884	645,252	97	645,349	14.26
SEP.	242,406	234,538	476,944	244	477,188	238,781	238,444	477,225	97	477,322	0.03
JUL.-SEP.	800,345	759,592	1,559,937	530	1,560,467	883,180	846,011	1,729,191	308	1,729,499	10.83
JAN.-SEP.	3,180,212	2,943,639	6,123,851	999	6,124,850	2,763,018	2,664,812	5,427,830	1,922	5,429,752	-12.33
Total	4,712,447	4,532,508	9,244,955	999	9,245,954	3,642,081	3,510,015	7,152,096	3,020	7,155,116	-22.61

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2007					FY 2008					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,654,784	1,620,042	3,274,826	152,486	3,427,312	1,606,169	1,559,708	3,165,877	146,956	3,312,833	-3.34
NOV.	1,836,344	1,759,874	3,596,218	140,360	3,736,578	1,737,996	1,658,767	3,396,763	130,031	3,526,794	-5.61
DEC.	2,015,533	2,001,605	4,017,138	153,658	4,170,796	1,844,971	1,786,042	3,631,013	138,232	3,769,245	-9.61
OCT.-DEC.	5,506,661	5,381,521	10,888,182	446,504	11,334,686	5,189,136	5,005,417	10,194,553	415,219	10,609,772	-6.40
JAN.	2,005,115	1,958,386	3,963,501	148,594	4,112,095	1,855,978	1,828,888	3,684,866	131,931	3,816,797	-7.18
FEB.	1,776,660	1,785,670	3,562,330	126,194	3,688,524	1,764,285	1,787,218	3,551,503	108,996	3,660,499	-0.76
MAR.	1,827,464	1,893,013	3,720,477	143,912	3,864,389	1,833,954	1,929,284	3,763,238	128,357	3,891,635	0.71
JAN.-MAR.	5,609,239	5,637,069	11,246,308	418,700	11,665,008	5,454,257	5,545,390	10,999,647	369,284	11,368,931	-2.54
APR.	1,570,443	1,574,984	3,145,427	130,011	3,275,438	1,702,808	1,708,214	3,411,022	124,333	3,535,355	7.94
MAY.	1,395,458	1,434,195	2,829,653	127,762	2,957,415	1,547,678	1,565,155	3,112,833	125,048	3,237,881	9.48
JUN.	1,414,481	1,361,954	2,776,435	139,941	2,916,376	1,492,075	1,451,376	2,943,451	131,953	3,075,404	5.45
APR.-JUN.	4,389,382	4,371,133	8,760,515	397,714	9,158,229	4,742,561	4,724,745	9,467,306	381,334	9,848,640	7.64
JUL.	1,584,729	1,547,194	3,131,923	145,431	3,277,354	1,644,738	1,601,774	3,246,512	146,431	3,392,943	3.53
AUG.	1,624,715	1,654,794	3,279,509	139,488	3,418,997	1,591,380	1,648,298	3,239,678	129,017	3,368,695	-1.47
SEP.	1,461,225	1,475,900	2,937,125	152,596	3,089,721	1,223,007	1,227,846	2,450,853	140,622	2,591,475	-16.13
JUL.-SEP.	4,670,669	4,677,888	9,348,557	437,515	9,786,072	4,459,125	4,477,918	8,937,043	416,070	9,353,113	-4.42
JAN.-SEP.	14,660,290	14,686,090	29,346,380	1,253,929	30,600,309	14,655,943	14,748,053	29,403,996	1,166,688	30,570,684	-0.10
Total	20,166,951	20,067,631	40,234,582	1,700,433	41,934,995	19,845,079	19,783,470	39,628,549	1,581,907	41,210,456	-1.80

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2552 (2009)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2008					FY 2009					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,326,637	1,289,471	2,616,108	146,480	2,762,588	1,174,040	1,147,329	2,321,369	135,880	2,457,249	-11.05
NOV.	1,443,114	1,367,001	2,810,115	129,465	2,939,580	1,023,014	966,766	1,989,780	102,899	2,092,679	-28.81
DEC.	1,540,322	1,443,742	2,984,064	138,176	3,122,240	959,031	797,315	1,756,346	100,294	1,856,640	-40.54
OCT. - DEC.	4,310,073	4,100,214	8,410,287	414,121	8,824,408	3,156,085	2,911,410	6,067,495	339,073	6,406,568	-27.40
JAN.	1,494,246	1,497,123	2,991,369	131,652	3,123,021	1,224,873	1,204,952	2,429,825	122,943	2,552,768	-18.26
FEB.	1,427,535	1,465,475	2,893,010	108,791	3,001,801	1,120,310	1,167,776	2,288,086	96,143	2,384,229	-20.57
MAR.	1,477,864	1,603,035	3,080,899	128,120	3,209,019	1,254,193	1,357,698	2,611,891	114,402	2,726,293	-15.04
JAN. - MAR.	4,399,645	4,565,633	8,965,278	368,563	9,333,841	3,599,376	3,730,426	7,329,802	333,489	7,663,290	-17.90
APR.	1,391,872	1,413,129	2,805,001	124,215	2,929,216	1,190,820	1,226,358	2,417,178	113,509	2,530,687	-13.61
MAY.	1,272,148	1,318,499	2,590,647	124,583	2,715,230	986,120	1,018,440	2,004,560	112,823	2,117,383	-22.02
JUN.	1,253,315	1,214,073	2,467,388	131,643	2,599,031	994,205	963,344	1,957,549	116,248	2,073,797	-20.21
APR. - JUN.	3,917,335	3,945,701	7,863,036	386,441	8,243,477	3,171,145	3,208,142	6,379,287	342,580	6,721,867	-18.46
JUL.	1,340,707	1,299,091	2,639,798	146,220	2,786,018	1,171,455	1,118,447	2,289,902	137,681	2,427,583	-12.87
AUG.	1,251,012	1,343,414	2,594,426	129,017	2,723,443	1,176,451	1,258,868	2,435,319	131,851	2,567,170	-5.74
SEP.	984,226	989,402	1,973,628	140,525	2,114,153	1,098,445	1,089,711	2,188,156	131,541	2,319,697	9.72
JUL. - SEP.	3,575,945	3,631,907	7,207,852	415,762	7,623,614	3,446,351	3,467,026	6,913,377	401,073	7,314,450	-4.06
JAN. - SEP.	11,892,925	12,143,241	24,036,166	1,164,766	25,200,932	10,216,872	10,405,694	20,622,466	1,077,141	21,699,607	-13.89
Total	16,202,998	16,243,455	32,446,453	1,578,887	34,025,340	13,372,957	13,317,004	26,689,961	1,416,214	28,106,175	-17.40

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2008					FY 2009					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	279,532	270,237	549,769	476	550,245	312,841	302,522	615,363	458	615,821	11.92
NOV.	294,882	291,766	586,648	566	587,214	256,935	258,182	515,117	403	515,520	-12.21
DEC.	304,649	343,200	647,849	56	647,905	213,890	280,932	494,822	75	494,897	-23.62
OCT. - DEC.	879,063	905,203	1,784,266	1,098	1,785,364	783,666	841,636	1,625,302	936	1,626,238	-8.91
JAN.	361,732	331,705	693,437	279	693,716	386,637	341,758	728,395	1,115	729,510	5.15
FEB.	336,750	321,743	658,493	205	658,698	337,661	315,030	652,691	177	652,868	-0.89
MAR.	356,130	326,249	682,379	237	682,616	382,741	350,884	733,625	505	734,130	7.55
JAN. - MAR.	1,054,612	979,757	2,034,369	721	2,035,090	1,107,039	1,007,672	2,114,711	1,797	2,116,508	4.00
APR.	310,036	295,085	605,121	118	605,239	452,315	430,881	883,196	1,217	884,413	45.91
MAY.	275,530	246,656	522,186	465	522,651	412,563	386,679	799,242	441	799,683	53.01
JUN.	238,760	237,303	476,063	310	476,373	377,051	380,693	757,744	867	758,611	59.25
APR. - JUN.	825,226	779,044	1,604,270	893	1,605,163	1,241,929	1,198,253	2,440,182	2,525	2,442,707	52.18
JUL.	304,031	302,683	606,714	211	606,925	455,338	462,902	918,290	1,144	919,434	51.49
AUG.	340,368	304,894	645,262	97	645,359	512,289	473,804	986,093	1,444	987,537	53.05
SEP.	238,781	238,444	477,225	97	477,322	428,770	422,699	851,469	1,135	852,604	78.62
JUL. - SEP.	883,180	846,011	1,729,191	308	1,729,499	1,396,447	1,389,405	2,785,852	3,723	2,789,575	89.56
JAN. - SEP.	2,763,018	2,604,812	5,367,830	1,022	5,368,852	3,745,415	3,565,330	7,310,745	8,045	7,318,790	36.30
Total	3,642,081	3,510,015	7,152,096	3,020	7,155,116	4,529,081	4,406,966	8,936,047	8,981	8,945,028	25.02

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2008					FY 2009					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,606,169	1,559,708	3,165,877	146,956	3,312,833	1,486,881	1,449,851	2,936,732	136,338	3,073,070	-7.24
NOV.	1,737,996	1,658,767	3,396,763	130,031	3,526,794	1,279,949	1,224,948	2,504,897	103,302	2,608,199	-26.05
DEC.	1,844,971	1,786,942	3,631,913	138,232	3,770,145	1,172,921	1,078,247	2,251,168	100,369	2,351,537	-37.63
OCT. - DEC.	5,189,136	5,005,417	10,194,552	415,219	10,609,772	3,939,751	3,753,046	7,692,797	340,009	8,032,806	-24.29
JAN.	1,855,978	1,828,888	3,684,866	131,931	3,816,797	1,611,510	1,546,710	3,158,220	124,058	3,282,278	-14.00
FEB.	1,764,285	1,787,218	3,551,503	108,996	3,660,499	1,457,971	1,482,806	2,940,777	96,320	3,037,097	-17.03
MAR.	1,833,994	1,929,284	3,763,278	128,357	3,891,635	1,636,934	1,708,582	3,345,516	114,907	3,460,423	-11.08
JAN. - MAR.	5,454,257	5,545,390	10,999,647	369,284	11,368,931	4,706,415	4,738,098	9,444,513	335,285	9,779,798	-13.98
APR.	1,702,808	1,708,214	3,411,022	124,333	3,535,355	1,643,135	1,657,239	3,300,374	114,726	3,415,100	-3.40
MAY.	1,547,678	1,565,155	3,112,833	125,048	3,237,881	1,398,683	1,405,119	2,803,802	113,264	2,917,066	-9.91
JUN.	1,492,075	1,451,376	2,943,451	131,953	3,075,404	1,371,256	1,344,037	2,715,293	117,115	2,832,408	-7.90
APR. - JUN.	4,742,561	4,724,745	9,467,306	387,334	9,854,640	4,413,074	4,406,395	8,819,469	345,105	9,164,574	-6.95
JUL.	1,644,738	1,601,774	3,246,512	146,431	3,392,943	1,626,843	1,581,349	3,208,192	138,825	3,347,017	-1.35
AUG.	1,591,380	1,648,298	3,239,678	129,017	3,368,695	1,688,740	1,732,672	3,421,412	133,295	3,554,707	5.52
SEP.	1,223,007	1,227,846	2,450,853	140,622	2,591,475	1,527,215	1,512,410	3,039,625	132,676	3,172,301	22.41
JUL. - SEP.	4,459,125	4,477,918	8,937,043	416,070	9,353,113	4,842,798	4,826,431	9,669,229	404,796	10,074,025	7.71
JAN. - SEP.	14,655,943	14,748,053	29,403,996	1,166,688	30,570,684	13,962,287	13,970,924	27,933,211	1,085,186	29,018,397	-5.08
Total	19,845,079	19,753,470	39,598,549	1,581,907	41,180,456	17,902,038	17,723,970	35,626,008	1,425,195	37,051,203	-10.03

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2553 (2010)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2009					FY 2010					(% Change)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,174,040	1,147,329	2,321,369	135,880	2,457,249	1,318,974	1,267,479	2,586,453	128,203	2,714,656	10.48
NOV.	1,023,014	966,766	1,989,780	102,899	2,092,679	1,368,833	1,308,678	2,677,511	121,719	2,799,230	33.76
DEC.	959,031	797,315	1,756,346	100,294	1,856,640	1,545,791	1,404,402	2,948,193	118,641	3,066,834	65.18
OCT.-DEC.	3,156,085	2,911,410	6,067,495	339,073	6,406,568	4,231,598	3,980,559	8,212,157	368,563	8,580,720	33.94
JAN.	1,224,873	1,204,952	2,429,825	122,943	2,552,768	1,519,488	1,520,428	3,039,916	116,136	3,156,052	23.63
FEB.	1,120,310	1,167,776	2,288,086	96,143	2,384,229	1,397,638	1,439,406	2,837,044	95,228	2,932,272	22.99
MAR.	1,254,193	1,357,698	2,611,891	114,402	2,726,293	1,414,916	1,525,032	2,939,948	114,529	3,054,477	12.04
JAN.-MAR.	3,599,376	3,730,426	7,329,802	333,488	7,663,290	4,332,042	4,484,866	8,816,908	325,893	9,142,801	19.31
APR.	1,190,820	1,226,358	2,417,178	113,509	2,530,687	1,184,241	1,273,970	2,458,211	104,403	2,562,614	1.26
MAY.	986,120	1,018,440	2,004,560	112,823	2,117,383	996,366	970,957	1,967,323	120,338	2,087,661	-5.65
JUN.	994,205	963,344	1,957,549	116,248	2,073,797	1,013,782	944,627	1,958,409	135,721	2,094,130	0.98
APR.-JUN.	3,171,145	3,208,142	6,379,287	342,580	6,721,867	3,104,389	3,189,554	6,293,943	360,512	6,654,455	-1.00
JUL.	1,171,455	1,118,447	2,289,902	137,681	2,427,583	1,328,000	1,256,857	2,584,857	151,036	2,735,893	12.70
AUG.	1,176,451	1,258,868	2,435,319	131,851	2,567,170	1,258,030	1,343,958	2,601,988	138,244	2,740,232	6.74
SEP.	1,098,445	1,089,711	2,188,156	131,541	2,319,697	1,195,308	1,187,077	2,382,385	144,712	2,527,097	8.54
JUL.-SEP.	3,446,351	3,467,026	6,913,377	401,073	7,314,450	3,781,338	3,787,892	7,569,230	433,992	8,003,222	9.62
JAN.-SEP.	10,216,872	10,405,594	20,622,466	1,077,141	21,699,607	11,217,769	11,462,312	22,680,081	1,120,397	23,800,478	9.68
Total	13,372,957	13,317,004	26,689,961	1,416,214	28,106,175	15,449,367	15,442,871	30,892,238	1,488,960	32,381,198	15.21

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2009					FY 2010					(% Change)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	312,841	302,522	615,363	458	615,821	476,171	477,264	953,435	331	953,766	54.88
NOV.	256,935	258,182	515,117	403	515,520	466,208	466,208	932,416	219	932,635	80.37
DEC.	213,890	280,932	494,822	75	494,897	476,097	540,382	1,016,479	1,021	1,017,500	105.60
OCT.-DEC.	783,666	841,636	1,625,302	936	1,626,238	1,412,682	1,483,854	2,899,536	1,571	2,901,107	78.99
JAN.	386,637	341,758	728,395	1,115	729,510	551,954	508,546	1,060,500	560	1,061,060	45.45
FEB.	337,661	315,080	652,741	177	652,918	491,437	479,117	970,554	290	970,844	48.70
MAR.	382,741	350,884	733,625	505	734,130	495,867	459,218	955,085	343	955,428	30.14
JAN.-MAR.	1,107,039	1,007,722	2,114,761	1,797	2,116,558	1,539,258	1,446,881	2,986,139	1,193	2,987,332	41.14
APR.	452,315	430,881	883,196	1,217	884,413	411,043	379,481	790,524	550	791,074	-10.55
MAY.	412,563	386,679	799,242	441	799,683	324,403	299,522	623,925	582	624,507	-21.91
JUN.	377,051	380,693	757,744	867	758,611	378,436	283,575	661,011	487	661,498	-25.85
APR.-JUN.	1,241,929	1,198,253	2,440,182	2,525	2,442,707	1,113,882	962,578	2,076,460	1,619	2,078,079	-19.02
JUL.	458,388	462,902	921,290	1,144	922,434	472,751	385,674	858,425	763	859,188	-17.43
AUG.	512,289	473,804	986,093	1,444	987,537	417,504	381,739	799,243	957	800,200	-18.97
SEP.	428,770	422,693	851,463	1,135	852,600	335,325	344,079	679,404	442	679,846	-19.09
JUL.-SEP.	1,396,447	1,359,405	2,755,852	3,723	2,759,575	1,215,580	1,111,402	2,326,982	2,162	2,329,144	-18.40
JAN.-SEP.	3,745,415	3,568,330	7,313,745	8,045	7,321,790	3,688,720	3,520,951	7,209,671	4,974	7,214,645	-1.42
Total	4,529,081	4,406,966	8,936,047	8,981	8,945,028	5,104,402	5,004,805	10,109,207	6,545	10,115,752	-13.09

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2009					FY 2010					(% Change)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,486,881	1,449,851	2,936,732	136,338	3,073,070	1,795,145	1,744,743	3,539,888	128,534	3,668,422	19.37
NOV.	1,279,949	1,224,948	2,504,897	103,302	2,608,199	1,832,247	1,774,886	3,607,133	121,938	3,729,071	42.97
DEC.	1,172,921	1,078,247	2,251,168	100,369	2,351,537	2,019,888	1,944,784	3,964,672	119,662	4,084,334	73.69
OCT.-DEC.	3,939,751	3,753,046	7,692,797	340,009	8,032,806	5,647,280	5,464,413	11,111,693	370,134	11,481,827	42.84
JAN.	1,611,510	1,546,710	3,158,220	124,058	3,282,278	2,071,442	2,028,974	4,100,416	116,696	4,217,112	28.48
FEB.	1,457,971	1,482,806	2,940,777	96,320	3,037,097	1,889,075	1,918,523	3,807,598	95,518	3,903,116	28.51
MAR.	1,636,934	1,708,582	3,345,516	114,507	3,460,023	1,910,783	1,984,250	3,895,033	114,872	4,009,905	15.88
JAN.-MAR.	4,706,415	4,738,098	9,444,513	338,285	9,779,798	5,871,300	5,931,747	11,803,047	327,086	12,130,133	24.03
APR.	1,643,135	1,657,239	3,300,374	114,726	3,415,100	1,595,284	1,653,451	3,248,735	104,953	3,353,688	-1.80
MAY.	1,398,683	1,405,119	2,803,802	113,264	2,917,066	1,230,769	1,270,479	2,501,248	120,970	2,622,218	-10.11
JUN.	1,371,256	1,344,037	2,715,293	117,115	2,832,408	1,292,218	1,228,202	2,520,420	136,208	2,656,628	-6.21
APR.-JUN.	4,413,074	4,406,395	8,819,469	345,105	9,164,574	4,118,271	4,152,132	8,270,403	362,131	8,632,534	-5.81
JUL.	1,626,843	1,581,349	3,208,192	138,825	3,347,017	1,700,751	1,642,531	3,343,282	151,799	3,495,081	4.42
AUG.	1,688,740	1,732,672	3,421,412	133,295	3,554,707	1,675,534	1,725,697	3,401,231	139,201	3,540,432	-0.40
SEP.	1,527,215	1,512,410	3,039,625	132,676	3,172,301	1,540,633	1,531,156	3,071,789	145,154	3,216,943	1.41
JUL.-SEP.	4,842,798	4,826,431	9,669,229	404,796	10,074,025	4,916,918	4,899,384	9,816,302	436,153	10,252,456	1.77
JAN.-SEP.	13,962,287	13,970,924	27,933,211	1,085,186	29,018,397	14,906,489	14,983,263	29,889,752	1,125,371	31,015,123	6.88
Total	17,902,038	17,723,970	35,626,008	1,425,195	37,051,203	20,553,769	20,447,676	41,001,445	1,495,505	42,496,950	14.70

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2554 (2011)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2010					FY 2011					Total	Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit			
OCT.	1,318,974	1,267,479	2,586,453	128,203	2,714,656	1,395,423	1,351,581	2,747,004	148,102	2,895,106	6.65	
NOV.	1,368,833	1,308,678	2,677,511	121,719	2,799,230	1,470,471	1,383,280	2,853,751	127,444	2,981,195	6.50	
DEC.	1,543,791	1,404,402	2,948,193	118,641	3,066,834	1,642,589	1,494,395	3,136,984	128,286	3,265,270	6.47	
OCT. - DEC.	4,231,598	3,980,559	8,212,157	368,563	8,580,720	4,508,483	4,229,256	8,737,739	403,832	9,141,571	6.54	
JAN.	1,519,488	1,520,428	3,039,916	116,136	3,156,052	1,634,911	1,613,869	3,248,780	126,194	3,374,974	6.94	
FEB.	1,397,638	1,439,406	2,837,044	95,228	2,932,272	1,519,596	1,573,084	3,092,680	100,529	3,193,209	8.90	
MAR.	1,414,916	1,525,032	2,939,948	114,529	3,054,477	1,569,195	1,684,527	3,253,722	125,286	3,379,008	10.62	
JAN. - MAR.	4,332,042	4,484,866	8,816,908	325,893	9,142,801	4,723,702	4,871,480	9,595,182	352,009	9,947,191	8.80	
APR.	1,184,241	1,273,970	2,458,211	104,403	2,562,614	1,406,381	1,520,462	3,016,843	129,556	3,146,399	22.78	
MAY.	906,366	970,957	1,877,323	120,388	1,997,711	1,343,501	1,412,628	2,756,126	131,190	2,887,316	44.53	
JUN.	1,013,782	944,627	1,958,409	135,721	2,094,130	1,367,796	1,304,184	2,671,980	137,354	2,809,334	34.15	
APR. - JUN.	3,104,389	3,189,554	6,293,943	369,512	6,663,455	4,207,678	4,237,271	8,444,949	398,100	8,843,049	32.89	
JUL.	1,328,000	1,256,857	2,584,857	151,036	2,735,893	1,591,377	1,534,409	3,125,786	152,231	3,278,017	19.82	
AUG.	1,258,030	1,343,958	2,601,988	138,244	2,740,232	1,505,196	1,570,590	3,075,786	143,963	3,219,749	17.50	
SEP.	1,195,308	1,187,077	2,382,385	144,712	2,527,097	1,392,959	1,413,025	2,806,984	150,666	2,956,650	17.00	
JUL. - SEP.	3,781,338	3,787,892	7,569,230	433,992	8,003,222	4,489,532	4,518,024	9,007,556	446,860	9,454,416	18.13	
JAN. - SEP.	11,217,769	11,462,312	22,680,081	1,120,397	23,800,478	13,420,912	13,626,775	27,047,687	1,196,969	28,244,656	18.67	
Total	15,449,367	15,442,871	30,892,238	1,488,960	32,381,198	17,929,395	17,856,031	35,785,426	1,600,801	37,386,227	15.46	

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2010					FY 2011					Total	Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit			
OCT.	476,171	477,264	953,435	331	953,766	418,187	416,678	834,865	489	835,354	-12.42	
NOV.	463,414	466,208	929,622	219	929,841	413,817	423,817	838,004	844	838,848	-9.79	
DEC.	476,097	540,382	1,016,479	1,021	1,017,500	440,071	513,462	953,533	538	954,071	-6.23	
OCT. - DEC.	1,415,682	1,483,854	2,899,536	1,571	2,901,107	1,272,445	1,353,957	2,626,402	1,871	2,628,273	-9.40	
JAN.	551,954	508,546	1,060,500	560	1,061,060	546,241	502,257	1,048,498	561	1,049,059	-1.13	
FEB.	491,437	479,117	970,554	200	970,754	485,097	461,143	946,240	1,021	947,261	-2.43	
MAR.	495,867	459,218	955,085	343	955,428	487,369	442,075	929,444	726	930,170	-2.64	
JAN. - MAR.	1,539,258	1,446,881	2,986,139	1,103	2,987,242	1,518,707	1,405,475	2,924,182	2,308	2,926,490	-2.04	
APR.	411,043	379,481	790,524	550	791,074	430,186	429,682	859,868	379	860,247	8.74	
MAY.	324,403	299,522	623,925	582	624,507	379,716	349,825	729,541	786	730,327	16.94	
JUN.	278,436	283,575	562,011	487	562,498	339,958	351,060	691,018	296	691,314	22.90	
APR. - JUN.	1,013,882	962,578	1,976,460	1,619	1,978,079	1,149,860	1,130,567	2,280,427	1,461	2,281,888	15.36	
JUL.	372,751	335,674	708,425	763	709,188	438,593	445,695	884,288	1,099	885,387	16.62	
AUG.	417,504	381,739	799,243	957	800,200	473,526	443,841	917,367	1,765	919,132	14.86	
SEP.	345,325	344,079	689,404	442	689,846	387,551	385,205	772,756	432	773,188	12.08	
JUL. - SEP.	1,135,580	1,111,492	2,247,072	2,162	2,249,234	1,299,670	1,274,741	2,574,411	3,296	2,577,707	14.60	
JAN. - SEP.	3,688,720	3,520,951	7,209,671	4,974	7,214,645	3,968,237	3,810,783	7,779,020	7,065	7,786,085	7.92	
Total	5,104,402	5,004,805	10,109,207	6,545	10,115,752	5,240,682	5,164,740	10,405,422	8,936	10,414,358	2.95	

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2010					FY 2011					Total	Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit			
OCT.	1,795,145	1,744,743	3,539,888	128,534	3,668,422	1,813,610	1,768,259	3,581,869	148,591	3,730,460	1.69	
NOV.	1,832,247	1,774,886	3,607,133	121,938	3,729,071	1,884,658	1,807,097	3,691,755	128,288	3,820,043	2.44	
DEC.	2,019,888	1,944,784	3,964,672	119,662	4,084,334	2,082,660	2,007,857	4,090,517	128,824	4,219,341	3.31	
OCT. - DEC.	5,647,280	5,464,413	11,111,693	370,134	11,481,827	5,780,928	5,583,213	11,364,141	405,703	11,769,844	2.51	
JAN.	2,071,442	2,028,974	4,100,416	116,696	4,217,112	2,181,152	2,116,126	4,297,278	126,755	4,424,033	4.91	
FEB.	1,889,075	1,918,523	3,807,598	95,518	3,903,116	2,004,693	2,034,227	4,038,920	101,550	4,140,470	6.08	
MAR.	1,910,783	1,984,250	3,895,033	114,872	4,009,905	2,056,564	2,126,602	4,183,166	126,012	4,309,178	7.46	
JAN. - MAR.	5,871,300	5,931,747	11,803,047	327,086	12,130,133	6,242,409	6,276,955	12,519,364	354,317	12,873,681	6.13	
APR.	1,595,284	1,653,451	3,248,735	104,953	3,353,688	1,926,567	1,950,144	3,876,711	129,935	4,006,646	19.47	
MAY.	1,230,769	1,270,479	2,501,248	120,970	2,622,218	1,723,217	1,762,450	3,485,667	131,976	3,617,643	37.96	
JUN.	1,292,218	1,228,202	2,520,420	136,208	2,656,628	1,707,754	1,655,244	3,362,998	137,650	3,500,648	31.77	
APR. - JUN.	4,118,271	4,152,132	8,270,403	367,131	8,637,534	5,357,538	5,367,838	10,725,376	399,561	11,124,937	28.87	
JUL.	1,700,751	1,642,531	3,343,282	151,799	3,495,081	2,029,970	1,980,104	4,010,074	153,330	4,163,404	19.12	
AUG.	1,675,534	1,725,697	3,401,231	139,201	3,540,432	1,978,722	2,014,431	3,993,153	145,728	4,138,881	16.90	
SEP.	1,540,633	1,531,156	3,071,789	145,154	3,216,943	1,780,510	1,798,230	3,578,740	151,098	3,729,838	15.94	
JUL. - SEP.	4,916,918	4,899,384	9,816,302	436,154	10,252,456	5,789,202	5,792,765	11,581,967	450,186	12,032,123	17.36	
JAN. - SEP.	14,906,489	14,983,263	29,889,752	1,125,371	31,015,123	17,389,149	17,437,558	34,826,707	1,204,034	36,030,741	16.17	
Total	20,553,769	20,447,676	41,001,445	1,495,505	42,496,950	23,170,977	23,020,771	46,190,848	1,609,737	47,800,585	12.48	

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2555 (2012)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2011					FY 2012					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,395,423	1,351,581	2,747,004	148,102	2,895,106	1,412,258	1,439,679	2,851,937	146,871	2,998,808	3.58
NOV.	1,470,471	1,383,280	2,853,751	127,444	2,981,195	1,134,099	1,056,330	2,190,429	119,785	2,310,214	-22.51
DEC.	1,642,589	1,494,395	3,136,984	128,286	3,265,270	1,561,776	1,356,971	2,918,747	124,081	3,042,828	-6.81
OCT. - DEC.	4,508,483	4,229,256	8,737,739	403,832	9,141,571	4,108,133	3,852,980	7,961,113	390,737	8,351,850	-8.64
JAN.	1,634,911	1,613,869	3,248,780	126,194	3,374,974	1,669,678	1,659,490	3,329,168	128,927	3,458,095	2.46
FEB.	1,519,596	1,573,084	3,092,680	100,529	3,193,209	1,597,636	1,647,357	3,244,993	109,180	3,354,173	5.04
MAR.	1,569,195	1,684,527	3,253,722	125,286	3,379,008	1,708,266	1,806,442	3,514,708	120,321	3,635,029	7.58
JAN. - MAR.	4,723,702	4,871,480	9,595,182	352,009	9,947,191	4,975,580	5,113,289	10,088,869	358,428	10,447,297	5.03
APR.	1,496,381	1,520,462	3,016,843	129,556	3,146,399	1,674,283	1,717,023	3,391,306	103,141	3,494,447	11.06
MAY.	1,343,501	1,412,625	2,756,126	131,190	2,887,316	1,497,178	1,544,979	3,042,155	109,083	3,151,238	9.14
JUN.	1,367,796	1,304,184	2,671,980	137,354	2,809,334	1,536,342	1,468,194	3,004,536	113,733	3,118,269	11.00
APR. - JUN.	4,207,678	4,237,271	8,444,949	398,100	8,843,049	4,707,803	4,730,194	9,437,997	325,957	9,763,954	10.41
JUL.	1,591,377	1,534,409	3,125,786	152,231	3,278,017	1,674,991	1,636,752	3,311,743	123,967	3,435,710	4.81
AUG.	1,505,196	1,570,590	3,075,786	143,963	3,219,749	1,678,314	1,726,363	3,404,677	111,478	3,516,155	9.21
SEP.	1,392,959	1,413,025	2,805,984	150,666	2,956,650	1,519,247	1,535,169	3,054,416	118,374	3,172,790	7.31
JUL. - SEP.	4,489,532	4,518,024	9,007,556	446,860	9,454,416	4,872,552	4,898,284	9,770,836	353,819	10,124,655	7.09
JAN. - SEP.	13,420,912	13,626,775	27,047,687	1,196,969	28,244,656	14,555,935	14,741,767	29,297,702	1,638,204	30,335,906	7.40
Total	17,929,395	17,856,031	35,785,426	1,600,801	37,386,227	18,664,068	18,594,747	37,258,815	1,428,941	38,687,756	3.48

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2011					FY 2012					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	418,187	416,678	834,865	489	835,354	462,369	516,226	978,595	788	979,383	17.24
NOV.	414,187	423,817	838,004	844	838,848	590,840	566,685	1,157,525	769	1,158,294	38.08
DEC.	440,071	513,462	953,533	538	954,071	658,882	731,015	1,389,897	739	1,390,636	45.76
OCT. - DEC.	1,272,445	1,353,957	2,626,402	1,871	2,628,273	1,712,091	1,813,926	3,526,017	2,296	3,528,313	34.24
JAN.	546,241	502,257	1,048,498	561	1,049,059	800,250	736,097	1,536,347	652	1,536,999	46.51
FEB.	485,097	461,143	946,240	1,021	947,261	727,415	697,623	1,425,038	677	1,425,715	50.51
MAR.	487,369	442,075	929,444	726	930,170	623,667	584,914	1,208,581	733	1,209,314	30.01
JAN. - MAR.	1,518,707	1,405,475	2,924,182	2,308	2,926,490	2,151,321	2,018,634	4,169,956	2,062	4,172,028	42.56
APR.	430,186	429,682	859,868	379	860,247	574,265	555,753	1,130,018	755	1,130,773	31.45
MAY.	379,716	340,825	720,541	786	721,327	505,263	479,722	984,985	296	985,281	34.91
JUN.	339,958	351,060	691,018	296	691,314	453,957	460,679	914,636	791	915,427	32.42
APR. - JUN.	1,149,860	1,130,567	2,280,427	1,461	2,281,888	1,533,485	1,496,154	3,029,639	1,842	3,031,481	32.85
JUL.	438,593	445,695	884,288	1,099	885,387	484,994	496,243	981,237	1,246	982,483	10.97
AUG.	473,526	443,841	917,367	1,765	919,132	562,623	528,456	1,091,079	2,887	1,093,966	19.02
SEP.	387,551	385,205	772,756	432	773,188	437,149	435,133	872,282	403	872,685	12.87
JUL. - SEP.	1,299,670	1,274,741	2,574,411	3,296	2,577,707	1,484,766	1,489,832	2,944,598	4,536	2,949,134	14.41
JAN. - SEP.	3,968,237	3,810,783	7,779,020	7,965	7,786,985	5,169,583	4,974,629	10,144,203	8,440	10,152,643	30.39
Total	5,240,682	5,164,740	10,405,422	8,936	10,414,358	6,881,674	6,788,546	13,670,220	10,736	13,680,956	31.37

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2011					FY 2012					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,813,610	1,768,259	3,581,869	148,591	3,730,460	1,874,627	1,955,905	3,830,532	147,659	3,978,191	6.64
NOV.	1,884,658	1,807,097	3,691,755	128,288	3,820,043	1,724,939	1,623,015	3,347,954	120,554	3,468,508	-9.20
DEC.	2,082,660	2,007,857	4,090,517	128,824	4,219,341	2,220,658	2,087,986	4,308,644	124,820	4,433,464	5.07
OCT. - DEC.	5,780,928	5,583,213	11,364,141	405,703	11,769,844	5,820,224	5,666,906	11,487,130	393,033	11,880,163	0.94
JAN.	2,181,152	2,116,126	4,297,278	126,753	4,424,031	2,469,928	2,395,587	4,865,515	129,579	4,995,094	12.91
FEB.	2,004,693	2,034,227	4,038,920	101,550	4,140,470	2,325,051	2,344,980	4,670,031	109,857	4,779,888	15.44
MAR.	2,056,564	2,126,602	4,183,166	126,012	4,309,178	2,331,933	2,391,356	4,723,289	121,054	4,844,343	12.42
JAN. - MAR.	6,242,409	6,276,955	12,519,364	354,317	12,873,681	7,126,912	7,131,923	14,258,835	360,490	14,619,325	13.56
APR.	1,926,567	1,950,144	3,876,711	129,935	3,006,646	2,248,548	2,272,776	4,521,324	103,896	4,625,220	15.44
MAY.	1,723,217	1,762,450	3,485,667	131,976	3,617,643	2,002,441	2,024,699	4,027,140	109,379	4,136,519	14.34
JUN.	1,707,754	1,655,244	3,362,998	137,650	3,500,648	1,990,299	1,928,873	3,919,172	114,524	4,033,696	15.23
APR. - JUN.	5,357,538	5,367,838	10,725,376	399,561	11,124,937	6,241,288	6,226,348	12,467,636	327,799	12,795,435	15.02
JUL.	2,029,970	1,980,104	4,010,074	153,330	4,163,404	2,159,985	2,132,995	4,292,980	125,213	4,418,193	6.12
AUG.	1,978,722	2,014,431	3,993,153	145,728	4,138,881	2,240,937	2,254,819	4,495,756	114,365	4,610,121	11.39
SEP.	1,780,510	1,798,230	3,578,740	151,098	3,729,838	1,956,396	1,970,302	3,926,698	118,777	4,045,475	8.46
JUL. - SEP.	5,789,202	5,792,765	11,581,967	450,156	12,032,123	6,357,318	6,358,116	12,715,434	358,355	13,073,789	8.66
JAN. - SEP.	17,389,149	17,437,558	34,826,707	1,204,034	36,030,741	19,725,518	19,716,387	39,441,905	1,046,644	40,488,549	12.37
Total	23,170,977	23,020,771	46,190,848	1,609,737	47,800,585	25,545,742	25,383,293	50,929,035	1,439,677	52,368,712	9.56

