

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

ในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาถึงการประเมินมูลค่าของผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยใช้วิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method หรือ CVM) และวิธีการทดลองทางเลือก (Choice Experiment) เพื่อศึกษาความเต็มใจที่จะยอมรับเงินชดเชย (Willingness To Accept Compensation หรือ WTAC) ในสถานการณ์สมมติของผลกระทบทางเสียงในลักษณะต่างๆ

โดยในวิธีการสมมติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า ได้ใช้ข้อมูลจากการสำรวจแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างของผู้พักอาศัยในอาคารบ้านพักของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งทำการวิเคราะห์ข้อมูล ในลักษณะของข้อมูล Panel Data และใช้การวิเคราะห์แบบจำลอง Random Effects Model ทำให้ได้ผลการวิเคราะห์ที่มีนัยสำคัญ โดยในส่วนของตัวแปรลักษณะของผลกระทบทางเสียง แสดงให้เห็นว่าการมีผลกระทบทางเสียงที่สูงขึ้น มีผลทำให้ค่า WTAC เพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงการมีมูลค่าของผลกระทบที่สูงขึ้น โดยลักษณะของผลกระทบของเสียงที่ส่งผลกระทบต่อ WTAC สูงที่สุดคือ ระดับความดังของเสียง รองลงมาคือ การมีเสียงรบกวนในช่วงเวลากลางคืน และความถี่ของการเกิดเสียงรบกวน ตามลำดับ และนอกจากนี้ยังมีปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่ส่งผลกระทบต่อ WTAC คือ รายได้และค่าเช่าที่พักอาศัย และผู้ที่กำลังมีความคิดที่จะย้ายที่อยู่ โดยมีเหตุผลเรื่องเสียงรบกวนประกอบในเหตุการณ์ตัดสินใจ จึงทำให้ผู้คนที่ทั้งสองกลุ่มที่กล่าวมา มีค่า WTAC สูงกว่าคนทั่วไป ซึ่งผลจากแบบจำลองสามารถประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ได้ว่าระดับความดังของเสียงรบกวนลดลงครั้งหนึ่ง จะมีมูลค่าเท่ากับ 1462.30 บาทต่อเดือน ส่วนการมีมาตรการห้ามบินในช่วงเวลา 22.00 – 06.00 น. คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 982.78 บาทต่อเดือน และมูลค่าของความถี่เที่ยวบินที่ลดลงครั้งหนึ่งจากปัจจุบันมีค่าเท่ากับ 649.90 บาทต่อเดือน

ส่วนในการใช้วิธีการทดลองทางเลือก ได้ใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยในลักษณะของอาคารหอพักและอพาร์ทเมนท์ ในพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อศึกษามูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ในประเด็นเรื่องความถี่ของเที่ยวบิน โดยทำการวิเคราะห์แบบ Discrete Choice ด้วยแบบจำลอง Conditional Logit ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ที่มี

นัยสำคัญเป็นอย่างดี โดยในการศึกษาได้นำผลการวิเคราะห์แบบจำลอง มาวิเคราะห์มูลค่าของผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน เป็นมูลค่าของความถี่เที่ยวบินที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมูลค่าดังกล่าวมีความแตกต่างกันไป ตามคุณลักษณะของผู้พักอาศัยที่ได้รับผลกระทบ โดยปัจจัยเรื่องรายได้ของผู้พักอาศัยเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อมูลค่าของผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นเหตุผลจากในเรื่องของค่าครองชีพ ที่ผู้ที่มีรายได้สูงกว่ายอมตีค่าและให้มูลค่ากับผลกระทบทางเสียงที่เกิดขึ้นในระดับที่สูงกว่า โดยสำหรับกลุ่มผู้พักอาศัยทั่วไปที่มีรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทต่อเดือน จะมีมูลค่าความถี่เที่ยวบินที่เปลี่ยนแปลงไปจากสถานการณ์ปัจจุบัน มีค่าเท่ากับ 33.92 บาทต่อเดือนต่อเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นใน 1 ชั่วโมง ส่วนมูลค่าของเที่ยวบินที่ลดลง มีค่าเท่ากับ 28.54 บาทต่อเดือนต่อเที่ยวบินที่ลดลงใน 1 ชั่วโมง ส่วนกลุ่มผู้พักอาศัยทั่วไปที่มีรายได้สูงกว่า 15,000 บาทต่อเดือน จะมีมูลค่าความถี่เที่ยวบินที่เปลี่ยนแปลงไปจากสถานการณ์ปัจจุบัน มีค่าเท่ากับ 68.73 บาทต่อเดือนต่อเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นใน 1 ชั่วโมง ส่วนมูลค่าของเที่ยวบินที่ลดลง มีค่าเท่ากับ 57.83 บาทต่อเดือนต่อเที่ยวบินที่ลดลงใน 1 ชั่วโมง

