

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถือเป็นท่าอากาศยานที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางในการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ และเป็นส่วนสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ รวมทั้งยังสร้างผลประโยชน์อีกหลายด้านในการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้ยังได้รับการกล่าวว่าเป็น “ความภูมิใจของคนไทยทั้งชาติ” จากการทำท่าอากาศยานที่มีสิ่งก่อสร้างที่ทำลายสถิติโลกในหลายประการ อาทิ หอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลก หรืออาคารผู้โดยสารที่เคยได้รับการบันทึกว่ามีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก (Suvarnabhumi Airport, 2010 : online) แต่ความยิ่งใหญ่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและผลประโยชน์ในหลายด้านที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของท่าอากาศยาน ยังมาพร้อมกับปัญหาต่างๆ นานับประการ ตั้งแต่การเริ่มก่อสร้างจนกระทั่งภายหลังการเปิดให้บริการ ทั้งปัญหาทางวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม เช่น ปัญหาพื้นทางวิ่งร้าวและทรุด ปัญหาจำนวนห้องสุขา ไม่ได้ตามมาตรฐานอาคารสาธารณะขนาดใหญ่พิเศษ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีปัญหาการพัฒนาพื้นที่ เช่น ปัญหาน้ำท่วมขังของพื้นที่โดยรอบ ปัญหาด้านเสียงจากท่าอากาศยาน ต่อการพัฒนาที่ดินเป็นแหล่งพักอาศัยโดยรอบ เป็นต้น (Bangkokpost, 2005) โดยนับตั้งแต่เปิดให้บริการมา ปัญหาต่างๆ ทนอยได้รับการแก้ไขและปรับปรุงไปบ้างไม่มากนักน้อย แต่ปัญหาด้านเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนยังมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งผลในเชิงลบต่อสุขภาพของประชาชนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงเกิดการเรียกร้องให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) (ทอท.) จ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว (Logisticnews, 2009 : online) ซึ่งทำให้เกิดประเด็นปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับความเหมาะสมและความชัดเจนในรายละเอียดของกระบวนการคำนวณค่าชดเชยที่สะท้อนถึงมูลค่าของผลกระทบทางเสียงที่แท้จริง ซึ่งมีความแตกต่างกันระหว่างผู้ที่ได้รับผลกระทบแต่ละราย อันเนื่องมาจากปัจจัยหลากหลายปัจจัย เช่น ปัจจัยเรื่องที่ตั้งของที่พักอาศัย ที่อยู่ในพื้นที่ซึ่งมีระยะห่างจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่แตกต่างกัน ทำให้ได้รับผลกระทบทางเสียงในระดับที่แตกต่างกันออกไป ปัจจัยทางลักษณะการพักอาศัย ซึ่งทำให้ผู้ที่พักอาศัย มีการรับรู้ถึงผลกระทบทางเสียงที่แตกต่างกัน และปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งมีผลทำให้มีความต้องการเงินชดเชยในจำนวนที่แตกต่างกัน ซึ่งปัจจัยต่างๆ ล้วนทำให้การวิเคราะห์มูลค่าผลกระทบที่แท้จริงของเสียงจากท่าอากาศยานมีความซับซ้อนและทำการวิเคราะห์ได้ยาก โดยที่ผ่านมาได้มีการศึกษาและวิเคราะห์หามูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ด้วยการใช่วิธีการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม จากทฤษฎีการประเมินมูลค่าทาง

เศรษฐศาสตร์ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 วิธีหลักๆ คือการวิเคราะห์แบบ Revealed Preference (RP) และการวิเคราะห์แบบ Stated Preference (SP) ซึ่งแต่ละวิธีมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อมูลและแนวคิดของผู้วิจัย

จากการทบทวนงานวิจัยในอดีต พบว่าในการพิจารณามูลค่าของเสียงจากท่าอากาศยานที่ส่งผลกระทบต่อราคาที่พักอาศัย ส่วนใหญ่ใช้การวิเคราะห์ความถดถอยฮีโดนิค (Hedonic Regression Analysis) ซึ่งเป็นการประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์แบบ Revealed Preference โดยเป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างราคาที่พักอาศัยกับตัวแปรอิสระต่างๆ ที่สะท้อนคุณลักษณะของที่พักอาศัย รวมถึงระดับเสียงจากท่าอากาศยานด้วย โดยพบในงานวิจัยจำนวนมากในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศแคนาดา สหรัฐอเมริกา (ใน Nelsen (1980)) และประเทศอังกฤษ (ใน Pennington, Topham และ Ward (1990)) เป็นต้น แต่ในประเทศที่กำลังพัฒนายังมีการศึกษาไม่มากนัก ซึ่งในประเทศไทยมีงานวิจัยในเรื่องนี้อยู่บ้าง เช่น งานวิจัยของ Phun และ Chalermpong (2009) ซึ่งเป็นการศึกษาผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ โดยใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยโดยวิธีกำลังสองน้อยสุด (OLS) เพื่อสร้างแบบจำลองฮีโดนิคของมูลค่าบ้านพักอาศัยโดยใช้ข้อมูลบ้านพักอาศัยที่สร้างขึ้นใหม่ในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และใช้ข้อมูลผลกระทบทางเสียงจากแผนผังเส้นระดับเสียง (noise contour map) ซึ่งผลการศึกษางานวิจัยดังกล่าวสามารถอธิบายผลกระทบของเสียงต่อมูลค่าบ้านพักอาศัยได้เป็นอย่างดี แต่ยังมีอีกหลายประเด็นที่ต้องได้รับการศึกษาและพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อให้ได้แบบจำลองที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าของผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยาน ได้อย่างถูกต้องและตรงกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงกับผู้ที่พักอาศัยอยู่มากที่สุด