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2556 (2013)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2012					FY 2013					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,412,258	1,439,679	2,851,937	146,871	2,998,808	1,567,482	1,500,434	3,067,916	115,524	3,183,440	6.16
NOV.	1,134,099	1,056,330	2,190,429	119,785	2,310,214	1,746,827	1,635,309	3,382,136	96,261	3,478,397	50.57
DEC.	1,561,776	1,356,971	2,918,747	124,081	3,042,828	1,881,218	1,729,367	3,610,585	99,721	3,710,306	21.94
OCT.-DEC.	4,108,133	3,852,980	7,961,113	390,737	8,351,850	5,195,527	4,865,110	10,060,637	311,808	10,372,445	24.15
JAN.	1,669,678	1,659,490	3,329,168	128,927	3,458,095	1,801,152	1,810,252	3,611,404	95,921	3,707,325	7.21
FEB.	1,597,636	1,647,357	3,244,993	109,180	3,354,173	1,705,106	1,746,888	3,451,994	87,189	3,539,183	5.52
MAR.	1,708,266	1,806,442	3,514,708	120,321	3,635,029	1,852,253	1,944,358	3,796,611	97,583	3,894,194	7.13
JAN.-MAR.	4,975,580	5,113,289	10,088,869	358,428	10,447,297	5,358,511	5,501,498	10,860,009	280,693	11,140,702	6.64
APR.	1,674,283	1,717,023	3,391,306	103,141	3,494,447	1,712,427	1,776,439	3,488,866	94,446	3,583,312	2.54
MAY	1,497,178	1,544,977	3,042,155	109,083	3,151,238	1,554,373	1,612,199	3,166,572	98,419	3,264,991	3.61
JUN.	1,536,342	1,468,194	3,004,536	113,733	3,118,269	1,618,316	1,554,053	3,172,369	109,303	3,281,672	5.24
APR.-JUN.	4,707,803	4,730,194	9,437,997	326,597	9,764,594	4,885,116	4,942,691	9,827,807	302,468	10,129,976	3.75
JUL.	1,674,991	1,636,752	3,311,743	123,967	3,435,710	1,715,405	1,648,695	3,364,100	114,456	3,478,556	1.25
AUG.	1,678,314	1,728,863	3,407,177	111,476	3,518,653	1,615,155	1,830,121	3,445,276	106,821	3,552,097	4.90
SEP.	1,519,247	1,535,169	3,054,416	118,374	3,172,790	1,577,492	1,599,488	3,176,980	108,865	3,285,845	3.56
JUL.-SEP.	4,872,552	4,899,784	9,772,336	353,819	10,126,155	5,004,746	5,078,304	10,083,050	329,942	10,412,992	3.24
JAN.-SEP.	14,555,938	14,741,767	29,297,705	1,036,204	30,333,909	15,027,573	15,522,493	30,550,066	912,803	31,462,869	4.57
Total	18,694,032	18,594,747	37,288,779	1,428,041	38,716,820	20,453,400	20,387,803	40,841,203	1,224,509	42,065,712	8.81

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2012					FY 2013					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	462,369	516,226	978,595	788	979,383	335,232	333,958	669,190	284	669,474	-31.64
NOV.	590,840	506,685	1,097,525	769	1,158,294	350,494	353,689	704,183	372	704,555	-39.17
DEC.	658,882	731,015	1,389,897	739	1,390,636	363,671	402,982	766,653	934	767,587	-44.80
OCT.-DEC.	1,712,091	1,813,926	3,526,017	2,296	3,528,313	1,049,397	1,090,629	2,140,026	1,590	2,141,616	-39.30
JAN.	800,250	736,097	1,536,347	652	1,536,999	417,017	382,301	799,318	748	800,066	-47.95
FEB.	727,415	697,623	1,425,038	677	1,425,715	396,398	377,202	773,600	1,622	775,222	-45.63
MAR.	623,967	564,914	1,208,881	733	1,209,614	417,360	391,066	808,446	945	809,391	-33.07
JAN.-MAR.	2,151,632	2,018,634	4,170,266	2,062	4,172,328	1,230,775	1,150,569	2,381,344	3,315	2,384,659	-42.84
APR.	574,265	555,763	1,130,028	755	1,130,783	373,807	348,408	722,215	642	722,857	-36.07
MAY	505,263	479,722	984,985	296	985,281	358,910	328,751	687,661	580	688,241	-30.15
JUN.	493,957	460,679	954,636	791	955,427	303,614	312,264	615,878	1,073	616,951	-32.58
APR.-JUN.	1,572,485	1,486,164	3,058,649	1,842	3,060,491	1,036,331	989,423	2,025,754	2,295	2,028,049	-33.09
JUL.	484,994	496,243	981,237	1,246	982,483	355,320	363,772	719,092	1,352	720,444	-26.67
AUG.	562,623	528,456	1,091,079	2,887	1,093,966	419,383	380,985	800,368	2,322	802,690	-26.63
SEP.	437,149	435,133	872,282	403	872,685	365,406	361,226	726,632	1,035	727,667	-16.62
JUL.-SEP.	1,484,766	1,459,832	2,944,598	4,536	2,949,134	1,140,105	1,105,983	2,246,088	5,709	2,251,797	-23.98
JAN.-SEP.	5,169,593	4,874,621	10,044,214	8,439	10,052,653	4,471,716	4,343,015	8,814,731	10,319	8,825,050	-34.36
Total	6,881,571	6,788,546	13,670,117	10,734	13,680,851	4,469,912	4,333,864	8,803,776	11,909	8,815,685	-35.64

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2012					FY 2013					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,874,627	1,955,905	3,830,532	147,659	3,978,191	1,902,714	1,834,392	3,737,106	115,808	3,852,914	-3.15
NOV.	1,724,939	1,623,015	3,347,954	120,554	3,468,508	2,097,321	1,989,008	4,086,329	96,633	4,182,962	20.60
DEC.	2,220,658	2,087,966	4,308,624	124,820	4,433,444	2,244,889	2,132,359	4,377,248	100,655	4,477,903	1.00
OCT.-DEC.	5,820,224	5,666,906	11,487,130	393,033	11,880,163	6,244,924	5,955,759	12,200,683	313,096	12,513,779	5.33
JAN.	2,469,928	2,395,587	4,865,515	129,579	4,995,094	2,218,169	2,192,553	4,410,722	96,669	4,507,391	-9.78
FEB.	2,325,051	2,344,980	4,670,031	109,857	4,779,888	2,101,504	2,124,090	4,225,594	88,811	4,314,405	-9.74
MAR.	2,331,933	2,391,356	4,723,289	121,054	4,844,343	2,269,613	2,335,444	4,605,057	98,528	4,703,585	-2.91
JAN.-MAR.	7,126,912	7,131,923	14,258,835	359,490	14,618,325	6,589,286	6,652,087	13,241,373	284,008	13,525,381	-7.46
APR.	2,248,548	2,272,776	4,521,324	103,896	4,625,220	2,086,234	2,124,847	4,211,081	95,088	4,306,169	-6.90
MAY	2,002,441	2,024,699	4,027,140	109,379	4,136,519	1,913,283	1,940,950	3,854,233	98,999	3,953,232	-4.43
JUN.	1,990,289	1,928,873	3,919,162	114,524	4,033,686	1,922,130	1,866,337	3,788,467	110,376	3,898,843	-3.34
APR.-JUN.	6,241,126	6,226,348	12,467,474	327,799	12,795,273	5,921,647	5,932,134	11,853,781	304,463	12,158,244	-4.98
JUL.	2,159,985	2,132,995	4,292,980	125,213	4,418,193	2,070,725	2,012,467	4,083,192	115,808	4,199,000	-4.96
AUG.	2,240,937	2,254,819	4,495,756	114,365	4,610,121	2,170,732	2,211,106	4,381,838	109,143	4,490,981	-2.58
SEP.	1,956,396	1,970,302	3,926,698	118,777	4,045,475	1,942,886	1,980,714	3,923,600	109,700	4,033,300	-0.80
JUL.-SEP.	6,357,318	6,358,116	12,715,434	358,755	13,074,189	6,184,353	6,184,287	12,368,640	334,651	12,703,291	-2.83
JAN.-SEP.	19,725,518	19,716,367	39,441,885	1,046,644	40,488,529	18,695,288	18,768,608	37,463,896	923,122	38,386,918	-5.19
Total	25,545,742	25,383,293	50,929,035	1,439,877	52,368,912	24,940,212	24,724,267	49,664,479	1,236,218	50,900,697	-2.80

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2557 (2014)

Table 4 INTERNATIONAL PASSENGER											
MONTH	FY 2013					FY 2014					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,567,482	1,500,434	3,067,916	115,524	3,183,440	1,704,479	1,630,514	3,334,993	101,636	3,436,629	7.95
NOV.	1,746,827	1,635,309	3,382,136	96,261	3,478,397	1,816,759	1,726,568	3,543,327	84,963	3,628,310	4.31
DEC.	1,881,218	1,729,367	3,610,585	99,721	3,710,306	1,893,862	1,720,304	3,614,166	81,609	3,695,775	-0.39
OCT. - DEC.	5,195,527	4,865,110	10,060,697	311,506	10,372,143	5,415,102	5,077,386	10,492,488	269,228	10,761,714	3.76
JAN.	1,801,152	1,610,252	3,411,404	95,921	3,507,325	1,723,193	1,739,809	3,463,002	82,886	3,545,888	-4.39
FEB.	1,705,106	1,746,888	3,451,994	87,189	3,539,183	1,454,104	1,558,859	3,012,963	75,554	3,088,517	-12.73
MAR.	1,852,253	1,944,358	3,796,611	97,583	3,894,194	1,518,974	1,686,766	3,205,740	83,728	3,289,468	-15.53
JAN. - MAR.	5,358,511	5,501,498	10,860,009	280,693	11,140,702	4,696,271	4,985,434	9,681,705	242,168	9,923,873	-10.92
APR.	1,712,427	1,776,439	3,488,866	94,446	3,583,312	1,550,542	1,564,770	3,115,312	68,310	3,183,622	-11.15
MAY.	1,554,373	1,612,199	3,166,572	98,419	3,264,991	1,306,053	1,398,465	2,704,518	78,070	2,782,588	-14.78
JUN.	1,618,316	1,554,053	3,172,369	109,303	3,281,672	1,168,538	1,149,695	2,318,231	88,756	2,406,987	-26.65
APR. - JUN.	4,885,118	4,942,691	9,827,809	302,168	10,129,977	4,025,131	4,112,930	8,138,061	235,138	8,373,197	-17.34
JUL.	1,715,405	1,648,695	3,364,100	114,456	3,478,556	1,443,740	1,328,898	2,772,638	92,376	2,865,014	-17.64
AUG.	1,751,349	1,830,121	3,581,470	106,821	3,688,291	1,539,300	1,636,079	3,175,379	89,672	3,265,051	-11.48
SEP.	1,577,492	1,569,488	3,146,980	108,665	3,255,645	1,371,242	1,385,058	2,756,300	86,965	2,843,265	-13.46
JUL. - SEP.	5,044,246	5,070,304	10,114,550	329,942	10,444,492	4,354,282	4,350,035	8,704,317	269,013	8,973,330	-14.15
JAN. - SEP.	19,297,873	19,322,493	38,620,366	912,809	39,533,175	18,015,684	18,448,989	36,464,673	746,317	37,211,000	-14.04
TOTAL	20,483,900	20,397,603	40,881,503	1,224,392	42,105,895	18,490,784	18,525,788	37,016,572	1,014,949	38,031,521	-9.65

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5 DOMESTIC PASSENGER											
MONTH	FY 2013					FY 2014					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	335,232	333,988	669,190	284	669,474	357,147	359,530	716,677	578	717,255	7.14
NOV.	350,494	353,699	704,193	372	704,565	355,892	360,671	716,563	2,082	718,645	2.00
DEC.	363,671	402,992	766,663	934	767,597	355,708	423,042	778,750	1,169	779,919	1.61
OCT. - DEC.	1,049,397	1,090,680	2,140,076	1,590	2,141,666	1,068,747	1,143,243	2,211,990	3,829	2,215,819	3.46
JAN.	417,017	382,301	799,318	748	800,066	441,262	403,490	844,752	1,760	846,512	5.81
FEB.	396,398	377,202	773,600	1,622	775,222	413,738	374,174	787,912	1,948	789,860	1.89
MAR.	417,360	391,086	808,446	945	809,391	404,011	351,647	755,658	1,960	757,618	-6.37
JAN. - MAR.	1,230,775	1,150,589	2,381,364	3,315	2,384,679	1,259,011	1,129,311	2,388,322	5,668	2,394,000	0.40
APR.	373,807	348,408	722,215	642	722,857	377,450	366,497	743,947	1,845	745,792	3.17
MAY.	358,910	328,751	687,661	550	688,211	319,405	286,594	605,999	618	606,617	-11.86
JUN.	303,814	312,284	616,098	1,073	617,171	287,119	266,493	553,612	527	554,139	-13.45
APR. - JUN.	1,036,531	989,443	2,025,974	2,265	2,028,239	983,974	919,584	1,903,558	2,990	1,886,548	-6.99
JUL.	355,320	363,772	719,092	1,352	720,444	332,971	344,768	677,739	1,230	678,969	-5.76
AUG.	419,383	380,985	800,368	2,322	802,690	393,118	351,642	744,760	1,123	745,883	-7.08
SEP.	365,406	361,226	726,632	1,035	727,667	271,380	272,296	543,676	1,058	544,734	-25.14
JUL. - SEP.	1,140,103	1,105,983	2,246,086	4,709	2,250,795	997,467	968,706	1,966,173	3,411	1,969,584	-12.49
JAN. - SEP.	3,407,495	3,246,015	6,653,510	10,519	6,664,029	3,270,454	3,017,801	6,288,255	12,099	6,299,324	-8.20
TOTAL	4,456,319	4,336,884	8,793,203	11,204	8,804,407	4,239,201	4,131,044	8,370,245	15,898	8,386,143	-3.85

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6 TOTAL PASSENGER											
MONTH	FY 2013					FY 2014					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,902,714	1,834,392	3,737,106	115,808	3,852,914	2,061,626	1,990,044	4,051,670	102,214	4,153,884	7.81
NOV.	2,097,321	1,989,008	4,086,329	96,633	4,182,962	2,172,651	2,087,239	4,260,890	87,065	4,347,955	3.92
DEC.	2,244,889	2,132,359	4,377,248	100,655	4,477,903	2,249,570	2,143,346	4,392,916	82,778	4,475,694	-0.05
OCT. - DEC.	6,244,924	5,955,759	12,200,683	313,096	12,513,779	6,483,847	6,220,629	12,704,476	272,057	12,976,533	3.70
JAN.	2,218,169	2,192,553	4,410,722	96,669	4,507,391	2,164,455	2,143,299	4,307,754	84,646	4,392,400	-2.55
FEB.	2,101,504	2,124,000	4,225,504	88,811	4,314,315	1,867,842	1,933,033	3,800,875	77,502	3,878,377	-10.11
MAR.	2,269,613	2,335,444	4,605,057	98,528	4,703,585	1,922,985	2,038,613	3,961,598	85,888	4,047,486	-13.95
JAN. - MAR.	6,589,286	6,652,007	13,241,293	284,008	13,525,301	5,956,682	6,114,945	12,071,627	247,036	12,318,663	-8.93
APR.	2,086,234	2,124,847	4,211,081	95,088	4,306,169	1,927,992	1,931,267	3,859,259	70,155	3,929,414	-8.75
MAY.	1,913,283	1,940,950	3,854,233	98,999	3,953,232	1,625,458	1,685,059	3,310,517	78,888	3,389,205	-14.27
JUN.	1,922,130	1,866,337	3,788,467	110,376	3,898,843	1,435,655	1,416,188	2,851,843	89,263	2,941,126	-24.56
APR. - JUN.	5,921,647	5,932,134	11,853,781	304,663	12,158,444	4,989,105	5,032,514	10,021,619	238,128	10,259,745	-15.61
JUL.	2,070,725	2,012,467	4,083,192	115,808	4,199,000	1,776,711	1,673,666	3,450,377	93,006	3,543,383	-15.60
AUG.	2,170,732	2,211,106	4,381,838	109,143	4,490,981	1,932,418	1,987,721	3,920,139	90,795	4,010,934	-10.69
SEP.	1,942,898	1,960,714	3,903,612	109,700	4,013,312	1,642,622	1,657,354	3,299,976	88,023	3,387,999	-15.58
JUL. - SEP.	6,184,353	6,184,287	12,368,640	334,651	12,703,291	5,351,751	5,318,741	10,670,492	272,424	10,942,916	-13.86
JAN. - SEP.	18,685,288	18,788,508	37,473,796	923,122	38,396,918	18,296,138	18,466,200	36,762,338	758,386	37,520,724	-12.68
TOTAL	24,940,212	24,724,267	49,664,479	1,236,218	50,900,697	22,779,985	22,686,829	45,466,814	1,030,443	46,497,257	-8.65

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2558 (2015)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2014					FY 2015					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,704,479	1,630,514	3,334,993	101,636	3,436,629	1,658,012	1,572,733	3,230,745	77,091	3,307,836	-3.75
NOV.	1,816,759	1,726,568	3,543,327	84,983	3,628,310	1,795,750	1,731,003	3,526,753	66,347	3,593,100	-0.97
DEC.	1,893,862	1,720,304	3,614,166	81,609	3,695,775	2,042,478	1,859,040	3,901,518	70,708	3,972,226	7.48
OCT. - DEC.	5,415,100	5,077,386	10,492,486	268,228	10,760,714	5,498,240	5,162,776	10,661,016	214,146	10,875,162	1.04
JAN.	1,723,193	1,739,809	3,463,002	82,886	3,545,888	1,941,757	1,954,061	3,895,818	65,596	3,961,414	11.72
FEB.	1,454,104	1,558,859	3,012,963	75,554	3,088,517	1,852,344	1,885,943	3,738,287	65,061	3,803,348	23.14
MAR.	1,518,974	1,686,766	3,205,740	85,728	3,289,468	1,910,311	2,053,500	3,963,811	77,611	4,041,422	22.66
JAN. - MAR.	4,696,271	4,985,434	9,681,705	244,168	9,925,873	5,704,412	5,893,504	11,597,916	208,268	11,806,184	18.97
APR.	1,550,542	1,564,770	3,115,312	68,310	3,183,622	1,848,454	1,905,940	3,754,394	71,294	3,825,688	20.17
MAY.	1,306,053	1,398,465	2,704,518	78,070	2,782,588	1,685,965	1,766,230	3,451,595	78,585	3,530,180	26.87
JUN.	1,168,536	1,149,695	2,318,231	88,756	2,406,987	1,629,969	1,595,688	3,222,378	88,290	3,310,668	37.54
APR. - JUN.	4,025,131	4,112,930	8,138,061	235,136	8,373,197	5,160,393	5,267,858	10,428,367	238,169	10,666,536	27.38
JUL.	1,443,740	1,328,898	2,772,638	92,376	2,865,014	1,884,253	1,780,992	3,665,245	101,078	3,766,323	31.46
AUG.	1,539,300	1,636,079	3,175,379	89,672	3,265,051	1,807,065	1,950,167	3,757,232	97,320	3,854,552	18.05
SEP.	1,371,242	1,385,058	2,756,300	86,665	2,843,265	1,445,347	1,442,077	2,887,424	93,138	2,980,562	4.63
JUL. - SEP.	4,354,282	4,350,035	8,704,317	268,713	8,973,030	5,136,665	5,173,236	10,300,901	291,536	10,601,437	18.14
JAN. - SEP.	13,075,691	13,348,389	26,524,083	745,517	27,270,400	16,001,586	16,334,699	32,336,284	737,873	33,074,157	21.28
TOTAL	18,480,784	18,525,785	37,016,569	1,014,345	38,031,114	21,977,928	21,497,374	42,995,200	1,522,119	43,947,319	15.56

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2014					FY 2015					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	357,147	359,530	716,677	578	717,255	327,862	330,242	658,104	682	658,486	-8.19
NOV.	355,892	300,671	656,563	2,082	658,645	307,453	317,541	624,994	1,055	626,049	-12.68
DEC.	355,708	423,042	778,750	1,169	779,919	332,705	411,683	744,388	533	744,931	-4.49
OCT. - DEC.	1,068,747	1,143,243	2,211,990	3,829	2,215,819	967,720	1,059,466	2,027,186	2,270	2,029,456	-8.41
JAN.	441,262	403,490	844,752	1,760	846,512	423,927	378,092	802,019	907	802,926	-5.15
FEB.	413,738	374,174	787,912	1,948	789,860	385,373	376,105	761,478	1,029	762,507	-3.46
MAR.	404,011	351,847	755,858	1,960	757,818	400,773	365,667	766,440	1,267	767,697	1.30
JAN. - MAR.	1,259,011	1,129,511	2,388,522	5,668	2,394,190	1,210,073	1,119,864	2,329,937	3,193	2,333,130	-2.58
APR.	377,450	366,497	743,947	1,845	745,792	379,843	354,975	734,818	1,055	735,873	-1.33
MAY.	319,405	286,549	605,954	618	606,572	326,199	305,886	632,085	392	632,477	4.26
JUN.	267,119	266,493	533,612	527	534,139	288,065	289,978	578,043	414	578,457	5.30
APR. - JUN.	963,974	919,544	1,883,518	2,990	1,886,508	994,107	950,839	1,944,946	1,861	1,946,807	3.16
JUL.	332,971	344,768	677,739	1,230	678,969	355,914	380,234	736,148	478	736,626	8.49
AUG.	393,118	351,642	744,760	1,123	745,883	420,131	375,066	795,197	1,058	796,255	6.75
SEP.	271,380	272,286	543,666	1,058	544,724	295,631	298,024	593,655	959	594,614	9.16
JUL. - SEP.	997,469	969,706	1,967,175	3,411	1,970,586	1,071,676	1,053,324	2,125,000	2,495	2,127,495	8.02
JAN. - SEP.	3,229,454	3,017,861	6,247,315	12,089	6,259,404	3,276,958	3,124,027	6,398,883	7,949	6,407,432	2.51
TOTAL	4,289,201	4,161,044	8,450,245	16,334	8,466,579	4,123,578	4,123,503	8,427,079	9,819	8,436,898	-0.35

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2014					FY 2015					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,061,626	1,990,044	4,051,670	102,214	4,153,884	1,985,574	1,902,975	3,888,549	77,773	3,966,322	-4.52
NOV.	2,172,651	2,087,239	4,259,890	87,065	4,346,955	2,103,203	2,048,544	4,151,747	67,402	4,219,149	-2.94
DEC.	2,249,570	2,143,346	4,392,916	82,778	4,475,694	2,375,183	2,270,733	4,645,916	71,241	4,717,157	5.39
OCT. - DEC.	6,483,847	6,220,629	12,704,476	272,057	12,976,533	6,463,960	6,222,252	12,686,212	216,416	12,902,628	-9.52
JAN.	2,164,455	2,143,299	4,307,754	84,646	4,392,400	2,385,684	2,332,153	4,697,837	66,503	4,764,340	8.47
FEB.	1,867,842	1,933,033	3,800,875	77,502	3,878,377	2,237,717	2,262,048	4,499,765	66,090	4,565,855	17.73
MAR.	1,922,985	2,038,613	3,961,598	85,688	4,047,286	2,311,084	2,419,167	4,730,251	78,868	4,809,119	18.82
JAN. - MAR.	5,955,282	6,114,945	12,070,227	247,836	12,318,063	6,914,485	7,013,368	13,927,853	211,461	14,139,314	14.79
APR.	1,927,992	1,931,267	3,859,259	70,155	3,929,414	2,228,297	2,260,915	4,489,212	72,349	4,561,561	16.09
MAY.	1,625,458	1,685,059	3,310,517	78,688	3,389,205	2,011,564	2,072,116	4,083,680	78,977	4,162,657	22.82
JUN.	1,435,655	1,416,188	2,851,843	89,283	2,941,126	1,914,755	1,885,666	3,800,421	88,704	3,889,125	32.23
APR. - JUN.	4,989,105	5,032,514	10,021,619	238,126	10,259,745	6,154,616	6,218,697	12,373,313	240,030	12,613,343	22.94
JUL.	1,776,711	1,673,666	3,450,377	93,606	3,543,983	2,240,167	2,161,226	4,401,393	101,556	4,502,949	27.06
AUG.	1,932,418	1,987,721	3,920,139	90,795	4,010,934	2,227,196	2,325,233	4,552,429	98,378	4,650,807	15.95
SEP.	1,642,622	1,657,354	3,299,976	88,023	3,387,999	1,740,978	1,740,101	3,481,079	94,097	3,575,176	5.52
JUL. - SEP.	5,351,751	5,318,741	10,670,492	272,424	10,942,916	6,208,341	6,226,560	12,434,901	294,031	12,728,932	16.32
JAN. - SEP.	16,296,138	16,498,200	32,794,338	758,386	33,552,724	19,277,442	19,458,625	38,736,067	745,522	39,481,589	17.78
TOTAL	22,779,985	22,886,829	45,666,814	1,030,443	46,697,257	25,741,402	25,660,877	51,422,279	961,938	52,384,217	12.66

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
พ.ศ. 2559 (2016)

Table 4 INTERNATIONAL PASSENGER											
MONTH	FY 2015					FY 2016					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,658,012	1,572,733	3,230,745	77,091	3,307,836	1,683,756	1,627,550	3,311,306	86,087	3,397,393	2.71
NOV.	1,795,750	1,731,003	3,526,753	66,347	3,593,100	1,863,169	1,752,934	3,616,103	67,236	3,683,339	2.51
DEC.	2,042,478	1,859,040	3,901,518	70,708	3,972,226	2,073,054	1,915,160	3,988,214	75,682	4,063,896	2.31
OCT. - DEC.	5,496,240	5,162,776	10,659,016	214,146	10,873,162	5,619,979	5,295,644	10,915,623	229,005	11,144,628	2.50
JAN.	1,941,757	1,954,061	3,895,818	65,596	3,961,414	2,073,332	2,062,991	4,136,323	71,743	4,208,066	6.23
FEB.	1,852,344	1,885,943	3,738,287	65,061	3,803,348	2,002,367	2,073,644	4,076,011	60,779	4,136,790	8.77
MAR.	1,910,311	2,053,500	3,963,811	77,611	4,041,422	2,042,855	2,136,671	4,179,526	66,130	4,245,656	5.05
JAN. - MAR.	5,704,412	5,893,504	11,597,916	208,268	11,806,184	6,118,554	6,273,306	12,391,860	198,652	12,590,512	6.64
APR.	1,846,454	1,905,940	3,752,394	71,294	3,823,688	1,929,402	2,000,734	3,930,136	58,568	3,988,704	4.26
MAY	1,685,365	1,766,230	3,451,595	78,585	3,530,180	1,750,606	1,825,357	3,575,963	63,164	3,639,127	3.09
JUN.	1,626,690	1,595,688	3,222,378	88,290	3,310,668	1,661,587	1,619,486	3,281,073	65,712	3,346,785	1.09
APR. - JUN.	5,160,509	5,267,656	10,428,165	238,169	10,666,334	5,341,598	5,445,577	10,787,172	187,444	10,974,616	2.89
JUL.	1,884,253	1,780,992	3,665,245	101,078	3,766,323	2,037,371	1,920,352	3,957,723	70,533	4,028,256	6.95
AUG.	1,807,065	1,950,167	3,757,232	97,320	3,854,552	1,852,298	1,997,128	3,849,423	66,924	3,916,347	1.60
SEP.	1,445,347	1,442,077	2,887,424	93,138	2,980,562	1,625,912	1,638,722	3,264,634	67,099	3,331,733	11.78
JUL. - SEP.	5,136,665	5,173,236	10,309,901	291,536	10,601,437	5,515,578	5,556,202	11,071,780	204,556	11,276,336	6.37
JAN. - SEP.	16,001,586	16,334,588	32,336,174	737,673	33,073,847	16,676,722	17,275,089	34,250,812	590,652	34,841,464	5.34
TOTAL	21,497,826	21,497,374	42,995,200	922,119	43,947,319	22,556,708	22,570,729	45,169,435	819,657	45,989,092	4.64

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5 DOMESTIC PASSENGER											
MONTH	FY 2015					FY 2016					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	327,562	330,242	657,804	682	658,486	357,762	353,155	710,917	886	711,803	8.10
NOV.	307,453	317,541	624,994	1,055	626,049	362,184	374,981	737,165	1,627	738,792	18.01
DEC.	332,705	411,693	744,398	533	744,931	378,258	446,342	824,600	695	825,295	10.79
OCT. - DEC.	967,720	1,059,476	2,027,196	2,270	2,029,466	1,098,204	1,174,479	2,272,683	3,211	2,275,894	12.14
JAN.	423,927	378,092	802,019	907	802,926	476,570	428,456	905,026	974	906,000	12.86
FEB.	385,373	376,105	761,478	1,029	762,507	465,498	440,737	906,235	1,003	907,238	19.06
MAR.	400,773	385,667	786,440	1,257	787,697	449,887	419,286	869,173	990	870,163	13.35
JAN. - MAR.	1,210,073	1,139,864	2,349,937	3,193	2,353,130	1,392,155	1,288,479	2,680,634	3,967	2,684,601	15.05
APR.	379,843	354,975	734,818	1,055	735,873	400,461	377,276	777,737	1,098	778,835	5.84
MAY	396,199	305,886	702,085	302	702,477	372,931	347,711	720,642	1,885	722,527	14.24
JUN.	286,065	289,978	576,043	414	576,457	320,176	327,480	647,656	1,295	648,951	12.19
APR. - JUN.	962,107	950,839	1,912,946	1,369	1,914,315	1,023,568	1,052,467	2,070,108	4,278	2,074,386	10.45
JUL.	355,914	380,234	736,148	478	736,626	413,956	423,181	837,137	1,908	839,045	13.91
AUG.	420,131	375,066	795,197	1,058	796,255	451,339	409,406	860,745	802	861,547	8.20
SEP.	295,631	298,024	593,655	950	594,605	338,517	336,517	674,689	1,221	675,910	13.67
JUL. - SEP.	1,071,676	1,053,324	2,125,000	2,486	2,127,486	1,203,813	1,169,104	2,372,811	5,931	2,378,742	11.71
JAN. - SEP.	3,275,856	3,124,027	6,399,883	7,549	6,407,432	3,639,919	3,510,657	7,149,289	11,777	7,211,036	12.54
TOTAL	4,245,576	4,383,509	8,427,075	9,511	8,436,586	4,177,114	4,634,525	9,471,842	14,985	9,486,827	12.45

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6 TOTAL PASSENGER											
MONTH	FY 2015					FY 2016					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,985,574	1,902,975	3,888,549	77,773	3,966,322	2,041,518	1,980,705	4,022,223	86,973	4,109,196	3.60
NOV.	2,103,203	2,048,544	4,151,747	67,402	4,219,149	2,225,353	2,127,915	4,353,268	68,863	4,422,131	4.81
DEC.	2,375,183	2,270,733	4,645,916	71,241	4,717,157	2,451,312	2,361,502	4,812,814	76,380	4,889,194	3.65
OCT. - DEC.	6,463,960	6,222,252	12,686,212	216,416	12,902,628	6,718,183	6,470,122	13,188,305	232,216	13,420,521	4.01
JAN.	2,365,684	2,332,153	4,697,837	66,503	4,764,340	2,550,082	2,491,447	5,041,529	72,717	5,114,246	7.34
FEB.	2,237,717	2,262,048	4,499,765	66,090	4,565,855	2,467,865	2,514,381	4,982,246	62,382	5,044,628	10.49
MAR.	2,311,084	2,419,167	4,730,251	78,868	4,809,119	2,492,742	2,555,957	5,048,699	67,120	5,115,819	6.38
JAN. - MAR.	6,914,485	7,011,368	13,925,853	211,261	14,137,114	7,510,889	7,561,785	15,072,474	202,219	15,274,693	8.03
APR.	2,228,297	2,280,915	4,489,212	72,349	4,561,561	2,329,863	2,378,010	4,707,873	59,886	4,767,759	4.52
MAY	2,011,564	2,072,116	4,083,680	78,977	4,162,657	2,123,537	2,173,068	4,296,605	65,049	4,361,654	4.78
JUN.	1,914,755	1,885,666	3,800,421	88,704	3,889,125	1,981,763	1,946,966	3,928,729	67,007	3,995,736	2.74
APR. - JUN.	6,154,616	6,218,697	12,373,313	240,030	12,613,343	6,435,163	6,498,044	12,933,207	191,722	13,124,929	4.06
JUL.	2,240,167	2,161,226	4,401,393	101,556	4,502,949	2,451,367	2,343,533	4,794,900	72,441	4,867,341	8.09
AUG.	2,227,196	2,325,233	4,552,429	98,378	4,650,807	2,303,634	2,406,534	4,710,168	67,726	4,777,894	2.73
SEP.	1,740,978	1,740,101	3,481,079	94,097	3,575,176	1,964,084	1,975,239	3,939,323	68,320	4,007,643	12.10
JUL. - SEP.	6,208,341	6,226,560	12,434,901	294,031	12,728,932	6,719,085	6,725,308	13,444,391	208,487	13,652,878	7.26
JAN. - SEP.	19,277,442	19,458,625	38,736,067	745,522	39,481,589	20,664,937	20,785,139	41,450,072	602,428	42,052,500	6.51
TOTAL	25,741,402	25,880,877	51,422,279	961,938	52,384,217	27,383,120	27,255,257	54,638,377	834,644	55,473,021	5.90

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2560 (2017)

Table 4 INTERNATIONAL PASSENGER											
MONTH	FY 2016					FY 2017					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,683,756	1,627,550	3,311,306	86,087	3,397,393	1,729,038	1,695,132	3,424,170	64,321	3,488,491	2.68
NOV.	1,863,169	1,752,934	3,616,103	67,236	3,683,339	1,800,366	1,698,705	3,499,071	50,657	3,549,728	-3.63
DEC.	2,073,054	1,915,160	3,988,214	75,682	4,063,896	2,151,662	1,965,827	4,117,489	53,211	4,170,700	2.63
OCT. - DEC.	5,619,979	5,295,644	10,915,623	229,005	11,144,628	5,681,066	5,359,664	11,040,730	183,189	11,223,919	0.53
JAN.	2,073,332	2,062,991	4,136,323	71,743	4,208,066	2,232,445	2,148,919	4,381,364	56,841	4,438,205	5.47
FEB.	2,002,367	2,073,644	4,076,011	60,779	4,136,790	2,016,658	2,126,787	4,143,445	45,898	4,189,343	1.27
MAR.	2,042,855	2,136,671	4,179,526	66,130	4,245,656	2,083,329	2,215,825	4,299,154	51,294	4,350,448	2.47
JAN. - MAR.	6,118,554	6,273,306	12,391,860	198,652	12,590,512	6,332,432	6,491,531	12,823,963	154,033	12,977,996	3.08
APR.	1,929,402	2,000,734	3,930,136	58,568	3,988,704	2,037,939	2,074,516	4,112,455	52,885	4,165,340	4.43
MAY	1,750,606	1,825,357	3,575,963	63,164	3,639,127	1,853,640	1,895,877	3,749,517	59,649	3,809,166	4.67
JUN.	1,661,587	1,619,486	3,281,073	65,712	3,346,785	1,624,627	1,762,401	3,387,028	70,183	3,457,211	9.28
APR. - JUN.	5,341,595	5,445,577	10,787,172	187,444	10,974,616	5,716,206	5,732,704	11,449,000	182,712	11,631,712	5.91
JUL.	2,037,371	1,920,382	3,957,753	70,533	4,028,286	2,126,928	2,038,229	4,165,157	78,411	4,243,568	5.35
AUG.	1,852,295	1,997,128	3,849,423	66,924	3,916,347	2,039,240	2,148,673	4,187,913	65,183	4,253,096	8.60
SEP.	1,625,912	1,638,722	3,264,634	67,099	3,331,733	1,800,751	1,816,229	3,616,980	70,808	3,687,788	10.69
JUL. - SEP.	5,515,578	5,555,232	11,070,810	204,556	11,275,366	5,966,919	6,003,131	11,970,050	214,402	12,184,452	8.05
JAN. - SEP.	19,975,727	17,475,085	37,450,812	590,632	38,041,444	18,015,567	18,227,456	36,243,023	561,152	36,794,165	5.60
TOTAL	22,595,705	22,570,729	45,166,434	619,657	45,786,091	23,816,622	23,587,120	47,283,742	710,341	48,003,084	4.31