โดยผลของการวิเคราะห์มูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน ในประเด็นเรื่องความถี่ของเที่ยวบิน จากทั้ง 2 วิธี มีมูลค่าที่ใกล้เคียงกัน เมื่อเปรียบเทียบกันในกลุ่มผู้พักอาศัยในลักษณะใกล้เคียงกัน โดยวิธีการสมมุติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่ามีค่าสูงกว่าเล็กน้อย และเมื่อเปรียบเทียบมูลค่าที่ได้กับงานวิจัยในต่างประเทศ เช่น งานวิจัยของ Bristow และ Wardman (2003) ในส่วนของท่าอากาศยานของประเทศฝรั่งเศส พบว่ามูลค่าของความถี่เที่ยวบินที่ได้จากการศึกษา มีค่าต่ำกว่าในงานวิจัยดังกล่าว แต่ในท่าอากาศยานของประเทศโรมาเนียและประเทศอังกฤษ พบว่ามูลค่าของความถี่เที่ยวบินในบางช่วงเวลา มีความใกล้เคียงและไม่แตกต่างกันมากนักกับผลการศึกษาที่ได้ในงานวิจัยนี้ ซึ่งความแตกต่างของมูลค่าความถี่เที่ยวบินนั้น อาจเป็นผลมาจากค่าของเงินและค่าครองชีพที่แตกต่างกัน รวมทั้งความแตกต่างกันของปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง ซึ่งส่งผลให้เกิดผลกระทบทางเสียงที่แตกต่างกัน

ผลงานวิจัยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำให้ทราบถึงมูลค่าของผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานต่อผู้ที่พักอาศัยในบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในรูปแบบของค่าความเต็มใจที่จะยอมรับเงินชดเชย (WTAC) นอกจากนี้ ยังทำให้เข้าใจถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อมูลค่าของผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยาน และยังทราบถึงมูลค่าของผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานเมื่อวัดเป็นความถี่ของเที่ยวบิน ผลงานวิจัยนี้อาจเป็นประโยชน์ในเชิงนโยบายหลายประการ อาทิ อาจนำไปใช้ในการประเมินความคุ้มค่าในการดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาเรื่องเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานต่างๆ ได้ ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับภาครัฐ ในการกำหนดแนวทางการพิจารณาค่าชดเชยผลกระทบของเสียงรบกวนจากท่าอากาศยานได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมขึ้น นอกจากนี้ผลของงานวิจัยนี้ ซึ่งเป็นการ

ประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงโดยพิจารณาคุณลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรที่ได้รับผลกระทบ เป็นวิธีการประเมินที่แตกต่างจากแนวทางของการประเมินผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานในปัจจุบันที่ใช้คุณลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และที่พักอาศัยในการประเมินเป็นหลัก โดยแนวทางของการประเมินด้วยคุณลักษณะของประชากรที่ได้รับผลกระทบดังในงานวิจัยนี้ จึงทำให้สามารถประเมินต้นทุนทางสังคม (Social Cost) ที่เกิดขึ้นจากผลกระทบของการให้บริการของท่าอากาศยาน ซึ่งที่ผ่านมามีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Project Feasibility Study) สำหรับท่าอากาศยานต่างๆ ได้ใช้วิธีการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ที่ไม่ได้คำนึงถึงต้นทุนทางสังคมอันเกิดจากผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยาน ซึ่งอาจเป็นเพราะที่ผ่านมายังไม่มีแนวทางการประเมินความคุ้มค่าในประเด็นดังกล่าว ดังนั้นจากการศึกษา ซึ่งเป็นการประเมินมูลค่าผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยาน โดยใช้ค่าความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย ซึ่งคำนึงถึงคุณลักษณะของผู้พักอาศัยและเป็นการคำนึงถึงต้นทุนทางสังคมอันเกิดจากผลกระทบของเสียงจากท่าอากาศยานต่อผู้พักอาศัยในลักษณะของการเข้าพัก ซึ่งที่ผ่านมาผู้พักอาศัยกลุ่มดังกล่าวไม่ได้รับความสนใจและให้ความสำคัญ ทั้งที่เป็นผู้พักอาศัยที่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานเช่นกัน ดังนั้นผลการศึกษาที่ได้จากงานวิจัยนี้จึงสามารถใช้เป็นแนวทางหนึ่งในการประเมินต้นทุนทางสังคมอันเกิดจากผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและถูกต้องมากยิ่งขึ้น เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลร่วมสำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและการพิจารณาความคุ้มค่าในแผนการพัฒนาและขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคตต่อไป