นอกจากวิธีการวิเคราะห์ความถดถอยฮีโดนิคแล้ว ยังมีงานวิจัยอื่นที่ศึกษาการประเมินผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน โดยใช้การประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์แบบ Stated Preference โดยการสำรวจความเต็มใจที่จะจ่าย (Willingness To Pay หรือ WTP) หรือความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย (Willingness To Accept Compensation หรือ WTAC) ซึ่งสามารถสะท้อนมูลค่าของผลกระทบของสภาพแวดล้อมต่อความรู้สึกและทัศนคติของเจ้าของบ้านพักอาศัยได้ชัดเจนกว่า โดยในการประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานด้วยวิธี Stated Preference สามารถทำได้ใน 2 วิธีคือวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method) ดังในงานวิจัยของ Feitelson, Hurd และ Mudge (1996) ในประเทศอิสราเอล และ Duarte (2008) ในประเทศสเปน และวิธีการทดลองทางเลือก (Choice Experiment) ดังในงานวิจัยของ Carlsson, Lampi และ Martinsson (2004) ในประเทศสวีเดน Bristow และ Wardman (2003) ในประเทศอังกฤษ

ดังนั้นในงานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นที่จะทำการศึกษาระเบียบผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานด้วยวิธีการประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์แบบ Stated Preference โดยใช้วิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่าและวิธีการทดลองทางเลือก เพื่อพัฒนาผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในงานวิจัยที่ผ่านมา ซึ่งใช้วิธีวิเคราะห์ความถดถอยฮีโดนิค โดยวิธีดังกล่าวใช้ข้อมูลราคาตลาดในการวิเคราะห์ผลกระทบของเสียงต่อมูลค่าบ้านพักอาศัย ไม่อาจสะท้อนผลกระทบของสิ่งแวดล้อมต่อระดับความรู้สึกและทัศนคติของเจ้าของบ้านพักอาศัยได้อย่างสมบูรณ์ รวมทั้งการที่เป็นราคาตลาดซึ่งเกิด ณ จุดดุลยภาพตลาด (market equilibrium) ซึ่งต้องอาศัยความสมดุลของอุปสงค์และอุปทานในตลาดที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งข้อมูลราคาดังกล่าวไม่สามารถประเมินผลได้ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงของระดับเสียงยังไม่เกิดขึ้นจริง หรือช่วงการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นของระดับเสียงในอนาคตอยู่นอกช่วงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน (McLean และ Mundy, 2005)

และในงานวิจัยนี้จะศึกษาความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย (WTAC) เนื่องจากเป็นค่าที่สะท้อนถึงผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานที่เกิดขึ้นได้โดยตรง และในกรณีของการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในด้านลบและส่งผลกระทบต่อดำเนินชีวิตเป็นอย่างมาก อย่างเช่นในการวิจัยเรื่องผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานนี้ การเก็บรวบรวมข้อมูลค่าความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชยจะมีผลการตอบรับและให้ความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างมากกว่าค่าความเต็มใจที่จะจ่าย ซึ่งผู้ตอบอาจไม่ให้ความร่วมมือจากทัศนคติด้านลบ ในประเด็นที่ว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบไม่ควรเป็นผู้ที่ต้องจ่ายเงินใดๆ ทั้งสิ้น ดังนั้นในงานวิจัยนี้จึงเลือกที่จะทำการประเมินผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้ค่าความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย

นอกจากนี้ในงานวิจัยนี้ยังมุ่งเน้นศึกษากลุ่มผู้พักอาศัยในลักษณะของการเช่าพักอาศัย ซึ่งในงานวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานและนโยบายการชดเชยและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานของภาครัฐส่วนใหญ่ จะคำนึงถึงเฉพาะผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ แต่ในความเป็นจริงแล้ว นอกจากผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัย ยังมีกลุ่มผู้พักอาศัยในลักษณะของการเช่าพักอาศัย ซึ่งไม่มีชื่อเป็นผู้ครอบครองที่พักอาศัยและไม่มีสิทธิ์ได้รับค่าชดเชยจากการ แต่บุคคลกลุ่มดังกล่าวนั้นก็ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานเช่นกัน และ เนื่องจากในอาคารหอพักหรืออพาร์ทเมนต์แต่ละแห่งประกอบด้วยหน่วยที่พักอาศัยเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีกลุ่มผู้พักอาศัยในลักษณะดังกล่าวอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นหากในการศึกษาถึงผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานและนโยบายของทางภาครัฐ คำนึงถึงเพียงผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัย จะทำให้มูลค่าของผลกระทบที่เกิดขึ้นน้อยกว่าระดับผลกระทบที่เกิดขึ้นจริง นอกจากนี้ในเรื่องของการศึกษาค่าความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย ซึ่งในสถานการณ์สมมุติ ผู้วิจัยสอบถามค่าดังกล่าวในหน่วยของบาทต่อเดือน และเสนอการชดเชยเป็นร้อยละของค่าเช่ารายเดือน