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5 DOMESTIC PASSENGER											
MONTH	FY 2016					FY 2017					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	357,762	353,185	710,947	886	711,833	407,059	399,462	806,521	1,638	808,159	13.54
NOV.	362,184	374,981	737,165	1,627	738,792	417,528	426,188	843,716	1,776	845,492	14.44
DEC.	378,258	446,342	824,600	698	825,298	450,699	524,547	975,246	2,147	977,393	18.45
OCT. - DEC.	1,098,204	1,174,478	2,272,682	3,211	2,275,893	1,275,286	1,350,197	2,625,483	5,561	2,631,044	15.61
JAN.	476,750	428,456	905,206	974	906,180	577,425	534,355	1,111,780	2,210	1,113,990	22.93
FEB.	465,498	440,737	906,235	1,603	907,838	531,274	489,385	1,020,659	1,707	1,022,366	12.62
MAR.	449,887	419,286	869,173	990	870,163	516,751	471,835	988,586	1,934	990,520	13.83
JAN. - MAR.	1,392,135	1,288,479	2,680,614	3,567	2,684,181	1,625,450	1,497,515	3,122,965	6,851	3,129,816	16.41
APR.	400,461	377,276	777,737	1,098	778,835	477,372	463,244	940,616	1,126	941,742	20.92
MAY	372,931	347,711	720,642	1,895	722,537	420,007	392,539	812,546	1,130	813,676	12.62
JUN.	320,176	327,480	647,656	1,295	648,951	388,737	401,340	800,077	960	801,037	23.42
APR. - JUN.	1,093,568	1,052,467	2,146,035	4,288	2,150,323	1,286,116	1,257,143	2,542,769	3,116	2,545,885	18.68
JUL.	413,996	423,181	837,177	1,908	839,085	477,660	479,873	957,533	1,884	959,417	14.33
AUG.	461,339	409,406	870,745	802	871,547	519,514	472,946	992,460	2,360	994,820	15.47
SEP.	338,172	336,517	674,689	1,221	675,910	405,752	400,647	806,399	1,435	807,834	19.52
JUL. - SEP.	1,219,507	1,169,104	2,388,611	3,931	2,392,542	1,402,826	1,353,466	2,756,292	5,679	2,761,971	16.22
JAN. - SEP.	3,699,210	3,510,050	7,209,260	11,796	7,221,056	4,124,592	4,116,181	8,240,774	14,846	8,255,620	17.12
TOTAL	4,787,413	4,684,528	9,471,941	14,367	9,486,308	5,339,378	5,326,381	10,665,759	20,207	10,685,966	16.78

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6 TOTAL PASSENGER											
MONTH	FY 2016					FY 2017					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,041,518	1,980,705	4,022,223	86,973	4,109,196	2,136,097	2,094,594	4,230,691	65,959	4,296,650	4.56
NOV.	2,225,353	2,127,915	4,353,268	68,863	4,422,131	2,217,894	2,124,893	4,342,787	52,433	4,395,220	-0.61
DEC.	2,451,312	2,361,502	4,812,814	76,380	4,889,194	2,602,561	2,490,374	5,092,935	55,358	5,148,293	5.30
OCT. - DEC.	6,718,183	6,470,122	13,188,305	229,216	13,417,521	6,956,552	6,705,861	13,662,416	173,750	13,836,163	3.13
JAN.	2,550,082	2,491,447	5,041,529	72,717	5,114,246	2,809,870	2,683,274	5,493,144	59,051	5,552,195	8.56
FEB.	2,467,865	2,514,381	4,982,246	62,382	5,044,628	2,547,932	2,616,172	5,164,104	47,605	5,211,709	3.31
MAR.	2,492,742	2,555,957	5,048,699	67,120	5,115,819	2,600,080	2,687,660	5,287,740	53,228	5,340,968	4.40
JAN. - MAR.	7,510,689	7,561,785	15,072,474	202,219	15,274,693	7,957,882	7,987,106	15,944,988	159,884	16,104,872	5.43
APR.	2,329,863	2,378,010	4,707,873	59,666	4,767,539	2,515,311	2,537,760	5,053,071	54,011	5,107,082	7.12
MAY	2,123,537	2,173,068	4,296,605	65,049	4,361,654	2,273,647	2,288,436	4,562,083	60,779	4,622,862	5.99
JUN.	1,981,763	1,946,966	3,928,729	67,007	3,995,736	2,223,364	2,163,741	4,387,105	71,043	4,458,148	11.57
APR. - JUN.	6,435,163	6,368,044	12,933,207	191,722	13,124,929	7,012,322	6,989,937	14,002,255	185,833	14,188,092	5.11
JUL.	2,451,367	2,343,533	4,794,900	72,441	4,867,341	2,604,488	2,518,102	5,122,590	80,295	5,202,885	6.89
AUG.	2,303,634	2,406,534	4,710,168	67,726	4,777,894	2,556,754	2,621,619	5,180,373	67,543	5,247,916	9.84
SEP.	1,964,084	1,975,239	3,939,323	68,320	4,007,643	2,206,503	2,216,876	4,423,379	72,243	4,495,622	12.18
JUL. - SEP.	6,719,085	6,725,306	13,444,391	208,487	13,652,878	7,369,745	7,356,597	14,726,342	220,081	14,946,423	9.47
JAN. - SEP.	20,664,937	20,785,135	41,450,072	602,428	42,052,500	22,339,949	22,333,640	44,673,589	565,798	45,239,387	7.58
TOTAL	27,383,120	27,255,257	54,638,377	834,644	55,473,021	29,296,501	29,043,601	58,340,102	739,548	59,079,550	6.50

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2561 (2018)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2017					FY 2018					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,729,038	1,695,132	3,424,170	64,321	3,488,491	1,960,526	1,896,650	3,857,176	67,149	3,924,325	12.49
NOV.	1,800,366	1,698,705	3,499,071	50,657	3,549,728	2,121,839	2,033,745	4,155,584	47,871	4,203,455	18.42
DEC.	2,151,662	1,985,827	4,137,489	53,211	4,170,700	2,357,868	2,194,862	4,552,730	48,224	4,600,954	10.32
OCT. - DEC.	5,681,066	5,399,664	11,040,730	168,189	11,208,919	6,440,233	6,125,257	12,565,490	163,244	12,728,734	13.58
JAN.	2,232,445	2,148,919	4,381,364	56,841	4,438,205	2,326,967	2,287,164	4,614,151	44,367	4,658,538	4.96
FEB.	2,016,658	2,126,787	4,143,445	45,898	4,189,343	2,132,739	2,200,343	4,333,082	41,482	4,374,564	4.42
MAR.	2,083,329	2,215,825	4,299,154	51,294	4,350,448	2,297,714	2,399,714	4,697,428	45,113	4,742,541	9.01
JAN. - MAR.	6,332,433	6,491,531	12,823,963	154,933	12,978,896	6,757,440	6,887,221	13,644,661	130,982	13,775,643	6.15
APR.	2,037,939	2,074,516	4,112,455	52,885	4,165,340	2,146,994	2,230,457	4,377,451	46,648	4,424,099	6.21
MAY	1,853,640	1,895,877	3,749,517	59,649	3,809,166	1,898,123	1,988,877	3,887,000	50,660	3,937,660	3.37
JUN.	1,824,627	1,762,401	3,587,028	70,183	3,657,211	1,957,463	1,893,647	3,851,110	59,101	3,910,211	6.92
APR. - JUN.	5,716,206	5,732,794	11,449,000	182,711	11,631,711	6,002,589	6,112,961	12,115,551	156,409	12,271,970	5.58
JUL.	2,126,928	2,038,229	4,165,157	78,411	4,243,568	2,180,411	2,105,389	4,285,800	69,182	4,354,982	2.63
AUG.	2,039,240	2,148,673	4,187,913	65,183	4,253,096	2,088,279	2,190,344	4,278,623	60,555	4,339,178	2.02
SEP.	1,800,751	1,816,129	3,616,880	70,808	3,687,688	1,796,960	1,816,160	3,613,120	70,759	3,683,879	-0.10
JUL. - SEP.	5,966,919	6,003,031	11,969,950	214,402	12,184,352	6,065,580	6,111,893	12,177,473	200,496	12,378,039	1.99
JAN. - SEP.	18,015,557	18,227,356	36,242,913	551,152	36,794,065	18,626,670	18,112,055	37,937,765	487,887	38,425,652	4.43
TOTAL	23,696,622	23,587,020	47,283,642	719,341	48,002,984	25,253,203	25,237,352	50,503,255	651,191	51,154,386	6.57

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2017					FY 2018					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	407,059	399,462	806,521	1,638	808,159	474,856	468,638	943,494	2,023	945,517	17.00
NOV.	417,528	420,188	843,716	1,776	845,492	461,617	458,945	920,562	2,595	923,257	9.20
DEC.	450,899	524,547	975,446	2,147	977,593	481,418	540,725	1,022,144	1,654	1,023,798	4.73
OCT. - DEC.	1,275,486	1,350,197	2,625,683	5,561	2,631,244	1,417,891	1,468,308	2,866,200	6,272	2,892,572	9.93
JAN.	577,425	534,355	1,111,780	2,210	1,113,990	573,894	526,582	1,100,476	2,420	1,102,896	-1.00
FEB.	531,039	489,385	1,020,424	1,707	1,022,131	542,348	520,416	1,062,764	2,317	1,065,081	4.20
MAR.	516,751	471,835	988,586	1,934	990,520	544,044	508,269	1,052,333	1,840	1,054,173	6.43
JAN. - MAR.	1,625,215	1,495,575	3,120,790	5,851	3,126,641	1,660,286	1,555,271	3,215,573	6,577	3,222,150	3.05
APR.	477,372	463,244	940,616	1,126	941,742	511,742	480,885	992,627	274	992,901	5.43
MAY	420,007	392,559	812,566	1,130	813,696	458,536	421,491	880,027	130	880,157	8.17
JUN.	398,737	401,340	800,077	860	800,937	410,194	415,663	825,857	308	826,365	3.17
APR. - JUN.	1,296,116	1,257,143	2,553,259	3,116	2,556,375	1,380,529	1,318,239	2,698,764	712	2,699,476	5.60
JUL.	477,560	479,873	957,433	1,884	959,317	491,941	497,733	989,674	426	990,100	3.21
AUG.	519,514	472,946	992,460	2,360	994,820	540,324	487,636	1,027,960	259	1,028,119	3.35
SEP.	405,752	400,647	806,399	1,435	807,834	418,550	409,149	827,699	195	827,894	2.48
JUL. - SEP.	1,402,826	1,353,466	2,756,292	5,679	2,761,971	1,450,815	1,394,518	2,845,233	880	2,846,113	3.05
JAN. - SEP.	4,324,157	4,106,184	8,430,341	14,436	8,444,777	4,431,578	4,267,843	8,699,421	9,168	8,708,589	3.82
TOTAL	5,599,543	5,456,381	11,055,924	20,201	11,076,125	6,109,495	5,733,252	11,842,747	14,841	11,857,588	5.22

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2017					FY 2018					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,136,097	2,094,594	4,230,691	65,959	4,296,650	2,435,382	2,365,288	4,800,670	69,172	4,869,842	13.34
NOV.	2,217,894	2,124,893	4,342,787	52,433	4,395,220	2,583,456	2,492,690	5,076,146	50,566	5,126,712	16.64
DEC.	2,602,561	2,490,374	5,092,935	55,358	5,148,293	2,839,287	2,735,587	5,574,874	49,878	5,624,752	9.25
OCT. - DEC.	6,956,552	6,709,861	13,666,413	173,750	13,840,163	7,763,125	7,593,565	15,351,690	169,816	15,521,506	12.87
JAN.	2,809,870	2,683,274	5,493,144	59,051	5,552,195	2,900,881	2,813,746	5,714,627	46,807	5,761,434	3.77
FEB.	2,547,697	2,616,172	5,163,869	47,605	5,211,474	2,675,087	2,720,759	5,395,846	43,799	5,439,645	4.38
MAR.	2,600,080	2,687,660	5,287,740	53,228	5,340,968	2,841,758	2,908,003	5,749,761	46,953	5,796,714	8.53
JAN. - MAR.	7,957,647	7,987,106	15,944,753	159,884	16,104,637	8,417,726	8,442,508	16,860,234	137,599	16,997,793	5.95
APR.	2,515,311	2,537,760	5,053,071	54,011	5,107,082	2,658,736	2,711,342	5,370,078	46,922	5,417,000	6.07
MAY	2,273,647	2,288,436	4,562,083	60,779	4,622,862	2,356,659	2,410,368	4,767,027	50,790	4,817,817	4.22
JUN.	2,223,364	2,163,741	4,387,105	71,043	4,458,148	2,367,657	2,309,510	4,677,167	59,409	4,736,576	6.25
APR. - JUN.	7,012,322	6,989,937	14,002,259	185,833	14,188,092	7,383,052	7,431,220	14,814,272	157,121	14,971,393	5.52
JUL.	2,604,488	2,518,102	5,122,590	80,295	5,202,885	2,672,352	2,603,122	5,275,474	69,608	5,345,082	2.73
AUG.	2,588,754	2,621,619	5,180,373	67,543	5,247,916	2,628,603	2,677,880	5,306,483	60,814	5,367,297	2.27
SEP.	2,206,503	2,216,776	4,423,279	72,243	4,495,522	2,215,510	2,225,309	4,440,819	70,954	4,511,773	0.36
JUL. - SEP.	7,399,745	7,356,497	14,756,242	220,081	14,976,323	7,516,465	7,506,311	15,022,776	201,376	15,224,152	1.86
JAN. - SEP.	22,339,714	22,333,540	44,673,254	565,798	45,239,052	23,317,243	23,380,039	46,697,282	496,056	47,193,338	4.82
TOTAL	29,296,266	29,043,401	58,339,667	739,548	59,079,215	31,175,368	30,973,604	62,148,972	665,872	62,814,844	6.32

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2562 (2019)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2018					FY 2019					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	1,960,526	1,896,650	3,857,176	67,149	3,924,325	2,016,761	1,956,051	3,972,812	63,426	4,036,238	2.85
NOV.	2,121,839	2,033,745	4,155,584	47,871	4,203,455	2,162,095	2,040,045	4,202,140	43,316	4,245,456	1.00
DEC.	2,357,868	2,194,862	4,552,730	48,224	4,600,954	2,478,570	2,278,024	4,756,594	43,457	4,800,051	4.33
OCT. - DEC.	6,440,233	6,125,257	12,565,490	163,244	12,728,734	6,657,426	6,374,120	12,931,546	150,199	13,081,745	2.77
JAN.	2,326,987	2,287,164	4,614,151	44,387	4,658,538	2,464,894	2,437,186	4,902,080	42,797	4,944,877	6.15
FEB.	2,132,739	2,200,343	4,333,082	41,482	4,374,564	2,224,587	2,294,172	4,518,759	34,729	4,553,488	4.09
MAR.	2,297,714	2,399,714	4,697,428	45,113	4,742,541	2,294,408	2,450,000	4,744,408	39,107	4,783,515	0.86
JAN. - MAR.	6,757,440	6,887,221	13,644,661	130,982	13,775,643	6,983,889	7,181,358	14,165,247	116,633	14,281,880	3.67
APR.	2,146,994	2,230,457	4,377,451	46,648	4,424,099	2,227,482	2,216,796	4,444,278	40,068	4,484,366	1.36
MAY	1,898,123	1,988,877	3,887,000	50,660	3,937,660	1,865,431	1,969,511	3,834,942	47,368	3,882,310	-1.41
JUN.	1,957,463	1,893,647	3,851,110	59,101	3,910,211	1,997,480	1,943,359	3,940,839	40,738	3,981,577	1.83
APR. - JUN.	6,002,580	6,117,981	12,120,561	165,409	12,286,070	6,090,393	6,123,664	12,214,057	128,594	12,342,651	0.69
JUL.	2,180,411	2,105,389	4,285,800	69,182	4,354,982	2,249,686	2,159,997	4,409,683	50,331	4,460,014	2.41
AUG.	2,088,279	2,190,344	4,278,623	60,555	4,339,178	2,215,508	2,334,818	4,550,326	49,282	4,600,008	6.01
SEP.	1,796,960	1,816,160	3,613,120	70,759	3,683,879	1,935,764	1,938,113	3,873,877	50,922	3,924,799	6.49
JUL. - SEP.	6,065,650	6,111,893	12,177,543	200,496	12,378,039	6,399,958	6,432,928	12,832,886	150,935	12,983,821	4.89
JAN. - SEP.	18,825,670	18,112,085	37,937,755	467,837	38,405,592	19,735,640	19,743,952	39,479,592	395,362	39,874,954	3.08
TOTAL	25,265,903	25,237,352	50,503,255	601,131	51,104,386	26,151,056	26,018,072	52,169,128	535,561	52,694,689	3.01

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2018					FY 2019					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	474,856	438,638	913,494	2,023	915,517	490,612	484,906	975,518	110	975,628	3.18
NOV.	461,617	458,945	920,562	2,696	923,257	504,345	515,414	1,019,759	323	1,020,082	10.49
DEC.	481,419	540,725	1,022,144	1,654	1,023,798	519,427	588,980	1,108,417	321	1,108,738	8.30
OCT. - DEC.	1,417,892	1,438,308	2,856,200	6,373	2,862,573	1,514,384	1,588,310	3,102,694	754	3,103,448	7.32
JAN.	573,894	526,562	1,100,476	2,420	1,102,896	608,682	566,154	1,174,736	438	1,175,174	6.55
FEB.	542,348	520,416	1,062,764	2,317	1,065,081	558,544	534,388	1,092,932	-	1,092,932	2.61
MAR.	544,044	508,289	1,052,333	1,840	1,054,173	576,876	525,534	1,102,510	305	1,102,815	4.61
JAN. - MAR.	1,660,286	1,555,267	3,215,553	6,577	3,222,130	1,743,102	1,626,076	3,370,178	743	3,370,921	4.62
APR.	511,742	480,885	992,627	274	992,901	514,600	504,929	1,019,529	93	1,019,622	2.69
MAY	466,536	421,491	888,027	130	888,157	456,106	420,641	876,747	-	876,747	-0.39
JUN.	410,194	415,853	826,047	308	826,355	434,650	427,692	862,342	670	863,012	4.46
APR. - JUN.	1,388,532	1,318,229	2,706,761	712	2,707,473	1,405,356	1,353,261	2,758,617	763	2,759,380	2.25
JUL.	491,941	497,733	989,674	426	990,100	475,413	484,160	959,573	531	960,104	-3.03
AUG.	540,324	487,536	1,027,860	259	1,028,119	531,878	483,074	1,014,952	37	1,014,989	-1.28
SEP.	418,560	409,149	827,699	195	827,894	401,583	404,615	806,198	70	806,268	-2.61
JUL. - SEP.	1,450,825	1,394,418	2,845,243	880	2,846,123	1,408,874	1,371,849	2,780,723	638	2,781,361	-2.28
JAN. - SEP.	4,461,571	4,267,944	8,729,515	6,157	8,735,672	4,558,929	4,351,887	8,910,816	2,144	8,912,960	1.64
TOTAL	5,906,465	5,736,282	11,642,747	14,511	11,657,258	6,072,716	5,930,697	12,003,413	2,898	12,006,311	3.05

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2018					FY 2019					(% Change
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,435,382	2,365,268	4,800,670	69,172	4,869,842	2,507,373	2,440,957	4,948,330	63,536	5,011,866	2.92
NOV.	2,583,456	2,492,690	5,076,146	50,566	5,126,712	2,666,440	2,565,459	5,221,899	43,639	5,265,538	2.71
DEC.	2,839,287	2,735,587	5,574,874	49,878	5,624,752	2,997,997	2,867,014	5,865,011	43,778	5,908,789	5.05
OCT. - DEC.	7,858,125	7,593,565	15,451,690	169,616	15,621,306	8,111,810	7,863,430	15,975,240	150,953	16,126,193	3.62
JAN.	2,900,881	2,813,746	5,714,627	46,807	5,761,434	3,073,476	3,003,340	6,076,816	43,235	6,120,051	6.22
FEB.	2,675,087	2,720,759	5,395,846	43,799	5,439,645	2,783,131	2,828,560	5,611,691	34,729	5,646,420	3.80
MAR.	2,841,758	2,908,003	5,749,761	46,953	5,796,714	2,871,384	2,975,534	5,846,918	39,412	5,886,330	1.55
JAN. - MAR.	8,417,726	8,442,508	16,860,234	137,559	16,997,793	8,727,991	8,807,434	17,535,425	117,376	17,652,801	3.85
APR.	2,658,736	2,711,342	5,370,078	46,922	5,417,000	2,742,082	2,721,725	5,463,807	40,181	5,503,988	1.61
MAY	2,356,659	2,410,368	4,767,027	50,790	4,817,817	2,321,537	2,390,152	4,711,689	47,368	4,759,057	-1.22
JUN.	2,367,657	2,309,510	4,677,167	59,408	4,736,575	2,432,130	2,371,251	4,803,381	41,408	4,844,789	2.28
APR. - JUN.	7,383,052	7,431,220	14,814,272	157,121	14,971,393	7,495,749	7,483,128	14,978,877	128,957	15,107,834	0.91
JUL.	2,672,352	2,603,122	5,275,474	69,608	5,345,082	2,725,099	2,644,157	5,369,256	50,862	5,420,118	1.40
AUG.	2,628,603	2,677,880	5,306,483	60,814	5,367,297	2,747,786	2,817,892	5,565,678	49,319	5,614,997	4.61
SEP.	2,215,510	2,225,309	4,440,819	70,954	4,511,773	2,335,347	2,342,728	4,678,075	50,992	4,729,067	4.82
JUL. - SEP.	7,516,465	7,506,311	15,022,776	201,376	15,224,152	7,808,232	7,804,777	15,613,009	151,173	15,764,182	3.55
JAN. - SEP.	23,317,243	23,380,039	46,697,282	486,056	47,183,338	24,031,972	24,085,339	48,117,311	397,906	48,515,217	2.82
TOTAL	31,175,368	30,973,604	62,148,972	665,672	62,814,644	32,203,782	31,956,769	64,160,551	548,458	64,709,010	3.02

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2563 (2020)

MONTH	FY 2019					FY 2020					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,016,761	1,956,051	3,972,812	63,426	4,036,238	2,194,939	2,104,529	4,299,468	47,815	4,347,283	7.71
NOV.	2,162,095	2,040,045	4,202,140	43,316	4,245,456	2,300,879	2,202,419	4,503,298	40,815	4,544,113	7.03
DEC.	2,478,505	2,277,624	4,756,129	43,457	4,799,586	2,544,323	2,368,773	4,913,096	38,520	4,951,616	3.17
OCT. - DEC.	6,657,361	6,273,720	12,931,081	150,199	13,081,280	7,040,141	6,675,721	13,715,862	127,150	13,843,012	5.83
JAN.	2,464,894	2,437,186	4,902,080	42,797	4,944,877	2,476,122	2,470,752	4,946,874	39,866	4,986,740	0.85
FEB.	2,224,587	2,294,172	4,518,759	34,729	4,553,488	1,424,083	1,554,403	2,978,486	20,375	2,998,861	-34.14
MAR.	2,294,408	2,450,000	4,744,408	39,107	4,783,515	534,033	843,912	1,377,945	8,093	1,386,038	-71.02
JAN. - MAR.	6,983,889	7,181,358	14,165,247	116,633	14,281,880	4,434,238	4,869,067	9,303,305	68,334	9,371,639	-34.38
APR.	2,227,482	2,216,796	4,444,278	40,088	4,484,366	3,950	33,646	37,596	3,784	41,380	-99.08
MAY	1,865,431	1,969,511	3,834,942	47,368	3,882,310	8,426	22,059	30,485	2,870	33,355	-99.14
JUN.	1,997,480	1,943,359	3,940,839	40,738	3,981,577	12,426	25,574	38,000	4,699	42,699	-98.93
APR. - JUN.	6,090,393	6,123,665	12,214,058	128,194	12,342,253	24,902	81,272	106,174	11,353	117,434	-99.01
JUL.	2,249,686	2,159,997	4,409,683	50,331	4,460,014	15,373	36,504	51,877	11,367	63,244	-98.58
AUG.	2,215,908	2,334,818	4,550,726	49,282	4,600,008	19,121	29,360	48,481	10,691	59,172	-98.71
SEP.	1,933,764	1,938,113	3,871,877	50,922	3,922,799	20,669	27,328	47,997	12,142	60,139	-98.47
JUL. - SEP.	6,399,358	6,432,928	12,832,286	150,535	12,982,821	55,163	93,192	148,355	34,200	182,555	-98.59
JAN. - SEP.	19,473,640	19,743,992	39,217,632	395,692	39,613,324	4,514,203	5,043,638	9,557,841	113,887	9,671,728	-75.58
TOTAL	26,181,091	26,017,672	52,198,763	545,561	52,744,324	11,134,344	11,719,259	22,853,603	241,037	23,094,640	-58.38

Source : Air Transport Information Division, AOT.

MONTH	FY 2019					FY 2020					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	490,612	484,906	975,518	110	975,628	490,528	481,543	972,071	428	982,499	0.70
NOV.	504,345	515,414	1,019,759	323	1,020,082	496,013	489,433	985,446	-	995,446	-2.42
DEC.	519,284	588,990	1,108,274	321	1,108,595	507,168	571,830	1,078,998	123	1,079,121	-2.66
OCT. - DEC.	1,514,241	1,589,310	3,103,551	754	3,104,305	1,493,703	1,563,203	3,056,906	551	3,057,457	-1.52
JAN.	608,582	566,154	1,174,736	438	1,175,174	579,582	537,791	1,117,373	30	1,117,403	-4.92
FEB.	558,544	534,388	1,092,932	-	1,092,932	465,747	436,615	902,362	-	902,362	-17.44
MAR.	576,976	525,534	1,102,510	305	1,102,815	329,530	246,912	576,442	68	576,510	-47.74
JAN. - MAR.	1,744,102	1,626,076	3,370,178	743	3,370,921	1,374,852	1,221,318	2,596,170	97	2,596,267	-22.91
APR.	514,600	504,929	1,019,529	93	1,019,622	13,425	7,337	20,762	-	20,762	-97.96
MAY	456,106	420,641	876,747	-	876,747	11,983	9,942	21,925	-	21,925	-97.50
JUN.	434,650	427,892	862,542	670	863,212	76,084	68,226	144,310	-	144,310	-83.28
APR. - JUN.	1,405,356	1,353,462	2,758,818	763	2,759,581	101,492	85,505	186,997	-	186,997	-93.22
JUL.	475,413	484,160	959,573	531	960,104	172,074	168,278	340,352	-	340,352	-64.55
AUG.	531,878	483,074	1,014,952	37	1,014,989	240,030	226,742	466,772	206	466,978	-53.99
SEP.	401,583	404,615	806,198	70	806,268	297,476	290,646	588,122	102	588,224	-27.04
JUL. - SEP.	1,408,774	1,371,849	2,780,623	638	2,781,261	709,580	685,666	1,395,246	308	1,395,554	-49.82
JAN. - SEP.	4,558,332	4,351,387	8,909,719	2,144	8,911,863	2,185,731	1,992,433	4,178,164	406	4,178,570	-53.11
TOTAL	8,072,673	7,940,697	16,013,370	2,698	16,016,068	3,678,440	3,556,296	7,234,736	957	7,235,693	-39.78

Source : Air Transport Information Division, AOT.

MONTH	FY 2019					FY 2020					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,507,373	2,440,967	4,948,330	63,536	5,011,866	2,685,467	2,596,072	5,281,539	48,243	5,329,782	6.34
NOV.	2,666,440	2,555,459	5,221,899	43,639	5,265,538	2,796,892	2,701,852	5,498,744	40,815	5,539,559	5.20
DEC.	2,997,789	2,866,614	5,864,403	43,778	5,908,181	3,051,491	2,940,603	5,992,094	38,643	6,030,737	2.07
OCT. - DEC.	8,171,602	7,863,039	16,034,641	151,953	16,186,594	8,533,850	8,238,527	16,772,377	127,701	16,900,078	-4.41
JAN.	3,073,476	3,003,340	6,076,816	43,235	6,120,051	3,055,704	3,008,543	6,064,247	39,896	6,104,143	-0.28
FEB.	2,783,131	2,828,580	5,611,711	34,729	5,646,440	1,889,830	1,991,018	3,880,848	20,375	3,901,223	-30.91
MAR.	2,871,384	2,975,534	5,846,918	39,412	5,886,330	863,963	1,080,824	1,954,187	8,161	1,962,348	-66.66
JAN. - MAR.	8,727,991	8,807,434	17,535,425	117,376	17,652,801	5,809,597	6,080,385	11,890,282	68,432	11,958,714	-32.21
APR.	2,742,082	2,721,725	5,463,807	40,181	5,503,988	17,375	40,983	58,358	3,784	62,142	-98.87
MAY	2,321,537	2,390,152	4,711,689	47,368	4,759,057	20,409	32,001	52,410	2,870	55,280	-98.84
JUN.	2,432,130	2,371,251	4,803,381	41,408	4,844,789	88,510	93,800	182,310	4,699	187,009	-96.14
APR. - JUN.	7,495,749	7,483,138	14,978,887	128,957	15,107,844	126,294	166,784	293,078	11,353	304,431	-97.98
JUL.	2,725,099	2,644,157	5,369,256	50,862	5,420,118	187,447	204,782	392,229	11,367	403,596	-92.55
AUG.	2,747,786	2,817,892	5,565,678	49,319	5,614,997	259,151	256,102	515,253	10,691	525,944	-90.63
SEP.	2,335,347	2,342,728	4,678,075	50,992	4,729,067	318,145	317,974	636,119	12,244	648,363	-86.29
JUL. - SEP.	7,808,232	7,804,777	15,613,009	151,173	15,764,182	764,743	778,858	1,543,601	34,508	1,578,109	-89.99
JAN. - SEP.	24,031,972	24,095,339	48,127,311	397,508	48,524,819	6,699,934	7,036,027	13,735,961	114,293	13,850,254	-71.46
TOTAL	32,203,574	31,958,369	64,161,943	548,459	64,710,402	15,233,784	15,274,564	30,508,338	241,894	30,750,232	-52.48

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2564 (2021)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2020					FY 2021					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,194,939	2,104,529	4,299,468	47,815	4,347,283	27,204	21,348	48,552	14,438	62,990	-98.55
NOV.	2,300,879	2,202,419	4,503,298	40,815	4,544,113	26,473	19,900	46,373	15,610	61,983	-98.64
DEC.	2,544,323	2,368,773	4,913,096	38,520	4,951,616	32,040	24,976	57,016	17,569	74,585	-98.49
OCT. - DEC.	7,040,141	6,675,721	13,715,862	127,150	13,843,012	85,717	66,224	151,941	47,617	199,568	-98.60
JAN.	2,476,122	2,470,752	4,946,874	39,866	4,986,740	30,056	23,835	53,891	15,159	69,050	-98.62
FEB.	1,424,063	1,554,403	2,978,466	20,375	2,998,841	24,088	19,192	43,280	11,649	54,929	-98.17
MAR.	534,033	843,912	1,377,945	8,093	1,386,038	30,497	27,179	57,676	18,532	76,208	-94.50
JAN. - MAR.	4,434,238	4,869,067	9,303,305	68,334	9,371,639	84,641	70,206	154,847	45,340	200,187	-97.86
APR.	3,950	33,646	37,596	3,784	41,380	29,787	32,084	61,871	17,234	79,105	91.17
MAY	8,426	22,059	30,485	2,870	33,355	23,817	41,521	65,338	15,743	81,081	143.08
JUN.	12,426	25,574	38,000	4,699	42,699	23,534	41,841	65,375	13,654	79,029	85.08
APR. - JUN.	24,802	81,279	106,081	11,353	117,434	77,138	115,446	192,584	46,631	239,215	103.21
JUL.	15,373	38,504	53,877	11,367	65,244	22,133	50,442	72,575	15,639	88,114	39.32
AUG.	19,121	29,960	49,081	10,661	59,742	18,503	45,846	64,349	19,149	83,498	41.11
SEP.	20,669	27,328	47,997	12,142	60,139	24,058	32,489	56,547	16,974	73,521	22.25
JUL. - SEP.	59,163	95,792	154,955	34,201	189,156	64,894	128,777	193,671	51,662	245,333	34.28
JAN. - SEP.	4,514,203	5,043,538	9,557,741	113,637	9,671,378	297,473	314,429	611,902	143,633	755,535	92.92
TOTAL	11,554,344	11,719,259	23,273,603	241,067	23,514,670	317,160	380,693	697,853	191,260	889,113	96.24

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2020					FY 2021					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	490,528	491,543	982,071	428	982,499	381,039	384,823	765,862	350	766,212	-22.01
NOV.	495,013	499,433	994,446	-	994,446	489,506	476,116	965,622	275	965,897	-2.97
DEC.	507,168	571,830	1,078,996	123	1,079,121	432,336	431,593	863,929	381	864,310	-14.35
OCT. - DEC.	1,493,709	1,562,806	3,056,515	551	3,057,066	1,302,881	1,353,534	2,656,415	1,006	2,657,421	-13.11
JAN.	579,582	537,791	1,117,373	30	1,117,403	149,829	89,584	239,413	42	239,455	-78.57
FEB.	465,747	436,615	902,362	-	902,362	182,705	181,984	364,689	92	364,781	-59.57
MAR.	329,330	246,912	576,242	68	576,310	331,458	375,553	707,011	-	707,011	31.35
JAN. - MAR.	1,374,659	1,221,319	2,595,978	98	2,596,076	663,992	647,121	1,311,113	134	1,311,247	-47.87
APR.	13,425	7,337	20,762	-	20,762	235,417	287,058	522,475	343	522,818	2,707.14
MAY	11,983	9,942	21,925	-	21,925	52,204	45,564	97,768	-	97,768	345.87
JUN.	78,084	68,226	146,310	-	146,310	84,108	84,866	168,974	191	169,165	24.17
APR. - JUN.	103,492	85,505	188,997	-	188,997	371,729	417,488	789,467	524	790,001	359.87
JUL.	172,074	168,278	340,352	-	340,352	40,209	39,582	79,791	-	79,791	-78.56
AUG.	240,030	228,742	468,772	209	469,001	696	460	1,156	-	1,156	-99.75
SEP.	267,476	250,645	518,121	102	518,223	67,487	59,936	127,423	53	127,476	-78.32
JUL. - SEP.	709,580	687,665	1,397,245	313	1,397,558	108,391	100,018	208,409	53	208,462	-85.03
JAN. - SEP.	2,165,731	1,992,459	4,158,190	400	4,158,590	1,954,112	1,794,637	3,748,749	721	3,749,470	-41.86
TOTAL	3,979,440	3,559,295	7,538,735	957	7,539,692	2,998,993	2,617,171	5,616,164	1,727	5,617,891	-29.71

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2020					FY 2021					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	2,685,467	2,596,072	5,281,539	48,243	5,329,782	408,243	406,171	814,414	14,788	829,202	-84.44
NOV.	2,796,892	2,701,852	5,498,744	40,815	5,539,559	515,979	496,016	1,011,995	15,885	1,027,880	-81.44
DEC.	3,051,491	2,940,603	5,992,094	38,643	6,030,737	464,376	516,571	980,947	17,950	998,897	-83.44
OCT. - DEC.	8,533,850	8,238,527	16,772,377	127,701	16,900,078	1,388,598	1,418,751	2,807,356	48,623	2,855,979	-83.10
JAN.	3,055,704	3,008,543	6,064,247	39,866	6,104,113	179,885	113,419	293,304	15,201	308,505	-94.95
FEB.	1,880,830	1,991,018	3,880,848	20,375	3,901,223	206,793	201,176	407,969	11,741	419,710	-89.24
MAR.	863,363	1,090,824	1,954,187	8,161	1,962,348	141,956	402,732	544,688	18,532	563,220	-57.54
JAN. - MAR.	5,802,897	6,090,385	11,893,282	68,402	11,961,684	528,634	717,327	1,245,961	45,474	1,291,435	-85.81
APR.	17,375	40,983	58,358	3,784	62,142	325,204	319,142	644,346	17,577	661,923	965.18
MAY	20,409	32,001	52,410	2,870	55,280	76,021	87,075	163,096	15,743	178,839	223.51
JUN.	88,510	93,800	182,310	4,699	187,009	117,642	126,727	244,369	13,845	258,214	38.08
APR. - JUN.	126,294	166,784	293,078	11,353	304,431	518,867	532,944	1,051,811	47,165	1,098,976	260.93
JUL.	187,447	204,782	392,229	11,367	403,596	62,341	80,004	142,345	15,539	157,884	-58.40
AUG.	259,151	256,102	515,253	10,897	526,150	19,199	46,306	65,505	19,149	84,654	-83.91
SEP.	318,145	317,974	636,119	12,244	648,363	91,545	92,485	184,030	17,027	201,057	-68.99
JUL. - SEP.	764,743	778,858	1,543,601	34,508	1,578,109	173,685	228,795	402,480	51,715	454,195	-71.28
JAN. - SEP.	6,899,334	7,039,027	13,938,361	114,299	14,052,660	1,490,595	1,478,068	2,968,663	144,354	3,113,017	-77.59
TOTAL	15,233,784	15,274,594	30,508,378	241,994	30,750,372	2,879,183	2,897,824	5,777,007	192,977	5,969,984	-80.59