6.2 ข้อเสนอแนะและการพัฒนางานวิจัยในอนาคต

อย่างไรก็ตามงานวิจัยฉบับนี้ยังสามารถนำไปพัฒนาเป็นรูปแบบงานวิจัยได้อีกหลายมิติ เพื่อปรับปรุงข้อจำกัดในประเด็นต่างๆ เพื่อให้ได้ผลของมูลค่าของผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานที่ส่งผลต่อผู้พักอาศัย ได้ชัดเจนและถูกต้องมากยิ่งขึ้น ดังในประเด็นตัวอย่างต่อไปนี้

- การเพิ่มกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย ให้มีความหลากหลายทางพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานในระดับต่างๆ ซึ่งจะทำให้ข้อมูลที่วิเคราะห์แบบจำลองครอบคลุมกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานมากขึ้น ซึ่งอาจทำให้เห็นความแตกต่างของมูลค่าของความถี่เที่ยวบิน ในแต่ละพื้นที่เขตระดับเสียงที่มีค่า NEF แตกต่างกัน
- การเพิ่มกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัย จากที่ในงานวิจัยนี้ศึกษาเฉพาะผู้พักอาศัยในลักษณะของการเข้าพักในอาคารหอพักและอพาร์ทเมนท์ โดยอาจพัฒนาเพิ่มกลุ่มตัวอย่างผู้พักอาศัยใน

ลักษณะอื่นๆ เช่น เจ้าของที่พักอาศัยและผู้พักอาศัยในลักษณะอื่นๆ เช่น บ้านเดี่ยวและอาคารพาณิชย์ ซึ่งจะทำให้ได้แบบจำลองที่สามารถอธิบายมูลค่าของผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบได้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และทำให้ผลการศึกษาที่มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น

- ในส่วนของวิธีการสมมุติเหตุการณ์ให้ประเมินมูลค่า (Contingent Valuation Method) ที่พบปัญหาและจุดอ่อนหลายประการ อาจพัฒนาโดยใช้คำถามในลักษณะอื่นๆ นอกจากการใช้คำถามแบบปลายเปิด (Open-ended) เช่น Bidding Game, Payment Card และคำถามแบบ Dichotomous Choice (อรพรรณและอิทธิพล, 2552: ออนไลน์) ซึ่งสามารถช่วยทำให้การสอบถามความเต็มใจที่จะยอมรับค่าชดเชย (WTAC) มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ในส่วนของวิธีการทดลองทางเลือก (Choice Experiment) อาจทำการพัฒนาการเก็บรวบรวมข้อมูลและแบบสอบถาม ให้มีวิธีในการอธิบายและสื่อความหมายกับกลุ่มตัวอย่างได้มากขึ้น เพื่อให้สามารถศึกษาคุณลักษณะของผลกระทบทางเสียงจากท่าอากาศยานในประเด็นอื่นๆ นอกเหนือจากความถี่เที่ยวบินได้ เช่น ระดับความดังของเสียง ที่อาจต้องใช้เครื่องมือจำลองเสียง ประกอบการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างสามารถเข้าใจและเปรียบเทียบระดับเสียงที่เปลี่ยนแปลงไปได้ชัดเจนยิ่งขึ้น