ทำให้กลุ่มผู้พักอาศัยในลักษณะของการเช่าพักอาศัย จะสามารถวิเคราะห์และให้ข้อมูลดังกล่าวได้ ดีกว่าผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัย

1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

- (1) เพื่อศึกษาการประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ด้วยการใช้การประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์แบบ Stated Preference โดยใช้วิธีการสมมติเหตุการณ์ ให้ประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method) และวิธีการทดลองทางเลือก (Choice Experiment)
- (2) เพื่อทราบถึงมูลค่าความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย (Willingness To Accept Compensation) ของผู้พักอาศัยต่อผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

งานวิจัยนี้ศึกษามูลค่าของผลกระทบของเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยการใช้การประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์แบบ Stated Preference โดยการวิเคราะห์ความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย ด้วยวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่าและวิธีการทดลองทางเลือก ซึ่งศึกษาเฉพาะกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในลักษณะของอาคารหอพักและอพาร์ทเมนท์ ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถเปรียบเทียบผลการประเมินมูลค่าของผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยาน ระหว่างวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่าและวิธีการทดลองทางเลือกได้ และสามารถพัฒนาแบบจำลองความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชยผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานได้อย่างสมบูรณ์ เพื่ออธิบายวิเคราะห์มูลค่าของเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อผู้พักอาศัยที่ได้รับผลกระทบ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับภาครัฐ ในการพิจารณาค่าชดเชยผลกระทบของเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม และสามารถใช้เป็นแนวทางในการประเมินต้นทุนทางสังคมอันเกิดจากผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและถูกต้องมากยิ่งขึ้น เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลร่วมสำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Project Feasibility Study) และการพิจารณาความคุ้มค่าในแผนการพัฒนาและขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคตต่อไป

1.5 แนวทางการดำเนินการวิจัย

ในการดำเนินการวิจัยผู้วิจัยจะทำการศึกษาการประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ด้วยวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่าและวิธีการทดลองทางเลือก โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์แบบจำลอง เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลต่อความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย เพื่อใช้ประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานที่เกิดขึ้น

1.5.1 ข้อมูลที่ใช้ศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในงานวิจัยนี้มีแหล่งที่มาจากการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ดังจะกล่าวในบทที่ 3 ซึ่งทำการเก็บข้อมูลจากผู้พักอาศัยในลักษณะของอาคารหอพักและอพาร์ทเมนท์ บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับที่พักอาศัยและผู้พักอาศัย ผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานในลักษณะต่างๆ และข้อมูลความเต็มใจที่ยอมรับค่าชดเชย ซึ่งอาจแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ WTAC จากข้อมูลในการใช้วิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า โดยให้กลุ่มตัวอย่างระบุค่าความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชยในสถานการณ์ที่มีผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานในลักษณะต่างๆ คือ ระดับเสียง ความถี่ของเสียง และการเกิดเสียงรบกวนในเวลากลางคืน และข้อมูลอีกส่วนคือ ข้อมูลในการใช้วิธีทดลองทางเลือก โดยให้กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เกิดขึ้นในสถานการณ์สมมุติ ซึ่งมีผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ในประเด็นของความถี่เที่ยวบินและจำนวนเงินชดเชยในระดับที่แตกต่างกัน

1.5.2 เทคนิคในการวิเคราะห์ข้อมูลและแบบจำลอง

ใช้การวิเคราะห์แบบจำลองเพื่อพิจารณาถึงผลกระทบของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย โดยประกอบด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลในวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า ซึ่งจะใช้เทคนิคการวิเคราะห์แบบจำลองความถดถอยเชิงเส้น (Linear Regression Analysis) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานในลักษณะต่างๆ และปัจจัยเกี่ยวกับที่พักอาศัยและผู้พักอาศัยที่ส่งผลต่อค่า WTAC และส่วนที่สองคือการวิเคราะห์ข้อมูลในวิธีทดลองทางเลือก จะใช้เทคนิคการวิเคราะห์แบบจำลองโลจิต (Logit Model) โดยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของระดับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ในประเด็นของความถี่เที่ยวบินและจำนวนเงินชดเชย และปัจจัยอื่นๆ ต่อการตัดสินใจเลือกทางเลือกในสถานการณ์สมมุติด้วยทฤษฎีอรรถประโยชน์อย่างสุ่ม (Random Utility Theory)