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2565 (2022)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2021					FY 2022					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	27,204	21,348	48,552	14,438	62,990	31,889	34,367	66,256	16,555	62,791	31.44
NOV.	26,473	19,900	46,373	15,810	61,983	101,291	58,959	160,250	14,648	174,898	182.17
DEC.	32,040	24,976	57,016	17,569	74,585	215,223	140,489	355,712	16,308	372,020	398.79
OCT. - DEC.	85,717	66,224	151,941	47,817	199,558	348,383	233,815	582,198	47,511	629,709	215.55
JAN.	30,056	23,835	53,891	15,159	69,050	106,850	170,172	277,022	13,743	290,765	321.09
FEB.	24,088	19,192	43,280	11,649	54,929	127,766	126,690	254,456	15,693	270,149	391.61
MAR.	30,497	27,179	57,676	18,532	76,208	216,999	235,259	452,258	21,515	473,773	521.68
JAN. - MAR.	84,641	70,206	154,847	45,340	200,187	451,615	532,121	983,736	50,951	1,034,687	416.86
APR.	29,650	32,084	61,734	17,234	78,968	352,192	363,551	715,743	16,858	732,601	827.72
MAY	23,758	41,521	65,279	15,743	81,022	526,541	525,907	1,052,448	23,143	1,075,591	1,227.53
JUN.	23,534	41,841	65,375	13,654	79,029	690,576	674,764	1,365,340	27,450	1,392,790	1,662.38
APR. - JUN.	76,942	115,446	192,388	46,631	239,019	1,663,309	1,574,229	3,237,531	67,453	3,304,982	1,339.22
JUL.	22,133	50,442	72,575	15,539	88,114	919,186	875,946	1,795,134	26,052	1,821,186	1,986.85
AUG.	17,867	44,636	62,503	18,468	80,971	959,730	974,788	1,928,518	31,260	1,959,778	2,320.35
SEP.	24,058	32,107	56,165	16,974	73,139	954,069	948,417	1,902,486	38,159	1,940,645	2,550.66
JUL. - SEP.	64,058	127,185	191,243	50,981	247,224	2,822,605	2,797,153	5,624,159	95,471	5,719,630	2,281.30
OCT. - SEP.	225,611	412,837	638,448	192,659	831,107	4,847,679	4,893,486	9,741,165	213,873	9,955,038	1,350.84
TOTAL	311,368	379,081	690,449	180,663	871,112	5,155,312	5,127,811	10,283,123	261,384	10,544,507	1,101.49

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2021					FY 2022					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	381,039	384,823	765,862	350	766,212	207,401	192,925	400,326	86	400,412	-47.74
NOV.	489,506	476,116	965,622	275	965,897	324,942	314,948	639,890	206	640,096	-33.73
DEC.	432,336	491,595	923,931	381	924,312	418,470	461,009	879,479	-	879,479	-4.85
OCT. - DEC.	1,302,881	1,352,534	2,655,415	1,006	2,656,421	1,050,813	968,882	2,019,695	392	2,019,987	-27.72
JAN.	149,829	89,584	239,413	42	239,455	401,218	335,705	736,923	53	736,976	207.77
FEB.	182,705	181,984	364,689	92	364,781	370,201	347,973	718,174	838	719,012	97.11
MAR.	381,456	376,553	758,009	-	757,011	424,114	408,769	832,883	436	833,319	10.08
JAN. - MAR.	713,990	648,121	1,362,113	134	1,362,247	1,195,533	1,092,347	2,287,876	1,317	2,289,193	58.16
APR.	235,554	287,058	522,612	343	522,955	474,709	470,237	944,946	1,502	946,448	82.35
MAY	52,263	45,554	97,817	-	97,817	476,078	449,989	926,067	397	926,464	847.12
JUN.	94,108	84,886	178,994	191	179,185	400,997	425,596	826,593	738	827,331	378.48
APR. - JUN.	441,925	417,498	859,423	524	859,947	1,351,784	1,345,822	2,703,539	2,637	2,706,176	217.48
JUL.	40,208	39,562	79,770	-	79,770	490,556	494,689	985,245	889	986,134	1,144.51
AUG.	689	450	1,139	-	1,139	490,965	453,950	944,915	166	945,081	82,874.63
SEP.	67,487	60,378	127,865	53	127,918	436,145	437,539	873,684	326	874,010	583.26
JUL. - SEP.	108,384	100,390	208,774	53	208,827	1,427,666	1,386,338	2,814,854	1,381	2,816,235	1,246.49
OCT. - SEP.	1,294,301	1,169,009	2,463,310	1,731	2,465,041	4,901,593	3,824,937	8,726,530	5,340	8,731,870	222.27
TOTAL	2,597,182	2,517,543	5,114,725	1,731	5,116,456	7,857,196	7,652,819	15,509,995	5,680	15,515,675	91.21

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2021					FY 2022					(%) Change
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	408,243	406,171	814,414	14,788	829,202	239,270	227,292	466,562	16,641	483,203	-41.73
NOV.	515,979	496,016	1,011,995	15,885	1,027,880	426,233	373,907	800,140	14,854	814,994	-20.71
DEC.	464,376	516,571	980,947	17,950	998,897	633,693	601,498	1,235,191	16,308	1,251,499	25.29
OCT. - DEC.	1,388,598	1,418,758	2,807,358	48,623	2,856,181	1,299,196	1,202,697	2,501,893	47,803	2,549,696	-10.72
JAN.	179,885	113,419	293,304	15,201	308,505	508,068	505,877	1,013,945	13,796	1,027,741	233.14
FEB.	206,793	201,176	407,969	11,741	419,710	497,987	474,663	972,650	16,531	989,181	135.68
MAR.	411,955	402,732	814,687	18,532	833,219	641,113	644,028	1,285,141	21,951	1,307,092	56.87
JAN. - MAR.	798,633	717,327	1,515,960	45,474	1,561,434	1,647,168	1,524,568	3,171,736	52,278	3,224,014	112.88
APR.	325,204	319,142	644,346	17,577	661,923	826,901	833,788	1,660,689	18,360	1,679,049	153.66
MAY	76,021	87,075	163,096	15,743	178,839	1,002,619	975,876	1,978,495	23,540	2,002,035	1,019.46
JUN.	117,642	126,727	244,369	13,845	258,214	1,121,573	1,100,360	2,221,933	28,189	2,250,122	771.42
APR. - JUN.	518,867	532,944	1,051,811	47,165	1,098,976	2,951,093	2,810,024	5,661,117	70,089	5,731,206	439.70
JUL.	62,341	90,004	152,345	15,539	167,884	1,416,142	1,370,847	2,786,989	26,841	2,813,830	1,576.12
AUG.	18,556	45,086	63,642	18,468	82,110	1,444,695	1,428,738	2,873,433	31,426	2,904,859	3,437.77
SEP.	91,545	92,485	184,030	17,027	201,057	1,390,234	1,383,956	2,774,190	38,485	2,812,675	1,298.94
JUL. - SEP.	172,442	227,575	400,017	51,034	451,051	4,251,071	4,183,541	8,434,612	96,852	8,531,464	1,791.46
OCT. - SEP.	1,469,942	1,477,546	2,947,488	143,673	3,111,461	8,848,312	8,718,133	17,566,445	218,219	17,784,664	471.65
TOTAL	2,879,540	2,896,604	5,776,144	192,296	5,968,440	10,148,508	9,920,830	20,069,338	287,022	20,356,360	240.78

Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รายงานสถิติขนส่งทางอากาศจำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ปี พ.ศ. 2566 (2023)

Table 4
INTERNATIONAL PASSENGER

MONTH	FY 2022					FY 2023					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	31,889	34,367	66,236	16,555	82,791	1,162,288	1,098,853	2,261,141	31,773	2,292,914	2,669.52
NOV.	101,291	58,959	160,250	14,648	174,898	1,312,763	1,210,816	2,523,579	29,666	2,553,245	1,359.85
DEC.	215,223	140,489	355,712	16,308	372,020	1,587,874	1,474,707	3,062,581	33,230	3,095,811	732.16
OCT. - DEC.	348,383	233,815	582,198	47,511	629,709	4,052,925	3,784,376	7,837,301	94,969	7,932,270	1,161.21
JAN.	106,850	170,172	277,022	13,743	290,765	1,575,042	1,534,565	3,109,607	37,907	3,147,514	982.49
FEB.	127,766	126,690	254,456	15,693	270,149	1,459,438	1,494,224	2,953,662	26,238	2,979,900	1,003.08
MAR.	216,999	235,259	452,258	21,515	473,773	1,559,639	1,685,662	3,245,301	25,719	3,271,020	590.42
JAN. - MAR.	451,715	531,521	983,236	50,951	1,034,187	4,594,119	4,714,451	9,308,576	89,924	9,398,494	693.34
APR.	352,192	363,551	715,743	16,858	732,601	1,547,034	1,585,264	3,132,298	13,049	3,145,347	329.94
MAY	526,541	525,907	1,052,448	23,143	1,075,591	1,445,917	1,516,082	2,961,999	19,939	2,981,938	177.24
JUN.	690,758	674,786	1,365,524	27,450	1,392,974	1,538,878	1,487,799	3,026,677	26,934	3,053,611	119.22
APR. - JUN.	1,569,491	1,564,224	3,133,715	67,451	3,201,166	4,531,629	4,569,145	9,100,824	69,922	9,180,896	166.60
JUL.	919,797	875,986	1,795,783	26,051	1,821,834	1,739,484	1,696,483	3,435,967	26,127	3,462,094	90.03
AUG.	953,730	974,788	1,928,518	31,260	1,959,778	1,692,013	1,765,853	3,457,866	24,368	3,482,234	77.69
SEP.	964,089	946,417	1,900,506	38,159	1,938,665	1,846,696	1,538,047	3,084,743	28,876	3,113,619	60.61
JUL. - SEP.	2,837,616	2,797,191	5,634,807	95,470	5,730,277	4,975,193	5,000,383	9,976,576	79,371	10,055,947	75.83
JAN. - SEP.	4,848,722	4,993,636	9,842,358	213,872	9,956,230	14,104,141	14,893,379	29,228,120	229,217	29,457,337	187.84
TOTAL	5,197,124	5,177,351	10,374,475	291,363	10,395,838	18,167,065	18,088,355	36,255,420	323,886	36,579,307	245.55

Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 5
DOMESTIC PASSENGER

MONTH	FY 2022					FY 2023					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	207,401	193,857	401,258	86	401,344	484,853	482,852	967,705	131	967,836	141.15
NOV.	324,942	314,948	639,890	206	640,096	479,935	492,886	972,821	360	973,181	52.04
DEC.	418,470	461,009	879,479	-	879,479	517,150	565,824	1,082,974	590	1,083,564	23.21
OCT. - DEC.	950,813	969,814	1,920,627	292	1,920,919	1,481,938	1,551,562	3,033,500	1,081	3,034,581	57.40
JAN.	401,218	335,705	736,923	53	736,976	581,862	556,148	1,138,010	919	1,138,929	54.54
FEB.	370,201	347,973	718,174	838	719,012	502,482	486,739	991,221	253	991,474	37.86
MAR.	424,114	408,769	832,883	436	833,319	551,093	517,593	1,068,686	-	1,068,686	28.24
JAN. - MAR.	1,195,533	1,092,447	2,287,980	1,327	2,289,307	1,635,437	1,560,480	3,195,917	1,182	3,197,100	39.73
APR.	474,709	470,237	944,946	1,502	946,448	506,934	490,682	997,616	9	997,625	5.41
MAY	476,078	449,969	926,047	397	926,444	473,333	446,736	920,071	253	920,324	-0.66
JUN.	430,997	425,001	856,598	739	857,337	423,804	425,537	849,341	215	849,556	-0.90
APR. - JUN.	1,381,784	1,345,207	2,727,991	2,038	2,730,029	1,404,071	1,362,955	2,767,026	477	2,767,503	1.37
JUL.	496,956	495,197	992,153	889	993,042	476,543	482,578	959,121	524	959,645	-3.36
AUG.	490,965	453,950	944,915	166	945,081	516,974	475,404	992,378	358	992,736	5.04
SEP.	436,145	437,539	873,684	326	874,010	427,746	421,722	849,468	249	849,717	-2.78
JUL. - SEP.	1,424,066	1,387,686	2,811,752	1,381	2,813,133	1,411,263	1,379,104	2,820,369	1,131	2,821,500	-0.36
JAN. - SEP.	4,011,393	3,824,349	7,835,742	5,708	7,836,450	4,949,821	4,308,111	9,257,932	2,527	9,260,459	11.86
TOTAL	4,952,136	4,764,754	9,716,890	3,534	9,720,424	5,942,689	5,846,572	11,789,261	1,858	11,791,119	20.92

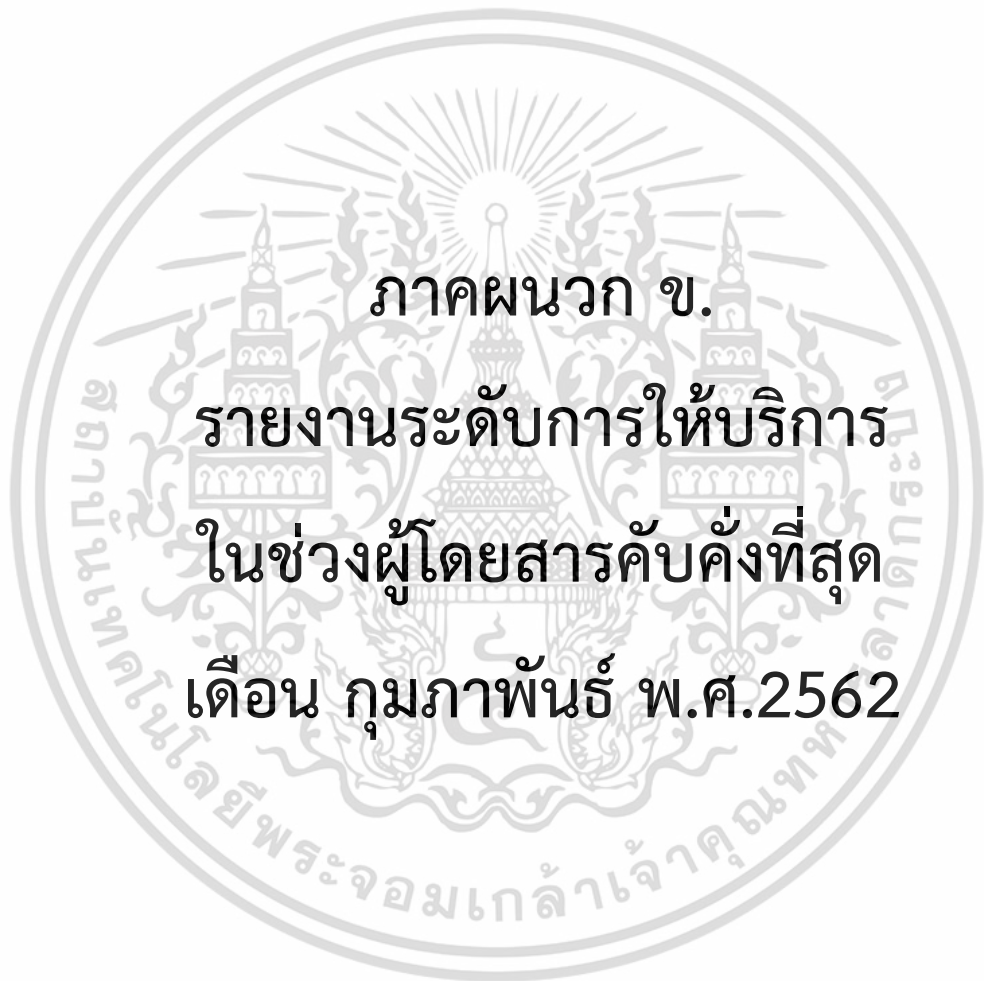
Source : Air Transport Information Division, AOT.

Table 6
TOTAL PASSENGER

MONTH	FY 2022					FY 2023					Change (%)
	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	Disembark	Embark	Disembark.+Embark	Transit	Total	
OCT.	239,270	228,224	467,494	16,641	484,135	1,647,141	1,581,705	3,228,846	31,804	3,260,650	573.52
NOV.	426,233	373,907	800,140	14,654	814,994	1,792,696	1,703,702	3,496,400	30,026	3,526,426	332.69
DEC.	633,693	601,498	1,235,191	16,308	1,251,499	2,105,024	2,040,531	4,145,555	33,820	4,179,375	233.95
OCT. - DEC.	1,299,196	1,203,629	2,502,825	47,603	2,550,428	5,544,861	5,326,938	10,874,801	95,650	10,970,451	329.96
JAN.	508,068	505,877	1,013,945	13,796	1,027,741	2,156,904	2,090,713	4,247,617	38,826	4,286,443	317.07
FEB.	497,967	474,663	972,630	16,531	989,161	1,961,820	1,982,983	3,944,883	26,298	3,971,181	301.47
MAR.	641,113	644,028	1,285,141	21,951	1,307,092	2,110,732	2,203,255	4,313,987	25,719	4,339,706	232.01
JAN. - MAR.	1,647,148	1,624,568	3,271,716	52,278	3,323,994	6,229,456	6,276,931	12,506,487	90,843	12,597,330	278.98
APR.	826,901	833,788	1,660,689	18,360	1,679,049	2,054,018	2,075,916	4,129,934	13,058	4,142,992	146.75
MAY	1,002,619	975,876	1,978,495	23,540	2,002,035	1,919,250	1,962,820	3,882,070	20,192	3,902,262	94.91
JUN.	1,121,755	1,100,367	2,222,122	28,189	2,250,311	1,962,782	1,913,336	3,876,118	27,149	3,903,267	73.45
APR. - JUN.	2,951,275	2,910,031	5,861,306	70,088	5,931,395	5,936,050	5,952,072	11,898,122	60,399	11,948,521	101.35
JUL.	1,416,753	1,371,183	2,787,936	26,940	2,814,876	2,216,027	2,179,061	4,395,088	26,651	4,421,739	57.08
AUG.	1,444,695	1,428,738	2,873,433	31,428	2,904,861	2,208,987	2,241,257	4,450,244	24,726	4,474,970	54.05
SEP.	1,390,234	1,383,956	2,774,190	38,485	2,812,675	1,974,442	1,959,769	3,934,211	29,125	3,963,336	40.91
JUL. - SEP.	4,251,682	4,163,677	8,415,359	96,851	8,512,210	6,399,456	6,380,087	12,779,543	80,502	12,860,045	50.72
JAN. - SEP.	8,890,105	8,718,476	17,608,581	219,218	17,787,799	18,565,082	18,606,090	37,174,152	231,744	37,405,896	110.29
TOTAL	10,149,301	9,922,105	20,071,406	267,021	20,338,427	24,109,925	23,935,026	48,044,953	327,494	48,372,447	137.84

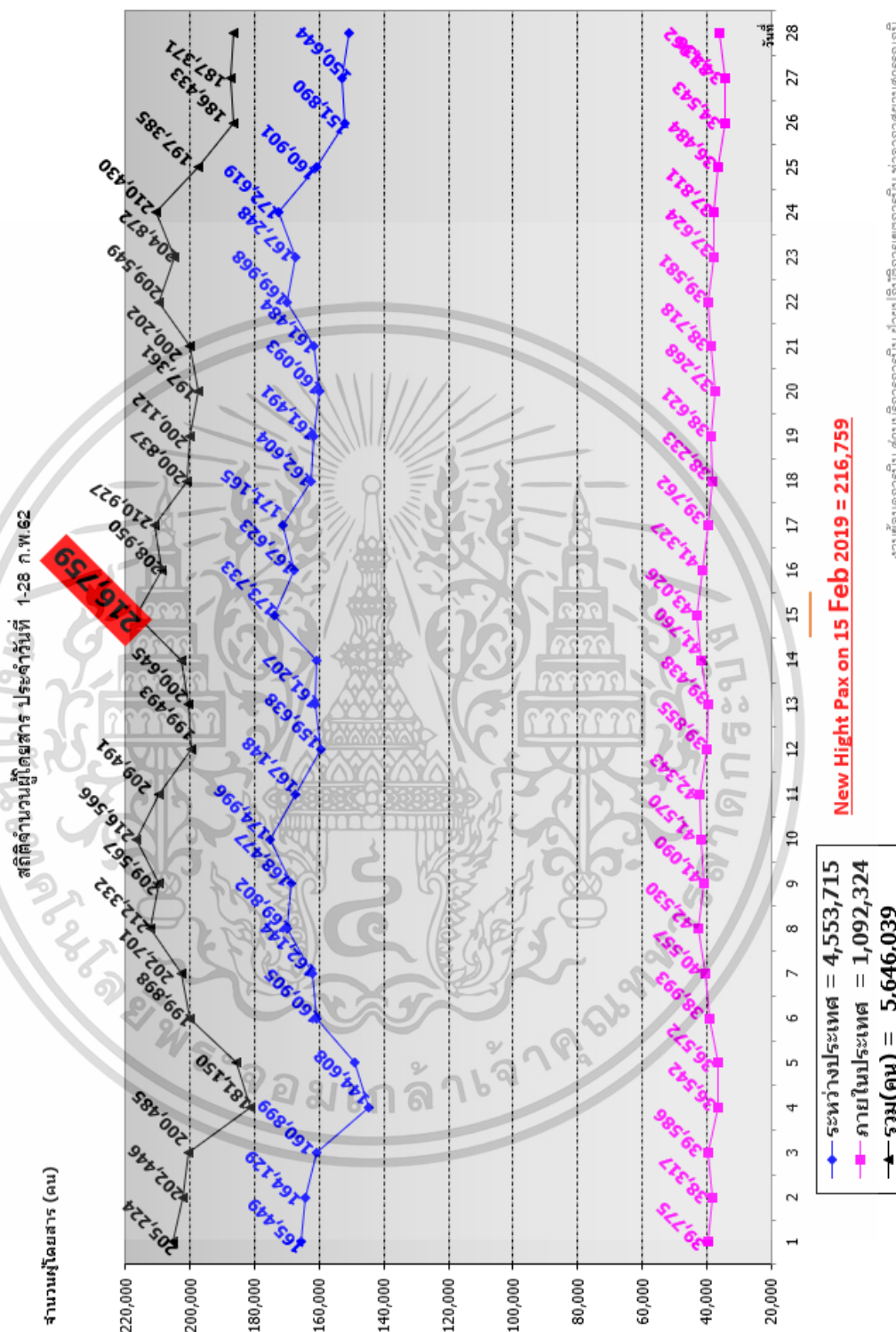
Source : Air Transport Information Division, AOT.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



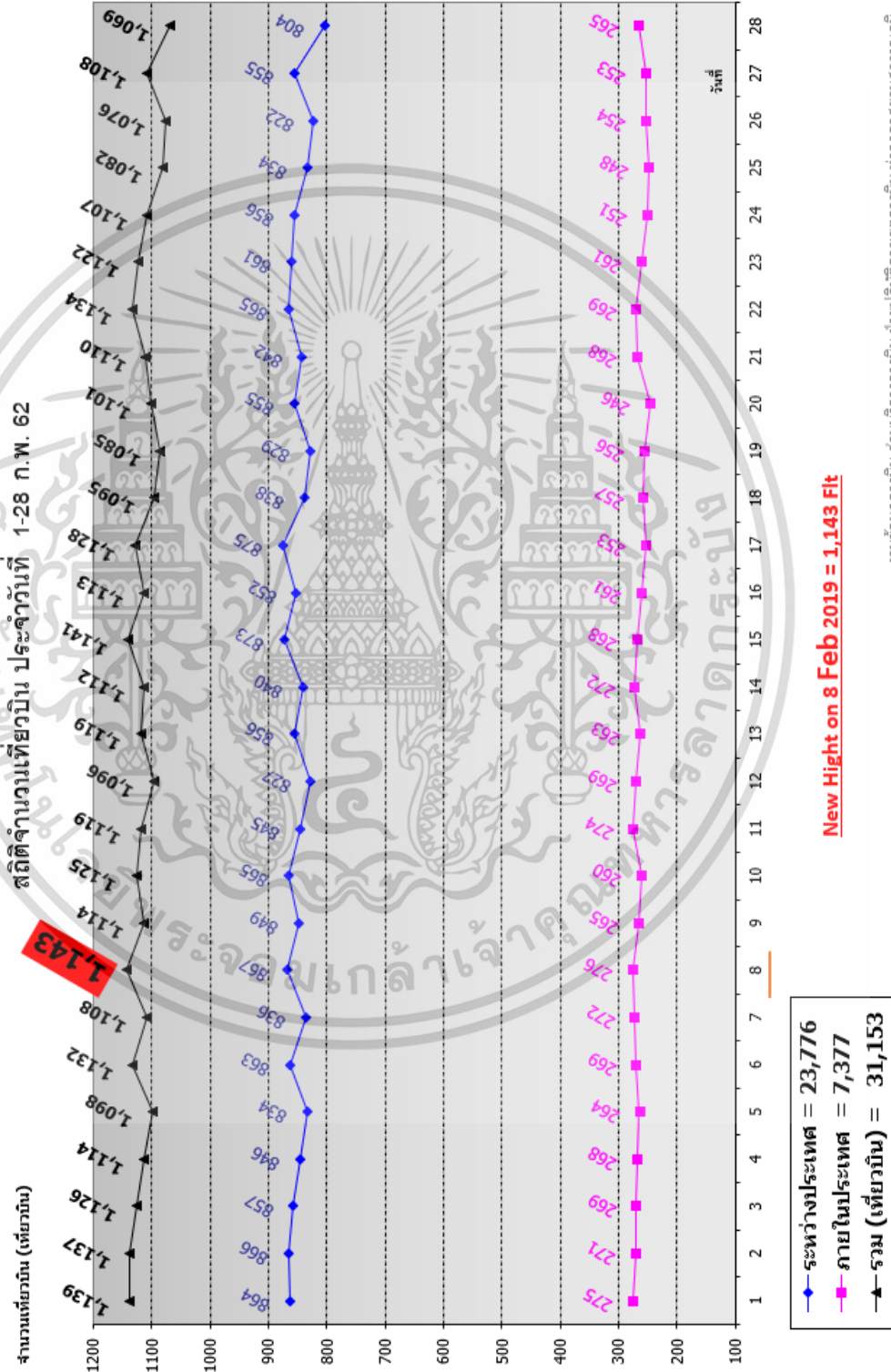
ภาคผนวก ข.
รายงานระดับการให้บริการ
ในช่วงผู้โดยสารคับคั่งที่สุด
เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ.2562

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

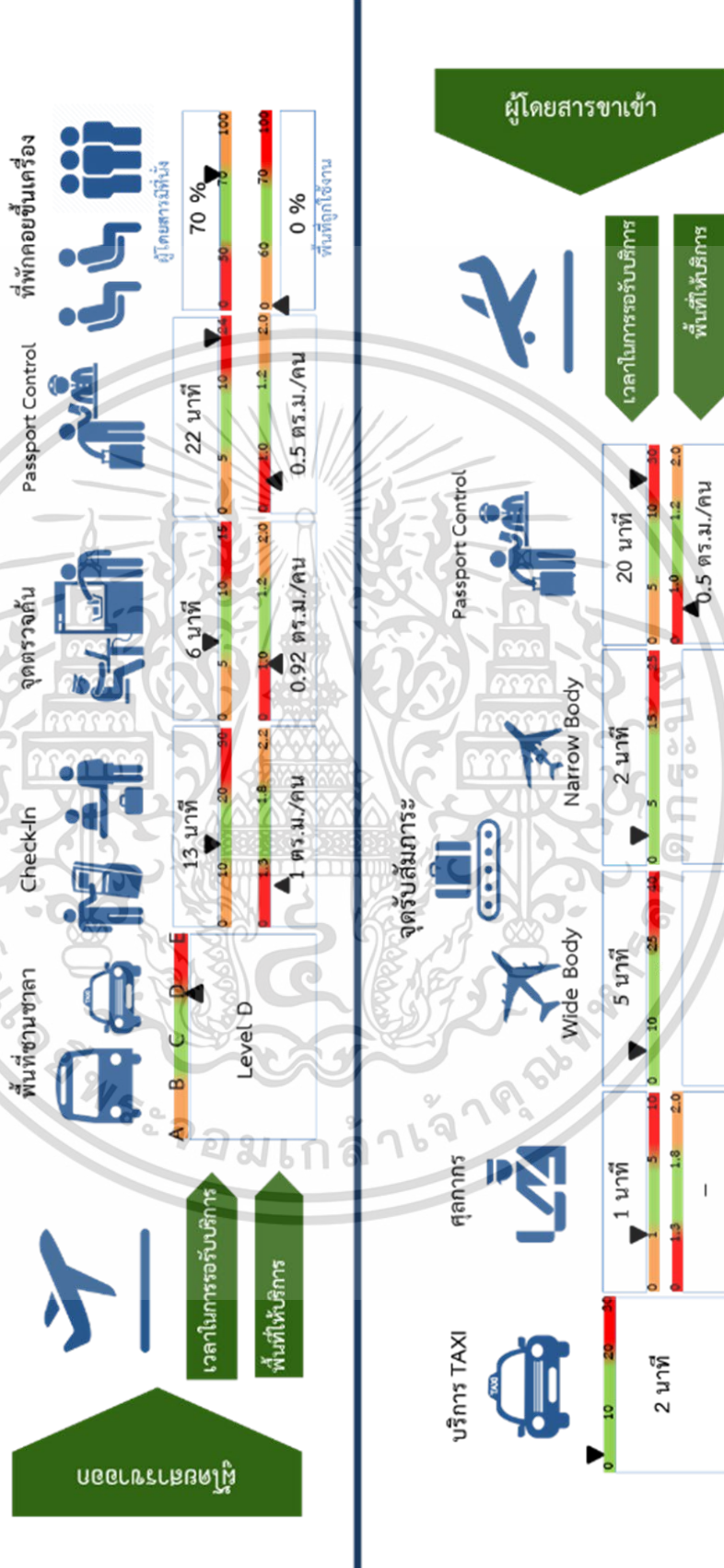


งานข้อมูลการบิน ส่วนบริการการบิน ฝ่ายปฏิบัติการเมตการณ์ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



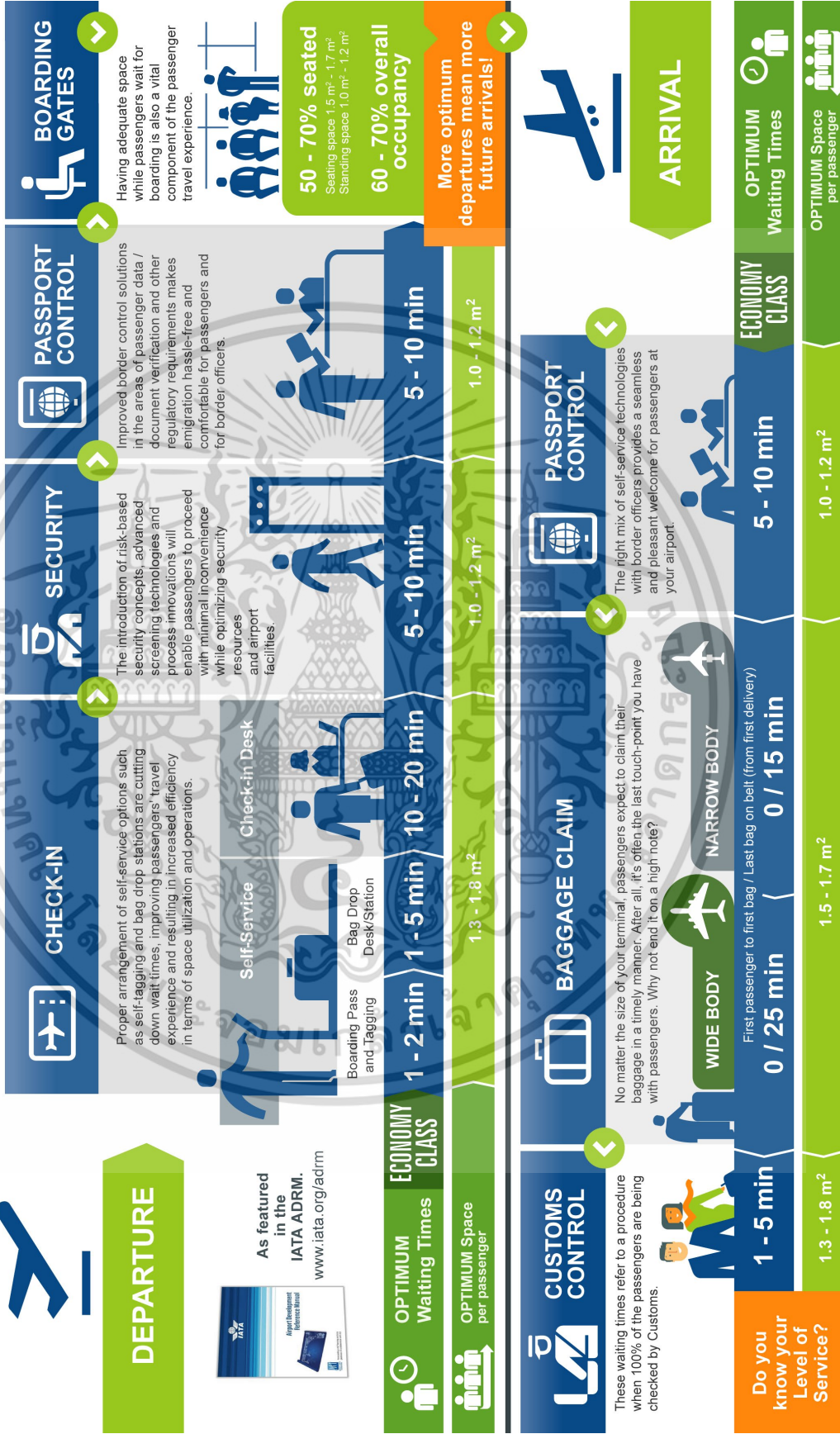
DEPARTURE



As featured in the IATA ADMR. www.iata.org/adrm

Is Your Airport Terminal Operating At An Optimum Level?

IATA's Level of Service (LoS) Concept is the industry benchmark for optimum passenger terminal facilities.



Do you know your Level of Service?

Passenger Terminal Processor ADRM 9th Edition ADRM 10th Edition	SPACE STANDARDS FOR WAITING AREAS (m ² /pax)					WAITING TIME STANDARDS FOR PROCESSING FACILITIES (Minutes)					WAITING TIME STANDARDS FOR PROCESSING FACILITIES (Minutes)					PROPORTION OF SEATED OCCUPANTS (%)				
	A Over design	B Optimum	C Suboptimum	D Suboptimum	E Suboptimum	A Over design	B Optimum	C Optimum	D Suboptimum	E Suboptimum	A Over design	B Optimum	C Optimum	D Suboptimum	E Suboptimum	A Over design	B Optimum	C Optimum	D Suboptimum	E Suboptimum
Public Departure Hall	>2.3	2.3	<2.3																	
Check-in																				
Self-Service Boarding Pass / Tagging	>1.8	1.3 - 1.8	<1.3			0	0-2	>2			0	0-2	>2							
Bag Drop Desk (queue width 1.4 - 1.6 m)	>1.8	1.3 - 1.8	<1.3			0	0-5	>5			0	0-3	>3							
Check-in Desk (queue width 1.4 - 1.6 m)	>1.8	1.3 - 1.8	<1.3			<10	10-20	>20			<3	3-5	>5							
Security Checkpoint (queue width: 1.2 m)	>1.2	1.0 - 1.2	<1			<5	5-10	>10			0	0-3	>3							
Emigration (Passport Control) (queue width: 1.2 m)	>1.2	1.0 - 1.2	<1			<5	5-10	>10			0	0-3	>3							
Boarding Gate Lounge	>1.7	1.5 - 1.7	<1.5																	
Standing	>1.2	1.0 - 1.2	<1																	
Immigration (Passport Control) (queue width: 1.2 m)	>1.2	1.0 - 1.2	<1			<10	10	>10			<5	5	>5							
Transfers						<5	5	>5			0	0-3	>3							
Baggage Claim Area						First passenger to first bag					First passenger to first bag									
Narrow Body	>1.7	1.5 - 1.7	<1.5			<0	0-15	>15			0	0-15	>15							
Wide Body	>1.7	1.5 - 1.7	<1.5			<0	0-25	>25												
Public Arrival Hall	>1.7	1.2 - 1.7	<1.2																	
CIP Lounges		4.0																		

¹ The lower limit is only to be considered if extensive F+B seating is provided in the departure lounge, or, concession zone seating available

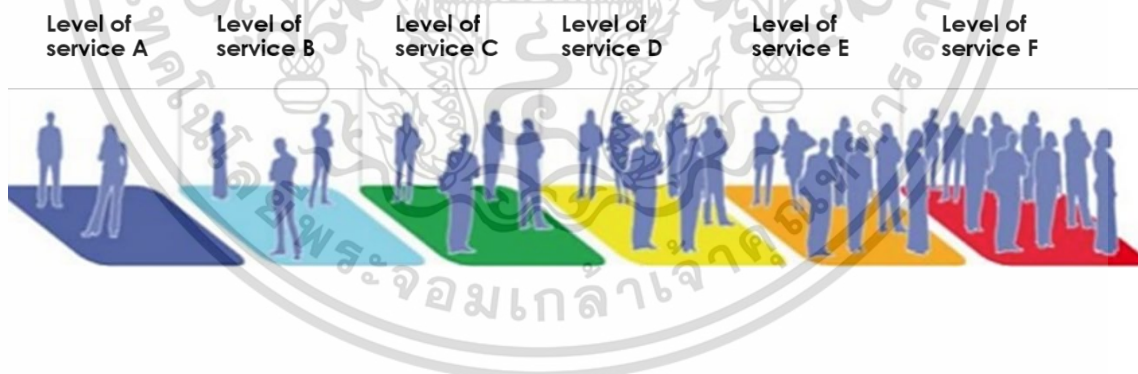
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

LOS	FLWS	DELAYS	COMFORT
A – Excellent	Free	None	Excellent
B – High	Stable	Very few	High
C – Good	Stable	Acceptable	Good
D – Adequate	Unstable	Passable	Adequate
E – Inadequate	Unstable	Unacceptable	Inadequate
F – Unacceptable	System breakdown	System breakdown	Unacceptable

* Airport Manager must specify level of service;

** Standard acceptable minimum LOS be level C and Level D for rout/crush periods.

Area	A	B	C	D	E
Wait/circulate	2.7	2.3	1.9	1.5	1.0
Bag claim	2.0	1.8	1.6	1.4	1.2
Check-in queue	1.8	1.6	1.4	1.2	1.0
Hold-room/inspection	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

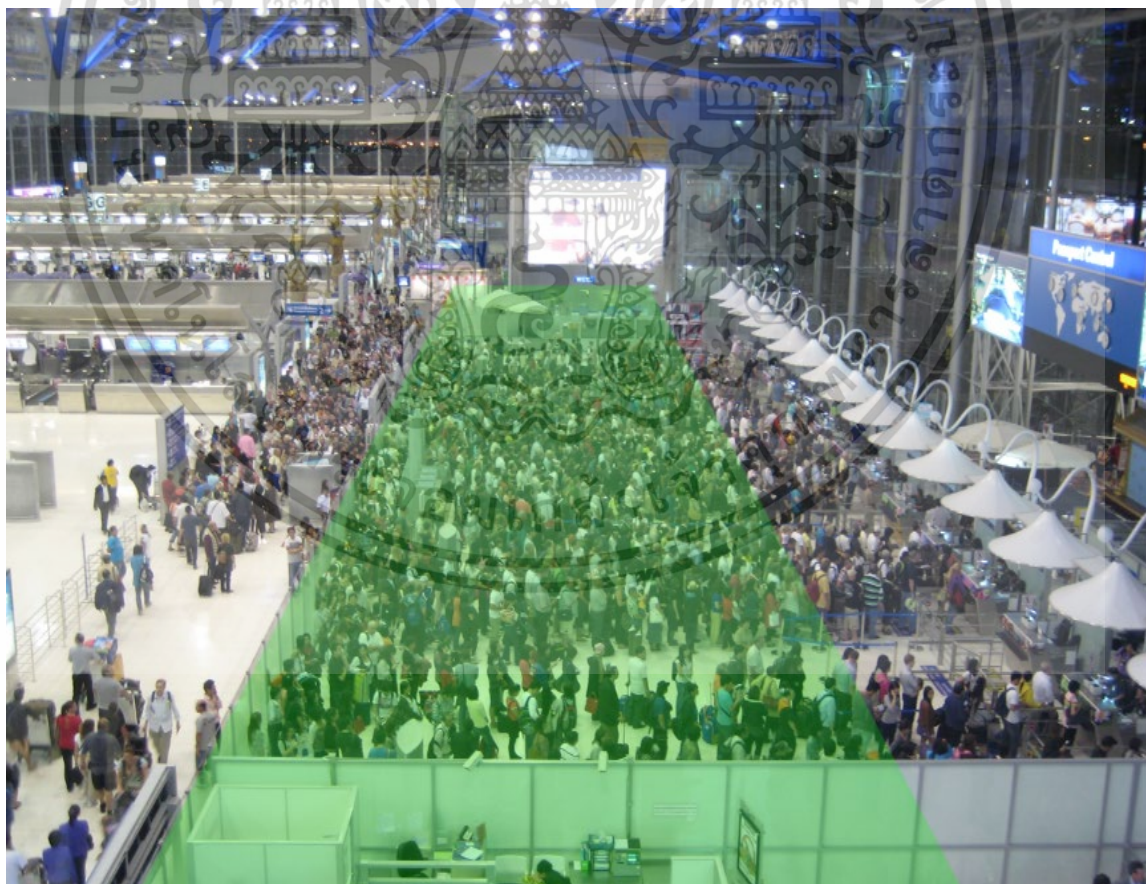


ภาคผนวก ค.
เอกสารข้อมูลการแก้ไขปัญหาความคับคั่ง
กระบวนการผู้โดยสารถาอกระหว่าง
ประเทศ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

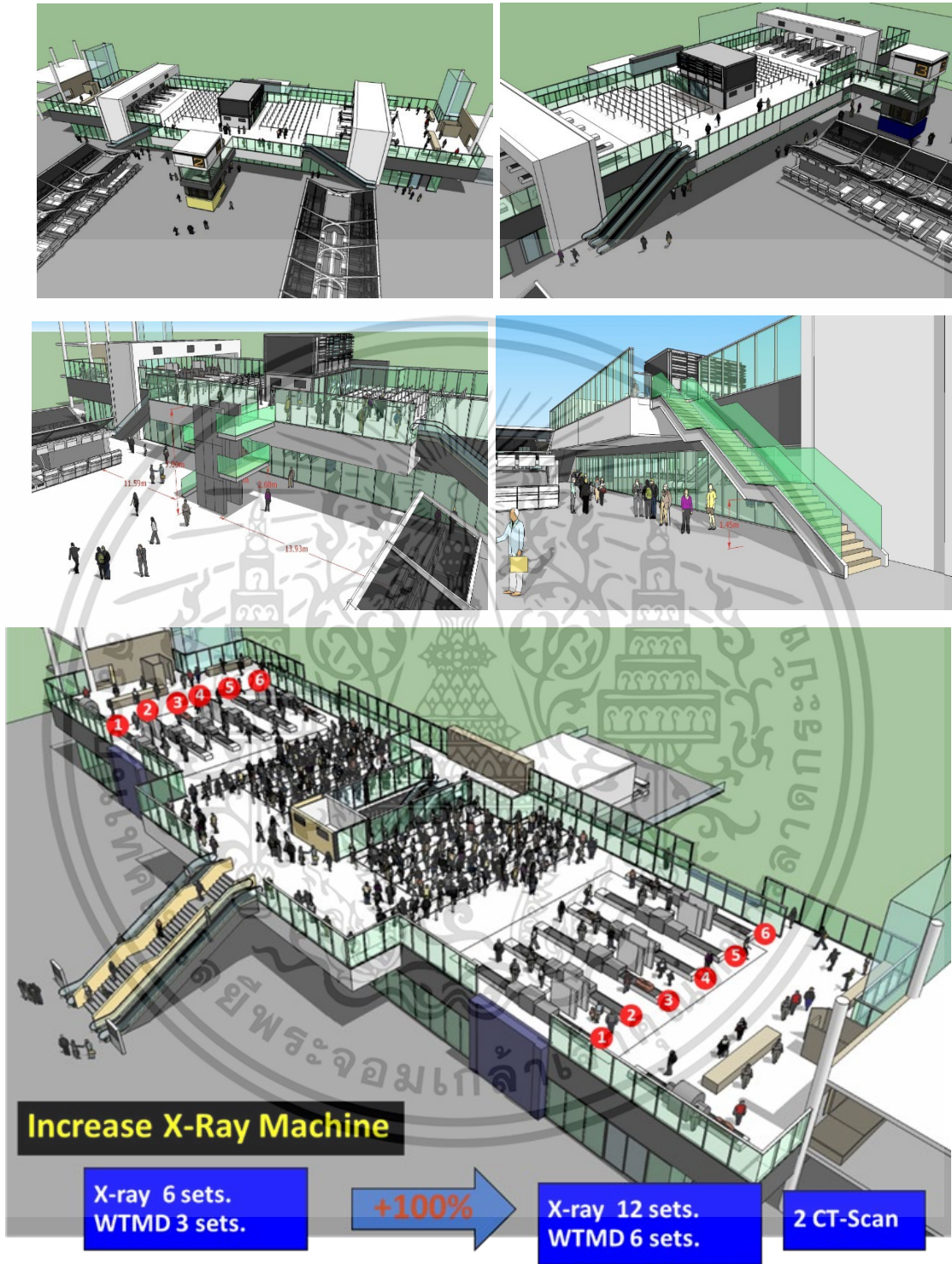
1. โครงการปรับปรุงจุดตรวจค้นแบบรวมศูนย์ (Centralized Security Screening)

โครงการนี้เป็นการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในส่วนของจุดตรวจค้น และจุดตรวจหนังสือเดินทาง จากปัญหาความคับคั่งของผู้โดยสาร ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นมากบริเวณจุดตรวจค้น และจุดตรวจหนังสือเดินทาง ใช้ระยะเวลาการรอนาน เนื่องจากพื้นที่จำกัดและเครื่อง x-ray มีไม่เพียงพอ แนวทางการแก้ปัญหาคือทำการก่อสร้างพื้นที่เพิ่มเติม โดยทำการเสริมพื้นที่ขึ้นอีกหนึ่งชั้น โดยยกพื้นสูงชัน ประมาณ 5 เมตร ครอบคลุมพื้นที่เหนือบริเวณ ตม.ทั้งสองด้านทั้งด้านตะวันออกและด้านตะวันตก โดยจะได้พื้นที่ด้านละประมาณ 1,600 ตร.ม.ซึ่งสามารถตั้งเครื่อง X-ray ได้ 15 เครื่องและมีพื้นที่กว่า 600 ตร.ม.ในการจัดเก็บคิวผู้โดยสาร สามารถจัดเก็บคิวผู้โดยสารได้กว่า 500 คน และ ในช่วงเวลา Peak Time ในสามารถระบายผู้โดยสารที่รอต่อคิวตรวจหนังสือเดินทางในช่องตรวจธรรมดา มาใช้ในช่อง Fast Track ได้ เพื่อลดปัญหาความคับคั่งในช่องตรวจธรรมดา



รูปที่ ค.1 แสดงความคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจค้นและจุดตรวจหนังสือเดินทางก่อนการปรับปรุงพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.2 ภาพจำลองพื้นที่การปรับปรุงจุดตรวจค้นแบบรวมศูนย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

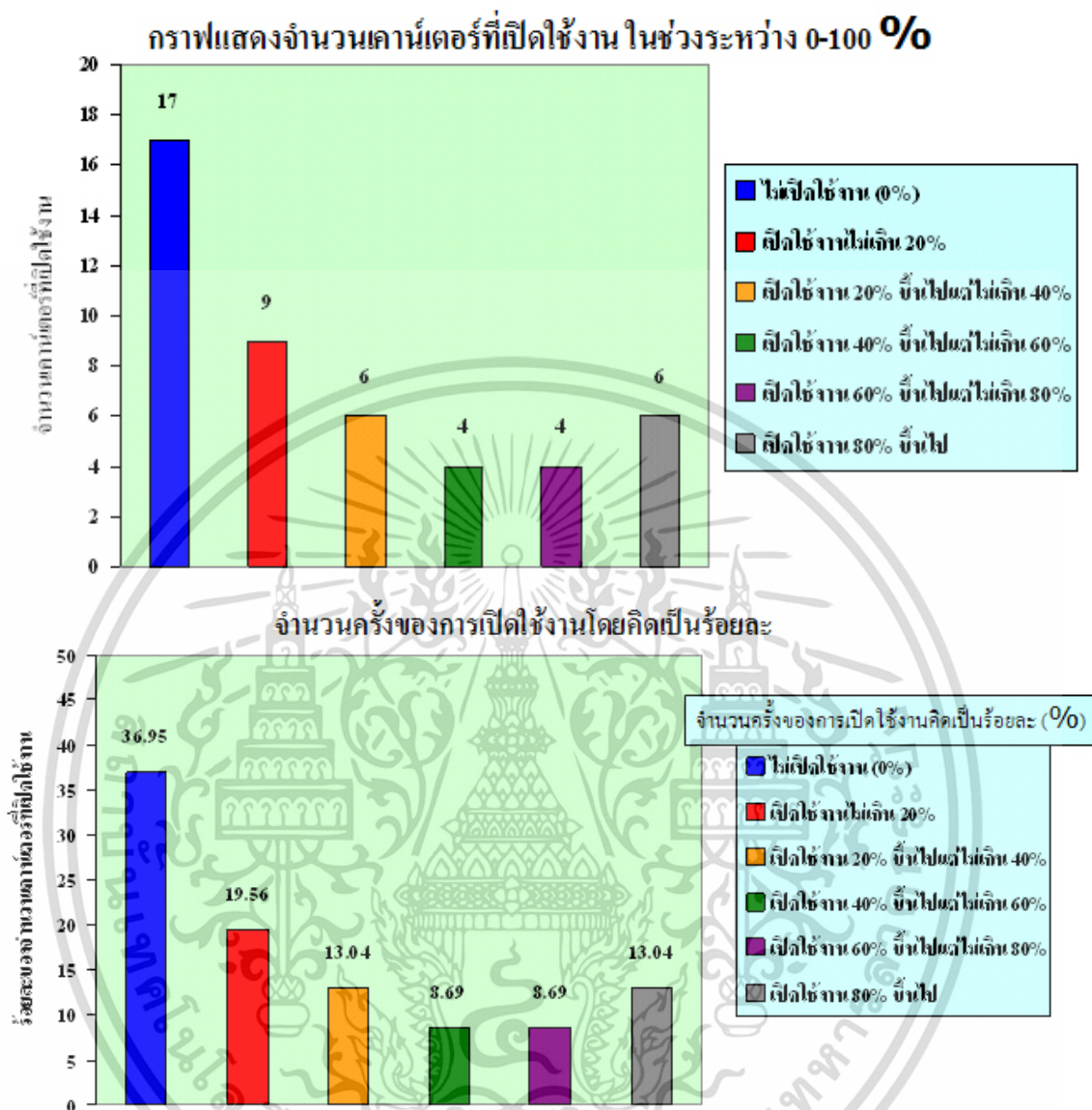
2. โครงการย้ายจุดขายตั๋วโดยสารสายการบิน (TICKET BOOTH) ออกจากบริเวณโถงผู้โดยสารขาออก อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

โครงการนี้เป็นการแก้ไขปัญหาความคับคั่งในส่วนพื้นที่ โถงแนวทางเดินเพื่อเข้าสู่พื้นที่ Check-in Counter เนื่องจากเดิมที่พื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 ถูกออกแบบให้มีจุดบริการขายตั๋วโดยสารสายการบิน (TICKET BOOTH) ไว้ให้บริการแก่ผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว แต่จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ส่งผลให้มีความหลากหลายในช่องทางให้บริการขายตั๋วโดยสารสายการบินมากขึ้น ทั้งการจองผ่านเว็บไซต์สายการบิน ผ่านแอปพลิเคชันใน Smart Phone ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วกว่า ซึ่งเมื่อเทียบกับสมัยก่อน TICKET BOOTH ในท่าอากาศยานมีความจำเป็นน้อยมาก และมีผู้ใช้บริการน้อย ดังนั้น ทสภ. จึงมีโครงการย้ายจุดขายตั๋วโดยสารสายการบิน (TICKET BOOTH) ออกจากบริเวณโถงผู้โดยสารขาออก จากชั้น 4 ไปไว้ยังพื้นที่ ชั้น 6 อาคารผู้โดยสาร โดยลดพื้นที่การให้บริการน้อยลงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น โครงการดังกล่าวได้ดำเนินการแล้วเสร็จไปเมื่อปี พ.ศ. 255... ผลจากโครงการดังกล่าวทำให้ได้พื้นที่ให้บริการบริเวณโถงแนวทางเดินเพื่อเข้าสู่พื้นที่ Check-in Counter 900 ตารางเมตร

สภาพปัญหา

1. บริเวณโถงผู้โดยสารขาออกชั้นที่ 4 พื้นที่ Departure ในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่ง อาทิ เช่น ช่วงเวลา 9.00-23.00 น. มีผู้โดยสารลักษณะที่เป็นกลุ่มท่องเที่ยว (Group Tour) เป็นจำนวนมาก และพฤติกรรมของผู้โดยสารเหล่านั้นคือการรอให้คนครบ จึงเข้าไปในเคาน์เตอร์ Check-in ทำให้พื้นที่ในการสัญจรของบริเวณพื้นที่ดังกล่าว ไม่สะดวกเท่าที่ควร
2. Ticket Booth ที่ติดตั้งอยู่บริเวณด้านหน้าโถงผู้โดยสารบางตัวไม่ได้ใช้งาน จากสถิติการเปิด-ปิดเคาน์เตอร์ออกบัตรโดยสารสายการบิน อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 บริเวณประตู 1-10 วันที่ 17-21 ต.ค. 55 เวลา 09.00 - 23.00 น. แสดงให้เห็นว่ามีเคาน์เตอร์ที่เปิดใช้งาน 29 เคาน์เตอร์ คิดเป็น 63.02 % และมี 17 เคาน์เตอร์ที่ไม่ได้เปิดใช้งาน คิดเป็น 36.95 %
3. สายการบินได้แปลง Ticket Booth ในเป็น ออฟฟิตย่อย, ห้องเก็บของ
4. เมื่อผู้โดยสารคับคั่ง การมี Ticket Booth ที่ไม่ได้ใช้งานมาทำให้เสียพื้นที่ในการสัญจร ทำให้บดบังการมองเห็นป้าย สัญลักษณ์ต่างๆ
5. ผู้โดยสารส่วนมากซื้อบัตรโดยสารแบบออนไลน์ จะมีผู้โดยสารเป็นส่วนน้อยที่มีการซื้อบัตรโดยสารในสนามบิน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



หมายเหตุ : เคาน์เตอร์ออกบัตรโดยสารของสายการบินมีทั้งหมด 46 เคาน์เตอร์

รูปที่ ค.3 แสดงข้อมูลการเปิดใช้บริการเคาน์เตอร์ Ticket Booth

การวิเคราะห์ปัญหา

1. พื้นที่บริเวณโถงผู้โดยสารขาออกชั้นที่ 4 ควรเป็นพื้นที่ที่ผู้โดยสารเดินสัญจรโดยสะดวก มี Group Tour มาก สนามบินไม่สามารถเปลี่ยนลักษณะ (character) ของผู้โดยสารได้ จึงควรปรับเปลี่ยนพื้นที่แทน
2. เดิมมีจำนวน 110 booth ย้ายมาที่ใหม่ มีจำนวน 43 booth
3. Airline Office มี 7 สายการบิน ต้องการพื้นที่ 80 ตร.ม. ซึ่งยังไม่มีพื้นที่สำนักงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.4 ภาพจำลองพื้นที่การปรับปรุงย้ายจุดขายตั๋วโดยสารสายการบิน (TICKET BOOTH) ออกจาก บริเวณโถงผู้โดยสารขาออก ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร

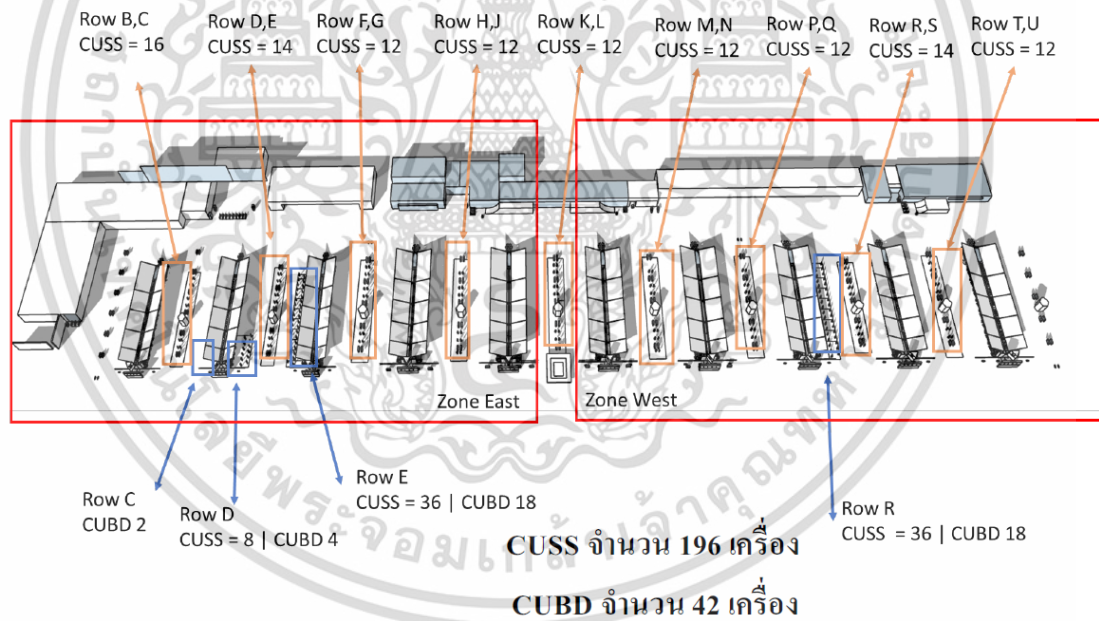
3. ระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่องด้วยตัวเอง (CUPPS : Common Use Passenger Processing System)

ระบบที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารขาออกที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถเช็คอินได้ด้วยตนเองเพื่อความสะดวกยิ่งขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องต่อคิวที่เคาน์เตอร์เช็คอิน เป็น "ระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่องด้วยตัวเอง" ผ่านเครื่องคิวอส แบ่งเป็น 2 ระบบย่อย คือระบบเช็คอินด้วยตนเองผ่านระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (CUSS: Common Use Self Service) ทำให้ไม่ต้องไปต่อคิวรอเช็คอินแบบเดิม ปัจจุบันมีการติดตั้ง 196 เครื่อง และระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (CUBD: Common Use Bag Drop) ให้ผู้เดินทางสามารถโหลดกระเป๋าได้ด้วยตนเอง ไม่ต้องไปต่อคิวโหลดแบบเดิม ลดความวุ่นวายและการรอคอยของนักเดินทางทำได้อัตโนมัติ สะดวก รวดเร็วและง่าย ปัจจุบันมีการติดตั้ง 42 เครื่อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.5 แสดงรูปแบบของเครื่องระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่องด้วยตัวเอง (CUPPS)



รูปที่ ค.6 แสดงตำแหน่งการติดตั้งระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่องด้วยตัวเอง (CUPPS)

วิธีการใช้งานระบบตรวจบัตรโดยสารขึ้นเครื่องด้วยตัวเอง CUPPS มีขั้นตอน ดังนี้

1. เลือกสายการบินที่จะเช็คอิน ปัจจุบันมี 23 สายการบินที่สามารถเช็คอินด้วยตนเองผ่านระบบ CUSS ได้แก่ 1. Air Asia 2. Air Asia X 3. Air France 4. All Nippon Airways 5. Austrian

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Airlines 6.Bangkok Airways 7.Cathay Pacific 8.China Airlines 9.EGYPTAIR 10.El Al Israel Airlines 11.EVA Air 12.Finnair 13.Japan Airlines 14.KLM Royal Dutch Airlines 15.Lufthansa 16.Malaysia Airlines 17.Philippine Airlines 18.Qatar Airways 19.STARLUX Airlines 20.Thai Airways 21.Thai Smile Airways 22.Turkish Airlines และ 23.Vietjet Air

2. ตรวจสอบเช็คว่ามีสิ่งของอันตรายที่ไม่สามารถนำขึ้นเครื่องได้
3. เลือกใส่ Booking Number หรืออ่านข้อมูลจาก Passport /Flight Number
4. เลือกที่นั่ง
5. เลือกจำนวนกระเป๋าที่จะโหลด
6. พิมพ์ Bag Tag และ Boarding Pass
7. แปะ Bag Tag เพื่อโหลดกระเป๋า
8. ไปที่คิวส CUBD สแกน Boarding Pass โหลดกระเป๋า

9. วางกระเป๋านสายพาน สแกน Bag Tag เพื่อยืนยัน แล้วโหลดเข้าไป โดยสายการบินที่ผู้โดยสารสามารถโหลดกระเป๋าด้วยตนเอง CUBD มีทั้งสิ้น 7 สายการบิน ได้แก่ 1.Air Asia 2.Air Asia X 3.Air France 4.Bangkok Airways 5.KLM Royal Dutch Airlines 6.Thai Airways และ 7.Thai Smile Airways

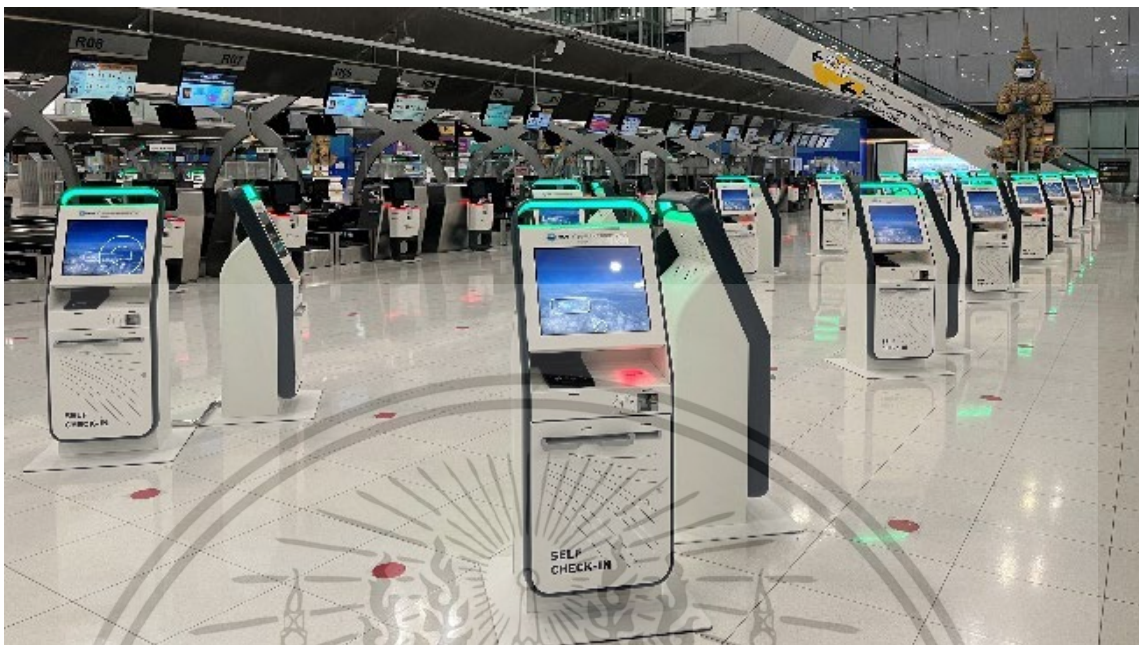
ระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (Common Use Self Service: CUSS หรือ Self-Service Kiosk)

ระบบบริหารจัดการลงทะเบียนบัตรผู้โดยสารด้วยตนเอง (Common Use Self Service : CUSS หรือ Self-Service Kiosk) เป็นระบบอำนวยความสะดวกและจัดการด้านการเข้าถึงระบบเช็คอินผู้โดยสารผ่าน Airlines Application โดยมุ่งเน้นการบริการแบบ Self-Service หรือผู้โดยสารจะเป็น ผู้ดำเนินการกระบวนการเช็คอินด้วยตนเอง

ระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ(Common Use Bag Drop: CUBD หรือ Self-Bag Drop: SBD)

ระบบรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (Common Use Bag Drop: CUBD หรือ Self-Bag Drop:SBD) เป็นระบบอำนวยความสะดวกและจัดการด้านกระเป๋าสัมภาระ โดยผู้โดยสารสามารถ Drop กระเป๋าสัมภาระได้ด้วยตนเองอัตโนมัติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.7 แสดงการติดตั้งระบบเช็คอินด้วยตนเองอัตโนมัติ (CUSS)



รูปที่ ค.8 แสดงการติดตั้งระบบปรับกระเป๋าสัมภาระอัตโนมัติ (CUBD)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. การเปิดให้บริการเช็คอินล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง

การเปิดให้บริการเช็คอินล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง เป็นการเปิดให้บริการตรวจบัตรโดยสารและโหลดสัมภาระล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง จากเวลาปกติ 3 ชั่วโมง รองรับบริการให้บริการ 23 สายการบิน ภาพการประชาสัมพันธ์และสายการบินที่เปิดให้บริการแสดงตามรูปที่ ค.9

สายการบินไหน? เช็คอินล่วงหน้าได้ **4 ชั่วโมง** ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

AIR CANADA AIRFRANCE Austrian EL AL Emirates
 STAR ALLIANCE ETIHAD FINNAIR GULF AIR Jetstar
 Ethiopian KLM KUWAIT Lufthansa Mahan Air NORSE
 OMAN AIR QANTAS QATAR ARABIAN SAUDIA
 SWISS THAI TURKISH AIRLINES ROYAL JORDANIAN

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 23 มกราคม 2567

AOT Contact Center 1722
 Suvarnabhumi Airport @suvarnabhumiairport_bkk
 @PRSuvarnabhumi suvarnabhumi_airport

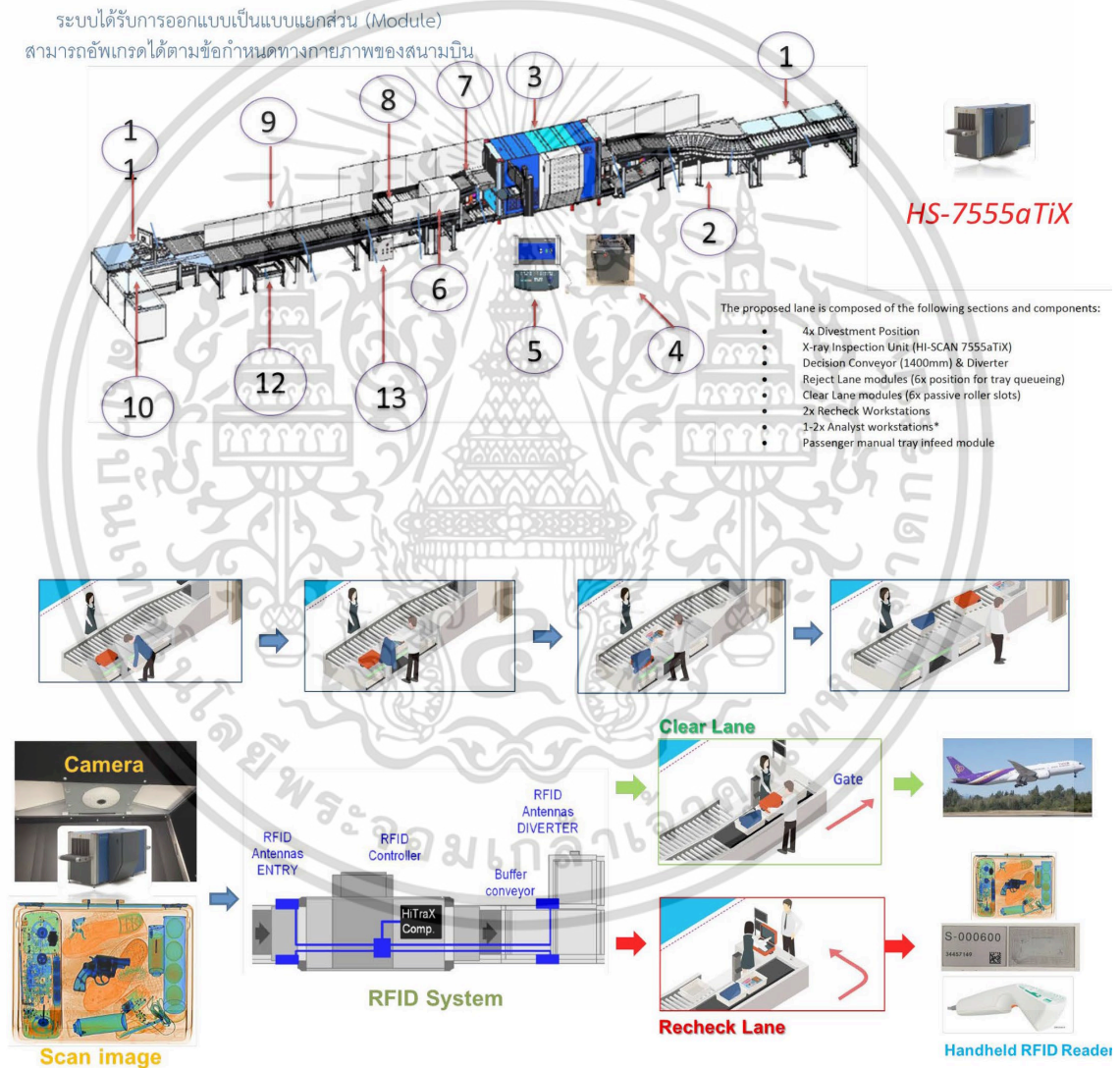
รูปที่ ค.9 แสดงภาพการประชาสัมพันธ์และสายการบินที่เปิดให้บริการเช็คอินล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. ระบบส่งคืนถาดอัตโนมัติ (Automatic Return Tray System (ARTS))


ระบบส่งคืนถาดอัตโนมัติ (Automatic Return Tray System (ARTS)) เป็นระบบ X-Ray เพื่อตรวจสอบหาสิ่งแปลกปลอมที่เป็น อาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ และวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายก่อนขึ้นอากาศยาน ซึ่งมีส่วนประกอบของอุปกรณ์แสดงตามรูปที่ ค.10

Automatic Return Tray System

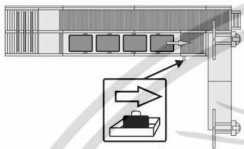





รูปที่ ค.10 แสดงส่วนประกอบและขั้นตอนการทำงานของอุปกรณ์ระบบส่งคืนถาดอัตโนมัติ (ARTS)

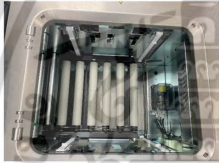
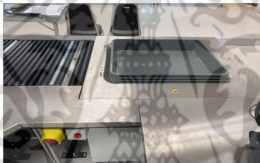
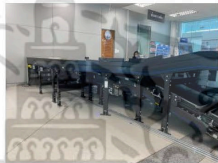
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้







เมื่อนำ RFID Handheld Reader มาอ่าน Tag RFID เพื่ออ่าน RFID Tag บริเวณด้านข้างของถาด ด้านใด ด้านหนึ่ง ภาพสแกนล้มภาวะก็จะแสดงขึ้นมาบนจอแสดงภาพ





	View 1 Top view
	VIEW 2 SIDE VIEW
	VIEW 3 CAMERA VIEW

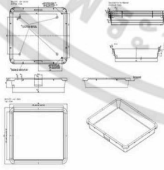



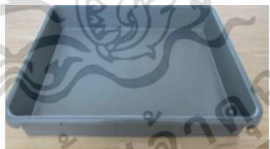
 <p>Tray divest on passenger side</p>	 <p>Tray divest on operator side</p>
---	---

ชุดลำเลียงถาดกลับไปยังจุดตัดแยกสัมภาระ

The tray used within the lane exit is Nestable, lightweight and portable. Dimensions 643 (L) x 533 (W) x 90 (H) mm. Usable space inside fits max allowed IATA cabin baggage size 560 mm x 460 mm. The checkpoint is delivered with 30-50 trays for continuous circulation, depending on line length and configuration.








Smiths Detection Tray
40 ถาด (อยู่ในระบบ 30 สำรอง 10)

Dimensions : 643 (L) x 533 (W) x 90 (H) [mm]
 Dimensions (inside bottom) : 574 (L) x 464(W) x 85 (H) [mm]
 Weight : 1.35 kg
 Volume : 25 litre
 Standard Colour : RAL 7012 (ฟ้า)

ควบคุมด้วยระบบ RFID(4) & CCTV(1)

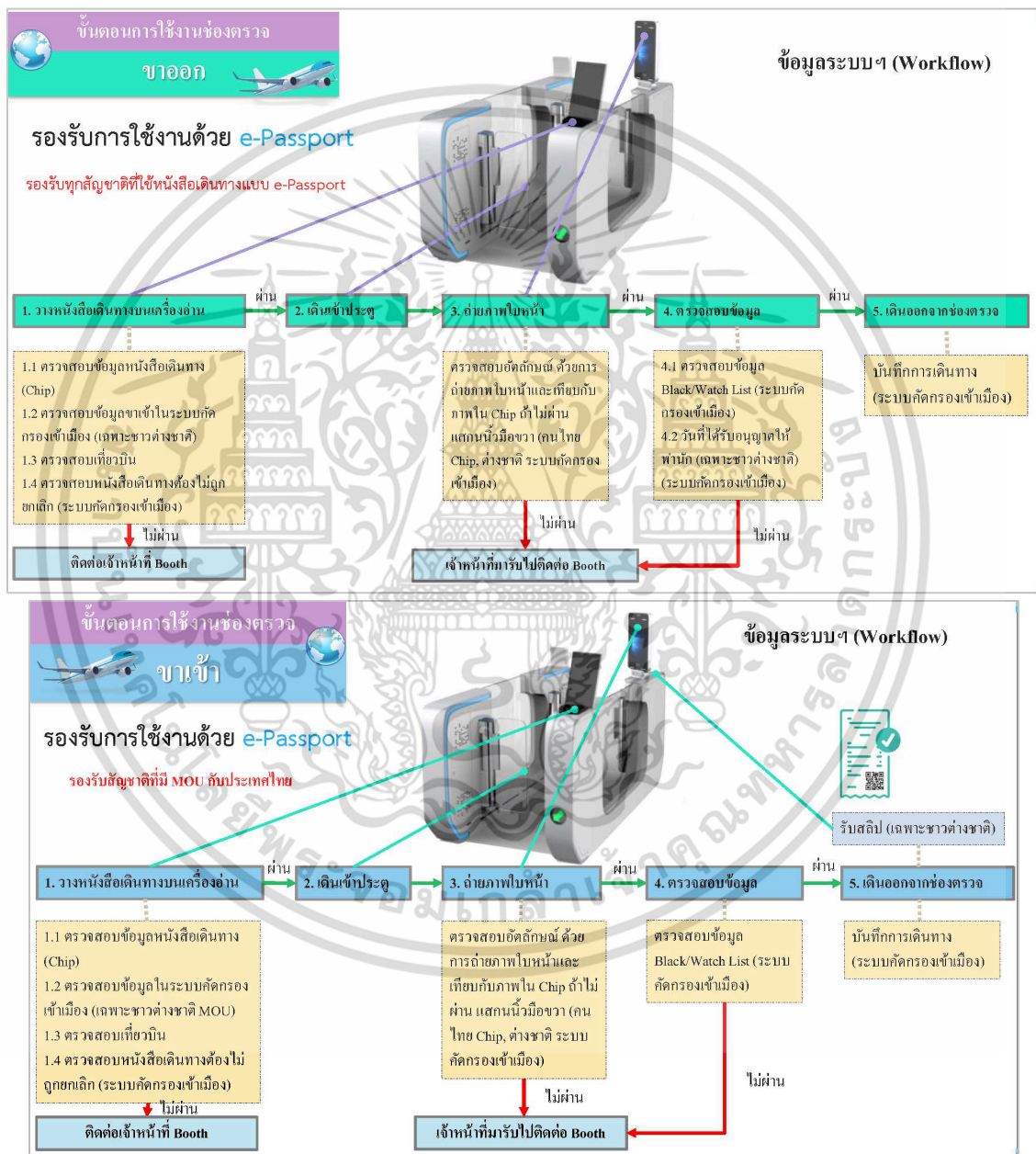
Emergency Stop

รูปที่ ค.11 แสดงภาพการทำงานของอุปกรณ์ระบบส่งคืนถาดอัตโนมัติ (ARTS)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

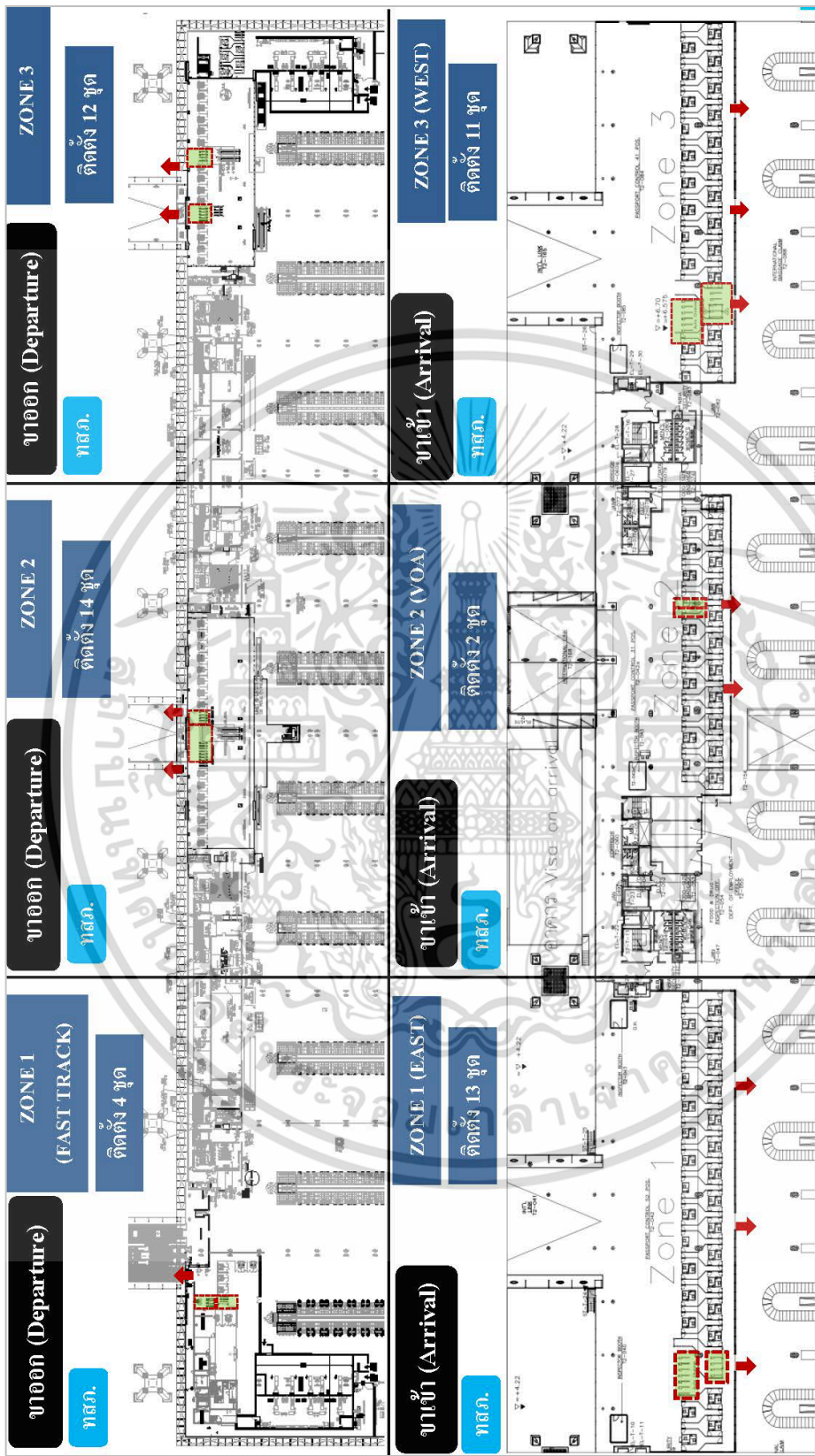
6. ระบบและอุปกรณ์ตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Automatic Channel)

ระบบและอุปกรณ์ตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Automatic Channel) เป็นระบบที่ช่วยในการตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกได้ทุกประเทศที่มีการใช้งาน E Passport ผู้โดยสารสามารถใช้บริการผ่าน Auto channel ได้ สะดวก รวดเร็ว มีขั้นตอนในการดำเนินการดังแสดงในรูปที่ ค.12



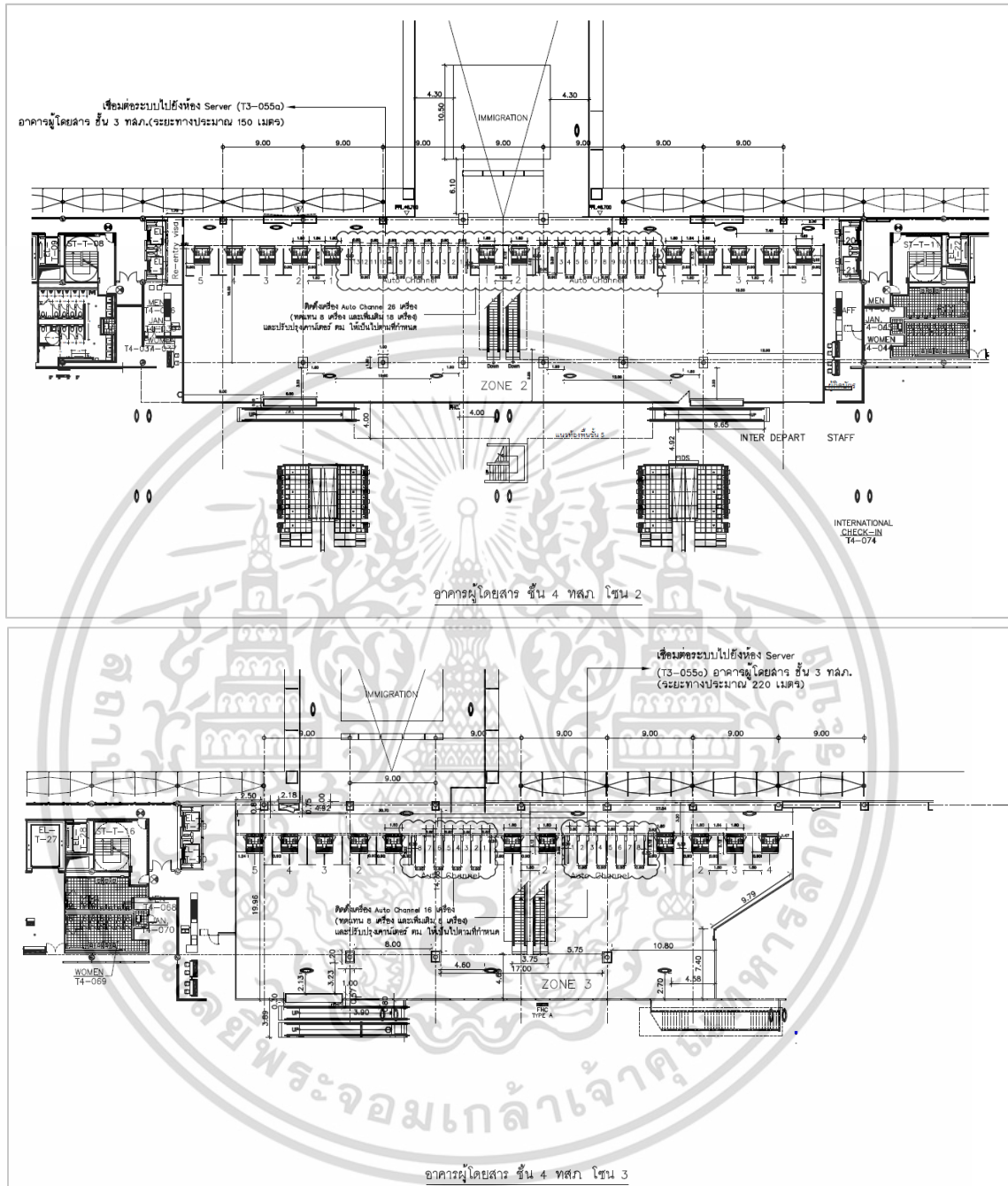
รูปที่ ค.12 แสดงขั้นตอนการทำงานของระบบและอุปกรณ์ตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Automatic Channel)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.13 แสดงพื้นที่ติดตั้งระบบและอุปกรณ์ตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Automatic Channel)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.14 แสดงผังพื้นที่ติดตั้งระบบและอุปกรณ์ตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Automatic Channel) กระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ค.15 แสดงหลักการทำงานของ E-Passport

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ง.

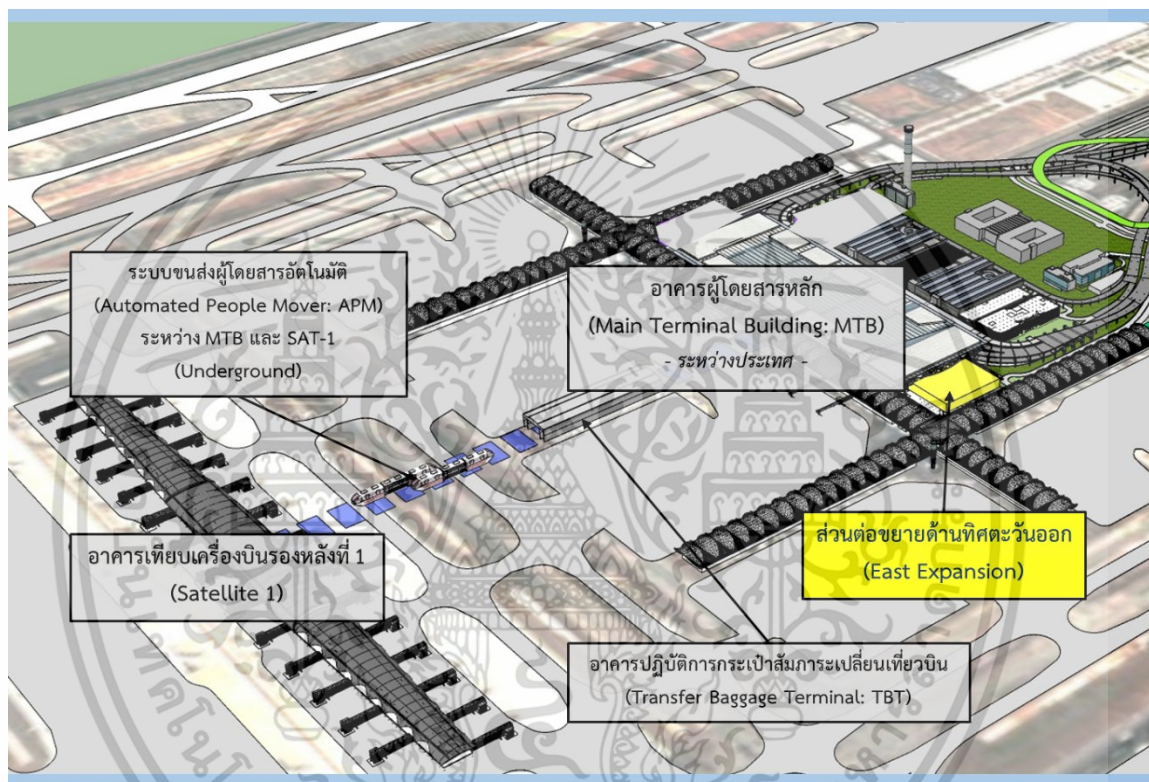
ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้าน
ทิศตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. โครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

7.1.1 ภาพรวมของการดำเนินการ (Overview)

ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีแนวคิดสำหรับเพิ่มพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มเติมได้อีก 15 ล้านคนต่อปี โดยพื้นที่ของอาคารแสดงตามรูปที่ ง.1

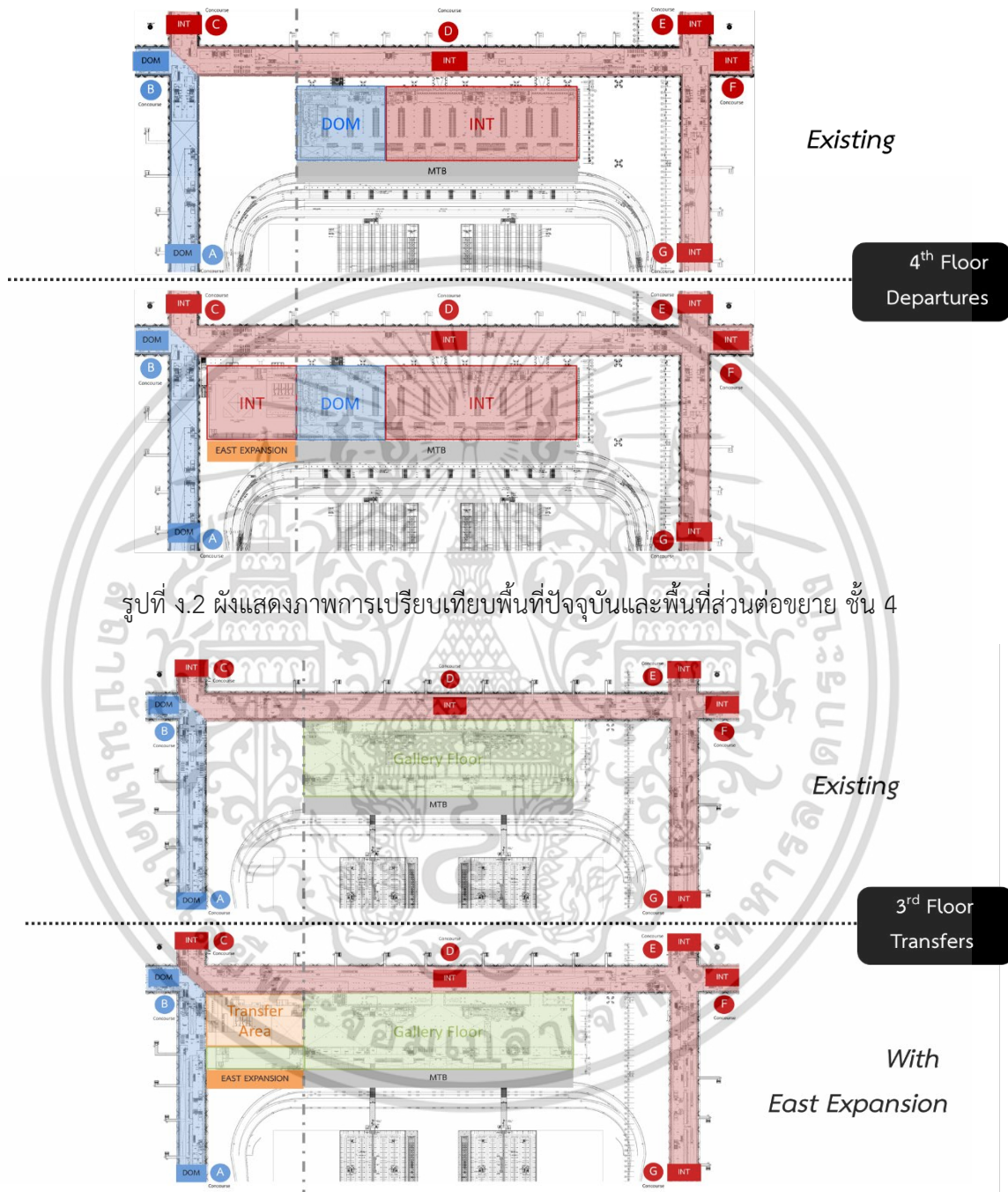


รูปที่ ง.1 แสดงตำแหน่งของส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แนวความคิดของแบบใหม่ ที่จะได้รับการปรับแบบให้มีความทันสมัยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ โดยการเปลี่ยนเคาน์เตอร์เช็คอินแบบดั้งเดิม (Conventional) มาเป็นแบบ Common Use Self Check-in และ Auto Bag-drop
2. ปรับพื้นที่โถงตรวจบัตรโดยสารเป็นพื้นที่สำหรับเช็คอินก่อนเวลา (Early Check-in) เพื่อบรรเทาความแออัดจากอาคารผู้โดยสารหลัก (MTB) ทสก.
3. ปรับพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้สอดคล้องกับวิถีใหม่ (New Normal) ผลจากสถานการณ์ COVID-19
4. นำแนวคิดในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเข้ามาใช้ในงานสถาปัตยกรรม (Green Architecture)

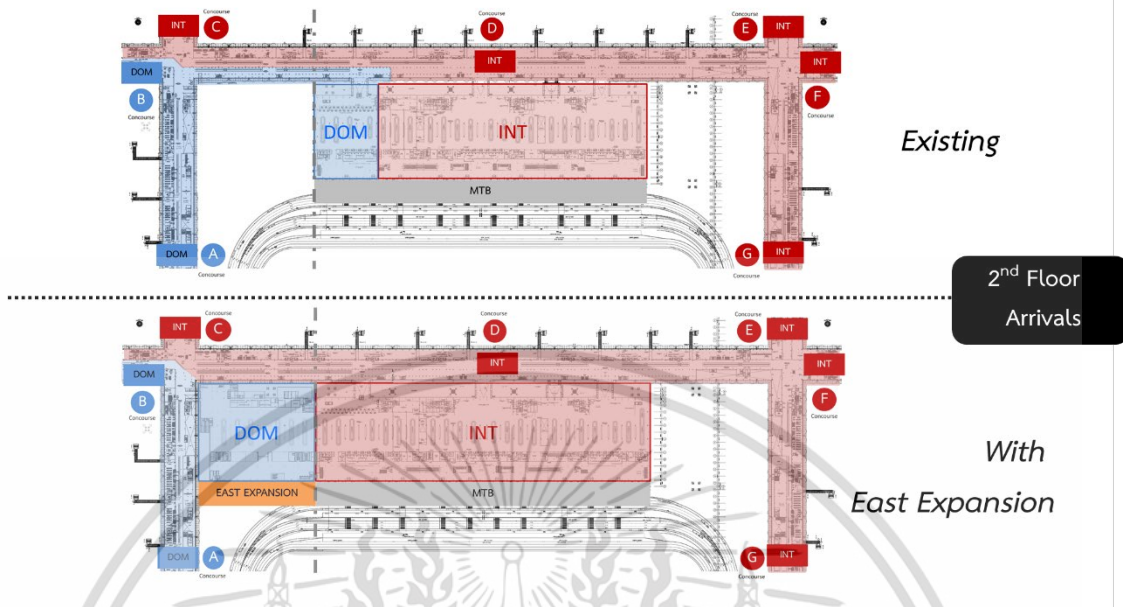
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



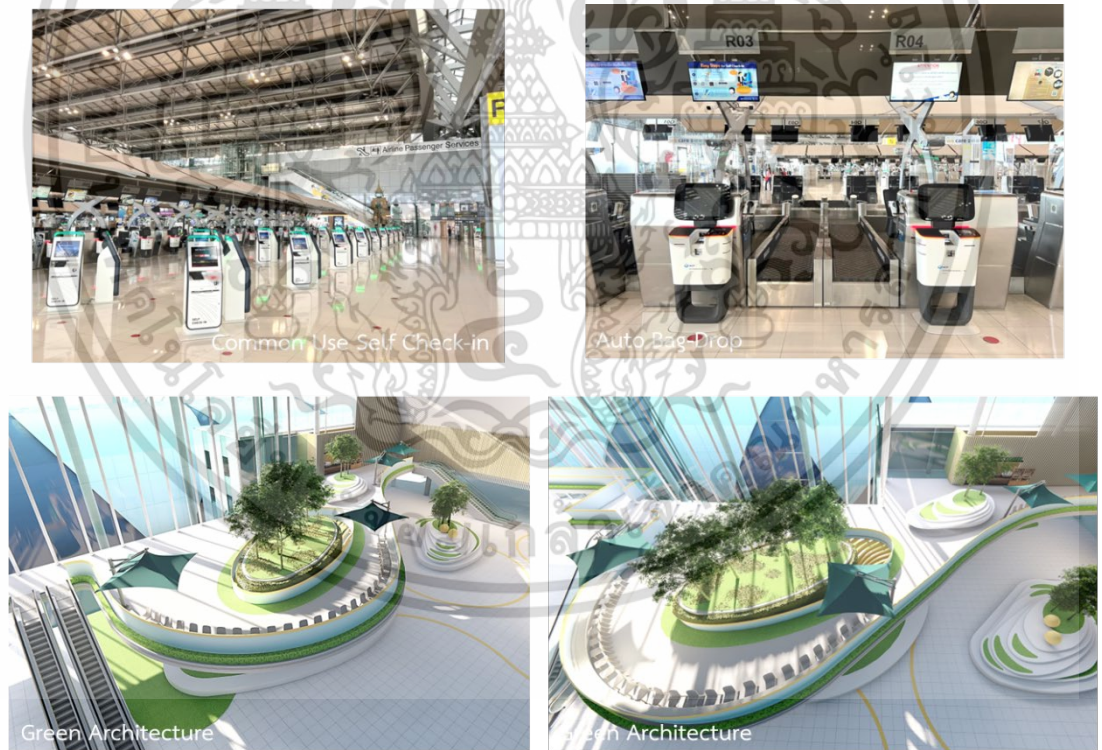
รูปที่ ๓.๒ ผังแสดงภาพการเปรียบเทียบพื้นที่ปัจจุบันและพื้นที่ส่วนต่อขยาย ชั้น 4

รูปที่ ๓.๓ ผังแสดงภาพการเปรียบเทียบพื้นที่ปัจจุบันและพื้นที่ส่วนต่อขยาย ชั้น 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ๔.4 ผังแสดงภาพการเปรียบเทียบพื้นที่ปัจจุบันและพื้นที่ส่วนต่อขยาย ชั้น 2



รูปที่ ๔.5 แสดงภาพแนวความคิดของแบบใหม่ ที่จะได้รับการปรับแบบให้มีความทันสมัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเพิ่มของพื้นที่อาคารใหม่ส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของศักยภาพการให้บริการ ดังนี้

ผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

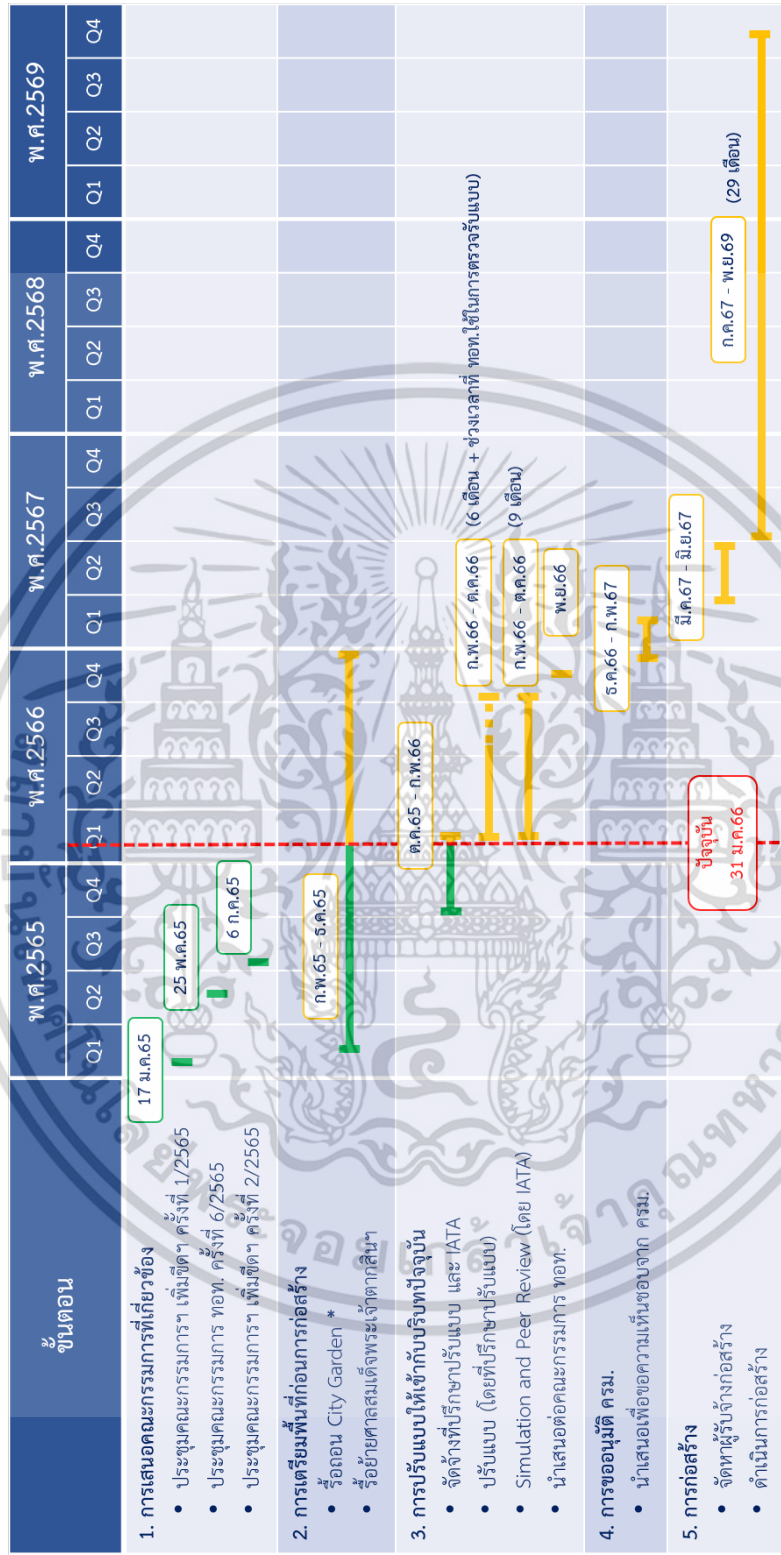
1. Check-In Area
 - Check-In Kiosk 26 จุด
 - AUTO BACKDROP 26 เครื่อง
 - Check-In Area (Conventional) 52 เคาน์เตอร์
 - Queue Area 250 ตร.ม.
2. Security Screening
 - Security Screening 6 ช่อง
 - Queue Area 180 ตร.ม.
3. Passport Control
 - Passport Control 18 ช่อง
 - Queue Area 180 ตร.ม.
4. Concession Area (Landside)

ผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ

1. Passport Control Area
 - Passport Control 50 ช่อง
2. Baggage Claim 6 สายพาน
3. Custom Inspection Area
 - Custom Inspection 12 ช่อง
4. พื้นที่สำหรับหน่วยงานราชการ เช่น ด้านตรวจพื้นที่/ตรวจสัตว์/ตรวจคนเข้าเมือง
5. พื้นที่สำหรับให้บริการรถเช่า/โรงแรม ต่าง ๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Action Plan ส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ทสภ.

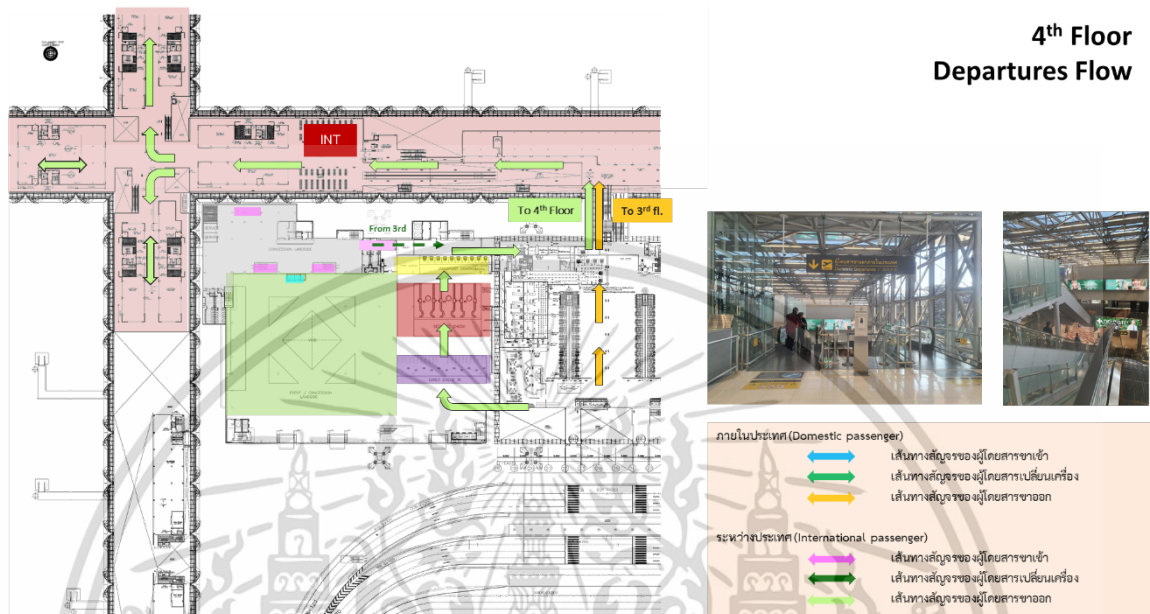


* บริษัท คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด ได้ส่งมอบพื้นที่คืนให้กับ ทอท.เรียบร้อยแล้ว และ ทอท.อยู่ระหว่างการพิจารณาให้ผู้รับจ้างเพื่อรื้อถอน ต่อไป

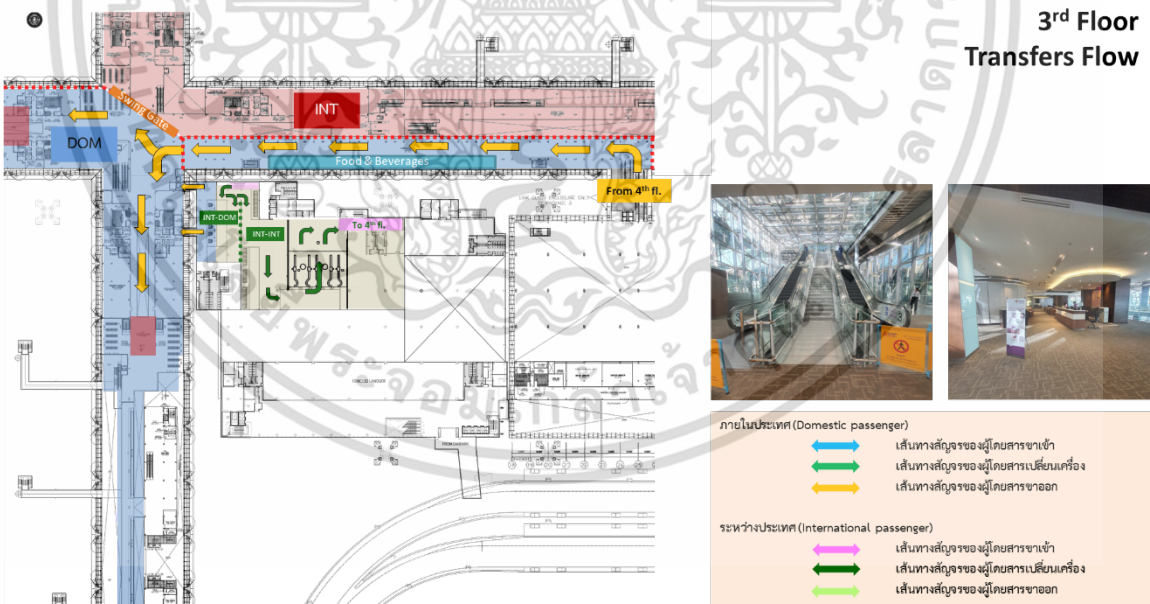
รูปที่ จ.6 แผนการดำเนินการโครงการส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันออก (East Expansion) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

7.1.2 การสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow)

7.1.2.1 การสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow) แยกตามพื้นที่

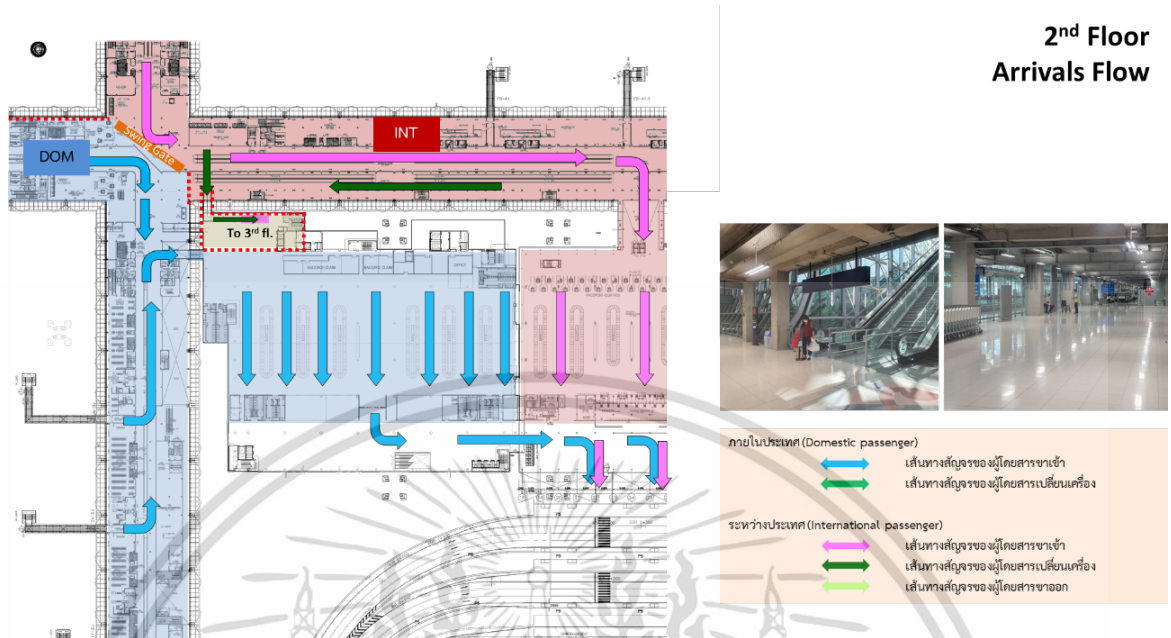


รูปที่ ๗.8 การสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow) แยกตามพื้นที่ ชั้น 4



รูปที่ ๗.9 การสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow) แยกตามพื้นที่ ชั้น 3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



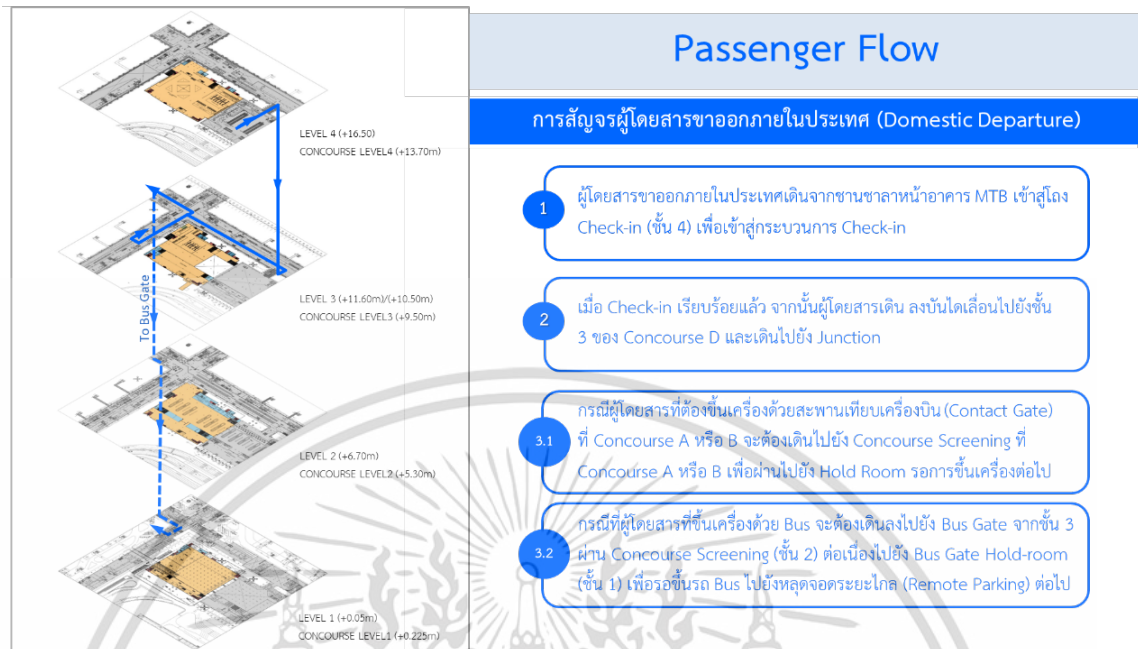
รูปที่ ง.10 การสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow) แยกตามพื้นที่ ชั้น 2

7.1.2.2 การสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow) แยกตามประเภทของผู้โดยสาร

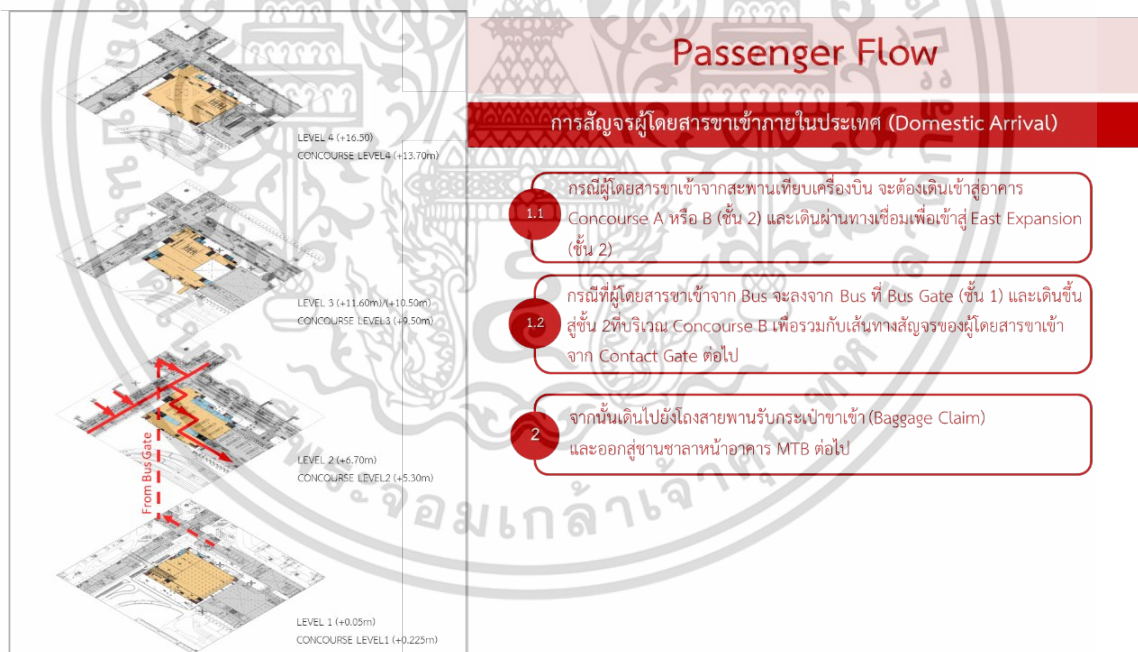


รูปที่ ง.11 การสัญจรผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (International Departure)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการทำงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

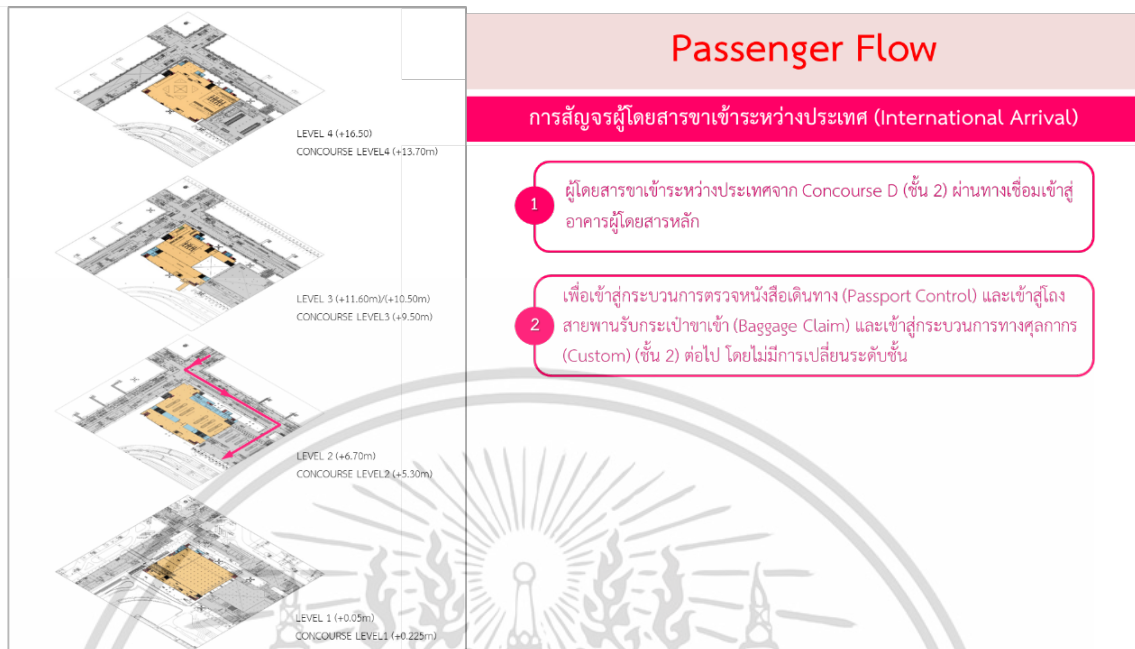


รูปที่ ง.12 การสัญจรผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ (Domestic Departure)

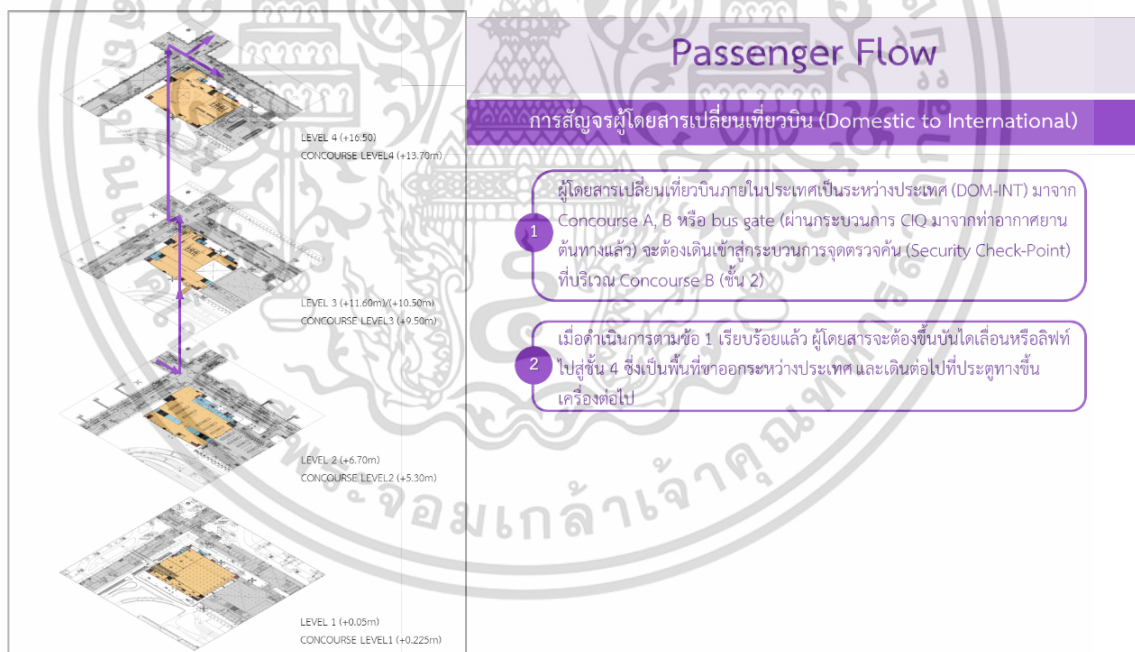


รูปที่ ง.13 การสัญจรผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศ (Domestic Arrival)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

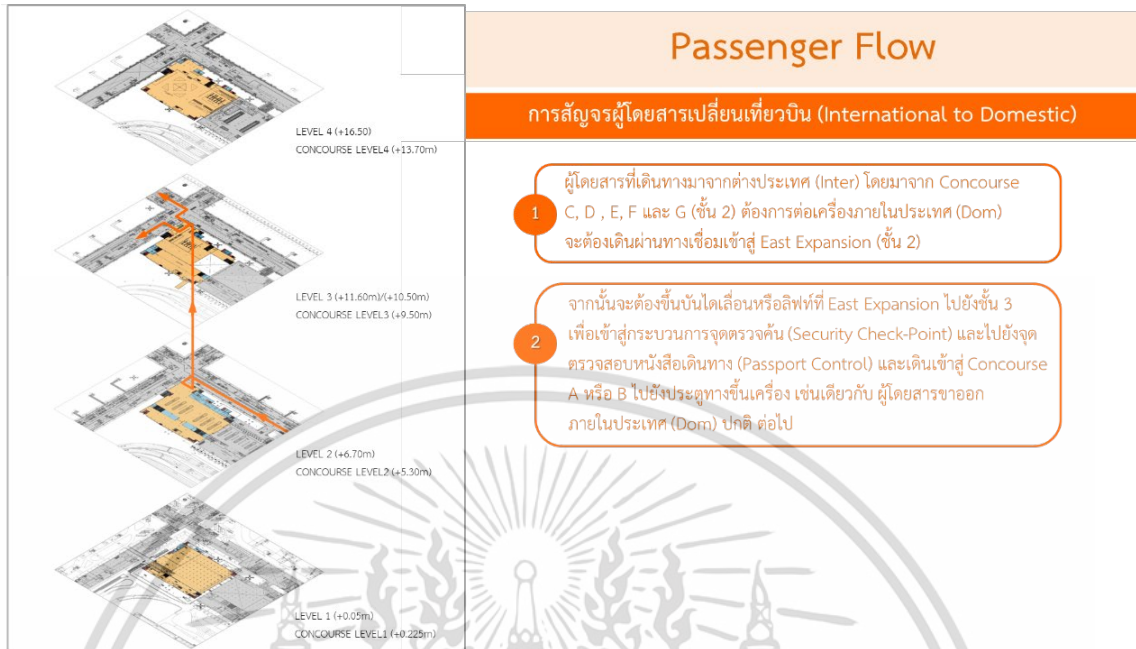


รูปที่ ง.14 การสัญจรผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ (International Arrival)



รูปที่ ง.15 การสัญจรผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (Domestic to International)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

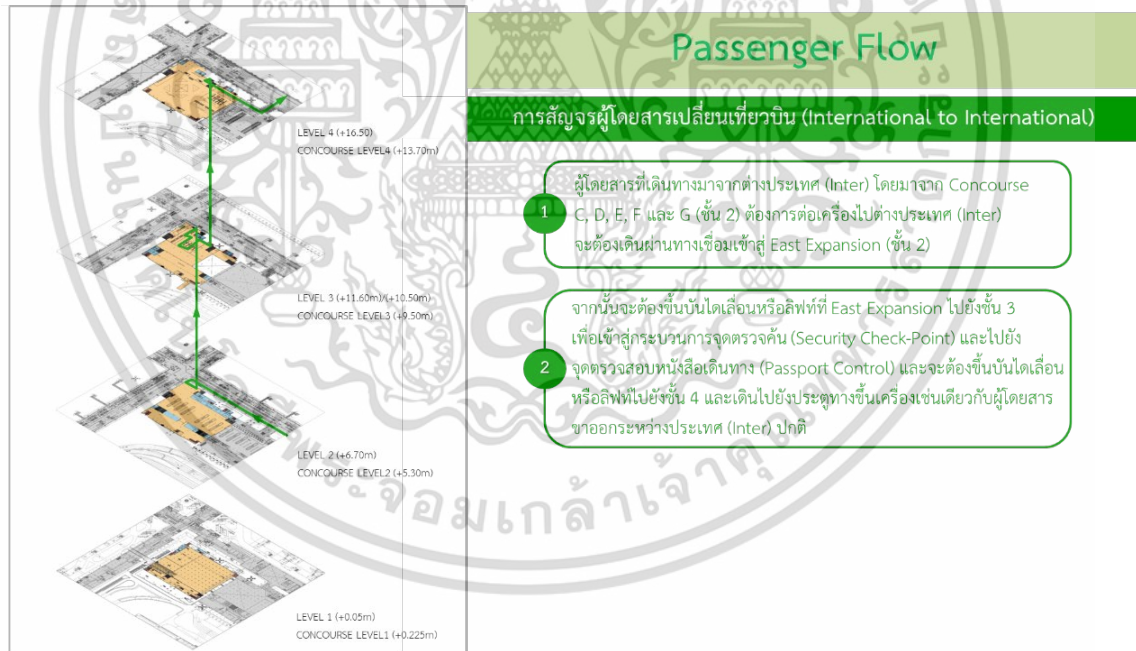


Passenger Flow

การสัญจรผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (International to Domestic)

- 1 ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากต่างประเทศ (Inter) โดยมาจาก Concourse C, D, E, F และ G (ชั้น 2) ต้องการต่อเครื่องภายในประเทศ (Dom) จะต้องเดินทางผ่านทางเชื่อมเข้าสู่ East Expansion (ชั้น 2)
- 2 จากนั้นจะต้องขึ้นบันไดเลื่อนหรือลิฟท์ที่ East Expansion ไปยังชั้น 3 เพื่อเข้าสู่กระบวนการจุดตรวจค้น (Security Check-Point) และไปยังจุดตรวจสอบหนังสือเดินทาง (Passport Control) และเดินทางเข้าสู่ Concourse A หรือ B ไปยังประตูทางขึ้นเครื่อง เช่นเดียวกับ ผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ (Dom) ปกติ ต่อไป

รูปที่ ง.16 การสัญจรผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (International to Domestic)



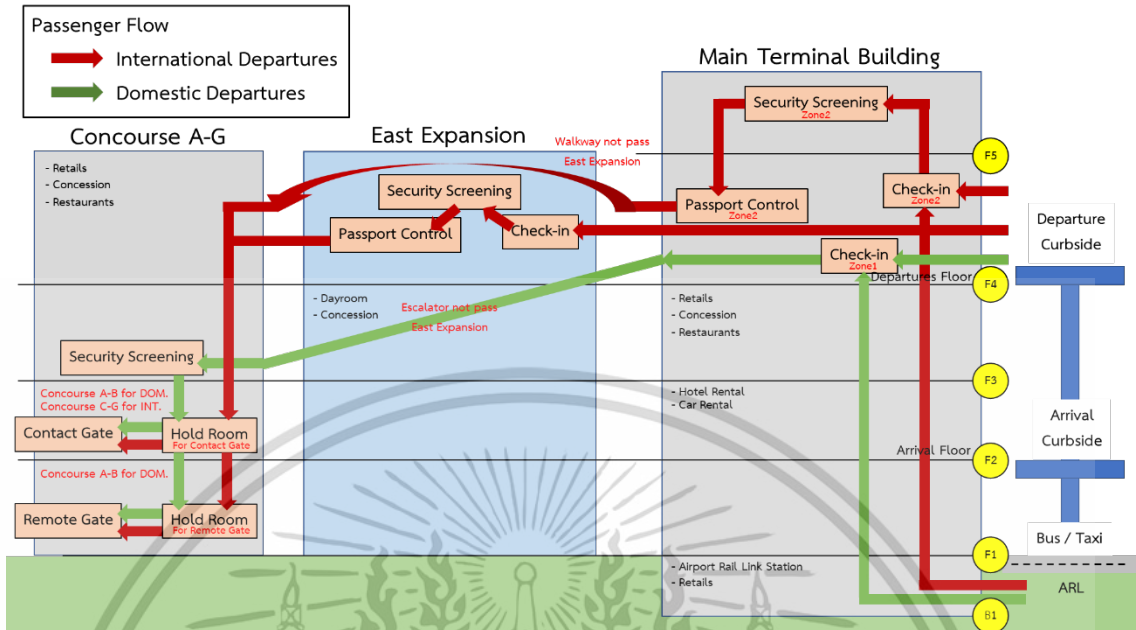
Passenger Flow

การสัญจรผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (International to International)

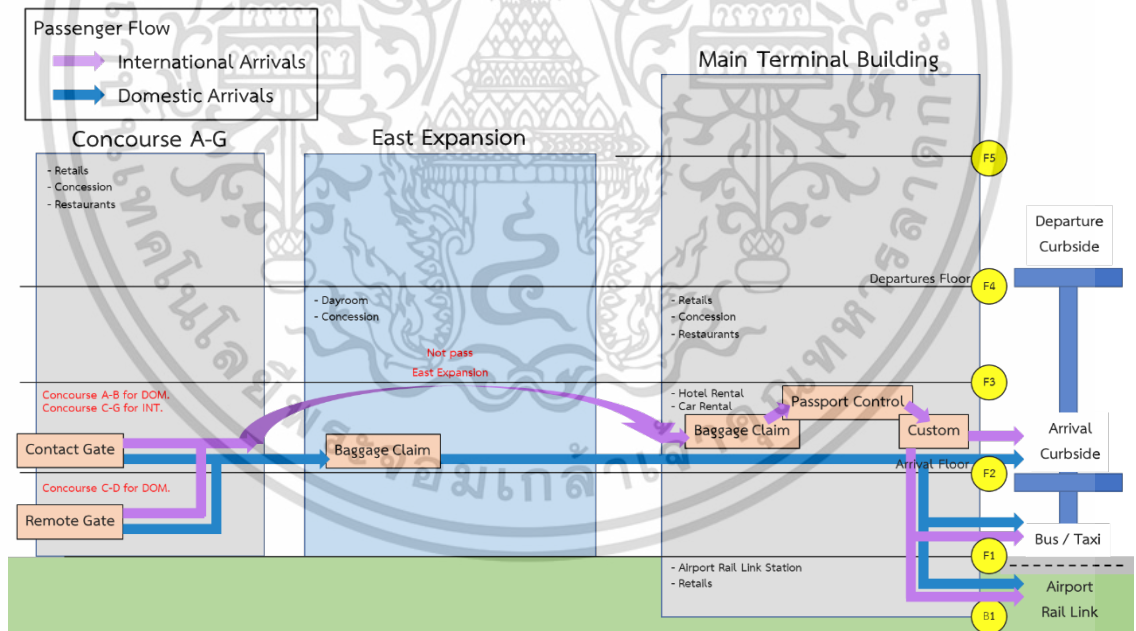
- 1 ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากต่างประเทศ (Inter) โดยมาจาก Concourse C, D, E, F และ G (ชั้น 2) ต้องการต่อเครื่องไปต่างประเทศ (Inter) จะต้องเดินทางผ่านทางเชื่อมเข้าสู่ East Expansion (ชั้น 2)
- 2 จากนั้นจะต้องขึ้นบันไดเลื่อนหรือลิฟท์ที่ East Expansion ไปยังชั้น 3 เพื่อเข้าสู่กระบวนการจุดตรวจค้น (Security Check-Point) และไปยังจุดตรวจสอบหนังสือเดินทาง (Passport Control) และจะต้องขึ้นบันไดเลื่อนหรือลิฟท์ไปยังชั้น 4 และเดินทางไปยังประตูทางขึ้นเครื่องเช่นเดียวกับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Inter) ปกติ

รูปที่ ง.17 การสัญจรผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (International to International)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

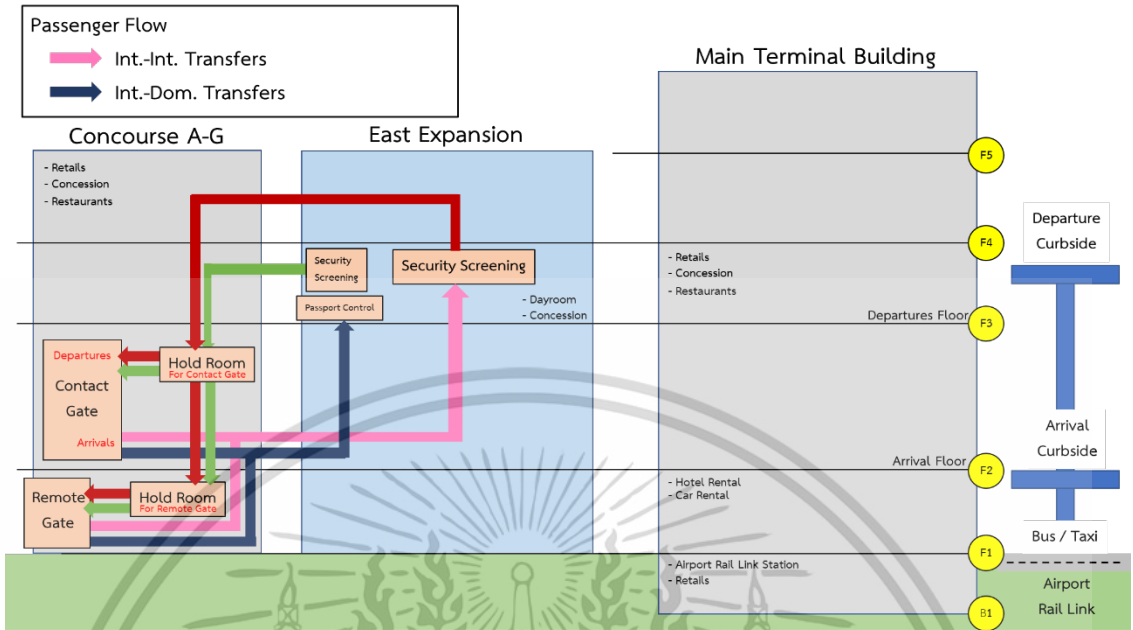


รูปที่ ง.18 แสดงภาพตัดแต่ละชั้นของการสัญจรผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (International Departure)



รูปที่ ง.19 แสดงภาพตัดแต่ละชั้นของการสัญจรผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ (International Arrivals)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



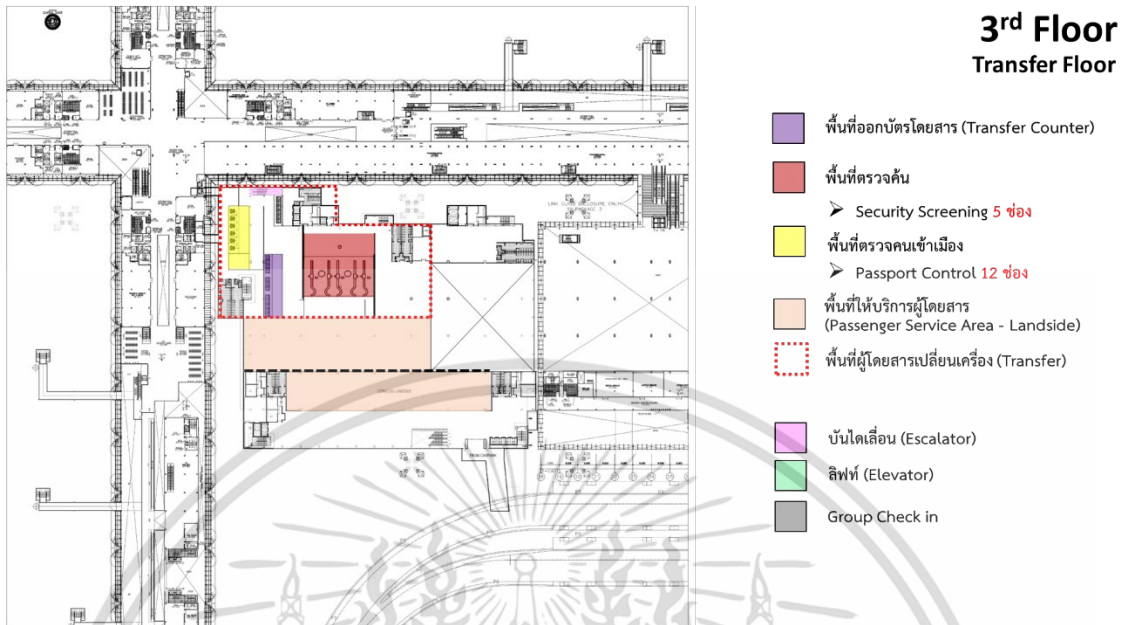
รูปที่ ง.20 แสดงภาพตัดแต่ละชั้นของการสัญจรผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน (Transfers)

7.1.3 ฟังก์ชันการใช้งาน (Function)

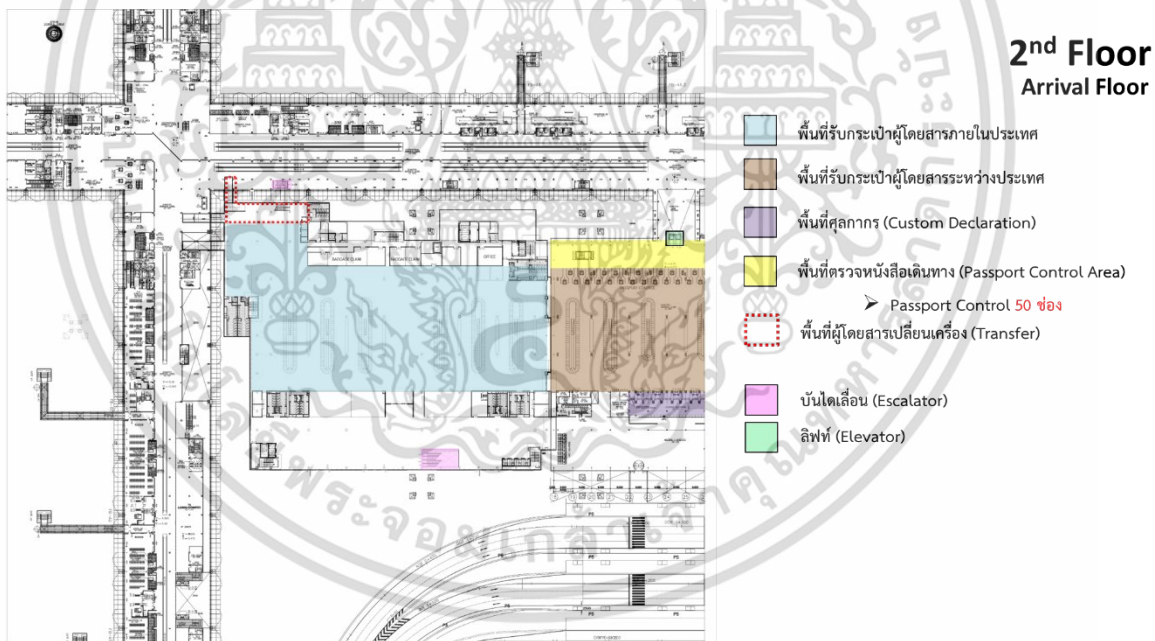


รูปที่ ง.21 แสดงฟังก์ชันการใช้งานส่วนต่อขยายพื้นที่ ชั้น 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ง.22 แสดงฟังก์ชันการใช้งานส่วนต่อขยายพื้นที่ ชั้น 3



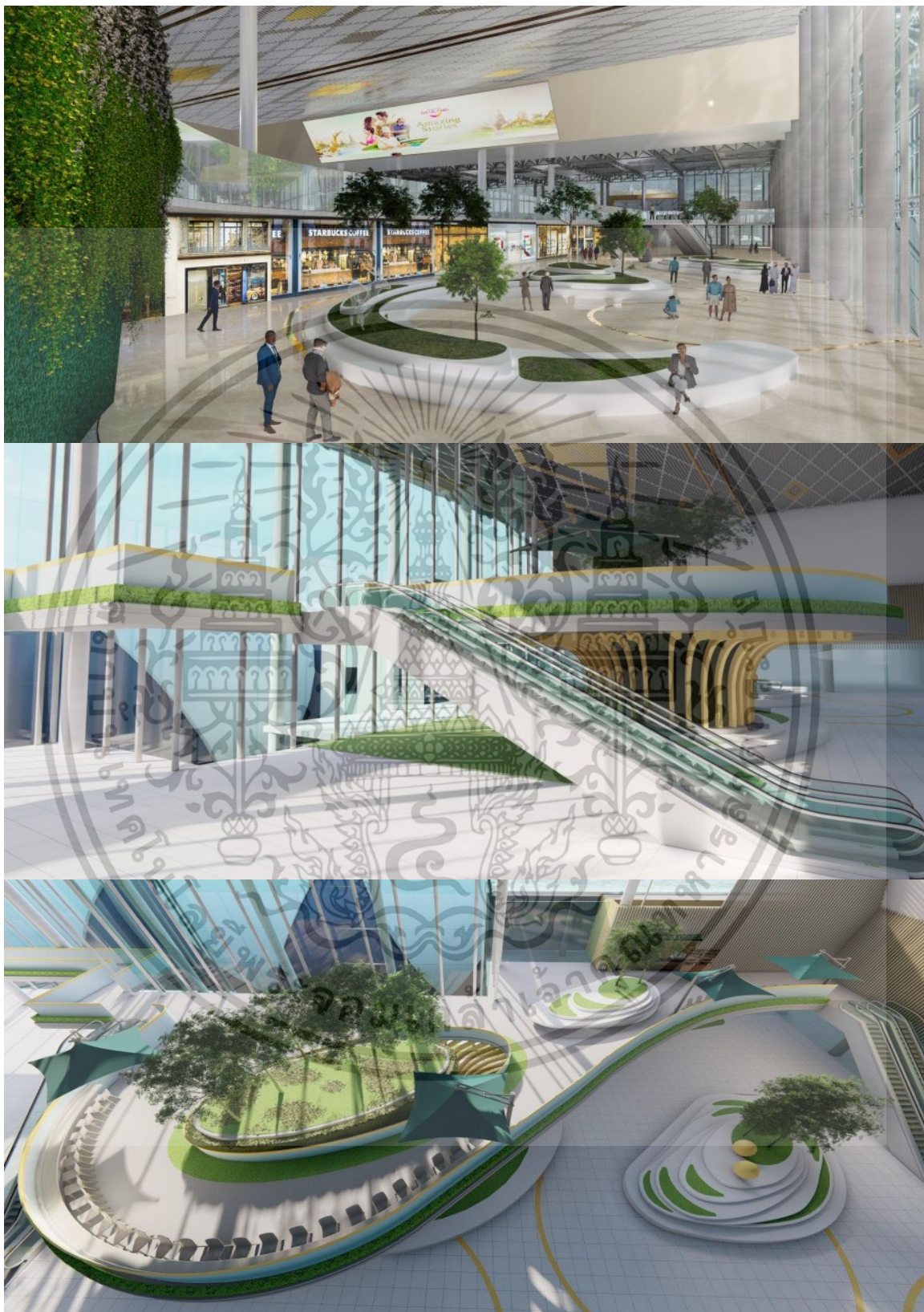
รูปที่ ง.23 แสดงฟังก์ชันการใช้งานส่วนต่อขยายพื้นที่ ชั้น 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ง.24 แสดงทัศนียภาพจำลองภายนอก (Perspective)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ ง.25 แสดงทัศนียภาพจำลองภายใน (Perspective)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภาคผนวก จ.

ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก
รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ และคำถาม-คำตอบ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

1. พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)

ขั้นตอนผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในส่วนของพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) ผู้ศึกษาได้ทำการติดต่อสัมภาษณ์กับเจ้าหน้าที่จากส่วนจราจรที่ดูแลพื้นที่จอดรถส่งผู้โดยสารที่ Curbside

1.1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

1. พ.อ.กิตติเมธ เมืองอ่ำ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนจราจร ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)
2. พ.จ.ต.ณรงค์ ยูงรัมย์ ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่บริหาร 7 ส่วนจราจร ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)

1.2 คำถามสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)
3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ
4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารระหว่างวัน และช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุดของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง
6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหายังไง
7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหายังไง
8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์

1.3 ผลการสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) บริเวณถนนด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 สำหรับส่งผู้โดยสาร และขนถ่ายสัมภาระก่อนเข้าสู่อาคาร ประกอบด้วย 8 เส้นจราจร ความยาว 400 เมตร แบ่งเป็นเป็นพื้นที่บริการ Curb ด้านในประชิดอาคารจำนวน 4 เส้นจราจร สำหรับให้บริการรถส่วนตัวและรถแท็กซี่ที่มาส่งผู้โดยสาร ในส่วนของ Curb ด้านนอกอาคารจำนวน 4 เส้นจราจร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) พื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) เป็นขั้นตอนการขนถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระ เป็นจุดรับส่ง จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางผู้โดยสารจากการเดินทางทางบกเข้าสู่การเดินทางทางอากาศ ซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกอาคารก่อนเข้าสู่กระบวนการอื่นๆภายในโรงอาคารผู้โดยสาร

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ นิยมใช้รถส่วนตัวมาส่งและมักจะมีกลุ่มญาติผู้ติดตามมาส่งด้วย ผู้โดยสารบางคนมีรถมาส่งมากกว่า 1 คัน บางกรณีไม่เข้าใจว่าเป็นจุดจอดสำหรับรถอ接送ผู้โดยสาร มีพฤติกรรมการจอดแช่บริเวณ Curbside และเข้าไปส่งผู้โดยสารภายในอาคารด้วย พฤติกรรมการจอดรถมักนิยมจอดในช่วงต้นๆของอาคาร (ประตู 1 - ประตู 5) เนื่องจากความไม่คุ้นเคยของผู้ขับรถมาส่งที่เกรงว่าหากไปจอดประตูท้ายๆจะเลยจุดส่งผู้โดยสารในแถวเช็คอินที่อาจจะอยู่ช่วงต้นๆของอาคาร อีกทั้งด้วยรูปแบบของถนนด้านหน้าอาคารออกแบบให้เป็นทางยกระดับที่ทำให้เกิดการหมุนเวียนรถต้องไปวนด้วยระยะทางไกลกว่าจะมาถึง Curbside ชั้น 4 ดังนั้น เพื่อป้องกันความเสี่ยงของผู้มาส่งผู้โดยสารที่ไม่มีความคุ้นเคยจึงทำให้รถชะลอและกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณช่วงต้นๆของอาคาร นอกจากนี้ปัญหาของพื้นที่อาคารจอดรถมีน้อยเกินไปส่งผลให้ผู้มาส่งผู้โดยสารไม่นิยมไปใช้บริการจอดรถในที่ที่กำหนดให้จอด เนื่องจากต้องเสียเวลาในการวนหาที่จอดรถและมีระยะทางเข้ามาอาคารผู้โดยสารค่อนข้างไกลการมาจอดบริเวณ Curbside ชั้น 4 จึงมีความสะดวกมากกว่า

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) มักจะเกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศคับคั่งใน 2 ช่วงเวลาคือ ช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 05:00 น. - 07:00 น. และช่วงค่ำตั้งแต่ 20:00 น. - 01:00 น. ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงที่ผู้โดยสารเดินทางออกนอกประเทศมากที่สุดในช่วงวันหยุดยาวเทศกาลต่างๆ

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง จากผลการสัมภาษณ์พบว่าปริมาณรถที่มาส่งผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่งมีจำนวนเยอะ และการไหลเวียนของรถที่มาส่งผู้โดยสารทำได้ไม่ดีพอ อีกทั้งการกระจายตัวของรถที่จอดบริเวณช่วงประตูท้ายๆของอาคารยังมีน้อย (ประตู 6 - ประตู 10) เมื่อเทียบกับปริมาณรถในพื้นที่ประตูช่วงต้นๆของอาคาร (ประตู 1 - ประตู 5) สาเหตุของปัญหาหลักๆมาจากพื้นที่ในการให้บริการในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมีไม่เพียงพอ ประกอบกับพฤติกรรมผู้โดยสารที่มักชอบจอดในช่วงต้นๆของอาคารทำให้การไหลเวียนรถไม่ดี ซึ่งขาดการประชาสัมพันธ์จากท่าอากาศยาน ทำให้ไม่เกิดการสร้างความตระหนักรู้ ความเข้าใจแก่ผู้มาใช้บริการส่งผู้โดยสาร อีกทั้งด้วยลักษณะทางกายภาพของอาคารจอดรถที่ปัจจุบันไม่เพียงพอสำหรับจอดรถผู้มาส่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้โดยสารและระยะทางที่จะเดินมาสู่กระบวนการข่าออกระหว่างประเทศ ที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 มีระยะทางค่อนข้างไกล ส่งผลให้ความนิยมในการใช้อาคารจอดรถของผู้มาส่งมีน้อย จึงมักเกิดพฤติกรรมการจอดแช่และเข้าไปส่งผู้โดยสารภายในอาคาร ส่งผลให้เกิดความคับคั่งในบริเวณพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside)

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหายังไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของส่วนจราจร จัดเจ้าหน้าที่คอยโบกรถให้สัญญาณให้รถสามารถไหลเวียนได้ดี อีกทั้งจัดรถนำสำหรับประกาศประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนักรู้ให้ผู้มาส่งว่าควรขับรถไปจอดช่วงไหนของอาคาร อีกทั้งในช่วงเวลาคับคั่งยังเปิดให้เขาไปจอดส่งผู้โดยสารบริเวณ Curb ด้านนอกที่เป็นส่วนของรถแท็กซี่ เพื่อเป็นการกระจายความหนาแน่นความแออัดของปริมาณรถจาก Curb ด้านใน

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหายังไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องในส่วนที่ทำได้จะเป็นส่วนของข้อเสนอในการวางแผนปิดพื้นที่ทำส่วนต่อขยายเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการ และควรมีระบบประชาสัมพันธ์ที่นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการต่างๆ

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในเชิงของปัญหาในการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารให้ได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม โดยมิได้คำนึงถึงพื้นที่ชานชาลาจอดรถประชิดอาคาร (Curbside) ที่กระบวนการอาคารผู้โดยสาร ที่ถือเป็นด่านแรกของการเริ่มกระบวนการผู้โดยสารข่าออกระหว่างประเทศ ส่งผลให้ปัญหาความคับคั่งในปัจจุบันเป็นลักษณะคอขวดที่ด่านแรกๆ จนประสบปัญหาความคับคั่งดังกล่าว

2. พื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area)

ขั้นตอนผู้โดยสารข่าออกระหว่างประเทศในส่วนเขตพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) ผู้ศึกษาได้ทำการติดต่อสัมภาษณ์กับเจ้าหน้าที่สายการบินที่ให้บริการเช็คอินผู้โดยสารข่าออกระหว่างประเทศ

2.1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

1. น.ส.รัชณี เชี่ยวสุขตระกูล ตำแหน่ง คณะกรรมการสายการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สมาคมการค้าเดินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ (BKK AOC)
2. นายนันท์ภัทร ชาญสุริยะ ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารเช็คอิน สมาคมการค้าเดินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ (BKK AOC)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 คำถามสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area)
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area)
3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ
4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารระหว่างวัน และช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทาง
เยอะที่สุดของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง
6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร
7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร
8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์

2.3 ผลการสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เป็นพื้นที่บริเวณโถงอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 สำหรับเช็คอินผู้โดยสารและโหลดกระเป๋าสัมภาระ และให้บริการข้อมูลเที่ยวบินต่างๆ ประกอบด้วย 20 แถวเช็คอิน 360 เคาน์เตอร์ ปัจจุบันมีเพิ่มการให้บริการเช็คอินผู้โดยสารและโหลดสัมภาระด้วยตัวเองเพิ่มอีกจำนวน 196 และ 42 เครื่อง
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) เป็นขั้นตอนการตรวจบัตรโดยสารและสัมภาระเพื่อยืนยันข้อมูลตัวบุคคลและสัมภาระก่อนขึ้นเครื่อง ประกอบด้วยขั้นตอน ดังนี้
 - การเตรียมเอกสาร ผู้โดยสารต้องเตรียมบัตรประชาชนหรือพาสปอร์ต และบัตรโดยสาร (boarding pass) หรือเอกสารการจองเที่ยวบิน ที่ได้พิมพ์หรือบันทึกไว้ในโทรศัพท์มือถือ
 - การต่อแถวเช็คอิน ไปที่เคาน์เตอร์เช็คอิน ผู้โดยสารเดินทาง ต่อแถวตามป้ายบอกสายการบินและประเภทที่นั่งที่เหมาะสม
 - การเช็คอินที่เคาน์เตอร์
 - ส่งมอบบัตรประชาชนหรือพาสปอร์ตและบัตรโดยสารที่สายการบิน
 - เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบเอกสารและพิมพ์บัตรโดยสาร (boarding pass)
 - ผู้โดยสารจะได้รับบัตรโดยสารและป้ายติดสัมภาระ (baggage tag) สำหรับสัมภาระที่ต้องโหลดใต้ท้องเครื่องบิน โดยกำหนดน้ำหนักสัมภาระที่โหลด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใต้ท้องเครื่องบินจะขึ้นอยู่กับแต่ละสายการบินกำหนด โดยส่วนใหญ่มักจะกำหนดอยู่ที่ 20, 25, 30 หรือ 40 กิโลกรัม ขึ้นอยู่กับแพ็คเกจที่เลือกซื้อ

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ โดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะมีการเตรียมตัวเรื่องกระบวนการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศมาก่อนแล้วทั้งในเรื่องเอกสารและความเข้าใจในขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ ผู้โดยสารส่วนใหญ่มาถึง ท่าอากาศยานก่อนเวลาออกเดินทางตามกำหนด 2 - 3 ชั่วโมง วิธีการเช็คอินของผู้โดยสารที่นิยมมากที่สุด ได้แก่ เช็คอินที่เคาน์เตอร์กับเจ้าหน้าที่สายการบิน ในส่วนของการเช็คอินออนไลน์ และเช็คอินด้วยตนเองผ่านเครื่องเช็คอินอัตโนมัติ (Kiosk) เป็นวิธีที่นิยมรองลงมาตามลำดับ จุดหมายปลายทางของผู้โดยสารแบ่งตามภูมิภาคมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ เอเชียแปซิฟิก ตะวันออกกลางและยุโรป

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ให้บริการเช็คอิน (Check-In Area) มักจะเกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟล์ต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศในช่วงค่ำถึงดึกตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. เป็นเวลาที่ผู้โดยสารใช้การเดินทางในช่วงค่ำเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางต่างประเทศในช่วงเวลาทำการ ไม่ดีนักมากในแต่ละประเทศ ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงกุมภาพันธ์ – เมษายน ของทุกปี เนื่องจากเป็นช่วงที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลและวันหยุดยาวในหลายๆ เทศกาลในช่วงเวลาดังกล่าว

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง จากผลการสัมภาษณ์พบว่าปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในช่วงเวลาคับคั่งมีจำนวนเยอะ จากการที่ผู้โดยสารมักนิยมมาใช้บริการในช่วงก่อนเดินทาง 2-3 ชั่วโมงพร้อมๆ กันโดยไม่อยากเสียเวลารอขึ้นเครื่องบิน เมื่อเกิดความคับคั่งมากๆ การประชาสัมพันธ์ในการเข้าจุดเช็คอินแต่ละเคาน์เตอร์ยังทำได้ไม่ดีนัก ทำให้ผู้โดยสารเสียเวลาในการหาจุดเช็คอิน และเมื่อมาถึงจุดรอคิวเช็คอินบัตรโดยสารและโหลดกระเป๋าสัมภาระมักจะเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสัมภาระน้ำหนักเกินกว่าที่ผู้โดยสารชื้อน้ำหนักกระเป๋าไว้ ซึ่งมักเกิดกับผู้โดยสารที่มีประสบการณ์ ความรู้ความเข้าใจในการเดินทางออกนอกประเทศน้อย ประกอบกับพื้นที่บริเวณ Check-In Counter จัดไว้เฉพาะพื้นที่รอคิวผู้โดยสาร มิได้มีการเผื่อพื้นที่สำหรับจัดเตรียมกระเป๋าสัมภาระ ทำให้ต้องมีการ Re-Packing บริเวณแถวคอย ส่งผลให้เกิดการกีดขวางกระบวนการเช็คอินในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่ง

แม้ว่าช่วงที่ผ่านมามีความพยายามแก้ปัญหาด้วยการปรับเปลี่ยนเพิ่มพื้นที่การให้บริการโดยการย้ายส่วนที่ไม่จำเป็นออกและเพิ่มพื้นที่รองรับผู้โดยสารรอเช็คอินมากขึ้น แต่เนื่องด้วยปริมาณการเข้ามาใช้บริการของผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่งมีปริมาณเยอะ อีกทั้งผู้ติดตาม กลุ่มญาติ ที่เข้ามาส่ง

ผู้โดยสารโดยใช้พื้นที่ในส่วนของโรงให้บริการผู้โดยสารขาออก ซึ่งเกิดจากวัฒนธรรมและพฤติกรรมการเดินทางผู้โดยสารชาวไทย ยังคงเป็นปัญหาที่ส่งผลให้เกิดความคับคั่งในพื้นที่บริการผู้โดยสารขาออก ยังไม่รวมถึงในช่วงที่มีการมาส่งศิลปินดารา ของกลุ่มผู้ติดตามแฟนคลับ เนื่องจากพื้นที่บริเวณโรงเช็คอิน เป็นพื้นที่อาคารสาธารณะ ทำให้ใครก็สามารถเข้ามาใช้บริการได้ ส่งผลให้เกิดความแออัดสาเหตุจากส่วนนี้ด้วย

ในส่วนของการแก้ปัญหาโดยการนำเทคโนโลยีการเช็คอินผู้โดยสารและโหลดกระเป๋าด้วยตัวเองมาใช้ เนื่องจากเป็นการแก้ไขปัญหามีได้มีการเตรียมพื้นที่รองรับอุปกรณ์ดังกล่าว ส่งผลให้เกิดปัญหาเบียดบังพื้นที่รอคิวผู้โดยสารที่แถวรอคิวเช็คอินที่เคาน์เตอร์ อีกทั้งความนิยมในการใช้บริการอุปกรณ์ดังกล่าวยังไม่มากเท่าที่ควร เนื่องจากพฤติกรรมของผู้โดยสารที่ชอบใช้บริการกับตัวบุคคลมากกว่าเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีความแน่นอนมากกว่า จึงทำให้ประสิทธิภาพของการใช้งานที่ช่วยลดปัญหาความคับคั่งยังทำได้ไม่เต็มที่ ส่วนหนึ่งมาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศมักมีสัมภาระติดมาด้วยสำหรับโหลดกระเป๋าขึ้นเครื่อง แต่เนื่องจากตัวอุปกรณ์เช็คอินตรวจบัตรผู้โดยสารด้วยตัวเองกับอุปกรณ์โหลดสัมภาระด้วยตัวเองมิได้เป็นเครื่องเดียวกัน และตั้งอยู่ห่างกัน ส่งผลให้ความสะดวกในการใช้งานที่เคาน์เตอร์เช็คอินกับพนักงานสามารถทำได้เบ็ดเสร็จในคราวเดียวมากกว่า

นอกจากนี้แนวทางการแก้ปัญหาเพื่อลดความคับคั่งในส่วนของเคาน์เตอร์เช็คอินยังมีการเปิดให้บริการเช็คอินล่วงหน้าได้ 4 ชั่วโมง จากเดิม 3 ชั่วโมง ด้วยจุดประสงค์ต้องการเพิ่มช่วงเวลาให้เกิดการกระจายตัวของผู้โดยสารเพื่อลดความแออัดในช่วงเวลาคับคั่งของกระบวนการเช็คอิน แต่เนื่องจากโดยพฤติกรรมของผู้โดยสารมักนิยมมาใช้บริการในช่วง 2-3 ชั่วโมงก่อนขึ้นเครื่อง เพราะไม่ต้องการเสียเวลารอคอยก่อนขึ้นเครื่องนาน และพื้นที่ในการรอคอยภายในอาคารเทียบเครื่องบิน ยังมีได้มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารมาพักรอคอยก่อนขึ้นเครื่องที่มีประสิทธิภาพมากพอ อีกทั้งในส่วนของการร่วมมือจากสายการบินที่จะเพิ่มเวลาในการให้บริการเคาน์เตอร์ยังไม่เต็มที่ เนื่องจากต้องเพิ่มบุคลากรและเพิ่มช่วงเวลาทำงาน ที่มีผลต่อค่าใช้จ่าย ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาริธีนี้ยังไม่ได้ประสิทธิผลมากพอ

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหายังไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของสายการบินมีการจัดเจ้าหน้าที่เพื่อประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจแก่ผู้โดยสารในการเข้ามาที่จุดเคาน์เตอร์ของแต่ละสายการบินมากขึ้น ส่วนของพื้นที่จัดเตรียมกระเป๋าสัมภาระทางสายการบินได้กันพื้นที่รอคิวบางส่วนเพื่อให้ผู้โดยสาร Re-Packing เพื่อลดผลกระทบกับแถวรอคิว อีกทั้งในส่วนของการนำกระบวนการใหม่ๆ เทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาช่วยในการให้บริการ ปัจจุบันมีการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจแก่ผู้โดยสารในหลายๆช่องทาง และมีความร่วมมือจากสายการบินในหลายๆส่วนมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องในส่วนของการประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารมาใช้บริการ Self Check-In ต้องทำให้มากขึ้นและต้องได้รับความร่วมมือจากสายการบินหลายๆส่วน ที่ต้องสร้างความเข้าใจให้กับผู้โดยสารในสายการบินของตน ทั้งนี้ในเรื่องของพื้นที่การให้บริการต้องให้ทาง AOT เร่งก่อสร้างส่วนต่อขยาย ซึ่งโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะเตรียมพื้นที่และอุปกรณ์ไว้รองรับสำหรับกระบวนการนี้ด้วย

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในการจัดสรรพื้นที่บริเวณโถงบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร ที่มีการจัดพื้นที่ให้บริการเชิงพาณิชย์มากเกินไป ส่งผลกระทบต่อการใช้พื้นที่ของผู้โดยสารในช่วงเวลาคับคั่ง ทางท่าอากาศยานควรจัดพื้นที่ให้มีความเหมาะสม ควรเพิ่มพื้นที่สำหรับให้บริการผู้โดยสารในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางมากกว่าการตั้งร้านค้า เคาน์เตอร์ธนาคาร ฯลฯ อีกทั้งในเชิงของปัญหาในการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารให้ได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม โดยมีได้คำนึงถึงพื้นที่กระบวนการอาคารผู้โดยสารขาออก ส่งผลให้ปัญหาความคับคั่งในปัจจุบันเป็นลักษณะคอขวดที่ด้านแรกๆ

3. จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)

ขั้นตอนผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในส่วนจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) ผู้ศึกษาได้ทำการติดต่อสัมภาษณ์กับเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลกระบวนการจุดตรวจค้นด้านความปลอดภัยและผู้ที่มีหน้าที่ในการบริหารการจัดการพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facility management) ในพื้นที่จุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)

3.1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

1. น.ส.รุ่งนภา เรืองอ่อน ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนตรวจค้น ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)
2. จ.อ.ศราวุฒิ ชูรัตน์ ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอาวุโส ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)

3.2 คำถามสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ
4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารระหว่างวัน และช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุดของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง
6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร
7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร
8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์

3.3 ผลการสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เป็นพื้นที่บริเวณพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร ชั้น 5 สำหรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศแบ่งพื้นที่จุดตรวจค้นออกเป็น 2 โซน เป็นขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัยห้ามนำอาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ และวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน ประกอบด้วยเครื่อง X-Ray สำหรับการตรวจสอบความปลอดภัย สำหรับตรวจสอบสิ่งของต้องห้ามก่อนขึ้นเครื่อง จำนวน 8 ช่วงบริการต่อโซน รวมทั้งหมด 16 ช่องบริการ
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เป็นขั้นตอนการตรวจการรักษาความปลอดภัยห้ามนำอาวุธ สิ่งเทียมอาวุธ และวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายขึ้นอากาศยาน
 - การตรวจสอบตัวผู้โดยสารและสัมภาระ: ผู้โดยสารจะต้องผ่านการตรวจสอบที่จุดตรวจความปลอดภัย (Security Checkpoint) ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบสัมภาระที่นำขึ้นเครื่อง (carry-on baggage) และสัมภาระที่เช็คอิน (checked baggage) โดยใช้เครื่องสแกน (X-ray) และเทคโนโลยีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - การตรวจสอบของเหลว เจล และสเปรย์: ของเหลว เจล และสเปรย์ที่ผู้โดยสารนำขึ้นเครื่องจะต้องอยู่ในภาชนะที่มีปริมาตรไม่เกิน 100 มิลลิลิตร และทั้งหมดต้องใส่ในถุงพลาสติกใสที่สามารถปิดผนึกได้ ขนาดไม่เกิน 1 ลิตร
 - การตรวจร่างกาย: ผู้โดยสารอาจถูกตรวจร่างกายด้วยการตรวจสอบด้วยเครื่องตรวจจับโลหะ (Walk-through metal detector) และอาจถูกตรวจร่างกายเพิ่มเติมด้วยมือ (pat-down search) หากเครื่องตรวจจับโลหะแจ้งเตือน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การตรวจค้นความปลอดภัยผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องบินตามมาตรฐานของ กพท. (กรมการขนส่งทางอากาศ) มีการแบ่งระดับการตรวจค้นออกเป็น 3 ระดับหลัก ๆ ดังนี้

ระดับ 1: การตรวจค้นทั่วไป (General Screening)

- เป็นการตรวจค้นขั้นพื้นฐานที่ผู้โดยสารทุกคนต้องผ่าน
- รวมถึงการตรวจสัมภาระและตัวผู้โดยสารด้วยเครื่อง X-ray และเครื่องตรวจจับโลหะ (Walk-through metal detector)
- การตรวจสอบของเหลว เจล และสเปรย์ ตามข้อกำหนด

ระดับ 2: การตรวจค้นแบบเข้มงวด (Enhanced Screening)

- ใช้สำหรับผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงสูง หรือผู้โดยสารที่มีพฤติกรรมน่าสงสัย
- รวมถึงการตรวจค้นด้วยมือ (Pat-down search) เพิ่มเติมจากการตรวจด้วยเครื่อง
- การตรวจสอบสัมภาระอย่างละเอียด โดยใช้เครื่องมือเพิ่มเติม เช่น เครื่องตรวจวัตถุระเบิด (Explosive Trace Detection - ETD)

ระดับ 3: การตรวจค้นแบบเฉพาะเจาะจง (Targeted Screening)

- ใช้สำหรับผู้โดยสารที่อยู่ในบัญชีเฝ้าระวัง หรือมีข้อมูลการข่าวที่ชัดเจน
- รวมถึงการตรวจค้นแบบครบวงจร ทั้งตรวจสัมภาระและตัวผู้โดยสารอย่างละเอียด
- อาจรวมถึงการสอบถามและสัมภาษณ์โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

การแบ่งระดับการตรวจค้นนี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรักษาความปลอดภัยและป้องกันเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ในการเดินทางทางอากาศตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ โดยพฤติกรรมของผู้โดยสารที่มีความตระหนักรู้ในกฎระเบียบสิ่งต้องห้ามนำขึ้นเครื่องบินมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้ต้องมีการนำสิ่งของต้องห้ามออกในบริเวณแถวรอคอยตรวจค้นความปลอดภัย

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) เป็นผลต่อเนื่องมาจากการเปิดให้บริการเคาน์เตอร์เช็คอินโดยสายการบินที่มักจะมีผลต่อเนื่องกัน มักจะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศในช่วงค่ำถึงดึกตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. เป็นเวลาที่ผู้โดยสารใช้การเดินทางในช่วงค่ำเพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางต่างประเทศในช่วงเวลาทำการ ไม่ดีนักในแต่ละประเทศ ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงกุมภาพันธ์ – เมษายน ของทุกปี เนื่องจากเป็นช่วงที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลและวันหยุดยาวในหลายๆ เทศกาลในช่วงเวลาดังกล่าว

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง จากผลการสัมภาษณ์พบว่าปัญหาความคับคั่ง มาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารที่มีความตระหนักรู้ในกฎระเบียบสิ่งต้องห้ามนำขึ้นเครื่องบินไม่เพียงพอ ผู้โดยสารบางส่วนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเตรียมตัวก่อนการตรวจค้น เช่น ไม่แยกของเหลวออกจากสัมภาระ หรือไม่ถอดอุปกรณ์ที่เป็นโลหะก่อนเข้าจุดตรวจ ส่วนหนึ่งของปัญหามาจากการสื่อสารไม่ชัดเจน การให้ข้อมูลและคำแนะนำแก่ผู้โดยสารไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการตรวจค้น

ทั้งนี้ ปัญหาหลักยังคงเป็นเรื่องของสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่มากเกินไปจนขีดความสามารถเทียบกับพื้นที่การให้บริการที่มีอยู่อย่างจำกัด จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสูงเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินในช่วงเวลา และจำนวนเที่ยวบินที่มากในช่วงเวลา ทำให้มีผู้โดยสารเข้าคิวรอตรวจค้นมากเกินไป ไม่มีพื้นที่ในการจัดเตรียมความพร้อมก่อนเข้าจุดตรวจค้น ส่งผลให้เกิดความกีดขวางในช่องให้บริการตรวจค้น เป็นปัญหาในการรอคิวผู้โดยสารก่อนเข้ากระบวนการตรวจค้นผ่านเครื่อง X-Ray และ Body Scan ซึ่งเป็นปัญหาจากลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในการให้บริการในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่งมีไม่เพียงพอ ปัญหาส่วนนี้หากไม่มีการจัดการคิวที่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความสับสนและการแออัดในจุดตรวจค้น

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของจุดตรวจค้น มีการแก้ปัญหาโดยการติดตั้งระบบส่งคืนภาตใส่สัมภาระอัตโนมัติ (ARTS) ในกระบวนการตรวจค้นผู้โดยสารในส่วนของเครื่อง X-Ray กระเป๋าที่นำขึ้นเครื่อง ถือเป็นมาตรการที่ช่วยยกระดับการให้บริการจุดตรวจค้นได้มาก เนื่องจากสามารถให้ผู้โดยสารใช้บริการได้มากถึง 4 คน ต่อ 1 ช่องบริการพร้อมๆกัน ช่วยเพิ่มความสามารถในการให้บริการเครื่อง X-Ray ได้มากถึง 4 เท่า อย่างไรก็ตามในส่วนของผู้โดยสาร ความตระหนักรู้ในกฎระเบียบต่างๆ และความเข้มงวดในกระบวนการตรวจค้นที่กำหนดตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เช่น การให้ผู้โดยสารถอดเข็มขัด ถอดรองเท้า ก่อนผ่านเครื่อง Body Scan เพื่อป้องกันการชุกซ่อนวัตถุแหลมคม ส่งผลต่อการไหลเวียน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้โดยสารที่ต้องหยุดชะงักเพื่อเตรียมการก่อนผ่านการตรวจค้น ซึ่งปัญหาจากการที่ไม่มีพื้นที่สำหรับเตรียมพร้อมผู้โดยสารก่อนเข้ากระบวนการตรวจค้น

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องมีการวางแผนจะนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในกระบวนการจุดตรวจค้น ดังมีการวางแผนนำเครื่อง CT Scan (Computed Tomography Scan) ซึ่งคุณสมบัติและประโยชน์ของเครื่อง CT Scan ในจุดตรวจค้น มีดังนี้

- ความสามารถในการตรวจจับที่ละเอียดกว่า เครื่อง CT Scan สามารถสร้างภาพสามมิติของสัมภาระได้ ซึ่งช่วยให้เจ้าหน้าที่ตรวจค้นสามารถเห็นรายละเอียดภายในสัมภาระได้อย่างชัดเจนมากขึ้น และสามารถตรวจจับวัตถุที่เป็นโลหะและที่ไม่ใช่โลหะได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงวัตถุที่อาจซ่อนอยู่ในตำแหน่งที่ยากต่อการตรวจพบด้วยเครื่อง X-ray ธรรมดา
- การตรวจค้นที่รวดเร็วและแม่นยำ ช่วยลดเวลาในการตรวจค้นสัมภาระเนื่องจากสามารถวิเคราะห์ภาพได้อย่างรวดเร็ว และความแม่นยำสูงในการตรวจจับวัตถุต้องสงสัย ลดความจำเป็นในการเปิดสัมภาระเพื่อตรวจสอบเพิ่มเติม
- เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจจับวัตถุระเบิดและสารเคมี เครื่อง CT Scan มีความสามารถในการตรวจจับสารระเบิดและสารเคมีอันตรายที่อาจซ่อนอยู่ภายในสัมภาระได้ดีกว่าเครื่อง X-ray ธรรมดา
- การตรวจสอบแบบไม่ต้องเปิดสัมภาระ ลดการสัมผัสสัมภาระของผู้โดยสาร ทำให้ลดความเสี่ยงในการปนเปื้อนหรือความเสียหายของสัมภาระ และเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารและเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านจุดตรวจค้น

ประกอบกับโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะเตรียมพื้นที่และอุปกรณ์ไว้รองรับสำหรับกระบวนการนี้ด้วย

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในด้านการจัดสรรพื้นที่ในกระบวนการผู้โดยสารขาออก จุดตรวจค้นความปลอดภัยให้มีศักยภาพเทียบเคียงกับศักยภาพการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มศักยภาพให้รองรับได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม แต่พื้นที่ในการให้บริการจุดตรวจค้นความปลอดภัยยังคงมีพื้นที่เท่าเดิม

4. พื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control)

ขั้นตอนผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในส่วนของพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control) ผู้ศึกษาได้ทำการติดต่อสัมภาษณ์กับเจ้าหน้าที่ผู้ที่มีหน้าที่ในการบริหารการจัดการพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facility management) และการวางระบบเทคโนโลยีช่วยตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

4.1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

1. นายณรงค์ฤทธิ์ ชัยสายัน ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายสนามบินและอาคาร (ด้านโยธา) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)
2. นายจรัส หนีดำ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการโครงการงานให้บริการระบบผู้โดยสารขึ้นเครื่อง บริษัท สกาย ไอซีที จำกัด (มหาชน) (SKY)

4.2 คำถามสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control)
2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control)
3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ
4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารระหว่างวัน และช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุดของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง
6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหายังไร
7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหายังไร
8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์

4.3 ผลการสัมภาษณ์

1. ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (Immigration/ Passport Control) เป็นพื้นที่บริเวณพื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร ชั้น 4 สำหรับรองรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศที่ผ่านกระบวนการตรวจคัดกรองด้านความปลอดภัยที่ ชั้น 5 แล้วลงมาเข้าสู่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กระบวนการตรวจหนังสือเดินทางที่ ชั้น 4 แบ่งพื้นที่จุดตรวจเป็น 2 โซน โซนฝั่งตะวันออก ประกอบด้วย ช่องตรวจธรรมดาโดยใช้เจ้าหน้าที่ ตม.ตรวจ จำนวน 24 ช่อง และเป็น Auto channel จำนวน 8 เครื่อง ส่วนอีกโซนฝั่งตะวันตก ประกอบด้วยช่องตรวจธรรมดาโดยใช้เจ้าหน้าที่ ตม.ตรวจ จำนวน 32 ช่อง และเป็น Auto channel จำนวน 8 เครื่อง ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างโครงการเพิ่ม Auto Channel ให้มีจำนวนรวมทั้งหมดในกระบวนการขาออกเป็น 30 เครื่อง

2. ขั้นตอนผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ เป็นขั้นตอนการตรวจยืนยันลักษณะบุคคลที่ตรงตามหนังสือเดินทาง (Passport)

- ขั้นตอนสำหรับช่องตรวจปกติ (Manual Channels)

- ยื่นหนังสือเดินทางและบัตรขึ้นเครื่องให้เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง
- เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบข้อมูลในหนังสือเดินทางและระบบคอมพิวเตอร์
- รับตราประทับออกจากประเทศในหนังสือเดินทาง

- ขั้นตอนสำหรับช่องตรวจอัตโนมัติ (Automatic Channels)

- ใช้ช่องตรวจอัตโนมัติที่มีการติดตั้งระบบ e-Gate
- สแกนหนังสือเดินทางที่เครื่องสแกน
- ระบบจะตรวจสอบข้อมูลและทำการจับคู่ภาพใบหน้ากับข้อมูลในหนังสือเดินทาง
- เมื่อผ่านการตรวจสอบ เครื่องจะเปิดให้ผู้โดยสารผ่านไป

3. พฤติกรรมของผู้โดยสารในการใช้บริการ เนื่องจากขั้นตอนการตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกมิได้มีความซับซ้อนเท่ากับขาเข้า ประกอบกับเป็นกระบวนการสุดท้ายที่ผ่านการตรวจสอบมาจากกระบวนการก่อนหน้าแล้ว โดยส่วนใหญ่พฤติกรรมผู้โดยสารจะมีความเข้าใจและไม่ค่อยติดขัดในช่วงการตรวจ

4. ช่วงเวลาคับคั่งของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศผลต่อเนื่องมาจากการจุดตรวจค้นความปลอดภัย (Security Checkpoint) และเปิดให้บริการ เคาน์เตอร์เช็คอินโดยสายการบินที่มักจะมีความต่อเนื่องกัน มักจะเกิดความคับคั่งในช่วงที่ไฟลต์บินเดินทางทางไปต่างประเทศในช่วงค่ำถึงดึกตั้งแต่ 20:00 น. – 01:00 น. เป็นเวลาที่ผู้โดยสารใช้การเดินทางในช่วงค่ำเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางต่างประเทศในช่วงเวลาทำการ ไม่ดึกมากในแต่ละประเทศ ช่วงผู้โดยสารคับคั่งในรอบปีที่มีการเดินทางเยอะที่สุด มักจะมีช่วงกุมภาพันธ์ – เมษายน ของทุกปี เนื่องจากเป็นช่วงที่เกี่ยวข้องกับเทศกาลและวันหยุดยาวในหลายๆ เทศกาลในช่วงเวลาดังกล่าว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. ปัญหาที่พบคืออะไรและสาเหตุของปัญหา เหตุใดจึงเกิดปัญหานั้น มีปัจจัยอะไรบ้าง ปัญหาที่เคยพบมักมาจากเรื่องของการจัดสรรบุคลากรซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ตม.) ที่จัดเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการประจำจุดให้บริการได้เต็มที่ในช่วงที่ผ่านมา แต่ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวแล้ว

6. ปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหาอย่างไร ปัจจุบันในการบริหารจัดการของจุดตรวจหนังสือเดินทางมีการเพิ่มเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจเต็มพื้นที่ในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารคับคั่ง และอยู่ระหว่างการดำเนินการติดตั้งช่องตรวจอัตโนมัติ (Automatic Channels) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ณ จุดตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศได้มากขึ้น

7. อนาคตมีการวางแผนเตรียมการแก้ไขปัญหาไว้อย่างไร อนาคตที่ต้องเผชิญความคับคั่งมากอย่างต่อเนื่องการคงระดับของการจัดสรรบุคลากรให้เพียงพอและเมื่อดำเนินการติดตั้งช่องตรวจอัตโนมัติ (Automatic Channels) แล้วเสร็จจะช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ณ จุดตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศได้มากขึ้น ประกอบกับโครงการส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะเตรียมพื้นที่และอุปกรณ์ไว้รองรับสำหรับพระบรมมหาราชวังด้วย

8. ความเห็นข้อเสนอแนะอื่นๆจากผู้ตอบสัมภาษณ์ ผู้สัมภาษณ์ให้ความเห็นในด้านการจัดสรรพื้นที่ในกระบวนการผู้โดยสารขาออก ในจุดอื่นๆควรเพิ่มความสอดคล้องกับศักยภาพการรองรับเที่ยวบิน รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มศักยภาพให้รองรับได้มากขึ้น ทั้งส่วนต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน การสร้าง Runways เพิ่มเติม ทั้งนี้ เมื่อกระบวนการอื่นๆก่อนหน้าขั้นตอนการตรวจหนังสือเดินทางทำได้เร็วขึ้น ก็จะส่งผลให้ขั้นตอนการตรวจหนังสือเดินทางซึ่งเป็นด่านสุดท้ายของกระบวนการผู้โดยสารขาออกทำได้ไว้มากขึ้นด้วย

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล นายสืบศักดิ์ สำราญกิจ
วัน เดือน ปีเกิด 2 ธันวาคม 2534
ที่อยู่ บ้านเลขที่ 886/197 ถนนหลวงแพ่ง แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง
จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10520

ประวัติการศึกษา 2556 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประสบการณ์ทำงาน ตำแหน่งงาน
พ.ศ. 2557 – 2559 วิศวกรโยธา
บริษัท นันทวัน จำกัด (Thai Obayashi)
พ.ศ. 2559 – 2560 วิศวกรโยธา
บริษัท ดับเบิล เอ (1991) จำกัด (มหาชน)
พ.ศ. 2560 – ปัจจุบัน วิศวกรอาวุโส 5
บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้